



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID
EXCMO. 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

Excmo. Sr.:

De nuevo nos dirigimos a V.E. 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 Valladolid atendió el requerimiento de información efectuado por esta Institución, aportando un informe en el que se expone lo siguiente:

«PRIMERO: En el enlace,

<https://bop.sede.diputaciondevalladolid.es/boletines/2025/octubre/09/BOPVA-A-2025-03255.pdf>

podrá acceder al texto íntegro de la “Ordenanza municipal reguladora del uso de los ciclos y vehículos de movilidad personal y de la movilidad por carriles especiales de tráfico rodado en Valladolid”. El Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada el 12 de septiembre de 2025, acordó aprobar definitivamente la citada Ordenanza siendo publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Valladolid con fecha 9 de octubre de 2025; la entrada en vigor de la ordenanza en vigor tuvo lugar al día siguiente de su publicación, esto es, el 10 de octubre de 2025.

SEGUNDO: Sobre la información relativa a los mecanismos y procedimientos de control implementados por el Ayuntamiento para verificar el cumplimiento de la normativa reguladora de los vehículos de movilidad personal, se acompaña a la presente el informe emitido por el Servicio de la Policía Municipal con el número de documento pdf 08.



En cuando a lo requerido en el apartado d), hay que indicar que hasta la fecha no se tiene constancia del establecimiento de empresas explotadoras de servicios de alquiler de patinetes eléctricos. Por otra parte, y a diferencia de lo que ha ocurrido con los ciclos, el Ayuntamiento no ha asumido la prestación de los servicios de alquiler de patinetes eléctricos.

TERCERO: Se adjuntan los informes del Servicio de la Policía Municipal relacionados con los números de documentos pdf 09 y 10 que dan respuesta a la información estadística sobre la siniestralidad y la actividad sancionadora desarrollada por el Ayuntamiento en materia de infracciones cometidas por usuarios de vehículos de movilidad personal durante el periodo comprendido entre los años 2021 a 2025.

CUARTO: Se traslada el informe del Servicio de la Policía Municipal relacionado con el número de documento pdf 11, que contiene información adicional relevante sobre la problemática asociada al uso de los vehículos de movilidad personal desde una perspectiva técnico- preventiva.»

Debemos recordar que la parte esencial del marco jurídico estatal regulador de los vehículos de movilidad personal se halla en vigor 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 travесías, 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 Valladolid nos indica que dispone de ordenanza municipal que regula el uso de VMP en su término municipal, concretamente se refiere a la *“Ordenanza municipal reguladora del uso de los ciclos y vehículos de movilidad personal y de la movilidad por carriles especiales de tráfico rodado en Valladolid”*, cuyo texto íntegro fue publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Valladolid nº 2025/193, de 9 de octubre de 2025.

La nueva Ordenanza constituye un texto normativo amplio y con ambición regulatoria, cuyo articulado se desarrolla a lo largo de más de veintiocho páginas en el BOP.

Desde el punto de vista del contenido aplicable a los VMP, la indicada ordenanza incorpora las siguientes previsiones de especial relevancia:

1º.- La norma establece la definición y categorización técnica de los VMP (artículos 11 y 12), la limitación de la velocidad máxima de circulación a 25 km/h (artículo 13), la delimitación precisa de los espacios en los que está permitida o prohibida su circulación, con expresa prohibición de uso en aceras y zonas peatonales (artículos 14, 15 y 16), las obligaciones de seguridad activa y pasiva de los usuarios, incluyendo la edad mínima, la prohibición del consumo de alcohol y drogas, el deber de conducción diligente



y el uso obligatorio de casco y elementos de visibilidad (artículos 17 y 18), la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil, el régimen de estacionamiento, retirada e inmovilización de los vehículos (artículos 20 y 21), y el régimen sancionador (artículos 28 y 29).

2.- En relación con los mecanismos y procedimientos de control, el informe del Servicio de la Policía Municipal expone que la vigilancia y control de los VMP en el término municipal corresponde a la Policía Municipal de Valladolid, con los medios personales y materiales propios de dicho cuerpo, sin que se hayan destinado recursos específicamente asignados a esta función. Durante el período 2021-2025, la Policía Municipal participó en diversas campañas de control en colaboración con la Jefatura Provincial de Tráfico, si bien no se realizó ninguna campaña específica sobre VMP. En cuanto a la colaboración con empresas de alquiler de patinetes eléctricos, el Ayuntamiento precisa que hasta la fecha no se tiene constancia del establecimiento de empresas explotadoras de servicios de alquiler de patinetes eléctricos en el municipio, y que, a diferencia de lo ocurrido con los ciclos, el Ayuntamiento no ha asumido la prestación de este tipo de servicios. No obstante, se informa de la suscripción de un Convenio de Colaboración con el Grupo Itevelesa para el apoyo técnico en el control de la velocidad y de las características técnicas de los VMP, que permite, previa detección de indicios por la Policía Municipal, la inmovilización cautelar del vehículo y su sometimiento a verificación técnica especializada, cuyos informes sirven de base para la adopción de las medidas administrativas y sancionadoras que procedan.

3.- En relación con la actividad sancionadora y la siniestralidad, el Ayuntamiento aportó los siguientes datos:

Por lo que respecta al número de expedientes sancionadores incoados, el informe refleja una evolución creciente y sostenida a lo largo de todo el período: 449 expedientes en 2021, 466 en 2022, 894 en 2023, 1.367 en 2024 y 1.666 en 2025, lo que representa un incremento total del 271% respecto al año de inicio del período, con un total acumulado de 4.842 expedientes.

En cuanto a la tipología de las infracciones, el análisis conjunto del período 2021-2025 permite identificar tres grandes grupos de conductas infractoras que concentran de forma estructural y persistente la mayor parte de los expedientes incoados en todos los ejercicios.

El primer grupo, y el de mayor incidencia, es el de la circulación por espacios prohibidos para los VMP, que comprende tanto la circulación por acera o zona peatonal, como la circulación por travesías, vías interurbanas y espacios reservados para peatones. En el conjunto del período, esta tipología acumula los siguientes totales; circulación por acera o zona peatonal —art. 121.5 RGC—: 151 expedientes en 2021, 92 en 2022, 146 en 2023, 340 en 2024 y 357 en 2025, con un total de 1.086 expedientes; circulación por



travesías, vías interurbanas y túneles urbanos, así como otros espacios peatonales con VMP —art. 48.2 RMT—: 10 expedientes en 2021, 66 en 2022, 254 en 2023, 295 en 2024 y 264 en 2025, con un total de 889 expedientes. Ambas modalidades conjuntamente suman 1.975 expedientes a lo largo del período, lo que representa el 40,8% del total acumulado.

El segundo grupo es el de la circulación con más de un ocupante en VMP —tipificada en el artículo 9.1.1 del RGC—, con 56 expedientes en 2021, 88 en 2022, 163 en 2023, 269 en 2024 y 346 en 2025, lo que supone un total de 922 expedientes en el conjunto del período, equivalente al 19,0% del total acumulado.

El tercer grupo es el del no respeto de la luz roja de semáforo —tipificado en el artículo 146.A.2 del RGC—, con 71 expedientes en 2021, 62 en 2022, 128 en 2023, 139 en 2024 y 129 en 2025, sumando un total de 529 expedientes en el período, equivalente al 10,9% del total acumulado.

Estas tres tipologías representan conjuntamente el 70,7% de la totalidad de expedientes incoados en el período 2021-2025. Entre las infracciones de menor volumen pero de relevancia creciente destacan la conducción de modo negligente —art. 3.1.1 RGC— (34, 17, 24, 35 y 62 expedientes respectivamente, con un total de 172), el uso de dispositivos de telefonía móvil durante la conducción —art. 18.2.4 RGC— (12, 25, 39, 53 y 57 expedientes, con un total de 186), el uso de cascos o auriculares —art. 18.2.3 RGC— (10, 20, 30, 58 y 111 expedientes, con un total de 229), y, significativamente en el año 2025, la conducción con presencia de drogas en el organismo —art. 14.1.2 de la TRLTSV— (23 expedientes) y bajo los efectos del alcohol —art. 20.1.5 RGC— (19 expedientes), lo que apunta a una ampliación cualitativa del espectro infractor detectado hacia conductas de mayor potencial lesivo.

En cuanto a la calificación jurídica de las infracciones, el informe aporta datos para los ejercicios 2021 a 2024. En 2021, de los 449 expedientes, 206 correspondieron a infracciones leves, 226 a infracciones graves y 17 a infracciones muy graves. En 2022, de 466 expedientes, 308 fueron leves, 150 graves y 8 muy graves. En 2023, de 894 expedientes, 616 fueron leves, 267 graves y 11 muy graves. En 2024, de 1.367 expedientes, 983 fueron leves, 380 graves y 4 muy graves. El Ayuntamiento hizo constar expresamente que los datos de calificación jurídica correspondientes al año 2025 no pudieron ser extraídos debido a las limitaciones del sistema informático de gestión de multas de tráfico actualmente en uso.

En cuanto al estado de tramitación de los expedientes, el informe refleja que, al cierre de cada ejercicio, un número significativo de expedientes permanecía pendiente de resolución: 266 en 2021 sobre un total de 449 incoados, 221 en 2022 sobre 466, 348 en 2023 sobre 894, y 596 en 2024 —sobre 1.367. Los datos correspondientes al año 2025



tampoco pudieron ser extraídos por las mismas limitaciones del sistema informático señaladas anteriormente.

En relación con la siniestralidad, el informe municipal aporta datos cuantitativos sobre la evolución de los siniestros viales con implicación de VMP en Valladolid durante el período 2021-2025. El número de siniestros registrados fue de 59 en 2021, 70 en 2022, 81 en 2023, 112 en 2024 y 158 en 2025, lo que supone un incremento total del 168% a lo largo del período. Por lo que respecta a las personas heridas en dichos siniestros, los datos son los siguientes: 53 heridos en 2021, 73 en 2022, 81 en 2023, 112 en 2024 y 126 en 2025, lo que representa un incremento del 138% entre el inicio y el final del período. El informe subraya que la evolución de la siniestralidad muestra una curva ascendente estrechamente ligada al mayor uso de estos vehículos, que los siniestros no se limitan a incidentes leves o daños materiales sino que generan un impacto directo sobre la integridad física de las personas, y que los VMP se han consolidado como un factor relevante en la accidentalidad urbana de la ciudad. Resulta especialmente significativo que en el ejercicio 2024 el número de heridos coincida exactamente con el de siniestros registrados (112 en ambos casos), lo que podría indicar que la totalidad de los siniestros de ese año produjo al menos una persona herida.

En relación con la información técnico-preventiva adicional, el Ayuntamiento expone que realiza un seguimiento continuo de los accidentes e incidentes con implicación de VMP, que sirve para orientar las actuaciones de vigilancia y control. Asimismo, informa de que se elaboran actas de catalogación técnica del vehículo cuando las modificaciones del mismo pueden suponer una infracción del Reglamento General de Vehículos, y de que, en los supuestos en que un VMP deba ser catalogado como vehículo a motor conforme a la normativa aplicable, se elabora el correspondiente informe técnico que se adjunta al atestado policial a efectos de la eventual imputación de un delito del artículo 384 del Código Penal. El Ayuntamiento señala finalmente que mantiene un proceso permanente de evaluación de la aplicación de la Ordenanza desde una perspectiva de seguridad vial preventiva, con el fin de detectar nuevas situaciones de riesgo y proponer los ajustes normativos u operativos que resulten procedentes.

A la vista de las consideraciones precedentes, debemos indicar que la Ordenanza municipal reguladora del uso de los ciclos y vehículos de movilidad personal y de la movilidad por carriles especiales de tráfico rodado en Valladolid, merece una valoración global positiva desde la perspectiva de la adecuación a la normativa estatal, de su contenido y la atención dispensada a los principales focos de conflicto identificados en las quejas y consultas ciudadanas recibidas por esta Institución. La norma aborda de manera integral los ámbitos con problemas más relevantes: la circulación por espacios inadecuados, la velocidad excesiva, la seguridad activa de conductores y peatones, la responsabilidad administrativa de los usuarios, y la protección de los colectivos más vulnerables.



No obstante lo anterior, esta Institución aprecia con preocupación que, durante el período 2021-2025, el Ayuntamiento de Valladolid no desarrollara ninguna campaña específica de control de VMP, pese al incremento exponencial de infracciones registradas —que pasaron de 449 en 2021 a 1.666 en 2025— y a la tendencia ascendente y sostenida de la siniestralidad. Las campañas de control genéricas desarrolladas en colaboración con la Jefatura Provincial de Tráfico no pueden considerarse equivalentes a actuaciones de vigilancia específicamente diseñadas para responder a las características propias de los VMP y a las tipologías infractoras predominantes en este ámbito.

El análisis conjunto de la tipología infractora a lo largo del período también revela una pauta estructural que no ha sido revertida por las actuaciones de control y sanción llevadas a cabo. La circulación por espacios prohibidos para los VMP acumuló 1.975 expedientes en el período, el 40,8% del total; la circulación con más de un ocupante supuso 922 expedientes, el 19,0% del total; y el no respeto de semáforos en rojo generó 529 expedientes, el 10,9% del total. Estas tres tipologías representan conjuntamente el 70,7% de todos los expedientes incoados en el período, y en ninguno de los ejercicios analizados se aprecia una tendencia descendente en su incidencia. La circulación por aceras, en particular, pasó de 151 expedientes en 2021 a 357 en 2025, lo que supone un incremento del 136% en la infracción de mayor riesgo para los peatones.

Este panorama evidencia que la mera reacción sancionadora ante las denuncias formuladas resulta insuficiente en ausencia de una planificación preventiva activa y específica, y que las actuaciones de control llevadas a cabo no han generado el efecto disuasorio necesario. La protección de los peatones frente a la circulación de VMP por espacios reservados para ellos constituye una exigencia derivada tanto del artículo 121.5 RGC como de los principios de seguridad vial que informan la TRLTSV, y demanda una respuesta municipal activa, sistemática y proporcionada a la magnitud del problema acreditado.

El informe municipal no cuantifica ni describe los medios personales y materiales específicamente destinados a la vigilancia y control de los VMP, limitándose a señalar que son *“los propios de la Policía Municipal”*. Esta respuesta, aun siendo comprensible desde una perspectiva de gestión integrada de los recursos policiales, no permite a esta Defensoría verificar si la dotación disponible resulta adecuada a la magnitud del problema acreditado, ni si existe una planificación específica de actuaciones en esta materia. El volumen creciente de expedientes incoados, que alcanzó 1.666 en 2025, y el número significativo de expedientes pendientes de resolución en todos los ejercicios del período analizado revelan una presión sobre la capacidad operativa y administrativa del Ayuntamiento que justifica la valoración de una asignación más específica y cuantificada de recursos humanos y materiales orientados al control de los VMP. Esta dilación en la resolución de los procedimientos sancionadores puede menoscabar el efecto disuasorio de la sanción.



El Ayuntamiento de Valladolid ha informado de que no ha sido posible extraer los datos de calificación jurídica, importes y estado de tramitación correspondientes al año 2025 debido a limitaciones del sistema informático de gestión de las multas de tráfico actualmente en uso. La disponibilidad de información estadística completa, homogénea y actualizada para todos los ejercicios constituye un requisito básico para la evaluación de la eficacia del sistema, para la detección de tendencias y para la adopción de decisiones basadas en evidencia.

Los datos de siniestralidad aportados por el Ayuntamiento merecen una consideración específica. La evolución registrada —de 59 siniestros y 53 heridos en 2021 a 158 siniestros y 126 heridos en 2025, con incrementos del 168% y del 138% respectivamente— evidencia que el uso de los VMP genera un impacto real y creciente sobre la seguridad de las personas, que va más allá de la mera comisión de infracciones administrativas. A ello se añade que en el año 2025 se detectan por primera vez, con incidencia estadísticamente relevante, infracciones relacionadas con la conducción bajo los efectos de drogas y alcohol —23 y 19 expedientes respectivamente—, lo que apunta a un agravamiento cualitativo de las conductas infractoras que puede tener una correlación directa con el aumento de la siniestralidad.

Esta tendencia ascendente, proyectada a lo largo de todo el período sin signos de reversión, exige una respuesta municipal integral que combine la regulación normativa, ya abordada con la aprobación de la ordenanza en 2025, la educación vial, la planificación de campañas de control específicas y la dotación de recursos adecuados.

Esta Procuraduría valora positivamente la suscripción en octubre de 2025 del Convenio de Colaboración con el Grupo Itevelesa para el control técnico de la velocidad y las características de los VMP. Este mecanismo introduce una herramienta especializada que puede contribuir significativamente a la detección de vehículos manipulados, constituyendo tanto un elemento disuasorio como una garantía objetiva en el procedimiento sancionador. No obstante, dado que el convenio fue suscrito en octubre de 2025, su eficacia preventiva y su impacto real sobre la siniestralidad y la reincidencia infractora no han podido ser evaluados en el marco del presente expediente, por lo que esta Institución considera oportuno que el Ayuntamiento realice un seguimiento específico de sus resultados.

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 presente **Resolución**:

PRIMERA: Sobre la difusión y conocimiento efectivo de la nueva normativa.



Que el Ayuntamiento de Valladolid mantenga y, en su caso, refuerce los mecanismos de difusión y publicidad de la Ordenanza entre la ciudadanía, con especial atención a los colectivos que hacen un uso más intensivo de los VMP —en particular los jóvenes y los usuarios habituales—, a fin de garantizar el conocimiento efectivo de las obligaciones, prohibiciones y consecuencias sancionadoras establecidas. Esta labor de comunicación debe incidir de forma particular en las restricciones de edad mínima, las normas de circulación por el espacio urbano, las obligaciones de seguridad personal y los requisitos administrativos, seguro obligatorio y registro.

SEGUNDA: Mejora de los mecanismos de control y vigilancia.

Se sugiere al Ayuntamiento de Valladolid que refuerce y sistematice los mecanismos de control y vigilancia del uso de los VMP, 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.

Se deberá prestar especial atención a las infracciones de mayor frecuencia e impacto sobre la seguridad de los peatones, circular por espacios prohibidos para los VMP, en particular, la circulación por acera o zona peatonal y el no respeto de semáforos en rojo, que han representado conjuntamente el 51,7% de los expedientes incoados en el período 2021-2025, estableciendo una planificación anual de actuaciones que sea objeto de seguimiento y evaluación pública.

TERCERA: Mejora del sistema de registro y estadística sancionadora.

Que el Ayuntamiento de Valladolid complete y sistematice el registro estadístico de la actividad sancionadora en materia de VMP. Dicho registro deberá contener, como mínimo, el número de expedientes sancionadores incoados por año, la tipología de las infracciones con indicación del número de expedientes por cada



categoría, la calificación jurídica de las infracciones, los importes de las sanciones impuestas diferenciados por tipo de infracción, y el resultado final de los expedientes con distinción entre los que han concluido con imposición efectiva de sanción y los que han finalizado mediante archivo, sobreseimiento o cualquier otra forma de terminación sin sanción. La disponibilidad de estos datos resulta indispensable para evaluar la evolución del fenómeno, la eficacia de las medidas adoptadas y la adecuación de los recursos de control asignados a esta materia.

CUARTA: Desarrollo de programas de educación e información vial para usuarios de VMP.

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: Velar especialmente por el cumplimiento de las medidas específicas establecidas para la protección de colectivos vulnerables en el espacio peatonal, así como desarrollar campañas de concienciación específicamente dirigidas a estos colectivos sobre sus derechos como usuarios preferentes del espacio peatonal y sobre los mecanismos disponibles para denunciar las conductas infractoras.

SEXTA: Habilitación de un sistema de denuncia ciudadana para infracciones de VMP.

Se recomienda al Ayuntamiento de Valladolid 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.

SEPTIMA: Que se realice un seguimiento específico de los resultados del Convenio de Colaboración suscrito con el Grupo Itevelesa en octubre de 2025, evaluando su incidencia en la reducción del uso de VMP que superan el límite de velocidad reglamentario, en la siniestralidad y en el efecto disuasorio general, con el



PROCURADOR DEL COMÚN
DE CASTILLA Y LEÓN

fin de valorar su continuidad, ampliación o adaptación en función de los resultados obtenidos.

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