



**EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SEGOVIA
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 Segovia, a través de la Sección de Tráfico, Transportes y Movilidad y de un informe de la Policía Local, dio respuesta a la solicitud de información formulada por esta Institución, cuyo contenido se resume a continuación:

Primero.- En relación con la ordenanza municipal sobre VMP (punto primero): El Ayuntamiento de Segovia carece de ordenanza municipal específica para vehículos de movilidad personal. La Ordenanza municipal de circulación vigente fue aprobada definitivamente por acuerdo plenario de 29 de febrero de 2016, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Segovia núm. 40, de 1 de abril de 2016, y entró en vigor el 2 de abril de 2016, siendo por tanto anterior a la regulación estatal específica de los VMP introducida por el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, al que posteriormente haremos referencia de nuevo. En este sentido, la Policía Local informa expresamente que *“En el Ayuntamiento de Segovia no hay una ordenanza municipal específica para vehículos de movilidad personal, nos basamos en la normativa a nivel nacional”*.

Segundo.- En relación con los mecanismos de control y vigilancia (punto segundo): La Policía Local realiza controles semanales de VMP, mediante patrullas de paisano en zonas peatonales. Según el programa policial Vinfopol, en el año 2024 se llevaron a cabo 32 controles y en 2025 un total de 56, mientras que para 2026 están



programados 10. Con anterioridad al sistema Vinfopol no existía registro de los controles efectuados. En el municipio no hay empresas de alquiler de patinetes eléctricos y, por tanto, tampoco sistemas de colaboración con explotadoras de estos servicios.

Tercero.- En relación con la actividad sancionadora (punto tercero): Entre 2021 y 2025 se incoaron un total de 21 expedientes sancionadores en materia de VMP (6 en 2021, 13 en 2022 y 2 en 2025). Las infracciones más frecuentes fueron circular por la acera (5), viajar más de un ocupante en el vehículo (4), circular por zona de prioridad peatonal (4), circular bajo la influencia del alcohol o las drogas (2), circular sin alumbrado (2), circular en dirección prohibida (1), circular con cascos o auriculares (1), hacer uso del teléfono móvil durante la conducción (1) y exceso de velocidad (1).

La calificación de las infracciones es mayoritariamente grave (12), seguida de leve (7) y muy grave (2). Las sanciones impuestas ascienden principalmente a 200 euros (12 casos), 80 euros (4 casos), 100 euros (3 casos) y 1.000 euros (2 casos). De los 21 expedientes, 20 concluyeron con cobro efectivo de la sanción, 10 de ellos mediante pronto pago, y 1 fue archivado por prescripción. La Policía Local señala, no obstante, que no lleva registro propio de los expedientes sancionadores incoados, siendo la Sección de Tráfico, Transportes y Movilidad el departamento que centraliza esta información.

También se hace referencia a la instrucción de atestados por delitos contra la seguridad vial respecto a vehículos de movilidad personal que, por sus características técnicas, deben ser considerados ciclomotores

Cuarto.- En relación con la problemática asociada al uso de VMP (punto cuarto): El Ayuntamiento adjunta el extracto de un informe de 4 de octubre de 2023 de la Sección de Tráfico, Transportes y Movilidad, emitido en el marco de un procedimiento de responsabilidad patrimonial, en el que se expone el marco jurídico aplicable a los VMP.

Finalmente cabe indicar que por la Policía Local se anuncia que, a partir de la plena operatividad del Registro de Vehículos Personales Ligeros, procederá a formular denuncias por carecer del seguro obligatorio, añadiendo que *“En cuanto a otras normativas, como son el casco o la edad para conducirlos, se está a la espera del desarrollo normativo que se realice a nivel nacional”*.

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 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.

Determinado lo anterior, es esencial subrayar, de nuevo, que desde el 2 de enero de 2021 existe un marco normativo estatal que regula aspectos esenciales de los VMP: su definición, requisitos técnicos, zonas de circulación permitidas y prohibidas, y normas básicas de conducción.

Cuando el Ayuntamiento de Segovia nos indica que carece de ordenanza municipal específica que regule el uso de VMP en su término municipal, añadiendo que “*nos basamos en normativa a nivel nacional*”; conviene indicar que, en todo caso, esto no



desvirtúa que, desde un punto de vista competencial, la ordenación del tráfico en las vías urbanas de los VMP se atribuye a los municipios, y que esta trae causa de la siguiente normativa:

1.- Artículo 4.1.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (en adelante, LRBRL): *“En su calidad de Administraciones públicas de carácter territorial, y dentro de la esfera de sus competencias, corresponden en todo caso a los municipios, las provincias y las islas: a) Las potestades reglamentaria y de autoorganización”*.

2.- Artículo 25.2.g) LRBRL: Atribuye a los municipios competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en materia de *“Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad”*.

3.- Artículo 84.1.a) LRBRL: Los entes locales, en el ámbito de sus competencias, pueden aprobar ordenanzas, respetando las normas de carácter superior.

4.- Artículo 7 a) y b) 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, anteriormente reproducido.

El Tribunal Supremo (STS de 19 de julio de 2000), puntualiza que *“...el ejercicio de la potestad discrecional en la ordenación del tráfico viario ha de verificarse a través de la adopción de los criterios técnicos más eficaces para conseguir esa misma finalidad, criterios que dependen de multitud de complejas circunstancias y cuya elección y acogimiento en el caso concreto han de referirse al juicio ponderado de la Administración encargada de velar por su correcta regulación”*.

La discrecionalidad en las decisiones de la Corporación local en esta materia debe siempre respetar la normativa general.

Conforme a estos preceptos, el Ayuntamiento será competente, por tanto, para acordar *“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”*.

La competencia municipal en materia de ordenación del tráfico en vías urbanas no constituye una mera facultad de ejercicio discrecional, sino una obligación derivada de la necesidad de garantizar la seguridad vial, la protección de los peatones y la adecuada convivencia en el espacio público urbano.

Así resulta que, si bien los municipios tienen atribuida la facultad de regular el tráfico en las vías urbanas, a su vez se les impone el deber de velar por la seguridad en los



espacios públicos. Esto determina el deber de adoptar las medidas oportunas de acuerdo con el principio de eficacia. En este sentido, existe un auténtico derecho de los ciudadanos a que se adopten las soluciones que, de una manera realmente eficaz, garanticen la seguridad de la circulación viaria (Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de julio de 2000, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 4ª).

Esta obligación se intensifica cuando, como ocurre en el caso de Segovia, de los datos estadísticos se evidencia que, aun siendo bajo el número de expedientes sancionadores tramitados (21 en 5 años), la calificación de las infracciones es “*mayoritariamente graves (12)*”.

La adopción de medidas normativas y organizativas de carácter preventivo constituye un mandato legal dirigido a las Administraciones competentes, entre ellas las Corporaciones Locales.

Los peatones, y especialmente las personas mayores, las personas con discapacidad y los menores, constituyen usuarios especialmente vulnerables del espacio público urbano que merecen una protección reforzada frente a conductas que pongan en riesgo su seguridad.

La circulación de VMP por aceras y espacios peatonales, infracción más frecuente según los datos aportados, incide directamente en la seguridad de estos colectivos, justificando la adopción urgente de medidas normativas, organizativas y de control.

La justificación ofrecida por el Ayuntamiento para la ausencia de ordenanza municipal, “*nos basamos en la normativa a nivel nacional*”, no parece encontrar suficiente respaldo normativo por las siguientes razones:

a) La existencia de un marco normativo estatal vigente (el Real Decreto 970/2020 incorporó, desde el 2 de enero de 2021, una regulación específica sobre los VMP en el Reglamento General de Circulación y en el Reglamento General de Vehículos) no impide ni limita el ejercicio de la potestad reglamentaria municipal en los ámbitos competenciales de su titularidad.

b) Ejercicio pleno de la competencia municipal: Los municipios tienen competencia exclusiva para regular el tráfico en vías urbanas (artículo 7 TRLTSV) y potestad reglamentaria propia (artículo 4.1.a LRBRL). Esta competencia les habilita para aprobar ordenanzas que, respetando la normativa estatal básica, establezcan prescripciones específicas adaptadas a las características de cada municipio.

c) Inseguridad jurídica generada: La ausencia de regulación municipal específica genera inseguridad jurídica tanto para los usuarios de VMP como para el resto de usuarios



de la vía pública, al no existir normas municipales claras, públicas y accesibles sobre cuestiones de gran relevancia práctica, tales como:

- Delimitación precisa de zonas de circulación permitidas y prohibidas en el ámbito urbano.
- Velocidades máximas adaptadas a las diferentes zonas y tipos de vías urbanas.
- Requisitos específicos de estacionamiento y zonas habilitadas.
- Obligaciones específicas de señalización y seguridad adaptadas a las características del municipio.
- Régimen sancionador específico y graduado.

En cuanto a los mecanismos de control y vigilancia, la información facilitada revela que, con anterioridad a la implantación del programa Vinfopol, la Policía Local no llevaba un registro de los controles efectuados, lo que impide conocer la actividad inspectora real durante los primeros años del período analizado (2021-2023). Esta falta de trazabilidad interna dificulta tanto la evaluación de la eficacia de los controles como la planificación estratégica de futuras actuaciones.

Sobre la actividad sancionadora y la coordinación interna, los datos obrantes en la Sección de Tráfico, Transportes y Movilidad arrojan un total de 21 expedientes sancionadores en el período 2021-2025. Sin embargo, resulta llamativa la ausencia de expedientes en los años 2023 y 2024, pese a que en 2024 se realizaron 32 controles. Esta circunstancia no ha sido aclarada en la respuesta municipal y podría obedecer a deficiencias en el registro de datos, a la ausencia de infracciones detectadas en los controles efectuados, lo que resultaría estadísticamente llamativo, o a problemas de coordinación entre la Policía Local y la Sección de Tráfico.

La Policía Local reconoce expresamente que no lleva registro propio de los expedientes sancionadores incoados, remitiendo esta función a la Sección de Tráfico, Transportes y Movilidad. Esta dualidad de roles sin mecanismos formales de coordinación puede generar pérdidas de información y dificultar el seguimiento integral de los expedientes.

Finalmente cabe añadir que el dinamismo normativo que caracteriza la regulación de los VMP en los últimos años obliga a los municipios a mantener una posición activa de adaptación. En particular, la plena aplicación del régimen de inscripción obligatoria en el Registro de Vehículos Personales Ligeros, conforme al Real Decreto 52/2026, y la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil introducida por la Ley 5/2025, de 24 de julio, generan nuevas herramientas de control que el Ayuntamiento de Segovia deberá incorporar a su actividad inspectora.



La propia Policía Local reconoce en su informe que, a partir de la plena operatividad del registro de VMP, procederá a formular denuncias por carecer de seguro obligatorio, lo que evidencia que la Administración municipal es consciente de la evolución normativa, si bien, cabe deducir que aún no ha adoptado las medidas organizativas y reglamentarias necesarias para adaptarse plenamente a ella.

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: Que por ese Ayuntamiento se proceda, con carácter prioritario, a la elaboración y aprobación de una Ordenanza Municipal reguladora de los vehículos de movilidad personal.

Esta ordenanza, que deberá respetar el marco normativo estatal vigente, debería regular de forma clara y completa los aspectos esenciales del uso de VMP en la ciudad, incluyendo: definición y clasificación de vehículos; zonas y vías de circulación permitidas y prohibidas; velocidades máximas; requisitos técnicos de los vehículos; obligaciones de los conductores; normas de estacionamiento; regulación de servicios de alquiler compartido (en su caso); planificación de infraestructuras y señalización; régimen sancionador graduado; y medidas de fomento, información y educación vial.

Durante el proceso de elaboración sería conveniente llevar a cabo un análisis técnico de la movilidad urbana en la ciudad; mecanismos de participación ciudadana que incluyan a asociaciones de vecinos, colectivos de personas con discapacidad y mayores, usuarios de VMP, empresas de alquiler, Policía Local y comunidad educativa; y estudio de ordenanzas de municipios comparables.

La actual Ordenanza municipal de circulación, vigente desde el 2 de abril de 2016, es anterior a la regulación estatal de los VMP y no contempla esta categoría de vehículo, lo que genera una laguna normativa que, aunque parcialmente cubierta por la normativa estatal, impide una ordenación municipal óptima de la circulación de estos vehículos en atención a las singularidades locales.

SEGUNDA: Que se refuercen, sin perjuicio de la tramitación de la ordenanza municipal, las medidas de información, concienciación y prevención dirigidas a usuarios de VMP y a la ciudadanía en general.

Estas medidas deberían incluir:

a) Campañas informativas específicas que incidan prioritariamente en:



- **Prohibición absoluta de circular por aceras y espacios peatonales.**
- **Prohibición de circular con más de una persona.**
- **Respeto obligatorio a semáforos y señales de tráfico.**
- **Prohibición absoluta de conducir bajo efectos de alcohol o drogas.**
- **Uso responsable y respetuoso con peatones, especialmente colectivos vulnerables.**

b) Señalización urbana específica en puntos estratégicos, indicando claramente zonas de circulación permitidas y prohibidas, señalización en carriles ciclistas, y zonas de aparcamiento para VMP.

c) Información en centros educativos mediante programas de educación vial dirigidos especialmente a adolescentes.

d) Difusión a través de medios municipales (web municipal, redes sociales, folletos informativos, campañas en medios locales).

TERCERA: Que se intensifiquen y sistematicen las actuaciones de vigilancia y control, especialmente en entornos escolares, centros comerciales, zonas de ocio, calles peatonales del casco urbano, y zonas con elevada afluencia de personas mayores.

CUARTA: Adopción de medidas preventivas específicas dirigidas a reducir las conductas infractoras más frecuentes y graves, priorizando:

- **Circulación por aceras y zonas de prioridad peatonal: señalización específica, campañas intensivas, creación de vías alternativas.**
- **Circulación bajo efectos de alcohol: campañas de sensibilización, controles preventivos en horarios y zonas de riesgo.**

QUINTA: Que por el Ayuntamiento de Segovia se establezca 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.



PROCURADOR DEL COMÚN
DE CASTILLA Y LEÓN

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