

formular las siguientes

ALEGACIONES

1) Respecto a la EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Se señala lo siguiente: "...pretendiendo fomentar el uso de aquellas no sólo con el establecimiento de espacios en la ciudad exclusivos y compartidos sino consolidando un servicio público de préstamo de bicicletas, sin olvidar aquellas medidas que eviten los conflictos potenciales que la generalización del uso de la bicicleta pudiera producir, especialmente para garantizar la convivencia y la seguridad. Se regula la circulación de bicicletas por las vías y los itinerarios ciclistas y por la calzada. Novedosamente se contempla la creación de un servicio municipal de registro de bicicletas con fines de seguridad..."

El borrador de ordenanza no sólo peca de poco ambicioso sino que, además, no es riguroso con la verdad. Por un lado se "pretende fomentar" en lugar de apostar firmemente por el uso de bicicletas y por otro enseguida se utiliza la expresión "conflictos" tomando como propios comentarios sin refrendar y sin reflejo en la estadística de la Policía Local que no tiene datos de suficiente entidad ni en número de años de estudio al respecto (se empezó con el estudio particularizado de los accidentes con bicicletas involucradas el pasado año) ni en meticulosidad (no se detalla a cuál de las partes implicadas la responsabilidad en dichos accidentes) como para mostrar tal alerta en este punto de la ordenanza poniendo un carácter negativo en el colectivo ciclista. Tomar como generalizados los conflictos producidos por un escaso número de personas en bicicleta respecto al abrumador porcentaje de ciclistas que circulan de manera adecuada y respetuosa es falaz.

Siguiendo por el aspecto semántico (vertiente importante en una "Exposición de Motivos" puesto que aquí se relata las aspiraciones que han de tomar forma reglamentaria en los siguientes apartados) encontramos la expresión "consolidando" respecto al servicio Bicibur que existe desde hace once años. Si un servicio como este no se ha consolidado en más de una década, estamos ante un problema de gestión bastante grave. Tras tantos años del servicio, sería más acertado utilizar vocablos como "reforzando", "mejorando", "impulsando" pero esto nos es posible ya que no se encuentra en este borrador nada que refuerce, mejore o impulse el servicio sino que lo mantiene mediante la inercia propia de continuar lo anterior sin ninguna novedad reseñable que aspire a algo mejor.

Para terminar este punto se recomienda encarecidamente eliminar el vocablo "novedosamente" respecto al "servicio municipal de registro de bicicletas" pues este existió (y debería seguir existiendo en realidad a menos que hayan destruido los datos obrantes en la oficina de movilidad). Ciertamente no tenía la ominosa obligatoriedad que figura en el articulado de este borrador (ese punto se alegará posteriormente) pero existió con lo cual lo novedoso no será la "creación" sino la obligatoriedad de la inscripción en el mismo.

2) Respecto al artículo 27.2 (TÍTULO IV - CAPÍTULO I)

En el primer párrafo debería suprimirse "...siempre que no circulen a una velocidad anormalmente reducida..." ya que no concuerda con el artículo en sí. Esa expresión se reproduce textualmente en la ordenanza del Ayuntamiento de Zaragoza del siguiente modo: "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 la redacción del borrador alegado esta expresión no se utiliza de manera adecuada.

Respecto al segundo párrafo: "Las bicicletas sólo podrán circular por zona peatonal si en ella existe vía ciclista o acera bici especialmente reservado y señalizado para su circulación. No obstante, en los pasos señalizados expresamente como paso de peatones, estos gozarán siempre de prioridad sobre el ciclista.". Es evidente que esto, en la práctica, significa la prohibición total a las bicicletas de circular por zonas peatonales. Una medida absurda, exagerada y que contradice ese "pretendiendo fomentar el uso" de las bicicletas referido en la Exposición de Motivos. Este proyecto de ordenanza no dedica ningún esfuerzo a la convivencia entre los distintos tipos de movilidad y, por supuesto, se ahorra cualquier decisión que sirva para motivar el uso de la bicicleta, más al contrario se hace de la circulación en bicicleta algo complicado y en muchos casos inoperante. Por ejemplo, podría haberse sugerido un horario y/o unos días de la semana permitidos para la circulación de bicicletas en zonas peatonales, permitir la circulación en zonas con una determinada anchura mínima, etc. pero se ha buscado la opción sencilla: la prohibición total. Ningún esfuerzo, ningún estudio, ninguna solución alternativa: para este borrador de ordenanza las bicicletas son un problema a eliminar.

Lo lógico en un texto que quisiera potenciar el uso de la bicicleta sería apostar por la convivencia entre los diferentes modos de desplazamiento la cual, como se ha comentado anteriormente, se está dando sin que pueda calificarse más que de anecdóticos los "conflictos" existentes respecto al volumen de ciclistas totales de nuestra ciudad.

La redacción de este segundo párrafo podría quedar así:

"Las bicicletas deberán circular de manera preferente por algún tipo de vía ciclista. En trayectos en los que no disponga de ellas podrán circular por la acera (si esta tiene más de 1,80 metros de anchura) o por zonas peatonales sólo si las circunstancias de las mismas y la aglomeración de peatones lo permiten. En estos casos serán los/as peatones quienes tengan siempre una prioridad absoluta debiendo adaptarse las bicicletas a las circunstancias de la vía y de los/as peatones absteniéndose de circular de manera temeraria, agresiva o peligrosa que pudiera afectar a los/as peatones o incomodarlos. A modo orientativo la distancia entre el ciclista y los peatones deberá ser como mínimo de un metro."

Si no se toma en cuenta esta redacción y se mantiene la prohibición total a bicicletas por zonas peatonales (y aceras) nos encontraremos con el absurdo de que vehículos de hasta 8.000 kilogramos de MMA podrán circular por esas zonas (en horarios delimitados, ciertamente) mientras que bicicletas de diez kilos de peso, no. Es importante recordar que la exposición de motivos decía aquello de "pretendiendo fomentar el uso" (de bicicletas)...

Es más, el absurdo mayor es que esta ordenanza prohíbe a las bicicletas circular por cualesquiera aceras o zonas peatonales y posteriormente dice que vehículos que tengan una velocidad máxima de 30 Km./h. y una masa inferior a 50 Kg, como 'segways' y patinetes eléctricos grandes podrán transitar por las vías ciclistas y zonas de prioridad peatonal, incluidas las aceras...)

3) Respecto al artículo 27.4 (TÍTULO IV - CAPÍTULO I)

Sería conveniente (por ayudar a la comprensión de la ordenanza y por pura practicidad) que se señalaran en la misma "los sistemas, dispositivos y elementos homologados de los que establece la legislación vigente deberán estar dotadas las bicicletas, para circular por las vías urbanas" o al menos una referencia a la normativa vigente en el momento de publicación de esta ordenanza.

4) Respecto al artículo 27.6 (TÍTULO IV - CAPÍTULO I)

Este artículo estaría más completo y sería realmente útil si se refiera a que se prohíbe "ser remolcado o impulsado por cualquier vehículo a motor". También podría completarse haciendo referencia a otras maniobras peligrosas (circular sobre una sola rueda, sin las manos en el manillar...).

5) Respecto al artículo 29 (TÍTULO IV - CAPÍTULO I)

No parece muy adecuado que utilizar la expresión "los límites de velocidad máximos se establecen de conformidad con el tipo de vía..." si en los cuatro tipos el límite es el mismo.

6) Respecto al artículo 31 (TÍTULO IV - CAPÍTULO I)

En un alarde de creatividad y con cierto tinte maquiavélico en su redacción, este artículo busca, una vez más, hacer la vida del ciclista más complicada (sin ningún objetivo útil), colapsar el propio servicio municipal (véase las tarjetas de autobús para jóvenes) y ser pionero en imponer medidas absurdas.

La redacción maquiavélica (y gramaticalmente incorrecta) viene al teñir de bondad la obligatoriedad del registro nombrando como objetivos "prevenir los robos, extravíos, abandonos, accidentes..." Es muy dudoso, infinitamente dudoso, que este registro pueda prevenir los robos (¿se ha consultado con los cuerpos policiales si el anterior registro voluntario tuvo algún tipo de influencia en la estadística de robos?) pero lo que es seguro es que no puede prevenir los extravíos. Si acaso, ayudará a las recuperaciones de bicicletas extraviadas. Del mismo modo ¿cómo puede el registro de una bicicleta prevenir un accidente? Si acaso, ayudará a la identificación de la persona propietaria de una bicicleta implicada en el accidente. Pero, se culmina la redacción sinuosa con la introducción del vocablo "infracciones" de manera subrepticia y, es de suponer, sin relación con el verbo "prevenir" sino más bien con el no citado de "identificar autores/as de...". De todos modos, y si ciertamente existe esa idea, este ciudadano que suscribe solicita que le informen de cómo registrar una bicicleta puede prevenir infracciones. Ha de ser un argumento magnífico.

Esta obligatoriedad del registro (sin ningún tipo de aclaración, además: ¿plazos? ¿responsable? ¿puesta en práctica?) no sólo es una medida contradictoria para ese "pretendiendo fomentar el uso" (de bicicletas) de la exposición de motivos sino que es un sinsentido magnífico. ¿Las bicicletas deberán inscribirse obligatoriamente pero los vehículos que no superan los 20 Km/h., tienen una masa inferior a los 25 Kg. y capacidad para una persona, como son las plataformas con motor, ruedas eléctricas ('solowheel') y patinetes eléctricos pequeños o los vehículos que tengan una velocidad máxima de 30 Km./h. y una masa inferior a 50 Kg, como 'segways' y patinetes eléctricos grandes, no deben inscribirse?

Tiene una explicación muy complicada que esta ordenanza autorice a un patinete eléctrico de 49 kgs con capacidad para circular a 30 km/h. a circular por la acera, sin que tenga necesidad de registrarse y una bicicleta no pueda hacer lo primero y deba hacer lo segundo.

Y también precisa de un mayor desarrollo (o, al menos, de una explicación más detallada) el motivo de que sea obligatorio inscribir una bicicleta en el Registro Municipal correspondiente y que esa obligatoriedad no recaiga en patines, patinetes, monociclos,...o cualquier otro sistema de movilidad no

asistida que puede alcanzar velocidades similares o mayores a las de una bicicleta.

7) Respecto al trato a las bicicletas en la ordenanza

Ese "pretendiendo fomentar" acerca del uso de bicicletas que leemos en la Exposición de Motivos se queda definitivamente corto. Quizá sea que en el espíritu de la ordenanza realmente no existe ningún interés en que circulen más bicicletas por nuestra ciudad pero ese sería un error de raíz que no merece una simple alegación sino mucho más.

Pero, forzando la comprensión y la creencia de que realmente se pretende un mayor número de bicicletas en Burgos, el ánimo de estas alegaciones es el de hacer ver que poner dificultades al colectivo ciclista evidentemente no hará que aumenten las personas del mismo sino, al contrario. Dificultades como no poder utilizar (de forma adecuada y apropiada) zonas peatonales o aceras de anchura suficiente, obligar a realizar un registro obligatorio sin prácticamente antecedentes no sólo en nuestro país, sino en Europa. Dificultades como obligar al uso de la calzada sin haber tomado ninguna medida de "pacificación" del tráfico o como hacer que un ciclista deba ir caminando por zonas peatonales mientras observa camiones, automóviles o patinetes eléctricos circulando en esa misma calle.

No existen estadísticas de atropellos causados por bicicletas como para justificar el alarmismo con el que se trata este tema y se criminaliza a la inmensa mayoría de ciclistas que circulan de manera correcta por nuestras calles. En la única estadística de policía local en la que las bicicletas merecían un capítulo de estudio aparte (2016), el porcentaje de accidentes con una de ellas implicadas era infinitamente menor al de accidentes entre vehículos o vehículo-peatón. No es válido el argumento sobre que esos "conflictos" no se denuncian porque tampoco se denuncian la mayor parte de vehículos que estacionan en doble fila o no respetan los pasos de cebra. El problema de convivencia no es entre peatones y ciclistas es entre peatones y personas sin educación que circulan en bicicleta. Los peatones tienen infinitamente más conflictos con los automóviles que con las bicicletas (por ejemplo el significativo aumento de los casos de cáncer de pulmón en personas "no fumadoras") por lo que "apostar decididamente por el uso de la bicicleta" sería una expresión más adecuada en la Exposición de Motivos y en el espíritu de esta ordenanza.

Fdo: Javier Gil García

**SERVICIO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE
ÁREA DE SEGURIDAD CIUDADANA**