



**EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SORIA  
ILMO. SR. ALCALDE**

**Expediente: 2217/2025 Actuación de oficio (cítese al contestar).**

**Asunto: Ordenanzas locales sobre vehículos de movilidad personal, exigencias impuestas a sus usuarios y medios y actuaciones de control implementados para verificar su cumplimiento / Resolución**

Ilmo. Sr.:

De nuevo nos dirigimos a V.I. una vez recibido el informe solicitado en relación con el expediente de oficio que se tramita en esta Institución con el número arriba indicado, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

Como recordará, esta Institución, en ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 18 del Estatuto de Autonomía de Castilla y León y los artículos 12 y siguientes de la Ley 2/1994, de 9 de marzo, del Procurador del Común, acordó en el mes de noviembre de 2025 el inicio de una **actuación de oficio** dirigida a conocer el estado de la regulación municipal sobre vehículos de movilidad personal en las ciudades de mayor población de la Comunidad Autónoma, las medidas de control y vigilancia implementadas, y la actividad sancionadora desarrollada en este ámbito durante el período 2021-2025.

La decisión de iniciar esta actuación se fundamentó en las numerosas consultas y quejas recibidas por esta Defensoría en los últimos años, relativas al uso de vehículos de movilidad personal (en adelante, VMP) en el espacio urbano, particularmente patinetes eléctricos. Las cuestiones planteadas versaban sobre circulación por aceras y espacios peatonales, estacionamiento indebido en la vía pública, velocidad excesiva o inadecuada en determinados entornos, incumplimiento de normas de circulación y seguridad vial, así como situaciones de riesgo para la integridad física de peatones y de los propios usuarios de estos medios de transporte, con especial incidencia en colectivos vulnerables como personas mayores, personas con discapacidad y menores.

La proliferación de estos vehículos en las ciudades de Castilla y León durante los últimos años ha generado, sin duda, nuevos retos para la ordenación del tráfico urbano, la convivencia en el espacio público y la seguridad vial, planteando interrogantes sobre la suficiencia y eficacia de la regulación municipal existente, así como sobre la intensidad y efectividad de las actuaciones de control y vigilancia desarrolladas por las Corporaciones Locales.



Por todo ello, se consideró oportuno dar inicio a esta actuación de oficio con arreglo a las facultades conferidas al Procurador del Común de Castilla y León por el Estatuto de Autonomía y por la Ley 2/1994, de 9 de marzo.

Iniciada la investigación oportuna, se le solicitó información en relación con las cuestiones planteadas en aquella, en concreto se pidió que se remitiera a esta Institución:

PRIMERO: Copia íntegra de la Ordenanza municipal vigente reguladora de VMP, indicando fecha de aprobación definitiva y entrada en vigor.

SEGUNDO: Descripción de mecanismos y procedimientos de control implementados, especificando servicios encargados, medios personales y materiales, actuaciones de vigilancia programadas durante 2021-2025, y sistemas de colaboración con empresas de alquiler.

TERCERO: Información estadística sobre actividad sancionadora durante 2021-2025, con desglose por años, tipología de infracciones, calificación jurídica, importes y estado de tramitación.

CUARTO: Cualquier otra información, estudio o documentación relevante sobre la problemática y medidas adoptadas.

El Ayuntamiento de Soria dio respuesta por escrito de la Alcaldía, aportando la información requerida, de cuyo contenido se desprenden los siguientes datos relevantes:

a) Ordenanza reguladora: Se adjunta la “*Ordenanza Reguladora de Vehículos de Movilidad Personal (VMP) del Ayuntamiento de Soria*”, publicada en el BOP de Soria núm. 145, de 20 de diciembre de 2024. La Ordenanza tiene carácter transitorio “*a la espera de la aprobación definitiva de la ordenanza de movilidad de Soria*”.

b) Actuaciones de control: Desde el año 2022 se realiza un servicio diario de patrullas de vigilancia y control por las zonas peatonales y con mayor afluencia de peatones.

c) Infraestructuras: Se ha implantado en prácticamente todas las travesías de la ciudad carril bici y VMP, gestionadas y mantenidas por el Ayuntamiento.

d) Empresas de alquiler: No existen en Soria empresas dedicadas al alquiler y prestación de servicios de VMP.

e) Actividad sancionadora período 2021-2025:

1.- años 2021-2024: No se tramitaron expedientes sancionadores

2.- año 2025: 5 expedientes sancionadores por circular sin casco, todos calificados como leves (50€), de los cuales 4 tienen resolución firme y 1 fue abonado en período voluntario



Se añade que el personal administrativo de Policía Local se encuentra en situación de baja laboral desde octubre, desconociéndose procesos finalizados, pendientes o en trámite de naturaleza diferente

Debemos recordar que la parte esencial del marco jurídico estatal regulador de los vehículos de movilidad personal se halla ya vigente desde el año 2021, y se encuentra actualmente integrado por las siguientes normas:

1.- 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 (en adelante, TRLTSV), que establece en su artículo 7 las competencias de las entidades locales en materia de tráfico, incluyendo:

*“a) 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 que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.*

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

2.- Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (en adelante, RGC) y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

Esta norma, en vigor desde el 2 de enero de 2021, incorporó por primera vez una regulación específica de los VMP en el ordenamiento jurídico español:

- Definición de VMP (Anexo II, apartado A del Reglamento General de Vehículos): *“Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado”.*

- Prohibición de circular por aceras y zonas peatonales (artículo 121.5 RGC): Los VMP, al ser definidos formalmente como vehículos, tienen prohibida su circulación por aceras y zonas peatonales, como cualquier otro vehículo.



- Prohibición de circular por determinadas vías (artículo 38.4 RGC): Se prohíbe circular con VMP por travesías, vías interurbanas, y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado, así como por túneles urbanos.

- Delegación en ordenanzas municipales: El RD 970/2020 no estableció normas estatales específicas sobre las vías urbanas por las que los VMP deben circular, delegando esta regulación en las ordenanzas municipales. En municipios sin ordenanza específica, los VMP pueden circular por cualquier calzada urbana, quedando únicamente prohibidas las aceras, zonas peatonales y las vías expresamente excluidas por el artículo 38.4, anteriormente citado.

3.- Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal (publicada en BOE núm. 18, de 21 de enero de 2022).

Establece los requisitos técnicos que los VMP deben cumplir para su puesta en circulación, con las siguientes obligaciones temporales:

- Certificado de circulación obligatorio desde 22 de enero de 2024 para VMP comercializados a partir de esa fecha.

- Los VMP adquiridos antes del 22 de enero de 2024 pueden circular sin certificado hasta el 22 de enero de 2027.

4.- Real Decreto 465/2025, de 10 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación en materia de señalización de tráfico, publicado en el BOE núm. 145, de 17 de junio de 2025 (en vigor desde el día 1 de julio de 2025), que introduce importantes novedades en materia de señalización para vehículos de movilidad personal (VMP), adaptando el catálogo de señales a la “*Nueva Movilidad*”.

5.- Ley 5/2025, de 24 de julio, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y otras normas del sector de la movilidad. En vigor desde el 25 de julio de 2025, establece:

- VMP que pasan a ser vehículos a motor: Aquellos con masa superior a 25 kg y una velocidad superior a 14 km/h deben contar con seguro obligatorio de responsabilidad civil desde el 26 de enero de 2026, sin necesidad de inscripción previa en registro.

- Vehículos Personales Ligeros (VPL): VMP con peso inferior a 25 kg (velocidad 6-25 km/h) o con peso superior a 25 kg pero velocidad entre 6-14 km/h. El seguro es obligatorio una vez inscritos en el Registro de Vehículos Personales Ligeros, creado por el Real Decreto 52/2026 de 28 de enero (en vigor desde 30 de enero de 2026).



6.- Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos y el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que lo aprueba, para regular el Registro de Vehículos Personales Ligeros. En vigor desde el 30 de enero de 2026, establece:

- Creación del Registro de Vehículos Personales Ligeros dentro del Registro Nacional de Vehículos.
- Obligación de inscripción de todos los VMP desde el 30 de enero de 2026.
- Obligación de llevar etiqueta identificativa visible.

El Ayuntamiento de Soria nos indica que dispone de ordenanza municipal específica que regula el uso de VMP en su término municipal aunque, no obstante, manifiesta expresamente su carácter transitorio *“a la espera de la aprobación definitiva de la ordenanza de movilidad de Soria”*.

El análisis del contenido de la Ordenanza revela alguna contradicción interna que puede dificultar su aplicación y comprensión.

Así sucede cuando se regula la circulación por vías ciclistas y carriles bici. El apartado 3 del epígrafe *“Circulación”* establece de forma categórica: *“Queda prohibida la circulación por vías ciclistas, carriles bici y parques y jardines, con las excepciones indicadas en los párrafos siguientes”*.

Inmediatamente después, la misma Ordenanza establece: *“Se permitirá la circulación de VMP por las vías ciclistas y/o carriles bicis actualmente existentes, que se recogen en el Anexo I de la presente Ordenanza en color azul. Igualmente se permitirá en las vías ciclistas y/o carriles bicis de próxima implantación que se establecen en el citado Anexo I en color rojo”*.

Esta redacción contradictoria, que prohíbe y permite simultáneamente la circulación por vías ciclistas, resulta jurídicamente defectuosa. La técnica normativa correcta habría sido establecer como regla general la posibilidad de circular por vías ciclistas y carriles bici, con la excepción de aquellas vías que se determinen expresamente en el Anexo como no autorizadas para VMP por razones de seguridad o capacidad.

La información facilitada sobre los mecanismos de control resulta excesivamente genérica e insuficiente. Se limita a indicar que se realiza *“un servicio diario de patrullas de vigilancia y control por las zonas peatonales y con mayor afluencia de peatones”*, sin especificar:

Servicios municipales o unidades administrativas específicamente encargadas



Medios personales destinados (número de agentes, dedicación horaria)

Medios materiales empleados (vehículos, equipos de control)

Campañas específicas desarrolladas durante el período 2021-2025

Protocolos de actuación establecidos

Esta falta de concreción impide evaluar adecuadamente si los recursos destinados al control son proporcionales a las necesidades y si resultan eficaces para garantizar el cumplimiento de la normativa.

Los datos aportados sobre actividad sancionadora parecen evidenciar una insuficiencia en la aplicación efectiva de la Ordenanza:

a) Ausencia total de actividad sancionadora en el período 2021-2024: Durante cuatro años completos no se tramitó expediente sancionador alguno relacionado con infracciones por uso de VMP. La indicada circunstancia ofrece ciertas inconsistencias si se tiene en cuenta que:

1.- La proliferación de VMP en los entornos urbanos es un fenómeno ampliamente constatado

2.- La propia Institución viene recibiendo quejas ciudadanas sobre comportamientos incívicos y peligrosos

3.- Existen múltiples conductas potencialmente sancionables: circulación por aceras, velocidad inadecuada, estacionamiento indebido, no uso de casco, uso de auriculares o teléfono móvil, etc.

b) Actividad sancionadora extremadamente limitada en 2025: En el año 2025 únicamente se han tramitado 5 expedientes, todos ellos por la misma infracción (circular sin casco). Esta concentración exclusiva en una única tipología de infracción puede significar una ausencia de control efectivo sobre otras conductas infractoras igualmente relevantes para la seguridad vial (circulación por aceras, velocidad excesiva, uso de dispositivos móviles), falta de una estrategia integral de vigilancia que abarque el conjunto de obligaciones establecidas en la Ordenanza y un efecto disuasorio prácticamente nulo sobre los comportamientos contrarios a la convivencia y la seguridad

La circunstancia comunicada relativa a la situación de baja laboral del personal administrativo de Policía Local desde octubre de 2024, con el consiguiente desconocimiento de *“procesos finalizados, pendientes o en trámite que sean de naturaleza diferente”*, parece evidenciar deficiencias organizativas en la tramitación administrativa, con falta de mecanismos de suplencia o sustitución que garanticen la continuidad del servicio, con el consiguiente riesgo de prescripción de infracciones y pérdida de información relevante.



Sobre la protección de colectivos vulnerables (personas mayores, personas con discapacidad y menores de edad) la Ordenanza no contempla de forma específica medidas dirigidas a su protección reforzada ante el uso inadecuado de VMP.

Si bien establece la prohibición de circular por aceras y zonas peatonales, y se regulan limitaciones de velocidad en zonas de prioridad peatonal, no incorpora zonas de especial protección (entornos escolares, centros de mayores, centros sanitarios), limitaciones horarias en determinados espacios y obligaciones específicas de señalización en zonas de riesgo.

Las situaciones descritas ponen de manifiesto la conveniencia de que el Ayuntamiento de Soria apruebe con carácter definitivo una Ordenanza de Movilidad que integre de manera coherente, sistemática y completa la regulación de los VMP junto con el resto de modos de transporte urbano.

Finalmente, cabe añadir que la educación y sensibilización de los usuarios de VMP constituye un instrumento fundamental para la prevención de conductas infractoras y la reducción de la siniestralidad. Las campañas informativas, la distribución de material divulgativo y las actuaciones de educación vial dirigidas especialmente a jóvenes y adolescentes resultan medidas complementarias esenciales a la actividad de control y sanción.

Con base en las consideraciones precedentes, se concluye que:

1.- La Ordenanza Reguladora de Vehículos de Movilidad Personal del Ayuntamiento de Soria, aprobada con carácter transitorio, presenta alguna deficiencia técnica que puede dificultar su aplicación efectiva.

2.- La información facilitada sobre los mecanismos de control y vigilancia resulta excesivamente genérica e insuficiente para evaluar la adecuación de los recursos destinados a garantizar el cumplimiento de la Ordenanza.

3.- La actividad sancionadora desarrollada en el período 2021-2025 ha sido prácticamente inexistente (ausencia total en 2021-2024 y únicamente 5 expedientes en 2025, todos por la misma infracción), lo que puede evidenciar una insuficiencia en la aplicación efectiva de la normativa municipal y un previsible efecto disuasorio escaso.

4.- La situación de baja laboral del personal administrativo de Policía Local, con el consiguiente desconocimiento de expedientes en tramitación, revela que pueden existir deficiencias organizativas que podrían afectar a la continuidad del servicio.

5.- La Ordenanza no contempla medidas específicas de protección reforzada para colectivos especialmente vulnerables (personas mayores, personas con discapacidad,



menores), pese a los riesgos que el uso inadecuado de VMP puede generar para estos sectores de población.

En virtud de todo lo expuesto, y al amparo de las facultades conferidas por el Estatuto de Autonomía de Castilla y León y por la Ley 2/1994, de 9 de marzo, del Procurador del Común, consideramos oportuno formular las siguientes recomendaciones a esa Administración, mediante la siguiente **Resolución**:

**PRIMERA:** Que se impulse con carácter prioritario la tramitación y aprobación definitiva de una Ordenanza Municipal de Movilidad que integre de manera completa, coherente y sistemática la regulación de los vehículos de movilidad personal junto con el resto de modos de transporte urbano, superando el actual carácter transitorio y provisional de la normativa vigente.

**SEGUNDA:** Que se incorporen en la futura Ordenanza medidas específicas de protección de colectivos vulnerables (personas mayores, personas con discapacidad y menores), tales como:

**Establecimiento de zonas de especial protección en entornos escolares, centros de mayores y centros sanitarios**

**Limitaciones horarias de circulación en determinados espacios**

**Obligaciones específicas de señalización en zonas de riesgo**

**Campañas de sensibilización dirigidas a estos colectivos y a los usuarios de VMP**

**TERCERA:** Se sugiere al Ayuntamiento de Soria que refuerce y sistematice los mecanismos de control y vigilancia del uso de los VMP, atendiendo no solo al uso del casco, única infracción sancionada hasta el momento, sino al conjunto de conductas potencialmente infractoras, adoptando las siguientes medidas:

a) **Elaboración de un plan anual de control de VMP que identifique las zonas de mayor conflictividad, los períodos de mayor uso y los colectivos más vulnerables, estableciendo actuaciones de vigilancia programadas y evaluables.**

b) **Dotación de protocolos específicos de actuación para la Policía Local en materia de control e intervención frente a infracciones de VMP, que garanticen la homogeneidad de criterios en la actuación policial y el rigor técnico en la elaboración de los atestados y denuncias.**

c) **Formación especializada del personal de la Policía Local en la regulación de los VMP y en la identificación de las conductas infractoras más frecuentes, así como en el uso de los instrumentos tecnológicos disponibles para la captación de evidencias.**



**CUARTA:** Se recomienda el desarrollo de programas de educación e información vial específicamente dirigidos a los usuarios de VMP, que incluyan, como mínimo: (i) las normas de circulación aplicables y las consecuencias de su incumplimiento; (ii) la prohibición de circular por aceras y zonas peatonales y sus razones de seguridad; (iii) la prohibición de conducir bajo la influencia de alcohol o drogas; (iv) el respeto a los colectivos vulnerables como usuarios preferentes del espacio peatonal; y (v) las normas sobre elementos de seguridad obligatorios. Estos programas deberán diseñarse prestando atención prioritaria a los jóvenes y adolescentes, principales usuarios de estos vehículos, y podrán desarrollarse en colaboración con centros educativos, asociaciones de vecinos y otras entidades del tejido asociativo local.

**QUINTA:** Se recomienda al Ayuntamiento de Soria el establecimiento de un canal específico y accesible de denuncia ciudadana para infracciones de VMP, que permita a los peatones, especialmente a los pertenecientes a colectivos vulnerables, comunicar de forma sencilla y efectiva las conductas infractoras observadas. Este canal deberá integrarse en los sistemas de atención ciudadana ya existentes (web municipal, aplicación móvil, servicio 010), garantizando la tramitación efectiva de las comunicaciones recibidas y la información de retorno al denunciante.

**SEXTA:** Que se adopten las medidas organizativas necesarias para garantizar la continuidad del servicio de tramitación de expedientes sancionadores, estableciendo mecanismos de sustitución y suplencia que eviten la paralización de la actividad administrativa por ausencias del personal.

Esta es nuestra resolución y así se la hacemos saber, con el ruego de que nos comunique de forma motivada la aceptación o no aceptación de la misma en el plazo de dos meses, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.2 de la Ley Reguladora de la Institución.

Una vez realizadas las comunicaciones oportunas, se acuerda publicar la presente Resolución en la página web de esta Institución, previa disociación de los datos de carácter personal que contuviera.

Pendiente de sus noticias, reciba un cordial saludo.

Atentamente,

EL PROCURADOR DEL COMÚN  
Tomás Quintana López