

SE HACE CAMINO AL ANDAR

Posted on 14/05/2021 by Naider



SE HACE CAMINO AL ANDAR

Reducir las velocidades de circulación no van a devolver la ciudad a la ciudadanía.

El pasado 11 de mayo entró en vigor la nueva [norma](#) que limita la velocidad a 20 km/h en las vías que disponen de una única plataforma de calzada, a 30 km/h en las vías urbanas de un único sentido de circulación, y 50 km/h en el resto de vías urbanas de dos o más carriles de dirección. Esta medida afecta a todas las ciudades nacionales y busca que las ciudades se conviertan en entornos urbanos más saludables, seguros y humanos. Es decir, que las ciudades sean entornos más sostenibles.

Los diferentes medios venían avisando de la medida y ciudades como [Barcelona](#) o [Bilbao](#)

ya se habían adelantado hace unos meses a implantar este cambio. Como todo cambio, no ha estado exento de polémica. Se han podido escuchar diferentes opiniones al respecto, desde la ciudadanía que defendía la medida abogando por entornos urbanos más seguros y menos ruidosos y contaminados, hasta los que argumentaban que la medida entorpece la movilidad y supone un paso atrás. En una encuesta realizada por el Diario Vasco a más de 3.000 lectores sobre la adecuación de la medida, el 78% respondió no estar de acuerdo con el cambio.

Si miramos los datos de ciudades que ya han apostado por este tipo de medidas se confirma que la reducción de la velocidad ha supuesto una reducción del uso del automóvil que ha derivado en una menor mortalidad, la mejora de la calidad del aire y la disminución los

niveles de ruido. Por lo tanto, este tipo de medidas facilitan la transformación hacia ciudades más saludables. Pero entonces, ¿por qué hay tanta ciudadanía en contra?

El uso del automóvil se ha normalizado tanto que hacer un trayecto de 5 minutos para comprar el pan en coche no nos escandaliza. El coche es el transporte más utilizado por la ciudadanía, no vemos nada raro en imágenes de calles urbanas atestadas de coches haciendo cola. Parece normal que en una familia haya de media casi un automóvil por persona con carnet. **El coche ha pasado de ser un privilegio a parecer un derecho fundamental.**

Hay diferentes factores que nos han traído a hacer un uso excesivo del coche. Si nos centramos en el urbanismo de las ciudades veremos que el crecimiento y el diseño del entorno urbano ha apostado por priorizar el uso del vehículo. Se estima que de media en España el 73% del espacio público está destinado al tráfico rodado; coches, motos... Es decir, debido a factores como la calidad de la calzada y la oferta de aparcamiento, la propia ciudad facilita realizar los trayectos en coche antes que andando, en bici o en transporte público. **La movilidad es una actividad derivada del marco de necesidades y deseos sociales**, pero desde el prisma urbanístico también es consecuencia de la localización de las actividades y las viviendas, así como del diseño urbano, de las características del espacio público y las edificaciones.

Por tanto, la movilidad sostenible sugiere desarrollos urbanísticos que aprovechen al máximo la **capacidad autónoma** de trasladarnos que tenemos (caminando o en bicicleta). Es decir, diseños urbanísticos que prioricen la cercanía, autonomía y calidad del espacio público. Además, un urbanismo con intención de contribuir a la movilidad sostenible estimula los medios de transporte colectivo y no motorizados y a la disuasión del automóvil.

En esta línea, la medida de circular a 20, 30 ó 50 km/h en el entorno urbano según el tipo de calzada se ha presentado por los ayuntamientos como una medida que apuesta por la movilidad urbana sostenible. Pero esta nueva norma no cambia el diseño del entorno urbano ni prioriza otro transporte respecto al coche como caminar o ir en bici. Lo que sí permite es facilitar la convivencia con otros medios como la bicicleta o el peatón y reducir los niveles de contaminación tanto acústico como ambiental, pero el protagonista sigue siendo el coche. Además, según el [Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico](#), la velocidad media del transporte rodado motorizado de las ciudades españolas ronda los 22 km/h. Entonces, ¿tanto van a cambiar las nuevas señales que explicitan la circulación a 20, 30 ó 50 km/h?

Sin ánimo de desmerecer la nueva medida, que ha sido tomada por los ayuntamientos a raíz del [BOE N°297](#) del 11 de noviembre del 2020, los cambios a nivel urbano no van a ser todavía de la magnitud para conseguir entornos con una alta salud ambiental y calidad de vida. Las velocidades de circulación no van a devolver la ciudad a la ciudadanía, pero esperemos que sirvan de punto de partida para que empecemos a dejar el coche y metamos la quinta marcha caminando, en bici o con el transporte público.

Marta Iturriza Mendia

Doctora en Transición Ecológica en Naider

There are no comments yet.