



DECRETO 0119 DE 10 DE MARZO DE 2017 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 TRAFICO 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.

En aplicación de dicha legislación, 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), que recoge las medidas a adoptar en materia de tráfico de acuerdo con lo previsto en el catálogo establecido en el Anexo I-5 de la Ordenanza general de protección del medio ambiente urbano, aprobada por Acuerdo del Pleno de 24 de julio de 1985, para su aplicación en las situaciones especiales de inmisión.



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.

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.

La competencia municipal para restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales fue ya introducida por la Ley 6/2014, de 7 de abril, de modificación del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Por su parte, el nuevo 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, por Acuerdo del Pleno de 25 de mayo de 2016, se aprobó la modificación de la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid. Dicha modificación, entre otras cuestiones, incorpora un nuevo artículo 88 bis en el que se regulan de forma expresa las medidas de restricción del tráfico y del estacionamiento de vehículos en las vías públicas urbanas por motivos medioambientales.

El citado artículo 88 bis atribuye a la Junta de Gobierno o al órgano en que delegue, la facultad de implantar, por motivos medioambientales, 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.

Conforme al apartado 6 del mencionado artículo 88 bis de la Ordenanza de Movilidad referida, 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, sin perjuicio de que su



publicación oficial se produzca con posterioridad y, en todo caso, se le dará la mayor difusión posible a través de los canales de información pública digital del Ayuntamiento de Madrid, todo ello conforme a lo previsto en el artículo 57 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (hoy artículo 39 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

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 segundo párrafo del apartado 6 del Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno,

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 expositiva 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, en idénticas condiciones.
- 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) Se restringe la circulación en el interior de la almendra central (área interior de la M-30) del 50% de todos los vehículos, con las siguientes excepciones:
 - a. Transporte público colectivo.
 - b. Bicicletas.
 - 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 (0:00 a 6:30 horas), acreditado a través de un certificado del empleador.
- t. Unidades móviles de producción y retransmisión audiovisual.

La restricción de la circulación de vehículos dispuesta en este escenario, se efectuará mediante distinción por matrículas: pudiendo circular en días pares los vehículos cuya matrícula acabe en número par y en días impares aquellos vehículos cuya matrícula acabe en número impar.

Dicha restricción se aplicará al cien por cien de los vehículos del parque móvil municipal destinados al transporte de empleados públicos en horario laboral, con independencia de su matrícula, con excepción de los vehículos cero emisiones.



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 Eurotaxis, 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) Se restringe la circulación por la M-30 del 50% de los vehículos, de acuerdo con el criterio de distinción de matrículas pares e impares previsto en el Escenario 3.
- 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 M30, 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 el 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 de mañana se activarán las medidas previstas para el Escenario 2.



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) 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 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 88 bis, apartado 6, de la Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Madrid.

Madrid, a 10 de marzo de 2017

LA DELEGADA DEL ÁREA DE
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD



Inés Sabanés Nadal