



COCEMFE

Confederación Española de Personas
con Discapacidad Física y Orgánica

Aparcamientos y discapacidad

Diagnóstico y propuestas



Área Accesibilidad y Vida Independiente. COCEMFE
c/ Luis Cabrera, 63, 28002 Madrid
+34 91 744 36 00
accesibilidad@cocemfe.es - www.cocemfe.es



Declarada de Utilidad Pública el 2-11-1983 - Inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones
con el nº 815 - C.I.F.: G-28681955 - Gran Cruz de la Orden Civil de la Solidaridad Social (2004)

Aparcamientos y discapacidad

Diagnóstico y propuestas



Octubre 2021

Desarrollado por:



COCEMFE
Confederación Española de Personas
con Discapacidad Física y Orgánica



gea21
GRUPO DE ESTUDIOS
Y ALTERNATIVAS

Con la financiación de:



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE SANIDAD, CONSUMO
Y BIENESTAR SOCIAL



POR SOLIDARIDAD
OTROS FINES DE INTERÉS SOCIAL

INDICE

1. Presentación	4
2. El aparcamiento de los vehículos y las personas con discapacidad. Una aproximación general	7
2.1. Los conceptos de persona con discapacidad y persona de movilidad reducida	7
2.2. Las necesidades diversas y diferenciales de aparcamiento como punto de partida	10
2.3. La magnitud de la población con discapacidad y con movilidad reducida como primera referencia	12
3. El diseño de las plazas de aparcamiento de vehículos de personas con discapacidad	15
3.1. Marco legal	15
3.2. Criterios de diseño	15
3.3. Los problemas de diseño de las plazas de aparcamiento para vehículos de personas con discapacidad	17
4. Las tarjetas de estacionamiento de los vehículos de personas con discapacidad	21
4.1. Marco legal	21
4.2. Objetivos y tipologías de tarjetas	24
4.3. Los modelos de regulación aplicados en las ciudades españolas	26
4.4. Dimensiones de la demanda de tarjetas de aparcamiento	34
4.5. Los problemas del uso de las tarjetas de estacionamiento y de los aparcamientos reservados	35
5. Los nuevos desafíos para el estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad	38
6. Propuestas	42
7. Anejo I. Baremo para determinar la existencia de dificultades para utilizar transportes colectivos	44
8. Anejo II. Regulaciones autonómicas de las tarjetas de aparcamiento de personas con movilidad reducida	45

1. Presentación

La expansión del uso del automóvil durante los últimos sesenta años en España ha transformado drásticamente el modo de vida, la configuración de las ciudades, el uso de las calles, la movilidad y la propia mentalidad de las personas. Una de las consecuencias más llamativas de esa transformación es la aparición de modelos urbanos dependientes del automóvil, es decir, apoyados en un patrón de desplazamientos en el que este vehículo es plenamente dominante por ser la única opción realmente existente; modelos en los que las distancias desbordan el radio de acción peatonal y en los que las densidades hacen inviable un buen servicio de transporte colectivo.

Junto a ese fenómeno urbanístico, se ha producido también una adaptación drástica de la ciudad tradicional a las necesidades del creciente número de automóviles. Las calles y las edificaciones se han diseñado y regulado para acoger el mayor número posible de vehículos motorizados y para facilitar la fluidez del tráfico. Cuando se indica que el diseño y la regulación han propiciado esa expansión del automóvil, muchas veces se pasa por alto que una de las claves fundamentales para que así se produzca es el aparcamiento.

Posibilitar que los automóviles privados aparquen en el espacio público y dispongan de plazas en las edificaciones ha sido objetivo central de las políticas de movilidad que han abierto la ciudad a este vehículo. No en vano, el automóvil pasa el 97% de su tiempo de vida útil estacionado¹ lo que da pistas de la importancia de contar con estacionamientos múltiples para dar servicio a las necesidades también múltiples de la movilidad individual. En definitiva, las políticas de estacionamiento forman el núcleo duro de las políticas de movilidad.

Lo que durante décadas fue considerado un contrasentido, dejar sin custodia un bien privado en el espacio público, se convirtió a partir de los años cincuenta del siglo pasado en la llave de la masificación del automóvil no solo en España sino en muchos países del mundo. Y, derivadamente, en una costumbre “normalizada”, a un paso de considerarse un “derecho” que debería supuestamente proteger las administraciones competentes, los ayuntamientos².

De ese modo, los conflictos de aparcamiento se han convertido en muchas ocasiones en el nudo gordiano de las políticas de movilidad, pues suelen ser el aspecto más difícil de gestionar ante la opinión pública, muy vinculada a perfiles determinados de ciudadanía automovilizada.

En ese contexto es en el que cabe reflexionar sobre la relación entre aparcamiento de vehículos y personas con discapacidad o, de un modo más amplio, entre acceso en vehículos motorizados y personas con discapacidad. El germen inicial de esa reflexión surge de los problemas derivados de la aplicación de la regulación de las tarjetas de estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad, pero su desarrollo desborda ese ámbito.

¹ Cuentas Ecológicas del Transporte en España. Fundación Biodiversidad. Ecologistas en Acción. Segunda edición, 2016. <http://www.gea21.com/archivo/cuentas-ecologicas-del-transporte-en-espana/>

² <https://www.gea21.com/articulo-10-mitos-sobre-movilidad-urbana-2-10-el-derecho-a-aparcar/>

La oportunidad de hacer esa reflexión general es ahora más evidente, en un contexto cambiante de los fundamentos de utilización de las calles y de la gestión del espacio público. De hecho, las plazas de aparcamiento reservadas y las tarjetas de estacionamiento de personas con movilidad reducida son ejemplos de la convergencia y las fricciones entre los tres pilares que deben regir la configuración del diseño y la gestión del espacio público:

- **Movilidad**, atendiendo al conjunto de desplazamientos y, sobre todo, la denominada con las palabras activa (peatonal y ciclista) y sostenible
- **Accesibilidad**, entendida más allá de la supresión de barreras como un derecho y, por tanto, adjetivada con la palabra universal y enmarcada en el concepto de vida independiente
- **Seguridad**, enmarcada en los denominados sistemas seguros y en la visión cero de la siniestralidad vial, pero también en la faceta de la seguridad vinculada a las emergencias o la seguridad sanitaria.

Es evidente que se está produciendo en los últimos años, y es previsible también en el futuro, la aparición de nuevos elementos, medidas y novedades de gestión del espacio público que desafían, friccionan o conversan con las regulaciones anteriores.

En lo que atañe al aparcamiento, a las plazas reservadas y a las tarjetas de estacionamiento para personas con movilidad reducida, cabe recordar, por ejemplo, que hay un contexto de transformación que concierne al menos a los siguientes aspectos:

- La regulación del estacionamiento que discrimina no solo por ser residente o visitante, sino por el tipo de vehículo empleado. Este es el caso de las Zonas de Bajas Emisiones, previstas en la legislación climática y en la legislación de movilidad en proceso de desarrollo
- Las nuevas regulaciones de aparcamiento como las Zonas de Aparcamiento Vecinal (ZAV) establecidas por la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid o la regulación en cascos urbanos como el de Pontevedra, en el que no existen aparcamientos delimitados en el espacio público
- Las nuevas modalidades de actuación en el espacio público (intervenciones de urbanismo tácticas, áreas de tráfico pacificado o supermanzanas, plataformas únicas, calles de coexistencia, redes de movilidad activa, etc.)
- Las nuevas pautas sociales, como la expansión del comercio electrónico y la proliferación de vehículos de reparto, que impactan sobre las zonas de carga y descarga y los aparcamientos regulados
- Los nuevos vehículos de movilidad individual y sus sistemas de alquiler (con estaciones o sin estaciones), tanto para ciclos como para vehículos de micromovilidad (patinetes)

En consecuencia, no solo hace falta encontrar una solución a los problemas normativos de la aplicación de las tarjetas de estacionamiento de las personas con movilidad reducida, sino ofrecer alternativas a los problemas emergentes del aparcamiento de este grupo social derivados de la transformación del contexto de la movilidad y la seguridad vial.

Las mencionadas dificultades en el uso y gestión de las tarjetas de estacionamiento de personas con movilidad reducida forman parte de una cuestión más general: la relación entre las políticas de movilidad y aparcamiento y las necesidades de las personas con discapacidad. Una relación que pocas veces se ha tratado de un modo global y sistemático. Ese es el objetivo de este informe, dar un primer diagnóstico sobre la relación entre aparcamiento y discapacidad, con el fin de hacer propuestas sobre las regulaciones relativas a las tarjetas de estacionamiento de los vehículos de las personas con discapacidad desde un marco más completo e integrador. Se incluyen las actualizaciones relativas a las plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida de la recientemente publicada Orden TMA/851/2021

2. El aparcamiento de los vehículos y las personas con discapacidad. Una aproximación general

2.1. Los conceptos de persona con discapacidad y persona de movilidad reducida

Antes de iniciar el diagnóstico sobre el aparcamiento, es conveniente desbrozar los propios conceptos de persona con discapacidad y persona con movilidad reducida que, en ocasiones, perturban el debate sobre las políticas públicas que dichos grupos sociales requieren. En ese sentido, cabe recordar que la legislación de accesibilidad define³:

*1. Son **personas con discapacidad** aquellas que presentan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales, previsiblemente permanentes que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás.*

*2. Además de lo establecido en el apartado anterior, y a todos los efectos, **tendrán la consideración de personas con discapacidad aquellas a quienes se les haya reconocido un grado de discapacidad igual o superior al 33 por ciento.***

Por consiguiente, el concepto jurídico de persona con discapacidad en la legislación estatal está sujeto al reconocimiento de un grado de discapacidad otorgado mediante un procedimiento reglamentado, que requiere una tramitación prefijada con valoraciones y pruebas.

Sin embargo, no pasa lo mismo con *el concepto de persona con movilidad reducida*, que presenta mucha menos precisión y no está contemplado en las definiciones de la legislación básica de accesibilidad, es decir, en la *Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social*. Lo que sí establece esta ley son medidas positivas para personas con problemas graves de movilidad:

Artículo 30. Medidas para facilitar el estacionamiento de vehículos.

Los ayuntamientos adoptarán las medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de **los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad.**

³ Artículo 4 del *Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social*. Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad. Publicado en el Boletín Oficial del Estado número 289, de 3 de diciembre de 2013

En el desarrollo posterior de esa ley, precisamente para regular las tarjetas de estacionamiento de los vehículos de las personas con discapacidad, se introdujo el concepto de *movilidad reducida*, mencionando que el objetivo de la norma es garantizar “*la seguridad jurídica de cualquier ciudadano con discapacidad que presenta movilidad reducida*”⁴ y asociándolo, de un modo indirecto, a las personas que tienen dificultades de desplazamiento.

De ese modo, en esa misma norma se constata que “*las dificultades de desplazamiento pueden venir determinadas por limitaciones distintas a las provocadas por las dificultades locomotoras*”, reconociéndose así la complejidad de determinar las fronteras de ese espacio de personas con dificultades de desplazamiento asociables al concepto de *movilidad reducida*⁵

En cualquier caso, la norma, en su artículo 3, acota ese colectivo de los *Titulares del derecho a obtener la tarjeta de estacionamiento* de la siguiente manera:

1. Podrán obtener la tarjeta de estacionamiento aquellas personas físicas que tengan reconocida oficialmente la condición de persona con discapacidad, conforme a lo establecido en el artículo 4.2 del texto refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, y se encuentren en alguna de las siguientes situaciones:

a) Que presenten movilidad reducida, conforme al anexo II del Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de procedimiento para reconocimiento, declaración y calificación del grado de discapacidad, dictaminada por los equipos multiprofesionales de calificación y reconocimiento del grado de discapacidad.

b) Que muestren en el mejor ojo una agudeza visual igual o inferior al 0,1 con corrección, o un campo visual reducido a 10 grados o menos,

⁴ Preámbulo 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.

⁵ La complejidad terminológica se amplía todavía más al considerar las definiciones establecidas en la legislación autonómica. Por ejemplo, en la legislación de la Comunidad Valenciana (Ley 1/1998, de 5 de mayo, de la Generalitat Valenciana, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de la Comunicación) se define (Artículo 3): 1. A efectos de la presente Ley se entiende por: Persona con discapacidad, es aquella que posee movilidad reducida o limitación sensorial y que corresponde a la siguiente situación: a) Persona con movilidad reducida es aquella que, permanentemente o temporalmente, tiene limitada su capacidad de desplazamiento, de acceso o de utilizar plenamente los espacios, instalaciones, edificios y servicios. Por consiguiente, para esta legislación, la movilidad reducida es una condición suficiente para la incorporación al colectivo de las personas con discapacidad.

dictaminada por los equipos multiprofesionales de calificación y reconocimiento del grado de discapacidad.

2. Podrán asimismo obtener la tarjeta de estacionamiento las personas físicas o jurídicas titulares de vehículos destinados exclusivamente al transporte colectivo de personas con discapacidad que presten servicios sociales de promoción de la autonomía personal y de atención a la dependencia a que se refiere la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de promoción de la autonomía personal y atención a las personas en situación de dependencia, así como los servicios sociales a los que se refiere el texto refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre.

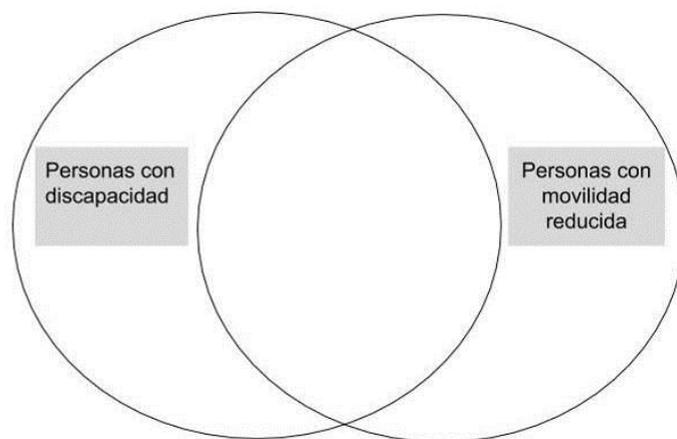
3. Además de los supuestos previstos en los apartados anteriores, podrán obtener la tarjeta de estacionamiento las personas físicas o jurídicas que así lo tengan expresamente reconocido en la normativa autonómica o local.

De ese artículo se deducen varias cuestiones de importancia para el objetivo de este informe:

- Del conjunto de las personas con discapacidad hay dos colectivos que pueden disponer de tarjeta de estacionamiento: los que tengan reconocida una movilidad reducida y los que tengan reconocida una determinada reducción de la visión.
- La tarjeta de estacionamiento puede obtenerse para vehículos de transporte colectivo que presenten servicios destinados a las personas con discapacidad o de atención a la dependencia.
- El colectivo de personas que pueden obtener tarjeta de estacionamiento puede ampliarse si así lo disponen las normas autonómicas o locales.

El reconocimiento como persona de movilidad reducida está regulado, como se ha indicado, por el *Real Decreto 1971/1999* (véase anejo I de este informe), a partir de *las dificultades para utilizar transportes colectivos*. Cabe preguntarse si este es el mecanismo más adecuado para el reconocimiento de la movilidad reducida en un contexto cambiante, tanto de las condiciones de accesibilidad del transporte colectivo, como de las regulaciones de aparcamiento y acceso derivadas de las políticas de movilidad y sostenibilidad.

En definitiva, es relevante para este informe que la población de personas con discapacidad no es coincidente con la población con movilidad reducida; existen personas con condiciones de movilidad restringidas en términos de longitud y velocidad de los desplazamientos, como la infancia y determinados colectivos de personas mayores, que no por ello son personas reconocidas por un grado de discapacidad. Y, a la inversa, hay personas con determinadas discapacidades que, sin embargo, no tienen su movilidad reducida.



Desde el punto de vista de la legislación de accesibilidad, sin embargo, se mantiene una considerable ambigüedad sobre ese solapamiento, que se refleja de un modo muy significativo al abordar el procedimiento para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de discapacidad que, a su vez, articula la obtención de las denominadas Tarjetas de Estacionamiento de Personas con Movilidad Reducida, tal y como se podrá comprobar a lo largo de este informe y, sobre todo, en el apartado del marco legal.

2.2. Las necesidades diversas y diferenciales de aparcamiento como punto de partida

Como se ha indicado en la presentación, es frecuente escuchar en parte de la ciudadanía y de los responsables políticos un discurso en el que se reclama un “derecho” a aparcar o incluso un “derecho” a acceder en automóvil a cualquier punto de la ciudad. Es cierto que existe un derecho a la movilidad, pero no al desplazamiento en cualquier vehículo, en cualquier entorno y en cualquier contexto. Las administraciones han de gestionar ese derecho en combinación con otros como el derecho a la salud, a la seguridad o a la calidad ambiental.

Y es ahí en donde emerge la obligación de que las políticas públicas gestionen la movilidad y el espacio público desde una perspectiva del interés general, con criterios de equidad, sociales y ambientales. El aparcamiento, como parte indisoluble de las políticas de movilidad, es una pieza de esa gestión pública.

Desde los años veinte del siglo pasado, cuando algunas ciudades estadounidenses empezaron a establecer restricciones al aparcamiento como fórmula para evitar la congestión y el exceso de automóviles en los centros urbanos, el aparcamiento ha sido una pieza central de la gestión del tráfico. Y sigue siéndolo cuando, afortunadamente, se ha empezado a aplicar políticas no de tráfico sino de movilidad, es decir, atentas al conjunto de necesidades y condicionantes de los desplazamientos de las personas y mercancías y no solo a la maximización de los flujos de vehículos.

Dichas restricciones han tenido habitualmente una formulación de discriminación positiva, es decir, de disuadir sobre todo determinados tipos de estacionamiento, favoreciendo otros.

Así, por ejemplo, en las zonas azules o en las regulaciones tipo ORA o SER, las reglas de juego penalizan sobre todo las estancias de larga duración de los vehículos de personas que residen fuera del ámbito regulado, facilitando por el contrario las gestiones cortas y las opciones para los vehículos de la población residente.

El aparcamiento de los vehículos de las personas con discapacidad viene siendo regulado también desde una perspectiva de discriminación positiva o, como se denomina en la propia legislación de accesibilidad, de *acción positiva*⁶, tanto desde el punto de vista de las plazas asignadas, como de las oportunidades de aparcamiento en zonas vedadas a otros vehículos o de la tarificación del mismo. El propósito de esa acción positiva es buscar un mayor equilibrio en las condiciones de acceso de la población con discapacidad a los lugares, bienes y servicios, respecto al resto de la población.

Un mayor equilibrio que refuerza su justificación ante las barreras de accesibilidad que sigue manteniendo el transporte colectivo, que limitan las oportunidades de desplazamiento de las personas con discapacidad.

En el caso del aparcamiento, la acción positiva para las personas con discapacidad supone *mejorar las condiciones de acceso* (espaciales, horarias y tarifarias) que tienen sus vehículos para equilibrarlas con el resto y compensar las mayores dificultades de desplazamiento que parte de dicho grupo social tiene. El argumento clave para que esa mejora sea justa y razonable es que las personas con discapacidad que tienen dificultades de movilidad presentan exigencias más elevadas con respecto al aparcamiento y compensan esas barreras con una mayor facilidad de acceso, lo que se traduce en el contexto del modelo urbano y de movilidad vigente en:

- Disponer de plazas de aparcamiento en proximidad a su vivienda
- Disponer de plazas de aparcamiento en proximidad a los destinos de viaje
- Poder acceder a zonas restringidas para otros vehículos
- Poder utilizar los aparcamientos regulados de una manera más fácil y conveniente

En consecuencia, las dos principales acciones positivas para equilibrar el aparcamiento de las personas con discapacidad que tienen su movilidad reducida son:

- La reserva de plazas en origen y destino de los desplazamientos
- Las facilidades de acceso y aparcamiento en zonas reguladas

En ambos casos, se trata de reducir la longitud de los desplazamientos no vehiculares de estas personas, aproximando sus orígenes y destinos a los lugares de aparcamiento de sus vehículos.

⁶ El artículo 2 del *Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social*. Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, define: *Medidas de acción positiva: son aquellas de carácter específico consistentes en evitar o compensar las desventajas derivadas de la discapacidad y destinadas a acelerar o lograr la igualdad de hecho de las personas con discapacidad y su participación plena en los ámbitos de la vida política, económica, social, educativa, laboral y cultural, atendiendo a los diferentes tipos y grados de discapacidad.*

2.3. La magnitud de la población con discapacidad y con movilidad reducida como primera referencia

Para aproximarse a las dimensiones de la demanda de aparcamientos de personas con discapacidad y, por tanto, conocer el significado numérico del esfuerzo a realizar en la acción positiva, es conveniente primero conocer la magnitud de la población con esos condicionantes.

El Instituto Nacional de Estadística (INE) tiene previsto publicar en 2021 una nueva *Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y situaciones de Dependencia (EDAD)*, para actualizar los datos sobre personas con discapacidad en España, ya que el último estudio se publicó en 2008 con cifras de 2007 y, a partir de entonces, se han elaborado estimaciones de menor precisión. En aquel momento, había en España más de 3,85 millones de hombres y mujeres con discapacidad, lo que suponía casi el 9% de la población.

Dado el proceso de envejecimiento de la población española desde 2007, es razonable suponer que la proporción de personas con discapacidad se haya elevado desde entonces y se acerque al 10% del total.

Otro dato de referencia de interés es la proporción de varones y mujeres, pues los patrones de movilidad y utilización de los distintos medios de transporte están atravesados por el género. En 2007, se estimaba que la discapacidad afectaba a 2,3 millones de mujeres y a 1,55 millones de hombres en España.

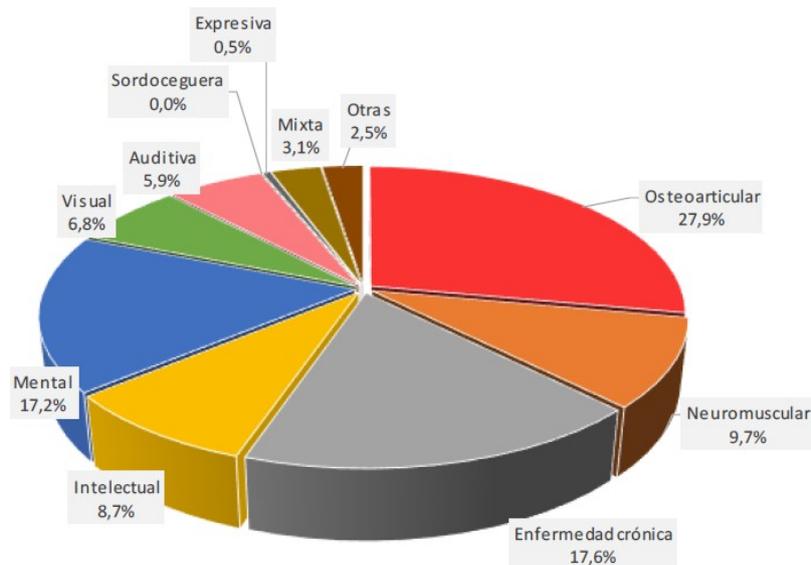
Y también es fundamental el conocimiento del modo en que viven las personas con discapacidad, pues las pautas de desplazamiento tienen que ver también con la atención que pueden prestar las personas que viven en el mismo hogar. La misma encuesta reflejaba que en 3,3 millones de hogares españoles residía al menos una persona que afirmaba tener una discapacidad, lo que suponía un 20% del total. El caso más frecuente era el hogar de dos personas, donde una de ellas presentaba alguna discapacidad, pero no era desdeñable la cifra de 608.000 hogares donde la persona con discapacidad vivía sola.

Del conjunto de personas con discapacidad la mayoría, 3,2 millones, tienen un grado de discapacidad reconocido superior o igual al 33%, lo que representa el 6,8% de la población española, quedando equilibrada en este caso la proporción varones/mujeres, según los datos más actualizados del IMSERSO⁷.

Otra magnitud de referencia fundamental es el tipo de discapacidad que presentan las personas, pues la acción positiva del aparcamiento se justifica teóricamente para las personas que presentan dificultades o reducciones de la movilidad. En ese sentido, la misma base de datos mencionada en el párrafo anterior clasifica la población con discapacidad por su "*primera deficiencia informada*", tal y como se observa en la siguiente ilustración:

⁷ Base Estatal de Datos de Personas con Valoración del Grado de Discapacidad. Año 2018. Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030. Noviembre de 2020.

Distribución por edades de cada tipo de primera deficiencia que ocurre. Personas con grado de discapacidad $\geq 33\%$



Fuente: Base Estatal de Datos de Personas con Valoración del Grado de Discapacidad. Año 2018. Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030. Noviembre de 2020

Sin embargo, esa clasificación no es una buena referencia para el conocimiento de las personas con movilidad reducida, pues en cada uno de esos grupos pueden existir personas que presentan dificultades para el desplazamiento y personas que no las tienen.

Sería más útil al respecto realizar la aproximación a través del *Baremo para determinar la existencia de dificultades para utilizar transportes colectivos*, establecido en el Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de procedimiento para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de minusvalía⁸. Sin embargo, desafortunadamente, las cifras que se corresponden con esa existencia de dificultades para utilizar transportes colectivos no están publicadas.

Una aproximación complementaria a la de esa base de datos puede ser la mencionada futura explotación de la *Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia* de 2021. Como referencia hay que recordar que la encuesta equivalente, realizada en 2008, permitió estimar la población con discapacidad que tenía alguna dificultad cuando utiliza un transporte público o transporte privado:

Población con discapacidad que tiene alguna dificultad cuando utiliza un transporte según el tipo de dificultad por edad y sexo (2008)

	Miles de personas
Total de personas que utilizan transporte público	1.475,0
Total de personas con alguna dificultad en el transporte público	851,0

⁸ Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Boletín Oficial del Estado número 22, de 26 de enero de 2000. (véase el Anejo correspondiente al final de este informe).

para acceder a estaciones, apeaderos, andenes,...	453,3
para llegar al vehículo	375,3
para subir al vehículo o bajar de él	596,0
para acceder al asiento	359,4
para pagar el importe o hacer uso del título de transporte	245,1
para orientarse en estaciones, aeropuertos o puertos	325,1
para leer, interpretar o comprender los planos y señalizaciones	372,0
para decidir el itinerario	297,2
otros problemas	201,9
no consta	11,2
Total de personas que utilizan transporte privado	2.427,9
Total de personas con alguna dificultad en el transporte privado	1.215,4
para llegar al vehículo	853,2
para subir al vehículo o bajar de él o para acceder al asiento	1.169,1
no consta	23,4

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Según dicha encuesta, en 2008 había en España 3,85 millones de personas residentes en hogares que afirmaban tener discapacidad o limitación. De ellas, dos terceras partes consideraban que tenían limitación de la movilidad, para moverse o mover objetos, lo que supone una cifra próxima a los 2,6 millones de personas (5,5% de la población total española).

En definitiva, con los datos publicados hasta el momento, no es posible conocer con precisión cuál es la magnitud del colectivo de personas con dificultades de movilidad y acceso, por lo que sería conveniente considerar este aspecto en la futura explotación de la Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia de 2021.

3. El diseño de las plazas de aparcamiento de vehículos de personas con discapacidad

3.1. Marco legal

Las características que deben cumplir las plazas de aparcamiento reservadas para los vehículos de las personas con discapacidad vienen determinadas por la *Orden VIV/561/2010⁹ por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. Este reglamento fue actualizado el pasado 6 de agosto, mediante la Orden TMA/851/2021¹⁰ que entrará en vigor el 2 de enero de 2022.*

Esta inicial norma, de rango estatal, impuso, por primera vez en España, un criterio único para los requisitos mínimos de diseño de este tipo de plazas de aparcamiento, dejando sin validez la diversidad de criterios desarrollados hasta la fecha por las Comunidades Autónomas (en cumplimiento de sus competencias), que habían resultado en el menoscabo del principio de igualdad entre las personas con discapacidad de los diferentes territorios, propiciando la aplicación de un concepto parcial y discontinuo de accesibilidad en los núcleos urbanos.

La actualización de la norma (TMA/851/2021), no será de aplicación obligatoria a los espacios públicos urbanizados cuyos planes y proyectos se aprueben definitivamente durante el transcurso de los diez primeros meses posteriores a su entrada en vigor. Durante este periodo se podrá optar por el cumplimiento de esta orden o de la anterior (VIV/561/2010). Estas órdenes afectan a todo espacio público urbanizado y preexistente susceptible de ajustes razonables.

De acuerdo con la definición de *ajustes razonables* que contiene la Convención de Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad, *se entenderán como las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, de la igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales.*

3.2. Criterios de diseño

El artículo 35 del documento técnico, *define los criterios mínimos* de diseño de las plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida. Se avanzan y señalan los aspectos novedosos incluidos en la recién publicada Orden *TMA/851/2021*:

Localización

La orden establece la obligatoriedad de que los principales centros de actividad de las ciudades dispongan de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para su uso por personas titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. Fijando una cuantía mínima de al menos una plaza por cada cuarenta plazas de uso general o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, donde también se habilitarían estas plazas reservadas, en este caso a demanda de las personas interesadas.

⁹ Publicada en el Boletín Oficial del Estado número 61 del jueves 11 de marzo de 2010

¹⁰ Actualización publicada en el Boletín Oficial del Estado número 187 del viernes 6 de agosto de 2021. [Enlace al Boletín Oficial del Estado. Orden TMA/851/2021](#)

Ubicación y accesibilidad desde el entorno

Las plazas deberán ubicarse lo más próximas posible a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares, preferentemente en superficies horizontales o de escasa pendiente, garantizando el acceso desde la zona de transferencia hasta el itinerario peatonal accesible, de forma autónoma, exenta de obstáculos y segura.

Aquellas plazas que no cumplan con el requisito anterior deberán incorporar un vado, cuya *anchura mínima libre de paso del plano del vado desde el que se accede a calzada sea de 1,20 m* y, que cumpla con las especificaciones establecidas en el documento en cuanto a pavimento (art.11) y características físicas del vado peatonal (art.20) *sin pavimento podotáctil*, para permitir el acceso al itinerario peatonal accesible desde la zona de transferencia de la plaza.



Distintas modalidades de vado, en rampa desde la calzada o con rebaje de acera.

Dimensiones

En el caso de las plazas en batería (ya sea en perpendicular a la acera o en diagonal a la misma), deberán tener una dimensión mínima de 5,00 m de longitud \times 2,20 m de ancho y además dispondrán de una zona de aproximación y transferencia lateral, de una longitud igual a la de la plaza y un ancho mínimo de 1,50 m.

Entre dos plazas contiguas se permitirán zonas de transferencia lateral compartidas manteniendo las dimensiones mínimas descritas anteriormente. Sobre la acera posterior también *existirá una zona sin obstáculos, de igual ancho que la plaza y una profundidad de 3,00 m.*

Las plazas dispuestas en línea tendrán una dimensión mínima de 5,00 m de longitud \times 2,20 m de ancho y además dispondrán de una *zona de aproximación y transferencia* posterior de una anchura igual a la de la plaza y una longitud *de, al menos, 3,00 m.* Sobre la acera lateral también *existirá una zona sin obstáculos de igual longitud que la plaza con su zona de aproximación y transferencia y un ancho de 1,50 m.*

Las zonas de aproximación y transferencia en calzada, serán marcadas en el plano del suelo mediante marcas viales, que cumplan con la exigencia de resbaladidad establecidas en la orden (art.11), para permitir la salida y entrada con seguridad, excepto en los casos en que dicha zona coincida con un paso de peatones, u otro espacio donde esté clara la prohibición de aparcar.

Señalización

Las plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida estarán señalizadas horizontal y verticalmente con el Símbolo de accesibilidad para la movilidad.

El diseño, estilo, forma y proporción del Símbolo de accesibilidad para la movilidad se corresponderá con lo indicado por la *Norma UNE 41501:2002 Símbolo de accesibilidad para la movilidad. Reglas y grados de uso*. Deberá ir acompañado de la indicación específica de reserva.

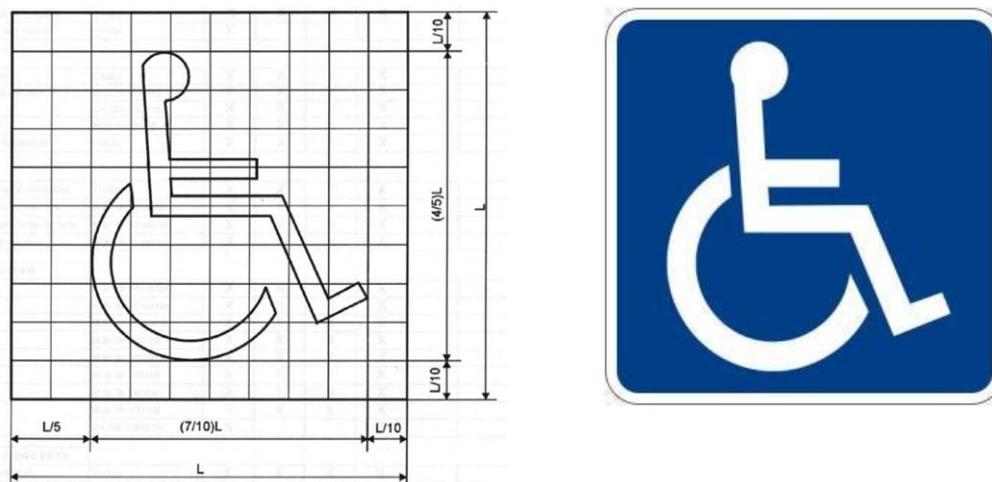


Figura en color blanco sobre fondo azul (Pantone Reflex Blue según ISO 7000:1984)

No obstante, cada autonomía y/o municipio en su normativa regulatoria puede tener establecidas medidas más exigentes.

3.3. Los problemas de diseño de las plazas de aparcamiento para vehículos de personas con discapacidad

Desde el punto de vista de sus contenidos respecto a las plazas reservadas, *el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados*, incluye aún algunas indefiniciones:

Relativa a la señalización

A la hora de hablar de señalización se refiere la obligatoriedad de emplear horizontal y verticalmente el Símbolo de accesibilidad para la movilidad, pero no se concreta la forma en la que debe realizarse esa señalización, ni hay un encaje claro con la otra normativa de referencia, la legislación de seguridad vial.

Atendiendo a lo estipulado por la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (Real Decreto Legislativo 6/2015) a través del Catálogo Oficial de Señales de Circulación recogido en el Reglamento General de Circulación que la aplica y desarrolla (Real Decreto 1428/2003 y sucesivas modificaciones), la señalización vertical de estas

plazas debería realizarse identificando la plaza o plazas reservadas mediante el uso de la señal S- 17 (“Indica un emplazamiento donde está autorizado el estacionamiento de

vehículos. Una inscripción o un símbolo, que representa ciertas clases de vehículos, indica que el estacionamiento está reservado a esas clases. Una inscripción con indicaciones de tiempo limita la duración del estacionamiento señalado.”) y eventual empleo del panel complementario genérico S-860 (“Panel para cualquier otra aclaración o delimitación de la señal o semáforo bajo el que este colocado”).



S-17



S-860

Mientras que lo relativo a la señalización horizontal es más confuso, ya que el Reglamento General de Circulación solo contempla la utilización de “Líneas y marcas de estacionamiento” de color blanco para delimitar “los lugares o zonas de estacionamiento, así como la forma en que los vehículos deben ocuparlos”. Pero no refiere nada sobre la utilización de símbolos o la utilización de pavimentos coloreados para la delimitación de plazas.

En ninguno de los dos casos se especifica nada en cuanto a la ubicación y número de señales a emplear, si bien, atendiendo al *Artículo 31 del documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados* “Con la finalidad de evitar los riesgos para la circulación peatonal derivados de la proliferación de elementos de señalización e iluminación en las zonas de uso peatonal, éstos se agruparán en el menor número de soportes y se ubicarán junto a la banda exterior de la acera”.

Tampoco se menciona nada en cuanto a su posible, deseable o inadecuada combinación con otro tipo de señalización.

En la práctica fruto de esta indefinición se observa cómo, en cada territorio, se emplean criterios distintos, en algunos casos tendentes a generar confusión.

No siempre se cumple la obligatoriedad de señalar las plazas tanto horizontal como verticalmente. O se incorpora a la señalización elementos que plantean dudas sobre su adecuación a la normativa.

También es posible encontrar ejemplo de señalización que emplean un lenguaje no inclusivo.



Ejemplos de señalización exclusivamente vertical u horizontal



Uso de numeración e indicaciones



Uso de lenguaje no inclusivo

También es frecuente la reserva de plazas mediante la combinación de la señal de prohibición de aparcar salvo a vehículos de personas con discapacidad.

Así como se observa una tendencia a la sobreseñalización, empleando señales verticales a ambos lados de las plazas reservadas.



Sobreseñalización



Uso de señalización de prohibición del estacionamiento

Relativa al diseño y ubicación

En relación a su aplicación, los principales problemas en el diseño tienen que ver con los siguientes aspectos:

Interrupción de la cadena de la accesibilidad

Ya sea por la inexistencia del preceptivo vado para permitir el engarce al itinerario peatonal accesible o por la presencia de obstáculos que dificultan o imposibilitan el acceso al vehículo desde el itinerario peatonal accesible, ya sea con la presencia de mobiliario urbano, terrazas, motocicletas o VMP aparcados en el entorno de la plaza. En la actualización del documento se ha introducido como novedad la existencia de una zona sin obstáculos en el acerado contiguo.

Ubicación insegura

La localización de las plazas no permite realizar la transferencia, maniobra o recorrido desde el asiento hasta un itinerario peatonal accesible en condiciones de seguridad. Teniendo en ocasiones que transitar por la zona de vial, caso frecuente cuando la persona conductora es la titular de la tarjeta.

Inexistencia de zona de aproximación y transferencia

En múltiples ocasiones las plazas no cuentan con zonas de aproximación y transferencia delimitadas o no cuentan con las dimensiones adecuadas para permitir un acceso seguro al vehículo, o se ocupa por otros vehículos por desconocimiento.

4. Las tarjetas de estacionamiento de los vehículos de personas con discapacidad

4.1. Marco legal

El tratamiento diferencial del aparcamiento de los vehículos de las personas con discapacidad con movilidad reducida está amparado por una serie de disposiciones legales vinculadas no solo a la normativa de accesibilidad, sino también a la de movilidad y a la de seguridad vial.

En efecto, el 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 tiene en su artículo 7 una indicación clara respecto a la regulación y limitación del aparcamiento y respecto a la atención que se debe prestar a las necesidades de las personas con discapacidad:

Artículo 7. Competencias de los municipios. Corresponde a los municipios:

*b) 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.*

Por su parte, la legislación de accesibilidad ha establecido la obligación de reservar y diseñar un número mínimo de plazas de aparcamiento para su uso por personas con discapacidad en núcleos urbanos. Dicha obligación se recoge en el artículo 35 del *documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados*.

Artículo 35. Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida.

*1. Los principales centros de actividad de las ciudades **deberán disponer de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para su uso por personas titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad**. Como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será reservada a dicho fin y se ajustará a lo establecido en los siguientes apartados.*

La actualización del documento, que se publicó el 6 de agosto de 2021 modificaba parcialmente ese artículo 35, vinculando, *las plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para su uso a las personas titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad*. En la Orden precedente se vinculaba a las personas con movilidad reducida

El desarrollo regulatorio de las tarjetas de estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad emana especialmente de la Recomendación a los Estados miembros¹¹ aprobada en 1998 por el Consejo de la Unión Europea. Esta tarjeta facilitaría que el vehículo de la persona con discapacidad pueda aparcar en lugares regulados en los que los demás vehículos tienen restricciones mayores o no pueden hacerlo.

La aplicación de esas recomendaciones en España se desarrolló a través del Real Decreto 1056/2014, del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad¹².

En el *artículo 7* de dicho Real Decreto se establece que “Los titulares de la tarjeta de estacionamiento tendrán los siguientes derechos en todo el territorio nacional siempre y cuando exhiban de forma visible la tarjeta en el interior del vehículo:

- a) *Reserva de plaza de aparcamiento, previa la oportuna solicitud a la administración correspondiente y justificación de la necesidad de acuerdo con las condiciones que establezcan las administraciones autonómica o local, en lugar próximo al domicilio o puesto de trabajo. La plaza deberá señalizarse con el símbolo internacional de accesibilidad.*
- b) *Estacionamiento en los lugares habilitados para las personas con discapacidad.*
- c) *Estacionamiento en las zonas de aparcamiento de tiempo limitado durante el tiempo necesario, sin perjuicio de lo previsto en la disposición transitoria tercera.*
- d) *Parada o estacionamiento en las zonas reservadas para carga y descarga, en los términos establecidos por la administración local, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico.*
- e) *Parada en cualquier lugar de la vía, por motivos justificados y por el tiempo indispensable, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico y de acuerdo con las instrucciones de los agentes de la autoridad.*
- f) *Acceso a vías, áreas o espacios urbanos con circulación restringida a residentes siempre que el destino se encuentre en el interior de esa zona.*

¹¹ (98/376/CE). Publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas el 12 de diciembre de 1998.

¹² Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, publicado en el BOE núm. 309, de 23 de diciembre de 2014. En febrero de 2017, el Tribunal Constitucional derogó la mayor parte del artículo 8.1 (Obligaciones de las personas titulares de las tarjetas de estacionamiento) y el artículo 10.2 del Real Decreto 1056/2014 (Renovación de la tarjeta), por conflicto de competencia, dejando vigente el resto del texto

El Real Decreto contiene también dos disposiciones transitorias que friccionan entre sí. Por un lado, la Disposición Transitoria Primera establece:

las administraciones públicas competentes dispondrán de un plazo de un año para adaptar sus normas a las previsiones de este real decreto, desde la fecha de su entrada en vigor.

Por otro lado, la Disposición Transitoria Tercera dispone que:

Los municipios en los que, a la entrada en vigor de este Real Decreto, se vinieran aplicando, con arreglo a la correspondiente ordenanza, tarifas por el estacionamiento en plazas de aparcamiento de tiempo limitado sin eximir a los titulares de las tarjetas de estacionamiento, podrán mantener este régimen para dicho supuesto, siempre que acrediten el cumplimiento de la obligación de garantizar el número mínimo de plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida, prevista en la normativa que sea de aplicación.

Esta Disposición Transitoria Tercera está generando problemas a las personas usuarias de tarjeta de aparcamiento para personas con movilidad reducida ya que posibilita que existan diferentes regulaciones de su utilización en los distintos municipios, como más adelante se mostrará.

Hasta la aprobación del Decreto 1056/2014 cada Comunidad Autónoma y cada Ciudad Autónoma aplicaba una regulación propia no coincidente con las demás, pero desde entonces las nuevas normas autonómicas han convergido solo parcialmente, manteniéndose todavía diferencias entre ellas.

Por ejemplo, algunas han creado un Registro Autonómico de Tarjetas de Estacionamiento de personas con movilidad reducida, como es el caso de la Comunidad Valenciana, pero otras no lo han hecho y delegan la recopilación de la información a los municipios encargados de su tramitación o, incluso, a las comarcas en caso de tener competencias al respecto, como ocurre en Aragón. La propia expedición de la tarjeta es competencia municipal o autonómica según la Comunidad Autónoma en la que se haga la solicitud, de manera que en Comunidad de Madrid son los ayuntamientos los que lo hacen, mientras que en La Rioja es el gobierno autonómico a través de la Dirección General competente.

En algunos municipios la regulación de las tarjetas de estacionamiento de personas con movilidad reducida se realiza a través de la normativa de movilidad. Así ocurre en los Ayuntamientos de Madrid y Barcelona que establecen con mayor o menor precisión dichas regulaciones en sus Ordenanzas de Movilidad Sostenible y Circulación de Peatones y Vehículos, respectivamente.

En el caso de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de la ciudad de Madrid¹³, aprobada en 2018, hay un título y capítulo específico dedicado a las tarjetas para el estacionamiento de personas con movilidad reducida (TEPMR) con indicaciones generales sobre condiciones de solicitud y uso entre las que destacan el artículo 224 sobre condiciones de uso, con dos apartados de interés para este informe:

¹³ Publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid número 253, de 23 de octubre de 2018.

7.La tarjeta será válida para estacionar en los lugares específicamente señalizados al efecto, gratuitamente y sin limitación de horario en las zonas reservadas para carga y descarga y en las zonas de aparcamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), así como en lugares donde esté prohibido el estacionamiento mediante señales, ateniéndose en este caso a las indicaciones de los Agentes de Movilidad y Policía Municipal.

8.La tarjeta dará acceso a las Zonas de Bajas Emisiones y a las Áreas de Acceso Restringido, siempre de acuerdo a las condiciones específicas establecidas para ello. Este acceso estará vinculado también a un vehículo determinado cuyo número de matrícula será proporcionado al Ayuntamiento de Madrid por el titular de la TEPMR.

Como se deduce de esos artículos, la normativa de movilidad ya establece en Madrid una acción positiva vinculada a la regulación del acceso y el aparcamiento de los vehículos de las personas con movilidad reducida.

4.2. Objetivos y tipologías de tarjetas

El certificado de discapacidad¹⁴ da acceso a una serie de ayudas que tienen como objetivo apoyar y facilitar la vida de las personas con discapacidad mediante una serie de beneficios y derechos, con el fin de compensar las desventajas sociales y económicas que la discapacidad implica. En el ámbito de la movilidad la disposición de este certificado permite obtener los siguientes beneficios:

- Reducciones en el impuesto de matriculación de vehículos
- Reducciones en el impuesto de circulación
- Reducciones en el precio del transporte público

Además, en determinadas circunstancias, permite obtener la tarjeta de estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida, válida en toda la Unión Europea. Aunque, como luego se podrá comprobar, las condiciones de uso varían enormemente en cada ciudad o comunidad autónoma.

Atendiendo al objetivo general de apoyar y facilitar la vida de las personas con discapacidad, que en lo relativo al estacionamiento se traduciría, fundamentalmente, en la máxima reducción posible de la longitud de los desplazamientos no vehiculares, se contemplan las siguientes tipologías de tarjetas de estacionamiento:

¹⁴ Aclaración: el certificado de discapacidad tiene un formato reducido que es la tarjeta acreditativa del grado de discapacidad

1. **Tarjeta individual:** documento personal e intransferible otorgado exclusivamente a personas físicas en cumplimiento de las condiciones antes referidas, las cuales pueden hacer uso de la misma en calidad de:
 - a) Conductor/a de un vehículo de su propiedad o cualquier otro
 - b) Acompañante en un vehículo conducido por cualquier otra persona, siendo indispensable que siempre se desplace en su interior la persona titular de la tarjeta.

En ambos casos es indispensable que se coloque el anverso de la tarjeta original de estacionamiento para personas con discapacidad en un lugar visible del vehículo empleado para el desplazamiento de la persona titular.

2. **Tarjeta colectiva:** documento personal e intransferible otorgado a personas físicas o jurídicas titulares de vehículos destinados exclusivamente al transporte colectivo de personas con discapacidad que presten servicios sociales de promoción de la autonomía personal y de atención a la dependencia.

Cada tarjeta colectiva estará vinculada a un número de vehículo y será eficaz únicamente cuando el vehículo transporte de forma efectiva a personas que se encuentren en alguna de las situaciones descritas.

Como en el caso de la tarjeta individual, el documento original debe colocarse con el anverso de la tarjeta de manera visible en el vehículo empleado para el desplazamiento de las personas con discapacidad.

Como se ha mencionado, el mero reconocimiento de un grado de discapacidad igual o superior al 33% no implica el derecho a la tarjeta de estacionamiento. De acuerdo con el Real Decreto 1056/2014, es preciso también que la existencia de discapacidad acarree dificultades de movilidad¹⁵ o se superen ciertos umbrales de deficiencia visual¹⁶. Abriéndose la posibilidad, además, de que las comunidades autónomas y ayuntamientos, a través de su propia normativa, puedan establecer criterios adicionales para la obtención de esta tarjeta.

A este respecto, un análisis del “Informe sobre utilización de la tarjeta de aparcamiento de personas con movilidad reducida en capitales de provincia: utilización y requisitos para su obtención”, elaborado por SSCC de COCEMFE en 2020, revela que, de las 49 capitales de provincia o ciudades autónomas para las que se analizan las condiciones de acceso a la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida¹⁷:

- 7 de ellas (un 14%) contemplan expresamente la existencia de una tarjeta provisional, por razones humanitarias, cuyas condiciones de obtención se vinculan a la existencia, debidamente acreditada, de una enfermedad o patología de extrema gravedad. Haciéndose también extensiva, en algunos casos, a personas con evidentes dificultades de movilidad (necesidad de silla de ruedas, etc.) que,

¹⁵ Conforme al anexo II del Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de procedimiento para reconocimiento, declaración y calificación del grado de discapacidad.

¹⁶ Que muestren en el mejor ojo una agudeza visual igual o inferior al 0,1 con corrección, o un campo visual reducido a 10 grados o menos.

¹⁷ El estudio de COCEMFE no incluye a las ciudades de Oviedo y Murcia en este apartado.

habiéndolo solicitado, no disponen aún de resolución sobre el grado de discapacidad.

- 7 de ellas (un 14%) amplían la posibilidad obtención de tarjeta de estacionamiento de personas con discapacidad a los menores de 3 años que presenten una discapacidad grave o muy grave.
- Existiendo también otros dos casos en los que se incluye la referencia a personas con una deficiencia física con limitaciones para su aparato locomotor o que padezcan una enfermedad neurodegenerativa que implique una movilidad reducida.

En relación con la calidad de la información ofrecida a la población susceptible de acogerse a este derecho y, por tanto, las garantías de acceso al mismo, el estudio de COCEMFE SSCC evidencia que existe un notable margen de mejora, ya que:

- 22 de las 49 capitales (un 45%) hacen mención expresa, ya sea con referencia al Real Decreto 1056/2014 o desglosando las condiciones establecidas por el mismo, a la posibilidad de obtención de la tarjeta de uso colectivo. Mientras que en los 27 restantes no se hace referencia alguna.
- 30 de las 49 capitales de provincia analizadas (un 61,2%) refieren expresamente los supuestos recogidos por el Real Decreto 1056/2014 para la obtención de la tarjeta de estacionamiento de personas con discapacidad o, aún sin incluir dicha referencia expresa, desgranar unas condiciones idénticas o muy similares. Pero 6 de ellas (un 12,2%) hace solo una descripción parcial de los requisitos, omitiendo lo referido a la deficiencia visual. Mientras que en 13 capitales (un 26,5%) sólo se hace una referencia genérica al requisito de tener reconocida oficialmente la condición de persona con discapacidad con dificultades de desplazamiento (sin especificar los criterios para obtener dicho reconocimiento).

4.3. Los modelos de regulación aplicados en las ciudades españolas

Como ya se ha mencionado, el marco regulatorio de las tarjetas de estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad otorga un importante margen de discrecionalidad a los gobiernos autonómicos y locales, los cuales, a través de su propia normativa, pueden concretar de manera diferenciada, no solo las condiciones de acceso a las tarjetas (como se ha visto en el apartado anterior), sino también el uso de las diferentes modalidades de estacionamiento y parada previstas en el Real Decreto 1056/2014.

Esta situación ocasiona problemas a las personas usuarias de la tarjeta de estacionamiento de personas con discapacidad, que ven cómo, a pesar de que la validez de la tarjeta se extiende al conjunto de la Unión Europea, el ejercicio del derecho que ésta ampara difiere de un territorio a otro, con el consiguiente privilegio o agravio para unas u otras usuarias, además de la posible confusión a la hora de usarla, particularmente fuera de su lugar habitual de residencia.

Para conocer el alcance de esos problemas, COCEMFE SSCC elaboró un primer informe¹⁸ de recopilación de las condiciones de utilización de la tarjeta de aparcamiento en las

¹⁸ Informe sobre utilización de la tarjeta de aparcamiento de personas con movilidad reducida en capitales de provincia utilización y requisitos para su obtención. COCEMFE, 2020 <https://observatoriodelaaccessibilidad.es/tarjeta-de-aparcamiento-pmr>

capitales de provincia del territorio nacional. (Este informe es consultable en la web <https://observatoriodelaaccessibilidad.es/>)

El análisis comparativo de dichas condiciones de utilización recogidas en el estudio de COCEMFE SSCC arroja las siguientes conclusiones:

Reserva de plaza

El marco general establecido por el Real Decreto 1056/2014 restringe el derecho a solicitar una reserva de plaza a las proximidades del domicilio o lugar de trabajo. Si bien, en algunos casos, se amplía esa posibilidad, introduciendo una formulación que permite solicitar una reserva de plaza en cualquier otro lugar donde sea comprobable su necesidad. No obstante, en la mayoría de los casos no se llega a concretar esta cuestión, siendo la normativa autonómica la que regula dicha posibilidad de reserva de plaza.

	Proximidades del domicilio o lugar de trabajo	Donde se compruebe necesario	No se hace referencia
Capitales de provincia	Almería Teruel, Huesca Lleida, Ceuta	Almería Ceuta	Resto

Plazas PMR (debidamente señalizadas)

Al margen de las plazas reservadas derivadas de lo dispuesto anteriormente, la legislación de accesibilidad establece que “Los principales centros de actividad de las ciudades deberán disponer de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para su uso por personas con movilidad reducida”. Cuantificando dicha reserva en, al menos, una por cada cuarenta plazas o fracción.

El Real Decreto 1056/2014 establece que la tarjeta de estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad habilita para hacer uso de estas plazas, que deberán estar debidamente señalizadas con reproducción del símbolo internacional de accesibilidad. Determinación que algunos ayuntamientos traducen en una posibilidad de aparcamiento sin límite de tiempo, mientras que otros establecen algún tipo de restricción temporal a este tipo de estacionamiento. Existiendo también casos en los que esta restricción temporal solo aplica a las zonas en las que el aparcamiento general ya cuenta con algún tipo de regulación que limita su duración. En cualquier caso, en la mayoría no se llega a concretar esta cuestión, siendo la normativa autonómica la que regula dicha posibilidad de reserva de plaza.

	Sin límite de tiempo	Por tiempo limitado	Limitación temporal en zonas reguladas	No se hace referencia
Capitales de provincia	Zaragoza, Huesca León Toledo	Tenerife Lleida Orense Donostia/San Sebastián Murcia	Valencia	Resto

Plazas de aparcamiento reguladas

Es este, seguramente, el ámbito en el que mayor disparidad y, por tanto, confusión, existe, ya que al amparo de la disposición transitoria tercera del Real Decreto 1056/2014, los municipios que vinieran regulando de manera expresa esta cuestión antes de la entrada en vigor del mismo, podrán mantener dicha regulación, *“siempre que acrediten el cumplimiento de la obligación de garantizar el número mínimo de plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida, prevista en la normativa”*.

En relación con la limitación temporal, existen municipios que permiten el estacionamiento en las plazas reguladas sin ningún límite en su duración, mientras que otras permiten superar en un determinado umbral el tiempo máximo establecido.

Mientras que en lo relativo al pago de la tasa correspondiente, las posibilidades van desde los ayuntamientos que eximen totalmente del pago a los vehículos de las personas con discapacidad, a los que incorporan una tarificación especial para este grupo social o permiten el estacionamiento sin coste, pero sólo durante una duración determinada.

Finalmente, tanto en lo relativo a la duración como al coste, algunos municipios distinguen entre las plazas reguladas generales y aquellas identificadas como de alta rotación, aplicando solo en las primeras las ventajas para las personas titulares de tarjeta de estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad.

	Sin límite de tiempo	Más tiempo del permitido	Exención de pago	Tarifa especial o exención temporal de pago	Excepto plazas de alta rotación	Autorización genérica o no se hace referencia
Capitales de provincia	Córdoba Zaragoza Palma de Mallorca Ávila, Burgos, Segovia Toledo Barcelona Madrid Bilbao, Donostia/San Sebastián	Almería Santander Salamanca Alicante, Valencia Pontevedra	Cádiz, Córdoba, Huelva, Jaén, Málaga Zaragoza, Teruel Palma de Mallorca Las Palmas de Gran Canaria Ávila, León, Segovia, Valladolid, Zamora Albacete, Ciudad Real, Cuenca, Toledo Barcelona, Lleida Madrid Cáceres, Pamplona Oviedo	Huesca Salamanca Alicante, Castellón, Valencia Bilbao, Donostia/San Sebastián Murcia	Málaga Burgos	Resto



Ejemplo de limitación horaria del aparcamiento en plazas de personas con discapacidad

Plazas de carga y descarga

De manera expresa, el Real Decreto 1056/2014 señala a la administración local como responsable de establecer los términos en los que se autoriza la parada o estacionamiento en las zonas de carga y descarga a los vehículos de personas con discapacidad en posesión de la correspondiente tarjeta, fijando como única condición general que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico.

A este respecto, las principales diferencias se refieren a la posible duración de dicho estacionamiento, variando entre los que solo permiten la parada o estacionamiento por el tiempo estrictamente necesario, los que establecen algún tipo de limitación temporal al estacionamiento y lo que lo permiten de forma ilimitada.

No obstante, algunas capitales de provincia añaden alguna condición adicional, siendo la más relevante aquella que hace referencia a la inexistencia de una reserva de plaza para vehículos de personas con discapacidad en las proximidades como requisito para poder hacer uso de las zonas de carga y descarga. En otros casos, para salvaguardar la operatividad de este tipo de zonas, se limita la posibilidad a las zonas de carga y descarga con múltiples plazas o a aquellas que no se consideran de alta rotación.

	Solo parada o por el tiempo imprescindible	Por tiempo limitado	Sin límite de tiempo	Sólo si no hay una reserva PMR próxima	Autorización genérica o no se hace referencia
Capitales de provincia	Málaga Santander Burgos, León Valencia	Sevilla* Huesca, Zaragoza* Ávila Orense Murcia	Guadalajara** Barcelona Madrid	Badajoz Pamplona	Resto

(*) Restringido a zonas con múltiples plazas, pudiéndose ocupar solo una

(**) Salvo en plazas de alta rotación.

Otras reservas

Pese a no recibir mención expresa en el Real Decreto 1056/2014, algunas normativas locales hacen referencia a la posibilidad de hacer uso de cualquier otro tipo de reserva oficial, excepto aquellas que afectan a los servicios de emergencia o de seguridad pública. En estos casos, la regulación restringe su uso a la realización de paradas o estacionamientos por tiempo muy corto (hasta 30 minutos, en el mayor de los casos). Con la única excepción de Sevilla, que permite el estacionamiento por un plazo máximo de hasta 3 horas en paradas de taxi con al menos 7 plazas.

	Parada o estacionamiento por tiempo limitado, excepto servicios de emergencia o seguridad	Paradas de taxi	No se hace referencia
Capitales de provincia	Málaga Teruel, Huesca Santander León Guadalajara, Toledo Castellón, Valencia	Sevilla	Resto

Parada en vía pública

Por lo que respecta a la posibilidad de realizar paradas en cualquier punto de la vía pública, por motivos justificados y por el tiempo indispensable, siempre que no se ocasionen perjuicios a las peatonas o al tráfico, las diferencias en la normativa local se refieren a la aportación de criterios específicos para la no obstaculización de peatones o vehículos o la limitación a una referencia genérica a esta condición, ya introducida por el *Real Decreto 1056/2014*.

	Criterios genéricos	Criterios específicos	No se hace referencia
Capitales de provincia	Almería Santander Ávila, Burgos, Salamanca Barcelona, Girona Melilla Alicante, Valencia Badajoz Pontevedra Murcia	Zaragoza, Teruel, Huesca León Guadalajara, Toledo	Resto

Acceso a vías, áreas o espacios urbanos con circulación restringida

Con carácter general, en aquellos municipios en los que se hace referencia a esta cuestión, se especifica que sólo se permite si el destino del vehículo se encuentra dentro de la zona restringida. Si bien existen casos en los que se refiere la posibilidad genérica de acceder y circulación en zonas de circulación restringida (Áreas de Prioridad Residencial, ZBE o similares), sin condicionarlo al destino final del desplazamiento.

	Solo si el destino está en el interior de la zona restringida	Acceso a ZBE o similares	No se hace referencia
Capitales de provincia	Córdoba, Jaén Teruel, Huesca Palma de Mallorca Ávila, Burgos, salamanca, Segovia Guadalajara* Tarragona Cáceres Orense Oviedo**	Palma de Mallorca Madrid Pamplona	Resto

(*) En horario de carga y descarga

(**) Previa autorización

En conclusión, la diversidad de modelos de regulación de las tarjetas de estacionamiento de personas con movilidad reducida que tienen los municipios españoles dibuja un marco muy heterogéneo del que da cuenta, aunque sea en su mínima expresión, la propia diversidad de formatos de las tarjetas, tal y como refleja la siguiente ilustración:



Tarjetas de estacionamiento para personas con discapacidad de diferentes autonomías y municipios

A modo de síntesis, se desgranar aquí los aspectos en los que se evidencia dicha falta de homogeneidad:

- El procedimiento de expedición y la administración que la gestiona
- La existencia o no de un registro autonómico unificado
- La denominación: Tarjetas de Personas con Movilidad Reducida, Tarjetas de estacionamiento para personas con discapacidad (T.E.D. en la Comunidad Valenciana)
- Los tipos de regulación: a través de ordenanzas de movilidad, de accesibilidad o específicas. A través de instrucciones, órdenes y decretos de alcaldía.
- Las concesiones de aparcamiento: lugares en los que estacionar, tiempos y reservas de estacionamiento privativas o generales
- Las concesiones de acceso a zonas restringidas, zonas peatonales y semipeatonales.
- Las concesiones económicas: exenciones de tasas y tarifas de estacionamiento
- Los requisitos para la obtención de la tarjeta.
- Las posibilidades de utilizar el vehículo por otras personas distintas a la persona con discapacidad titular de la tarjeta.

4.4. Dimensiones de la demanda de tarjetas de aparcamiento

Dado que no hay un registro nacional, *como ha solicitado el Defensor del Pueblo en recomendación dictada el 10 de septiembre de 2020*¹⁹, no se conocen las cifras globales de tarjetas expedidas por las diferentes administraciones autonómicas y municipales, por lo que solo se puede hacer una estimación del orden de magnitud a partir de las cifras de algunos municipios o comunidades de referencia.

Así, en el caso del municipio de Madrid, la cifra de tarjetas expedidas se sitúa en el entorno de 32.000, para una población 3,2 millones de habitantes, es decir, el 1% de la población o el 10% de las personas con discapacidad de la ciudad si se considera la media nacional estimada más arriba. Es importante tener también en cuenta la dimensión de esa demanda con respecto al parque de vehículos de la ciudad, que sumaba 1.389.911 turismos en 2019²⁰, lo que significa que los vehículos asignados a esas tarjetas representan únicamente el 2,3% del parque de automóviles.

Por su parte, la Junta de Andalucía, que centraliza la concesión de las tarjetas, actualiza y publica tanto el número de las vigentes como el número de las personas reconocidas por los Centros de Valoración y Orientación con un grado de discapacidad igual o superior al 33%. A 31 de diciembre de 2020 ese conjunto de personas con discapacidad

¹⁹ RECOMENDACION: Que se proceda a iniciar los estudios necesarios tendentes a la creación de un Registro Nacional de Tarjetas de Estacionamiento para Personas con Movilidad Reducida que permita, en todo momento, a las administraciones públicas con competencias en materia de tráfico, disponer de información actualizada sobre la tenencia y vigencia de las citadas tarjetas por parte de las personas beneficiadas.

²⁰ Anuario Estadístico 2020 del Ayuntamiento de Madrid

reconocida en Andalucía ascendía a 570.506 (el 6,8% de los 8,4 millones de la población andaluza), mientras que las tarjetas concedidas eran 66.863, es decir, el 11,7% de las personas con discapacidad reconocida y el 0,8% de la población andaluza. Haciendo el mismo ejercicio comparativo del parque de vehículos, esas casi 67.000 tarjetas expedidas en Andalucía para el estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad representan el 1,6% de los 4.179.581 turismos matriculados en la Comunidad Autónoma según los datos de la Dirección General de Tráfico²¹

En conclusión, la demanda de tarjetas de estacionamiento de personas con discapacidad, al margen de su gran importancia para este grupo social, tiene un peso muy reducido en términos numéricos, tanto demográficamente como en relación con el parque de vehículos. Las tarjetas vigentes cubren las necesidades de alrededor del 1% de la población y entre el 1,5 y el 2,5% de los vehículos matriculados.

4.5. Los problemas del uso de las tarjetas de estacionamiento y de los aparcamientos reservados

Desde la perspectiva de las personas con discapacidad se suelen mencionar varios problemas en el uso de las tarjetas de estacionamiento y de las plazas de aparcamiento para personas con discapacidad.

Falta de las plazas reglamentarias

La proporción de una plaza para vehículos de personas con discapacidad de cada cuarenta ofrecidas en el espacio público no se cumple en numerosas áreas urbanas del país.

Aparcamientos sin accesibilidad

En muchas ciudades españolas, una parte de las plazas reservadas no garantizan la accesibilidad para el acceso a las mismas o para el acceso a los destinos próximos, rompiéndose la cadena que justifica la aplicación de esta acción positiva.



Ejemplos de plazas de aparcamiento reservados en entornos no accesibles

²¹ Anuario Estadístico General 2019. Tablas estadísticas de los vehículos matriculados.

Fraude en el uso de los aparcamientos reservados

El uso indebido de las plazas de aparcamiento por parte de vehículos sin tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad ha llevado a algunos ayuntamientos a realizar campañas de disuasión del fraude. En alguna de ellas se apela, mediante un cartel complementario a la señal reglamentaria, a la conciencia de las personas que podrían hacer uso indebido de esas plazas, tal y como se puede observar en la fotografía siguiente.



Ejemplo de acción comunicativa para disuadir el uso indebido de las plazas reservadas

Fraude en el uso de la tarjeta

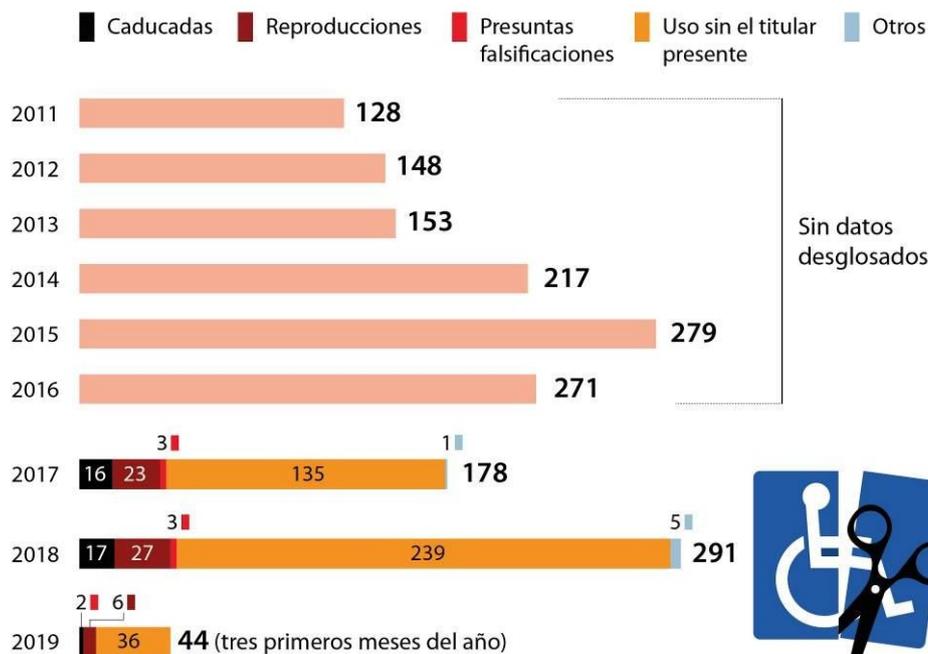
De vez en cuando, es motivo de noticia en algunas ciudades la detección de fraudes en el uso de las tarjetas de personas con discapacidad. Los fraudes más frecuentes son la falsificación de la tarjeta, el uso tras el fallecimiento de la persona titular y el uso para desplazamientos que no incluyen a la persona con discapacidad.



Ejemplos de noticias referidas al fraude de las tarjetas en diferentes años y ciudades españolas

Más allá de su repercusión mediática, lo importante de estos fraudes es la dimensión que pueden estar alcanzando. A ese respecto, puede servir de referencia el caso del municipio de Madrid, en donde la policía municipal detecta un par de centenares de casos cada año, sobre un total de 32.000 tarjetas disponibles.

Revocación de tarjetas de estacionamiento de personas con movilidad reducida



Fuente: Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad de Ayuntamiento de Madrid

ABC

Fuente: Cerco al fraude de los falsos discapacitados que aparcan sin coste en la zona SER. Aitor Santos. Diario ABC, 14 de agosto de 2019.

A la vista de esa información, la irregularidad más extendida es el uso del vehículo sin que la persona con discapacidad esté presente, siendo mucho más reducidas las derivadas del uso de falsificaciones o tarjetas caducadas. El Ayuntamiento de Madrid, a través del proyecto europeo SIMON <https://www.locoslab.com/en/projects/simon-mobile/> puso en marcha una experiencia piloto de incorporación de dispositivos electrónicos (etiqueta NFC y código QR) en las tarjetas de estacionamiento para personas con movilidad reducida, de esa forma los controladores del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) y los/las agentes de movilidad pudieron verificar su autenticidad. Esa prueba permitió también conocer la extensión del fraude.



5. Los nuevos desafíos para el estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad

Las regulaciones del aparcamiento y del acceso de vehículos a determinadas áreas urbanas están evolucionando intensamente en las dos últimas décadas debido a la aplicación de políticas de movilidad sostenible más incisivas. Estas mayores exigencias políticas se derivan a su vez del malestar creciente ante los problemas causados por el exceso de vehículos motorizados y la evidencia científica cada vez más contundente sobre las consecuencias sobre la salud que dicha presencia masiva tiene.

Cada fórmula regulatoria aplicada en las ciudades europeas, desde la aplicación de peajes a las Zonas de Bajas Emisiones, pasando por regulaciones evolucionadas del control del aparcamiento o por nuevos esquemas de calmado del tráfico (áreas pacificadas, “supermanzanas”, áreas ambientales, etc.), tiene repercusiones para el estacionamiento de los vehículos de las personas con discapacidad. Y también las tienen las nuevas tipologías de transformación en el espacio público, como las denominadas “*intervenciones tácticas*”, que aplican recursos de bajo coste para recuperar espacio público para las personas de una manera rápida.

Finalmente, hay que tener presente que son los propios patrones de movilidad los que están evolucionando, generándose nuevas presiones en el uso de las plazas de aparcamiento de personas con discapacidad y, por consiguiente, nuevos problemas para la gestión eficiente de las mismas. Este es el caso del explosivo incremento del comercio electrónico y el reparto domiciliario de todo tipo de bienes, tanto en vehículos de dos ruedas como en furgonetas y automóviles, cuyas conductoras tienen la tentación de emplear las plazas reservadas a las personas con discapacidad con la excusa de que lo hacen durante un periodo muy breve para la entrega de la mercancía.

En el caso de España, están siendo o van a ser relevantes algunas modalidades nuevas de regulación de acceso y aparcamiento de vehículos impulsadas desde las administraciones locales o incluso desde la administración central, como son las siguientes:

- *Las nuevas regulaciones del aparcamiento*

La evolución de las políticas de movilidad está conduciendo a novedades también en esa faceta fundamental como es la gestión y regulación del aparcamiento. Lo que se observa, sobre todo es un incremento de la complejidad de las medidas, con diferenciación de zonas reguladas y criterios de tarificación, periodos y otros requisitos para la admisión del aparcamiento de determinados vehículos.

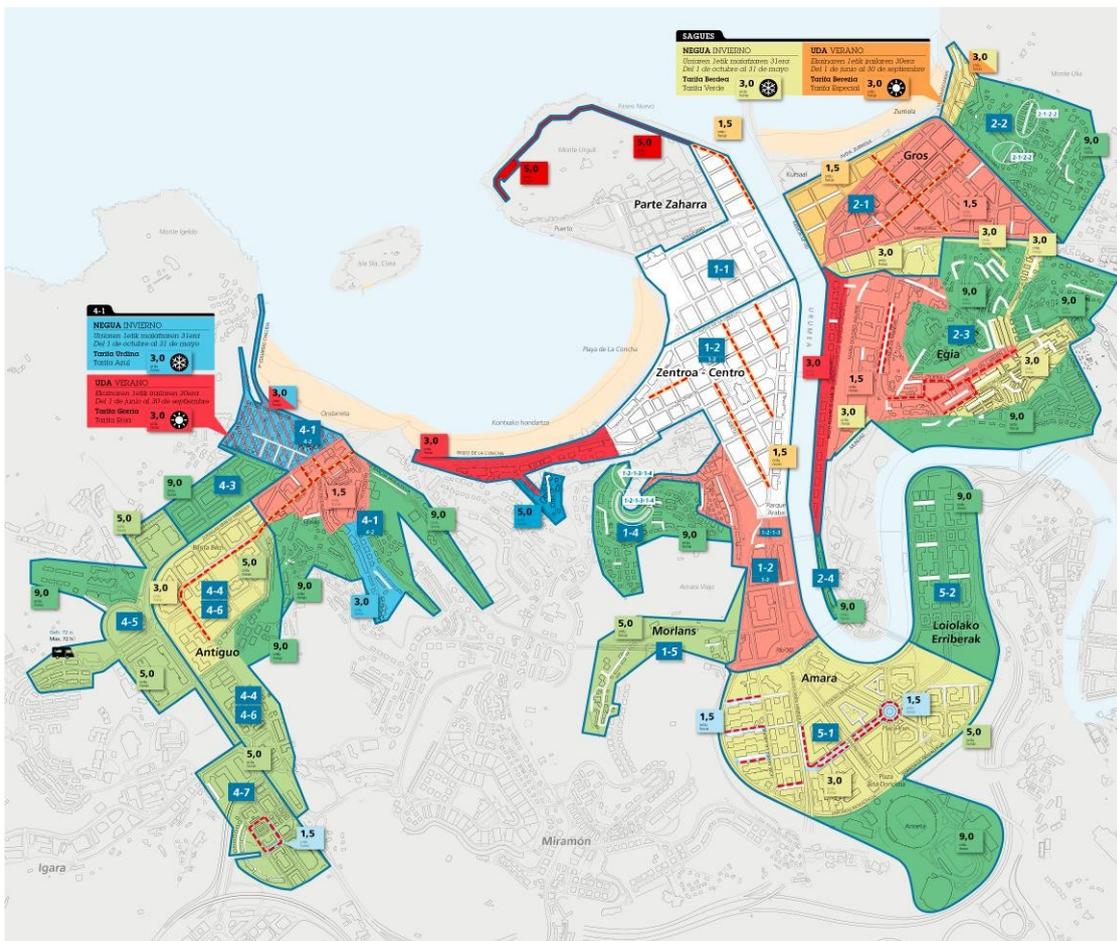
Un ejemplo de esa creciente complejidad del aparcamiento regulado es el de la ciudad de San Sebastián, en donde, como se puede observar en las ilustraciones siguientes, existe una multiplicidad de zonas, tarifas, horarios, restricciones y estacionalidad.

Tarifa Berezia Tarifa Especial	1,5 ordu horas	3,0 ordu horas	
Tarifa Gorria Tarifa Roja	1,5 ordu horas	3,0 ordu horas	5,0 ordu horas
Tarifa Urdina Tarifa Azul	1,5 ordu horas	3,0 ordu horas	5,0 ordu horas
Tarifa Berdea Tarifa Verde	3,0 ordu horas	5,0 ordu horas	9,0 ordu horas

	B/R Bertakoentzat diren kaleak Calles exclusivas Residentes
	Zona Comercial Zona Comercial

Para vehículos con tarjeta de estacionamiento de personas con discapacidad se permite aparcar:

- gratuitamente en zonas de residentes por el tiempo necesario.
- con pago de tarifa 2, en las plazas no reservadas de la zona regulada.
- en las plazas reservadas a personas con movilidad reducida de forma gratuita por un máximo de 24 horas, pasadas las cuales no se puede volver a aparcar en el mismo sitio hasta 12 horas después.



En el caso del área central de Pontevedra, la regulación está apoyada en una prohibición general de aparcar salvo para la realización de los denominados “servicios” (carga y descarga, gestiones, recogida de familiares, etc.) para los que está prevista una duración de quince minutos.



El modelo de regulación de Pontevedra

- *Las Zonas de Bajas Emisiones*

Las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) son áreas en las que se aplican restricciones de acceso de los vehículos que emiten mayores cantidades de contaminantes y/o gases de efecto invernadero a la atmosfera. Su objetivo es reducir el uso de los vehículos más contaminantes sobre todo en los ámbitos en donde la calidad del aire es más crítica, estimulando la renovación del parque hacia modelos más limpios.

No hay un único modelo de regulación para las ZBE, sino que, por el contrario, *existen múltiples aproximaciones* y enfoques de restricción de acceso bajo esa denominación. Incluso, hay algún caso, en la que la delimitación de un área como ZBE no supone en realidad ningún tipo de regulación del acceso, sino simplemente alguna modificación de la regulación o la tarificación del aparcamiento en las calles del área delimitada.

Los principales criterios que establecen diferencias significativas en las ZBE son:

- la escala o *ámbito* de la ZBE (urbana, metropolitana o conjunto de núcleos)
- los *vehículos afectados* (en muchas ZBE se limitan a los vehículos pesados, pero otras incluyen a todos los vehículos motorizados)
- la *tarificación* frente a la *restricción o prohibición* de acceso
- la *vinculación* o no con otras medidas de regulación del tráfico, como por ejemplo los peajes urbanos o las restricciones de aparcamiento

En España, la implantación de ZBE en Madrid y Barcelona ha sido el primer paso para su incorporación a los planes, leyes y compromisos políticos para los próximos años, por ejemplo, a través del desarrollo del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC) y, también, de los cambios legislativos que se van a producir a lo largo de 2021 en materia de cambio climático y movilidad sostenible.

En efecto, la última versión del PNIEC prevé que en los próximos tres años se extiendan las Zonas de Bajas Emisiones a todas las ciudades de más de 50.000 habitantes. Para reforzar esta herramienta está previsto que la legislación climática y de la movilidad establezcan obligaciones respecto a su aplicación. Así, la recién publicada Ley de Cambio Climático y

Transición Energética dedica el apartado 3 del artículo 14 a las Zonas de Bajas Emisiones²²:

3. Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:

a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

...

Igualmente, aunque no se conoce todavía el contenido del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público (su anteproyecto fue sometido a consulta pública en 2020), es de suponer que incluirá esta herramienta de gestión de la movilidad.

La importancia de las ZBE para este documento es que van a poner sobre la mesa del debate la necesidad de que también los vehículos de las personas con discapacidad recorran la senda de la reducción de emisiones, en lo que podría contemplarse como una nueva faceta de la “transición justa”, es decir, las trayectorias hacia modelos descarbonizados de movilidad y modelos urbanos en los que el espacio público esté más volcado hacia las personas y menos hacia los vehículos.



Acceso restringido a la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central

En definitiva, los vehículos de las personas con discapacidad tampoco pueden eludir el compromiso ambiental y de transformación del modelo urbano que plantean las nuevas regulaciones e intervenciones en el espacio público destinadas a reducir la preponderancia del automóvil en la movilidad. Unas regulaciones e intervenciones que, hay que recordar, suelen contribuir también a la equidad del modelo de movilidad, es decir, a la inclusión de las personas con independencia de su edad, género o condición.

²² Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética
https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2021-8447

6. Propuestas

A lo largo de este documento se han ido diagnosticando los problemas de la relación entre aparcamiento de vehículos y personas con discapacidad y, también, se han ido apuntando ideas y oportunidades de transformación, en ocasiones derivadas de las propias regulaciones establecidas por algunos municipios. Pero el documento quedaría incompleto sin una estrategia de actuación para el futuro.

La realización de un taller de trabajo interno y un cuestionario a algunas organizaciones que componen COCEMFE, permitió perfilar los tres grandes ámbitos propositivos para las *autoridades competentes* cuya síntesis se expone a continuación:

Ámbito conceptual

1. *Clarificar los conceptos de a quién debe beneficiar: personas con discapacidad vs personas con movilidad reducida*

Esta primera propuesta es imprescindible para amparar jurídicamente las superiores dificultades de acceso o las barreras que siguen estando presentes para las personas con discapacidad. Contribuyendo en su caso, en la regulación del acceso y el aparcamiento de vehículos a las personas con movilidad reducida, en aras de la equidad o de la justicia social.

Ámbito normativo

Definir un marco normativo que tenga en cuenta los objetivos de equidad e igualdad territorial para las personas con discapacidad

2. *Homogeneizar el marco normativo :*

- Procedimientos*
- Formatos*
- Modalidades*
- Requisitos*

3. *Introducir la discapacidad en las normativas emergentes de cambio climático y movilidad sostenible*

Dada la dispersión competencial y la diversidad de contextos en los que se desenvuelve el aparcamiento de las personas con discapacidad, *la acción normativa más crucial es definir un marco normativo estatal común. Un cuadro de mandos mínimo, que garantice los derechos de las personas con discapacidad, sin perjuicio de las flexibilidades y singularidades superiores que puedan aportar las regulaciones autonómicas y locales.*

En ese sentido, uno de los aspectos a consensuar es la revisión de los requisitos de acceso a la tarjeta de persona con discapacidad o de persona con movilidad reducida por parte de los organismos de valoración, *independientemente del territorio en que se realice el trámite.* En dicha revisión, es necesario ampliar el baremo para contemplar no solo las cuestiones de movilidad mecánica, sino también otras modalidades de discapacidad que restringen también las opciones de desplazamiento de las personas.

Por último, *es necesario* que los debates que se van a producir *en relación a la legislación sobre cambio climático y movilidad sostenible incorporen la discapacidad* como un elemento de referencia en el articulado.

Ámbito administrativo

Configurar un marco administrativo que facilite la acción de gobierno y, al mismo tiempo, sea más amable y transparente para la ciudadanía

- 4. Hacer transparentes los datos sobre tarjetas, aparcamientos y demás aspectos de las políticas de movilidad que afectan a las personas con discapacidad*
- 5. Crear un Registro Nacional de Tarjetas de Estacionamiento de Personas con discapacidad.*
- 6. Perseguir el fraude tanto de las tarjetas como del mal uso de las plazas reservadas, facilitando procedimientos.*
- 7. Incorporar las nuevas tecnologías en la gestión y utilización de las tarjetas y plazas de estacionamiento de personas con discapacidad*

En paralelo al cambio normativo en relación a las tarjetas de aparcamiento de personas con movilidad reducida, se requiere una adecuación de las instituciones, en los diferentes niveles de la administración, que van a gestionar los distintos aspectos de su utilización. Adecuación de las instituciones que debe desplegarse en las propias estructuras y órganos de gestión, como en la formación y actualización de los conocimientos de las personas que las conforman.

Ámbito divulgativo

Más allá de la existencia de una normativa y gestión apropiada, son la sensibilidad y los conocimientos los antídotos más poderosos para evitar los frecuentes errores de localización, señalización o adecuación de las plazas de aparcamiento de las personas con discapacidad.

- 8. Exigir formación técnica en Accesibilidad Universal de las personas que definen la localización y diseño de las plazas reservadas y, también, de las que establecen las regulaciones de acceso y aparcamiento*
- 9. Interlocución con las organizaciones de personas con discapacidad*

7. Anejo I. Baremo para determinar la existencia de dificultades para utilizar transportes colectivos

Según el *Anejo 2 del Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de procedimiento para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de minusvalía, el baremo para determinar que una persona tiene dificultades para utilizar el transporte colectivo es cumplir alguna de las siguientes condiciones:*

A) Usuario o confinado en silla de ruedas

B) Depende absolutamente de dos bastones para deambular

C) Puede deambular pero presenta conductas agresivas o molestas de difícil control, a causa de graves deficiencias intelectuales que dificultan la utilización de medios normalizados de transporte

Si la persona no se encuentra en ninguna de las situaciones anteriores, se aplicarán los siguientes apartados D, E, F, G y H, sumando las puntuaciones obtenidas en cada uno de ellos. Se considerará la existencia de dificultades de movilidad siempre que la persona obtenga en estos apartados un mínimo de 7 puntos.

	No tiene dificultad	Limitación leve	Limitación grave	Limitación muy grave (no puede)
D) Deambular en un terreno llano	0	1	2	3
E) Deambular en terreno con obstáculos	0	1	2	3
F) Subir o bajar un tramo de escaleras	0	1	2	3
G) Sobrepasar un escalón de 40 cm	0	1	2	3
H) Sostenerse en pie en una plataforma de un medio normalizado de transporte	0	1	2	3

8. Anejo II. Regulaciones autonómicas de las tarjetas de aparcamiento de personas con movilidad reducida

Comunidad autónoma	Regulación
Andalucía	<p>Orden de 19 de septiembre de 2016, por la que se regulan las tarjetas de aparcamiento de vehículos para personas con movilidad reducida en Andalucía.</p> <p>Orden de 10 de marzo de 2010, por la que se aprueba el modelo y procedimiento de concesión de la tarjeta de aparcamiento de vehículos para personas con movilidad reducida.</p>
Aragón	<p>Decreto 135/2018, de 24 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se regulan las tarjetas de estacionamiento de vehículos para personas con movilidad reducida.</p>
Asturias	<p>Decreto 58/2017 de 2 de agosto, por el que se regula el procedimiento para la obtención de la tarjeta de estacionamiento de vehículos que transportan a personas con movilidad reducida en el Principado de Asturias</p>
Baleares	<p>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.</p>
Canarias	<p>Decreto 227/1997, de 18 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.(BOC nº 150, de 21.11.1997)</p> <p>Decreto 148/2001, de 9 de julio, por el que se modifica el Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, que aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.(BOC nº 88, de 18.07.2001)</p>
Cantabria	<p>Decreto 106/2001, de 20 de noviembre, por el que se regula la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.</p>

Comunidad autónoma	Regulación
Castilla-La Mancha	<p>DOCM: Ley 1/94, de 24/05/1994, de accesibilidad y eliminación de barreras en Castilla-La Mancha</p> <p>El 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</p>
Castilla-León	<p>Decreto 217/2001, de 30 de agosto, regula la accesibilidad y la supresión de barreras (BOCyL de 04/09/2001)</p> <p>ORDEN FAM/436/2004, de 17 de marzo, por la que se crea y regula el Registro de Tarjetas de Estacionamiento de Castilla y León (BOCyL 01-04-2004).</p>
Cataluña	<p>Ley 13/2014, de 30 de octubre, de accesibilidad</p> <p>Decreto 97/2002, de 5 de marzo, sobre la tarjeta de aparcamiento para personas con disminución y otras medidas dirigidas a facilitar el desplazamiento de las personas con movilidad reducida.</p>
Ciudad Autónoma de Ceuta	<p>Ordenanza reguladora de la tarjeta de estacionamiento de vehículos que transportan personas minusválidas</p>
Ciudad Autónoma de Melilla	<p>Ordenanza de Accesibilidad y eliminación de Barreras Arquitectónicas en la Ciudad Autónoma de Melilla</p>

Comunidad autónoma	Regulación
Comunidad de Madrid	Decreto 47/2015, de 7 de mayo, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización (BOCM nº 110, de 11 de mayo)
Comunidad Valenciana	Decreto 72/2016, de 10 de junio, del Consell, por el que se regula la tarjeta de estacionamiento para vehículos que transportan personas con discapacidad que presentan movilidad reducida y se establecen las condiciones para su concesión ORDEN 2/2017, de 1 de junio, de la Vicepresidencia y Conselleria de Igualdad y Políticas Inclusivas, por la que se crea y regula el Registro Autonómico de Tarjetas de Estacionamiento para Personas con Movilidad Reducida de la Comunitat Valenciana. [2017/5002]
Extremadura	Decreto 135/2018, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas de accesibilidad universal en la edificación, espacios públicos urbanizados, espacios públicos naturales y el transporte en la Comunidad Autónoma de Extremadura Ley 11/2014, de 9 de diciembre, de accesibilidad universal de Extremadura
Galicia	Ley 10/2014 de 3 de diciembre de accesibilidad
La Rioja	Decreto 5/2018, de 16 de febrero, por el que se regula la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad
Navarra	Ley Foral 12/2018, de 14 de junio, de Accesibilidad Universal.
País Vasco	Decreto 50/2016, de 22 de marzo, por el que se regula la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

Región de Murcia	Decreto 4/2018, de 24 de enero, por el que se regula la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad en la región de Murcia para personas con discapacidad
------------------	---



COCEMFE

Confederación Española de Personas
con Discapacidad Física y Orgánica

