



PROPOSICIÓN NO DE LEY

Para la conversión de
los entornos escolares
en áreas de protección
de la salud de la infancia

Una propuesta del Seminario de Movilidad e Infancia, con el apoyo de:





El “**Seminario Movilidad e Infancia**” es un grupo de trabajo formado por profesionales del urbanismo, la educación, la gestión de la movilidad, la seguridad vial y la salud pública, y representantes de diferentes administraciones, universidades y centros de investigación, consultoras y organizaciones ciudadanas (ambientalistas, de voluntariado, educativas...), implicados en el desarrollo de políticas y programas orientados a promover la **movilidad activa, segura y autónoma de la infancia**.

El Seminario viene trabajando y reuniéndose anualmente desde el 2012, con el apoyo del CENEAM, Centro Nacional de Educación Ambiental, dependiente del Ministerio para la Transición Ecológica.

Exposición de motivos

Hasta hace pocas décadas, en España, la mayoría de niñas y niños, tanto en pueblos como en grandes ciudades, tenían la posibilidad de **desplazarse caminando a su centro educativo** y de **usar las calles para el juego**, sin acompañamiento de personas adultas. En la actualidad, esta autonomía de movimientos se ha visto drásticamente limitada por un **modelo urbano que prioriza la movilidad en vehículo privado**, lo que ha generado toda una serie de efectos sobre la vida, las oportunidades de desarrollo y la salud de niños y niñas.

Aparte de las consecuencias sobre la **seguridad**, es necesario visibilizar otra serie de impactos sobre la **calidad del aire** y el **espacio público** que condicionan el desarrollo y la salud de la infancia.

Inseguridad



La **percepción de peligro** por parte de las familias ha favorecido el aumento de los desplazamientos en vehículo particular y los atascos a la puerta de los colegios, generando un círculo vicioso difícil de romper: **más coches, más riesgo, menos niñas y niños caminando**.

El **predominio de la movilidad motorizada** en las calles va en detrimento de la seguridad y autonomía infantil. Los accidentes de tráfico siguen siendo una de las principales causas de muerte en niños y niñas menores de 15 años, y el número de peatones de estos grupos de edad, accidentados en cascos urbanos, ronda los 1.800 en estos últimos años¹.

Indisciplina vial



El entorno escolar no suele ofrecer buenos ejemplos de **cumplimiento de las normas de tráfico**. Por el contrario, la saturación de las vías, las prisas y una cierta permisividad de las autoridades locales, hacen que, en las horas de entrada y salida, sean frecuentes las dobles filas, el aparcamiento en aceras y pasos peatonales, junto a otros comportamientos que, para colmo, generan un riesgo real a quienes van caminando o en bicicleta.

¹ Dirección General de Tráfico (DGT).

Dificultad para jugar, entrenar la madurez y la autonomía



La percepción de peligro ha derivado en **sobreprotección y continuo control adulto** de la infancia, impidiendo el aprendizaje y dominio de numerosas aptitudes imprescindibles para el buen desarrollo físico y la maduración de destrezas psicológicas básicas: habilidades sociales, resolución de problemas, orientación espacial, percepción de eficacia, autocuidado, autoconfianza, etc.

Las dificultades de los niños, niñas y adolescentes para caminar, correr y relacionarse con su entorno inmediato, así como para encontrarse y jugar libremente con iguales, se han vinculado, no solo con falta de autonomía, sino con **problemas crecientes de soledad y aislamiento** en niños y niñas, o con el incremento del **estrés emocional e hiperactividad**.

La importancia del **juego** en la infancia es tal que está reconocido como uno de sus **derechos fundamentales**, por la Convención de los Derechos del Niño, que también indica que *“la sociedad y las autoridades públicas se esforzarán por promover el goce de este derecho”*.

Obesidad: la epidemia del s. XXI



España se encuentra entre los países europeos donde este problema de salud pública es más grave, con una prevalencia de alrededor de un **40% de sobrepeso en la infancia**, de los que un 19% de niños –casi uno de cada cinco– y un 17% de niñas padecen obesidad².

La obesidad infantil tiene efectos inmediatos y a largo plazo sobre la **salud física, social y emocional**. Los niños, niñas o adolescentes con obesidad corren mayor riesgo de sufrir otras afecciones crónicas de salud y enfermedades: asma, apnea del sueño, problemas en huesos y articulaciones, diabetes tipo 2 y enfermedades del corazón. También tienen más riesgo de padecer aislamiento social, depresión y baja autoestima.

El sobrepeso infantil está íntimamente vinculado al **sedentarismo** y a la dificultad de los niños y niñas para realizar el ejercicio mínimo diario necesario, entre el que debería incluirse el **desplazamiento activo a los centros escolares** y la actividad física en el entorno del barrio.

Exposición infantil a la contaminación atmosférica



La **contaminación del aire** es un problema invisibilizado, aunque causa más muertes que los accidentes de tráfico: 430.000 muertes prematuras en Europa, según la Agencia Europea de Medio Ambiente. La **infancia** además es **especialmente vulnerable**, dado que afecta al crecimiento, la salud respiratoria o el desarrollo cognitivo.

La evidencia científica ha puesto de manifiesto el **gran problema de salud pública** que representa la contaminación del aire en las ciudades –principalmente el NO₂ y la materia particulada, PM_{2.5}, PM₁₀ y partículas ultrafinas (UFP)– convertida en un importante factor de riesgo para enfermedades como las infecciones respiratorias, el asma, las dolencias cardiovasculares o el cáncer de pulmón.

En relación con los **entornos y rutas escolares**, un estudio reciente en la ciudad de Barcelona³ mostró que, aunque los niños y niñas invierten sólo un 6% de su tiempo diario en estos desplazamientos a pie, **absorben el 20% de la dosis total diaria de contaminantes del aire** durante este tiempo (el resto lo hacen en casa – 35% – y la escuela – 30%). Estos resultados ponen de manifiesto la necesidad de crear caminos escolares no solo seguros –desde el punto de vista de la accidentalidad– sino también saludables^{4,5}.

² Fuente: Iniciativa Europea de Vigilancia de la Obesidad Infantil, Organización Mundial de la Salud (OMS)

³ Fuente: ISGlobal, Estudio BREATHE: <https://breathe.isglobal.org/>

⁴ Fuente: Gascon, M. Entorno urbano y Salud: ¿Qué ciudades queremos? https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/articulos-de-opinion/2018-10-gascon_tcm30-481430.pdf

⁵ Fuente: Asociación Española de Pediatría, Comité de Salud Medioambiental. Caminando al Cole. Un modelo para innovar en salud de los niños y medio ambiente (2019): <https://www.aeped.es/comite-salud-medioambiental/documentos/caminando-al-cole-un-modelo-innovar-en-salud-y-medio-ambiente>

Exposición infantil al ruido: el problema que se oye, pero no se atiende



El **ruido** impacta en nuestro **sistema nervioso autónomo y endocrino**, dando lugar a cambios en la frecuencia cardíaca, la presión arterial y la liberación de hormonas asociadas al estrés, como el cortisol.

Diversos estudios han observado una asociación entre la contaminación acústica y el **deterioro de la función cognitiva**, perturbaciones hormonales, incluida la diabetes, accidente cerebrovascular y problemas de salud mental, como la depresión y el estrés⁶.

En Europa se calcula que el ruido provoca más de 72.000 hospitalizaciones y 16.600 muertes prematuras al año y, aunque son necesarios más estudios para confirmarlo, hay datos que sugieren que el ruido puede ser un factor de riesgo para el desarrollo de **problemas de comportamiento y atención en niños y niñas**. De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), la exposición al ruido puede ser una de las causas prevenibles de sordera en la infancia⁷.

Isla de calor y verde urbano



La contaminación atmosférica provocada por vehículos y actividades industriales, el pavimento de asfalto, que retiene el calor e impermeabiliza el suelo, y la proximidad entre edificios, que no permite liberar el calor, generan las llamadas “**islas de calor urbanas**”. Todos estos factores, unidos a la **falta de espacios verdes** (parques, árboles) y **azules** (mar, ríos, estanques, fuentes), provocan incrementos de temperatura con graves efectos sobre la salud, especialmente en niños y niñas y personas mayores.

Distintos estudios demuestran, por otro lado, el **efecto amortiguador de los espacios naturalizados** frente al aumento de temperatura y mortalidad en ciudades. Y cada vez hay más evidencias de que el verde urbano es **beneficioso para la salud mental y cardiovascular** (por reducción del estrés) de la población, así como para el **neurodesarrollo** en niños y niñas⁸.

Los efectos del **cambio climático** van a suponer, además, un verdadero reto en relación con el confort climático en las ciudades, a menos que prepararemos y adaptemos edificios y espacios públicos urbanos al previsible aumento de las temperaturas y la mayor incidencia de olas de calor⁹.

COVID-19

(actualización septiembre 2020)



El actual contexto de **emergencia sanitaria generada por la pandemia de COVID-19** ha puesto de manifiesto la importancia clave de la movilidad sostenible para reducir el tráfico, la contaminación, el ruido, etc. Durante el confinamiento, debido al menor uso de los vehículos de combustión y la reducción de la actividad, la polución disminuyó notable y visiblemente en toda España; por ejemplo, los niveles de NO₂ se desplomaron en las principales ciudades del país, con una reducción que se ha cuantificado en un 58%¹⁰.

Lamentablemente, una vez retomada la actividad post confinamiento, **los niveles de contaminación se han incrementado de nuevo**, llegando a los niveles pre con-

⁶ Fuente: <https://www.isglobal.org/healthisglobal/-/custom-blog-portlet/el-ruido-mucho-mas-que-una-molestia/6002085/0>

⁷ Fuente: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/deafness-and-hearing-loss>

⁸ Fuente: <https://www.isglobal.org/es/ciudadesquequeremos#espacios-verdes>

⁹ Fuente: <https://twitter.com/mitecogob/status/1133336525020835840/video/1>

¹⁰ Fuente: <https://www.ecologistasenaccion.org/141862/la-contaminacion-del-aire-urbano-en-espana-cae-un-58-entre-el-14-de-marzo-y-el-30-de-abril/>

finamiento. Además, estudios publicados en los últimos meses sugieren que la exposición crónica a contaminación del aire puede haber contribuido a un mayor riesgo de muerte o complicaciones de salud debido a COVID-19^{11, 12, 13}. Todo ello pone en evidencia la **necesidad de cambios estructurales**, con transformaciones profundas en los sistemas de movilidad y de logística que usamos, que permitan una reducción de la contaminación de manera sostenida en el tiempo.

La pandemia también nos obliga a **reducir la transmisión de la COVID-19 en el entorno educativo**. La guía «Medidas de prevención, higiene y promoción de la salud frente a COVID_19 para centros educativos en el curso 2020-2021», de los Ministerios de Educación y Sanidad en colaboración con las Comunidades Autónomas, plantea la necesidad de crear entornos escolares seguros implantando, entre muchas otras medidas, aquellas que permitan limitar los contactos en las horas y lugares de entrada y salida de las clases. Esto supone adoptar decisiones que amplíen la **disponibilidad de espacio físico** de estancia y encuentro en los accesos de los colegios, junto con otras líneas de intervención para fomentar una **movilidad activa y saludable**, y reducir el riesgo de contagio.

¹¹ Domingo JL, Rovira J. Effects of air pollutants on the transmission and severity of respiratory viral infections. *Environ Res.* 2020; 187: 109650.

¹² Frontera A, et al. Severe air pollution links to higher mortality in COVID-19 patients: the “double-hit” hypothesis. *Journal of Infection* 2020; 81 (2): 255-259.

¹³ Fuente: https://www.consalud.es/pacientes/especial-coronavirus/oms-cree-contaminacion-aire-empeora-pronostico-infeccion-covid-19_84848_102.html

Proposición no de Ley

Por todas las cuestiones expuestas anteriormente se presenta esta **Proposición no de Ley (PNL)** para que los entornos de los **centros escolares se conviertan en Áreas de Protección de la Salud de la Infancia**.

Para llevar a cabo esta transformación se insta al Gobierno a tomar las siguientes medidas, a través de un trabajo conjunto con todas las administraciones públicas competentes, en relación con los siguientes ámbitos:

Instalaciones de los propios centros escolares

- 1 Sustituir las zonas de aparcamiento** que se encuentren dentro del recinto escolar por áreas estanciales y de juego.
- 2 Reservar en todos los recintos educativos, o en sus alrededores,** un **espacio seguro para el aparcamiento de bicicletas, patines y patinetes** para incentivar la movilidad activa al centro.
- 3 Revegetar los patios escolares** con arbolado y plantas que proporcionen sombra, frescor y color a estos espacios, mejoren la calidad del aire y amortigüen el ruido.

Alrededores y accesos a los centros escolares

- 4 Limitar el aparcamiento y el tráfico** en las calles del entorno y, muy especialmente, en las inmediaciones de las entradas a los centros.
- 5 Vigilar y hacer cumplir estrictamente la normativa vial** a la entrada y salida de estudiantes para que el entorno escolar sea un espacio seguro y de convivencia.
- 6 Priorizar la movilidad peatonal y ciclista** en el viario del entorno escolar, creando corredores de acceso libres de coches, fomentando la presencia de vegetación y agua, y promoviendo zonas estanciales, de encuentro y de juego en el espacio público.

Planificación urbanística

- 7 Integrar en la redacción del POUM (Plan de Ordenación Urbanística Municipal)** medidas para fomentar entornos escolares seguros y saludables.
- 8 Incorporar en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)** medidas específicas de limitación y pacificación del tráfico en los entornos escolares.
- 9 Promover un cambio generalizado hacia el modelo de “Ciudad 30”** para reducir la velocidad del tráfico en todo el viario urbano.

Zonificación escolar

- 10 Priorizar la proximidad al centro escolar como criterio básico del área escolar,** en beneficio de la infancia y de toda la comunidad, revirtiendo la implantación de “zona única de escolarización” que tan negativamente influye en el incremento de desplazamientos motorizados diarios.

Entidades promotoras

Una propuesta del Seminario de Movilidad e Infancia, con el apoyo de:



Instituto de Salud Global de Barcelona (ISGlobal)

www.isglobal.org



ConBici - Coordinadora en defensa de la Bici

conbici.org



CEAPA - Confederación Española de Asociaciones de Padres y Madres de Alumnado

www.ceapa.es



A Pie, Asociación de Viandantes

www.asociacionapie.org



Grupo "La Ciudad de los Niños", Acción Educativa

accioneducativa-mrp.org



Gea21-Grupo de Estudios y Alternativas

www.gea21.com

Entidades que apoyan

Ciudades que Caminan ciudadesquecaminan.org

Concello de Pontevedra www.pontevedra.gal

Ecologistas en Acción www.ecologistasenaccion.org

Foro Andando peatones-andando.blogspot.com

Greenpeace España es.greenpeace.org

Teachers For Future Spain teachersforfutureSpain.org

Red de Ciudades por la Bicicleta ciudadesporlabicicleta.org

Ciudades Amigas de la Infancia de UNICEF España ciudadesamigas.org

Federación Iberoamericana de Urbanistas (FIU) www.fiurb.org

PostCarCity postcarcity.org

Apoya tú también la propuesta:
entornoscolares.es