



FACULTAD DE DERECHO

DEPARTAMENTO DE DERECHO FINANCIERO Y TRIBUTARIO

TRABAJO FIN DE GRADO

DOBLE GRADO EN DERECHO Y ADE

TÍTULO:

**LA FISCALIDAD EN LAS *SMART CITIES*: PROPUESTA DE
APLICACIÓN PRÁCTICA EN LA CIUDAD DE SEVILLA**

AUTORA:

ÁNGELA ARENAS HERNÁNDEZ

TUTORA:

MARÍA TERESA MORÍES JIMÉNEZ

CURSO:

2022-2023

ÍNDICE

I.- RESUMEN	3
II.- METODOLOGÍA Y OBJETIVOS	4
III.- CONTENIDO A DESARROLLAR.....	5
1. CONCEPTO DE <i>SMART CITY</i>	5
2. CARACTERÍSTICAS DE UNA <i>SMART CITY</i>	8
3. LA FISCALIDAD COMO MEDIO PARA FACILITAR LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS <i>SMART CITIES</i>	10
3.1 Papel de la extrafiscalidad de los tributos en la implementación de las <i>Smart cities</i>	11
3.2 Instrumentos fiscales que permiten la consecución de los objetivos de las <i>Smart cities</i>	12
4. ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS FISCALES: ESPECIAL INCIDENCIA EN EL MEDIOAMBIENTE.....	14
4.1 Impuestos Estatales	15
4.2 Impuestos Autonómicos	17
4.3 Impuestos Locales	19
5. LA <i>SMART CITY</i> COMO INSTRUMENTO PARA UN TURISMO SOSTENIBLE	22
6. LA FISCALIDAD LOCAL DE SEVILLA EN RELACIÓN CON EL MEDIOAMBIENTE Y EL TURISMO	24
6.1. Bonificaciones fiscales	24
6.2 Tasas	25
7. PROPUESTAS FISCALES PARA CONVERTIR LA CIUDAD DE SEVILLA EN UNA <i>SMART CITY</i>	27
7.1 Propuestas aplicables al Impuesto sobre Bienes Inmuebles.....	27
7.2 Propuestas aplicables al Impuesto de Actividades Económicas.....	30
7.3 Propuestas aplicables al Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras	32
7.4 Propuestas aplicables al Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica	32
7.5 Propuesta sobre la Tasa de Recogida de Residuos	33
7.6 Propuesta sobre la Tasa Turística	34
7.7 Otras Propuestas: ¿Una tasa Amazon?	36
8. CONCLUSIONES.....	37
IV. BIBLIOGRAFÍA	40

I.- RESUMEN

En el siguiente trabajo se realiza un estudio sobre el concepto de *Smart City* o Ciudad Inteligente, se enuncian sus antecedentes históricos, las diferentes definiciones que se han elaborado y sus principales características. Nos centraremos en el papel de la fiscalidad como medio para facilitar la implementación de las *Smart Cities*, describiremos los diferentes instrumentos fiscales que permiten la consecución de los objetivos de una ciudad inteligente y analizaremos sus diferentes ámbitos de aplicación. Por último, atendiendo a las características de la ciudad de Sevilla, plantearemos una serie de propuestas fiscales de carácter local para ayudar a esta ciudad a convertirse en un modelo de *Smart City*.

Palabras Claves:

Sostenibilidad, *Smart City*, Fiscalidad, Nuevas Tecnologías, Turismo, Movilidad Sostenible, Extra fiscalidad, Propuestas, Impuestos Medioambientales, Impuestos Locales, Bonificaciones fiscales, Tasas, Tributos, Eficiencia Energética, Fiscalidad medioambiental local.

ABSTRACT

The following paper studies the concept of Smart City, its historical background, the different definitions that have been developed and its main characteristics. We will focus on the role of taxation as a means to facilitate the implementation of Smart Cities, we will describe the different tax instruments that enable the achievement of the objectives of a smart city and we will analyse their different areas of application. Finally, taking into account the characteristics of the city of Seville, we will put forward a series of local tax proposals to help this city become a Smart City model.

Key Words:

Sustainability, Smart City, Taxation, New Technologies, Tourism, Sustainable Mobility, Extra taxation, Proposals, Environmental Taxes, Local Taxes, Tax Rebates, Fees, Taxes, Energy Efficiency, Local Environmental Taxation

II.- METODOLOGÍA Y OBJETIVOS

El objetivo principal de este trabajo es el estudio de los diferentes instrumentos fiscales en nuestro país, en especial, los de ámbito local para conseguir los objetivos de una *Smart City*. Tomando como referente la ciudad de Sevilla se plantean una serie de propuestas fiscales destinadas a mejorar la eficiencia energética, fomentar la sostenibilidad y mejorar el bienestar de los ciudadanos.

Para ello, la metodología utilizada ha consistido en la consulta de informes nacionales e internacionales, artículos doctrinales y estudios monográficos extraídos de agregadores de bibliografía, como el catálogo de la Universidad de Sevilla, Google Académico o Dialnet.

También hemos realizado un estudio de la legislación española en la materia. Entre los textos legislativos analizados destacamos [la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local](#) (LBRL), el [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 (TRLRHL), la [LO 8/19800, de 22 de septiembre, de Financiación de las Comunidades Autónomas](#) (LOFCA) y la [Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria](#) (LGT).

En definitiva, el método que se ha empleado en la elaboración de este trabajo ha sido la revisión bibliográfica y el análisis e investigación legislativa y documental.

III.- CONTENIDO A DESARROLLAR

1. CONCEPTO DE *SMART CITY*

En las últimas décadas del siglo XX y en lo que llevamos del siglo XXI se asiste a un aumento a nivel mundial de dos fenómenos de gran trascendencia y con una importante repercusión para el futuro de las próximas generaciones.

Por un lado, el crecimiento significativo de la población. Según datos de la ONU, la población urbana aumentó de 750 millones en 1950 a 7.900 millones de personas en 2021. Y se espera que esta cifra continúe incrementándose a 8.500 millones en 2030, a 9.700 millones en 2050 y a 10.900 millones en 2100¹. Se trata de un incremento que se concentrará principalmente en las ciudades. Estimaciones realizadas por la ONU calculan que en el año 2030 alrededor del 60% de la población mundial residirá en zonas urbanas. Una cifra que aumentará al 75% en el año 2050². Datos que resultan preocupantes, ya que conforme vaya teniendo lugar este incremento en las ciudades resultará más complicado conseguir un equilibrio entre los aspectos sociales, espaciales, económicos y ambientales. Porque esta rápida urbanización supondrá un mayor consumo de energía y de agua dulce. Y también un aumento en las emisiones de carbono y de aguas residuales con efectos nocivos para el entorno y la salud pública.

Un segundo fenómeno para subrayar es el cambio climático, un problema del que reiteradamente se viene hablando a nivel internacional desde que el [Informe Bruntland](#) (1987)³ mostró su preocupación por esta cuestión. En dicho documento se planteó la necesidad de luchar contra esta tendencia instándose a la población a cambiar sus

¹ONU. (2020). "Hacia un futuro resiliente para un mundo de 8000 millones de personas: aprovechar las oportunidades y garantizar los derechos y las opciones para todos". Recuperado el 28 de 03 de 2023, de <https://www.un.org/es/observances/world-population-day>.

² ONU. (21 de Febrero de 2021). *ONU-Habitat*. Recuperado el 20 de 3 de 2023, de https://www.onuhabitat.org.mx/index.php/el-ods-11?fbclid=IwAR2crmUGoTTNqdMCEDFctSh2E-4BDFyIc-yOiCsqiE7C4W_Do8rmzrHC7k.

³ Desde el Informe Bruntland (elaborado por la ONU) a la actualidad se han sucedido reuniones y Acuerdos Internacionales en la que los Jefes de Estado, ministros y representantes de la sociedad civil han tratado de adoptar medidas para frenar el cambio climático. Entre otras, la "Cumbre de la Tierra" de Río de Janeiro, el protocolo de Kyoto, la Cumbre de Varsovia (COP 19), la Cumbre de Copenhague (COP 15), la Cumbre de París (COP 21), la Cumbre de Egipto (COP-27). En total, han sido 27 las Cumbres Internacionales que persiguen el mismo objetivo de frenar la emergencia climática actual.

Vid. https://www.wwf.es/nuestro_trabajo/clima_y_energia/cambio_climatico/cumbres_del_clima/

comportamientos y actuar de una forma más responsable. Según este Informe con ello no solo se revertiría la situación, sino que, además, se propiciaría el desarrollo ecológico y también el económico. A ello también se refiere la Cumbre de París (COP 21) planteando una interesante propuesta. Se trata de crear ciudades inteligentes (*Smart Cities*), es decir, ciudades capaces de lograr el desarrollo sostenible en sus tres dimensiones (social, económica y ambiental) de forma integrada y equilibrada⁴. Esta idea también queda recogida en el Objetivo 11 del plan de acción de la [Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible](#)⁵, que establece como meta la urbanización inclusiva, resiliente, segura y sostenible.

Siguiendo con las consideraciones realizadas en el apartado anterior, vamos a referirnos al término de *Smart City* que viene siendo utilizado para hacer referencia a un nuevo concepto de ciudad capaz de enfrentarse a los grandes desafíos actuales de la forma más eficiente y sostenible posible. La Comisión Europea se refiere a ella como “un lugar donde las redes y los servicios tradicionales se hacen más eficientes con el uso de las tecnologías digitales y de telecomunicaciones, en beneficio de sus habitantes y empresas”⁶. En esta definición la Comisión Europea pone el acento en el uso de las TICs como medio para alcanzar el desarrollo sostenible y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Pero, la Comisión Europea aclara que “el concepto de *smart city* va más allá del uso de las TIC para un mejor uso de los recursos y menos emisiones. Ello significa que son ciudades con redes inteligentes de transporte urbano, servicios de abastecimiento de agua y eliminación de desechos, así como formas más eficientes de iluminación y de calificación en los edificios, abarcando, asimismo, una administración municipal más interactiva y sensible, espacios públicos más seguros y una mejor atención a la población más envejecida”⁷.

⁴GUERVÓS MAÍLLO, M. A. (2022): “Fiscalidad de las Smart Cities”, Ed. Aranzadi, Navarra.

⁵ La Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible fue aprobada por Resolución de la Asamblea General de la ONU el 25-9-2015. Se trata de un instrumento internacional que contiene una alianza mundial de colaboración entre los países integrantes y partes interesadas y un plan de acción (17 Objetivos y 169 metas) para afrontar los retos de futuro y conseguir un mundo mejor.

⁶ COMISIÓN EUROPEA. (2020). *European Commission*. Recuperado el 14 de 3 de 2023, de https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities_en.

⁷ COMISIÓN EUROPEA. (2020). *European Commission*. Recuperado el 14 de 3 de 2023, de https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities_en.

El uso de las TICS también centra la definición que se recoge en el Informe sobre Ciudades Inteligentes (AENOR). Según este informe una ciudad inteligente es “la visión holística de una ciudad que aplica las TIC para la mejora de la calidad de vida y la accesibilidad de sus habitantes y asegura un desarrollo sostenible económico, social y ambiental en mejora permanente. Una ciudad inteligente permite a los ciudadanos interactuar con ella de forma multidisciplinar y se adapta en tiempo real a sus necesidades, de forma eficiente en calidad y costes, ofreciendo datos abiertos, soluciones y servicios orientados a los ciudadanos como personas, para resolver los efectos del crecimiento de las ciudades, en ámbitos públicos y privados, a través de la integración innovadora de infraestructuras con sistemas de gestión inteligente”⁸.

En cambio, en el [Libro Blanco de las Smart Cities](#), se establece que el “propósito final de una *Smart City* es alcanzar una gestión eficiente en todas las áreas de la ciudad (urbanismo, infraestructuras, transporte, servicios, educación, sanidad, seguridad pública, energía, etc), satisfaciendo a la vez las necesidades de la urbe y de sus ciudadanos ”⁹ . Atendiendo a esta definición una ciudad inteligente sería aquella donde a través de una gestión eficiente de los recursos se consigue satisfacer las necesidades de la población.

En un sentido similar, algunos autores la definen como: “aquella capaz de gestionar los recursos y las fuentes de energía de manera óptima, para mejorar la calidad de vida de las personas y del entorno, optimizando los servicios y mejorando su rentabilidad de uso; englobando aspectos sociales, técnicos, políticos y funcionales”¹⁰.

Por tanto, nos encontramos con distintas definiciones que varían en función de los objetivos que se persiga en el desarrollo de estas ciudades, aunque todas tienen en común establecer un modelo de gestión más sostenible, inclusivo y eficiente. No obstante, hay que tener en cuenta que, como indican algunos autores, una *Smart City* no es construir una ciudad totalmente tecnificada con sistemas informáticos y tecnológicos complejos que anulen la voluntad y la participación humana hasta el punto de transformar a la población en meros consumidores-productores y sin posibilidad de autogobierno o de

⁸ AENOR: Ciudades inteligentes. Definición Atributos y requisitos. Madrid: AENOR, 2016.

⁹ Vid. ERNST & YOUNG, MADRID NETWORK, FERROVIAL SERVICIOS, ENERLIS, Libro Blanco de las Smart Cities, 1ªedic. Septiembre 2012, p.16 http://www.innopro.es/pdfs/libro_blanco_smart_cities.pdf

¹⁰ COLADO GARCÍA, S., GUTIÉRREZ, A., VIVES, C.J y VALENCIA, E: “Smart City, Hacia la gestión inteligente”. Ed. Marcombo, 2014.

toma de decisión alguna. En este tipo de ciudades, al igual que se deben gestionar sus recursos energéticos de forma eficiente, no se puede descuidar su desarrollo económico social y cultural. *Smart City* no significa, por tanto, que la población realice todas sus gestiones online sin contacto humano alguno, ni que todo esté abierto a cualquier desarrollo o implementación. Tampoco es una ciudad en la que todo esté automatizado y robotizado¹¹.

2.CARACTERÍSTICAS DE UNA *SMART CITY*

Dado que no encontramos un único modelo generalmente admitido sobre las *Smart City*¹², pues varía en función de las perspectivas de la ciudad, de sus necesidades, objetivos, instrumentos políticos y modelos de aplicación, vamos a tomar como referencia el modelo propuesto en el [Mapping Smart Cities in the EU](#), realizado por el Parlamento Europeo (2014) para poder destacar sus características fundamentales. Características que son planteadas por la UE desde un enfoque multidimensional para permitir su interconexión y la sinergia entre ellas mismas. Estas características son: Gobernanza Inteligente (*Smart Governance*), Economía Inteligente (*Smart Economy*), Movilidad Inteligente (*Smart Mobility*), Entorno Inteligente (*Smart Environment*), Vida Inteligente (*Smart Living*) y Gente Inteligente (*Smart People*).¹³

a) Gobernanza inteligente (*Smart Governance*)

Se habla de gobernanza inteligente para hacer referencia a una gobernanza unificada, es decir, un proceso participativo de toma de decisiones dentro y fuera de la ciudad, incluyendo servicios e interacciones cuando proceda, organizaciones públicas, privadas, civiles y de la Comunidad Europea para que la ciudad funcione eficiente y eficazmente como un solo organismo. Para la consecución de este propósito será necesario el uso de las TIC (infraestructuras, hardware y software), facilitadas por procesos inteligentes e interoperabilidad, y alimentadas por datos y la creación conjunta de servicios electrónicos.

¹¹ COLADO GARCÍA, S. *et.al.*, (2014), op. cit., p.3.

¹² COLADO GARCÍA, S *et.al.*, (2014). op. cit., 21.

¹³ Vid. todas las características en el [Mapping Smart Cities in the EU](#), Study European Parliament, Directorate General for Internal Policies. Policy Department a: economic and Scientific Policy, pp. 26-28.

b) Economía Inteligente (*Smart Economy*)

La economía inteligente hace referencia a una agrupación de elementos relacionados con el aumento de la productividad, la fabricación avanzada y basada en las TICs, el comercio electrónico y los negocios. También implica la interconexión local y global y la integración con flujos físicos y virtuales de bienes, servicios y conocimientos.

c) Movilidad Inteligente (*Smart Mobility*)

Por movilidad inteligente se entiende un sistema de transporte y logística integrado y apoyado en las TICs eficiente, seguro, sostenible y accesible. Para ello, hacen uso de un sistema integrado e interconectado de transportes públicos (tranvías, autobuses, metro, automóviles). En este ámbito las TICs desarrollan un papel fundamental. Por un lado, permiten a los ciudadanos, a través de las aplicaciones tecnológicas, obtener información relevante y en tiempo real para ahorrar costes, tiempo, mejorar la eficiencia de los desplazamientos y reducir las emisiones contaminantes. Por otro lado, permiten a los gestores de la red de transporte acceder a información sobre el estado de la movilidad, mejorar los servicios y proporcionar información a los ciudadanos.

d) Entorno Inteligente (*Smart Environment*)

El entorno inteligente puede definirse como un conjunto de soluciones y sistemas inteligentes para gestionar y mejorar los servicios públicos y la calidad medioambiental de las ciudades permitiendo ajustarse a escenarios medioambientales específicos¹⁴. Su objetivo es preservar los recursos naturales mejorando las condiciones naturales, reduciendo la contaminación, mejorando la protección ambiental, gestionando los recursos de manera sostenible, controlando y gestionando los residuos¹⁵.

Se habla también de energía inteligente, incluyendo las energías renovables, las redes de energía basadas en las TIC, la medición, el control y la vigilancia de la contaminación, la renovación de edificios y servicios, los edificios ecológicos, la planificación urbana ecológica, así como la eficiencia en el uso de los recursos, la reutilización y la sustitución de recursos que sirve a los objetivos anteriores. Los servicios urbanos como el alumbrado público, la gestión de residuos, los sistemas de drenaje y los

¹⁴ EUROPEAN PARLIAMENT. Social Approach to the transition to Smart Cities, Study European Parliament, Panel for the Future of Science and Technology (february 2023) p.61.

¹⁵ COLADO GARCÍA, S *et, al*, (2014). op.cit.39.

sistemas de recursos hídricos que se controlan para evaluar el sistema, reducir la contaminación y mejorar la calidad del agua son también buenos ejemplos.

e) Vida Inteligente (*Smart Living*)

Por vida inteligente se entienden los estilos de vida, comportamientos y formas de consumo facilitados por las TIC¹⁶. El objetivo que se persigue es la mejora de la calidad y estilo de vida de los ciudadanos, así como sus comportamientos a través de las TIC. Pero también vida sana y segura, con diversos equipamientos culturales y con viviendas y alojamientos de buena calidad. Smart living está vinculada a altos niveles de cohesión y capital social.

f) Gente Inteligente (*Smart People*)

Se entiende por personas inteligentes, las competencias electrónicas, el trabajo habilitado por las TIC, el acceso a la educación y a la formación, los recursos humanos y la gestión de capacidades dentro de una sociedad inclusiva capaz de mejorar la creatividad y mejorar la innovación. Se trata de una característica orientada a “potenciar el capital social y humano de la ciudad a través de la colaboración ciudadana e inclusión digital”¹⁷. Con ello se pretende conseguir que las personas y las comunidades puedan aportar, usar, manipular y personalizar datos por sí mismos, por ejemplo, a través de herramientas y paneles de análisis de datos apropiados, para tomar decisiones y crear productos y servicios. Sin embargo, en el Informe elaborado por el Parlamento Europeo en febrero de 2023, sobre el [Enfoque social a la transición de las Smart Cities](#), se decide eliminar esta característica de Personas Inteligentes (*Smart People*) al considerar el impacto social como un aspecto transversal al resto de componentes¹⁸.

3.LA FISCALIDAD COMO MEDIO PARA FACILITAR LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS SMART CITIES

Para la mayoría de la doctrina, y en semejante sentido se expresan las instituciones europeas, los tributos tienen un importante papel en la resolución de los problemas

¹⁶ EUROPEAN PARLIAMENT. *Mapping Smart Cities in the EU*, Study European Parliament, Directorate General for Internal Policies. Policy Department a: economic and Scientific Policy p.28.

¹⁷ GUERVÓS MÁILLO, M.A.op.cit.p36.

¹⁸ Vid. *Social Approach to the transition to Smart Cities*, Study European Parliament, Panel for the Future of Science and Technology p.9.

ambientales¹⁹. Así entendido, el sistema tributario sería un elemento clave para lograr los objetivos de las *Smart Cities* en cuanto a sostenibilidad, eficiencia energética y mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. A esto también se refiere el libro blanco de las *Smart City* que establece que los incentivos fiscales promueven que los agentes económicos adopten prácticas que se ajusten a los valores de eficiencia y sostenibilidad de las ciudades inteligentes en áreas como energía, eficiencia energética, disminución de emisiones, investigación y desarrollo, y promoción de las tecnologías de la información y comunicación²⁰. Por tanto, la fiscalidad puede ser un instrumento útil para la consecución de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) y favorecer el desarrollo de las *Smart Cities* como se verá a continuación.

3.1 Papel de la extrafiscalidad de los tributos en la implementación de las *smart cities*

La principal función de cualquier sistema fiscal es obtener los recursos necesarios para cubrir el gasto público respetando los principios de igualdad, progresividad y capacidad económica²¹. Pero también es posible que un sistema fiscal incluya medidas que estimulen conductas o actividades que beneficien a la sociedad en general. Esta opción de usar los tributos con un propósito diferente al de la recaudación nos lleva a considerar su doble finalidad: fiscal y extrafiscal.

La propia Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, así lo establece en su art 2.1: “Los tributos, además de ser medios para obtener los recursos necesarios para el sostenimiento de los gastos públicos, podrán servir como instrumentos de la política económica general y atender a la realización de los principios y fines contenidos en la Constitución”.

En cualquier caso, hay que indicar que, en algunas ocasiones, se ha intentado utilizar el propósito no fiscal de los impuestos para alterar su naturaleza original llegando en algunos casos a transformarse en otro instrumento diferente, como puede ser una sanción.²²

¹⁹ Vid. CARBAJO VASCO, D. “Cambio Climático y Tributos: una reflexión general”, *Crónica Tributaria*, Instituto de Estudios Fiscales, Boletín de actualidad, 03/2010. p.7.

²⁰ Vid. *Libro Blanco de las Smart Cities*, 1ªedic. Septiembre 2012, p.28.

²¹ Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, art 3.1,18 de diciembre de 2003, BOE núm. 302

²² GUERVOS MAILLO, M. Á 2022, op.cit., p.7.

Para poder calificar a un tributo como extrafiscal es necesario analizar la estructura completa del tributo²³ (hecho imponible, el sujeto pasivo, la base imponible, el tipo de gravamen, las exenciones totales o parciales) y comprobar si en ellos se contempla la extrafiscalidad. En concreto:

- a) El hecho imponible: debe ser un acontecimiento real en la sociedad, que demuestre una conducta o situación que merezca ser corregida o desalentada, en línea con los valores protegidos por la Constitución.
- b) El sujeto pasivo principal: debe ser el que lleva a cabo el hecho imponible y no cualquier otra persona relacionada con el mismo.
- c) La base imponible: debe ser la representación certificada del hecho sujeto a gravamen.
- d) El tipo de gravamen: debe ser coherente con el objetivo extrafiscal del impuesto, de tal manera que refleje claramente el propósito no recaudatorio del mismo.

3.2 Instrumentos fiscales que permiten la consecución de los objetivos de las *Smart cities*

Actualmente existen una gran variedad de instrumentos fiscales destinados a la consecución de diferentes objetivos económicos, sociales y ambientales. Autores como VAQUERA GARCÍA diferencian dos formas o métodos en los que puede intervenir el Estado²⁴. De un lado, el método directo o inmediato, a través del que se persigue la imposición inmediata de conductas, prohibiéndolas o prescribiendo su límite máximo mediante normas de obligado cumplimiento²⁵. Las sanciones de carácter administrativo son un ejemplo de este tipo de medidas.

²³ GUERVOS MAILLO, M. Á (2022), op. cit., p.75.

²⁴ VAQUERA GARCÍA, A (2020): “De la tributación ambiental a las medidas incentivadoras de la economía circular,” Ed. Aranzadi, Cizur Menor, p.112.

²⁵ VAQUERA GARCÍA, A (2021) “La utilización de instrumentos fiscales para conseguir los objetivos de la economía circular: aspectos generales”. En G. P. BOIX, “Tendencias Actuales en Economía Circular: Instrumentos Financieros y Tributarios”, Ed. Aranzadi, (p.191). Cizur Menor: Aranzadi.

Por otro lado, el método indirecto o mediato que consiste en la creación de una serie de incentivos ante los cuales los particulares pueden responder o no, dependiendo de su voluntad. Dentro de este método, en función del coste o beneficio que ocasionan al operador económico, podemos realizar una subclasificación²⁶:

a) Medidas de carácter positivo o de fomento: son aquellas destinadas a promover determinados comportamientos o conductas. Normalmente, este tipo de incentivos están relacionadas con el gasto público. Dentro de ellos destacamos, por un lado, las subvenciones públicas y las ayudas y, por otro lado, las medidas tributarias.

- *Subvenciones Públicas y ayudas*: Según la RAE, una subvención pública es una ayuda económica que sea a una persona o institución para que realice una actividad considerada de interés general²⁷. El Ministerio de Hacienda Pública y Función Pública, las considera como una de las herramientas más importantes empleadas por la Administración para el fomento de sus políticas²⁸. En el ámbito de las *Smart Cities*, este tipo de herramientas se podrían conceder tanto a empresas como a usuarios particulares que desarrollen comportamientos en pro a la consecución de los objetivos de las *Smart Cities*. Como ejemplo: las ayudas destinadas a financiar proyectos de I + D en los ámbitos de internet del futuro concretamente aquellos que promocionan distintas tecnologías para las ciudades inteligentes.
- *Medidas Tributarias*: vienen constituidas principalmente por los beneficios fiscales.²⁹ Los beneficios fiscales, son exenciones totales o parciales que se conceden en cumplimiento de determinados objetivos de política económica y debe estar, en todo caso, aprobado por ley³⁰. Este tipo de incentivos son utilizados frecuentemente como instrumento de política económica y fiscal. Destacan, por ejemplo, las diferentes exenciones establecidas sobre el

²⁶ VAQUERA GARCÍA, A,(2021) op.cit., p. 192.

²⁷ Real Academia Española.(s.f.) Subvención Pública. En Diccionario de la lengua española. Recuperado el 10-4-2023, de <https://dle.rae.es/subvenci%C3%B3n>

²⁸ MINISTERIO DE HACIENDA Y FUNCIÓN PÚBLICA. (s.f.). *Ministerio de Hacienda y Función Pública*. Recuperado el 10 de 4 de 2023, de <https://www.hacienda.gob.es/es-ES/Areas%20Tematicas/Subvenciones/Paginas/default.aspx>.

²⁹ VAQUERA GARCÍA, A (2021) op.cit., p. 193.

³⁰ Real Academia Española. (s.f.) Beneficios Fiscales. En Diccionario de la lengua española. Recuperado el 10 de 4 de 2023, de <https://dpej.rae.es/lema/beneficio-fiscal>.

impuesto de hidrocarburos, sobre el impuesto sobre vehículos o sobre el impuesto sobre actividades económicas cuando se cumplen los requisitos relacionados con la reducción de las emisiones de CO₂. En cuanto a la concesión de beneficios fiscales, es necesario destacar el carácter excepcional de los mismos limitándose su utilización a los casos realmente precisos ya que, podría producir un efecto perverso en los contribuyentes.

- b) Medidas de carácter negativo: se tratan de medidas destinadas a desincentivar acciones por parte de los particulares. Éstas suponen una carga o un incremento de precio para aquellos usuarios que llevan a cabo comportamientos contrarios a los fines perseguidos, por ejemplo: desarrollar actividades contaminantes. El fin de este tipo de medidas es, por tanto, limitar las actividades perjudiciales a través del aumento del coste en llevarlas a cabo³¹.

4. ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS FISCALES: ESPECIAL INCIDENCIA EN EL MEDIOAMBIENTE

En una *Smart city* los instrumentos fiscales anteriormente citados podrían resultar de aplicación en los siguientes campos:

- a) Contaminación y recursos
- b) Sostenibilidad e innovación en el transporte
- c) Gestión del agua
- d) Gestión de los residuos
- e) Energía y eficiencia energética
- f) Reducción de emisiones
- g) Turismo

Como se puede observar, no se trata de campos aislados, sino conectados unos con otros y con una importante repercusión en el medio ambiente, por lo que se puede afirmar que en todos ellos el medio ambiente es un factor clave. Al respecto hay que indicar que actualmente, en España, existen diversos impuestos estatales relacionados con el medio ambiente (el Impuesto a la producción de energía eléctrica, el Impuesto sobre

³¹ VAQUERA GARCÍA, A (2021), op. cit., p194.

los gases fluorados de efecto invernadero y el Impuesto sobre la extracción de hidrocarburos). También existen a nivel autonómico y local, pero, al igual que los estatales, su nivel recaudatorio es reducido y según nuestro criterio de dudosa eficacia para la finalidad a la que son destinados. Esta afirmación también la comparte el Comité de personas expertas para elaborar el Libro blanco sobre la reforma tributaria, que en cuyas conclusiones establecen que el sistema fiscal actual no cumple de manera efectiva con los compromisos de España en materia medioambiental.³²

Aunque en la doctrina no existe unanimidad para clasificar los impuestos medioambientales³³, en este trabajo se realizará una clasificación atendiendo al ámbito territorial de aplicación (estatal, autonómico o local) para poder diferenciarlos y centrarnos en el estudio de los tributos locales de ámbito ambiental.

4.1 Impuestos Estatales

Conforme a la potestad originaria estatal de crear tributos (art. 133.1 de la Constitución) los impuestos estatales creados que gravan actividades que afectan negativamente en el medioambiente inciden³⁴:

- a) Sobre emisiones al aire: Impuesto sobre los gases fluorados de efecto invernadero regulado en la [Ley 16/2013, de 29 de octubre](#), por la que se establecen determinadas medidas en materia de fiscalidad medioambiental y se adoptan otras medidas tributarias y financieras (BOE 30-10-2013)
- b) Sobre la Gestión de Residuos: Impuesto sobre el almacenamiento de combustible nuclear gastado y residuos radiactivos en instalaciones centralizadas, regulado en la [Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética](#) (BOE 28-12-2012)

³² INSTITUTO DE ESTUDIOS FISCALES (2022);” Libro Blanco Sobre La Reforma” Tributaria” https://www.ief.es/docs/investigacion/comiteexpertos/LibroBlancoReformaTributaria_2022.pdf.

³³SERVICIO DE ESTUDIOS DEL REGISTRO DE ECONOMISTAS ASESORES FISCALES (REAF-CGE); (2019); “La Fiscalidad ambiental en España. Situación actual y Tendencias” <https://economistas.es/Contenido/Consejo/Estudios%20y%20trabajos/Informe%20LA%20FISCALIDAD%20AMBIENTAL%20EN%20ESPA%C3%91A.pdf> p. 23.

³⁴ SERVICIO DE ESTUDIOS DEL REGISTRO DE ECONOMISTAS ASESORES FISCALES (REAF-CGE). (2019).“La Fiscalidad ambiental en España. Situación actual y Tendencias” <https://economistas.es/Contenido/Consejo/Estudios%20y%20trabajos/Informe%20LA%20FISCALIDAD%20AMBIENTAL%20EN%20ESPA%C3%91A.pdf> p.28.

c) Sobre los productos energéticos se encuentran determinados impuestos especiales regulados en la [Ley 38/1992 de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales](#) (BOE 29-12-1992) que son los siguientes:

- Impuesto especial sobre Hidrocarburos, impuesto estatal cedido a las CCAA sin capacidad normativa.
- Impuesto especial sobre la Electricidad, impuesto estatal cedido a las CCAA sin capacidad normativa.
- Impuesto especial sobre el carbón.

Al margen de los anteriores cabe citar también al Impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica, regulado en Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética (BOE 28-12-2012).

d) Sobre el transporte: Impuesto Especial sobre determinados Medios de Transporte. Este impuesto es un impuesto estatal cedido a las CCAA con capacidad normativa y también regulado en la Ley 38/1992 de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales (BOE 29-12-1992).

e) Sobre la contaminación y recursos:

- Impuesto sobre el valor de la extracción de gas, petróleo y condensados regulado en la [Ley 8/2015, de 21 de mayo](#) (BOE 22-5-2015).
- Impuesto sobre la producción de combustible nuclear gastado y residuos radiactivos resultantes de la generación de energía nucleoelectrónica, regulado en la Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética (BOE 28-12-2012).

Con la finalidad de cumplir los ODS el Estado ha creado dos nuevas figuras tributarias que han entrado en vigor en enero de 2023 y que también están relacionadas con la protección del medioambiente:

-El Impuesto sobre el depósito de residuos en vertederos, la incineración y la coincineración de residuos.

-El Impuesto especial sobre los envases de plástico no reutilizables, (figura tributaria novedosa tanto en el ámbito nacional como europeo)³⁵.

Ambos impuestos están regulados en [la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular](#) (BOE 9-4-2022).

³⁵ ROQUE DE LAS HERAS (2023). “Guía fiscal 2023”. CEF. Recuperado el 25 del 4 de 2023 de <https://www.fiscal-impuestos.com/guia-fiscal>.

4.2 Impuestos Autonómicos

Conforme al art. 133.1 CE la potestad originaria para establecer los tributos corresponde exclusivamente al Estado mediante ley. No obstante, en su apartado segundo, establece la posibilidad de que las CC.AA. puedan establecer sus propios tributos, siempre y cuando respeten los límites establecidos por la Constitución y las leyes. El ejercicio de esta competencia financiera de las CC.AA. y de sus posibles fórmulas financieras de colaboración con el Estado, según el art. 157.1 de la Constitución, podrá regularse mediante Ley Orgánica, actualmente la LO 8/19800, de 22 de septiembre, de Financiación de las Comunidades Autónomas (LOFCA).

En los arts. 6 a 9 la LOFCA se recoge la capacidad tributaria de las CC.AA. para:

- establecer sus propios impuestos
- establecer tasas por la utilización de su dominio público, así como por la prestación de servicios públicos o la realización de actividades en régimen de Derecho público de su competencia (art.7 LOFCA)
- establecer contribuciones especiales por la obtención por el sujeto pasivo de un beneficio o de un aumento del valor de sus bienes como consecuencia de la realización por las mismas de obras públicas o del establecimiento o ampliación a su costa de servicios públicos (art. 8 LOFCA)
- participar en los tributos cedidos total o parcialmente por el Estado (art. 11 LOFCA).

Respecto a la capacidad de las CC.AA. para establecer sus propios tributos hay que aclarar que esta competencia ha de ejercitarse respetando ciertos límites que la propia LOFCA recoge en sus arts. 6 y 9. De esta forma,

- Los tributos no podrán recaer sobre hechos imponible gravados por el Estado. En caso de que el Estado establezca tributos sobre hechos imponible gravados por las Comunidades Autónomas, y éstos generen una reducción de ingresos para estas últimas, el Estado tomará las medidas de compensación o coordinación adecuadas en su favor. (art. 6.2 LOFCA).
- Los tributos que establezcan las CCAA no pueden incidir sobre los hechos imponible ya gravados por los tributos locales. Las Comunidades Autónomas pueden crear y administrar tributos sobre asuntos que la legislación del régimen local reserve a las Corporaciones locales. No obstante, se deben establecer las medidas de

compensación o coordinación adecuadas para garantizar que los ingresos de dichas Corporaciones locales no se vean mermados ni se reduzcan en términos de su capacidad de crecimiento futuro. (art 6.3 LOFCA).

- Los impuestos no podrán sujetarse elementos patrimoniales situados, rendimientos originados ni gastos realizados fuera del territorio de la respectiva Comunidad Autónoma. (art 9.a LOFCA).
- Los impuestos no podrán gravarse, como tales, negocios, actos o hechos celebrados o realizados fuera del territorio de la comunidad impositora, ni la transmisión o ejercicio de bienes, derechos y obligaciones que no hayan nacido ni hubieran de cumplirse en dicho territorio o cuyo adquirente no resida en el mismo. (art 9.b LOFCA).
- Los impuestos no podrán suponer obstáculo para la libre circulación de personas, mercancías y servicios capitales, ni afectar de manera efectiva a la fijación de residencia de las personas o a la ubicación de Empresas y capitales dentro del territorio español, de acuerdo con lo establecido en el artículo segundo, uno, a), ni comportar cargas trasladables a otras Comunidades. (art 9.c LOFCA).

Respetando los citados límites y dentro del ámbito competencial que tienen en materia de gestión en la protección del medio ambiente (art. 148.1.7 CE) las CCAA han creado una gran variedad de impuestos ambientales. Por ejemplo, en la Comunidad Autónoma de Andalucía, se encuentran actualmente vigentes los siguientes impuestos³⁶.

- a) Sobre las emisiones al aire: Impuesto sobre emisión de gases a la atmósfera.
- b) Sobre el agua:
 - Impuesto sobre vertidos a las aguas litorales Andalucía.
 - Canon de mejora de infraestructuras hidráulicas de depuración de interés de la Comunidad Autónoma.
- c) Sobre la gestión de residuos:
 - Impuesto sobre depósito de residuos peligrosos.
 - Impuesto sobre depósito de residuos radioactivos.
 - Impuesto sobre las bolsas de plástico de un solo uso en Andalucía.

³⁶ SECRETARÍA GENERAL DE FINANCIACIÓN AUTONÓMICA Y LOCAL (2023). “Tributación Autónoma. Medidas 2022”. <https://www.hacienda.gob.es/Documentacion/Publico/PortalVarios/FinanciacionTerritorial/Autonomica/Capitulo-III-Tributacion-Autonomica-2022.pdf> pg 53 y siguientes.

Todos los impuestos anteriormente citados se encuentran regulados en la [Ley 18/2003, de 29 de diciembre](#), por la que se aprueban medidas fiscales y administrativas (BOJA 31-12-2003), salvo el Impuesto sobre las bolsas de plástico de un solo uso en Andalucía, regulado en la [Ley 11/2010, de 3 de diciembre, de medidas fiscales para la reducción del déficit público y para la sostenibilidad](#) (BOE 27-12-2010) y el Canon de mejora de infraestructuras hidráulicas de depuración de interés de la Comunidad Autónoma, regulado en la [Ley 9/2010, de 30 de julio, de aguas de Andalucía](#) (BOJA 9-8-2010).

4.3 Impuestos Locales

El art. 142 CE reconoce a las corporaciones locales la capacidad para crear tributos propios y participar en los del Estado y de las Comunidades Autónomas. Pero al igual que las CC.AA. esta capacidad de las Entidades Locales para establecer sus propios tributos se encuentra limitada por el principio de reserva de ley recogido en el art 133.1 de la CE³⁷. El RDL 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (TRLRHL), que establece el régimen jurídico financiero de la Administración Local, dispone que las Corporaciones locales tendrán capacidad tributaria para:

- crear sus propios tributos mediante Ordenanzas Fiscales
- establecer tasas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local, así como por la prestación de servicios públicos o la realización de actividades administrativas de competencia local que se refieran, afecten o beneficien de modo particular a los sujetos pasivos (art. 20 TRLRHL)
- establecer contribuciones especiales por la realización de obras públicas o del establecimiento o ampliación de servicios públicos, de carácter local (art. 28 TRLRHL).
- participar en los tributos del Estado y de las CCAA. en las cuantías y según los criterios establecidos en el propio TRLRHL.

Respecto a los tributos que establezcan las corporaciones locales, conforme a lo dispuesto en el artículo 106.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del

³⁷CEPA DUEÑAS.A., TEJEDOR RUÍZ.C “Sistema Tributario Local” (pp.17-20) J.M Bosch Editor.Barcelona (2014).

Régimen Local (LBRL), respetarán, en todo caso, los principios recogidos en el art. 6 TRLRHL:

- No someter a gravamen bienes situados, actividades desarrolladas, rendimientos originados ni gastos realizados fuera del territorio de la respectiva entidad.
- No gravar, como tales, negocios, actos o hechos celebrados o realizados fuera del territorio de la Entidad impositora, ni el ejercicio o la transmisión de bienes, derechos u obligaciones que no hayan nacido ni hubieran de cumplirse en dicho territorio.
- No implicar obstáculo alguno para la libre circulación de personas, mercancías o servicios y capitales, ni afectar de manera efectiva a la fijación de la residencia de las personas o la ubicación de empresas y capitales dentro del territorio español, sin que ello obste para que las entidades locales puedan instrumentar la ordenación urbanística de su territorio.

Siguiendo lo anterior las figuras tributarias propias que se exigen en todas las Corporaciones Locales son (art. 50 TRLRHL): Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI), Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE) e Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM). Asimismo, los ayuntamientos podrán establecer y exigir el Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras y el Impuesto sobre el Incremento de Valor de los Terrenos de Naturaleza Urbana (art. 50.2 TRLRHL).

Centrándonos en la fiscalidad medioambiental local, los Ayuntamientos tienen capacidad para desarrollar distintas actuaciones que permiten incentivar comportamientos menos contaminantes y más sostenibles. Una de ellas es la potestad de establecer bonificaciones fiscales con finalidad medioambientales sobre determinados tributos (art. 74 TRLRHL). Estas bonificaciones son:

- a) Bonificación de hasta el 50 por ciento en la cuota íntegra del Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI) para los bienes inmuebles en los que se hayan instalado sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía proveniente del sol. (Artículo 74.5 TRLHL).
- b) Bonificación de hasta el 50 por ciento en la cuota íntegra del Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI) a favor de los bienes inmuebles en los que se hayan instalado puntos de recarga para vehículos eléctricos. (Artículo 74.7 TRLHL).

- c) Bonificación de hasta el 50 por ciento en la cuota íntegra del Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE) para los sujetos pasivos que tributen por cuota municipal y que utilicen o produzcan energía a partir de instalaciones para el aprovechamiento de energías renovables o sistemas de cogeneración. (Artículo 88.2.c TRLHL).
- d) Bonificación de hasta el 50 por ciento en la cuota íntegra del Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE) para los sujetos pasivos que tributen por cuota municipal y que hayan instalado puntos de recarga para vehículos eléctricos en los locales afectos a la actividad económica. (Artículo 88.2.f TRLHL).
- e) Bonificación de hasta el 75 por ciento en la cuota del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) en función de la clase de carburante que consuma el vehículo, en razón a la incidencia de la combustión de dicho carburante en el medio ambiente (Artículo 95.6.a TRLHL).
- f) Bonificación de hasta el 75 por ciento en la cuota del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) en función de las características de los motores de los vehículos y su incidencia en el medio ambiente (Artículo 95.6.b TRLHL).
- g) Bonificación de hasta el 95 por ciento en la cuota del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras (ICIO) a favor de las construcciones, instalaciones u obras en las que se incorporen sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía solar. (Artículo 103.2.b TRLHL).
- h) Bonificación de hasta el 90 por ciento en la cuota del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras (ICIO) a favor de las construcciones, instalaciones u obras necesarias para la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos (Artículo 103.2.f TRLHL).

Las que están siendo más utilizadas por los ayuntamientos españoles son aquellas aplicadas al IBI, ICIO por la instalación de paneles solares y al IVTM por los vehículos eléctricos e híbridos.

Además de las bonificaciones potestativas, las Haciendas Locales pueden establecer tasas y tarifas con el objetivo de desincentivar ciertos comportamientos contaminantes. Entre ellas podríamos destacar, como ejemplo algunas de las que viene aplicando el Ayuntamiento de Sevilla. Entre otras³⁸:

³⁸ ANALISTAS FINANCIEROS INTERNACIONALES (AFI).(2021).”La fiscalidad local orientada por criterios medioambientales” Recuperado el 2 del 5 de 2023 de

- a) el establecimiento de tasas urbanísticas con el objetivo de favorecer la rehabilitación y las construcciones sostenibles,
- b) la fijación de diferentes tarifas en la tasa de suministro de agua potable, en función del nivel de consumo que se realice,
- c) el establecimiento de una tasa por la recogida domiciliar de basuras o residuos sólidos urbanos y residuos sanitarios.
- d) la fijación de una tasa por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local con la entrada de vehículos a través de las aceras y las reservas de la vía pública para aparcamientos exclusivo, parada de vehículos, carga y descarga de mercancías de cualquier clase, paradas de Auto-taxis y demás vehículos que precisen licencias o autorizaciones para el transporte urbano.
- e) el establecimiento de una tasa por estacionamiento regulado de vehículos de tracción mecánica en vías del municipio, dentro de las zonas determinadas por el Ayuntamiento³⁹.

5. LA SMART CITY COMO INSTRUMENTO PARA UN TURISMO SOSTENIBLE

Un sector clave para acercarnos a una *Smart city* es el turismo, especialmente en países como España en el que el turismo es uno de los sectores económicos que aporta más riqueza a la economía nacional (8% sobre el PIB en 2021, lo que equivale a decir, 97.126 millones de euros)⁴⁰. De hecho, a nivel mundial nuestro país es considerado el más competitivo en términos turísticos -según el Informe sobre Competitividad en Viajes y Turismo 2019 elaborado por el Foro Económico Mundial- y la tercera potencia en la llegada de turistas extranjeros⁴¹. El incremento en cifras durante el año 2022 muestra la

<https://www.elsectorpublico.es/elsp/noticias/2103269/1662130/0/la-fiscalidad-local-orientada-por-criterios-medioambientales.html>.

³⁹ AYUNTAMIENTO DE SEVILLA.(2022). “Ordenanzas fiscales 2022”.Recuperado el 27 del 4 de 2023,de <https://www.sevilla.org/servicios/agencia-tributaria-de-sevilla/ordenanzas-fiscales/2022>.

⁴⁰ INE(2021). Cuenta Satélite del Turismo en España. Año 2021. Recuperado el día 3 del 5 de 2023 de https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=estadistica_C&cid=1254736169169&menu=ultiD atos&idp=1254735576863. En el año 2019, antes de que el sector acusara los efectos de la pandemia, el turismo supuso el 12,3% del PIB y el 13,7% de la afiliación a la Seguridad Social. Datos obtenidos del [Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Componente 14. Plan de modernización y competitividad del sector turístico](#), p.3.

⁴¹ MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO (2019). “España revalida su liderazgo como el país más competitivo del mundo en turismo”. Recuperado el día 15 del 6 de 2023 de <https://www.mincotur.gob.es/es-es/GabinetePrensa/NotasPrensa/2019/Paginas/espa%C3%B1a-revalida-su-liderazgo-como-pa%C3%ADs-m%C3%A1s-competitivo-del-mundo-en-turismo.aspx>.

recuperación del sector tras la pandemia (en febrero de 2023, 4,3 millones de turistas internacionales visitaron España, un 35,9% más que el mismo mes de 2022 e igualando los datos con el mismo mes en 2019)⁴². Pero también plantean desafíos para el futuro: convertir el turismo en un sector más sostenible, inteligente, inclusivo y resiliente.

El gobierno de España, dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia dedica un programa específico al sector turístico (componente 14) en torno a cuatro ejes: Transformación del modelo turístico hacia la sostenibilidad medioambiental socioeconómica y territorial a través de una Estrategia de turismo sostenible y de planes de sostenibilidad; transformación digital de los destinos y empresas turísticas; planes de resiliencia turística para territorios extra peninsulares y el impulso de la competitividad⁴³. Y a estos propósitos puede contribuir la fiscalidad⁴⁴. Sin embargo, el turismo es un ámbito de competencia autonómica, tal y como establece el art. 148.1.18 de la Constitución. De manera que, la intervención de la Administración estatal, respetando el ámbito competencial de las CC.AA, podrá actuar en cierta forma sobre el turismo por el carácter transversal y multidisciplinar de este sector⁴⁵.

Pese a la importancia del sector turístico en España, son solo 3 las CC.AA. que han decidido establecer un impuesto específico sobre las estancias en establecimientos turísticos⁴⁶: las Islas Baleares, Cataluña y Valencia (esta última en vigor a partir de diciembre 2023). Mediante este impuesto se grava la singular capacidad económica de las personas físicas que se pone de manifiesto en la estancia en los establecimientos turísticos sujetos al impuesto y favorecer un turismo sostenible. Además, este impuesto

⁴² MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO (2023). “España Recibe 8,5 millones de turistas internacionales en los dos primeros meses de 2023, un 50% más que hace un año”. Recuperado el día 15 del 6 de 2023 de <https://www.mincotur.gob.es/es-es/GabinetePrensa/NotasPrensa/2023/Paginas/Espana-recibe-8-millones-de-turistas-internacionales-en-los-dos-primeros-meses-de-2023-un-50-por-ciento-mas-que-hace-un-ano.aspx>.

⁴³ Gobierno de España; “Componente 14: Plan de modernización y competitividad del sector turístico” <https://planderecuperacion.gob.es/politicas-y-componentes/componente-14-plan-de-modernizacion-y-competitividad-del-sector-turistico>.

⁴⁴ GUERVOS MAILLO, M. Á, 2022, op.cit., p.236.

⁴⁵ SALGADO CASTRO, A. “La distribución de competencias en materia de turismo. El turismo en la Comunidad Autónoma de Aragón. Una propuesta”, en la obra colectiva “Estudios sobre el régimen jurídico del turismo”, dirigida por Tudela Aranda, Diputación Provincial de Huesca, 1997.

⁴⁶ Secretaría General de Financiación Autonómica y Local (2023). *Tributación Autonómica. Medidas 2022* <https://www.hacienda.gob.es/Documentacion/Publico/PortalVarios/FinanciacionTerritorial/Autonomica/Capitulo-III-Tributacion-Autonomica-2022.pdf> pp 20 ,113 y 166.

pretende internalizar las posibles externalidades que el turismo puede causar en las zonas de alta concentración turística⁴⁷.

6. LA FISCALIDAD LOCAL DE SEVILLA EN RELACIÓN CON EL MEDIOAMBIENTE Y EL TURISMO

La ciudad de Sevilla dispone de diversos instrumentos fiscales relacionados con el medioambiente y con el turismo, desde impuestos como el IBI, ICIO, IVTM e IAE y sus bonificaciones fiscales hasta diferentes tasas reguladas por sus ordenanzas fiscales⁴⁸. Si logramos un avance en ellos, como plantearemos en el siguiente epígrafe, podríamos llegar a considerar Sevilla en una *Smart City*.

6.1. Bonificaciones fiscales

En el Ayuntamiento de Sevilla están en vigor las siguientes bonificaciones potestativas⁴⁹:

- a) En el ICIO: Bonificación del 75% a las actuaciones que tengan por objeto exclusivo incorporar sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía solar para el autoconsumo.
- b) En el IBI: Bonificación del 50%, para inmuebles de uso residencial en los que se instalen sistemas de aprovechamiento de la energía solar, en los tres períodos impositivos siguientes a su instalación. Esta bonificación pasará a ser del 30% en los siguientes períodos, siempre que se conserve la homologación de la

⁴⁷ Ley 2/2016, de 30 de marzo, del impuesto sobre estancias turísticas en las Illes Balears y de medidas de impulso del turismo sostenible (BOIB núm. 46, de 2 de Abril de 2016); Ley 5/2017, de 28 de marzo, de medidas fiscales, administrativas, financieras y del sector público y de creación y regulación de los impuestos sobre grandes establecimientos comerciales, sobre estancias en establecimientos turísticos, sobre elementos radiotóxicos, sobre bebidas azucaradas envasadas y sobre emisiones de dióxido de carbono (DOGC núm. 7340, de 30 de marzo de 2017); Ley 7/2022, de 16 de diciembre, de medidas fiscales para impulsar el turismo sostenible.

⁴⁸ En la actualidad Sevilla posee un importante número de ordenanzas fiscales, desde impuestos, a tasas, contribuciones especiales y precios públicos. AYUNTAMIENTO DE SEVILLA.(2022). “Ordenanzas fiscales 2022”.Recuperado el 8 del 6 de 2023, de <https://www.sevilla.org/servicios/agencia-tributaria-de-sevilla/ordenanzas-fiscales/2022>.

⁴⁹ AYUNTAMIENTO DE SEVILLA. (2023).*Bonificaciones en vigor .Impuestos Municipales y Tasas*.<https://www.sevilla.org/servicios/agencia-tributaria-de-sevilla/ordenanzas-fiscales/bonificaciones-en-vigor>

Administración Competente. Debe solicitarse su reconocimiento inicial antes del 1 de marzo del periodo impositivo en que haya de surtir efecto.

- c) En el IAE: Bonificación del 50% de la cuota correspondiente para los sujetos pasivos que tributen por cuota municipal y que utilicen o produzcan energía a partir de instalaciones para el aprovechamiento de energías renovables que no les sea de aplicación la Ordenanza para la Gestión Local de la Energía de Sevilla; o establezcan un Plan de Transporte para sus trabajadores que tenga por objeto reducir el consumo de energía y las emisiones causadas por el desplazamiento al lugar del puesto de trabajo y fomentar el empleo de los medios de transporte más eficientes, como el transporte colectivo o el compartido. Esta bonificación será aplicable en el periodo impositivo siguiente a la fecha de implantación de las instalaciones para el aprovechamiento de energías renovables o de establecimiento del plan de transporte, con posibilidad de ampliación durante un año más.
- d) En el IVTM: Bonificación del 75% durante los cuatro primeros años a partir de su matriculación o desde la instalación de los correspondientes sistemas, según los casos, a aquellos vehículos que, en función de la clase de carburante utilizado, de las características del motor y de su baja incidencia en el medio ambiente, se encuadren en los siguientes supuestos:
- Vehículos eléctricos, bimodales o híbridos (motor eléctrico-gasolina, eléctrico-diésel o eléctrico-gas);
 - Vehículos impulsados mediante energía solar, y
 - Vehículos que utilicen exclusivamente como combustible biogás, gas natural, gas líquido, metano, metanol, hidrógeno o derivados de aceites vegetales.

6.2 Tasas

Junto a estas bonificaciones vamos a ocuparnos de algunas tasas que consideramos tienen una relación clara con el medioambiente y con el turismo.

Por lo que se refiere a las tasas medioambientales hemos de hacer referencia a las siguientes:

- a) Tasa de recogida domiciliaria de basuras o residuos sólidos urbanos, y residuos sanitarios.

Según el artículo 6 de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa de Recogida Domiciliaria de Basuras o Residuos Sólidos Urbanos, y Residuos Sanitarios⁵⁰, el hecho imponible es la prestación del servicio de recepción obligatoria de gestión de residuos urbanos que se generen o que puedan generarse, tanto en viviendas y edificaciones cuyo uso sea residencial, como en alojamientos, edificios, locales, establecimientos, superficies e instalaciones de cualquier clase en los que se ejerzan directa o indirectamente actividades económicas de todo tipo, empresariales, profesionales y artísticas, así como la prestación de servicios por parte de las Administraciones públicas u otras entidades que no actúen con carácter empresarial.

- b) Tasa por estacionamiento regulado de vehículos de tracción mecánica en vías del municipio, dentro de las zonas determinadas por el ayuntamiento.

Esta tasa está regulada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la tasa por estacionamiento regulado de vehículos de tracción mecánica en vías del municipio, dentro de las zonas determinadas por el ayuntamiento. En el artículo 2 de dicha ordenanza se establece que el hecho imponible de la presente tasa es el estacionamiento de vehículos de tracción mecánica en las vías públicas, situadas en zonas previamente señalizadas por el Ayuntamiento, conforme al Anexo recogido en la Ordenanza correspondiente.

Como indicábamos anteriormente, también existe un grupo de tasas que inciden en el Turismo:

- a) Tasa por la prestación de servicios públicos de espacios museísticos, así como las visitas a exposiciones, la realización de actividades y celebración de eventos en los espacios culturales gestionados por el Instituto de la Cultura y las Artes de Sevilla (ICAS).

El artículo 4 de la Ordenanza Fiscal que la regula recoge que el hecho imponible de esta tasa será la prestación de los servicios o actuaciones municipales relacionadas en el artículo 2 de esta ordenanza.

⁵⁰Vid. https://www.sevilla.org/servicios/agencia-tributaria-de-sevilla/ordenanzas-fiscales/2022/tasa_de_recogida_de_basuras.pdf

b) Tasa por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local con quioscos, mesas y sillas barracas, elementos y actos publicitarios, rodajes, actividades de venta en la vía pública y relacionadas con el comercio en general, promocionales y otras instalaciones análogas.

El artículo 3 de la Ordenanza fiscal que la regula establece que el hecho imponible de esta tasa es la utilización privativa o el aprovechamiento especial de terrenos de dominio público municipal, aun cuando se lleve a efecto sin la preceptiva licencia o concesión, con cualquiera de los objetos o enseres contemplados en la presente ordenanza o con motivo de las actividades contenidas en la misma. En este mismo precepto se recoge una amplia lista de las diferentes instalaciones y objetos a los que puede afectar esta ordenanza.

7. PROPUESTAS FISCALES PARA CONVERTIR LA CIUDAD DE SEVILLA EN UNA *SMART CITY*

Una vez conocidos los instrumentos fiscales que dispone la ciudad de Sevilla y que pueden favorecer el avance de la ciudad hasta convertirla en un modelo de *Smart City* se elaboran distintas propuestas que pueden ayudar a dicha finalidad. Para ello, comenzaremos sugiriendo propuestas sobre los impuestos ya existentes (IBI, IAE, IVTM e ICIO) y posteriormente sugerimos la implantación o modificación de varias tasas ya existentes.

7.1 Propuestas aplicables al Impuesto sobre Bienes Inmuebles

7.1.1. Medidas que atienden al consumo energético de los hogares

El consumo energético en los hogares andaluces es muy elevado, se derrocha mucha energía y ello tiene importantes consecuencias medioambientales. Según un informe sobre el estado de certificación energética de los edificios elaborado en diciembre de 2021 por el Ministerio de transportes, movilidad y agenda urbana⁵¹, del total de edificios existentes con certificados energéticos en Andalucía, solo el 1% ostentan la calificación

⁵¹ MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENCIA URBANA (2021) “Estado de la certificación energética de los edificios”. https://energia.gob.es/desarrollo/EficienciaEnergetica/CertificacionEnergetica/Documentos/Documentos%20informativos/2022_Informe-seguimiento.pdf p. 2.

A con respecto al consumo de energía (calificación más alta en eficiencia energética), el 9% la calificación B (segunda calificación más alta en eficiencia energética), el 55% a calificación E y el 19% la calificación G (edificios no eficientes energéticamente). Estas cifras son preocupantes, ya que más de la mitad de los edificios andaluces registrados poseen una calificación medio-baja. Cabe añadir también que del total de certificaciones energéticas registradas en Andalucía 17.635 se corresponden con certificados energéticos para los edificios nuevos acabados y 756.864 para los edificios existentes⁵². Ante esta situación, consideramos conveniente aplicar medidas correctoras que incentiven a la población a ser más eficientes energéticamente. Y para ello se formulan las siguientes propuestas:

- a) Siguiendo las propuestas de fiscalidad ambiental presentadas por las principales organizaciones ecologistas en España⁵³, se podría plantear una modulación de los tipos aplicables en el IBI (actualmente recogidos en el art 72.1 de la TRLRHL) en función de la calificación energética que ostenten los inmuebles. De esta manera, aquellos que sean más eficientes energéticamente se beneficiarán de los tipos más reducidos y los menos eficientes serán castigados con los tipos más alto.

Como referencia, se podría utilizar la tabla de rangos elaborada por estas organizaciones ecologistas⁵⁴

Rangos del IBI en base a la calificación energética

Calificación Energética	Tipo máximo	Tipo mínimo y supletorio
A	0,7	0,4
B	0,75	0,45
C	0,8	0,5
D	0,9	0,6
E	1	0,7
F	1,1	0,75
G	1,2	0,8

⁵² A nivel nacional en número de certificaciones es de 5.128.329 certificados energéticos registrados de edificios existentes y 120.829 certificados correspondientes a edificios nuevos acabados. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana (2021) “Estado de la certificación energética de los edificios”. https://energia.gob.es/desarrollo/EficienciaEnergetica/CertificacionEnergetica/Documentos/Documentos%20informativos/2022_Informe-seguimiento.pdf página 2.

⁵³ AMIGOS DE LA TIERRA; ECOLOGISTAS EN ACCIÓN; GREENPEACE ;SEO BIRDLIFE; WWF (2019); “Propuestas de fiscalidad ambiental avanzando hacia un mundo más justo y sostenible” https://www.congreso.es/docu/comisiones/reconstruccion/informes_comparecientes/2_Propuestas_fiscalidad_ambiental.pdf.

⁵⁴ AMIGOS DE LA TIERRA; ECOLOGISTAS EN ACCIÓN; GREENPEACE ;SEO BIRDLIFE; WWF (2019); “Propuestas de fiscalidad ambiental avanzando hacia un mundo más justo y sostenible”. https://www.congreso.es/docu/comisiones/reconstruccion/informes_comparecientes/2_Propuestas_fiscalidad_ambiental.pdf p. 85.

- b) Con respecto a las bonificaciones que se podría aplicar en el IBI, sería interesante aplicar la bonificación del 50%, no solo a los inmuebles que instalen sistemas de aprovechamiento de la energía solar, sino a todos aquellos inmuebles que utilicen sistemas de aprovechamiento de otras energías renovables como la aerotermia o geotermia⁵⁵. La aplicación de esta bonificación se limitaría a aquellas instalaciones no obligatorias de acuerdo con la normativa vigente. Además, como requisito para aplicar esta bonificación, se exigiría la correspondiente homologación de las instalaciones por la administración competente. Para poder aplicar esta propuesta en la ciudad de Sevilla, sería necesario modificar el art 74.5 de la TRLRHL.

7.1.2. Medidas respecto a las viviendas desocupadas o vacías

En Sevilla existe un número elevado de viviendas que permanecen vacías durante toda o buena parte del año⁵⁶. Algunas permanecen completamente desocupadas durante años. Otras son destinadas a apartamentos turísticos durante la temporada de alta ocupación. La no ocupación de estas viviendas supone una utilización ineficiente de recursos materiales y energía, al mismo tiempo que impulsa el incremento de la construcción de nuevas viviendas, lo que implica la ocupación de nuevos terrenos y los consiguientes impactos medio ambientales asociados.

Ante esta situación, como propuesta para reducir el número de viviendas vacías o desocupadas, el Ayuntamiento de Sevilla podría implantar un recargo del 50% de la cuota líquida del impuesto a aquellos inmuebles que pertenecen a titulares de 2 o más inmuebles de uso residencial que se encuentren desocupados de forma permanente en el mismo término municipal (art 72.4 TRLRHL).

Con todas las medidas fiscales propuestas y aplicadas al IBI entendemos que se conseguiría mejorar la eficiencia energética de los edificios, incentivar la ocupación de viviendas ya edificadas promover el desarrollo de nuevas formas de aprovechamiento de

⁵⁵ AEDAF (2021). “Propuestas para un replanteamiento urgente de la fiscalidad medioambiental en España” <https://www.aedaf.es/es/documentos/descarga/53405/paper-19-propuestas-para-un-replanteamiento-urgente-de-la-fiscalidad-medioambiental-en-espana> página 22.

⁵⁶ EMVISESA. “Viviendas Vacías”. Recuperado el 8 del 6 de 2023, de <https://www.emvisesa.org/dispones-de-una-vivienda-vacia-sevilla-llena-todos-ganamos/>

energía renovable y, por tanto, convertir la ciudad de Sevilla en más sostenible con el medio ambiente.

7.2 Propuestas aplicables al Impuesto de Actividades Económicas

7.2.1 Respecto de las empresas socialmente responsables con el medio ambiente

Cada vez son más las empresas y organizaciones que tienen un fuerte compromiso con la protección del medio ambiente. De hecho, es difícil encontrar hoy en día a alguna empresa que no haya intentado llevar alguna acción socialmente responsable en esta materia.

Una de las formas posibles para lograr que una empresa sea más sostenible es aplicar el Sistema Comunitario de Gestión y Auditoría Medioambiental (EMAS). Esto es un mecanismo voluntario de la Unión Europea destinado a las empresas y organizaciones que quieren comprometerse a evaluar, gestionar y mejorar su comportamiento ambiental⁵⁷.

Las empresas y entidades reconocidas con el EMAS cuentan con una política ambiental definida y utilizan un sistema de gestión medioambiental. Además, informan periódicamente sobre el funcionamiento de dicho sistema mediante una declaración medioambiental que es verificada por organismos independientes. Según el registro EMAs en Andalucía, actualmente existen 24 organizaciones en Sevilla inscritas en este registro.

En base a lo anterior, se formulan las siguientes propuestas:

a) Con el objetivo de seguir aumentando la cifra de empresas en Sevilla que garantizan su compromiso con la calidad y el Medio Ambiente, el Ayuntamiento de Sevilla podría crear una ordenanza fiscal en la que se introdujese una Bonificación de hasta el 50% de la cuota del impuesto a aquellas actividades económicas que tengan implantado sistema de gestión EMAS.

⁵⁷ CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y ECONOMÍA AZUL. Junta de Andalucía; “Sistema Comunitario de Gestión y Auditorías Ambientales (EMAS)” Recuperado el 10 del 6 de 2023; de <https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/areas-tematicas/prevencion-y-calidad-ambiental/instrumentos-voluntarios-para-la-mejora-ambiental/controles-voluntarios/emas>.

b) Otra posible medida fiscal que se podría implantar en la ciudad para incentivar a las diferentes organizaciones a ser más sostenibles sería incorporar como criterio para el establecimiento de las cuotas en el IAE, la tipología del negocio por su impacto medioambiental. Actualmente el establecimiento de tarifas va en función de criterios sociales y económicos⁵⁸, al introducir el componente medioambiental para el establecimiento de las diferentes tarifas, premiaríamos a las organizaciones más sostenibles y motivaríamos a aquellas que todavía no lo han logrado a aplicar políticas y acciones sostenibles.

7.2.2 Respecto de las empresas que apliquen medidas que favorezcan la movilidad sostenible

Según el Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2030 del municipio de Sevilla⁵⁹, en medio día laborable se producen 1.139.964 desplazamientos, de los cuales el 31,2% son por motivos de trabajo. Gran parte de estos desplazamientos se realizan en coche privado, concretamente el 40,51%. El 24,09% se hace en transporte público, el 20,62% de forma peatonal y el 6,8% en bici o en moto. El hecho de que casi la mitad de la población sevillana se desplace en vehículos privados al trabajo conlleva más contaminación atmosférica y acústica, más consumo de energía, un mayor número de emisiones de CO2 y mayores congestiones de tráfico en la ciudad. En resumen, se provoca un impacto negativo en el medio ambiente.

Ante esta situación, se formula la siguiente propuesta:

Para lograr incentivar el uso de transporte público y desincentivar el desplazamiento en vehículos privados a los lugares de trabajo, el Ayuntamiento de Sevilla podría implantar una bonificación (actualmente recogida en el art 88.2.c de la TRLRHL) de hasta el 50% en la cuota del IAE a aquellos sujetos pasivos que establezcan un plan de transporte para los trabajadores, que tenga por objeto reducir el consumo de energía y las emisiones causadas por el desplazamiento al lugar del puesto de trabajo y fomentar el

⁵⁸ AMIGOS DE LA TIERRA; ECOLOGISTAS EN ACCIÓN; GREENPEACE ;SEO BIRDLIFE; WWF (2019); “Propuestas de fiscalidad ambiental avanzando hacia un mundo más justo y sostenible” https://www.congreso.es/docu/comisiones/reconstruccion/informes_comparecientes/2_Propuestas_fiscalidad_ambiental.pdf página 90.

⁵⁹ AYUNTAMIENTO DE SEVILLA (2021) “Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Sevilla” https://www.sevilla.org/actualidad/blog/plan-de-movilidad-urbana-sostenible-de-sevilla/pmus-sevilla-diagnostico_v34.pdf.

empleo de los medios de transportes más eficaces como el transporte colectivo o el compartido.

7.3 Propuestas aplicables al Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras

Según el informe Análisis y evolución del sector de la construcción elaborado por *Double Trade*⁶⁰, el sector de la construcción en Andalucía creció un 22% en 2022, con 7.000 millones de euros en inversión. A nivel nacional Andalucía fue la Comunidad Autónoma que más creció en todo el país. En la ciudad de Sevilla el sector de la construcción en esta ciudad está viviendo uno de sus mejores momentos de los últimos 5 años. Según datos de la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Sevilla⁶¹, en 2022 se concedieron el mayor número de licencias de los últimos 10 años, suponiendo una inversión de 304 millones de euros.

Con los datos anteriores se formula la siguiente propuesta:

Aprovechando este “boom en la construcción sevillana” y con el objetivo de incentivar a que las construcciones sean más sostenibles y respetuosas con el medio ambiente, se podría introducir una bonificación de hasta el 90% de la cuota del ICIO a aquellas construcciones que incorporen sistemas para el aprovechamiento y recuperación de aguas grises, que incluyan mecanismos para el uso eficiente del agua, de energías renovables o que utilicen madera certificada⁶².

7.4 Propuestas aplicables al Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica

Según el informe anual sobre la calidad del aire elaborado por el Ayuntamiento de Sevilla en 2021, el principal foco contaminante en la ciudad continúa siendo el tráfico

⁶⁰ DOUBLE TRADE (2021); “Análisis y evolución del sector de la construcción” <https://registro.doubletrade.es/analisis-evolucion-sector-construccion-2019-2020/>

⁶¹ AYUNTAMIENTO DE SEVILLA(2022); “Urbanismo concluye 2022 con el mayor volumen de licencias concedidas en la última década y con una inversión asociada de 304 millones de euros”; Recuperado el 11 del 6 de 2023 de <https://www.sevilla.org/actualidad/noticias/urbanismo-concluye-2022-con-el-mayor-volumen-de-licencias-concedidas-en-la-ultima-decada-y-con-una-inversion-asociada-de-304-millones-de-euros>.

⁶² AMIGOS DE LA TIERRA; ECOLOGISTAS EN ACCIÓN; GREENPEACE ;SEO BIRDLIFE; WWF (2019); “Propuestas de fiscalidad ambiental avanzando hacia un mundo más justo y sostenible” https://www.congreso.es/docu/comisiones/reconstruccion/informes_comparecientes/2_Propuestas_fiscalidad_ambiental.pdf p. 88.

rodado⁶³. Existe una gran dependencia en esta ciudad al vehículo privado, con notable repercusión en la calidad del aire. Por otro lado, y atendiendo a un estudio realizado por la OCU⁶⁴ (Organización de Consumidores y Usuarios), el 15% de vehículos sin etiqueta de la DGT (es decir, los coches de gasolina matriculados antes del año 2001 y los de diésel matriculados antes de 2006 que no cumplen con la normativa Euro 3 o Euro 4) son responsables de más del 50% de las emisiones de óxido de nitrógeno. Y este porcentaje se eleva al 68% cuando hablamos de las partículas en suspensión, es decir, aquellas que son perjudiciales para la salud de los ciudadanos.

Actualmente, existen numerosas actuaciones para paliar el impacto de la movilidad en el cambio climático. Una de las más novedosas es el desarrollo de plataformas de transporte colaborativo como *Blablacar* o *Uberpop*. Estas apps facilitan la conexión entre pasajeros y conductores disponibles que deseen compartir sus vehículos durante un viaje. Lo que se busca con estas aplicaciones es que los propietarios compartan los gastos asociados al uso del automóvil, al mismo tiempo que contribuyen a mejorar la movilidad urbana y reducir el impacto de las emisiones contaminantes en el medio ambiente.

Con los datos anteriores se formulan las siguientes propuestas:

- a) Una posible solución para cambiar la situación medioambiental en la ciudad de Sevilla sería promover el uso de este tipo de aplicaciones entre particulares. Para ello, se propone introducir una bonificación en el IVTM a todos aquellos titulares de vehículos que son utilizados de modo compartido.
- b) Teniendo en cuenta la contaminación que producen los vehículos que tengan una antigüedad mínima de 25 años se propone eliminar la bonificación del 75% en el IVTM que el Ayuntamiento de Sevilla mantiene vigente.

7.5 Propuesta sobre la Tasa de Recogida de Residuos

⁶³ AYUNTAMIENTO DE SEVILLA (2021); “Informe anual calidad del aire de Sevilla” <https://www.sevilla.org/ayuntamiento/unidad-organica/agencia-energia-sostenibilidad/informe-anual-2021-3.pdf>.

⁶⁴OCU (2019); “Estudio de OCU sobre emisiones: el 15% de los coches son responsables del 50% de las emisiones”. Recuperado el 11 del 6 de 2023 de <https://www.ocu.org/organizacion/prensa/notas-de-prensa/2019/emisionescontaminantes-131119>.

Según investigaciones de la Universidad EAE Business School, los españoles generan 422 kilogramos de residuos por persona al año⁶⁵. Cada ciudadano genera una media de más de 6 veces nuestro peso en residuos. Una parte son reciclados, pero otra gran parte acaba en vertederos de basura, mares y océanos. Esto provoca la emisión de toxinas y gases de efecto invernadero altamente perjudiciales para nuestro ecosistema.

Con los datos citados, se formula la siguiente propuesta:

Con el objetivo de mejorar el medioambiente e incentivar el reciclaje en la población sevillana, podríamos seguir el ejemplo del Ayuntamiento de Mataró⁶⁶, y establecer una bonificación sobre la tasa de limpieza y residuos. Los beneficiarios de esta bonificación serían todos los ciudadanos que decidan llevar los residuos a los distintos puntos limpios habilitados en la ciudad.

El sistema de bonificación funcionaría de la siguiente manera: cada usuario tendría una tarjeta que utilizará cada vez que vaya al vertedero. En esta tarjeta se irá recogiendo una serie de puntos en función de las veces que se acuda al vertedero y del volumen y cantidad de los residuos que se vayan a reciclar. Por tanto, en función de los puntos acumulados se podrá obtener una bonificación del 5%,10%,15% pudiendo llegar hasta un máximo del 20%. Estas bonificaciones se acumularían en la dirección que consta en la solicitud de la tarjeta.

7.6 Propuesta sobre la Tasa Turística

Según la Encuesta de Coyuntura Turística de Andalucía, más de 5.800.000 turistas han visitado Andalucía en el primer trimestre de 2023, un 26,5% más que el mismo trimestre de 2022⁶⁷. De todos ellos, Sevilla concentró el 18,6%. Con el nombramiento de Sevilla como capital europea del turismo inteligente en 2023, esta ciudad se está convirtiendo en uno de los destinos favoritos para los turistas extranjeros. Cabe destacar también el incremento en el turismo de cruceros. Para este año 2023 el Puerto de Sevilla

⁶⁵ Ecoembes (2022); “Residuos generados por persona al día” Recuperado el 11 del 6 de 2023 de <https://ecoembesdudasreciclaje.es/cuantos-residuos-produce-una-persona-por-dia/> .

⁶⁶ GUERVOS MAILLO, M. Á: 2022, op.cit., p.221.

⁶⁷ INSTITUTO DE ESTADÍSTICA Y CARTOGRAFÍA DE ANDALUCÍA; Conserjería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos; “Encuesta de Coyuntura Turística de Andalucía Primer Trimestre de 2023” Recuperado el 12 del 6 de 2023 de <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/turismo/notaprensa.htm>.

ha recibido 44 solicitudes de escalas de cruceros⁶⁸. Estas escalas unidas a las escalas regulares de la Belle de Cadix, alzarían a más de 80 el número de escalas en esta ciudad.

Con los citados datos se formulan las siguientes propuestas:

a) Con el objetivo de seguir manteniendo un turismo sostenible y de calidad, se propone la implantación de una tasa turística en la ciudad de Sevilla. Este gravamen se aplicaría a los turistas que se alojasen en algunos de los establecimientos hoteleros de la ciudad de Sevilla. Esta tasa variaría en función del tipo de alojamiento y de su localización. Siendo la tasa mayor en los establecimientos de mayor categoría. En la factura que se les entregaría a los huéspedes por el costo de su estancia, aparecería de manera clara el importe de la tasa turística.

El hecho imponible sería⁶⁹: la estancia, por días o fracciones, con pernoctación o sin ella, que realiza el contribuyente en los siguientes establecimientos y equipamientos situados en Sevilla. Además, siguiendo el ejemplo de la tasa turística catalana, estarían exentas las siguientes estancias:

- Las estancias subvencionadas por programas sociales de una administración pública de cualquier Estado Miembro de la UE.
- Las estancias de los niños hasta 16 años.
- Las estancias que se efectúen por causas de fuerza mayor, determinadas por reglamento.
- Las estancias que efectúe cualquier persona por motivos de salud, así como de las personas que la acompañen.

Debemos de tener en cuenta que para poder llevar a cabo esta iniciativa sería necesario que el legislador autonómico desarrollase un marco legislativo que permitiese implantarla ya que se trata de una competencia autonómica.

⁶⁸ R.S.(2023) “El puerto de Sevilla recibe hoy el primer crucero de la temporada”; Diario de Sevilla; Recuperado el 12 del 6 de 2023 de https://www.diariodesevilla.es/sevilla/Puerto-Sevilla-recibe-crucero-temporada_0_1778523708.html.

⁶⁹ Secretaría General de Financiación Autonómica y Local (2023). “Tributación Autonómica. Medidas 2022”<https://www.hacienda.gob.es/Documentacion/Publico/PortalVarios/FinanciacionTerritorial/Autonomica/Capitulo-III-Tributacion-Autonomica-2022.pdf>.

Hoy en día, ya existen comunidades autónomas que han implantado este tipo de tasas de manera satisfactoria. Ejemplo de ello es la Comunidad de Cataluña. Esta CCAA le ha cedido competencia al Ayuntamiento de Barcelona para establecer mediante ordenanza municipal un recargo sobre las tarifas establecidas sobre “Barcelona Ciudad” Por tanto, esta tasa se podría aplicar en Sevilla, siguiendo el ejemplo de Barcelona.

b) Con el objetivo de actuar contra la contaminación en el río Guadalquivir que genera el turismo de cruceros se podría aplicar una tasa a todos aquellos cruceros que atraquen en el Puerto de Sevilla.

7.7 Otras Propuestas: ¿Una tasa Amazon?

El Ayuntamiento de Barcelona ha establecido recientemente la conocida como “Tasa Amazon” (tasa por el aprovechamiento especial del dominio público derivado de la distribución a destinos finales indicados por los consumidores de bienes adquiridos por comercio electrónico)⁷⁰. Esta tasa impone un gravamen a los operadores postales por el aparcamiento en el espacio público de vehículos que entregan a domicilio compras realizadas por internet. Afecta solo a aquellos operadores que generen unos ingresos anuales brutos superiores a un millón de euros por estas entregas en la ciudad (como, por ejemplo, Amazon, Correos Exprés, Seur).

Lo que se busca con esta tasa es, por un lado, igualar las condiciones entre el comercio electrónico y el comercio local, asegurando una competencia justa. Por otro, fomentar el uso de puntos de recogida para las entregas, con el fin de reducir la circulación de vehículos de reparto, la congestión del tráfico y la contaminación en la ciudad. Aunque es cierto que esta nueva medida fiscal no ha tenido muy buena acogida por parte de la patronal, consideramos que podría ser una propuesta interesante a estudiar para su posible implantación en la ciudad de Sevilla y así avanzar hacia el objetivo de convertirla en una *Smart City*.

⁷⁰ Vid. https://ajuntament.barcelona.cat/transparencia/sites/default/files/10_text_ordenanca_fiscal_v2.pdf

8. CONCLUSIONES

Del estudio realizado sobre el papel de la fiscalidad como herramienta útil para la consecución de los objetivos de una *Smart City*, se efectúan las siguientes conclusiones:

PRIMERA- La idea de *Smart City* nace como respuesta a dos grandes desafíos: el crecimiento acelerado de la población urbana y el cambio climático. Actualmente existen una pluralidad de definiciones de ciudad inteligente, aunque todas tienen en común establecer un nuevo concepto de ciudad capaz de enfrentarse a los desafíos actuales de la forma más eficiente y sostenible posible.

SEGUNDA-La fiscalidad juega un papel fundamental en la implementación de las *Smart Cities*, ya que puede servir como un instrumento para promover la sostenibilidad, eficiencia energética y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. En unos casos, los tributos pueden servir para estimular conductas o actividades beneficiosas para la sociedad mediante medidas de carácter positivo, como subvenciones y ayudas. En otros casos, con la tributación se persigue desincentivar acciones perjudiciales (medidas de carácter negativo).

TERCERA- En España, existen impuestos estatales, autonómicos y locales relacionados con el medio ambiente, aunque desde nuestro punto de vista, su eficacia y recaudación son cuestionables. Los impuestos estatales gravan actividades que afectan negativamente al medio ambiente, como emisiones, gestión de residuos, productos energéticos y transporte. Las Comunidades Autónomas también tienen la capacidad de establecer impuestos ambientales dentro de sus competencias. A nivel local, los Ayuntamientos pueden crear bonificaciones fiscales para incentivar comportamientos sostenibles y menos contaminantes. Sin embargo, consideramos que es necesario revisar y mejorar el sistema fiscal actual para cumplir de manera efectiva con los compromisos medioambientales y fomentar la transición hacia ciudades más sostenibles.

CUARTA- Un sector productivo clave en el desarrollo de *Smart cities* y en la economía de países como España es el turismo. Aunque el sector turístico ha mostrado signos de recuperación tras la pandemia, también plantea desafíos relacionados con la sostenibilidad, la digitalización y la resiliencia. El gobierno español ha establecido programas para transformar el modelo turístico hacia la sostenibilidad y la digitalización, donde la fiscalidad puede desempeñar un papel importante. No obstante, son muy pocas

las Comunidades autónomas las que han decidido establecer impuestos sobre las estancias en establecimientos turísticos.

QUINTA-Los instrumentos fiscales aplicables a la ciudad de Sevilla, como las bonificaciones fiscales y tasas medioambientales, tienen el potencial de contribuir significativamente a la transformación de la ciudad en una *Smart City*. Las bonificaciones fiscales en impuestos como el ICIO, IBI, IAE y IVTM incentivan la adopción de prácticas sostenibles, como el uso de energía solar, el transporte eficiente y la reducción de emisiones contaminantes.

Las tasas medioambientales y turísticas implementadas en Sevilla, como la tasa de recogida de residuos sólidos urbanos y la tasa por estacionamiento regulado de vehículos, fomentan la gestión adecuada de recursos y promueven un uso responsable del dominio público, respaldando así los objetivos de una *Smart City*.

SEXTA- Las propuestas fiscales presentadas tienen como objetivo convertir la ciudad de Sevilla en una *Smart City* y promover la sostenibilidad y eficiencia energética. Con relación al Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI), se sugiere la modulación de los tipos impositivos en función de la calificación energética de los inmuebles, otorgando tipos más reducidos a aquellos más eficientes. Además, se propone aplicar una bonificación del 50% en el IBI para todos los inmuebles que utilicen sistemas de aprovechamiento de energías renovables, como la energía solar, aerotermia o geotermia y un recargo del 50% en la cuota líquida del impuesto a aquellas viviendas vacías o desocupadas.

En cuanto al Impuesto de Actividades Económicas (IAE), se plantea una bonificación de hasta el 50% de la cuota para las empresas que tengan implantado un sistema de gestión medioambiental (EMAS) y se sugiere incorporar criterios medioambientales en el establecimiento de las cuotas del IAE. Para fomentar la movilidad sostenible, se propone una bonificación de hasta el 50% en la cuota del IAE para aquellos sujetos pasivos que establezcan un plan de transporte para los trabajadores, promoviendo el uso de transporte colectivo o compartido.

En el Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras (ICIO), se sugiere una bonificación de hasta el 90% de la cuota para las construcciones que incorporen sistemas de aprovechamiento y recuperación de aguas grises, eficiencia energética, energías renovables y uso de madera certificada.

En el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM), se propone una bonificación para los titulares de vehículos utilizados de modo compartido a través de aplicaciones de transporte colaborativo. Además, se sugiere eliminar la bonificación del 75% en el IVTM para los vehículos con una antigüedad mínima de 25 años.

Con respecto a las tasas, se plantea una bonificación en la tasa de recogida de residuos para aquellos ciudadanos que lleven sus residuos a los puntos limpios y fomenten el reciclaje. Con el objetivo de lograr un turismo sostenible y de calidad, se propone el establecimiento de una tasa turística y una tasa sobre los cruceros que atraquen en el puerto de Sevilla. Siguiendo el ejemplo de la ciudad de Barcelona, planteamos también una posible implantación de la tasa Amazon para igualar las condiciones entre el comercio electrónico y el comercio local, y reducir la contaminación y congestión fomentando la utilización de puntos de recogida.

En resumen, estas propuestas fiscales pueden contribuir a mejorar la eficiencia energética, fomentar la sostenibilidad y promover prácticas medioambientales que ayuden a convertir la ciudad de Sevilla en una *Smart City*.

IV. BIBLIOGRAFÍA

AEDAF (2021). “Propuestas para un replanteamiento urgente de la fiscalidad medioambiental en España” <https://www.aedaf.es/es/documentos/descarga/53405/paper-19-propuestas-para-un-replanteamiento-urgente-de-la-fiscalidad-medioambiental-en-espana>

AENOR: Ciudades inteligentes. Definición Atributos y requisitos. Madrid: AENOR, 2016.

AMIGOS DE LA TIERRA; ECOLOGISTAS EN ACCIÓN; GREENPEACE ;SEO BIRDLIFE; WWF (2019); “Propuestas de fiscalidad ambiental avanzando hacia un mundo más justo y sostenible” https://www.congreso.es/docu/comisiones/reconstruccion/informes_comparecientes/2_Propuestas_fiscalidad_ambiental.pdf

ANALISTAS FINANCIEROS INTERNACIONALES (AFI).(2021).”La fiscalidad local orientada por criterios medioambientales” Recuperado el 2 del 5 de 2023, de <https://www.elsectorepublico.es/elsp/noticias/2103269/1662130/0/la-fiscalidad-local-orientada-por-criterios-medioambientales.html>

AYUNTAMIENTO DE SEVILLA (2021); “Informe anual calidad del aire de Sevilla” <https://www.sevilla.org/ayuntamiento/unidad-organica/agencia-energia-sostenibilidad/informe-anual-2021-3.pdf>

AYUNTAMIENTO DE SEVILLA (2021)” Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Sevilla”https://www.sevilla.org/actualidad/blog/plan-de-movilidad-urbana-sostenible-de-sevilla/pmus-sevilla-diagnostico_v34.pdf

CARBAJO VASCO, D. “Cambio Climático y Tributos: una reflexión general”, Crónica Tributaria, Instituto de Estudios Fiscales, Boletín de actualidad, 03/2010

CEPA DUEÑAS.A., TEJEDOR RUÍZ.C “Sistema Tributario Local”. (páginas 17-20) J.M Bosch Editor.Barcelona (2014)

COLADO GARCÍA, S., GUTIÉRREZ, A., VIVES, C.J y VALENCIA, E: Smart City, Hacia la gestión inteligente. Ed. Marcombo, 2014

COMISIÓN EUROPEA. (2020). European Commission. Recuperado el 14 del 3 de 2023, de https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities_en

CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y ECONOMÍA AZUL. Junta de Andalucía; “Sistema Comunitario de Gestión y Auditorías Ambientales (EMAS)”Recuperado el 10 del 6 de 2023, de <https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/areas-tematicas/prevencion-y-calidad-ambiental/instrumentos-voluntarios-para-la-mejora-ambiental/controles-voluntarios/emas>

DOUBLE TRADE (2021); “Análisis y evolución del sector de la construcción” <https://registro.doubletrade.es/analisis-evolucion-sector-construccion-2019-2020/>

ECOEMBES (2022); “Residuos generados por persona al día” Recuperado el 11 del 6 de 2023, de <https://ecoembesdudasreciclaje.es/cuantos-residuos-produce-una-persona-por-dia/>

EMVISESA. “Viviendas Vacías”. Recuperado el 8 del 6 de 2023, de <https://www.emvisesa.org/dispones-de-una-vivienda-vacia-sevilla-llena-todos-ganamos/>

ERNST & YOUNG, MADRID NETWORK, FERROVIAL SERVICIOS, ENERLIS, Libro Blanco de las Smart Cities, 1ªedic. Septiembre 2012, p.16 http://www.innopro.es/pdfs/libro_blanco_smart_cities.pdf

EUROPEAN PARLIAMENT. Social Approach to the transition to Smart Cities, Study European Parliament, Panel for the Future of Science and Technology (february 2023) p.61

EUROPEAN PARLIAMENT. Mapping Smart Cities in the EU, Study European Parliament, Directorate General for Internal Policies. Policy Department a: economic and Scientific Policy, pp. 26-28.

GUERVOS MAÍLLO, M. Á. (2022). Fiscalidad de las Smart Cities. Aranzadi.Navarra

INE (2022). Cuenta Satélite del Turismo en España. Año 2021. Recuperado el día 3 del 5 de 2023, de https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=estadistica_C&cid=1254736169169&menu=ultiDatos&idp=1254735576863

INSTITUTO DE ESTADÍSTICA Y CARTOGRAFÍA DE ANDALUCÍA; Conserjería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos; “Encuesta de Coyuntura Turística de Andalucía Primer Trimestre de 2023” Recuperado el 12 del 6 de 2023, de <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/turismo/notaprensa.htm>

INSTITUTO DE ESTUDIOS FISCALES (2022);” Libro Blanco Sobre La Reforma” Tributaria” https://www.ief.es/docs/investigacion/comiteexpertos/LibroBlancoReformaTributaria_2022.pdf

LAGO MONTERO, J.M: “El poder Tributario de las Comunidades Autónomas”, Aranzadi, Pamplona, 2000

MINISTERIO DE HACIENDA Y FUNCIÓN PÚBLICA. (s.f.). Ministerio de Hacienda y Función Pública. Recuperado el 10 de 4 de 2023, de <https://www.hacienda.gob.es/ES/Areas%20Tematicas/Subvenciones/Paginas/default.aspx>

MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO (2019). “España revalida su liderazgo como el país más competitivo del mundo en turismo”. Recuperado el 15 del 6 de 2023, de <https://www.mincotur.gob.es/es/GabinetePrensa/NotasPrensa/2019/Paginas/espa%C3%B1a-revalida-su-liderazgo-como-pa%C3%ADs-m%C3%A1s-competitivo-del-mundo-en-turismo.aspx>

MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO (2023). “España Recibe 8,5 millones de turistas internacionales en los dos primeros meses de 2023, un 50% más que

hace un año”. Recuperado el 15 del 6 de, 2023 de <https://www.mincotur.gob.es/es/GabinetePrensa/NotasPrensa/2023/Paginas/Espana-recibe-8-millones-de-turistas-internacionales-en-los-dos-primeros-meses-de-2023-un-50-por-ciento-mas-que-hace-un-ano.aspx>

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENCIA URBANA (2021) “Estado de la certificación energética de los edificios”. https://energia.gob.es/desarrollo/EficienciaEnergetica/CertificacionEnergetica/Documentos/Documentos%20informativos/2022_Informe-seguimiento.pdf

NACIONES UNIDAS. (21 de Febrero de 2021). ONU-Habitat. Recuperado el 20 de 3 de 2023, de https://www.onuhabitat.org.mx/index.php/el-ods-11?fbclid=IwAR2crmUGoTTNqdMCEDFctSh2E-4BDFyIc-yOiCsqiE7C4W_Do8rmzrHC7k

OCU (2019);”Estudio de OCU sobre emisiones: el 15% de los coches son responsables del 50% de las emisiones”. Recuperado el 11 del 6 de 2023, de <https://www.ocu.org/organizacion/prensa/notas-de-prensa/2019/emisionescontaminantes-131119>

ONU. (2020). Naciones Unidas . Recuperado el 28 de 03 de 2023, de <https://www.un.org/es/observances/world-population->

ONU. (21 de Febrero de 2021). ONU-Habitat. Recuperado el 20 de 3 de 2023, de https://www.onuhabitat.org.mx/index.php/el-ods-11?fbclid=IwAR2crmUGoTTNqdMCEDFctSh2E-4BDFyIc-yOiCsqiE7C4W_Do8rmzrHC7k

ROQUE DE LAS HERAS(2023). Guía fiscal 2023. CEF . Recuperado el 25 del 4 de 2023, de <https://www.fiscal-impuestos.com/guia-fiscal>

SALGADO CASTRO, A. “La distribución de competencias en materia de turismo. El turismo en la Comunidad Autónoma de Aragón. Una propuesta”, en la obra colectiva “Estudios sobre el régimen jurídico del turismo”, dirigida por Tudela Aranda, Diputación Provincial de Huesca, 1997.

SECRETARÍA GENERAL DE FINANCIACIÓN AUTONÓMICA Y LOCAL (2023). “Tributación Autonómica. Medidas 2022” <https://www.hacienda.gob.es/Documentacion/Publico/PortalVarios/FinanciacionTerritorial/Autonomica/Capitulo-III-Tributacion-Autonomica-2022.pdf> pp. 53 y siguientes

SERVICIO DE ESTUDIOS DEL REGISTRO DE ECONOMISTAS ASESORES FISCALES (REAF-CGE); (2019); “La Fiscalidad ambiental en España. Situación actual y Tendencias” <https://economistas.es/Contenido/Consejo/Estudios%20y%20trabajos/Informe%20LA%20FISCALIDAD%20AMBIENTAL%20EN%20ESPA%C3%91A.pdf> p. 23

VAQUERA GARCÍA, A. (2021). “La utilización de instrumentos fiscales para conseguir los objetivos de la economía circular: aspectos generales”. En G. P. Boix, “Tendencias Actuales en Economía Circular: Instrumentos Financieros y Tributarios” (pp. 191-194). Cizur Menor: Aranzadi.

VAQUERA GARCÍA, A. (2020). “De la tributación ambiental a las medidas incentivadoras de la economía circular,” Ed. Aranzadi, Cizur Menor, p.112