



PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA LA DEFINICIÓN DEL PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) DE LA CIUDAD DE CEUTA

1.- ANTECEDENTES GENERALES. -

Conforme indican las Directrices para la creación de Zonas de bajas emisiones (ZBE) editadas por el Ministerio para la Transición Ecológica y El Reto Demográfico (MITECO-2021), los últimos datos facilitados por la Organización Mundial de la Salud señalan que nueve de cada diez personas respiran aire altamente contaminado y la Agencia Europea de Medio Ambiente estima en más de 20.000 muertes prematuras en España al año a causa de la mala calidad del aire, siendo el actual modelo de movilidad y transporte una de las causas.

En consecuencia, en línea con lo que contemplan la Declaración de Emergencia Climática (línea prioritaria nº 17), el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (apartado 3.2 - medida 2.1) y el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (medida T.1.2), la **Ley de Cambio Climático y Transición Energética** (artículo 14.3.a), establece que los municipios españoles de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y los municipios de más de 20.000 habitantes, cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en **Real Decreto 102/2011**, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, deberán adoptar, antes de 2023, planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación, que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, entre otras, el establecimiento de zonas de bajas emisiones.

En el ámbito de la calidad del aire, la **Ley 34/2007**, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera tiene por objeto establecer las bases en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica con el fin de evitar y, cuando esto no sea posible, aminorar los daños que de ésta puedan derivarse para las personas, el medio ambiente y demás bienes de cualquier naturaleza. De esta forma, el artículo 16.4 de dicha ley, establece que “(...) las entidades locales, con el objeto de conseguir los objetivos de esta Ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, que pueden incluir restricciones a los vehículos más contaminantes, a algunas matrículas, a algunas horas o zonas, entre otros”. Asimismo, el artículo 25 del **Real Decreto 102/2011** establece que los planes de acción a corto plazo “podrán, en determinados casos, establecer medidas eficaces para controlar y, si es necesario, reducir o suspender actividades que contribuyan de forma significativa a aumentar el riesgo de superación de los valores límite o los valores objetivo o umbrales de alerta respectivos. Esos planes de acción podrán incluir medidas relativas al tráfico de vehículos de motor, a aeronaves en ciclo de aterrizaje y despegue, a obras de construcción, a buques amarrados y al funcionamiento de instalaciones industriales o el uso de productos y a la calefacción doméstica. En el marco de esos planes, también podrán preverse acciones específicas destinadas a proteger a los sectores vulnerables de la población, incluidos los niños.

Por otro lado, en el ámbito de la regulación del tráfico, el artículo 7.g del **Real Decreto Legislativo 6/2015**, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la **Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial**, otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales y el artículo 18, de acordar por los mismos motivos la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, así como el cierre de determinadas vías, lo cual está alineado con los Planes de Seguridad Vial de los entes públicos responsables de la gestión del tráfico, en los que se contemplan tanto restricciones a la circulación como limitaciones de velocidad. No debemos olvidar que en las zonas urbanas





existen asimismo emisiones derivadas de los sistemas de calefacción y producción de agua caliente sanitaria que usan como fuente energías fósiles.

Si bien, las actuaciones en las ZBE se enmarcan en las políticas de regulación de acceso de vehículos urbanos (UVAR) y, por tanto, se centran en la movilidad como fuente principal de emisiones, es coherente actuar igualmente en el ámbito de la climatización en las líneas que apunta el PNIEC como son la rehabilitación energética, la electrificación de los sistemas de climatización y en el autoconsumo con energías renovables.

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) en relación con los GEI y el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (PNCCA), en relación con los contaminantes atmosféricos, son los instrumentos clave de planificación nacional para dar respuesta a los compromisos de reducción de emisiones tanto de los gases de efecto invernadero como de los contaminantes atmosféricos suscritos por el Reino de España. De forma complementaria, la **Hoja de Ruta del Hidrógeno** establece unos objetivos ambiciosos para los años 2030 y 2050 (Visión 2030 y 2050), cuya consecución contribuirá a alcanzar los objetivos del PNIEC y el PNCCA y asegurará, entre otros, la plena introducción del hidrógeno en la movilidad sostenible.

En este sentido, **el establecimiento de zonas de bajas emisiones (ZBE), en las que se prevé la limitación del acceso a los vehículos más emisores y contaminantes, contribuirá al cumplimiento de los objetivos mencionados anteriormente.** Los principales mecanismos de actuación que harán posible la consecución de los objetivos previstos serán la **Ley de Cambio Climático y Transición Energética**, la futura **Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público**.

2. OBJETO DEL CONTRATO Y DEL PLIEGO. -

El presente Pliego de Prescripciones Técnicas tiene como finalidad el establecimiento de las condiciones técnicas bajo las cuales se prestará el servicio para la **Definición del Proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Ceuta**. Las determinaciones establecidas en este Pliego de Prescripciones Técnicas, así como las que se deriven de la formalización del contrato constituyen normas vinculantes para el contratista, quien realizará las prestaciones con expresa sujeción a los mismos.

El objeto del contrato es la descripción de los aspectos técnicos, jurídicos y de cualquier otra índole que permitan definir el Proyecto de la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de Ceuta así como la descripción del proceso sociopolítico para la aprobación de dichas condiciones y la elaboración, para su posterior aprobación, de la Ordenanza que respalde su implantación de acuerdo con los fines expresados en el contrato y los requerimientos que se exigen en este Pliego de Prescripciones Técnicas. De igual manera, también es objeto de contrato la realización de los diagnósticos, análisis y estudios previos a dicha definición, así como la obtención y recopilación de los datos necesarios junto a los que pueda proporcionar la Administración local en coordinación con la Dirección Técnica responsable de la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Ceuta (PMUS-Ceuta).

La empresa que resulte adjudicataria deberá plasmar todas las cuestiones anteriormente citadas en un documento final de proyecto de ZBE que será entregado a la Dirección Técnica del contrato objeto de este pliego. Dicho documento será empleado como base para la implantación efectiva de la Zona de Bajas Emisiones de Ceuta.





3. DEFINICION DE ZBE y OBJETIVO GENERAL A SATISFACER. -

De acuerdo con el artículo 14.3 de la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética, “se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente”. Por tanto, se trata esencialmente de un cambio en la regulación, que puede o no ir acompañado de cambios físicos en el entorno urbano para potenciar un cambio en el modelo de movilidad, con mejoras para los modos más sostenibles.

Para cumplir con el objetivo general del cambio en el modelo de movilidad, la Ciudad encargó la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Ceuta (PMUS de Ceuta), cuyo documento Diagnóstico de fecha 30/03/2022, establece en el apartado de Consideraciones Generales que <<las pautas actuales de movilidad urbana ponen de relieve la necesidad de actuar sobre los efectos negativos sociales, económicos y ambientales que el actual modelo genera, y en el interés de avanzar hacia un modelo de ciudad moderna y sostenible, preocupada en la mejora de la calidad de vida de sus ciudadanos y visitantes>>.

Asimismo, también se indica que los beneficios que el desarrollo del PMUS puede aportar para la ciudad de Ceuta son los siguientes:

- Disminución de atascos y de los efectos derivados de la congestión: ruido, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y accidentes.
- Disminución del consumo de energías no renovables, promoviendo el consumo de combustibles y energías más limpias.
- Reducción del tiempo de viaje.
- Optimización de los servicios de transporte público.
- Mejora de las condiciones de accesibilidad para toda la ciudadanía, con especial atención a las personas con movilidad reducida.
- Mejora de la salud de los habitantes gracias a la reducción de la contaminación y el ruido, y también gracias a la promoción de modos de desplazamiento más saludables y sostenibles, así como la delimitación de áreas de la ciudad de baja contaminación.
- Mejora de la calidad del medioambiente urbano y de la calidad de vida de los habitantes.

El citado documento señala que <<El principal objetivo que persigue el PMUS de Ceuta es la identificación de las necesidades e ineficiencias del modelo de movilidad actual y, en base a ellas, planificar y programar las actuaciones pertinentes en todas las áreas que afecten a la movilidad de la Ciudad Autónoma. Otros objetivos destacados no menos importantes son los siguientes: <<

- Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y de la salud y seguridad de la ciudadanía y a la eficiencia de la economía.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales en modos no sostenibles, y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental, persiguiendo la disminución de las emisiones contaminantes, de costes sociales derivados de los accidentes, de los niveles de contaminación acústica, y de la chatarra obsoleta, así como la reducción del impacto paisajístico de la movilidad motorizada.
- Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.





- Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
- Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

Existen otros objetivos de carácter transversal, que deben tenerse muy presente durante el desarrollo del PMUS, y que son los siguientes: • La igualdad de género y no discriminación. Garantizar una movilidad centrada en las personas, practicando la inclusión, participación y planificación de la movilidad desde la perspectiva de género, cultural y enfoque generacional, donde tanto una niña como un anciano estén representados y puedan hacer uso de los servicios ya que han sido pensados y diseñados también para ellos. • El desarrollo sostenible y la mitigación del cambio climático. Velar por cambios sustanciales en los hábitos de movilidad de las personas para favorecer territorios más saludables y menos contaminantes, contrarrestando las fuentes de CO2 provenientes de los desplazamientos cotidianos.>>

De la relación de **objetivos específicos** establecido en el **documento diagnóstico PMUS-Ceuta**, destaca el mostrado con el código 06-Tabla 43.- <<Establecer las bases para la aplicación de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, especialmente en lo referente a la creación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE)>>.

4.-OBJETIVOS DE LAS ZBE.-

La empresa adjudicataria deberá realizar el proyecto de ZBE de Ceuta teniendo en cuenta los objetivos establecidos, por el MITECO, en el documento <<Directrices para la creación de Zonas de Bajas Emisiones ZBE>>, cuyo contenido se reproduce parcialmente en el presente pliego.

Las Directrices para la creación de Zonas de bajas emisiones (ZBE) editadas por el Ministerio para la Transición Ecológica y El Reto Demográfico (MITECO-2021,) establece como objetivos de las ZBE, los siguientes:

1. La mejora de la calidad del aire y la salud de la ciudadanía. Reduciendo las emisiones de contaminantes atmosféricos, así como el ruido generado por los vehículos, con vistas a alcanzar las recomendaciones de la OMS y cumpliendo los límites establecidos por la normativa europea.
2. La contribución a la mitigación del cambio climático. Reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero, de modo coherente con los objetivos establecidos en el PNIEC.
3. El cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles. Promoción, pudiendo establecer objetivos mínimos cuantificables, de la movilidad activa y recuperación de espacio público.
4. El impulso de la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte. De manera demostrable y cuantificable, contribuyendo, entre otros, a la electrificación del mismo.

El proyecto de ZBE deberá establecer y recoger los **objetivos cuantificables** para cada uno de los requerimientos establecidos en el epígrafe 6 del presente pliego.





5.- DELIMITACIÓN DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES.-

La delimitación de la ZBE se realizará tomando en consideración el origen y destino de los desplazamientos cuya reducción o cambio modal se han considerado necesarios para lograr los objetivos de aquella.

La delimitación debe desincentivar el "efecto frontera", entendido como el desplazamiento de los vehículos y su impacto sobre la calidad del aire o sobre la calidad acústica desde el área restringida hacia las zonas adyacentes.

El tamaño de la ZBE, así como la población expuesta deben ser significativos y suficientes para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el epígrafe 4 de este pliego.

El diseño de ZBE considerará, zonas de especial protección, aquellas en las que la población sea más vulnerable, como los entornos escolares y hospitalarios o las residencias de ancianos. En estas zonas, se podrán establecer objetivos y medidas adicionales.

6.- REQUERIMIENTOS ESTABLECIDOS PARA LAS ZBE.-

6.1 En Materia de calidad del aire.

- El proyecto de ZBE definirá los objetivos cuantificables de calidad del aire en el área comprendida en el interior de su perímetro que comporten una mejora respecto de la situación de partida y que, en todo caso, permitan cumplir con los valores de calidad del aire previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero y, recogerá las medidas que permitan alcanzarlos. El proyecto de ZBE contribuirá a alcanzar el objetivo último, en un plazo razonable, de dar cumplimiento a los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud.
- Las ZBE deberán contribuir a la mejora de la calidad del aire en el conjunto del municipio en el que se haya implementado y no comportarán en ningún caso un deterioro de la calidad del aire en las zonas colindantes.
- En caso de que en una ZBE se superen los valores de calidad del aire previstos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, los objetivos y medidas adoptados deberá contribuir a alcanzar su cumplimiento en el menor tiempo posible, estableciendo un calendario y evaluando el impacto de las medidas establecidas.

6.2 En materia de cambio climático, impulso del cambio modal y eficiencia energética.

- Las ZBE deberán contribuir a los objetivos nacionales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de modo coherente con los objetivos establecidos en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (en adelante, PNIIEC) y de forma proporcional al peso de las emisiones de los nodos urbanos en el cómputo total nacional.
- Los proyectos de ZBE establecerán objetivos a 2030 de mejora, evaluables por los indicadores incluidos en la categoría 2 del anexo II (del Proyecto de Real Decreto que regula las ZBE) coherentes con el objetivo global del PNIIEC para reducir el peso de la utilización del vehículo privado motorizado frente al resto de modos de transporte en la movilidad medida en pasajeros por km.
- Las entidades locales velarán por disponer de instrumentos que faciliten la cesión de suelo público en zonas urbanas de especial interés, a fin de facilitar la instalación de puntos de recarga o suministro de combustibles limpios como el hidrógeno, a las empresas operadoras de servicios de recarga en condiciones de concurrencia competitiva y transparencia. En las ZBE deberá existir una red mínima de recarga que, de manera acompasada al crecimiento del parque de vehículos eléctricos, permita operar a taxis y vehículos de transporte con conductor (en adelante, VTC), así como vehículos de reparto con motorización eléctrica.





- De manera adicional a las medidas de mitigación en el ámbito de la movilidad, las ZBE podrán introducir medidas complementarias para favorecer la migración hacia combustibles y tecnologías más limpias de combustión dentro del sector de la edificación.
Las entidades locales podrán desarrollar medidas para la sustitución de sistemas de calefacción hacia alternativas con menos emisiones de CO₂ y otros contaminantes. Conjuntamente, se promoverán iniciativas para la rehabilitación energética eficiente y para el fomento de sistemas de climatización sin emisiones incluyendo incentivos fiscales.
Las ZBE podrán facilitar la adaptación al cambio climático, en línea con lo previsto en el PNACC y en su primer Programa de Trabajo (2021-2025). En este sentido, se podrán incorporar intervenciones urbanas de carácter adaptativo como las orientadas a atenuar el efecto de isla de calor, el aumento de zonas verdes urbanas con especies adaptadas, o la mejora de la conectividad natural o los sistemas de drenaje y captación de aguas, entre otras.

6.3 En materia de ruido.

- Las ZBE deberán incorporar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica que sean aplicables en las áreas en las que se encuentren, y que dependerán de la zonificación acústica que se haya establecido por la autoridad competente, de acuerdo con los artículos 5, 13 y 14 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo relativo a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones sonoras.
- La autoridad competente realizará una valoración, en todo caso, de la necesidad de emplear, para alcanzar tales objetivos, las herramientas previstas en la regulación en materia de contaminación acústica, como las Zonas de Protección Acústica Especial con sus correspondientes Planes Zonales específicos, y las Zonas de Situación Acústica Especial, definidas en los artículos 25 y 26 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre. A la vista de dicha valoración, en caso necesario, la autoridad competente deberá aplicar las medidas previstas en la normativa sobre ruido.
- Asimismo, debe tenerse en cuenta, e integrar en las ZBE, la posible existencia de zonas tranquilas, que pudiesen haber delimitado las autoridades competentes en las que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 14 apartado 4 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, los objetivos de calidad acústica serán más restrictivos que los aplicables a las áreas acústicas correspondientes. Adicionalmente, las ZBE podrán incorporar nuevas zonas tranquilas para conseguir niveles de contaminación acústica más bajos que los establecidos como objetivos de calidad acústica en tales áreas.

7-CONTENIDO MÍNIMO DEL PROYECTO DE ZBE.-

El 19 de abril de 2022, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto demográfico ha publicado el **Proyecto de Real Decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones** cuya finalidad es establecer los requisitos mínimos que deben cumplir los proyectos de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), de acuerdo con lo estipulado en el apartado 3 del artículo 14 de la Ley 7/2021, de mayo, de Cambio climático y Transición energética. Habiéndose cumplido el 13 de mayo el período de información Pública, en el momento de la redacción del presente Pliego, se está a la espera de que se publique la versión definitiva del Real Decreto, y aunque previsiblemente no se producirán cambios sustanciales, la empresa adjudicataria, para la definición del Proyecto de Zonas de Bajas Emisiones deberá tener en cuenta dicho Proyecto de Real Decreto y deberá responder a lo establecido por el Real Decreto, en caso de publicarse el texto definitivo dentro del plazo de ejecución del contrato.

Se deberá informar a la Dirección General de Tráfico (en adelante DGT) sobre la información relativa al contorno de las ZBE, horarios si los hubiera, vehículos permitidos n base a su etiqueta ambiental (señal V-





25) etc. La DGT pondrá dicha información a disposición de navegadores, vehículos y resto de agentes del ecosistema de la movilidad a través del Punto de Acceso Nacional (NAP) de información de tráfico.

En consecuencia, el **contenido mínimo** del proyecto de ZBE que deberá realizar el adjudicatario, deberá incluir el contenido mínimo siguiente. (Se podrán utilizar las Directrices para la creación de ZBE publicadas por el MITECO, de las que se ya se hace referencia en el presente pliego):

1. Localización del área objetivo de mejora de calidad del aire y acústica: ciudad (mapa), estaciones de medición de calidad del aire y ruido ambiental (mapa, coordenadas geográficas) o puntos de muestreos definidos para las campañas de los indicadores de calidad del aire y ruido, así como áreas de superación de los valores límite, en su caso.

2. Información general: tipo de zona (municipio, área industrial o rural), estimación de la superficie contaminada (km²) y de la población expuesta a la contaminación (desagregada por género, edad y condiciones socioeconómicas, cuando sea posible), datos climáticos útiles, datos topográficos pertinentes, información suficiente acerca del tipo de organismos receptores de la zona afectada que deben protegerse. Autoridades responsables: nombres y direcciones de las unidades responsables de la elaboración y ejecución de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). Análisis y proyección de los ahorros en consumo de energía final en el transporte.

3. Análisis de coherencia del proyecto de ZBE con los instrumentos de planificación (de calidad del aire, de Acción Contra el Ruido, PMUS, Zonas de Protección Acústica Especial, PGOU, de Eficiencia Energética, Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030, Plan de Acción de la Agenda Urbana Española, Estrategia Estatal por la Bicicleta) así como con los proyectos de ZBE en municipios colindantes, incluido lo referido a transporte de mercancías (distribución urbana).

4. Naturaleza y evaluación de la contaminación: concentración de contaminantes e indicadores de ruido ambiental observados durante los años anteriores (antes de la implementación de las ZBE), si el municipio dispone de dicha información, concentraciones medidas desde el comienzo del proyecto, técnicas de evaluación utilizadas.

5. Origen de la contaminación: lista de las principales fuentes de emisión responsables de la contaminación (representadas en un mapa), caracterización del parque circulante (en base al distintivo ambiental y otras categorías de vehículos y servicios), cantidad total de emisiones procedentes de esas fuentes (t/año), información sobre la contaminación procedente de otras regiones si procede, análisis de asignación de fuentes. Información disponible sobre las fuentes de contaminación acústica existentes en la zona.

6. Objetivos cuantificables para cada uno de los requerimientos establecidos en el epígrafe 6 del presente pliego.

7. Análisis de la situación: detalles de los factores responsables de la superación (transporte - distinguiendo tipologías de vehículos y servicios, fuentes puntuales de contaminación, sistemas de climatización, formación de contaminantes secundarios en la atmósfera), las posibles medidas de mejora de la calidad del aire y contaminación acústica. Es recomendable apoyarse en una modelización de calidad del aire para la definición de las medidas de restricción y para establecer el área mínima necesaria para la consecución de los objetivos de mejora de calidad del aire.

8. Lista y descripción de todas las medidas previstas en el proyecto de ZBE, calendario de aplicación, sinergias con otros instrumentos, estimación de la mejora de la calidad del aire y calidad acústica, cambio modal que se espera conseguir, evidencias epidemiológicas y perspectiva de protección de salud pública; y estimación del plazo previsto para alcanzar esos objetivos.

9. Valoración de la necesidad de emplear las herramientas previstas en epígrafe 7.1 del pliego técnico.

10. Soluciones tecnológicas o no tecnológicas para la implantación de la ZBE.





11. **Análisis jurídico de la naturaleza de la ZBE** y de los derechos y obligaciones que se pretende implantar en el municipio, incluyendo la competencia, potestades administrativas (especialmente la sancionadora) e instrumentos adecuados para su implementación (convenios de colaboración, etc.).
12. **Medidas de transformación y mejora de la red de transporte público, red peatonal y red ciclista**, con calendario de entrada en servicio con anterioridad a la entrada en vigor de la aplicación de la ZBE.
13. **Análisis de impacto social, de género y económico e implicaciones para la economía local de la ZBE**, incluyendo las campañas previstas para su publicidad.
14. **Lista de las publicaciones, documentos, trabajos**, etc., que completen la información del proyecto de ZBE.
15. **Procedimientos para el seguimiento de su cumplimiento y revisión**. Definición de indicadores de calidad del aire, cambio climático y movilidad sostenible, ruido y eficiencia energética, establecimiento de la periodicidad del seguimiento de los mismos y acceso a la información.
16. **Plan de sensibilización, comunicación y participación**, estableciendo un diálogo con ciudadanía, agentes económicos y otros actores de la movilidad, para incorporarles al proceso

7.1 Herramientas sobre restricción de acceso, circulación y aparcamiento de vehículos y etiquetado ambiental.-

- El proyecto de ZBE deberá incluir medidas encaminadas a impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles, de acuerdo a la siguiente jerarquía por modos de transporte:
 1. º Peatón.
 2. º Bicicleta.
 3. º Transporte público.
 4. º Vehículos con alta ocupación y movilidad compartida.
 5. º Automóviles motorizados particulares.

En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por potenciar los vehículos cero emisiones, la ciclogística y las soluciones de optimización ambiental de los repartos.

- Las medidas indicadas en el apartado anterior incluirán prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y aparcamiento de vehículos según su potencial contaminante. A estos efectos, se empleará la clasificación establecida en el Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. Así, de acuerdo con el párrafo cuarto del artículo 14.3 de la Ley 7/2021 de 20 de mayo, las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante, como son los vehículos A, y, progresivamente, a los vehículos B y C. Asimismo, siempre respetando la jerarquía referida en el apartado 1, cuando se permita el acceso de vehículos motorizados, se priorizará el acceso de los vehículos 0 emisiones previstos en el apartado e) del citado anexo.
- Únicamente en casos debidamente justificados, se podrán establecer excepciones a las restricciones previstas en el apartado anterior, siempre y cuando garanticen el cumplimiento de los objetivos de exigidos para las ZBE.





8.-PROCESO DE DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO DE ZBE.-

El Adjudicatario, podrá tomar de base el siguiente procedimiento, como orientación, para **el diseño e implementación del proyecto de ZBE de Ceuta**, con el fin último de dar cumplimiento a los objetivos que deben cumplir una ZBE:

1. **Diagnóstico.**
2. **Definición de objetivos.**
3. **Definición y señalización de ZBE.**
4. **Restricciones, excepciones e incentivos, de acuerdo con los objetivos.**
5. **Análisis de impacto económico y social.**
6. **Mecanismos de control y sanción.**
7. **Mecanismos de seguimiento de los objetivos, monitorización y mejora continua.**
8. **Calendario de implantación.**
9. **Plan de sensibilización, comunicación y participación.**

Para ello podrán tenerse en cuenta las *Directrices para la creación de ZBE editadas por el MITECO*, que, de forma no exhaustiva, establecen, al respecto, lo siguiente:

1.-Diagnóstico:

- Elaboración de un diagnóstico específico sobre el escenario de partida que permita establecer los objetivos mínimos con los que se constituirá la ZBE, para dar cumplimiento a los objetivos que se exigen para las ZBE.
- Se recomienda la realización de los estudios previos necesarios y recopilación de los existentes, que permitan conocer la calidad del aire, mapas de ruido que identifiquen los diferentes emisores, etc.
- Asimismo, se determinará de qué manera se va a dar respuesta a cada uno de los epígrafes establecidos en el pliego, del contenido mínimo del proyecto de ZBE y se definirá el escenario a alcanzar con las sucesivas etapas intermedias necesarias para lograrlo.
- Se establecerá un sistema de indicadores que permita valorar el cumplimiento de estos objetivos con respecto al escenario de partida, que idealmente, deberá caracterizarse en la fase de diagnóstico del proyecto:
 - De manera particular, será necesario conocer el parque circulante del municipio (según su distintivo ambiental y/o nivel real de emisiones) como el reparto modal de la movilidad cotidiana (porcentaje de los diferentes modos de transporte: transporte público, vehículo privado, movilidad activa, etc.) en el municipio para poder fijar restricciones que aseguren el cumplimiento de los objetivos ambientales fijados. La intensidad de circulación y su perfil horario serán necesarios para poder asegurar el impacto en las zonas y horarios elegidos, en su caso.
 - Asimismo, sería muy conveniente conocer la sensibilización ambiental previa de la ciudadanía, con el fin de lograr la mayor aceptación posible del proyecto. Conviene, si es posible, desagregar todos estos análisis atendiendo al género, edad y condiciones socioeconómicas de la población.
 - Además, sería muy recomendable realizar un análisis de la coherencia con otros instrumentos que facilite el establecimiento sinergias entre los mismos.

2.- Definición de objetivos:





Se definirá en el proyecto de ZBE de Ceuta, los objetivos concretos que pretenden alcanzarse, los cuales serán, en todo caso, coherentes con los objetivos fijados para las ZBE.

3.- Definición y señalización de ZBE

Se definirá el tipo y número de ZBE para Ceuta, en función de los objetivos y características concretas del mismo, así como su señalización.

3.1 Señalización: Una vez definida la ZBE, se señalará de forma clara y reconocible en los puntos de acceso a la misma. Para ello, la Dirección General de Tráfico aprobó el día 2 de junio de 2021 un diseño de señal de ZBE, homogéneo para todos los municipios españoles, con el siguiente significado: “Zona de Bajas Emisiones”. Entrada prohibida a vehículos de motor, excepto aquellos vehículos que dispongan del distintivo ambiental indicado por la entidad local en la parte inferior de la señal.

3.2 Elección de la forma, extensión y número de ZBE siguiendo para ello pautas de:

- Delimitación: La delimitación del área debe definirse teniendo en consideración el origen y destino de los viajes cuya reducción o cambio modal se ha considerado necesario para conseguir los objetivos de la ZBE; buscando fronteras claramente comunicables, perceptibles y recordables, es decir, ser un área fácilmente identificable y reconocible.

-Extensión mínima: El tamaño de la ZBE debe ser significativo y suficiente para el cumplimiento de sus objetivos.

- Perímetro: El perímetro deberá ser designado de forma que evite formas demasiado alargadas, que puedan facilitar el acceso a pie a cualquier punto del interior de la ZBE desde el perímetro y desincentivar, por tanto, el uso de medios de transporte alternativos al vehículo privado.

-Número: Se debe favorecer que los objetivos para los que se define una zona de bajas emisiones se alcancen en la mayor parte del territorio y tenga niveles de calidad de vida similares.

4.- Restricciones, excepciones e incentivos, de acuerdo con los objetivos.

4.1 Planteamiento general: la pirámide de movilidad.

Las zonas de bajas emisiones son áreas urbanas que sirven de palanca y ejemplo de un nuevo modelo de movilidad urbana, más saludable, eficiente, sostenible y justa. La pirámide de movilidad reclama invertir los recursos dedicados, reivindicando la jerarquía de prioridades por modos, en el siguiente orden: 1) peatones (de todos los géneros, edades, capacidades y condiciones socioeconómicas); 2) ciclistas; 3) transporte público; 4) distribución de mercancías; 5) vehículos con alta ocupación (2-3 o más ocupantes) y movilidad compartida; 6) automóviles particulares. Nuevos modos como los vehículos de movilidad personal o VMP (por ejemplo, patinetes eléctricos) deben priorizarse con respecto al vehículo privado motorizado convencional, siendo no obstante el objetivo final el fomento de la movilidad activa (peatones y ciclistas) y del transporte público.

Cuando hablamos de recursos, no sólo se trata de la inversión presupuestaria de las administraciones públicas, sino también del espacio público en nuestras ciudades.

Las ZBE deben entenderse como entornos que consideran el conjunto de la pirámide y promueven la movilidad peatonal, ciclista y en transporte público, adaptada y accesible para toda la población (modos de menores emisiones/persona) por delante también de los vehículos motorizados de bajas emisiones.

4.2 Criterios de acceso y circulación:

4.2.1 Distintivo ambiental de la DGT. El análisis de la composición del parque circulante y las categorías dominantes en el tráfico local puede ayudar a establecer los criterios de restricción y





circulación. Aun siendo mejorable, el instrumento adecuado para establecer restricciones es el distintivo ambiental de la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del Interior, pues éste refleja los niveles de emisión de los vehículos, se debe colocar obligatoriamente en posición visible y controlable, y es homogéneo para todo el territorio nacional.

No obstante, los criterios de acceso y circulación deben ir encaminados a desincentivar lo máximo posible el acceso de vehículo privado motorizado en general, tanto de particulares como de empresas, independientemente del distintivo ambiental que ostente, siempre y cuando no se encuentren en algunas de las situaciones que se definan como excepción. Cuando se establecen limitaciones por etiquetado de vehículos, es importante contemplar el tratamiento de colectivos como taxis, servicios de vehículos con alquiler de conductor (VTC), vehículos profesionales de reparto de mercancías o de re partidores de compras por internet, garantizando el acceso a bicicletas y ciclos de carga.

4.2.2 Peaje.

4.2.3 Situaciones específicas. Justificación de excepciones.

Se podrán contemplar casos específicos como excepciones siempre y cuando no pongan en riesgo el cumplimiento de los objetivos de la ZBE). No obstante, es recomendable simplificar al máximo las excepciones, estableciendo posibles moratorias de carácter temporal tanto para maximizar el impacto, la contundencia y la comprensión, como para facilitar la gestión.

A continuación, se enumera una serie de posibles excepciones que podría incorporar una ZBE:

- Condiciones personales:
 - Personas con movilidad reducida (PMR) y/o discapacidades reconocidas.
 - Residentes:
- Actividad o motivo del acceso:
 - Asistencia a personas dependientes y taxis adaptados.
 - Servicios públicos: Emergencias; Limpieza; Recogida de basuras; Sanitarios.
 - Otros servicios que se consideren esenciales o críticos.

4.3 Criterios de aparcamiento.

4.3.1 Reducción de plazas de aparcamiento.

4.3.2 Servicio de Estacionamiento Regulado.

5.- Análisis de impacto económico y social.

Una vez que se ha optado por un proyecto de ZBE concreto o se están valorando diferentes opciones, se debe tener en cuenta en la toma de decisiones el resultado del impacto económico y social de la(s) propuesta(s).

5.1 Análisis de impacto económico.

El análisis económico debe cuantificar los costes y beneficios asociados a la implantación de medidas y las cifras totales deben aparecer desagregados en los diferentes conceptos permitiendo realizar diferentes cuentas y escenarios.

Es recomendable incluir no sólo los costes financieros directos e ingresos económicos (tasas, peajes o sanciones) sino también otros efectos como el ahorro esperado en costes sanitarios por la mejora de la calidad del aire y al estímulo de la movilidad activa. De esta manera, este análisis coste-beneficio refleja el valor e impacto económico para la sociedad en su conjunto, no tratándose de un análisis de viabilidad financiera.

El modelo económico debe comparar la situación base (el escenario “no hacer nada”) con la situación esperada tras la implantación de la ZBE.

Entre los beneficios y costes a considerar se encuentran:





Beneficios:

● Mejora de la calidad del aire y el ruido: monetización de los ahorros en el sistema sanitario. ● En la reducción de gases de efecto invernadero: monetización de los recursos naturales preservados y de la mitigación de efectos del cambio climático.

Costes:

Costes de implementación: planificación e infraestructura. ● Costes de funcionamiento: gestión y mantenimiento. ● Costes de renovación de vehículos. ● Costes de cambios de comportamientos (por ejemplo, derivados de rutas alternativas) ● Incentivos y ayudas.

5.2 Análisis de impacto social.

Justificar que los impactos (positivos y negativos) de la implantación de la(s) ZBE elegidas se distribuyen sin ningún sesgo socio-económico, ni de género. El análisis social debe evaluar los impactos desiguales entre grupos sociales o empresas con características diferentes, por ejemplo: personas con diferente nivel de renta, diferente edad, o PYMES frente a grandes empresas. También, pueden evaluarse potenciales impactos sobre determinados equipamientos o áreas destinadas al uso de grupos sociales específicos, entre ellos colegios, institutos y universidades, zonas deportivas, hospitales y centros de salud, centros de mayores, etc. Adicionalmente, se considera pertinente completar este análisis con un informe sobre impacto de género como el previsto en el art. 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

6.-Mecanismos de control y sanción.-

La implantación de una ZBE debe asegurar un sistema de control y sanción efectivo, de tal forma que sea muy difícil incumplir las restricciones de acceso sin ser penalizado por ello.

6.1 Sistemas:

Manual: generalmente, estableciendo la obligación a todo vehículo de mostrar una etiqueta en un lugar visible y controlable fácilmente.

Automático: basado en tecnología, como puede ser la lectura automática de matrículas mediante cámaras conectadas a una base de datos de vehículos autorizados, o cámaras y sensores en puntos estratégicos, dispositivos de seguimiento ('chips') que detectan las trayectorias de los vehículos, u otra tecnología de control y monitorización de las emisiones.

7.- Mecanismos de seguimiento de los objetivos, monitorización y mejora continua.

El seguimiento continuo permitirá la evaluación de la implantación de la ZBE y de las medidas contempladas en el Anexo I del documento "Directrices para la creación de ZBE-MITECO", así como de su impacto ambiental. En su caso, permitirá la adopción o corrección de diferentes aspectos para mejorar su eficacia. Se plantea un sistema de seguimiento desglosado en:

- ✓ Seguimiento de objetivos: grado de consecución de los objetivos ambientales relativos a la calidad del aire, cambio climático y sostenibilidad y ruido.
- ✓ Seguimiento de la implantación de medidas complementarias: grado de ejecución y alcance de las medidas complementarias a la ZBE que, en su caso, se definan para asegurar el impacto de la ZBE y la consecución de los objetivos de forma anual, el seguimiento incluirá la publicación de un informe en el que se valorarán los resultados, avances y nuevas acciones realizadas. Un sistema de seguimiento permitirá evaluar: * El refuerzo presupuestario o dotación de otros recursos complementarios a los previstos inicialmente. *Alteración de plazos para la





ejecución de las medidas. *Definición de acciones adicionales. *Establecimiento de alianzas con nuevos actores o administraciones.

El Anexo II del documento de Directrices para la creación de ZBE-MITECO, incluye una propuesta de indicadores para llevar a cabo la monitorización, atendiendo a los objetivos de calidad del aire, cambio climático y movilidad sostenible, ruido y eficiencia energética.

Se deberán adoptar al menos un indicador de cada categoría.

8.- Calendario de implantación.

Se recomienda la fijación anticipada de un **calendario de implantación por fases**, que permita la familiarización y adaptación graduales de la ciudadanía y sectores económicos a las características de la ZBE (incluso observarlas in situ) antes de que les afecten.

Se propone que el calendario incluya fases:

- Con objetivos de reducciones en cada fase, para alcanzar los objetivos.
- Razonables y realistas en sus restricciones, tanto para particulares como para empresas.
- Concisas y simples, sin complejidad en las restricciones.
- Graduales (incrementales) pero firmes, elevando los criterios de acceso año por año para cumplir con los objetivos y eliminando, en su caso, las excepciones previstas.
- Incluyendo un periodo de prueba: información de infracciones detectadas, pero sin sanción, que sirva también para poner a punto los sistemas de gestión y control.

Por otra parte, como resultado del mecanismo de seguimiento establecido y para confirmar que las medidas implantadas están siendo efectivas en la consecución de los objetivos marcados, es necesario realizar revisiones. Se propone que las revisiones periódicas de las ZBE se hagan, al menos, cada cuatro años, con el objetivo de evaluar la pertinencia de la modificación, ampliación o integración de nuevas acciones, de cara a asegurar la consecución de los objetivos ambientales.

Para ello, se tendrán en cuenta: Informes de seguimiento anual. Los comentarios recibidos en los procesos de participación por parte de la comunidad local, agentes sociales y empresas. Los posibles nuevos compromisos internacionales y nacionales en materia de calidad del aire, cambio climático y ruido.

9.9.- Plan de sensibilización, comunicación y participación

Durante el proceso de sensibilización deben dejarse claros los riesgos de no actuar y los beneficios derivados de las intervenciones previstas, incluyendo la perspectiva de la salud pública. Es recomendable el establecimiento de mecanismos de consenso, tales como mesas de movilidad en las que puedan tener voz todos los agentes afectados por las actuaciones previstas, en las que se garantice la participación de personas expertas en salud pública y la composición paritaria, representación de diferentes edades, niveles socioeconómicos, etc.

Una vez que las ZBE estén implantadas, un elemento clave para la comunicación de las ZBE será el Punto de Acceso Nacional de información de tráfico, al que las entidades locales deben enviar una comunicación con las características de las nuevas ZBE, según las indicaciones de la Dirección General de Tráfico. Este Punto de Acceso Nacional servirá para que todo tipo de actores (desde la ciudadanía hasta empresas de distribución de mercancías) puedan consultar las condiciones de acceso a cualquier ZBE de España en una plataforma de información única y homogénea que, por tanto, facilite la consulta.

La información que recogerá incluirá la delimitación del ámbito de la ZBE, los criterios de acceso, horarios y tipología de autorizaciones. De esta manera, con una única visita al Punto de Acceso Nacional, cualquier persona podrá planear sus desplazamientos en el conjunto del Estado.





Las campañas de comunicación y publicidad han de ser potentes y reivindicar los beneficios asociados a la ZBE, así como anunciar las mejoras desplegadas para la movilidad en modos alternativos (especialmente, transporte público, red peatonal y ciclista).

Asimismo, es conveniente incluir la imagen de la señal de ZBE aprobada por la DGT, en las campañas informativas que se pongan en marcha, así como fomentar su aparición en los medios de comunicación.

9.-PLANTEAMIENTO DEL TRABAJO A REALIZAR.-

El adjudicatario realizará el proyecto de ZBE para Ceuta, tomando de base las indicaciones referidas a diseño e implementación indicadas en el epígrafe 8 y con el contenido mínimo indicado en el epígrafe 7, del presente pliego técnico. El trabajo se desarrollará por fases, en las cuales se incluirán distintas tareas de recopilación y análisis de información para la elaboración de un correcto diagnóstico, tareas de participación e información con distintos grupos de personas y agentes afectados y/o interesados en la creación de la ZBE y tareas de elaboración de propuestas y su contraste con personal técnico de la Ciudad y con las personas, grupos y agentes sociales consultados en fase de diagnóstico.

Las fases de trabajo previstas serán tres y, a la que se añadirá la entrega de un Documento de Proyecto de ZBE de Ceuta, como producto final del trabajo.

El trabajo se llevará a cabo de la siguiente manera:

- 1) en la primera fase se realizará un **diagnóstico** de la situación actual de Ceuta en cuanto a todos los aspectos relacionados con la futura Zona de Bajas Emisiones, previa obtención y recopilación de datos, información y opiniones de las personas, grupos y agentes sociales implicados o afectados por la futura implantación de la ZBE. El diagnóstico incluirá todos aquellos elementos que deban ser tenidos en cuenta para definir el Proyecto de Zona de Bajas Emisiones.
- 2) en la segunda fase se elaborará una **propuesta** de ZBE en Ceuta, en la que se definirán todas aquellas cuestiones que permitan caracterizar de manera exhaustiva la misma, tomando como base el diagnóstico realizado en la anterior fase. La propuesta deberá responder a las condiciones establecidas en el presente pliego (objetivos, contenido diseño e implementación, etc.)
- 3) en la tercera, se realizará el **contraste** de dicha propuesta con el personal técnico municipal y las personas, grupos y agentes sociales diversos previamente consultados y se elaborará Estrategia de Implantación de la Zona de Bajas Emisiones de Ceuta.
- 4) para finalizar, se elaborará un **Documento** que integre, de manera estructurada, todo el trabajo realizado previamente, de diagnóstico y de elaboración de propuesta de **Definición del Proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Ceuta**, técnica, jurídica y de cualquier otra índole que la empresa que resultara adjudicataria considere necesario incluir, así como el conjunto de Estrategias de Implantación de la Zona de Bajas Emisiones de Ceuta con el establecimiento de ámbitos parciales y la programación de su incorporación a partir de la implantación de la ZBE en el Ámbito primero, y el planteamiento de campañas de información y comunicación que deberá acompañar dichas fases de implantación hasta alcanzar la completa puesta en marcha de la Zona de Bajas Emisiones de Ceuta.

9.1 Primera fase del trabajo: Fase diagnóstico.

Tareas:

- Revisión del marco normativo vigente y prospectiva.
- Análisis de documentos técnicos y jurídicos de referencia.
- Recopilación y análisis de experiencias en otras ciudades.
- Caracterización del ámbito de las zonas de bajas emisiones.





- Acciones de participación pública vinculadas a la fase diagnóstico.
- Análisis de la información recogida y definición de escenarios.

9.2 Segunda fase: Fase de propuestas.

Tareas:

- Propuesta técnica de la ZBE.
- Propuesta jurídica o de regulación de la ZBE.
- Propuesta tecnológica.
- Propuestas de otra índole.

9.3 Tercera Fase: Contraste de la propuesta y estrategias de implantación y seguimiento.

Tareas:

- Acciones de participación pública de contraste de las propuestas.
- Estrategias de implantación.
- Indicadores y propuesta de seguimiento.

9.4 Documento de proyecto de zona de bajas emisiones de Ceuta. Contenidos. Acciones a desarrollar y calendario.

9.1 PRIMERA FASE DEL TRABAJO. FASE DE ANÁLISIS DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO.

Esta primera fase de trabajo se dedicará al diagnóstico y obtención y recopilación de datos e información, así como a la recogida de opiniones de las personas, grupos y agentes sociales implicados o afectados por la futura implantación de la Zona de Bajas Emisiones de Ceuta. Entre las tareas a realizar, se deberán incluir necesariamente las siguientes, sin perjuicio de que la empresa que resulte adjudicataria pueda proponer otras añadidas:

- REVISIÓN DEL MARCO NORMATIVO VIGENTE Y PROSPECTIVA.

En el momento de redactar este Pliego de Prescripciones Técnicas para la licitación para la Definición del Proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Ceuta, el Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico «MITERD», responsable de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, ha desarrollado la reglamentación que define de manera concreta cómo debe establecerse una zona de bajas emisiones, en forma de real decreto, aunque en el momento de la redacción de este Pliego se encuentra todavía en forma de Proyecto y no está formalmente aprobado, pero es previsible que se haga sin variaciones muy sustanciales, por lo que deberá ser tenido en cuenta por parte de la empresa adjudicataria para el desarrollo del Contrato.

Igualmente, la empresa adjudicataria deberá conocer la normativa municipal en materia de Movilidad y otras que puedan afectar a la Definición del Proyecto de Zona de Bajas Emisiones, para establecer las condiciones jurídicas de dicho Proyecto de ZBE.

- ANÁLISIS DE DOCUMENTOS TÉCNICOS Y JURÍDICOS DE REFERENCIA.

El establecimiento de zonas de bajas emisiones en España y en ciudades europeas ha dado lugar a distintas interpretaciones y formas de concebir esas zonas de bajas emisiones, habiéndose implantado en distintos lugares en base a distintos conceptos, incluyendo objetivos y procedimientos diversos, y empleando distintas herramientas. En España, los distintos planteamientos se han plasmado en distintos documentos que pueden ser de referencia para este análisis y para extraer conclusiones que puedan ser válidas para la Definición y futura implantación del Proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Ceuta.

La empresa que resulte adjudicataria deberá realizar una recopilación de documentos técnicos (guías, ponencias, etc.) en los que se presenten diversos planteamientos conceptuales y distintos abordajes para





la implantación de las zonas de bajas emisiones, principalmente elaborados en España, pero también en el ámbito europeo.

La recopilación de documentación conceptual y técnica será ordenada y se plasmará a través de unas fichas que integren: • el nombre de los documentos y referencias de autores y editores. • el resumen de los planteamientos conceptuales y las principales conclusiones.

- RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE EXPERIENCIAS EN OTRAS CIUDADES.

Tanto en España como en el extranjero existen experiencias de establecimiento de zonas de bajas emisiones con planteamientos diversos que será interesante recopilar y analizar para disponer de una base conceptual y técnica sobre la que partir para realizar la Definición del Proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Ceuta. Esta recopilación incluirá al menos *cuatro ejemplos* de experiencias, que no contradigan los requisitos mínimos establecidos en el Real Decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones en España, pero de los que puedan extraerse conclusiones válidas para su aplicación en Ceuta.

La recopilación de las experiencias se deberá presentar en fichas que incluyan aspectos tales como: ciudad, contexto, planteamiento conceptual, características principales, consenso social y político alcanzado, medidas palanca coordinadas con la implantación de la ZBE, ámbito geográfico, evolución, resultados, y todos aquellos que la empresa que resulte adjudicataria considere interesante recopilar.

-CARACTERIZACIÓN DEL ÁMBITO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES.

Una buena caracterización del ámbito urbano de implantación de la Zona de Bajas Emisiones posibilitará una mejor adecuación del planteamiento conceptual y de las condiciones técnicas y regulatorias que se establezcan inicialmente en la ZBE de Ceuta.

Dado que la Zona de Bajas Emisiones se prevé que se implante por fases que se identifican con la ampliación paulatina de la misma, a calles o barrios, incluidos en el ámbito urbano establecido para la monitorización e implantación a corto y medio plazo de la ZBE, esta caracterización deberá hacerse de manera global (ámbito completo) y de manera parcial (por calles, barrios, etc.).

Dicha caracterización debe incluir aspectos sociológicos, ambientales, relativos a la movilidad (reparto del espacio para los distintos modos, dotación de aparcamientos), equipamientos, actividades empresariales y otros elementos que puedan generar desplazamientos, comercios y su alcance (de barrio, de ciudad), así como nuevos planes y desarrollos urbanísticos que puedan modificar las condiciones de tráfico o las necesidades de limitarlo, además de las pautas y necesidades de logística urbana que requiera el comercio, las actividades empresariales y profesional y la población. Por tanto, para esta caracterización, se deberán obtener y recopilar datos e información relativa a todas las cuestiones anteriormente citados.

-ACCIONES DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA VINCULADAS A LA FASE DE DIAGNÓSTICO.

La futura puesta en marcha de la Zona de Bajas Emisiones de Ceuta será más exitosa cuanto más amplio sea el consenso social y político en torno a esta medida.

El propio Proyecto de Real Decreto que regula las zonas de bajas emisiones, establece los requisitos mínimos y, en su Artículo 13. 'Gobernanza y participación pública' y en el apartado 5. "proceso de diseño e implementación de las ZBE", se facilitarán medidas que garanticen la participación de los diferentes agentes sociales y de organizaciones representativas que puedan tener intereses afectados.

El consenso social vendrá derivado de una buena información previa, de la consulta sobre las dificultades que a nivel general y particular puedan derivarse de la implantación de la Zona de Bajas Emisiones (especialmente para las personas residentes y para los comercios y actividades empresariales y profesionales diversas ubicadas en el ámbito, así como equipamientos educativos, de salud y deportivos y de ocio) y de la medida en que las personas y actividades que se puedan sentir perjudicadas puedan recibir atención y plantearse alternativas para paliar sus dificultades.





Por tanto, un buen diagnóstico y caracterización del ámbito establecido para la Zona de Bajas Emisiones deberá realizarse con Participación Pública, empezando por la información y consulta a través de distintas herramientas, preferentemente entrevistas y encuestas, aunque también deberán programarse sesiones de participación más o menos amplias en cuanto a número de grupos destinatarios a convocar, según establezca la empresa que resulte adjudicataria. En esta fase de diagnóstico, el objetivo de la participación será principalmente el de completar la caracterización sobre pautas de movilidad y el cambio potencial de las mismas de distintos grupos, con distinta intensidad, siendo de mayor a menor importancia:

- ✓ Conocer las pautas de movilidad de la población residente y derivada de la actividad comercial del ámbito establecido para la Zona de Bajas Emisiones (diferenciando siempre por barrios incluidos en dicho ámbito o calles). Para ello se podrán realizar encuestas y/o entrevistas. Las preguntas y cuestiones que sean tratadas en estas encuestas y/o entrevistas, serán previamente consensuadas por la Dirección técnica del Contrato.
- ✓ Conocer las pautas de movilidad de las personas no residentes que acceden en coche al ámbito de la Zona de Bajas Emisiones y los motivos por los que acceden (diferenciando siempre por barrios incluidos en dicho ámbito) la empresa adjudicataria deberá proponer un método de análisis que permita caracterizar de la mejor manera posible las pautas de movilidad de quienes entran en la zona procedentes de otros barrios, tanto en días de labor como en festivos y fines de semana. La metodología y las cuestiones objeto de análisis serán determinadas por la empresa adjudicataria.
- ✓ Conocer las necesidades de logística urbana y la operativa habitual: la metodología y las cuestiones objeto de análisis serán las propuestas por la adjudicataria.

En todo caso, las acciones consultivas anteriormente citadas deberán contener, además del objetivo principal de recogida de datos e información, los siguientes objetivos adicionales:

- Información pública sobre la futura implantación de la Zona de Bajas Emisiones.
- Motivación positiva del interés de las personas consultadas por la futura implantación de la Zona de Bajas Emisiones.
- Alcance con estas acciones a una representación de los principales colectivos afectados en el ámbito territorial completo.

En cuanto a la realización de sesiones de participación, el objetivo será informar sobre la finalidad de la implantación de la Zona de Bajas Emisiones y el proceso que se seguirá en nuestra ciudad (monitorización del ámbito, definición técnica y jurídica, implantación por fases y ampliación del ámbito, etc.), así como facilitar el debate en torno a esta cuestión.

El formato será planteado por la adjudicataria con el consenso de la Dirección Técnica del Contrato, pudiendo ser sesiones limitadas a los barrios afectados o abiertas al conjunto de la ciudad puesto que la medida afecta al conjunto. También se deberán plantear sesiones específicas con un grupo técnico municipal que se definirá al inicio de la ejecución del contrato, así como con una representación de los grupos políticos, a través de la participación de un órgano de participación (Grupo de Trabajo de Movilidad, Comisión de Urbanismo o el que pueda determinarse al inicio de la ejecución del Contrato).

-ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN RECOGIDA

La empresa que resulte adjudicataria podrá disponer de información que el Ayuntamiento de Ceuta pondrá a su disposición.





9.2.- SEGUNDA FASE DEL TRABAJO. FASE DE PROPUESTA.

Esta segunda fase de trabajo se dedicará a elaborar una **propuesta** de medidas que de manera efectiva permitan implantar la Zona de Bajas Emisiones de Ceuta en las mejores condiciones posibles para alcanzar los objetivos de mejora de la calidad ambiental y limitación del impacto que la movilidad y el transporte ejercen sobre el espacio urbano del ámbito que se defina y del conjunto de la ciudad.

Dicho ámbito, será monitorizado de forma completa, pero podrá ser sectorizado por calles/barrios, para una implantación paulatina y controlada a través de la incorporación de diferentes ámbitos, lo que implica la ampliación del ámbito territorial (*calendario por fases*) de manera que las propuestas deberán adaptarse a estas ampliaciones.

La ampliación paulatina del ámbito de la Zona de Bajas Emisiones vendrá determinada, no solamente por una posible evolución negativa de los indicadores ambientales en los barrios/calles aun sin incorporar, sino por la necesidad de avanzar en la transformación del modelo de movilidad y en la descarbonización de la ciudad, con beneficios para la salud de la población y sin perjuicio para la vitalidad urbana.

De esta manera, se espera que la empresa adjudicataria realice propuestas que acompañen esta transformación. Y en consecuencia que, para la implantación de la ZBE y sucesivas ampliaciones realice una propuesta de medidas que incluya las condiciones de uso del ámbito que se incorpora a la Zona de Bajas Emisiones y una propuesta de medidas que faciliten la ampliación del ámbito en fases sucesivas, incluyendo alternativas que fomenten el cambio de hábitos de movilidad en las zonas de futura incorporación. En este sentido, será deseable que la empresa que resulte adjudicataria plantee medidas preparatorias que faciliten la implantación de la Zona de Bajas Emisiones e igualmente, para las sucesivas ampliaciones.

En esta fase, la propuesta elaborada se deberá contrastar con los grupos consultados en la fase de diagnóstico, con el fin de garantizar el mayor acierto y el más amplio consenso social, debiendo modificarse, si fuera el caso y en la medida de lo posible, dicha propuesta en cumplimiento del objeto anteriormente señalado.

La Propuesta de medidas de Zona de Bajas Emisiones de Ceuta deberá responder inequívocamente a los requisitos mínimos establecidos en el proyecto de Real Decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, que está ya redactado y ha pasado el periodo de Información Pública por lo que previsiblemente será aprobado durante el periodo de licitación o de ejecución del contrato. Dichos requisitos mínimos serán los que estén incluidos en el Anexo I 'Contenido mínimo del proyecto de zona de bajas emisiones' del Real Decreto y todos cuantos contemple en su versión que sea definitivamente aprobada. No obstante, los mismos han sido considerados como requisitos técnicos en el presente pliego.

La propuesta deberá incluir necesariamente los siguientes aspectos, sin perjuicio de otros que pudiera añadir la empresa que resultase adjudicataria:

- PROPUESTA TÉCNICA DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES.

La empresa adjudicataria elaborará una **propuesta técnica** completa que permita implantar la Zona de Bajas Emisiones de Ceuta, a partir del diagnóstico elaborado. La Propuesta técnica incluirá, primeramente, las condiciones técnicas para la correcta ejecución de la Implantación de la ZBE. Posteriormente, se plantearán las condiciones técnicas para la ampliación paulatina de la Zona de Bajas Emisiones.

De esta manera la propuesta técnica se estructurará por fases y ámbitos de implantación.

La propuesta técnica deberá responder innegablemente a los requisitos mínimos establecidos en el proyecto de Real Decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, que está ya redactado y ha pasado el periodo de Información Pública por lo que previsiblemente será aprobado durante el periodo de





licitación o de ejecución del contrato. Dichos requisitos mínimos serán los que estén incluidos en el Anexo I 'Contenido mínimo del proyecto de zona de bajas emisiones' del Real Decreto y todos cuantos contemple en su versión que sea definitivamente aprobada.

Incluirá, como mínimo: el concepto general de la ZBE justificado en el contexto de Ceuta; las medidas de gestión del acceso y circulación de vehículos en la ZBE; las medidas de gestión del aparcamiento; las medidas de gestión de la logística urbana; las medidas de fomento de la movilidad activa y de mejora del transporte público, y otras que puedan estar incluidas en el Real Decreto que regula las zonas de bajas emisiones o sean propuestas por la empresa adjudicataria.

Desde la perspectiva de ámbito local y el marco legal y estratégico en el que se definirá el Proyecto de Zona de Bajas Emisiones de la Ciudad, se espera que la propuesta de medidas que la empresa adjudicataria realice, responda a los siguientes principios:

- ✓ Ofrecer alternativas a la vez que se limitan las opciones para el acceso y el aparcamiento de vehículos a motor en el ámbito, haciendo un planteamiento de mejora de las condiciones para peatones, bicicletas y transporte público para acceder y desplazarse dentro del ámbito (por ámbitos y completo) de la Zona de Bajas Emisiones, a partir de la programación de actuaciones ya previstas en planes y proyectos municipales o el diseño de nuevas medidas.
- ✓ Preparar la implantación de la Zona de Bajas Emisiones en cada una de las fases y ámbitos, de manera que el modelo de movilidad del ámbito a incorporar esté en transformación, lo que en la práctica significa que se debe proponer una fase de preparación de la implantación de la ZBE en el Ámbito primero que junto al planteamiento de la implantación de la ZBE en dicho ámbito debe incluirse una propuesta de medidas destinadas a preparar la incorporación del siguiente ámbito, etc.

-PROPUESTAS TECNOLÓGICA.

La empresa que resulte adjudicataria deberá presentar un esquema de monitorización y control a partir de los sistemas disponibles y en caso de que lo considere necesario de otros complementarios, que deberá detallar. De tal manera deberá determinar el número y ubicación de los elementos tecnológicos (cámaras lectoras de matrícula, aforadores, elementos de gestión del aparcamiento en la vía pública y en aparcamientos a cubierto o subterráneos) que se requerirán para, de manera efectiva, realizar el control de la zona y aplicación de sanciones de los comportamientos no permitidos o indebidos, según quede definido en la propuesta de regulación de la Zona de Bajas Emisiones.

Esta propuesta tecnológica deberá responder irrefutablemente a los requisitos mínimos establecidos en el proyecto de Real Decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, dichos requisitos están contemplados igualmente en el presente pliego.

Entre otras, se analizará la necesidad de las propuestas tecnológicas, tales como:

- *Red de sensores de monitorización de variables ambientales a pequeña escala.*
- *Elementos de control de accesos fijos (aforadores de tráfico y cámaras de lectura de matrículas).*
- *Red de sensores de monitorización del aparcamiento en superficie destinada a controlar plazas concretas (inicialmente de carga y descarga, especiales PMR, reservadas por otros motivos y de recarga de vehículo eléctrico, puesto que las demás está monitorizadas por el grupo de personas que ejercen labores de control del aparcamiento regulado.*
- *Conjunto de sistemas embarcados (y por tanto móviles) en vehículos de Policía Municipal para control de tráfico y aparcamiento.*
- *Plataforma de gestión del conjunto de datos que estarán todos integrados y relacionados, que estará además vinculada con plataformas externas con las que deberá relacionarse para integrar*





información necesaria para la gestión de la Zona de Bajas Emisiones, como la plataforma de la DGT, del padrón municipal y otras.

Análisis económico de las inversiones que se precisan en la ZBE de la propuesta tecnológica.

-PROPUESTA JURÍDICA O DE REGULACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES

Tal y como se prevé en el citado proyecto de Real Decreto que regulan las ZBE, estas serán definidas y reguladas en sus correspondientes Ordenanzas de movilidad sostenible, de modo que una vez establecida la propuesta técnica de la Zona de Bajas Emisiones (o en paralelo), la empresa que resulte adjudicataria deberá plantear y elaborar el documento o propuesta de ámbito normativo que permita regular tanto el tráfico como el aparcamiento en el entorno de la Zona de Bajas Emisiones.

Para ello, al igual que en el caso de la propuesta técnica, la empresa adjudicataria tendrá en cuenta las fases que ha previsto para la implantación de la Zona de Bajas Emisiones en la Ciudad y la posibilidad de definir medidas preparatorias para los ámbitos y fases parciales de incorporación paulatina a la Zona de Bajas Emisiones.

La propuesta de regulación, deberá establecer las condiciones de uso de los vehículos a motor en el ámbito de la ZBE, en función de la propiedad de dichos vehículos (diferencias entre residentes y no residentes y otros grupos de usuarios afectados por la futura implantación de la Zona de Bajas Emisiones) y de su tipología, incluyendo etiquetado de la DGT, pero también, el tamaño y la potencia, así como otras características que la empresa adjudicataria y la Dirección Técnica del Contrato puedan acordar.

La propuesta jurídica se deberá plasmar en una propuesta de Ordenanza Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones y tendrá en cuenta el establecimiento de medidas que resulten incentivadoras y medidas que resulten limitadoras o restrictivas. Junto con las medidas limitadoras o restrictivas, se establecerá una propuesta sancionadora de los comportamientos indebidos y los incumplimientos respecto a dichas condiciones limitadoras o restrictivas que se proponga establecer, y que deberá responder al enfoque que la Ciudad de Ceuta (a través del Grupo de trabajo de movilidad) tenga respecto a la Zona de Bajas Emisiones y su consideración como 'medida palanca' que permitirá avanzar hacia el cambio de modelo de movilidad, así como hacia la mejora de la calidad ambiental y del espacio público del ámbito territorial definido como Zona de Bajas Emisiones, en sus distintas fases o ampliaciones sucesivas.

Esta Propuesta jurídica deberá responder incuestionablemente a los requisitos mínimos establecidos en el proyecto de Real Decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, incluidos en este Pliego y todos cuantos contemple en su versión que sea definitivamente aprobada.

PROPUESTAS DE OTRA ÍNDOLE.

La empresa que resultase adjudicataria podrá proponer y definir otro tipo de propuestas que el Ayuntamiento de Ceuta no haya considerado en el momento de definir este Pliego de Prescripciones Técnicas y que la empresa adjudicataria considere necesarias para completar la Definición del Proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Ceuta y garantizar su implantación exitosa.





9.3. TERCERA FASE DEL TRABAJO. CONTRASTE DE LA PROPUESTA Y ESTRATEGIAS DE IMPLANTACIÓN Y SEGUIMIENTO.

Esta **tercera fase** de trabajo se destinará a contrastar la propuesta de medidas que se haya elaborado por la empresa adjudicataria en la fase anterior, para cerrarlas posteriormente y terminar de Definir la Zona de Bajas Emisiones de Ceuta, primeramente, para el Ámbito primero designado y seguidamente, para las sucesivas ampliaciones que se hayan designado que completarán el ámbito que abarque la Zona de Bajas Emisiones, cuando así lo decida el Ayuntamiento.

Dicho contraste se realizará consultando a los grupos de personas afectadas e interesados con quienes se ha contado en la Fase de Diagnóstico.

Igualmente, esto permitirá definir una Estrategia de Implantación de la Zona de Bajas Emisiones según las fases de ampliación sucesiva del ámbito territorial considerado. Y, por último, la definición de unos indicadores y de una propuesta de evaluación y seguimiento que estará asociado a las Estrategias de Implantación, puesto que el calendario de implantación de las distintas Fases y ampliaciones sucesivas del ámbito territorial asociadas podrá establecerse en función de la evaluación de variables ambientales y de otra índole y del seguimiento de cómo esté funcionando el ámbito completo que estará en todo momento monitorizado, desde que se implanten las herramientas de monitorización y control.

Respecto a la evaluación y seguimiento, el Proyecto de Real Decreto por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones, establece en su Anexo II los 'Indicadores de Evaluación y seguimiento', por lo que como requisitos mínimos, será necesario incluir dichos indicadores.

En el texto provisional conocido antes de la publicación de esta licitación, los indicadores que establece están agrupados en cuatro categorías: *indicadores de calidad del aire, indicadores de cambio climático y movilidad sostenible, indicadores de ruido, e indicadores de eficiencia energética*. Son todos indicadores cuantitativos.

Entre las **tareas a realizar**, se deberán incluir necesariamente las siguientes, sin perjuicio de que la empresa que resulte adjudicataria pueda proponer otras añadidas:

ACCIONES DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA DE CONTRASTE DE LAS PROPUESTAS

En esta fase, se realizará el retorno a las personas que han intervenido en las actividades de Participación de la Fase de Diagnóstico, presentando y explicando las propuestas que la empresa que resulte adjudicataria del Contrato haya definido en la Fase de Propuestas para así contrastarlas y rectificarlas o ampliarlas en la medida en que sea posible sin comprometer los objetivos que la Ciudad se ha marcado para la implantación de esta '*medida palanca*' del cambio del modelo de movilidad y de mejora del espacio público de Ceuta.

La empresa adjudicataria deberá establecer un **calendario** según el cual se cubran las necesidades de participación pública para la implantación de la ZBE en el Ámbito con tiempo suficiente para poder completar su definición técnica, jurídica y de otra índole y ofrecer el Proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Ceuta a información pública.

Las acciones de participación en esta Fase de Contraste serán las que determine la empresa que resulte adjudicataria con el acuerdo con la Dirección Técnica del Contrato, incluyendo las siguientes actividades mínimas:





- Sesión de participación con el grupo técnico municipal que se haya determinado en la Fase de Diagnóstico.
- Sesión de participación con representantes políticos (Grupo de trabajo de Movilidad, Comisión de Urbanismo o el grupo de participación que se determine al inicio de la ejecución del Contrato).
- Sesiones de participación con las personas que residen en los barrios/calles incluidos en la Zona de Bajas Emisiones y asociaciones que las representan, realizándose al menos una por barrio.
- Sesiones de participación con los representantes del Comercio de los barrios/calles incluidos en el ámbito de la Zona de Bajas Emisiones, realizándose al menos una por barrio.
- Sesión de participación con representantes de otros colectivos que pueden verse afectados (actividades empresariales, talleres, equipamientos culturales, deportivos y de ocio, centros educativos y sanitarios). La empresa que resulte adjudicataria podrá proponer una participación más intensa realizando sesiones convocando a representantes de grupos concretos).
- Sesión informativa abierta a la Ciudadanía en general para explicar el proceso, las propuestas elaboradas y recoger las opiniones de quienes pueden estar interesados con independencia de que residen o realicen actividades en los barrios/calles incluidos en la Zona de Bajas Emisiones.

ESTRATEGIAS DE IMPLANTACIÓN

Como ya se ha explicado en el presente pliego, la empresa adjudicataria determinará que la Zona de Bajas Emisiones de nuestra ciudad abarca un ámbito territorial que será concretado por la misma. Dicho ámbito completo será monitorizado (a partir de la ejecución del consiguiente contrato de suministro, mantenimiento y gestión) por un conjunto de sistemas tecnológicos que permiten monitorizar el ámbito de manera continua y, en el momento que se determine y para el ámbito territorial parcial que se determine, podrá además ser controlado y, el acceso rodado con vehículos a motor y el aparcamiento, podrá ser restringido o limitado.

Las decisiones deben venir determinadas por los datos y la información compleja que se irá recogiendo, así como por la propuesta técnica, jurídica y de otra índole que la empresa adjudicataria realice en la Definición del Proyecto de Zona de Bajas Emisiones, que incluirá la Propuesta de ampliación. Por tanto, las estrategias de implantación de la Zona de Bajas Emisiones de Ceuta para el Ámbito establecido quedarán definidas en primera instancia y las estrategias de implantación para las ampliaciones sucesivas quedarán definidas y programadas a continuación.

Para la programación de las ampliaciones sucesivas, se establecerá una relación entre la batería de indicadores que se definirá según los criterios que se establecen en el punto siguiente y la conveniencia de intervenir limitando el tráfico y/o el aparcamiento en los barrios que se podrán ir incorporando.

Esa relación entre indicadores y calendario de implantación está condicionada además por el compromiso de la ciudad con los acuerdos internacionales de lucha contra el cambio climático y con todas las políticas europeas que se dirigen en esta dirección, así como con la Ciudadanía, cuya salud puede estar comprometida en caso de incrementarse los niveles de contaminación atmosférica y acústica en el entorno urbano.

Por esta razón, la empresa que resulte adjudicataria deberá plantear alternativas que sean útiles para tomar las decisiones sobre cuándo incorporar a la Zona de Bajas Emisiones posibles ampliaciones que estén basadas en los indicadores que queden establecidos y distintos niveles de ambición respecto a la calidad ambiental del entorno urbano completo del ámbito monitorizado.





Dichos niveles, serán definidos en rangos que irán desde los requisitos legales mínimos, hasta los que se quieran determinar y que representen otros límites (por ejemplo, respecto a la calidad del aire, los definidos por la OMS y respecto a otros parámetros, como el ruido, el espacio urbano destinado a los peatones o a actividades distintas a la movilidad, los que se establezcan a partir de referencias científicas y médicas como las que proponen instituciones referente como ISGlobal y otras que estudian la relación entre la salud y el entorno urbano).

En este contexto, con independencia de la programación y calendarización de la implantación de la ZBE y sus sucesivas ampliaciones del ámbito, la empresa adjudicataria deberá definir un conjunto de estrategias para asegurar la implantación exitosa de la Zona de Bajas Emisiones y de todas sus ampliaciones.

Dichas estrategias incluirán:

- ✓ Las de carácter organizativo y de gestión de la Zona de Bajas Emisiones a nivel técnico municipal.
- ✓ Las de carácter social, principalmente informativas y de comunicación entre el Ayuntamiento de Ceuta y la Ciudadanía, incluyendo los periodos que deban establecerse para que la implantación de medidas restrictivas sea asumida con normalidad.
- ✓ Las de carácter tecnológico.
- ✓ Cualquier otra que la empresa que resulte adjudicataria considere necesario incorporar, para garantizar la implantación exitosa de la Zona de Bajas Emisiones.

Respecto a las estrategias de comunicación, es sabido que el éxito de la implantación de una zona de bajas emisiones depende en gran medida de la gestión de la comunicación por parte del Ayuntamiento, así como de la gestión de la información previa al inicio de las limitaciones de acceso o de aparcamiento en el ámbito de la Zona de Bajas Emisiones y sobre todo de la imposición de sanciones.

Respecto a las estrategias sociales de otra índole, se propone que se establezcan relaciones de colaboración entre el equipo técnico municipal de gestión de la Zona de Bajas Emisiones y entidades ubicadas en los barrios/calles que puedan colaborar a la evaluación o que puedan potenciar labores de comunicación, etc. como pueden ser los centros de salud, o los centros educativos. Además, como se ha expresado en el texto explicativo de la Segunda Fase de Trabajo: “La ampliación paulatina del ámbito de la Zona de Bajas Emisiones vendrá determinada, no solamente por una posible evolución negativa de los indicadores ambientales en los barrios/calles aun sin incorporar, sino por la necesidad de avanzar en la transformación del modelo de movilidad y en la descarbonización de la ciudad, con beneficios para la salud de la población y sin perjuicio para la vitalidad urbana.

De esta manera, se espera que la empresa que resulte adjudicataria realice propuestas que acompañen esta transformación. Y en consecuencia que, para cada fase de implantación, realice una propuesta de medidas que incluya las condiciones de uso del ámbito que se incorpora a la Zona de Bajas Emisiones y una propuesta de medidas que faciliten la ampliación del ámbito, incluyendo oferta de alternativas que fomenten el cambio de hábitos de movilidad en las zonas de futura incorporación.

En este sentido, para la implantación de la ZBE en el Ámbito primero será deseable que la empresa adjudicataria plantee medidas preparatorias desde el comienzo de la ejecución del contrato y que plantee medidas preparatorias para las sucesivas ampliaciones a medida que se avanza en la definición del Proyecto completo de Zona de Bajas Emisiones, estableciendo los condicionantes para la incorporación de los ámbitos, sucesivamente. Lo que implica que, entre las estrategias de implantación deberán incluirse aquellas que correspondan también con la propuesta de medidas preparatorias (estrategias de preparación), porque podrán contribuir al cambio de modelo de movilidad de la zona y del conjunto de la





ciudad, a la vez que contribuirán a una implantación `suave` de la Zona de Bajas Emisiones en todas las fases y ampliaciones.

INDICADORES Y PROPUESTA DE SEGUIMIENTO

La empresa que resulte adjudicataria deberá definir la batería de **indicadores ambientales**, de calidad urbana, y de movilidad que deberán establecerse para su monitorización, así como la forma en que esto puede hacerse (ya sea a través de los sistemas tecnológicos que se van a implantar o de otras formas de recoger la información). Los indicadores serán principalmente **cuantitativos**, como niveles de contaminación atmosférica o de ruido, o número de vehículos que acceden, pero también podrán ser de carácter cualitativo, como pueden ser los relativos a la percepción de calidad urbana que tengan las personas que residen en los barrios.

En relación con los indicadores, el Real Decreto por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones (en proyecto en el momento de la publicación de esta licitación), establece en su Anexo II los Indicadores de Evaluación y seguimiento, por lo que como otros requisitos mínimos que establece el Real Decreto, será necesario incluir estos indicadores.

En el texto provisional conocido antes de la publicación de esta licitación, los indicadores que establece están agrupados en cuatro categorías: indicadores de calidad del aire, indicadores de cambio climático y movilidad sostenible, indicadores de ruido, e indicadores de eficiencia energética. Son todos indicadores cualitativos.

Se podrá plantear también la incorporación de indicadores que sean evaluados por otras instituciones.

La empresa adjudicataria planteará una propuesta de *cuadro de mando* que permita relacionar los indicadores con la toma de decisiones respecto a la Zona de Bajas Emisiones, su implantación por fases y ámbitos, pero también su gestión, determinando la relación entre los niveles que alcancen los indicadores y la forma de gestión (flexible) de la Zona de Bajas Emisiones (incluyendo restricciones, pero no únicamente).

La empresa adjudicataria podrá poner a prueba el esquema de evaluación y seguimiento recopilando indicadores para el Ámbito primero una vez transcurridos 4 meses desde la implantación de la ZBE y realizando un primer informe de evaluación.

9.4- DOCUMENTO DE PROYECTO DE ZONA DE BAJAS EMISIONES DE CEUTA. CONTENIDOS

El **Documento de Proyecto de ZBE** contendrá todos los apartados establecidos en el presente Pliego de Prescripciones Técnicas y recogerá toda la información, datos, actas de procesos consultivos y participativos, acciones, propuestas, planes y estrategias elaborados durante la prestación del servicio objeto de este contrato.

Este Documento de Proyecto de ZBE tendrá vocación, por un lado, de recopilar detalladamente todo el trabajo realizado por la ejecución del contrato y, por otro lado, de servir como documento de referencia para el Ayuntamiento de Ceuta a la hora de acometer las sucesivas ampliaciones de la Zona de Bajas Emisiones y de replantear la ZBE en el Ámbito en caso necesario; de igual manera, deberá ser la herramienta que permita al Ayuntamiento divulgar y comunicar todos los aspectos relacionados con este proyecto de ZBE.

Por todo esto, el documento deberá constar de un apartado final que, a modo conciso, claro y con vocación divulgativa, muestre las cuestiones más importantes relacionadas con la implantación de la Zona de Bajas Emisiones, fundamentalmente los aspectos técnicos, jurídicos y normativos que más pueden influir en la ciudadanía afectada y/o implicada en este proyecto.





De igual modo, y tal como se ha señalado en apartados anteriores, el Documento de Definición de Proyecto de ZBE recogerá un **Plan de Información y Comunicación** asociado a la implantación de la Zona de Bajas Emisiones y que, posteriormente, el Ayuntamiento de Ceuta tendrá como referencia para desarrollar las acciones que en este sentido decida llevar a cabo durante la implantación de la ZBE de Ceuta.

El Documento de Proyecto de ZBE tendrá una *versión preliminar* y una *versión definitiva*. La versión preliminar deberá estar enfocada a la implantación inmediata de la Zona de Bajas Emisiones de Ceuta y por tanto a la Definición del Proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Ceuta para el **Ámbito primero**.

El Documento de Proyecto de ZBE definitivo incluirá toda la información correspondiente a la ejecución completa del Contrato, incluyendo el Proyecto de Zona de Bajas Emisiones para el **Ámbito primero** y para sus ampliaciones sucesivas.

Aquella documentación cartográfica que forme parte del Documento de Proyecto de ZBE deberá ser integrada en archivos con formato georreferenciado.

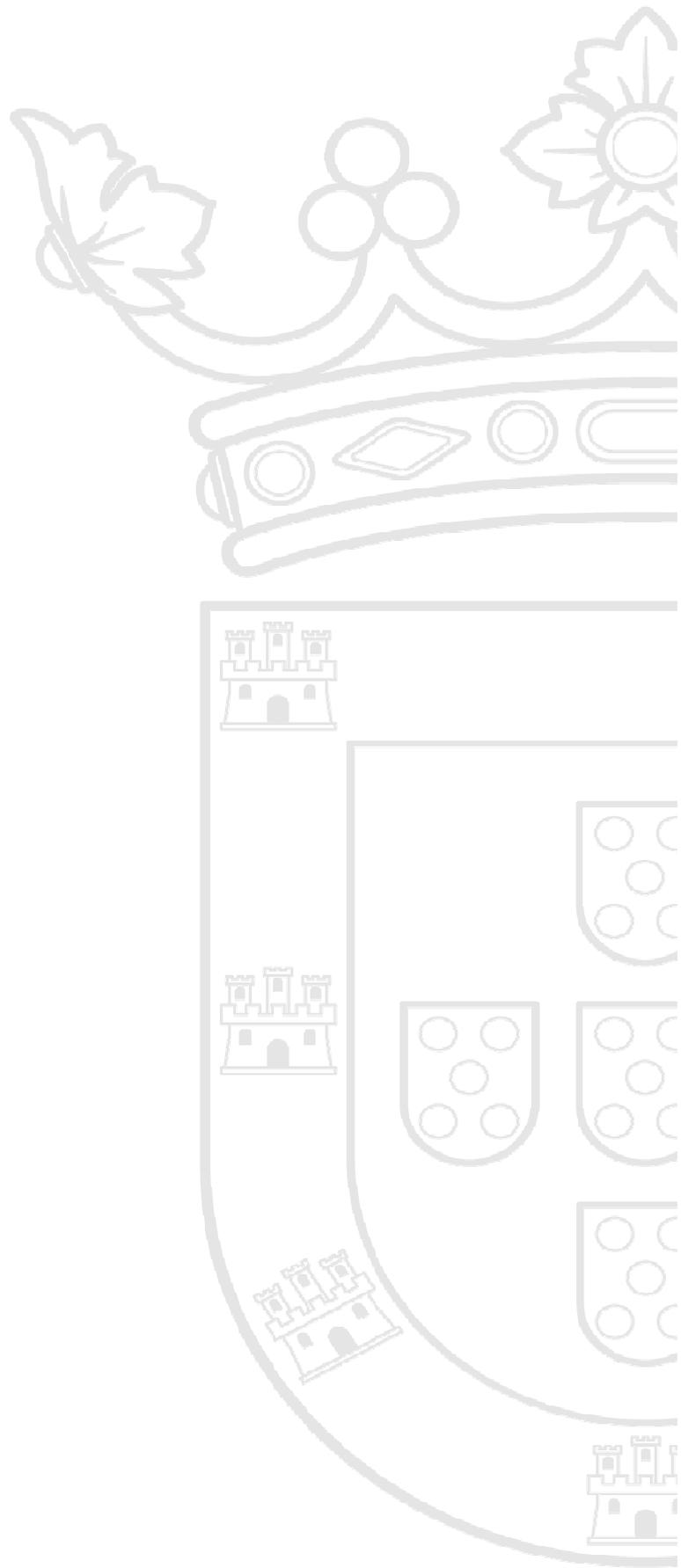
10. PRESUPUESTO.

El presente pliego estará acompañado del correspondiente estudio económico para la determinación del precio de licitación.





Código Seguro de Verificación: EXP-B596851B29E6F3A45FC2F9C8661FCCB2 | Este CSV asegura la integridad de esta información, que puede ser contrastada mediante el servicio de validación de documentos de la Ciudad Autónoma de Ceuta disponible en su Carpeta Ciudadana o en <http://www.ceuta.es/validacion>. | Documento incorporado en fecha 29/07/2022 13:33:39





Código Seguro de Verificación: EXP-B596851B29E6F3A45FC2F9C8661FCCB2 | Este CSV asegura la integridad de esta información, que puede ser contrastada mediante el servicio de validación de documentos de la Ciudad Autónoma de Ceuta disponible en su Carpeta Ciudadana o en <http://www.ceuta.es/validacion>. | Documento incorporado en fecha 29/07/2022 13:33:39

