

B) Disposiciones y Actos

Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad

- 25** *Decreto de 2 de enero de 2019 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 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 (Ley de Calidad del Aire), 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, 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.

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, 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 disponen que el Ayuntamiento de Madrid ejerce las competencias que tiene atribuidas en materia de tráfico, circulación y seguridad vial

sobre las vías urbanas y sobre las travesías cuando hayan sido declaradas 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, aprobada por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid mediante Acuerdo de 5 de octubre de 2018, que entró en vigor el día 24 de octubre siguiente, en su artículo 35 establece las medidas extraordinarias de restricción del tráfico y del estacionamiento de vehículos en las vías urbanas a adoptar durante episodios de alta contaminación atmosférica.

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 al citado artículo 35.1.a) en la relación con el punto 2 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible referida, las medidas a adoptar se atenderán a los protocolos de actuación aprobados por el órgano competente, señalando igualmente en su punto 7, que 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, y se le dará la mayor difusión posible a través de los canales de información pública digital 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 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 M40.

Al existir una previsión meteorológica desfavorable, los días 2 y 3 de enero de 2019 se mantendrán las medidas de restricción del tráfico previstas para el escenario 1 del referido Protocolo.

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 relación con el apartado 6, segundo párrafo del Protocolo de Actuación para Episodios de Contaminación por Dióxido de Nitrógeno en la Ciudad de Madrid, de 10 de diciembre de 2018,

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 los días 2 y 3 de enero de 2019.

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 adoptarán las medidas informativas y de recomendación; de prohibición de la circulación y del estacionamiento de vehículos, 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 IV 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, con las excepciones dispuestas en el Punto Segundo, apartado III del presente decreto.

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 IV 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 con las excepciones dispuestas en el Punto Segundo, apartado III del presente decreto.
6. Se recomienda la no circulación de taxis libres, excepto Eurotaxis y vehículos que tengan la clasificación ambiental de "CERO EMISIONES" o "ECO" en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico en todo el término municipal. Estos vehículos podrán estacionar en las plazas del SER, además de en sus paradas habituales a la espera de viajeros, en los términos que se 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 IV 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 IV 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, con las excepciones dispuestas en el Punto Segundo, apartado III del presente decreto.
7. Se recomienda la no circulación de taxis libres, excepto Eurotaxis y vehículos que tengan la clasificación ambiental "CERO EMISIONES" o "ECO" en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico en todo el término municipal. Estos vehículos podrán estacionar en las plazas del SER, además de en sus paradas habituales a la espera de viajeros, en los términos que se 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 IV 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" en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, con las excepciones dispuestas en el Punto Segundo, apartado III del presente decreto.

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 21 °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 LA APLICACIÓN DE LA MEDIDA DE PROHIBICIÓN DE ESTACIONAR EN LAS PLAZAS Y HORARIOS DEL SER.

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 del estacionamiento de vehículos a motor en las plazas y horario del SER se excepcionan a los siguientes:

1. Titulares de una autorización del SER como residente, exclusivamente en su correspondiente barrio y plazas.

2. Los vehículos que tengan la clasificación ambiental de "CERO EMISIONES" en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

3. Los vehículos que tengan la clasificación ambiental "ECO", en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, en los escenarios 2, 3 y 4.

4. Colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales del SER con autorización en vigor para vehículos con categoría "C" de clasificación ambiental en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

5. Colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales del SER con autorización en vigor para vehículos con categoría "B" de clasificación ambiental en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

6. Los vehículos con autorización municipal para la ocupación de la vía pública, conforme a los límites, las prescripciones y las matrículas establecidas en la autorización.

7. Los vehículos estacionados en zonas reservadas para su categoría o actividad, dentro del área de estacionamiento regulado.

8. Los vehículos autotaxi cuando se encuentren en servicio (luz verde encendida), siempre y cuando el conductor/a esté presente y el motor permanezca apagado, en los términos establecidos en la Ordenanza de Movilidad Sostenible. Los vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) con servicio previamente contratado, siempre que el conductor/a esté presente y el motor permanezca apagado, en los términos establecidos en la citada Ordenanza.

9. Los vehículos destinados al desplazamiento de personas con movilidad reducida en los que se exhiba la autorización especial correspondiente.

10. Los vehículos especialmente acondicionados para emisoras de radio y televisión.

11. Servicios esenciales: vehículos de extinción de incendios, protección civil y salvamento, fuerzas y cuerpos de seguridad y ambulancias.

12. Se permite el estacionamiento en los ámbitos diferenciados de estacionamientos sanitarios con la regulación y tarifa establecida en la correspondiente Ordenanza.

IV. 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 6:30 horas a 22:00 horas a los siguientes:

1. Transporte público colectivo y asistencia al mismo.

2. 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.

3. Los vehículos con autorización municipal para la ocupación de la vía pública, conforme a los límites, las prescripciones y las matrículas establecidas en la autorización.

4. Los vehículos destinados al desplazamiento 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.

5. Servicios esenciales: vehículos de extinción de incendios, protección civil y salvamento, de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad y ambulancias.

6. Vehículos para limpieza y baldeo viario y vehículos para gestión de arbolado urbano, que sean esenciales para la prestación del servicio y los de prestación y mantenimiento de servicios públicos básicos.

7. Vehículos comerciales e industriales para operaciones de distribución urbana de mercancías con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kilogramos hasta el 31 de diciembre de 2019, inclusive.

8. Vehículos comerciales e industriales para operaciones de distribución urbana de mercancías con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos hasta el 31 de diciembre de 2022, inclusive.

9. Grúa municipal y grúas para el remolque de vehículos y vehículos de asistencia y de auxilio en carretera.

10. Otros (vehículos destinados al transporte de detenidos, vehículos de transporte funerario, vehículos especialmente acondicionados para emisoras de radio y televisión, vehículos de transporte de fondos y vehículos blindados de seguridad debidamente acreditados).

11. De asistencia sanitaria, pública o privada, incluidos los destinados al servicio de entrega de medicamentos a las oficinas de farmacia.

12. Los de alta ocupación, entendiéndose por tales a aquellos que vayan ocupados por 3 o más personas.

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, 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 y manteniéndose activadas para los días 2 y 3 de enero de 2019 las medidas previstas para el Escenario 1, 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, en los días sucesivos 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.

2) 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.

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 de vehículos en las plazas y horario del SER y de la prohibición de circulación derivadas de la aplicación de las medidas previstas para los escenarios 2, 3, 4 y de Alerta, 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 Sexto del presente decreto.

Cuarto.- 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 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; proponer, en su caso, la suspensión de medidas por motivos justificados, 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 del artículo 35.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018.

Madrid, a 2 de enero de 2019.- La Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, P.S. (Decreto de la Alcaldesa de 26-12-2018) la Primera Teniente de Alcalde y Delegada del Área de Gobierno de Equidad, Derechos Sociales y Empleo, Marta Higuera Garrobo.