

### III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

#### AYUNTAMIENTO DE

**29****MADRID**

#### ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

##### **Portavoz, Coordinación de la Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno**

Acuerdo de 21 de enero de 2016, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, por el que se aprueba definitivamente el Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su sesión de 17 de septiembre de 2015, aprobó inicialmente el Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno y acordó la apertura de un período de información pública durante un plazo de veinte días hábiles, contado a partir del día siguiente al de la publicación del correspondiente anuncio en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, que tuvo lugar el 25 de septiembre de 2015, finalizando el mismo el pasado 20 de octubre de 2015, durante el cual los interesados han podido examinar el expediente y presentar las alegaciones oportunas.

Examinadas las alegaciones recibidas, el Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad ha elaborado la memoria que concluye con la resolución de las mismas, de acuerdo con los fundamentos de derecho que en aquella se indican.

Corresponde a la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid adoptar el presente Acuerdo, en virtud de lo dispuesto en el artículo 17.1 n) de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid.

En su virtud, a propuesta de la delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, previa deliberación, la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su reunión de 21 de enero de 2016,

#### ACUERDA

Primero.—Resolver las alegaciones presentadas al Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno, en los términos expuestos en la memoria que se acompaña al expediente.

Segundo.—Aprobar definitivamente el Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno, cuyo texto se adjunta como anexo.

Tercero.—Publicar el presente Acuerdo en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, sin perjuicio de su publicación en el “Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid”.

Cuarto.—Del presente Acuerdo se dará cuenta al Pleno a fin de que quede enterado del mismo.

#### **PROTOCOLO DE MEDIDAS A ADOPTAR DURANTE EPISODIOS DE ALTA CONTAMINACIÓN POR DIÓXIDO DE NITRÓGENO**

##### *1. Introducción*

La Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, 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 los objetivos de calidad del aire, e integrar las consideraciones relativas a la protección atmosférica en la planificación de las distintas políticas sectoriales, adoptando cuando sea necesario medidas de restricción total o parcial del tráfico. De igual modo, la Ley 6/2014, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, atribuye a los municipios la

competencia de restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.

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 microgramos/m<sup>3</sup> durante tres horas consecutivas en lugares representativos de la calidad del aire, en un área de al menos 100 km<sup>2</sup> o en una zona o aglomeración entera, si esta última superficie es menor.

El citado Real Decreto establece asimismo un valor límite horario para la protección de la salud de dióxido de nitrógeno de 200 microgramos/m<sup>3</sup> que no debe superarse más de dieciocho horas al año en ninguna de las estaciones de la red.

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.

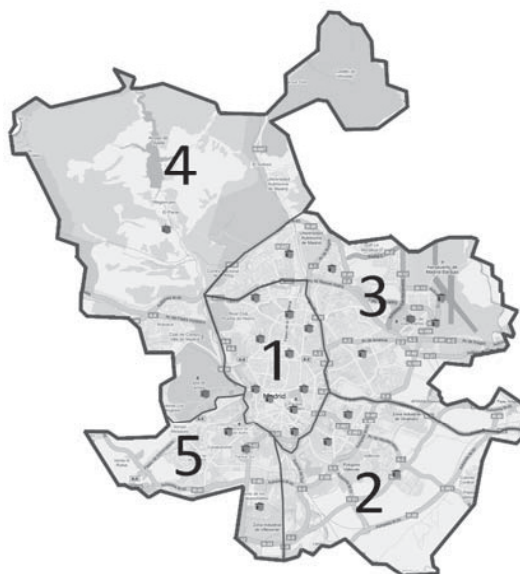
El umbral de alerta para el dióxido de nitrógeno no se ha superado en ninguna ocasión en el municipio de Madrid, pero sí el valor límite horario en varias de las estaciones de la red. Las elevadas concentraciones son debidas fundamentalmente a las emisiones del tráfico, y tienen lugar en situaciones 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.

Para ello, 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 de aviso 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 los ciudadanos 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.

## 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.
- El viario de tráfico, para facilitar la implantación de posibles actuaciones de restricción del mismo.



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 en las zonas que se han definido.

Niveles:

**Preaviso:** cuando en dos estaciones cualesquiera de una misma zona se superan los 180 microgramos/m<sup>3</sup> durante dos horas consecutivas.

**Aviso:** cuando en dos estaciones cualesquiera de una misma zona se superan los 200 microgramos/m<sup>3</sup> durante dos horas consecutivas.

**Alerta:** cuando en tres estaciones cualesquiera de una misma zona (o dos si se trata de la zona 4) se superan los 400 microgramos/m<sup>3</sup> durante tres horas consecutivas.

### 4. Escenarios posibles

Una vez superado alguno de los niveles citados, y si la previsión meteorológica es desfavorable<sup>1</sup>, se considerará iniciado un episodio de contaminación. Para la puesta en marcha de las actuaciones que para cada uno de los escenarios a continuación se detallan, se tienen en cuenta los valores alcanzados así como la persistencia de las superaciones.

<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).

Escenario 1: un día con superación del nivel de preaviso.

Actuaciones:

- Medidas informativas 1.
- Reducción de la velocidad a 70 km/h en la M-30 y accesos.
- Medidas de promoción del transporte público.

Escenario 2: dos días consecutivos con superación del nivel de preaviso o un día con superación del nivel de aviso.

Actuaciones:

- Medidas informativas 1 y 2.
- Reducción de la velocidad a 70 km/h en la M-30 y accesos.
- Prohibición del estacionamiento de vehículos en las plazas y horario del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) en el interior de la M-30.
- Medidas de promoción del transporte público.

Escenario 3: dos días consecutivos con superación del nivel de aviso.

Actuaciones:

- Medidas informativas 1 y 2.
- Reducción de la velocidad a 70 km/h en la M-30 y accesos.
- Prohibición del estacionamiento de vehículos en las plazas y horario del SER en el interior de la M-30.
- Restricción de la circulación en el interior de la almendra central (área interior de la M-30) del 50 por 100 de todos los vehículos.
- Medidas de promoción del transporte público.
- 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: tres días consecutivos de nivel de aviso o un día de nivel de alerta.

Actuaciones:

- Medidas informativas 1 y 2.
- Reducción de la velocidad a 70 km/h en la M-30 y accesos.
- Prohibición del estacionamiento de vehículos en las plazas y horario del SER en el interior de la M-30.
- Restricción de la circulación en el interior de la almendra central (área interior de la M-30) del 50 por 100 de todos los vehículos.
- Restricción de la circulación por la M-30 del 50 por 100 de todos los vehículos.
- Restricción de la circulación de taxis libres, excepto Ecotaxis y Eurotaxis, en el interior de la almendra central (área interior de la M-30).
- Medidas de promoción del transporte público.

##### 5. Descripción de las medidas

- Medidas informativas: las medidas informativas se activarán una vez que los responsables de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental evalúen que se cumplen las condiciones. A tal efecto, los técnicos realizarán un análisis de los datos, comprobando que la superación no es debida a algún tipo de incidencia ocurrida en los equipos de medida.
  - Medidas informativas 1: la información estará dirigida a la población, con aviso simultáneo a los responsables políticos, departamentos municipales y organismos relacionados con la salud y el medio ambiente. Se informará sobre el valor alcanzado, la hora y lugar en que se han registrado los niveles, una previsión de evolución de los mismos, así como recomendaciones de actuación. Igualmente se informará sobre las medidas de restricción de tráfico y de promoción del transporte público previstas en este Protocolo así como del momento previsto 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 a los medios de comunicación de mayor difusión (prensa, radio, televisión) y redes sociales. También se utilizarán otros recursos de comunicación disponibles: 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.

- Medidas informativas 2: además de la medidas informativas 1, se activará el Sistema de Alertas en Salud Ambiental, procediendo a la notificación a los informadores clave<sup>2</sup> para dar la máxima difusión de las recomendaciones sanitarias a la población, consistente en información de prevención en salud ambiental y de minimización de la exposición.

En las situaciones de superación de dos días consecutivos del nivel de Preaviso, o de superación del nivel Aviso, las recomendaciones se dirigirán prioritariamente a población especialmente sensible como mayores, niños y personas con patología respiratoria o cardiovascular crónica e inmunodeprimidos, embarazadas y diabéticos.

En caso de alcanzar el nivel de alerta, las recomendaciones se dirigirán a toda la población y se deberán establecer medidas de minimización de la exposición de la población a esta contaminación atmosférica. Para ello se procederá a proponer la limitación de la práctica de determinadas actividades al aire libre, en las horas en que los niveles de contaminantes superen los máximos fijados por la normativa vigente, como las prácticas deportivas tanto individuales como colectivas, determinadas actividades extraescolares y de trabajo exterior, y actividades en exterior en geriátricos, centros médicos, hospitales, centros infantiles y similares.

- 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 en las plazas y horario del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) en el interior de la M-30, con las excepciones dispuestas en el anexo II de este documento. 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.
- Restricción de la circulación en el interior de la almendra central (área interior de la M-30) del 50 por 100<sup>3</sup> de todos los vehículos con las excepciones dispuestas en el anexo II del presente documento. No obstante, esta restricción se aplicará al 100 por 100 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.
- Restricción de la circulación de taxis libres, excepto Ecotaxis y Eurotaxis, en el interior de la almendra central (área interior de la M-30). Los vehículos autotaxi que no pertenezcan a las categorías excepcionadas no podrán circular en vacío para captar clientes. Si desean acceder a la zona de restricción del interior de la M-30 o quieren salir de ella, 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 de la almendra central, 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 autotaxi que no pertenezcan a las categorías excepcionadas y deseen captar clientes en el interior de la almendra central deberán permanecer siempre estacionados con la luz verde encendida. Durante la aplicación de esta medida, los lugares de espera habilitados para captar viajeros serán, además de las paradas habituales de taxi, los espacios libres de las plazas azules del SER.

<sup>2</sup> Los informadores clave son los servicios autonómicos competentes en salud ambiental y atención sanitaria, asociaciones médicas y de pacientes, colegios profesionales, etcétera. Estos informadores actuarán divulgando las recomendaciones sanitarias entre sus respectivos colectivos y/o previendo un aumento de las urgencias/consultas por problemas principalmente respiratorios y/o cardiovasculares.

<sup>3</sup> 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.

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

- Restricción de la circulación por la M-30 del 50 por 100<sup>4</sup> de todos los vehículos con las excepciones dispuestas en el anexo II del presente documento. No obstante, esta restricción se aplicará al 100 por 100 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 las entradas a la almendra central, denunciando en caso de incumplimiento.

Se solicitará al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico que establezca medidas de información y señalización para el cumplimiento de las restricciones haciendo uso del equipamiento de gestión de tráfico existente en las vías interurbanas de acceso a Madrid y en el perímetro de la M-40.

- Medidas de promoción del transporte público.

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.

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 viajeros durante el período de duración de las medidas de restricción del tráfico.

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 y de reducción de la velocidad:

Se aplicarán tan pronto como sea posible tras haberse alcanzado alguno de los escenarios definidos.

Aplicación de las medidas de restricción del estacionamiento y la circulación:

Una vez alcanzado alguno de los escenarios definidos, el delegado de Medio Ambiente y Movilidad aprobará un decreto para la puesta en marcha del Protocolo en el que se dispondrá la aplicación de las correspondientes medidas de restricción del estacionamiento y la circulación que entrarán en vigor al día siguiente de su adopción, salvo que la previsión meteorológica indique la reversión de la situación de contaminación.

No obstante, si por circunstancias excepcionales 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, o bien por razones de seguridad y orden público, el delegado de Medio Ambiente y Movilidad podrá suspender temporalmente o posponer la aplicación de alguna o varias de las medidas, hasta que cesen dichas circunstancias excepcionales.

Aplicación de las medidas de promoción del transporte público:

Las medidas de promoción del transporte público se aplicarán de manera simultánea a las medidas de restricción del tráfico.

<sup>4</sup> 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.

Desactivación de las medidas:

En todos los casos las medidas aplicadas se desactivarán tan pronto como dejen de darse las condiciones anteriormente descritas en este Protocolo. No obstante, si se prolongara la situación meteorológica desfavorable y por tanto no pudiera darse por concluido el episodio, con el objeto de reducir el impacto sobre la salud pública se mantendrán las medidas de reducción de la velocidad aplicadas cuando, aun sin superarse los niveles de preaviso o aviso, las concentraciones continúen siendo elevadas, esto es, que dos o más estaciones de la misma zona registren niveles iguales o superiores a 160 microgramos/m<sup>3</sup>.

#### 7. *Situaciones excepcionales*

En el supuesto de que se alcanzara el escenario 4 y persistieran las superaciones del nivel de aviso o de alerta, siendo la previsión meteorológica desfavorable, y habiéndose aplicado todas las medidas recogidas en el presente Protocolo, no se redujeran los niveles de concentración de contaminantes, el delegado de Medio Ambiente y Movilidad podrá, mediante decreto, decidir la aplicación de medidas de restricción del tráfico adicionales, como la reducción de las excepciones al aparcamiento o a la circulación, o la restricción de la circulación en la almendra central así como de la circulación por la M-30 del 100 por 100 de todos los vehículos, con las excepciones dispuestas en el anexo II del presente documento, 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 el responsable de la Coordinación General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad, 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 los siguientes miembros:

- Coordinador General de Medio Ambiente, Sostenibilidad y Movilidad.
- Director General de Sostenibilidad y Control Ambiental.
- Secretario General técnico del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.
- Director General de Emergencias y Protección Civil.
- Jefe del Gabinete del Delegado de Medio Ambiente y Movilidad.
- Subdirector General de Sostenibilidad.
- Subdirector General de Gestión de la Movilidad.
- Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.
- Subdirector General de Regulación de la Circulación y del Servicio del Taxi.
- Inspector Jefe de la Policía Municipal de Madrid.
- Subdirector General de Agentes de Movilidad.
- Jefe de Servicio de Protección de la Atmósfera.
- Jefe de Departamento de Salud Ambiental.
- Jefe de Departamento de Tecnologías del Tráfico.
- Director-Gerente de la Empresa Municipal de Transporte.
- Responsable del Centro de Control de la Empresa Municipal de Transporte.
- Director-Gerente de Madrid Calle 30.
- Responsable del Centro de Gestión de Cercanías Madrid.
- Responsable de Explotación y Obra Civil de Calle 30.
- Subdirector de Explotación del Consorcio Regional Transportes de Madrid.
- Responsable del Centro de Control del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.
- Responsable del Centro de Gestión de Tráfico de la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior.
- Jefe del Sector de Madrid de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.
- Representante de AEMET experto en previsión meteorológica.

Cada uno de los miembros designará un suplente que le sustituirá en los casos de vacante, ausencia o enfermedad.

El grupo operativo podrá convocar a expertos 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>5</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 5 de febrero de 2015, a la entrada en vigor del presente Protocolo.

11. *Entrada en vigor*

Este Protocolo entrará en vigor el día 1 de febrero de 2016.

## ANEXO I

### DELIMITACIÓN DE LA ZONIFICACIÓN



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

Zona 2: área delimitada por avenida 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, avenida de Andalucía y el término municipal de Madrid.

## ANEXO II

### 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 titulares de una autorización de Comerciales e Industriales del SER<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Creada por decreto del alcalde de 11 de enero de 2010 (modificado por decreto de 9 de mayo de 2013).

<sup>6</sup> Artículo 64.3 de la Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Madrid.



- 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.
- Los vehículos estacionados en zonas reservadas para su categoría o actividad (mudanzas, vehículos diplomáticos en sus reservas específicas, coches oficiales, etcétera).
- Los autotaxi que estén en servicio y su conductor esté presente y los vehículos de alquiler de servicio público con conductor, en idénticas condiciones.
- 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.
- 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).
- Unidades móviles de producción y retransmisión audiovisual.

Excepciones a la restricción de la circulación del 50 por 100 de los vehículos en el interior de la almendra central (área interior de la M-30) y de la circulación por la M-30:

- Transporte público colectivo.
- Bicicletas.
- Vehículos de alta ocupación (tres personas mínimo).
- Vehículos que dispongan del distintivo “cero emisiones” establecido por la DGT<sup>7</sup> y lo exhiban en lugar visible.
- Vehículos híbridos no enchufables o propulsados con gas licuado de petróleo o gas natural comprimido<sup>8</sup>.
- Vehículos 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.
- 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).
- Los titulares de una autorización de Comerciales e Industriales del SER.
- Vehículos comerciales e industriales para operaciones de distribución urbana de mercancías<sup>9</sup>:
  - 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.
- Motocicletas, triciclos y ciclomotores.
- Vehículos de mudanzas.

<sup>7</sup> Resolución de 30 de enero de 2015, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2015 (“Boletín Oficial del Estado” de 7 de febrero de 2015).

<sup>8</sup> Clase A del Servicio de Estacionamiento Regulado, según lo establecido en el artículo 6 de la Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en Determinadas Zonas de la Capital y de delimitación de la Zona de Estacionamiento Regulado del Ayuntamiento de Madrid.

<sup>9</sup> Se entienden como tales los vehículos clasificados de conformidad con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos como camión, furgón/furgoneta, derivado de turismo y vehículo mixto adaptable, siempre y cuando la persona física o jurídica titular o arrendataria del vehículo figure en situación de alta en el Impuesto de Actividades Económicas.

- Autobuses, automóviles y furgonetas del parque auxiliar de Madrid Calle 30, EMT y CRTM identificados, para atender incidencias.
- Vehículos para la realización de controles ambientales municipales.
- Vehículos destinados al transporte de detenidos.
- Grúas para el remolque de vehículos.
- Vehículos para la recogida de basuras, limpieza y baldeo viario.
- Vehículos de autoescuelas.
- Vehículos de transporte funerario.
- 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.
- Unidades móviles de producción y retransmisión audiovisual.

Lo que se publica por acuerdo de la Junta de Gobierno para su conocimiento y efectos oportunos.

Madrid, a 21 de enero de 2016.—La secretaria de la Junta de Gobierno, Rita Maestre Fernández.

(03/2.170/16)

