



18 **LÍNEAS MAESTRAS**

*-Nueva Ordenanza de movilidad
para la ciudad de Madrid-*



1. **NORMAS GENERALES Y SEGURIDAD VIAL**

- **Principio de convivencia vial:**

Supone la obligación de que las personas usuarias de las vías y espacios públicos respeten la convivencia con el resto y velen por su seguridad, dando prioridad al peatón o en su defecto a quien emplee el vehículo que ofrezca menos protección a sus ocupantes. Es un concepto más amplio que la seguridad vial pues contempla también evitar actuaciones que puedan suponer molestias o perjuicios a las otras personas (dificultar la movilidad de los demás, no tener en cuenta la salud pública y el medio ambiente urbano como efectos de determinadas conductas en materia de movilidad, afectar especialmente a colectivos especialmente vulnerables, etcétera).

- **Refuerzo de medios técnicos para gestión de la circulación y vigilancia del cumplimiento de la normativa:**

Se trata de regular expresamente la utilización de medios técnicos de control de la circulación, algunos de ellos ya operativos como el [Centro de Gestión de la Movilidad \(CGM\)](#) e instrumentos como paneles informativos, cámaras de vigilancia del tráfico, espiras electromagnéticas para contar el paso de vehículos, los sensores y otros elementos técnicos.

Asimismo, se incorporaría una regulación específica del uso por el Ayuntamiento de instrumentos de control de infracciones como radares de punto y de tramo, cámaras dotadas de lectores OCR (reconocimiento de matrículas), [foto-rojos](#), y otros.

- **Plan de Seguridad Vial del Ayuntamiento de Madrid:**

Se regularía la obligación del Ayuntamiento de Madrid de aprobar su propio plan plurianual de seguridad vial, potenciando la prevención y la educación vial.



- *Especial protección a determinados colectivos (por ejemplo, Personas con Movilidad Reducida) y en los entornos de colegios, hospitales, centros sanitarios y de mayores:*

Se trata de identificar expresamente a menores, mayores y personas con movilidad reducida como colectivos especialmente protegidos desde el punto de vista de la movilidad en la ciudad de Madrid, y de definir medidas de protección en torno a guarderías, colegios, centros de mayores, hospitales, centros de salud y otros servicios utilizados especialmente por tales colectivos.

2. ORDENACIÓN GENERAL

- Límite 30 km/h en calles de un carril por sentido o carril único, y 20 km/h para zonas de plataforma única:

Supondría que la velocidad máxima en todas las vías de un único carril por sentido se fijase como máximo en 30 kilómetros por hora, sin perjuicio de lo establecido en la misma norma para zonas 30, calles residenciales, aparcamientos públicos municipales, vehículos de movilidad personal y otras vías y vehículos.

- Prohibición de circulación de vehículos sin distintivo ambiental desde 1 de enero de 2025:

En aplicación del Plan de Calidad de aire de la ciudad de Madrid y Cambio Climático ([PLAN A](#)), se trataría de prohibir la circulación por las vías públicas a los vehículos que carezcan de distintivo ambiental conforme a la clasificación del registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico (DGT). Dicho distintivo deberá mostrarse conforme a las recomendaciones de la DGT de forma que resulte visible.

- Medidas temporales o discontinuas que afectan a la circulación: fiestas, episodios de contaminación atmosférica, espacios peatonales en fines de semana (Paseo del Prado), etc.

En la nueva Ordenanza de Movilidad se establecería la regulación de requisitos y condiciones de aquellas medidas que se implanten, por motivos medioambientales, con carácter extraordinario y temporales de restricción total o parcial del tráfico, de prohibición del estacionamiento de vehículos y de limitación de la velocidad dentro del término municipal de Madrid, previa la señalización oportuna.

De igual modo, se regularán otras medidas específicas de ordenación del tráfico de carácter discontinuo o temporal, como puede ser el caso de una prueba deportiva en la vía pública.



- Regulación de Áreas de Acceso Restringido.

La Ordenanza incluiría la regulación de las “Áreas de Acceso Restringido” (AAR), en las que se puedan implantar medidas de restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos. Este nuevo concepto sustituiría al actual de “Área de Prioridad Residencial” y daría soporte jurídico en particular a la nueva “Área Central Cero Emisiones” prevista como medida número 1 en el Plan de Calidad de aire de la ciudad de Madrid y Cambio Climático ([PLAN A](#)).

El régimen general de funcionamiento y los criterios de acceso a las Áreas de Acceso Restringido, se determinarían por la Junta de Gobierno o el órgano municipal competente en el que delegue.

A estas áreas podrían acceder residentes y servicios de la zona. Además, estarían permitidos los accesos a las AAR de los siguientes vehículos sin necesidad de solicitar autorización o permiso al Ayuntamiento:

- Los autotaxis.
- Los de transporte público regular de viajeros que den servicio a las líneas que circulan por el interior de cada AAR.
- Los destinados a la prestación de servicios de extinción de incendios, protección civil, salvamento, policía, agentes de movilidad, ambulancias y se encuentren debidamente rotulados e identificados desde su parte posterior.
- Vehículos de transporte con conductor (VTC) con servicio contratado y origen o destino en la respectiva Área de Acceso Restringido.
- Vehículos de personas con movilidad reducida (PMR).
- Vehículos que dispongan de la etiqueta ambiental “CERO” expedida por la Dirección General de Tráfico.
- Motocicletas y ciclomotores en horario de 7:00 a 22:00 h.
- Bicicletas y otros ciclos.
- Vehículos de Movilidad Urbana (VMU).

3. PEATONES

- Se aclarará expresamente las posibilidades de movilidad que tienen los peatones actualmente no bien conocidas, como por ejemplo la de cruzar una calle, dentro de una zona 30 por cualquier punto sin necesidad de utilizar un paso de peatones:

Se regularán las normas relativas a la circulación y esparcimiento de los peatones en las vías y espacios públicos de titularidad municipal, como puede ser en los pasos de peatones en los que exista una acera-bici, así como en aceras, calles (residenciales y zonas 30) y zonas peatonales.

En las zonas 30 (ámbitos especialmente acondicionados y señalizados en las que la velocidad máxima en la banda de circulación es de 30 km/h) los peatones podrán atravesar la calzada fuera de las zonas señalizadas, aunque deberán cerciorarse previamente de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento.

- Las aceras quedan reservadas para los peatones. Expresamente prohibido colocación de objetos y estacionamiento en acera de cualquier vehículo sobre pavimentos podotáctiles:

Las aceras y las calles y zonas peatonales se definirían como espacios preferentes para el tránsito y la estancia peatonal, estando prohibidos con carácter general el acceso, circulación y estacionamiento de vehículos.

No obstante lo anterior, los vehículos que con carácter excepcional hayan sido autorizados para transitar por tales espacios deberían hacerlo utilizando los pasos establecidos al efecto o señalados expresamente en la autorización, acomodando su marcha a la de los peatones y evitando en todo momento causar molestias o crear peligro.

Se prohibiría igualmente la ubicación en tales espacios de cualquier objeto que obstaculice el tránsito peatonal, especialmente cuando ello pueda afectar al desplazamiento de personas con movilidad reducida, y en particular la colocación de tales objetos sobre pavimentos podotáctiles y su ámbito de influencia alrededor u otros recogidos en la normativa vigente sobre accesibilidad.

- **Seguridad vial en pasos de peatones: espacio libre de banda de estacionamiento y regulación de foto-rojos:**

Por motivos de seguridad vial –básicamente para asegurar la mejor visibilidad entre los peatones que intentan cruzar y los vehículos que circulan por la calzada-, los pasos de peatones que se habiliten o reformen a partir de la entrada en vigor de la nueva ordenanza de Movilidad incorporarían, donde la configuración física así lo permitiera, un espacio inmediatamente anterior libre de banda de estacionamiento sobre las vías de circulación que se aproximen al mismo no inferior a 5 metros, donde igualmente estaría prohibido el estacionamiento de motocicletas y bicicletas sobre la acera.

De igual modo, se ampliaría la seguridad vial de los pasos de peatones semaforizados regulando la instalación de **foto-rojos** (cámaras con la finalidad de comprobar el cumplimiento de la detención de los vehículos, y denunciar las infracciones que se pudieran producir), en aquellos que cumplan una serie de requisitos y se puedan considerar como potencialmente más peligrosos.

La implantación de foto-rojos consiste en la instalación de generalmente en pasos de peatones con semáforo de la ciudad.

- **Calles o espacios de especial protección para el peatón; prohibido el estacionamiento de cualquier vehículo en acera (salvo bicis si hubiera aparcabicis):**

Mediante Acuerdo del órgano municipal competente se podrían declarar, con carácter temporal o permanente, determinadas aceras, calles y espacios públicos como “espacios de especial protección para el peatón”.

Se trataría de calles o espacios en las que la densidad peatonal existente o previsible pueda limitar la libertad individual de elegir la velocidad normal de la marcha y el adelantamiento peatonal o exista una alta probabilidad de que se presenten conflictos en el tránsito peatonal, o especiales dificultades para el desplazamiento de personas con movilidad reducida.

En estas zonas, los conductores deben conceder prioridad a los peatones teniendo preferencia tanto el tránsito como la estancia y esparcimiento de los mismos y los vehículos no podrían en ningún caso estacionar sobre la acera (excepto en el caso de bicicletas si existieran aparcabicis sobre la misma).

4. BICICLETAS

- Avanzabicis:

Para favorecer la circulación y la seguridad de ciclomotores y motocicletas, siempre que las condiciones técnicas de la vía lo permitan, se regularían expresamente las líneas de detención adelantada (avanzabicis) para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos.

- Prohibición general de circulación por aceras, salvo aceras-bici y menores de doce años:

Se prohibiría expresamente la circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, excepto para los niños menores de 12 años siempre que vayan acompañados por una persona adulta –a pie o en bici- y no sobrepasando en ningún caso los 10 km/h, y siempre que no se trate de espacios declarados como de especial protección para el peatón.

- Se incluirá la posibilidad de que las bicicletas puedan realizar giro a derecha con semáforo en rojo siempre que esté señalizada:

En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permitiría a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, respetando la prioridad del resto de usuarios.

- Las bicis podrán circular en ambos sentidos en calles residenciales con velocidad máxima limitada a 20 km/h, ciclocalles y –siempre que así esté señalizado expresamente-, red viaria local:

Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en las calles residenciales en las que exista una limitación de velocidad a 20Km/h, excepto cuando exista una señalización específica que lo prohíba.

- **Prohibido circular con ciclos de más de dos ocupantes (incluido “bicibirras” y similares):**

Por motivos de seguridad vial en un contexto específicamente urbano, se prohibiría la circulación de ciclos configurados para su ocupación por más de dos ocupantes, incluyendo ciclos múltiples en ocasiones utilizados para la celebración de fiestas o itinerarios turísticos o recreativos.

Ello no obsta para que sea posible circular en vehículos de movilidad urbana (VMU) en las condiciones definidas en la propia propuesta de ordenanza.

- **Registro voluntario de bicis (obligatorio para alquiler):**

Se regularía el régimen de funcionamiento del registro municipal de bicicletas ([Biciregistro](#)), en el que la inscripción continuaría siendo voluntaria salvo para bicicletas o ciclos de alquiler, distribución de mercancías u otras actividades económicas.

- **Estacionamiento en aparcamientos municipales con tarifa específica. En vía pública, se colocarán horquillas preferentemente en banda de estacionamiento:**

Tanto los aparcamientos municipales subterráneos o cerrados de rotación (por minutos u horas), como los de residentes ofrecerán plazas para bicicletas con una tarifa específica.

Los estacionamientos para bicicletas en la vía pública se ubicarían prioritariamente en las bandas de aparcamiento de la calzada –por tanto, no en la acera salvo casos excepcionales- y preferentemente en las configuradas en línea.

- **Retirada de bicis por motivos de seguridad vial, peatones o afección al patrimonio municipal:**

La norma recogería que aquellas bicicletas que no se encuentren en condiciones de circulación y uso seguro por los usuarios habrán de ser retiradas por el titular, que no podrá situarlas en el espacio público ni arrendar su uso hasta que hayan sido reparadas o sustituidas por otras seguras y plenamente operativas.

El incumplimiento de estas obligaciones habilitaría al Ayuntamiento de Madrid para retirar las bicicletas a costa de su titular.

- *Se regula BiciMAD:*

En la nueva Ordenanza de Movilidad se establecen las condiciones de regulación del servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal “[BiciMAD](#)”, destinado a promover los desplazamientos ciclistas exclusivamente en las vías urbanas de la ciudad de Madrid.

Se establecerían las normas generales de funcionamiento del servicio, las obligaciones de los usuarios y las prohibiciones, incluyendo la de su uso económico por terceros.

- *Prevé estaciones de BICIMAD y estacionamientos para bicicletas junto a las áreas intermodales.*

En aras de favorecer el transporte multimodal y la movilidad sostenible, se recogería la implantación de estaciones [BiciMAD](#) en las inmediaciones de áreas intermodales.

- *Bicicletas de alquiler y uso compartido: seguros, registro, redistribución, mantenimiento y controles técnicos. Concesión para cobertura del conjunto de la ciudad y uso responsable del espacio público:*

Se regularían expresamente los servicios de bicicleta de alquiler y uso compartido. La empresa titular de las bicicletas habrá de inscribir las bicicletas en el registro municipal de bicicletas ([Biciregistro](#)) y deberá disponer de un seguro que cubra la responsabilidad civil por los daños y perjuicios que pudiera ocasionarse a la persona usuaria, a otras personas y bienes, así como al patrimonio municipal.

Se someterán al calendario de controles y las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo necesario por el servicio técnico del titular, del fabricante, distribuidor o de tercero autorizado.

Los servicios de bicicleta compartida sin base fija se gestionarán mediante concesión municipal que asegure, además de los puntos anteriores, la cobertura del servicio en toda la ciudad.

5. MOTOS Y CICLOMOTORES

- Avanzamotos:

Para favorecer la circulación y la seguridad de ciclomotores y motocicletas, siempre que las condiciones técnicas de la vía lo permitan, se regulan las líneas de detención adelantada (avanzamotos) para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos.

- Estacionamiento en acera:

- Solo donde no exista banda de estacionamiento.
- Prohibición en particular de estacionar sobre pavimento podotáctil y en todo caso en zonas señalizadas como de prioridad peatonal.
- Será obligatorio dejar tres metros de espacio libre para el tránsito peatonal.

Como novedad respecto a la regulación actual, para mejorar el tránsito peatonal y especialmente de las personas con movilidad reducida, el estacionamiento de motos sobre acera ahora permitido solo podrá hacerse donde no exista banda de estacionamiento (por el contrario, donde sí exista, las motos podrían seguir estacionando en las reservas específicas o en la propia banda de estacionamiento general, y se mantendría igualmente la gratuidad del Servicio de Estacionamiento Regulado para estos vehículos).

En todo caso, las motos que estacionen en acera deberán dejar un ancho libre de paso de tres metros.

- Regulación de reservas para vehículos de dos y tres ruedas:

Se regularían expresamente las reservas con el objeto de habilitar en la vía pública espacios que faciliten la parada y el estacionamiento de motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, situándolas, cuando proceda a juicio de los



servicios municipales de movilidad, en un recinto con elementos de protección respecto del resto de vehículos.

Podrán utilizar estas reservas las motocicletas y los ciclomotores de dos y tres ruedas, no pudiendo hacer uso de ellas ningún otro tipo de vehículo durante el horario que expresamente se determine.

- **Estacionamiento en aparcamientos municipales, tarifa específica:**

El Ayuntamiento de Madrid aprobará anualmente las tarifas máximas por el uso de las plazas rotacionales en gestión directa municipal, no gestionadas en régimen disuasorio, para cada tipo de vehículo: automóviles, motocicletas, bicicletas, vehículos de movilidad urbana y en su caso caravanas.

6. **VEHÍCULOS DE MOVILIDAD URBANA**

- **Clasificación en tipologías A, B, C0, C1 y C2:**

Para estos nuevos tipos de vehículo cada vez más frecuentes en nuestra ciudad (todo tipo de patinetes eléctricos, “segways”, etc..., se adopta la tipificación realizada por la Dirección General de Tráfico en su [Instrucción 16/V-124](#).

- **Edad mínima 16 años. Prohibido circular con auriculares. Tipo B deben llevar casco. B y C timbre, luces y elementos reflectantes:**

La edad permitida para circular con un vehículo de movilidad personal por las vías y espacios públicos es de 16 años. Los menores de 16 años solo podrán hacer uso de vehículos de movilidad personal cuando éstos resulten adecuados a su edad, altura y peso, fuera de las zonas de circulación, en espacios cerrados al tráfico, y acompañados y bajo la responsabilidad de sus progenitores o tutores. En caso de transportar personas en un dispositivo homologado, los conductores deberán ser mayores de edad.

Las personas usuarias de vehículos de movilidad urbana del tipo B deben llevar casco.

Los VMU de las tipologías B y C deben llevar timbre, luces y elementos reflectantes debidamente homologados.

- **Circulación de los vehículos de movilidad urbana: por la calzada de determinadas calles y vías ciclistas.**

Los VMU podrán circular, en función de las distintas tipologías de que se trate, por ciclocalles, calles residenciales (límite 20 km/h), carriles bici protegidos y pistas bici, aceras bici (solo A y B), zonas 30 de coexistencia (B y C), todas las vías a menos de 30 km/h y ciclocarriles (C), y parques públicos donde estén permitidas bicis.



Se permitiría el estacionamiento de los VMP correspondientes a la tipología C, más voluminosos, en las bandas de estacionamiento de la calzada.

- Actividades económicas: seguro, casco (A y B), autorización de itinerarios para grupos hasta 6 personas + guía:

Los vehículos de movilidad urbana que se utilicen para la realización de actividades económicas, como visitas turísticas, deberán contar para poder circular con un seguro de responsabilidad civil obligatoria que responda de los posibles daños que se pudieran ocasionar a terceros.

Además, las personas usuarias de los de tipos A y B para dichas actividades deberán llevar casco.

En estos casos, adicionalmente, los vehículos de los tipos A y B podrán circular en grupos de un máximo de 6 personas y guía por itinerarios predefinidos previa autorización municipal.

7. PATINES Y PATINETES SIN MOTOR

- Circulación: por carriles bici (*), aceras-bici, sendas ciclables, pistas-bici y ciclocalles:

Los patines y patinetes sin motor o aparatos similares sin propulsión motorizada podrían transitar:

- a) Por las aceras y demás zonas peatonales a una velocidad adaptada al paso de persona, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro. En ningún caso tendrán prioridad respecto de los peatones.
- b) Por carriles bici protegidos o no, aceras-bici, sendas ciclables, pistas-bici y ciclocalles exclusivas para la circulación de bicicletas.

- Por carriles bici no protegidos solo mayores de 16 años, casco y reflectantes:

Por carriles bici no protegidos únicamente podrán circular patinadores mayores de 16 años o menores acompañados.

En este caso, los patinadores deberán ir debidamente protegidos con casco homologado y señalizados con elementos reflectantes visibles y en situaciones de visibilidad reducida, con luces de posición.

- Monopatines: solo uso deportivo:

Los monopatines y aparatos similares únicamente podrían utilizarse con carácter deportivo en las zonas específicamente señalizadas en tal sentido. Los monopatines no podrán ser utilizados por aceras, zonas peatonales, ni vías ciclistas.

8. PARADAS

- Se regulará la subida y bajada de pasajeros a taxi en carril bus-taxi.

Se regulará la posibilidad de parada de auto-taxi en carril bus-taxi, por el tiempo imprescindible para subida y bajada de pasajeros, que no deberá superar el plazo de dos minutos.

- No estará permitida la parada de taxi ni de vehículos de alquiler con conductor (VTC) en carril bus-taxi para esperar dentro del vehículo al cliente.

Para los servicios de transporte de personas en vehículo de turismo que se realicen de modo concertado (es decir, llamando a un teléfono o mediante una aplicación móvil u otros medios similares), no estará permitido esperar al cliente en el carril bus-taxi.

- Se prohibirá la parada en las zonas de aparcamiento de bicicletas públicas de alquiler:

Para facilitar el acceso a las zonas de aparcamiento de bicicletas públicas de alquiler, como BiciMAD, se prohibiría expresamente la parada de vehículos en sus inmediaciones.

- Se incluirá la posibilidad de parada sobre carril de circulación durante un periodo superior a dos minutos para el abastecimiento de productos farmacéuticos a farmacias y de prensa a quioscos:

Los vehículos encargados de realizar el suministro a farmacias de productos farmacéuticos y de laboratorio o de prensa a quioscos situados en espacios peatonales podrán realizar paradas durante el tiempo imprescindible para garantizar su abastecimiento.

9. RESERVAS DE ESTACIONAMIENTO

- *Tipos: Dotacionales (uso compartido) y no dotacionales (uso exclusivo):*

Se entenderá por reserva de espacio aquella parte de la vía o espacio público habilitada para la parada o estacionamiento de los vehículos autorizados, delimitada de forma permanente, mediante el empleo de la señalización fija establecida al efecto.

Las reservas de espacio para la parada o estacionamiento de vehículos se clasificarían en dotacionales (uso compartido, interés público, como las previstas para personas con movilidad reducida, paradas de taxi, motos, cargas y descarga, transporte de viajeros, servicios municipales, recarga eléctrica y bicicletas) y no dotacionales (uso exclusivo, para organismos públicos, embajadas, centros sanitarios, hoteles, y actividades singulares).

- *Prohibido autorizar reservas en la vía pública para el estacionamiento de vehículos particulares de trabajadores de empresas y organismos públicos:*

En las reservas de carácter no dotacional no estaría permitido el estacionamiento de vehículos privados del personal al servicio de las entidades solicitantes, salvo que se utilicen en el marco del trabajo y no simplemente para desplazarse desde el domicilio al lugar de trabajo y viceversa.

- *Se regularán las autorizaciones diferentes para cada tipo de reserva:*

Las reservas de espacio de carácter no dotacional requerirán, para su establecimiento, autorización del órgano competente de la Administración Municipal, previa la correspondiente solicitud del interesado.



- *Nuevos tipos de reservas: informe preceptivo y vinculante del órgano municipal competente.*

Cuando por primera vez se solicite un tipo de reserva no contemplado en la ordenanza, se definirá un criterio único y común para toda la ciudad a través de un informe específico.

- *Posibilidad de validaciones electrónicas de uso (tique electrónico) mediante apps cuando éstas se desarrollen.*

La ordenanza contemplaría la posibilidad de registrar el uso de reservas mediante la obtención de un “tique electrónico” que permita conocer el tiempo de uso de cada reserva –y por tanto planificar mejor sus horarios de funcionamiento y necesidad- y controlar el cumplimiento de los tiempos máximos de estacionamiento en las mismas que, según su naturaleza, pueda prever la normativa vigente.

10. APARCAMIENTOS

- Primera regulación general:

Por primera vez en una ordenanza municipal se regularían las normas comunes sobre el uso y servicio de los aparcamientos municipales destinados a uso residencial, rotacional y mixto, con independencia de la forma directa o indirecta de su gestión.

- Aparcamientos rotacionales públicos: vehículos, tarifas, recarga eléctrica, obligaciones del gestor.

La ordenanza prevería expresamente la utilización de los aparcamientos municipales por todas las tipologías de vehículos (automóviles, motos, bicis y Movilidad Urbana (MU)) con tarifas específicas, el régimen de instalación de puntos de recarga eléctrica, y la obligación específica de los gestores de los aparcamientos de comunicar al Ayuntamiento datos de ocupación en tiempo real.

- Uso disuasorio: regulación específica; beneficio para Vehículos de Alta Ocupación (VAO),

La ordenanza regularía igualmente el uso disuasorio de los aparcamientos rotacionales de titularidad municipal.

- Residentes: dotación, abonos, tarifas, prioridades de acceso, carga eléctrica y bicis.

Para los aparcamientos municipales de residentes se establecería la dotación mínima para residentes en los de naturaleza mixta (es decir, que tengan también servicios de rotación) y el régimen de abonos.

Las tarifas se basarían en los siguientes criterios: plazo de abono, viabilidad económica del aparcamiento y emisiones de los vehículos.

Se establecería la prioridad máxima a las personas con movilidad reducida que sean residentes en el área de influencia a la hora de obtener plaza, así como el



procedimiento para que los cesionarios puedan instalar puntos de recarga eléctrica y el estacionamiento de bici privada.

- *Rotacional privado: limitación de transformación de dotacional en rotacional.*

Para aparcamientos privados, se definirían condiciones para controlar la transformación de dotacional (es decir, al servicio de un edificio, centro comercial, hotel, etc...) en rotacional por horas o minutos u otras modalidades ajenas al fin anterior, en función de las condiciones de movilidad de la zona.

11. SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO REGULADO (SER)

- Horarios.

Para no residentes, la autorización máxima se mantendrá inicialmente en 4 horas en zona azul y de 2 horas en zona verde, ligada al barrio. No obstante, la ordenanza habilitaría a la Junta de Gobierno para modificaciones posteriores de horario.

- Se suprimirá el Colectivo Cualificado de Empresas de Vehículos Multiusuarios o “carsharing”.

Esta regulación existente en la actualidad no ha sido utilizada por las empresas de coche compartido, que en su lugar han venido optando preferentemente por la utilización de vehículos CERO emisiones que gozan igualmente de ventajas importantes.

- Ámbitos sanitarios y de larga estancia: posibilidad de creación y regulación por acuerdo de Junta de Gobierno.

Dentro de la zona SER, los hospitales podrán solicitar la creación de “ámbitos sanitarios” del SER en su proximidad, con una regulación extendida en cuanto a horas de permanencia y también de los vehículos autorizados para su uso, ligados a la actividad del citado hospital (por ejemplo, pacientes o familiares de personas que han de someterse a tratamientos ambulatorios durante largas horas).

- Residente: se autorizará el acceso para “usufructo” de vehículo.

Al igual que los vehículos en propiedad, *renting*, *leasing* u otras categorías ya reguladas, la ordenanza prevería que también los vehículos legalmente en “usufructo” por las personas residentes puedan ser autorizados a estacionar.

- Prohibición de estacionamiento vehículos sin distintivo ambiental

En aplicación de la medida 6 del Plan de Calidad de aire de la ciudad de Madrid y Cambio Climático ([PLAN A](#)), a partir de 2020 los vehículos sin distintivo ambiental de la DGT no podrán hacer uso de las plazas del ámbito del Servicio de



Estacionamiento Regulado, excepto los residentes en su propio barrio. Esta limitación se aplicará a partir de 2022 a los vehículos que dispongan de la autorización de colectivos cualificados de titulares de vehículos comerciales e industriales, estableciéndose excepciones para vehículos 2,3 ruedas, Personas con Movilidad Reducida (PMR) y emergencias.

12. ZONAS DE APARCAMIENTO VECINAL

- *Un nuevo modelo de regulación de estacionamiento*

Las zonas de aparcamiento vecinal (ZAV) se configurarían como un modelo de estacionamiento totalmente nuevo y distinto del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), aplicable en particular a aquellas zonas en las que el “efecto frontera” con la zona SER u otras circunstancias produzcan un uso intensivo del estacionamiento en la vía pública en detrimento fundamentalmente de las personas residentes.

- *Implantación a solicitud de los ciudadanos mediante un proceso de participación:*

La creación y delimitación de la ZAV se realizaría a solicitud de las personas residentes a través del correspondiente proceso participativo, por la Junta de Gobierno u órgano municipal en quien delegue.

- *Vecinos: sin tasa y sin límite de tiempo de estacionamiento:*

La autorización de los vecinos de una ZAV habilitaría para estacionar sin pago de tasa alguna y sin limitación de tiempo, en las plazas ZAV de dicho ámbito.

- *Porcentaje de espacio destinado a vecinos*

El porcentaje de espacio de estacionamiento destinado a las personas residentes sería establecido por Junta de Gobierno.

- *Resto de personas usuarias y horarios*

El uso por los vehículos de personas no residentes tendría una limitación de 2 horas como máximo en horario de 9 a 21 de lunes a viernes no festivos.



- *Prohibición de estacionamiento vehículos sin distintivo ambiental desde 2020 excepto residentes (2025), vehículos comerciales (2022) y 2,3 ruedas, (Personas con Movilidad Reducida) PMR y emergencias.*

En aplicación del Plan de Calidad de aire de la ciudad de Madrid y Cambio Climático ([PLAN A](#)), a partir de 2020 los vehículos sin distintivo ambiental de la DGT no podrán hacer uso de las plazas del ámbito del Servicio de Estacionamiento Regulado, excepto los residentes en su propio barrio. Esta limitación se aplicará a partir de 2022 a los vehículos que dispongan de la autorización de colectivos cualificados de titulares de vehículos comerciales e industriales, estableciéndose excepciones para vehículos 2,3 ruedas, Personas con Movilidad Reducida (PMR) y emergencias.



13. TRANSPORTE EN VEHÍCULOS DE TURISMO

- Requisitos ambientales

Se establecerá como régimen general para la circulación de vehículos de turismo dedicados a la actividad del transporte de personas (taxis y vehículos de transporte concertado o VTC) la necesidad de que los vehículos empleados dispongan del distintivo ambiental “Cero emisiones” o “ECO” de la Dirección General de Tráfico y lo muestren de modo claramente visible.

Para los vehículos que estén ya en circulación y dedicados a estas actividades en el momento de aprobación de la ordenanza, se definiría un régimen transitorio que les permitiría circular hasta el 31 diciembre 2022 (2025 para vehículos adaptados), y si disponen de etiqueta “C” hasta 31 de diciembre de 2027.

14. PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA (PMR)

- *Posibilidad de sistema electrónico de registro de estacionamiento en las reservas para PMR.*

La ordenanza contemplaría la posibilidad de registrar el uso de reservas para personas con movilidad reducida mediante la obtención de un “tíquete electrónico” que permita conocer el tiempo de uso de cada reserva –y por tanto planificar mejor las necesidades- y controlar la titularidad de la correspondiente tarjeta por parte de las personas que las utilicen, limitando así su uso no autorizado.

- *“Colectivo especialmente protegido”.*

La ordenanza identificaría expresamente a las personas con movilidad reducida como colectivo especialmente protegido desde el punto de vista de la movilidad en la ciudad de Madrid.

- *Máxima preferencia para la asignación de plazas en aparcamientos municipales de residentes.*

Se establecería la prioridad máxima a las personas con movilidad reducida que sean residentes en el área de influencia a la hora de obtener plaza en los aparcamientos municipales de residentes.. En todo momento las personas residentes con esa condición tendrían prioridad para la asignación de plazas frente a las que no lo fueran.

- *Vigilancia por PM y AM de plazas reservadas en aparcamientos de centros comerciales y de ocio.*

Se recogería expresamente en la ordenanza la vigilancia del uso por personas que dispongan de la correspondiente tarjeta de las plazas reservadas a personas con movilidad reducida en aparcamientos de centros comerciales y de ocio por parte de los agentes de la autoridad municipales, así como las obligaciones al respecto de las empresas u organizaciones titulares de tales centros.



- *Prohibición expresa de estacionamiento de motocicletas sobre pavimentos podotáctiles ubicados en las aceras.*

Se prohibiría el estacionamiento de motocicletas y la colocación de otros objetos sobre pavimentos podotáctiles y su ámbito de influencia alrededor u otros recogidos en la normativa vigente sobre accesibilidad.

- *Reservas y Eurotaxis en servicio*

La nueva ordenanza recogería la posibilidad de que los eurotaxis en servicio estacionaran en las plazas reservadas para personas con movilidad reducida para dejar o recoger a las mismas.

15. TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

- Regulación sistemática

La ordenanza regularía el transporte público colectivo de forma sistemática, incorporando contenido de la vigente Ordenanza de transporte público colectivo especial, escolar y de menores.

- Régimen de prioridad para el transporte público urbano regular de uso general

La ordenanza regularía una especial protección funcional (servicio público esencial no afectado por restricciones medioambientales, carriles-bus y plataformas separadas), física (separadores) y jurídica (vigilancia de los carriles reservados del Servicio Automático del Control de Estacionamiento –SACE- y sanción de incumplimientos).

- “Red básica de transportes”.

Se regularía la “Red básica de transportes” como la integrada por toda vía pública por la que circule, pare o regule una línea de transporte público colectivo regular de uso general (en particular los autobuses de la Empresa Municipal de Transportes), y se le otorgaría una especial relevancia al someter a informe preceptivo y previo del órgano municipal competente en materia de transporte cualquier autorización de ocupación (obras, eventos deportivos, etc.) que le afecte.

- Se protege especialmente la accesibilidad universal a las paradas y autobuses:

La ordenanza definiría el “ámbito o zona de parada” con sus dimensiones tanto en la calzada como en la acera, y la necesidad de que se encuentre libre de obstáculos y acondicionada según la normativa vigente de accesibilidad para que el autobús realice su parada adecuadamente, permitiendo la subida y bajada de viajeros simultáneamente de forma accesible, así como el despliegue de la rampa de acceso con sillas de ruedas.

16. **MERCANCÍAS**

- *Reserva de carga y descarga dotacional. Control de tiempo de ocupación mediante tique electrónico:*

La ordenanza regularía la reserva de estacionamiento para carga y descarga de carácter dotacional (uso compartido, interés público) y contemplaría la posibilidad de registrar el uso de tañes reservas mediante la obtención de un “tique electrónico” que permita conocer el tiempo de uso de cada reserva –y por tanto planificar mejor sus horarios de funcionamiento y necesidad- y controlar el cumplimiento de los tiempos máximos de estacionamiento en las mismas.

- *Horario general de Distribución Urbana de Mercancías (DUM):*

La distribución urbana de mercancías (DUM) comprende tanto los servicios de entrega y recogida tanto a establecimientos públicos como directa a particulares. Su horario se establecería en las siguientes franjas:

- a) Los vehículos de masa máxima autorizada igual o inferior a 18 toneladas, realizarían las labores de distribución urbana de mercancías en el horario comprendido entre las 7 y las 22 horas, pudiendo efectuarse fuera de este horario siempre que se trate de vehículos con el distintivo ambiental CERO o cumplan las limitaciones y condicionantes establecidos en la normativa específica aplicable en materia de ruido.
- b) Los vehículos de masa máxima autorizada superior a 18 toneladas hasta los límites de vehículos en régimen de transporte especial, o, cuyo número de ejes sea igual o superior a 3, realizarían las labores de carga y descarga en el horario comprendido entre las 22 y las 7 horas siempre que se cumplan las limitaciones y condicionantes establecidos en la normativa específica aplicable en materia de ruido.

- **Tiempo máximo por operación de carga y descarga: a fijar por Junta de Gobierno:**

Sería la Junta de Gobierno la que podría establecer el tiempo máximo de uso de tales reservas para la realización de labores de carga y descarga, atendiendo al ámbito espacial, las características ambientales del vehículo conforme al distintivo ambiental emitido por la Dirección General de Tráfico la masa máxima autorizada del vehículo empleado y la necesidad de tiempo para realizar la actividad.

El tiempo actualmente fijado en la ordenanza vigente es de 30 minutos sin que se prevean en la misma mecanismos para su modificación distintos del cambio de la propia ordenanza.

- **Restricciones ambientales para vehículos de DUM en Áreas de acceso restringido:**

En aplicación de la medida 15 del Plan de Calidad de aire de la ciudad de Madrid y Cambio Climático ([PLAN A](#)), en las Áreas de Acceso Restringido la distribución urbana de mercancías debería realizarse mediante vehículos CERO, ECO y C, y se establecería un régimen transitorio para vehículos sin distintivo ambiental (<3.500 kilogramos hasta 31/12/2019 y >3.500 kilogramos hasta 31/12/2022) y con distintivo ambiental "B" (<3.500 kilogramos hasta 31/12/2021 y >3.500 kilogramos hasta 31/12/2024).

- **Registro DUM vehículos y operadores (plan A).**

En aplicación de la medida 14 del Plan de Calidad de aire de la ciudad de Madrid y Cambio Climático ([PLAN A](#)), la ordenanza contemplaría la constitución de un registro municipal de vehículos de distribución urbana de mercancías (registro DUM) que permita identificar a todos los vehículos y operadores que realizan distribución de mercancías en la ciudad, con las siguientes finalidades:

- Diseño, regulación y control del uso de las zonas de carga y descarga o de plazas de estacionamiento regulado.
- Aplicación de medidas de acceso a zonas restringidas y la posibilidad del autregistro para la obtención de autorizaciones.
- Control del intrusismo.



- *Resolución anual calendario de limitaciones específicas y singulares de mercancías peligrosas.*

La ordenanza incluiría la previsión de que, anualmente, el órgano municipal competente, fijara, entre otras condiciones, las limitaciones generales en cuanto a fechas, horarios e itinerarios a la que quede sujeto dicho transporte, estableciendo también las materias que pueden quedar exceptuadas de todas o algunas de las limitaciones que se establezcan, así como las materias que pueden ser eximidas mediante autorización especial municipal de la prohibición siempre y cuando se solicite y justifique la necesidad de circular.

En la actualidad el calendario aparece determinado de manera rígida en la ordenanza.

17. RODAJES

- Ocupación de la vía pública:

Tendrá la consideración de rodaje a los efectos establecidos en la nueva Ordenanza, todo proceso de grabación o retransmisión de una acción televisiva, cinematográfica o de realización de reportaje fotográfico que se realice dentro del término municipal de Madrid y precise la ocupación del suelo, vuelo o subsuelo de dominio público, con vehículos o elementos de asistencia a la grabación.

- 2 días consecutivos de rodaje, intervalos de 15 días:

Para facilitar un equilibrio adecuado entre la promoción de la actividad económica y de la imagen de la ciudad que producen los rodajes y el derecho de las personas residentes a limitar las molestias que, desde el punto de vista del estacionamiento y la ocupación del espacio público puedan suponer, con carácter general, tratándose de una misma acción de rodaje y solicitante, la ocupación para rodaje se autorizaría durante un máximo de 2 días dejando un tiempo mínimo de 15 días naturales para autorizar nuevamente otra ocupación por rodaje en la misma zona o zonas muy próximas, salvo casos excepcionales debidamente justificados.

- Preferente zona azul:

Cuando la ocupación se solicite para zona de estacionamiento regulado, se realizaría preferentemente en zona azul, pudiendo concederse en zona verde únicamente cuando no sea posible el estacionamiento en zona azul en las calles próximas a donde se desarrolle la acción de rodaje.

- Declaración de interés municipal:

La ordenanza prevería que la Junta de Gobierno pudiera acordar la declaración de interés municipal de aquellos rodajes que por tener características especiales de promoción de la ciudad de Madrid y de su imagen, o por la repercusión económica en la ciudad o circunstancias especiales que se justifiquen, así lo soliciten.

18. SANCIONES

- *Retirada de las bicicletas y VMP de las vías y espacios públicos cuando perturben o causen peligro:*

La ordenanza prevería que el órgano municipal competente en materia de gestión de tráfico, o los agentes de la Policía Municipal y Agentes de Movilidad encargados de la vigilancia del tráfico podrán adoptar, de forma motivada, medidas provisionales de inmovilización o retirada de las vías urbanas de cualquier tipo de vehículos, incluidos ciclos, bicicletas, ciclomotores y motocicletas así como los de movilidad urbana (VMU) regulados en la nueva Ordenanza, por razones de protección de la seguridad vial, cuando, como consecuencia del incumplimiento de los preceptos de la legislación específica pueda derivarse un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes, así como por motivos medioambientales.

- *Se regulará la retirada de vehículos averiados o accidentados de la vía pública mediante la grúa municipal cuando afecten a la fluidez del tráfico (ejemplo: averías en M30):*

Por razón de accidente o avería de un vehículo en la vía pública, que impida continuar su marcha, especialmente cuando tales supuestos se produzcan en la M-30 o en las vías principales de acceso a la ciudad de Madrid, y obstaculice o dificulte la circulación o suponga un peligro para ésta o para las personas o los bienes, la grúa municipal retiraría sin coste el vehículo trasladándolo a una zona de menor afección.

- *Tratamiento de bicicletas retiradas: destrucción y descontaminación, o bien, si estuvieran en perfecto estado de uso, reutilización por asociaciones educativas, sociales, culturales, medioambientales o de interés general.*

La ordenanza regularía que, cuando se produzca un accidente o avería de un vehículo en la vía pública que impida continuar su marcha, especialmente cuando tales supuestos se produzcan en la M-30 o en las vías principales de acceso a la ciudad de Madrid, y obstaculice o dificulte la circulación o suponga un peligro, la grúa municipal retiraría sin coste el vehículo trasladándolo a una zona de menor afección.



- **Regulación de función de controladores**

La ordenanza regularía específicamente la función de los controladores del Servicio Automático del Control de Estacionamiento –SACE- y de las zonas de estacionamiento regulado, integrados en mecanismos sistemáticos de control de la normativa sobre carril-bus y estacionamiento respectivamente.

- **Período de aviso nuevos sistemas de control mínimo 2 meses.**

Antes de la implantación definitiva de nuevos dispositivos automatizados que permitan la identificación de las matrículas de los vehículos o de los procedimientos sistemáticos de control de detección de infracciones a la normativa de tráfico, seguridad vial y circulación de vehículos, o bien de la modificación substancial de los principales parámetros de funcionamiento de los sistemas o dispositivos de control, se realizaría un “período de aviso” no sancionador a los conductores durante un período mínimo de dos meses.

Durante dicho período de aviso, el órgano municipal competente enviaría a las personas titulares de los vehículos que hayan sido detectados, una comunicación de carácter informativo.

- **Responsabilidad de los establecimientos por mal uso sistemático de vía pública (doble fila, ocupación aceras y espacios peatonales, etcétera).**

La ordenanza regulará la responsabilidad de los establecimientos cuya forma de llevar a cabo su actividad conlleve el incumplimiento sistemático de la normativa sobre circulación y estacionamiento, tales como la utilización sistemática de la doble fila por sus propios vehículos, la ocupación sistemática de aceras y espacios peatonales dificultando así la movilidad peatonal y particularmente la de las personas con movilidad reducida, y otros similares.