

## Las ordenanzas municipales de circulación y tráfico: la bici se hace adulta

**Ha llegado el momento de considerar a la bicicleta como uno de los elementos principales a la hora de planificar la movilidad de los ciudadanos, y la mejor manera de hacerlo es dotándola de derechos y deberes claros**

ENVIADO POR: CELSO PÉREZ - SOSTENIBLE.CAT, 12/04/2010, 20:00 H | (52) **VECES LEÍDA**

El próximo 15 de abril comienza en la ciudad de Lleida el 3º Congreso de la Bicicleta, consolidando así esta iniciativa creada en 2006 para ayudar a la visualización de este vehículo ante la sociedad y que hoy día se sitúa en todos los debates sobre movilidad urbana.

Para reforzar esta consolidación en el panorama urbano, este congreso pretende dar a conocer a los planificadores de la movilidad las últimas tendencias existentes en infraestructuras relacionadas con la bicicleta (tecnología, planificación, materiales, pavimentos, etc.) para incorporarlas a la planificación de la movilidad existente. Además, esta adaptación necesita cambios en la legislación actual para dotar a la bicicleta de un código claro y conciso como el que poseen el resto de vehículos, por lo que también se prevé tratar este tema con especial relevancia en el Congreso.

La adaptación de la legislación vigente es un tema clave para desarrollar políticas de promoción de la bicicleta junto con el desarrollo de nuevas infraestructuras, la implantación de sistemas de bicicletas públicas y la creación de aparcamientos específicos. A nivel estatal existen una serie de disposiciones legales que regulan el uso de la bicicleta, complementadas por leyes y reglamentos autonómicos en algunas Comunidades Autónomas (como es el caso de Cataluña), pero que presentan muchas carencias. Para paliar esta situación, los municipios más concienciados con la promoción de la bicicleta en sus calles han desarrollado durante los últimos años un instrumento que les permite mejorar la normativa vigente y adaptarla a las particularidades de su localidad: las Ordenanzas Municipales de Circulación y Tráfico, donde se trata de manera específica la regulación del uso de bicicletas.

Ciudades como Barcelona, Donosti o Córdoba han sido pioneras en la redacción de ordenanzas municipales con apartados específicos para la bicicleta, extendiéndose en los últimos años a un gran número de ciudades españolas. El objetivo final de estas ordenanzas es hacer compatible la utilización de los espacios urbanos usados por las diversas opciones de desplazamiento con el desarrollo del uso de la bicicleta, estableciendo normas y condiciones para que la utilización

común de estos espacios resulte compatible y racional. En muchas ocasiones, además, su objetivo es estimular y potenciar la bicicleta como alternativa al vehículo a motor, pero en otros sólo se trata de restringir su uso para paliar las posibles molestias que puedan causar al resto de usuarios de la vía pública.

Para que las ordenanzas sean una herramienta útil y pedagógica para todos los ciudadanos, es necesario que éstas contemplen expresamente los derechos y deberes de los usuarios de la bicicleta, utilizando para su redacción el sentido común y las experiencias de ciclistas y asociaciones vinculadas a este vehículo, apoyando conceptos de convivencia que contribuyan a evitar conflictos entre los diferentes usuarios de la vía y promoviendo alternativas de transporte sostenibles y respetuosas con su entorno.

#### Regular la convivencia

La aparición de este tipo de norma ocupó un vacío en la regulación de la relación de los ciclistas con el resto de usuarios de la vía pública, poniendo orden en una convivencia que hasta entonces se había realizado de manera improvisada. Así pues, los peatones tomaron conciencia de sus derechos ante los ciclistas en las aceras, los ciclistas interiorizaron sus derechos ante los vehículos motorizados, y éstos conocieron la manera correcta de actuar cuando comparten calzada con los ciclistas.

Esta medida, sin embargo, también provocó amplios debates en todos los municipios que se dotaron de estas normas: por un lado, los usuarios de la bicicleta y los colectivos ciclistas se quejaron cuando la ordenanza contemplaba restricciones que consideraban demasiado rigurosas -uso obligatorio del casco para todos los ciclistas, prohibición de circular por ninguna acera (normalmente sin ofrecer recorridos alternativos por carril-bici), prohibición de circular por carriles bus, prohibición del uso de remolques y semi-remolques, etc.- argumentando que el único objetivo de la normativa era restringir el uso de la bicicleta.

Por otra parte, ordenanzas "hechas a medias" no especificaban los conceptos clave, mezclando vehículos bajo la misma denominación -vehículos de ruedas sin motor- que equiparaban bicicletas con patinetes y patines, o imposibilitando el paso de bicicletas por zonas del municipio sin dar una ruta alternativa.

Además, la falta de publicidad de estas ordenanzas provocó que su impacto en conductores de vehículos de motor y en los propios ciclistas fuera limitado, lo que contribuyó a la laxitud a la hora de multar a las infracciones o la persecución de sólo unos tipos de acciones (controles de alcoholemia, utilización de sillitas de niños no homologadas, etc.) y no de todas.

Así pues, de manera general, para realizar una ordenanza municipal que contemple un apartado específico para la bicicleta se deben tener en cuenta las siguientes recomendaciones generales:

\* Considerar la bicicleta como un vehículo más: Situando la bicicleta en la calzada o en los carriles-bici, la relación con los peatones será clara, al ser la misma que con el resto de

vehículos. Además, esto hará que se la considere como un igual, cediéndole el paso cuando corresponda, dejándole espacio para que circule y a la hora de adelantarla, etc. Ahora bien, hay que tener siempre en cuenta que en la calzada el ciclista es siempre el más vulnerable, por lo que hay que facilitarle las máximas condiciones de seguridad.

\* El respeto y la prioridad del peatón: Como norma general, hay que evitar utilizar el espacio de los peatones y usar el de los vehículos motorizados siempre que se pueda, priorizando así "las personas frente a las máquinas".

Esta idea simboliza el cambio que está viviendo la gestión de la movilidad con la bicicleta como uno más de sus actores principales: la prioridad de la movilidad en las ciudades ya no es que se pueda utilizar el coche en todas partes y para todo como ocurría hasta ahora; hoy día están tomando fuerza conceptos como sostenibilidad, vida saludable, calidad de vida, convivencia y humanidad a la hora de planificar los desplazamientos y la relación entre las personas que viven en el mismo lugar.

Este concepto también debería implicar "la educación del peatón", haciendo ver que las normas de civismo a la hora de moverse son para todos y no sólo para vehículos de motor, contribuyendo así a reducir el número de accidentes y el buen uso del espacio público.

\* Pacificación del tráfico como mejor medida de promoción y regulación del uso de la bicicleta: La reducción de la velocidad de los vehículos de motor invita a los usuarios de la bicicleta a compartir con ellos la calzada, ahorrándose así costosas obras únicamente uso de los ciclistas (carriles-bici) y reduciendo la contaminación, tanto atmosférica como acústica.

Las medidas de moderación del tráfico que se apliquen deben hacerse pensando en los usuarios de la bicicleta, ya que a veces las medidas que se aplican pueden dificultar su circulación (pasos de peatones elevados, por ej.).

\* Hay que intentar no limitar excesivamente la libertad que conlleva ir en bicicleta: la bicicleta tiene una serie de características que la hacen atractiva y ventajosa para ser utilizada en la ciudad (adaptación a las diversas partes de la vía, viajar a velocidades adecuadas a las necesidades de la movilidad urbana...).

Medidas como la prohibición del uso de la calzada en caso de existencia de carriles-bici (a veces mal diseñados, mal utilizados por otros vehículos o colapsados por otros ciclistas) hacen que la bicicleta pierda las características que la hacen uno de los vehículos más eficientes en desplazamientos urbanos, desincentivando así su uso. Hay que tener en cuenta que antes de limitar hay que implementar, facilitando alternativas y equipamientos.

\* Finalmente, se establecerán sanciones proporcionales a la peligrosidad del vehículo: las sanciones deben adecuarse a las particularidades de la bicicleta y sus usuarios, y ser proporcionales con el posible daño que puedan causar sobre el resto de usuarios de la vía pública. Además, el importe no puede superar el precio de la propia bicicleta, normalmente mucho más bajo que el del resto de vehículos.

Mirando las cifras de movilidad de los últimos años, la bicicleta es el medio de transporte que crece más rápidamente en número de usuarios en aquellos municipios que apuestan por políticas de movilidad sostenibles. Podríamos decir que la bicicleta ha llegado a la mayoría de edad: ha dejado de ser un medio alternativo para los fines de semana para convertirse en un medio más del transporte urbano, con la ventaja de ser ecológica, buena para la salud, silenciosa, barata y eficaz.

Teniendo en cuenta este aumento de usuarios, ha llegado el momento de considerar a la bicicleta como uno de los elementos principales a la hora de planificar la movilidad de los ciudadanos, y la mejor manera de hacerlo es dotándola de derechos y deberes claros como al resto de vehículos.

Celso Pérez -

[Sostenible.cat](http://Sostenible.cat)