



Opinión Patinetes bajo control: ¿orden necesario o burocracia sobre ruedas?

A propósito del Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, por el que se regula el Registro de Vehículos Personales Ligeros

Con el **Real Decreto 52/2026**, el Gobierno da un paso que muchos ayuntamientos llevaban tiempo reclamando: crear un **Registro oficial de Vehículos Personales Ligeros (VPL)**, especialmente patinetes eléctricos y dispositivos similares. Tras años de expansión caótica, normas municipales dispares y conflictos en aceras y calzadas, el Estado decide intervenir para poner orden en un fenómeno que ha transformado la movilidad urbana. La medida parece razonable. La pregunta es si llega en el momento adecuado y, sobre todo, **si resolverá los problemas reales o añadirá una nueva capa administrativa.**

De solución urbana a problema cotidiano

Los VPL nacieron como alternativa limpia, flexible y económica al coche. Durante un tiempo funcionaron como símbolo de movilidad sostenible.

Pero su crecimiento descontrolado generó un escenario conocido: circulación por aceras, accidentes, vehículos sin identificar, abandono en espacios públicos y dificultades para sancionar conductas irresponsables.

El Real Decreto 52/2026 parte de este diagnóstico: **sin identificación, no hay control efectivo.** Y sin control, la convivencia urbana se resiente.

El registro como herramienta de responsabilidad

El núcleo de la reforma es la creación de un **sistema de inscripción obligatoria**, con asignación de un código o identificador al vehículo.

La intención es clara: vincular cada patinete a un responsable, facilitar sanciones, combatir el uso fraudulento y mejorar la trazabilidad en caso de accidentes o robos.

Desde un punto de vista jurídico y de seguridad vial, la lógica es impecable. No tiene sentido exigir responsabilidades si el vehículo es, en la práctica, anónimo.

El riesgo de convertir la movilidad ligera en un trámite pesado

El problema aparece cuando se analiza el impacto práctico. Registrar, identificar, actualizar datos y cumplir requisitos técnicos puede resultar sencillo para algunos usuarios, pero **disuasorio para otros.**

Una de las claves del éxito del patinete fue su simplicidad: comprar, cargar y circular.

Si el proceso administrativo se vuelve complejo, el riesgo es claro: parte de los usuarios abandonarán el sistema formal, optarán por la informalidad o volverán al coche o la moto.

La sostenibilidad no solo depende del control, también de la facilidad de uso.

Desigualdad territorial: un problema persistente

Aunque el real decreto establece un marco estatal, su aplicación dependerá en gran medida de comunidades autónomas y ayuntamientos.

Esto abre la puerta a diferencias en:



- plazos,
- tasas,
- procedimientos,
- y exigencias técnicas.

El resultado puede ser un **mapa fragmentado**, donde registrar un patinete sea sencillo en una ciudad y un calvario en otra. Justo lo contrario de lo que se pretendía corregir.

Seguridad vial: avance real, pero incompleto

El registro facilitará la identificación de infractores, pero **no resuelve por sí solo** los problemas de fondo:

- falta de infraestructuras adaptadas,
- carriles insuficientes,
- convivencia deficiente con peatones,
- escasa educación vial.

Sin inversión en espacios seguros y campañas de concienciación, el registro corre el riesgo de convertirse en un instrumento sancionador más que preventivo.

Empresas de alquiler: las grandes beneficiadas

Un efecto indirecto del decreto es su impacto desigual en el mercado.

Las grandes plataformas de alquiler ya disponen de sistemas de control, bases de datos y estructuras administrativas. Para ellas, adaptarse será relativamente sencillo.

El usuario individual, en cambio, asume una carga mayor.

Esto puede favorecer una **concentración del mercado** en manos de operadores profesionales, en detrimento de la movilidad personal autónoma.

Control frente a fomento: una política desequilibrada

El Real Decreto 52/2026 pone el acento en el control, pero apenas refuerza los incentivos al uso responsable.

No se acompaña de:

- beneficios fiscales,
- apoyo a infraestructuras,
- integración tarifaria,
- ni planes estatales de movilidad ligera.

Se regula primero y se promueve después, cuando quizá debería ser al revés.

¿Un paso hacia la madurez del sistema?

Pese a sus límites, la norma refleja una realidad: los VPL han dejado de ser una moda pasajera y forman parte estable del ecosistema urbano.

Regularlos es inevitable. No hacerlo habría sido una irresponsabilidad institucional.

El reto es que esta regulación marque el inicio de una **movilidad ligera madura**, no el principio de su burocratización.

**Conclusión: orden necesario, éxito incierto**

El **Real Decreto 52/2026** responde a un problema real y ofrece una solución jurídicamente coherente: identificar para responsabilizar. En ese sentido, era necesario.

Pero su eficacia dependerá de cómo se aplique:

- si el registro es ágil, digital y barato, reforzará la convivencia;
- si es lento, caro o fragmentado, desincentivará el uso y fomentará la informalidad.

La movilidad del futuro necesita reglas, sí. Pero también necesita confianza, simplicidad y visión a largo plazo. El patinete no puede convertirse en víctima colateral de una regulación pensada más para controlar que para integrar.