

Moció Ajuntament de Manresa

PER A LA CONVERSIÓ DELS ENTORNS ESCOLARS EN ÀREES DE PROTECCIÓ DE LA SALUT DE LA INFANCIA

INTRODUCCIÓ

El 'Seminari Mobilitat i Infància' és un grup de treball format per professionals de l'urbanisme, l'educació, la gestió de la mobilitat, la seguretat viària i la salut pública, i representants de diferents administracions, universitats i centres de recerca, consultores i organitzacions ciutadanes (ambientalistes, de voluntariat, educatives...) i organitzacions no governamentals implicats en el desenvolupament de polítiques i programes orientats a promoure la mobilitat activa, segura i autònoma de la infància, així com a defensar els seus drets.

El Seminari treballa i es reuneix anualment des de 2012, amb el suport del Centre Nacional d'Educació Ambiental (CENEAM), que depèn del Ministeri per a la Transició Ecològica.

En base al treball realitzat per aquest Seminari es presenta la següent moció adaptada a la ciutat de Manresa.

AFA'S QUE IMPULSEN LA MOCIÓ:

- Escola Ítaca, Escola Puigberenguer i Escola Les Bases

ENTITATS QUE S'ADHEREIXEN A LA MOCIÓ:

● CENTRES DOCENTS I AFA'S:

- La Font
- Renaixença
- Sant Ignasi
- Valldaura
- Serra i Hunter
- La muntanya del drac
- La Sèquia
- La Flama
- Bages
- Oms i de Prat
- FEDAC
- Guillem Catà
- Lacetània
- Lluís de Peguera
- Manresa Sis
- Puis Font i Quer
- L'Espill

- Vedruna
- La Salle
- La Joviat
- La Llum
- Bressolvent
- La Ginesta
- L'Espurna
- Picarol

- **ASSOCIACIONS:**

- Meandre
- Manresa en Comú Podem

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

Fins fa poques dècades, a Espanya, la majoria de nenes i nens, tant en pobles com en grans ciutats, tenien la possibilitat de desplaçar-se caminant al seu centre educatiu i de fer servir els carrers per al joc, sense acompanyament de persones adultes. Actualment, aquesta autonomia de moviments s'ha vist dràsticament limitada per un model urbà que prioritza la mobilitat en vehicle privat, fet que ha generat tot un seguit d'efectes sobre la vida, les oportunitats de desenvolupament i la salut de nens i nenes.

A part de les conseqüències sobre la seguretat, cal visibilitzar una altra sèrie d'impactes sobre la qualitat de l'aire i l'espai públic que condicionen el desenvolupament i la salut de la infància.

Antecedents

L'Ajuntament de Manresa amb l'objectiu de fomentar una mobilitat sostenible i saludable i uns entorns escolars més segurs, que facilitin l'autonomia dels infants a l'hora d'anar a l'escola va iniciar, conjuntament amb la Generalitat de Catalunya, una Comissió de Camins Escolars, formada per tècnics municipals d'Ensenyament i Mobilitat, així com les direccions i AMPES dels centres escolars que hi volen participar. Les persones o col·lectius interessats també poden formar part del Consell Municipal de Mobilitat on es tracten entre altres temes els entorns escolars.

El Pla de Mobilitat vigent també recull un apartat de millores específiques als entorns i itineraris escolars. En la Diagnosi del nou Pla de Mobilitat s'incorpora també un apartat específic.

En aquest sentit, els darrers anys s'han dut a terme millores a l'espai públic dels entorns escolars per tal de fer més segurs els seus itineraris realitzant ampliacions de voreres d'obra i tàctiques, incorporant senyalització específica, passos de vianants amb base de pintura vermella, pacificació del trànsit mitjançant elements moderadors de la velocitat, parades de transport públic més properes als centres i aparcaments de bicicletes.

Anualment en el marc de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura es promoció una jornada d'anar a peu a l'escola, Jornada Camí Escolar, i també es realitza una formació en l'ús del transport públic de la ciutat destinat a alumnes de 1r de ESO (més de 600 alumnes anuals).

Inseguretat

La percepció de perill per part de les famílies ha afavorit l'augment dels desplaçaments en vehicle particular i els embussos a la porta dels col·legis. Es genera un cercle viciós difícil de trencar: més cotxes, més risc, menys nenes i nens caminant.

El predomini de la mobilitat motoritzada als carrers va en detriment de la seguretat i autonomia infantil. Els accidents de trànsit segueixen sent una de les principals causes de mortalitat en nens i nenes menors de 15 anys, i el nombre de vianants d'aquests grups d'edat accidentats en nuclis urbans ronda els 1.800 en aquests darrers anys [1].

Indisciplina vial

L'entorn escolar no sol oferir bons exemples de compliment de les normes de trànsit. Per contra, la saturació de les vies, les presses i una certa permissivitat de les autoritats locals, fan que, a les hores d'entrada i sortida, siguin freqüents les dobles files i l'aparcament en voreres i passos de vianants, al costat d'altres comportaments que, a més, generen un risc real per als que van caminant o amb bicicleta.

Dificultat per jugar, entrenar la maduresa i l'autonomia

La percepció de perill ha derivat en sobreprotecció i continu control adult de la infància, impedit l'aprenentatge i domini de nombroses aptituds imprescindibles per al bon desenvolupament físic i la maduració de destreses psicològiques bàsiques: habilitats socials, resolució de problemes, orientació espacial, percepció de eficàcia, autocura, autoconfiança, etc.

Les dificultats dels nens, les nenes i adolescents per caminar, córrer i relacionar-se amb el seu entorn immediat, així com per trobar-se i jugar lliurement amb iguals, s'han vinculat, no només amb manca d'autonomia, sinó amb problemes creixents de soledat i aïllament en nens i nenes, o amb l'increment de l'estrès emocional i la hiperactivitat.

La importància del joc en la infància és tal que està reconegut com un dels seus drets fonamentals, per la Convenció dels Drets de l'Infant, que també indica que "*la societat i les autoritats públiques s'esforçaran a promoure la satisfacció d'aquest dret*".

Obesitat: l'epidèmia del s. XXI

Espanya es troba entre els països europeus on aquest problema de salut pública és més greu, amb una prevalença del voltant d'un 40% de sobrepès en la infància, dels quals un 19% de nens -gairebé un de cada cinc- i un 17% de nenes pateix obesitat [2].

L'obesitat infantil té efectes immediats i a llarg termini sobre la salut física, social i emocional. Els nens, nenes i adolescents amb obesitat tenen un major risc de patir altres afeccions cròniques de salut i malalties: asma, apnea de la son, problemes en ossos i articulacions, diabetis tipus 2 i malalties de cor. També tenen més risc de patir aïllament social, depressió i baixa autoestima.

El sobrepès infantil està íntimament vinculat al sedentarisme i la dificultat dels menors per realitzar l'exercici mínim diari necessari, entre el que s'hauria d'incloure el desplaçament actiu als centres escolars i l'activitat física a l'entorn de barri.

Exposició infantil a la contaminació atmosfèrica

La contaminació de l'aire és un problema invisibilitzat, tot i que causa més morts que els accidents de trànsit: 430.000 morts prematures a Europa, segons l'Agència Europea de Medi Ambient. La infància, a més, és especialment vulnerable, ja que la contaminació de l'aire afecta el creixement, la salut respiratòria o el desenvolupament cognitiu.

L'evidència científica ha posat de manifest el gran problema de salut pública que representa la contaminació de l'aire a les ciutats -principalment el NO₂ i la matèria particulada, PM_{2.5}, PM₁₀ i partícules ultrafines (UFP) - convertida en un important factor de risc per a malalties com les infeccions respiratòries, l'asma, les malalties cardiovasculars o el càncer de pulmó.

En relació amb els entorns i rutes escolars, un estudi recent a la ciutat de Barcelona [3] va mostrar que, encara que els nens i nenes inverteixen només un 6% del seu temps diari en aquests desplaçaments a peu, absorbeixen el 20% de la dosi total diària de contaminants de l'aire durant aquest temps (la resta ho fan a casa - 35% - i l'escola - 30%). Aquests resultats posen de manifest la necessitat de crear camins escolars no només segurs -des del punt de vista de l'accidentalitat- sinó també saludables [4, 5].

Exposició infantil al soroll: el problema que se sent, però no s'atén

El soroll impacta en el nostre sistema nerviós autònom i endocrí, i dona lloc a canvis en la freqüència cardíaca, la pressió arterial i l'alliberament d'hormones associades a l'estrès, com el cortisol. Diversos estudis han observat una associació entre la contaminació acústica i el deteriorament de la funció cognitiva, perturbacions hormonals, inclosa la diabetis, accident cerebrovascular i problemes de salut mental, com la depressió i l'estrès [6]. A Europa es calcula que el soroll provoca més de 72.000 hospitalitzacions i 16.600 morts prematures a l'any i, tot i que calen més estudis per confirmar-ho, hi ha dades que suggereixen que el soroll pot ser un factor de risc per al desenvolupament de problemes de comportament i atenció en nens i nenes. Segons l'Organització Mundial de la Salut (OMS), l'exposició al soroll pot ser una de les causes prevenibles de sordesa en la infància [7].

Illa de calor i verd urbà

La contaminació atmosfèrica provocada per vehicles i activitats industrials, l'asfalt del paviment, que reté la calor i impermeabilitza el sòl, i la proximitat entre edificis, que no permet alliberar la calor, generen les anomenades "illes de calor urbanes". Tots aquests factors, units a la manca d'espais verds (parcs, arbres) i blaus (mar, rius, estanys, fonts), provoquen

increments de temperatura amb greus efectes sobre la salut, especialment en nens i nenes i gent gran.

Diferents estudis demostren, d'altra banda, l'efecte amortidor dels espais naturalitzats enfront de l'augment de temperatura i mortalitat a les ciutats. I cada vegada hi ha més evidències que el verd urbà és beneficiós per a la salut mental i cardiovascular (per reducció de l'estrès) de la població, així com per al neurodesenvolupament en nens i nenes [8]. Els efectes del canvi climàtic suposaran, a més, un veritable repte en relació al confort climàtic a les ciutats, llevat que prepararem i adaptem edificis i espais públics urbans al previsible augment de les temperatures i la major incidència d'onades de calor [9].

COVID-19 (actualització setembre 2020)

L'actual context d'emergència sanitària generada per la pandèmia de COVID-19 ha posat de manifest la importància clau de la mobilitat sostenible per reduir el trànsit, la contaminació, el soroll, etc. Durant el confinament, a causa del menor ús dels vehicles de combustió i la reducció de l'activitat, la pol·lució va disminuir notablement i visible a tota Espanya; per exemple, els nivells de NO₂ es van desplomar a les principals ciutats del país, amb una reducció que s'ha quantificat en un 58% [10]. Lamentablement, un cop represa l'activitat post-confinament, els nivells de contaminació s'han incrementat de nou, arribant als nivells pre-confinament. A més, estudis publicats en els últims mesos suggereixen que l'exposició crònica a contaminació de l'aire pot haver contribuït a un major risc de mort o complicacions de salut a causa de la COVID-19 [11, 12, 13]. Tot això posa en evidència la necessitat de canvis estructurals, amb transformacions profundes en els sistemes de mobilitat i de logística que fem servir, que permetin una reducció de la contaminació de manera sostinguda en el temps.

La pandèmia també ens obliga a reduir la transmissió de la COVID-19 en l'entorn educatiu. La guia «*Mesures de prevenció, higiene i promoció de la salut davant COVID-19 per a centres educatius en el curs 2020-2021*», dels Ministeris d'Educació i Sanitat en col·laboració amb les comunitats autònomes, planteja la necessitat de crear entorns escolars segurs implantant, entre moltes altres mesures, aquelles que permetin limitar els contactes a les hores i llocs d'entrada i sortida de les classes. Això suposa adoptar decisions que ampliin la disponibilitat d'espai físic d'estada i trobada en els accessos de les escoles, juntament amb altres línies d'intervenció per fomentar una mobilitat activa i saludable, i reduir el risc de contagi.

ACORDS

Per totes les qüestions exposades anteriorment, i considerant que Espanya és un dels estats que ha ratificat la Convenció sobre els Drets de l'Infant (CDN) (Ratificació de la Convenció recollida al BOE núm.313, de 31 de desembre de 1990), es presenta aquesta moció per a l'aprovació dels següents acords per part de Ple municipal.

Primer. Eines de coordinació amb la comunitat educativa. Campanyes de divulgació i civisme

1. Reforç de mecanismes de participació i coordinació entre l'Ajuntament i la Comunitat Educativa (centres escolars i AMPES), amb el seguiment de la Comissió de Camins Escolars i la participació en el Consell Municipal de Mobilitat.
2. Reforç de la transversalitat entre les regidories implicades en els camins escolars: Ensenyament, Mobilitat, Ciutat Verda, Ciutat Saludable, Via Pública i Qualitat Urbana, Urbanisme, Barris, Acció Comunitària i Civisme.
3. Vigilar i fer complir estrictament la normativa viària a l'entrada i sortida dels estudiants , per tal que l'entorn escolar sigui un espai segur i de convivència.
4. Fer campanyes de sensibilització per fomentar els entorns saludables i sostenibles, i prioritzar campanyes escolars concretes com: formació en l'ús de la bicicleta, formació en l'ús del transport públic, anar a peu a l'escola, civisme,...

Segon. Instal·lacions dels propis centres escolars

5. Avaluar a cada centre, conjuntament amb els equips directius, la possibilitat de substituir o modificar les zones d'aparcament que es trobin dins el recinte escolar per àrees d'estada i de joc.
6. Reservar a tots els recintes educatius, en coordinació amb les AMPES i els equips directius, un espai segur per a l'aparcament de bicicletes, patins i patinets per incentivar la mobilitat activa al centre.
7. Revegetar els patis escolars amb arbrat i plantes que proporcionin ombra, frescor i color a aquests espais, millorin la qualitat de l'aire i esmorteixin el soroll.

Tercer. Actuacions a l'espai públic als voltants i accessos als centres escolars

8. Avaluar a cada centre, limitar l'aparcament i pacificar el trànsit als carrers de l'entorn i, molt especialment, als voltants de les entrades als centres.
9. Prioritzar la mobilitat de vianants i ciclistes en el viari de l'entorn escolar: estudiar i implementar, als espais on sigui possible i viable, ampliació de les zones de vianants i carrerslliures de cotxes per accedir fins als centres escolars, fomentar la presència de vegetació i aigua, i promoure zones d'estada, de trobada i de joc a l'espai públic.
10. Estudiar i personalitzar aquestes actuacions per a la seva aplicació per cadascun dels centres escolars amb un calendari de planificació i d'execució.

Quart. Planificació de l'espai públic

11. Reforçar els itineraris de vianants segurs i saludables dels entorns escolars en el desenvolupament del POUM així com la seva correcta coordinació amb els itineraris principals de la ciutat.
12. Incorporar mesures específiques de limitació i pacificació del trànsit en els entorns escolars en la revisió del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS). Fer un pla executiu de camins escolars viable, on es fomenti la mobilitat sostenible, que vagi lligat amb el Pla de Mobilitat.
13. Implementar la Zona de Baixes Emissions al 2023 tal i com estableix la Ley de Cambio Climático 7/2021 si el centre escolar es troba en una àrea afectada per estar dins una ZBE.
14. Dissenyar i implementar un pla específic que fomenti la mobilitat als centres escolars de la ciutat en bus urbà amb monitoratge subvencionat, aprofitant la xarxa urbana d'autobusos existent.
15. Estudiar el disseny de carrils bici segregats a la xarxa bàsica i adoptar mesures de pacificació del trànsit als carrers propers als entorns escolars, per tal de donar seguretat i fomentar l'ús de la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal en els itineraris escolars. Calendaritzar la seva implementació dins el PMUS.

Cinquè. Zonificació escolar

16. Prioritzar la proximitat al centre escolar com a criteri bàsic de l'àrea escolar, sempre i quan les directrius del Departament d'Educació de la Generalitat ho permeti, en benefici de la infància i de tota la comunitat. En el cas que el centre escolar no estigui suficientment a prop per anar-hi a peu, caldrà fomentar l'ús de transports alternatius al cotxe privat, com puguin ser: la bicicleta o bicicleta compartida, el patinet, el bus urbà amb o sense monitor, el cotxe compartit o altres transports que apareguin en el futur.

Sisè. Adhesions a:

- "Pacte Nacional per la Mobilitat Sostenible i Segura (2021-2030)":
http://transit.gencat.cat/ca/seguretat_viaria/planificacio-seguretat-viaria/pacte-mobilitat-segura-sostenible/adhesions/
- "Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025":
https://territori.gencat.cat/ca/03_infraestructures_i_mobilitat/bicicleta/ecb2025/
- "Red de Ciudades de la Bicicleta": <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/>
- "La Red de ciudades que caminan": <https://ciudadesquecaminan.org/>

Setè. - Informar al "Seminario Movilidad e Infancia" de l'aprovació d'aquesta moció en el ple municipal de Manresa (correu de contacte entornos Escolares@isglobal.org)

**AQUESTA MOCIÓ ESTÀ INSPIRADA EN LA PROPOSTA FETA PER LES
SEGÜENTS ENTITATS:**

1. ISGlobal - Institut de Salut Global: <https://www.isglobal.org/>
2. ConBici - Coordinadora en defensa de la Bici: <https://conbici.org/>
3. CEAPA - Confederación Española de Asociaciones de Padres y Madres de Alumnado: <https://www.ceapa.es/>
4. A Pie, Asociación de Viandantes: <http://www.asociacionapie.org/>
5. Grupo “La Ciudad de los Niños”, Acción Educativa: <http://accioneducativa-mrp.org/>
6. Gea21-Grupo de Estudios y Alternativas: <https://www.gea21.com/>
7. Asociación Española de Pediatría (AEP): <https://www.aeped.es/>

Més informació a la pàgina web <http://www.entornoscolares.es/>

[1] Font: DGT

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

[3] Font: ISGlobal, Estudio BREATHE: <https://breathe.isglobal.org/>

[4] Font: Gascón, 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] 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>

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

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

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

[9] Font: <https://twitter.com/mitecogob/status/1133336525020835840/video/1>

[10] Font: <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/>

[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] Font: <https://www.consalud.es/pacientes/especial-coronavirus/oms-cree-contaminacion-aire-empeora-pronostico-infeccion-covid-19-84848-102.html>