

PLEC TÈCNIC CAMPANYA INFORMACIÓ “ZONES DE BAIXES EMISSIONS RONDES BARCELONA” A TRAVÈS ACORD MARC AGÈNCIES DE MITJANS. Lot 1

Inici sancions (15 de setembre 2020)

1. ANTECEDENTS

L'1 de desembre de 2017 va crear-se la **Zona de Baixes Emissions de les Rondes de Barcelona**, de més de 95 km² i delimitada per la Ronda de Dalt i la Ronda de Litoral, que inclou els municipis de Barcelona (excepte Vallvidrera i Zona Franca Industrial), l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs i part de Cornellà i Esplugues, amb un calendari progressiu d'implantació per al període 2017-2020.

Fins al 31 de desembre de 2019 l'activació temporal de la Zona de Baixes Emissions de les Rondes de Barcelona estava supeditada a la declaració d'episodi de contaminació amb restricció de trànsit.

L'1 de gener de 2020 aquest àmbit de protecció de l'atmosfera **es va activar de manera permanent, tots els feiners de dilluns a divendres, de 7 a 20 h**, de manera que des d'aleshores només es permet l'entrada a la ciutat de Barcelona als vehicles menys contaminants, aquells que disposin del distintiu ambiental de la DGT (B, C, Eco o Zero Emissions), i els exempts de manera permanent o amb moratòria d'un any. També es va posar en marxa el **Registre de Vehicles** (per tal que els titulars de vehicles sense etiqueta disposessin d'un permís excepcional per circular dins la Zona de Baixes Emissions de les Rondes Barcelona, així com els vehicles estrangers o d'altres permisos), i les càmeres als accessos i sortides de les rondes per tenir un control de la disciplina i preparar l'escenari per l'inici de les sancions per incompliment de les restriccions, previstes pel passat 1 d'abril del 2020.

Cal tenir en compte, que un mes més tard de l'inici de la ZBE Rondes BCN permanent, les càmeres de control de la zona de baixes emissions durant el primer mes de funcionament van constatar que el nombre de vehicles sense etiqueta ambiental de la DGT que circulaven per Barcelona representava entre un 7 i un 9% del total del parc mòbil de la ciutat (encara que només un 3,2% eren cotxes o motos). L'any 2017 aquests vehicles representaven el 20% de la circulació. Aquesta disminució -uns 40.000 vehicles menys- comportava una reducció d'un 19% de les emissions de NOx, unes 684 tones.

Tanmateix, **l'arribada de la crisi sanitària generada per la covid-19** i de les restriccions de la mobilitat aplicades amb l'Estat d'Alarma, així com per l'activació d'un primer paquet urgent de mesures fiscals per contribuir a apaivagar-ne l'impacte sobre el teixit empresarial i per ajornar i compensar el pagament de tributs i taxes municipals per l'ús de l'espai públic, **va ajornar l'inici del període sancionador de la zona de baixes emissions previst per l'1 d'abril**.

L'AMB, conjuntament amb els municipis que integren la ZBE (Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Sant Adrià de Besòs), i l'Ajuntament de Barcelona es va determinar que en acabar l'estat d'alarma, les administracions implicades analitzarien la situació i determinarien una nova data d'entrada en vigor del règim sancionador de la ZBE Rondes Barcelona.

Un escenari sense vehicles i amb menor contaminació

Ha estat més que evident que en un escenari com el generat per la situació excepcional de l'emergència sanitària de la covid-19, i **la limitació de la mobilitat de manera important durant uns tres mesos, s'ha percebut una millora de la qualitat ambiental, amb menys fums i soroll, així com un increment de la qualitat del verd i la natura urbana.**

Al mes d'abril 2020, durant l'horari en què la ZBE estava activa (de 7.00 a 20.00 hores), un 8'67% dels vehicles que circulaven no tenien distintiu de la DGT, però **només un 3% són turismes i motos**, uns 4.360 vehicles. Són proporcions molt similars a la situació de principis de març 2020, malgrat el 3% de turismes i motos, en aquell escenari de major volum de mobilitat, la proporció representava a 16.275 vehicles.

Una ciutat parada, doncs, amb nivells de mobilitat per sota del 70% ha comportat uns nivells de contaminació ambiental molt baixos. En aquest sentit, **s'ha corroborat que la mobilitat, és la causa bàsica d'aquesta contaminació a la metròpolis Barcelona.** Per tant, des de l'aprovació de l'estat de l'alarma per la crisi sanitària de la covid-19 el passat 14 de març, i en aquest escenari d'excepcionalitat, **es van complir amb els nivells anuals recomanats per l'OMS per al NO2 i les partícules PM10 a totes les estacions de la ciutat.** El descens acumulat en els nivells de contaminació de la ciutat és del -57% (NO2) i del -36% (PM10) respecte els nivells de 2020 previs a l'estat d'alarma.

Malgrat aquest descens acumulat, **els nivells es van incrementar de manera molt important la darrera setmana de maig: entre un 106% i un 228%, degut a la recuperació del trànsit respecte les setmanes anteriors** (sumat a unes condicions meteorològiques desfavorables per a la dispersió del contaminants emesos).

Finalment, cal considerar que malgrat els estudis realitzats semblen demostrat que una ciutat contaminada no contribueix a la propagació de la covid-19, **si que agreuja notablement els seus efectes, ja que en una ciutat contaminada la ciutadania es més vulnerable a problemes cardiorespiratoris i a patologies vinculades on si hi ha una evident incidència de la covid-19 així com altres malalties infeccioses.**

La metròpolis de Barcelona ha tingut uns estàndards ambientals òptims durant l'etapa d'alarma i no tindriem que recuperar la situació de partida amb el restabliment de la "nova normalitat".

Necessitat de reprendre l'inici de sancions

La tendència analitzada les darreres setmanes en què la mobilitat va creixent cada vegada més, sobretot la motoritzada, respon principalment a que la ciutadania, inclosa una part de la usuària habitual del transport públic col·lectiu, se sent encara insegura amb el seu ús, encara que mica en mica es va recuperant.

Aquesta situació **genera un increment encara major del transport privat motoritzat (cotxe i moto) de manera generalitzada, tant per a la mobilitat interior com per a la mobilitat interurbana.** La lenta **tendència de la recuperació del transport públic**, actualment amb un 50% de demanda prèvia al COVID19; la recuperació de la mobilitat del vehicle privat, amb un 70% de demanda prèvia al COVID19; i l'**increment estructural del comerç online**, que augmenta el número de furgonetes i altres modes de transport del sector de la logística, poden ocasionar **un fort increment de la contaminació atmosfèrica, empitjorant la qualitat de l'aire.**

De fet, el percentatge d'ús de vehicles motoritzats supera ara el de transport públic, una situació fins ara no viscuda, donat que abans de la crisi de la covid-19 un 39% de la ciutadania feia servir el transport públic enfront un 26% dels que es desplaçaven en cotxe o moto.

Amb la finalització de l'estat d'alarma a finals del mes de juny es planteja un restabliment de l'activitat habitual que, malgrat s'ha realitzat ja una part de manera progressiva, preveu continuar amb un increment de la mobilitat en què **no es recuperi l'ús del Transport Públic i s'augmenti de manera exponencial l'ús del vehicle privat.**

Aquesta situació representa un perill per al futur de la mobilitat a la ciutat de Barcelona i de la seva àrea metropolitana perquè pot revertir tota la feina feta en el marc de la lluita contra la contaminació, responsable de centenars de morts prematures i problemes de salut importants entre la ciutadania, així com de l'esforç per implantar la ZBE Rondes de BCN i tota la tasca realitzada per les diverses administracions per informar i sensibilitzar a la ciutadania.

Per tant, en aquest escenari actual, i també en el potencial, la ZBE Rondes BCN manté el seu paper essencial per reduir la contaminació i millorar la salut de les persones. Per tant, és imprescindible reactivar el desplegament de la ZBE Rondes BCN.

El nou inici del període sancionador per la ZBE Rondes Barcelona és el 15 de setembre de 2020.

2. VEHICLES AFECTATS I CANVIS EN ELS TERMINIS A CAUSA DE LA COVID-19

Amb la crisi generada per la covid-19 i l'estat d'alarma que va ajornar l'inici de les sancions, **els terminis han canviat i s'han fet nous ajustos** que resumeixen aquí:

Sancions:

- Es reactiven a partir del 15 de setembre del 2020

Moratòries:

- **Les moratòries pels vehicles professionals s'allarguen 3 mesos**, per els més petits, **6 mesos** en el cas de camions i autocars petits i **12 mesos** als vehicles de gran tonatge (autobusos i autocars grans):
 - Es preveu allargar la moratòria 3 mesos (durada Estat d'Alarma) per les N1 (furgonetes). Fins 1 d'abril de 2021.
 - Es preveu allargar la moratòria 6 mesos (per l'Estat d'Alarma i l'aturada de la indústria) per els N2 i N3 (camions) i M2 (autocars petits). Fins 1 de juliol de 2021.
 - Es preveu allargar la moratòria 12 mesos als M3 (autobusos i autocars grans). Fins 1 de gener de 2022.

En els casos dels vehicles N2, M2, N3, M3, **la moratòria serà prorrogable durant un termini de temps proporcional si no es donen les condicions legals i tècniques adequades per a la implementació dels filtres per poder fer l'homologació dels vehicles per a l'obtenció del distintiu ambiental de la DGT.**

- Pel què fa als **vehicles de persones amb renda baixa**, es preveu **allargar la moratòria 3 mesos** per els vehicles M1 i L **sempre que el vehicle constitueixi un instrument necessari per l'exercici de la seva activitat professional**. **Alhora s'amplia el llindar econòmic** a partir del qual es poden acollir: passant d'1,1 vegades l'IPREM a 2 vegades l'IPREM.

3. ALTERNATIVES A LA MOBILITAT

En la situació de retorn a la normalitat, les diverses administracions han realitzat un esforç per tal d'assegurar una mobilitat segura però també sostenible per continuar protegint la salut de la ciutadania de l'àrea metropolitana.

Les diferents ciutats metropolitanes han dut a terme actuacions per tal que els desplaçaments que es produeixen a les ciutats, i que tendeixen a incrementar-se progressivament, es puguin realitzar de la manera més segura per evitar el contagi però alhora es puguin realitzar amb mitjans de transport saludables i no contaminants. Aquestes mesures se sumen a les anteriorment realitzades

Actuacions POST COVID

AMB I ELS MUNICIPIS METROPOLITANS IMPLICATS:

Modes de transport sostenibles i individuals

A peu i en bicicleta

- Implantar **nous carrils bici** per completar la **Bicivia** (70 nous km de carrils tàctics)
- Ampliació tàctica d'**espais per a vianants** (31 projectes de connectivitat)
- **Ampliació de vies 30** als municipis metropolitanos
- Impuls **serveis bici pública** (E-Bicibox i Bicing)
 - **E-Bicibox**: es va reprendre el servei el 18 d'abril amb mesures higièniques.
 - **E-Bicibox**: inici prova pilot servei amb nou enganxe, que permetrà un desplegament més massiu.
 - **Bicibox**: Ampliació aparcament bicicletes privades de l'AMB
- Pla ajuts econòmics per a la **compra o lloguer de bicicletes**
- Impuls dels serveis de **ciclogística**

Modes de transport sostenibles col·lectius

Bus metropolità

- **Mampares** de protecció
- Protocols d'higiene i **desinfecció**
- Obligatorietat de **mascaretes**
- 100 **parades dobles** d'autobús. Ja s'han implantat les primeres.
- Petició d'execució de 41 km de **carrils bus VAO** als principals corredors metropolitanos i 35 km més de carrils bus tàctics en l'àmbit urbà
- 500 punts de **priorització semafòrica**
- **Pla de xoc** d'adaptació del **taxi**

Nova mobilitat entorn laboral

- Pacte metropolità per adaptar les condicions laborals a la nova situació
- Reforç mesures fiscalitat ambiental per incentivar mobilitat sostenible
- Promoció increment dels serveis de transport d'empresa

Aire net i salut

- **Reactivació i desplegament ZBE Rondes BCN i aplicació del règim sancionador**, previst per l'1 d'abril i aplaça per la crisi sanitària de la COVID19
- **Mesures per al suport a l'adaptació a la ZBE Rondes BCN:**
 - **Subvencions:** Noves mesures de suport per facilitar el canvi d'hàbits i acompanyar el desplegament de la ZBE Rondes BCN, com són **les subvencions per a la renovació de vehicles comercials per autònoms (N1)**, que properament estaran disponibles.
- Impuls **mobilitat compartida**. Llicències metropolitanes de **sharing**
- Ampliació de la plataforma metropolitana d'aparcament i **zones DUM**
- Impuls a l'**electrificació** de la mobilitat metropolitana

AJUNTAMENT DE BARCELONA

Modes de desplaçament sostenibles i individuals

A peu i en bicicleta.

Inclouen **noves mesures** a l'espai públic per implantar nous corredors bicicleta (21km), pacificació de trànsit, carrers tallats al trànsit i oberts als vianants; eixamplament de voreres, etc.

Bicing: es va reprendre el servei el 23 d'abril amb mesures higièniques i de seguretat i amb 57 de les 95 noves estacions per donar més cobertura als barris i a les zones amb més demanda ja en marxa. Ara la xifra ja ha arribat a les 68 i segueix creixent.

Modes de desplaçament sostenibles i col·lectius

La utilització del transport públic col·lectiu és essencial en una ciutat densa com Barcelona i la seva àrea. El metro, els busos, el tram o els trens han estat en funcionament durant tota la situació d'emergència a la ciutat i han realitzat tots els esforços per mantenir-se sempre adequats a les demandes de mobilitat, per complir amb el percentatge màxim d'ocupació i per garantir les mesures higièniques necessàries per protegir a les persones usuàries.

Ara, el transport públic ha de continuar sent un mitjà de desplaçament de referència a Barcelona i la seva àrea i requereix tot un seguit d'actuacions per millorar-ne l'eficiència i adaptar-se a la nova situació amb totes les eines disponibles.

Bus i metro

17 trams de carril bus segregat per millorar-ne l'eficiència

Mampares de protecció

Protocols d'higiene i desinfecció

Bitllet senzill electrònic

Senyalització a estacions i passadissos

Obligatorietat de mascaretes

Altres

Serveis de *sharing* (moto i bicicleta) en marxa amb aprovació de llicències

4. CAMPANYA DE COMUNICACIÓ 2020

Amb la data ja definida per l'inici del període sancionador (15 de setembre) es requereix reprendre de nou la campanya informativa.

4.1. OBJECTIUS DE COMUNICACIÓ 4ª FASE (Inici sancions)

- **Informar a la ciutadania de l'inici de les sancions** de la *Zona de Baixes Emissions Rondes Barcelona* en relació a l'incompliment de les restriccions de mobilitat que implica.
- Recordar la necessitat de la ZBE: **preservar la salut de les persones, ara, a més, malmesa per la crisi sanitària de la covid-19.**
- Incidir en l'existència **d'alternatives en la mobilitat més sostenible** a l'abast de tothom (transport públic, bicicleta, mobilitat a peu, intermodalitat, etc.)

4.2. ESTRATÈGIA DE COMUNICACIÓ:

- **Missatge molt clar, directa i senzill:** la ZBE Rondes BCN no farà marxa enrere. Els temes de contaminació atmosfèrica, de salut pública, i d'humanització de les ciutats son tant importants, que no podem recular, malgrat les pressions existents.
- **Clarament call to action.** Els que encara es desplacin amb un cotxe sense distintiu ambiental, hauran de fer un canvi d'hàbits.
- **Temporalitat:** a partir del mes de juliol, els infractors tornaran a rebre notes d'avís; haurem iniciat accions de proximitat com distribució fulleteria, i informació a les webs dels ajuntaments implicats.

4.3. OBJECTIUS DE MITJANS:

- Aconseguir la màxima **cobertura**, per garantir que els que a dia d'avui encara es desplacen amb cotxe, moto, sense etiqueta ambiental, tindran que passar-se al transport públic o comprar-se un cotxe nou.*
- Garantir que el missatge arriba amb la **freqüència | pressió** necessària.
- **Afinitat / Oportunitat de l'impacte**

4.4. A QUI S'ADREÇA:

El públic objectiu l'integren les persones **conductores de vehicles més contaminants** que quedin afectades per la restricció permanent en la circulació dins la Zona de Baixes Emissions Rondes Barcelona a partir de l'1 de gener de 2020, així com la resta de conductors a qui es suggereix el traspàs cap a modes de transport més sostenibles (transport públic, a peu, en bicicleta, car sharing, etc.).

Tanmateix, la naturalesa dinàmica i fluida de la mobilitat a l'àmbit metropolità de Barcelona determina la segmentació de públics específicament afectats per les restriccions de la Zona de Baixes Emissions Rondes Barcelona:

Segmentació de públics (segons tipus de vehicle)

- Conductors/es de turisme, motos, ciclomotors
- Usuaris de transports de mercaderies
 - Empreses propietàries/usuàries de flotes de vehicles professionals i conductors de furgonetes i vehicles professionals de càrrega petita
 - Empreses propietàries/usuàries de flotes i conductors de camions
 - Empreses propietàries/usuàries de flotes i conductors d'autocars

Segmentant per tipologia de vehicle, en l'àmbit urbà els vehicles més antics són els camions i autobusos, amb una antiguitat de 10,3 i 8,8 anys respectivament. Els segueixen els turismes i les furgonetes, amb una antiguitat de 8,4 i 7,7 anys, respectivament. Per altra banda, els taxis i els vehicles de serveis tenen antiguitats mitjanes de 4,2 anys i 3,5 anys, respectivament.

Segons l'estudi [Caracterització dels vehicles i les seves emissions a l'àrea metropolitana de Barcelona, 2017](#) els vehicles sense distintiu de la DGT suposen entre el 20 i 25% dels vehicles circulants a l'àrea metropolitana de Barcelona. Això vol dir que 1 de cada 4 vehicles que circulaven l'any 2017 no tenen etiqueta de la DGT i que no podran circular de manera permanent a partir de l'1 de gener de 2020.

Públic universal: Ind. + 18 anys de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Públic Diana: ind. entre 30 i 65 anys de l'àrea metropolitana de Barcelona.

4.5. COBERTURA:

Màxima pressió en els municipis de la ZBE Rondes Barcelona: Cornellà de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat i Sant Adrià del Besòs.

Municipis conurbació: El Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Badalona, Sant Cugat del Vallès, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí i Santa Coloma de Gramenet.

I en últim lloc, resta municipis àrea metropolitana de Barcelona.

Aquesta cobertura no deixa fora a mitjans com el Tram, Metro TMB, FGC i RODALIES, però **NO PLANIFICAR** ja que comptem amb els recursos dels operadors de mobilitat.

4.6. PERÍODE CAMPANYA: De l'1 al 30 setembre 2020.

4.7. INVERSIÓ: 250.000€ (iva inclòs). Els descomptes *ofertats* mai poden ser inferiors als que consten en l'oferta d'homologació de mitjans de l'AMB.

L'objecte del contracte es podrà cofinançar pel FEDER en el marc del conveni que va signar l'AMB, el 30 d'agost de 2017, amb la Generalitat de Catalunya per al desenvolupament d'actuacions dins de l'eix prioritari 4 del Programa Operatiu d'inversió en creixement i ocupació FEDER Catalunya 2014-2020 (Afavorir el pas a una economia baixa en carboni en tots els sectors) en el marc de l'operació "Desplegament de la Zona de Baixes Emissions a l'àrea metropolitana de Barcelona a través d'un sistema integral i intel·ligent de gestió de la mobilitat sostenible".

Per aquest motiu, caldrà aplicar en la campanya l'apartat 1-c del Manual d'Identitat corporativa de l'AMB, signes bàsics - FEDER d'Informació i comunicació de les operacions cofinançades per l'AMB i el Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER) en el marc del Programa operatiu FEDER de Catalunya 2014-2020.

4.8. MITJANS QUE PROPORCIONEN LES DUES ADMINISTRACIONS I QUE NO S'HAN DE CONTEMPLAR, NI IMPUTAR DE COST EN L'OFERTA PRESENTADA PER LES AGÈNCIES DE MITJANS

Ajuntament de Barcelona | ciutat de Barcelona:

- Opis cares B (contràries al sentit circulació dels cotxes)
- Banderols fanals
- Web i xarxes socials orgàniques Ajuntament de Barcelona
- TMB: Pantalles metro TMB i trasseres integrals

Altres accions comunicatives:

- Fullet - resum de la Zona de Baixes Emissions
- Carta a domicili (sobre promocional)
- Estand informatiu al carrer

AMB

- 60 autobusos (flotes Tusgsal i Baixbus) repartits en el territori amb destinació ciutat de Barcelona. Format integral i darreres integrals + lateral plus. 1 mes, mes i mig.
- Circuit opis metropolitans de 300 cares, 1 setmana. Descripció circuit:

10 CERDANYOLA
35 CORNELLA
4 EL PAPIOL
24 EL PRAT
30 GAVA
15 MONTGAT
2 SANT CLIMENT DE LLOBREGAT
25 SANT FELIU DE LLOBREGAT
16 SANT JUST DESVERN
10 SANTA COLOMA DE CERVELLO
75 SANTA COLOMA DE GRAMANET
4 TIANA

- Web i xarxes socials orgàniques (Twitter, FB) AMB.
- Web ajuntaments municipals

GENERALITAT DE CATALUNYA (adjuntem òptics de campanya)

- Operadors TRAM, FGC, RODALIES
- TV
- RÀDIO
- Campanya Digital

4.9. MITJANS RECOMANATS, I SÍ QUE S'HAURIEN DE PRESSUPOSTAR (Si ho considereu estratègic)

- Circuit Opis ciutats com l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià, Sant Cugat del Vallès, Badalona
- Premsa local de Baix Llobregat, Besós i Vallès
- Xarxa Local TV (XAL) i les seves emissores locals
- Extrema importància mitjà exterior que connecti amb els usuaris de cotxe