



DECRETO DEL DELEGADO DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD POR EL QUE SE ADOPTAN EN LA CIUDAD DE MADRID LAS MEDIDAS DE RESTRICCIÓN DEL TRÁFICO Y DEL ESTACIONAMIENTO PREVISTAS EN EL PROTOCOLO DE ACTUACIÓN PARA EPISODIOS DE CONTAMINACIÓN POR DIÓXIDO DE NITRÓGENO EN LA CIUDAD DE MADRID, APROBADO POR ACUERDO DE LA JUNTA DE GOBIERNO DE 10 DE DICIEMBRE DE 2018.

La Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (LCA), en su artículo 5.4 determina 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.

Así, conforme a lo previsto en el artículo 25.2.b) de la Ley 7/1985, de 2 abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, de entre las competencias que 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 de Calidad del Aire.

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 horas o a ciertas zonas, entre otras.

Por su parte, el Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire, (RDCA) 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 este marco normativo el artículo 39.3 de la Ordenanza 4/2021, de 30 de marzo, de Calidad del Aire y Sostenibilidad, (OCAS), regula los planes de acción a corto plazo, señalando que los mismos establecerán la zonificación aplicable, los niveles de actuación en función de la concentración de aquellos, los posibles escenarios de actuación en que se alcance o se prevea la superación de los niveles establecidos y sus plazos. Así mismo, concretarán las medidas exigidas para cada escenario, su activación y desactivación, en función de la duración o persistencia del episodio y las previsiones meteorológicas.

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

Además, en materia de 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, (TRLTSV), 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 la citada Ley de Tráfico, la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, en sus artículos 38 y 39 dispone 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 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 haciéndolos compatibles de forma equilibrada con la protección del medio ambiente.

Con fundamento en las nuevas consideraciones medioambientales de la citada legislación y la conveniencia de regular los aspectos medioambientales en la ordenanza de circulación a que se refiere el TRLTSV, la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, (OMS), en su artículo 35 establece que las medidas extraordinarias y temporales de modificación de los límites de velocidad establecidos para la circulación de vehículos en determinadas vías urbanas, travesías y tramos de acceso a la ciudad de Madrid; de prohibición o limitación del estacionamiento de vehículos en las vías urbanas, así como de prohibición total o parcial de circulación en determinadas vías y horarios, bien con carácter general o de determinados vehículos, a adoptar durante episodios de alta contaminación atmosférica, para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, cuando exista riesgo o se haya producido la superación de los umbrales de alerta o los valores límite establecidos la normativa en materia de calidad del aire, se atenderán a lo previsto en los artículos 39 y 40 de la OCAS y a los planes de acción a corto plazo aprobados por el Ayuntamiento de Madrid.

Asimismo, el citado artículo 35.8 de la OMS, establece que, de conformidad con lo previsto en el TRLTSV, en el Reglamento General de Circulación y el artículo





17 de la citada OMS, la modificación de los límites de velocidad establecidos para la circulación de vehículos será inmediatamente eficaz desde el momento en que se adapte la oportuna señalización vial en los paneles de mensaje variable.

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

Dicho Protocolo Marco, que constituye la planificación autonómica en la materia, zonifica el territorio de la Comunidad de Madrid, a efectos de la evaluación de la calidad del aire por el citado elemento contaminante, en siete zonas, correspondiendo la Zona 1 a la "Aglomeración Madrid Ciudad", que a su vez divide en cinco subzonas, en las que se recoge la distribución de las 24 estaciones de la citada Zona que conforman la Red de medición gestionada por este Ayuntamiento de Madrid; define los niveles de actuación, los escenarios posibles, y la descripción de las potenciales medidas a adoptar, así como la Administración que en cada caso sea la más indicada para la ejecución de las mismas, señalando que los protocolos de actuación local deben encuadrarse en el marco de la planificación autonómica.

En aplicación de la normativa estatal y autonómica anteriormente citada, la Junta de Gobierno, por Acuerdo de 10 de diciembre de 2018, aprobó el Protocolo de Actuación para Episodios de Contaminación por Dióxido de Nitrógeno en la Ciudad de Madrid, (en adelante el Protocolo).

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 y de recomendación; de promoción y refuerzo del transporte público; de reducción de la velocidad en la M-30 y accesos; de prohibición del estacionamiento de vehículos en las plazas y horario SER y de prohibición de la circulación a los vehículos a motor, incluidos ciclomotores en función de la clasificación ambiental del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, acordes con lo establecido en el "Protocolo Marco" de la Comunidad de Madrid.

Conforme a lo señalado en el artículo 35.7 de la OMS, en concordancia con el artículo 40.4 y 5 de la OCAS, la declaración de episodio de contaminación se efectuará por el órgano competente en materia de medio ambiente. El decreto de activación de dichas medidas determinará el momento de su aplicación y establecerá la progresiva activación de las correspondientes a cada escenario, así como los supuestos de su modificación y desactivación en función de la evolución de la situación de contaminación y de la predicción meteorológica, y del mismo se dará información clara, comprensible y accesible a la población, sin perjuicio de



su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el Boletín del Ayuntamiento de Madrid. Asimismo, se publicarán en el Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Madrid

Así, visto el informe emitido por la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental, en el que se pone de manifiesto, previa valoración de la información proporcionada por el Sistema de Vigilancia, Predicción e Información de la Calidad del Aire, que durante la noche del día de ayer, 15 de diciembre de 2021, 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 **preaviso**, 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 y de recomendación previstas en el Anexo II del Protocolo; 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.

Atendiendo a todo lo anteriormente expuesto, considerando la urgencia que la restitución de la situación atmosférica requiere con el fin de evitar que lleguen a alcanzarse los umbrales de alerta, así como la inmediatez de los plazos previstos para la aplicación de las medidas, y la existencia de una previsión meteorológica desfavorable, en uso de las facultades conferidas en el artículo 35.7 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, en el artículo 40.4 de la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad de 30 de marzo de 2021, y apartado 6 del Protocolo de Actuación para Episodios de Contaminación por Dióxido de Nitrógeno en la Ciudad de Madrid, de 10 de diciembre de 2018, en relación con el apartado 3º.2.2 del Acuerdo de 4 de julio de 2019 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.- Mantener las medidas previstas en el Escenario 1 del Protocolo de Actuación para Episodios de Contaminación por Dióxido de Nitrógeno en la Ciudad de Madrid, de 10 de diciembre de 2018, durante el día de hoy y mañana 17 de diciembre de 2021.

Segundo.- Asimismo, para el supuesto de que, bien como consecuencia de la superación de los niveles de preaviso, 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 porque persistiera previsión meteorológica desfavorable con posibilidad de superación de los mismos, se alcanzasen, sucesivamente, los Escenarios establecidos en el Protocolo de Actuación para Episodios de Contaminación por Dióxido de Nitrógeno en la Ciudad de Madrid, de 10 de diciembre de 2018, se activarán las medidas informativas y de recomendación y las de tráfico, previstas para cada uno de los escenarios en cuestión, que se



concretan a continuación, con arreglo al calendario que se determina en el siguiente punto del presente Decreto:

I. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS A ADOPTAR EN CADA UNO DE LOS ESCENARIOS SIGUIENTES:

ESCENARIO 2:

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

- a. Medidas de refuerzo del transporte público.
- b. 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, con las excepciones dispuestas en el Punto Segundo, apartado III de este Decreto. No obstante, la restricción de circulación de vehículos del parque móvil municipal destinados al transporte de empleados públicos en horario laboral con excepción de los vehículos que tengan la clasificación de "CERO EMISIONES" o "ECO" se aplicará al 100% de los vehículos.
- c. 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

Se implantan las siguientes actuaciones:

1. Medidas informativas y de recomendación.
2. Medidas de promoción y refuerzo del transporte público.
3. Reducción de la velocidad a 70 Km/h. en la M-30 y accesos.
4. 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, con las excepciones dispuestas en el Punto Segundo, apartado III de este Decreto. No obstante, la restricción de circulación de vehículos del parque móvil municipal destinados al transporte de empleados públicos en horario laboral con excepción de los vehículos que tengan la clasificación de "CERO EMISIONES" o "ECO" se aplicará al 100% de los vehículos.





5. 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.
6. Se recomienda la no circulación de taxis libres, excepto Eurotaxi 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 establecen en la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018.

ESCENARIO 4

Se implantan las siguientes actuaciones:

1. Medidas informativas y de recomendación.
2. Medidas de promoción y refuerzo del transporte público.
3. Reducción de la velocidad a 70 km/h en la M-30 y accesos.
4. 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, con las excepciones dispuestas en el Punto Segundo, apartado III de este Decreto. No obstante, la restricción de circulación de vehículos del parque móvil municipal destinados al transporte de empleados públicos en horario laboral con excepción de los vehículos que tengan la clasificación de "CERO EMISIONES" o "ECO" se aplicará al 100% de los vehículos.
5. 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, con las excepciones dispuestas en el Punto Segundo, apartado III de este Decreto.
6. 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.
7. Se recomienda la no circulación de taxis libres, excepto Eurotaxi 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 establecen en la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018.

ESCENARIO ALERTA

Se implantan las siguientes actuaciones:





1. Medidas informativas y de recomendación.
2. Medidas de promoción y refuerzo del transporte público.
3. Reducción de la velocidad a 70 km/h en la M-30 y accesos.
4. 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, con las excepciones dispuestas en el Punto Segundo, apartado III de este Decreto. No obstante, la restricción de circulación de vehículos del parque móvil municipal destinados al transporte de empleados públicos en horario laboral con excepción de los vehículos que tengan la clasificación de "CERO EMISIONES" o "ECO" se aplicará al 100% de los vehículos.
5. 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-
6. 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 la aplicación del 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.

II. MEDIDAS INFORMATIVAS Y DE RECOMENDACIÓN

II.1 Con arreglo a lo previsto en el punto 5.1 en relación el Anexo II del Protocolo para los escenarios 1, 2 y 3 se adoptarán las medidas en salud pública que se relacionan a continuación:

1. 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 cardiovasculares, enfermos respiratorios, inmunodeprimidos...)
2. Evitar estancias prolongadas en el exterior, en horarios de máxima exposición a la contaminación atmosférica, de la población más sensible.



II.2 Para los escenarios 4 y de Alerta, en el horario en que se alcancen las máximas concentraciones de contaminantes, se adoptarán las siguientes Medidas excepcionales:

1. Se restringirá la práctica deportiva en el exterior.
2. Se restringirán las actividades extraescolares al aire libre.
3. Se utilizará protección adecuada para la realización de trabajo en el exterior.
4. Se evitará la estancia prolongada en el exterior de las personas más sensibles.

II.3. En el Sector transporte se recomendará:

1. El uso preferente del transporte público.
2. En el supuesto de ser imprescindible el uso de vehículo privado motorizado y que no se encuentre afectado por alguna de las medidas descritas en el Protocolo, éste se hará en condiciones de conducción eficiente.

II.4 Se recomendará a la ciudadanía, administraciones públicas y empresas que colaboren regulando los termostatos de las calefacciones sus edificios, incluidas viviendas, a una temperatura máxima de 21º C.

II.5 Se recomendará a los Sectores industrial, comercial e institucional la adopción de las siguientes medidas:

1. 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.
2. La 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.

II.6 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.

III. EXCEPCIONES A LAS MEDIDAS DE PROHIBICIÓN DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR

Así mismo, según lo establecido en el artículo 35.5 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, en concordancia con lo previsto en el punto 5.2 en relación con el Anexo IV del Protocolo, de la prohibición de circulación de vehículos a motor se excepcionan en horario de 06:30 horas a 22:00 horas a los siguientes:





- a) Vehículos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal y Agentes de Movilidad.
- b) Vehículos de extinción de incendios, protección civil y salvamento.
- c) Vehículos de la grúa municipal.
- d) Vehículos de otros servicios que actúen en caso de emergencia entre los que se incluirán las grúas para el remolque de vehículos, vehículos de auxilio en vías públicas y vehículos de taller.
- e) Vehículos de asistencia sanitaria, pública o privada, incluidos los destinados al servicio de entrega de medicamentos a las oficinas de farmacia.
- f) Vehículos de transporte público colectivo y asistencia al mismo.
- g) Vehículos de prestación y mantenimiento de servicios públicos básicos.
- h) Los vehículos utilizados para el desplazamiento de personas de movilidad reducida en los que se exhiba la autorización especial TEPMR, con sujeción a las prescripciones y límites establecidos en la autorización especial y siempre que se esté desplazando la persona titular de dicha TEPMR.
- i) Vehículos de alta ocupación, entendiéndose por tales a estos efectos aquellos que vayan ocupados por tres o más personas.
- j) Los vehículos destinados a la prestación de servicios o actividades que por su importancia sean esenciales para el funcionamiento de la comunidad y así se cataloguen por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue.
- k) Los vehículos menos contaminantes en función de su categoría de clasificación ambiental y de acuerdo con las normas del Protocolo para episodios de contaminación vigentes.
- l) Los vehículos de aquellos trabajadores cuya hora de inicio o fin de la jornada laboral no coincida con el de cobertura del transporte público, siempre que así se acredite a través de un certificado del empleador.
- m) Bicicletas, motocicletas, triciclos, ciclomotores y VMP.
- n) Los vehículos de residentes y los comerciales e industriales que cuenten con la correspondiente autorización de estacionamiento del SER, así como los de los autorizados para estacionar en sus reservas específicas.
- ñ) Los autotaxi que estén en servicio y quien los conduzca esté presente y los vehículos de alquiler con conductor con servicio contratado y origen o destino en la zona restringida.
- o) Aquellos otros vehículos que, por causas debidamente justificadas, se excepcionen por la Junta de Gobierno u órgano en que delegue.

Tercero.- Las medidas dispuestas en el presente Decreto producirán efectos desde la fecha de su activación por los departamentos municipales coordinados por la persona titular de la Coordinación General de Medio Ambiente, 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 se han activado en el día de hoy las medidas previstas para el Escenario 1, medidas que se mantendrán mañana día 17 de diciembre de 2021.
- 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 2, 3, 4 y, en su caso, el de Alerta, 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. Estas medidas se iniciarán sucesivamente los días 18, 19 y 20 de diciembre de 2021 en caso de producirse dichos escenarios.

3) En el supuesto de implantación de la medida de restricción de la circulación prevista para los Escenarios 2, 3 y 4 y el de Alerta el horario de aplicación de tal medida sería de 6:30 a 22:00 horas

4) Con el fin de proporcionar a la ciudadanía un mayor plazo de información y reacción ante la medida a aplicar de la prohibición de circulación derivada de la aplicación de las medidas previstas para los escenarios 2,3,4 y de Alerta, la implantación o mantenimiento de dicha medida será anunciada antes de las 12 a.m. del día anterior a su puesta en funcionamiento, en los términos del apartado Sexto del presente Decreto.

Cuarto.- El Grupo Operativo establecido en el Protocolo, convocado por el titular de la Coordinación General de Medio Ambiente, en su calidad de responsable de la aplicación del Protocolo y del que es Presidente, verificará que los mecanismos previstos en caso de tener que poner en marcha las actuaciones de los distintos escenarios están disponibles y funcionan correctamente. El Grupo Operativo del Protocolo de Superaciones hará un seguimiento estricto de los niveles alcanzados, de la evolución del episodio y de la previsión meteorológica, con el fin de asegurar que la implementación del Protocolo es la más adecuada para la protección de la salud de los ciudadanos, así como ante una situación excepcional, proponer la aplicación de las medidas excepcionales a que se hace referencia en el punto 7 en relación con el Anexo III del Protocolo.

Quinto.- 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.

Sexto.- Se dará la mayor difusión a las medidas adoptadas en el presente Decreto en los términos de los artículos 35.7 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018 y 40.5 de la Ordenanza 4/2021, de 30 de marzo, de Calidad del Aire y Sostenibilidad

Firmado electrónicamente
EL DELEGADO DEL ÁREA DE
MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

Borja Carabante Muntada

