



## **ACTA DE LA SESION EXTRAORDINARIA Y URGENTE 08/2024 CELEBRADA POR LA COMISIÓN DEL PLENO DE URBANISMO, MOVILIDAD Y SEGURIDAD EL DIA 18 DE JULIO DE 2024.**

En la Ciudad de Málaga, siendo las nueve horas y cinco minutos del jueves, día dieciocho de julio de dos mil veinticuatro, y previa citación cursada al efecto, se reúne, en el Salón de Plenos del Excmo. Ayuntamiento de Málaga, en primera convocatoria, y para celebrar sesión extraordinaria y urgente, de la Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad, con la asistencia de los señores y señoras que, a continuación, se relacionan:

### **Presidencia:**

D<sup>a</sup>. Carmen Casero Navarro.

### **Vicepresidencia:**

D. Avelino de Barrionuevo Gener.

### **Vocales:**

#### **Grupo Municipal Popular:**

D<sup>a</sup>. Trinidad Hernández Méndez.

D<sup>a</sup>. María de las Mercedes Martín España, quien sustituye a D. Francisco Pomares Fuertes.

D. Borja Vivas Jiménez.

D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup>. Penélope Gómez Hernández.

#### **Grupo Municipal Socialista:**

D<sup>a</sup>. Carmen Martín Ortiz, quien sustituye a D. Mariano Ruiz Araujo.

D. Salvador Trujillo Calderón.

D. Jorge Quero Mesa.

#### **Grupo Municipal Vox:**

D. Antonio Alcázar Díaz.

#### **Grupo Municipal Con Málaga:**

D<sup>a</sup>. Antonia Morillas González.

### **Secretario:**

D. Juan Ramón Orense Tejada.



Acreditada la existencia de quórum suficiente por parte de la Secretaría, se declaró abierta la sesión, dando paso a la consideración de los puntos que componían el **ORDEN DEL DÍA:**

### **PUNTO N° 1.- PRONUNCIAMIENTO DE LA COMISIÓN ACERCA DEL CARÁCTER URGENTE DE LA SESIÓN.-**

Se declara el carácter urgente de la sesión, con el voto a favor (9) del Grupo Municipal Popular (6) y del Grupo Municipal Socialista (3); y el voto en contra (2), del Grupo Municipal Vox (1) y del Grupo Municipal Con Málaga (1).

Se encuentra en el *siguiente enlace del documento audiovisual del Acta:*

<http://videoactas.malaga.eu/actas/session/sessionDetail/8a8148c4907c2dce0190c11abd58011b?startAt=23.0&endsAt=52.0>

### **PUNTO N° 02.- PROPUESTA DE LA TENIENTE DE ALCALDE DELEGADA DE MOVILIDAD PARA LA APROBACIÓN INICIAL DE LA ORDENANZA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÁLAGA. DEBATE Y VOTACIÓN DE ENMIENDAS.-**

Este punto se encuentra en el siguiente enlace del documento audiovisual del Acta:

<http://videoactas.malaga.eu/actas/session/sessionDetail/8a8148c4907c2dce0190c11abd58011b?startAt=52.0&endsAt=1460.0>

**Sobre este punto n° 2 y conforme a lo acordado, se adoptó el siguiente Dictamen:**

“En relación con este asunto, la Comisión del Pleno conoció la Propuesta referenciada de 17 de julio de 2024 (CSV: JgX1yZeWAFNstA4Ghd9b9g==), cuyo texto se transcribe a continuación:

URL de Verificación: <https://valida.malaga.eu/verifirma/code/JgX1yZeWAFNstA4Ghd9b9g==>

“El Proyecto Normativo “Ordenanza de Movilidad de la ciudad de Málaga” se ha tramitado cumpliendo el procedimiento legalmente exigido para su elaboración como acredita su expediente.



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

Ha sido aprobado por la Junta de Gobierno Local en sesión celebrada el día 24 de Mayo de 2024 como establece el Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Málaga en su artículo 131.1 en concordancia con la competencia atribuida por la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL) en su artículo 127.1.

Tras el informe preceptivo de la Secretaria General de Pleno de 03/07/2024 se procedió a presentar una nueva versión del Proyecto de Ordenanza que posteriormente ha sido sometido al trámite de enmiendas en Comisión establecido por en el Reglamento Orgánico del Pleno en su artículo 134.

Considerando la competencia del Pleno de este Ayuntamiento para la aprobación de las Ordenanzas Municipales establecida por la LBRL en su artículo 22.d) y de conformidad con el procedimiento establecido para la aprobación de las ordenanzas locales establecido por esta misma Ley en su artículo 49, se propone al Ayuntamiento-Pleno la adopción de los siguientes

**ACUERDOS:**

**Primero.** Estimar la enmienda de supresión realizada por el Grupo Municipal Con Málaga para eliminar en el Preámbulo del Proyecto de Ordenanza la alusión al incremento de valor de un 10% en el mercado de la vivienda.

**Segundo** Desestimar el resto de las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Con Málaga y la totalidad de las presentadas por el Grupo Municipal VOX.

**Tercero.** Aprobar con carácter inicial la Ordenanza de Movilidad de la ciudad de Málaga que se adjunta para su información pública y audiencia a los interesados durante un plazo de treinta días durante el cual puedan presentar las reclamaciones o sugerencias que consideren oportunas las cuales deberán ser resueltas mediante un nuevo acuerdo plenario definitivo.

**Cuarto.** En caso de no presentarse ninguna reclamación o sugerencia, se entenderá definitivamente adoptado el acuerdo hasta entonces provisional.”

(Se omite el texto íntegro de la Ordenanza que queda transcrito en el acuerdo propuesto al Pleno)

Asimismo, la Comisión conoció, en relación con el proyecto normativo propuesto, las enmiendas formuladas en el correspondiente plazo, por el Grupo Municipal Vox y el Grupo Municipal Con Málaga, que se transcriben a continuación:

**Enmienda presentada por el Grupo Municipal Vox:**



**“ENMIENDAS QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL VOX MÁLAGA A LA CONSIDERACIÓN DE LA COMISIÓN PERMANENTE DE PLENO DE URBANISMO, SEGURIDAD Y MOVILIDAD DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA FRENTE AL PROYECTO DE ORDENANZA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÁLAGA.**

De conformidad con el escrito dirigido por la Presidente de la Comisión de Urbanismo, Movilidad y Seguridad del Excmo. Ayuntamiento de Málaga, y en relación con el **Art. 134.1 del Reglamento Orgánico del Pleno de este Ayuntamiento notificado el pasado 9 de julio de 2024**, por la presente, **el grupo municipal VOX Málaga viene a presentar el siguiente escrito de enmiendas al Proyecto de Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Málaga**, en base a los argumentos que por la presente se;

**EXPONE**

En el presente escrito, se harán por parte del grupo municipal VOX Málaga, varias apreciaciones que servirán de justificación a las enmiendas presentadas y que son realizadas de conformidad con el expediente de desarrollo para la aprobación de la futura ordenanza de movilidad de Málaga.

**DE LOS OBJETIVOS PRINCIPALES SEGÚN EL INFORME TECNICO SOBRE LA ORDENANZA DE MOVILIDAD**

Son, por una parte, en cumplimiento del artículo 14.1 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, la creación de la Zona de Bajas Emisiones de Málaga. Por otra se hace efectivo el mandato del Reglamento General de Circulación (Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre) que establecía el límite de velocidad mayoritario en las calles de Málaga en 30 km/h (dejando el límite 50 para aquellas grandes vías de dos o más carriles que llevan los grandes tráfico de la ciudad). Especialmente, llama la atención la siguiente afirmación:

- IMP- El acceso no será libre, sino que requerirá comunicación previa: El acceso para asistencia sanitaria, fuerzas y cuerpos de seguridad, servicios municipales y servicios privados de especial necesidad
- Esto es una locura absurda, cuando los servicios de VTC y taxi no requieren de autorización alguna.

También se indica modificaciones sobre la limitación de velocidad por zonas especiales, como es el caso del centro histórico, inmediaciones del CAC y del SOHO a 20km/h y para la ZBE a 30 km/h (aunque si bien, en caso de que existan varios carriles el límite de velocidad será en la ZBE de 50 km/h).

Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

Todo ello, consideramos, y así lo argumentaremos en los puntos expuestos, una medida completamente desproporcionada, injustificada que afecta a los derechos fundamentales de los ciudadanos malagueños y que tienen por finalidad, más que un criterio de mejora en la calidad de vida de los residentes, un fin meramente político y espurio.

### DEL INFORME JURÍDICO DE LA GMU

Precisamente y al amparo del marco regulatorio expuesto al inicio del meritado informe, la justificación de esta medida, se transcribe y propugna hechos completamente contrarios a lo indicado en el preámbulo de la ordenanza que dice;

- “Así pues, queda justificado, en lo recogido anteriormente, el principio de necesidad, por razones de interés general; el principio de eficacia, pues la norma pretende mejorar los distintos usos de las vías y los espacios urbanos, en función de las necesidades. Del mismo modo responde al principio de proporcionalidad, ya que la ordenanza contiene la regulación imprescindible y adecuada para alcanzar los objetivos y razones de interés general propuestos. Respeta el principio de seguridad jurídica pues se ajusta y desarrolla en el ámbito de las competencias municipales, y respeta la normativa comunitaria, estatal y autonómica, ofreciendo un marco legal preciso y claro a la vez que flexible para solucionar los desafíos presentes y futuros de la movilidad urbana sostenible.”

No existen razones de interés general, pues la afección de esta ordenanza está en relación directa al derecho fundamental de la libertad deambulatoria, y dado a que no se ha probado de ninguna de las formas una afección a un bien jurídico protegido superior, (salud) no cumple con dicho requisito.

Tampoco obedece al principio de eficacia, pues no mejora el tráfico rodado ni tampoco tiene en consideración elementos como el anteriormente indicado como es la obligación de permisos para el acceso de servicios esenciales públicos. Además, entorpece el tráfico rodado con la limitación, si causa ni contravención objetiva ni afección a derechos protegibles que justifique esta medida.

Por todo lo anterior y el gran ámbito territorial de afección, así como, de igual forma la afección a uno de los dos únicos calanes de circulación principal que conectan este con oeste de la ciudad, no existe justificación respecto del principio de proporcionalidad, ni la regulación, insistimos, es razonable respecto del interés general dado a que no existe causa objetiva para la limitación de derechos fundamentales ni peligro coyuntural o fáctico sobre otros derechos como son los que supuestamente protegen como es el de la salud. Es un acto discrecional y puramente político que causará graves perjuicios a los malagueños a los que esta administración se debe.

Todo ello, precisamente por la afección directa a la limitación sin causa a derechos fundamentales y los perjuicios directamente afectos a la ciudadanía por las características singulares de la ciudad,



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

hacen que, esta medida no esté amparada en principios competenciales de esta o de cualquier otra administración, siendo en sí un acto de desviación de poder y una medida que excede, por afección directa, a las competencias de esta administración local por la lesión injustificada a los derechos fundamentales y principios rectores de la acción pública por la limitación al derecho de libertad deambulatoria así como del desarrollo personal de nuestros ciudadanos residentes.

Y por todo cuanto dicho, para terminar, no se puede enarbolar el principio de eficiencia desde la perspectiva utilizada en la justificación de esta medida, en tanto en cuanto no se establece restricciones estrictamente necesarias, dado a que las mismas son de afección general y limitativas de derechos, no ya solo a los residentes de esta ciudad, sino a los que por necesidad deben transitar por el ámbito territorial de nuestra localidad. Es una medida arbitraria de afección general e injustificada y por consiguiente antijurídica dado a que limita derechos fundamentales sin causa objetiva y objetable, además de conllevar un grave perjuicio económico, tanto a las actividades económicas propiamente dichas como a los residentes que para su desarrollo personal deberá gastarse grandes sumas de dinero en la renovación de sus vehículos personal en un marco económico de escaso crecimiento.

Todo ello quiebra, a nuestro juicio, de toda forma y modo el principio de buena fe en la actuación de la administración pública y en la buena fe en el desarrollo de normas reguladoras que deben ser principios rectores de la acción reglamentaria de esta administración local.

- RESPECTO DE LA PARTICIPACION CIUDADANA, TAL Y COMO SE EXPONE EN EL INFORME DE LA GMU.

Es especialmente relevante e interesante que se aluda reiteradas ocasiones a la Constitución Española, y más aún, en relación a los procesos de participación ciudadana en la acción legislativa y pública de la administración pública.

A este respecto, se hace alusión al Art 23. 1 de la CE respecto del sufragio activo universal como método de participación activa de la ciudadanía, como si en los procesos electorales en un estado democrático de derecho bastase con preguntar al pueblo cada cuatro años y en el intermedio se expidiera una especie de cheque en blanco conforme que puedan hacer cualquier cosa, e incluso como es el caso, se pueda propugnar la vulneración de los derechos fundamentales sin justificación admisible en derecho.

Más adecuado consideramos, conforme a lo que solicitamos por parte de este grupo municipal VOX Málaga en la moción presentada durante el pasado año, la acción, por otra parte más clara y directa de participación, expedita en el Art 92 de la CE.

Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

Bastaría un repaso sobre la justificación del meritado artículo en su desarrollo para saber que, en circunstancias excepcionales, como es el caso particular de la lesión a derechos fundamentales a los ciudadanos por una norma, justificada o no en derecho, preguntar de forma directa mediante la figura del referéndum (en este caso no vinculante, aunque debería)

Así pues, en relación a este artículo, se justificó por parte de los padres del texto constitucional lo siguiente:

- “El presente artículo es una muestra de la generosidad con que nuestra Constitución ha acogido los diversos mecanismos de democracia directa o semi-directa que perviven en los regímenes actuales. Comprometida, como dice el artículo 9.2, en “facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social”, reconoce entre los derechos fundamentales de los ciudadanos el de “participar en los asuntos públicos, directamente o por medio de representantes libremente elegidos en elecciones periódicas por sufragio universal” (artículo 23.1).”

Así pues, y al caso particular cabe repetir y exponer de forma clara lo estipulado en el referenciado artículo 92.1 CE:

- “La Constitución Española, en su artículo 92 dispone que las decisiones políticas de especial trascendencia podrán ser sometidas a referéndum consultivo de todos los ciudadanos.”

**DEL INFORME ELABORADO POR EL ÁREA DE INTERVENCIÓN MUNICIPAL DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA.**

- **DE LA CAUSA DE JUSTIFICACIÓN EN BASE A LA VALORACIÓN SOBRE LA REPERCUSIÓN ECONÓMICA.**

De nuevo, llama poderosamente la atención, que se haga referencia de forma insistente en el proceso sancionador ante las eventuales infracciones que se pueda acometer por parte de los Malagueños, o los visitantes que consideren a bien disfrutar de nuestra ciudad.

Pero más aún, llama mucho más la atención la justificación en positivo de la repercusión económica a los fondos municipales que estas eventuales infracciones puedan llegar a ocasionar en positivo sobre los fondos de este Excmo. Ayuntamiento. Y es que parte de la justificación se basas en la consideración de los posibles y eventuales beneficios en base a la acción sancionadora que esta medida pueda ocasionar en las arcas públicas.

Así se dice; “La Zona de Bajas Emisiones está situada en el área central de la ciudad y tiene una superficie de 403,04ha. (el 5,96% del total del suelo urbanizado) y 73.486 habitantes en 2022 (un

**Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad**  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

12,67% de la población de la ciudad). Al ser el epicentro económico, comercial y de servicios de la ciudad de acuerdo con los datos de movilidad del INE, a la zona acuden diariamente unas 82.000 personas de otros distritos de Málaga y de su área metropolitana. El 26% de los viajes motorizados tienen origen/destino en este ámbito.”

- “Según la matriz de viajes del Plan Metropolitano del Área de Málaga del año 2022, de la cual se obtiene que el 24,49% de los vehículos que acceden a la ZBE Málaga no están censados en el municipio de Málaga.”
- “En cambio, se espera un aumento de los ingresos por infracciones relacionadas con la implantación de la ZBE según la nueva ordenanza que vamos a tramitar. En este sentido, se introducen dos nuevas sanciones (evaluándose de la siguiente forma)”

Información	Vehículos/ día
Vehículos que acceden a la ZBE	206.500
Vehículos con restricción (12,7%)	26.281
Vehículos sancionados (1%)	263

Información	Vehículos/ día	%	Vehículos sancionados	Recaudación
Importe sanción	200 €	48,0%	126	25.200,00 €
Importe sanción por pronto pago	100 €	52,0%	137	13.700,00 €
<b>Datos diarios</b>			<b>263</b>	<b>38.900,00 €</b>
<b>Datos anuales</b>			<b>78.900</b>	<b>11.670.000,00 €</b>

El posicionamiento en sí, evaluando estos ingresos como “ordinarios”, es decir, presupuestables y no extraordinarios, encierra una perversa visión de la gestión pública, que espera y de hecho anhela la infracción y su imposición a los ciudadanos, en vez de su evaluación respecto de lo servicios como fin público en sí mismo.

En este sentido, se reitera en el informe de la INTERVENCIÓN municipal que, si bien se busca la justificación de la estabilidad presupuestaria de la implementación de esta medida, no deja de ser una consideración pernicioso de lo que es el servicio público en sí por el objeto destinado al que va esta justificación. Un acto meramente recaudatorio. Algo que queda claramente identificado en esta parte de su informe:

- Aumento de ingresos estimado de 11.670.000,00 € por infracciones relacionadas con la implantación de la ZBE.



DEL INFORME ELABORADO POR LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA.

- DEL CONTROL DE LA LEGALIDAD

Desde el grupo municipal VOX, nos alegra ver que, a raíz de la moción presentada por este grupo durante el mes de septiembre, este Excmo. Ayuntamiento de **Málaga inició el procedimiento de participación ciudadana que no se había realizado**, tal y como ya le hicieron ver desde la Secretaría General de esta administración en reiteradas ocasiones. Así y en prueba de ello, queda dicho en el informe de la propia secretaría;

“Como de forma reiterada se ha venido exponiendo en los informes preceptivos que elabora este órgano con motivo de la aprobación o modificación de Ordenanzas, y como también se ponía de manifiesto en la Instrucción 3/2022, de 26 de septiembre de 20223, de la Secretaría General del Pleno, que contiene una recomendación sobre la sustanciación de los trámites de consulta previa y audiencia para la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas del Ayuntamiento de Málaga;”

- “Obra asimismo en el expediente informe de posterior trámite de audiencia pública en el mismo portal, generado también en fecha de 15 de marzo de 2023 y con objeto de acreditar su sustanciación **-entre los días 27 de diciembre de 2023 y 6 de febrero de 2024-** en relación con la antedicha aprobación de la “Nueva Ordenanza de Movilidad de la ciudad de Málaga”.

Adicionalmente y, en consonancia con las manifestaciones ya vertidas con anterioridad por parte de este grupo municipal, de igual forma que se ha hecho alusión previamente en el EXPONE del presente documento, **se hace mención de las potestades que esta administración tiene a la hora de eludir la “supuesta” obligación contenida en la Ley de sostenibilidad ambiental Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.** Así cabe indicar lo que expresamente se expone como referencia legislativa a tal respecto sobre el desarrollo de este tipo de ordenanzas en base a materia de regulación del tráfico.

- Al tratarse de materias sobre las que el Estado tiene competencias exclusivas (ex artículo 149.1. 21ª CE)5, **es la ley sectorial estatal reguladora de estas materias, en este caso el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el TRLT, la legislación que establece las competencias de los municipios.**

Ahondando aún más en este sentido, cabe hacer alusión a lo manifestado sobre la potestad sancionadora en el desarrollo de este tipo de normas u ordenanzas.



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

- Así, el artículo 7 del TRLT dispone que corresponde a los municipios, entre otras, las siguientes competencias: (a lo municipios) “a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.”

Atribución esta, que no está contemplada en la Ley de referencia medioambiental y sobre la que supuestamente se obedece la implementación de esta ordenanza.

- **DE LA JURISPRUDENCIA SOBRE EL FONDO DE LA JUSTIFICACIÓN CONFORME A LA NORMA NACIONAL MARCO**

Por último, dado a que no es de nuestro interés, más allá de hacer valer las apreciaciones más que correctas y ameritadas en el escrito de la Secretaria General de Pleno este Excmo. Ayuntamiento en forma de recomendaciones, si debemos hacer alusión a la STS 4853/2023, de 2 de noviembre de 2023, o al menos en parte, que versa sobre la anulación de la ZBE de Barcelona aprobada durante el 2009. Si bien ordenanza es anterior a la Ley aducida por parte de esta norma, sí que consideramos relevantes algunos extremos que en ella se mencionan y que efectivamente condicionan la toma en valor para la implementación de medidas similares como es la propuesta por este Excmo. Ayuntamiento y su equipo de gobierno. Así pues, dicha sentencia dice:

- “...el TS señaló en dicho auto que la cuestión que presentaba interés casacional objetivo era “determinar si resulta posible preponderar, en pos del principio de proporcionalidad, los derechos a la movilidad de las personas y la libertad económica y de empresa respecto de los derechos a la salud y al medio ambiente a la hora de llevar a cabo el control jurisdiccional de la potestad reglamentaria en materia ambiental, teniendo en cuenta la naturaleza preventiva, permanente y proactiva de la intervención pública en la citada materia”.
- “...toda vez que, conforme a lo razonado, la decisión de la Sala de instancia no estaba motivada en la preponderancia de los derechos a la movilidad de las personas y la libertad de mercado respecto a los derechos a la salud y protección del medio ambiente”
- “TS examina el primer motivo que alegan las Administraciones recurrentes frente a la Sentencia del TSJC. Estas entienden que la Sentencia del TJUE de 22 de diciembre de 2022 (asunto C-125/20) sirve para rechazar dos premisas en que se fundó la Sentencia del TSJC. En concreto, (i) que el TSJC anule la Ordenanza de 2019 por considerar que las medidas adoptadas son desproporcionadas es contradictorio con la condena del TJUE al Reino de España por no haber adoptado medidas suficientes para evitar en determinadas áreas de nuestro territorio el aumento de la contaminación —entre ellas Barcelona—; y (ii) que el TSJC entienda que los valores tomados en consideración para delimitar la ZBE Rondas de Barcelona no son fiables por no estar actualizados es contradictorio con el hecho que el TJUE concluya que los informes de 2010 hasta 2018 constatan una



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

superación de los valores límites establecidos. Sin embargo, el TS entiende que “Lo que se reprocha en la sentencia a la Ordenanza impugnada es la falta de justificación por deficiente motivación de esas decisiones o, si se quiere, que las limitaciones impuestas sean razonables a la vista de la información de que se ha servido la Administración, y esas conclusiones, lejos de ser contradictorias con los razonamientos de la sentencia del TJUE, aparecen ratificadas en ella”.

- “En otras palabras, la Administración no disponía de informes y estudios fidedignos y concluyentes para ponderar todos los derechos en juego y primar la protección del medio ambiente sobre los derechos de movilidad y mercado con las restricciones adoptadas. Así pues, el motivo de impugnación de la Sentencia del TSJC no es acogido por el TS.” (impugnación realizada por el Excmo. Ayuntamiento de Barcelona)
- “...el TS examina el motivo relacionado con la vulneración de los artículos 2, 13.1, 23.1 de la Directiva 2008/50/CE relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (la “Directiva 2008/50/CE”) y de la jurisprudencia del TJUE que los interpreta. Estos artículos imponen a los Estados que en sus zonas y aglomeraciones los niveles de contaminantes no superen los valores límites establecidos en la Directiva 2008/50/CE, elaborando un plan de calidad del aire en caso contrario con datos científicos sólidos, documentación exhaustiva que justifique los puntos de control e información actualizada.” (no así la implementación “per sé” la zona de bajas emisiones)

Es decir, que la norma nacional que alude a la armonización y supuesta traslación a régimen interno de la normativa europea sobre calidad ambiental y que, con la que se pretende obligar a los ayuntamientos de España al desarrollo de esta ZBE, es capciosa y malintencionada. De igual forma, es el relevante para la implementación de dichas ZBE el hecho de que, para poder justificar la inclusión de esta medida, debe haber sólidos datos científicos que avalen lo que ya hemos mencionado en reiteradas ocasiones, que existe un grave perjuicio para la salud pública en base al grado de contaminación atmosférica, cosa que no ocurre en nuestra ciudad. Aplicar esta medida sin justificación vulnera los derechos fundamentales de los malagueños y además de ser un acto totalmente propagandístico y político, es capcioso y supone una desviación de poder en toda regla, es decir, es una medida que excede de toda forma y modo la capacidad legal que tiene esta administración conforme al desarrollo de toda norma reglamentaria y así conforme a los límites establecidos en la Constitución del Reino de España.

Es por todo lo anteriormente dicho y en el seno del presente procedimiento de presentación de enmiendas que, este grupo municipal VOX Málaga desea presentar las siguientes enmiendas al Proyecto de Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Málaga, siendo estas las siguientes:

## ENMIENDAS



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

**ÚNICA.- ENMIENDA DE DEROGACIÓN** conforme a que se solicita por parte de este grupo municipal VOX Málaga la supresión de los artículos así como disposiciones y otras denominaciones de la Ordenanza presentada, siendo en particular los siguientes;

- TITULO II de los Artículos del noveno al vigesimosegundo (Arts. 9 - 22)
- Disposición Adicional Primera - Tratamiento residual de vehículos
- Disposición Transitoria Primera- Excepciones al acceso y circulación en la Zona de Bajas Emisiones de vehículos sin distintivo ambiental o con distintivo B
- Disposición Transitoria Segunda- Excepción acceso al a ZBE vehículos etiqueta B
- Disposición Final Segunda – Soho Este y Soho Oeste
- Disposición Final Tercera -Derecho estatal supletorio
- ANEXO

De igual forma, se solicita la supresión de cualquier expresión o desarrollo tanto en el título preliminar como en cualquier otra parte de la Ordenanza meritada que tenga que ver de forma directa o indirecta con el desarrollo de cualquier espacio similar o asimilable a la Zona de Bajas Emisiones, como por ejemplo lo contenido en el artículo 33 y de igual forma en los artículos 37 y 38”

**Enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Con Málaga:**

*“Enmiendas del Grupo Municipal Con Málaga al Proyecto de Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Málaga*

*Antonia Morillas González, concejala portavoz del Grupo Municipal Con Málaga en el Ayuntamiento de Málaga*

**EXPONE:**

*Que, con fecha 24 de mayo de 2024, la Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayuntamiento de Málaga acordó, en sesión ordinaria, acordó la aprobación del Proyecto de Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Málaga.*

*Que, mediante el presente escrito, y dentro del plazo para presentación de enmiendas estipulado para los grupos municipales, comparecemos y presentamos las siguientes*

**ENMIENDAS**

**PRIMERA.** *En el apartado primero ‘Contexto’ del Preámbulo de la ordenanza se expone que “la ciudad manifiesta un desarrollo creciente en todas y cada una de las diferentes áreas de*

**Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad**  
**Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024**

actividad y así se aprecia que la tasa de desempleo en Málaga ha disminuido un 2,1%, el turismo ha aumentado el 4,4% y en el mercado inmobiliario, el precio medio de la vivienda se ha incrementado este año un 10%, tales valores se fijan respecto a los registrados el año anterior”.

Consideramos desafortunada y ofensiva la alusión al incremento interanual del 10% en el valor de la vivienda como un factor de “desarrollo”, ya que lo que esta cifra revela es la emergencia en materia de acceso a la vivienda que sufre la ciudad, con decenas de miles de personas expulsadas a otros municipios limítrofes -precisamente generando problemas de movilidad que no aborda ni resuelve la presente ordenanza-, más de 25.000 inscritos e inscritas en el registro de demandantes de vivienda y miles de economías familiares tensionadas o en riesgo de pobreza.

Málaga es la primera ciudad andaluza y la quinta española con los alquileres más caros, el 94% de los alquileres superan el máximo recomendado, la mayoría de los hogares dedica más de la mitad de sus ingresos a sufragar el alquiler, el precio medio de las hipotecas es el más alto de la península, las viviendas vacías alcanzan ya las 16.638 y durante el primer trimestre de este año se han ejecutado entre tres y cuatro desahucios diarios, atendiendo a los datos del CGPJ, tres cuartas partes de ellos por imposibilidad de pago del alquiler.

En este contexto, el equipo de gobierno refleja en el primer párrafo de la ordenanza de movilidad la subida del precio de la vivienda como un factor de “desarrollo” del municipio. Es insultante y muestra la lejanía del gobierno municipal con la realidad vital de la mayoría social malagueña. Por ello solicitamos:

Que se elimine la alusión a la subida del precio de la vivienda como factor de desarrollo del municipio.

**SEGUNDA.** Enmienda de adición al apartado “Contexto” (tomada del preámbulo del RD 1052/2022). Fundamento: el texto propuesto inexplicablemente omite cualquier referencia al Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, de obligado cumplimiento como desarrollo reglamentario del artículo 14.1 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Según los últimos datos facilitados por la Organización Mundial de la Salud (en adelante, OMS), nueve de cada diez personas en el mundo respiran aire altamente contaminado. Por su parte, la Agencia Europea de Medio Ambiente (en adelante, AEMA) estima en más de 20.000 las muertes prematuras en España al año, a causa de la mala calidad del aire atribuibles a los niveles de óxidos de nitrógeno (NOx), ozono (O3) y partículas en suspensión inferiores a 2,5 µm (PM2.5).

En España, casi todas las capitales de provincia presentan datos de calidad del aire que incumplen valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la OMS.



**Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad**  
**Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024**

Desde 2022 las instituciones de la Unión Europea están en proceso de revisión de las directivas sobre calidad del aire ambiente (Directivas 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente y la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008). Dicha revisión incluye el establecimiento de normas intermedias de calidad del aire para 2030, más acordes con las directrices de la OMS, al tiempo que situará a la Unión Europea en la trayectoria para lograr la contaminación cero del aire a más tardar en 2050, tal y como prevé el "Plan de Acción de la UE: Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo" publicado por la Comisión Europea en 2021, en sinergia con los esfuerzos de neutralidad climática. Por tanto, el escenario normativo a corto plazo camina hacia una reevaluación de las normas europeas de calidad del aire en función de las últimas pruebas científicas y de la evolución de la sociedad y la tecnología.

El objetivo europeo de reducir a la mitad para 2030 los valores límite de calidad del aire anuales de contaminantes atmosféricos, como las partículas PM10 y PM2.5 y el dióxido de nitrógeno (NO2), supondrá un importante reto para núcleos de población como Málaga. Por ello, la corporación municipal debe anticiparse y poner los medios efectivos cuanto antes para su consecución a fin de evitar que la ciudad se sitúe fuera del marco normativo europeo.

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC) señala que la principal fuerza motriz impulsora de la descarbonización del sector de la movilidad-transporte será un cambio modal que afectará al 35 % de los pasajeros/kilómetro que hoy día se realizan en vehículos convencionales de combustión. Ese fue el principal objetivo de la obligación normativa de implantar a partir de 2023 Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en todas las ciudades de más de 50.000 habitantes con acceso limitado a los vehículos más emisores y contaminantes. El sentido de la medida es reducir el uso de dichos vehículos ya que, conforme al PNIEC, se considera factible la reducción del tráfico de pasajeros en entornos urbanos en un 35 % para 2030. El teletrabajo, el vehículo compartido, el uso de los medios no motorizados y del transporte público colectivo posibilitarán el cumplimiento de estos objetivos, complementando esas medidas con una financiación adecuada del transporte público que permita mejorar la calidad y el servicio, aumentar su uso y, de esta manera, contribuir a la mejora de la calidad del aire de los entornos urbanos. En definitiva, el PNIEC señala el camino hacia el cambio modal, la reducción de los tráficos, el uso del transporte público colectivo, la movilidad sostenible y la electrificación en lo que a los consumos energéticos del sector del transporte se refiere.

El establecimiento de ZBE, según la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética tendrá como fin mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, además de contribuir al cumplimiento de los próximos objetivos en materia de calidad del aire y cambio climático, además de favorecer la mejora de la calidad acústica. Para la consecución de dichas mejoras es necesario, según la ley, fijar objetivos concretos y cuantificables, que puedan ser convenientemente monitorizados y evaluados. Por otra parte, la implantación de las ZBE ofrece

**Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad**  
**Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024**

*una gran oportunidad para favorecer la capacidad de adaptación urbana a los impactos del cambio climático, a través de intervenciones en el espacio físico liberado del uso circulatorio que ayuden a combatir el efecto Isla de Calor Urbana, mejoren la permeabilidad del suelo y favorezcan la renaturalización, la conectividad natural y la mejora de la biodiversidad urbana, en línea con el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030, de 22 de septiembre de 2020 (PNACC) y su primer Programa de Trabajo 2021-2025, así como los Planes de Impulso al Medio Ambiente. Estas son también líneas de actuación que la Agenda Urbana Española propone incorporar en los planes de acción, con un carácter integrado y un impacto positivo sobre la salud de las personas y su bienestar psicológico.*

**TERCERA.** *En el Artículo 3 ‘Principios Generales’ no se incluye como principio la participación ciudadana.*

*Atendiendo a la realidad de la gestión del equipo de gobierno durante los últimos años, en los que no ha tenido en consideración las voces vecinales y sociales para la planificación de la movilidad: los carriles bici, la extensión a los barrios de la zona SARE o la implantación de zona de bajas emisiones son claros ejemplos, consideramos que este artículo adolece de compromisos concretos para garantizar una participación ciudadana efectiva en la planificación de la movilidad.*

*El apartado c) llega a aludir a “poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones”, pero sin apuntar ningún compromiso para la participación ciudadana. Para no caer en el ‘despotismo ilustrado’ del todo para la ciudadanía, pero sin darle voz ni capacidad de decisión, proponemos la inclusión de un nuevo epígrafe al artículo 3, que respondería al siguiente texto:*

*Artículo 3. G) Participación Ciudadana. Para la planificación de la movilidad, como política pública de interés general, el Ayuntamiento de Málaga garantizará el despliegue de mecanismos efectivos para la participación e inclusión en la toma de decisiones de la ciudadanía, entre ellas la consulta social.*

**CUARTA.** *El artículo 7 regula aspectos relacionados con la señalización vial de la ciudad, pero no abarca aspectos centrales en relación con el objeto de la ordenanza como una movilidad inclusiva y sostenible.*

*Consideramos interesante añadir alusiones al empleo de señalización vial que atienda a criterios de accesibilidad sensorial y cognitiva, mediante la utilización de medidas de tipo visual, señales acústicas, señales táctiles o elementos incorporados al espacio público.*

*También cabe formular un compromiso con los sistemas de iluminación de señales viales mediante mecanismos de energía solar, para avanzar tanto en seguridad vial como en la eficiencia energética y la reducción de emisiones.*

**Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad**  
**Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024**

*Atendiendo a estos principios proponemos la adición de dos nuevos apartados:*

*Art. 7.7 El sistema de señalización del Ayuntamiento de Málaga integrará elementos para favorecer la accesibilidad sensorial y cognitiva, mediante el empleo de medidas de tipo visual, señales acústicas, señales táctiles o elementos incorporados al espacio público.*

*Art. 7.8 El sistema de señalización del Ayuntamiento de Málaga priorizará el empleo, para las señales viales que integren sistemas de iluminación, de mecanismos que tengan como fuente la energía solar, para avanzar tanto en seguridad vial como en eficiencia energética y reducción de emisiones contaminantes.*

**QUINTA.** *El art. 8.5. indica que “en los pasos para bicicletas señalizados mediante la correspondiente marca vial, aunque las bicicletas tienen preferencia, solo penetrarán en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad”. Nos parece contradictorio que en la primera parte del artículo se dé preferencia a las bicicletas para, acto seguido, quitársela. Este artículo es incompatible con el Art. 64.a.del Reglamento General de la Circulación. Se tendría que dar preferencia a las personas que circulan en bicicleta sin más, al igual que los peatones la tienen en los pasos de cebra.*

**SEXTA.** *El título II regula las zonas restringidas y espacios de estacionamiento, incluyendo algunos de los elementos centrales del presente proyecto de ordenanza, como las Zonas Restringidas de Circulación (ZRC), las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) o las Zonas de Especial Protección (ZEP).*

*La regulación propuesta denota la falta de compromiso del equipo de gobierno con la lucha efectiva contra la emergencia climática. Tras el inexplicable retraso de más de un año en relación el compromiso adquirido para la entrada de la ZBE, se presenta un modelo ineficaz que, en la práctica, va a suponer que la inmensa mayoría de los vehículos pueda circular sin restricciones por las zonas delimitadas durante los próximos años.*

*El desenfoque queda claro al comprobar que se otorga más peso al domicilio fiscal del vehículo que a la carga de sus emisiones contaminantes. Incluso se fomenta que vehículos contaminantes de municipios limítrofes establezcan su inscripción fiscal en Málaga para, de este modo, poder acceder a la ZBE aunque no cuenten con los distintivos Cero, Eco o C.*

*Observamos que impera un modelo ecoliberal en el que acaban pagando las iniciativas de reducción de emisiones la ciudadanía, en muchos casos trabajadores y trabajadoras y pequeños autónomos, sin obligaciones para aquellos sectores o actores que ejercen una mayor acción contaminante.*



**Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad**  
**Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024**

*Los informes económicos apuntan a que la recaudación por multas derivadas de la entrada en las zonas restringidas de vehículos no autorizados se estima que alcanzarán los 11,67 millones de euros anuales, a raíz de una previsión de 78.900 vehículos multados, una media de 263 diarios, con importes que oscilarán entre los 200 euros y los 100 euros en los casos de pronto pago.*

*Sin embargo, no hay alusiones a la necesidad de mejorar el transporte público, con medidas en favor de la extensión del transporte con gratuidades, nuevos carriles bus y mejora de las frecuencias y cobertura de las líneas.*

*Tampoco hay alusiones a un compromiso institucional del Ayuntamiento de Málaga en favor de la extensión del Metro. Queda claro que el Metro es el más eficaz medio de transporte urbano, en Málaga no hace más que subir el número de viajeros desde su llegada al Centro e igual ocurría con la extensión al resto de la ciudad. Los datos son muy elocuentes: el Metro Málaga ha transportado a 16 millones de viajeros en el primer año tras su llegada al Centro, una media diaria de casi 45.000 viajeros. Con estos datos su extensión tendría que ser una prioridad, tanto para el equipo de gobierno municipal como para la Junta de Andalucía. Sin embargo, excepto su ampliación hasta el Hospital Civil proyectos fundamentales siguen sin compromiso firme o son claros incumplimientos de la administración autonómica como la extensión al PTA y Campanillas, a El Palo o a Ciudad Jardín.*

*También es esencial la creación de aparcamientos disuasorios, pero llevamos años de retraso. Es preciso propiciar la intermodalidad del vehículo particular contaminante con el transporte público y la movilidad sostenible y reducir los tránsitos en el casco urbano.*

*Durante los últimos años nuestro grupo ha presentado numerosas enmiendas a los presupuestos municipales para la creación de aparcamientos periféricos ligados a la intermodalidad. Ya que no basta con que sean meros aparcamientos, han de ser auténticos distribuidores de movilidad y contar con conexión directa con los diversos modos de transporte público colectivo, estaciones de bici pública en alquiler, patinetes o taxi.*

*Tampoco existe en necesario compromiso con la movilidad ciclista y la implantación de una red de bicicletas públicas a préstamo con presencia en todo el municipio.*

*Sólo contamos con el anuncio de un aparcamiento disuasorio de 1.500 plazas en la zona Este, lindando con Rincón de la Victoria, una zona que no cuenta con conexión con el Metro o el Cercanías. Serían necesaria, al menos la creación inicial de cuatro aparcamientos periféricos para la impulso de la intermodalidad: uno en la zona de entrada a El Palo, junto al arroyo de Totalán; otro en el acceso por Ciudad Jardín; en la zona de entrada a Málaga por la A-357, y en el entorno del Martín Carpena.*



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

*Al tiempo cabe destacar que no podremos contar con una movilidad sostenible sin desarrollar un urbanismo y un diseño de la ciudad sostenible. La modalidad de viviendas actualmente en tramitación por la Gerencia Municipal de Urbanismo como Pinares de San Antón o Colinas del Limonar, sin opciones de transporte público, obligadas al vehículo particular o el rechazo de grandes proyectos verdes que contribuirían a la reducción de emisiones como el Bosque Urbano en los antiguos terrenos de Repsol o el Anillo Verde de Málaga.*

*Asimismo, nos llama la atención que el Ayuntamiento de Málaga esté procediendo a modificar la Ordenanza de Movilidad antes de conocerse la Reforma del Reglamento General de Circulación de la DGT que se encuentra actualmente en fase de audiencia e información pública.*

*Para contrarrestar la ineficacia de las restricciones de movilidad reguladas y aportar medidas orientadas a un cambio efectivo de la modalidad hacia parámetros sostenibles proponemos la inclusión de una disposición adicional con el siguiente texto:*

*Disposición adicional cuarta:*

*“Durante los tres años posteriores a la entrada en vigor de la ZBE, el Ayuntamiento de Málaga implementará un Plan de Acción de fomento del transporte público, la movilidad ciclista, la consolidación de una red de aparcamientos periféricos como puntos de estratégicos de intermodalidad sostenible y el aumento de los espacios peatonales y las zonas verdes en el municipio.*

*La elaboración del Plan de Acción contará con mecanismos de participación ciudadana universales e incluirá medidas como la extensión de la gratuidad del transporte público, al menos, hasta los 35 años; la ampliación de la red ciclable con carriles bici segregados e interconectados; una red pública de bicicletas de alquiler que incluya bicis asistidas por impulso eléctrico. Y un mínimo de cuatro aparcamientos periféricos en puntos estratégicos de acceso al municipio que actúen como nodos de intermodalidad sostenible.*

**SÉPTIMA.** *Vincular la Ordenanza a la normativa estatal. Fundamento: la ZBE presentada no restringe el acceso de vehículos tal como se indicaba en el proyecto subvencionado por el Ministerio al Ayuntamiento en 2021 ni tampoco da cumplimiento ni a la Agenda Urbana Málaga 2030, aprobada por la Junta de Gobierno local en 2015, ni al Plan del Clima de Málaga Alicia, aprobado igualmente en 2020.*

*Adición al artículo 11.1:*

*“... así como en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.”*

**Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad**  
**Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024**

**OCTAVA.** Reducción real y efectiva de contaminantes en ZBE. Fundamento: según el texto presentado, hasta un año después de la entrada en vigor de la Ordenanza, todos los vehículos podrán circular libremente por la ZBE con lo que no se producirá ningún cambio ni mejora en la movilidad de Málaga. A partir de un año solo estará prohibido el acceso a los vehículos sin etiqueta no matriculados en Málaga y, a partir de dos años, estará prohibida la entrada de vehículos con distintivo B no matriculados en Málaga. Lo que es peor, la Ordenanza no plantea un calendario a medio plazo de ir incrementando el nivel de restricciones sin causar un perjuicio evitable a la ciudadanía y sin permitir implantar todo un conjunto de medidas que den alternativas viables y reales al uso del vehículo privado más contaminante. Ello nos lleva a concluir que este punto concreto no permitiría cumplir con la letra, los objetivos ni el espíritu de la normativa estatal, tanto Ley como Real Decreto, con lo que nuestra corporación municipal se adentraría en el terreno de la ilegalidad.

Enmienda de eliminación al artículo 15.3:

Eliminar la totalidad del apartado b).

**NOVENA.** Enmienda de sustitución a la Disposición Transitoria 1ª. Sustituir todo el texto actual por el siguiente:

“Como excepción a lo dispuesto en el artículo 15.3 podrán acceder a la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) los vehículos que estén domiciliados, a la entrada en vigor de esta Ordenanza, en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica en la ciudad de Málaga o de los que no cambie su titularidad a partir de la entrada en vigor de esta Ordenanza, siempre que cumplan los siguientes criterios:

1. Vehículos con distintivo B: Durante tres años tras la entrada en vigor de esta Ordenanza (o cuatro en el caso de vehículos destinados al transporte de mercancías con categoría N1).
2. Vehículos sin etiqueta ambiental: Durante dos años tras la entrada en vigor de esta Ordenanza o cuatro en el caso de vehículos destinados al transporte de mercancías con categoría N1.”

**DÉCIMA.** Enmienda de sustitución a la Disposición Transitoria 2ª. Sustituir todo su contenido por el siguiente:

“En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente Ordenanza se pondrán en marcha las medidas necesarias, conforme al documento de recomendaciones aprobado por el Gobierno de España, para dar cumplimiento a los objetivos de la Zona de Bajas Emisiones recogidos en la ley 7/2021, de 20 de mayo. En concreto, el Ayuntamiento tomará las medidas necesarias para fijar objetivos concretos y cuantificables, que puedan ser convenientemente monitorizados y

**Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad**  
**Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024**

evaluados, e impulsar de forma real y efectiva para 2030 la implicación de la ciudadanía, las organizaciones y las instituciones locales en la consecución de los siguientes objetivos:

- Mitigar las emisiones de Gases de Efecto Invernadero.
- Contribuir al cumplimiento de los objetivos europeos en materia de calidad del aire y cambio climático.
- Favorecer la mejora de la calidad acústica.”

**UNDÉCIMA.** El artículo 26 regula los espacios de estacionamiento del municipio, estableciendo distintas tipologías. Entre los estacionamientos de carácter rotatorio menciona a los Sectores de Aparcamiento Regulado (SARE) con limitación horaria, el pago de una tasa y regulados mediante un reglamento municipal. En los últimos años se han incrementado las zonas SARE, implantándose en contra del criterio de la vecindad en barrios como Cruz de Humilladero o Huelin. Con la entrada en vigor de la ZBE se prevé la reducción de los ingresos derivados del SARE en las plazas ubicadas dentro de su área de influencia, lo que, según los propios informes económicos que acompañan al proyecto de ordenanza apuntan, podría conllevar la pretensión de ‘recuperar’ estas cuantías en otros puntos de municipio para compensar la posible reducción de los ingresos.

Para que los aparcamientos incluidos en el SARE y las posibles extensiones de esta modalidad a lo largo del municipio se realicen con el mayor consenso posible y de la forma más adecuada para lograr los objetivos de favorecer la mayor rotación de las plazas de aparcamiento y la armonización de la diversidad demandas sociales coexistentes proponemos la inclusión de un nuevo epígrafe al artículo 26 a):

Art. 26.a) IV El Ayuntamiento de Málaga garantizará la elaboración de una consulta social como mecanismo de participación ciudadana previo a cualquier extensión o ampliación de la zonas de estacionamiento SARE.

**DUODÉCIMA.** El artículo 31 regula el estacionamiento de caravanas y autocaravanas y elude el compromiso de habilitar zonas de estacionamiento exclusivo para esta modalidad de vehículos.

Atendiendo a la realidad de nuestro municipio, en el que de forma continuada se dan cita usuarios de caravanas y autocaravanas que se ven obligados a aparcar en lugar no habilitados y que no cuentan con elementos esenciales para la salubridad y la calidad ambiental, y ya que el artículo 31.2 sólo alude a que “el órgano municipal competente podrá disponer de zonas de estacionamiento exclusivas para caravanas y autocaravanas”, consideramos necesario pasar de una mera declaración de intenciones a un compromiso modificando el artículo 31.2 para que quede con el siguiente tenor literal:

**Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad**  
**Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024**

31.2 No obstante, lo anterior, el órgano municipal competente habilitará zonas de estacionamiento exclusivas para caravanas y autocaravanas dotadas de sistema de recarga de agua potable y vertido de aguas grises.

**DECIMOTERCERA.** Aumentar las zonas 30. Fundamento: no se concibe que en el interior de la ZBE se pueda circular a 50 km/h, especialmente si se mantiene la excepción para los vehículos más contaminantes domiciliados en la ciudad. Por una parte, la limitación total a 30 km/h reduciría el número de personas atropelladas cada año en nuestras ciudades y la gravedad de las lesiones. Al reducir la velocidad de 50 km/h a 30 km/h, baja sustancialmente la distancia necesaria de frenada, desde los 53 a 36 metros. Esto significa que las posibilidades de morir en un atropello pasan de un 45% a tan solo un 5%, es decir, 9 veces menos. Por otro lado, se reduciría el ruido provocado por los automóviles y, gracias a la mayor proporción de desplazamientos a pie o en bicicleta y de las menores aceleraciones de los automóviles, se reduciría la contaminación del aire y la emisión de Gases de Efecto Invernadero, aunque fuera menor el número de vehículos con motores de combustión. Finalmente, la reducción del nivel de ruido mediante el límite de 30 km/h es de 3 decibelios (el 80% de la contaminación acústica de nuestras ciudades viene causada por el tráfico rodado).

Enmienda de supresión al artículo 33.1:

Suprimir el asterisco incluido en el apartado "Zona de Bajas Emisiones" y todo el contenido referido en el mismo (En los sentidos de circulación de dos o más carriles el límite será de 50 km/h).

**DECIMOCUARTA.** El artículo 34 alude a medidas para moderar la velocidad. En el punto 2 cita los dos propósitos de estas medidas, consideramos que hay que añadir un tercer aspecto, relativo a la moderación de la velocidad en las inmediaciones de los centros escolares. Para ello proponemos la siguiente redacción:

Art.34.2 El propósito de estas medidas es triple:

- a) Disminuir la intensidad del tráfico en las vías vecinales de forma que el tráfico de paso se enfoque a las vías arteriales y principales.
- b) Moderar la velocidad especialmente en las zonas con mayor sensibilidad donde la convivencia entre el vehículo y el peatón requiera de especial protección.
- c) Declarar zona de tráfico calmado a todos los espacios alrededor de colegios en un perímetro de 500 metros, tomando las medidas necesarias en materia de urbanismo táctico.

**DECIMOQUINTA.** El artículo 39, inserto en el Título IV 'Usuarios Vulnerables', aborda la regulación de los peatones en la movilidad de la ciudad. Atendiendo a objeto que se formula en el preámbulo de la presente ordenanza de promover la movilidad sostenible, consideramos necesario

**Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad**  
**Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024**

*incluir medidas para el fomento de la movilidad peatonal. Para ello sería adecuada la inclusión de iniciativas como el sistema 'Metrominuto', consistente en un plano sinóptico que mide distancias entre varios puntos y los tiempos medios que se tarda en desplazarse entre ellos; los itinerarios escolares seguros, como vía para fomentar una movilidad autónoma y los desplazamientos peatonales en la infancia o habilitar refugios climáticos o zonas de sombra y estancia.*

*Por ello proponemos la adición de un punto en el artículo 39, con el siguiente enunciado:*

*Art.39.4. El Ayuntamiento de Málaga realizará acciones de promoción la movilidad peatonal e implementará medidas para favorecer e impulsar entre la población los desplazamientos cotidianos a pie, tales como caminos escolares seguros, planos de 'metrominuto' o la habilitación de refugios climáticos en todos los distritos del municipio.*

*DECIMOSEXTA. El artículo 41 aborda la regulación de la circulación en bicicleta. Este articulado omite una realidad insoslayable: la ausencia de una red ciclista interconectada y segura en la ciudad de Málaga.*

*La baja satisfacción de la ciudadanía con las infraestructuras ciclistas existentes en el municipio viene respaldada por la encuesta de calidad que elabora la OCU (Organización de Consumidores y Usuarios) en catorce capitales de provincia españolas. Este sondeo de referencia revela que Málaga ocupa el triste cuarto puesto por la cola en el ranking de valoración en relación con los carriles bici existentes y en cuanto a la existencia de aparcamientos habilitados para bicicletas. El documento considera los carriles bici "insuficientes e inconexos" y apunta a que en Málaga se abusa de los llamados "carriles 30".*

*Asimismo, tras la eliminación en 2021 de la red de bicicletas públicas de alquiler MálagaBici, se aprobó un acuerdo plenario a propuesta de nuestro grupo municipal el pasado mes de febrero de 2024 para su restablecimiento y prestación desde la EMT. Por ello consideramos que es necesario blindar este compromiso incluyéndolo en la ordenanza.*

*Y estimamos conveniente establecer unos compromisos para el impulso de la red ciclista del municipio y la priorización de la construcción de carriles y vías ciclistas segregadas, seguros e interconectados. Mediante la adición de tres nuevos epígrafes al artículo 41:*

*41.7 El Ayuntamiento de Málaga realizará un Plan Director de Carriles Bici con transparencia, financiación y compromisos de ejecución concretos y garantizará la implementación de mecanismos efectivos de participación ciudadana en los procesos de diseño y ejecución de las infraestructuras ciclistas.*



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

41.8 El Ayuntamiento de Málaga priorizará la construcción de carriles bici segregados del resto de usuarios de la vía e interconectados para fomentar de forma segura y efectiva la movilidad ciclista para los desplazamientos cotidianos.

41.9 El Ayuntamiento de Málaga implantará un sistema de alquiler público de bicicletas, incluyendo bicis asistidas por impulso eléctrico, con un número de estaciones y vehículos suficiente y con presencia en todos los distritos del municipio.

**DECIMOSÉPTIMA.** El art. 41.1 expresa que “los usuarios de bicicletas utilizarán preferentemente aquellos espacios o carriles segregados para su uso exclusivo. En el caso de que utilizasen las calzadas compartidas con el resto de los vehículos, circularán por el centro del carril. En el caso de existir más de un carril, utilizarán el más cercano al borde derecho de la calzada”. No nos parece apropiado que se hable de ‘preferencia’ en una norma y tampoco se aclara si está permitida la circulación en caso de que el carril de la derecha sea el carril BUS. Además, tampoco se especifica qué ocurre si se usa el carril que más convenga al destino del ciclista. Solicitamos se dé respuesta a estos vacíos.

**DECIMOCTAVA.** El art. 41.2. regula que “las bicicletas no pueden circular por las aceras, paseos o cualquier otro espacio peatonal”. La multa de 200€ por circular por las aceras en bicicleta nos parece una cantidad excesiva y desproporcionada comparada con otras sanciones que afectan a vehículos a motor o MVP, que sí ponen en riesgo la vida de las personas, y con el coste de una bicicleta. En muchos lugares de la ciudad las aceras u otros espacios peatonales son la única manera de circular sin poner en riesgo la propia seguridad –especialmente menores y personas de edad avanzada– y la de otros vehículos. Ej.: paso de El Candado, paso desde La Araña a la senda provisional de La Cala del Moral, puente de madera del Guadalhorce.

**DECIMONOVENA.** El artículo 41.4 atañe al aparcamiento de bicicletas y establece que “las bicicletas se estacionarán en los espacios específicamente acondicionados”. Consideramos que este punto es muy limitante, teniendo en cuenta la ausencia de parrillas de aparcabicis en numerosos puntos de los barrios y en la almendra del centro histórico de la ciudad. Así como contundente, a tenor de las medidas sancionadoras, que incluyen hasta la retirada del vehículo, que se establecen en el punto 41.5. Esta regulación puede contribuir a desincentivar el uso de la bicicleta, lo que iría en contra de un objetivo estratégico para avanzar en la movilidad sostenible. Asimismo, en aras a una mayor sensibilización con el cuidado de la naturaleza, es oportuno introducir una alusión expresa a la protección del arbolado y de elementos naturales existentes en el espacio público. Por ello proponemos la siguiente enmienda, de forma que el texto del artículo 41.4 sea modificado para adoptar el siguiente tenor literal:

41.4. Las bicicletas estacionarán en los espacios específicamente acondicionados para tal fin. Cuando no exista en el entorno ninguna parrilla habilitada para el aparcamiento de bicicletas se permitirá su estacionamiento sobre las aceras y paseos siempre que no signifiquen un obstáculo

**Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad**  
**Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024**

*que perjudique o entorpezca el tránsito de peatones ni se emplee para ello ningún ejemplar del arbolado público o cualquier otro elemento natural.*

**VIGÉSIMA.** *El artículo 41.3 regula que “Los aparcamientos diseñados específicamente para bicicletas serán de uso exclusivo para estas”, pero, ante la ausencia de un número suficiente, es necesario añadir una alusión concreta al compromiso de avanzar de forma efectiva en este objetivo y en la necesidad de habilitar cauces de participación para la instalación de estas infraestructuras. Por ello proponemos añadir estos principios al actual artículo 41.3, que quedaría con la siguiente redacción:*

*41.3 Los aparcamientos diseñados específicamente para bicicletas serán de uso exclusivo para estas. El Área de Movilidad realizará una revisión y ampliación anual de los puntos de aparcamientos habilitados en la ciudad, contando con mecanismos de consulta y con la participación de los colectivos del ámbito de la movilidad registrados en el municipio. Asimismo, publicará y actualizará en la web municipal, mediante un formato claro y visual, un mapa con la geolocalización de cada una de las parrillas de aparcamiento para bicicletas existentes en la ciudad.*

**VIGESIMOPRIMERA.** *El artículo 42 regula la distribución Urbana de Mercancías (DUM). Su desarrollo adolece de medidas para fomentar el uso de vehículos no contaminantes para la distribución de mercancías, tanto en las zonas de bajas emisiones como en toda la ciudad. Para ello proponemos la inclusión de un punto relativo a ayudas para la DUM sostenible, con el siguiente texto:*

*Art.42.5. El Ayuntamiento de Málaga fomentará el uso de vehículos no contaminantes para la distribución de mercancías con medidas como habilitar aparcamientos vigilados con puntos de recarga o la consignación de programas de subvenciones para la adquisición de medios de movilidad activa (bicis cargo).”*

## **VOTACIÓN**

La Comisión procedió a la votación separada de las enmiendas formuladas por los Grupos Municipales Vox y Con Málaga, y de la Propuesta de la Teniente de Alcalde Delegada de Movilidad, por el orden que se refleja, con los resultados siguientes:

**Desestimar** la enmienda del Grupo Municipal Vox, con el **voto a favor (1)** del Grupo Municipal Vox y el **voto en contra (10)**, del Grupo Municipal Popular (6), del Grupo Municipal Socialista (3) y del Grupo Municipal Con Málaga (1)



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

**Estimar** la enmienda Primera del Grupo Municipal Con Málaga, con el **voto a favor (10)**, del Grupo Municipal Popular (6), del Grupo Municipal Socialista (3) y del Grupo Municipal Con Málaga (1); y el **voto en contra (1)** del Grupo Municipal Vox.

**Desestimar** las enmiendas Segunda a Vigésimoprimera (ambas inclusive) del Grupo Municipal Con Málaga, con el **voto a favor (4)**, del Grupo Municipal Socialista (3) y del Grupo Municipal Con Málaga (1); y el **voto en contra (7)**, del Grupo Municipal Popular (6) y del Grupo Municipal Vox (1).

La Comisión del Pleno acordó **dictaminar favorablemente** la anterior Propuesta, con los **votos a favor (6)**, del Grupo Municipal Popular; el **voto en contra (2)**, del Grupo Municipal Vox (1) y del Grupo Municipal Con Málaga (1); y **las abstenciones (3)** del Grupo Municipal Socialista.

### PROPUESTA AL PLENO

Consecuentemente con el resultado de la votación, se propone al Excmo. Ayuntamiento Pleno la aprobación de los siguientes **ACUERDOS**:

**Primero.** Estimar la enmienda de supresión realizada por el Grupo Municipal Con Málaga para eliminar en el Preámbulo del Proyecto de Ordenanza la alusión al incremento de valor de un 10% en el mercado de la vivienda.

**Segundo** Desestimar el resto de las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Con Málaga y la totalidad de las presentadas por el Grupo Municipal VOX.

**Tercero.** Aprobar con carácter inicial la Ordenanza de Movilidad de la ciudad de Málaga que se adjunta para su información pública y audiencia a los interesados durante un plazo de treinta días durante el cual puedan presentar las reclamaciones o sugerencias que consideren oportunas las cuales deberán ser resueltas mediante un nuevo acuerdo plenario definitivo.

**Cuarto.** En caso de no presentarse ninguna reclamación o sugerencia, se entenderá definitivamente adoptado el acuerdo hasta entonces provisional.

### ANEXO

## ORDENANZA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÁLAGA

### PREÁMBULO



- I. CONTEXTO
- II. OBJETO
- III. ESTRUCTURA Y CONTENIDO

### **TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES**

- Artículo 1.- Objeto
- Artículo 2.- Ámbito de aplicación
- Artículo 3.- Principios Generales
- Artículo 4.- Competencias municipales
- Artículo 5.- Régimen administrativo en materia de movilidad
- Artículo 6.- Clasificación jerárquica del viario
- Artículo 7.- Señalización
- Artículo 8.- Normas generales de comportamiento

### **TÍTULO II. ZONAS RESTRINGIDAS Y ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO**

#### **CAPÍTULO I. ZONAS RESTRINGIDAS A LA CIRCULACIÓN**

##### **Sección 1ª CONCEPTO Y CREACIÓN**

- Artículo 9.- Zonas Restringidas a la Circulación (ZRC)
- Artículo 10.- Creación de Zonas Restringidas a la Circulación
- Artículo 11.- Zona de Bajas Emisiones (ZBE)
- Artículo 12.- Zona de Especial Protección Centro Histórico
- Artículo 13.- Zona de Especial Protección Centro de Arte Contemporáneo
- Artículo 14.- Zona de Especial Protección Soho Este y Soho Oeste

##### **Sección 2ª ACCESO Y CIRCULACIÓN EN LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES**

- Artículo 15.- Régimen de acceso y circulación en la ZBE

##### **Sección 3ª ACCESO Y CIRCULACIÓN EN LAS ZONAS DE ESPECIAL PROTECCIÓN**

- Artículo 16.- Régimen de acceso y circulación en la Zonas de Especial Protección
- Artículo 17.- Declaración Responsable
- Artículo 18.- Autorización previa
- Artículo 19.- Procedimiento de comprobación posterior
- Artículo 20.- Infracción
- Artículo 21.- Autorizaciones especiales
- Artículo 22.- Excepciones a las limitaciones de acceso
- Artículo 23.- Otras consideraciones
- Artículo 24.- Medidas extraordinarias y temporales de restricción de la movilidad

#### **CAPÍTULO II.- ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO**

- Artículo 25.- Limitación general de estacionamiento
- Artículo 26.- Espacios de estacionamiento
- Artículo 27.- Espacios de estacionamiento reservado

- Artículo 28.- *Clasificación de los espacios de estacionamiento reservado*  
Artículo 29.- *Normas y prohibiciones sobre el estacionamiento*  
Artículo 30.- *Estacionamiento de motocicletas y ciclomotores de hasta tres ruedas*  
Artículo 31.- *Estacionamiento de caravanas y autocaravanas*

### **TÍTULO III.- ORDENACIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS**

- Artículo 32.- *Modo general de desplazamiento*  
Artículo 33.- *Ordenación de la velocidad*  
Artículo 34.- *Medidas para moderar la velocidad*  
Artículo 35.- *Actuaciones físicas en la vía para moderar la velocidad.*  
Artículo 36.- *Especificaciones generales sobre su implantación*  
Artículo 37.- *Procedimiento de autorización e implantación*  
Artículo 38.- *Excepción al procedimiento de autorización e implantación*

### **TÍTULO IV.- USUARIOS VULNERABLES**

- Artículo 39.- *Peatones*  
Artículo 40.- *Vehículos de Movilidad Personal*  
Artículo 41.- *Bicicletas*

### **TÍTULO V. - DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS**

- Artículo 42.- *Distribución Urbana de Mercancías (DUM)*  
Artículo 43.- *Régimen de utilización de la DUM*  
Artículo 44.- *Normas generales de la carga y descarga*  
Artículo 45.- *Operaciones de carga y descarga nocturna*

### **TÍTULO VI. - USOS EXCEPCIONALES DE LA VÍA**

- Artículo 46.- *Usos excepcionales del viario público*  
Artículo 47.- *Autorizaciones*  
Artículo 48.- *Ocupaciones menores*  
Artículo 49.- *Condiciones generales para las ocupaciones menores*  
Artículo 50.- *Vados*

### **TÍTULO VII.- RÉGIMEN SANCIONADOR**

- Artículo 51.- *Infracciones y Sanciones*  
Disposición Adicional Primera- *Tratamiento residual de vehículos.*  
Disposición Adicional Segunda- *Plan Director sobre DUM.*  
Disposición Adicional Tercera - *Plan Director de Motocicletas y Ciclomotores.*  
Disposición Transitoria Primera- *Excepciones al acceso y circulación en la Zona de Bajas Emisiones de vehículos sin distintivo ambiental o con distintivo B*  
Disposición Transitoria Segunda- *Excepción acceso al a ZBE vehículos etiqueta B*



Disposición Transitoria Tercera- modalidad de uso compartido.	Estacionamiento de turismos y motos de alquiler en
Disposición Derogatoria Única-	
Disposición Final Primera-	Habilitación
Disposición Final Segunda –	Soho Este y Soho Oeste
Disposición Final Tercera -	Derecho estatal supletorio
Disposición Final Cuarta-	Entrada en vigor

## **ANEXO – INFRACCIONES Y SANCIONES**

### **PREÁMBULO**

#### **I. CONTEXTO**

*Málaga es la sexta ciudad más grande de España y uno de los centros económicos, culturales y turísticos del país; con más de 570.000 habitantes en 2021, la ciudad manifiesta un desarrollo creciente en todas y cada una de las diferentes áreas de actividad y así se aprecia que la tasa de desempleo en Málaga ha disminuido un 2,1%, el turismo ha aumentado el 4,4% y en el mercado inmobiliario, el precio medio de la vivienda se ha incrementado Este año un 10% , tales valores se fijan respecto a los registrados el año anterior.*

*En Este contexto, y con previsiones de continuo desarrollo de la ciudad en los próximos años, la gestión de la movilidad, se convierte en una herramienta clave para que el desarrollo en los distintos aspectos, se produzca de una forma sostenible y ordenada. En Este ámbito de la movilidad, como en el de otras políticas públicas, Málaga asume las recomendaciones nacionales e internacionales y ya en el año 2018 la Junta de gobierno Local hacía suyas las recomendaciones de la Agenda 2030 que en el ámbito de varios Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) deja clara la necesidad de una política de movilidad sostenible, con un importante fomento del transporte público y de los medios que incremente la seguridad y salud de las personas. Más recientemente, en el año 2020, el Ayuntamiento suscribía el Plan del Clima “Alicia”, que pretende alcanzar la neutralidad carbónica en el año 2050.*

#### **II. OBJETO**

*La presente Ordenanza pretende regular el modelo de movilidad de la ciudad de Málaga para los próximos años, entendida como el desplazamiento pautado y sostenible de personas y mercancías, garantizando una transición ordenada hacia sistemas de transporte más respetuosos con el medio ambiente, más seguros para los usuarios vulnerables y más practicables para un uso de la calle por todos. La competencia para la regulación de esta materia deriva del propio Código Civil que establece el carácter de las calles como bienes de dominio público y más específicamente la Ley de Bases de Régimen Local 7/1985 , artículo 25.2 d), señala que el*



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

*municipio ejercerá como competencia propia las funciones de gestionar la infraestructura viaria y otros equipamientos de su titularidad; en el mismo sentido el artículo 7 del 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 establece la competencia del municipio para la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones, la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración. Además establece que corresponde a los municipios la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.*

*Una vez confirmado el ámbito competencial, esta Ordenanza se centra en dos aspectos novedosos que traslada por vez primera a la regulación de la ciudad; estos constituyen importantes mandatos de ámbitos sectoriales que inciden en gran medida y que derivan de la normativa estatal. Son, por una parte, en cumplimiento del artículo 14.1 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, la creación de la Zona de Bajas Emisiones de Málaga. Por otra, se hace efectivo el mandato del Reglamento General de Circulación (Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre) que establecía el límite de velocidad mayoritario en las calles de Málaga en 30 km/h (dejando el límite 50 para aquellas grandes vías de dos o más carriles que llevan los grandes tráfico de la ciudad). La implementación una Zona de Bajas Emisiones, así como espacios pacificados al tráfico general, permitirán avanzar hacia un modelo de desplazamiento urbano más razonables y sostenibles.*

*Esta Ordenanza responde a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.*

*Así pues, queda justificado, en lo recogido anteriormente, el principio de necesidad, por razones de interés general; el principio de eficacia, pues la norma pretende mejorar los distintos usos de las vías y los espacios urbanos, en función de las necesidades. Del mismo modo responde al principio de proporcionalidad, ya que la ordenanza contiene la regulación imprescindible y adecuada para alcanzar los objetivos y razones de interés general propuestos. Respeto el principio de seguridad jurídica pues se ajusta y desarrolla en el ámbito de las competencias municipales, y respeta la normativa comunitaria, estatal y autonómica, ofreciendo un marco legal preciso y claro a la vez que flexible para solucionar los desafíos presentes y futuros de la movilidad urbana sostenible.*



*Es de aplicación también el principio de transparencia, en la elaboración de esta norma se han seguido los trámites de consulta pública previa, audiencia e información pública para asegurar la transparencia y participación tanto de la ciudadanía en general como de los colectivos y sectores vinculados a la movilidad en particular.*

*Finalmente, en virtud del principio de eficiencia, esta Ordenanza recoge únicamente aquellas restricciones o cargas estrictamente necesarias para atender al interés general que la motiva, evitando cargas administrativas innecesarias y accesorias para las personas, simplificando y racionalizando la gestión administrativa y de los recursos públicos.*

*La presente Ordenanza tiene el marco en la legislación estatal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y, especialmente, al Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y al Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.*

*Asimismo, la Ordenanza propuesta se encuentra prevista en el Plan Anual Normativo para el año 2023, aprobado por el Ayuntamiento de Málaga, de conformidad con lo previsto en el artículo 132 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.*

### **III. ESTRUCTURA Y CONTENIDO**

*La Ordenanza se estructura en 7 Títulos, 51 artículos y consta de un anexo en el que se describen las infracciones y sanciones establecidas en la presente Ordenanza.*

*En su conjunto pretende ser una norma jurídica de texto claro, ordenado orientado hacia los parámetros que definirán la Ley de Movilidad Sostenible actualmente en tramitación y que supondrá la reorientación de la movilidad hacia modos de movilidad más sostenibles, que concilien la salud, el medioambiente, el clima, el bienestar y la seguridad de toda la ciudadanía.*

*El Título I contiene las Disposiciones Generales relativas a la ordenación y la movilidad del tráfico de Málaga. Se incluyen un conjunto de principios generales que deben inspirar la regulación de los próximos años incluyendo no sólo los tradicionales objetivos de seguridad vial y fluidez del tráfico, sino otros más acordes con el actual concepto de movilidad y las competencias municipales en esta materia.*

*El Título II, bajo la rúbrica Zonas de Circulación y Espacios de Estacionamiento, concreta y define el elemento clave de la gestión de la movilidad de la ciudad: la restricción de uso. Define que ámbitos son objeto de restricción, facilita la información a todos los usuarios. En Este contexto, se define, de acuerdo con la Ley 7/2021, la "Zona de Bajas Emisiones" de la ciudad. La*



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

*puesta en funcionamiento de la ZBE se ha llevado a cabo en cumplimiento del RD 1052/2022, de 27 de diciembre por el que se regulan las zonas de bajas emisiones como desarrollo reglamentario del artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética. Este concepto será objeto de implementación paulatina en los próximos años en la ciudad, y se convertirá en una realidad práctica, implicará un proceso progresivo de transformación que garantizará un espacio de salud y seguridad y el desarrollo de una nueva movilidad urbana. En ella se suprime progresivamente la circulación de vehículos privados y de combustión, especialmente los más contaminantes, al mismo tiempo que se promueve un uso fundamentalmente peatonal, ciclista y de transporte público en esas zonas, cambiando el modelo de medios de transporte utilizados en el desplazamiento por la ciudad. Todo ello en un proceso gradual, sin lesionar los derechos de quienes contaban con vehículos de estas características y que mantendrán su derecho a utilizarlos hasta el final de su vida útil o cambio de propietario. En Este sentido será novedosa la habilitación legal para el nacimiento de la futura "Tasa por Emisiones" para aquellos supuestos excepcionales de quien puntualmente debe utilizar uno de estos vehículos para acceder a la ciudad.*

*Con la misma importancia que las Zonas de Circulación se configuran los Espacios de Estacionamiento. Sobre ellos se apuesta por unificar criterios y proceder a un avance continuo que permitirá hacer una política pública de uso rotatorio de estos más ajustado a las necesidades de la ciudad y sus vecinos.*

*El Título III incluye Normas generales de uso de la vía para todos los usuarios de la movilidad, especialmente los conductores de automóviles. En este contexto se dispone la voluntad del Ayuntamiento de Málaga de priorizar el transporte público y el desplazamiento no motorizado. Por su especial relevancia para la seguridad vial y el fomento de la movilidad peatonal y ciclista, destaca la inclusión de límites de la velocidad. La Ordenanza incorpora el límite de velocidad de 30 Km/h en más del 80% de las vías urbanas, y en todas las Zonas de Bajas Emisiones, según se contiene en el Reglamento General de Circulación en la modificación introducida por Decreto 970/2020 de 10 de noviembre, tras la recomendación de Naciones Unidas (recogida en la Declaración de Estocolmo de febrero de 2020, Tercera Conferencia Mundial de Seguridad Vial, y en la Resolución que la Asamblea General aprobó el 31 de agosto de 2020).*

*Bajo la rúbrica de Usuarios Vulnerables, el Título IV hace expresa referencia a aquellos usuarios que requieren, y requerirán, de una especial protección en la vía. Estos son los peatones, cuyo paso se prioriza sobre los vehículos en gran parte del viario de la ciudad y los novedosos vehículos de movilidad personal que proliferan. La Ordenanza se atiene a la configuración dispuesta sobre ellos por la Dirección General de Tráfico, y aporta un conjunto de normas para dotar su uso de una especial protección. Finalmente, a este conjunto de vehículos se añaden las bicicletas, sobre las que el Ayuntamiento desarrollará en los próximos años un importante conjunto de infraestructuras y a las que la Ordenanza pretende dotar de una especial preferencia en su uso.*



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

En el Título V se aborda la configuración de la Distribución Urbana de Mercancías. Se trata de una de las materias de especial relevancia para el desarrollo de la ciudad en los próximos años y para la que se priorizará su digitalización. La obtención de información en la gestión de la DUM permitirá modular progresivamente las decisiones que permitan la optimización de espacios y recursos.

Fuera de los ámbitos ordinarios de circulación y estacionamiento, el Título VI denominado "Usos excepcionales de la vía" aborda la utilización de los supuestos que quedan fuera de los usos ordinarios de la vía y se regulan situaciones en que se requiere hacer uso del espacio público para necesidades tales como eventos o mudanzas.

Finalmente, el Título VII hace una remisión general al régimen sancionador de la Ley de Tráfico, concretándose algunas infracciones y sanciones más específicas establecidas por el municipio en el Anexo I.

Esta ordenanza cuenta con tres Disposiciones Adicionales; la primera, relativa al tratamiento residual de vehículos, la segunda al Plan Director de Distribución Urbana de Mercancías, la tercera al Plan Director de Motocicletas y Ciclomotores; tres Disposiciones Transitorias, una primera acerca de las excepciones al acceso y circulación en la Zona de Bajas Emisiones de vehículos sin distintivo ambiental o con distintivo B, la segunda sobre el plazo transitorio de acceso de vehículos con etiqueta ambiental B a la Zona de Bajas Emisiones y la tercera referida al estacionamiento de turismos y motos de alquiler en modalidad de uso compartido.

Una única Disposición Derogatoria establece la revocación de la Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Málaga, publicada en el BOP nº 11 correspondiente al día 19 de enero de 2021, de la Ordenanza Municipal sobre la Regulación de Medidas para Moderar la Velocidad en la Ciudad de Málaga publicada en el BOP nº 198 correspondiente al día 17/10/2006 y cuantas disposiciones del mismo o inferior rango, que regulen materias contenidas en la misma, se opongan o contradigan su contenido.

Completan el texto cuatro Disposiciones Finales. La Disposición Final primera habilita al órgano competente en materia de movilidad para dictar las disposiciones y adoptar las medidas necesarias para el desarrollo y ejecución de lo dispuesto en la Ordenanza, la segunda acerca de la puesta en funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones y Zona de Especial Protección Soho Este y Soho Oeste, la tercera contempla la normativa estatal supletoria a este texto y la cuarta determina la entrada en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Málaga.

## **TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES**

### **Artículo 1.- Objeto**



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

1. La presente Ordenanza tiene por objeto regular la movilidad en la ciudad de Málaga, esto supone la regulación de la circulación de vehículos y de personas en las vías urbanas del término municipal de Málaga, así como la regulación de otros usos y actividades en las vías y espacios públicos para lograr la fluidez del tráfico rodado, el uso peatonal de las calles y un adecuado estacionamiento de vehículos, con la finalidad de garantizar un uso responsable y eficiente de los espacios públicos y viarios.

A estos efectos, la presente Ordenanza regula:

- a) Los tipos de vías y espacios públicos en función de su utilización por los diferentes modos de desplazamiento.
- b) Las prioridades y jerarquía de los diferentes medios de desplazamiento.
- c) Las normas de circulación y estacionamiento de los vehículos.
- d) Las competencias administrativas relativas a la movilidad de la ciudad.
- e) La gestión de las autorizaciones administrativas relativas a la movilidad.
- f) El régimen sancionador derivado del incumplimiento de las normas dictadas.

En todo lo no dispuesto en la presente Ordenanza se estará a la normativa general de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

### **Artículo 2.- Ámbito de aplicación**

1. Los preceptos de esta ordenanza son aplicables en todas las vías y espacios públicos de titularidad o competencia del Ayuntamiento de Málaga y obligan a los titulares y personas usuarias de los espacios públicos, de cualquier tipo, aptos para la circulación, sean plazas, calles, espacios libres, zonas verdes, parques, así como a las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común. En defecto de otras normas y en aquellos supuestos en los que hubiese lugar, se aplica también a las personas titulares y usuarias de vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de personas usuarias.
2. Con carácter general, los preceptos de esta ordenanza serán aplicables a los titulares y personas usuarias, en los conceptos y respecto de los espacios y terrenos a los que se refiere la normativa general de circulación que sean de competencia o titularidad municipal, sin perjuicio de los acuerdos o convenios de reparto competencial o de atribuciones sobre el viario que se puedan materializar entre la Policía Local y la Guardia Civil u otras fuerzas y cuerpos de seguridad, en el seno de la Junta Local de Seguridad o por convenio interadministrativo.

### **Artículo 3.- Principios Generales**

La ordenación de la movilidad en Málaga se regirá por los siguientes principios:



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

- a) *Movilidad responsable. El sistema de movilidad de Málaga garantizará el derecho a una movilidad digna, que garantice la salud de las personas en sus desplazamientos. Se facilitarán los medios de movilidad que garanticen el bienestar general de la población y la mejora de la calidad de vida, especialmente la movilidad peatonal, en transporte público o compartido y ciclista.*
- b) *Seguridad ciudadana. El desarrollo de la movilidad en Málaga garantizará la seguridad de las personas y bienes, especialmente la relacionada con la seguridad vial.*
- c) *Cohesión social. La planificación de las políticas de movilidad de Málaga pondrá a la ciudadanía en el centro de las decisiones, favoreciendo la integración económica y social de todos los ciudadanos y ciudadanas con independencia de su barrio de residencia.*
- d) *Accesibilidad universal y no discriminación. Los sistemas de transportes y movilidad de la ciudad se prestarán garantizando la igualdad de trato y prevendrán la discriminación de ciudadanos por cualquier circunstancia social, facilitando la integración de personas con discapacidad.*
- e) *Desarrollo económico. La política de movilidad de la ciudad contribuirá al desarrollo económico sostenible y a la mejora de la productividad y resiliencia de la actividad económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo, respetando el principio de neutralidad competitiva.*
- f) *Digitalización. La movilidad deberá aprovechar el potencial de la digitalización y la tecnología, como herramientas para mejorar la adecuación del sistema a las necesidades de la ciudadanía y del sector productivo de la manera más eficiente posible.*

**Artículo 4.- Competencias municipales**

Corresponde al municipio de Málaga:

- a) *La ordenación de la movilidad de la ciudad.*
- b) *La vigilancia y disciplina del tráfico y el ejercicio de la potestad sancionadora en materia de tráfico derivada del conocimiento de hechos infractores.*
- c) *La regulación de los usos de las vías urbanas, priorizando los medios de transporte peatonales, el transporte público y ciclistas.*
- d) *La definición de la Zona de Bajas Emisiones y la restricción a la circulación de determinados vehículos por motivos medioambientales y entornos históricos de interés cultural y patrimonial.*
- e) *La gestión de espacios de estacionamiento que permitan un uso rotatorio de los mismos, garantizando la distribución de mercancías y prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos.*
- f) *La inmovilización y retirada de los vehículos en las vías, en los términos establecidos en la ley de tráfico.*
- g) *La autorización de usos excepcionales de la vía y el cierre de las mismas.*



### **Artículo 5.- Régimen administrativo en materia de movilidad**

La utilización del espacio viario de Málaga estará sometida al régimen administrativo de autorización previa o declaración responsable conforme al procedimiento establecido por la Ley 39/2015, de 1 de Octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas o legislación equivalente.

### **Artículo 6. Clasificación jerárquica del viario**

1. La red viaria del municipio de Málaga se clasifica jerárquicamente atendiendo a su funcionalidad y a su importancia, con relación a los diferentes desplazamientos urbanos y metropolitanos. De acuerdo con la jerarquía correspondiente, el viario se clasifica en:
  - a) *Viario principal o vías de primer orden (red arterial): Formado por el viario especializado en viajes de largo recorrido a través de la ciudad. Es un viario de mayor capacidad, diseñado para mayores velocidades de circulación. Garantizará la conectividad y fluidez de la circulación de los vehículos privados y del transporte público, sin mermar la capacidad de tránsito de los peatones. El conjunto de calles con esta funcionalidad configurará la red principal de la ciudad. Entre ellas está incluida la Red Básica.*
  - b) *Viario colector de primer orden o vías de segundo orden y 1ª categoría (viario distribuidor): Su función es canalizar los tráficos para el acceso a los barrios procedentes del viario principal con destino al local, o viceversa. Juega un papel fundamental dentro del entramado urbano, pues de su correcto funcionamiento dependerán los niveles de gestión del viario urbano.*
  - c) *Viario colector de segundo orden o vías de segundo orden y 2.ª categoría (distribuidor interior de barrios): Es el viario que recupera la centralidad en el interior de los barrios, en los que actúa como viario principal. Su finalidad es, por tanto, articular la distribución de los tráficos con destino a éstos y salida hacia viarios jerárquicamente superiores.*
  - d) *Viario local o vías de tercer orden (viario vecinal): Este tipo de vía prioriza la figura de los peatones y adecúa la presencia de vehículos. Las calles de la red local tienen una baja intensidad de tráfico y debe ser en ellas donde se instalen la mayor parte de los estacionamientos.*
2. *Son vías al mismo nivel aquellas sin acerado elevado. En ellas, el peatón tiene siempre prioridad sobre el vehículo, por lo que Este último deberá adecuar la velocidad a la de los peatones y en ningún caso exceder los 20 km/h. La zona rodada podrá estar diferenciada.*

### **Artículo 7.- Señalización**

1. *La señalización vial de la ciudad de Málaga es el conjunto de señales y órdenes de los agentes de circulación, señales circunstanciales que modifican el régimen normal de utilización de la vía y señales de balizamiento, semáforos, señales verticales de*



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

*circulación y marcas viales, destinadas a los usuarios de la vía y que tienen por misión advertir e informar a éstos u ordenar o reglamentar su comportamiento con la necesaria antelación de determinadas circunstancias de la vía o de la circulación.*

2. *Todos los usuarios de las vías objeto de la ley están obligados a obedecer las señales de la circulación que establezcan una obligación o una prohibición y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias y ocasionales que se encuentran en las vías por las que circulan.*
3. *El sistema de señalización del Ayuntamiento de Málaga se dispondrá en función de lo establecido en el Reglamento General de Circulación y el Catálogo Oficial de Señales.*
4. *Se prohíbe modificar o alterar el contenido de las señales de tráfico verticales u horizontales, semáforos, balizamientos o bandas blancas o negras de los pasos de peatones colocando sobre ellas publicidad o cualquier tipo de información.*
5. *Como garantía imprescindible para la Seguridad Vial se prohíbe la colocación e instalación de carteles, anuncios, paneles informativos u otros objetos que impidan o limiten a los conductores o peatones una perfecta visibilidad y eficacia de las señales de tráfico previamente instaladas tanto por ser un obstáculo óptico, como por representar un deslumbramiento o distracción que, en consecuencia, suponga un peligro.*
6. *La autoridad municipal en materia de movilidad dispondrá la retirada de los siguientes elementos reguladores de la circulación y el tráfico que no hayan sido autorizados por el órgano competente:*
  - a) *señales de tráfico verticales u horizontales, placas de vado y espejos.*
  - b) *balizamientos.*
  - c) *medidas de moderación de la velocidad.*
  - d) *señales informativas o publicitarias que por su diseño o por su colocación impidan o limiten a los conductores o peatones una perfecta visibilidad y eficacia de las señales de tráfico previamente instaladas tanto por ser un obstáculo óptico, como por representar un deslumbramiento o distracción que suponga un peligro.*

*Mediante Resolución motivada se comunicará la obligación de retirada inmediata al responsable de su colocación. En caso de incumplimiento en el plazo otorgado los gastos de retirada correrán a cargo del responsable de la colocación.*

### **Artículo 8.- Normas generales de comportamiento**

1. *El usuario de la vía está obligado a comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, ni cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes o al medioambiente.*
2. *El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro,*



tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía, especialmente a aquellos cuyas características les hagan más vulnerables.

3. La circulación de toda clase de vehículos, en ningún caso, se efectuará por las aceras y demás zonas peatonales.
4. Cuando los conductores de bicicletas, VMP, patines, monopatines o cualquier vehículo, se dispongan a cruzar la calzada por un paso para peatones, no tendrán prioridad, debiendo bajar del medio de desplazamiento empleado para adquirir la condición de peatón y obtener así la prioridad de paso.
5. En los pasos para bicicletas señalizados mediante la correspondiente marca vial, aunque las bicicletas tienen preferencia, solo penetrarán en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad.

## **TÍTULO II. ZONAS RESTRINGIDAS Y ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO**

### **CAPÍTULO I. ZONAS RESTRINGIDAS A LA CIRCULACIÓN**

#### **Sección 1ª CONCEPTO Y CREACIÓN**

#### **Artículo 9.- Zonas Restringidas a la Circulación (ZRC)**

1. La circulación de vehículos en las vías de Málaga será libre, excepto en las zonas restringidas, en los términos y condiciones establecidos en la presente Ordenanza.
2. Se consideran zonas restringidas aquellas en las que se limite el acceso, la circulación o el estacionamiento de los vehículos con la finalidad de promover su uso peatonal, por su valor patrimonial, por razones medioambientales, de seguridad vial, de priorización del transporte público o cuando así lo aconsejen otras razones de interés público.
3. Las zonas restringidas de circulación serán señalizadas en sus accesos, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Circulación.
4. La restricción al acceso, circulación o estacionamiento se llevará a cabo mediante cámaras de control de tráfico, señalización o cualquier otro sistema que tecnológicamente se considere adecuado.
5. Para una mayor eficacia podrán establecerse itinerarios de obligado cumplimiento tanto para el acceso como para el abandono de una zona restringida a la circulación de vehículos.
6. Se habilita de forma expresa al órgano competente en materia de movilidad para determinar el marco regulatorio que establezca las excepciones que permitan el acceso, su acreditación documental, los posibles itinerarios, los procedimientos de verificación y cuantas normas de desarrollo fueran necesarias.



### **Artículo 10.- Creación de Zonas Restringidas a la Circulación**

1. Se establecen las siguientes Zonas Restringidas a la Circulación:
  - Zona de Bajas Emisiones (ZBE).
  - Zona de Especial Protección (ZEP).
2. Se establecen las siguientes Zonas de Especial Protección:
  - Centro Histórico.
  - Centro de Arte Contemporáneo.
  - Soho Este y Soho Oeste.
3. Estas tres Zonas de Especial Protección quedarán englobadas dentro del perímetro de la Zona de Bajas Emisiones establecida por el artículo siguiente.

En consecuencia, para acceder a cualquiera de ellas los vehículos habrán de cumplir los criterios de acceso a ambas zonas.

### **Artículo 11.- Zona de Bajas Emisiones (ZBE)**

1. Se crea la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de Málaga en cumplimiento de las obligaciones recogidas en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
2. La ZBE comprenderá el espacio delimitado por el perímetro formado por las siguientes vías:
  - Paseo Antonio Machado
  - Avenida Ingeniero José María Garnica
  - Calle Explanada de la Estación
  - Plaza de La Solidaridad
  - Avenida de las Américas
  - Avenida de la Aurora
  - Jardines de Picasso
  - Avenida Andalucía
  - Calle Compositor Lehmborg Ruiz
  - Calle Hilera
  - Calle Santa Elena
  - Calle Honduras
  - Calle Arango
  - Calle Martínez Maldonado
  - Avenida de Barcelona
  - Plaza de Bailén
  - Avenida de Barcelona
  - Plaza de Hospital Civil
  - Avenida Doctor Gálvez Ginachero



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

- Calle Mazar redo
- Avenida del Arroyo de los Ángeles
- Paseo Martiricos
- Calle Huerto de los Claveles
- Calle Marqués de Cádiz
- Calle Juan del Encina
- Calle Empecinado
- Pza. Capuchinos
- Alameda de Capuchinos
- Plaza Olletas
- Calle Toquero
- Calle Obispo González García
- Calle Amargura
- Calle Ferrándiz
- Paseo Salvador Rueda
- Calle Rafael Pérez Estrada
- Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso

**Artículo 12.- Zona de Especial Protección Centro Histórico**

1. *Se crea la Zona de Especial Protección Centro Histórico con el objetivo de proteger el valor cultural y patrimonial del Casco Histórico de la ciudad de Málaga, reduciendo el número de vehículos que pueden acceder y circular por el mismo, impulsando y favoreciendo el uso del transporte público.*
2. *La Zona de Especial Protección Centro Histórico queda delimitada por las siguientes vías:*
  - Cortina del Muelle
  - Plaza de la Marina
  - Alameda Principal
  - Puerta del Mar
  - Atarazanas
  - Plaza Arriola
  - Pasillo Santa Isabel
  - Avenida Rosaleda
  - San Rafael
  - Purificación
  - Wad Ras
  - Don Rodrigo
  - Ermitaño
  - Huerto de Monjas
  - Ollerías



- Carretería
- Tejón y Rodríguez
- Plaza del Teatro
- Puerta Buenaventura
- Álamos
- Mariblanca
- Madre de Dios
- Plaza de la Merced
- Alcazabilla
- Travesía Pintor Nogales
- Guillén Sotelo
- Alcalde Pedro Luis Alonso
- Avenida Cervantes
- 

#### **Artículo 13.- Zona de Especial Protección Centro de Arte Contemporáneo**

1. Se crea la Zona de Especial Protección Centro de Arte Contemporáneo, por razones culturales y de calidad ambiental.
2. Esta Zona queda delimitada por el perímetro formado por las siguientes vías:
  - Alemania
  - Avenida Comandante Benítez
  - Navalón

#### **Artículo 14.- Zona de Especial Protección Soho Este y Soho Oeste**

1. Se crea la Zona de Especial Protección Soho Este.
2. Esta Zona queda delimitada por el perímetro formado por las vías:
  - Avenida Manuel Agustín Heredia
  - Córdoba
  - Lateral sur Alameda Principal
  - Plaza de la Marina
3. Se crea la Zona de Especial Protección Soho Oeste.
4. Esta Zona queda delimitada por el perímetro formado por las vías:
  - Avenida Manuel Agustín Heredia
  - Alameda de Colón
  - Lateral sur Alameda Principal
  - Córdoba

### **Sección 2ª ACCESO Y CIRCULACIÓN EN LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES**

#### **Artículo 15.- Régimen de acceso y circulación en la ZBE**



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

1. *Accederán libremente a la ZBE mediante lectura automática de sus matrículas:*
  - a) *Los vehículos acreditados por la DGT con etiqueta ambiental "0", "ECO" o "C".*
  - b) *Los vehículos con etiqueta ambiental "B" y los que carezcan de etiqueta ambiental que cumplan los siguientes criterios:*
    - *Que estén domiciliados, a la entrada en vigor de esta Ordenanza, en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica en la ciudad de Málaga.*
    - *Que no se cambie su titularidad a partir de la entrada en vigor de esta Ordenanza.*
  - c) *Los vehículos de transporte público colectivo de viajeros regular de uso general.*
  - d) *Vehículos con licencia municipal de auto taxi y vehículos de alquiler con conductor (VTC).*
  - e) *Los que tengan la consideración de vehículos históricos, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 1247/1995.*
  - f) *Los vehículos de motor concebidos para el transporte de mercancías englobados dentro de las categorías N2 y N3.*
2. *Accederán a la ZBE previa comunicación y comprobación automatizada de sus matrículas, los siguientes vehículos:*
  - a) *Los de asistencia sanitaria, pública o privada.*
  - b) *Los vehículos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal, grúa municipal, servicios funerarios, limpieza e higiene urbana, alumbrado u otros servicios municipales.*
  - c) *Los de extinción de incendios, Protección Civil y salvamento.*
  - d) *Los vehículos grúas para el remolque de vehículos, vehículos taller y auxilio en carretera, así como de otros servicios que actúen en caso de emergencia.*
  - e) *Los que presten servicios de desatoros, seguridad privada, transporte de fondos y gestión de efectivo, Correos y similares de especial necesidad.*
  - f) *Todos aquellos vehículos que, atendiendo a la peculiaridad del sector al que pertenezcan o a la necesidad de prestar un servicio de carácter esencial para la población, se determinen por la autoridad municipal competente en la materia.*
3. *Los vehículos acreditados por la DGT con etiqueta ambiental "B" o sin distinción ambiental que no estén domiciliados en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica en la ciudad de Málaga no podrán acceder ni circular en la Zona de Bajas Emisiones con las excepciones temporales dispuestas en el régimen transitorio.*

### **Sección 3ª ACCESO Y CIRCULACIÓN EN LAS ZONAS DE ESPECIAL PROTECCIÓN**

#### **Artículo 16.- Régimen de acceso y circulación en la Zonas de Especial Protección**



Los vehículos a motor, según los supuestos establecidos en los siguientes artículos podrán acceder a las Zonas de Especial Protección con declaración responsable o mediante otorgamiento previo de autorización expresa.

### **Artículo 17.- Declaración Responsable**

1. El acceso a las Zonas Restringidas mediante Declaración Responsable se tramitará en la Sede Electrónica del Ayuntamiento de Málaga o mediante modelo impreso en la que se contemplen sus requisitos y condiciones.
2. La presentación y admisión de la declaración responsable en cada caso reconocerá el derecho de acceso a las Zonas de Especial Protección, lo que implicará la introducción de la matrícula en la base de datos del sistema de control de accesos.
3. Las declaraciones responsables se diferenciarán entre supuestos ordinarios y no ordinarios.
4. Los supuestos ordinarios son los siguientes:
  - a) Vehículos asociados a residentes, propietarios o arrendatarios de viviendas en las Zonas de Especial Protección de la ciudad de Málaga.
  - b) Vehículos asociados a propietarios o a arrendatarios de plaza de garaje situadas en las Zonas de Especial Protección.
  - c) Vehículos asociados a propietarios o arrendatarios de locales comerciales en las Zonas de Especial Protección.
  - d) Vehículos que desempeñen actividades de distribución de mercancías dentro las Zonas de Especial Protección, siempre que la actividad no esté asociada a la ejecución de una obra/mantenimiento, mudanza, o trabajo puntual.
5. Los supuestos no ordinarios son los siguientes:
  - a) Vehículos asociados a empresas de reparto y entrega a domicilio de compra de productos perecederos de supermercado (referidos a la necesidad de realizar trabajos, tareas o actividades en la zona).
  - b) Vehículos eléctricos de baterías, propulsados únicamente por motor eléctrico, cuya fuente de energía proviene de la electricidad almacenada en la batería que debe cargarse a través de la red, para uso particular privado.
  - c) Vehículos asociados a conductores que trasladen habitualmente a personas que por razones de salud y/o movilidad justificadas, necesiten acceder exclusivamente para dejarlas o recogerlas.
  - d) Vehículos conducidos o que porten habitualmente a titulares de la tarjeta de aparcamiento para personas con movilidad reducida, expedida por la administración competente, exclusivamente para dejarlos o recogerlos.
  - e) Vehículos de servicios varios como desatoros, funerarias, Correos entre otros (referidos a la necesidad de realizar trabajos, tareas o actividades en la zona).
  - f) Vehículos de seguridad privada (referidos a la necesidad de realizar trabajos, tareas o actividades en la zona).



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

- g) Vehículos oficiales pertenecientes a las Administraciones Públicas, en misión profesional o acto de representación (referidos a la necesidad de realizar trabajos, tareas o actividades en la zona).
- h) Vehículos para prestación de servicios de catering o similares (referidos a la necesidad de realizar trabajos, tareas o actividades en la zona).
- i) Vehículos nupciales.
- j) Vehículos asociados a Cofradías o relacionados con sus actividades y referidos a la necesidad de realizar trabajos, tareas o actividades en la zona.
- k) Vehículos de sustitución.
- l) Vehículos destinados a realizar actividades de reciclado (referidos a la necesidad de realizar trabajos, tareas o actividades en la zona).

**Artículo 18.- Autorización previa**

1. Accederán mediante autorización previa a las zonas de especial protección los vehículos a motor incluidos en los siguientes supuestos:
  - a) Montajes, escenarios, carpas, exposiciones y similares.
  - b) Mudanzas.
  - c) Obras y trabajos diversos (mantenimiento, pintura, o similares).
  - d) Vehículos asociados a museos y teatros (referidos a la necesidad de realizar trabajos, tareas o actividades en la zona).
  - e) Aquellos supuestos que excedan el marco común preestablecido para las declaraciones responsables. Estas excepciones serán puntuales para conciliar el interés público con el privado de quién lo solicite.
2. Estos vehículos sólo podrán acceder previa solicitud, aportación de documentos requeridos y obtención de autorización mediante Resolución de la autoridad competente en la que se establezcan los límites y condiciones en las que se otorga.

**Artículo 19.- Procedimiento de comprobación posterior**

1. El órgano municipal competente podrá verificar a posteriori las declaraciones responsables admitidas durante toda su vigencia temporal.
2. En Este sentido, la Administración municipal queda facultada para:
  - a) Comprobar la exactitud, veracidad falsedad u omisión de carácter esencial de cualquier dato o información aportado en la declaración responsable, mediante emplazamiento al interesado para que aporte en el plazo máximo de diez días cualquier información o documento acreditativo de lo declarado.
  - b) Ordenar la imposibilidad de continuar con el ejercicio del derecho o actividad afectada desde el momento en que se tenga constancia de tales hechos, mediante Resolución debidamente motivada que la deje sin efecto.



### **Artículo 20.- Infracción**

*Acceder a Zonas de Especial Protección sin declaración responsable, sin autorización previa o mediante declaración responsable inexacta, falsa o que omita información esencial representa una infracción administrativa grave sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales a que hubiera lugar.*

### **Artículo 21.- Autorizaciones especiales**

- 1. Se considera especial cualquier otra autorización de acceso a Zonas de Especial Protección distinta de las reguladas en los artículos anteriores, así como aquella que sea otorgada a vehículos que necesiten acceder y superen las limitaciones en cuanto a masa máxima autorizada y tamaño, establecidas por el órgano municipal competente en materia de movilidad.*
- 2. Estas autorizaciones se expedirán por el órgano competente en materia de movilidad, previa justificación de la necesidad de transitar por la zona de especial protección, mediante la aportación de la documentación que acredite dicha actividad y cuanta documentación se considere necesaria por el órgano competente.*
- 3. En aquellas situaciones excepcionales en las que se tenga que realizar un acceso por un vehículo que supere las limitaciones en cuanto a peso y tamaño previamente establecidas y el acceso sea absolutamente necesario, el interesado deberá proveerse de una autorización especial previo justificante de dicha necesidad. Asimismo, deberá depositar las garantías oportunas, con el correspondiente informe de protección del pavimento, para responder de los posibles daños que se produzcan en los viales afectados por el tránsito del vehículo conforme a la normativa municipal aplicable.*

### **Artículo 22.- Excepciones a las limitaciones de acceso**

*Las limitaciones de acceso anteriormente dispuestas a las Zonas de Especial Protección, siempre que se cumpla lo previsto en el artículo 15 de esta Ordenanza, no afectarán a los vehículos siguientes:*

- 1. Los vehículos que presten servicios de urgencia, los correspondientes a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Servicios de Extinción de Incendios, Protección Civil y asistencia sanitaria.*
- 2. Las bicicletas, ciclomotores y motocicletas hasta tres ruedas, excepto motocarros. Este acceso debe estar motivado por el uso particular privado del vehículo o para la prestación de un servicio al residente.*
- 3. Excepcionalmente, en otras situaciones de especial necesidad tales como acceder para consultas médicas, servicios, o urgencias. En estos casos, los vehículos que accedan a la zona en estas circunstancias podrán justificar la entrada con posterioridad acreditando*



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

documentalmente en el Área de Seguridad la causa en el plazo de 10 días naturales a contar desde la fecha del acceso.

4. Vehículos que accedan a los siguientes inmuebles: edificios oficiales que dispongan de zona de estacionamiento, hoteles, hostales, hospitales y aparcamientos privados o públicos en régimen de rotación y demás accesos de la misma naturaleza.

Para este tipo de supuestos, el órgano competente en materia de movilidad, previa solicitud de su titular, establecerá un sistema telemático de comunicación de altas y bajas de vehículos.

5. Accesos de vehículos de Servicios Públicos municipales, tales como limpieza e higiene urbana, alumbrado, grúas municipales u otros servicios municipales.

En estos casos, basta la remisión de los datos del vehículo correspondiente por parte del área municipal competente solicitante, que serán incluidos en la base de datos del sistema automatizado. El Área de Movilidad emitirá al Área municipal solicitante comunicación con informe donde se indiquen las condiciones a que tienen que someterse los vehículos que por sus características puedan acceder.

6. Los vehículos con licencia municipal de auto-taxi y los vehículos de alquiler con conductor (VTC).
7. Los vehículos de medios de comunicación. El listado de matrículas de los vehículos y sus modificaciones relativas a altas o bajas, y demás información registrada, deberá ponerse a disposición del Área de Movilidad a través del Área de Comunicación.
8. Demás accesos de la misma naturaleza, que pudieran determinarse por el Área de Movilidad.

### **Artículo 23.- Otras consideraciones**

1. El horario de distribución de mercancías, así como las limitaciones en cuanto a masa máxima autorizada, tamaño de los vehículos que accedan a las Zonas de Especial Protección y velocidad, serán establecidas por el órgano municipal competente en materia de movilidad.
2. El órgano competente en materia de movilidad determinará cuál es la documentación necesaria que acredite las condiciones para el acceso a las Zonas de Especial Protección, a través del correspondiente modelo de solicitud o declaración responsable. Estos modelos estarán publicados en la página web del Área de Movilidad del Excmo. Ayuntamiento de Málaga.
3. La circulación de toda clase de vehículos a motor en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales, exceptuándose exclusivamente los vehículos de urgencias y asistencia sanitaria contemplados en el artículo 22.1 de la presente Ordenanza.
4. En el caso de residentes sin plaza de garaje o de no existir zona de estacionamiento el periodo máximo de permanencia en la zona será de 30 minutos.
5. Queda prohibido el estacionamiento en las Zonas de Especial Protección de todo tipo de vehículos, salvo en los lugares debidamente señalizados o habilitados al efecto.



6. *La autoridad municipal competente podrá aprobar el modelo de señal indicativa que para cada caso sea adecuado, procurando la difusión de este para el mejor conocimiento público.*

#### **Artículo 24. Medidas extraordinarias y temporales de restricción de la movilidad**

1. *Con carácter excepcional y temporal el órgano competente en materia de Movilidad podrá, mediante Resolución motivada y proporcionada, establecer restricciones a la movilidad en las siguientes circunstancias:*
  - a) *Cuando exista un riesgo y resulte necesaria o conveniente garantizar o mejorar la Seguridad Ciudadana o la Protección Civil ante fenómenos naturales, acontecimientos multitudinarios deportivos, culturales o religiosos, o similares.*
  - b) *Cuando exista riesgo para la salud pública o se superen los umbrales de alerta o los valores límite recogidos en la Ley de calidad del aire y protección de la atmósfera y en el anexo I del Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire, la autoridad municipal competente en la materia podrá acordar medidas extraordinarias y temporales de restricción del tráfico y/o de prohibición o limitación de estacionamiento en cualquiera de las Zonas de Especial Protección.*
2. *Estas medidas podrán contemplar:*
  - a) *La modificación de los límites genéricos de velocidad.*
  - b) *La restricción o variación de los horarios de carga y descarga.*
  - c) *La prohibición total o parcial de acceso y circulación en ciertos horarios, ya sea de forma genérica o específica para determinado tipo de vehículos.*

## **CAPÍTULO II.- ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO**

### **Artículo 25.- Limitación general de estacionamiento**

1. *El estacionamiento de vehículos en superficie únicamente podrá realizarse en los espacios establecidos en el presente capítulo, en la posición, condiciones y con las limitaciones dispuestas para los mismos.*
2. *Se prohíbe el estacionamiento de vehículos con la finalidad de ejercer actividad comercial destinada a su venta o alquiler o cualquier otra actividad mercantil o publicitaria, excepto autorización municipal expresa. Queda excepcionado el estacionamiento de los vehículos de los operadores en régimen de vehículo compartido, en los términos establecidos en la Ordenanza Sectores de Aparcamiento Regulado en superficie y con limitación horaria en la ciudad de Málaga.*

### **Artículo 26.- Espacios de estacionamiento**

*Se establecen dos tipos de espacios de estacionamiento en superficie:*



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

- 1) *Espacios de estacionamiento restringido. Son aquellos espacios de estacionamiento que cuentan con limitaciones con el objeto de facilitar el uso rotatorio de los mismos o la prestación de determinado tipo de actividades. Se clasifican en tres grandes grupos:*
  - a) *Espacios de estacionamiento rotatorio.*
    - i. *Tienen por objeto garantizar la utilización rotatoria del espacio de estacionamiento entre todos los usuarios.*
    - ii. *El régimen jurídico aplicable a los Sectores de Aparcamiento Regulado (SARE) con limitación horaria en las vías de la ciudad de Málaga y el estatuto de sus usuarios se regulará mediante Ordenanza municipal que, entre otros aspectos, determinará su ámbito territorial, gestión, calendario, horario, modalidades, señalización, régimen especial para residentes, vigilancia-control y retirada de vehículos.*
    - iii. *Su utilización estará sometida al devengo de la Tasa establecida en la correspondiente Ordenanza Fiscal.*
  - b) *Espacios de estacionamiento DUM (distribución urbana de mercancías). Tienen por objeto facilitar la carga y descarga de mercancías que necesita el municipio.*
  - c) *Espacios de estacionamiento reservados. Son aquellos habilitados por la Autoridad Municipal para determinados usos y con determinadas condiciones. Su establecimiento requiere autorización expresa de la autoridad municipal.*
- 2) *Espacios de estacionamientos libre. Son todos aquellos que no son restringidos. El vehículo podrá estacionarse en ellos como máximo durante un periodo continuado de quince días naturales.*

**Artículo 27.- Espacios de estacionamiento reservado**

1. *Se denomina espacio de estacionamiento reservado la señalización de una zona de la superficie viaria en la que se prohíbe el estacionamiento de vehículos en un periodo temporal concreto, permitiéndose algunas excepciones a determinados vehículos afectos a la concesión de la reserva.*
2. *Los espacios de estacionamiento reservado se identificarán mediante el empleo de la señalización correspondiente, de las previstas en el Reglamento General de Circulación, pudiendo establecerse aquellas limitaciones horarias o por tipo de vehículo a que, en su caso, pueda estar sujeta la reserva.*
3. *La concesión de un espacio de estacionamiento reservado requerirá la obtención de la pertinente resolución administrativa, previa instrucción del correspondiente expediente administrativo.*
4. *El procedimiento para la creación de los espacios de estacionamiento reservado será el siguiente:*
  - a) *La entidad demandante del espacio deberá presentar solicitud de reserva justificando documentalmente conforme a la presente Ordenanza su petición, indicando el número de plazas, lugar exacto, el horario y días de la semana solicitados.*



- b) *El órgano municipal, una vez analizada la solicitud y mediante resolución administrativa, determinará las características, tiempo de la reserva condiciones de utilización y gestión del espacio de estacionamiento reservado concedido. En la resolución se incluirá el código de la reserva, que permitirá a los solicitantes gestionar los vehículos adscritos, de acuerdo con lo establecido en la resolución.*
- c) *En caso de denegación de la solicitud, la resolución que se emita estará motivada y será susceptible de recurso, conforme a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.*
- 5. *Las autorizaciones se extinguirán cuando se acredite el incumplimiento de las condiciones establecidas en la autorización o en la presente Ordenanza, incluida la falta de pago de la tasa por su utilización.*
- 6. *Los espacios de estacionamiento reservado regulados en esta Ordenanza tendrán carácter discrecional y no generarán ningún derecho subjetivo a favor de su titular, pudiendo revocarse en cualquier momento por razones de interés público, sin derecho a indemnización, cuando resulten incompatibles con las condiciones generales aprobadas con posterioridad, produzcan daños en el dominio público, impidan su utilización para actividades de mayor interés público o menoscaben el uso general.*
- 7. *Los interesados en el establecimiento de espacios de estacionamiento reservado podrán solicitar, en cualquier momento, su modificación, ya sea su ampliación o reducción en la dimensión, número de plazas, días u horario, así como la supresión del mismo.*
- 8. *Cuando se produzca el cambio de titularidad del espacio de estacionamiento reservado, o se soliciten cambios de horarios y/o dimensiones de la reserva, o cambio de situación, el trámite será igual al de la primera solicitud, siendo obligación de los adjudicatarios de la autorización comunicar a la autoridad municipal competente en la materia cualquiera de estas circunstancias.*

#### **Artículo 28.- Clasificación de los espacios de estacionamiento reservado.**

- 1. Los espacios de estacionamiento reservado se clasifican en:
  - a) *Dotacionales:*
    - i. *Son aquellos establecidos por razones de interés público y en beneficio general para su utilización por quienes reúnan los requisitos pertinentes, sin perjuicio de lo establecido en la normativa estatal en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.*
    - ii. *Dependiendo del servicio al que se destinen, se distinguen las siguientes categorías:*
      - 1ª. *Motocicletas y ciclomotores de hasta tres ruedas.*
      - 2ª. *Servicios de interés municipal.*
      - 3ª. *Autotaxis.*
      - 4ª. *Bicicletas y/o VMP.*



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

- 5ª. Vehículos para personas con movilidad reducida.
- 6ª. Carga y descarga, conforme a lo establecido en esta ordenanza.
- 7ª. Vehículos destinados al transporte regular de viajeros de uso general y de uso especial.
- 8ª. Vehículos destinados al transporte colectivo discrecional de viajeros.
- 9ª. Recarga de vehículos eléctricos.

iii. Las reservas de espacios para estacionamientos dotacionales se acordarán, tanto de oficio como a posible instancia de parte, mediante resolución motivada del órgano municipal competente que concluya los estudios técnicos e informes de Movilidad necesarios.

b) No dotacionales:

- i. Son aquellos establecidos en beneficio particular y a petición de quien tuviera interés.
- ii. Dependiendo de la actividad o entidad que lo solicite, se distinguen las siguientes categorías:

- 1ª. Centros sanitarios o asistenciales.
- 2ª. Establecimientos hoteleros.
- 3ª. Organizaciones Internacionales, Misiones Diplomáticas y Oficinas Consulares.
- 4ª. Organismos Públicos.

iii. Las reservas de estacionamiento no dotacionales:

- 1º. Se autorizarán previa solicitud razonada de la persona física o jurídica interesada que además deberá aportar la documentación necesaria que acredite y avale su petición, informe técnico de Movilidad y Resolución del órgano municipal competente.
- 2º. Se otorgarán en precario señalando siempre un límite temporal de vigencia que, como máximo, será de dos años.
- 3º. Podrán ser revocadas, mediante Resolución motivada por razones de interés público, sin derecho a indemnización alguna.
- 4º. Deberán ser revocadas, mediante Resolución motivada, en los siguientes supuestos:
  - 1º Incumplir las condiciones en las que se otorgaron (pintura, señalización, conservación y mantenimiento, o similares).
  - 2º No recibir comunicación del OA Gestión Tributaria del alta o recibirla del impago de la Tasa que, en su caso, pudiera corresponder.
  - 3º Utilizar las reservas de espacio para fines distintos para las que fueron concedidas.
  - 4º Usarlas habitualmente por entidades, empresas o personas físicas distintas de las realmente destinatarias de la reserva de espacio de estacionamiento autorizada, sin perjuicio de las responsabilidades a las que estos hechos dieran lugar.



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

2. La concesión de cualquier reserva de espacio para estacionamiento, dotacional o no dotacional, que no estuviera comprendida en ninguna de las categorías anteriores deberá, igualmente, estar motivada en cuanto a su necesidad para el interés público, oportunidad, documentación, informe técnico y Resolución del órgano municipal competente.
3. Los espacios de estacionamiento reservado relativos a la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) se regirán por lo dispuesto en el Título V de la presente Ordenanza.

**Artículo 29.- Normas y prohibiciones sobre el estacionamiento**

1. Además de las limitaciones establecidas en el Reglamento General de Circulación, el estacionamiento se regirá por las siguientes normas:
  - a) En defecto de otra regulación, el estacionamiento se realizará en línea, colocándose lo más cerca posible del bordillo, situando el vehículo paralelo al borde de la calzada, sin dificultar la circulación del resto de vehículos, ni el tránsito peatonal, ni constituyendo un riesgo para el resto de los usuarios de la vía. Por excepción, cuando las características de la vía lo permitan, los vehículos podrán estacionar en batería.
  - b) Los vehículos se colocarán dentro del perímetro marcado en el pavimento.
  - c) Los conductores deberán estacionar el vehículo de modo que no pueda ponerse en marcha espontáneamente ni lo puedan mover otras personas. Para ello, deberán tomar las precauciones adecuadas y suficientes. Los conductores serán los responsables de cualquier desplazamiento que se produzca del vehículo, salvo que éste sea consecuencia de una acción por terceros.
  - d) En las calles urbanizadas sin acera, se dejará una distancia mínima de 1,5m desde la fachada más próxima, dejando libres los accesos a viviendas y locales
  - e) Los autobuses de líneas regulares y discrecionales únicamente podrán estacionar en los lugares expresamente habilitados para ello.
2. Junto a las prohibiciones de estacionamiento ya establecidas en el RDLEG 6/2015, Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial y en el RD 1428/2003, Reglamento General de Circulación, en la ciudad de Málaga se prohíbe el estacionamiento en los lugares y casos siguientes:
  - a) En los lugares que impidan la retirada o vaciado de contenedores.
  - b) En aquellas calles donde el ancho de la calzada solo permita el paso de una columna de vehículos.
  - c) En aquellas calles de doble sentido de circulación en las que el ancho de la calzada solo permita el paso de dos columnas de vehículos.
  - d) En zona reservada para uso exclusivo de personas con movilidad reducida, sin exhibir la correspondiente tarjeta o haciendo uso indebido de la misma, en concepto de utilización por persona diferente a su titular o por otro conductor sin acompañar al titular.



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

- e) Los remolques o semirremolques separados de los vehículos a motor.
- f) En un mismo lugar de la vía pública, durante más de quince días naturales consecutivos, de tal forma que se garantice la debida rotación y distribución equitativa de los aparcamientos.
- g) Cuando la Policía Local determine que vehículos estacionados en la vía pública para su venta, reparación o alquiler, o con fines publicitarios impiden garantizar una adecuada rotación y distribución equitativa de las plazas de aparcamiento.
- h) Cuando un vehículo permanezca estacionado en la vía pública y efectúe actividades ilícitas, tales como venta ambulante no autorizada, así como la reparación no puntual de vehículos en la vía pública y el estacionamiento de caravanas, autocaravanas o similares que se pretendan utilizar como lugar habitable con cierta vocación de permanencia, por cuanto impide la libre circulación, la ocupación temporal de ese espacio de un modo limitado y rotativo por otros eventuales usuarios, y dificulta la equitativa distribución de aparcamientos.
- i) En los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin la exhibición en lugar visible del vehículo del distintivo válido o acreditación del pago de la tasa correspondiente, conforme a la ordenanza fiscal que lo regule; o cuando, colocado el distintivo o acreditación, se supere el tiempo máximo de estacionamiento autorizado por el título exhibido.
- j) Cuando un vehículo no eléctrico permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal para recarga o estacionamiento exclusivo de vehículo eléctrico, debidamente señalizado.
- k) Los turismos de alquiler en modalidad de uso compartido (“sharing”) deberán estacionar, exclusivamente, en las zonas de aparcamiento regulado en superficie con limitación horaria, en los términos que establezca la normativa municipal que las regula.

**Artículo 30. Estacionamiento de motocicletas y ciclomotores de hasta tres ruedas**

1. Los ciclomotores y motocicletas de hasta 3 ruedas estacionarán en los espacios reservados al efecto. De no existir estos espacios, podrán hacerlo, siempre que se permita estacionar en la calzada, lo más perpendicular posible a la acera, sin ocupar, en ningún caso, el carril de circulación.
2. Las reservas de espacio para estacionamiento de ciclomotores y motocicletas de hasta 3 ruedas podrán ubicarse en las aceras, andenes y paseos transitables, solo si están señalizados. Se promoverá que estas reservas se ubiquen antes de los pasos de peatones.

Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

Únicamente se usará la fuerza del motor para salvar los desniveles de la acera, efectuando el acceso con diligencia.

3. No podrán estacionar:

- a) Con carácter general, en las reservas de espacio destinadas a otro tipo de vehículos o servicios, ni en otro lugar en el que lo prohíba esta ordenanza y resto de normativa de seguridad vial.
- b) En zona de estacionamiento regulado, salvo que la normativa reguladora del mismo lo permita.
- c) Si los vehículos quedan encadenados o atados entre sí o a cualquier otro elemento no destinado a tal fin.

4. Los estacionamientos de los ciclomotores o motocicletas de más de tres ruedas, así como los motocarros y cuadraciclos ligeros, se regirán por las normas generales de estacionamiento y no podrán hacerlo en los aparcamientos reservados exclusivamente para ciclomotores y motocicletas de hasta 3 ruedas.

5. Las motocicletas y ciclomotores de alquiler en modalidad de uso compartido ("sharing") deberán estacionar, exclusivamente, en las zonas de aparcamiento regulado en superficie con limitación horaria en los términos que establezca la normativa municipal que las regula.

### **Artículo 31.- Estacionamiento de caravanas y autocaravanas**

1. Los usuarios de autocaravanas y caravanas podrán parar y estacionar en las vías urbanas en las mismas condiciones y con las mismas limitaciones que cualquier otro vehículo, siempre que:

- a) Cumplan con lo establecido en la legislación estatal sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- b) No se utilice el estacionamiento como lugar habitable con cierta vocación de permanencia, por cuanto impide la libre circulación, la ocupación de ese espacio por otros eventuales usuarios y dificulta la distribución de aparcamientos.
- c) Si el estacionamiento se realiza en un lugar con una sensible pendiente, su conductor deberá dejar el vehículo debidamente calzado.
- d) No saquen sillas o mesas fuera del vehículo, extiendan toldos, avances, desplieguen ventanas batientes o elementos que sobresalgan del perímetro del vehículo, no realicen vertidos de fluidos, así como de basura de cualquier clase y/o naturaleza.
- e) No emitan ruidos molestos para el vecindario.

2. No obstante, lo anterior, el órgano municipal competente podrá disponer de zonas de estacionamiento exclusivas para caravanas y autocaravanas.

### **TÍTULO III.- ORDENACIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS**

**Artículo 32.- Modo general de desplazamiento**

El Ayuntamiento de Málaga fomentará entre los usuarios el modo de desplazamiento más responsable en función del espacio y la distancia que deban recorrerse. De un modo especial se dará prioridad en la Zona de Bajas Emisiones al uso de transporte público y al desplazamiento peatonal y ciclista.

**Artículo 33.- Ordenación de la velocidad**

1. El límite de la velocidad de la ciudad de Málaga se establecerá en función de la Zona de Circulación:

<b>Zona de Bajas Emisiones</b>	<b>30 km/h(*)</b>
<b>Zona Centro Histórico</b>	20 km/h
<b>Zona Centro Arte Contemporáneo</b>	20 km/h
<b>Zona del Soho</b>	20 km/h
<b>Zonas sin restricciones</b>	30 km/h
	(calles de un carril por sentido)
	50 km/h
	(calles de dos o más carriles por sentido)

(\*) En los sentidos de circulación de dos o más carriles el límite será de 50 km/h

2. En espacios de prioridad peatonal, en caso de aproximación a un peatón, la velocidad se adecuará a las circunstancias, especialmente, a la velocidad del peatón y en ningún caso excederá de 20 km/h. Tendrá la consideración de aproximación al peatón el acercamiento a los mismos a una distancia inferior a 1,80 m, o a edificios, cruces u objetos a esa misma distancia donde pueda aparecer súbitamente.
3. Con el objeto de hacer efectivo el cumplimiento de los límites de velocidad, el Ayuntamiento adoptará en el viario las medidas para moderarla que se regularán conforme a lo dispuesto en este Título.

**Artículo 34.- Medidas para moderar la velocidad**

1. Se consideran "medidas para moderar la velocidad" el conjunto de actuaciones encaminadas a reducir la velocidad de vehículos en el tramo o área en donde se aplican, hasta hacer su circulación plenamente compatible con el resto de usos y actividades que se desarrollan en su entorno.
2. El propósito de estas medidas es doble:



- a) *Disminuir la intensidad del tráfico en las vías vecinales de forma que el tráfico de paso se enfoque a las vías arteriales y principales.*
  - b) *Moderar la velocidad especialmente en las zonas con mayor sensibilidad donde la convivencia entre el vehículo y el peatón requiera de especial protección.*
3. *Por su afección a la seguridad vial y su preceptiva señalización, la elevación de la calzada en los pasos de peatones por criterios de accesibilidad, con objeto de nivelar los puntos de cruce entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares, deberán cumplir lo establecido en la presente Ordenanza.*

### **Artículo 35.- Actuaciones físicas en la vía para moderar la velocidad.**

*Los métodos para moderar la velocidad cumplirán lo dispuesto en las Instrucciones Técnicas municipales que se dicten y en las Instrucciones Técnicas emitidas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, o en la normativa que la reemplace en cuanto a la tipología, criterios de diseño, señalización vertical y horizontal e iluminación de medidas moderadoras de velocidad.*

### **Artículo 36.- Especificaciones generales sobre su implantación**

1. *Queda prohibido y, en ningún caso se podrán aplicar medidas de moderación de la velocidad en vías jerarquizadas como "de interés territorial", "las de interés municipal" integradas por el viario urbano de Primer orden y el viario urbano de Segundo Orden de 1º categoría, según determina el Plan General de Ordenación Urbana de Málaga. También está prohibida la ejecución de medidas de moderación en las vías que estén catalogadas en el PMUS como red metropolitana, vías de 1er orden o viario principal y vías de 2º Orden de 1ª categoría. El órgano competente en materia de movilidad mantendrá permanentemente actualizada la relación de estas vías en las que se impide la ejecución de tales medidas, mediante resolución publicada en la página web municipal.*
2. *En calles con presencia de líneas regulares de transporte público o con carriles-bici, deben estudiarse técnicamente de forma especial la utilización de los diversos tipos de moderación de velocidad debiendo garantizarse el interés general.*

### **Artículo 37.- Procedimiento de autorización e implantación**

1. *La implantación, modificación o retirada de medidas de moderación de la velocidad en todo caso deberán ser autorizadas mediante Resolución de la autoridad competente, en*



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

- base al conjunto de informes técnicos necesarios, incluyendo obligatoriamente el que con carácter previo habrá de emitir la Gerencia Municipal de Urbanismo respecto de la obra civil a ejecutar.
2. La obra civil para la implantación de las medidas de moderación de la velocidad deberán ser dirigidas y validadas por los servicios técnicos de la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras.
  3. Tras la finalización de los trabajos, ésta debe ser comunicada al Área municipal competente en materia de movilidad para proceder a su registro y señalización.

**Artículo 38.- Excepción al procedimiento de autorización e implantación**

1. Quedan exceptuadas del procedimiento previsto en el artículo 37.1 la elevación de pasos de peatones registrados ya existentes, siempre que concurren simultáneamente las siguientes condiciones:
  - a) Que se encuentren situados en viario colector de Segundo Orden o vías de segundo orden y 2ª categoría o que se encuentren situados en vías urbanas de Tercer Orden según el Plan General de Ordenación Urbana, cuya velocidad regulada sea igual o inferior a 30 km/h.
  - b) Que se hallen ubicados en vías sin presencia de líneas regulares de viajeros.
  - c) Que no se encuentren en curva.
  - d) Que estén emplazados en vías con pendiente menor o igual al 10%.
  - e) Que no se encuentren regulados por semáforos.
2. La excepción prevista en el apartado anterior no impide que la gestión y comunicación de las actuaciones realizadas se desarrolle conforme a los artículos 37.2 y 37.3.

**TÍTULO IV.- USUARIOS VULNERABLES**

**Artículo 39.- Peatones**

2. Los peatones podrán transitar por todas las aceras y espacios públicos, teniendo prioridad de paso con respecto a cualquier otro modo de desplazamiento.
3. Se exceptúan de lo dispuesto anteriormente las calzadas o espacios de las calles destinadas a la circulación de vehículos, donde éstos tendrán prioridad sobre el peatón. No obstante, en ellas el peatón tendrá prioridad en los pasos para peatones.
4. Los peatones usuarios de monopatinos, patines y patinetes sin motor deberán transitar sin provocar molestias innecesarias al resto de los peatones, teniendo estos últimos siempre la prioridad. Podrán además hacer uso de los carriles y espacios destinados a las bicicletas y vehículos de movilidad personal.

**Artículo 40.- Vehículos de Movilidad Personal**



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

1. Son vehículos de movilidad personal los que obtengan la correspondiente certificación conforme a lo establecido en la normativa nacional vigente.
2. La circulación de los vehículos de movilidad personal en las vías del municipio quedará condicionada a los siguientes requisitos:
  - a) El usuario deberá tener una edad mínima de 16 años.
  - b) Los VMP tienen la capacidad máxima de uso de una persona, de tal forma que no podrá transportarse ningún pasajero.
  - c) Deberán llevar consigo el certificado para su circulación indicado en la normativa nacional vigente.
  - d) Todos los vehículos de movilidad personal han de contar con sistemas de frenada, timbre, luces delanteras y traseras, y elementos reflectantes y/o catadióptricos. Deberán llevar las luces encendidas a cualquier hora del día para facilitar su visibilidad.
  - e) No se podrán trasladar animales o circular con ellos, así como tampoco podrán transportar objetos que dificulten la conducción segura.
  - f) El conductor deberá utilizar casco de protección homologado o certificado.
  - g) El conjunto VMP-conductor deberá tener una altura mínima de 1,50 metros; en caso de no cumplirse, será obligatorio el uso de un banderín de seguridad acoplado al vehículo de forma que, con su mástil, alcance esta altura.
3. La circulación de los VMP se atenderá a las siguientes normas de circulación:
  - a) Los vehículos de movilidad personal podrán circular por los carriles y espacios que puedan ser utilizados por los usuarios de bicicletas, con las mismas restricciones y condiciones.
  - b) En las vías de plataforma única se circulará manteniendo 1,80 metros de distancia mínima respecto a la línea de fachadas.
  - c) Los conductores de VMP respetarán en todo momento las normas generales de circulación establecidas en la presente ordenanza así como demás normativa vigente en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, circulando con la debida precaución y diligencia, evitando daños propios o al resto de usuarios de la vía.
4. Quedan prohibidas las siguientes conductas:
  - a) Conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas en tasas superiores a las permitidas en la normativa vigente, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.
  - b) Conducir superando las velocidades permitidas en cada caso o realizando maniobras bruscas.
  - c) Practicar una conducción negligente.
  - d) Practicar una conducción temeraria.
  - e) Realizar competiciones.
  - f) Agarrarse a vehículos en marcha o ser remolcados por estos.
  - g) Utilizar auriculares receptores o reproductores de sonido.
  - h) Utilizar telefonía móvil o cualquier otro dispositivo o medio de comunicación.
  - i) Cruzar pasos para peatones mientras se conduce el VMP, salvo en los carriles bici.



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

- j) Utilizar en las zonas afectadas por la celebración de cualquier evento deportivo, cultural o religioso.
  - k) Circular por aceras, paseos y demás zonas destinadas al uso de peatones.
5. VMP de explotación empresarial.
- a) El alquiler de VMP en la ciudad de Málaga es una actividad que, con carácter previo a su ejercicio, ha de ser autorizada respecto a sus condiciones de estacionamiento.
  - b) Mediante Resolución del Área competente en materia de Movilidad se establecerá el procedimiento de autorización que, entre otras cuestiones, determinará su ámbito temporal, establecerá las condiciones que obligatoriamente deban cumplir las empresas y contemplará la revocación, previa audiencia, en caso de incumplir cualquiera de ellas.
  - c) Para su autorización, las empresas explotadoras de VMP deberán contar con tecnologías de geolocalización y gestión telemática en red de la totalidad de sus vehículos. En Este sentido, el cumplimiento de las siguientes condiciones se considerará del máximo interés público para la ciudad:
    - 1º. Disuadir al cliente de estacionar indebidamente el VMP contratado, mediante advertencia telemática, la continuidad en la tarificación hasta un importe máximo o cualquier otra medida que contribuya realmente a respetar esta obligación.
    - 2º. Contar con un teléfono / servicio permanente 24 horas / 365 días de retirada de los VMP vandalizados, siniestrados o mal estacionados.
    - 3º. Desactivar de forma tele y automática los dispositivos cuando pretendan acceder a zonas peatonales, a zonas restringidas a la circulación de vehículos o a una zona de exclusión circulatoria temporal por motivos de seguridad que haya sido previamente comunicada.
  - d) Las empresas de alquiler de VMP, así como las dedicadas a la explotación turística mediante rutas guiadas, deberán solicitar, con carácter previo al ejercicio de su actividad, la correspondiente autorización administrativa, expedida por el organismo municipal competente en la materia. Además, deberán contar con un seguro de responsabilidad civil obligatorio.
6. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones encomendadas podrán proceder a la inmovilización del VMP en cualquiera de los supuestos y con las condiciones y efectos previstos en el artículo 104 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
7. Todo vehículo de movilidad personal que se encuentre estacionado en lugar no permitido, abandonado, estacionado careciendo de autorización para ello o por cualquiera de las causas previstas en el artículo 105 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, podrá ser denunciado por estacionamiento indebido y retirado por orden de la Policía Local al Depósito Municipal de Vehículos.

**Artículo 41.- Bicicletas**



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

1. Los usuarios de bicicletas utilizarán preferentemente aquellos espacios o carriles segregados para su uso exclusivo. En el caso de que utilicen las calzadas compartidas con el resto de los vehículos, circularán por el centro del carril. En el caso de existir más de un carril, utilizarán el más cercano al borde derecho de la calzada.
2. Las bicicletas no pueden circular por las aceras, paseos o cualquier otro espacio peatonal.
3. Los aparcamientos diseñados específicamente para bicicletas serán de uso exclusivo para estas.
4. Las bicicletas se estacionarán en los espacios específicamente acondicionados para tal fin.
5. Las autoridades competentes podrán proceder a la retirada de bicicletas de la vía pública cuando no se encuentren estacionadas cumpliendo los requisitos del apartado anterior, o cuando la bicicleta se considere abandonada.
6. Tendrán la consideración de bicicletas abandonadas, a los efectos de su retirada por las autoridades competentes, aquellas bicicletas presentes en la vía pública faltas de alguna rueda, con el mecanismo de tracción inutilizado o cuyo estado general demuestre de forma evidente su abandono.

## **TÍTULO V. – DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS**

### **Artículo 42.- Distribución Urbana de Mercancías (DUM)**

1. Las operaciones de distribución de mercancías que se desarrollen en la vía pública únicamente podrán realizarse por los usuarios, vehículos, espacios y horarios habilitados en Este Título.
2. Los espacios reservados DUM solo podrán ser utilizados por vehículos cuya categoría esté destinada al transporte de mercancías. La ubicación de los espacios, los horarios de utilización y limitaciones de la carga se determinarán mediante Resolución de la Autoridad municipal competente en materia de Movilidad.
3. La Administración Municipal podrá exigir el pago, exención o no sujeción de tasas por la utilización de los espacios reservados para las operaciones de carga y descarga.
4. La Administración Municipal podrá implantar sistemas telemáticos para el control de la utilización de los espacios reservados para las operaciones de carga y descarga.

### **Artículo 43.- Régimen de utilización de la DUM**

1. La distribución urbana de mercancías deberá realizarse exclusivamente en días laborables. A efectos de la presente Ordenanza, se entiende por día laborable el período comprendido entre las 00:00 horas del lunes hasta las 14:00 del sábado, si bien el horario específico será aquel que figure en la correspondiente señal situada en el espacio designado para carga y descarga.



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

2. *En la Zona Restringida a la Circulación, el horario de carga y descarga será de lunes a sábado de 7:00 a 11:00 horas. Este horario podrá ser modificado mediante resolución motivada del órgano competente en materia de movilidad y señalizado posteriormente en caso de concurrir circunstancias excepcionales de interés público.*
3. *El tiempo de estacionamiento en las zonas de carga y descarga se podrá graduar en función de las características técnicas del vehículo, no pudiendo exceder en ningún caso de 120 minutos.*
4. *Queda prohibido el estacionamiento inactivo en las zonas destinadas a carga y descarga.*
5. *La autoridad municipal competente en materia de movilidad podrá limitar o ampliar el tiempo máximo de estacionamiento o los horarios en las zonas de carga y descarga; a tal efecto, podrá implementar sistemas para el control efectivo del tiempo u horarios de estacionamiento.*

**Artículo 44.- Normas generales de la carga y descarga**

1. *Las operaciones de carga y descarga de mercancías, se realizarán con sujeción a las siguientes reglas:*
  - a) *Las mercancías se cargarán y descargarán por el lado del vehículo más próximo al bordillo de la acera.*
  - b) *Las mercancías que hayan sido objeto de la carga o descarga no se depositarán en la vía pública, sino que serán trasladadas directamente del inmueble al vehículo o a la inversa.*
  - c) *La carga y descarga de piedras, maderas, hierros u otros efectos de peso no podrá realizarse de golpe, observando en todo caso el mayor cuidado posible para evitar deterioros en el pavimento.*
  - d) *Las operaciones deberán efectuarse con personal suficiente para concluir las lo más rápidamente posible.*
  - e) *Existirá en todo momento personal fácilmente localizable cerca del vehículo.*
  - f) *Las operaciones de carga y descarga deberán hacerse con el menor ruido posible y en ningún caso podrán sobrepasar el límite fijado por las Ordenanzas correspondientes.*
  - g) *Los encargados de estas operaciones están obligados a dejar limpia la acera y el espacio público ocupado.*
  - h) *Los vehículos con masa máxima autorizada inferior o igual a 3.500 kg podrán realizar las operaciones de carga y descarga en el interior de los locales comerciales o industriales y, si no dispusieran de este espacio, en las zonas de carga y descarga o en aquellas donde esté permitido estacionar.*
  - i) *Los vehículos con masa máxima autorizada superior a 3.500 kg realizarán las operaciones de carga y descarga en el interior de los locales comerciales o industriales y, si no dispusieran de este espacio, podrán hacerlo solo y exclusivamente en las zonas de carga y descarga.*

**Artículo 45.- Operaciones de carga y descarga nocturna**



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

Se podrán realizar operaciones de carga y descarga nocturna, previa autorización municipal especial y siempre que se cumplan los siguientes preceptos:

1. Se deberán realizar las operaciones de carga y descarga con sujeción a las reglas indicadas en el artículo 44 de la presente Ordenanza.
2. La autorización se otorgará en precario, por tiempo determinado, y podrá ser revocada o modificada por razones de interés público en cualquier momento sin que por ello el titular tenga derecho a indemnización o compensación.
3. La empresa que pretenda realizar trabajos de carga y descarga nocturna deberá, con carácter previo a la concesión de la autorización, presentar ante el Área de Movilidad un "Plan de trabajo de Descarga" y toda aquella documentación que le sea requerida. Este Plan será un documento vivo, que deberá revisarse periódicamente.
4. Se realizarán las operaciones con el menor ruido posible para la no perturbar con ruidos que pudieran alterar el descanso de los vecinos, y en ningún caso podrá sobrepasar los límites admisibles de ruidos y vibraciones establecidos por la legislación vigente que le sea de aplicación.
5. Se emplearán vehículos de transporte de mercancías (camiones) de bajo ruido con motores de última generación, medios de manipulación de mercancías mecánicos silenciosos eléctricos mediante vehículos adaptados para reducir el impacto de ruidos, con personal especialmente formado al efecto y se realizarán medidas de acondicionamiento de equipos e instalaciones para reducir la generación de ruidos durante el proceso. En cualquier caso, las medidas adoptadas deberán garantizar la no superación de los niveles de ruidos máximos permitidos en la legislación vigente en materia de ruido.
6. Se realizará la señalización y balizamiento de las operaciones, de forma que se garantice el mayor grado de seguridad vial en la zona de los trabajos, utilizando señales de estrechamiento de calzada (TP-17), panel direccional alto (TB-1), velocidad máxima (TR-301), conos reflectantes, vallas, señalización luminosa en horario nocturno, y todas aquellas que los responsables de la empresa del solicitante considere oportunas.
7. No podrá realizarse este tipo de carga y descarga nocturna los días en los que tenga lugar un evento de especial interés o alguna actividad programada en la vía.
8. Se establecerá una zona de paso para los peatones, que les permita desplazarse con las debidas garantías de seguridad.
9. Se deberán mantener las condiciones de accesibilidad por las aceras, no bloqueando los accesos o salidas de viviendas, locales, fincas o vados permanentes que dispongan de autorización, así como se deberá respetar las prioridades de peatones y bicicletas.
10. La empresa encargada de los trabajos dispondrá en todo momento de personal, fácilmente localizable, cerca de la zona de mercancías.
11. Al objeto de que se puedan prever los servicios necesarios de vigilancia y apoyo que se estimen oportunos, la empresa contactará con la Jefatura de la Policía Local, con 72 horas de antelación al comienzo de la primera actuación, para informar del inicio de las operaciones para la carga y descarga nocturna.



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

12. A efectos de requerimiento por parte de la autoridad competente, Policía Local, el personal tendrá disponible la autorización en todo momento.
13. Una vez finalizados los trabajos la empresa autorizada deberá retirar de la vía pública los restos de materiales, maquinarias y útiles-herramientas utilizados, así como las vallas y señales de circulación provisionales dispuestas para la seguridad vial.
14. Extinguida la autorización por vencimiento de su plazo, y en caso de nueva solicitud de autorización, el interesado, deberá remitir una memoria detallada del plan de trabajo de descarga nocturna realizada a lo largo del periodo anteriormente autorizado.
15. En caso de que el Ayuntamiento de Málaga fuera condenado en cualquier orden jurisdiccional en concepto de responsable civil subsidiario a resultas de la actividad autorizada, la empresa autorizada deberá indemnizar al Ayuntamiento en la cuantía de dicha responsabilidad civil subsidiaria.
16. La autorización quedará revocada, sin perjuicio de las responsabilidades a las que diera lugar, mediante la tramitación del correspondiente expediente administrativo, previa audiencia a la empresa y a todos los posibles interesados en los siguientes casos:
  - a) Si se incumplen cualquiera de las condiciones imperativas y detalladas en estas disposiciones o en el informe en el que se fundamente la resolución que autorice la carga y descarga nocturna.
  - b) Si se incumple la legislación y normativa vigente en materia de contaminación acústica para garantizar el derecho al descanso de los vecinos o la Ordenanza para la Prevención y Control del Ruido y Vibraciones del Ayuntamiento de Málaga.
  - c) Si se utilizara con fines distintos para los que está otorgada o por empresa distinta a la expresamente autorizada.

## **TÍTULO VI. - USOS EXCEPCIONALES DE LA VÍA**

### **Artículo 46.- Usos excepcionales del viario público**

1. Se entiende por uso excepcional del viario público la ocupación temporal de una parte de éste, con elementos de vallado, balizamiento y señalización, para la realización de cualquier tipo de trabajos que afecten a la movilidad de vehículos o al tránsito de peatones.
2. Tipología:
  - a) Ocupación del viario municipal por obras:
    - i. Demoliciones
    - ii. Cimentación, movimiento y extracción de tierras
    - iii. Montaje / desmontaje de grúa torre
    - iv. Carga y descarga de materiales
    - v. Hormigonado
    - vi. Rehabilitación / pintura de fachada



- vii. Canalizaciones
- viii. Otros trabajos análogos
  - b) Ocupación del viario municipal por trabajos distintos a obras:
    - i. Izados
    - ii. Limpieza de fachada/cristales/rótulos
    - iii. Sustitución de vidrios
    - iv. Podas y talas
    - v. Mudanzas
    - vi. Otros trabajos análogos

#### **Artículo 47.- Autorizaciones**

1. *Todas las ocupaciones del viario público recogidas en el artículo 46, previamente a su realización, requerirán con carácter general autorización específica del órgano municipal competente en materia de movilidad, previa solicitud del interesado, sin perjuicio de otras autorizaciones, licencias o declaraciones responsables que fuesen necesarias para la realización de los trabajos.*
2. *Este régimen general será excepcionado para las ocupaciones que se consideren menores a tenor de lo dispuesto por el artículo 48 de esta Ordenanza.*
3. *Todas las ocupaciones del viario público recogidas en el artículo 46 que se realicen en Zonas Restringidas a la Circulación por especial protección se regirán por autorizaciones expresas y por lo establecido en esta Ordenanza y en su normativa de desarrollo.*

#### **Artículo 48.- Ocupaciones menores**

1. *Las ocupaciones del viario público que supongan una menor afectación a la movilidad, tendrán la consideración de ocupaciones menores. En estos casos, para favorecer una mayor agilidad en su tramitación, se establece el procedimiento de declaración responsable, conforme a Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.*
2. *Son ocupaciones menores del viario público aquellas que reúnan los siguientes requisitos:*
  - a) *No implicar corte total, al tráfico de vehículos o al tránsito de peatones, de cualquier tipo de vía.*
  - b) *No realizarse en alguna de las vías consideradas de elevada intensidad, excepto que se realice exclusivamente en zona de aparcamiento. La relación de estas vías al poder variar en función de las diferentes ordenaciones establecidas deben ser fijadas en cada momento por el órgano competente en materia de movilidad, quien mantendrá dicha relación permanentemente actualizada mediante Resolución publicada en la página web municipal.*



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

- c) *No ocupar paradas de autobús, taxi o zonas de estacionamiento reservado (como, por ejemplo, carga y descarga de mercancías, motos, personas con movilidad reducida).*
- d) *No suponer una ocupación permanente con corte de carriles de circulación o itinerarios peatonales, de tal modo que al finalizar la jornada laboral, la vía no quede expedita de nuevo para el normal tránsito de vehículos y peatones (excepto que sean exclusivamente zonas de estacionamiento, debiendo disponer para ello de la correspondiente licencia para ello, como por ejemplo licencia de cuba, vallado, andamio).*
  - 3. *Toda ocupación menor del viario público requiere por parte del interesado una comunicación de la actividad y la ocupación prevista mediante declaración responsable con un plazo mínimo de 5 días hábiles previos al inicio de la misma, ya sea presencial o telemáticamente en los impresos establecidos al efecto, de acuerdo con lo establecido por la Ley 39/2015, reguladora del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. La Sede Electrónica del Ayuntamiento de Málaga remitirá copia simultánea de la declaración responsable a la Policía Local.*
  - 4. *En caso de tramitarse personal y no digitalmente, el interesado presentará su declaración responsable en el área municipal competente en materia de movilidad desde donde se remitirá copia a la Policía Local.*
  - 5. *La declaración responsable:*
    - a) *Se entenderá válida, sin perjuicio de las facultades inspectoras del área competente por un plazo máximo de 3 meses, tras los cuales si no fuera suficiente Este plazo y necesitara ampliarlo, presentará nueva comunicación del mismo modo a lo expresado.*
    - b) *Será presentada con una ocupación por las horas y días mínimos imprescindibles en función de la tipología de la ocupación.*
  - 6. *En caso de necesitar la instalación de carteles de prohibido estacionar para la reserva del aparcamiento correspondiente, se indicará en la misma declaración responsable y semanalmente se deberá mantener informada por cualquier medio escrito que permita tener constancia de las circunstancias que se estén produciendo al área competente en materia de movilidad.*
  - 7. *Si la ocupación afecta a zonas de estacionamiento regulado SARE, el solicitante deberá contactar con antelación a la realización de la ocupación con SMASSA.*
  - 8. *La ocupación menor del viario público podrá denegarse por razones de interés general motivado por otra ocupación, evento o disposición de la autoridad municipal.*

**Artículo 49.- Condiciones generales para las ocupaciones menores**

Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

Con carácter general las ocupaciones menores del viario público en relación con la movilidad estarán sometidas al cumplimiento de las siguientes condiciones:

- 1º Se deberán adoptar todas las medidas de señalización provisional, balizamiento y cartelería informativa necesarias de forma que se garanticen la seguridad vial y las menores molestias a los conductores de vehículos y peatones durante la ejecución de los trabajos.
- 2º Para las ocupaciones por motivos de obra y similares, se realizará la señalización y balizamiento de obra de forma que se garantice la seguridad vial en la zona de los trabajos utilizando señales de estrechamiento de calzada (TP-17), obras (TP-18), panel direccional alto (TB-1), velocidad máxima (TR-301), conos reflectantes, vallas, señalización luminosa en horario nocturno y todas aquellas que por las circunstancias en la vía sean convenientes según la normativa vigente de balizamiento, señalización y defensa, y todas aquellas que la dirección facultativa considere oportunas.
- 3º Durante el tiempo que duren los trabajos, se dispondrá en todo momento de operarios señalistas en los puntos necesarios, para que faciliten y encaucen el tráfico de vehículos y peatones, con las debidas garantías de seguridad.
- 4º En caso necesario, se establecerán itinerarios peatonales con las debidas garantías de seguridad y accesibilidad.
- 5º Se dispondrá en todo momento personal, fácilmente localizable, cerca de la ocupación, procediendo a la retirada de obstáculos creados ante cualquier situación de emergencia, facilitando el tránsito de vehículos y peatones.
- 6º Se deberán mantener las condiciones de accesibilidad por las aceras, no bloqueando los accesos o salidas de viviendas, locales, fincas o vados autorizados.
- 7º Una vez finalizados los trabajos deberá retirar de la vía pública los restos de materiales, las maquinarias y útiles-herramientas utilizados, así como las vallas y señales de circulación provisionales dispuestas para la seguridad vial. El interesado quedará obligado a restituir a su estado original el viario público ocupado tras realizar los trabajos.
- 8º Todas las actuaciones que puedan afectar al tráfico deberán realizarse según la "Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial", el "Reglamento General de Circulación", esta "Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Málaga" o textos equivalentes caso de modificación y demás normativas aplicables y siempre de acuerdo con las especificaciones que la Policía Local determine durante el desarrollo de los trabajos.
- 9º La declaración responsable deberá encontrarse en poder del responsable de la ejecución o realización de los trabajos o de la persona que le sustituya y será exhibida a requerimiento de la Policía Local.
- 10º La Policía Local podrá ordenar la retirada de todas aquellas ocupaciones no comunicadas, o que contando con declaración responsable, se excedan o se realicen contra la misma, así como aquellas que, basadas en criterios circunstanciales de oportunidad y conveniencia pública, hubieran de retirarse.

**Artículo 50.- Vados**



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

1. Se entiende por vado la disponibilidad, mediante la correspondiente autorización municipal y pago de tasa, de una parte del dominio público por donde se permite la entrada de vehículos desde la vía pública a un inmueble, recinto u otros espacios, o su salida desde estos.
2. Los titulares de estos pasos de vehículos tendrán derecho a utilizarlos sin interrupción, excluyendo la parada o estacionamiento de toda clase de vehículos, incluso el perteneciente al titular del paso.
3. Como criterio general, los accesos tendrán anchura y altura suficiente para permitir, como mínimo, la entrada y salida de vehículos turismo, sin maniobras y sin producir conflictos con los sentidos de circulación que se establezcan. En ningún caso, se señalará prohibiendo exclusivamente el aparcamiento frente al vado, por lo que la concesión de un vado no implicará la supresión de plazas de estacionamiento en la margen contraria de la calzada frente al vado en cuestión.
4. El procedimiento para la presentación de la solicitud de entrada de vehículos se encuentra regulado en la Ordenanza Fiscal reguladora de la tasa por entrada y/o salida de vehículos a/o desde edificios, establecimientos, instalaciones o parcelas de uso público y la reserva de vía pública para estacionamiento. Deberá ser solicitado ante el Área de Movilidad adjuntando la documentación acreditativa del abono previo de la tasa establecida en la Ordenanza Fiscal correspondiente.
5. Los titulares de las autorizaciones serán los responsables de la correcta utilización del paso de vehículos por parte de los usuarios del mismo, debiendo comunicar al organismo municipal competente en materia de movilidad el cambio de titularidad o de las circunstancias de uso del paso que determinen una modificación en la autorización.
6. Las autorizaciones podrán ser revocadas por la administración concedente, por el órgano competente del Área de Movilidad, cuando produzcan daños en el dominio público, se acredite el incumplimiento del pago de la tasa correspondiente, desaparezcan las circunstancias que motivaron su otorgamiento, por razones de interés público, cuando impidan su utilización para actividades de mayor interés público o menoscaben el uso general.
7. Deberán contar con autorización de paso de vehículos emitida por el órgano competente en materia de movilidad, los siguientes inmuebles:
  - a) Los destinados a estacionamiento o aparcamiento de vehículos, ya sean públicos o privados, subterráneos o en superficie.
  - b) Aquellos otros en los que la estancia del vehículo en su interior es necesario para el desarrollo de la correspondiente actividad.
  - c) Las fincas o urbanizaciones privadas que en su interior cuenten con espacios para aparcamiento de vehículos.
  - d) Aquellos en cuyo interior se realicen actividades de carga y descarga.
  - e) Los locales comerciales/almacenes destinados a aparcamiento privado siempre que para la concesión del vado sea preciso eliminar una plaza de aparcamiento en la vía pública,



tenga una superficie superior a 80 m<sup>2</sup> y el condicionante de albergar en su interior como mínimo 4 coches, con espacio suficiente para la maniobrabilidad interior sin implicar a otros.

- f) Las viviendas unifamiliares que dispongan, en la planta baja, de local/almacén o zona destinada a uso de aparcamiento para la misma y que para la concesión del vado sea preciso eliminar una plaza de aparcamiento en la vía pública, no será determinante para la concesión del mismo el criterio relativo a la superficie mínima de 80 m<sup>2</sup>.

## **TÍTULO VII.- RÉGIMEN SANCIONADOR**

### **Artículo 51.- Infracciones y Sanciones**

1. Las acciones y omisiones contrarias a la presente Ordenanza serán sancionadas conforme a lo dispuesto en el Título V del 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, conforme a lo establecido por el Título XI de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y por lo indicado en el Anexo I de la presente Ordenanza.
2. Las infracciones que se recogen en esta Ordenanza se clasifican en leves, graves y muy graves. Son infracciones leves las cometidas contra las normas contenidas en esta Ordenanza que no se califiquen expresamente como graves o muy graves. Son infracciones graves y muy graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta Ordenanza, las recogidas en la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, sus posteriores modificaciones y reglamentos de desarrollo las contempladas por el Anexo I de la presente Ordenanza al amparo de la Ley de Bases del Régimen Local.

### **Disposición Adicional Primera - Tratamiento residual de vehículos.**

1. La Administración competente en materia de ordenación y gestión del tráfico, podrá ordenar el traslado de un vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos para su posterior destrucción y descontaminación en los supuestos previstos en el artículo 106.1 a) y b) de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LTSV).
2. Cuando por el órgano municipal competente en materia de movilidad o por los agentes de la autoridad se constate fehacientemente mediante la correspondiente acta que un vehículo se encuentra estacionado en la vía pública urbana durante el tiempo y en las condiciones previstas en el artículo 106.1 de la LTSV se iniciará el procedimiento para el tratamiento residual del mismo.
3. Sin perjuicio de lo anterior, conforme a lo establecido en el artículo 106.3 de la LTSV, en aquellos casos en que se estime conveniente, el Alcalde o autoridad correspondiente por



delegación, podrán acordar la sustitución del tratamiento residual del vehículo por su adjudicación a los servicios de vigilancia del tráfico municipales.

**Disposición Adicional Segunda** - Plan Director sobre DUM.

El Ayuntamiento de Málaga aprobará, en el plazo de dos años a partir de la publicación de la presente ordenanza un Plan Director sobre la Distribución Urbana de Mercancías.

**Disposición Adicional Tercera** - Plan Director de Motocicletas y Ciclomotores.

El Ayuntamiento de Málaga aprobará, en el plazo de dos años a partir de la publicación de la presente ordenanza, un Plan Director de motocicletas y ciclomotores.

El objeto del presente Plan es recoger y presentar en un único documento el conjunto de actuaciones y reglas que regirán la utilización de estos vehículos en la ciudad de Málaga.

**Disposición Transitoria Primera**- Excepciones al acceso y circulación en la Zona de Bajas Emisiones de vehículos sin distintivo ambiental o con distintivo B

Como excepción a lo dispuesto en el artículo 15.3 podrán acceder a la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) los vehículos sin domiciliar el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica en Málaga:

1. con distintivo B: durante dos años tras la entrada en vigor de esta Ordenanza o cuatro en el caso de vehículos destinados al transporte de mercancías con categoría N1.
2. sin etiqueta ambiental: durante un año tras la entrada en vigor de esta Ordenanza o cuatro en el caso de vehículos destinados al transporte de mercancías con categoría N1.

**Disposición Transitoria Segunda**- Excepción acceso al a ZBE vehículos etiqueta B

Podrán realizar el acceso a la Zona de Bajas Emisiones previsto por el artículo 15.1.b) los vehículos con etiqueta ambiental B que durante el plazo de dos años tras la entrada en vigor de la presente Ordenanza cambien su domicilio a la ciudad de Málaga en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica.

**Disposición Transitoria Tercera**- Estacionamiento de turismos y motos de alquiler en modalidad de uso compartido.

La prohibición de estacionar turismos y motos de alquiler en modalidad de uso compartido ("sharing") fuera de las zonas de aparcamiento regulado en superficie y con limitación horaria entrará en vigor cuando lo contemple la normativa municipal reguladora de estas zonas.

**Disposición Derogatoria Única**

Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

A la entrada en vigor de la presente ordenanza, quedan derogadas: la Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Málaga, publicada en el BOP nº 11 correspondiente al día 19 de enero de 2021, la Ordenanza Municipal sobre la Regulación de Medidas para Moderar la Velocidad en la Ciudad de Málaga publicada en el BOP nº 198 correspondiente al día 17/10/2006 y cuantas disposiciones del mismo o inferior rango, que regulen materias contenidas en la misma, se opongan o contradigan su contenido.

**Disposición Final Primera- Habilitación**

Se habilita al órgano competente en materia de movilidad para dictar las disposiciones y adoptar las medidas necesarias para el desarrollo y ejecución de lo dispuesto en la Ordenanza.

**Disposición Final Segunda – Soho Este y Soho Oeste**

La puesta en funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones y de la Zona de Especial Protección Soho Este y Soho Oeste se realizará por el órgano competente en materia de movilidad conforme a lo dispuesto por el artículo 9.6 de esta Ordenanza.

**Disposición Final Tercera -Derecho estatal supletorio**

Es normativa estatal supletoriamente aplicable el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y sus modificaciones, el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y sus modificaciones, así como la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y sus modificaciones.

**Disposición Final Cuarta- Entrada en vigor**

La presente ordenanza entrará en vigor cuando se haya publicado íntegramente su texto en el Boletín Oficial de la provincia de Málaga y haya transcurrido el plazo previsto en el artículo 65.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del Régimen Local.

**ANEXO****INFRACCIONES Y SANCIONES**

Las acciones y omisiones contrarias a la presente Ordenanza serán sancionadas conforme a lo dispuesto en el Título V del 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 y de acuerdo con lo establecido por el Título XI de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local de acuerdo con la siguiente tabla:



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

	<b>ARTÍCULO ORDENANZA</b>	<b>TIPO DE SANCIÓN</b>	<b>ARTICULO / LEY APLICABLE</b>	<b>IMPORTE EN EUROS</b>
No respetar el usuario de la vía una señal de obligación o prohibición.	7.2	G	53 en relación con 76.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
Modificar o alterar el contenido de las señales de tráfico verticales u horizontales, semáforos, balizamientos o bandas blancas o negras de los pasos de peatones.	7.4	MG	58.3 en relación con el 77.n) TRLTSV RDLEG. 6/2015)	500
Colocar o instalar carteles, anuncios, paneles informativos u otros objetos que impidan o limiten a los conductores o peatones una perfecta visibilidad y eficacia de las señales de tráfico previamente instaladas tanto por ser un obstáculo óptico, como por representar un deslumbramiento o distracción.	7.5	MG	58.3 en relación con 77.n) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	500
Conducir un vehículo de modo que cause perjuicio o molestias al resto de los usuarios.	8.2	L	10.2 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Acceder y/o circular por la zona de bajas emisiones (ZBE) siendo un vehículo no autorizado.	15.3	G	18, 53 y 76.z3) en relación 76.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

Acceder a una zona de especial protección sin autorización previa, declaración responsable o mediante declaración inexacta, falsa o que omite información esencial.	20	G	18 y 53 en relación con 76.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
	<b>ARTÍCULO ORDENANZA</b>	<b>TIPO DE SANCIÓN</b>	<b>ARTICULO / LEY APLICABLE</b>	<b>IMPORTE EN EUROS</b>
Incumplir las limitaciones relativas al horario de distribución de mercancías, masa máxima autorizada o tamaño de los vehículos que accedan en las zonas de especial protección.	23.1	G	18 y 53 en relación con 76.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
Circular con cualquier vehículo a motor por la acera y demás zonas peatonales.	23.3 y 8.3	MG	18 en relación con 77.e) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	500
No respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de protocolos excepcionales y transitorios por motivos de seguridad, protección civil ante acontecimientos multitudinarios o salud pública.	24.1	G	18 en relación con 76.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

Estacionar un vehículo fuera de los espacios, posición, condiciones y limitaciones establecidas o con la finalidad de ejercer una actividad comercial destinada a su venta o alquiler o cualquier otra actividad mercantil o publicitaria, sin autorización municipal expresa.	25 y 29.1 b)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar sin autorización en espacios expresamente reservados.	27.1	L	40.2. en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar dificultando la circulación del resto vehículos, el tránsito peatonal o constituyendo un riesgo para el resto de los usuarios de la vía.	29.1 a)	L	39.3 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar en calles urbanizadas sin acera, sin dejar una distancia mínima de 1,5m desde la fachada más próxima.	29.1 d)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar en los lugares en los que se impida la retirada o vaciado de contenedores.	29.2 a)	L	39.4 y 40.2.a) en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
	<b>ARTÍCULO ORDENANZA</b>	<b>TIPO DE SANCIÓN</b>	<b>ARTICULO / LEY APLICABLE</b>	<b>IMPORTE EN EUROS</b>



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

<i>Estacionar en aquellas calles donde la calzada solo permita el paso de una columna de vehículos.</i>	29.2 b)	L	39.3 en relación con 76.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
<i>Estacionar en aquellas calles de doble sentido de circulación en las que el ancho de la calzada solo permita el paso de dos columnas de vehículos.</i>	29.2 c)	L	39.3 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
<i>Estacionar en zona reservada para uso exclusivo de personas con movilidad reducida, sin exhibir la correspondiente tarjeta o haciendo uso indebido de la misma, en concepto de utilización por persona diferente a su titular o por otro conductor sin acompañar al titular.</i>	29.2 d)	G	40.2.d) en relación con 76.d) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
<i>Estacionar un remolque o semirremolque separados de los vehículos a motor.</i>	29.2 e)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
<i>Estacionar en un mismo lugar de la vía pública durante más de quince días naturales consecutivos.</i>	29.2 f)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

Permanecer vehículos estacionados en una misma vía pública para su venta, reparación o alquiler, o con fines publicitarios, que impidan garantizar una adecuada rotación y distribución equitativa de las plazas de aparcamiento.	29.2 g)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Permanecer un vehículo estacionado en la vía pública que efectúe actividades ilícitas, tales como venta ambulante no autorizada, así como la reparación no puntual de vehículos en la vía pública y el estacionamiento de caravanas, autocaravanas o similares que se pretendan utilizar como lugar habitable con cierta vocación de permanencia.	29.2 h)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
	<b>ARTÍCULO ORDENANZA</b>	<b>TIPO DE SANCIÓN</b>	<b>ARTICULO / LEY APLICABLE</b>	<b>IMPORTE EN EUROS</b>
Estacionar sin exhibir en lugar visible del vehículo el distintivo válido o acreditación del pago de la tasa correspondiente o sobrepasar el límite horario indicado por el comprobante.	29.2 i)	L	39.4 y 40.2.b) en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

<i>Estacionar un vehículo no eléctrico en los puntos de recarga exclusivos para los vehículos eléctricos.</i>	29.2 j)	L	39.4 en relación con 75 c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
<i>Estacionar un turismo de uso compartido ("sharing") fuera de las zonas de aparcamiento regulado en superficie con limitación horaria.</i>	29.2 k)	L	39.4 en relación con 75 c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
<i>Estacionar motocicletas y ciclomotores de hasta tres ruedas en las reservas de espacio destinadas a otro tipo de vehículos o servicios.</i>	30.3 a)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
<i>Estacionar las motocicletas, ciclomotores y ciclos en los sectores de aparcamiento regulado con limitación horaria, salvo que la normativa reguladora del mismo lo permita.</i>	30.3 b)	L	39.4 y 40.2.b) en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
<i>Estacionar los vehículos de hasta tres ruedas de forma que queden encadenados o atados entre sí o a cualquier otro elemento no destinado a tal fin.</i>	30.3 c)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

Estacionar motocicletas y ciclomotores de uso compartido ("sharing") fuera de los espacios de estacionamiento rotatorio, según se establezca en la normativa reguladora de los sectores de aparcamiento regulado con limitación horaria.	30.5	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar un vehículo caravana, autocaravanas o similar que se pretenda utilizar como lugar habitable.	31.1 b)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
	<b>ARTÍCULO ORDENANZA</b>	<b>TIPO DE SANCIÓN</b>	<b>ARTICULO / LEY APLICABLE</b>	<b>IMPORTE EN EUROS</b>
Estacionar un vehículo caravana o autocaravanas en un lugar con una sensible pendiente sin que su conductor lo deje debidamente calzado.	31.1 c)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Colocar elementos tales como sillas, mesas, toldos, avances, despliegue de ventanas batientes o elementos que sobresalgan del perímetro de la autocaravana.	31.1 d)	L	39.4 en relación con el 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Verter líquidos por autocaravanas o basura de cualquier clase y/o naturaleza.	31.1 d)	L	39.4 en relación con el 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

Estacionar un vehículo caravana o autocaravanas y emitir ruidos molestos para el vecindario.	31.1e)	L	39.4 en relación con el 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
En la zona de bajas emisiones, circular con un vehículo superando la velocidad de 30 km/h, salvo que se trate de vías con dos o más carriles por sentido de circulación, en las que el límite será de 50 km/h	33.1	G	7.a) en relación con el 76.a) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
En la zona centro histórico, circular con un vehículo superando la velocidad de 20 km/h.	33.1	G	7.a) en relación con el 76.a) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
En la zona centro arte contemporáneo, circular con un vehículo superando la velocidad de 20 km/h.	33.1	G	7.a) en relación con el 76.a) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
En la zona del Soho, circular con un vehículo superando la velocidad de 20 km/h.	33.1	G	7.a) en relación con el 76.a) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
En espacios de prioridad peatonal, circular con un vehículo superando la velocidad de 20 km/h, sin mantener 1,80 metros de distancia con respecto al peatón o a edificios, cruces u objetos donde éste pueda aparecer súbitamente.	33.2	G	7.a) en relación con el 76.a) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

	<b>ARTÍCULO ORDENANZA</b>	<b>TIPO DE SANCIÓN</b>	<b>ARTICULO / LEY APLICABLE</b>	<b>IMPORTE EN EUROS</b>
Conducir un monopatín, patín o patinete sin motor de modo que cause perjuicio o molestias al resto de los usuarios de la vía.	39.3	L	10.1 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Conducir un VMP siendo menor de 16 años.	40.2 a)	L	LBRL arts. 139-141	100
Conducir el mismo VMP con dos o más personas.	40.2 b)	L	Art. 22 bis RGV (RD 2822/1998), en relación con 59.2, 66 y el 75 c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Conducir un VMP sin llevar el conductor consigo el certificado para su circulación, indicado en la normativa nacional vigente.	40.2 c)	L	Art. 22 bis RGV (RD 2822/1998), en relación con 59.2, 66 y el 75 c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Circular con un VMP que carezca sistema de frenada, timbre, luces delanteras y traseras, o elementos reflectantes y/o catadióptricos.	40.2 d)	G	Art. 22 bis RGV (RD 2822/1998), en relación con 66 y 76 o) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
Circular con un VMP sin llevar las luces encendidas a cualquier hora del día.	40.2 d)	L	LBRL arts. 4.1.a), 25.2.g) y 139-141, en concordancia con el 7 a) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

Circular con un VMP sin llevar las luces encendidas entre la puesta y la salida del sol; o, a cualquier hora del día, en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, por un carril reversible o en sentido contrario al normalmente utilizado en la calzada, o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad.	40.2 d)	G	Arts. 43 y 76 e) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
Circular con animales u objetos que dificulten la conducción segura de los VMP.	40.2 e)	L	Arts. 13.2 y 75 c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
	<b>ARTÍCULO ORDENANZA</b>	<b>TIPO DE SANCIÓN</b>	<b>ARTICULO / LEY APLICABLE</b>	<b>IMPORTE EN EUROS</b>
Circular con un VMP sin utilizar casco de protección homologado o certificado.	40.2 f)	G	Arts. 7 a), 47 y 76 h) TRLTSV (RDLEG. 6/2015) en relación con los arts. 4.1.a), 25.2.g) y 139 a 141 LBRL	200
Circular con un VMP sin banderín de seguridad acoplado al vehículo, cuando el conjunto VMP-conductor no alcance 1,50 cm. de altura.	40.2 g)	L	LBRL arts. 139-141	100



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

<i>Circular con un VMP en vías de plataforma única sin mantener 1,80 metros de distancia mínima respecto a la línea de fachadas.</i>	40.3 b)	L	LBRL arts. 139-141	100
<i>Circular con un VMP bajo los efectos de bebidas alcohólicas en tasas superiores a las permitidas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.</i>	40.4 a)	MG	Arts. 14 y 77 c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	500
<i>Conducir un VMP superando las velocidades permitidas en cada caso.</i>	40.4 b)	MG	Arts. 21 y 77 a) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	Anexo IV TRLTSV
<i>Conducir realizando maniobras bruscas.</i>	40.4 b)	G	Arts. 10.2 y 76 m) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
<i>Conducir un VMP de forma negligente.</i>	40.4 c)	G	Arts. 10.2 y 76 m) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
<i>Circular con un VMP de forma temeraria.</i>	40.4 d)	MG	Arts. 10.2 y 77 e) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	500
<i>Circular con un VMP realizando competiciones.</i>	40.4 e)	MG	Arts. 22.5 y 77 g) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	500
<i>Conducir un VMP agarrándose a vehículos en marcha o siendo remolcados por estos.</i>	40.4 f)	G	Arts. 10.2 y 76 m) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
<i>Conducir un VMP utilizando auriculares receptores o reproductores de sonido.</i>	40.4 g)	G	Arts. 13.3 y 76 f) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

	<b>ARTÍCULO ORDENANZA</b>	<b>TIPO DE SANCIÓN</b>	<b>ARTICULO / LEY APLICABLE</b>	<b>IMPORTE EN EUROS</b>
Conducir un VMP utilizando telefonía móvil o cualquier otro dispositivo o medio de comunicación.	40.4 h)	G	Arts. 13.3 y 76 g) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
Conducir un VMP cruzando pasos para peatones sin la preferencia, salvo en los carriles bici.	40.4 i)	L	Arts. 25.1 a) y 75 c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Conducir un VMP por una zona señalizada verticalmente o mediante agente de la autoridad afectada por cualquier evento deportivo, cultural o religioso.	40.4 j)	G	Arts. 7 d) y f) y 53.1, en relación con el 76 j) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
Conducir un VMP por aceras, paseos y demás zonas destinadas al uso de peatones.	40.4 k) y 8.3	L	Arts. 25.5 y 75 c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015) en relación con el 121.5 RGC	100
Explotar comercialmente VMP mediante alquiler o para rutas turísticas sin autorización previa a la empresa otorgada por el Ayuntamiento de Málaga.	40.5 d)	MG	LBRL arts. 139-141	500
Explotar comercialmente VMP para alquiler o para rutas turísticas careciendo de seguro de responsabilidad civil.	40.5 d)	G	LBRL arts. 139-141	200
Estacionar un VMP en un lugar no permitido.	40.7)	L	Arts. 7 b) y 40.2, en relación con el 75 c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

Abandonar un VMP en la vía pública.	40.7	L	Arts. 7 b) y 105, en relación con el 75 c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Circular con una bicicleta por aceras, paseos y demás zonas peatonales.	41.2 y 8.3	G	18 y 25.5 en relación con 76.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
Estacionar una bicicleta fuera de los espacios específicamente acondicionados para tal fin.	41.4	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar en zona de carga y descarga un vehículo cuya categoría sea distinta a la destinada al transporte de mercancías.	42.2	L	39.4 y 40.2.c) en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
	<b>ARTÍCULO ORDENANZA</b>	<b>TIPO DE SANCIÓN</b>	<b>ARTICULO / LEY APLICABLE</b>	<b>IMPORTE EN EUROS</b>
No respetar los días o el horario en las zonas de reserva para carga y descarga.	43	L	39.4 y 40.2.c) en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar en zona de carga y descarga excediendo el límite máximo de 2 horas.	43.3	L	39.4 y 40.2.c) en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Permanecer un vehículo estacionado en zona de carga y descarga durante el horario para su uso, de forma inactiva.	43.4	L	40.2.c) en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

<i>Estacionar en una zona de carga y descarga sin que resulte visible el comprobante horario o sin utilizar / activar el medio tecnológico establecido para el control del tiempo de estacionamiento.</i>	43.5	L	39.4 y 40.2.c) en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
<i>Incumplir las normas relativas a la realización de las operaciones de carga y descarga de mercancías.</i>	44	L	39.4 y 40.2.c) en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
<i>Incumplir las normas relativas a la realización de las operaciones de carga y descarga de mercancías nocturna.</i>	45	MG	39.4 en relación con 40.2.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015) y LBRL arts. 139-141	500
<i>Ocupar parte de la vía pública por obras o trabajos distintos sin autorización específica del órgano municipal competente en materia de movilidad.</i>	46 y 47	MG	12.1 en relación con 77.n) TRLTSV (RDLEG. 6/201	500
<i>Realizar una ocupación menor de parte de la vía pública sin tramitar previamente la declaración responsable al Ayuntamiento de Málaga.</i>	48.3	G	12.1 en relación con 76.b) en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
<i>Incumplir cualquiera de las obligaciones establecidas para la realización de una ocupación menor.</i>	49	G	12.1 en relación con 76.b) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

Estacionar dificultando o impidiendo el acceso o salida de vehículos de un inmueble, local o recinto debidamente autorizado y señalizado con vado.	50	L	40.2.f) en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----	---	------------------------------------------------------	-----

”

**PUNTO Nº 03.- PROPUESTA DE LA TENIENTE DE ALCALDE DELEGADA DE MOVILIDAD PARA LA APROBACIÓN INICIAL DE LA ORDENANZA DE SECTORES DE APARCAMIENTO REGULADO (SARE), EN SUPERFICIE Y CON LIMITACIÓN HORARIA EN LA CIUDAD DE MÁLAGA. DEBATE Y VOTACIÓN DE ENMIENDAS.-**

Este punto se encuentra en el siguiente enlace del documento audiovisual del Acta:

<http://videoactas.malaga.eu/actas/session/sessionDetail/8a8148c4907c2dce0190c11abd58011b?startAt=1460.0>

**Sobre el punto nº 3 y conforme a lo acordado, se adoptó el siguiente Dictamen:**

“En relación con este asunto, la Comisión del Pleno conoció la Propuesta referenciada de 17 de julio de 2024 (CSV: lp3Ke0RDggym02YcTXW/og==), cuyo texto se transcribe a continuación:

URL de Verificación: <https://valida.malaga.eu/verifirma/code/lp3Ke0RDggym02YcTXW/og==>

“El Proyecto Normativo “Ordenanza de Sectores de Aparcamiento Regulado (SARE) en superficie y con limitación horaria en la ciudad de Málaga” se ha tramitado cumpliendo el procedimiento legalmente exigido para su elaboración como acredita su expediente.

Ha sido aprobado por la Junta de Gobierno Local en sesión celebrada el día 24 de Mayo de 2024 como establece el Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Málaga en su artículo 131.1 en concordancia con la competencia atribuida por la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL) en su artículo 127.1.

Tras el informe preceptivo de la Secretaria General de Pleno de 18/06/2024 se procedió a presentar una nueva versión del Proyecto de Ordenanza que posteriormente ha sido sometido al trámite de enmiendas en Comisión establecido por en el Reglamento Orgánico del Pleno en su artículo 134.



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

Considerando la competencia del Pleno de este Ayuntamiento para la aprobación de las Ordenanzas Municipales establecida por la LBRL en su artículo 22.d) y de conformidad con el procedimiento establecido para la aprobación de las ordenanzas locales en esta misma Ley en su artículo 49, se propone al Ayuntamiento-Pleno la adopción de los siguientes

**ACUERDOS :**

**Primero.** Desestimar las enmiendas presentadas al Proyecto de Ordenanza por los Grupos Municipales Socialista y Con Málaga.

**Segundo.** Aprobar la Ordenanza de Sectores de Aparcamiento Regulado (SARE) en superficie y con limitación horaria en la ciudad de Málaga que se adjunta, con carácter inicial, para su información pública y audiencia a los interesados durante un plazo de treinta días durante el cual puedan presentar las reclamaciones o sugerencias que consideren oportunas las cuales deberán ser resueltas mediante un nuevo acuerdo plenario definitivo.

**Tercero.** En caso de no presentarse ninguna reclamación o sugerencia, se entenderá definitivamente adoptado el acuerdo hasta entonces provisional."

(Se omite el texto íntegro de la Ordenanza que queda transcrito en el acuerdo propuesto al Pleno)

Asimismo, la Comisión conoció, en relación con el proyecto normativo propuesto, las enmiendas formuladas en el correspondiente plazo, por el Grupo Municipal Socialista y el Grupo Municipal Con Málaga, que se transcriben a continuación:

**Enmienda presentada por el Grupo Municipal Socialista:**

**"ORDENANZA DE SECTORES DE APARCAMIENTO REGULADO (SARE) EN SUPERFICIE Y CON LIMITACION HORARIA EN LA CIUDAD DE MÁLAGA.**

Artículo 3. Determinación de los Sectores de Aparcamiento Regulado en superficie y con limitación horaria.

1. Corresponderá a la Junta de Gobierno Local, u órgano municipal en quien delegue, el establecimiento de los sectores de aparcamiento regulado en superficie y con limitación horaria (S.A.R.E), en la ciudad. Igualmente le corresponderá la supresión de los mismos o, en su caso, la modificación de cualquiera de sus determinaciones.

**ENMIENDA DEL GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA**

Artículo 3. Determinación de los Sectores de Aparcamiento Regulado en superficie y con limitación horaria.



1. Corresponderá a la Junta de Gobierno Local, u órgano municipal en quien delegue, **previa solicitud de los agentes sociales y consulta de los sectores afectados** el establecimiento de los sectores de aparcamiento regulado en superficie y con limitación horaria (S.A.R.E), en la ciudad. Igualmente le corresponderá la supresión de los mismos o, en su caso, la modificación de cualquiera de sus determinaciones.”

### **Enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Con Málaga:**

**“ENMIENDAS A LA APROBACIÓN DE PROYECTO NORMATIVO DE ORDENANZA DE SECTORES DE APARCAMIENTO REGULADO (SARE) EN SUPERFICIE Y CON LIMITACIÓN HORARIA EN LA CIUDAD DE MÁLAGA APROBADO EN LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL DEL 24 DE MAYO DE 2024**

*Antonia Morillas González, mayor de edad, en calidad y representación del Grupo Municipal Con Málaga en el Ayuntamiento de Málaga, con domicilio a efectos de notificaciones en Avda. de Cervantes nº 4, 2ª Planta, en Málaga, y en condición de interesado en el procedimiento que se tramita en el expediente administrativo que se referencia, comparece y, como mejor proceda en Derecho,*

**EXPONE:**

1º.- *Que, con fecha de 24 de mayo de 2024, la Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayuntamiento de Málaga acordó, en sesión ordinaria, aprobó una propuesta de proyecto de ordenanza del servicio de aparcamiento regulado (SARE) en superficie y con limitación horaria en la ciudad de Málaga.*

*Que mediante el presente escrito, dentro del plazo acordado al efecto conferido, el que suscribe, y en la representación que ostenta, formula las siguientes*

### **E N M I E N D A S**

**PRIMERA.-** *Enmienda de adición al preámbulo. Después del apartado 1º añadir un nuevo apartado que sería el 2º con el siguiente texto: “La implantación de un sistema de Sectores de Aparcamiento Regulado con limitación horaria es un instrumento al servicio de la movilidad sostenible. Todos los servicios y la gestión de los mismos en sus distintas formas están subordinados al interés general”*

**SEGUNDA.-** *Enmienda de adición en el apartado 5 del preámbulo la observancia de un nuevo principio después del de transparencia para una buena regulación:*



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

- *Participación ciudadana: como elemento fundamental recogido en los ordenamientos jurídicos estatal y andaluz y una herramienta básica de cara a la participación efectiva de colectivos y ciudadanos, propiciando una participación efectiva de la ciudadanía para lo que deben ser consultados*

*TERCERA.- Enmienda de modificación del artículo 3º Apartado 1º: “Corresponderá al Excmo. Ayuntamiento Pleno el establecimiento de los sectores de aparcamiento regulado en superficie y con limitación horaria (S.A.R.E), en la ciudad. Igualmente le corresponderá la supresión de los mismos o, en su caso, la modificación de cualquiera de sus determinaciones.*

*CUARTA.- Enmienda de modificación del artículo 3º Apartado 2º: “El acuerdo mediante el que se implanten determinará, al menos, el ámbito territorial al que se extienda el sector, el calendario y horario, y la duración máxima de estacionamiento permitida, debiendo contar con informe preceptivo que acredite que cumple el principio de participación ciudadana y que cuenta con el necesario apoyo vecinal, debiendo publicarse en el Boletín Oficial de la Provincia.”*

## VOTACIÓN

La Comisión procedió a la votación separada de las enmiendas formuladas por los Grupos Municipales Socialista y Con Málaga, y de la Propuesta de la Teniente de Alcalde Delegada de Movilidad, por el orden que se refleja, con los resultados siguientes:

**Desestimar** la enmienda del Grupo Municipal Socialista, con el **voto a favor (4)** del Grupo Municipal Socialista (3) y del Grupo Municipal Con Málaga (1); y el **voto en contra (7)**, del Grupo Municipal Popular (6) y del Grupo Municipal Vox (1).

**Desestimar** las enmiendas del Grupo Municipal Con Málaga, con el **voto a favor (4)**, del Grupo Municipal Socialista (3) y del Grupo Municipal Con Málaga (1); y el **voto en contra (7)**, del Grupo Municipal Popular (6) y del Grupo Municipal Vox (1).

La Comisión del Pleno acordó **dictaminar favorablemente** la anterior Propuesta, con los **votos a favor (6)**, del Grupo Municipal Popular; el **voto en contra (4)**, del Grupo Municipal Socialista (3). y del Grupo Municipal Con Málaga (1); y **la abstención (1)** del Grupo Municipal Vox.

## PROPUESTA AL PLENO



Consecuentemente con el resultado de la votación, se propone al Excmo. Ayuntamiento Pleno la aprobación de los siguientes **ACUERDOS**:

**Primero.** Desestimar las enmiendas presentadas al Proyecto de Ordenanza por los Grupos Municipales Socialista y Con Málaga.

**Segundo.** Aprobar la Ordenanza de Sectores de Aparcamiento Regulado (SARE) en superficie y con limitación horaria en la ciudad de Málaga que se adjunta, con carácter inicial, para su información pública y audiencia a los interesados durante un plazo de treinta días durante el cual puedan presentar las reclamaciones o sugerencias que consideren oportunas las cuales deberán ser resueltas mediante un nuevo acuerdo plenario definitivo.

**Tercero.** En caso de no presentarse ninguna reclamación o sugerencia, se entenderá definitivamente adoptado el acuerdo hasta entonces provisional.

## ANEXO

### **ORDENANZA DE SECTORES DE APARCAMIENTO REGULADO (SARE) EN SUPERFICIE Y CON LIMITACIÓN HORARIA EN LA CIUDAD DE MÁLAGA**

#### PREÁMBULO

1. El establecimiento de un sistema de Sectores de Aparcamiento Regulado con limitación horaria tiene por finalidad la consecución de un mayor equilibrio entre la oferta y la demanda de estacionamiento en las distintas zonas de la ciudad que pueden ser realizadas por el Ayuntamiento, bien directamente o bien con el auxilio de empresas destinadas a tal fin mediante actuaciones de limitación, control e inversión, destinadas a la consecución de dicho objetivo.

2. La implantación de un sistema de aparcamiento regulado con limitación horaria para la permanencia es, entre otros, un instrumento que en los últimos años ha resultado adecuado para conseguir un uso equitativo de los espacios disponibles para estacionar, fomentar el uso del transporte público para acudir a polos de atracción situados en determinadas zonas de la ciudad, promover un uso peatonal de las calles y favorecer la fluidez del tráfico rodado.

3. Para el funcionamiento óptimo del sistema de aparcamiento regulado con limitación horaria es necesario elaborar una disposición de carácter general que establezca sus condiciones de utilización, los requisitos para obtener los títulos que habilitan para estacionar en los sectores regulados y el tratamiento específico de los residentes en esas zonas.

4. Según lo establecido en los artículos 7 y 39.4 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre, se le atribuyen a los Municipios las siguientes competencias en el ámbito del tráfico:

- a) La ordenación y control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la vigilancia por medio de agentes propios, denuncia de infracciones que se cometan en

Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

dichas vías y la sanción de las mismas cuando no estén expresamente atribuidas a otra Administración.

- b) La regulación, mediante Ordenanza municipal de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tiene reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

5. Con el fin de dar cumplimiento a lo dispuesto por de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas en su art. 129, se manifiesta la observancia de los siguientes principios de buena regulación en esta Ordenanza municipal :

- Necesidad y eficacia :  
es el instrumento normativo adecuado para reglamentar el funcionamiento de los Sectores de Aparcamiento Regulado en ejercicio de las competencias que la Ley atribuye al Ayuntamiento de Málaga.

- Proporcionalidad :  
contiene la regulación estrictamente necesaria y adecuada para asegurar el interés general que motiva su elaboración, armonizando los derechos y obligaciones de los ciudadanos en el uso de los espacios públicos.

- Seguridad jurídica :  
está enmarcada y es coherente con la Ordenanza de Movilidad de la ciudad de Málaga, con el resto del Ordenamiento Jurídico y contiene un texto normativo con vocación de estabilidad, claro y cierto para la ciudadanía.

- Transparencia :  
al margen de la preceptiva participación ciudadana en su redacción y su publicación en el BOP esta Ordenanza, como la totalidad de la normativa municipal, tiene garantizada su publicidad activa permanente para facilitar su general conocimiento.

- Eficiencia :  
racionalizando en lo posible la gestión de los recursos públicos.

6. De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 39/2015 de 1 de octubre en su artículo 129.7, esta Ordenanza cumple los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

7. Esta Ordenanza ofrece como principal novedad regular este tipo de estacionamiento con limitación horaria de forma separada y exclusivamente referida a los aspectos de su gestión que anteriormente estaban incluidos en la Ordenanza Fiscal nº 39.

8. En virtud de todo lo expuesto se redacta esta Ordenanza de Sectores de Aparcamiento Regulado (SARE) en Superficie con Limitación Horaria en la Ciudad de Málaga que consta de cinco capítulos, catorce artículos, una disposición adicional, una disposición derogatoria y una disposición final, conforme a la siguiente estructura :



**Preámbulo.**

**Capítulo I. Definición y objeto.**

- Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.
- Artículo 2. Descripción.
- Artículo 3. Ámbito.

**Capítulo II. Gestión de los Sectores de Aparcamiento Regulado.**

- Artículo 4. Título habilitante.
- Artículo 5. Calendario y Horario.
- Artículo 6. Modalidades.
- Artículo 7. Ampliación del tiempo de estacionamiento.
- Artículo 8. Formas de pago.
- Artículo 9. Vehículos autorizados a estacionar en zona S.A.R.E.
- Artículo 10. Señalización y Máquinas expendedoras.

**Capítulo III. Régimen especial de residentes.**

- Artículo 11. Régimen Especial de Residentes.
- Artículo 12. Solicitud de reconocimiento como residente.

**Capítulo IV. Vigilancia y control de los SARE**

- Artículo 13. Vigilancia

**Capítulo V. Retirada de vehículos en los SARE.**

- Artículo 14. Retirada del vehículo.

**Disposición Adicional Única.**

**Usuarios titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad**

**Disposición Derogatoria.**

**Disposición Final. Entrada en vigor.**

**CAPÍTULO I**

**DEFINICIÓN Y OBJETO**

**Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.**

1. El objeto de la presente Ordenanza es establecer el régimen jurídico aplicable a los sectores de aparcamiento regulado con limitación horaria (S.A.R.E), en las vías públicas de la Ciudad de Málaga y el estatuto de sus usuarios.
2. El ámbito subjetivo se extiende a los usuarios de los sectores de aparcamiento regulado con limitación horaria (S.A.R.E), en las vías públicas de la ciudad de Málaga.
3. El objetivo de esta regulación es garantizar la rotación en los aparcamientos con la finalidad de conseguir un mayor equilibrio entre la oferta y la demanda de estacionamiento.

**Artículo 2. Descripción.**

El funcionamiento de los Sectores de Aparcamiento Regulado con limitación horaria consiste en regular los espacios de aparcamiento en la vía pública, fijando unos tiempos máximos de permanencia. Esto se consigue mediante la emisión de un título que habilitará para el estacionamiento.

### **Artículo 3. Determinación de los Sectores de Aparcamiento Regulado en superficie y con limitación horaria.**

1. Corresponderá a la Junta de Gobierno Local, u órgano municipal en quien delegue, el establecimiento de los sectores de aparcamiento regulado en superficie y con limitación horaria (S.A.R.E), en la ciudad. Igualmente le corresponderá la supresión de los mismos o, en su caso, la modificación de cualquiera de sus determinaciones.

2. El acuerdo mediante el que se implanten determinará, al menos, el ámbito territorial al que se extienda el sector, el calendario y horario, y la duración máxima de estacionamiento permitida, debiendo publicarse en el Boletín Oficial de la Provincia.

3. Las plazas incluidas en los sectores de aparcamiento regulado en superficie y con limitación horaria (S.A.R.E), en cualquiera de sus modalidades, se podrán modificar o suprimir temporalmente, alterar su número o ubicación por razones de nuevas ordenaciones de tráfico, ejecución de obras en la vía pública, reservas provisionales por razones de interés público, o cuando su utilización resulte incompatible con actividades de mayor interés público.

4. El Área de Movilidad mantendrá actualizada en la página web municipal la relación de sectores de aparcamiento regulado en superficie y con limitación horaria (S.A.R.E)."

## **CAPÍTULO 2**

### **GESTIÓN DE LOS SECTORES DE APARCAMIENTO REGULADO**

#### **Artículo 4. Título habilitante.**

1. Para estacionar en los sectores de aparcamiento regulado en superficie con limitación horaria (S.A.R.E), los usuarios deberán proveerse de la correspondiente autorización, previo pago de la cuota tributaria que corresponda.
2. El título habilitante para el estacionamiento se acreditará por el usuario mediante la obtención del correspondiente comprobante en los parquímetros, o a través de las aplicaciones telemáticas habilitadas a tal fin.

#### **Artículo 5. Calendario y Horario.**

El calendario, horario y delimitación de los sectores de aparcamiento regulado con limitación horaria (S.A.R.E), establecidos conforme a lo dispuesto en el artículo 3 de la presente



Ordenanza, serán informados a los usuarios mediante la correspondiente señalización horizontal y vertical.

### **Artículo 6. Modalidades.**

Se establecen las siguientes modalidades en los Sectores de Aparcamiento Regulado:

1. De Alta Rotación o S.A.R.E 30

Donde sólo se podrá estacionar un máximo 30 minutos, tanto por visitantes como por residentes.

2. De rotación general

Donde el tiempo máximo de estacionamiento será de hasta dos horas y media para usuarios y de 24 horas o semanal, según los casos, para usuarios residentes.

3. Zona mixta

Donde se combinan diferentes usos dependiendo del horario establecido mediante señalización horizontal y vertical.

### **Artículo 7. Ampliación del tiempo de estacionamiento.**

Se permitirá la ampliación del tiempo de estacionamiento inicialmente autorizado siempre que la misma se realice con anterioridad a su finalización, mediante la obtención del correspondiente comprobante en las máquinas expendedoras o a través de las aplicaciones telemáticas habilitadas a tal fin.

### **Artículo 8. Formas de pago.**

La cuota tributaria deberá abonarse en la forma que en cada momento prevea la correspondiente Ordenanza Fiscal y la Ordenanza General de Gestión, Inspección y Recaudación de Ingresos de Derecho Público del Ayuntamiento de Málaga.

### **Artículo 9. Vehículos autorizados a estacionar en zona S.A.R.E**

Están autorizados a estacionar en los Sectores de Aparcamiento Regulado los siguientes tipos de vehículos: Turismo, pick-up, furgoneta, derivado de turismo o vehículo mixto adaptable, autocaravanas y cuadríciclos ligeros que no excedan el espacio delimitado para el vehículo y no superen los 3.500 kg de MMA.

### **Artículo 10. Señalización y Máquinas expendedoras**

1. Con objeto de facilitar a las personas usuarias el conocimiento inequívoco de cuáles son los sectores de aparcamiento regulado, sometidos a limitación y control horario, éstos serán debidamente señalizados de forma vertical y horizontal.



2. La señalización vertical será ubicada de tal modo que marque el inicio de vía de estacionamiento limitado y/o su fin.

3. La señalización horizontal tiene un carácter de apoyo y afirmación de la señalización vertical. Con el objeto de que los usuarios puedan fácilmente discernir la naturaleza de la plaza ocupada, dentro de la zona de estacionamiento limitado, se señalarán debidamente las vías de estacionamiento limitado y controlado. En cualquier caso, será de aplicación la normativa de señalización vigente, así como las indicaciones técnicas que señale el Área municipal competente.

4. En caso de que se habiliten zonas mixtas, con limitaciones horarias especiales se señalarán convenientemente y de modo diferenciado.

5. Las máquinas expendedoras de títulos serán ubicadas según las indicaciones técnicas del Área municipal competente, e informada su ubicación con las señales verticales que corresponda.

### **CAPITULO 3**

#### **RÉGIMEN ESPECIAL DE RESIDENTES**

##### **Artículo 11. Régimen Especial de Residentes**

1. Los requisitos para la obtención de la condición de residente y por ello acceder a un régimen especial, son los siguientes:

a) Estar empadronado y residiendo a la fecha de la solicitud en alguna de las vías o sectores sometidos a regulación de estacionamiento con limitación horaria.

b) No tener deudas con la Hacienda Municipal.

c) El vehículo tiene que estar de alta en el Padrón del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del Ayuntamiento de Málaga.

2. El periodo de validez del reconocimiento de residente a los efectos del estacionamiento en zonas S.A.R.E será el del año natural en curso.

3. Los titulares administrativos o arrendadores en régimen de leasing o renting de vehículos descritos en el artículo 9 deben obtener el reconocimiento previo que los acredite como tales para obtener la condición de residente y poder así abonar la cuota prevista para ellos en la Ordenanza Fiscal reguladora de la tasa por el estacionamiento regulado de vehículos en las vías públicas de la ciudad de Málaga.

##### **Artículo 12. Solicitud de reconocimiento como residente.**

Los interesados que, reuniendo los requisitos establecidos en el artículo anterior, quieran ser reconocidos como residentes a efectos de estacionamiento de vehículos en zonas S.A.R.E., deberán realizar su solicitud en la Sede Electrónica del Ayuntamiento de Málaga, o



presencialmente en las oficinas de registro del Ayuntamiento de Málaga o del Área de Movilidad, mediante el formulario que se facilite al efecto.

## **CAPITULO 4**

### **VIGILANCIA Y CONTROL DE LOS S.A.R.E**

#### **Artículo 13. Vigilancia**

El personal encargado del control del estacionamiento velará por el cumplimiento de la presente Ordenanza y ejercerá sus funciones en todo lo relativo al funcionamiento del control del estacionamiento en la zona de ordenación y regulación del aparcamiento, pudiendo comunicar todas las infracciones de estacionamiento que observen y las referidas a la normativa específica que regule dichas zonas.

## **CAPITULO 5.**

### **RETIRADA DE VEHÍCULOS EN LOS S.A.R.E**

#### **Artículo 14. Retirada del vehículo.**

La Policía Local podrá ordenar la retirada y traslado, al lugar habilitado al efecto para su depósito, del vehículo que permanezca estacionado en las vías de estacionamiento limitado sin título habilitante, o cuando se rebase el triple del tiempo abonado, conforme a lo establecido en esta Ordenanza, actuándose en atención a las circunstancias agravantes y atenuantes establecidas en la legislación vigente.

Salvo las excepciones legalmente previstas, los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización y retirada del vehículo y su estancia en el lugar habilitado a tal efecto para su depósito serán por cuenta del titular del vehículo que tendrá que abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a la devolución del mismo, sin perjuicio del derecho de interposición de recurso que le asiste.

La restitución del vehículo se hará al titular administrativo o arrendador, en régimen de leasing o renting, del vehículo retirado, o en su defecto a persona autorizada por él.

#### **Disposición Adicional Única.**

#### **Usuarios titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad**



Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad  
Sesión ordinaria 07/24 de 15 de julio de 2024

Hasta que el Ayuntamiento de Málaga determine mediante Ordenanza las zonas del núcleo urbano que tienen la condición de centro de actividad, garantizándose la ratio de una plaza de aparcamiento, reservada y diseñada para su uso por personas titulares de la tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida, por cada cuarenta plazas o fracción, en aplicación de lo dispuesto por el artículo 5º y D.T. 3ª del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, los titulares de dichas tarjetas podrán estacionar sus vehículos, siempre que se correspondan con los tipos recogidos en el artículo 10, sin necesidad de obtener título habilitante.

**Disposición Derogatoria Única.**

A la entrada en vigor de la presente ordenanza, quedarán derogadas cuantas disposiciones del mismo o inferior rango que regulen materias contenidas en la misma, se opongan o contradigan su contenido. En particular quedará derogado el Capítulo III del Título IX de la Ordenanza de Movilidad de la ciudad de Málaga que regula los Sectores de Aparcamiento Regulado S.A.R.E en sus artículos 73 a 80.

**Disposición Final Única. Entrada en vigor.**

La presente Ordenanza entrará en vigor cuando se haya publicado completamente su texto en el Boletín Oficial de la provincia de Málaga y haya transcurrido el plazo previsto en el artículo 65.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local."

Y no habiendo más asuntos que tratar, la Presidenta levantó la sesión, siendo las nueve horas y cuarenta minutos del día al comienzo citado, levantándose de lo tratado y acordado la presente Acta de la que, como Secretario, doy fe.

**Vº Bº:**  
**LA PRESIDENTA,**  
**Carmen Casero Navarro**

**EL SECRETARIO DELEGADO DE LA COMISIÓN DEL  
PLENO DE URBANISMO, MOVILIDAD Y SEGURIDAD,**  
por Delegación de la Secretaría General del Pleno  
en virtud de la Resolución nº 2024/8338, del  
Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de  
Málaga, de fecha 12 de junio de 2024. (BOP de  
Málaga nº 130 de fecha 05 de julio de 2024).

**Juan Ramón Orense Tejada**

DILIGENCIA: Para hacer constar que esta acta fue aprobada en la sesión ordinaria 11/2024 de la Comisión del Pleno de Urbanismo, Movilidad y Seguridad celebrada el 16 de septiembre de 2024.