

## PROTOCOLO DE ACTUACIÓN PARA EPISODIOS DE CONTAMINACIÓN POR DIÓXIDO DE NITRÓGENO EN LA CIUDAD DE MADRID

### INTRODUCCIÓN

La Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (en adelante Ley de Calidad del Aire), en su artículo 5.4 señala que “corresponde a las entidades locales ejercer aquellas competencias en materia de calidad del aire y protección de la atmósfera que tengan atribuidas en el ámbito de su legislación específica, así como aquellas otras que les sean atribuidas en el marco de la legislación básica del Estado y de la legislación de las Comunidades Autónomas”.

En este sentido, el artículo 25. 2.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, faculta a las entidades locales para el ejercicio de las competencias en materia de medio ambiente urbano, en particular, de protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas en el marco de la legislación básica del Estado y de la legislación de las Comunidades Autónomas en dichas materias.

Por otro lado, la citada Ley de Calidad del Aire, que tiene como uno de sus principios rectores el de cautela y acción preventiva, establece, en el ámbito de la Administración local, para los municipios de más de 100.000 habitantes y las aglomeraciones, determinadas obligaciones como las de disponer de instalaciones y redes de evaluación, informar a la población sobre los niveles de contaminación y calidad del aire, elaborar planes y programas para el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire, en el marco de la legislación sobre seguridad vial y de la planificación autonómica, adoptando, cuando sea necesario, 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, e integrar las consideraciones relativas a la protección atmosférica en la planificación de las distintas políticas sectoriales.

Debe así mismo resaltarse la competencia que en materia de control sanitario del medio ambiente contra la contaminación atmosférica atribuye a los Ayuntamientos el artículo 42 de la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad.

En el ámbito de la contaminación atmosférica por las emisiones de vehículos a motor, el 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, atribuye a los municipios la competencia de restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales; estableciendo, igualmente, que la autoridad competente, por razones medioambientales, podrá ordenar 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.

En concordancia con lo dispuesto en la citada Ley de Tráfico, los artículos 38 y 39 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, disponen que el Ayuntamiento de Madrid ejerce las competencias que tiene atribuidas en materia de tráfico, circulación y seguridad vial sobre las vías urbanas y sobre las travesías cuando hayan sido declaradas vías urbanas, regulando los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar, entre otros, los de circulación y estacionamiento y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la protección del medio ambiente.

Finalmente, las medidas de restricción o limitación del uso de sistemas de calefacción y demás generadores de calor que prevé el presente Protocolo, se apoyan en las medidas que prevé el Anexo I-5 de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano,

de 24 de julio de 1985, en relación con la regulación contenida en el Título II (Generadores de calor para calefacción y agua caliente sanitaria) de su Libro I (Protección de la atmósfera frente a la contaminación por formas de materia).

Por otra parte, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, establece umbrales de alerta para tres contaminantes, dióxido de nitrógeno, dióxido de azufre y ozono y define el umbral de alerta como el nivel a partir del cual una exposición de breve duración supone un riesgo para la salud humana, que afecta al conjunto de la población y que requiere la adopción de medidas inmediatas. El valor del umbral de alerta para el dióxido de nitrógeno está establecido en  $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$  durante tres horas consecutivas en lugares representativos de la calidad del aire, en un área de al menos  $100 \text{ km}^2$  o en una zona o aglomeración entera, si esta última superficie es menor.

A su vez, dicha norma reglamentaria establece un valor límite anual de  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  y un valor límite horario para la protección de la salud de dióxido de nitrógeno de  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  que no debe superarse más de 18 horas al año en ninguna de las estaciones de la red, superándose reiteradamente ambos valores desde su entrada en vigor en el año 2010.

El Ayuntamiento de Madrid, para llevar a cabo el control de la calidad del aire de la ciudad, dispone del Sistema de Vigilancia, Predicción e Información de la Calidad del Aire que permite conocer, de forma continua y en tiempo real, las concentraciones de contaminantes, con el principal objetivo de proteger la salud de la población y reducir al máximo las situaciones de riesgo.

El umbral de alerta para el dióxido de nitrógeno no se ha superado en ninguna ocasión en el municipio de Madrid pero sí el valor límite horario en varias de las estaciones de la red. Las elevadas concentraciones son debidas fundamentalmente a las emisiones del tráfico, y tienen lugar en situaciones con condiciones meteorológicas especialmente adversas, que requieren la ejecución de medidas para reducir los niveles de contaminación y la duración de los episodios, y evitar que llegue a superarse el valor límite horario y que se llegue a alcanzar el umbral de alerta.

Igualmente, el citado Real Decreto 102/2011, en su artículo 25.1 dispone que las entidades locales, cuando en una zona o aglomeración determinada exista el riesgo de que el nivel de contaminantes supere uno o más de los umbrales de alerta especificados, elaborarán planes de acción que indicarán las medidas que deben adoptarse a corto plazo para reducir el riesgo de superación o la duración de la misma, confiriendo potestades para adoptar, entre otras, medidas de restricción total o parcial del tráfico.

Con base en este marco legal, la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid vigente, en su artículo 88 bis, y la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible, determinan que con el fin de alcanzar los objetivos de calidad del aire, así como para evitar o minimizar impactos negativos de la contaminación atmosférica en la salud pública y en el medio ambiente, cuando exista riesgo de superación de los umbrales de alerta y valores límite establecidos por la legislación en materia de calidad del aire para el dióxido de nitrógeno, en el marco de la normativa estatal y autonómica vigente en dicha materia, así como en el de la legislación sobre tráfico, circulación y seguridad vial, por la Junta de Gobierno se aprobará un “Protocolo de actuación para episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid”, que contendrá medidas extraordinarias y temporales de restricción total o parcial del tráfico; de prohibición del estacionamiento de vehículos y de limitación de la velocidad dentro del término municipal de Madrid, previa la señalización oportuna.

Por otro lado, 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 ( $\text{NO}_2$ ) en la Comunidad de Madrid, constituye la planificación autonómica en la materia, y en su apartado 4 determina que “los municipios en sus

*protocolos podrán establecer las concentraciones de NO<sub>2</sub> que permiten definir los niveles de actuación, pero en ningún caso estas concentraciones pueden ser superiores a las establecidas por la Comunidad en este Protocolo”, añadiendo además que “Los protocolos de actuación local que se aprueben, así como el ya aprobado por el Ayuntamiento de Madrid, deben encuadrarse en el marco de la planificación autonómica [...] y ajustarán sus actuaciones a los principios de información mutua, cooperación y colaboración.”*

También, la aprobación definitiva mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 21 de septiembre de 2017, del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático supone la implantación de estrategias y medidas estructurales cuyo alcance repercutirá positivamente a medio y largo plazo en la calidad del aire de la ciudad de Madrid. Entre tanto, las medidas establecidas en el presente Protocolo deberán coexistir con la implementación gradual de las medidas de carácter estructural contempladas en el mencionado Plan A, para lograr la mejor protección de la salud de la ciudadanía.

Finalmente, el Ayuntamiento de Madrid está trabajando en mejorar su actual modelo predictivo, con el objeto de dar mayor protección a la ciudadanía y de informar con mayor anticipación en caso de episodios de contaminación.

Pues bien, la experiencia adquirida durante los episodios en los que se ha aplicado el anterior Protocolo, aprobado por la Junta de Gobierno del 21 de enero de 2016, que entró en vigor el 1 de febrero siguiente; la emisión de los distintivos ambientales de la Dirección General de Tráfico, así como la reciente aprobación del referido Protocolo Marco de actuación ante episodios de alta contaminación de la Comunidad de Madrid, han sido las directrices principales que se han tenido en cuenta y han motivado la revisión y adaptación del Protocolo municipal indicado.

Para ello, en el presente Protocolo se establece una división en zonas del territorio municipal de tal manera que las situaciones de alerta puedan declararse en áreas más reducidas con alta densidad de población. Igualmente se definen unos niveles que permitan, en el caso de registrarse concentraciones elevadas de dióxido de nitrógeno, la puesta en marcha de mecanismos de información adicionales, que sirvan tanto para proteger la salud de la ciudadanía como para sensibilizar a la opinión pública, recabar su colaboración para la reducción de la contaminación y, en función de los niveles alcanzados y la duración del episodio, llevar a cabo medidas de restricción de tráfico en la ciudad y sus accesos para reducir los niveles de contaminación y evitar que se alcance la situación de alerta.

## 1. EPISODIO DE CONTAMINACIÓN

A los efectos de aplicación del presente Protocolo, se define un episodio de contaminación como el periodo durante el cual existe una situación meteorológica desfavorable<sup>1</sup> y el nivel registrado o previsto por el Sistema Integral de Vigilancia, Predicción e Información de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid supera, o existe riesgo o una alta probabilidad de que supere, los niveles de actuación definidos en el apartado 3 de este Protocolo.

<sup>1</sup> Una situación meteorológica desfavorable, en lo que a contaminación atmosférica se refiere, es aquella en que la atmósfera de la ciudad no permite una correcta ventilación debido a una situación de estabilidad. La estabilidad atmosférica, en general, viene caracterizada por cielos despejados y ausencia de vientos, lo que tiene como consecuencia una elevada amplitud térmica y la aparición de inversiones térmicas nocturnas por radiación. Además, suele acaecer bajo la influencia de un anticiclón posicionado en las proximidades de la Península (o sobre ella), cuya presencia puede provocar otra inversión térmica, esta a mayor altura, por subsidencia. Con estas condiciones la ventilación de la atmósfera, tanto horizontal como vertical, se ve muy limitada y se agrava conforme la situación de estabilidad persista en el tiempo. La fuente de información para prever estas situaciones son las predicciones oficiales de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET).

## 2. ZONIFICACIÓN DE LA CIUDAD DE MADRID

La ciudad de Madrid, a los efectos de este Protocolo, se ha dividido en cinco zonas teniendo en consideración:

- La distribución de la población.
- La tipología y distribución de estaciones del sistema de vigilancia de la calidad del aire.
- La estructura de la red viaria.

En el Anexo I se incluye la delimitación detallada de cada una de las zonas.

Distribución de las estaciones por zona:

ZONA	ESTACIONES
1 (interior M-30)	7 de tráfico (Escuelas Aguirre, Castellana, Plaza de Castilla, Ramón y Cajal, Cuatro Caminos, Plaza de España y Barrio del Pilar) + 3 de fondo (Plaza del Carmen, Méndez Álvaro y Retiro)
2 (sureste)	1 de tráfico (Moratalaz) + 2 de fondo (Vallecas y Ensanche de Vallecas)
3 (noreste)	5 de fondo (Arturo Soria, Sanchinarro, Urbanización Embajada, Barajas pueblo y Tres Olivos) + 1 suburbana (Juan Carlos I)
4 (noroeste)	2 suburbanas (El Pardo y Casa de Campo)
5 (suroeste)	1 de tráfico (Fernández Ladreda) + 2 de fondo (Farolillo y Villaverde)

## 3. Definición DE NIVELES DE ACTUACIÓN

Se establecen tres niveles de actuación en función de las concentraciones de dióxido de nitrógeno que se registren o se prevean registrar<sup>2</sup> en las zonas que se han definido.

### NIVELES

**PREAVISO:** cuando **dos** estaciones cualesquiera de una misma zona superan, simultáneamente, **180**  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  durante dos horas consecutivas, o **tres** estaciones cualesquiera de la red de vigilancia superan, simultáneamente, **180**  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  durante **tres** horas consecutivas.

**AVISO:** cuando **dos** estaciones cualesquiera de una misma zona superan, simultáneamente, **200**  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  durante dos horas consecutivas, o **tres** estaciones cualesquiera de la red de vigilancia superan, simultáneamente, **200**  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  durante **tres** horas consecutivas.

**ALERTA:** cuando **tres estaciones** cualesquiera de una misma zona (o dos si se trata de la zona 4) superan, simultáneamente, **400**  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  durante **tres** horas consecutivas.

<sup>2</sup> Según el modelo de predicción de calidad del aire del Ayuntamiento de Madrid.

#### 4. ESCENARIOS POSIBLES

Una vez se haya superado o se prevea superar alguno de los niveles citados, y si la previsión meteorológica es desfavorable, se considerará iniciado un episodio de contaminación.

##### **ESCENARIO 1**

###### **1 día con superación del nivel de preaviso.**

Actuaciones:

- Medidas informativas y de recomendación.
- Medidas de promoción del transporte público.
- Reducción de la velocidad a 70 km/h en la M-30 y accesos.

##### **ESCENARIO 2**

###### **2 días consecutivos con superación del nivel de preaviso o 1 día con superación del nivel de aviso.**

Actuaciones:

- Medidas informativas y de recomendación.
- Medidas de promoción y refuerzo del transporte público.
- Reducción de la velocidad a 70 km/h en la M-30 y accesos.
- Prohibición de la circulación en el interior de la M-30 y por la M-30 a los vehículos a motor, incluidos ciclomotores, que no tengan la clasificación ambiental de "CERO EMISIONES", "ECO", "C" o "B" en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.
- Prohibición del estacionamiento en las plazas y horario del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) a los vehículos a motor que no tengan la clasificación ambiental de "CERO EMISIONES" o "ECO" en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

##### **ESCENARIO 3**

###### **3 días consecutivos con superación del nivel de preaviso o 2 días consecutivos con superación del nivel de aviso.**

Actuaciones:

- Medidas informativas y de recomendación.
- Medidas de promoción y refuerzo del transporte público.
- Reducción de la velocidad a 70 km/h en la M-30 y accesos.
- Prohibición de la circulación en todo el término municipal a los vehículos a motor, incluidos ciclomotores, que no tengan la clasificación ambiental de "CERO EMISIONES", "ECO", "C" o "B" en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.
- Prohibición del estacionamiento en las plazas y horario del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) a los vehículos a motor que no tengan la

clasificación ambiental de “CERO EMISIONES” o “ECO” en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

- Se recomienda la no circulación de taxis libres, excepto Eurotaxis y vehículos que tengan la clasificación ambiental de “CERO EMISIONES” o “ECO” en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico en todo el término municipal. Estos vehículos podrán estacionar en las plazas del SER, además de en sus paradas habituales a la espera de viajeros, en los términos que se establezcan en la Ordenanza de Movilidad Sostenible

#### **ESCENARIO 4**

##### **4 días consecutivos con superación del nivel de aviso.**

Actuaciones:

- Medidas informativas y de recomendación.
- Medidas de promoción y refuerzo del transporte público.
- Reducción de la velocidad a 70 km/h en la M-30 y accesos.
- Prohibición de la circulación en todo el término municipal a los vehículos a motor, incluidos ciclomotores, que no tengan la clasificación ambiental de “CERO EMISIONES”, “ECO”, “C” o “B” en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.
- Prohibición de la circulación en el interior de la M-30 y por la M-30 a los vehículos a motor, incluidos ciclomotores, que no tengan la clasificación ambiental de “CERO EMISIONES”, “ECO” o “C” en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.
- Prohibición del estacionamiento en las plazas y horario del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) a los vehículos a motor que no tengan la clasificación ambiental de “CERO EMISIONES” o “ECO” en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.
- Se recomienda la no circulación de taxis libres, excepto Eurotaxis y vehículos que tengan la clasificación ambiental “CERO EMISIONES” o “ECO” en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico en todo el término municipal. Estos vehículos podrán estacionar en las plazas del SER, además de en sus paradas habituales a la espera de viajeros, en los términos que se establezcan en la Ordenanza de Movilidad Sostenible

#### **ESCENARIO ALERTA**

##### **1 día de nivel de alerta.**

Actuaciones:

- Medidas informativas y de recomendación
- Medidas de promoción y refuerzo del transporte público.
- Reducción de la velocidad a 70 km/h en la M-30 y accesos
- Prohibición de la circulación en todo el término municipal a los vehículos a motor, incluidos ciclomotores, que no tengan la clasificación ambiental de “CERO EMISIONES” o “ECO” en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

- Prohibición del estacionamiento en las plazas y horario del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) a los vehículos a motor que no tengan la clasificación ambiental de “CERO EMISIONES” en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.
- Prohibición de la circulación de taxis libres, excepto Eurotaxis y vehículos que tengan la clasificación ambiental de “CERO EMISIONES” o “ECO” en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, en todo el término municipal.

## 5 DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS

### 5.1. MEDIDAS INFORMATIVAS Y DE RECOMENDACIÓN (VER ANEXO II)

### 5.2. MEDIDAS DE TRÁFICO

- **Reducción de la velocidad a 70 km/h en la M-30 y accesos** Se tomarán las medidas oportunas para adaptar la señalización al nuevo límite de velocidad y se solicitará al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, el establecimiento de medidas equivalentes en los tramos de vía interurbana de las carreteras de acceso a Madrid, en ambos sentidos, comprendidos en el interior de la M-40.
- **Prohibición del estacionamiento de vehículos a motor en las plazas y horario del SER** con las excepciones dispuestas en el anexo IV de este documento.
- **Prohibición de circulación a los vehículos a motor**, incluidos ciclomotores, **según el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico en función de las emisiones**, con las excepciones dispuestas en el anexo IV del presente documento, en horario de 06:30 a 22:00 horas. No obstante, esta restricción se aplicará al 100% de los vehículos del parque móvil municipal destinados al transporte de empleados públicos en horario laboral, con excepción de los vehículos que tengan la clasificación ambiental de “CERO EMISIONES” o “ECO” del citado Registro.
- **Prohibición de la circulación de taxis libres** y de vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) cuando no estén en servicio, **excepto Eurotaxis y vehículos que tengan la clasificación ambiental de “CERO EMISIONES” o “ECO” en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, en todo el término municipal**.

Los vehículos autotaxis sin clientes que atiendan servicios contratados a través de radioemisoras o medios telemáticos, tendrán la consideración de ocupados a efectos de este Protocolo y para ello deberán circular exhibiendo en el módulo luminoso la tarifa que corresponda y con la luz verde apagada. Los vehículos autotaxis que no pertenezcan a la categoría de Eurotaxis y que no tengan la clasificación ambiental de “CERO EMISIONES” o “ECO” en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y se encuentren en servicio el día de activación de esta medida, deberán permanecer siempre estacionados con la luz verde encendida y el motor apagado. Durante la aplicación de esta medida, los lugares de espera habilitados para captar clientes serán, además de las paradas habituales de taxi, los espacios libres de las plazas del SER en los términos que se establezcan en la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

Esta medida se aplicará cuando se active el escenario de alerta. No obstante, durante la activación del escenario 3 y 4 tendrá carácter de recomendación, pudiendo los vehículos autotaxis estacionar en las plazas del SER, además de en sus paradas habituales, a la espera de servicio.

### 5.3. MEDIDAS DE PROMOCIÓN Y REFUERZO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- Medidas de promoción: El Ayuntamiento de Madrid realizará un esfuerzo de información y sensibilización sobre los beneficios del uso del transporte público y solicitará al Consorcio Regional de Transportes de Madrid que refuerce la información sobre las alternativas al transporte privado en la zona metropolitana.
- Medidas de refuerzo del transporte público: El Ayuntamiento de Madrid solicitará al Consorcio Regional de Transportes de Madrid que adopte las medidas necesarias para maximizar la capacidad del transporte público en la Comunidad de Madrid, con el fin de absorber con la mayor eficacia el previsible incremento de la demanda de este servicio durante el periodo de duración de las medidas de restricción del estacionamiento y la circulación.

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid y el resto de operadores valorarán la puesta en marcha de las distintas medidas de promoción del transporte público más adecuadas a las actuaciones previstas en este Protocolo.

## 6. ACTIVACIÓN Y DESACTIVACIÓN DE LAS MEDIDAS

### **Aplicación de las medidas informativas, de recomendación y de reducción de la velocidad**

Se aplicarán al día siguiente, tras haberse alcanzado alguno de los escenarios definidos o si se prevé que puedan superarse los niveles de dióxido de nitrógeno.

### **Aplicación de las medidas de restricción del estacionamiento y la circulación**

Una vez se haya alcanzado alguno de los escenarios definidos, la persona titular del Área de Gobierno con competencias en materia de calidad del aire aprobará un Decreto para la puesta en marcha del Protocolo, en el que se dispondrá la aplicación progresiva de las correspondientes medidas de restricción del estacionamiento y la circulación, salvo que el sistema de predicción<sup>3</sup> indique la reversión de la situación de contaminación o que se produzcan las situaciones excepcionales contempladas en el epígrafe 7 de este Protocolo.

No obstante, si por circunstancias debidamente justificadas, la aplicación de las medidas pudiera producir efectos contrarios a los objetivos perseguidos por el presente Protocolo, por cuestiones tales como congestión del tráfico, por operaciones especiales de entrada o salida por período vacacional o de días festivos o fin de semana, etc., o bien por razones de seguridad y orden público, el Grupo Operativo podrá proponer suspender temporalmente o posponer la aplicación de alguna o varias de las medidas, hasta que cesen dichas circunstancias excepcionales.

Las medidas de prohibición del estacionamiento de vehículos en las plazas y horario del SER y la prohibición de circulación, derivadas de la aplicación de los escenarios 2, 3, 4 y de alerta, se deberán dar a conocer antes de las 12:00 h del día anterior a su aplicación con el objeto de que la ciudadanía pueda planificar su movilidad con la mayor antelación posible, una vez que se active el protocolo.

### **Aplicación de las medidas de promoción y refuerzo del transporte público**

Las medidas de promoción y refuerzo del transporte público se aplicarán de manera simultánea a las medidas de restricción del estacionamiento y la circulación.

<sup>3</sup> El sistema de predicción incluye la previsión meteorológica.

**Desactivación de las medidas:**

El episodio no se dará por concluido mientras persista la situación meteorológica desfavorable y, aún sin superarse los niveles de preaviso o aviso, las concentraciones de dióxido de nitrógeno continúen o se prevea que sigan siendo elevadas, con el objeto de reducir el impacto sobre la salud pública, se mantendrán las medidas que se estimen oportunas por el Grupo Operativo.

**7. SITUACIONES EXCEPCIONALES**

En el supuesto de que persistieran las superaciones del nivel de aviso, o de alerta, siendo la previsión meteorológica desfavorable, y habiéndose aplicado todas las medidas del escenario 4 o de alerta recogidas en el presente protocolo no se redujeran los niveles de concentración de dióxido de nitrógeno, el Grupo Operativo podrá proponer la aplicación de medidas excepcionales (Anexo III). Todo ello con el objetivo de proteger la salud pública y evitar que se alcancen niveles superiores de contaminación.

**8. COORDINACIÓN DE LA OPERATIVA**

La activación y desactivación de las medidas y su ejecución estará coordinada por quién ostente la responsabilidad de la Coordinación General de Medio Ambiente con competencias en materia de calidad del aire, quien presidirá el **Grupo Operativo responsable de la aplicación del Protocolo**. El grupo podrá ser convocado tras alcanzarse el escenario 1 y en todo caso se convocará cuando se alcance el escenario 2, para verificar que los mecanismos previstos para poner en marcha las actuaciones de los distintos escenarios están disponibles y funcionan correctamente.

Dicho grupo operativo estará constituido por:

- Coordinador/a General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad
- Director/a General de Sostenibilidad y Control Ambiental
- Secretario/a General Técnico del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.
- Director/a General de Emergencias y Protección Civil
- Jefe/a del Gabinete del Delegado de Medio Ambiente y Movilidad
- Subdirector/a General de Sostenibilidad
- Subdirector/a General de Gestión de la Movilidad
- Director/a General de Gestión y Vigilancia de la Circulación
- Subdirector/a General de Regulación de la Circulación y del Servicio del Taxi
- Inspector/a Jefe de la Policía Municipal de Madrid
- Subdirector/a General de Agentes de Movilidad
- Jefe/a de Servicio de Protección de la Atmósfera
- Subdirector/a General de Salud Pública
- Jefe/a de Departamento de Salud Ambiental
- Jefe/a de Departamento de Tecnologías del Tráfico
- Director/a Gerente de la Empresa Municipal de Transporte
- Responsable del Centro de Control de la Empresa Municipal de Transporte
- Director/a Gerente de Madrid Calle 30

- Responsable de Explotación y Obra Civil de Calle 30
- Representante de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)
- Responsable del Centro de Gestión de Tráfico de la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior
- Jefe/a del Sector de Madrid de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil
- Representante de la Comunidad de Madrid competente en materia de calidad del aire y coordinación con otros ayuntamientos.
- Subdirector/a de Explotación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid
- Responsable del Centro de Control del Consorcio Regional de Transportes de Madrid
- Responsable del Centro de Gestión de Cercanías Madrid

Cada integrante del Grupo operativo designará su correspondiente suplente que le sustituirá en los casos de vacante, ausencia o enfermedad.

El grupo operativo podrá convocar a personal experto en la materia, particularmente en modelos de predicción de calidad del aire.

En el caso de que se alcance el nivel de alerta o que por las condiciones atmosféricas sea previsible alcanzarlo, se convocará, con carácter de urgencia, a la Comisión de Calidad del Aire de la ciudad de Madrid<sup>4</sup>.

## **9. REVISIÓN**

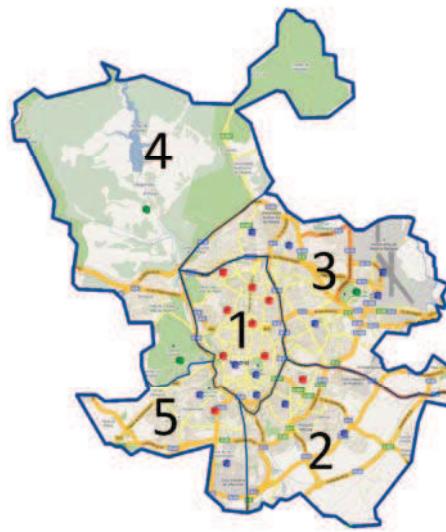
El presente protocolo será evaluado anualmente y, en su caso, revisado con el objeto de mejorar la eficacia del mismo de acuerdo con la experiencia obtenida.

## **10. DEROGACIÓN**

Queda sin efecto el Protocolo aprobado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de 21 de enero de 2016, a la entrada en vigor del presente Protocolo.

---

<sup>4</sup> Decreto de 6 de julio de 2017 de la Alcaldesa por el que se crea la Comisión de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid y se regula su composición y funcionamiento.

**ANEXO I: DELIMITACIÓN DE LA ZONIFICACIÓN**

**Zona 1:** área comprendida en el interior de la M-30.

**Zona 2:** área delimitada por Avda. de Andalucía, Calle 30, la autovía M-23 continuando por la R-3 y hasta el límite del término municipal de Madrid.

**Zona 3:** área delimitada por la autovía M-23 y la continuación de la R-3, Calle 30 hasta la M-40 en la zona oeste y desde allí limita al norte con la M-40 hasta el límite del término municipal de Madrid. Esta zona incluye parte del Aeropuerto de Barajas.

**Zona 4:** área delimitada por el contorno del límite del municipio de Madrid por el norte, la M-40 norte, Calle 30 hasta la A-5 y el límite del municipio.

**Zona 5:** área delimitada por el contorno sur de la Casa de Campo, Calle 30, Avda. de Andalucía y el término municipal de Madrid.

## ANEXO II: MEDIDAS INFORMATIVAS Y DE RECOMENDACIÓN

Las medidas informativas y de recomendación se activarán tan pronto como sea posible tras haberse alcanzado o si se prevé alcanzar alguno de los escenarios definidos y una vez que la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental evalúe que se cumplen las condiciones.

### MEDIDAS INFORMATIVAS

La información estará dirigida a la población, con aviso simultáneo a responsables políticos, departamentos municipales y organismos relacionados con la salud y el medio ambiente. Se informará sobre la previsión del valor que puede alcanzarse o del valor alcanzado, la hora y lugar en que se han registrado los niveles, una previsión de evolución de los mismos. Igualmente, se informará sobre las medidas de restricción de tráfico y de promoción del transporte público previstas en este Protocolo, así como del momento estimado para su implantación en función de los niveles de contaminación que se registren o que se prevea que se puedan registrar, de acuerdo con la existencia de una previsión meteorológica desfavorable. Para ello, se efectuará el mayor esfuerzo para informar adecuadamente a los medios de comunicación de mayor difusión (prensa, radio, televisión) y redes sociales. También se utilizarán otros recursos de comunicación disponibles como la página Web del Ayuntamiento, paneles informativos de Tráfico del Ayuntamiento de Madrid y de la Dirección General de Tráfico, de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid y del Consorcio Regional de Transportes.

Además se activará el Sistema de Alertas en Salud Ambiental, procediendo a dar la máxima difusión de las recomendaciones sanitarias a la población, consistentes en información sobre protección de la salud y minimización de la exposición ambiental.

Las recomendaciones sanitarias serán remitidas a organismos competentes en materias de salud ambiental y atención sanitaria, asociaciones médicas y de pacientes, colegios profesionales, a los servicios municipales con responsabilidades en materias de protección civil, servicios sociales, sanidad y consumo, seguridad y emergencia; igualmente se trasladarán dichas recomendaciones a centros deportivos, tanto de titularidad pública como privada, donde se realice actividad deportiva al aire libre pudiendo ser enviadas también, en circunstancias concretas, a centros educativos, centros médicos, centros de mayores y en general a emplazamientos con población más sensible.

### MEDIDAS EN SALUD PÚBLICA

#### Recomendaciones (Escenarios 1, 2 y 3):

- Evitar la práctica deportiva en el exterior en horario de mayor exposición a la contaminación atmosférica, en especial entre aquellos colectivos más sensibles (menores de corta edad, mayores, enfermos cardíacos, enfermos respiratorios, inmunodeprimidos...)
- Evitar estancias prolongadas en el exterior, en horarios de máxima exposición a la contaminación atmosférica, de la población más sensible.

#### Medidas excepcionales (Escenario 4 y escenario de Alerta)

En el horario en que se alcancen las máximas concentraciones de contaminantes:

- Recomendación de restringir la práctica deportiva en el exterior.

- Recomendación de restringir las actividades extraescolares al aire libre.
- Utilizar la protección adecuada para la realización de trabajo en el exterior.
- Evitar la estancia prolongada en el exterior de personas más sensibles.

## **MEDIDAS DE RECOMENDACIÓN**

En todos los casos, el grado y ámbito de aplicación estarán en función de la gravedad y características que la situación aconseje a criterio del Grupo Operativo.

### **Sector transporte**

- Se recomendará el uso preferente del transporte público.
- Se recomendará que, en caso de ser imprescindible el uso de vehículo privado motorizado y que no se encuentre afectado por alguna de las medidas descritas en el presente protocolo, éste se haga en condiciones de conducción eficiente.

### **Calefacciones**

- Se recomendará a la ciudadanía, administraciones públicas y empresas que colaboren regulando los termostatos de sus edificios, incluidas viviendas, a una temperatura máxima de 21 °C.

### **Sectores industrial, comercial e institucional**

- Se recomendará a las empresas, especialmente a aquellas de más de 250 personas empleadas, la aplicación de planes de movilidad que contemplen medidas especiales para su movilidad, así como otras relacionadas con la flexibilidad de horarios laborales, el teletrabajo o la racionalización del movimiento de la flota de vehículos de la empresa.
- Se recomendará flexibilidad de horarios a las administraciones y organismos públicos con sede en la ciudad de Madrid, para que en la medida que lo permitan sus funciones, a fin de mejorar la movilidad general, especialmente en hora-punta, implanten medidas de flexibilidad del horario de sus personas empleadas o cualquier otra en el ámbito laboral que pueda contribuir a la consecución del citado objetivo.

### **ANEXO III: MEDIDAS EXCEPCIONALES**

En el caso de que se den las circunstancias descritas en el apartado 7 del presente protocolo, el Grupo Operativo podrá proponer el establecimiento de medidas adicionales, tales como:

#### **Sector transporte**

- Restricciones de circulación adicionales teniendo en cuenta la clasificación ambiental de "CERO EMISIONES", "ECO", "C" o "B" en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y la reducción de las excepciones al estacionamiento y a la circulación en función de la persistencia e intensidad del episodio.

#### **Calefacciones**

- Regulación horaria, limitación temporal de uso o incluso prohibición del uso de las instalaciones de calefacción, en función de la tecnología, fuente de energía y/o combustible utilizado. Quedarán exceptuados de estas limitaciones los generadores que utilicen energía eléctrica o solar, así como los correspondientes a hospitales, guarderías, residencias de la tercera edad y escuelas primarias.

#### **Sectores industrial, comercial e institucional**

- Prohibición, o limitación temporal del uso de determinados generadores de calor o maquinaria en función de la tecnología, fuente de energía y combustible utilizado.
- Prohibición, o limitación temporal del funcionamiento de determinadas actividades que puedan constituir focos de emisión de contaminantes a la atmósfera.

#### **Sector construcción de obras públicas y de edificación**

- La restricción parcial, o limitación temporal, de la actividad en aquellas obras de construcción que por sus características o procedimiento constructivo puedan constituir un foco de emisión de contaminantes, especialmente aquellas que impliquen la utilización de maquinaria pesada, grupos electrógenos y en las que se realicen movimientos de tierras.

#### **Uso de determinados materiales y productos**

- Prohibición, o limitación temporal, del uso doméstico o industrial de determinados materiales o productos que puedan emitir contaminantes a la atmósfera, especialmente compuestos orgánicos volátiles, tales como disolventes, adhesivos, barnices, pinturas, etc.
- Prohibición, o limitación temporal del uso de productos fitosanitarios y de cualquier otro tipo, cuya aplicación se realice por fumigación o pulverización que puedan generar aerosoles y partículas en suspensión, cuando no se den las condiciones atmosféricas favorables que eviten el arrastre y dispersión de los productos fuera de la zona de tratamiento.

**ANEXO IV: EXCEPCIONES A LA APLICACIÓN DE MEDIDAS DE TRÁFICO****Excepciones a la prohibición de estacionar en las plazas y horario del SER**

- Titulares de una autorización del SER como residente, exclusivamente en su correspondiente barrio y plazas.
- Los vehículos que tengan la clasificación ambiental de “CERO EMISIONES” en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.
- Los vehículos que tengan la clasificación ambiental “ECO”, en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, en los escenarios 2, 3 y 4.
- Colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales del SER<sup>5</sup> con autorización en vigor para vehículos con categoría “C” de clasificación ambiental en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.
- Colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales del SER<sup>5</sup> con autorización en vigor para vehículos con categoría “B” de clasificación ambiental en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, hasta el 31 de diciembre de 2020.
- Los vehículos con autorización municipal para la ocupación de la vía pública, conforme a los límites, las prescripciones y las matrículas establecidas en la autorización.
- Los vehículos estacionados en zonas reservadas para su categoría o actividad, dentro del área de estacionamiento regulado.
- Los vehículos autotaxi cuando se encuentren en servicio (luz verde encendida), siempre y cuando el conductor/a esté presente y el motor permanezca apagado, en los términos establecidos en la Ordenanza de Movilidad Sostenible. Los vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) con servicio previamente contratado, siempre que el conductor/a esté presente y el motor permanezca apagado, en los términos establecidos en la Ordenanza de Movilidad Sostenible.
- Los vehículos destinados al desplazamiento de personas con movilidad reducida en los que se exhiba la autorización especial correspondiente.
- Los vehículos especialmente acondicionados para emisoras de radio y televisión
- Servicios esenciales: vehículos de extinción de incendios, protección civil y salvamento, fuerzas y cuerpos de seguridad y ambulancias.
- Se permite el estacionamiento en los ámbitos diferenciados de estacionamientos sanitarios con la regulación y tarifa establecida.

**Excepciones a las medidas de prohibición de circulación de vehículos a motor**

- Transporte público colectivo.
- Vehículos de profesionales cuya hora de inicio o de fin de jornada laboral esté fuera del horario de cobertura del transporte público (0:00 a 6:30 horas), acreditado a través de un certificado del empleador.
- Los vehículos con autorización municipal para la ocupación de la vía pública, conforme a los límites, las prescripciones y las matrículas establecidas en la autorización.

<sup>5</sup> Según las categorías de uso que se establezcan en la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

- Los vehículos destinados al desplazamiento de personas con movilidad reducida en los que se exhiba la autorización especial correspondiente y siempre que se esté transportando al titular de dicha autorización.
- Servicios esenciales: vehículos de extinción de incendios, protección civil y salvamento, fuerzas y cuerpos de seguridad y ambulancias.
- Vehículos para limpieza y baldeo viario y vehículos para gestión de arbolado urbano, que sean esenciales para la prestación del servicio.
- Vehículos comerciales e industriales para operaciones de distribución urbana de mercancías<sup>6</sup> con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kilogramos hasta el 31 de diciembre de 2019, inclusive.
- Vehículos comerciales e industriales para operaciones de distribución urbana de mercancías<sup>6</sup> con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos hasta el 31 de diciembre de 2022, inclusive.
- Grúas para el remolque de vehículos y vehículos de asistencia y de auxilio en carretera.
- Otros (vehículos destinados al transporte de detenidos, vehículos de transporte funerario, vehículos especialmente acondicionados para emisoras de radio y televisión, vehículos de transporte de fondos y vehículos blindados de seguridad debidamente acreditados).

---

<sup>6</sup> Conforme a las definiciones que se establezcan en la Ordenanza de Movilidad Sostenible para la “Distribución urbana de mercancías y otros servicios”.