

# Aparcamiento, vehículos y discapacidad



**Judith Díaz Sesé**  
*Socia de Asepau*  
*Personal técnico de Accesibilidad y Vida Independiente de COCEMFE*



**Gonzalo Arjona Jiménez**  
*Socio de Asepau*  
*Personal técnico de Accesibilidad y Vida Independiente de COCEMFE*

**La relación entre aparcamiento de vehículos y personas con discapacidad o, de un modo más amplio, entre acceso en vehículos motorizados y personas con discapacidad es el germen inicial de los problemas derivados de la aplicación de la regulación de las tarjetas de estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad, pero su desarrollo desborda ese ámbito.**

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

- **Movilidad**, atendiendo al conjunto de desplazamientos y, sobre todo, la denominada con las palabras activa (peatonal y ciclista) y sostenible

- **Accesibilidad**, entendida más allá de la supresión de barreras como un derecho y, por tanto, adjetivada con la palabra universal y enmarcada en el concepto de vida independiente
- **Seguridad**, enmarcada en los denominados sistemas seguros y en la visión cero de la siniestralidad vial, pero también en la faceta de la seguridad vinculada a las emergencias o la seguridad sanitaria.

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

### Los conceptos

Antes de iniciar el diagnóstico sobre el aparcamiento, es conveniente desbrozar los propios conceptos de persona con discapacidad y persona con movilidad reducida que, en ocasiones, perturban el debate sobre las políticas públicas que dichos grupos sociales requieren.

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

Sin embargo, no pasa lo mismo con el concepto de **persona con movilidad reducida**, que presenta mucha menos precisión y no está contemplado en las definiciones de la legislación básica de accesibilidad, es decir, en la **Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social 1/2013**. Lo que sí establece esta ley son medidas positivas para personas con problemas graves de movilidad.

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

---

*El concepto de persona con movilidad reducida, presenta menos precisión y no está contemplado en las definiciones de la legislación básica de accesibilidad.*

---



Aparcamientos reservados en centro comercial. Fuente: Archivo COCEMFE

### Los problemas del diseño de la plaza

Las características que deben cumplir las plazas de aparcamiento reservadas para los vehículos de las personas con discapacidad han venido determinadas por la **Orden VIV/561/2010, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados**. Aunque este reglamento fue actualizado el pasado agosto, mediante la Orden TMA/851/2021, introduciendo leves novedades que entrarán en vigor el 2 de enero de 2022.

Esta inicial norma, impuso, por primera vez en España, un criterio único para los requisitos mínimos de diseño de este tipo de plazas de aparcamiento, dejando sin validez la diversidad de criterios desarrollados hasta la fecha por las Comunidades Autónomas, que habían resultado en el menoscabo del principio de igualdad entre las personas con discapacidad de los diferentes territorios.

Sin embargo, sigue habiendo algunas indefiniciones en la nueva norma que genera problemas en cuanto su plena accesibilidad y seguridad en su uso. Por ejemplo, el modo de identificar dichas plazas (señalización, nomenclatura, marcas...)

---

*Sigue habiendo algunas indefiniciones en la nueva norma que genera problemas en cuanto su plena accesibilidad y seguridad en su uso.*

---



Señalizaciones de plazas reservadas en una calle. Fuente: Archivo COCEMFE

---

*El ejercicio del derecho que ampara la tarjeta de estacionamiento de personas con discapacidad difiere de un territorio a otro, con el consiguiente privilegio o agravio para unas u otras usuarias, además de la posible confusión.*

---

### La diversa regulación

El marco regulatorio de las tarjetas de estacionamiento está recogido en el **Real Decreto 1056/2014**, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, pero otorga un importante margen de discrecionalidad a los gobiernos autonómicos y locales, los cuales, a través de su propia normativa, pueden concretar de manera diferenciada, no solo las condiciones de acceso a las tarjetas, sino también el uso de las diferentes modalidades de estacionamiento y parada. Esta norma fue objeto de conflicto de competencias, llegando al Tribunal Constitucional, modificándose y derogándose varios artículos.

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

Para conocer el alcance de esos problemas, COCEMFE elaboró en 2017 una recopilación de las condiciones de utilización de la tarjeta de aparcamiento según el territorio: [Enlace al informe](#)

Los aspectos en los que se denota la falta de homogeneidad y por lo tanto desigualdades territoriales son:

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

Además, se presentan otra tipología de problemas derivadas de la falta de homogeneidad en el uso:

- Falta de las plazas reglamentarias
- Aparcamientos sin accesibilidad plena
- Fraude en el uso de la tarjeta



Plaza de aparcamiento reservada inaccesible. Fuente: Archivo COCEMFE

### Los nuevos desafíos

Las regulaciones del aparcamiento y del acceso de vehículos a determinadas áreas urbanas están evolucionando intensamente en las dos últimas décadas debido a la aplicación de políticas de movilidad sostenible.

Estas mayores exigencias políticas se derivan a su vez del malestar ante los problemas causados por el exceso de vehículos motorizados y la evidencia científica sobre las consecuencias sobre la salud que dicha presencia masiva tiene.

Cada fórmula regulatoria aplicada en las ciudades europeas, desde la aplicación de peajes a las Zonas de Bajas Emisiones, pasando por regulaciones evolucionadas del control del aparcamiento o por nuevos esquemas de calmado del tráfico (áreas pacificadas, "supermanzanas", áreas ambientales, etc.), tiene repercusiones para el estacionamiento de los vehículos de las personas con discapacidad.

Los propios patrones de movilidad están evolucionando, generándose nuevas presiones en el uso de las plazas de aparcamientos de personas con discapacidad y, por consiguiente, nuevos problemas para la gestión eficiente de las mismas. Un ejemplo es el incremento del comercio electrónico y el reparto a domicilio de todo tipo de bienes, tanto en vehículos de dos ruedas como en furgonetas y automóviles, cuyo personal tienen la tentación de emplear las plazas reservadas a las personas con

---

*Cada fórmula regulatoria aplicada en las ciudades europeas tiene repercusiones para el estacionamiento de los vehículos de las personas con discapacidad.*

---

discapacidad con la excusa de que lo hacen durante un periodo muy breve para la entrega de la mercancía.

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

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

En consecuencia, no solo hace falta encontrar una solución a los problemas normativos de la aplicación de las tarjetas de estacionamiento de las personas con movilidad reducida, sino ofrecer alternativas a los problemas emergentes del aparcamiento de este grupo social derivados de la transformación del contexto de la movilidad y la seguridad vial. Una cuestión que pocas veces se ha tratado de un modo global y sistemático.

Para mayor profundidad recomendamos la lectura completa del estudio desarrollado por COCEMFE junto con la consultora GEA21: [Enlace a estudio completo](#)