



PROYECTO DE ORDENANZA DE MOVILIDAD DE MÁLAGA

PREÁMBULO

I. CONTEXTO

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

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

II. OBJETO

La presente Ordenanza pretende regular el modelo de movilidad de la ciudad de Málaga para los próximos años, entendida como el desplazamiento pautado y sostenible de personas y mercancías, garantizando una transición ordenada hacia sistemas de transporte más respetuosos con el medio ambiente, más seguros para los usuarios vulnerables y más practicables para un uso de la calle por todos. La competencia para la regulación de esta materia deriva del propio Código Civil que establece el carácter de las calles como bienes de dominio público y más específicamente la Ley de Bases de Régimen Local 7/1985 , artículo 25.2 d), señala que el municipio ejercerá como competencia propia las funciones de gestionar la infraestructura viaria y otros equipamientos de su titularidad; en el mismo sentido el artículo 7 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial establece la competencia del municipio para la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones, la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra



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

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

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

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

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

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



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

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

III. ESTRUCTURA Y CONTENIDO

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

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

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

El Título II, bajo la rúbrica Zonas de Circulación y Espacios de Estacionamiento, concreta y define el elemento clave de la gestión de la movilidad de la ciudad: la restricción de uso. Define que ámbitos son objeto de restricción, facilita la información a todos los usuarios. En este contexto, se define, de acuerdo con la Ley 7/2021, la “Zona de Bajas Emisiones” de la ciudad. Este concepto será objeto de implementación paulatina en los próximos años en la ciudad, y se convertirá en una realidad práctica, implicará un proceso progresivo de transformación que garantizará un espacio de salud y seguridad y el desarrollo de una nueva movilidad urbana. En ella se suprime progresivamente la circulación de vehículos privados y de combustión, especialmente los más contaminantes, al mismo tiempo que se promueve un uso fundamentalmente peatonal, ciclista y de transporte público en esas zonas, cambiando el modelo de medios de transporte utilizados en el desplazamiento por la ciudad. Todo ello en un proceso gradual, sin lesionar los derechos de quienes contaban con vehículos de estas características y que mantendrán su derecho a utilizarlos hasta el final de su vida útil o cambio de propietario. En Este sentido será novedosa la habilitación legal para el nacimiento de la futura “Tasa por Emisiones” para aquellos supuestos excepcionales de quien puntualmente debe utilizar uno de estos vehículos para acceder a la ciudad.



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

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

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

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

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

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

Esta ordenanza cuenta con tres Disposiciones Adicionales; la primera, relativa al tratamiento residual de vehículos, la segunda al Plan Director de Distribución Urbana de Mercancías, la tercera al Plan Director de Motocicletas y Ciclomotores; tres Disposiciones Transitorias, una primera acerca de las excepciones al acceso y



circulación en la Zona de Bajas Emisiones de vehículos sin distintivo ambiental o con distintivo B, la segunda sobre el plazo transitorio de acceso de vehículos con etiqueta ambiental B a la Zona de Bajas Emisiones y la tercera referida al estacionamiento de turismos y motos de alquiler en modalidad de uso compartido.

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

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



TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto

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

A estos efectos, la presente Ordenanza regula:

- a) Los tipos de vías y espacios públicos en función de su utilización por los diferentes modos de desplazamiento.
 - b) Las prioridades y jerarquía de los diferentes medios de desplazamiento.
 - c) Las normas de circulación y estacionamiento de los vehículos.
 - d) Las competencias administrativas relativas a la movilidad de la ciudad.
 - e) La gestión de las autorizaciones administrativas relativas a la movilidad.
 - f) El régimen sancionador derivado del incumplimiento de las normas dictadas.
2. En todo lo no dispuesto en la presente Ordenanza se estará a la normativa general de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación

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



Artículo 3.- Principios Generales

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

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

Artículo 4.- Competencias municipales

Corresponde al municipio de Málaga:

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



reducida su movilidad y que utilizan vehículos.

- f) La inmovilización y retirada de los vehículos en las vías, en los términos establecidos en la ley de tráfico.
- g) La autorización de usos excepcionales de la vía y el cierre de las mismas.

Artículo 5.- Régimen administrativo en materia de movilidad

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

Artículo 6. Clasificación jerárquica del viario

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



Artículo 7.- Señalización

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

Mediante Resolución motivada se comunicará la obligación de retirada inmediata al responsable de su colocación. En caso de incumplimiento en el plazo otorgado, se procederá a la ejecución subsidiaria por parte del Ayuntamiento de Málaga y a su cobro por parte de su Gestión Tributaria.



Artículo 8.- Normas generales de comportamiento

1. El usuario de la vía está obligado a comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, ni cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes o al medioambiente.
2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía, especialmente a aquellos cuyas características les hagan más vulnerables.
3. La circulación de toda clase de vehículos, en ningún caso, se efectuará por las aceras y demás zonas peatonales.
4. Cuando los conductores de bicicletas, VMP, patines, monopatines o cualquier vehículo, se dispongan a cruzar la calzada por un paso para peatones, no tendrán prioridad, debiendo bajar del medio de desplazamiento empleado para adquirir la condición de peatón y obtener así la prioridad de paso.
5. En los pasos para bicicletas señalizados mediante la correspondiente marca vial, aunque las bicicletas tienen preferencia, solo penetrarán en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad.

TÍTULO II. ZONAS RESTRINGIDAS Y ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO

CAPÍTULO I. ZONAS RESTRINGIDAS A LA CIRCULACIÓN

Sección 1ª CONCEPTO Y CREACIÓN

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

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



6. Se habilita de forma expresa al órgano competente en materia de movilidad para determinar el marco regulatorio que establezca las excepciones que permitan el acceso, su acreditación documental, los posibles itinerarios, los procedimientos de verificación y cuantas normas de desarrollo fueran necesarias.

Artículo 10.- Creación de Zonas Restringidas a la Circulación

1. Se establecen las siguientes Zonas Restringidas a la Circulación:
 - Zona de Bajas Emisiones (ZBE).
 - Zona de Especial Protección (ZEP).
2. Se establecen las siguientes Zonas de Especial Protección:
 - Centro Histórico.
 - Centro de Arte Contemporáneo.
 - Soho Este y Soho Oeste.
3. Estas tres Zonas de Especial Protección quedarán englobadas dentro del perímetro de la Zona de Bajas Emisiones establecida por el artículo siguiente.
En consecuencia, para acceder a cualquiera de ellas los vehículos habrán de cumplir los criterios de acceso a ambas zonas.

Artículo 11.- Zona de Bajas Emisiones (ZBE)

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



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

Artículo 12.- Zona de Especial Protección Centro Histórico

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



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

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

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

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

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

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

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

1. Accederán libremente a la ZBE mediante lectura automática de sus matrículas:
 - a) Los vehículos acreditados por la DGT con etiqueta ambiental "0", "ECO" o "C".



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

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



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

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

Artículo 17.- Declaración Responsable

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



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

Artículo 18.- Autorización previa

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

Artículo 19.- Procedimiento de comprobación posterior

1. El órgano municipal competente podrá verificar a posteriori las declaraciones responsables admitidas durante toda su vigencia temporal.
2. En Este sentido, la Administración municipal queda facultada para:
 - a) Comprobar la exactitud, veracidad falsedad u omisión de carácter esencial de cualquier dato o información aportado en la declaración responsable,



mediante emplazamiento al interesado para que aporte en el plazo máximo de diez días cualquier información o documento acreditativo de lo declarado.

- b) Ordenar la imposibilidad de continuar con el ejercicio del derecho o actividad afectada desde el momento en que se tenga constancia de tales hechos, mediante Resolución debidamente motivada que la deje sin efecto.

Artículo 20.- Infracción

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

Artículo 21.- Autorizaciones especiales

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

Artículo 22.- Excepciones a las limitaciones de acceso

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

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



eludir la inevitable multa por infracción que automáticamente emita el sistema, los vehículos que accedan a la zona en estas circunstancias podrán justificar la entrada con posterioridad acreditando documentalmente en el Área de Seguridad la causa en el plazo de 10 días naturales a contar desde la fecha del acceso.

4. Vehículos que accedan a los siguientes inmuebles: edificios oficiales que dispongan de zona de estacionamiento, hoteles, hostales, hospitales y aparcamientos privados o públicos en régimen de rotación y demás accesos de la misma naturaleza.
5. Para este tipo de supuestos, el órgano competente en materia de movilidad, previa solicitud de su titular, establecerá un sistema telemático de comunicación de altas y bajas de vehículos.
6. Accesos de vehículos de Servicios Públicos municipales, tales como limpieza e higiene urbana, alumbrado, grúas municipales u otros servicios municipales.
7. En estos casos, basta la remisión de los datos del vehículo correspondiente por parte del área municipal competente solicitante, que serán incluidos en la base de datos del sistema automatizado. El Área de Movilidad emitirá al Área municipal solicitante comunicación con informe donde se indiquen las condiciones a que tienen que someterse los vehículos que por sus características puedan acceder.
8. Los vehículos con licencia municipal de auto-taxi y los vehículos de alquiler con conductor (VTC).
9. Los vehículos de medios de comunicación. El listado de matrículas de los vehículos y sus modificaciones relativas a altas o bajas, y demás información registrada, deberá ponerse a disposición del Área de Movilidad a través del Área de Comunicación.
10. Demás accesos de la misma naturaleza, que pudieran determinarse por el Área de Movilidad.

Artículo 23.- Otras consideraciones

1. El horario de distribución de mercancías, así como las limitaciones en cuanto a masa máxima autorizada, tamaño de los vehículos que accedan a las Zonas de Especial Protección y velocidad, serán establecidas por el órgano municipal competente en materia de movilidad.
2. El órgano competente en materia de movilidad determinará cuál es la documentación necesaria que acredite las condiciones para el acceso a las Zonas de Especial Protección, a través del correspondiente modelo de solicitud o declaración responsable. Estos modelos estarán publicados en la página web del Área de Movilidad del Excmo. Ayuntamiento de Málaga.
3. La circulación de toda clase de vehículos a motor en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales, exceptuándose exclusivamente los vehículos de urgencias y asistencia sanitaria contemplados en el artículo 22.1 de la presente Ordenanza.



4. En el caso de residentes sin plaza de garaje o de no existir zona de estacionamiento el periodo máximo de permanencia en la zona será de 30 minutos.
5. Queda prohibido el estacionamiento en las Zonas de Especial Protección de todo tipo de vehículos, salvo en los lugares debidamente señalizados o habilitados al efecto.
6. La autoridad municipal competente podrá aprobar el modelo de señal indicativa que para cada caso sea adecuado, procurando la difusión de este para el mejor conocimiento público.

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

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

CAPÍTULO II.- ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO

Artículo 25.- Limitación general de estacionamiento

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



Artículo 26.- Espacios de estacionamiento

Se establecen dos tipos de espacios de estacionamiento en superficie:

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

Artículo 27.- Espacios de estacionamiento reservado

1. Se denomina espacio de estacionamiento reservado la señalización de una zona de la superficie viaria en la que se prohíbe el estacionamiento de vehículos en un periodo temporal concreto, permitiéndose algunas excepciones a determinados vehículos afectos a la concesión de la reserva.
2. Los espacios de estacionamiento reservado se identificarán mediante el empleo de la señalización correspondiente, de las previstas en el Reglamento General de Circulación, pudiendo establecerse aquellas limitaciones horarias o por tipo de vehículo a que, en su caso, pueda estar sujeta la reserva.
3. La concesión de un espacio de estacionamiento reservado requerirá la obtención de la pertinente resolución administrativa, previa instrucción del correspondiente expediente administrativo.



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

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

1. Los espacios de estacionamiento reservado se clasifican en:
 - a) Dotacionales:
 - i. Son aquellos establecidos por razones de interés público y en beneficio general para su utilización por quienes reúnan los requisitos pertinentes,



sin perjuicio de lo establecido en la normativa estatal en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.

ii. Dependiendo del servicio al que se destinen, se distinguen las siguientes categorías:

- 1ª. Motocicletas y ciclomotores de hasta tres ruedas.
- 2ª. Servicios de interés municipal.
- 3ª. Autotaxis.
- 4ª. Bicicletas y/o VMP.
- 5ª. Vehículos para personas con movilidad reducida.
- 6ª. Carga y descarga, conforme a lo establecido en esta ordenanza.
- 7ª. Vehículos destinados al transporte regular de viajeros de uso general y de uso especial.
- 8ª. Vehículos destinados al transporte colectivo discrecional de viajeros.
- 9ª. Recarga de vehículos eléctricos.

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

b) No dotacionales:

i. Son aquellos establecidos en beneficio particular y a petición de quien tuviera interés.

ii. Dependiendo de la actividad o entidad que lo solicite, se distinguen las siguientes categorías:

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

iii. Las reservas de estacionamiento no dotacionales:

- 1º. Se autorizarán previa solicitud razonada de la persona física o jurídica interesada que además deberá aportar la documentación necesaria que acredite y avale su petición, informe técnico de Movilidad y Resolución del órgano municipal competente.
- 2º. Se otorgarán en precario señalando siempre un límite temporal de vigencia que, como máximo, será de dos años.
- 3º. Podrán ser revocadas, mediante Resolución motivada por razones de interés público, sin derecho a indemnización alguna.



- 4º. Deberán ser revocadas, mediante Resolución motivada, en los siguientes supuestos:
- 1º Incumplir las condiciones en las que se otorgaron (pintura, señalización, conservación y mantenimiento, o similares).
 - 2º No recibir comunicación del OA Gestión Tributaria del alta o recibirla del impago de la Tasa que, en su caso, pudiera corresponder.
 - 3º Utilizar las reservas de espacio para fines distintos para las que fueron concedidas.
 - 4º Usarlas habitualmente por entidades, empresas o personas físicas distintas de las realmente destinatarias de la reserva de espacio de estacionamiento autorizada, sin perjuicio de las responsabilidades a las que estos hechos dieran lugar.
2. La concesión de cualquier reserva de espacio para estacionamiento, dotacional o no dotacional, que no estuviera comprendida en ninguna de las categorías anteriores deberá, igualmente, estar motivada en cuanto a su necesidad para el interés público, oportunidad, documentación, informe técnico y Resolución del órgano municipal competente.
3. Los espacios de estacionamiento reservado relativos a la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) se registrarán por lo dispuesto en el Título V de la presente Ordenanza.

Artículo 29.- Normas y prohibiciones sobre el estacionamiento

1. Además de las limitaciones establecidas en el Reglamento General de Circulación, el estacionamiento se registrará por las siguientes normas:
- a) En defecto de otra regulación, el estacionamiento se realizará en línea, colocándose lo más cerca posible del bordillo, situando el vehículo paralelo al borde de la calzada, sin dificultar la circulación del resto vehículos, ni el tránsito peatonal, ni constituyendo un riesgo para el resto de los usuarios de la vía. Por excepción, cuando las características de la vía lo permitan, los vehículos podrán estacionar en batería.
 - b) Los vehículos se colocarán dentro del perímetro marcado en el pavimento.
 - c) Los conductores deberán estacionar el vehículo de modo que no pueda ponerse en marcha espontáneamente ni lo puedan mover otras personas. Para ello, deberán tomar las precauciones adecuadas y suficientes. Los conductores serán los responsables de cualquier desplazamiento que se produzca del vehículo, salvo que éste sea consecuencia de una acción por terceros.
 - d) En las calles urbanizadas sin acera, se dejará una distancia mínima de 1,5m desde la fachada más próxima, dejando libres los accesos a viviendas y locales
 - e) Los autobuses de líneas regulares y discrecionales únicamente podrán



estacionar en los lugares expresamente habilitados para ello.

2. Junto a las prohibiciones de estacionamiento ya establecidas en el RDLEG 6/2015, Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial y en el RD 1428/2003, Reglamento General de Circulación, en la ciudad de Málaga se prohíbe el estacionamiento en los lugares y casos siguientes:
 - a) En los lugares que impidan la retirada o vaciado de contenedores.
 - b) En aquellas calles donde el ancho de la calzada solo permita el paso de una columna de vehículos.
 - c) En aquellas calles de doble sentido de circulación en las que el ancho de la calzada solo permita el paso de dos columnas de vehículos.
 - d) En zona reservada para uso exclusivo de personas con movilidad reducida, sin exhibir la correspondiente tarjeta o haciendo uso indebido de la misma, en concepto de utilización por persona diferente a su titular o por otro conductor sin acompañar al titular.
 - e) Los remolques o semirremolques separados de los vehículos a motor.
 - f) En un mismo lugar de la vía pública, durante más de quince días naturales consecutivos, de tal forma que se garantice la debida rotación y distribución equitativa de los aparcamientos.
 - g) Cuando la Policía Local determine que vehículos estacionados en la vía pública para su venta, reparación o alquiler, o con fines publicitarios impiden garantizar una adecuada rotación y distribución equitativa de las plazas de aparcamiento.
 - h) Cuando un vehículo permanezca estacionado en la vía pública y efectúe actividades ilícitas, tales como venta ambulante no autorizada, así como la reparación no puntual de vehículos en la vía pública y el estacionamiento de caravanas, autocaravanas o similares que se pretendan utilizar como lugar habitable con cierta vocación de permanencia, por cuanto impide la libre circulación, la ocupación temporal de ese espacio de un modo limitado y rotativo por otros eventuales usuarios, y dificulta la equitativa distribución de aparcamientos.
 - i) En los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin la exhibición en lugar visible del vehículo del distintivo válido o acreditación del pago de la tasa correspondiente, conforme a la ordenanza fiscal que lo regule; o cuando, colocado el distintivo o acreditación, se supere el tiempo máximo de estacionamiento autorizado por el título exhibido.
 - j) Cuando un vehículo no eléctrico permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal para recarga o estacionamiento exclusivo de vehículo eléctrico, debidamente señalizado.
 - k) Los turismos de alquiler en modalidad de uso compartido ("*sharing*") deberán estacionar, exclusivamente, en las zonas de aparcamiento



regulado en superficie con limitación horaria, en los términos que establezca la normativa municipal que las regula.

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

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

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

3. No podrán estacionar:
 - a) Con carácter general, en las reservas de espacio destinadas a otro tipo de vehículos o servicios, ni en otro lugar en el que lo prohíba esta ordenanza y resto de normativa de seguridad vial.
 - b) En zona de estacionamiento regulado, salvo que la normativa reguladora del mismo lo permita.
 - c) Si los vehículos quedan encadenados o atados entre sí o a cualquier otro elemento no destinado a tal fin.
4. Los estacionamientos de los ciclomotores o motocicletas de más de tres ruedas, así como los motocarros y cuadraciclos ligeros, se regirán por las normas generales de estacionamiento y no podrán hacerlo en los aparcamientos reservados exclusivamente para ciclomotores y motocicletas de hasta 3 ruedas.
5. Las motocicletas y ciclomotores de alquiler en modalidad de uso compartido ("*sharing*") deberán estacionar, exclusivamente, en las zonas de aparcamiento regulado en superficie con limitación horaria en los términos que establezca la normativa municipal que las regula.

Artículo 31.- Estacionamiento de caravanas y autocaravanas

1. Los usuarios de autocaravanas y caravanas podrán parar y estacionar en las vías urbanas en las mismas condiciones y con las mismas limitaciones que cualquier otro vehículo, siempre que:
 - a) Cumplan con lo establecido en la legislación estatal sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
 - b) No se utilice el estacionamiento como lugar habitable con cierta vocación de permanencia, por cuanto impide la libre circulación, la ocupación de ese espacio por otros eventuales usuarios y dificulta la distribución de aparcamientos.



- c) Si el estacionamiento se realiza en un lugar con una sensible pendiente, su conductor deberá dejar el vehículo debidamente calzado.
 - d) No saquen sillas o mesas fuera del vehículo, extiendan toldos, avances, desplieguen ventanas batientes o elementos que sobresalgan del perímetro del vehículo, no realicen vertidos de fluidos, así como de basura de cualquier clase y/o naturaleza.
 - e) No emitan ruidos molestos para el vecindario.
2. No obstante, lo anterior, el órgano municipal competente podrá disponer de zonas de estacionamiento exclusivas para caravanas y autocaravanas.

TÍTULO III.- ORDENACIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS

Artículo 32.- Modo general de desplazamiento

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

Artículo 33.- Ordenación de la velocidad

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

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

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

2. En espacios de prioridad peatonal, en caso de aproximación a un peatón, la velocidad se adecuará a las circunstancias, especialmente, a la velocidad del peatón y en ningún caso excederá de 20 km/h. Tendrá la consideración de aproximación al peatón el acercamiento a los mismos a una distancia inferior a 1,80 m, o a edificios, cruces u objetos a esa misma distancia donde pueda aparecer súbitamente.



3. Con el objeto de hacer efectivo el cumplimiento de los límites de velocidad, el Ayuntamiento adoptará en el viario las medidas para moderarla que se regularán conforme a lo dispuesto en este Título.

Artículo 34.- Medidas para moderar la velocidad

1. Se consideran “medidas para moderar la velocidad” el conjunto de actuaciones encaminadas a reducir la velocidad de vehículos en el tramo o área en donde se aplican, hasta hacer su circulación plenamente compatible con el resto de usos y actividades que se desarrollan en su entorno.
2. El propósito de estas medidas es doble:
 - a) Disminuir la intensidad del tráfico en las vías vecinales de forma que el tráfico de paso se enfoque a las vías arteriales y principales.
 - b) Moderar la velocidad especialmente en las zonas con mayor sensibilidad donde la convivencia entre el vehículo y el peatón requiera de especial protección.
3. Por su afección a la seguridad vial y su preceptiva señalización, la elevación de la calzada en los pasos de peatones por criterios de accesibilidad, con objeto de nivelar los puntos de cruce entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares, deberán cumplir lo establecido en la presente Ordenanza.

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

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

Artículo 36.- Especificaciones generales sobre su implantación

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



Artículo 37.- Procedimiento de autorización e implantación

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

Artículo 38.- Excepción al procedimiento de autorización e implantación

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

TÍTULO IV.- USUARIOS VULNERABLES

Artículo 39.- Peatones

1. Los peatones podrán transitar por todas las aceras y espacios públicos, teniendo prioridad de paso con respecto a cualquier otro modo de desplazamiento.
2. Se exceptúan de lo dispuesto anteriormente las calzadas o espacios de la calles destinadas a la circulación de vehículos, donde éstos tendrán prioridad sobre el peatón. No obstante, en ellas el peatón tendrá prioridad en los pasos para peatones.
3. Los peatones usuarios de monopatines, patines y patinetes sin motor deberán transitar sin provocar molestias innecesarias al resto de los peatones, teniendo



estos últimos siempre la prioridad. Podrán además hacer uso de los carriles y espacios destinados a las bicicletas y vehículos de movilidad personal.

Artículo 40.- Vehículos de Movilidad Personal

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



maniobras bruscas.

- c) Practicar una conducción negligente.
 - d) Practicar una conducción temeraria.
 - e) Realizar competiciones.
 - f) Agarrarse a vehículos en marcha o ser remolcados por estos.
 - g) Utilizar auriculares receptores o reproductores de sonido.
 - h) Utilizar telefonía móvil o cualquier otro dispositivo o medio de comunicación.
 - i) Cruzar pasos para peatones mientras se conduce el VMP, salvo en los carriles bici.
 - j) Utilizar en las zonas afectadas por la celebración de cualquier evento deportivo, cultural o religioso.
 - k) Circular por aceras, paseos y demás zonas destinadas al uso de peatones.
5. VMP de explotación empresarial.
- a) El alquiler de VMP en la ciudad de Málaga es una actividad que, con carácter previo a su ejercicio, ha de ser autorizada respecto a sus condiciones de estacionamiento.
 - b) Mediante Resolución del Área competente en materia de Movilidad se establecerá el procedimiento de autorización que, entre otras cuestiones, determinará su ámbito temporal, establecerá las condiciones que obligatoriamente deban cumplir las empresas y contemplará la revocación, previa audiencia, en caso de incumplir cualquiera de ellas.
 - c) Para su autorización, las empresas explotadoras de VMP deberán contar con tecnologías de geolocalización y gestión telemática en red de la totalidad de sus vehículos. En Este sentido, el cumplimiento de las siguientes condiciones se considerará del máximo interés público para la ciudad:
 - 1º. Disuadir al cliente de estacionar indebidamente el VMP contratado, mediante advertencia telemática, la continuidad en la tarificación hasta un importe máximo o cualquier otra medida que contribuya realmente a respetar esta obligación.
 - 2º. Contar con un teléfono / servicio permanente 24 horas / 365 días de retirada de los VMP vandalizados, siniestrados o mal estacionados.
 - 3º. Desactivar de forma tele y automática los dispositivos cuando pretendan acceder a zonas peatonales, a zonas restringidas a la circulación de vehículos o a una zona de exclusión circulatoria temporal por motivos de seguridad que haya sido previamente comunicada.
 - d) Las empresas de alquiler de VMP, así como las dedicadas a la explotación turística mediante rutas guiadas, deberán solicitar, con carácter previo al ejercicio de su actividad, la correspondiente autorización administrativa,



expedida por el organismo municipal competente en la materia. Además, deberán contar con un seguro de responsabilidad civil obligatorio.

6. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones encomendadas podrán proceder a la inmovilización del VMP en cualquiera de los supuestos y con las condiciones y efectos previstos en el artículo 104 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
7. Todo vehículo de movilidad personal que se encuentre estacionado en lugar no permitido, abandonado, estacionado careciendo de autorización para ello o por cualquiera de las causas previstas en el artículo 105 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, podrá ser denunciado por estacionamiento indebido y retirado por orden de la Policía Local al Depósito Municipal de Vehículos.

Artículo 41.- Bicicletas

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

TÍTULO V. – DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

Artículo 42.- Distribución Urbana de Mercancías (DUM)

1. Las operaciones de distribución de mercancías que se desarrollen en la vía pública únicamente podrán realizarse por los usuarios, vehículos, espacios y horarios habilitados en Este Título.



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

Artículo 43.- Régimen de utilización de la DUM

1. La distribución urbana de mercancías podrá realizarse exclusivamente en días laborables. A efectos de la presente Ordenanza, se entiende por día laborable el período comprendido entre las 00:00 horas del lunes hasta las 14:00 del sábado, si bien el horario específico será aquel que figure en la correspondiente señal situada en el espacio designado para carga y descarga.
2. En la Zona de Entorno Protegido, el horario de carga y descarga será de lunes a sábado de 7:00 a 11:00 horas. Este horario podrá ser modificado mediante resolución motivada del órgano competente en materia de movilidad y señalizado posteriormente en caso de concurrir circunstancias excepcionales de interés público.
3. El tiempo de estacionamiento en las zonas de carga y descarga se podrá graduar en función de las características técnicas del vehículo, no pudiendo exceder en ningún caso de 120 minutos.
4. Queda prohibido el estacionamiento inactivo en las zonas destinadas a carga y descarga.
5. La autoridad municipal competente en materia de movilidad podrá limitar o ampliar el tiempo máximo de estacionamiento o los horarios en las zonas de carga y descarga; a tal efecto, podrá implementar sistemas para el control efectivo del tiempo u horarios de estacionamiento.

Artículo 44.- Normas generales de la carga y descarga

1. Las operaciones de carga y descarga de mercancías, se realizarán con sujeción a las siguientes reglas:
 - a) Las mercancías se cargarán y descargarán por el lado del vehículo más próximo al bordillo de la acera.
 - b) Las mercancías que hayan sido objeto de la carga o descarga no se depositarán en la vía pública, sino que serán trasladadas directamente del inmueble al vehículo o a la inversa.
 - c) La carga y descarga de piedras, maderas, hierros u otros efectos de peso no podrá realizarse de golpe, observando en todo caso el mayor cuidado



posible para evitar deterioros en el pavimento.

- d) Las operaciones deberán efectuarse con personal suficiente para concluir las lo más rápidamente posible.
- e) Existirá en todo momento personal fácilmente localizable cerca del vehículo.
- f) Las operaciones de carga y descarga deberán hacerse con el menor ruido posible y en ningún caso podrán sobrepasar el límite fijado por las Ordenanzas correspondientes.
- g) Los encargados de estas operaciones están obligados a dejar limpia la acera y el espacio público ocupado.
- h) Los vehículos con masa máxima autorizada inferior o igual a 3.500 kg podrán realizar las operaciones de carga y descarga en el interior de los locales comerciales o industriales y, si no dispusieran de este espacio, en las zonas de carga y descarga o en aquellas donde esté permitido estacionar.
- i) Los vehículos con masa máxima autorizada superior a 3.500 kg realizarán las operaciones de carga y descarga en el interior de los locales comerciales o industriales y, si no dispusieran de este espacio, podrán hacerlo solo y exclusivamente en las zonas de carga y descarga.

Artículo 45.- Operaciones de carga y descarga nocturna

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

1. Se deberán realizar las operaciones de carga y descarga con sujeción a las reglas indicadas en el artículo 44 de la presente Ordenanza.
2. La autorización se otorgará en precario, por tiempo determinado, y podrá ser revocada o modificada por razones de interés público en cualquier momento sin que por ello el titular tenga derecho a indemnización o compensación.
3. La empresa que pretenda realizar trabajos de carga y descarga nocturna deberá, con carácter previo a la concesión de la autorización, presentar ante el Área de Movilidad un "Plan de trabajo de Descarga" y toda aquella documentación que le sea requerida. Este Plan será un documento vivo, que deberá revisarse periódicamente.
4. Se realizarán las operaciones con el menor ruido posible para la no perturbar con ruidos que pudieran alterar el descanso de los vecinos, y en ningún caso podrá sobrepasar los límites admisibles de ruidos y vibraciones establecidos por la legislación vigente que le sea de aplicación.
5. Se emplearán vehículos de transporte de mercancías (camiones) de bajo ruido con motores de última generación, medios de manipulación de mercancías mecánicos silenciosos eléctricos mediante vehículos adaptados para reducir el impacto de ruidos, con personal especialmente formado al efecto y se realizarán medidas de acondicionamiento de equipos e instalaciones para reducir la



- generación de ruidos durante el proceso. En cualquier caso, las medidas adoptadas deberán garantizar la no superación de los niveles de ruidos máximos permitidos en la legislación vigente en materia de ruido.
6. Se realizará la señalización y balizamiento de las operaciones, de forma que se garantice el mayor grado de seguridad vial en la zona de los trabajos, utilizando señales de estrechamiento de calzada (TP-17), panel direccional alto (TB-1), velocidad máxima (TR-301), conos reflectantes, vallas, señalización luminosa en horario nocturno, y todas aquellas que los responsables de la empresa del solicitante considere oportunas.
 7. No podrá realizarse este tipo de carga y descarga nocturna los días en los que tenga lugar un evento de especial interés o alguna actividad programada en la vía.
 8. Se establecerá una zona de paso para los peatones, que les permita desplazarse con las debidas garantías de seguridad.
 9. Se deberán mantener las condiciones de accesibilidad por las aceras, no bloqueando los accesos o salidas de viviendas, locales, fincas o vados permanentes que dispongan de autorización, así como se deberá respetar las prioridades de peatones y bicicletas.
 10. La empresa encargada de los trabajos dispondrá en todo momento de personal, fácilmente localizable, cerca de la zona de mercancías.
 11. Al objeto de que se puedan prever los servicios necesarios de vigilancia y apoyo que se estimen oportunos, la empresa contactará con la Jefatura de la Policía Local, con 72 horas de antelación al comienzo de la primera actuación, para informar del inicio de las operaciones para la carga y descarga nocturna.
 12. A efectos de requerimiento por parte de la autoridad competente, Policía Local, el personal tendrá disponible la autorización en todo momento.
 13. Una vez finalizados los trabajos la empresa autorizada deberá retirar de la vía pública los restos de materiales, maquinarias y útiles-herramientas utilizados, así como las vallas y señales de circulación provisionales dispuestas para la seguridad vial.
 14. Extinguida la autorización por vencimiento de su plazo, y en caso de nueva solicitud de autorización, el interesado, deberá remitir una memoria detallada del plan de trabajo de descarga nocturna realizada a lo largo del periodo anteriormente autorizado.
 15. En caso de que el Ayuntamiento de Málaga fuera condenado en cualquier orden jurisdiccional en concepto de responsable civil subsidiario a resultas de la actividad autorizada, la empresa autorizada deberá indemnizar al Ayuntamiento en la cuantía de dicha responsabilidad civil subsidiaria.
 16. La autorización quedará revocada, sin perjuicio de las responsabilidades a las que diera lugar, mediante la tramitación del correspondiente expediente administrativo, previa audiencia a la empresa y a todos los posibles interesados en los siguientes casos:



- a) Si se incumplen cualquiera de las condiciones imperativas y detalladas en estas disposiciones o en el informe en el que se fundamente la resolución que autorice la carga y descarga nocturna.
- b) Si se incumple la legislación y normativa vigente en materia de contaminación acústica para garantizar el derecho al descanso de los vecinos o la Ordenanza para la Prevención y Control del Ruido y Vibraciones del Ayuntamiento de Málaga.
- c) Si se utilizara con fines distintos para los que está otorgada o por empresa distinta a la expresamente autorizada.

TÍTULO VI. - USOS EXCEPCIONALES DE LA VÍA

Artículo 46.- Usos excepcionales del viario público

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

Artículo 47.- Autorizaciones

- 1. Todas las ocupaciones del viario público recogidas en el artículo 46, previamente a su realización, requerirán con carácter general autorización específica del órgano municipal competente en materia de movilidad, previa solicitud del interesado, sin perjuicio de otras autorizaciones, licencias o declaraciones responsables que fuesen necesarias para la realización de los trabajos.



2. Este régimen general será excepcionado para las ocupaciones que se consideren menores a tenor de lo dispuesto por el artículo 48 de esta Ordenanza.
3. Todas las ocupaciones del viario público recogidas en el artículo 46 que se realicen en Zonas Restringidas a la Circulación por especial protección se registrarán por autorizaciones expresas y por lo establecido en esta Ordenanza y en su normativa de desarrollo.

Artículo 48.- Ocupaciones menores

1. Las ocupaciones del viario público que supongan una menor afectación a la movilidad, tendrán la consideración de ocupaciones menores. En estos casos, para favorecer una mayor agilidad en su tramitación, se establece el procedimiento de declaración responsable, conforme a Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
2. Son ocupaciones menores del viario público aquellas que reúnan los siguientes requisitos:
 - a) No implicar corte total, al tráfico de vehículos o al tránsito de peatones, de cualquier tipo de vía.
 - b) No realizarse en alguna de las vías consideradas de elevada intensidad, excepto que se realice exclusivamente en zona de aparcamiento. La relación de estas vías al poder variar en función de las diferentes ordenaciones establecidas deben ser fijadas en cada momento por el órgano competente en materia de movilidad, quien mantendrá dicha relación permanentemente actualizada mediante Resolución publicada en la página web municipal.
 - c) No ocupar paradas de autobús, taxi o zonas de estacionamiento reservado (como, por ejemplo, carga y descarga de mercancías, motos, personas con movilidad reducida).
 - d) No suponer una ocupación permanente con corte de carriles de circulación o itinerarios peatonales, de tal modo que al finalizar la jornada laboral, la vía no quede expedita de nuevo para el normal tránsito de vehículos y peatones (excepto que sean exclusivamente zonas de estacionamiento, debiendo disponer para ello de la correspondiente licencia para ello, como por ejemplo licencia de cuba, vallado, andamio).
3. Toda ocupación menor del viario público requiere por parte del interesado una comunicación de la actividad y la ocupación prevista mediante declaración responsable con un plazo mínimo de 5 días hábiles previos al inicio de la misma, ya sea presencial o telemáticamente en los impresos establecidos al efecto, de acuerdo con lo establecido por la Ley 39/2015, reguladora del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. La Sede Electrónica del Ayuntamiento de Málaga remitirá copia simultánea de la declaración responsable a la Policía Local.



4. En caso de tramitarse personal y no digitalmente, el interesado presentará su declaración responsable en el área municipal competente en materia de movilidad desde donde se remitirá copia a la Policía Local.
5. La declaración responsable:
 - a) Se entenderá válida, sin perjuicio de las facultades inspectoras del área competente por un plazo máximo de 3 meses, tras los cuales si no fuera suficiente Este plazo y necesitara ampliarlo, presentará nueva comunicación del mismo modo a lo expresado.
 - b) Será presentada con una ocupación por las horas y días mínimos imprescindibles en función de la tipología de la ocupación.
6. En caso de necesitar la instalación de carteles de prohibido estacionar para la reserva del aparcamiento correspondiente, se indicará en la misma declaración responsable y semanalmente se deberá mantener informada por cualquier medio escrito que permita tener constancia de las circunstancias que se estén produciendo al área competente en materia de movilidad.
7. Si la ocupación afecta a zonas de estacionamiento regulado SARE, el solicitante deberá contactar con antelación a la realización de la ocupación con SMASSA.
8. La ocupación menor del viario público podrá denegarse por razones de interés general motivado por otra ocupación, evento o disposición de la autoridad municipal.

Artículo 49.- Condiciones generales para las ocupaciones menores

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

- 1º Se deberán adoptar todas las medidas de señalización provisional, balizamiento y cartelería informativa necesarias de forma que se garanticen la seguridad vial y las menores molestias a los conductores de vehículos y peatones durante la ejecución de los trabajos.
- 2º Para las ocupaciones por motivos de obra y similares, se realizará la señalización y balizamiento de obra de forma que se garantice la seguridad vial en la zona de los trabajos utilizando señales de estrechamiento de calzada (TP-17), obras (TP-18), panel direccional alto (TB-1), velocidad máxima (TR-301), conos reflectantes, vallas, señalización luminosa en horario nocturno y todas aquellas que por las circunstancias en la vía sean convenientes según la normativa vigente de balizamiento, señalización y defensa, y todas aquellas que la dirección facultativa considere oportunas.
- 3º Durante el tiempo que duren los trabajos, se dispondrá en todo momento de operarios señalistas en los puntos necesarios, para que faciliten y encaucen el tráfico de vehículos y peatones, con las debidas garantías de seguridad.
- 4º En caso necesario, se establecerán itinerarios peatonales con las debidas garantías de seguridad y accesibilidad.



- 5º Se dispondrá en todo momento personal, fácilmente localizable, cerca de la ocupación, procediendo a la retirada de obstáculos creados ante cualquier situación de emergencia, facilitando el tránsito de vehículos y peatones.
- 6º Se deberán mantener las condiciones de accesibilidad por las aceras, no bloqueando los accesos o salidas de viviendas, locales, fincas o vados autorizados.
- 7º Una vez finalizados los trabajos deberá retirar de la vía pública los restos de materiales, las maquinarias y útiles-herramientas utilizados, así como las vallas y señales de circulación provisionales dispuestas para la seguridad vial. El interesado quedará obligado a restituir a su estado original el viario público ocupado tras realizar los trabajos.
- 8º Todas las actuaciones que puedan afectar al tráfico deberán realizarse según la “Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial”, el “Reglamento General de Circulación”, esta “Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Málaga” o textos equivalentes caso de modificación y demás normativas aplicables y siempre de acuerdo con las especificaciones que la Policía Local determine durante el desarrollo de los trabajos.
- 9º La declaración responsable deberá encontrarse en poder del responsable de la ejecución o realización de los trabajos o de la persona que le sustituya y será exhibida a requerimiento de la Policía Local.
- 10º La Policía Local podrá ordenar la retirada de todas aquellas ocupaciones no comunicadas, o que contando con declaración responsable, se excedan o se realicen contra la misma, así como aquellas que, basadas en criterios circunstanciales de oportunidad y conveniencia pública, hubieran de retirarse.

Artículo 50.- Vados

1. Se entiende por vado la disponibilidad, mediante la correspondiente autorización municipal y pago de tasa, de una parte del dominio público por donde se permite la entrada de vehículos desde la vía pública a un inmueble, recinto u otros espacios, o su salida desde estos.
2. Los titulares de estos pasos de vehículos tendrán derecho a utilizarlos sin interrupción, excluyendo la parada o estacionamiento de toda clase de vehículos, incluso el perteneciente al titular del paso.
3. Como criterio general, los accesos tendrán anchura y altura suficiente para permitir, como mínimo, la entrada y salida de vehículos turismo, sin maniobras y sin producir conflictos con los sentidos de circulación que se establezcan. En ningún caso, se señalará prohibiendo exclusivamente el aparcamiento frente al vado, por lo que la concesión de un vado no implicará la supresión de plazas de estacionamiento en la margen contraria de la calzada frente al vado en cuestión.
4. El procedimiento para la presentación de la solicitud de entrada de vehículos se encuentra regulado en la Ordenanza Fiscal reguladora de la tasa por entrada y/o salida de vehículos a/o desde edificios, establecimientos, instalaciones o parcelas de uso público y la reserva de vía pública para estacionamiento.



5. Los titulares de las autorizaciones serán los responsables de la correcta utilización del paso de vehículos por parte de los usuarios del mismo, debiendo comunicar al organismo municipal competente cualquier cambio de titularidad o de las circunstancias de uso del paso que determinen una modificación en la autorización.
6. Las autorizaciones podrán ser revocadas por la administración concedente cuando produzcan daños en el dominio público, se acredite el incumplimiento del pago de la tasa correspondiente, desaparezcan las circunstancias que motivaron su otorgamiento, por razones de interés público, cuando impidan su utilización para actividades de mayor interés público o menoscaben el uso general.
7. Deberán contar con autorización de paso de vehículos los siguientes inmuebles:
 - a) Los destinados a estacionamiento o aparcamiento de vehículos, ya sean públicos o privados, subterráneos o en superficie.
 - b) Aquellos otros en los que la estancia del vehículo en su interior es necesario para el desarrollo de la correspondiente actividad.
 - c) Las fincas o urbanizaciones privadas que en su interior cuenten con espacios para aparcamiento de vehículos.
 - d) Aquellos en cuyo interior se realicen actividades de carga y descarga.
 - e) Los locales comerciales/almacenes destinados a aparcamiento privado siempre que para la concesión del vado sea preciso eliminar una plaza de aparcamiento en la vía pública, tenga una superficie superior a 80 m² y el condicionante de albergar en su interior como mínimo 4 coches, con espacio suficiente para la maniobrabilidad interior sin implicar a otros.
 - f) Las viviendas unifamiliares que dispongan, en la planta baja, de local/almacén o zona destinada a uso de aparcamiento para la misma y que para la concesión del vado sea preciso eliminar una plaza de aparcamiento en la vía pública, no será determinante para la concesión del mismo el criterio relativo a la superficie mínima de 80 m².

TÍTULO VII.- RÉGIMEN SANCIONADOR

Artículo 51.- Infracciones y Sanciones

1. Las acciones y omisiones contrarias a la presente Ordenanza serán sancionadas conforme a lo dispuesto en el Título V del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, conforme a lo establecido por el Título XI de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y por lo indicado en el Anexo I de la presente Ordenanza.
2. Las infracciones que se recogen en esta Ordenanza se clasifican en leves, graves y muy graves. Son infracciones leves las cometidas contra las normas contenidas en esta Ordenanza que no se califiquen expresamente como graves



o muy graves. Son infracciones graves y muy graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta Ordenanza, las recogidas en la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, sus posteriores modificaciones y reglamentos de desarrollo las contempladas por el Anexo I de la presente Ordenanza al amparo de la Ley de Bases del Régimen Local.

Disposición Adicional Primera-Tratamiento residual de vehículos.

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

Disposición Adicional Segunda- Plan Director sobre DUM.

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

Disposición Adicional Tercera - Plan Director de Motocicletas y Ciclomotores.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Disposición Derogatoria Única

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

Disposición Final Primera- Habilitación

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

Disposición Final Segunda – Soho Este y Soho Oeste

La puesta en funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones y de la Zona de Especial Protección Soho Este y Soho Oeste se realizará por el órgano competente en materia de movilidad conforme a lo dispuesto por el artículo 9.5 de esta Ordenanza.

Disposición Final Tercera -Derecho estatal supletorio

Es normativa estatal supletoriamente aplicable el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real



Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y sus modificaciones, el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y sus modificaciones, así como la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y sus modificaciones.

Disposición Final Cuarta- Entrada en vigor

La presente ordenanza entrará en vigor al día siguiente a su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Málaga.



ANEXO I – INFRACCIONES Y SANCIONES

Las acciones y omisiones contrarias a la presente Ordenanza serán sancionadas conforme a lo dispuesto en el Título V del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y de acuerdo con lo establecido por el Título XI de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local de acuerdo con la siguiente tabla :



	ARTÍCULO ORDENANZA	TIPO DE SANCIÓN	ARTICULO / LEY APLICABLE	IMPORTE EN EUROS
No respetar el usuario de la vía una señal de obligación o prohibición.	7.2	G	53 en relación con 76.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
Modificar o alterar el contenido de las señales de tráfico verticales u horizontales, semáforos, balizamientos o bandas blancas o negras de los pasos de peatones.	7.4	MG	58.3 en relación con el 77.n) TRLTSV RDLEG. 6/2015)	500
Colocar o instalar carteles, anuncios, paneles informativos u otros objetos que impidan o limiten a los conductores o peatones una perfecta visibilidad y eficacia de las señales de tráfico previamente instaladas tanto por ser un obstáculo óptico, como por representar un deslumbramiento o distracción.	7.5	MG	58.3 en relación con 77.n) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	500
Conducir un vehículo de modo que cause perjuicio o molestias al resto de los usuarios.	8.2	L	10.2 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Acceder y/o circular por la zona de bajas emisiones (ZBE) siendo un vehículo no autorizado.	15.3	G	18, 53 y 76.z3) en relación 76.c)TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
Acceder a una zona de especial protección sin autorización previa, declaración responsable o mediante declaración inexacta, falsa o que omita información esencial.	20	G	18 y 53 en relación con 76.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
Incumplir las limitaciones relativas al horario de distribución de mercancías, masa máxima autorizada o tamaño de los vehículos que accedan en las zonas de especial protección.	23.1	G	18 y 53 en relación con 76.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
Circular con cualquier vehículo a motor por la acera y demás zonas peatonales.	23.3 y 8.3	MG	18 en relación con 77.e) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	500



	ARTÍCULO ORDENANZA	TIPO DE SANCIÓN	ARTICULO / LEY APLICABLE	IMPORTE EN EUROS
No respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de protocolos excepcionales y transitorios por motivos de seguridad, protección civil ante acontecimientos multitudinarios o salud pública.	24.1	G	18 en relación con 76.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
Estacionar un vehículo fuera de los espacios, posición, condiciones y limitaciones establecidas o con la finalidad de ejercer una actividad comercial destinada a su venta o alquiler o cualquier otra actividad mercantil o publicitaria, sin autorización municipal expresa.	25 y 29.1 b)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar sin autorización en espacios expresamente reservados.	27.1	L	40.2. en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar dificultando la circulación del resto vehículos, el tránsito peatonal o constituyendo un riesgo para el resto de los usuarios de la vía.	29.1 a)	L	39.3 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar en calles urbanizadas sin acera, sin dejar una distancia mínima de 1,5m desde la fachada más próxima.	29.1 d)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar en los lugares en los que se impida la retirada o vaciado de contenedores.	29.2 a)	L	39.4 y 40.2.a) en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar en aquellas calles donde la calzada solo permita el paso de una columna de vehículos.	29.2 b)	L	39.3 en relación con 76.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar en aquellas calles de doble sentido de circulación en las que el ancho de la calzada solo permita el paso de dos columnas de vehículos.	29.2 c)	L	39.3 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100



	ARTÍCULO ORDENANZA	TIPO DE SANCIÓN	ARTICULO / LEY APLICABLE	IMPORTE EN EUROS
Estacionar en zona reservada para uso exclusivo de personas con movilidad reducida, sin exhibir la correspondiente tarjeta o haciendo uso indebido de la misma, en concepto de utilización por persona diferente a su titular o por otro conductor sin acompañar al titular.	29.2 d)	G	40.2.d) en relación con 76.d) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
Estacionar un remolque o semirremolque separados de los vehículos a motor.	29.2 e)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar en un mismo lugar de la vía pública durante más de quince días naturales consecutivos.	29.2 f)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Permanecer vehículos estacionados en una misma vía pública para su venta, reparación o alquiler, o con fines publicitarios, que impidan garantizar una adecuada rotación y distribución equitativa de las plazas de aparcamiento.	29.2 g)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Permanecer un vehículo estacionado en la vía pública que efectúe actividades ilícitas, tales como venta ambulante no autorizada, así como la reparación no puntual de vehículos en la vía pública y el estacionamiento de caravanas, autocaravanas o similares que se pretendan utilizar como lugar habitable con cierta vocación de permanencia.	29.2 h)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar sin exhibir en lugar visible del vehículo el distintivo válido o acreditación del pago de la tasa correspondiente o sobrepasar el límite horario indicado por el comprobante.	29.2 i)	L	39.4 y 40.2.b) en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar un vehículo no eléctrico en los puntos de recarga exclusivos para los vehículos eléctricos.	29.2 j)	L	39.4 en relación con 75 c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar un turismo de uso compartido ("sharing") fuera de las zonas de aparcamiento regulado en superficie con limitación horaria.	29.2 k)	L	39.4 en relación con 75 c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100



	ARTÍCULO ORDENANZA	TIPO DE SANCIÓN	ARTICULO / LEY APLICABLE	IMPORTE EN EUROS
Estacionar motocicletas y ciclomotores de hasta tres ruedas en las reservas de espacio destinadas a otro tipo de vehículos o servicios.	30.3 a)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar las motocicletas, ciclomotores y ciclos en los sectores de aparcamiento regulado con limitación horaria, salvo que la normativa reguladora del mismo lo permita.	30.3 b)	L	39.4 y 40.2.b) en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar los vehículos de hasta tres ruedas de forma que queden encadenados o atados entre sí o a cualquier otro elemento no destinado a tal fin.	30.3 c)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar motocicletas y ciclomotores de uso compartido ("sharing") fuera de los espacios de estacionamiento rotatorio, según se establezca en la normativa reguladora de los sectores de aparcamiento regulado con limitación horaria.	30.5	L	39.4 en relación con 75.c) TRLSV (RLEG 6/2015)	100
Estacionar un vehículo caravana, autocaravanas o similar que se pretenda utilizar como lugar habitable.	31.1 b)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar un vehículo caravana o autocaravanas en un lugar con una sensible pendiente sin que su conductor lo deje debidamente calzado.	31.1 c)	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Colocar elementos tales como sillas, mesas, toldos, avances, despliegue de ventanas batientes o elementos que sobresalgan del perímetro de la autocaravana.	31.1 d)	L	39.4 en relación con el 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Verter líquidos por autocaravanas o basura de cualquier clase y/o naturaleza.	31.1 d)	L	39.4 en relación con el 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100



	ARTÍCULO ORDENANZA	TIPO DE SANCIÓN	ARTICULO / LEY APLICABLE	IMPORTE EN EUROS
Estacionar un vehículo caravana o autocaravanas y emitir ruidos molestos para el vecindario.	31.1 e)	L	39.4 en relación con el 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
En la zona de bajas emisiones, circular con un vehículo superando la velocidad de 30 km/h, salvo que se trate de vías con dos o más carriles por sentido de circulación, en las que el límite será de 50 km/h	33.1	G	7.a) en relación con el 76.a) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
En la zona centro histórico, circular con un vehículo superando la velocidad de 20 km/h.	33.1	G	7.a) en relación con el 76.a) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
En la zona centro arte contemporáneo, circular con un vehículo superando la velocidad de 20 km/h.	33.1	G	7.a) en relación con el 76.a) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
En la zona del Soho, circular con un vehículo superando la velocidad de 20 km/h.	33.1	G	7.a) en relación con el 76.a) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
En espacios de prioridad peatonal, circular con un vehículo superando la velocidad de 20 km/h, sin mantener 1,80 metros de distancia con respecto al peatón o a edificios, cruces u objetos donde éste pueda aparecer súbitamente.	33.2	G	7.a) en relación con el 76.a) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
Conducir un monopatín, patín o patinete sin motor de modo que cause perjuicio o molestias al resto de los usuarios de la vía.	39.3	L	10.1 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Conducir un VMP siendo menor de 16 años.	40.2 a)	L	LBRL arts. 139-141	100
Conducir el mismo VMP con dos o más personas.	40.2 b)	L	LBRL arts. 139-141	100
Conducir un VMP sin llevar el conductor consigo el certificado para su circulación, indicado en la normativa nacional vigente.	40.2 c)	L	LBRL arts. 139-141	100



	ARTÍCULO ORDENANZA	TIPO DE SANCIÓN	ARTICULO / LEY APLICABLE	IMPORTE EN EUROS
Circular con un VMP que carezca sistema de frenada, timbre, luces delanteras y traseras, o elementos reflectantes y/o catadióptricos.	40.2 d)	L	LBRL arts. 139-141	100
Circular con un VMP sin llevar las luces encendidas a cualquier hora del día.	40.2 d)	L	LBRL arts. 139-141	100
Circular con animales u objetos que dificulten la conducción segura de los VMP.	40.2 e)	L	LBRL arts. 139-141	100
Circular con un VMP sin utilizar casco de protección homologado o certificado.	40.2 f)	L	LBRL arts. 139-141	100
Circular con un VMP sin banderín de seguridad acoplado al vehículo, cuando el conjunto VMP-conductor no alcance 1,50 cm. de altura.	40.2 g)	L	LBRL arts. 139-141	100
Circular con un VMP en vías de plataforma única sin mantener 1,80 metros de distancia mínima respecto a la línea de fachadas.	40.3 b)	L	LBRL arts. 139-141	100
Circular con un VMP bajo los efectos de bebidas alcohólicas en tasas superiores a las permitidas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.	40.4 a)	MG	LBRL arts. 139-141	500
Conducir un VMP superando las velocidades permitidas en cada caso o realizando maniobras bruscas.	40.4 b)	G	LBRL arts. 139-141	200
Conducir un VMP de forma negligente.	40.4 c)	G	LBRL arts. 139-141	200
Circular con un VMP de forma temeraria.	40.4 d)	MG	LBRL arts. 139-141	500
Circular con un VMP realizando competiciones.	40.4 e)	MG	LBRL arts. 139-141	500



	ARTÍCULO ORDENANZA	TIPO DE SANCIÓN	ARTICULO / LEY APLICABLE	IMPORTE EN EUROS
Conducir un VMP agarrándose a vehículos en marcha o siendo remolcados por estos.	40.4 f)	G	LBRL arts. 139-141	200
Conducir un VMP utilizando auriculares receptores o reproductores de sonido.	40.4 g)	G	LBRL arts. 139-141	200
Conducir un VMP utilizando telefonía móvil o cualquier otro dispositivo o medio de comunicación.	40.4 h)	G	LBRL arts. 139-141	200
Conducir un VMP cruzando pasos para peatones, salvo en los carriles bici.	40.4 i)	L	LBRL arts. 139-141	100
Conducir un VMP por una zona afectada por cualquier evento deportivo, cultural o religioso.	40.4 j)	G	LBRL arts. 139-141	200
Conducir un VMP por aceras, paseos y demás zonas destinadas al uso de peatones.	40.4 k) y 8.3	G	18 y 25.5 en relación con 76.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
Explotar comercialmente VMP mediante alquiler o para rutas turísticas sin autorización previa a la empresa otorgada por el Ayuntamiento de Málaga.	40.5 d)	MG	LBRL arts. 139-141	500
Explotar comercialmente VMP para alquiler o para rutas turísticas careciendo de seguro de responsabilidad civil.	40.5 d)	G	LBRL arts. 139-141	200
Estacionar un VMP en un lugar no permitido.	40.7)	G	LBRL arts. 139-141	200
Abandonar un VMP en la vía pública.	40.7	L	LBRL arts. 139-141	100
Circular con una bicicleta por aceras, paseos y demás zonas peatonales.	41.2 y 8.3	G	18 y 25.5 en relación con 76.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	200
Estacionar una bicicleta fuera de los espacios específicamente acondicionados para tal fin.	41.4	L	39.4 en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100



	ARTÍCULO ORDENANZA	TIPO DE SANCIÓN	ARTICULO / LEY APLICABLE	IMPORTE EN EUROS
Estacionar en zona de carga y descarga un vehículo cuya categoría sea distinta a la destinada al transporte de mercancías.	42.2	L	39.4 y 40.2.c) en relación con 75.c) TRILTSV (RDLEG. 6/2015)	100
No respetar los días o el horario en las zonas de reserva para carga y descarga.	43	L	39.4 y 40.2.c) en relación con 75.c) TRILTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar en zona de carga y descarga excediendo el límite máximo de 2 horas.	43.3	L	39.4 y 40.2.c) en relación con 75.c) TRILTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Permanecer un vehículo estacionado en zona de carga y descarga durante el horario para su uso, de forma inactiva.	43.4	L	40.2.c) en relación con 75.c) TRILTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Estacionar en una zona de carga y descarga sin que resulte visible el comprobante horario o sin utilizar / activar el medio tecnológico establecido para el control del tiempo de estacionamiento.	43.5	L	39.4 y 40.2.c) en relación con 75.c) TRILTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Incumplir las normas relativas a la realización de las operaciones de carga y descarga de mercancías.	44	L	39.4 y 40.2.c) en relación con 75.c) TRILTSV (RDLEG. 6/2015)	100
Incumplir las normas relativas a la realización de las operaciones de carga y descarga de mercancías nocturna.	45	MG	39.4 en relación con 40.2.c) TRILTSV (RDLEG. 6/2015) y LBRL arts. 139-141	500
Ocupar parte de la vía pública por obras o trabajos distintos sin autorización específica del órgano municipal competente en materia de movilidad.	46 y 47	MG	12.1 en relación con 77.n) TRILTSV (RDLEG. 6/2015)	500
Realizar una ocupación menor de parte de la vía pública sin tramitar previamente la declaración responsable al Ayuntamiento de Málaga.	48.3	G	12.1 en relación con 76.b) en relación con 75.c) TRILTSV (RDLEG. 6/2015)	200
Incumplir cualquiera de las obligaciones establecidas para la realización de una ocupación menor.	49	G	12.1 en relación con 76.b) TRILTSV (RDLEG. 6/2015)	200



	ARTÍCULO ORDENANZA	TIPO DE SANCIÓN	ARTICULO / LEY APLICABLE	IMPORTE EN EUROS
Estacionar dificultando o impidiendo el acceso o salida de vehículos de un inmueble, local o recinto debidamente autorizado y señalizado con vado.	50	L	40.2.f) en relación con 75.c) TRLTSV (RDLEG. 6/2015)	100