

#RevoltaEscolarMadrid

Es un movimiento escolar promovido por familias que reivindicamos entornos escolares seguros y pacificados, con menos coches, menos contaminación y menos ruido. ¡Por una ciudad donde vuelva a haber calles seguras!



Manifiesto unitario de #RevoltaEscolarMadrid

En nombre de las asociaciones de familias (AFA/AMPA) adheridas, y otras asociaciones, organizaciones o colectivos que apoyan, abajo firmantes, hacemos público el siguiente manifiesto:

La distribución del espacio público en Madrid prioriza constantemente la circulación y el estacionamiento de vehículos motorizados, sin tener en cuenta a las y los peatones ni siquiera en entornos escolares, donde el colectivo infantil debería tener una protección especial. A este hecho se suman las noticias e informes que día tras día se publican sobre las consecuencias que tiene para nuestras niñas, niños y jóvenes la exposición a la contaminación atmosférica y acústica. Por todo esto, las asociaciones de familias de las escuelas abajo firmantes **exigimos un cambio de modelo** para resolver de una vez el grave problema de salud pública y de seguridad vial, solicitando al Ayuntamiento de Madrid que tenga en cuenta a la infancia en el diseño urbano. En definitiva, exigimos el cumplimiento del artículo 10 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que reza *"Se protegerá especialmente a las personas menores de edad (...) y se adoptarán en particular medidas de protección en cuanto al diseño viario, la señalización y el control de la disciplina viaria en los espacios y vías que éstas utilicen en torno a guarderías, colegios, (...)"*, incorporando nuevas medidas si fuese necesario, también en otras normativas de aplicación.

1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.1 Exposición infantil a la contaminación atmosférica y sonora.

Madrid lleva años superando los límites de contaminación permitidos por la legislación europea y esto no es una excepción en los entornos escolares, donde no se toma ninguna medida específica para proteger a la infancia. En 2019, la organización Health and Environment Alliance (HEAL), recogió datos de los contaminantes más comunes del aire en entornos escolares de 6 capitales de la Unión Europea, entre las que se encuentra Madrid. Del informe se extrae: *“Los altos valores de NO₂ en los colegios de Madrid evidencian el problema de la contaminación atmosférica relacionada con el tráfico en la ciudad. Estos resultados muestran que la contaminación relacionada con el tráfico no afecta exclusivamente al aire exterior, sino que también influye en la calidad del aire en el interior, donde los niños y las niñas, que son más vulnerables a los impactos negativos sobre la salud, van a aprender y a jugar.”*¹

Tanto este como otros estudios científicos, incluyendo datos de la OMS, han demostrado que *“la contaminación del aire afecta el desarrollo neurológico, como indican los resultados en las pruebas cognitivas, y dificulta el desarrollo psíquico y motor”*, además de perjudicar claramente a *“la función pulmonar de los niños, incluso a niveles bajos de exposición”*.² Otras capitales europeas, como Londres, ya han tomado medidas en más de 500 colegios y se ha demostrado que la contaminación atmosférica se ha reducido en casi una cuarta parte³.

En cuanto a la contaminación acústica, diversos estudios han observado una asociación entre esta y el deterioro de la función cognitiva, perturbaciones hormonales, incluida la diabetes, accidente cerebrovascular y problemas de salud mental, como la depresión y el estrés^[5]. En Europa se calcula que el ruido provoca más de 72.000 hospitalizaciones y 16.600 muertes prematuras al año y 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 infancia^[6].

1.2 Inseguridad vial

El informe “Velocidad y Usuarios Vulnerables” de la Fundación Mapfre en 2017 señalaba que en Madrid el 87,76% de los vehículos sobrepasan los límites de velocidad fijados en entornos escolares. Ocupa el tercer lugar de las 10 ciudades españolas analizadas⁴.

¹ <https://ae-ea.es/wp-content/uploads/2019/06/Informe-infancia-sana-Madrid.pdf>

² <https://www.who.int/es/news/item/29-10-2018-more-than-90-of-the-world%E2%80%99s-children-breathe-toxic-air-every-day>

³ <https://www.driving.co.uk/news/air-quality-near-schools-ban-cars/>

⁴ <https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2017/05MAYO/0505estudio-fundacion-mapfre-excesos-de-velocidad.shtml>

La DGT muestra en multitud de estudios que a partir de 50 km/h es más probable que un peatón muera atropellado a que sobreviva y que *“a partir de los 30 km/h y especialmente entre los 40 y los 55 km/h, la probabilidad de causar una discapacidad a un peatón como resultado del atropello es ya muy significativa.”*⁵

Además, la percepción de peligro por parte de las familias favorece 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.

La falta de seguridad vial reduce también la autonomía de los niños y niñas para que puedan ir por su cuenta al colegio, impidiendo el aprendizaje y dominio de numerosas aptitudes imprescindibles para el buen desarrollo físico y la maduración de destrezas psicológicas y aprendizajes cívicos y sociales básicos.

1.3 Sedentarismo infantil

La Asociación Española de Pediatría (AEP) y la Federación de Asociaciones de Enfermería Comunitaria y Atención Primaria (FAECAP), defienden encarecidamente el transporte activo al colegio (bicicleta, patinete o caminar) para mejorar la actividad física y cardiovascular de las y los menores y para prevenir / disminuir la obesidad infanto-juvenil.⁶ 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.

La mayoría de las familias eligen uno de estos medios para ir al colegio, pero en Madrid se encuentran con una gran cantidad de dificultades al no tener carriles bici segregados suficientes, aparcabicis, aceras anchas o seguridad vial suficiente para no poner en riesgo a los niñas y niños en el trayecto.

1.4 Islas de calor urbanas

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, niñas, adolescentes 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 niñas⁷. Los efectos del cambio

⁵https://www.dgt.es/PEVI//documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/velocidad.pdf

⁶https://www.aeped.es/sites/default/files/documentos/caminando_al_cole2septiembre2_1.pdf

⁷<https://www.isglobal.org/es/ciudadesquequeremos#espacios-verdes>

climático van a suponer, además, un verdadero reto en relación con el confort climático en las ciudades, a menos que preparemos y adaptemos edificios y espacios públicos urbanos al previsible aumento de las temperaturas y la mayor incidencia de olas de calor⁸.

2. DEMANDAS

Por todo ello, **exigimos un plan integral para todos los entornos y caminos escolares** que, previo diagnóstico particular de cada centro, incluya los siguientes puntos:

1. Convertir los accesos a los centros escolares en “áreas estanciales”⁹, según la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública del Ayuntamiento de Madrid, ya sea incorporando a las aceras las plazas de aparcamiento para tener un mínimo de 6 metros de ancho, o peatonalizando las calles de los accesos escolares. Eliminar aparcamiento de motos en acera y añadir en estos espacios recuperados arbolado y vegetación. Prohibición de fumar en estas “áreas estanciales”.

2. Reducción del tráfico en entornos escolares: 1) restricción de circulación de vehículos motorizados durante los horarios de entrada y salida (*SchoolStreets* en Londres o la misma C/ Juan Esplandiú en Madrid); y 2) limitando, en la medida de lo posible, a un (1) único carril de circulación para estos mismos vehículos alrededor de cada centro educativo con carácter general, favoreciendo y nunca en detrimento de la circulación del transporte público y bicicletas (u otros no motorizados).

3. Limitación de velocidad a 20 km/h. Limitar la velocidad en los entornos de los colegios mediante la debida señalización, y velar por su cumplimiento con la instalación de radares de velocidad en los entornos escolares, tanto pedagógicos como sancionadores, además de otras medidas físicas de reducción de la velocidad como pasos de peatones sobre-elevados a la cota de la acera y/o adoquinar la calzada del entorno escolar.

4. Limitación de niveles de contaminación y ruido, instalando medidores para el control de estos niveles en cada centro escolar para que se adopten medidas urgentes de restricciones al tráfico en las calles adyacentes cuando la media supere el valor límite establecido por la normativa europea en cuanto a dióxido de nitrógeno (Directiva 2008 / 50 / CE) de 40.0 g / m, así como los límites máximos de niveles sonoros recogidos por la [Ordenanza de Protección contra la contaminación acústica y térmica del Ayuntamiento de Madrid](#).

5. Calidad del aire interior. Obligatoriedad de todos los centros escolares y escuelas infantiles a estar sujetos a la normativa RITE en todos sus espacios

⁸ <https://twitter.com/mitecogob/status/1133336525020835840/video/1>

⁹ <https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCUrbanismo/PGOUM/InstruccionViaPublica/Ficheros/fic8.pdf>

interiores (Real Decreto 1027/2007). Esta normativa obliga y garantiza aire limpio de alta calidad dentro de los edificios. Actualmente sólo los centros de nueva construcción están sujetos a esta normativa y esto es un agravio comparativo para el resto del alumnado.

6. Medidas paliativas contra la contaminación y las denominadas islas de calor. Renaturalizar las aceras, fachadas interiores y exteriores, patios y azoteas de las escuelas para maximizar la protección frente a humos, ruidos y calor. Para diseñar estos espacios verdes serían necesarias auditorías individualizadas en cada centro escolar.

7. Dotación e infraestructura necesaria en cada uno de los centros escolares para facilitar la movilidad activa (caminos seguros al cole, carril bici protegido, aparcabicis en U, etc.).

Implementación del [Plan Director de movilidad ciclista de Madrid](#), atendiendo a las especiales necesidades y a la urgencia de los centros escolares y los posibles espacios de referencia para niños/niñas y adolescentes de cada barrio.

8. Garantizar medios de transporte público para acudir a los centros escolares, tanto familias como personal docente y no docente: transporte público con accesos cercanos, accesibles y seguros y estaciones de Bicimad en la propia manzana del centro escolar o la contigua.

9. Eliminación, control y vigilancia del estacionamiento. Las administraciones locales deberán tomar las medidas necesarias para la vigilancia, control y sanción de infracciones en cumplimiento del artículo 10 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid: “Se protegerá especialmente a las personas menores de edad (...) y se adoptarán en particular medidas de protección en cuanto al diseño viario, la señalización y el control de la disciplina viaria en los espacios y vías que éstas utilicen en torno a guarderías, colegios, centros de mayores, hospitales, centros de salud y otros servicios utilizados especialmente por las mismas.”

10. Escuchar y atender a las necesidades de los niños y las niñas.

De acuerdo Con los principios del “interés superior del niño” y el “derecho a ser escuchado” establecidos en la Convención sobre los Derechos del Niño de Naciones Unidas (1990) deberán establecerse mecanismos necesarios para que niños y niñas sean adecuadamente escuchados por las autoridades respecto a sus intereses y necesidades de desplazarse con libertad y confianza en la ciudad.

-

No podemos concebir que las instituciones, ante una problemática que pone en riesgo la salud, el bienestar e incluso la vida de las personas más vulnerables a las que representan los niños, niñas y jóvenes de esta ciudad, no actúen con más urgencia y contundencia.

Y por estos motivos promovemos abrir las calles al uso peatonal de forma simultánea ante los centros escolares cada 15 días, los viernes, en el horario de salida en lo que desde las propias AFAs hemos denominado #RevueltaEscolar.

La forma en que trata una ciudad a sus niños y niñas, y en sus escuelas, es el espejo de lo que somos como sociedad. Y ahora mismo no podemos estar nada orgullosas de cómo se están haciendo las cosas. Nuestra infancia no merece esta situación que la condena a un presente negro, peligroso, rodeado de humo, contaminación y ruido. **Queremos cambios, y los queremos ya**, no en 2030, no en la próxima legislatura. Es un tema de prioridades.