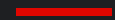


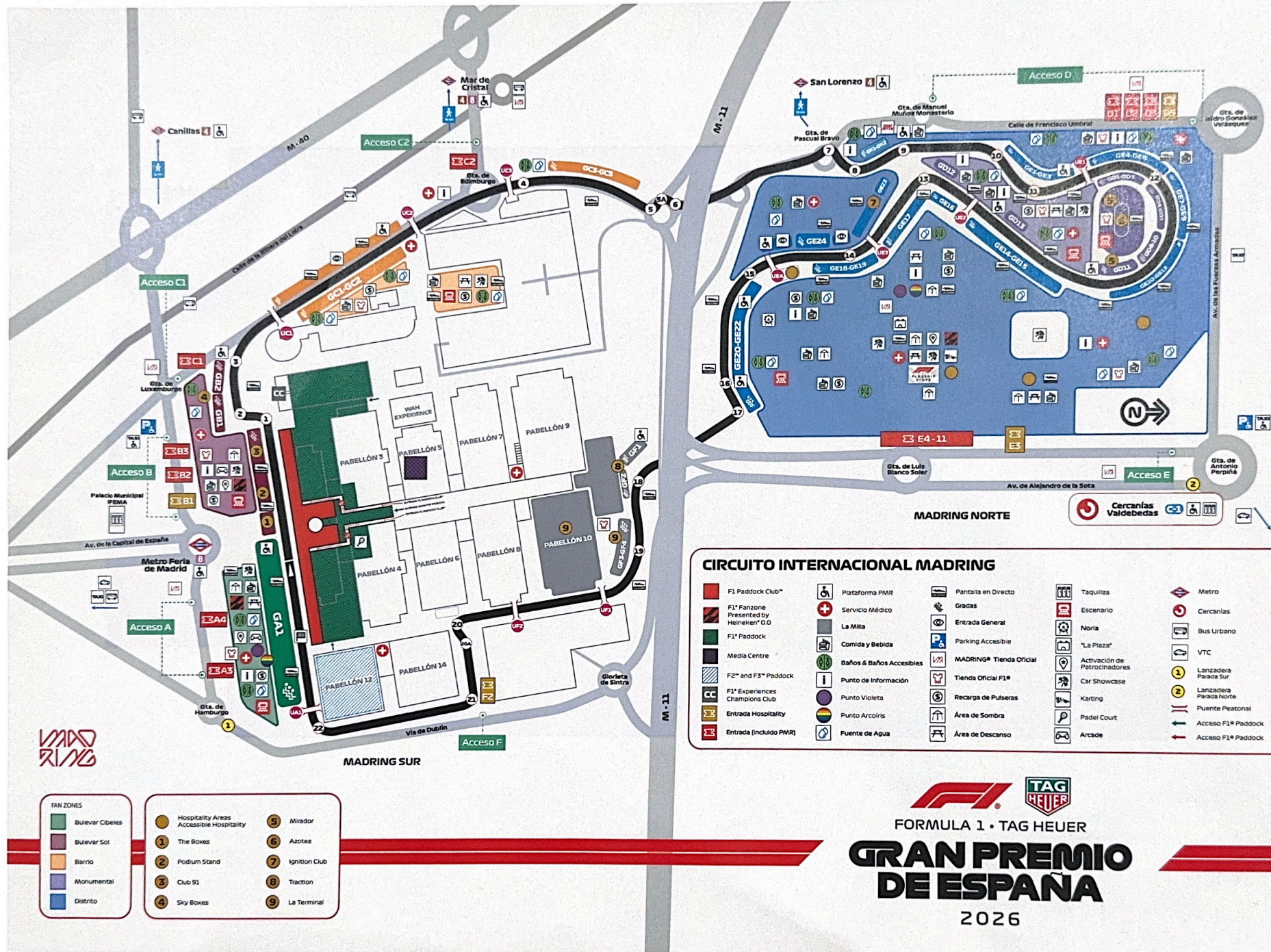
GRAN PREMIO DE ESPAÑA F1 2026 · MADRING

El taxi, pieza clave de la movilidad del Gran Premio

Propuesta de movilidad para el Gremio de Taxistas de Madrid



11 – 13 de septiembre de 2026 · Circuito MADRING, IFEMA-Valdebebas



Sin el taxi, el Gran Premio no mueve a su público

El domingo de mayor aforo, 125.517 espectadores y 8.850 trabajadores se mueven por Madrid. El taxi es el segundo modo de acceso más grande del evento — por delante de autocares y muy por delante de las lanzaderas del propio recinto.

17,8%

de las entradas del domingo llegan en taxi o VTC — el modo colectivo más grande después del ferrocarril

~22.400

personas se mueven en taxi/VTC solo el domingo de carrera, en la punta de entrada

8.675

personas/hora es la capacidad conjunta de las 4 bolsas de taxi y VTC del recinto

Qué busca el Plan de Movilidad MADRING

1

Ordenar por zonas

Separar Norte y Sur, y dentro de cada zona, separar peatones, lanzaderas, taxis, VTC y autocares — minimizando cruces en los puntos de mayor riesgo.

2

Proteger la emergencia

Mantener siempre libre la circulación de emergencia, incluso en los picos de mayor saturación de entrada y salida.

3

Priorizar lo colectivo

El 65,8% de las entradas del domingo se hacen en transporte colectivo.
El vehículo privado es solo el 13,8%.

4

Salida segura, no solo rápida

El objetivo no es vaciar el recinto lo antes posible, sino de forma segura, en todo el sistema recinto-ciudad-transporte.

"El objetivo no es conseguir el vaciado ordinario más rápido del recinto, sino un vaciado seguro del sistema completo recinto-ciudad-transporte." — Plan de Gestión de Multitudes (PGM)

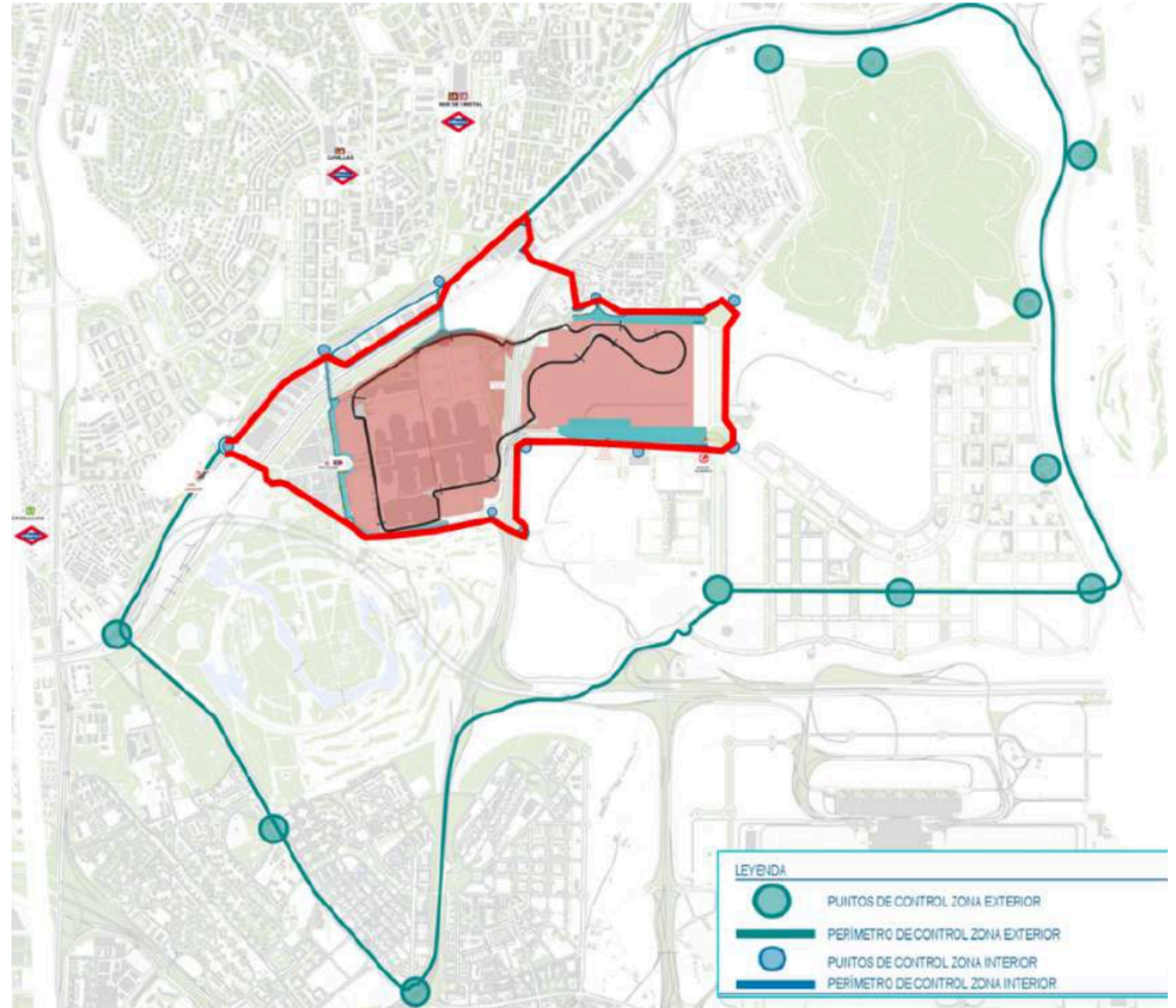
Coronas principales de movilidad

Corona exterior DELTA (Verde),

De regulación, vigilancia general del tráfico, no se establece un perímetro claro, básicamente unos puntos de regulación específicos que permiten filtrar el tráfico siempre que se considere necesario. Perímetro de las vías: Av. Logroño, M-11, M-12, Gta. Anibal González, Av. de las Fuerzas Armadas, Av. de Manuel Fraga Iribarne, Av. de Francisco Javier de Oiza, C. de Bet Figueras, R-2 y M-40.

Corona Interior Charlie (Rojo),

De tráfico restringido y acceso controlado. Perímetro de las calles: Vía de Dublín, Camino de Sintra, Vía de servicio de la M-11, Alejandro de la Sota, Fuerzas Armadas, Francisco Umbral, Antonio Lopez Torres, Tomás Redondo, Vía de los Poblados, Ribera del Sena, Ribera del Loira, M-40, Avenida del Consejo de Europa y Rotonda Juan de Borbón.



Un diseño pensado para que el taxi gire más rápido

1

Bolsas exclusivas, sin competencia

Taxi y VTC operan en calzadas laterales separadas de lanzaderas y transporte público. Nadie les disputa el espacio de parada.

2

Capacidad dimensionada para el pico

3.470 vehículos/hora de capacidad conjunta en las 4 bolsas. El sistema está diseñado para que no se formen colas permanentes.

3

Acceso donde el coche privado no entra

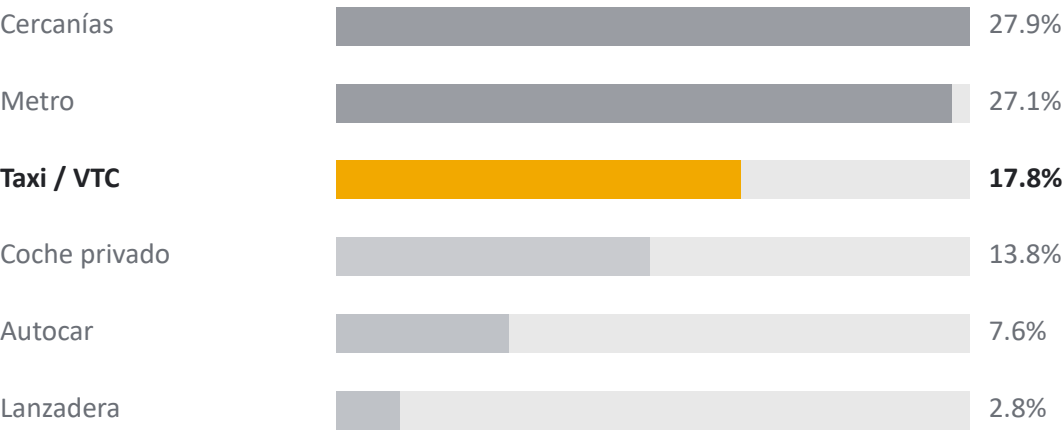
Con pasajero autorizado, taxi y VTC acceden a la corona CHARLIE — la misma zona restringida que usan pilotos, equipos y organización.

El principio que lo resume: el Plan trata al taxi como transporte colectivo profesional, no como tráfico privado a limitar.

El tamaño de la operación

Jornada	Espectadores	+ Trabajadores	Total vinculado
Viernes 11 sept.	77.289	8.850	86.139
Sábado 12 sept.	115.934	8.850	124.784
Domingo 13 sept.	125.517	8.850	134.367

Reparto modal de entradas — domingo



CAPACIDAD TAXI + VTC

989

posiciones simultáneas en las 4 bolsas (2 taxi + 2 VTC)

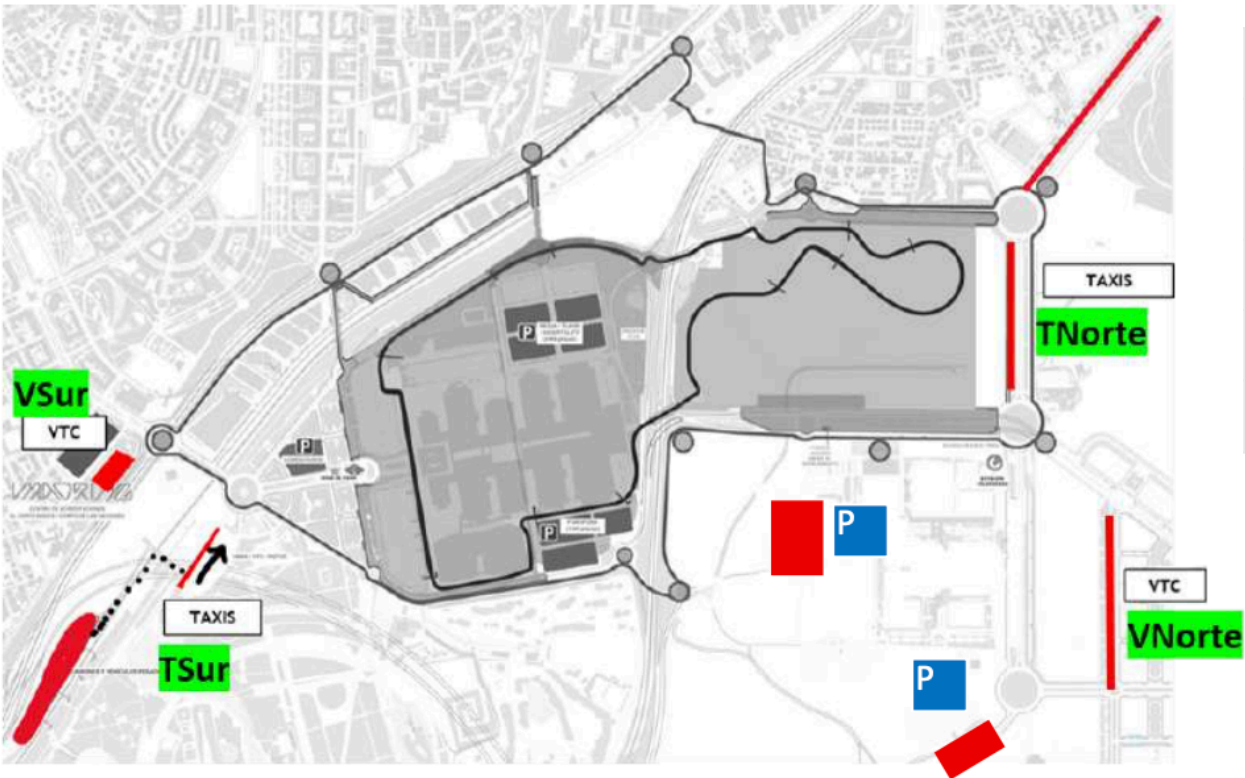
3.470 vehículos/hora de capacidad conjunta

8.675 personas/hora de capacidad conjunta

4.175 personas/hora solo en la bolsa Taxis Sur

Fuente: Plan de Movilidad MADRING V8 (Tilke Solutions / IFEMA / DOYMO) y Plan de Gestión de Multitudes.

Dos zonas, cuatro bolsas: Norte y Sur



Espacio	Long. (m)	Filas	Bolsa (veh.)	Cap. (veh/h)	Pers/h
Taxis Norte	450	2	171	600	1.500
Taxis Sur	1.000	2	476	1.670	4.175
VTC Norte	450	2	171	600	1.500
VTC Sur	450	2	171	600	1.500
TOTAL			989	3.470	8.675

Lectura clave: la bolsa Sur (1.000 m) tiene más del doble de capacidad que la Norte (450 m) — casi 3 de cada 4 personas que llegan en taxi entran por Zona Sur. La operación práctica del gremio debe reforzarse ahí.

Zona Sur — desencoche y operación

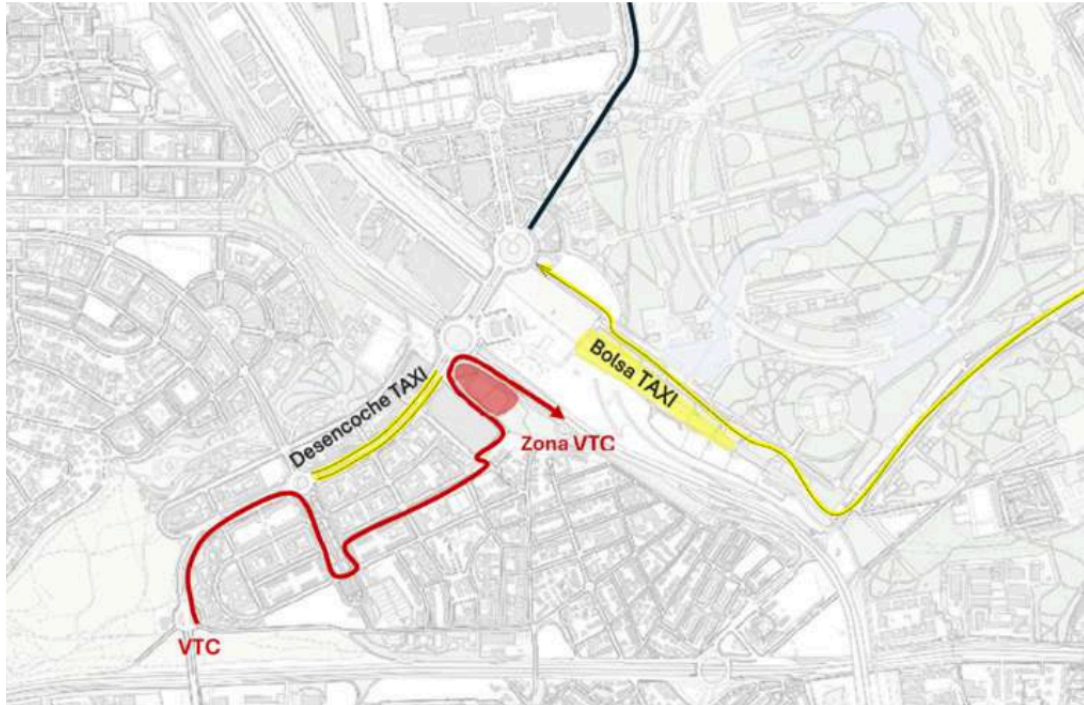


Ilustración 47. Plano de movilidad zona Sur. Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 47 — Plano de movilidad Zona Sur

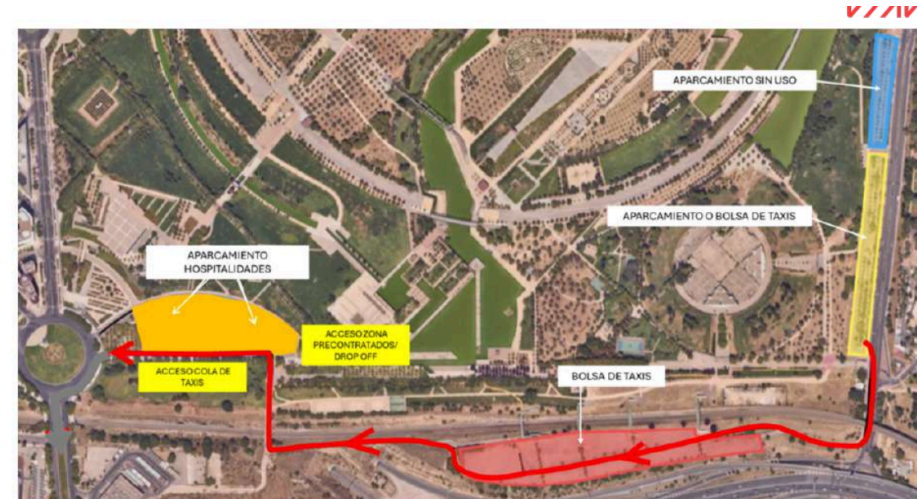


Ilustración 53. Sistema de encoche de taxis en Sur. Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 53 — Sistema de encoche de taxis en Sur

Desencoche: Avenida de los Andes.

Itinerarios: alejados de las rotondas de enlace M-40 (Juan de Borbón y enlace M-40).

Ventana operativa: hasta 23:30h por actividades diferidas de hospitalidades.

Zona Norte — “una estación de tren tipo Atocha”

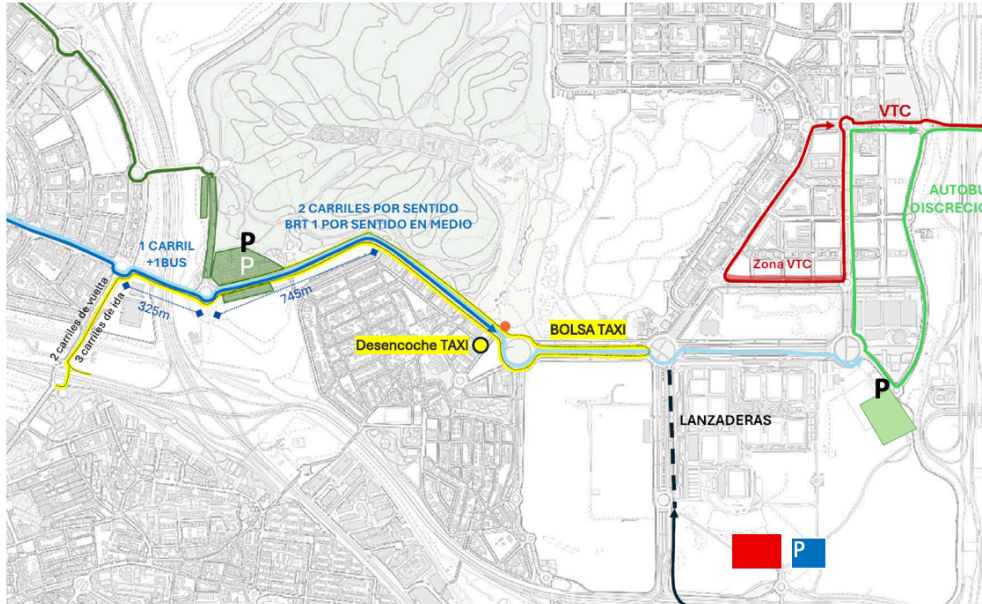


Ilustración 46. Plano de movilidad zona norte. Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 46 — Plano de movilidad Zona Norte

Así lo describe el propio Plan: “funciona como una estación de tren tipo Atocha” — grupos de ~30 taxis dando 600 taxis/hora.

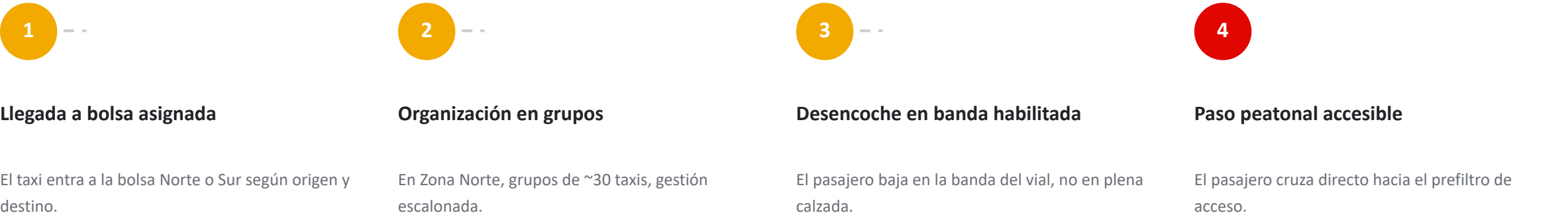


Ilustración 55. Zona de encoche de taxis en el Norte. Fuente: Elaboración propia.

Desenchoche: Av. de las Fuerzas Armadas, cerca de la Gta. Isidro González Velázquez.

Advertencia operativa honesta: las colas de alimentación pueden alargarse por Fuerzas Armadas hasta Av. Buenos Aires — 1.100 m, hasta 185 taxis en espera.

Encoche y desencoche, paso a paso



Por qué importa este orden: *el Plan V8 lo especifica para Alejandro de la Sota — el desencoche se hace "en las bandas de estacionamiento del vial... mediante pasos de peatones accesibles a las entradas de los Prefiltros". La misma lógica protege al pasajero de taxi.*



Ilustración 57 — Itinerarios entrada y salida de taxis en Norte



Ilustración 56. Espacio de acumulación de taxis (1100 metros, 185 taxis). Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 57. Itinerarios entrada y salida de taxis en Norte. Fuente: Elaboración propia.

Entrada — la ventana de las 9:00 a las 10:00h

Antes de 8:00	9:00 – 10:00h	13:00h
Operación activa. El objetivo: evitar acumulaciones exteriores en la calle antes de la apertura formal.	Punta de entrada del domingo: 39.664 personas en una sola hora.	Todo el público debe estar dentro para el domingo (carrera 15:00–17:00h).

Lo que esto significa para la flota de taxi

Igual que Metro y Cercanías refuerzan trenes en la punta de entrada, la disponibilidad de flota de taxi debe reforzarse en esa misma franja de 9:00–10:00h. **La capacidad física de las bolsas (3.470 veh/hora) no es el límite — el límite real es cuántos taxis estén disponibles y circulando en esa hora exacta.**

PUNTA DE ENTRADA (DOMINGO)

39.664

personas entrando entre las 9:00 y las 10:00h del domingo de carrera

Salida — la fase más exigente del día

El recinto se desaloja prácticamente a las **20:00h**, con la operación de salida concentrada entre las **17:00 y las 20:00h** y una punta a las **18:00–19:00h (39.564 personas)**.

"Los agentes de seguridad han previsto operativos especiales para no colapsar la capacidad del metro... organizando dispositivos de acumulación de colas en la calzada." —
Plan de Movilidad V8

Este mismo tipo de gestión activa de demanda aplica a las bolsas de taxi: en el pico de salida, es probable que se regule el ritmo de acceso a la bolsa para evitar colapsos, igual que se hace con el Metro.

A quién recurrir durante el evento

CECOR / CCO

Centro de mando de la movilidad del evento

El Departamento de Movilidad del CECOR integra en tiempo real el estado de Metro, Cercanías, lanzaderas, EMT, taxi/VTC, autocares y aparcamientos — comparando demanda contra capacidad cada 5 a 15 minutos.

Estructura territorial: enlaces separados IFEMA Norte e IFEMA Sur, cada uno con su propio bloque de taxi/VTC/autocares/lanzaderas y un retén de 50 auxiliares.

PUNTO ABIERTO

Canal de contacto directo con el gremio

Aún no está definido un interlocutor o protocolo de escalado específico para taxistas dentro del CECOR. Queda como acción pendiente de esta reunión: acordar si el gremio se apoya en el canal general de movilidad, o si conviene abrir un canal propio.

Propuesta para hoy: dejar nombrada una persona de contacto por parte del gremio y una por parte de coordinación de movilidad, antes del walkthrough conjunto.

EL ÉXITO DE LA MOVILIDAD SE MIDE ASÍ

22.400 personas entrando y saliendo sin fricción, en taxi

Eso depende del gremio tanto como depende de EMT o de Metro. El Plan les da bolsas propias, capacidad dimensionada y acceso privilegiado — el resto es coordinación conjunta.

PRÓXIMOS PASOS

- 1 Walkthrough conjunto de las bolsas Norte y Sur con representantes del gremio.
- 2 Nombrar el punto de contacto directo gremio ↔ coordinación de movilidad.
- 3 Confirmar con el gremio el refuerzo de flota esperado en las franjas de punta (9:00–10:00h y 18:00–19:00h).