



**INFORME SOBRE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS EN EL PERIODO DE INFORMACIÓN PÚBLICA DEL PROTOCOLO DE MEDIDAS A ADOPTAR DURANTE EPISODIOS DE ALTA CONTAMINACIÓN POR DIÓXIDO DE NITRÓGENO EN LA CIUDAD DE MADRID, APROBADO INICIALMENTE POR ACUERDO DE 17 DE SEPTIEMBRE DE 2015 DE LA JUNTA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MADRID.**

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en su sesión celebrada el 17 de septiembre de 2015 aprobó inicialmente el Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno, y acordó abrir un periodo de información pública por plazo de veinte días hábiles.

El anuncio del citado acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, el día 25 de septiembre de 2015, habiéndose finalizado el plazo de información el pasado 20 de octubre. Durante este periodo de información pública se han recibido alegaciones de la Asociación Nacional de Empresas Sector Dos Ruedas (ANESDOR), Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), Asociación Muévete por Madrid en Moto, Grupo Municipal Socialista, Confederación Empresarial de Madrid-CEOE (CEIM), Empresa Municipal de Transportes, S.A. (EMT), Asociación de Empresarios en Autocar de Madrid (AETRAM), Ecologistas en Acción, Asociación Mutua Motera (AMM), Asociación Madrileña del Taxi (AMT), Asociación Gremial del Autotaxi de Madrid (AGATM), Comité Madrileño del Transporte por Carretera (CMTC), Asociación empresarial de alquiler con y sin conductor de Madrid (ASEVAL), Asociación Élite Taxi Madrid (AETM) y Plataforma ciudadana Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas (IMU).

Además, se han recibido fuera de plazo observaciones de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, de la Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior), Madrileña Red de Gas, S.A.U y Asociación Ibérica de Gas Natural para la Movilidad (GASNAM), Autoescuela Gala, Asociación de operadores de Gas Licuado del Petróleo (AOGLP) y de Madrid Calle 30.

A continuación se detallan las alegaciones y observaciones formuladas y su valoración.

**Alegaciones de la Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas (ANESDOR)**

*“Solicitamos que NO se incluya a las motocicletas y vehículos asimilados como los triciclos, en las medidas de restricción incluidas en el protocolo”*

Se estima la alegación, según lo aprobado en el Pleno del Ayuntamiento celebrado el 28 de octubre de 2015.

**Alegaciones de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC)**

*-Que la restricción al tráfico en cada episodio de alta contaminación se aplique solo a los vehículos de la categoría D y E del SER de Madrid ...”*



*-Posibilidad de permitir la circulación a aquellos vehículos que perteneciendo a las categorías D y E presenten un alto nivel de ocupación (p.e. tres ocupantes como mínimo)".*

Se estima parcialmente. No se han desarrollado totalmente en la actualidad las herramientas que permitan un control rápido y eficaz de los vehículos en función de su potencial contaminador, como es el etiquetado de vehículos en el que está trabajando la Dirección General de Tráfico (DGT). Por tanto, se considera que la medida de restricción del 50 % es mucho más efectiva para la restricción de la circulación de vehículos y su control, tras los estudios realizados por el propio Ayuntamiento para la redacción de protocolo. Se exceptuará de su aplicación a los vehículos más limpios: los definidos como Cero emisiones por la DGT y los vehículos incluidos en la categoría A del SER (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).

No obstante, para la mejora de la gestión de la movilidad en los episodios de contaminación, se permitirá la circulación de aquellos vehículos de alta ocupación (tres personas mínimo), independientemente de su categoría.

***Incluir a los sistemas de car sharing en el marco de los vehículos no sujetos a la restricción de circulación en la almendra central, considerándolos así bajo el concepto de transporte público..."***

Se desestima. No se incluye esta propuesta en el texto en las excepciones de circulación por la almendra central, al no regirse dicho servicio por la normativa de aplicación del transporte público, con independencia de los beneficios que aporten en condiciones normales de contaminación a la ciudad de Madrid, aunque estarán excepcionados si son vehículos con etiqueta cero emisiones, híbridos no enchufables o vehículos propulsados por GLP o GNC (categoría A del SER) o que lleven 3 o más ocupantes.

#### **Alegaciones del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM)**

##### ***"1.- Alegación sobre la capacidad del sistema de transporte público***

*...No resulta, por tanto, evidente (requiriendo esta cuestión un estudio previo detallado) que, en estos momentos, exista capacidad adicional, remanente en exceso, especialmente en hora punta, para, en el contexto de escenarios puntuales como los recogidos en el Protocolo, poder aumentar la mencionada oferta de manera significativa.*

*En este sentido, se debe valorar junto con los distintos operadores de transporte, entre ellos la EMT, la información disponible al respecto, con objeto de sustentar en hipótesis reales y técnicamente adecuadas las actuaciones previstas en el Protocolo."*

Se estima.

##### ***"2.- Alegación sobre la gratuidad del transporte público:***

*...“La puesta en marcha de las medidas de restricción del tráfico de las fases 3 y 4 llevará asociada medidas adicionales de promoción del transporte público como la gratuidad del mismo”*

*y adaptarlo al contenido resultante, una vez se hayan adoptado los acuerdos correspondientes, en el Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.”*

Se estima. El CRTM y el resto de operadores deben valorar la distintas medidas de puesta en marcha de promoción del transporte público que sean más adecuadas para la implantación de las actuaciones previstas en este protocolo y se adaptará la redacción del protocolo de acuerdo con las decisiones adoptadas.

***“3.- Alegación sobre la desactivación de niveles:***

*“Se propone,..., la siguiente redacción alternativa:*

*“Por el contrario, si se prolongara la situación meteorológica desfavorable, y con el objeto de reducir el impacto sobre la salud pública, se pondrán mantener las correspondientes medidas de restricción de tráfico aplicadas cuando, aún sin superarse los niveles de preaviso o aviso, las concentraciones continúen siendo elevadas.*

*De esta forma, se podrán mantener:*

- Las medidas de restricción de tráfico Fase 1 y 2, si durante 2 horas consecutivas se superan los 160 microgramos/m<sup>3</sup> en dos estaciones cualesquiera de una misma zona.*
- Las medidas de restricción de tráfico Fase 3 y 4, si durante 2 horas consecutivas se superan los 200 microgramos/m<sup>3</sup> en dos estaciones cualesquiera de una misma zona.”*

Se estima parcialmente. Se incluye una aclaración indicando que siempre que se supere en dos estaciones o más los 160 microgramos/m<sup>3</sup> durante 2 horas consecutivas se mantendrán activadas las medidas de reducción de la velocidad a 70 Km/h en la M-30 y accesos.

**Alegaciones de la Asociación Muévete por Madrid en Moto**

*“1º No estamos de acuerdo en las causas que hacen su inclusión y menos aún en los estudios que dicen que la moto contamina más que un coche.”*

Se desestima. De acuerdo con el Manual de factores de emisión europea (COPERT 4 v.10 última versión disponible de fecha Feb. 2013), los factores de emisión de las motocicletas de menos de 250 cm<sup>3</sup>, con una velocidad media de 25 km/h y pauta urbana, son mayores que los de un vehículo turismo de gasolina EURO IV, por lo que la utilización de este tipo de vehículos (motocicletas, triciclos y ciclomotores), no contribuirían a una mejora en la calidad del aire durante un episodio de contaminación.

Además la normativa de aplicación para emisiones en motocicletas es la EURO 3 del año 2006, frente a las normas EURO 6, que se están aplicando para los turismos, y EURO VI,

que se aplican a vehículos pesados. Por lo que existe un retraso en la aplicación de las normas EURO para este tipo de vehículos, no proveyéndose una nueva norma hasta 2017.

Finalmente conviene recordar que aunque las motocicletas emitan menos óxidos de nitrógeno (NOx) que los vehículos diesel, sin embargo emiten 2-3 veces más que un vehículo de gasolina. Así mientras los turismos de gasoil y de gasolina Euro IV, V y VI y 4, 5 y 6 presentan valores límite de emisión de monóxido de carbono (CO) de 0.5 y 1 g/km, las motocicletas Euro 3 (las actualmente vendidas) emiten 2g/km. En el caso de los hidrocarburos totales esta diferencia es más marcada, con 300 y 800 mg/km para las motocicletas inferiores y superiores a 150 c.c., respectivamente, y únicamente 100 mg/km para los turismos de gasolina y diesel.

[http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/emisiones/act-emis/Vehiculos\\_2\\_o\\_3\\_ruedas.aspx](http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/emisiones/act-emis/Vehiculos_2_o_3_ruedas.aspx)

*2ª Pedimos la urgente rectificación en el plan de anticontaminación excluyendo a las motos de dicho plan y dando al uso de este vehículo el trato que se merece.*

Se estima la alegación, según lo aprobado en el Pleno del Ayuntamiento celebrado el 28 de octubre de 2015.

*3ª Dar un trato de prioridad y cuidado por el poco o nulo daño que crea y por su importante aportación a lo antes descrito, movilidad, mínima ocupación, irrisorio gasto de combustible y mínimas emisiones de CO<sub>2</sub>.*

Se desestima. No procede tener en cuenta dicha alegación dado que el Protocolo no es el instrumento para ello. No obstante, conviene recordar que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Madrid (PMUS), incluye medidas de promoción del uso seguro de la motocicleta.

#### **Alegaciones del Grupo Municipal Socialista**

*"PRIMERA.-SOBRE LA NECESIDAD DE DESARROLLO DEL PROTOCOLO...*

*... se debería iniciar un proceso de análisis más reposado que permita afrontar la elaboración de un nuevo protocolo con una visión diferente, más amplia y fundamentada. A medio plazo el Ayuntamiento tendría que desarrollar un completo sistema predictivo para, en función de previsiones meteorológicas y de la evolución de la contaminación, poder seleccionar las acciones idóneas que convengan a cada situación..."*

Se estima. Se realizará una evaluación anual de la aplicación del nuevo protocolo y con los resultados que se obtengan se estudiarán las posibles mejoras a introducir en el futuro para que sus posibles modificaciones se realicen tomando como base datos ya empíricos. Por otro lado, en relación con la mejora de los modelos y sistemas de predicción de la contaminación atmosférica por parte del Ayuntamiento de Madrid, hay que recordar que, independientemente de que se está trabajando constantemente en su mejora, no es

objeto de inclusión en este momento en la presente modificación del Protocolo, aunque se tendrá en cuenta para mejoras futuras del mismo.

**“SEGUNDA.-EXCEPCIONAR A LAS MOTOCICLETAS DE LAS MEDIDAS DE RESTRICCIÓN DE TRÁFICO...**

*...se propone incluir a las motocicletas entre los vehículos excepcionados de las restricciones de tráfico contempladas en las distintas fases del Protocolo.”*

Se estima la alegación, según lo aprobado en el Pleno del Ayuntamiento celebrado el 28 de octubre de 2015.

**“SEGUNDA.- SUPRESIÓN DE LA RESTRICCIÓN A LA CIRCULACIÓN DE TAXIS...**

*...se propone suprimir las restricciones a la circulación de taxis libres contempladas en el Protocolo.”*

Se estima parcialmente. Esta medida ya estaba incluida en el Protocolo aprobado el 5 de febrero de 2015 dado que la circulación de taxis libres supone una importante fuente de emisión de contaminantes a la atmósfera. Por ello se circunscribe esta medida al escenario 4, sustituyendo en el escenario 3 la medida de restricción por la recomendación de no circular en vacío. Además se ha modificado el texto del Protocolo para permitir que los taxis puedan, cuando se aplique esta medida, tanto en restricción como en recomendación, estacionar y esperar viajeros, además de en sus paradas habituales, en las plazas azules del SER.

#### **Alegaciones de la Confederación Empresarial de Madrid-CEOE (CEIM)**

**“1. Contar con la participación de las Asociaciones Empresariales en el diseño de las medidas que afectan a la movilidad de la ciudad de Madrid y, en concreto, de las previstas en el presente Protocolo...”**

Se estima parcialmente. La participación se ha garantizado a través del periodo de información pública, independientemente de la participación que se pueda realizar para la adopción de futuras medidas relacionadas con este ámbito y para lo que se habilitarán todos los canales necesarios.

**“2. Diseñar campañas de sensibilización y educación dirigidas a todos los agentes implicados en la movilidad.”**

Se estima. La realización de campañas de información y sensibilización del fomento de la movilidad urbana más sostenible y en particular campañas de información en relación con la aplicación del presente protocolo son objetivos principales del Plan de Comunicación del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.

**“3. Incluir a las Asociaciones Empresariales como agentes informadores clave a efectos de la aplicación de las medidas de carácter informativo que se contemplan en el presente Protocolo...”**

Se estima parcialmente. En la figura del “informador clave”, que se encuadra dentro del Sistema de Alertas en Salud Ambiental de Madrid Salud para dar la máxima difusión a las recomendaciones sanitarias a la población en casos de episodios de contaminación, ya se encuentran representadas asociaciones y colectivos empresariales, como los farmacéuticos, asociaciones médicas, centros de mayores y residencias, etc.

Asimismo, pueden suscribirse gratuitamente al Servicio de envío de Alertas SMS, en el que recibirán información puntual de cada activación de escenarios en caso de episodio de contaminación por dióxido de nitrógeno.

En cuanto a la información de la aplicación de las distintas medidas, el Ayuntamiento de Madrid va a efectuar el máximo esfuerzo para informar a los ciudadanos a través de los principales medios de comunicación (prensa, radio, televisión) y redes sociales, utilizando también otros recursos de comunicación disponibles como página Web del Ayuntamiento, paneles informativos de Tráfico del Ayuntamiento de Madrid y de la DGT, de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT) y del CRTM.

***“4. Reforzar las medidas informativas en caso de que se adopte la medida de prohibir el estacionamiento de vehículos en plazas y horario del SER en el interior de la M-30 (Medidas de restricción de tráfico fase 2). Las medidas de información previstas, a través de la pantalla del parquímetro y del teléfono se consideran insuficientes.”***

Se estima. Se ha procedido a modificar la señalización fija en la zona SER de la ciudad consecuentemente. Además, el Ayuntamiento de Madrid va a efectuar el máximo esfuerzo para informar a los ciudadanos a través de los principales medios de comunicación (prensa, radio, televisión) y redes sociales, utilizando también otros recursos de comunicación disponibles como 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 de Madrid.

***“5. Las medidas de restricción del tráfico no deberían aplicarse a los vehículos necesarios para atender situaciones de urgencia relacionadas con averías en servicios básicos como son el suministro de agua, electricidad y gas. Tampoco debería aplicarse a los vehículos de reparación, fontanería, electrodomésticos, distribución alimentaria y prensa.”***

Se estima. En la aplicación de la medida de prohibición de aparcamiento del SER a los no residentes, están exentos todos aquellos vehículos cuyos titulares dispongan de una autorización de Comerciales e Industriales del SER; y los vehículos que dispongan del distintivo “vehículo cero emisiones” (los vehículos que no sean de combustión interna: eléctricos, de pila de combustible o de emisiones directas nulas, así como los vehículos eléctricos enchufables y los vehículos eléctricos de rango extendido) y lo exhiban en lugar visible.

- En las medidas de restricción de la circulación (excepto la reducción de la velocidad a 70km/h en los accesos a la ciudad y la M-30) estarán exentos los servicios esenciales: los vehículos de extinción de incendios, salvamento y protección civil, cuerpos y fuerzas de seguridad, agentes de movilidad, ambulancias y de asistencia sanitaria, pública o

privada, así como de mantenimiento de servicios públicos básicos (agua, gas, electricidad, telefonía). Además, en relación con la aplicación de la medida de restricción de circulación de vehículos por la almendra central de la ciudad y por la M-30, se encontrarán también exceptuados los vehículos comerciales e industriales, para distribución urbana de mercancías, entendiéndose como tales los siguientes<sup>1</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 por combustibles menos contaminantes (gas licuado de petróleo o gas natural comprimido).

También estarán exentos los vehículos que dispongan del distintivo "cero emisiones" establecido por la DGT (Resolución de 30 de enero de 2015 de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2015) y aquellos vehículos de la categoría A del SER o con alta ocupación (tres o más personas).

*"6. En relación a las medidas de restricción del tráfico 3, deberían incluirse **dentro de las excepciones a las motocicletas...**"*

Se estima la alegación, según lo aprobado en el Pleno del Ayuntamiento celebrado el 28 de octubre de 2015.

*"7. En las medidas de restricción del tráfico de fase 4 habría que **mencionar explícitamente los supuestos de excepción.**"*

Se estima pues clarifica la redacción.

*"7. Dado que los **vehículos de motor diesel** son los principales emisores de dióxido de nitrógeno, las medidas de restricción previstas en el presente Protocolo deberían **aplicarse únicamente a éstos...**"*

No se estima por la imposibilidad de aplicarla y controlarla con los medios disponibles actualmente, pero se tendrá en cuenta esta propuesta para próximas revisiones del presente protocolo en la medida que puedan implantarse mejores sistemas de control e identificación de vehículos según su potencial contaminador, ya que los vehículos de motor diesel son los principales emisores de dióxido de nitrógeno.

#### **Alegaciones de la Empresa Municipal de Transportes, S.A. (EMT)**

*"PRIMERA.- Delimitación de las zonas*

*Aunque se incorpora la zonificación en un plano, sugerimos que se incorporen los límites, como por ejemplo se hace al publicar los APR, para mayor claridad"*

<sup>1</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

Se estima por clarificar la redacción y se incluye la delimitación de las zonas en anexo al Protocolo.

*"SEGUNDA.- Fase de Alerta=a Fase 4  
...sugerimos identificar el "ESCENARIO DE ALERTA" con la fase 4."*

Se estima, por clarificar la redacción del protocolo, pasa a denominarse "ESCENARIO 4",..

*"TERCERA.- Explicitar que el Transporte de superficie en autobús y vehículos auxiliares de EMT no está afectado por las medidas de restricción del tráfico  
... mención expresa a que el transporte público colectivo en superficie no está afectado por las medidas de restricción. Dentro de la excepción debe incluirse a los automóviles y furgonetas del parque auxiliar de la EMT, identificados, ya que son los que atienden las incidencias, por lo que es de especial importancia que estén disponibles en estas situaciones."*

Se estima por clarificar la redacción.

*"CUARTA.- Excepción para los vehículos de alta ocupación...*

Se estima porque mejora la gestión de la movilidad en los episodios de contaminación.

*"CUARTA.-... e inclusión de los ciclomotores, en la fase de restricción 3."*

Se desestima por coherencia con la exclusión de motocicletas en las medidas de restricción del tráfico.

*"QUINTA.- Habilitar las zonas del SER destinadas a no residentes como paradas oficiales de taxis en fases 2, 3 de restricción y alerta."*

Se estima. Está contemplado el aparcamiento de vehículos taxi en las plazas del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), según lo dispuesto en el art. 67 de la Ordenanza de Movilidad y se va a proceder a la modificación de la Ordenanza de Movilidad para que los taxis puedan estacionar a la espera de viajeros cuando se encuentren estacionados en la zona azul del SER.

*"SEXTA.- Error en la redacción en fase 4 de restricción.*

*En el primer párrafo de Medidas de Restricción del Tráfico Fase 4, se dice "Medidas de Restricción del Tráfico Fase 2", entendemos que es un error material y que la Fase a la que se refiere es la Fase 3, no la 2."*

Se estima. Aunque no se trata de un error, se procederá a clarificar la redacción en ese apartado del protocolo.



*“SEPTIMA.- Incluir más destinatarios de la información a partir de la fase 1*

*Incluir entre los destinatarios de la información, a partir de la fase 1 a empresas, agrupaciones empresariales y universidades,...*

*...Del mismo modo ampliar la posibilidad de otros recursos de comunicación a páginas WEB de uso masivo, como la Agencia Estatal de Meteorología, o MSN o E-bay, los de ventas de entradas de espectáculos, etc., previos los acuerdos de colaboración...”*

Se estima. Se buscará la mejor manera de que la información llegue a todos los sectores, además de los medios ya previstos para informar a los ciudadanos a través de los principales medios de comunicación (prensa, radio, televisión) y redes sociales, utilizando también otros recursos de comunicación disponibles como 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 de Madrid.

*“OCTAVA.- Prohibiciones incluidas en Medidas Informativas 2*

*Dentro de este apartado, además de las medidas informativas,...*

*...las hay de carácter prohibitivo, restrictivas de derechos individuales, sobre las que debería tener la seguridad de que tienen cobertura jurídica para poder imponerlas, y en caso afirmativo si hay medios para imponerlas; tal vez la norma podría limitarse a citar la necesidad de establecer medidas de minimización a la exposición.”*

Se estima, se incluirá la siguiente redacción: “...se procederá a proponer la limitación de la práctica de determinadas actividades al aire libre”

*“OCTAVA.- Medidas de promoción del Transporte Público*

*El incremento de la oferta debe subordinarse no solo a la toma de decisión por el Consorcio Regional de Transporte, sino también a la disponibilidad de los operadores, tanto de personal como de material. Respecto a la reserva de capacidad, y porcentaje de incremento sugerimos no mencionar cifras,...*

*...se menciona la gratuidad como medida adicional de promoción del transporte público, sin definir modos, trayectos, etc. a los que afectaría, proponemos una mayor definición, y que se tenga en cuenta que esta medida depende también de la decisión de un tercero.”*

Se estima ya que es el CRTM, junto con el resto de operadores, quienes deben valorar las distintas medidas de promoción del transporte público que sean más adecuadas para la implantación de las actuaciones previstas en este protocolo y se adaptará la redacción del protocolo consecuentemente.

*“NOVENA.- Grupo Operativo*

*Como parte integrante del mismo, pedimos que se designe al Director Gerente, o Director de Operaciones. Como sugerencia que se incluya expresamente la posibilidad de delegar en caso de su ausencia, enfermedad...”*

Se estima y se incluye como miembro del Grupo operativo al Director Gerente o persona que lo sustituya.

### **Alegaciones de la Asociación de Empresarios en Autocar de Madrid (AETRAM)**

*"CUARTO.- Dado que el Ayuntamiento de Madrid...*

*... AETRAM considera que el tratamiento para los vehículos de las empresas de transporte regular de uso especial ( escolares y trabajadores) discrecional y turístico debe ser idéntico a estos otros dos tipos de transporte público colectivo de viajeros y por tanto se debe considerar y mantener como modo de transporte exceptuado de las medidas de restricción planteadas al tráfico dentro de los diferentes escenarios planteados (Escenario 1, 2, 3 y Alerta) así como de las Medidas de Restricción de Tráfico Fase 3 y Fase 4."*

Se estima. Se excluyen de las medidas de restricción de la circulación por la almendra central y por la M-30, por ser transporte público colectivo.

*"SEXTO.- Por último, consideramos también de vital importancia incluir a nuestro Sector de las "Medidas de Promoción de Transporte Público" que se recogen en el Protocolo, por parte del Ayuntamiento de Madrid para potenciar la información y sensibilización...*

*... Dentro de las medidas a adoptar por parte del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, desde AETRAM y dada su flota de empresas y vehículos nos ponemos a disposición como medio de apoyo alternativo de transporte,...*

*...con el fin de absorber con mayor eficacia el incremento de viajeros durante a duración de las medias de restricción del tráfico".*

Se estima. Se trasladará su propuesta al CRTM.

### **Alegaciones de Ecologistas en Acción**

*"...Para **Ecologistas en Acción** sería aconsejable un cambio de enfoque: en lugar de plantear un **protocolo reactivo**, con medidas que se activan una vez alcanzados niveles altos de contaminación por NO<sub>2</sub> (cuando el episodio está en marcha), habría que **reforzar el carácter preventivo del protocolo**, de manera que las medidas se implementaran con anticipación al episodio...*

*... las medidas de limitación del tráfico deberían aplicarse en base a las predicciones meteorológicas y a los sistemas de modelización de la contaminación con que cuenta el ayuntamiento..."*

Se estima. El protocolo tiene un carácter preventivo pues inicia la aplicación de medidas antes de alcanzar el nivel de 200 µg/m<sup>3</sup>. En cualquier caso la mejor prevención es la adopción de medidas estructurales en la ciudad, encaminadas a la reducción de las

principales fuentes de emisión de contaminantes atmosféricos, por lo que se está trabajando en la elaboración de un nuevo y ambicioso Plan de Calidad del Aire. Igualmente, el Ayuntamiento de Madrid está trabajando en la mejora de los modelos y sistemas de predicción de la contaminación atmosférica y, aunque no es objeto de inclusión en este momento en la presente modificación del Protocolo, se tendrá en cuenta para mejoras futuras del mismo.

*“... **Ecologistas en Acción** considera adecuado que las medidas de limitación del tráfico planteadas incluyan motos y motocicletas...”*

Se desestima. Según lo aprobado en el Pleno del Ayuntamiento celebrado el 28 de octubre de 2015, a propuesta del Grupo Municipal Ciudadanos, con el apoyo del Grupo Socialista Municipal y del Grupo Popular Municipal, se acordó exceptuar las motos y ciclomotores de las medidas de restricción del tráfico fase 3 y fase 4 (ver respuesta a la alegación número 1 de la Asociación Muévete por Madrid en Moto).

*“... **Ecologistas en Acción** considera que el protocolo debería contemplar un apartado que planteara la evaluación de su aplicación con carácter anual y en su caso su propia revisión para garantizar que se pueda ir actualizando y mejorando de acuerdo con la experiencia acumulada.”*

Se estima. Se ha incluido un apartado de evaluación de la aplicación del protocolo con carácter anual para garantizar su adecuada actualización en función de los resultados obtenidos.

#### **Alegaciones de la Asociación Mutua Motera (AMM)**

*“Se incluya la moto dentro de las excepciones a las restricciones de circulación previstas en el “Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno” y por tanto, la moto...”*

Se estima la alegación, según lo aprobado en el Pleno del Ayuntamiento celebrado el 28 de octubre de 2015.

#### **Alegaciones de la Asociación Madrileña del Taxi (AMT)**

*“El taxi es un servicio público y como tal solicitamos que se le permita la circulación a las zonas restringidas de todos los vehículos, tanto ocupados como libres en todos los escenarios posibles...”*

Se estima parcialmente. Esta medida ya estaba incluida en el Protocolo aprobado el 5 de febrero de 2015 dado que la circulación de taxis libres supone una importante fuente de emisión de contaminantes a la atmósfera. Por ello se circunscribe esta medida al escenario 4, sustituyendo en el escenario 3 la medida de restricción por la recomendación de no

circular en vacío. Además se ha modificado el texto del Protocolo para permitir que los taxis puedan, cuando se aplique esta medida, tanto en restricción como en recomendación, estacionar y esperar viajeros, además de en sus paradas habituales, en las plazas azules del SER.

#### **Alegaciones de la Asociación Gremial del Autotaxi de Madrid (AGATM):**

##### ***... – Prohibición del estacionamiento en plazas y horarios del SER...***

*... no debe aplicarse a los vehículos, pues necesitan recoger y entregar viajeros por toda la ciudad de Madrid y, en algunos casos, especialmente si transportan a personas con movilidad reducida,..."*

Se estima. Está contemplado el aparcamiento de vehículos taxi en las plazas del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), según lo dispuesto en el art. 67 de la Ordenanza de Movilidad y se va a proceder a modificar la Ordenanza de Movilidad para que los taxis puedan estacionar a la espera de viajeros cuando se encuentren estacionados en la zona azul del SER.

##### ***... – Restricción de la circulación en el interior de la almendra central (área interior de la M-30) del 50% de todos los vehículos...***

*... Entre las excepciones no se citan a los vehículos auto taxi, excepto que se haya querido encuadrarlos dentro del transporte público..."*

Se estima parcialmente. Esta medida ya estaba incluida en el Protocolo aprobado el 5 de febrero de 2015 dado que la circulación de taxis libres supone una importante fuente de emisión de contaminantes a la atmósfera. Por ello se circunscribe esta medida al escenario 4, sustituyendo en el escenario 3 la medida de restricción por la recomendación de no circular en vacío. Además se ha modificado el texto del Protocolo para permitir que los taxis puedan, cuando se aplique esta medida, tanto en restricción como en recomendación, estacionar y esperar viajeros, además de en sus paradas habituales, en las plazas azules del SER.

##### ***... – Restricción de la circulación de taxis libres, excepto Ecotaxis y Eurotaxis, en el interior de la almendra central (área interior de la M-30)...***

*...¿que hace un taxista una vez que se ha contratado y realizado un servicio y lo ha terminado en un lugar dónde no puede aparcar, puesto que si se fuera en vacío estaría incurriendo en una irregularidad sancionable? Además tampoco puede aparcar en plazas del SER..."*

Se desestima. La circulación en vacío para desplazarse hasta una reserva de taxi o salir fuera de la M30 no está prohibida por el Protocolo. Además del estacionamiento en las paradas de taxis establecidas, el estacionamiento en las plazas del SER está permitido por el art. 67 de la Ordenanza de Movilidad y se va a proceder a modificar la Ordenanza de Movilidad para que los taxis puedan estacionar a la espera de viajeros cuando se encuentren estacionados en la zona azul del SER.

*... – Medidas de promoción del transporte público...”*

*.. Pero esta promoción debe realizarse igualmente respecto del taxi...”*

Se desestima por no tratarse de transporte público colectivo.

*“... Cuarta.-... en todo el protocolo no se haga una expresa alusión a la VTCs. No sabemos si se considera su uso prohibido o si se está autorizando su plena utilización sin restricciones en cada una de las fases que el protocolo distingue...”*

Se aclara que está restringida su utilización en cada una de las fases de restricción del tráfico del presente protocolo de acuerdo con lo establecido en texto del mismo, salvo aquellos vehículos de “Categoría A” del SER (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) o con distintivo “cero emisiones” establecido por la DGT (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 (B.O.E. 7/2/2015) o que circulen con tres o más pasajeros..

#### **Alegaciones del Comité Madrileño del Transporte por Carretera (CMTC)**

*“... Se observa que en las medidas previstas en el protocolo se hace una defensa a ultranza del transporte público de viajeros y dentro de este el transporte regular de uso general y al transporte escolar, no así del el transporte Discrecional y Turístico y del Transporte de Mercancías.*

*Desde el CMTC consideramos inaceptable que se dejen al margen estas clases de transporte que también constituyen TRANSPORTE PÚBLICO y que dan un servicio prioritario al ciudadano...”*

Se estima y de hecho están incluidos en las excepciones de las medidas de restricción de la circulación, excepción hecha de la medida de restricción de la velocidad en accesos y M-30.

*“... se adjunta al presente escrito las alegaciones vertidas por una de las asociaciones integrantes de la sección de arrendadores del CMTC, ASEVAL...”*

Se han admitido parcialmente las alegaciones presentadas por ASEVAL al presente protocolo, estando exceptuados de las medidas de tráfico de restricción de la circulación los vehículos de alquiler con conductor y sin conductor de “Categoría A” del SER (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) o con distintivo “cero emisiones” establecido por la DGT (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 (B.O.E. 7/2/2015) o que circulen con tres o más pasajeros.

"TRANSPORTE DISCRECIONAL Y TURÍSTICO..."

*...A mayor abundamiento se recogen las alegaciones vertidas por la asociación AETRAM..."*

Se han admitido las alegaciones presentadas por AETRAM al presente protocolo por ser transporte público colectivo.

"DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS..."

*...quedan excluidos los vehículos de servicio público destinados a operaciones de carga y descarga, los de mudanza y de contenedores, es por lo que mostramos nuestro rechazo a la regulación actual...*

*Creemos imprescindible que se incluya al transporte público de mercancías dentro de las excepciones y de forma específica,..."*

Se estima la alegación incluyendo como exceptuados de las medidas de restricción de la circulación (excepción hecha de la restricción de la velocidad en accesos y M-30 y prohibición de estacionar en el SER) a los vehículos de mudanzas, carga y descarga, contenedores y vehículos comerciales e industriales, entendiéndose como tales los siguientes<sup>1</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 por combustibles menos contaminantes (gas licuado de petróleo o gas natural comprimido).

También estarán exentos los vehículos que dispongan del distintivo "cero emisiones" establecido por la DGT (Resolución de 30 de enero de 2015 de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2015) y aquellos vehículos de la categoría A del SER o con alta ocupación (tres o más personas).

*"2º- Además, por coherencia y unificación de criterios, la expresión vehículos comerciales e industriales debería extenderse a los vehículos destinados a operaciones de carga y descarga, tal y como figura en los CRITERIOS GENERALES DE ACCESO A LAS APR y no utilizarse de una forma restrictiva aplicable solo a los vehículos que dispongan de la autorización del art. 64.3.a) de la Ordenanza de Movilidad".*

Se estima, como se ha indicado en la respuesta a la anterior alegación.

*"3º- En la Medida de Restricción del Tráfico Fase 2 consta como excepción a la Prohibición del estacionamiento de los vehículos en las plazas y horario del SER en el interior de la M-*

30, *“los estacionados en zonas reservadas para su categoría o actividad”, consideramos necesario que se aclare esta excepción,*”

Se trata de los vehículos que estén autorizados a utilizar específicamente una determinada reserva en plaza SER, como por ejemplo los vehículos diplomáticos en sus reservas específicas, los titulares de tarjetas PMR en reservas PMR, los vehículos oficiales con tarjeta en sus reservas asignadas, vehículos de mudanzas autorizados en el espacio reservado por la señalización para ese uso, vehículos autorizados a utilizar las reservas de carga y descarga de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza de Movilidad, etc.

*“...solicitamos que los vehículos de mudanzas sean incluidos dentro de las excepciones contempladas en epígrafe “medidas de restricción del tráfico, fase 1, 2, 3 y 4”,...”*

Se estima parcialmente al haberse exceptuado a los vehículos de mudanzas de las medidas de restricción de la circulación por la almendra central y por la M-30, y estar exceptuados de la prohibición de estacionamiento por disponer de la necesaria autorización anual o puntual concedida por la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación.

#### **Alegaciones de la Asociación Élite Taxi Madrid (AETM)**

*“en la misma medida lo sería la EMT, la policía, las ambulancias, los camiones de la basura etcétera. Ahora bien, si a los servicios públicos antes citados se les excluye de mandato, por ser así de justicia desde nuestra asociación entendemos que el taxi ha de ser tratado de la misma manera...”*

Se estima parcialmente. Esta medida ya estaba incluida en el Protocolo aprobado el 5 de febrero de 2015 dado que la circulación de taxis libres supone una importante fuente de emisión de contaminantes a la atmósfera. Por ello se circunscribe esta medida al escenario 4, sustituyendo en el escenario 3 la medida de restricción por la recomendación de no circular en vacío. Además se ha modificado el texto del Protocolo para permitir que los taxis puedan, cuando se aplique esta medida, tanto en restricción como en recomendación, estacionar y esperar viajeros, además de en sus paradas habituales, en las plazas azules del SER.

#### **Alegaciones de la Plataforma ciudadana Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas (IMU)**

*“1. La retirada del tipo de vehículo “motocicleta” de los planes de control de los episodios de alta contaminación por no ser representativos en el marco general y afectar gravemente a la movilidad independiente y a la promoción de los vehículos capaces de ofrecer menor nivel de emisiones como son las propias motocicletas.”*

Se estima la alegación, según lo aprobado en el Pleno del Ayuntamiento celebrado el 28 de octubre de 2015. No obstante, hay que señalar que de acuerdo con el Manual de factores de emisión europea (COPERT 4 v.10 última versión disponible de fecha Feb. 2013), los

factores de emisión de las motocicletas de menos de 250 cm<sup>3</sup>, con una velocidad media de 25 km/h y pauta urbana, son mayores que los de un vehículo turismo de gasolina EURO IV, por lo que la utilización de este tipo de vehículos (motocicletas, triciclos y ciclomotores), no contribuirían a una mejora en la calidad del aire durante un episodio de contaminación.

Además la normativa de aplicación para emisiones en motocicletas es la EURO 3 del año 2006, frente a las normas EURO 6, que se están aplicando para los turismos, y EURO VI, que se aplican a vehículos pesados. Por lo que existe un retraso en la aplicación de las normas EURO para este tipo de vehículos, no proveyéndose una nueva norma hasta 2017.

Finalmente conviene recordar que aunque las motocicletas emitan menos óxidos de nitrógeno (NOx) que los vehículos diesel, emiten 2-3 veces más que un vehículo de gasolina. Así mientras los turismos de gasoil y de gasolina Euro IV, V y VI y 4, 5 y 6 presentan valores límite de emisión de monóxido de carbono (CO) de 0.5 y 1 g/km, las motocicletas Euro 3 (las actualmente vendidas) emiten 2g/km. En el caso de los hidrocarburos totales esta diferencia es más marcada, con 300 y 800 mg/km para las motocicletas inferiores y superiores a 150 c.c., respectivamente, y únicamente 100 mg/km para los turismos de gasolina y diesel.

#### **Alegaciones de la Asociación empresarial de alquiler con y sin conductor de Madrid (ASEVAL).**

*"...acuerde incluir expresamente las actividades de alquiler con conductor y sin conductor en las excepciones reguladas en las medidas del tráfico en fases 3 y 4..."*

Se estima parcialmente al estar excepcionados de las medidas de restricción de la circulación por la almendra central de las fases 3 y 4 a los vehículos de alquiler con conductor y sin conductor de "Categoría A" del SER (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) o con distintivo "cero emisiones" establecido por la DGT (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 (B.O.E. 7/2/2015) o que circulen con tres o más pasajeros.

#### **Alegaciones de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid**

##### **"OBSERVACIÓN.1**

... "ESCENARIO 1:  
1 superación del nivel de preaviso."

*Debería clarificarse si se refiere a "un día de superación del nivel de preaviso"...*



Se estima la observación por clarificar la redacción del texto.

### **"OBSERVACIÓN 2**

... *"Medidas de Restricción del Tráfico 4:  
- Medidas de Restricción del Tráfico Fase 2"*

*Se considera que es una errata y que..."*

### **"OBSERVACIÓN 3**

...*en la página 8 del Protocolo...*

... *"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 [...], solo se podrá hacer con el taxímetro apagado y sin poder captar viajeros."*

*Se propone la supresión del todo el párrafo, al ser una repetición exacta de una de las medidas de restricción del tráfico Fase 3..."*

Aunque no es una errata, se estiman las observaciones con el objeto de clarificar la redacción del texto, incluyendo la redacción completa de este apartado.

### **"OBSERVACIÓN 4**

...*apartado 6. Activación y desactivación de los niveles...*

... *"Por el contrario, si se prolongara la situación meteorológica desfavorable, y con el objeto de reducir el impacto sobre la salud pública, se podrán mantener las medidas de restricción del tráfico aplicadas cuando, aún 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>"*

*Se propone la siguiente redacción alternativa:..."*

Se estima parcialmente. Se incluye una aclaración indicando que siempre que se supere en dos estaciones o más los 160 microgramos/m<sup>3</sup> durante 2 horas consecutivas se mantendrán activadas las medidas de reducción de velocidad a 70 Km/h.

### **"OBSERVACIÓN 5**

...*se propone valorar la posibilidad de incluir en el Protocolo recomendaciones, o incluso restricciones, respecto a los horarios de uso de las calefacciones centrales de las comunidades de vecinos, ajustando dichos horarios a las horas del día con menores concentraciones de NO<sub>2</sub>."*

Se desestima. En el protocolo no tienen cabida las recomendaciones que, sin embargo, se encuentran en la página Web, y en el material de educación ambiental del Ayuntamiento. En cualquier caso, la contribución de las calefacciones a los niveles de NO<sub>2</sub> no tiene la incidencia que tiene el tráfico.

#### **Alegaciones de la Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior)**

Las alegaciones presentadas por la Dirección General de Tráfico han sido recibidas fuera de plazo el día 26 de octubre de 2015.

*"1.- En las Medidas de restricción del tráfico de la fase 1. se incluye...*

*... se propone modificar la redacción de la nota al pie 4 en los siguientes términos:*

*...resulta más adecuado desde el punto de vista formal modificar la redacción propuesta en los términos siguientes,...*

***"Limitación de velocidad a 70 km/h en la M-30: 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."***

Se estima y agradece la propuesta de redacción por clarificar el texto.

*"2.- En las Medidas de restricción del tráfico de la fase 3 y 4, se contempla...*

*...<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. No obstante, cuando por parte de la Dirección General de Tráfico se aprueben nuevos niveles de etiquetado en función de las emisiones de los vehículos que cubran el 50% del parque de vehículos, se tomará en consideración el uso de éstos como criterio para la restricción de acceso"*

Se estima parcialmente, pues ya se cita de forma expresa la etiqueta cero emisiones. No obstante, no se incluye la propuesta en el presente texto, al no haberse desarrollado en la actualidad las herramientas que permitan un control rápido y eficaz de los vehículos en función de su potencial contaminador, se tendrá en cuenta cuando se aprueben nuevos niveles de etiquetado en función de las emisiones de los vehículos.

*3.-Propuesta de nueva redacción en las medidas de restricción del tráfico de la fase 4*

***"Restricción de la circulación en la almendra central así como de la circulación por la M-30 del 50% de todos los vehículos con las excepciones dispuestas en el presente documento. Además de las medidas previstas en el punto anterior, la Policía Municipal establecerá controles aleatorios de comprobación del cumplimiento de la medida en distintos puntos de la ciudad (fundamentalmente salidas) y, en caso de incumplimiento, impondrá la correspondiente sanción. Se solicitará al Organismo Autónomo Agrupación 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”.*

Se estima y agradece la propuesta de redacción por clarificar el texto.

#### **Alegaciones de Madrileña Red de Gas, S.A.U.**

*“1º. Incluir como excepción los vehículos propulsados por Gas Natural Vehicular en las medidas de restricción del tráfico Fase 3 y Fase 4...”*

Se estima, dado que los vehículos “Categoría A” del SER están exentos de la aplicación de las medidas de restricción de la circulación por la almendra central y la M-30 de los escenarios 3 y 4.

*“2º. Incluir como excepción los vehículos de las compañías distribuidoras de gas natural canalizado en las medidas de restricción del tráfico Fase 3 y 4...”*

Se estima. Estarán exentos de la aplicación de las medidas de restricción de la circulación por la almendra central y la M-30 de los escenarios 3 y 4 los servicios esenciales: vehículos de extinción de incendios, salvamento y protección civil, policía, agentes de movilidad, ambulancias y de asistencia sanitaria, pública o privada, así como de mantenimiento de servicios públicos básicos (agua, gas, electricidad).

#### **Alegaciones de la Asociación Ibérica del Gas Natural para la Movilidad (GASNAM).**

*“... se propone que sea incluido, en el presente Protocolo...”*

*...”Restricción de la circulación en el interior de la almendra central (área interior de la M-30) del 50% de todos los vehículos (excepto vehículos de bajas emisiones, entendiendo como tales los contemplados como alternativos al petróleo Directiva 94/2014, ciclomotores, bicicletas, vehículos de movilidad reducida y de servicios esenciales). Todo esto con una disposición transitoria que permita circular a los vehículos de transporte público, escolares, comerciales e industriales, con combustibles distintos a los bajos en emisiones, en un periodo no superior al 01/01/2020”.*

Se estima parcialmente dado que están exentos de la aplicación de las medidas de restricción de la circulación por la almendra central y la M-30 de las de los escenarios 3 y 4 los vehículos que dispongan del distintivo “cero emisiones” establecido por la DGT (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 (B.O.E. 7/2/2015), y los vehículos de la Categoría A del SER.

**Alegaciones de la Autoescuela Gala**

...*"Las sucursales situadas dentro del perímetro de la M-30 atienden a personas que viven o trabajan cerca de ellas, y así donde se recogen a los alumnos. El problema es que tal como están planteadas las restricciones de tráfico, no hay diferenciación entre el uso ordinario de un vehículo y el aprendizaje de conducción. Por lo que se obligaría, al 50% de los alumnos, a acudir a un punto situado en el exterior de la M-30 para recogerle y dejarle cuando se apliquen las medidas de restricción de tráfico fase 3 y 4."*

Se estima y se incluyen los vehículos de autoescuela entre las excepciones a las restricciones de circulación.

**Alegaciones de la Asociación de Operadores de Gas Licuado del Petroleo (AOGLP)**

...*"La inclusión de los vehículos propulsados por GLP o Autogas como vehículos de bajas emisiones, los cuales disfruten de las mismas ventajas consideradas dentro del protocolo a los vehículos de 'cero emisiones'."*

La redacción del documento en lo relativo a "Medidas de restricción del tráfico Fase 3" quedaría de la siguiente forma:

**Restricción de la circulación en el interior de la almendra central (área interior de la M-30) del 50% de todos los vehículos (excepto transporte público, transporte escolar, vehículos comerciales, ciclomotores, motos, bicicletas, vehículos 'cero emisiones', vehículos de 'energía alternativa', de personas de movilidad reducida y servicios esenciales).**

*Por último, para la correcta identificación de los vehículos de energías alternativas, el IDEA ha creado un pictograma identificativos, que ayuda al reconocimiento del vehículo, lo que podría permitir en un futuro inmediato, un adecuado control por parte de las autoridades y del público en general."*

Se estima parcialmente dado que están exentos de la aplicación de las medidas de restricción de la circulación por la almendra central y la M-30 los vehículos que dispongan del distintivo "cero emisiones" establecido por la DGT (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 (B.O.E. 7/2/2015), y los vehículos de la Categoría A del SER (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)

Madrid, a 18 de enero de 2016

  
Fdo. Paz Valiente Calvo

