



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:

ISGlobal
Instituto de
Salud Global
Barcelona





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 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 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 menores 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 menores con sobrepeso**, 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 menores 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 nuestros menores 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 saludables⁴.

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/ceneam/articulos-de-opinion/2018-10-gascon_tcm30-481430.pdf

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 estrés⁵.

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**.

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 niñas⁶.

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 calor⁷.

⁵ Fuente: <https://www.isglobal.org/healthisglobal/-/custom-blog-portlet/el-ruido-mucho-mas-que-una-molestia/6002085/0>

⁶ Fuente: <https://www.isglobal.org/es/ciudadesquequeremos#espacios-verdes>

⁷ <https://twitter.com/mitecogob/status/1133336525020835840/video/1>

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

Foro Andando

Ciudades que Caminan

Ecologistas en Acción

Greenpeace España

Apoya tú también la propuesta:

entornos Escolares.es