

POR UNOS ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS Y SIN CONTAMINACIÓN

COMUNICADO DE LAS AMPAS A FAVOR DE MADRID CENTRAL

- **Las Asociaciones de Madres y Padres de Alumnado (AMPAs) de 22 centros de Madrid y la FAPA Giner de los Ríos, manifestamos nuestro apoyo al proyecto Madrid Central, no sólo como medida necesaria y urgente para proteger la salud pública, sino en particular por su relevancia para generar entornos escolares seguros y para construir una ciudad que proteja a las niñas y niños.**
- **En la ciudad de Madrid vivimos una situación grave de contaminación en la que la infancia es uno de los colectivos más perjudicados, por lo que demandamos a todas las administraciones medidas contundentes encaminadas a mejorar la calidad del aire.**
- **Las organizaciones firmantes entendemos que la restricción al tráfico puede ocasionar dificultades a algunas familias, pero pedimos que las soluciones que ofrezca el Ayuntamiento de Madrid (permisos especiales) sean limitadas, temporales y estén orientadas a que cada vez menos familias necesiten hacer uso de ellos.**

La contaminación del aire es, según la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), el riesgo más grande para la salud en Europa¹, donde causa 400.000 muertes prematuras. Se trata de un problema global, cuya magnitud es tal, que recientemente la OMS ha convocado la primera conferencia mundial sobre contaminación atmosférica y salud². En la ciudad de Madrid tenemos un problema grave y acuciante de contaminación, un problema invisible que causa 38.600 muertes prematuras al año en España. La infancia es especialmente vulnerable a sus efectos (crecimiento, salud respiratoria o desarrollo cognitivo) y según un estudio de Ecologistas en Acción, el 40% de los entornos escolares madrileños están expuestos a niveles preocupantes de contaminación atmosférica y acústica. La principal causa de esta situación es el tráfico rodado. Por poner un ejemplo: los coches son responsables de cerca del 80% de los NOx en el centro de Madrid.

El modelo de movilidad centrado en el coche genera además muchos otros perjuicios para todas las personas que habitamos la ciudad, en especial para las más vulnerables, como son la infancia y la juventud. El predominio de la movilidad motorizada en las calles va en detrimento de la seguridad y autonomía infantil: aumentan los accidentes de tráfico en zona urbana, impide la capacidad de niñas y niños de ir por su propio pie al colegio y fomenta el vehículo privado favoreciendo el sedentarismo.

A esta situación se suma el gravísimo problema medioambiental del cambio climático, cuyas consecuencias afectan ya a nuestras vidas y afectarán aún más a las generaciones futuras. Dado que el transporte motorizado es responsable del 25% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero en España se requieren medidas urgentes y profundas en el modelo de movilidad, tal y como exige la ONU a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Madrid Central es necesario para empezar a tomar medidas efectivas en esta dirección, un proyecto piloto que se tiene que extender al resto de zonas de nuestra ciudad.

¹ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>

² <http://www.who.int/news-room/events/detail/2018/10/30/default-calendar/who-s-first-global-conference-on-air-pollution-and-health>

Existen experiencias que demuestran que este tipo de proyectos, si se enmarcan dentro de planes estructurales de movilidad sostenible, son efectivos. Las zonas de bajas emisiones de Londres, Estocolmo y Oslo o la peatonalización de Pontevedra indican que otros modelos no solo son posibles sino necesarios y beneficiosos. De hecho hay estudios científicos esperanzadores que la salud infantil mejora significativamente con la reducción de contaminación del aire³, con lo cual la toma de medidas al respecto podría ser determinante.

Permisos excepcionales y temporales.

Para que Madrid Central sea posible todas las personas vamos a tener que hacer un cambio de hábitos y de mentalidad. Sin embargo, la realidad es compleja y se van a dar situaciones de dificultad especiales, como las que han relatado algunas familias que no viven ni trabajan en el distrito Centro pero sí llevan a sus hijos en esta zona y utilizan el coche a diario. Por eso compartimos la propuesta del Ayuntamiento de Madrid de dar permisos de excepcionalidad a algunas familias que lo necesiten, mientras buscan alternativas al transporte privado. No obstante, consideramos que las medidas propuestas inicialmente por el Ayuntamiento resultan excesivas. Recordemos que estamos tratando de resolver una de las grandes amenazas para nuestra salud, no deberíamos dar pasos en falso sino hacer de esta ciudad un lugar donde respirar no sea un riesgo.

Desde las organizaciones firmantes proponemos seis puntos que nos parecen imprescindibles para responder a las necesidades de las familias que lo han demandado sin comprometer la eficacia Madrid Central.

1. Permisos temporales, no permanentes. Para adaptarse a la nueva situación, las familias que lo consideren imprescindible deberían tener permisos durante este curso escolar, para poder encontrar alternativas a su transporte diario en coche privado. Transcurridos estos meses no debería haber permisos excepcionales para entrar a Madrid Central. Por ello, se debe trabajar desde este mismo momento para que se abran en el plazo de escolarización las plazas suficientes para absorber la demanda del alumnado que pudiera solicitar el traslado a otro centro educativo. Es necesario transmitir a la Dirección de Área Centro de la Comunidad de Madrid, competente en la materia, estas necesidades y trabajar conjuntamente con ella, de modo que todo el alumnado tenga plaza en un centro público cercano a su domicilio, y siempre en su barrio.
2. Los permisos no podrán expedirse más allá de la duración de los tiempos que dictamine el calendario escolar para el curso 2018-2019.
3. Entre los permisos temporales habrá que tener especial sensibilidad hacia el alumnado o familias con algún tipo de discapacidad.
4. El Ayuntamiento debe ser la entidad emisora de los permisos. La propuesta municipal defiende que sean los propios colegios de Centro quienes hagan listados de aquellas matrículas que tienen necesidad de entrar en Madrid Central. Esta medida se fundamenta en la confianza del buen hacer de directoras y directores, pero tiene dos problemas de base: excede las competencias de las funciones de dirección, burocratizando su trabajo, y deja los criterios de 'necesidad' del permiso a criterios subjetivos de cada directora o director. Como alternativa, las organizaciones firmantes de este comunicado proponemos que sea el propio Ayuntamiento quien emita los permisos bajo criterios objetivos y justificables. De

³ <https://jamanetwork.com/journals/jama/fullarticle/2512784>

esta manera, serán las familias quienes tendrán que acudir a la zona SER y responder a los criterios que se consideren oportunos.

5. Límites de permiso por colegio y por familia. Los permisos para entrar en Madrid Central deben ser la excepción. Por tanto, no se puede dejar a un criterio subjetivo de 'corresponsabilidad' la elección de cuántos coches por familia y por colegio obtendrán permisos. Desde el Ayuntamiento se deberá garantizar que los permisos serán los estrictamente necesarios cuando se acredite la imposibilidad de acceso por otros medios.
6. Horarios del permiso. Los permisos de entrada a Madrid Central deben facilitarse para el horario en los que son necesarios, entrada y salida de los centros escolares, y nunca excediendo este intervalo.
7. Complementariedad con otras medidas. La restricción al tráfico no puede ser la única solución ofrecida, por ejemplo:
 - Refuerzo y abaratamiento del transporte público. Tenemos que ir a modelos donde la cercanía entre el lugar de trabajo, estudio y vivienda sea una realidad. Para ello, no obstante, a veces el transporte en una ciudad como Madrid sigue siendo necesario. Por eso instamos al Ayuntamiento y a la Comunidad de Madrid que refuercen líneas de autobús, aumenten las frecuencias del metro y abaraten el coste del transporte público de familias con personas dependientes a su cargo.
 - Caminos seguros al colegio. Es tarea de las administraciones estudiar la situación de cada centro escolar concreto y buscar soluciones para facilitar que la población pueda ir caminando o en bicicleta al mismo, organizando caminos seguros desde diferentes puntos de sus alrededores.
 - Asegurar plazas escolares a toda la población en sus lugares de residencia.

Datos que hablan por sí solos

Ponemos energía, tiempo y esfuerzo en este tema porque como madres, padres y familias de la ciudad de Madrid nos preocupa mucho la situación actual. Los datos hablan por sí solos y aquí exponemos algunos de los muchos ejemplos:

- Entre la población infantil, a nivel mundial, la contaminación atmosférica es la primera causa de mortalidad de niños menores de cinco años según la OMS⁴.
- La exposición prenatal a la contaminación ambiental está relacionada con un menor peso al nacer, mayor exposición a neumonía y disminución de la función pulmonar. Incluso aumenta el riesgo de mortalidad infantil⁵.
- Exposiciones prolongadas a contaminación están ligadas al desarrollo y empeoramiento del asma en niñas y niños, el comienzo de la arteriosclerosis, sibilancias, más constipados y un desarrollo pulmonar más lento⁶.
- Niñas y niños que van a escuelas cercanas al tráfico muestran un menor desarrollo cognitivo⁷.
- Peores niveles de contaminación se asocian con incremento y/o empeoramiento de enfermedades respiratorias en niños/as, como el asma⁸, y una mayor exposición a

⁴ <http://www.who.int/es/news-room/detail/06-03-2017-the-cost-of-a-polluted-environment-1-7-million-child-deaths-a-year-says-who>

⁵ <http://www.archbronconeumol.org/es-contaminacion-del-aire-salud-respiratoria-articulo-S0300289615000939>

⁶ <https://www.rcplondon.ac.uk/projects/outputs/every-breath-we-take-lifelong-impact-air-pollution>

⁷ <https://www.isglobal.org/es/-/children-who-attend-schools-nearby-traffic-show-a-lower-cognitive-development>

⁸ <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2920864/>

la contaminación durante la infancia temprana puede influir en el desarrollo del asma en la infancia y adolescencia⁹.

- La exposición a la contaminación proveniente del tráfico es, en gran parte, responsable de la aparición/empeoramiento del asma infantil en determinados lugares urbanos, poniendo de manifiesto las posibilidades de prevención de esta grave patología crónica¹⁰.
- En los últimos años algunos estudios también han descrito una relación entre mayores niveles de contaminación atmosférica y del desarrollo de la función cognitiva en niños¹¹ y adolescentes¹².
- Existe relación entre la contaminación del camino escolar y el desarrollo de la memoria¹³.
- En zonas urbanas siguen aumentando las víctimas de accidentes de tráfico. Según la DGT, en 2016 creció un 18% el número de víctimas mortales en zona urbana con respecto al año anterior. El 21% de las víctimas totales en esa fecha fueron peatones.
- La elevada presencia de coches en entornos escolares impide la autonomía de niñas y niños. En horario de entrada y salida de los colegios son frecuentes los atascos, dobles filas en las aceras, la invasión de pasos de cebra, que hacen que aumente la sensación de peligro sobre la infancia y que se le impida ir sola al colegio y ser autónoma en sus desplazamientos y juegos. Esto tiene implicaciones en sus habilidades sociales, resolución de problemas, autoconfianza, percepción de eficacia, autocuidado, orientación, y está relacionado con el estrés emocional de los menores para caminar, correr, jugar y relacionarse con su entorno inmediato.
- El sedentarismo y la dificultad de realizar el ejercicio mínimo diario es causa de obesidad, un problema que ha experimentado un rapidísimo crecimiento en los últimos años y que tiene implicaciones en la salud a muchos niveles. Alrededor del 19% de la infancia española padece obesidad, y el 26% tiene sobrepeso. Para combatirlo, entre otras cosas, se ha de poner el énfasis en los caminos seguros al cole ya sean a pie o en bicicleta.

Por todo esto, insistimos en que ir a escuelas con poco tráfico y contaminación beneficia enormemente a niñas y niños. Podemos cambiar la situación actual si transitamos hacia una ciudad con menos tráfico y más espacios verdes, que mejoran la salud en general y la capacidad de atención infantil¹⁴.

Para ello exigimos que el Ayuntamiento de Madrid se comprometa a la urgente puesta en marcha de Madrid Central, como medida piloto para el resto de áreas de la ciudad de Madrid. Y exigimos que sea moderado y restrictivo en los permisos que otorga para entrar en la zona de bajas emisiones. La vida y la salud de las personas que habitamos en Madrid, especialmente la de la infancia, se verá beneficiada por ello.

Organizaciones firmantes

AFA del CEIP N^a S^a de La Paloma
AMPA de la EI El Olivar
AMPA de la EI La Paloma

⁹ [https://www.thelancet.com/journals/lanres/article/PIIS2213-2600\(15\)00426-9/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lanres/article/PIIS2213-2600(15)00426-9/fulltext)

¹⁰ <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/29602620>

¹¹ <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/22483436>

¹² <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/25461422>

¹³ https://www.isglobal.org/es/new/-/asset_publisher/JZ9fGJjXnWpI/content/la-exposicion-a-la-contaminacion-atmosferica-en-el-trayecto-a-la-escuela-perjudica-a-la-memoria-de-trabajo-de-los-ninos

¹⁴ https://www.isglobal.org/es/new/-/asset_publisher/JZ9fGJjXnWpI/content/vivir-cerca-de-espacios-verdes-se-asocia-con-una-mejora-de-la-capacidad-de-atencion-infantil

AMPA del CEIP Antonio Moreno Rosales
AMPA del CEIP Emilia Pardo Bazán
AMPA del CEIP Isabel la Católica
AMPA del CEIP Joaquín Costa
AMPA del CEIP Marqués de Marcenado
AMPA del CEIP Menéndez Pelayo
AMPA del CEIP Menéndez Pelayo
AMPA del CEIP Miguel de Unamuno
AMPA del CEIP Palacio Valdés
AMPA del CEIP San Eugenio y San Isidro
AMPA del CEIP San Ildefonso
AMPA del CEIP Santa María
AMPA del CEIP Tirso de Molina
AMPA del CEIP Vázquez de Mella
AMPA del IES Cervantes
AMPA del IES Gran Capitán
AMPA del IES Lope de Vega
AMPA del IES San Isidro
AMPA del IES Santa Teresa
FAPA Giner de los Ríos