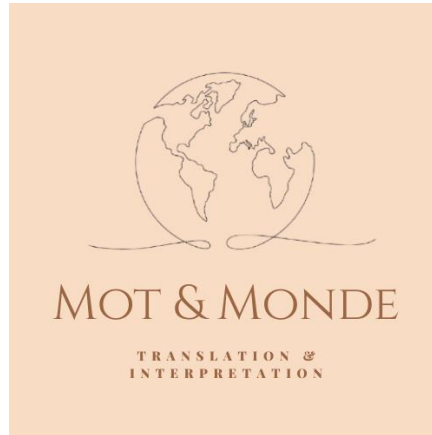




Traducción ES-FR:

Construir carriles bici como en Copenhague en ciudades de todo el mundo ahorraría 435.000 millones al año en salud

Traduction ES-FR :

Construire des pistes cyclables comme à Copenhague dans les villes du monde entier permettrait d'économiser 435 milliards par an en santé.

Léa CHARPENAY – Mot & Monde

Source : [Construir carriles bici como en Copenhague en ciudades de todo el mundo ahorraría 435.000 millones al año en salud | Clima y Medio Ambiente | EL PAÍS](#)

Texto original

La movilidad activa, a pie y en bicicleta, [tiene efectos muy positivos sobre la salud](#) de cada persona, ya que supone un ejercicio diario. Pero la planificación urbana no siempre tiene en cuenta este aspecto, pues muchas ciudades privilegian más moverse en coche —con grandes autopistas urbanas, aceras estrechas y sin espacio ciclista— que hacerlo de modo sostenible. Un completo estudio publicado este lunes en la revista científica [PNAS](#) analiza los trayectos en más de 11.500 urbes de todo el mundo y da más argumentos para humanizar los entornos urbanos: construir carriles bici siguiendo el modelo de Copenhague podría reducir las emisiones cerca de un 6% y ahorraría hasta 435.000 millones al año en salud.

El trabajo revisa los modos de viaje anonimizados realizados en 2023 en 11.587 ciudades de 121 países y seis continentes, donde viven unos 2.000 millones de personas (alrededor del 41% de la población global) y los procesa con un modelo jerárquico bayesiano, un método estadístico que modela datos con muchas variantes (por ejemplo, clima, precio de la gasolina, PIB per cápita o salario medio).

[...]

En España, queda mucho por hacer: [un reciente informe de la Red de Ciudades que Caminan analizó 950 calles de 85 urbes españolas](#) y llegó a la conclusión de que el 68% del espacio público se dedica a los coches y solo un 32% es para los peatones ([que deben compartirlo con el mobiliario urbano, árboles y vehículos mal aparcados](#)), una cifra que baja hasta el 25% en la periferia urbana. Además, la mayoría de las aceras son estrechas y no cumplen los criterios de accesibilidad, sobre todo en las afueras metropolitanas, y un 14% de ellas tienen menos de un metro de ancho, lo que hace muy difícil caminar por ellas a personas vulnerables.

La mobilité active, à pied et en vélo a des effets positifs sur la santé de chacun, car elle suppose une activité physique journalière. En revanche, la planification urbaine ne tient pas toujours en compte cet aspect, car beaucoup de villes privilégient les déplacements en voiture : des grandes voies urbaines, des trottoirs étroits et sans piste cyclable, plutôt que de favoriser des modes de déplacement durables. Une étude complète publiée ce lundi dans la revue scientifique PNAS analyse les trajets dans plus de 11 500 villes à travers le monde et apporte de nouveaux arguments pour humaniser les environnements urbains : construire des pistes cyclables selon le modèle de Copenhague pourrait réduire les émissions d'environ 6 % et permettrait d'économiser jusqu'à 435 milliards par an en coûts liés à la santé.

L'étude analyse les modes de déplacement anonymisés effectués en 2023 dans 11 587 villes de 121 pays sur six continents, où vivent environ 2 milliards de personnes (soit environ 41 % de la population mondiale), et les traite avec un modèle bayésien hiérarchique, une méthode statistique qui modélise des données avec de nombreuses variables (par exemple, le climat, le prix de l'essence, le PIB par habitant ou le salaire moyen).

[...]

En Espagne, il reste beaucoup à faire : un rapport récent du Réseau des Villes qui Marchent a analysé 950 rues de 85 villes espagnoles et a conclu que 68 % de l'espace public est dédié aux voitures, tandis que seulement 32 % est réservé aux piétons (qui doivent le partager avec le mobilier urbain, les arbres et les véhicules mal garés), un chiffre qui descend jusqu'à 25 % en périphérie urbaine. De plus, la majorité des trottoirs sont étroits et ne respectent pas les critères d'accessibilité, surtout en périphérie métropolitaine, et 14 % d'entre eux mesurent moins d'un mètre de large, ce qui rend la marche très difficile pour les personnes vulnérables.