



**Asturies ConBici**  
[www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



## **PROPUESTA DE DECLARACIÓN INSTITUCIONAL DE LA ASOCIACIÓN ASTURIES CONBICI, RELATIVO A LA REFORMA DEL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN (RGC) EN LOS APSECTOS NORMATIVOS SOBRE LA BICICLETA.**

De acuerdo con lo previsto en el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, la Asociación “Asturies ConBici” desea someter a la consideración del Pleno del Ayuntamiento de Gijón la siguiente propuesta de Declaración Institucional con el fin de instar a la Dirección General de Tráfico a que modifique el borrador del RGC donde tiene por objeto la reglamentación y ordenamiento de la circulación de usuarios de la vía en bicicleta.

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

En los últimos años muchos municipios españoles han venido apostando de manera firme por el fomento del uso de la bicicleta entre sus ciudadanos como medio de transporte y ocio, mejorando la movilidad dentro de los núcleos urbanos, la calidad del aire y la salud pública, como así lo demuestra la señalización y adecuación de carriles específicos para las bicicletas, o como también la puesta en funcionamiento de servicios municipales de alquiler de bicicletas.

No hay que olvidar que la comunidad científica y médica ha evidenciado los beneficios de circular en bicicleta diariamente, y que tanto la Organización Mundial de la Salud como el Observatorio Europeo de Seguridad Vial (European Road Safety Observatory, ERSO) han reconocido que pedalear 30 minutos al día es una de las prácticas más eficaces en la lucha contra las enfermedades coronarias y contra la obesidad.

El Ayuntamiento de Gijón ha venido realizando en los últimos años un permanente esfuerzo por incorporar la bici en los desplazamientos en ciudad. El propio Plan de Movilidad Sostenible que se está debatiendo muestra la voluntad de todos los grupos políticos representados en Gijón de “fomentar la bici como medio de transporte”. Con este fin se han venido construyendo infraestructuras específicas para ciclistas, que deben completarse, siendo a la vez plenamente conscientes de que la efectiva integración de la bicicleta exige la adopción de medidas para la efectiva pacificación del tráfico de modo que la bicicleta pueda desplazarse como un vehículo más, por la calzada, pero de modo cómodo y seguro. Se necesitan medidas que transmitan mensajes que permitan la captación de clientes potenciales y para conseguirlo el Reglamento General de Circulación es un buen instrumento.

Desde Asturias ConBici coincidimos con los contenidos recogidos en la Exposición de Motivos del Borrador del RGC pero consideramos que alguna de las medidas desarrolladas son contradictorias con el impulso que todas las administraciones tratan de dar al uso de la bicicleta como modo de transporte sostenible, específicamente en los aspectos que se detallan a continuación.

## **1. POSICIÓN EN LA CALZADA.**

En el borrador del RGC establece en su artículo 176. 2 que *los ciclistas circularán preferentemente por la parte derecha del carril.*

Desde Asturias ConBici entendemos que la bicicleta es un vehículo más en circulación y como tal se le debe tratar, evitando situarle en una posición que cuanto menos pudiera resultar insegura para sí y para el resto de usuarios. La posición más segura para las bicicletas, dentro de la calzada urbana, es la parte central del carril, si bien, cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen, deben de tener flexibilidad para utilizar una zona distinta del centro del carril.

## **2. USO DEL CASCO.**

En el artículo 179.1 del borrador del RGC se establece con carácter obligatorio la utilización de casco de protección en los desplazamientos urbanos, a diferencia de lo que se hace en los países con un elevado uso de este medio de transporte, donde el uso del casco no es obligatorio: Alemania, Dinamarca, Francia, Reino Unido, Italia, Países Bajos y Portugal, entre otros países.

España ya es el único país de la Unión Europea que obliga al uso del casco en carretera y esta reforma supondrá la universalización del uso obligatorio del casco en España, que vendrá a mermar el esfuerzo de tantos colectivos y administraciones públicas que llevan años intentando que se incremente el uso de la bicicleta en las calles y carreteras españolas.

Por otro lado, durante el año 2011 se produjeron en todo el Estado casi 3.500 accidentes con ciclistas, la mayoría de los cuales se produjeron en carretera, donde es obligatorio el uso del casco, y que según datos aportados por la propia DGT, se demuestra que el uso del casco en los ciclistas, no es relevante para evitar las lesiones craneoencefálicas y por tanto no justifican en absoluto el uso obligatorio del casco para ciclistas en vías urbanas. Además, el casco homologado para ciclistas, técnicamente no suele evitar este tipo de lesiones y menos cuando se producen daños causados por atropellos de vehículos de motor, que suponen la mayoría de los accidentes.

Como se ha indicado anteriormente, uno de los objetivos principales de la reforma es incentivar el uso de la bicicleta restándole protagonismo, espacio y tiempo al vehículo de motor. Las experiencias internacionales indican que en una ciudad donde se produce un uso masivo de la bicicleta se reduce, de modo especialmente

relevante, la velocidad media de circulación de los vehículos de motor. Y, como consecuencia de esa ralentización de los vehículos de motor, las colisiones/conflictos entre estos y los ciclistas disminuyen en número, por una parte, y traen consecuencias menos graves para los ciclistas, por otra. De este efecto de reducción de la velocidad se benefician, colateralmente, los peatones: menor número de conflictos con el vehículo de motor, consecuencias de accidentes menos lesivas.

Existen datos fehacientes que demuestran que, en los pocos países en que se ha implantado la obligación del uso del casco, el número de ciclistas ha disminuido hasta en un 50%, y el índice de accidentes aumenta conforme la bicicleta deja de estar presente y vuelve a convertirse en un elemento extraño en las calles.

Así las cosas, Asturias ConBici entiende que:

- a) El uso obligatorio del casco implica una nueva exigencia para el uso de las bicicletas y es una medida que no atiende el objetivo que preside la Reforma de fomentar el uso de la bici: por exigir el uso del casco no van aumentar el uso de las bicicletas.
- b) Esta obligatoriedad puede convertirse en infranqueable en el caso de los sistemas de bicicleta pública de alquiler. A la exigencia del casco se le añade la exigencia de tenerlo en un lugar y momento determinados cuando, ocasionalmente, el ciudadano decide hacer un desplazamiento en bicicleta y arrienda una en el lugar donde esté.

A este respecto, Gijón tiene puesto en marcha un sistema público y gratuito de bicicleta, Gijón-Bici, al cual la obligatoriedad puede condicionar y perjudicar hasta la desaparición.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 91 del Reglamento Orgánico de Funcionamiento del Pleno del Ayuntamiento de Gijón de 2004, el Pleno puede aprobar Declaraciones Institucionales a propuesta consensuada de los portavoces sobre cuestiones de interés general.

En base a todo lo expuesto, la Asociación Asturias ConBici eleva al Pleno del Ayuntamiento de Gijón la siguiente propuesta de **DECLARACIÓN INSTITUCIONAL**:

1. Valorar positivamente que el nuevo redactado del Reglamento General de Circulación incida en la pacificación del tráfico, así como en el refuerzo de la seguridad vial y la promoción del uso de la bicicleta.
2. Proponer que la posición más segura para las bicicletas, dentro de la calzada urbana, es la parte central del carril, aceptando la flexibilidad para utilizar una zona distinta del centro del carril, cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen.

3. Reafirmar el carácter peatonal, no circulatorio, de las aceras. Los Ayuntamientos deben preservar en sus ordenanzas municipales este carácter, estableciendo, si procede, y con voluntad de avanzar hacia su definitiva extinción, las excepciones que sean oportunas en tanto se adoptan medidas, bien de efectiva pacificación del tráfico, o bien de construcción de infraestructura ciclista específica.
4. Manifestar el desacuerdo con la propuesta de la DGT de implantar la obligatoriedad del uso del casco entre los usuarios de la bicicleta en vías urbanas.
5. Instar a la Dirección General de Tráfico a reconsiderar estas propuestas teniendo en cuenta las opiniones de los usuarios y de asociaciones pro-bicicleta en implantar medidas de seguridad activas para mejorar la prevención de los accidentes de ciclistas.