

Madrid, 13 de septiembre de 2021

El Pleno da luz verde a la normativa que completa Madrid 360

Madrid aprueba la Ordenanza de Movilidad Sostenible para compatibilizar la lucha contra la contaminación con el desarrollo económico

- El objetivo de la nueva normativa es fomentar la sostenibilidad, reforzar la seguridad vial, integrar todos los medios de transporte y favorecer la innovación
- La puesta en marcha de las distintas Zonas de Bajas Emisiones se hará de forma progresiva, mediante sistemas de videovigilancia y acompañada de un periodo informativo de dos meses sin emitir sanción automatizada a los supuestos infractores
- La ZBE de Especial Protección Distrito Centro que entra en vigor -en fase de aviso- una vez que la ordenanza se publique en el BOCM en los próximos días, mantiene los criterios de acceso según el distintivo ambiental y equipara a comerciantes y residentes
- La ZBEDEP Plaza Elíptica activará las cámaras a finales de diciembre y Madrid ZBE-interior de M-30 estará operativa desde el 1 de enero de 2022; ambas restringen el acceso a todos los vehículos que no cuentan con distintivo ambiental por ser altamente contaminantes
- Como principal novedad, el Pleno incorpora a la ordenanza la obligación de que en vías urbanas con dos carriles por sentido el de la derecha se convierta en multimodal
- La OMS mejora la accesibilidad en las aceras, crea la tarifa dinámica del SER, las reservas de carga y descarga inteligente para vehículos de mercancías y las plazas de rotación de 45 minutos en zonas especiales, entre otras medidas

El Ayuntamiento de Madrid ha terminado de apuntalar este lunes la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360. El Pleno ha dado luz verde, en sesión extraordinaria, a la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) que, entre numerosas medidas, establece el marco normativo para que todo el territorio de la capital se convierta en Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de manera progresiva desde el próximo 1 de enero de 2022. El texto también sienta las bases para que se creen dos ZBE de Especial Protección en Centro y plaza Elíptica, dos entornos donde las medidas de mejora medioambiental han de ser más exigentes, pero también donde se ha de compatibilizar, como en el resto de la ciudad, la lucha contra la contaminación con el desarrollo de la actividad económica.

Así, el Gobierno que lidera José Luis Martínez-Almeida aspira a dar cumplimiento a la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, por la que se establecen los límites de calidad para garantizar un aire saludable. De igual modo, con la nueva ordenanza se atiende a la exigencia estatal

Dirección General de ComunicaciónCalle Montalbán nº1 Planta 3
Código Postal 28014 Madrid**diario:** diario.madrid.es**twitter:** @MADRID**facebook:** [@ayuntamientodemadrid](https://www.facebook.com/ayuntamientodemadrid)**teléfono:** +34 91 588 22 40**mail:** prensa@madrid.es**web:** madrid.es

que fija la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, aprobada el pasado mes de mayo en el Congreso de los Diputados y que obliga a todas las ciudades de más de 50.000 habitantes a tener zonas de bajas emisiones.

La OMS, además de las ZBE, que serán la herramienta que mayor impacto tendrá en la reducción de emisiones contaminantes del tráfico rodado, también introduce medidas que situarán a la capital a la vanguardia de la sostenibilidad: el impulso de la micromovilidad y la movilidad ciclista, la creación de la tarifa dinámica del SER, las plazas de carga y descarga inteligente para vehículos de mercancías, las plazas de aparcamiento de alta rotación para reducir el tráfico de agitación y la configuración del municipio como un 'laboratorio' de la movilidad, entre numerosas medidas.

Su articulado se centra en proteger la vida e integridad física y la salud de las personas a través de la mejora de la calidad del aire y la seguridad vial; integrar todos los modos de movilidad armonizando y racionalizando los distintos usos del espacio público y promover la eficiencia y la innovación.

Novedades tras su paso por el Pleno

La nueva ordenanza ha salido adelante con la mayoría de los votos del Partido Popular (15 concejales), Ciudadanos (11) y el Grupo Mixto que representa Recupera Madrid (4). Dos han sido las novedades introducidas este lunes a la normativa y que han sido negociadas entre el equipo de Gobierno y Recupera Madrid. La más importante añade un apartado 'c' al artículo 17.2, estableciendo que en vías urbanas de dos carriles por sentido de circulación, el de la derecha se convierta en multimodal siempre que las circunstancias técnicas y de seguridad lo permitan. De esta forma, el límite máximo de velocidad en el multimodal para que converjan y se integren los diferentes modos de transporte será de 30 kilómetros por hora. No se contabilizan los carriles reservados para el uso exclusivo de transporte público.

Además, se añade al artículo 48.2.a, que regula el estacionamiento de ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas, la obligación de habilitar plazas en la calzada para evitar el estacionamiento en acera. Se mantiene el texto que establece que, con carácter preferente, estacionarán en las reservas exclusivas para este tipo de vehículos situadas en banda de estacionamiento y, en su defecto, en el espacio no reservado de la banda de estacionamiento en forma oblicua a la línea de acera y ocupando un máximo de dos metros, de forma que no se impida el acceso a otros vehículos o el paso desde la acera a la calzada.

Dirección General de Comunicación

Calle Montalbán nº1 Planta 3
Código Postal 28014 Madrid

diario: diario.madrid.es

twitter: [@MADRID](https://twitter.com/MADRID)

facebook: [@ayuntamientodemadrid](https://www.facebook.com/ayuntamientodemadrid)

teléfono: +34 91 588 22 40

mail: prensa@madrid.es

web: madrid.es

Al Pleno ha llegado una versión mejorada del texto que se aprobó inicialmente en Junta de Gobierno el pasado 27 de mayo. El Área de Medio Ambiente y Movilidad que dirige Borja Carabante [modificó 41 de los 245 artículos del anteproyecto tras las 426 alegaciones](#) que se aceptaron -207 totales y 219 admitidas de manera parcial- al finalizar la fase de información pública. Procedían de entidades como CERMI, CEIM, Ecologistas en Acción, Greenpeace, RACE, la Confederación Española de Transportes de Mercancías, asociaciones vecinales, ciclistas, vehículos de movilidad personal, Anesdor y de numerosos particulares, entre otros.

El articulado también ha incorporado las consideraciones y mejoras técnicas de 70 de las 207 enmiendas presentadas por los grupos políticos que han salido adelante: 68 en comisión extraordinaria la semana pasada -28 del PSOE, 24 del PP, 14 de Más Madrid y 2 de VOX- y 2 del Pleno.

Cambios introducidos en la última semana

La ordenanza integra en el nuevo texto las propuestas de los seis grupos políticos que representan a los madrileños en el Ayuntamiento. Entre los cambios incorporados en la última semana destacan modificaciones o adiciones que afectan al estacionamiento en la ciudad y la liberación de las aceras de vehículos. Por ejemplo, se ha añadido la prohibición del estacionamiento del *motosharing* en aceras cuando exista una reserva específica para estos vehículos a menos de 100 metros. En cuanto a los anclajes para bicicletas en aparcamientos disuasorios, deberán colocarse lo más cerca posible a las entradas principales y a la vía ciclista que pudiera existir, así como si hubiera una estación de transporte público próxima.

La ampliación del SER prevista a 20 nuevos barrios de la ciudad se llevará a cabo siempre que cuente con acuerdo previo favorable de la junta de distrito tras haber consultado a los vecinos y asociaciones vecinales afectadas. Además, se incrementa del 75 % al 80 % el mínimo de plazas verdes (para residentes) de estacionamiento regulado en cada barrio. En lo que respecta a las nuevas reservas de carga y descarga de mercancías, se aumenta de 30 a 45 minutos el tiempo de estacionamiento. La OMS contempla, además, situar puntos de carga y descarga de mercancías en todos los aparcamientos de titularidad municipal para facilitar la distribución urbana de mercancías de última milla.

En el ámbito de la seguridad vial, se limita la velocidad para vehículos a motor a 20 km/h en vías urbanas que dispongan de plataforma única de calzada y acera cuando existan elementos separadores entre las mismas (bolardos) y a 15 km/h cuando no los haya. También se rebaja a 20 km/h la velocidad de los vehículos en entornos escolares.

Dirección General de Comunicación

Calle Montalbán nº1 Planta 3

Código Postal 28014 Madrid

diario: diario.madrid.es

twitter: [@MADRID](https://twitter.com/MADRID)

facebook: [@ayuntamientodemadrid](https://www.facebook.com/ayuntamientodemadrid)

teléfono: +34 91 588 22 40

mail: prensa@madrid.es

web: madrid.es

El bus a demanda, una propuesta original del proyecto inicial de la ordenanza, se extenderá en horario diurno, además del nocturno, en algunas zonas y líneas con baja densidad de población o alejadas de edificaciones.

Más protección para el peatón

Para proteger al peatón frente al resto de vehículos, se eleva de metro a metro y medio la distancia que debe de guardar un ciclista respecto a un transeúnte y también de las fachadas, para evitar el atropello de cualquier viandante que salga de un establecimiento o portal, por ejemplo.

Madrid permitirá a las bicicletas circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales y de plataforma única limitadas a 20 km/h. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso. También podrán circular por parques y jardines públicos urbanos en caminos de más de tres metros de ancho. Lo que se prohíbe en todo el término municipal es la circulación de bicicletas multitándem o de pedaleo múltiple para fiestas y eventos (las conocidas como 'bicibirras'), salvo autorización expresa.

Otra de las novedades incluidas permite a menores de 15 años ir en Vehículo de Movilidad Personal siempre que vayan acompañados (en otro VMP) y bajo responsabilidad de sus progenitores o tutores.

Tres meses después de la entrada en vigor de la ordenanza se creará el Consejo de Movilidad Sostenible para el seguimiento, control y evaluación de la normativa y la aplicación de sus medidas.

Madrid abre el paso a los vehículos sostenibles

El vehículo tipo turismo (excluyendo los taxis) representa el 79,4 % de los recorridos realizados en el municipio. La mayoría tiene como fuente energética el diésel, suponiendo el 69,9 % de los recorridos, frente al 28,2 % que representan los de gasolina. Los turismos híbridos, eléctricos y que consumen otros combustibles alternativos como gas natural comprimido (GNC) o gases licuados del petróleo (GLP) alcanzan en su conjunto el 1,9 %.

Para incentivar el trasvase hacia tecnologías limpias, una de las medidas más importantes que contempla la OMS viene recogida en el artículo 21, concediendo una protección básica para todos los ciudadanos en el conjunto del término municipal con la restricción progresiva de la circulación a los vehículos más contaminantes, aquellos que no poseen distintivo ambiental (A) -vehículos diésel

Dirección General de Comunicación

Calle Montalbán nº1 Planta 3

Código Postal 28014 Madrid

diario: diario.madrid.es

twitter: @MADRID

facebook: [@ayuntamientodemadrid](https://www.facebook.com/ayuntamientodemadrid)

teléfono: +34 91 588 22 40

mail: prensa@madrid.es

web: madrid.es

matriculados antes del año 2006 o gasolina matriculados antes del 2000-, mediante la creación de Madrid Zona de Bajas Emisiones (ZBE). Su aplicación es por anillos territoriales, posibilitando cumplir los valores límite y los umbrales de calidad del aire establecidos por la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.

Calendario de restricciones a los más contaminantes

De las siete estaciones que superaron en 2018 los valores límite para la media anual de NO₂ (40µg/m³), cinco se situaban en el interior de la M-30. Comenzando por las zonas donde los niveles de contaminación son más elevados (interior de la M-30), el calendario de limitaciones a la circulación establecido para aquellos vehículos que no estén dados de alta en el padrón del IVTM del Ayuntamiento es el siguiente:

-A partir del 1 de enero de 2022, queda prohibido su acceso y circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30, excluyendo la propia M-30. Esta ZBE comenzará a funcionar en esa fecha con control de agentes de la autoridad. Una vez se ponga en marcha el contrato automatizado, se iniciará la fase de aviso que contempla la propia ordenanza durante dos meses, es decir, enviando una comunicación a los infractores sin emitir sanción automatizada.

-Desde el 1 de enero de 2023, queda prohibido su acceso y su circulación por las vías públicas urbanas del interior de la M-30 y de la propia M-30.

-Desde el 1 de enero de 2024, queda prohibido su acceso y su circulación por todas las vías públicas urbanas del ámbito territorial de Madrid ZBE.

-Desde el 1 de enero de 2025, la prohibición se extiende también para los A.

Descenso de los A en un 92,7 % en los próximos tres años

Las medidas relacionadas con las restricciones a la movilidad y los cambios hacia tecnologías no contaminantes supondrán una rebaja de 1.147 toneladas anuales de óxidos de nitrógeno (NOx), tal y como [estimó la Universidad Politécnica de Madrid para la modelización de Madrid 360](#). Un vehículo sin distintivo emite de media para el municipio de Madrid 1,6 veces más de gases que un vehículo con clasificación ambiental B; 7,2 veces más que un vehículo con clasificación ambiental C y 47 veces más que un vehículo con clasificación ambiental ECO. De los 800.000 vehículos que entran en la ciudad de Madrid diariamente, 114.000 son sin etiqueta (14,25 %), cifra a la que afectaría la aplicación de las ZBE progresivas hasta 2025.

Dirección General de Comunicación

Calle Montalbán nº1 Planta 3

Código Postal 28014 Madrid

diario: diario.madrid.es

twitter: [@MADRID](https://twitter.com/MADRID)

facebook: [@ayuntamientodemadrid](https://www.facebook.com/ayuntamientodemadrid)

teléfono: +34 91 588 22 40

mail: prensa@madrid.es

web: madrid.es

En la capital, estaban censados 315.477 vehículos A en 2019, según la DGT. Los vehículos sin etiqueta representan el 18 % de los recorridos en la capital. De esta última cifra, gracias a las políticas medioambientales emprendidas por el Ayuntamiento (incluido el crédito reservado de 55 millones de euros para la compra de vehículos CERO, ECO y C por particulares), se espera disminuir su presencia un 92,7 % en 2024 y se prevé su desaparición en 2025. Según cálculos del Área de Medio Ambiente y Movilidad, el 62 % de estos usuarios se trasvasarán al transporte público, lo que supone 92.000 nuevos desplazamientos en este modo de movilidad.

Centro y plaza Elíptica, zonas de especial protección

La Ordenanza de Movilidad Sostenible crea, en su artículo 22, la figura de ZBE de Especial Protección en Centro y plaza Elíptica, que contarán con medidas adicionales (de restricción de circulación, velocidad, creación de zonas peatonales, etc.) debido a que las necesidades de mejora medioambiental en estos puntos son más acusadas.

La ZBEDEP Distrito Centro se pondrá en marcha una vez que la ordenanza se publique en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid (BOCM) en los próximos días. Se mantienen los criterios de acceso y circulación según el distintivo ambiental e incorpora un elemento promotor del desarrollo de la actividad económica al equiparar el tratamiento para residentes y comerciantes para que desarrollen su actividad en la zona (regulado en el artículo 23. 3. d. 3º). Se amplía un año, hasta el 31 de diciembre de 2022, la exención para los vehículos de menos de 3.500 kg de distintivo B.

La creación de la ZBEDEP Plaza Elíptica restringirá el acceso a todos los vehículos sin etiqueta. Permitirá reducir el tráfico de la zona un 18,6 %, el equivalente a un descenso de 37.000 vehículos por kilómetro diarios, 1.500 vehículos en hora punta. La ZBEDEP Plaza Elíptica activará las cámaras antes de finales de año y Madrid ZBE-interior de M-30 estará operativa desde el 1 de enero de 2022. Ambas restringen el acceso a todos los vehículos que no cuentan con distintivo ambiental por ser altamente contaminantes

Tarifa dinámica y carga y descarga inteligente

La ordenanza profundiza en la transformación digital de la administración para una gestión más eficaz de las competencias municipales en materia de movilidad. Dentro de las medidas que contribuyen a favorecer la movilidad sostenible, el artículo 52.2.e. regula la nueva tarifa dinámica del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) con la oportuna modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas zonas de la capital

Dirección General de Comunicación

Calle Montalbán nº1 Planta 3

Código Postal 28014 Madrid

diario: diario.madrid.es

twitter: [@MADRID](https://twitter.com/MADRID)

facebook: [@ayuntamientodemadrid](https://www.facebook.com/ayuntamientodemadrid)

teléfono: +34 91 588 22 40

mail: prensa@madrid.es

web: madrid.es

(OFSER). Se persigue con esta funcionalidad evitar un aumento de los niveles de dióxido de nitrógeno que haga necesaria la activación del Protocolo de Actuación para Episodios de Contaminación por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, incrementando la tasa a abonar en caso de empeorar los registros en las estaciones de calidad del aire.

La nueva normativa acaba con los artículos 56 y 57 que regulaban las zonas de aparcamiento vecinal, ya que no determinaban el sistema específico para su control y se mantiene la fórmula del SER para aquellos barrios donde existen problemas de estacionamiento para la gestión racional del espacio público. El texto contempla la posible ampliación del servicio, en el artículo 57, a 20 nuevos barrios de manera parcial (parte del territorio) o total. Solo se implantaría bajo demanda vecinal. De los 49 barrios que actualmente se rigen por esta fórmula se podría elevar a 69.

Las zonas a incorporar de manera parcial serían: Peñagrande (Fuencarral-El Pardo); Valdezarza (Moncloa); Los Cármenes y Puerta del Ángel (Latina); Puerta del Ángel (Latina); Opañel, San Isidro (Carabanchel); Zofío y Pradolongo (Usera); Ventas, Pueblo Nuevo, Quintana, Concepción, San Pascual, San Juan Bautista, Colina, Atalaya y Costillares (Ciudad Lineal). El SER se implantará por completo en los barrios de Comillas (Carabanchel), Almendrales y Moscardó (Usera).

Los artículos 229 y 230 introducen la exigencia a los vehículos empleados en la gestión directa o indirecta de servicios municipales y en la ejecución de prestaciones contratadas a que cuenten con CERO, ECO y C. Asimismo, se obligará a cumplir con los requisitos acústicos para reducir las emisiones de ruido.

Más seguridad para conductores de bicis y patinetes

Madrid toma la delantera respecto a la protección de conductores de bicicletas, patinetes y otros VMP y regula en su artículo 167. 2. que las personas menores de 18 años deberán llevar casco homologado o certificado. En el artículo 172.2. también obliga a los *riders* que desarrollan actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas al uso del casco homologado, indistintamente de su edad. En este sentido, se consideran las mismas obligaciones para los VMP en el artículo 179 1. b.

Las bicicletas podrán circular por túneles, salvo prohibición expresa, siempre que utilicen la correspondiente iluminación homologada. Los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) como los patinetes podrán hacerlo por los carriles multimodales-carril con velocidad limitada a 30 kilómetros por hora o inferior-, siempre que

Dirección General de Comunicación

Calle Montalbán nº1 Planta 3

Código Postal 28014 Madrid

diario: diario.madrid.es

twitter: @MADRID

facebook: [@ayuntamientodemadrid](https://www.facebook.com/ayuntamientodemadrid)

teléfono: +34 91 588 22 40

mail: prensa@madrid.es

web: madrid.es

hagan uso del casco homologado y estén iluminados como se contempla en el Reglamento General de Circulación.

El laboratorio de la movilidad

Por primera vez, una ordenanza incluye el estudio de las condiciones en que deberá regularse la movilidad aérea urbana de aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) cuando lo habilite la normativa comunitaria y estatal sobre operaciones de estos sistemas. La Disposición Adicional Segunda, bajo el título 'Movilidad aérea urbana', fija un plazo de nueve meses desde la entrada en vigor de la normativa para que el alcalde cree la Comisión de Movilidad Aérea Urbana, órgano de asesoramiento encargado de colaborar con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y el resto de autoridades estatales, el sector aeroespacial, los sectores del transporte y la innovación.

En el ámbito del impulso a la eficiencia y la innovación, el Área de Medio Ambiente y Movilidad desarrolla un nuevo título en la Disposición Adicional Cuarta para la 'Innovación de la movilidad segura, sostenible y conectada'. Para fomentar la seguridad vial, la eficiencia energética y la sostenibilidad medioambiental de la movilidad y el transporte urbanos, el Ayuntamiento de Madrid podrá establecer bancos de prueba regulatorios (*sandbox*) en los que desarrollar proyectos piloto tanto para el mejor ejercicio de las competencias municipales como para favorecer el fomento de la actividad económica de la ciudad.

La nueva OMS, compuesta por 245 artículos frente a los 250 del texto vigente, permitirá mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, impulsará la transformación urbana hacia una ciudad más sostenible medioambiental y energéticamente y facilitará el desarrollo social, económico y urbano territorialmente equilibrado. /

Más información: <https://bit.ly/3z5YjWn>

Dirección General de Comunicación

Calle Montalbán nº1 Planta 3

Código Postal 28014 Madrid

diario: diario.madrid.es

twitter: @MADRID

facebook: [@ayuntamientodemadrid](https://www.facebook.com/ayuntamientodemadrid)

teléfono: +34 91 588 22 40

mail: prensa@madrid.es

web: madrid.es