



**CEIM**  
D. Miguel Garrido de la Cierva  
Diego de León, 50  
28006 Madrid

Madrid, 04 de octubre de 2018

**ASUNTO: Alegaciones al Protocolo de actuación para episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su sesión celebrada el 14 de junio de 2018, aprobó inicialmente el **PROTOCOLO DE ACTUACIÓN PARA EPISODIOS DE CONTAMINACIÓN POR DIÓXIDO DE NITRÓGENO EN LA CIUDAD DE MADRID**, y acordó abrir un periodo de información pública por un plazo de treinta días hábiles.

El anuncio del citado acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, el 25 de junio de 2018, finalizando el plazo de información el pasado 6 de agosto.

A continuación se detallan las consideraciones realizadas a sus alegaciones.

**CEIM**

**ALEGACIÓN nº 1. Creación de una mesa de trabajo permanente de participación empresarial.**

**Parcialmente estimada.**

El Ayuntamiento de Madrid es consciente de la importancia del sector empresarial para el desarrollo de la ciudad y fomenta la participación de los actores sociales y económicos afectados por la implantación de las políticas municipales. Con el fin de incrementar la participación del sector empresarial en las políticas de movilidad, se estudiará la propuesta de creación de una mesa de trabajo de participación empresarial en el marco de la revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad.

**ALEGACIÓN nº 2. Consideración de servicio público esencial al suministro de productos, mercancías y servicios por parte de las empresas y autónomos.**

Solicitud de ampliación del régimen de excepcionalidad a las medidas restrictivas de tal manera que no afecten al abastecimiento y suministro de productos a la población ni a la prestación de servicios que requieran los ciudadanos.

**No estimada.**

Se ha de tener en cuenta que las medidas de restricción que plantea el Protocolo se aplicarán únicamente cuando se alcancen elevados niveles de contaminación atmosférica, con el único objetivo de proteger la salud de la población y cumplir con la normativa vigente. De hecho, las administraciones públicas estamos obligadas por la legislación a aplicar medidas para evitar situaciones de alta contaminación.

El Ayuntamiento de Madrid es consciente de la importancia de los servicios que prestan en nuestra ciudad y comprende las dificultades que estas medidas pueden suponer para los diferentes agentes socioeconómicos, pero cabe remarcar que son medidas excepcionales, que el protocolo contempla una amplia gama de excepciones para vehículos comerciales e industriales en su Anexo IV y, además, que los vehículos de bajas emisiones (CERO y ECO de acuerdo a los distintivos ambientales de la Dirección General de Tráfico) están exceptuados de las restricciones de circulación en todos los escenarios contemplados en el Protocolo.

Asimismo, existe una gradualidad en función del nivel de contaminación, y por tanto del escenario alcanzado, que en cuanto a restricción de circulación afecta en un primer momento solo a los vehículos sin distintivo ambiental según la clasificación de la DGT y únicamente en situaciones muy excepcionales se amplía a otro tipo de vehículos.

**ALEGACIÓN nº 3. Solicitud de retraso de la fecha límite prevista en el ANEXO IV del Protocolo con el objetivo de que el sector empresarial tenga un mayor margen de tiempo para la renovación de sus flotas.**

**No estimada.**

El Protocolo es una herramienta que se usa ante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), contaminante cuyo valores límite lleva superando Madrid desde hace años. Es, por tanto, una herramienta puntual ante situaciones excepcionales que el consistorio usa para cumplir con su compromiso de proteger la salud de los ciudadanos. Ante estos episodios de contaminación, hay que actuar sobre el principal sector emisor, que es el transporte por carretera y, siendo conscientes del esfuerzo que pedimos a los agentes económicos que operan en la ciudad, el Ayuntamiento tiene que restringir el tráfico durante dichos episodios.

La fecha límite prevista en el Protocolo, que es de aplicación a los vehículos sin distintivo ambiental, se sustenta en lo establecido en la medida 15 del Plan A de calidad del aire y cambio climático, que es el que marca las líneas de actuación estructurales con el objeto de reducir la contaminación de una manera eficaz y permanente. Este Plan A ya ha sido ampliamente consensuado con el sector de la logística urbana de mercancías y se han tenido en cuenta, en la medida de lo posible, sus necesidades para la adaptación de sus vehículos a tecnologías y combustibles menos contaminantes.

**ALEGACIÓN nº 4. Solicitud de que se tenga en cuenta que los etiquetados de la DGT no están adaptados a las características de los vehículos comerciales e industriales; que los vehículos de reparto de alimentos que exigen sistemas de refrigeración, apenas hay tecnología ecológica suficiente por ello solicita además que se apoye o incentive la renovación de vehículos.**

**Parcialmente estimada.**

El Ayuntamiento de Madrid ha incorporado la clasificación ambiental aprobada por la Dirección General de Tráfico ya que es una herramienta homogénea para todo el Estado, que favorece la seguridad jurídica y que se irá actualizando y adaptando a los cambios tecnológicos.

El Protocolo ante episodios de contaminación por NO<sub>2</sub> establece unas limitaciones temporales basadas en el Plan A de calidad del aire y cambio climático. Es cierto que el desarrollo tecnológico de los vehículos comerciales e industriales hacia modelos de bajas emisiones representa un desafío, pero también hay que indicar que se trata de un sector con un carácter dinámico e innovador que junto con las medidas de fomento y apoyo por parte de las administraciones, configuran un escenario favorable para su transformación.

Las administraciones españolas están aplicando, en el ámbito de sus competencias, incentivos para la renovación del parque hacia vehículos de bajas emisiones. En este contexto, la administración local presta apoyo al resto de administraciones y complementa sus actuaciones con la implantación de puntos de recarga para el fomento de la movilidad eléctrica.

**ALEGACIÓN nº 5. Propuesta de que se trabaje conjuntamente con la AEMET en mecanismos de predicción que permitan adelantar y reforzar las medidas informativas, campañas de sensibilización, reforzamiento del transporte público, reforzamiento de las infraestructuras de recarga de vehículos que utilizan energías alternativas.**

**Estimada.**

Ya se está trabajando en un nuevo sistema de predicción, en colaboración con la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), e impulsando la coordinación con AEMET a través de un Convenio con el Ayuntamiento de Madrid (publicado en el BOE el pasado 14 de agosto). El resto de medidas que se plantean ya están previstas y ejecutándose con la aplicación del Plan de Calidad del aire y Cambio Climático (Plan A).

**ASEACAM**

**ALEGACIÓN nº 1. Con respecto al transporte y reparto de alimentos en furgones refrigerados, solicita se elimine la restricción de reparto de alimentos en este protocolo como un servicio imprescindible para la ciudadanía o, al menos, que se retrase varios años más.**

**No estimada.**

El Protocolo es una herramienta que se usa ante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), contaminante cuyo valores límite lleva superando Madrid desde hace años. Es, por tanto, una herramienta puntual ante situaciones excepcionales que el consistorio usa para cumplir con su compromiso de proteger la salud de los ciudadanos. Ante estos episodios de contaminación, hay que actuar sobre el principal sector emisor, que es el transporte por carretera y, siendo conscientes del esfuerzo que pedimos a los agentes económicos que operan en la ciudad, el Ayuntamiento tiene que restringir el tráfico durante dichos episodios.

La fecha límite prevista en el Protocolo, que es de aplicación a los vehículos sin distintivo ambiental, se sustenta en lo establecido en la medida 15 del Plan A de calidad del aire y cambio climático, que es el que marca las líneas de actuación estructurales con el objeto de reducir la contaminación de una manera eficaz y permanente. Este Plan A ya ha sido ampliamente consensuado con el sector de la logística urbana de mercancías y se han tenido en cuenta, en la medida de lo posible, sus necesidades para la adaptación de sus vehículos a tecnologías y combustibles menos contaminantes.

## **AGREMIA**

**ALEGACIÓN nº 1. Excepciones a la prohibición de estacionar: Solicitud de ampliación de la excepción a los vehículos comerciales de distintivo B o como medida alternativa la inclusión de un calendario de modo que se incluyan los vehículos con clasificación B hasta fin de 2021.**

**Parcialmente estimada.**

El Ayuntamiento de Madrid es consciente de la importancia de los servicios que los vehículos comerciales e industriales prestan en nuestra ciudad y comprende las dificultades que estas medidas pueden suponer para los diferentes agentes socioeconómicos, por ello se ha modificado el Anexo IV y se incluye entre las excepciones a la prohibición de estacionar en las plazas y horarios del SER, al colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales del SER con categoría B de clasificación ambiental, hasta el 31 de diciembre de 2020

**ALEGACIÓN nº 2. Excepciones a la prohibición de circular: consideran imprescindible incluirlos en las excepciones ya que no están contemplados expresamente los titulares de autorización SER.**

**No estimada.**

Se ha de tener en cuenta que las medidas de restricción que plantea el Protocolo se aplicarán únicamente cuando se alcancen elevados niveles de contaminación atmosférica, con el único objetivo de proteger la salud de la población y cumplir con la normativa vigente. De hecho, las administraciones públicas estamos obligadas por la legislación a aplicar medidas para evitar situaciones de alta contaminación.

El Ayuntamiento de Madrid es consciente de la importancia de los servicios que ustedes prestan en nuestra ciudad y comprende las dificultades que estas medidas pueden suponer para los diferentes agentes socioeconómicos, pero cabe remarcar que son medidas excepcionales, que el protocolo contempla una amplia gama de excepciones para vehículos comerciales e industriales en su Anexo IV. En cuanto a los calendarios previstos están en consonancia con las medidas aprobadas en el Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático (Plan A).

Asimismo, existe una gradualidad en función del nivel de contaminación, y por tanto del escenario alcanzado, que en cuanto a restricción de circulación afecta en un primer momento solo a los vehículos sin distintivo ambiental según la clasificación de la DGT y únicamente en situaciones muy excepcionales se amplía a otro tipo de vehículos.

#### **ADEPESCA**

**ALEGACIÓN nº 1. Solicita, respecto a las medidas de prohibición del estacionamiento en el SER, la ampliación de la excepción a los vehículos titulares de una autorización de comerciales e industriales del SER con etiqueta B.**

**Parcialmente estimada.**

El Ayuntamiento de Madrid es consciente de la importancia de los servicios que los vehículos comerciales e industriales prestan en nuestra ciudad y comprende las dificultades que estas medidas pueden suponer para los diferentes agentes socioeconómicos, por ello se ha modificado el Anexo IV y se incluye entre las excepciones a la prohibición de estacionar en las plazas y horarios del SER, al colectivo cualificado de titulares de vehículos comerciales e industriales del SER con categoría B de clasificación ambiental, hasta el 31 de diciembre de 2020

**ALEGACIÓN nº 2. Se tenga en cuenta en las excepciones a la prohibición de circular, una ampliación del plazo dado (31 de diciembre de 2019) a los vehículos con carga máxima autorizada igual o inferior a 3.500 Kg.**

**No estimada.**

El Protocolo es una herramienta que se usa ante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), contaminante cuyo valores límite lleva superando Madrid desde hace años. Es, por tanto, una herramienta puntual ante situaciones excepcionales que el consistorio usa para cumplir con su compromiso de proteger la salud de los ciudadanos. Ante estos episodios de contaminación, hay que actuar sobre el principal sector emisor, que es el transporte por carretera y, siendo conscientes del esfuerzo que pedimos a los agentes económicos que operan en la ciudad, el Ayuntamiento tiene que restringir el tráfico durante dichos episodios.

La fecha límite prevista en el Protocolo, que es de aplicación a los vehículos sin distintivo ambiental, se sustenta en lo establecido en la medida 15 del Plan A de

calidad del aire y cambio climático, que es el que marca las líneas de actuación estructurales con el objeto de reducir la contaminación de una manera eficaz y permanente. Este Plan A ya ha sido ampliamente consensuado con el sector de la logística urbana de mercancías y se han tenido en cuenta, en la medida de lo posible, sus necesidades para la adaptación de sus vehículos a tecnologías y combustibles menos contaminantes.

## UNO

**ALEGACIÓN nº 1. Solicitud de tratamiento del transporte de mercancías como servicio público y se apliquen las excepciones a la circulación y estacionamiento de DUM en la zona SER.**

**Parcialmente estimada.**

Se ha de tener en cuenta que las medidas de restricción que plantea el Protocolo se aplicarán únicamente cuando se alcancen elevados niveles de contaminación atmosférica, con el único objetivo de proteger la salud de la población y cumplir con la normativa vigente. De hecho, las administraciones públicas estamos obligadas por la legislación a aplicar medidas para evitar situaciones de alta contaminación.

El Ayuntamiento de Madrid es consciente de la importancia de los servicios que ustedes prestan en nuestra ciudad y comprende las dificultades que estas medidas pueden suponer para los diferentes agentes socioeconómicos, pero cabe remarcar que son medidas excepcionales, que el protocolo contempla una amplia gama de excepciones para vehículos comerciales e industriales en su Anexo IV. En cuanto a los calendarios previstos están en consonancia con las medidas aprobadas en el Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático (Plan A).

Asimismo, existe una gradualidad en función del nivel de contaminación, y por tanto del escenario alcanzado, que en cuanto a restricción de circulación afecta en un primer momento solo a los vehículos sin distintivo ambiental según la clasificación de la DGT y únicamente en situaciones muy excepcionales se amplía a otro tipo de vehículos.

**ALEGACIÓN nº 2. Solicitud de revisión del ámbito geográfico de aplicación.**

**No estimada.**

El anterior Protocolo, que entró en vigor el 1 de febrero de 2016, ha supuesto durante los dos últimos años una buena herramienta para adquirir experiencia durante su aplicación. Desde su aprobación se ha aplicado en 10 ocasiones, 3 de ellas durante el año 2016, 6 en 2017 y una hasta la fecha en 2018. Las medidas de limitación de velocidad y de restricción de aparcamiento y circulación de vehículos han permitido durante su aplicación, rebajar los niveles máximos de contaminación, y consecuentemente el riesgo de la población a una exposición a concentraciones elevadas.

No obstante, ha quedado de manifiesto, después de su evaluación, que el efecto en la reducción de emisiones de las medidas de los escenarios 1 y 2 era muy limitado y que en situaciones prolongadas de condiciones meteorológicas desfavorables es necesario ampliar el ámbito territorial de actuación para mejorar su efectividad.

**ALEGACIÓN nº 3. Solicitud de que se tenga en cuenta que el etiquetado DGT no contempla las peculiaridades de los vehículos industriales.**

**No estimada.**

El Ayuntamiento de Madrid ha incorporado la clasificación ambiental aprobada por la Dirección General de Tráfico ya que es una herramienta homogénea para todo el Estado, que favorece la seguridad jurídica y que se irá actualizando y adaptando a los cambios tecnológicos.

El Protocolo ante episodios de contaminación por NO<sub>2</sub> establece unas limitaciones temporales basadas en el Plan A de calidad del aire y cambio climático. Es cierto que el desarrollo tecnológico de los vehículos comerciales e industriales hacia modelos de bajas emisiones representa un desafío, pero también hay que indicar que se trata de un sector con un carácter dinámico e innovador que junto con las medidas de fomento y apoyo por parte de las administraciones, configuran un escenario favorable para su transformación.

**ALEGACIÓN nº 4. Solicitud de ampliación del calendario en la restricción de circulación hasta 2021 los de MMA < 3.500 kg y hasta 2024 los de MMA > 3.500 kg.**

**No estimada.**

El Protocolo es una herramienta que se usa ante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), contaminante cuyo valores límite lleva superando Madrid desde hace años. Es, por tanto, una herramienta puntual ante situaciones excepcionales que el consistorio usa para cumplir con su compromiso de proteger la salud de los ciudadanos. Ante estos episodios de contaminación, hay que actuar sobre el principal sector emisor, que es el transporte por carretera y, siendo conscientes del esfuerzo que pedimos a los agentes económicos que operan en la ciudad, el Ayuntamiento tiene que restringir el tráfico durante dichos episodios.

La fecha límite prevista en el Protocolo, que es de aplicación a los vehículos sin distintivo ambiental, se sustenta en los establecido en la medida 15 del Plan A de calidad del aire y cambio climático, que es el que marca las líneas de actuación estructurales con el objeto de reducir la contaminación de una manera eficaz y permanente. Este Plan A ya ha sido ampliamente consensuado con el sector de la logística urbana de mercancías y se han tenido en cuenta, en la medida de lo posible, sus necesidades para la adaptación de sus vehículos a tecnologías y combustibles menos contaminantes.

## ACES

**ALEGACIÓN nº 1. Solicitud de que las compañías que prestan suministro de luz, gas y telecomunicaciones no estén sometidas a las limitaciones que establece el protocolo por ser esenciales.**

**No estimada.**

Se ha de tener en cuenta que las medidas de restricción que plantea el Protocolo se aplicarán únicamente cuando se alcancen elevados niveles de contaminación atmosférica, con el único objetivo de proteger la salud de la población y cumplir con la normativa vigente. De hecho, las administraciones públicas estamos obligadas por la legislación a aplicar medidas para evitar situaciones de alta contaminación.

El Ayuntamiento de Madrid es consciente de la importancia de los servicios que prestan en nuestra ciudad y comprende las dificultades que estas medidas pueden suponer para los diferentes agentes socioeconómicos, pero cabe remarcar que son medidas excepcionales, que el protocolo contempla una amplia gama de excepciones para vehículos comerciales e industriales en su Anexo IV y, además, que los vehículos de bajas emisiones (CERO y ECO de acuerdo a los distintivos ambientales de la Dirección General de Tráfico) están exceptuados de las restricciones de circulación en todos los escenarios contemplados en el Protocolo.

Asimismo, existe una gradualidad en función del nivel de contaminación, y por tanto del escenario alcanzado, que en cuanto a restricción de circulación afecta en un primer momento solo a los vehículos sin distintivo ambiental según la clasificación de la DGT y únicamente en situaciones muy excepcionales se amplía a otro tipo de vehículos.

**ALEGACIÓN nº 2. Propuesta de que se trabaje conjuntamente con la AEMET en mecanismos de predicción que permitan adelantar y reforzar las medidas informativas, campañas de sensibilización, reforzamiento del transporte público, reforzamiento de las infraestructuras de recarga de vehículos que utilizan energías alternativas.**

**Estimada.**

Ya se está trabajando en un nuevo sistema de predicción, en colaboración con la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) e impulsando la coordinación con AEMET a través de un Convenio con el Ayuntamiento de Madrid (publicado en el BOE el pasado 14 de agosto). El resto de medidas que se plantean ya están previstas y ejecutándose con la aplicación del Plan de Calidad del aire y Cambio Climático (Plan A).

**ALEGACIÓN nº 3. Solicita que el Ayuntamiento refuerce el transporte público y que se añada en el escenario 1 como medida el aumento de frecuencias de autobuses y metro.**

**Parcialmente estimada.**

El Protocolo ya contempla medidas de promoción y refuerzo del transporte público y se solicitará al CRTM que adopte las medidas necesarias para maximizar la capacidad de dicho transporte público.

#### **OTROS ASOCIADOS CEIM**

##### **ALEGACIÓN nº 1. Falta de información de las medidas adicionales en el Escenario de Alerta.**

No estimada.

Las medidas correspondientes al escenario de alerta están definidas en el Protocolo.

##### **ALEGACIÓN nº 2. Solicitud de ampliación del calendario en la restricción de circulación hasta 2020 los de MMA < 3.500 kg y hasta 2022 los de MMA > 3.500 kg.**

No estimada.

El Protocolo es una herramienta que se usa ante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), contaminante cuyo valores límite lleva superando Madrid desde hace años. Es, por tanto, una herramienta puntual ante situaciones excepcionales que el consistorio usa para cumplir con su compromiso de proteger la salud de los ciudadanos. Ante estos episodios de contaminación, hay que actuar sobre el principal sector emisor, que es el transporte por carretera y, siendo conscientes del esfuerzo que pedimos a los agentes económicos que operan en la ciudad, el Ayuntamiento tiene que restringir el tráfico durante dichos episodios.

La fecha límite prevista en el Protocolo, que es de aplicación a los vehículos sin distintivo ambiental, se sustenta en lo establecido en la medida 15 del Plan A de calidad del aire y cambio climático, que es el que marca las líneas de actuación estructurales con el objeto de reducir la contaminación de una manera eficaz y permanente. Este Plan A ya ha sido ampliamente consensuado con el sector de la logística urbana de mercancías y se han tenido en cuenta, en la medida de lo posible, sus necesidades para la adaptación de sus vehículos a tecnologías y combustibles menos contaminantes.

##### **ALEGACIÓN nº 3. Que las restricciones de circulación sean parciales, sugieren horarios diferenciados durante el día. Horarios nocturnos en los que se permita acceder a vehículos C, ECO y CERO y para vehículos de MMA > 3.500 kg C. Excepción general de entrada a Mercamadrid y Barajas.**

Parcialmente estimada.

Ya existe un horario diferenciado, puesto que las medidas del Protocolo se aplicarán entre las 6:30h y las 22:00h.

En cualquier caso, la revisión del Protocolo tiene entre sus principales objetivos reforzar el carácter preventivo actuando lo antes posible y mejorar su eficacia para conseguir una mayor reducción de los niveles de contaminación una vez declarado el episodio. Para ello se ha previsto ampliar el alcance de las medidas: restricción de la circulación desde el escenario 2 y ampliar la aplicación de medidas a toda la ciudad en el escenario 3. Por tanto, algunas de las actuaciones propuestas harían perder eficacia a las medidas del Protocolo.

**ALEGACIÓN nº 4. Considerar beneficios a la inversión en flota ECO (horarios más amplios. mayor MMA).**

**Estimada.**

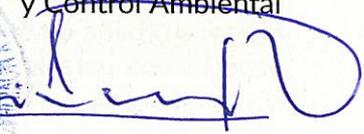
Ya existen, en la actualidad, beneficios para los vehículos ECO, tanto fiscales en Impuesto de vehículos de tracción mecánica, en relación con las tasas de estacionamiento (SER), con la posibilidad de circular y estacionar durante episodios de alta contaminación propuesta en este Protocolo, condiciones preferentes de acceso y horarios extendidos de reparto en Madrid Central .

**ALEGACIÓN nº 5. Solicitud para que en el epígrafe 7 (situaciones excepcionales) se incluya el que se garantice el suministro de mercancías.**

**No estimada.**

Está garantizado el suministro de mercancías con las medidas y excepciones contempladas en el Protocolo.

El Director General de Sostenibilidad  
y Control Ambiental



José Amador Fernández Viejo