



SANTA LUCÍA
DE TIRAJANA

ORDENANZA REGULADORA DEL USO DE VEHÍCULOS
PARA LA MOVILIDAD PERSONAL EN EL TÉRMINO
MUNICIPAL DE SANTA LUCÍA DE TIRAJANA

BORRADOR



Antecedentes. -

La creciente utilización de vehículos para la movilidad individual en el municipio de Santa Lucía de Tirajana, como los vehículos de movilidad personal (VPM), bicicletas eléctricas, bicicletas convencionales, patines, monopatines y patinetes, vehículos de movilidad personal para el transporte de mercancías, ha generado la necesidad de establecer un marco normativo que integrándose en la normativa dispuesta por la Dirección General de Tráfico y adaptándose a lo dispuesto por ésta, garantice una convivencia segura, eficiente y eficaz entre los diversos usuarios de nuestras vías públicas.

Es importante y para tener en cuenta el significativo crecimiento del uso de medios de transporte, impulsado quizás por el interés económico de los potenciales usuarios, desde las administraciones públicas hemos de ver el lado de la movilidad sostenible, la reducción de impacto ambiental, la optimización de los desplazamientos urbanos y la mejora de la calidad del aire. No obstante, estos beneficios, no es menos cierto que tal proliferación de este tipo de vehículos ocasiona situaciones de riesgo y molestias importantes a otros usuarios de las vías públicas además de una numerosa accidentalidad con diversos resultados. Es por ello que con el fin de minimizar los riesgos y las molestias ocasionadas por ellos se hace imprescindible su regulación normativa específica, sobre circulación y los lugares por donde pueden hacerlo, el estacionamiento y las condiciones de su uso.

Es cierto que la Dirección General de Tráfico (DGT) ha establecido normas generales para el uso de VPM en España, pero no es menos cierto que el tráfico en las vías urbanas corresponde a los Ayuntamientos y por ende su regulación específica, atendiendo a la normativa estatal y en su caso autonómica sobre la materia.

En base al expuesto resulta urgente y necesario redactar y aprobar una ordenanza municipal que regule el uso y disfrute de los vehículos de movilidad personal en Santa Lucía de Tirajana, garantizando la seguridad vial en su conjunto, la sostenibilidad de la movilidad, el respeto a los demás usuarios de las vías y el derecho a la libre circulación.

Es tal la importancia de la seguridad y la regulación de los VPM, que según un informe de 2024 de la Fundación Mapfre y Cesvimap, en el año 2024 fallecieron un total de 13 personas, la mayoría hombres que perdieron la vida cuando utilizaban un vehículo de movilidad personal, incrementando un 18% la cifra de fallecidos en el 2023 por las mismas causas. En los 396 siniestros analizados, se contabilizaron un total de 240 lesionados.



En base a lo expuesto, y previo los trámites legales necesario, se hace necesaria la pronta redacción de la “ORDENANZA REGULADORA DEL USO DE VEHÍCULOS PARA LA MOVILIDAD PERSONAL EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE SANTA LUCÍA DE TIRAJANA”.

La propuesta de la “ORDENANZA REGULADORA DEL USO DE VEHÍCULOS PARA LA MOVILIDAD PERSONAL EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE SANTA LUCÍA DE TIRAJANA”, consta de los siguientes apartados:

PREÁMBULO.

TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES.

TÍTULO II. NORMAS DE CIRCULACIÓN.

TÍTULO III – ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO, ELEMENTOS DE SEGURIDAD, REGISTRO Y ASEGURACIÓN.

TÍTULO IV – TRANSPORTE DE PERSONAS Y MERCANCIAS Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS.

TÍTULO V. RÉGIMEN SANCIONADOR.

DISPOSICIÓN ADICIONAL ÚNICA. MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA ÚNICA.

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA. ADAPTACIÓN DE LAS ORDENANZAS FISCALES.

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA. ENTRADA EN VIGOR.



PREAMBULO. –

Antes de circular con un vehículo, sea cual sea su tipología, es importante conocer las normas que tienen que cumplir los usuarios de los vehículos de movilidad personal (VMP) en sus desplazamientos urbanos y hacerlo de forma segura. Sirva como introducción al presente que, en el año 2020, se registraron 8 fallecidos que viajaban en este tipo de vehículos, 7 de ellos en vías urbanas y 1 en interurbana, carreteras donde su uso está prohibido.

En los últimos años, los medios utilizados para desplazarnos en el entorno urbano se han multiplicado de forma exponencial y muy acelerada, acompañando de la necesidad de desplazarnos de manera rápida y económica a la par que, de manera sostenible, como es el caso de este tipo de vehículos y las bicicletas eléctricas. Las ciudades no pueden vivir de espaldas a estos avances tecnológicos y por ello se ven en la necesidad de crear normas para su regulación y por su parte, infraestructuras como carriles bici o plataformas peatonales de uso compartido. Por ende, la desde la Administración Pública debemos caminar a la par de estos cambios aportando seguridad y cobertura legal a estas nuevas situaciones.

Si desde el ámbito estatal se han dado instrucciones y aclaraciones técnicas, no es menos cierto que no existe una norma estatal que regule la circulación de estos vehículos y la convivencia de estos por las vías públicas urbanas, teniendo los ayuntamientos que regularlos mediante la aprobación de las correspondientes ordenanzas municipales.

Como se expone en el párrafo anterior, las Entidades Locales gozan en nuestro País de autonomía para la gestión de los intereses que le son propios, así el artículo 25.2 g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local dispone que la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas así como el transporte público de personas viajeras, serán competencia de dichas Entidades, las cuales, la ejercerán dentro del límite establecido por la legislación del Estado y la de las Comunidades Autónomas.

De igual manera, su fundamento legal viene expuesto en el 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, que en su artículo 7 b) “La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías



urbanas, ...”, estableciendo que corresponde a los Ayuntamientos las competencias sobre estas materias.

Cada Ayuntamiento puede regular, de una manera específica, la circulación de VMP (entre ellos, los patinetes eléctricos). Sin embargo, todos los usuarios deben cumplir unas condiciones mínimas como circular por las aceras, las zonas peatonales, las travessías, autopistas, autovías, vías interurbanas o túneles en ámbito urbano. Las vías autorizadas para circular las indicará una ordenanza municipal. Si no la hubiera, se permite la circulación por cualquier calzada urbana. La velocidad de estos vehículos deberá estar entre 6 y 25 km/h.

La presente ordenanza intenta organizar y regular el tráfico de este tipo de vehículos, tales como los vehículos de movilidad personal (VPM), bicicletas eléctricas, bicicletas convencionales, patines, monopatines y patinetes, vehículos de movilidad personal para el transporte de mercancías, vehículos de movilidad sostenible que han venido para quedarse y que ya circulan por nuestro municipio con regulaciones específicas y normas de circulación, prioridades de paso, prohibiciones, elementos de seguridad y sanciones aplicables a las infracciones.

El título VI, de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común en las Administraciones Públicas denominado “De la iniciativa legislativa y de la potestad para dictar reglamentos y otras disposiciones”, trata sobre la iniciativa legislativa y potestad normativa de las Administraciones Públicas, recoge los principios a los que ha de ajustarse el ejercicio de la administración titular, haciendo efectivos los derechos constitucionales en este ámbito.

El Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Disposiciones Legales vigentes en materia de Régimen Local, en su Artículo 57 establece que en la esfera de su competencia, las Entidades locales podrán aprobar Ordenanzas y Reglamentos, y los alcaldes dictar Bandos. En ningún caso contendrán preceptos opuestos a las leyes”.

El presente texto normativo se articula en un preámbulo y cinco Títulos, una disposición derogatoria única, y dos disposiciones finales. Una vez aprobada de conformidad con la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, artículo 49, “La aprobación de las Ordenanzas locales se ajustará al siguiente procedimiento: a) Aprobación inicial por el Pleno. b) Información pública y audiencia a los interesados por el plazo mínimo de treinta días para la presentación de reclamaciones y sugerencias. c) Resolución de todas las reclamaciones y sugerencias presentadas dentro del plazo y



aprobación definitiva por el Pleno. En el caso de que no se hubiera presentado ninguna reclamación o sugerencia, se entenderá definitivamente adoptado el acuerdo hasta entonces provisional.

Como ya venimos realizando una campaña informativa sobre los usos y disfrute de los vehículos aquí recogidos, así como campañas de concienciación ciudadana sobre las obligaciones que serán exigibles, pasados los pertinentes trámites legales, la presente ordenanza entrará en vigor.

TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1.- OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN.

La presente ordenanza tiene por objeto regular la circulación de los vehículos de movilidad personal (VPM), bicicleta eléctrica, bicicletas convencionales, patines, monopatines y patinetes, vehículos de movilidad personal para el transporte de mercancías y será de aplicación en todo el término municipal de Santa Lucía de Tirajana, en relación con los usos y actividades que se realicen en las vías y espacios aptos para la movilidad peatonal y la circulación rodada, incluyendo las vías interurbanas cuya competencia haya sido cedida al Ayuntamiento de Santa Lucía de Tirajana, así como los caminos rurales y los espacios abiertos de uso público. Las vías y espacios urbanos son espacios compartidos por distintos usos y personas usuarias, las cuales deberán respetar la convivencia con respeto y velar por su seguridad. Por ello, como norma general, deberá dar prioridad a la persona viandante, al ser a todas luces la más frágil de la convivencia.

Artículo 2.- CONCEPTOS BASICOS.

1.- A los efectos de la presente Ordenanza y a tenor de lo dictado por la 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, se entiende por vehículo de movilidad personal un Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos(1) que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Solo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado(2). ((1)El distintivo ambiental que corresponde a estos vehículos es el de cero emisiones y están exentos de llevar colocado el adhesivo correspondiente.(2)



Sistema de autoequilibrado: sistema auxiliar de control cuya función es mantener el equilibrio de un vehículo o estructura.)

Pueden ser VMP para transporte personal o VMP para transporte de mercancías u otros servicios. Los VMP para transporte de mercancías u otros servicios son un tipo de VMP de al menos 3 ruedas, situándose 2 de ellas en el eje más cercano a la carga, y que disponen de una plataforma o cajón habilitado para este uso. Estos vehículos en ningún caso podrán dedicarse al transporte de pasajeros.

2.- Ciclo. Vehículo de dos ruedas por lo menos, accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.

3.- Bicicleta convencional. Ciclo de dos ruedas.

4.- Bicicleta eléctrica. Bicicletas en las que el pedaleo se encuentra asistido por un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear.

5.- Peatón. Persona que sin ser conductor transita a pie por las vías urbanas. También tienen la consideración de peatones las personas que empujan o arrastran un carro de bebé o de una persona con discapacidad. Asimismo, se consideran peatones quienes empujan o arrastran cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, las personas que circulan a pie en un ciclo o un ciclomotor de dos ruedas y las personas con discapacidad que circulan al paso de una silla de ruedas, con o sin motor.

6.- Vía ciclista. Las vías específicamente acondicionadas para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos. Las vías ciclistas pueden ser:

I. Carril-bici. Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.

II. Carril-bici protegido. Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.

III. Acera-bici. Vía ciclista señalizada sobre la acera.

IV. Pista-bici. Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.



V. Senda ciclable. Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

VI. Ciclocalle. Vía ciclista especialmente acondicionada, destinada en primer lugar a las bicis y en la que los vehículos motorizados deberán circular a una velocidad máxima de 30 Km/h, o inferior si así estuviera específicamente señalizado.

7.- Exclusiones como Vehículos de movilidad personal (VMP). A los efectos de la presente Ordenanzas, se excluyen de la definición de las secciones anteriores los siguientes vehículos:

- vehículos diseñados específicamente para circular fuera de las vías públicas o vehículos concebidos para competición.
- los vehículos para personas con movilidad reducida,
- los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 16 VCC o 240 VCA.
- los vehículos considerados juguetes, siendo tales los que su velocidad máxima no sobrepasa los 6 km/h.
- vehículos diseñados y fabricados para ser utilizados exclusivamente por las Fuerzas Armadas.
- los ciclos de pedaleo con pedaleo asistido (EPA/C).
- aquellos vehículos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013.

8.- Patines: Zapatos con ruedas que permiten desplazarse de un lado a otro.

9.- Monopatines: Objeto utilizado para desplazarse de un lugar a otro, pudiendo consistir en una tabla con una rueda en cada extremo o con cuatro ruedas.

10.- Patinete convencional: objeto que consiste en una plancha sobre ruedas y provista de un manillar para conducirlo, sobre el que se deslizan las personas poniendo un pie sobre él e impulsándose con el otro contra el suelo.

11.- Las normas de esta Ordenanza referidas a los patines, monopatines y patinetes convencionales se aplicarán a éstos y otros aparatos similares, siempre que sean impulsados exclusivamente por el esfuerzo humano sin ningún tipo de asistencia. Quedan excluidos los calificados como juguetes y usados por niños y niñas menores de 14 años.



TÍTULO II. NORMAS DE CIRCULACIÓN.

Artículo 3.- EDAD MÍNIMA PARA CIRCULAR CON VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL.

Sólo podrán circular con vehículos de movilidad personal las personas mayores de 14 años.

Artículo 4.- OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES.

Los conductores de los vehículos referenciados en el artículo 3 (VMP), 2.2 (Ciclo), 2.3 (bicicleta convencional) y 2.4 (Bicicleta eléctrica) de esta Ordenanza, tendrán las siguientes obligaciones:

a) Comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes.

b) Utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro a sí mismo ni al resto de usuarios de la vía.

c) Actuar con la máxima diligencia para evitar los riesgos que conlleva la utilización de la bicicleta o vehículo de movilidad personal, y mantenerlos en las condiciones adecuadas para su uso.

d) Estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, deben adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, invidentes o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad.

e) Mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad y la de los demás usuarios de la vía, no pudiendo transportar bultos ni material entre el manillar y las piernas, ni del suelo del conductor a modo de asiento.

f) Advertir al resto de usuarios de la vía con antelación suficiente acerca de las maniobras que vayan a efectuar señalizándolas con el brazo. En el caso de conductores de VMP destinados al transporte de mercancías harán uso de los indicadores de dirección obligatorios.



Artículo 5.- NORMAS BÁSICAS DE CIRCULACIÓN PARA LOS CONDUCTORES DE BICICLETAS CONVENCIONALES, BICICLETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL EN LAS VÍAS URBANAS DE ESTE TÉRMINO MUNICIPAL.

a) Circularán por la calzada de las vías urbanas de todo el término municipal, considerando siempre las restricciones propias de cada vía. Cuando la vía urbana cuente con algún tipo de vía ciclista, tendrán la obligación de circular por ésta. No obstante, los conductores de vehículos de movilidad personal no podrán circular en ningún caso por las aceras ni las zonas peatonales del municipio. Caso de ser necesario su paso por ellas lo harán apeándose/bajado del vehículo y empujando el mismo.

b) Como norma general, circularán en todas las vías urbanas por el carril situado más próximo a su derecha, debiendo ocupar, preferentemente, la parte central del carril por el que circula y procurando mantener una separación lateral suficiente con la línea de aparcamiento existente, en su caso. Podrán circular por otro carril, cuando las características de la vía o las marcas viales así lo indiquen o cuando sea necesario para llegar a su destino.

c) En cualquier caso, los conductores podrán circular por cualquier carril por motivos de seguridad, en particular, en las proximidades de un cruce o cuando el carril derecho se encuentre ocupado por vehículos parados o estacionados o bloqueado por otras circunstancias.

d) En las vías que dispongan de un carril de circulación por sentido, se podrá circular por el centro del carril en la medida en que su seguridad y la de los otros usuarios lo permitan.

e) Se deberá tener en cuenta la señalización vertical y horizontal existente tanto en la vía urbana como en la vía ciclista.

f) En determinadas calzadas, en aras a reforzar la seguridad de los conductores de bicicletas y vehículos de movilidad personal y visibilizar su presencia en la calzada, se señalará la vía poniendo de manifiesto a los conductores de vehículos a motor la posible circulación de aquéllos.

g) En las proximidades de las intersecciones o cruces de vías, a la hora de efectuar un giro a la izquierda, podrán circular por el lado izquierdo de la vía hasta la realización del giro.



Artículo 6.- PROHIBICIONES EN LA CONDUCCIÓN DE BICICLETAS CONVENCIONALES, BICICLETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL.

1.- Se prohíben las siguientes conductas:

a) Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular de aparatos reproductores o receptores de sonidos. Queda prohibido el uso de los dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación cuando su uso implique su manipulación manual.

b) Circular con una tasa de alcohol superior a las determinadas por la normativa estatal en materia de seguridad vial, así como con presencia de drogas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas en el organismo, conforme a la normativa estatal en materia de conducción de vehículos.

En consecuencia, los conductores de bicicletas y vehículos de movilidad personal tendrán la obligación de someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de presencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas en el organismo que se practiquen por los agentes de autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas.

c) Circular con el vehículo apoyado sobre una sola rueda (haciendo el caballito) o sujetándose a vehículos en marcha o siendo arrastrados por estos.

d) Cruzar peatonalmente o montado en VPM, en los pasos de peatones en los que no haya un paso ciclable adosado. En un paso de peatones sin paso ciclable adosado, los conductores deberán bajarse del vehículo y cruzar el paso de peatones como cualquier viajante.

e) Circular por autopistas y autovías. En el caso de VPM también se extiende su prohibición a carreteras convencionales y travesías.

2.- A los vehículos de movilidad personal se les prohíbe, además:

a) La circulación del vehículo con más de una persona.

b) Circular por zonas peatonales, salvo que éstas cuenten con carriles-bici debidamente señalizados. Se exceptúa esta prohibición las personas con movilidad reducida conforme al Real Decreto 888/2022, de 18 de octubre, por el que se establece el procedimiento para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de discapacidad, o en su defecto que acredite que tienen movilidad reducida y/o



dificultades de movilidad, en cuyo caso podrán circular por zonas peatonales, sujetándose a lo dispuesto en el artículo 9 de esta Ordenanza.

Artículo 7.- CIRCULACIÓN DE PATINES, MONOPATINES Y PATINETES CONVENCIONALES.

Los patines, monopatines y patinetes convencionales, podrán circular por los carriles bici y por las vías ciclistas, parques públicos y zonas verdes. En todo caso siempre teniendo en cuenta la prioridad de los peatones en caso de cruzarse con ellos aminorar la velocidad al paso de una persona.

No podrán circular en ningún caso por los carriles de circulación de vehículos a motor.

Antes de iniciar la marcha, todos los ciclistas y conductores de VMP, deben (como el resto de los conductores) observar la vía a la que se van a incorporar, comprobar que no circulan otros vehículos cerca o que se encuentran tan lejos que no hay peligro alguno para iniciar la marcha y señalizar la maniobra.

Artículo 8.- CIRCULACIÓN POR LAS VÍAS CICLISTAS Y CARRILES BICI.

Las normas básicas de circulación por las vías marcadas con carriles bici en el término municipal de Santa Lucía de Tirajana son las siguientes:

Los carriles bici serán utilizados únicamente por bicicletas convencionales, bicicletas eléctricas, vehículos de movilidad personal, patines, monopatines y patinetes convencionales. La limitación de velocidad coincidirá con el resto de la vía o la máxima autorizada para el tipo de vehículo.

Los usuarios de los carriles o vías ciclistas no podrán detener su marcha obstaculizando su uso por el resto.

Los carriles-bici podrán ser cruzados por los peatones por lugares específicos debidamente señalizados, no pudiendo éstos transitar ni permanecer en dichas vías ciclistas.

Los carriles bici marcados en las aceras, podrán ser cruzados por los peatones sin permanecer en ellos, cuidando siempre el paso de estos vehículos. Los peatones no deberán estorbar inútilmente el paso de los vehículos.



Los conductores de estos vehículos respetarán siempre la preferencia de paso de los peatones que crucen las aceras con carriles bici y moderarán su velocidad, adecuándola a la velocidad del peatón.

En las sendas ciclables, tendrán que respetar siempre la preferencia de paso de los peatones que transiten por ellas.

Artículo 9.- CIRCULACIÓN DE BICICLETAS EN COEXISTENCIA CON LOS PEATONES.

1.- Las bicicletas, no podrán circular por las aceras ni las zonas peatonales, salvo las consideradas como juguetes y conducidas por menores acompañados, además:

a) deberá respetarse siempre la preferencia de los peatones y evitar producir caídas de éstos.

b) adecuar su uso, la velocidad y las maniobras a la aglomeración de personas, sin ocasionarles peligros.

c) En las calles o zonas de especial uso, aglomeración o circunstancias, por aglomeración de personas debidas a celebraciones Ayuntamiento de Santa Lucía de Tirajana, podrá establecer las restricciones que considere oportunas señalizando previamente la zona de restricción.

2.- Podrán circular por las aceras, parques y por las zonas peatonales los menores de 12 años a quienes acompañe una persona adulta a pie, a velocidad similar a la del resto de peatones y respetando en todo momento la prioridad de éstas, podrán circular por las aceras y parques por las zonas peatonales.

Artículo 10.- PRIORIDADES DE PASO PARA LOS CONDUCTORES DE BICICLETAS CONVENCIONALES, BICICLETAS ELÉCTRICAS Y VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL.

Los conductores de bicicletas convencionales, bicicletas eléctricas y vehículos de movilidad personal tendrán las siguientes prioridades de paso en las vías urbanas:

Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado y señalizado para uso exclusivo de ciclistas. Esta preferencia de paso se aplica también a los patines, monopatines y patinetes convencionales, respetando siempre la señalización vial existente.



Cuando para entrar en otra vía un vehículo gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, existiendo una bicicleta o vehículo de movilidad personal en sus proximidades.

Cuando los ciclistas circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de la preferencia de paso, y serán aplicables las normas generales sobre preferencia de paso entre vehículos. En el caso de las rotondas, una vez se haya introducido en ella el primer ciclista del grupo, tendrá preferencia toda la unidad móvil.

En los pasos para peatones, cuando éstos dispongan de un paso para bicicletas adosado o bien se encuentren señalizados como espacio destinado al paso para peatones y bicicletas. En los pasos para bicicletas, el conductor de la bicicleta o vehículo de movilidad personal deberá extremar la precaución y reducir la velocidad para cruzar éste, asegurándose de que ha sido visto por el conductor que circule por la calzada y de que éste le cede el paso.

Artículo 11.- OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS A MOTOR.

Los conductores de vehículos a motor tienen las siguientes obligaciones en relación con la circulación de los vehículos regulados en esta Ordenanza:

- a) No podrán circular ni detenerse, obstaculizando la circulación, en las vías ciclistas.
- b) Cuando pretenda realizar adelantamiento a un ciclista, o conjunto de ellos, o vehículo de movilidad personal deberán realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada y guardando una anchura de seguridad de al menos, 1,5 metros entre la bicicleta o vehículo de movilidad personal y el vehículo, salvo cuando la calzada cuente con más de un carril por sentido, en cuyo caso será obligatorio el cambio completo de carril. En todo caso, queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a conductores de bicicletas o vehículos de movilidad personal que circulen en sentido contrario, incluso si éstos circulan por el arcén.
- c) Cuando se encuentren circulando por detrás de una bicicleta o vehículo de movilidad personal, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que no podrá ser inferior a 5 metros.
- d) Deberán extremar la precaución a la hora de cruzar las vías ciclistas, respetando la preferencia de paso establecida en el apartado a del artículo 9.



e) Queda prohibido llevar las puertas del vehículo abiertas o abrirlas antes de su completa inmovilización o abrirlas y apearse de este sin haberse cerciorado, previamente, de que ello no implica peligro o entorpecimiento para otros usuarios, especialmente conductores de bicicletas o vehículos de movilidad personal.

TÍTULO III – ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO, ELEMENTOS DE SEGURIDAD, REGISTRO Y SEGURO OBLIGATORIO.

Artículo 12.- ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO.

Los puntos de estacionamiento de bicicletas y vehículos de movilidad personal situados en la vía pública quedan únicamente reservados para este tipo de vehículos y se encontrarán debidamente señalizados.

Queda terminantemente prohibido amarrar las bicicletas o VMP al mobiliario urbano para su estacionamiento o aseguramiento (farolas, bancos, árboles, señalización vial, etc.). En todo caso se procederá por agentes de la policía local a su traslado al depósito municipal de vehículos.

Se prohíbe expresamente su estacionamiento en zonas peatonales, aceras, rampas de accesos de personas de movilidad reducida, salvo en lugares expresamente señalizados para tal fin.

Artículo 13.- ELEMENTOS DE SEGURIDAD.

Las bicicletas y vehículos de movilidad personal y sus usuarios deberán disponer de los elementos y accesorios de seguridad que establezca la norma en vigor. Además, deberán portar los siguientes elementos:

a) Todas las bicicletas y vehículos de movilidad personal que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día, así como en condiciones que disminuyan la visibilidad, deberán activar el sistema de alumbrado. Por su parte, los conductores de patines, monopatines o patinetes convencionales que circulen entre el ocaso y la salida del sol, así como en condiciones que disminuyan la visibilidad, deberán portar una luz o una prenda reflectante.

b) El uso del casco de protección homologado o certificado será obligatorio, cuando circulen por vías urbanas, para los conductores menores de 16 años de bicicletas



convencionales (actualmente está recogido en la LSV que los menores de 16 años deben hacer uso del casco), patines, monopatines y patinetes convencionales; y para todos los conductores de vehículos de movilidad personal. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta norma, cuando el conductor no haga uso del casco de protección.

Artículo 14.- INSCRIPCIÓN DE VEHÍCULOS.

A partir del 22 de enero de 2024 cada VMP debe comercializarse con una documentación que garantiza que el modelo respalda la norma y que está correctamente identificado. Entre esa documentación se encuentra:

a) una placa de marcaje de fábrica, única, que se colocará en un lugar visible del vehículo mediante remaches. En ella, como se especifica en la sección 26 del manual de características, figurará el número de serie e identificación del mismo, la marca, el modelo, la velocidad máxima que alcanza, el año de fabricación y el número de certificado.

b) Una ficha reducida de características técnicas.

c) Un documento que certifique que el vehículo pertenece a la categoría VMP. Alterar las características de fabricación del VMP que constan en esos documentos variando su potencia, elemento de dimensión o velocidad hace que el vehículo deje de cumplir con los requisitos que se registran en su documentación y, por lo tanto, deja de ser legal que circule. En ese caso será sancionado y el VMP será trasladado al Depósito Municipal de Vehículos.

Específicamente se inscribió en el 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 tenía que haberse, para regular el Registro de Vehículos Personales Ligeros.

No obstante, y conforme a la normativa estatal, los VMP comercializados hasta el 21 de enero de 2024, podrán circular hasta el 22 de enero de 2027 aunque no dispongan de certificado. A partir de dicha fecha, solamente lo podrán hacer los VMP que cuenten con la certificación.

d) Los vehículos de movilidad personal, estén registrados o no, deberán tener el certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos marcados por la norma en vigor.



Artículo 15.- SEGURO DE RESPONSABILIDAD.

Los conductores de VMP deberán contar con un seguro de responsabilidad civil, o bien específico para el vehículo o bien incluido en un seguro general que cubra los posibles daños personales y materiales a terceros derivados del uso del vehículo en caso de accidente.

Los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización y depósito del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ordenanza, cuando el vehículo carezca de seguro obligatorio, siempre de aplicación la norma sectorial de seguro de vehículos.

TÍTULO IV.- TRANSPORTE DE PERSONAS, MERCANCÍAS Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS.

Artículo 16.- USO DE SISTEMAS O ELEMENTOS DE TRANSPORTE.

1. En vías urbanas, las bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque homologado para el transporte de personas, animales o mercancías, cuando el conductor sea mayor de edad, siempre que no superen el 50 por ciento de la masa en vacío del vehículo conductor y se cumplan las siguientes normas:

- a) Que la circulación sea de día, en condiciones que no disminuyan la visibilidad.
- b) Que la velocidad a que se circule en estas condiciones quede reducida en un 10 por ciento respecto a las velocidades genéricas que para estos vehículos se establezca en la normativa de seguridad vial.
- c) Que la carga transportada, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección se encuentren dispuestos y, si fuera necesario, sujetos de tal forma, que no puedan arrastrar, caer total o parcialmente de manera peligrosa, comprometer la estabilidad del vehículo, producir ruido, polvo u otras molestias u ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosa, las placas o distintivos obligatorios y las advertencias manuales de sus conductores.

2. Las bicicletas que, por su construcción, no puedan ser ocupadas por más de una persona podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad, un



menor de hasta siete años en asiento adicional que deberá encontrarse homologado. En ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar de la bicicleta.

Artículo 17.- CICLOS Y VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL DE TRANSPORTE DE PERSONAS O MERCANCÍAS.

1.- Los ciclos de más de dos ruedas, con capacidad para más de dos personas o destinados al transporte de mercancías, podrán circular por las vías urbanas del término municipal siempre y cuando cumplan con siguientes prescripciones:

- a) Deberán disponer de sistema de frenado y elementos acústicos.
- b) No podrán ser ocupados por más de tres personas, que en el caso de transporte de personas incluirá al conductor, el cual deberá ser mayor de edad.
- c) Circularán únicamente por la calzada. No podrán hacer uso de las vías ciclistas ni las zonas peatonales o aceras.
- d) Sólo podrán estacionar en el aparcamiento de vehículos.
- e) Las personas físicas o jurídicas dedicadas profesionalmente a este tipo de transporte deberán suscribir un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños a terceros, considerándose tales los pasajeros en el caso de transporte de personas.

2.- Las normas anteriores serán de aplicación igualmente a los vehículos de movilidad personal para el transporte de mercancías u otros servicios, entendiéndose por éstos aquellos que disponen de al menos 3 ruedas, situándose 2 de ellas en el eje más cercano a la carga, que disponen de una plataforma o cajón habilitado para el transporte.

Artículo 18.- ACTIVIDADES ECONÓMICAS DE TIPO TURÍSTICO O DE OCIO SIN CONDUCTOR Y CON BASE FIJA.

1.- Los ciclos de más de dos ruedas y los vehículos de movilidad personal sin persona conductora que estén destinados a realizar actividades económicas de tipo turístico o de ocio con base fija deberán obtener previamente una autorización municipal en la que figurará, en todo caso:



- a) El recorrido de las rutas autorizadas (por donde se puede circular).
- b) El horario de uso.
- c) Las obligaciones y limitaciones que se consideren necesarias para garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías.
- d) Normas de uso explicativas y orientadas a los posibles usuarios.

2.- Quien tenga la titularidad de la explotación económica deberá:

- a) Velar por que las personas usuarias del servicio dispongan de un nivel de habilidad mínimo que garantice su seguridad y la del resto de personas usuarias de la vía pública.
- b) Informar por escrito a los usuarios de las rutas autorizadas, de los horarios y demás obligaciones y limitaciones que contenga la autorización municipal.
- c) Suscribir un contrato de seguro de responsabilidad civil que cubra los daños a terceros, así como a los usuarios del servicio.

Artículo 19.- SISTEMA DE ALQUILER DE BICICLETAS Y VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL SIN BASE FIJA.

1.- El arrendamiento de bicicletas o de vehículos de movilidad personal sin persona conductora y sin base fija supone un aprovechamiento especial del dominio público municipal y para someterlo a la previa autorización municipal demanial, que será concedida con las condiciones de uso del espacio público para la circulación y el estacionamiento de dichos vehículos.

2.- En todo caso, el estacionamiento de las bicicletas o vehículos de movilidad personal deberá respetar las normas de estacionamiento reguladas en la Ordenanza Municipal de Circulación, en la presente ordenanza y en la legislación estatal sobre tráfico y seguridad vial. El estacionamiento se realizará en los puntos de estacionamiento de bicicletas convencionales, bicicletas eléctricas y vehículos de movilidad personal.

3.- La empresa de alquiler deberá contar con un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños a terceros, así como a los usuarios del servicio.

4.- Serán criterios para ponderar para la adjudicación de este servicio que las empresas cuenten con sistemas de autochequeo en los vehículos, que impidan la acción de estos en caso de que exista cualquier avería, así como que cuenten con un sistema de



geolocalización del vehículo que permita a la empresa controlar su correcto estacionamiento y su circulación por zonas permitidas.

5.- En caso de incumplimiento de las normas reguladoras de este servicio, se podrán retirar o inmovilizar los vehículos.

6.- El departamento correspondiente de actividades del Ayuntamiento de Santa Lucía de Tirajana, así como la Policía Local, serán el encargado de solicitar y comprobar la documentación necesaria para dar legalidad a la actividad

TÍTULO V.- RÉGIMEN SANCIONADOR.

Artículo 20.- DISPOSICIONES GENERALES.

1.- Las acciones y omisiones contrarias a lo dispuesto en esta Ordenanza constituyen infracción administrativa y serán sancionadas en los términos previstos en la presente ordenanza o en la legislación sobre Tráfico, Circulación de vehículos a Motor y Seguridad Vial. Las que revistan características de infracción penal serán remitidas a la autoridad judicial correspondiente.

2.- Será competencia del Sr. Alcalde/a Presidente/a de la Corporación Municipal o del órgano que tuviere delegada dicha atribución, la imposición de las sanciones que procedan por las infracciones tipificadas en la presente Ordenanza.

3.- La imposición de sanciones por comisión de infracciones tipificadas en la presente Ordenanza solo podrá acordarse en virtud del procedimiento sancionador previsto en la legislación sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y supletoriamente conforme a lo establecido en la normativa sobre procedimiento administrativo común.

Artículo 21.- INFRACCIONES.

1.- Las acciones y omisiones que vulneren las normas establecidas en la presente Ordenanza serán calificadas como infracciones leves, graves y muy graves.

2.- Las responsabilidades administrativas que se deriven de la comisión de una infracción o del mal uso de estos vehículos, serán compatibles con la exigencia al infractor de la reposición de la situación alterada por el mismo a su estado originario, así



como con la indemnización de los daños y perjuicios causados, que será indemnizada y exigida por el órgano al que corresponda el ejercicio de la potestad sancionadora.

Artículo 22.- INFRACCIONES LEVES.

Se considerarán infracciones leves las siguientes:

a) Cruzar un peatón por un carril-bici o pista-bici por un lugar no señalizado para ello y/o transitar o permanecer en dichas vías ciclistas.

b) Transitar o permanecer un peatón por un carril bici o pista bici (en su caso) excepto en los supuestos previstos en la presente ordenanza.

c) Transitar o permanecer un peatón por una vía ciclista que no sea una senda ciclable obstaculizando la circulación de los usuarios de dicha vía.

d) No advertir el conductor del VMP o bicicleta al resto de usuarios de la vía acerca de las maniobras que vaya a efectuar con el brazo o con señales ópticas en su caso.

e) Incumplir las normas de esta ordenanza que no se califiquen como infracciones graves o muy graves en los artículos siguientes.

Artículo 23.- INFRACCIONES GRAVES.

Se considerarán infracciones graves las siguientes:

a) Circular con el vehículo de movilidad personal o bicicleta apoyada sólo en una rueda, o sujetarse a otros vehículos en marcha.

b) Conducir bicicletas convencionales, bicicletas eléctricas y vehículos de movilidad personal atravesando un paso de peatones sin paso ciclable adosado.

c) Detenerse el conductor de un vehículo de los enumerados en el artículo 1 de esta Ordenanza en una vía ciclista obstaculizando la circulación de otros usuarios de la vía.

d) Circular una bicicleta por espacios reservados a los peatones, aceras o zonas peatonales. Conducir bicicletas convencionales, bicicletas eléctricas y vehículos de movilidad personal en aceras o en otras zonas en que se encuentra prohibido conforme a esta Ordenanza.



e) No respetar el conductor de un vehículo a motor la prioridad de paso de un ciclista de conformidad con las normas generales de preferencia de paso.

f) Circular y/o detenerse en las vías ciclistas, obstaculizando la circulación, un vehículo a motor o ciclomotor.

g) Realizar un vehículo a motor o un ciclomotor un adelantamiento poniendo en peligro o entorpeciendo la circulación de un ciclista o vehículo de movilidad personal o conjunto de ellos.

h) Circular un vehículo a motor o un ciclomotor al lado de un ciclista o VMP sin mantener la distancia de seguridad reglamentaria.

i) Llevar abiertas las puertas un vehículo motorizado o abiertas las de su completa inmovilización o sin haberse cerciorado previamente que su apertura no implica peligro o entorpecimiento a otros usuarios de la vía.

j) Utilización de remolque por una unidad ciclista de los casos o condiciones establecidas legal y reglamentariamente.

k) Circular bicicletas convencionales, bicicletas eléctricas y vehículos de movilidad personal con un asiento adicional no homologado o fuera de los casos permitidos legal y reglamentariamente.

l) Carecer las personas jurídicas dedicadas al transporte profesional de personas o mercancías y unidades de tráfico de vehículos de movilidad personal, bicicletas u otro ciclo de un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños a terceros, considerándose tales los pasajeros en el caso de transporte de personas, y/o sin disponer de la correspondiente autorización municipal.

m) Circular un vehículo de los regulados en la presente Ordenanza sin casco de protección, cuando este resulte obligatorio conforme a la presente Ordenanza.

n) Circular más de una persona en los vehículos de movilidad personal.

ñ) Conducir un vehículo de movilidad personal sin tener la edad mínima establecida en la presente Ordenanza.

o) Dejar estacionadas las bicicletas o vehículos de movilidad personal en las aceras o zonas peatonales en lugares no habilitados para ello o amarradas a farolas, postes de señalización vial o mobiliario urbano.



Artículo 24.- INFRACCIONES MUY GRAVES.

Se considerarán infracciones muy graves las siguientes:

a) Conducir bicicletas convencionales, bicicletas eléctricas y vehículos de movilidad personal de forma temeraria, provocando circunstancias de riesgo grave propio o para terceros, y que puedan poner en peligro al resto de usuarios/as de la vía.

Conducir bicicletas convencionales, bicicletas eléctricas y vehículos de movilidad personal haciendo uso de cascos emisores de sonidos, uso de teléfonos móviles o aparatos electrónicos que impliquen usar las manos.

Circular con bicicletas convencionales, bicicletas eléctricas y vehículos de movilidad personal entre el atardecer y el amanecer sin hacer uso de alumbrado, se procederá a la inmovilización y depósito del vehículo.

b) La conducción con tasas de alcohol superiores a las que por la legislación sobre tráfico y seguridad vial o reglamentariamente se establezcan con presencia en el organismo de drogas tóxicas o estupefacientes. (Esto está contemplado en el R.G. Circulación y tiene tramos a razón de la cantidad que arroja, además que los menores no pueden arrojar nada, Tasa 0,05 mg/l en aire espirado).

c) Alterar las características técnicas, tanto mecánicas como electrónicas, de los vehículos de movilidad personal de tal forma que aumente su velocidad máxima. (En este caso va no sería un VMP y se debería inmovilizar y retirar, al carecer de Autorización Administrativa para Circular).

d) Circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa correspondiente, con una autorización que no sea válida por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente o incumpliendo las condiciones de la autorización administrativa que habilita su circulación. (En este caso la sanción pertenece al Reglamento General de Vehículos y las denuncias se tramitan a la J.P.T.).

e) Conducir un vehículo de movilidad personal sin el seguro requerido por esta Ordenanza. En este caso procede la inmovilización y depósito del VMP y denuncia al titular de este si está registrado, caso de no encontrarse inscrito en el registro obligatorio se denuncia al conductor en ese momento.

f) El incumplimiento de la obligación de todos los conductores de vehículos regulados en esta Ordenanza a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o



de presencia de drogas que se practiquen por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas.

Artículo 25.- SANCIONES.

1.- Las infracciones leves serán sancionadas con multa de 80 euros, las graves con multa de 200 euros y las muy graves, con multa de 500 euros; salvo que la legislación de tráfico prevea una multa de cuantía superior.

2.- Serán sancionadas con multa de 1.000 euros, la infracción tipificada en el artículo 24.b), (ya contemplado en el RG Circ con los trámites sobre las multas) en todo caso, y la tipificada en el artículo 24.f), cuando el conductor del vehículo se encuentre implicado en algún accidente de tráfico o haya cometido una presunta infracción.

3.- La cuantía de las multas para infracciones leves podrá incrementarse en un 50 por ciento, en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes de la persona infractora y su condición de conductor, el peligro potencial creado para ella misma y para el resto de las personas u animales de la vía y aplicando motivadamente el criterio de proporcionalidad y el principio de Saneamiento que se aplicará a la presente ordenanza será el previsto en el LSV.

Se entiende como reincidencia la comisión en el término de un año de más de una infracción de la misma naturaleza declarada firme en vía administrativa.

MEDIDAS PROVISIONALES.

Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas, podrán proceder a la inmovilización y retirada del vehículo además de en los casos previstos por la legislación estatal sobre seguridad vial, en el supuesto a que se refiere el artículo 19.5, 23.k), 23.l) y 23.p) o como consecuencia de presuntas infracciones calificadas como muy graves en esta Ordenanza.

La medida se levantará una vez cese la causa que lo motivó y se abonen, en su caso, los gastos ocasionados por la inmovilización, retirada y depósito del vehículo, sin perjuicio del derecho de recurso y de la posibilidad de repercutirlos sobre la persona responsable de que se haya adoptado la medida.



SANTA LUCÍA
DE TIRAJANA

BORRADOR



DISPOSICION ADICIONAL ÚNICA. MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN.

La presente ORDENANZA REGULADORA DEL USO DE VEHÍCULOS PARA LA MOVILIDAD PERSONAL EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE SANTA LUCÍA DE TIRAJANA, se complementará con el mismo rango normativo que la ORDENANZA MUNICIPAL DE TRÁFICO Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS del municipio de Santa Lucía de Tirajana.

El Ayuntamiento de Santa Lucía de Tirajana, proceda a la adaptación de la ordenanza fiscal a la presente ORDENANZA REGULADORA DEL USO DE VEHÍCULOS PARA LA MOVILIDAD PERSONAL EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE SANTA LUCÍA DE TIRAJANA, para que el traslado y depósito del VMP o la bicicleta eléctrica o convencional se cobre una tasa de 30 euros por el traslado de grúa, 20 euros por el inicio del traslado sin enganche y 5 euros por día de fracción de depósito del VMP, bicicleta eléctrica o convencional.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA ÚNICA RÉGIMEN TRANSITORIO.

La obligación de disponer de certificado para la circulación y su identificación para los vehículos de movilidad personal, prevista en el artículo 14.d), se aplicará a los vehículos comercializados a partir del 22 de enero de 2024. Los vehículos comercializados con anterioridad a dicha fecha podrán circular sin certificado hasta el 22 de enero de 2027, conforme a la legislación estatal en la materia.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA ÚNICA.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de este o inferior rango en lo que se opongan a lo establecido en la presente Ordenanza.



SANTA LUCÍA
DE TIRAJANA

DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA.

La presente ORDENANZA REGULADORA DEL USO DE VEHÍCULOS PARA LA MOVILIDAD PERSONAL EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE SANTA LUCÍA DE TIRAJANA pasados los pertinentes trámites legales, la presente ordenanza entrará en vigor.

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con lo establecido en los arts. 49 y 70.2 de la Ley 7/1985, reguladora de las Bases de Régimen Local.

Santa Lucía de Tirajana, a 24 de abril de 2026.

EL ALCALDE

D. Francisco García López.

BORRADOR



EQUIPAMIENTO OBLIGATORIO

Cada Ayuntamiento puede regular, de una manera específica, la circulación de VMP (entre ellos, los patinetes eléctricos). Sin embargo, todos los usuarios deben cumplir unas condiciones mínimas que resumimos a continuación.

RECUERDA:



Obligatorio
→
Recomendado
→

