



Red de Ciudades por la Bicicleta

## **La Red de Ciudades por la Bicicleta reclama de forma urgente el nuevo Reglamento General de Circulación a la DGT.**

### **El secretario técnico de la RCxB visita la ciudad de Zaragoza para conocer la problemática jurídica relativa a la bicicleta de la ciudad aragonesa.**

Zaragoza. 3 de febrero de 2015. El secretario técnico de la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), Asociación Nacional que engloba a un total de 128 municipios españoles, se ha reunido este martes, 3 de Febrero, con la consejera de Servicios Públicos y Movilidad del Ayuntamiento de Zaragoza, Carmen Dueso, para conocer de primera mano la problemática jurídica que sufre la ciudad aragonesa.

Desde el pasado 23 de septiembre de 2014, el Ayuntamiento de Zaragoza (socio de la RCxB desde el año 2009) se ha visto obligado a aplicar la Sentencia del Tribunal Supremo que anuló algunos de los artículos de la Ordenanza Municipal de Circulación de Peatones y Ciclistas. Dicha aplicación se realizó cumpliendo estrictamente los plazos legales establecidos desde el Tribunal Superior de Justicia de Aragón.

La citada sentencia estima, básicamente, que los ciclistas no pueden circular por ninguna zona peatonal, ni aceras ni plazas. Hasta el 23 de septiembre, la Ordenanza Municipal sí permitía circular por zonas peatonales y plazas, y restringía el uso de las aceras sólo a algunos casos excepcionales (aceras de más de 4 metros de anchura, sin obstáculos, etcétera) y, en todos los casos, respetando siempre la prioridad de los peatones.

La aplicación de la sentencia ha supuesto un grave problema para el desarrollo de la bicicleta en Zaragoza, ciudad que lleva ya más de seis años apostando fuertemente por las dos ruedas como medio de transporte urbano.

Hay que recordar que, desde 2003 se han construido casi 100 kilómetros nuevos de carriles bici y, en 2008, se inauguró un servicio público de bicicletas, Bizi, que cuenta con 35.000 abonados, 1.300 bicis y 130 estaciones. Además, Zaragoza ha sido la primera ciudad española en implantar, en todas sus calles de un único carril de

circulación por sentido, la limitación de velocidad a 30 kilómetros por hora, para facilitar el uso de la calzada por los ciclistas.

Esta medida de pacificación se había visto acompañada, además, por otras muchas iniciativas –creación del Observatorio de la Bicicleta, redacción del Plan Director de la Bicicleta, etcétera-, con las que se había conseguido multiplicar el uso de la bici en Zaragoza. Se estimaban unos 80.000 desplazamientos diarios en este medio de transporte. La capital aragonesa es, sin duda, una de las principales capitales españolas en el desarrollo de infraestructura y usos ciclistas.

A pesar de que se ha intentado minimizar al máximo el impacto de esta decisión jurídica sobre los usuarios, la aplicación de esta sentencia ha dejado a la capital aragonesa “atrapada” en una especie de galimatías jurídico cuando la bicicleta estaba en pleno despegue. Porque hay que recordar que la sentencia está basada en la antigua Ley de Tráfico y en su obsoleto Reglamento. Como se recordará, está pendiente la aprobación, por parte del Gobierno de España, el nuevo Reglamento General de Circulación, asociado a la nueva Ley de Tráfico, aprobada ya el pasado mes de mayo. En función de su contenido, algunas de las medidas que ha obligado a adoptar la sentencia del Tribunal Supremo podrían quedar invalidadas o modificadas.

Una vez se conozca el contenido final del nuevo Reglamento, Zaragoza –así como el resto de ciudades españolas que disponen de normativa propia que cubría el vacío existente en el actual Reglamento- modificará su Ordenanza Municipal de Circulación de Peatones y Ciclistas para adaptarla de manera definitiva. Pero, hasta el momento, seguimos esperando.

Desde la Red de Ciudades por la Bicicleta, encabezados por la presidencia actual, el Ayuntamiento de Murcia, solicitamos a la Dirección General de Tráfico (DGT) que tenga en cuenta las necesidades de los más de 100 Ayuntamientos de España que representamos, y que dan voz a miles de ciclistas urbanos en el país, para dejar de estar “atados de pies y manos” a la hora de continuar afrontando las mejoras relativas a la movilidad sostenible en general y en bicicleta en particular.

Un movimiento que crece cada día y que cumple además con diversas funciones sociales como la reducción de la contaminación, la protección del medio ambiente, la salud de nuestros ciudadanos y la movilidad sostenible.