

Asunto: ¿Se puede restringir la circulación de vehículos por problemas de contaminación?

Expediente y Registro

Expediente: 2016_SV_433_Nota informativa

Fecha informe: 27 / 12 / 2016

- Los municipios tienen competencias para el cierre de vías urbanas cuando sea necesario y la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.
- Los municipios deben instalar las señales de circulación reglamentariamente establecidas, de lo contrario las señales no tiene que ser obedecidas y por tanto, no existiría la infracción.

Desde el Departamento de Seguridad Vial de la organización ciudadana Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas, se advierte que los municipios, dentro del marco de sus competencias, pueden prohibir la circulación de vehículos en atención a la protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas.

Los artículos 7 f) y g) del texto articulado de la 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 los municipios ostentan, entre otras competencias el cierre de vías urbanas cuando sea necesario y la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.

El Artículo 18 del RDL 6/2015 nos indica los supuestos especiales del sentido de circulación y restricciones advirtiendo que cuando por razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales, se podrá ordenar por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de arcenes o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto.

También el Ministerio de Interior, dentro de sus competencias puede cerrar a la circulación carreteras o tramos de ellas por razones de seguridad o fluidez del tráfico o la restricción en ellas del acceso de determinados vehículos por motivos medioambientales, en los términos que reglamentariamente se determine (artículo 5.n RDL 6/2015).

El artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, ostentan los municipios en materia de medio ambiente, la protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas

El artículo 16 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, 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 matrículas, 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.

Recomendaciones para los municipios.

La seguridad jurídica debe ser garantizada mediante el uso de la señalización vial circunstancial correspondiente en atención a lo que preceptúa el artículo 134 del R.D. 1428/03.

El error más corriente de los municipios que aplican la medida de restricciones a la circulación es basar la información al conductor de la restricción en notas informativas, paneles de difícil lectura, etc en lugar de aplicar la señalización reglamentaria que establece el Reglamento General de Circulación a los efectos.

La instalación de señales ilegales por no ajustarse a las descripciones del catálogo oficial de señales de circulación, es una infracción prevista en el artículo 134 del Reglamento General de Circulación (R.D. 1428/03).

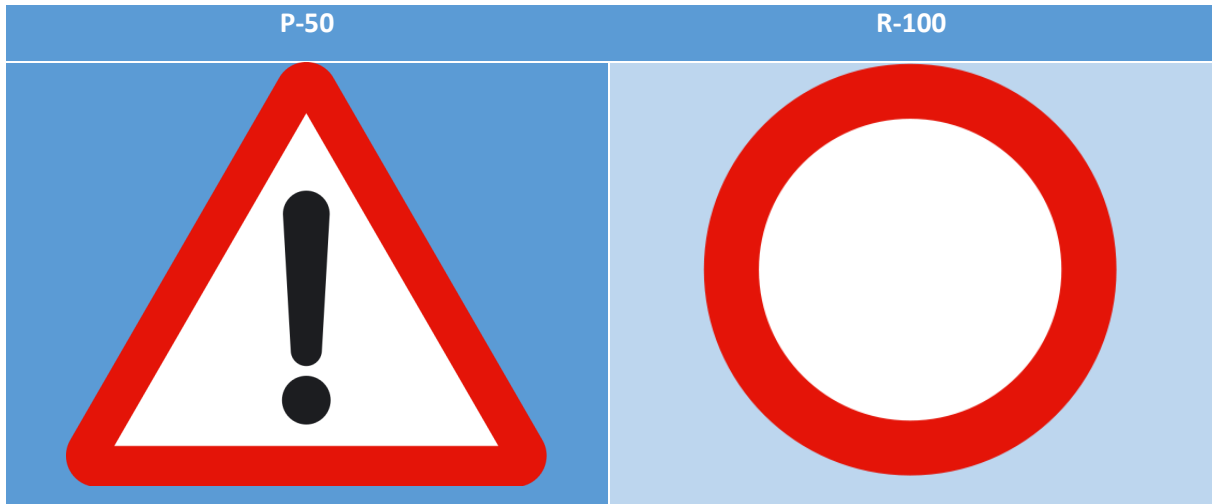
El artículo 139 del R.D. 1428/03 actúa también ante la ausencia de señalización y deposita la responsabilidad en el titular de la vía advirtiendo que: Corresponde al titular de la vía la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales.

Es por todo lo anterior que la circulación prohibida debe señalizarse de forma reglamentaria y para ello debe implantarse las señales verticales R-100 correspondientes en todas las zonas de acceso a la zona prohibida. Si hubiera excepciones deben informarse en paneles complementarios.

Esta señalización debe localizarse en zonas dónde se pueda realizar un cambio de sentido o constituir la última de una cadena de señales de advertencia que incorporará, como mínimo, el tipo P-50 "Otros peligros" con panel complementario a modo de ejemplo "Circulación prohibida para ___ en ___ metros".

En todo caso, debe garantizarse, en cumplimiento de la seguridad y la norma técnica, el concepto de "Visibilidad fisiológica", este aspecto que pasa desapercibido en la instalación de las señales de tráfico y regulado en la Norma 8.1 IC, es fundamental en la garantía de seguridad física y jurídica, garantías que deben prevalecer en una buena señalización.

Ejemplo de señalización reglamentaria.



Ejemplo de señalización incorrecta.

Aplicada en Madrid por motivos medioambientales



Ejemplo de señalización incorrecta.

Aplicada en Madrid por motivos medioambientales en estacionamientos.



El caso de Madrid. Un ejemplo.

El acuerdo de 5 de febrero de 2015, aprobó el Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno que recoge las medidas a adoptar en materia de tráfico de acuerdo con lo previsto en el catálogo establecido en el Anexo I-5 de la Ordenanza general de protección del medio ambiente urbano, aprobada por Acuerdo del Pleno de 24 de julio de 1985, para su aplicación en las situaciones especiales de inmisión.



Base del protocolo:

ESCENARIO 1:

Prohibiciones o limitaciones a la circulación o estacionamiento de vehículos en las vías públicas previstas en el Escenario 1, que se concretan en:

- 1) Se limita la velocidad a 70 km/h en la M30 y en los tramos de las carreteras de acceso a Madrid, comprendidas en el interior de la M40.
- 2) Para ello se tomarán las medidas oportunas para adaptar la señalización al nuevo límite de velocidad en los tramos urbanos y se solicitará al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, el establecimiento de la limitación de velocidad y el control de su cumplimiento en las vías interurbanas.

ESCENARIO 2:

En el supuesto de que, durante la aplicación de las medidas anteriormente ordenadas, se modificarán las circunstancias de contaminación, suponiendo el paso a alguno de los otros escenarios previstos en el Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno, entrarán automáticamente en vigor las medidas de restricción del tráfico y de prohibición del estacionamiento de vehículos previstas para el escenario en cuestión, que se concretan en:

- 1) Se establecen las medidas previstas para el Escenario 1 y, además,
- 2) Se establece la prohibición de estacionar vehículos en las plazas y horario del SER en el interior de la M30, con las siguientes excepciones:
 - a) Titulares de una autorización del SER como residente, exclusivamente en su correspondiente barrio;
 - b) Motocicletas, ciclomotores y bicicletas;
 - c) Vehículos estacionados en zonas reservadas para su categoría o actividad;
 - d) Titulares de una autorización de vehículos comerciales e industriales del SER;
 - e) Autotaxis que estén en servicio y su conductor este presente y vehículos de alquiler de servicio público con conductor, en idénticas condiciones;
 - f) Vehículos destinados al transporte de personas de movilidad reducida en los que se exhiba la autorización especial correspondiente, con sujeción a las prescripciones y límites establecidos en la autorización especial y siempre que se esté transportando al titular de dicha autorización;
 - g) Vehículos que dispongan del distintivo "vehículo cero emisiones" y lo exhiban en lugar visible.

Para ello se realizarán las actuaciones necesarias para que no pueda obtenerse ningún tique (real o virtual) para estacionar por los no residentes y además se informará de dicha circunstancia en la pantalla del parquímetro y del teléfono. Para el control de la aplicación de esta prohibición se contará con los controladores del SER.

ESCENARIO 3:

- 1) Se establecen las medidas previstas para los escenarios 1 y 2 y, además,
- 2) Se restringe la circulación en el interior de la almendra central (área interior de la M30) del 50% de todos los vehículos, con las siguientes excepciones:
 - a) Transporte público,
 - b) Transporte escolar,
 - c) Vehículos comerciales e industriales que dispongan de la correspondiente autorización,
 - d) Ciclomotores, motocicletas y bicicletas,
 - e) Vehículos que dispongan del distintivo "cero emisiones"
 - f) Vehículos de personas con movilidad reducida y de servicios esenciales.

Se consideran de servicios esenciales los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, así como de mantenimiento de servicios públicos básicos.

La restricción se efectuará mediante 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.

Para ello la Policía Municipal establecerá filtros de entrada en todos los accesos al área en cuestión, no permitiendo el paso a los vehículos no autorizados. Los Agentes de Movilidad harán controles aleatorios del cumplimiento de la medida en el interior de la almendra central, imponiendo sanciones en caso de incumplimiento.

3) Se restringe la circulación de taxis libres en el interior de la almendra central (área interior de la M30), excepto Ecotaxis y Eurotaxis. Los vehículos autotaxi, que no pertenezcan a las categorías excepcionadas, no podrán circular en vacío para captar clientes, y solo podrán circular en posición de ocupado, exhibiendo en el módulo luminoso la tarifa que corresponda y con la luz verde apagada. En este caso se incluyen también los que circulen para atender servicios concertados. Una vez finalizado el servicio, deberán estacionar a la espera de viajeros con la luz verde encendida. Si se desea salir de la zona de restricción del interior de la M30, solo se podrá hacer con el taxímetro apagado y sin poder captar viajeros.

Escenario de Alerta:

- 1) Se establecen las medidas previstas para los escenarios 1, 2 y 3 y, además,
- 2) Se restringe la circulación por la M30 del 50% de los vehículos, de acuerdo con el criterio de distinción de matrículas pares e impares previsto en el Escenario 3.

Sobre la contaminación.

En el 2014 la OMS advertía que la contaminación del aire representa un importante riesgo medioambiental para la salud. Mediante la disminución de los niveles de contaminación del aire los países pueden reducir la carga de morbilidad derivada de accidentes cerebrovasculares, cánceres de pulmón y neumopatías crónicas y agudas, entre ellas el asma.

También aclara la OMS que según estimaciones de 2012, la contaminación atmosférica en las ciudades y zonas rurales de todo el mundo provoca cada año 3,7 millones de defunciones prematuras.

La OMS estima que un 80% de las defunciones prematuras relacionadas con la contaminación del aire exterior se deben a cardiopatía isquémica y accidente cerebrovascular, mientras que un 14% se deben a neumopatía obstructiva crónica o infección aguda de las vías respiratorias inferiores, y un 6% a cáncer de pulmón.

Advierte la OMS que las políticas fructíferas en ese campo se han centrado, con relación al transporte en la adopción de métodos limpios de generación de electricidad; priorización del transporte urbano rápido, las sendas peatonales y de bicicletas en las ciudades, y el transporte interurbano de cargas y pasajeros por ferrocarril; utilización de vehículos pesados de motor diésel más limpios y vehículos y combustibles de bajas emisiones, especialmente combustibles con bajo contenido de azufre.

Siguiendo con la certificación de funcionalidad de las medidas recomienda el aumento del uso de combustibles de bajas emisiones y fuentes de energía renovable sin combustión (solar, eólica o hidroeléctrica); generación conjunta de calor y electricidad; y generación distribuida de energía (por ejemplo, generación de electricidad mediante redes pequeñas y paneles solares).

Las Directrices de la OMS sobre la Calidad del Aire publicadas en 2005 ofrecen orientación general relativa a umbrales y límites para contaminantes atmosféricos clave que entrañan riesgos sanitarios. Las Directrices señalan que mediante la reducción de la contaminación con partículas (PM10) de 70 a 20 microgramos por metro cúbico es posible reducir en un 15% el número de defunciones relacionadas con la contaminación del aire.

Las Directrices se aplican en todo el mundo y se basan en la evaluación, realizada por expertos, de las pruebas científicas actuales concernientes a:

- partículas (PM)
- ozono (O₃)
- dióxido de nitrógeno (NO₂) y
- dióxido de azufre (SO₂), en todas las regiones de la OMS.

Valores fijados en las directrices de la OMS:

PM_{2.5}

10 µg/m³ de media anual
 25 µg/m³ de media en 24h

PM₁₀

20 µg/m³ de media anual
 50 µg/m³ de media en 24h

O₃

100 µg/m³ de media en 8h

NO₂

40 µg/m³ de media anual
 200 µg/m³ de media en 1h

SO₂

20 µg/m³ media en 24h
 500 µg/m³ de media en 10 min

El Dióxido de Nitrógeno es un gas tóxico, afecta principalmente al sistema respiratorio y la exposición a altos niveles produce daños en las células pulmonares. Es uno de los gases responsables de la lluvia ácida.

Captura tabla Informe calidad del aire 2015 de España.

5.1 Valor límite horario

Con respecto a la protección de la salud humana, en el año 2015 la zona ES1301 "Madrid" volvió a superar el valor límite horario de NO₂, tal y como ya ocurriera en 2014 y 2013. Además este año también se supera en la zona ES1309 "Urbana Sur".

VL Horario NO ₂ : 200 µg/m ³ que no podrán superarse en más de 18 ocasiones al año					
Año	Nº zonas	> VLH + MdT	≤ VLH + MdT; >VLH	≤ VLH	No evaluadas
2006	138	3	2	123	10
2007	138	4	5	129	0
2008	137	3	1	133	0
2009	137	3	0	134	0
2010 (*)	134	1	--	133	0
2011	134	3	--	131	0
2012	134	2	--	132	0
2013	134	1	--	133	0
2014	134	1	--	133	0
2015	126	2	--	124	0

(*): En el año 2010 dejaron de existir los márgenes de tolerancia del NO₂, tanto del VLH como del VLA.

La evolución de las zonas de evaluación de NO₂ y su situación respecto al VLH desde que comenzó la evaluación oficial de este contaminante (año 2001) muestra la siguiente situación:

Cuadro que muestra los valores máximos admitidos. Informe calidad del aire.

5 DIÓXIDO DE NITRÓGENO (NO₂) Y ÓXIDOS DE NITRÓGENO (NO_x)

Valor legislado	Valor límite	Periodo
Valor límite horario (VLH) para la protección de la salud humana (fecha de cumplimiento: 01/01/2010)	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Valor medio en 1 h. No debe superarse en más de 18 ocasiones por año civil
Valor límite anual (VLA) para la protección de la salud humana (fecha de cumplimiento: 01/01/2010)	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Año civil
Nivel crítico para la protección de la vegetación (anteriormente, <i>valor límite</i>)	30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Año civil

El objetivo del presente informe se centra en incrementar las garantías jurídicas de los usuarios, relativas a la circulación por zonas restringidas temporalmente y potenciar la buena praxis de las administraciones públicas competentes en esa materia.

Descarga nota informativa: <https://www.seguridadmotociclistas.es/>

Dpto. Seguridad Vial

Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas

seguridadvial@defensamotociclistas.org