

CONSIDERACIONES ACERCA DE LA RESOLUCIÓN DEL DEFENSOR DEL PUEBLO ANDALUZ FORMULADA EN LA QUEJA 08/2778 DIRIGIDA AL AYUNTAMIENTO DE SEVILLA RELATIVA A RECOMENDACIONES EN TORNO A LA IMPLANTACIÓN DEL CARRIL BICI EN LA CIUDAD DE SEVILLA

Con fecha 1 de Julio de 2008 el Defensor del Pueblo Andaluz emite una Resolución, basada en la queja 08/2778, en la que se contiene una serie de recomendaciones relativas a la implantación en la ciudad de Sevilla del carril bici.

Dado que dicho carril bici ya se encuentra implantado y es plenamente operativo consideramos del interés general, en orden a fomentar la mejora continua y el mayor consenso social posible acerca del mismo, puntualizar algunas de las consideraciones tenidas en cuenta por el Señor Defensor del Pueblo así como rebatir alguna de las recomendaciones contenidas en la resolución más arriba citada.

Las consideración recogidas en este escrito se articulan básicamente en torno a cuatro líneas argumentales principales al hilo de las cuales se irá desarrollando el mismo, a saber:

1) Aspecto relativo a la contradicción de normas

La Recomendación nº 3 de la Resolución que nos ocupa solicita que se deje sin efecto la autorización contemplada en el art.41 de la Ordenanza Municipal de Circulación de Peatones y Ciclistas, que permite a las bicicletas la circulación en zonas peatonales y aceras de más de 5 mtrs. de anchura, en base a que dicho precepto entra en contradicción con la prohibición contenida en el art.121,5 del Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003).

A tenor de dicho artículo “La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”, estableciéndose de este modo como norma general en cuanto a la circulación por zonas peatonales la exclusividad de tránsito para los peatones o viandantes. Y ello a pesar de que en el mismo artículo se contemplan excepciones, como la del apartado 4, en la que se autoriza a los patines, monopatines o aparatos similares a circular por aceras y zonas peatonales a paso de persona.

Podría pensarse por lo tanto que las bicicletas tendrían restringida la circulación por dichas zonas, de ser consideradas estas a todos los efectos legales como “vehículos” , no obstante en dicho Reglamento no sólo no se recoge ninguna definición de “vehículo” en la que pueda entenderse incluida la bicicleta sino que además dicho concepto es empleado a lo largo de su articulado con cierta laxitud o falta de precisión conceptual. Es más, es la propia norma la que en reiteradas ocasiones, véanse por ejemplo entre otros los artículos 20, ó 21, al hilo del consumo de alcohol y estupefacientes, trata de manera claramente diferenciada a los vehículos en general de las bicicletas y ciclos en particular.

Ante dicha falta de criterio unánime por parte de la norma en cuanto a lo que debemos entender por vehículo consideramos que no existe base jurídica suficiente para considerar incluidas a las bicicletas en la prohibición contenida en el apartado 5 del art.121 del Reglamento de Circulación, no produciéndose como consecuencia contradicción entre dicha norma y la Ordenanza Municipal de Circulación de Peatones y Ciclistas.

2) Finalidad última del fomento del uso urbano de la bicicleta

La zona centro de la ciudad de Sevilla presenta una planificación propia del momento histórico en la que fue diseñada y desarrollada, motivo por el que sus calles son estrechas, irregulares y poco o nada adaptadas al tráfico rodado tal y como hoy día lo entendemos.

Tanto por el trazado de las calles como por la peatonalización de algunas de ellas en la zona centro el espacio existente para soportar la actual presión de tráfico es muy limitado motivo por el que prohibir a la bicicleta la posibilidad de circular por las aceras y zonas peatonales supone a efectos prácticos cerrar el acceso de dicho medio de transporte al centro urbano mismo, desvirtuando de este modo el fomento del uso urbano de la bicicleta y sus múltiples ventajas sociales.

3) Dificultad en la puesta en práctica de la prohibición

En la resolución del Defensor del Pueblo se hace notar la dificultad que supone hacer respetar las medidas de precaución recogidas en el articulado de la Ordenanza Municipal de Circulación de Peatones y Ciclistas en relación con la circulación de estos últimos por aceras y zonas peatonales.

Es bien cierto que toda medida que descansa en la buena voluntad del individuo o en su sentido del civismo y el respeto al prójimo es de difícil aplicación y control, sin embargo no lo es menos el control de la prohibición que desde dicha institución se propone puesto que con la misma no sólo se está negando la circulación a un medio de transporte sino también a un instrumento de ocio y juego.

Las interrogantes suscitadas por la aplicación de esta prohibición serían múltiples y de subjetiva solución. ¿Quién controlaría la puesta en práctica de dicha prohibición?, ¿a partir de qué edad se consideraría a un ciclista infractor por circular por una zona peatonal?, ¿se distinguiría entre uso de la bicicleta como ocio o como medio de transporte y, en este caso, en base a qué premisas?. Todo este tipo de cuestiones, como puede verse, genera dudas prácticas que en nada favorecen la certidumbre jurídica y la objetividad en la aplicación de la norma.

4) Responsabilidad administrativa en caso de accidente

La alusión que el Defensor del Pueblo realiza en su Resolución a posibles responsabilidades administrativas en caso de probarse un claro nexo causal entre la previsión normativa y un posible accidente no es aceptable desde un punto de vista jurídico, pues la norma permite la circulación de bicicletas en zonas peatonales siempre y cuando se respeten por parte del ciclista conductor ciertas medidas básicas de seguridad y precaución (velocidad moderada por debajo de los 10 Km/h., respeto a la prioridad de los peatones, distancia de al menos 1 mtr. con el peatón más próximo, abstención de realizar maniobras negligentes o temerarias).

En caso de accidente por incumplimiento de estas medidas con probada culpa del ciclista sería este en último término el sujeto a algún tipo de responsabilidad, nunca el organismo responsable de la aprobación de la norma.



Es por todo lo expuesto, además de por tratarse de un asunto que se encuentra en la actualidad *sub iudice* y por lo tanto pendiente de solución judicial, que no consideramos aceptable ni proporcionada la solicitud de suspensión de la autorización contenida en el art.41 de la Ordenanza Municipal de Circulación de Peatones y Ciclistas.

Por el fundamento mismo de la recomendación (y de la queja en la que aquella descansa) creemos más aconsejable apelar al sentido común ciudadano, al civismo y buenas practicas circulatorias de los ciclistas y en general al respeto por las normas más elementales de precaución antes que a la prohibición de situaciones que puedan conducir de modo involuntario a desvirtuar o frustrar el sentido último de la actual política de fomento del uso urbano de la bicicleta.

Sevilla, a 11 de Noviembre de 2008

