



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ÁVILA
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. en relación con el expediente de oficio que se tramita en esta Institución con el número **2217/2025**, 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.

El aumento 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.

Sin embargo, pese a haber reiterado nuestra solicitud de información inicial (que tuvo lugar con fecha 20/11/2026) hasta en dos ocasiones (18/02/2026 y 19/03/2026), no ha sido posible obtener una respuesta a la misma.

El artículo 3.1 de la Ley 2/1994 de 9 de marzo, establece la obligación de todos los órganos y entes sujetos a la supervisión del Procurador del Común de auxiliarle en sus investigaciones, obligación en la que insiste el artículo 16 de la misma Ley. Ese Ayuntamiento ha incumplido este mandato al dejar de atender la solicitud de información y sus dos reiteraciones, motivo por el cual se ha acordado hacer pública la no colaboración en relación con el presente expediente en el informe anual que se presentará en las Cortes de Castilla y León y mantener su inclusión en el Registro de Administraciones y Entidades no colaboradoras con el Procurador del Común.

Sin perjuicio de lo anterior y a la vista de la información de la que disponemos, hemos estimado oportuno formular las siguientes consideraciones.

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.

El conjunto de estas disposiciones configura un régimen normativo de marcada complejidad técnica que evoluciona con rapidez y que exige de los municipios una permanente actualización de sus instrumentos regulatorios, de sus protocolos de actuación policial y de sus sistemas de información a los ciudadanos. La proliferación normativa en este ámbito es, en sí misma, un reto para la eficacia de la acción pública local.

Examinada la página web municipal del Ayuntamiento de Ávila, se constata que dicha Entidad local dispone de una Ordenanza para regular, entre otras cuestiones, el uso de VMP en su término municipal, en concreto, la denominada “*Ordenanza de Circulación para el término municipal de Ávila y su Anexo de cuadro de sanciones*”, aprobada definitivamente en sesión plenaria celebrada el 22 de marzo de 2024, habiendo sido publicado su texto íntegro en el Boletín Oficial de la Provincia de Ávila núm. 65, de 3 de abril de 2024. Esta Ordenanza vino a derogar la anterior Ordenanza de Circulación aprobada por el Pleno el 25 de junio de 2010, y publicada en el BOP el 19 de agosto de ese mismo año, lo que supone que el municipio actualizó su regulación dando así respuesta a los cambios normativos producidos en el período 2010-2024.

La nueva Ordenanza constituye un texto normativo amplio y con ambición regulatoria, cuyo contenido se desarrolla a lo largo de más de ochenta y siete 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:

En cuanto al régimen de circulación, el artículo 208.3 establece que “*Los vehículos de Movilidad Personal, ciclos y las bicicletas no podrán circular por las aceras*”. Prohibición que se viene a reiterar en el artículo 33, al disponer que, con carácter general, los VMP no podrán circular por las aceras o zonas peatonales, prohibiéndose en todo caso que sean arrastrados por otros vehículos. Añade que tampoco podrán circular sobre el mobiliario urbano ni por zonas ajardinadas. Continúa indicando, que se permite su circulación por la calzada o por los carriles bici, recomendando el uso preferente de estos últimos, cuando estén disponibles, por razones de seguridad, y que en calles con más de un carril por sentido, los VMP circularán preferentemente por el carril situado más a la derecha. Así mismo, se prohíbe expresamente circular con pasajero en los VMP. Por su parte, el artículo 34 regula la circulación de patines, monopatines y aparatos análogos, permitiéndola por las aceras y zonas peatonales exclusivamente a paso de persona y sin prioridad respecto a los peatones (entendemos que, lógicamente, se está refiriendo a aparatos sin motor).



En materia de estacionamiento, el artículo 42 establece que las bicicletas y los VMP deben estacionarse preferentemente en los lugares habilitados para este tipo de vehículos y, en su defecto, en los destinados a otros vehículos. Se prohíbe específicamente su estacionamiento en los árboles y el mobiliario urbano; en zonas de carga y descarga durante el horario de actividad; en zonas de uso exclusivo para personas con movilidad reducida; en zonas reservadas a servicios de urgencia y seguridad; ante las salidas de emergencia de locales de pública concurrencia; en paradas de transporte público; y en pasos para peatones, aceras y zonas peatonales. El artículo 52.4 permite a la Policía Local habilitar lugares específicos para el estacionamiento de VMP.

En lo relativo a las interacciones con otros vehículos, el artículo 41 establece la obligación de los conductores de vehículos a motor que pretendan adelantar a un VMP de guardar una anchura de seguridad de al menos 1,5 metros, siendo obligatorio el cambio completo de carril cuando la calzada cuente con más de un carril por sentido. El artículo 41.2 prohíbe a los vehículos a motor y ciclomotores circular, estacionar o detenerse en los carriles reservados para ciclos, bicicletas o VMP.

En cuanto al alumbrado, el artículo 58.1 de la Ordenanza exige que los ciclos, bicicletas y VMP dispongan del alumbrado obligatorio cuando circulen entre el ocaso y la salida del sol y en condiciones de escasa visibilidad, conforme al Real Decreto 2822/1998 y a la Resolución de la DGT de 12 de enero de 2022, debiendo el conductor llevar además alguna prenda o elemento reflectante.

En materia de cascos y elementos de protección, el artículo 61.3 recoge la obligatoriedad del casco de protección para los conductores de VMP con carácter general, en los términos y con las excepciones que reglamentariamente se determinen, siendo su uso obligatorio específicamente para los menores de dieciséis años.

En lo relativo al régimen sancionador, el Anexo de cuadro de sanciones tipifica las siguientes infracciones en materia de VMP:



Anexo — Cuadro de sanciones (claves directamente referidas a VMP y bicicletas/ciclos)

Clave	Conducta	Importe
032	Circular con pasajero en VMP	200 €
049	Conducir bicicleta, bici con pedaleo asistido o VMP con tasa de alcohol superior a 0,5 g/l o 0,25 mg/l aire espirado	500 €/1.000 €
060	Incumplir la obligación de someterse a pruebas de alcohol o drogas el conductor de bici, ciclo asimilado o VMP	1.000 €
086	No respetar la prioridad de paso de los ciclistas o VMP (4 P.)	200 €
106/107	Adelantar poniendo en peligro a ciclistas o sin guardar 1,5 m (6 P.)	200 €
108/109	Adelantar VMP, ciclo o ciclomotor sin ocupar carril contiguo o sin guardar distancia mínima (6 P.)	200 €
137	Estacionar bicicletas y VMP en árboles o mobiliario urbano	80 €
161	Conducir bicicleta sin llevar prenda reflectante siendo obligatorio el alumbrado	80 €
162	Circular en bicicleta o ciclo sin alumbrado obligatorio (ocaso/escasa visibilidad)	80 €
163	Circular en VMP sin alumbrado obligatorio	200 €
165	Conducir VMP siendo obligatorio el alumbrado sin llevar prenda reflectante	200 €

189/190	Circular en bicicleta (conductor o pasajero menor de 16 años) sin casco homologado	200 €
191	No utilizar casco el conductor de un VMP	200 €
192	Circular o transitar por acera o zona peatonal con VMP	200 €
193	Circular por acera o zona peatonal en patín, monopatín o similar sin motor a velocidad superior al paso de persona	80 €
194	Circular por calzada en patín, monopatín o similar sin motor siendo arrastrado por vehículo	80 €

En materia de velocidad, el artículo 35 de la Ordenanza fija los límites genéricos aplicables en las vías urbanas de Ávila (20 km/h en vías con plataforma única de calzada y acera, 30 km/h en vías de un único carril por sentido y 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido), sin establecer ningún límite de velocidad específico para los VMP. Estos vehículos quedan, por tanto, sujetos a los mismos límites que cualquier otro



vehículo en función del tipo de vía por la que circulen, sin que la Ordenanza prevea para ellos ninguna modulación adicional a la baja. Cabe señalar que el Real Decreto 970/2020 define los VMP precisamente como aquellos vehículos cuya velocidad máxima por diseño no supera los 25 km/h, pero esta limitación técnica no equivale en modo alguno a fijar ese valor como límite máximo de circulación en todas las vías urbanas: en una calle de doble carril por sentido con límite de 50 km/h, un VMP podría circular legalmente hasta su velocidad máxima de diseño sin infringir la Ordenanza. La ausencia de un límite de velocidad propio para los VMP, inferior al genérico de la vía y aplicable con independencia del tipo de calle, contrasta con la regulación adoptada por otros municipios de Castilla y León que, en el marco de la misma actuación de oficio, han fijado en sus ordenanzas específicas umbrales máximos de 20 o 25 km/h para los VMP en todas las vías urbanas, con independencia del límite genérico aplicable a los demás vehículos.

La Ordenanza de Ávila se adapta, en sus aspectos sustanciales, al marco normativo estatal establecido por el Real Decreto 970/2020, recoge la terminología y la clasificación de los VMP prevista en dicho reglamento, y aborda las principales cuestiones que afectan a la convivencia entre estos vehículos y los demás usuarios de la vía pública. No obstante, su análisis permite identificar determinadas carencias y áreas de mejora que merecen ser objeto de las recomendaciones que se formularán en la parte dispositiva de esta Resolución.

Sin perjuicio de los aspectos positivos antes señalados, el análisis sistemático de la Ordenanza de Ávila, a la luz del marco normativo estatal vigente y de las necesidades reales que plantea la gestión de los VMP en el espacio urbano, permite identificar las siguientes carencias, omisiones o insuficiencias que justifican la formulación de recomendaciones específicas:

- La primera deficiencia se refiere a una cuestión ya indicada con anterioridad, y es la ausencia de un límite de velocidad específico para los VMP. La Ordenanza de Ávila somete estos vehículos a los límites genéricos de velocidad del artículo 35 (20, 30 o 50 km/h según el tipo de vía), sin establecer ningún techo propio e inferior que resulte aplicable a los VMP con independencia del límite genérico de la vía por la que circulen. Esta omisión contrasta con la naturaleza misma de estos vehículos: el Real Decreto 970/2020 los define precisamente como aquellos cuya velocidad máxima por diseño no excede de 25 km/h, lo que pone de manifiesto que el legislador estatal considera que velocidades superiores son incompatibles con la seguridad de un vehículo de estas características. Pero, además, la posibilidad de que un VMP circule a 25 km/h, su máximo técnico, por una calzada de 50 km/h no significa que esa velocidad sea adecuada para todos los entornos urbanos. La experiencia acumulada por esta Institución en el examen de las ordenanzas de otras ciudades de Castilla y León demuestra que los municipios con regulación más avanzada fijan para los VMP un límite máximo de 20 o 25 km/h de aplicación general en todas las vías urbanas, con reducciones adicionales,



típicamente a 10 km/h, en zonas peatonales de coexistencia cuando su circulación esté permitida. La fijación de un límite específico para los VMP no solo mejora la seguridad vial, sino que facilita la labor de la Policía Local, que dispone así de un criterio claro e inequívoco para calificar la infracción con independencia de la vía en que se produzca, y permite la tipificación de la infracción al amparo del artículo 35 de la Ordenanza en relación con el artículo 70.a) de la misma.

- La segunda deficiencia reside en la falta de incorporación a la Ordenanza de las obligaciones derivadas de la normativa más reciente. La Ley 5/2025, de 24 de julio, introdujo la obligación de seguro obligatorio de responsabilidad civil para determinados VMP, y el Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, creó el Registro de Vehículos Personales Ligeros y estableció la obligación de inscripción y obtención de etiqueta identificativa. Ninguna de estas obligaciones se encuentra recogida en la Ordenanza, lo que es por completo comprensible dado que la norma es anterior a ambas disposiciones, pero que convierte en urgente su actualización. Los agentes de la Policía Local deben conocer estas obligaciones y disponer de los protocolos necesarios para verificar su cumplimiento en el control de la circulación.

- La tercera deficiencia se refiere a la regulación del estacionamiento. Si bien la Ordenanza enumera con detalle los lugares donde se prohíbe el estacionamiento de VMP, no establece ninguna previsión concreta sobre la dotación del municipio con una red de puntos de estacionamiento específicamente habilitados y señalizados para estos vehículos. La experiencia comparada demuestra que las prohibiciones de estacionamiento en lugares no autorizados resultan ineficaces cuando no van acompañadas de una oferta alternativa suficiente y accesible de espacios habilitados al efecto. La mera declaración de preferencia de estacionamiento en *“los lugares habilitados”* pierde su valor normativo cuando tales lugares son escasos o inexistentes, generando situaciones de incumplimiento generalizado que deterioran la convivencia urbana y deslegitiman la propia norma.

- La cuarta deficiencia se refiere a la ausencia de toda regulación de los sistemas de movilidad compartida con VMP. La Ordenanza no contiene ninguna previsión específica aplicable a las empresas operadoras de servicios de alquiler de VMP que pudieran estar activas o llegar a activarse en el municipio de Ávila. Esta omisión es relevante porque la explotación comercial de flotas de VMP plantea cuestiones específicas en materia de identificación del usuario responsable en caso de infracción, fijación de zonas de aparcamiento y recogida, condiciones técnicas de los vehículos y mantenimiento de los mismos, que no pueden resolverse satisfactoriamente con las previsiones generales de la Ordenanza.

- La quinta deficiencia se refiere a la protección insuficiente de los colectivos vulnerables. La Ordenanza no contiene ninguna previsión específica que establezca restricciones de circulación de VMP en los entornos inmediatos de centros educativos,



centros sanitarios, residencias de personas mayores u otros equipamientos con presencia concentrada de colectivos especialmente vulnerables. La convivencia entre VMP y personas mayores o con discapacidad en el espacio peatonal es uno de los principales focos de conflicto y riesgo que ha motivado las quejas recibidas por esta Institución, y merece una respuesta normativa específica que la Ordenanza vigente no proporciona.

- La sexta deficiencia se refiere a la ausencia de previsiones sobre la circulación de VMP en el recinto histórico amurallado. La Ordenanza establece en su artículo 28.2 una restricción a la circulación de vehículos con MMA superior a 3.500 kg por las calles ubicadas dentro del recinto amurallado, pero no contiene ninguna previsión equivalente que module la circulación de VMP en dicho espacio, que presenta características especiales de estrechez viaria, intensa concentración de peatones y visitantes, y particular fragilidad patrimonial. La ciudad de Ávila, con su casco histórico declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, reúne condiciones que justificarían una regulación específica y más restrictiva de los VMP en dicho entorno.

- La séptima deficiencia se refiere a la inexistencia de previsiones sobre información y educación vial dirigidas a los usuarios de VMP. La Ordenanza es un instrumento de regulación y sanción, pero no contempla ninguna medida de acompañamiento en materia de información ciudadana, señalización explicativa o programas de formación. La eficacia de la normativa reguladora de los VMP depende en buena medida de que los usuarios conozcan las normas aplicables, lo que exige un esfuerzo sistemático de comunicación y educación vial que complementa y potencia la función sancionadora.

A todo lo indicado cabe añadir que la eficacia de cualquier régimen normativo depende, de forma decisiva y en última instancia, de la intensidad y la sistematicidad de la actividad de aplicación y control que desarrollen los poderes públicos encargados de su cumplimiento. En el caso de los VMP, las normas reguladoras carecen de valor práctico si no van acompañadas de una presencia policial activa y permanente, de protocolos de intervención claros y de una actividad sancionadora que genere en los potenciales infractores la percepción de que el incumplimiento de las normas tiene consecuencias reales.

El artículo 7 de la propia Ordenanza de Ávila atribuye a la Policía Local una amplia panoplia de competencias en materia de ordenación, regulación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en las vías urbanas del municipio, que incluyen la ordenación y señalización del tráfico, la denuncia de infracciones, la adopción de medidas cautelares y la participación en la educación vial. El ejercicio efectivo de estas competencias en relación con los VMP exige la dotación de medios personales y materiales suficientes, la formación especializada de los agentes, el establecimiento de campañas de vigilancia



específica y la elaboración de protocolos de actuación adecuados a las particularidades de este tipo de vehículos.

La falta de respuesta del Ayuntamiento al requerimiento de información formulado por esta Institución impide conocer con exactitud las medidas de control y vigilancia que el Ayuntamiento de Ávila ha implementado en materia de VMP durante el período 2021-2025. Sin embargo, la experiencia acumulada por esta Institución en el examen de la situación en otras ciudades de Castilla y León permite constatar que las principales debilidades en este ámbito son, con carácter general, la insuficiencia de campañas de vigilancia específica en materia de VMP, la falta de formación especializada de los agentes, la ausencia de sistemas de registro estadístico que permitan evaluar la eficacia de las medidas adoptadas, y la inexistencia de mecanismos de colaboración con las empresas operadoras de servicios de movilidad compartida. Resulta muy oportuno que el Ayuntamiento de Ávila adopte medidas concretas en todos estos ámbitos.

En este contexto, la entrada en vigor del Real Decreto 52/2026 supone una oportunidad singular para mejorar la eficacia del control policial de los VMP. La existencia de una etiqueta identificativa única por vehículo, equivalente funcional de la matrícula, permite la identificación del vehículo mediante la lectura de dicha etiqueta, lo que facilita la denuncia de infracciones. Los municipios que dispongan de sistemas de lectura óptica de etiquetas podrán ejercer una vigilancia mucho más efectiva que la posible hasta ahora. Esta innovación tecnológica exige, no obstante, una adaptación de los protocolos de actuación policial y de los sistemas de gestión de expedientes sancionadores.

Para finalizar debemos hacer un somero recordatorio a ese Ayuntamiento en relación con el deber de colaboración con el Procurador del Común.

La colaboración con el Procurador del Común no es una facultad discrecional de las Administraciones públicas ni una simple manifestación de cortesía o de lealtad institucional. Es el cumplimiento de un deber legal expreso, taxativo e incondicionado, que vincula a todos los entes del sector público autonómico. Este deber no se satisface mediante la mera ausencia de una información solicitada, sino que exige una respuesta activa, completa, motivada y tempestiva a todos los requerimientos formulados por la Institución en el ejercicio de sus funciones.

La razón de ser de este deber no es meramente formal o procedimental. Su fundamento último reside en que el Procurador del Común actúa como Alto Comisionado de las Cortes de Castilla y León para la defensa de los derechos de los ciudadanos frente a la actuación de las Administraciones públicas. La colaboración administrativa no es, en definitiva, una exigencia que beneficie al Procurador del Común como Institución, sino una garantía que protege a los ciudadanos.



En el presente caso, el Ayuntamiento de Ávila no ha dado respuesta a los requerimientos de información formulados por esta Institución. Esta conducta omisiva ha privado a esta Institución de la información necesaria para realizar una evaluación completa de la situación, y ha impedido conocer las medidas que el propio Ayuntamiento ha adoptado para hacer frente a los problemas derivados del uso de VMP en su municipio.

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 a ese Ayuntamiento que valore proceder a la revisión y actualización de la Ordenanza de Circulación vigente, o a la aprobación de una ordenanza específica reguladora de los VMP, de modo que su contenido se adapte íntegramente al marco normativo estatal en vigor. Esta actualización deberá incorporar, de forma expresa y detallada, las obligaciones derivadas de la Ley 5/2025, de 24 de julio, en materia de seguro obligatorio de responsabilidad civil para los VMP que superen los umbrales legalmente previstos; las obligaciones derivadas del Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, en relación con la inscripción en el Registro de Vehículos Personales Ligeros y la exhibición de la etiqueta identificativa; y los mecanismos de verificación del cumplimiento de unas y otras obligaciones en el marco de la actividad ordinaria de vigilancia del tráfico por la Policía Local. El proceso de elaboración o revisión de la ordenanza deberá incluir un período de información pública y de audiencia a los colectivos ciudadanos afectados, en particular a las asociaciones de personas con discapacidad, a las asociaciones de personas mayores, a las asociaciones de usuarios de VMP y de ciclistas, y a la Policía Local, cuya experiencia en la aplicación cotidiana de las normas resulta especialmente valiosa para la mejora de su contenido.

SEGUNDA: Que el Ayuntamiento de Ávila incorpore a la Ordenanza de Circulación, en la revisión a que se refiere la recomendación anterior, un límite de velocidad específico para los VMP de aplicación general en todas las vías urbanas del municipio, fijado con independencia del límite genérico establecido para los demás vehículos en función del tipo de vía. Este límite no debería superar los 25 km/h en ningún caso, velocidad máxima por diseño que el Real Decreto 970/2020 fija como condición definitoria de la categoría de VMP, y debería reducirse a 10 km/h en las zonas de coexistencia con peatones donde, excepcionalmente, esté permitida la circulación de estos vehículos. La fijación de este límite específico persigue una triple finalidad: mejorar la seguridad de los peatones, y muy especialmente de los colectivos más vulnerables, que frecuentemente no perciben con antelación suficiente la aproximación de un VMP; facilitar la actuación de la Policía Local, que dispondrá de un criterio claro y directamente aplicable para calificar la infracción al amparo del artículo 35 en relación con el artículo 70.a) de la Ordenanza; y contribuir a la



homogeneización de la regulación municipal en el conjunto de las ciudades de Castilla y León, favoreciendo una cultura de uso responsable de estos vehículos que los usuarios puedan interiorizar con independencia del municipio en que circulen.

TERCERA: Que por ese Ayuntamiento se valore elaborar y ejecutar, caso de carecer de él, de un plan específico para dotar al municipio de una red suficiente de puntos de estacionamiento específicamente habilitados y señalizados para VMP, con criterios de distribución territorial equilibrada y de proximidad a los itinerarios de circulación de estos vehículos, a los equipamientos de uso frecuente y a los intercambiadores de transporte público. La efectividad de las prohibiciones de estacionamiento en lugares no autorizados exige que los usuarios dispongan de alternativas reales y accesibles. La distribución, dotación y señalización de estos espacios deberá ser objeto de publicidad activa a través de la web municipal, de la aplicación de movilidad del Ayuntamiento en caso de existir, y de los canales de comunicación ciudadana disponibles.

CUARTA: Que por el Ayuntamiento de Ávila se desarrolle un programa permanente y específico de vigilancia y disciplina del tráfico en materia de VMP, con asignación de medios personales y materiales suficientes a la Policía Local, formación especializada de los agentes en la normativa aplicable a estos vehículos y en el manejo de los instrumentos de identificación previstos por el Real Decreto 52/2026, establecimiento de protocolos de actuación detallados, y realización de campañas periódicas de vigilancia intensiva que se concreten tanto en los entornos de mayor concentración peatonal y riesgo de conflicto, como en los accesos al casco histórico amurallado, en las proximidades de centros educativos y sanitarios, y en las vías con carril bici o itinerarios ciclistas habilitados.

QUINTA: Que por el Ayuntamiento de Ávila se adopten medidas específicas de protección de los colectivos vulnerables en la regulación y el control del uso de los VMP. En el plano normativo, se recomienda incorporar a la Ordenanza restricciones específicas de velocidad y, en su caso, de circulación de VMP en los entornos inmediatos de centros educativos, centros sanitarios, residencias de personas mayores y otros equipamientos con presencia concentrada de colectivos especialmente sensibles. En el plano de la vigilancia y disciplina del tráfico, se recomienda reforzar la presencia policial en dichos entornos en los horarios de mayor afluencia y establecer protocolos de actuación específicos para los supuestos de riesgo o conflicto entre usuarios de VMP y peatones, muy especialmente cuando las víctimas o afectados sean personas mayores, personas con discapacidad o menores de edad.

SEXTA: Que el Ayuntamiento de Ávila valore la oportunidad de introducir en la Ordenanza una regulación específica de los sistemas de movilidad compartida con



VMP, aplicable a las empresas operadoras de servicios de alquiler que operen o pudieran llegar a operar en el municipio. La experiencia comparada acredita que la ausencia de esta regulación específica genera situaciones de desorden en el estacionamiento y de dificultad probatoria en los procedimientos sancionadores que deterioran significativamente la calidad del espacio urbano y la eficacia del control.

SÉPTIMA: Que por el Ayuntamiento de Ávila se valore establecer una regulación específica de la circulación de VMP en el recinto histórico amurallado, teniendo en cuenta las especiales características de dicho espacio en cuanto a su configuración viaria, la concentración de peatones y turistas, y su condición de Patrimonio de la Humanidad declarado por la UNESCO. Esta regulación podría concretarse en la fijación de velocidades máximas especialmente reducidas, en la habilitación de acceso restringido a VMP, o en cualquier otra medida que resulte proporcionada a las circunstancias particulares de dicho entorno y que garantice la seguridad de peatones y usuarios. En todo caso, la Ordenanza debería contemplar expresamente la posibilidad de que el Ayuntamiento adopte estas medidas mediante resolución del órgano competente en materia de tráfico, con sujeción a los principios de publicidad y señalización adecuada.

OCTAVA: Que el Ayuntamiento de Ávila valore intensificar las actuaciones de información, concienciación y educación vial dirigidas a los usuarios de VMP, especialmente entre los jóvenes y los menores, desarrollando para ello campañas informativas específicas y periódicas que incidan en las principales prohibiciones y obligaciones establecidas por la normativa, con especial énfasis en la prohibición de circular por aceras y espacios peatonales, la obligación de respetar la señalización y los semáforos, la prohibición de circular con pasajero, la exigencia del seguro obligatorio y la obligación de inscripción registral. Estas campañas deberán alcanzar los entornos educativos, desarrollando programas específicos de educación vial en los centros de enseñanza del municipio en colaboración con la comunidad educativa. La función sancionadora y la función preventiva y educativa son complementarias e inseparables, y solo la combinación de ambas puede producir una mejora real y sostenida en los comportamientos de los usuarios de VMP.

NOVENA: Que por el Ayuntamiento de Ávila se valore implantar un sistema permanente de recogida y tratamiento de estadísticas sobre la actividad sancionadora en materia de VMP. Este sistema de información resulta imprescindible tanto para evaluar la eficacia de las medidas adoptadas, y para adoptar, en su caso, las correcciones oportunas.

DÉCIMA: Que por el Ayuntamiento de Ávila se valore establecer un canal específico de denuncia ciudadana para infracción de VMP, que permita a los peatones, especialmente a los pertenecientes a colectivos vulnerables, comunicar de



forma sencilla las conductas infractoras observadas. Este canal debería 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.

UNDÉCIMA: Recordar a ese Ayuntamiento el deber que tiene de cumplir la obligación de auxiliar al Procurador del Común en sus investigaciones en los términos exigidos por los artículos 3.1 y 16 de la Ley 2/1994 de 9 de marzo.

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