

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE ARAGÓN
SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO
- SECCIÓN TERCERA DE REFUERZO -

RECURSO N°: 368/09-D
SENTENCIA: 00085/2012

29 FEB. 2012

S E N T E N C I A N ° 8 5 D E 2 0 1 2

**ILUSTRÍSIMOS SEÑORES
PRESIDENTE**

D. LUIS IGNACIO PASTOR EIXARCH

MAGISTRADOS:

DÑA. CARMEN SAMANES ARA

D.IGNACIO MARTÍNEZ LASIERRA

En Zaragoza, a diecisiete de febrero de dos mil doce.

En nombre de S.M. el Rey.

La Sección tercera, funcional de refuerzo, de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Aragón, integrada por los Magistrados de la Sala de lo Civil y Penal citados al margen, HA VISTO el presente recurso número **368/09-D** seguido entre la partes demandantes

representados por el Procurador D. Ángel Ortiz Enfedaque y dirigidos por el Letrado D. Juan José Ernesto Palacios y la demandada el **AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA** representada y defendida por la Procuradora D^a. Natalia Cuchi Alfaro, posteriormente sustituida por la Procuradora D^a. Sonia Salas, y defendido por el Letrado D. Francisco Rivas Tena. Se ha seguido el procedimiento conforme a los trámites legalmente previstos para el

procedimiento ordinario en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa y tiene por objeto el Acuerdo de fecha 29 de junio de 2009 adoptado por el Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza en el expediente número 123508/2008 por el que se aprobó definitivamente la Ordenanza Municipal de Circulación de Peatones y Ciclistas.

La cuantía del procedimiento ha quedado fijada indeterminada.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El Procurador D. Ángel Ortiz Enfedaque, en la representación que ostenta, formuló recurso contencioso administrativo contra la resolución indicada en el encabezamiento de esta Sentencia, mediante escrito que tuvo entrada en la Secretaria de este Tribunal el día 10 de septiembre de 2009.

SEGUNDO.- Admitido a trámite el recurso, y tras la recepción del expediente administrativo, se dedujo demanda basada en los hechos y fundamentos de derecho que constan en las actuaciones y que contenía su solicitud en el suplico recogido en los siguientes términos: << Que, teniendo por presentado este escrito y por devuelto el expediente administrativo, siga el recurso por su trámite y, por formulada en tiempo y forma demanda, la siga por su trámite hasta estimarla, revocando el acto impugnado y disponiendo retrotraer el procedimiento para motivar debidamente la desestimación de las alegaciones formuladas y decretar la nulidad de los preceptos impugnados en cuanto autorizan una velocidad en aceras y zonas peatonales superior al "paso de persona", eliminando las menciones a 10 Km./h.>>

TERCERO.- De la demanda presentada se dio el traslado legalmente previsto a la Administración demandada, el Ayuntamiento de Zaragoza, en cuyo nombre y representación interviene el Letrado de los Servicios Jurídicos Sr.D Francisco Rivas Tena, presentó contestación a la demanda mediante escrito cuyo suplico es del tenor literal siguiente: << Que, habiendo por recibido el presente escrito con su copia y documento al mismo unido, lo admita tenga por evacuado el trámite de contestación a la ampliación a la demanda conferido, con devolución del expediente administrativo seguido al efecto; para en su día, previos los demás trámites prevenidos para los recursos de la clase del presente y sin necesidad de

recibir a prueba el presente recurso al ventilarse cuestiones estrictamente jurídicas, dicte sentencia desestimando el recurso en su integridad, y cuando de tal pronunciamiento resulte procedente.>>

CUARTO.- Por providencia de día 14 de septiembre de 2009 fue designado ponente del presente procedimiento la Ilma. Sra. D^a. Nerea Juste Diez de Pinos, se recibió el pleito a prueba, una vez terminado el período legalmente establecido y en virtud de la adscripción de Magistrados de la Sala Civil y Penal del Tribunal Superior de Justicia de Aragón a la Sala de lo Contencioso-Administrativo del mismo Tribunal, por providencia del día 2 de febrero de 2012 fue designado nuevo ponente el Magistrado de la Sala Civil y Penal el Ilmo. Sr. D. Luís Ignacio Pastor Eixarch, fijándose para votación y fallo el día 7 de febrero de 2012.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Como resulta de lo expuesto en los anteriores antecedentes de hecho, es objeto del presente recurso la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas aprobada por el Ayuntamiento de Zaragoza el día 29 de junio de 2009 y es, en síntesis, motivo del recurso la consideración del recurrente de que varios de los preceptos contenidos en tal norma municipal contravienen lo establecido en normas de obligado cumplimiento para la Corporación. Preceptos concretos impugnados y que considera infringidos son los siguientes:

<< Artículo 17.- Tipos de zonas de prioridad peatonal.

A efectos de esta Ordenanza se considerarán los siguientes tipos de zonas de prioridad peatonal sobre los vehículos:

Zonas 30: Zonas especialmente acondicionadas y señalizadas en las que la velocidad máxima en la banda de circulación es de 30 Km/h. En estas vías, los peatones podrán atravesar la calzada fuera de las zonas señalizadas, para lo cual deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.

Zonas o calles residenciales: Zonas especialmente acondicionadas y señalizadas en las que, aunque se permite la circulación de vehículos, están destinadas en primer lugar a los peatones, pudiendo utilizar éstos últimos toda

la zona de circulación. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 Km/h.

Zonas peatonales: Son zonas de acceso restringido en las que únicamente se permite el acceso, circulación y estacionamiento a aquellos vehículos que cuenten con la autorización municipal expresa o que se encuentren excluidos de la prohibición general conforme a los artículos 19 y 21 de esta Ordenanza.

La velocidad máxima está fijada en 10 Km/h.

Se consideran zonas peatonales las aceras, los paseos centrales, los parques y las sendas ciclables.

(...)

Artículo 19.- Circulación en zonas peatonales.

Los vehículos a motor que de manera excepcional transiten por las zonas peatonales deberán adecuar su velocidad a la de los peatones y/o a la de las personas que circulen en bicicleta, sin sobrepasar nunca la velocidad máxima fijada en 10 Km/h.

En las zonas peatonales se permite la circulación de patines, monopatines, patinetes o aparatos similares y bicicletas sólo cuando se cumplan las restricciones establecidas en los artículos 22 y 23 para patines y en el 28 para bicicletas.

En su tránsito los patines y bicicletas disfrutarán de prioridad sobre los vehículos a motor, pero no sobre los peatones. Se deberán tener en cuenta en todo momento las mayores restricciones impuestas para las aceras.

(...)

Artículo 21.- Autorizaciones.

Las limitaciones de circulación que se establezcan en las zonas de prioridad peatonal no afectarán a los siguientes vehículos motorizados:

- a) A los del servicio de extinción de incendios, fuerzas y cuerpos de seguridad, asistencia sanitaria y los vehículos que presten otros servicios públicos, mientras se hallen prestando servicio.

- b) A los que trasladan personas enfermas con domicilio o atención dentro de la zona.
- c) A los que accedan o salgan de garajes y estacionamientos autorizados.
- d) A los que sean conducidos por personas con movilidad reducida o transporten a personas con movilidad reducida y se dirijan al interior o salgan de la zona.
- e) A los que posean autorización municipal expresa.
- f) A los que trasladan a las personas alojadas en los establecimientos hoteleros situados dentro de la zona.

En los supuestos recogidos en los apartados a) al e), se permitirá la parada del vehículo por el tiempo estrictamente necesario para satisfacer la causa que haya motivado la entrada en la zona de prioridad peatonal.

En el supuesto recogido en el apartado f), se permitirá la parada por el tiempo estrictamente necesario para acceso y bajada de viajeros y carga o descarga de equipajes, que no podrá sobrepasar los diez minutos.

(...)

Artículo 24.- Zonas de Circulación.

Las bicicletas circularán por la calzada. Cuando exista algún tipo de vía ciclista, circularán preferiblemente por ella, pudiendo utilizar la calzada siempre que no circulen a una velocidad anormalmente reducida.

En las calzadas en las que no exista vía ciclista, las bicicletas pueden circular a velocidad anormalmente reducida.

Las bicicletas podrán circular por las zonas 30 y las zonas residenciales, salvo prohibición expresa.

Para la circulación de bicicletas en zonas peatonales rigen las condiciones más restrictivas definidas en el artículo 28 de esta Ordenanza.

Cuando se efectúe un cruce de calzada, siempre que no existan pasos específicos para bicicletas, los ciclistas podrán utilizar los pasos de peatones, en los cuales tendrán prioridad sobre los vehículos a motor aunque deberán ceder, en todo caso, el paso a los peatones.

(...)

Artículo 26.- Circulación en calzada.

En la calzada, las bicicletas circularán preferiblemente por el carril de la derecha, pudiendo ocupar la parte central de éste.

De existir carriles reservados a otros vehículos, circularán por el carril contiguo al reservado en las mismas condiciones. Del mismo modo podrán circular por el carril de la izquierda, cuando las características de la vía no permitan hacerlo por el carril de la derecha o por tener que girar a la izquierda.

Está prohibida la circulación de bicicletas en el carril reservado para el transporte público. Con carácter excepcional, previo informe de los servicios municipales de Policía Local y Movilidad Urbana, el Ayuntamiento podrá permitir, mediante la señalización debida, la circulación de bicicletas en el carril reservado para el transporte público, pasando a ser un carril bus-bici. En este tipo de carril, las bicicletas favorecerán el adelantamiento siempre que éste sea posible en condiciones de seguridad.

Con carácter excepcional, y en viajes de un solo sentido de circulación, el Ayuntamiento podrá permitir, debidamente señalizada, la circulación ciclista en el sentido contrario.

Los adelantamientos a bicicletas por parte de vehículos motorizados se realizarán siempre habilitando un espacio, entre éste y la bicicleta, de al menos metro y medio de anchura, pudiéndose reducir a un metro siempre y cuando la velocidad del vehículo motorizado no merme la seguridad del ciclista.

(...)

Artículo 28.- Circulación en zonas peatonales.-

Excepto en momentos de aglomeración o salvo prohibición expresa, en cuyo caso el ciclista deberá apearse de la bici, se permite la circulación en bicicleta por los parques públicos, paseos centrales y resto de zonas peatonales descritas en el artículo 17 de esta Ordenanza, siempre que se respete la prioridad del peatón, se adecue la velocidad a la de los viandantes, sin sobrepasar nunca los 10 Km/h, y no se realicen maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones o incomodar su circulación.

Esta velocidad se podrá rebasar en parques públicos y sendas ciclables, siempre que se cumplan el resto de restricciones impuestas en este artículo. El Ayuntamiento podrá establecer zonas debidamente señalizadas de tránsito compartido entre peatones y bicicletas. En estas zonas, las bicicletas deberán atenerse a todas las restricciones anteriormente impuestas para las zonas peatonales.

De manera excepcional, se permitirá la circulación de bicicletas por aceras en calles con calzada no pacificada, en las que no exista vía ciclista o ciclable señalizada, únicamente cuando la intensidad del tráfico en calzada disuada de la utilización de la misma y siempre que en la acera se cumplan las siguientes condiciones: que la acera disponga de al menos cuatro metros de anchura total, que al menos tres metros de anchura estén libres de elementos de mobiliario urbano, arbolado u otros obstáculos fijos y que no exista aglomeración de viandantes.

Si no concurren todas estas condiciones, el ciclista deberá transitar a pie arrastrando la bicicleta o circular por la calzada. Los ciclistas que circulen por las aceras deberán cumplir además con el resto de restricciones impuestas para las zonas peatonales.

Siempre que el ciclista circule por una zona peatonal en la que haya edificios, deberá mantener una distancia de al menos un metro con la fachada de los mismos.

Asimismo el ciclista deberá mantener una distancia de al menos un metro con los peatones en las operaciones de adelantamiento o cruce.

Se recomienda mantener una distancia de seguridad adecuada en los tramos de acera anexos a carriles de aparcamiento o curvas muy pronunciadas.

Se permite la circulación en bicicleta por la acera, aun cuando no den todas las circunstancias anteriormente definidas, a los niños menores de 8 años, siempre que vayan acompañados por adultos y siempre que no se sobrepasen los 10 Km/h. Es recomendable la utilización de casco protector.

En las zonas y calles peatonales, como calles comerciales, podrá fijarse una prohibición total de circulación de bicicletas en horario previamente establecido o cuando así lo indique la autoridad.

(...)

Artículo 29.- Prioridades.

Los ciclistas tendrán prioridad sobre los peatones cuando circulen por las vías ciclistas, y sobre los vehículos a motor en todas las calzadas y zonas de prioridad peatonal. En los cruces y pasos de peatones la prioridad se rige por la señalización y normativa generales sobre circulación y tráfico.

Independientemente de que los ciclistas tengan o no la prioridad, deberán respetar siempre la señalización general y la normativa sobre circulación y tráfico, así como aquella otra que se pueda establecer expresamente al efecto por las autoridades municipales con competencia en la materia.

Aún cuando no se haya señalizado una zona avanzada de espera específica para los ciclistas, éstos podrán, sin incomodar en ningún caso el paso de los peatones, adelantarse a los pasos de peatones y esperar la luz verde del semáforo o, en caso de no existir éste, cruzar la intersección cuando sea posible.

Cuando, en las condiciones del artículo 28, circulen por zonas peatonales no dispondrán de prioridad, ya que ésta corresponde al peatón.

(...)

Artículo 32.- Aparcamiento de bicicletas

Los aparcamientos diseñados específicamente para bicicletas serán de uso exclusivo para éstas.

Las bicicletas se estacionarán en los espacios específicamente acondicionados para tal fin, debidamente aseguradas en las parrillas habilitadas al efecto. En los supuestos de no existir aparcamientos en un radio de 75 metros, las bicicletas podrán ser amarradas a elementos del mobiliario urbano durante un plazo que en ningún caso podrá superar las 24 horas, siempre que con ello no se realice ningún daño al elemento de mobiliario urbano, no se vea alterada su función, ni se entorpezca el tránsito peatonal ni la circulación de vehículos.

En cualquier caso, para garantizar la circulación peatonal, se deberá respetar un espacio mínimo de 1 metro como zona de tránsito. En ningún caso podrán estacionarse bicicletas en aceras con anchura total inferior a 1,5 metros.

(...)

Artículo 35.- Visibilidad

Las bicicletas o los ciclistas que las conducen deberán ser visibles en todo momento. Cuando circulen por la noche o en condiciones de baja visibilidad deberán disponer de luces y/o reflectantes que las hagan suficientemente visibles para todos los usuarios de la vía pública.

Artículo 36.- Elementos accesorios

Por cuestiones de seguridad es recomendable la utilización de casco de protección.

Las bicicletas podrán estar dotadas de timbre, ya que facilitan el tránsito por las vías ciclistas.

Las bicicletas podrán estar dotadas de elementos accesorios adecuados para el transporte diurno y nocturno de menores y de carga, tales como sillas acopladas, remolques y semirremolques y el resto de dispositivos debidamente certificados y homologados, con las limitaciones de peso que dichos dispositivos estipulen, siempre que se cumplan las condiciones especificadas en el artículo siguiente.

Artículo 37.- Sillas y remolques

Las bicicletas podrán transportar, cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su exclusiva

responsabilidad, un menor de hasta siete años en sillas acopladas a las mismas.

La silla deberá contar con elementos reflectantes.

Las bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque para el transporte de todo tipo de bultos y niños/as, siempre que el conductor sea mayor de edad y bajo su exclusiva responsabilidad. En caso de circular a velocidad anormalmente reducida, las bicicletas con remolque o semirremolque tendrán prohibida la circulación por la calzada, debiendo circular por vías ciclistas, zonas 30, otras vías pacificadas o zonas peatonales autorizadas.

Dichos remolques deberán ser visibles en las mismas condiciones establecidas para las bicicletas en el artículo 35 de esta Ordenanza.

Es obligatorio, en cualquiera de los dos casos, que el menor utilice el correspondiente casco protector.

(...)

ANEXO. DEFINICIONES

- **Acera:** Zona longitudinal de la carretera o calle, elevada o no, destinada al tránsito de peatones.
- **Acera compartida:** Espacio compartido por peatones y ciclistas. La preferencia será siempre de los peatones.
- **Acera-bici sugerida:** Vía ciclable sugerida con señalización horizontal o vertical en aceras y resto de zonas peatonales. No se trata específicamente de una vía ciclista, por lo tanto los peatones pueden cruzarla por cualquier motivo.

(...)

SEGUNDO.- Respecto del texto normativo impugnado, considera el recurrente en primer lugar que son nulos los artículos 17, 19, 28 y concordantes de la OCPC por contravenir lo dispuesto en el artículo 121.4 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (RGC, en adelante), ya que la Ordenanza permite alcanzar a las bicicletas la velocidad máxima de 10 Km./hora, en contra de la previsión contenida en el RGC, que limita la velocidad de

circulación "a paso de persona" en el caso de uso de zonas peatonales por monopatines, patines o aparatos similares.

Aunque la recurrente plantea la anterior impugnación en el Fundamento Segundo de su demanda, separado de las pretensiones contenidas en el Fundamento Tercero de su demanda, relativo también a cuestiones de circulación, como si es conforme a derecho que las bicicletas puedan circular por las aceras y zonas peatonales, o si es ajustado a la norma que puedan las bicicletas circular a velocidad anormalmente reducida o invadir pasos de peatones, se considera que la estrecha vinculación que tienen uno y otros motivos de impugnación y el seguir la sistemática de la Ordenanza hace conveniente el tratamiento conjunto de todos ellos.

TERCERO.- Respecto de la posibilidad de circulación de bicicletas por aceras, y por zonas peatonales en general, debe, en primer lugar, considerarse que por disposición de las normas contenidas en los apartados 4, 5 y 6 del Anexo I de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, (LSV en adelante) dentro de la categoría de "vehículo" se encuentra la del "ciclo", y dentro de esta última la de "bicicleta", definida legalmente como "Ciclo de dos ruedas". Y también a los efectos legales, conforme al apartado 1 del mismo Anexo, el ciclista tiene la condición de conductor de vehículo. En consecuencia, y dentro de las previsiones de la misma Ley, el artículo 19, regulador de los límites de velocidad, resulta plenamente aplicable a las bicicletas, en cuanto vehículos, y a los ciclistas, como conductores.

Este artículo 19 deriva a la norma reglamentaria la posibilidad de fijar las velocidades máximas y mínimas para los conductores, los vehículos y las vías, así como la fijación del límite máximo con carácter general, para la velocidad autorizada en vía urbana y en poblado. Y sólo en este caso autoriza que puedan las corporaciones municipales, en caso de vías urbanas, rebajar el límite de velocidad.

Igualmente, el Anexo I, apartado 55, define la acera como la zona destinada al tránsito de peatones, y en su apartado 56 conceptúa la zona peatonal como la reservada a circulación de peatones, en ambos casos sin excepción alguna. De modo que la previsión legal de posibilidad de ocupación de las aceras o zonas peatonales por parte de

vehículos particulares la limita en su artículo 23 a los casos en que deban cruzarlas, por los pasos habilitados al efecto, y con obligación, en este caso excepcional, de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas.

Por tanto, en resumen de lo expuesto, y conforme a lo ordenado en norma con rango formal de Ley, las limitaciones de velocidad y circulación en vías urbanas que afectan a bicicletas y ciclistas, son fijadas por Reglamento, y las Corporaciones Locales sólo tienen posibilidad de rebajarlas. Junto a ello, las aceras y zonas peatonales son de uso exclusivo de peatones, autorizándose su ocupación con carácter general por vehículos particulares sólo en caso de cruzarlas, por pasos habilitados, y con obligación de dejar pasar a los peatones.

CUARTO.- En desarrollo y cumplimiento de las previsiones de la LSV citada, el RGC ordena en el artículo 121.5 que "La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales". De modo que, en congruencia, sólo permite el empleo de aceras y zonas residenciales a lo que no son vehículos en concepto legal, esto es "monopatines, patines o aparatos similares", y lo hace para ordenar que circulen, siempre, a velocidad de paso de persona.

Tales normas legales y reglamentarias son de obligado cumplimiento, tanto para particulares, como para las administraciones públicas que tengan competencia sobre alguno de los aspectos que afectan al tráfico rodado. Así, y en concreto, en el caso de Corporaciones Locales, como ya se ha dicho antes, y en lo que ahora interesa, pueden rebajar las velocidades en algunos casos en vías urbanas. Y tienen competencia también, en lo que ahora es discutido, y conforme al artículo 7 de la LSV, para la ordenación y el control de tráfico, su vigilancia y sanciones que corresponda. Sin posibilidad, por tanto, de ejercer funciones de cambio de la conceptualización legal de qué se entienda por vehículo, de modificar al alza en vía urbana velocidades de los vehículos, o de modificar la definición legal de qué sean aceras o zonas peatonales o las reservas de uso legal y reglamentariamente ordenadas, pues tales cuestiones tienen una regulación general, sin posibilidad de que cada Ayuntamiento pueda modificarla.

QUINTO.- Los artículos impugnados números 17, 19, 21, 28, 37 y Anexo II de la OIPC infringen, como indica el recurrente, las normas antes citadas y sus concordantes,

puesto que contradicen lo dispuesto en ellas sin que el Ayuntamiento tenga competencia para hacerlo. En concreto:

- El artículo 17, apartados encabezados como "Zonas o calles residenciales" y "Zonas peatonales", al establecer que las zonas y calles residenciales o peatonales son de mera preferencia peatonal, y no, como ordena la LSV y el RGC, de exclusión de vehículos particulares, con la posibilidad general sólo de poder cruzarlas.

- El artículo 19 en su integridad, al autorizar la circulación de vehículos en zona peatonales con carácter general fuera de los casos legal y reglamentariamente previstos.

- El artículo 21 en su integridad, por ser consecuencia de la regulación de los artículos 17 y 19 que antes se han definido como infractores de las normas superiores.

- El artículo 28, porque autoriza con carácter general la circulación de bicicletas por la acera y zonas peatonales, fuera de los casos reglamentariamente previstos.

- El artículo 37 párrafo tercero, al prohibir la circulación por la calzada de bicicletas y obligarlas a ir por zonas peatonales, con contradicción de la norma legal y reglamentaria, que establece lo contrario.

- El Anexo, al definir "Acera compartida" y "Acera-bici sugerida", puesto que ambos casos parten de la ocupación no permitida para las bicicletas de espacios destinados a uso peatonal, y apartándose del concepto de senda ciclable recogido en el apartado 74 del Anexo I de la LSV.

SEXTO.- Por las consideraciones jurídicas ya expuestas, resulta igualmente disconforme a derecho la previsión del artículo 24 de la OIPC, al establecer en sus párrafos tercero, cuarto y quinto, que las bicicletas pueden circular por zonas residenciales o peatonales en todo caso, y no sólo en los casos en que lo prevén la LSV y el RGC.

Igualmente, tal artículo 24, párrafo segundo, prevé que las bicicletas, con carácter general, pueden circular

por la calzada a velocidad anormalmente reducida. Previsión que, como alega en el Fundamento de Derecho Cuarto de la demanda, infringe la recogida en el artículo 49.1 del RGC, que prohíbe circular a velocidad anormalmente reducida salvo causas justificadas, y que, en consecuencia, exige que se circule por la calzada, al menos, a la mitad genérica de la señalada para la vía de se trate.

SÉPTIMO.- Es igualmente impugnado el contenido del artículo 29 de la OCPC, en pretensión que debe ser estimada, puesto que en sus párrafos primero y cuarto, en contra de la normativa ya considerada, parte de que pueden circular bicicletas por zonas peatonales. Y en su párrafo tercero autoriza la invasión de pasos de peatones por los ciclistas, en contra de la prohibición terminante el artículo 94.1 b) del RGC de parar en pasos de peatones, sin excepción para ningún vehículo o conductor.

OCTAVO.- El Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, establece en su artículo 22, apartado 1, que en todo caso, los ciclos deben disponer de timbre, sin excepción para las bicicletas. Y en su apartado 4 que las bicicletas, además, deben disponer obligatoriamente de luz de posición delantera y trasera, y catadióptrico trasero, para poder circular de noche, por tramos de vías señalizadas con la señal de túnel o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad. Por tanto, infringen tales normas el artículo 35 de la Ordenanza, que hace opcional disponer de luz o de catadióptrico, y el párrafo segundo del artículo 36, que hace también opcional el equipamiento de timbre.

NOVENO.- El artículo 26, párrafo cuarto, permite la circulación de ciclistas excepcionalmente en sentido contrario, en caso de viales de un solo sentido. Esta posibilidad contraía la previsión del artículo 41 del RGC, que autoriza la habilitación para circulación en sentido contrario, pero exige que sea un carril completo, y sólo en los casos y condiciones especiales que tal situación de riesgo comporta, pero no que, manteniendo el carril en un sentido, por el mismo puedan circular vehículos de cualquier clase en sentido contrario.

DÉCIMO.- Última norma impugnada es la prevista en el artículo 32 de la OCPC, que permite el estacionamiento de bicicletas en zonas peatonales. Si bien cuando tal precepto fue aprobado infringía la previsión contenida al

respecto en la normativa estatal de aplicación, sin embargo, a fecha de hoy tal previsión de la OCPC es ajustada a derecho dado que por Ley 18/2009, de 23 de noviembre, se modificó el artículo 39, apartado 2, párrafo e) de la LSV y se autorizó la posibilidad de estacionar bicicletas en aceras, paseos y demás zonas peatonales.

En consecuencia con tal legalidad sobrevenida, no procede estimar la pretensión sostenida en tal punto por la parte recurrente.

ÚNDECIMO.- Los razonamientos jurídicos expuestos, que conducen a concluir que no son ajustados a derecho varios artículos de la OCPC, no quedan contradichos por las alegaciones formuladas por la representación legal de la demandada, Ayuntamiento de Zaragoza, puesto que, sin perjuicio de las consideraciones de carácter social y político que contiene la contestación a la demanda, y que no cabe valorar en contra de lo legal y reglamentariamente ordenado, la argumentación jurídica que pueda justificar la oposición de la Ordenanza a las normas de superior rango se centra en entender que el Ayuntamiento tiene facultades para el dictado de la Ordenanza al amparo de la previsión antes citada del artículo 7 de la LSV.

Y tal pretensión no es admisible, porque, como ya se expuso, tal habilitación de competencia a las Corporaciones Locales lo es siempre para cuestiones concretas, y con respeto en todo caso a las normas dictadas en el ámbito de su competencia por el Estado, entre las cuales se encuentran las infringidas.

En consecuencia, por aplicación de la previsión del artículo 63.1 de la Ley de Régimen Jurídico 30/92, de 26 de Noviembre, procede anular, por infracción de norma superior, los artículos y apartados citados antes como contrarios a la LSV y RGC.

DUODÉCIMO.- Estimada la demanda, salvo, por legalidad sobrevenida, en la cuestión referida a posibilidad de estacionamiento de bicicletas en aceras, paseos y zonas peatonales, sería contrario a tal pronunciamiento sobre el fondo interesado por el recurrente proceder a retrotraer el procedimiento por las razones de falta de motivación de la resolución recurrida que la misma parte también articula en su demanda, además de que se considera que sí existió suficiente motivación a lo largo de todo el expediente respecto de las razones que motivaron al

Ayuntamiento de Zaragoza a dictar la Ordenanza parte de cuyos artículos son anulados.

DECIMOTERCERO.- De conformidad con lo establecido en el artículo 139 de la Ley 29/98 de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa no existen motivos que justifiquen la expresa imposición de las costas causadas en el procedimiento.

VISTAS las normas citadas y demás de general y pertinente aplicación,

F A L L A M O S

1.- Que **estimando** el recurso contencioso número **368/09-D** interpuesto por la representación procesal de

debemos declarar y declaramos **la nulidad** de los artículos y apartados siguientes de la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas aprobada por el Ayuntamiento de Zaragoza, el día 29 de junio de 2009:

- Del artículo 17, los apartados encabezados con los epígrafes "Zonas o calles residenciales" y "Zonas peatonales".

- Los artículos 19 y 21, en su totalidad.

- Los párrafos 2º, 3º, 4º y 5º del artículo 24.

- El párrafo 4º del artículo 26.

- El artículo 28, en su totalidad.

- Los párrafos 1º, 3º y 4º del artículo 29.

- El artículo 35, en su totalidad.

- El párrafo 2º del artículo 36.

- El párrafo 3º del artículo 37.

- Del Anexo II, los apartados encabezados como "Acera compartida" y "Acera bici sugerida".



2º.- No se hace expresa imposición de las costas causadas por la tramitación del procedimiento.

Así por esta nuestra sentencia, de la que se llevará testimonio a los autos principales, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.



COMUNIDAD
AUTÓNOMA
DE ARAGÓN