

ZARAGOZA

El TSJA corrige la ordenanza de la bicicleta y prohíbe que los ciclistas circulen por las aceras

El Ayuntamiento recurrirá al Supremo y recuerda que la norma se aprobó por unanimidad y fue elogiada por la DGT



Las aceras del paseo de la Independencia, con la calzada cortada por las obras del tranvía, son de las más transitadas por los ciclistas. ARÁNZAZU NAVARRO

ZARAGOZA. El Tribunal Superior de Justicia de Aragón (TSJA) acaba de emitir una sentencia por la que corrige y anula los artículos de la ordenanza municipal de la bicicleta, aprobada por el Ayuntamiento de Zaragoza en el verano de 2009, que permitía a los ciclistas circular por las aceras y demás zonas peatonales.

El TSJA estima el recurso de unos ciudadanos que impugnaron la ordenanza, y lo hace argumentando que el Ayuntamiento se excedió en su potestad legal de ordenar el tráfico urbano y contradujo lo regulado a nivel nacional por la Ley de Seguridad Vial y el Reglamento General de Circulación.

Los servicios jurídicos del Ayuntamiento ya están preparando un recurso al Tribunal Supremo y fuentes de Servicios Públicos aseguran que, mientras la resolución judicial esté recurrida, no puede ejecutarse la sentencia con lo que los ciclistas pueden respirar tranquilos y actuar como hasta ahora lo estaban haciendo.

El fallo del TSJA anula cuatro artículos enteros de la ordenanza y diferentes partes de otros cinco. Recuerda que los ayuntamientos pueden modificar algunos de los límites impuestos a la circulación, pero no para cambiar las definiciones de conceptos como 'aceras' o 'zonas peatonales'.

A FAVOR

Juan J. Ernesto Palacios*

Podría haber sido un éxito

EL Ayuntamiento acaba de recoger la cosecha que ha sembrado los últimos tres años en forma de varapalo judicial a una de las normas estrella que ha ido exhibiendo por foros públicos y privados. Pero esto no tendría que haber sido así. La ordenanza fue papel mojado desde el mismo día en que se dictó pues nunca hubo voluntad de hacerla cumplir. ¿Qué hubiera podido suceder si en los primeros meses de aplicación se hubieran dispersado unas decenas de voluntarios para llamar la atención frente a las constantes infracciones? A lo mejor, ahora, podríamos presumir de una circulación casi centroeuropea. El Ayuntamiento y la Policía Local se han inibido del problema, han inflado las cifras de uso de la bicicleta y han ocultado la realidad de las infracciones (dicen que son casi inexistentes), cuando -por ejem-

plo- las sanciones por orinar en la vía suman centenares. ¿Qué se ve más por la calle? ¿Gente orinando o ciclistas saltándose semáforos?

No aceptamos los eternos argumentos de que no hay conflicto (lean algunos virulentos foros de Internet), de que solo unos pocos infringen las normas (si se apostan en un cruce céntrico comprobarán que no es así), de que no se puede poner un policía en cada esquina (quizás bastara que algunos se bajaran de los coches patrulla y cumplieran su función), y de que en las aceras anchas cabemos todos (en Independencia un domingo soleado no cabe un alfiler).

Pero nos negamos al fatalismo y a reducir la solución del conflicto a una medida de orden público. Desde estas mismas líneas y por la posición de letrado de la parte recurrente puedo ofrecer la mano tendida al Consistorio y asegurar que puede reconducirse la situación si se procede de inmediato a aplicar la ordenanza en cuya redacción nosotros mismos colaboramos, mediante las medidas de información y de corrección de infracciones que la ley y la lógica aconsejan. Ahora les toca a ellos mover ficha.

*Abogado

EN CONTRA

David Arribas*

Respetar los acuerdos

NO me gustan las bicicletas por las aceras. La Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas de Zaragoza fue aprobada en 2009 por acuerdo de una amplia representación de agentes sociales y por unanimidad en el Ayuntamiento. Es por esto que acepto una norma que admite la circulación de bicis excepcionalmente en zonas peatonales, en casos muy concretos, para favorecer la progresiva incorporación de nuevos usuarios a este modo de transporte. También me disgusta el exceso de regulaciones, pero la ordenanza referida se fundamenta en un vasto pacto social que debería ser respetado. Mi gusto aprecia más el sentido común, que aplicado a los constreñidos viales zaragozanos se traduce en el respeto y en que cada modo de transporte adapte su circulación para no perjudicar al más débil. Tengamos en

cuenta además que las tendencias en seguridad vial nos conducen hacia la coexistencia en espacios pacificados, compartidos y escasamente normalizados, donde siempre el peatón tiene preferencia.

Podríamos ayudar a conformar el sentido común desarrollando dicha ordenanza, que establece como línea de actuación la sensibilización ciudadana. Lamentablemente el área de Movilidad no considera las campañas de educación, formación y sensibilización de los usuarios como trascendentales para alinear la ensalada de infraestructuras ciclistas recientes, a pesar de las recomendaciones del Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón o de los propios colectivos ciclistas. La DGT, sin ir más lejos, aparte de carreteras más seguras o leyes más duras, desarrolla desde hace años exitosas campañas publicitarias.

Concluyo mi desacuerdo con la sentencia del TSJA por no respetar el notable acuerdo social y político que representa la ordenanza entredicha, y por la más que segura desautorización del Supremo que ya sentó jurisprudencia en un conflicto similar en Sevilla en 2010. Pólvora mojada.

*Miembro de Recicleta

La jurisprudencia

Desde el área de Movilidad del Ayuntamiento recuerdan que en noviembre de 2010 el Supremo avaló la ordenanza de Sevilla para permitir a los ciclistas utilizar las zonas peatonales. De hecho, el caso andaluz es muy similar, dado que en primera instancia se dio la razón a los demandantes, pero el posterior recurso de casación al Supremo tumbó aquella resolución judicial, falló a favor del Ayuntamiento y dejó la ordenanza (muy similar a la zaragozana) tal y como estaba.

Fuentes de Servicios Públicos recuerdan, además, que la normativa que se aplica en Zaragoza fue consensuada por todos los colectivos de movilidad -reunidos en el Observatorio de la Bicicleta- y, además, se aprobó con el voto a favor de todos los grupos en pleno municipal. «Incluso -explican desde el Ayuntamiento- en todos los foros de ciudades sobre la bicicleta se ha loado la ordenanza zaragozana y, en su día, el entonces director de la DGT, Pere Navarro, también la elogió».

Parte del problema del debate jurídico que ahora se abre es que no hay una normativa que regule la actividad ciclista a nivel nacional. Así, cada ciudad, con sus peculiaridades en lo que a movilidad se refiere, ha establecido las reglas que considera más oportunas para procurar la convivencia en sus aceras y calzadas. De hecho, el único tex-