



**EXCMO. AYUNTAMIENTO DE PALENCIA
EXCMA. SRA. ALCALDESA**

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

Excma. Sra.:

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 ha dado respuesta mediante dos informes: uno emitido por el Servicio de Policía Local, de fecha 24 de noviembre de 2025, relativo a los puntos primero y segundo; y otro de área competente en materia sancionadora, fechado el 26 de noviembre de 2025, aportando datos estadísticos sobre las denuncias tramitadas en relación con el punto tercero de la solicitud.

Del informe del Servicio de Policía Local se desprende que:

a) El Ayuntamiento de Palencia carece de ordenanza municipal específica que regule el uso de VMP en su término municipal.

b) La justificación aportada para esta carencia es que *“la Dirección General de Tráfico está tramitando una modificación del Reglamento General de Circulación, no pudiendo ser aplicado hasta su aprobación, publicación en el BOE y entrada en vigor”*.

c) Afirma literalmente que *“Mientras tanto, la legislación que se aplica sobre los VMP es la misma que para cualquier vehículo, por lo que no se permite la coexistencia de éstos con los peatones en zonas peatonales. En los municipios donde si este ocurriendo, no se está actuando con arreglo a la norma”*.



d) El Servicio de Policía Local es el encargado del control, con *“la plantilla al completo”*, *“de realizar las labores de vigilancia y control del uso de estos vehículos en la vía pública dedicada a estas funciones”*.

e) Durante el año 2025 y años anteriores se han realizado *“dos campañas especiales de vigilancia y control”* sin especificar fechas, duración ni resultados.

Del informe sobre actividad sancionadora se desprenden los siguientes datos:

a) Evolución del número de denuncias:

Año 2021: 29 denuncias

Año 2022: 39 denuncias

Año 2023: 106 denuncias

Año 2024: 38 denuncias

Año 2025: 327 denuncias

b) Distribución por calificación jurídica de las infracciones:

Año	Leves	Graves	Muy Graves	Total
2021	7 (24,1%)	19 (65,5%)	3 (10,3%)	29
2022	9 (23,1%)	24 (61,5%)	6 (15,4%)	39
2023	15 (14,2%)	73 (68,9%)	18 (17,0%)	106
2024	15 (39,5%)	23 (60,5%)	0 (0%)	38
2025	100 (30,6%)	207 (63,3%)	20 (6,1%)	327

c) Infracciones más frecuentes en 2025:

- Circulación por acera o zona peatonal: 124 denuncias (37,9%) - GRAVE (200€)
- Circulación con número de personas superior al permitido: 80 denuncias (24,5%) - LEVE (90€)
- Incumplimiento de semáforo en rojo: 40 denuncias (12,2%) - GRAVE (200€)
- Uso de cascos, teléfono móvil o auriculares: 32 denuncias (9,8%) - GRAVE (200€)



- Circulación bajo efectos de alcohol o drogas: 20 denuncias (6,1%) - MUY GRAVE (1.000€)

- Incumplimiento de señal de prohibición: 20 denuncias (6,1%) - LEVE (90€)

- Circulación negligente: 10 denuncias (3,1%) - GRAVE (200€)

- No obedecer órdenes de agentes: 1 denuncia (0,3%) - GRAVE (200€)

d) Estado de tramitación en 2025:

192 denuncias en tramitación (58,7%)

131 denuncias satisfechas mediante pago (40,1%)

4 denuncias archivadas (1,2%)

El Ayuntamiento no ha remitido información en respuesta al punto cuarto de la solicitud (otra información relevante), ni ha aportado datos sobre la existencia o no de empresas explotadoras de servicios de alquiler de patinetes eléctricos en la ciudad.

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 del núcleo 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 Palencia nos indica que carece de ordenanza municipal específica que regule el uso de VMP en su término municipal, justificando esa carencia en que *“la Dirección General de Tráfico está tramitando una modificación del Reglamento General de Circulación, no pudiendo ser aplicado hasta su aprobación, publicación en el BOE y entrada en vigor”*, consideramos que se refiere al proyecto en fase de borrador, no aprobado todavía, que se encuentra en fase de desarrollo interno.

Este proyecto de modificación pretende introducir medidas adicionales (alumbrado permanente, chaleco reflectante para conductores profesionales, desarrollo de la obligación del casco, prohibición de circular por carriles VAO), pero no constituye el marco normativo básico, que ya éste está plenamente vigente desde hace varios años.



Conviene añadir ahora que, en todo caso, desde un punto de vista competencial la ordenación del tráfico en las vías urbanas de los VMP se atribuye a los municipios, y deriva de:

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 Palencia, los datos estadísticos evidencian:

- Un uso creciente y significativo de VMP como ponen de manifiesto las 327 denuncias efectuadas en 2025.
- Un elevado número de infracciones que afectan a bienes jurídicos esenciales como son la seguridad de peatones y la ordenación del tráfico.
- Conductas que ponen en riesgo la integridad física de colectivos vulnerables, en concreto, la circulación por aceras y la conducción bajo efectos de alcohol.

La adopción de medidas normativas y organizativas de carácter preventivo constituye un mandato legal dirigido a las Administraciones competentes, entre ellas las Corporaciones Locales, que no puede quedar diferido indefinidamente, a la espera de futuras reformas normativas estatales.

Los peatones, 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 las personas de estos colectivos, justificando la adopción urgente de medidas normativas, organizativas y de control.

La ausencia de ordenanza municipal no encuentra suficiente justificación en la futura modificación del Reglamento General de Circulación y ello por las siguientes razones:

a) Existencia de un marco normativo estatal vigente. Como se ha expuesto, 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. Por tanto, no existe vacío normativo estatal que justifique la inacción normativa municipal.



b) 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.

La pendencia de futuras modificaciones normativas estatales no suspende ni condiciona el ejercicio de la potestad reglamentaria municipal, por lo que puede y debe ejercerse sobre la base de la normativa vigente en cada momento cuando las circunstancias lo demanden.

c) La ausencia de regulación municipal específica puede generar 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.

Tras lo expuesto, a continuación, se procede al análisis de los datos relativos a la actividad sancionadora.

El aumento de denuncias, desde 38 en 2024 hasta 327 en 2025, representa un incremento del 760,5% que constituye el dato más relevante y preocupante de cuantos se desprenden de la información aportada.

Este incremento puede obedecer a dos causas principales, no necesariamente excluyentes:

- a) Una intensificación de la actividad de control por parte de la Policía Local, lo cual sería positivo.
- b) Un aumento real y significativo de conductas infractoras debido a la mayor proliferación de VMP en la ciudad, lo cual evidenciaría un problema de seguridad vial en crecimiento.



En cualquier caso, y con independencia de cuál sea la causa predominante, el dato evidencia que:

- El fenómeno de los VMP ha alcanzado en Palencia una dimensión significativa que requiere atención prioritaria.
- Existe un volumen considerable de conductas infractoras que ponen en riesgo la seguridad vial.
- Resulta imprescindible adoptar medidas tanto de prevención, tales como información, señalización, educación vial, infraestructuras adecuadas, como de control efectivo.

El análisis de la calificación jurídica de las infracciones durante el período 2021-2025 revela un patrón consistente y preocupante:

a) Predominio de infracciones graves. En todos los años del período analizado, las infracciones graves representan entre el 60% y el 69% del total de denuncias:

- 2021: 65,5% graves
- 2022: 61,5% graves
- 2023: 68,9% graves
- 2024: 60,5% graves
- 2025: 63,3% graves

La elevada proporción de infracciones graves evidencia que la mayoría de las conductas sancionadas no son meros incumplimientos formales o de escasa entidad, sino conductas que ponen en riesgo directo la seguridad vial y la integridad física de terceros.

El año 2023 registró el mayor porcentaje de infracciones muy graves del período (17,0%, con 18 denuncias por circulación bajo efectos de alcohol o drogas), lo que evidencia un problema grave de conducción temeraria. Aunque este porcentaje descendió en 2024 (0% de infracciones muy graves) y en 2025 (6,1%), debemos considerar que, en términos absolutos, el ejercicio 2025 vuelve a presentar 20 casos de conducción bajo efectos de alcohol o drogas, cifra que supera el máximo histórico de 2023.

Las infracciones leves han experimentado una evolución irregular:

- 2021-2023: Porcentaje decreciente (24,1% → 23,1% → 14,2%)
- 2024: Incremento significativo hasta 39,5%



- 2025: Descenso a 30,6%, pero con un volumen absoluto muy superior (100 denuncias frente a 15 en 2024)

El incremento de infracciones leves en 2025 se debe fundamentalmente a las 80 denuncias por circular con más de una persona, lo que representa el 24,5% del total de denuncias del año, y ello puede evidenciar, entre otras causas, un desconocimiento generalizado de esta prohibición.

En 2025, las infracciones graves y muy graves representan conjuntamente el 69,4% de las denuncias, lo que demuestra la importancia del problema desde la perspectiva de seguridad vial.

El análisis detallado de la tipología de infracciones detectadas en 2025 revela la existencia de conductas que pueden incidir de manera relevante en la seguridad vial y la integridad física de los peatones:

a) Circulación por aceras y zonas peatonales (124 denuncias, 37,9%):

Esta es la infracción más frecuente y la de mayor gravedad desde la perspectiva de protección de los peatones, especialmente de colectivos vulnerables (personas mayores, personas con discapacidad, menores). Su calificación como infracción grave con sanción de 200€ es adecuada a la peligrosidad de la conducta.

La masiva comisión de esta infracción puede evidenciar un desconocimiento de la normativa por parte de los usuarios, insuficiencia manifiesta de las medidas de información y concienciación, así como la necesidad urgente de intensificar la vigilancia en zonas peatonales, especialmente en el casco urbano y entornos de especial sensibilidad.

b) Circulación con más de una persona (80 denuncias, 24,5%):

Aunque calificada como infracción leve (90€), esta conducta incrementa significativamente el riesgo de accidentes debido al desequilibrio del vehículo y la mayor dificultad de maniobra. Su elevada frecuencia (representa casi el 25% de todas las denuncias de 2025) requiere campañas específicas de información.

c) Circulación bajo efectos de alcohol o drogas (20 denuncias, 6,1%):

Estas conductas constituyen infracciones muy graves, sancionadas con 1.000€, que ponen en riesgo no solo al conductor del VMP sino a terceros usuarios de la vía pública. Aunque el porcentaje es inferior a otras infracciones, su gravedad intrínseca exige una persecución intensificada y campañas específicas de concienciación.

La comparativa temporal muestra:



- 2021: 3 denuncias
- 2022: 6 denuncias
- 2023: 18 denuncias (pico máximo)
- 2024: 0 denuncias
- 2025: 20 denuncias (nuevo máximo histórico)

El incremento sostenido hasta 2023 y la reaparición en 2025 con cifras superiores al máximo anterior evidencian un problema persistente que requiere atención específica.

d) Incumplimiento de normas básicas de circulación:

Las 40 denuncias por no respetar semáforos en rojo (infracción grave, 200€) y las 20 por no obedecer señales de prohibición (infracción leve, 90€) evidencian un desprecio de normas elementales de seguridad vial.

Especialmente preocupante resulta el incumplimiento de semáforos, que puede generar situaciones de grave riesgo de colisión con otros vehículos o atropellos a peatones que cruzan con el semáforo en verde.

La evolución del número total de denuncias presenta una tendencia irregular que merece análisis específico:

Año	Leves	Graves	Muy Graves	Total
2021	7	19	3	29
2022	9	24	6	39
2023	15	73	18	106
2024	15	23	0	38
2025	100	207	↓ 20	327

• 2021-2023: Tendencia creciente sostenida (29 → 39 → 106), con incrementos especialmente significativos en infracciones graves (19 → 24 → 73) y muy graves (3 → 6 → 18).

• 2024: Descenso drástico e inexplicado (38 denuncias, un 64% menos que en 2023), con desaparición total de infracciones muy graves.



- 2025: Incremento explosivo (327 denuncias, 760% más que en 2024), con incrementos en todas las categorías.

El estado de tramitación de los expedientes sancionadores revela un significativo porcentaje de expedientes pendientes [192 de las 327 denuncias de 2025 (el 58,7%) se encuentren aún en tramitación], lo nos suscita las siguientes consideraciones:

a) Si bien es cierto que algunas denuncias pueden corresponder a los últimos meses del año, este porcentaje resulta excesivamente elevado y parece sugerir la existencia de dificultades organizativas en la tramitación de los expedientes sancionadores.

b) La dilación en la tramitación reduce el efecto disuasorio de las sanciones, al diferirse en el tiempo la consecuencia jurídica de la conducta infractora.

c) Existe riesgo de prescripción de infracciones, tal como ya ha ocurrido en años anteriores (en 2022 se archivaron 2 denuncias por prescripción; en 2023, 22 denuncias fueron archivadas por diversos motivos incluyendo prescripción).

d) Resulta necesario que el Ayuntamiento analice si dispone de recursos humanos y organizativos suficientes para tramitar de forma eficaz y en plazo razonable el volumen actual de expedientes sancionadores, que previsiblemente se mantendrá o incrementará en años sucesivos.

En cuanto a la tasa de cobro efectivo, cabe indicar que, en 2025, de las 135 denuncias con resolución firme (excluyendo las 192 en tramitación), 131 han sido satisfechas mediante pago voluntario (97%). Esta elevada tasa de pago voluntario constituye un dato positivo que evidencia la aceptación general de las sanciones por parte de los infractores.

En cuanto a la respuesta del Ayuntamiento al punto segundo de la solicitud resulta genérica, pues se limita a indicar que *“la Policía Local de Palencia es el servicio municipal encargado”* y que *“la plantilla al completo”* se dedica a estas funciones. Pero no especifica:

- Número total de agentes de la plantilla.
- Existencia o no de unidades especializadas.
- Dedicación específica (exclusiva, compartida, puntual).
- Criterios de asignación de recursos.



En cuanto a los medios materiales no se aporta información sobre aquellos específicos destinados al control de VMP (vehículos, dispositivos de control de velocidad, medios tecnológicos, equipos de identificación).

Sobre la existencia de campañas específicas, se menciona “*dos campañas especiales de vigilancia y control*” durante 2025 “y años atrás”, pero no concreta: fechas de realización, duración de cada campaña, objetivos específicos, zonas de actuación prioritaria, medios humanos y materiales asignados, resultados obtenidos (número de denuncias, infracciones detectadas), evaluación de la eficacia y correlación temporal con el incremento de denuncias observado.

Debemos recordar que una adecuada política de control y vigilancia requiere:

- Planificación de actuaciones con objetivos específicos y medibles.
- Asignación clara de recursos humanos y materiales.
- Periodicidad definida de las campañas.
- Sistemas de seguimiento y evaluación de resultados.
- Adaptación de las actuaciones en función de los datos obtenidos.

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 la siguiente **Resolución**:

PRIMERA: Recomendar 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.



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: Recomendar 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: Que se analicen en profundidad las causas del incremento exponencial de denuncias en 2025 (760% respecto a 2024) y se adopten medidas específicas que incluyan:

a) Evaluación de si el incremento obedece a mayor actividad inspectora o a aumento real de conductas infractoras.

b) Identificación de patrones temporales y geográficos de las infracciones.

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



- **Circulación por aceras: señalización específica, campañas intensivas, creación de vías alternativas.**
- **Circulación bajo efectos de alcohol: campañas de sensibilización, controles preventivos en horarios y zonas de riesgo.**
- **Circulación con más de una persona: campañas informativas dirigidas a jóvenes.**
- **Incumplimiento de semáforos: campañas sobre riesgo de colisiones.**

QUINTA: Que se optimice, en la medida de lo posible, la gestión y tramitación de los expedientes sancionadores.

SEXTA: Se recomienda al Ayuntamiento de Palencia 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.

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