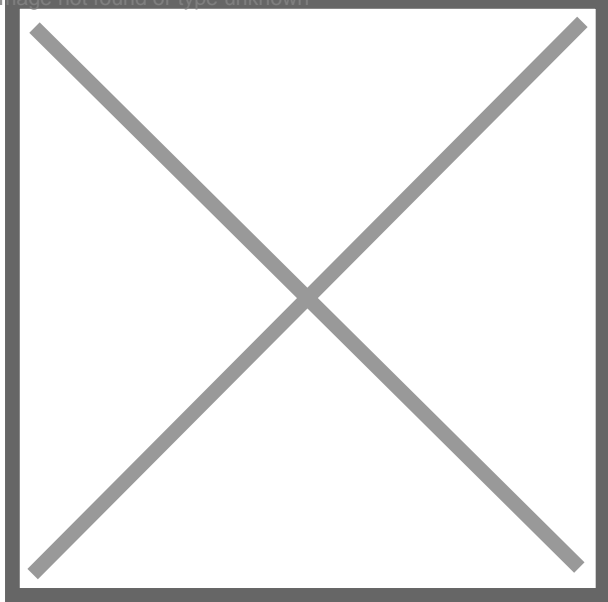


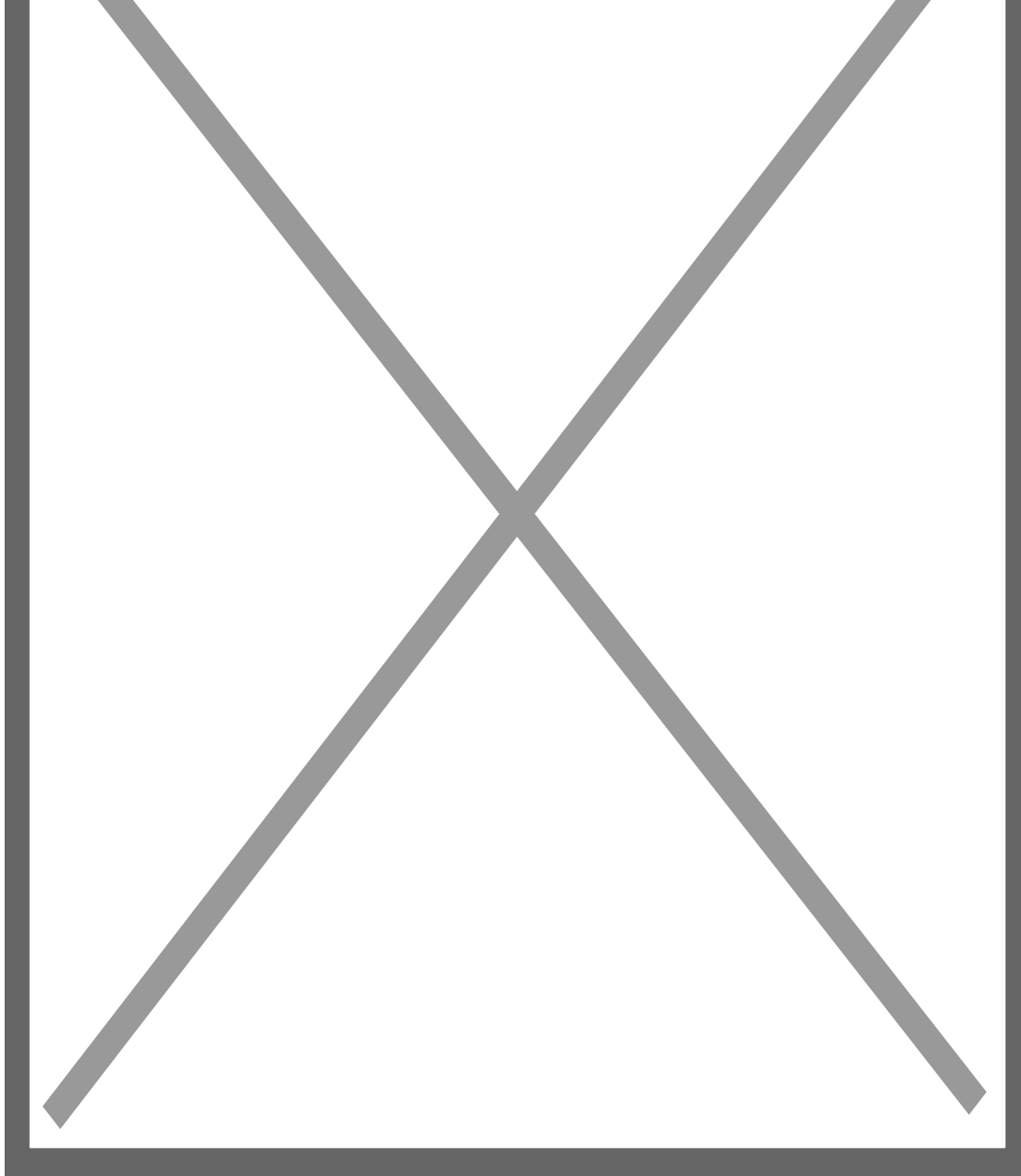
# Retos urbanos en el escenario post-Covid 19: ¿las bicicletas son solo para el verano?[1]

El uso particular de vehículos motorizados está vinculado con la inactividad física, cuarta causa de mortalidad prematura (Organización Mundial de la Salud, 2019). Los países que utilizan menos el coche muestran tasas más bajas de obesidad y cada hora diaria en desplazamientos en coche aumenta un 6% la probabilidad de obesidad (OCDE, 2017). En un mundo cada vez más urbanizado, donde se prevé que las tasas de urbanización superen el 80% a finales de siglo (OCDE, 2015), la movilidad es uno de los grandes retos para las ciudades. Los patrones de movilidad han experimentado cambios recientes orientados hacia un paradigma de movilidad sostenible. Y este patrón se ha intensificado desde marzo de 2020 en España ya que ante la pandemia del COVID-19 el protocolo sanitario ha establecido regulaciones sobre el distanciamiento mínimo social. Un efecto secundario que se ha derivado de la pandemia es por tanto la oportunidad de rediseñar las urbes implantando medidas que faciliten integrar la actividad física en las rutinas diarias. Se podrían revitalizar por ejemplo los desplazamientos en bicicleta construyendo nuevos carriles-bici o realizando un mejor diseño de los ya existentes.[2] Las crisis proveen oportunidades y sería un buen momento para diseñar políticas públicas que realmente impulsen la movilidad sostenible realizando inversiones públicas orientadas hacia un modelo de ciudad donde el ciclista (o peatón) tenga un papel predominante. Históricamente las epidemias han producido modificaciones en la planificación urbana. Epidemias pasadas forzaron a transformar el sistema de alcantarillado en Londres y Nueva York, y la gripe de 1918 provocó la reubicación de los baños en los hogares. Actualmente, la crisis del coronavirus ha despertado la conciencia ciudadana acerca de las ventajas de una ciudad menos contaminada y ruidosa. Sin embargo, también ha puesto de manifiesto la carencia de infraestructuras en España para garantizar la movilidad sostenible y el distanciamiento social.



Fuente:

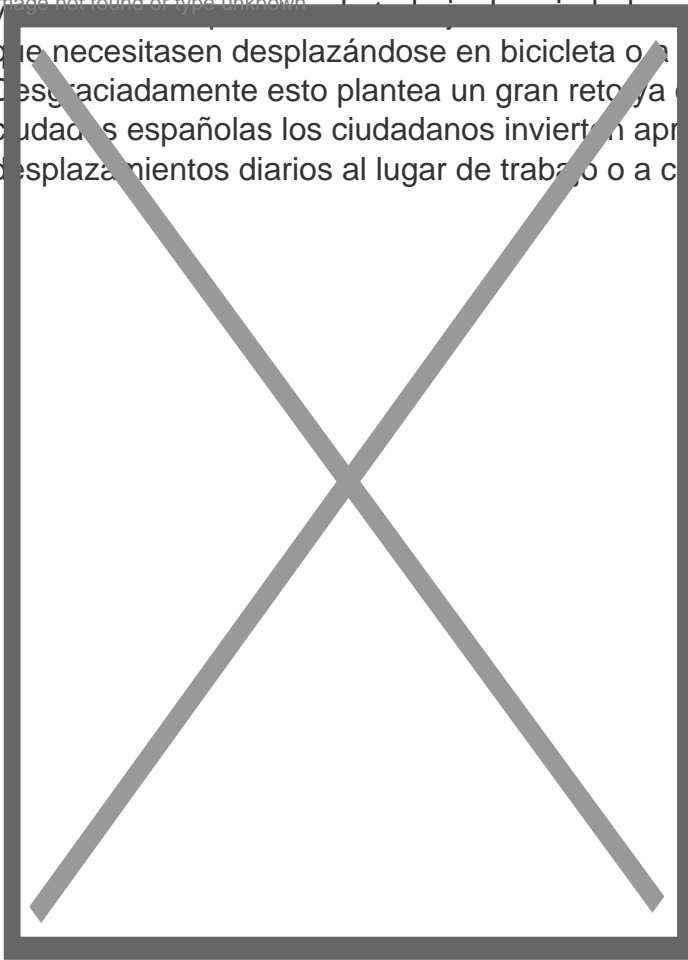
<https://www.who.int/airpollution/infographics/en/> Mientras que en Noruega y Suiza la bicicleta es considerada un medio de transporte, en España no existe esta prevalencia en el uso de la bicicleta. España posee el porcentaje más bajo de población dentro de la UE que usa diariamente la bicicleta en desplazamientos urbanos (Comisión Europea, 2013, 2018). El uso de la bicicleta es posiblemente un problema conceptual: los españoles no consideran la bicicleta como un medio de transporte, sino únicamente para su disfrute en el tiempo libre (uso recreativo) ya que el ciclismo es una de las modalidades deportivas más frecuentes en España. La bicicleta es también el equipamiento deportivo más habitual en los hogares españoles (63%) (Consejo Superior de Deportes, 2015). Las actividades físicas y deportivas se pueden practicar en escenarios diferentes (trabajo, hogar, ...) conllevando beneficios si se realizan con regularidad. Los desplazamientos en bicicleta no son solo más sostenibles sino también más saludables (ver p.ej Patterson et



<https://www.euro.who.int/en/health-topics/disease-prevention/physical-activity/data-and-statistics/infographic-make-physical-activity-a-part-of-daily-life-during-all-stages-of-life>

Este problema conceptual se ha puesto de manifiesto recientemente ya que aunque la normativa (Real Decreto 463/2020) permitía el uso de la bicicleta durante el estado de alarma en desplazamientos al lugar de trabajo y para la compra de productos esenciales (desplazamiento activo, no uso recreativo), los usuarios han sido denostados durante los últimos meses. Por tanto, a pesar de la existencia del Plan Estatal Estratégico de la Bicicleta 2016-2024, sería necesario disponer de una Ley de Movilidad Sostenible que considere la bicicleta como un elemento fundamental de la movilidad urbana. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos, España sigue ocupando los últimos puestos en movilidad sostenible dentro de la UE. E incluso existe un riesgo de retroceso a un uso masivo de vehículos de combustión interna ya que el transporte público ha sido estigmatizado durante la pandemia. Fuera de nuestras fronteras sí han surgido

propuestas como la ciudad de los 15 minutos ("Ville Du Quart D'Heure) en París. Esto supondría un proceso de descentralización urbana que podría revitalizar el comercio local y los ciudadanos tendrían disponibles los bienes y servicios que necesitasen desplazándose en bicicleta o a pie en un tiempo máximo de 15 minutos. Desafortunadamente esto plantea un gran reto ya que en la mayoría de las grandes ciudades españolas los ciudadanos invierten aproximadamente 70 minutos en desplazamientos diarios al lugar de trabajo o a centros educativos.



Fuente: Paris en Commun (2020).

Consultado en <https://annehidalgo2020.com/> Pero esto no ha ocurrido solo en Francia - en París se crearon además 650 kms nuevos de carriles-bici -; en Milán 35,4 kms destinados al tráfico motorizado se han convertido en rutas para peatones y ciclistas. Berlín también ensanchó carriles-bici permitiendo guardar una distancia de 1,5kms (Madrid no dispone de ningún carril-bici que garantice esta distancia). Mientras que muchos países comenzaron el estado de alarma concediendo ayudas para adquirir bicicletas, como Italia, o destinando cuantiosas partidas para promover los desplazamientos a pie y en bicicleta (2.280 millones € en el Reino Unido), España inicialmente solo aprobó una partida de 65 millones € para la compra de coches eléctricos. Además, el servicio de bicicleta compartida fue cancelado en las grandes ciudades españolas. España sí reaccionó, aunque tarde: por ejemplo, en la Comunidad Valenciana se pusieron en marcha subvenciones de hasta 250€ para adquirir bicicletas y patinetes en mayo de 2020. Y en Barcelona se crearon también 21 kms adicionales destinados a carriles-bici y se peatonalizaron nuevos 30.000 m<sup>2</sup> urbanos.[3] Pero el problema no proviene solo del lado de las instituciones públicas. La postura de los ciudadanos no es tampoco favorable a adoptar medidas de mejora del transporte urbano. En Austria, por ejemplo, un 14% de los ciudadanos reduciría los espacios de aparcamiento de coches para mejorar la movilidad urbana, pero en España solo un 3%

estaría a favor (Comisión Europea, 2013). Por tanto, aunque la bicicleta está integrada dentro de la cultura urbana como un medio de transporte en otros países, esto modelo no ha llegado aún a España. Aunque sí que existe una tendencia alcista en el gasto de los hogares españoles en bicicletas y en 2020 las ventas se han multiplicado, aún no es posible pronosticar si estos cambios serán transitorios o se mantendrán a largo plazo. ¿Hemos entendido bien el concepto de progreso? Es un buen momento para reflexionar sobre esto. Cristina Muñiz Artime Universidad de Oviedo **Referencias** Consejo Superior de Deportes. (2015). Encuesta de hábitos deportivos 2015. Consultado en [https://www.mecd.gob.es/servicios-al-ciudadano-mecd/dms/mecd/servicios-alciudadano-mecd/estadisticas/deporte/ehd/Encuesta\\_de\\_Habitos\\_Deportivos\\_2015.pdf](https://www.mecd.gob.es/servicios-al-ciudadano-mecd/dms/mecd/servicios-alciudadano-mecd/estadisticas/deporte/ehd/Encuesta_de_Habitos_Deportivos_2015.pdf). Comisión Europea: European Commission. (2013). Special Eurobarometer 406: Attitudes of Europeans Towards Urban Mobility. Consultado en [http://ec.europa.eu/public\\_opinion/archives/ebs/ebs\\_406\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_406_en.pdf) Comisión Europea: European Commission. (2018). Sport and physical activity. Special Eurobarometer 472 doi:10.2766/483047. OCDE: OECD Publishing. (2015). The metropolitan century: Understanding urbanisation and its consequences. OECD Publishing. OCDE: OECD Publishing. (2017). Healthy People, Healthy Planet – The role of health systems in promoting healthier lifestyles and a greener future. Consultado en [www.oecd.org/health/healthy-people-healthy-planet.htm](http://www.oecd.org/health/healthy-people-healthy-planet.htm). OMS. World Health Organization. (2019). Global action plan on physical activity 2018-2030: more active people for a healthier world. World Health Organization. Patterson, R., Panter, J., Vamos, E. P., Cummins, S., Millett, C., & Laverly, A. A. (2020). Associations between commute mode and cardiovascular disease, cancer, and all-cause mortality, and cancer incidence, using linked Census data over 25 years in England and Wales: a cohort study. *The Lancet Planetary Health*, 4(5), e186-e194. [1] Véase Gómez, F. F., Tecglen, E. H., & Fernández, L. F. (2010). Las bicicletas son para el verano. *Cátedra*. [2] En muchas ciudades existen carriles-bici discontinuos que no permiten realizar el desplazamiento en bicicleta hasta el punto de destino, sino que el usuario debe circular entre los coches durante parte del trayecto. [3] Sevilla también dispone de 200 kms de carril bici y actualmente planea implantar medidas adicionales para promover **el uso de la bicicleta**

**Link to Original article:** <https://www.seed-deporte.es/noticias/retos-urbanos-en-el-escenario-post-covid-19-las-bicicletas-son-solo-para-el-verano1?elem=295442>