III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTO DE

42 MADRID

ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad

Decreto 647/2015, de 1 de diciembre, de la delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, por el que se adoptan las medidas de restricción del tráfico previstas en el protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, aprobado por acuerdo de la Junta de Gobierno de 5 de febrero de 2015.

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 salubridad 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 5 de febrero de 2015, 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 cinco escenarios diferentes en los que se adoptarán medidas informativas, de promoción del transporte público y de restricción del tráfico.

Por otro lado, según lo previsto en el artículo 7.g) 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, 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.

A estos efectos, la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid de 26 de septiembre de 2005, atribuye en su artículo 88 a la Junta de Gobierno o el órgano en que delegue la facultad de prohibir o limitar la circulación y el estacionamiento de vehículos en de-

BOCM-20151202-42

terminadas vías, con los requisitos y excepciones que el propio precepto estipula, cuando existan, entre otras, razones basadas en la protección del medio ambiente.

La Junta de Gobierno, por Acuerdo de 29 de octubre de 2015, de organización y competencias del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad (apartado tercero, punto 2.1), ha delegado en el titular del Área de Gobierno la competencia para establecer prohibiciones o limitaciones a la circulación o estacionamiento de vehículos en las vías públicas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 88 de la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid.

Así, visto el informe de fecha de hoy emitido por la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental, en el que se pone de manifiesto que previa valoración de la información proporcionada por el Sistema de Vigilancia, Predicción e Información de la Calidad del Aire, a las 21.00 horas de ayer, en las estaciones de Cuatro Caminos y Barrio del Pilar de la Zona 1 se han superado las concentraciones de dióxido de nitrógeno establecidas en el Protocolo para los niveles de aviso, correspondiendo, por tanto, aplicar las medidas previstas en el Escenario 1 del Protocolo.

Por otra parte, los responsables municipales de la gestión de la calidad del aire que vienen efectuando el seguimiento de la evolución de los referidos niveles de contaminación consideran previsible, al existir una previsión meteorológica desfavorable, que en el día de mañana se produzca una nueva situación de preaviso o de aviso.

Por todo ello, la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental responsable de la aplicación del Protocolo, tras la verificación de la duración de los episodios de contaminación, con base en los valores que se prevén alcanzar en las próximas horas, la desfavorable previsión meteorológica y 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, si como indica la previsión meteorológica en el día de hoy o en la madrugada de mañana se superan de nuevo los niveles de aviso, activará de inmediato las medidas de restricción del tráfico previstas en el Escenario 2 del Protocolo. Si en el día de mañana o en la madrugada de pasado mañana se supera de nuevo el nivel de aviso se activa el Escenario 3 del Protocolo.

El presente Decreto se aprueba con el fin de que se ponga en marcha la operativa por los servicios municipales, se coordinen las actuaciones con las demás Administraciones que, en su caso, deban colaborar en la aplicación del Protocolo y, en especial, se difundan las medidas entre la población a la mayor rapidez y con el máximo alcance posible, tanto mediante la publicación en los boletines oficiales como a través de los medios de comunicación de mayor difusión y de aquellos otros medios tecnológicos que la sociedad de la información pone a disposición del Ayuntamiento.

Con base en todo lo anterior y en uso de las facultades conferidas en el tercero, punto 2.1 del Acuerdo de 29 de octubre de 2015, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad,

DISPONGO

Primero.—Establecer, con sujeción a los requisitos y determinaciones dispuestos en los dispositivos siguientes, las prohibiciones o limitaciones a la circulación o estacionamiento de vehículos en las vías públicas previstas en el Escenario 1, que se concretan en:

1. Se limita la velocidad a 70 kilómetros/hora en la M-30 y en los tramos de las carreteras de acceso a Madrid comprendidas en el interior de la M-40.

2. Para ello se tomarán las medidas oportunas para adaptar la señalización al nuevo límite de velocidad en los tramos urbanos y se solicitará al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, el establecimiento de la limitación de velocidad y el control de su cumplimiento en las vías interurbanas.

Segundo.—En el supuesto de que, durante la aplicación de las medidas anteriormente ordenadas, se modificaran las circunstancias de contaminación, suponiendo el paso a alguno de los otros escenarios previstos en el Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno, entrarán automáticamente en vigor las medidas de restricción del tráfico y de prohibición del estacionamiento de vehículos previstas para el escenario en cuestión, que se concretan en:

Escenario 2

1. Se establecen las medidas previstas para el Escenario 1 y, además,

BOCM-20151202-42

2. Se establece la prohibición de estacionar vehículos en las plazas y horario del SER en el interior de la M-30, con las siguientes excepciones:

a) Titulares de una autorización del SER como residente, exclusivamente en su correspondiente barrio.
b) Motocicletas, ciclomotores y bicicletas.
c) Vehículos estacionados en zonas reservadas para su categoría o actividad.
d) Titulares de una autorización de vehículos comerciales e industriales del SER.
e) Autotaxis que estén en servicio y su conductor esté presente y vehículos de alquiler de servicio público con conductor, en idénticas condiciones.
f) 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) Vehículos que dispongan del distintivo "Vehículo cero emisiones" y lo exhiban en lugar visible.

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

1. Se establecen las medidas previstas para los escenarios 1 y 2 y, además,
2. Se restringe la circulación en el interior de la almendra central (área interior de la M-30) del 50 por 100 de todos los vehículos, con las siguientes excepciones:

a) Transporte público.
b) Transporte escolar.
c) Vehículos comerciales e industriales que dispongan de la correspondiente autorización.
d) Ciclomotores, motocicletas y bicicletas.
e) Vehículos que dispongan del distintivo "cero emisiones".
f) Vehículos de personas con movilidad reducida y de servicios esenciales.

Se consideran de servicios esenciales los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento y de asistencia sanitaria, pública o privada, así como de mantenimiento de servicios públicos básicos.

La restricción se efectuará mediante distinción por matrículas: podrán circular en días pares los vehículos cuya matrícula acabe en número par y en días impares aquellos vehículos cuya matrícula acabe en número impar.

Para ello, la Policía Municipal establecerá filtros de entrada en todos los accesos al área en cuestión, no permitiendo el paso a los vehículos no autorizados. Los Agentes de Movilidad harán controles aleatorios del cumplimiento de la medida en el interior de la almendra central, imponiendo sanciones en caso de incumplimiento.

3. 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 y solo podrán circular en posición de ocupado, exhibiendo en el módulo luminoso la tarifa que corresponda y con la luz verde apagada. En este caso, se incluyen también los que circulen para atender servicios concertados. Una vez finalizado el servicio, deberán estacionar a la espera de viajeros con la luz verde encendida. Si se desea salir de la zona de restricción del interior de la M-30, solo se podrá hacer con el taxímetro apagado y sin poder captar viajeros.

Escenario de alerta

1. Se establecen las medidas previstas para los escenarios 1, 2 y 3 y, además,
2. Se restringe la circulación por la M-30 del 50 por 100 de los vehículos, de acuerdo con el criterio de distinción de matrículas pares e impares previsto en el Escenario 3.

Tercero.—Las medidas dispuestas en el dispositivo primero han entrado en vigor a las 06.00 horas del día 1 de diciembre de 2015, todo ello de acuerdo con lo dispuesto en el Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno.

BOCM-20151202-42

Cuarto.—El titular de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental, en su calidad de responsable de la operativa, ha convocado el Grupo Operativo establecido en el Protocolo, del que es presidente, tras haberse alcanzado el Escenario 1.

Quinto.—Todas las medidas ordenadas se desactivarán tan pronto como dejen de darse los escenarios definidos, previo informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental.

Sexto.—El presente decreto surte efectos desde el día de hoy, conforme a lo previsto en el dispositivo tercero, sin perjuicio de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID y en el "Boletín del Ayuntamiento de Madrid", para su general conocimiento.

Madrid, a 1 de diciembre de 2015.—La delegada del Área de Medio Ambiente y Movilidad, Inés Sabanés Nadal.

(03/35.056/15)

BOCM-20151202-42