

III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTO DE

39**MADRID**

ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad

Decreto 426 de 5 de diciembre de 2018, de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, por el que se adoptan en la ciudad de Madrid las medidas de restricción del tráfico y del estacionamiento previstas en el protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno, aprobado por acuerdo de la Junta de Gobierno de 21 de enero de 2016.

De entre las competencias que, conforme a lo previsto en el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, ostentan los municipios en materia de medio ambiente, la protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas adquiere una notable importancia por cuanto conecta, en gran medida, con otra de las materias esenciales, también de competencia municipal, cómo es la protección de la salud pública.

En este sentido, los municipios de más de 100.000 habitantes y las aglomeraciones asumen la obligación legal de elaborar planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire, en el marco de la legislación sobre seguridad vial y de la planificación autonómica, conforme establece el artículo 16 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera.

De acuerdo con el citado artículo, las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos fijados en la citada Ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras.

Por su parte, el Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire, establece los umbrales de alerta para tres contaminantes (dióxido de nitrógeno, dióxido de azufre y ozono), y faculta a las entidades locales para elaborar planes de acción cuando en una zona o una aglomeración determinada exista el riesgo de que el nivel de contaminantes supere uno o más de los umbrales de alerta establecidos, en los que se indicarán las medidas que deben adoptarse a corto plazo para reducir el riesgo de superación o la duración de la misma. Estos planes 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 tales como las relativas al tráfico de vehículos de motor.

Con base en todo lo anterior, la Comunidad de Madrid aprobó el Decreto 140/2017, de 21 de noviembre, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el protocolo marco de actuación durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno (NO₂) en la Comunidad de Madrid, como plan de acción que sea el marco de actuación que permita evitar los episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno, y en caso de que se produzcan, queden minimizados en cuanto a su duración, intensidad y efectos sobre la salud de las personas y el medio ambiente.

Dicho Protocolo Marco que constituye la planificación autonómica en la materia determina expresamente que el Protocolo “ya aprobado por el Ayuntamiento de Madrid debe encuadrarse en el marco de dicha planificación autonómica de acuerdo con lo especificado en el artículo 16 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre...”. Asimismo zonifica su territorio, a efectos de la evaluación de la calidad del aire por el citado elemento contaminante, en siete zonas, correspondiendo la Zona 1 a la “Aglomeración Madrid ciudad”, recogiendo la distribución de las 24 estaciones de la citada zona que conforman la Red de medición gestionada por este Ayuntamiento de Madrid en su punto 3; definiendo los niveles de actuación, los escenarios posibles, y la descripción de las potenciales medidas a adoptar, así como la Administración que en cada caso sea la más indicada para la ejecución de las mismas, señalando que los protocolos de actuaciones locales en el supuesto de las medidas de restricción del tráfico de ámbito local deberán valorar al menos las que se indican en el Anexo II del mismo. A tales efectos en el citado Anexo se recoge entre las medidas que los

municipios pueden poner en marcha la de “restricción de la circulación en el caso urbano de los municipios a los vehículos más contaminantes: utilizando las etiquetas o distintivos ambientales creados por la Dirección General de Tráfico mediante la Resolución de 13 de abril de 2016, el ayuntamiento implicado limitará el acceso de los vehículos a determinadas zonas del casco urbano...”

En aplicación de la normativa estatal citada, la Junta de Gobierno, por Acuerdo de 21 de enero de 2016, aprobó el Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno (en adelante el Protocolo), declarado vigente por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 22 de noviembre de 2018, hasta tanto se produzca la aprobación definitiva del “Protocolo de Actuación para Episodios de Contaminación por Dióxido de Nitrógeno en la Ciudad de Madrid” aprobado inicialmente el 14 de junio de 2018.

El Protocolo prevé la zonificación de la ciudad de Madrid en cinco zonas diferentes y el establecimiento de tres niveles de actuación en función de las concentraciones de dióxido de nitrógeno que se registren en cada una de las cinco zonas: preaviso, aviso y alerta. Asimismo, según se den situaciones consecutivas o prolongadas de preaviso, aviso o alerta, el Protocolo establece 4 escenarios diferentes en los que se adoptarán medidas informativas, de promoción del transporte público, de restricción del tráfico y de prohibición del estacionamiento de vehículos, acorde con lo establecido en el “Protocolo Marco” de la Comunidad de Madrid a excepción de lo señalado en su punto 5, en lo que respecta a las medidas de restricción de la circulación en el interior de la almendra central (área interior de la M-30) y en la M-30 del 50 por 100 de todos los vehículos, que se llevará a cabo mediante la “distinción por matrículas: pudiendo circular en días pares los vehículos cuya matrícula acabe en número par y en días impares aquellos cuya matrícula acaben en número impar”.

Por otro lado, según lo previsto en el artículo 7 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante TRLTSV), los municipios ostentan, entre otras competencias, las de regular los usos de las vías urbanas, la ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales o el cierre de vías urbanas cuando sea necesario.

Por su parte, el TRLTSV de 2015, aclaró en el artículo 18 que también por motivos medioambientales se podrá ordenar por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de arcones o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto.

Con fundamento en las nuevas consideraciones medioambientales de la citada legislación y la conveniencia de regular los aspectos medioambientales en la ordenanza de circulación a que se refiere el TRLTSV, la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid mediante Acuerdo de 5 de octubre de 2018, que entró en vigor el día 24 de octubre de 2018, en su artículo 35 establece las medidas extraordinarias de restricción del tráfico y del estacionamiento de vehículos en las vías urbanas a adoptar durante episodios de alta contaminación atmosférica.

Conforme al citado artículo 35.1.a) en la relación con el punto 2 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible referida, las medidas a adoptar se atenderán a los protocolos de actuación aprobados por el órgano competente, señalando igualmente en su punto 7, que el acto administrativo por el que se adopten las medidas de restricción del tráfico y/o del estacionamiento para la protección del medio ambiente y de la salud de los ciudadanos producirá efectos desde la fecha y hora que el mismo disponga, tras la verificación de los niveles de inmisión alcanzados y de las previsiones meteorológicas, y se le dará la mayor difusión posible a través de los canales de información pública digital del Ayuntamiento de Madrid.

Así, visto el informe emitido por la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental, en el que se pone de manifiesto, previa valoración de la información proporcionada por el Sistema de Vigilancia, Predicción e Información de la Calidad del Aire, que se han alcanzado o superado durante las horas y estaciones en el mismo reflejadas, las concentraciones de dióxido de nitrógeno establecidas en el Protocolo para el nivel de aviso, de acuerdo con lo previsto en el apartado 6 del mismo, se han puesto en marcha las actuaciones establecidas para el Escenario 1, activándose las medidas informativas 1; las de promoción del transporte público y la limitación de la velocidad a 70 km/h tanto en la M-30 como, en coordinación con la Jefatura Central de Tráfico respecto a sus competencias, en los tramos de vía interurbana de las carreteras de acceso a Madrid, comprendidas en el interior de la M-40.

Considerando la urgencia que la restitución de la situación atmosférica requiere con el fin de evitar que lleguen a alcanzarse los umbrales de alerta, así como la inmediatez de los plazos previstos para la aplicación de las medidas, y la existencia de una previsión meteorológica desfavorable, en uso de las facultades conferidas en el artículo 35.7 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, en relación con el apartado 6, segundo párrafo del Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno, de 21 de enero de 2016,

DISPONGO

Primero.—Si se alcanzasen, sucesivamente, los Escenarios establecidos en el Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno, de 21 de enero de 2016, bien como consecuencia de la superación de los niveles de preaviso, de aviso o de alerta en función de los datos registrados por el Sistema de Vigilancia, Predicción e Información de la Calidad del Aire o bien si existiera previsión meteorológica desfavorable con posibilidad de superación de los mismos, se adoptarán las medidas de restricción de estacionamiento y, en su caso, de restricción de tráfico previstas para el escenario en cuestión y que se concretan a continuación, con arreglo al calendario que se determina en el siguiente punto del presente Decreto:

Escenario 2:

Además de establecer las medidas previstas para el Escenario 1, citadas en la parte positiva del presente Decreto, se implantan las siguientes:

La prohibición de estacionar vehículos en las plazas y horario del SER en el interior de la M-30, excepcionándose a los siguientes vehículos:

- a. Los de los titulares de una autorización del SER como residente, exclusivamente en su correspondiente barrio y plazas.
- b. Los de los titulares de una autorización de Comerciales e Industriales del SER.
- c. Los vehículos que no sean de combustión interna: eléctricos, de pila de combustible o de emisiones directas nulas, así como vehículos eléctricos enchufables y vehículos eléctricos de rango extendido, siempre que hayan obtenido la correspondiente autorización otorgada por el Ayuntamiento de Madrid.
- d. Los vehículos estacionados en zonas reservadas para su categoría o actividad (mudanzas, vehículos diplomáticos en sus reservas específicas, coches oficiales, etc).
- e. Los autotaxi que estén en servicio y su conductor esté presente y los vehículos de alquiler de servicio público con conductor, con servicio contratado y origen o destino en la zona restringida.
- f. Los vehículos destinados al transporte de personas de movilidad reducida en los que se exhiba la autorización especial correspondiente, con sujeción a las prescripciones y límites establecidos en la autorización especial y siempre que se esté transportando al titular de dicha autorización.
- g. Servicios esenciales: vehículos de extinción de incendios, salvamento y protección civil, fuerzas y cuerpos de seguridad, agentes de movilidad, ambulancias y vehículos de asistencia sanitaria pública y privada, gestión semafórica y, en general, los que sean precisos para la prestación de servicios públicos básicos (electricidad, agua, gas y telefonía).
- h. Unidades móviles de producción y retransmisión audiovisual.

Para ello, se realizarán las actuaciones necesarias para que no pueda obtenerse ningún tique (real o virtual) para estacionar por los no residentes y además se informará de dicha circunstancia en la pantalla del parquímetro y del teléfono. Para el control de la aplicación de esta prohibición se contará con los controladores del SER.

Escenario 3:

Se establecen las medidas previstas para los escenarios 1 y 2 y, además,

- 1) De acuerdo con lo previsto en el punto 7.3. en relación con Anexo II del Decreto 140/2017, de 21 de noviembre del Consejo de Gobierno por el que se aprueba el Protocolo Marco de actuación durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno (NO₂) y el punto 5 del Protocolo se restringe la circulación en el interior de la almendra central (área interior de la M-30) de los vehículos que no tengan la clasificación ambiental de “Cero emisiones”, “ECO”, “C” o “B” en el

registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico, con las siguientes excepciones:

- a. Transporte público colectivo y asistencia al mismo.
- b. Bicicletas y vehículos de movilidad urbana (MVU).
- c. Vehículos de alta ocupación (tres personas mínimo).
- d. Vehículos que dispongan del distintivo “cero emisiones” establecido por la DGT y lo exhiban en lugar visible.
- e. Vehículos híbridos no enchufables o propulsados con gas licuado de petróleo o gas natural comprimido.
- f. Vehículos destinados al transporte de personas con movilidad reducida en los que se exhiba la autorización especial correspondiente, con sujeción a las prescripciones y límites establecidos en la autorización especial y siempre que se esté transportando al titular de dicha autorización.
- g. Servicios esenciales: vehículos de extinción de incendios, salvamento y protección civil, fuerzas y cuerpos de seguridad, agentes de movilidad, ambulancias y vehículos de asistencia sanitaria pública y privada, gestión semafórica y, en general, los que sean precisos para la prestación de servicios públicos básicos (electricidad, agua, gas y telefonía).
- h. Los titulares de una autorización de Comerciales e Industriales del SER.
- i. Vehículos comerciales e industriales para operaciones de distribución urbana de mercancías:
 - Vehículos con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kilogramos.
 - Vehículos con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, exclusivamente cuando se trate de vehículos híbridos no enchufables o propulsados con gas licuado de petróleo o gas natural comprimido.
- j. Motocicletas, triciclos y ciclomotores.
- k. Vehículos de mudanzas.
- l. Autobuses, automóviles y furgonetas del parque auxiliar de Madrid Calle 30, EMT y CRTM identificados, para atender incidencias.
- m. Vehículos para la realización de controles ambientales municipales.
- n. Vehículos destinados al transporte de detenidos.
- o. Grúas para el remolque de vehículos.
- p. Vehículos para la recogida de basuras, limpieza y baldeo viario.
- q. Vehículos de autoescuelas.
- r. Vehículos de transporte funerario.
- s. Vehículos de profesionales cuya hora de inicio o de fin de jornada laboral esté fuera del horario de cobertura del transporte público (cero a seis y treinta horas), acreditado a través de un certificado del empleador.
- t. Unidades móviles de producción y retransmisión audiovisual.

La Policía Municipal establecerá controles al objeto de vigilar y denunciar la circulación de vehículos no autorizados. Los Agentes de Movilidad harán controles aleatorios del cumplimiento de la medida en el interior de la almendra central, denunciando en caso de incumplimiento.

- 2) Se recomienda la no circulación de taxis libres, excepto Ecotaxis y Eurotaxi, en el interior de la almendra central (área interior de la M-30), pudiendo estos vehículos estacionar en las plazas azules del SER, además de en sus paradas habituales, a la espera de viajeros.

Escenario 4:

Se establecen las medidas previstas para los escenarios 1, 2 y 3 y, además:

- 1) De acuerdo con lo previsto en el punto 7.3. en relación con Anexo II del Decreto 140/2017, de 21 de noviembre del Consejo de Gobierno por el que se aprueba el Protocolo Marco de actuación durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno (NO₂) y el punto 5 del Protocolo se restringe la circulación por la M-30 de los vehículos que no tengan la clasificación ambiental de “Cero emisiones”, “ECO”, “C” o “B” en el registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico.

- 2) Se restringe la circulación de taxis libres en el interior de la almendra central (área interior de la M-30), excepto Ecotaxis y Eurotaxis.

Los vehículos autotaxi, que no pertenezcan a las categorías excepcionadas, no podrán circular en vacío para captar clientes. Si acceden o salen de la zona de restricción del interior de la M-30, sin prestar ningún servicio contratado y en vacío, deberán llevar tanto el taxímetro como el módulo luminoso apagado y no podrán captar viajeros.

Los vehículos autotaxi sin pasajeros que atiendan servicios contratados a través de radioemisoras o medios telemáticos con origen o destino a la almendra central solo podrán circular en posición de ocupado, exhibiendo en el módulo luminoso la tarifa que corresponda y con la luz verde apagada.

Aquellos vehículos autotaxi, que no pertenezcan a las categorías excepcionadas, que deseen captar viajeros en el interior de la almendra central deberán permanecer estacionados, a la espera de viajeros, con la luz verde encendida.

Durante la aplicación de esta medida, los lugares de espera habilitados para captar viajeros serán, además de las paradas de taxi habituales, los espacios libres de las plazas azules del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER).

Segundo.—Las medidas dispuestas en el presente Decreto producirán efectos desde la fecha de su activación por los departamentos municipales coordinados por la persona titular de la Coordinación General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad, en función de la previsión meteorológica y la evolución de los niveles alcanzados por el dióxido de nitrógeno, conforme al siguiente calendario:

- 1) Habiéndose iniciado un episodio de contaminación, a partir mañana se activarán las medidas previstas para el Escenario 2, exclusivamente en cuanto a la limitación de velocidad, dado que al ser día festivo no se aplica el SER.
- 2) En los días sucesivos, mientras persista el episodio de contaminación, bien porque la previsión meteorológica sea desfavorable o porque los niveles medidos de dióxido de nitrógeno por el Sistema de Vigilancia y Predicción de la Calidad del Aire indiquen la conveniencia de implantar y mantener las medidas previstas en el Protocolo, se activarán de forma progresiva las actuaciones asociadas a los escenarios, 3 y 4, que se mantendrán en tanto no remita o cese el referido episodio, todo ello a efectos de garantizar las mejores condiciones posibles de calidad del aire para los ciudadanos
- 3) En el supuesto de implantación de la medida de restricción de la circulación en el interior de la almendra central (área interior de la M-30) prevista para el Escenario 3, el horario de aplicación de tal medida sería de seis y treinta a veintiuna horas.
- 4) Con el fin de proporcionar a la ciudadanía un mayor plazo de información y reacción ante las medidas a aplicar de prohibición del estacionamiento y de restricción de la circulación, la implantación o mantenimiento de dichas medidas será anunciada antes de las 12 a.m. del día anterior a su puesta en funcionamiento, en los términos del apartado quinto del presente Decreto.

Tercero.—El Grupo Operativo establecido en el Protocolo, convocado por el titular de la Coordinación General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad, en su calidad de responsable de la aplicación del Protocolo y del que es Presidente, verificará que los mecanismos previstos en caso de tener que poner en marcha las actuaciones de los distintos escenarios están disponibles y funcionan correctamente. El Grupo Operativo del Protocolo de Superaciones, hará un seguimiento estricto de los niveles alcanzados, de la evolución del episodio y de la previsión meteorológica, con el fin de asegurar que la implementación del Protocolo es la más adecuada para la protección de la salud de los ciudadanos; proponer, en su caso, la suspensión de medidas por motivos justificados, así como ante una situación excepcional, proponer medidas de restricción del tráfico adicionales.

Cuarto.—Todas las medidas ordenadas se desactivarán tan pronto como dejen de darse los escenarios definidos, en los términos establecidos en el Protocolo y previo informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental.

Quinto.—Se dará la mayor difusión a las medidas adoptadas en el presente Decreto en los términos del artículo 35.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018.

Madrid, a 5 de diciembre de 2018.—La elegada del Área de Medio Ambiente y Movilidad, Inés Sabanés Nadal.

(03/39.703/18)

