

**policia municipal**



**PROTOCOLO PARA LA PREVENCIÓN,  
ACTUACIÓN Y RESOLUCIÓN DE  
SITUACIONES DE ACOSO A  
PERSONAS USUARIAS DE  
BICICLETAS Y VMP**

Febrero 2021

## ÍNDICE

---

1. Antecedentes .....	3
2. La Ordenanza de Movilidad de Terrassa 2021 .....	3
3. Objetivo .....	5
4. Ámbito de aplicación.....	5
5. Definición de conceptos .....	6
6. Responsabilidades y actuaciones .....	7
6.1 La persona ciclista o usuaria de VMP afectada .....	7
6.2 Policía Municipal .....	7
6.3 Asociación BiTer .....	7



## 1. ANTECEDENTES

- La promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte habitual en Terrassa es una prioridad de todos los partidos políticos con representación municipal y con amplio soporte de la ciudadanía. A ello se refieren numerosos documentos estratégicos de Terrassa: el *Pla de mobilitat*, el *Pla local de seguretat viària*, el *Pla de millora de la qualitat de l'aire*, el *Pla d'acció per a l'energia sostenible*, el *Pla de Reducció del Soroll* y el *Pla d'Activitat Física, Esport i Salut*.
- Las características de Terrassa, como ciudad con un urbanismo compacto, implican que la gran mayoría de desplazamientos que se realizan en bici o VMP lo sean en espacios compartidos con el resto de vehículos motorizados, y no por carriles bici segregados (éstos suman sólo unos 20 km). Por tanto, se considera como red apta para bicis de Terrassa, toda la red de 400 km de calles.
- Para hacer posible esta convivencia, la ciudad implantó las zonas 30, pictogramas en la calzada y otras medidas de pacificación del tráfico, que han culminado con la reducción de la velocidad genérica en las vías urbanas a 30 km/h en el año 2021 ("Terrassa Ciutat 30").
- La aparición de nuevos usuarios de bicicletas, así como de vehículos de movilidad personal (VMP), sobre todo patinetes eléctricos, ha llevado consigo que algunos circulen por las aceras, por miedo de hacerlo por la calzada. Los comportamientos de acoso por parte de conductores de vehículos a motor, además de dificultar que estos nuevos ciclistas y usuarios de VMP dejen de circular por las aceras, pueden impedir que otras personas den el paso de subir a una bicicleta o VMP.
- La Policía Municipal y la Asociación BiTer colaboran desde el año 2012 en numerosas actividades de promoción de la bicicleta y la seguridad vial como la *Fira Juguem*, los cursos de Habilitación de Guías ciclistas para la conducción de grupos y la organización de pedaladas populares. El año 2016 se elaboró una primera versión de este protocolo con buenos resultados en su aplicación. A raíz de la entrada en vigor de la nueva Ordenanza de Movilidad, se ha querido actualizar e impulsar de nuevo el presente protocolo.

## 2. LA ORDENANZA DE MOVILIDAD DE TERRASSA 2021

La ordenanza de movilidad de Terrassa fue aprobada por unanimidad de todos los partidos representados en el Ayuntamiento y entró en vigor en enero de 2021. Esta nueva regulación busca la mejora del espacio público, la seguridad vial y la preservación del medio ambiente. Además, es una apuesta decidida por las nuevas formas de movilidad verde, las energías limpias y, en definitiva, la mejora de la calidad de vida de la ciudad, derivada de la convivencia pacífica de los diferentes sistemas de movilidad en la red urbana.

Más información: <https://www.terrassa.cat/ordenanca-movilidad-2020>

A continuación se muestran los artículos que tienen relación con el presente protocolo:

## Preámbulo

La normalización de la movilidad en bicicleta es otro objetivo esencial. Además de ser el vehículo más eficiente, la bicicleta es el único que fomenta una movilidad activa, por lo cual se le otorga el carácter de **vehículo prioritario en la calzada** respecto del resto de los vehículos. Con medidas como la de permitir y aconsejar que las bicicletas circulen por la parte central del carril, la obligación de los conductores de vehículos a motor de adecuar su velocidad a la de las bicicletas, no adelantarlas en el mismo carril de circulación y evitar cualquier actitud de acoso, esta ordenanza contribuye a crear las condiciones necesarias para que **toda la red de calles de Terrassa llegue a ser una verdadera red apta para bicis**, que facilite la circulación en bicicleta.

## Artículo 28. Zona 30

Las bicicletas y vehículos de movilidad personal **gozarán de prioridad** sobre el resto de vehículos pero no sobre los peatones.

## Artículo 37. Circulación de las bicicletas y VMP por la calzada

1. **Circularán por el carril más conveniente para alcanzar el destino**, preferentemente por el más cercano a la acera.
2. **Podrán ocupar la parte central del carril**, que será lo aconsejable para circular.
4. Se permitirá la circulación de dos bicicletas o VMP **en paralelo por el mismo carril** de circulación.

## Artículo 45. Obligaciones de las personas conductoras de vehículos a motor

Las personas conductoras de vehículos a motor que compartan la calzada con otras más vulnerables, como son los ciclistas y conductores de VMP, han de cumplir con lo establecido en la legislación vigente en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.

Para aumentar su protección y la del resto de personas usuarias de la vía pública, los conductores de vehículos a motor tendrán que cumplir las normas siguientes:

1. Cuando circulen tras una bicicleta o VMP, **mantendrán una distancia de seguridad** prudencial y proporcional a la velocidad, que no podrá ser inferior a 5 m.
2. Cuando pretendan adelantar, lo harán extremando las precauciones, **cambiando de carril de circulación** y dejando, como mínimo, un espacio lateral de 1,5m entre la bicicleta o VMP y el vehículo.
3. No podrán hacer maniobras que impliquen **poner en peligro** la integridad de las personas conductoras de bicicletas o VMP.
4. **No podrán realizar maniobras de acoso**, como no respetar las distancias de seguridad, dar ráfagas de luz o bocinazos u otras que constituyan un intento de modificar la trayectoria o la marcha en el carril de circulación, o impliquen un riesgo para la seguridad de la persona conductora. También será considerado como maniobra de acoso el comportamiento verbal por parte de los conductores de vehículos a motor, que tenga como objetivo o produzca el efecto de intimidar a la persona ciclista o usuaria de VMP para que modifique la trayectoria o la marcha en el carril de circulación.

### 3. OBJETIVO

El fomento y el impulso al uso de la bicicleta como medio de desplazamiento en el ámbito urbano constituyen el objetivo general del presente protocolo. Se trata de buscar la progresiva normalización del uso de la bicicleta en la ciudad, entendiendo que por su funcionalidad urbana, por ser el único vehículo que fomenta la movilidad activa, así como por los bajos costes asociados que tiene, este medio de transporte no debería encontrarse tan poco representado en nuestras calles. Una normalización que en buena medida pasa por la creación de un entorno favorable y propicio al uso de la bicicleta, en el cual se la acepte como un vehículo de pleno derecho, completamente urbano, perfectamente adaptado a la ciudad.

En este protocolo se han incluido también, con las mismas consideraciones que respecto a las bicicletas, los vehículos de movilidad personal (VMP), representados mayoritariamente por los patinetes eléctricos.

El objetivo específico de este protocolo es definir el marco de actuación en los casos de acoso a ciclistas y demás usuarios de VMP por parte de conductores de vehículos a motor, que se aprovechan de su posición de fuerza. Por tanto, el protocolo pretende ser un instrumento para la prevención, la detección y la resolución de estos casos.

Los objetivos concretos son:

- Llevar a cabo **una tarea pedagógica** de cambio de hábitos.
- Elaborar estrategias de sensibilización y actuación.
- Crear un procedimiento de actuación rápido y eficiente.
- Definir los papeles y las responsabilidades de los diferentes actores.
- Garantizar la confidencialidad de las personas afectadas.

La aplicación de este protocolo no impedirá en ningún caso el recurso, por parte de las personas implicadas o de la misma Administración, a las acciones legales pertinentes.

### 4. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El ámbito de aplicación de este protocolo es el término municipal de Terrassa y se aplica a las personas conductoras de bicicletas y de vehículos de movilidad personal (VMP), principalmente patinetes eléctricos.

## 5. DEFINICIÓN DE CONCEPTOS

Las descripciones siguientes de las situaciones de acoso tienen carácter genérico y no excluyen conductas o actuaciones no incluidas explícitamente.

### LEVES

- Parada, estacionamiento o circulación sobre carriles bici.

Infracción de tráfico que, además de provocar molestias a ciclistas y usuarios de VMP, de incrementar la percepción de inseguridad y desincentivar el uso de tales vehículos, puede contribuir a crear situaciones de riesgo.

### GRAVES

- Acoso por no respetar la distancia de seguridad.

Lo constituye cualquier comportamiento de las personas conductoras de vehículos a motor que no respete las distancias de seguridad, con el objetivo o el efecto de intimidar a la persona ciclista o usuaria de VMP, para que modifique la trayectoria o la marcha en el carril de circulación.

- Acoso por dar ráfagas de luz o bocinazos.

Lo constituye cualquier comportamiento de las personas conductoras de vehículos a motor, que por medio del claxon o los faros del vehículo, tenga como objetivo o produzca el efecto de intimidar a la persona ciclista o usuaria de VMP, para que modifique la trayectoria o la marcha en el carril de circulación.

- Acoso verbal con consignas antirreglamentarias e insultos.

Lo constituye cualquier comportamiento verbal de las personas conductoras de vehículos a motor, con consignas antirreglamentarias e insultos, que tenga como objetivo o produzca el efecto de intimidar a la persona ciclista o usuaria de VMP, para que modifique la trayectoria o la marcha en el carril de circulación.

### MUY GRAVES

- Adelantamiento imprudente o sin respetar la distancia de seguridad.

Lo constituye cualquier maniobra realizada por personas conductoras de vehículos a motor, que pueda provocar una situación de riesgo para la persona ciclista o usuaria de VMP o para otra persona cualquiera.

Ya no se considera acoso todo aquello que implique acciones penales, y por tanto, su tratamiento va más allá de la tarea pedagógica que persigue este protocolo.

- Agresión con el vehículo o intento de atropello.
- Agresión física.

## 6. RESPONSABILIDADES Y ACTUACIONES

### 6.1 La persona ciclista o usuaria de VMP afectada

- En situaciones de acoso, conviene mantener una actitud de calma, y procurar que el percance no influya en la trayectoria, la velocidad o las maniobras previstas.
- Si es necesario, ante un riesgo, hay que evitar el problema y dejar que el vehículo acosador se vaya.
- No hay que hacer ningún gesto, ni dirigir palabra alguna hacia la persona acosadora.
- Tomar nota de la matrícula discretamente, sin hacer fotos con el teléfono móvil o la cámara, ya que eso podría ser una fuente añadida de tensión.
- Anotar los datos siguientes:
  - Matrícula, tipo de vehículo, marca, modelo y color.
  - Tipo de acoso: Leve, Grave o Muy grave.
  - Fecha, hora, lugar y breve descripción de los hechos.
- Enviar un correo electrónico con los datos anteriores a [info@biter.cat](mailto:info@biter.cat).
- La persona afectada puede considerar que no es necesario comunicar algún incidente por las razones que crea oportunas. Por ejemplo, un vehículo que ha tocado la bocina una sola vez, o una persona que protesta verbalmente, sin mostrar una actitud de acoso.

### 6.2 Policía Municipal

- Recibirá las comunicaciones de la Asociación BiTer por correo electrónico.
- Será la encargada de contactar con la persona titular del vehículo conducido por la persona que ha provocado el acoso.
- Efectuará el contacto telefónica o presencialmente, según el caso.
- Comunicará a la Asociación BiTer los resultados del contacto.

### 6.3 Asociación BiTer

- Recogerá la información enviada por personas ciclistas o usuarias de VMP que hayan sufrido situaciones de acoso.
- Enviará la información a la Policía Municipal.
- Se reunirá periódicamente con la Policía Municipal para hacer un seguimiento del protocolo y elaborar estrategias de sensibilización y actuación.

**TERRASSA**  
**CIUTAT 30**



**EN VIES URBANES**  
**D'UN SOL CARRIL**  
**PER SENTIT**

**Pel centre**  
**del carril**



**VMP**  
**en calçada**  
**a carrers 30**