



**¿Cree realmente que el futuro pertenece a los niños? ¡Demuéstrelo!
Haga algo hoy para que mañana cambie la manera en que su ciudad avanza
con las generaciones futuras**

- 1 Verifique las tarifas de los transportes públicos que se aplican a los niños: ¿Son realmente tarifas preferentes? ¿Hasta qué edad puede un niño viajar gratis?
- 2 Consulte las estadísticas sobre accidentes en los que se han visto involucrados niños (y que seguramente han destrozado la vida de sus familias) en su ciudad en los diez últimos años o desde la fecha de nacimiento de su primer hijo, si éste es mayor de diez años.
- 3 Calcule el número y la extensión total de las calles en las que la velocidad máxima está adaptada a la presencia de niños (es decir, 30 km/h).
- 4 Reúna documentación general sobre la movilidad de los niños.
- 5 Designe a una persona encargada de consultar las páginas web relacionadas con esta cuestión.
- 6 Envíe a todos los centros escolares de su ciudad un ejemplar de este folleto y propóngales una reunión con todos los que estén dispuestos a actuar con usted con vistas a crear buenas condiciones para que los niños puedan desplazarse de una manera autónoma (para solicitar el folleto, véase la página 2).
- 7 Busque entre las campañas existentes cuáles son las que podrían lanzarse en su ciudad (véase la página 51).
- 8 Nombre a un responsable de la cuestión «Camino al cole» para que se encargue, como primera tarea, de preparar una encuesta entre los alumnos de los centros escolares de su ciudad (véanse las páginas 21 y 58).
- 9 Designe a un responsable de la cuestión «Niños y movilidad» para que se encargue de convocar la primera reunión de un grupo de trabajo compuesto por representantes de los departamentos de urbanismo y planificación, de un instituto de seguridad vial, del mundo académico, de las asociaciones de padres, de los jóvenes (organizaciones y centros juveniles, por ejemplo), del sector sanitario y del mundo asociativo (véase la página 21).
- 10 Decida crear un parlamento de niños y un parlamento de jóvenes.



OFICINA DE PUBLICACIONES OFICIALES
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

L-2985 Luxembourg

ISBN 92-894-1883-4



9 789289 418836



La ciudad, los niños y la movilidad



COMISIÓN
EUROPEA

La ciudad, los niños y la movilidad

Distribución:
Comisión Europea, DG Medio Ambiente,
Fax (32-2) 296 95 54
E-mail: env-pubs@cec.eu.int

Coordinación: C. Bochu (DG Medio Ambiente); e-mail: claude.bochu@cec.eu.int
Autor: U. Schollaert
Colaboradores: M. C. Coppieters (ECF), J. Dekoster (Ligue des familles), A.Tsouros et F. Racioppi (OMS).

Maquetación: C. Hilgers, N. Munárriz (Oficina de Publicaciones)

Fotografías: Fotografías de los colaboradores y del autor. Agradecimientos a
Transport 2000 (p. 8), Pro Vélo (p. 12), Martin Leuzinger/VCS (Burgdorf, CH; pp. 25, 28, 29),
EvoBus Austria (p. 27), Verkehrs-Club der Schweiz VCS (p. 28), Verkehrs-Club-Österreich (p. 30), Sustrans (p.30),
Ecole Van Belle (Anderlecht) (p. 36), Luc Degraer/GRACQ (p. 35), Sustrans (p. 35), Jacques Varlet/Énergie-Cités (p. 37),
Ayuntamiento de Larissa (p. 42), Vélo Québec (p. 43),

Dibujos infantiles presentados en el concurso de la Semana Verde 2001: Denise Aßmann, Jessica Franke, Tanja Galdipuo, Kevin
Löffer, Eleni Pantzartzi, Raffaele Scarlatti, There Schulz, Sofia Sironi.
Dibujo p. 32: Erik Liebermann

Agradecemos a Alessandro Yano su colaboración

Puede obtenerse información sobre la Unión Europea a través del servidor Europa
en la siguiente dirección de Internet: <http://europa.eu.int>.

Al final de la obra figura una ficha bibliográfica.
Luxembourg: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, 2002

ISBN 92-894-1883-4
© Comunidades Europeas, 2002

Reproducción autorizada, con indicación de la fuente bibliográfica

Printed in Belgium

IMPRESO EN PAPEL BLANQUEADO SIN CLORO



La ciudad, los niños y la movilidad



COMISIÓN EUROPEA
Dirección General
de Medio Ambiente



Margot **WALLSTRÖM**
*Miembro de la Comisión Europea
responsable de Medio Ambiente*

Prefacio

Esta nueva publicación está dirigida a los representantes políticos locales, profesores, directores de centros de enseñanza, padres y madres y, en definitiva, a todas las personas a quienes preocupa la evolución de su entorno o la movilidad y la salud de los 90 millones de niños europeos.

Compartimos con los niños el mismo clima, el mismo aire y la misma agua. Tanto ellos como nosotros padecemos los efectos de la contaminación del aire que respiramos y del agua que bebemos. Pero los niños no son adultos en miniatura. Suelen ser más sensibles a la degradación del medio ambiente, sobre todo en las ciudades, y pagan, por tanto, un precio más alto por el desarrollo insostenible.

Así y todo, es preciso descartar la imagen que tenemos de los niños como meras víctimas inocentes de la situación actual y empezar a ser conscientes de su enorme potencial, aún poco explotado, para la creación de un medio ambiente mejor y más sano. La experiencia personal me ha demostrado que los niños pueden desempeñar un papel muy importante a favor de la defensa del medio ambiente.

Pese a todas las declaraciones y convenios internacionales, no se suele involucrar a niños y jóvenes en los procesos de planificación y toma de decisiones. Por esa razón, tienen pocas oportunidades para influir en el presente y orientar el futuro. En otras palabras: los adultos tenemos una responsabilidad enorme, que debemos asumir con mucha más seriedad de lo que hasta ahora hemos hecho.

Este manual presenta ejemplos de medidas prácticas adoptadas por algunas autoridades locales y centros de enseñanza para tener más en cuenta las necesidades de los niños con respecto a la movilidad y el medio ambiente e intentar, en algunos casos, invertir una tendencia reciente, particularmente deplorable, a saber, la disminución en los diez últimos años del número de niños que van al colegio a pie o en bicicleta. Espero que esos ejemplos les sean útiles.

Se destaca una iniciativa que puse en marcha hace ya algunos años en colaboración con varias partes interesadas, el Día europeo sin coche, que organizan el 22 de septiembre de cada año cientos de ciudades en toda Europa. Ese evento ofrece a los niños la posibilidad de aprender y, además, participar en el debate sobre la mejor forma de luchar contra uno de los mayores peligros de su vida cotidiana: el tráfico de vehículos. Los niños tienen la oportunidad, además, de disfrutar, aunque sólo sea un día, de plena libertad de movimiento en la ciudad sin tener que escuchar constantemente advertencias contra los peligros de los coches.

Tenemos que crear un entorno respetuoso de los niños porque ellos son los futuros guardianes del medio ambiente y los responsables del mañana. Lo que es bueno para los niños es bueno para la sociedad y para todo el planeta.



ZOO

Eisdile

Garage

Koradini

ÍNDICE

1



LOS NIÑOS, LOS JÓVENES Y LA CIUDAD

No suele pensarse en ello, pero la inmensa mayoría de los niños y jóvenes viven «en la ciudad». Tienen, pues, a su alcance las muchas y variadas oportunidades que brinda el medio urbano. Entre el 15 % y el 20 % de todos los desplazamientos los realizan las generaciones más jóvenes.

Las ciudades, sin embargo, están diseñadas casi siempre sin contar con ellos. Los espacios públicos y los medios de transporte, concebidos por adultos sanos para adultos sanos, no tienen en cuenta las necesidades de los niños y de otras «minorías». Su autonomía, por tanto, se ve amenazada, y eso repercute muy

negativamente sobre su capacidad de desarrollo y su bienestar.

El deterioro del medio ambiente es especialmente acusado en la ciudad, donde la contaminación atmosférica y acústica preocupa seriamente a los europeos. Hoy sabemos que los niños no son simples adultos en miniatura y que son más sensibles a los efectos de la contaminación. Por esa razón, los poderes locales deben intervenir urgentemente para restaurar la calidad del medio ambiente urbano.

Página 10

2



¿QUÉ SE PUEDE HACER?

¿Qué hay que hacer para tener en cuenta a los niños? ¿No nos encontramos, acaso, ante un callejón sin salida? ¿Cabe concebir un entorno basado en el principio «Se admiten niños»? De hecho, los responsables políticos tienen ante sí toda una gama de opciones e instrumentos para hacerlo realidad.

A este respecto, lo primero que hay que plantearse es, evidentemente, la cuestión del camino al colegio, lo cual resulta aún más fácil si se piensa que se trata de desplazamientos cotidianos a lo largo de trayectos comunes a muchos niños o hacia destinos muy concretos. En este manual se ofrece un esquema de una estrategia fructífera en la materia en la que los éxitos han sido muchos.

No hay que olvidar, sin embargo, que la mayoría de los desplazamientos de niños y jóvenes no están relacionados con la escuela (actividades extraescolares, deportes, ocio, visitas, juegos, etc.).

Página 20

3



EJEMPLOS

Los casos que se exponen en este capítulo demuestran hasta qué punto un municipio puede enarbolar la enseña «Se admiten niños» por haber adoptado medidas que atienden específicamente a las necesidades de niños y jóvenes.

Medidas que van desde la participación de los jóvenes en la concepción y la planificación urbanísticas hasta acciones de discriminación positiva a favor de los niños. Algunas empresas de transporte público recurren a Internet para atraer a los jóvenes y otras organizan cursillos para enseñar a los niños a utilizar mejor sus líneas. La policía local transforma algunas zonas de la ciudad en circuitos de prácticas tamaño natural en los que los automovilistas realizan el papel de cobayas. En el fondo, cuando se trata de inventar, nadie mejor que un niño.

Página 38

4

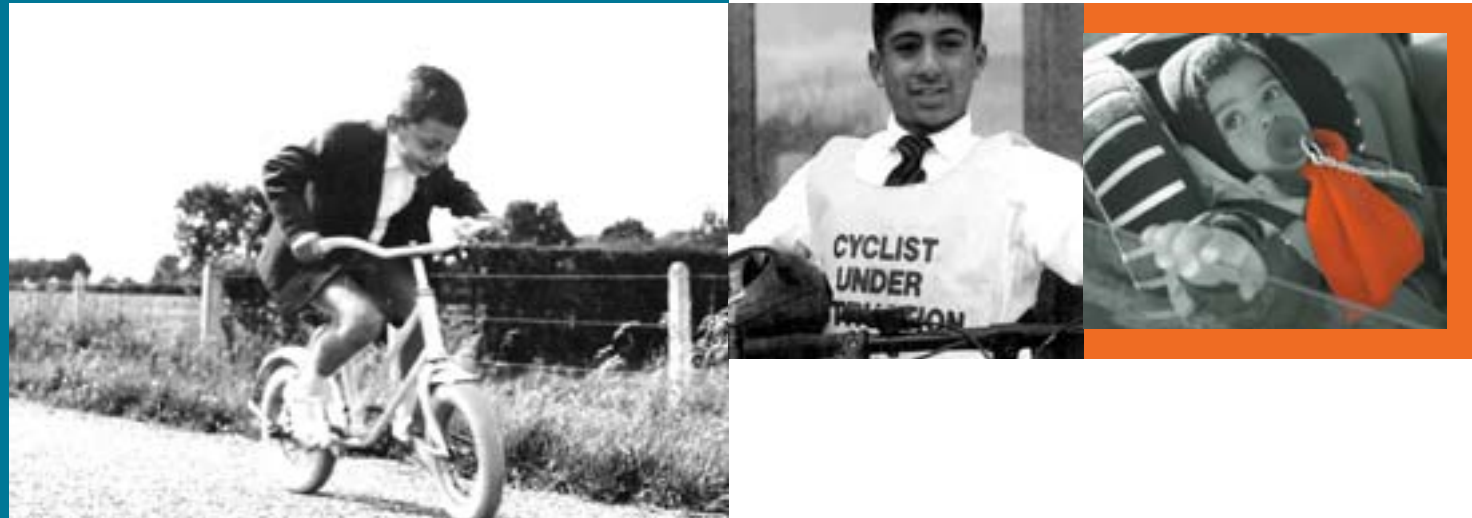


RECURSOS

Son muchas las asociaciones (de municipios, de ciudadanos, etc.) activas en la lucha a favor de los derechos del niño que pueden brindarle ayuda.

En este capítulo se ofrece, además, una lista de publicaciones, de CD-ROM y de páginas de Internet donde encontrar argumentos e ideas para que su municipio pueda avanzar de una manera rápida y eficaz hacia un desarrollo sostenible.

Página 50





INTRODUCCIÓN

¿A QUÉ TIENEN DERECHO NUESTROS HIJOS?

En su opinión, ¿qué espacio se deja en una ciudad a los niños para que puedan jugar, frente al que reservan los poderes públicos para el aparcamiento o la circulación? ¿Qué derechos tienen los niños con respecto a la libertad de movimiento y de acceso a lugares en los que desarrollar su vida social y cultural, adquirir conocimientos y obtener bienestar físico? ¿Tienen derecho los niños a una movilidad autónoma? ¿Qué importancia tiene ese derecho frente a las decisiones de los adultos, cuando insisten en utilizar el coche a toda costa?

Todos nos sentimos en la obligación de proteger a los niños contra los malos tratos, el abuso sexual o la explotación económica.

Consideramos elemental proteger la integridad moral, física y psíquica de un niño contra personas que tienen el «poder» de hacerles daño. Es evidente, también, que debemos garantizarles el derecho a la educación, por ejemplo. La Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño, adoptada en 1989, es una prueba tangible del consenso existente sobre algunos derechos fundamentales. Por desgracia, el derecho a la movilidad no forma aún parte de ellos.

Más allá, sin embargo, de esos derechos fundamentales, el hecho es que los adultos tienen el «poder» de imponer sus prioridades y exigencias en detrimento de las expectativas e incluso de la salud y el bienestar de los niños.

Un sábado de 1997, en el Reino Unido, Darren, de 8 años de edad, fue víctima de un accidente de circulación cuando se dirigía en

bicicleta a casa de un amigo. Fue necesaria toda la presión de una campaña nacional lanzada por personas que acudieron en ayuda de unos padres desconsolados por el drama para que la compañía de seguros del conductor del coche que lo atropelló renunciara al final a reclamar «su derecho» ante un tribunal.

¿De qué derecho se trataba?

Del derecho a considerar que la presunción de negligencia debía pesar sobre los padres, que tuvieron la imprudencia de autorizar a un niño «tan pequeño» a desplazarse solo en bicicleta y sin casco.

Con gran facilidad, pues, puede llegar a ocurrir que se reproche a los padres (de una manera culpabilizadora y moralizante) por la ausencia de un acompañante, por permitir un modo de desplazamiento «inadecuado» y por la omisión de un equipo de protección, y no al conductor por su inconsciencia o distracción, o a la inexistencia de acondicionamientos adecuados para los ciclistas o de medidas de reducción de la velocidad. Niños, lo sentimos, la vida es así... Siguiendo esa lógica, todos los peatones tendrían que llevar casco, y todas las bicicletas, carrocería.

¿Qué ocurre en su ciudad? ¿Cuántos niños son víctimas de accidentes de tráfico cada año? ¿Cuántos niños no pueden circular o jugar en libertad?



«Hay que replantearse la ciudad desde el punto de vista de un niño, es decir, desde una altura de un metro diez.»

Walter Veltroni, alcalde de Roma



CAPÍTULO 1

LOS NIÑOS, LOS JÓVENES Y LA CIUDAD

En los países de la Unión Europea, entre el 70 % y el 80 % de la población vive en zonas urbanas. *Grosso modo*, pues, entre el 70 % y el 80 % de los niños y jóvenes encontrarán condiciones que favorezcan su desarrollo sólo si la ciudad se ha pensado teniéndolos en cuenta.

La ciudad es, evidentemente, el lugar ideal para el desarrollo de los niños porque es allí donde se encuentran, al alcance de la mano, la mayoría de los servicios y de las instituciones que se dirigen a ellos. Por otra parte, sin embargo, la ciudad puede ser un lugar hostil para niños y jóvenes, que con frecuencia tienen dificultades para encontrar un lugar propio en el espacio público y en la oferta de modos de transporte, diseñados y organizados en gran medida en función de los adultos y los automóviles.

«Los jóvenes: una quinta parte de la población cuya movilidad depende de los desplazamientos a pie, en bicicleta, en transportes públicos... o de un familiar que les sirva de chófer.»

CUESTIONES URGENTES

Los niños y los adolescentes hasta los 18 años de edad representan algo más del 21 % de la población de la Unión Europea, con variaciones nacionales que pueden ir del 15 % al 24 %. Si incluimos a los jóvenes hasta el final de los estudios secundarios, lo que equivale, aproximadamente, a la edad en que se puede obtener el permiso de conducir, podría decirse que, excluyendo a los adultos que no se desplazan en automóvil, la movilidad de una quinta parte de la población europea depende totalmente de los desplazamientos a pie o en bici, de los transportes públicos o, eventualmente, del coche de los padres.

Los hábitos que se adquieren de niño o de joven perduran en general en la edad adulta. Si se les «entrena» para que su movilidad esté condicionada por el coche de los padres o en un entorno en el que la prioridad se concede a los automóviles, estos ciudadanos del mañana tenderán, con toda naturalidad, a considerar el coche como referencia.

Es preciso reconocer, por otra parte, que la movilidad de los niños y los jóvenes es un tema problemático. Los desplazamientos en las ciudades responden a la necesidad de acceder a lugares en los que encontrar bienes y servicios, a actividades de la sociedad civil, a una vida social y cultural, a una formación académica, intelectual,



Camino al cole

Un estudio reciente dirigido por el ayuntamiento de York (Reino Unido) entre 15 500 niños (el 66 % de la población escolar) ofrece muchos datos reveladores.

El 34 % de los niños de enseñanza primaria va en coche al colegio, pero sólo el 15 % aprecia ese modo de transporte. En total, el 40 % querría ir al colegio en bicicleta, pero en la actualidad sólo lo hace un 3 %.

En la enseñanza secundaria, el 15 % de los alumnos va al colegio en coche. La actitud de estos jóvenes es próxima, sin embargo, a la de los adultos desde el punto de vista de la facilidad y la comodidad: alrededor del 20 % prefiere el coche como medio de transporte. No obstante, aunque el 8,5 % utiliza la bicicleta, ese porcentaje podría aumentar hasta el 15 %.

A la pregunta sobre qué es lo que menos les gusta en el camino al colegio, casi el 60 % de los niños de primaria contesta, sobre todo, la densidad del tráfico, la velocidad a que circulan los coches o el miedo a sufrir un accidente. El 48 % de los alumnos de secundaria responde que hay demasiado tráfico, es decir, que ellos consideran también que el lugar que ocupa el coche particular es uno de los principales problemas camino al colegio.



En cuatro casos de cada diez, el motivo de desplazamiento es el colegio.

profesional o artística, a actividades deportivas y físicas, etc. En el caso de los niños y los jóvenes, este derecho de acceso a la ciudad es aún más primordial, sobre todo si se considera que el futuro económico y social de nuestra sociedad depende de ellos: para formar adultos capaces de contribuir plenamente a la construcción del mañana, tiene que facilitarse a los niños el acceso a todo aquello que necesitan para construir su propio futuro individual.

No obstante, los niños y los jóvenes están rodeados, con frecuencia, por un entorno urbano que presta escasa atención a sus necesidades de desplazamiento. En las ciudades, las posibilidades de acceder de una forma autónoma a las muchas y variadas actividades que se ofrecen están limitadas por una política en materia de desplazamientos que responde a las necesidades, costumbres y medios de los adultos, sobre todo de los que circulan en automóvil.

LOS NIÑOS Y LOS JÓVENES NUNCA PARAN

Los niños y los jóvenes (5-18 años) efectúan entre el 15 % y el 20 % de todos los desplazamientos. Ese porcentaje corresponde, aproximadamente, a la proporción de la población que representan.

Entre semana, ir al colegio es la causa de siete desplazamientos de cada diez. Si incluimos, además, fines

de semana y festivos, los desplazamientos a la escuela equivalen aproximadamente a los desplazamientos por motivos de ocio (se calcula que prácticamente dos de cada tres niños realizan actividades extraescolares) o por «asuntos personales» (ir al médico, visitar a familiares o amigos, etc.), es decir, cuatro desplazamientos de cada diez.

Cada vez es más frecuente que los niños se desplacen en compañía de un adulto o en el automóvil de una persona mayor.

En el Reino Unido, por ejemplo, en el grupo de edades comprendidas entre 5 y 10 años, únicamente uno de cada nueve niños va solo al colegio, frente a uno de cada cinco hace apenas diez años.

El Ministerio británico de Transporte calcula que por las mañanas, en horas punta, prácticamente el 20 % del tráfico se debe al transporte en coche de niños al colegio.

En una encuesta realizada entre mujeres francesas de edades comprendidas entre 25 y 49 años, a pesar de que el 74 % declara que el colegio de sus hijos se encuentra a menos de 5 km de su domicilio, se observa que el 46 %, sin embargo, los conduce hasta allí en coche. Pero de estas últimas, alrededor de tres de cada diez manifiestan que podrían encontrar otra solución totalmente aceptable si no pudieran llevar ellas mismas u otras personas a sus hijos en coche.



En Luxemburgo se ha comprobado que entre los motivos de desplazamiento de los adultos (18 años y más), el de «acompañar a una persona» representa aproximadamente el 9,5 %. La inmensa mayoría de las personas a quienes se acompaña son, sin lugar a dudas, niños, ya que tres cuartas partes de los desplazamientos como «escolta» los realizan adultos de entre 25 y 44 años, es decir, personas en edad de ser padres.

CIUDADANOS PREOCUPADOS POR EL ENTORNO

Los europeos consideran que el ayuntamiento es la esfera de poder público que debería implicarse más en la protección del medio ambiente: el 29 % concede prioridad a la actuación de los poderes locales; el 22 %, a medidas adoptadas a nivel nacional; el 10 %, a nivel regional; el 7 %, a nivel europeo; y el 24 %, a nivel mundial.

Entre 1995 y 1999, sin embargo, los europeos empezaron a perder confianza en los poderes públicos por lo que a protección de su entorno se refiere.

Al mismo tiempo, los ciudadanos de la Unión Europea manifiestan estar cada vez más preocupados por el estado del medio que les rodea y por su evolución en el futuro.

Entre los diez motivos de inquietud con respecto a las condiciones del entorno inmediato, los dos más

importantes se refieren directamente al medio urbano: el tráfico de vehículos y su densidad, por un lado, y la contaminación del aire, por otro. El ruido ocupa el quinto lugar, después de los residuos y las agresiones al paisaje.

La calidad del agua, que en 1995 «sólo» aparecía en quinta posición, en 1999 pasó a ser la preocupación principal de los europeos a este respecto.

NIÑOS EN PELIGRO

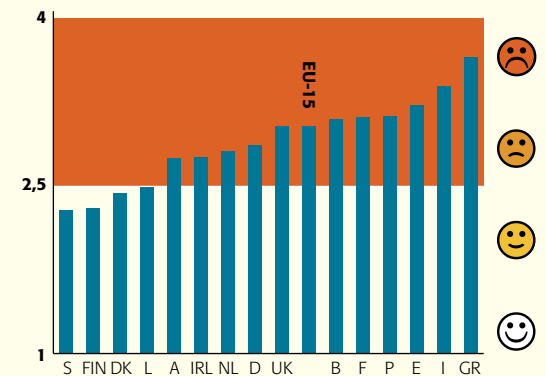
Para los europeos, la salud ocupa el segundo lugar entre las preocupaciones generales más importantes, después de la violencia (el 66 % y el 79 % de las respuestas, respectivamente). El medio ambiente viene en quinto lugar (el 45 %) en una lista de once motivos de preocupación.

En todos los casos, una mala calidad del aire se considera una amenaza tangible para la salud, pero el ruido se cita también, cada vez con más frecuencia, entre los problemas para la salud y el bienestar.

Si tenemos en cuenta que los niños son, en general, más sensibles que los adultos a la contaminación y que, por ello, tienen aún más necesidad de un aire respirable puesto que su organismo está en pleno crecimiento, es lógico pensar que las preocupaciones generales de los europeos en materia de salud son aún más acusadas cuando se trata de sus hijos.

Gráfico 1.1

Problemas urbanos



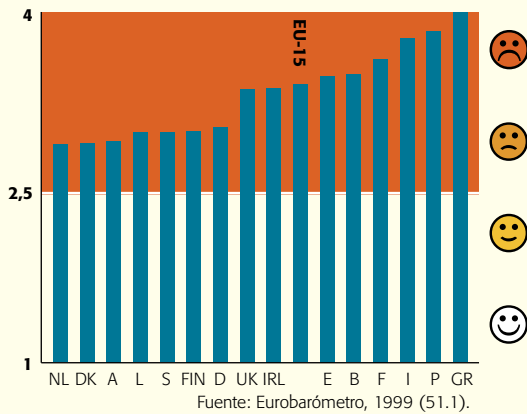
Fuente: Eurobarómetro, 1999 (51.1).

¿Le preocupan los problemas urbanos (circulación, ruido, contaminación, etc.)?

En relación con esta pregunta y las cuatro respuestas posibles, la puntuación neutra equivale a 2,5 y corresponde a «sí, pero moderadamente». Puede considerarse que, en todos los Estados miembros, la población es, por lo menos, muy consciente de que existe un problema y espera que los poderes públicos adopten medidas para solucionarlo.

Gráfico 1.2

Contaminación del aire



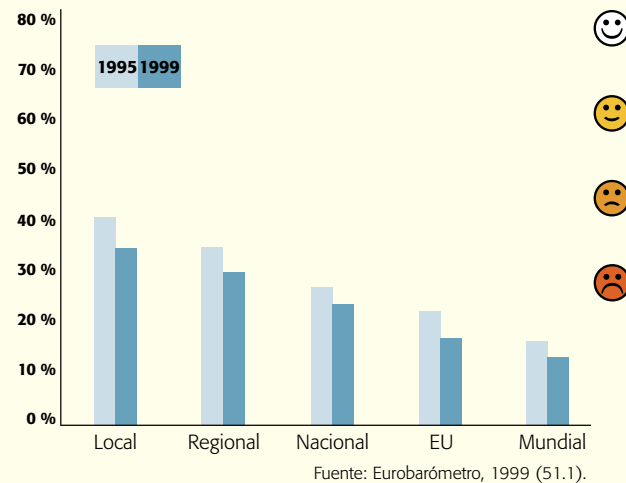
¿Le preocupa la contaminación del aire?

En relación con esta pregunta y las cuatro respuestas posibles, la puntuación neutra equivale a 2,5 y corresponde a «sí, pero moderadamente».

Puede considerarse que, en todos los Estados miembros, la población es, por lo menos, muy sensible y espera de los poderes públicos soluciones y medidas concretas.

Gráfico 1.3

No es suficiente



¿Los poderes públicos actúan con eficacia para proteger el medio ambiente?

La percepción es que ninguna esfera de poder está empeñada de una manera eficaz en la protección del medio ambiente. La inquietud creciente de los europeos se refleja en una insatisfacción frente a la actuación de los poderes públicos más acusada entre 1995 y 1999.

Hoy en día resulta difícil negar que un aire contaminado perjudica a la salud y que los ciudadanos están en el fondo a favor, aunque en algunas ocasiones a regañadientes, de que se tomen medidas de protección general de la salud, aun cuando ello les obligue a cambiar algunos hábitos en relación con la movilidad. Hay que coger al toro por los cuernos, y no sólo por sentido común, sino también por razones económicas. De un estudio realizado por el Departamento de Transporte y Energía del Ministerio suizo de Medio Ambiente se desprende que la contaminación provocada por el tráfico de vehículos genera, por sí sola, unos costes de salud de, aproximadamente, 83 euros por habitante y año. Otros estudios realizados en los Estados Unidos y en Europa (véase «Costes externos de los transportes») confirman esas cifras, que, por otra parte, son bastante prudentes: por ejemplo, no incluyen el coste de los casos de cáncer a pesar de que algunos de los contaminantes emitidos por los automóviles son muy cancerígenos, como recuerda un estudio realizado en 1989 en los Estados Unidos en el que se pone de manifiesto la existencia de una correlación entre densidad del tráfico de vehículos y frecuencia de cánceres en niños; el riesgo de leucemia se multiplica por tres si el niño vive en una zona con un tránsito diario de más de 10 000 vehículos, en comparación con otro lugar donde ese volumen de tráfico no supera los 100 automóviles por día (citado en «Gesundheitsrisiko Auto»).



Integrar el ejercicio físico cotidiano en el estilo de vida de los niños es el mejor modo de perpetuar esa sana costumbre en la edad adulta.

Salud infantil deficiente

Los motivos de preocupación por lo que a salud se refiere aumentan a medida que avanza la investigación científica. En el campo de la movilidad, en concreto, se están descubriendo poco a poco los numerosos problemas para la salud y el bienestar general de los niños.

En los Estados Unidos, la obesidad afecta al 25 % de los niños de entre 6 y 17 años, es decir, 1,5 veces más que en los años sesenta. En Europa se observa una tendencia similar, pues ahora dos niños de cada diez tienen exceso de peso.

La obesidad infantil se debe más a la falta de ejercicio que a malos hábitos alimentarios. A corto plazo, esa falta de ejercicio provoca en los niños graves problemas de integración psicosocial. A largo plazo, prepara el terreno no sólo para la obesidad en edad adulta sino, además, para una serie de afecciones, en ocasiones muy graves (enfermedades cardiovasculares, problemas hormonales, problemas de articulaciones, etc.).

Además de la obesidad propiamente dicha, algunos niños tienen exceso de peso y un desarrollo corporal deficiente por falta de ejercicio, lo cual puede tener graves repercusiones para su organismo y su autoestima.

El ejercicio físico, evidentemente, puede consistir en actividades deportivas o juegos, pero a este respecto también son muy importantes los hábitos de desplazamiento que se adquieren en la infancia. Ya nadie pone en duda que la integración del ejercicio físico en el transcurso normal de las actividades cotidianas desde la infancia es el mejor medio para mantener una dosis suficiente de ejercicio diario en la edad adulta. En otras palabras, la tendencia actual a transportar a los niños en coche se opone totalmente a una vida sana.

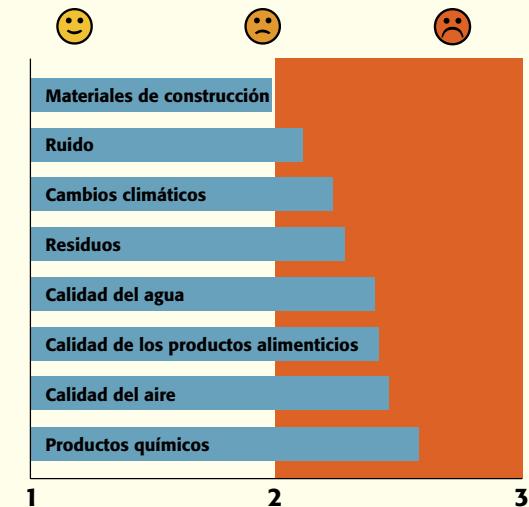
Problemas respiratorios

Los niños que se desplazan en coche se ven afectados por los elevadísimos índices de contaminación que se registran en el habitáculo, superiores a las concentraciones presentes en el aire ambiente, donde los contaminantes están diluidos en una masa de aire que no sólo es mucho mayor, sino que, además, se renueva más rápidamente que en el interior de un vehículo.

Estudios comparativos de la contaminación experimentada por adultos indican que los ciclistas y los peatones, aunque respiren un volumen de aire mayor debido al esfuerzo físico realizado si caminan o pedalean deprisa, inhalan en total menos contaminantes procedentes de los gases de escape y prácticamente no están expuestos a otras emisiones que se concentran en el habitáculo directamente desde el

Gráfico 1.4

Riesgos de daños a la salud



Fuente: Eurobarómetro, 1999 (51.1).

¿Hasta qué punto cree usted que los elementos que figuran a continuación podrían afectar a su salud en el futuro?

En relación con esta pregunta y las tres respuestas posibles, la puntuación neutra equivale a 2 y corresponde a «moderadamente». Los europeos manifiestan estar preocupados prácticamente en la misma medida por los riesgos de la degradación de la calidad del aire como por los que plantean la contaminación química y las crisis repetidas del sector agrícola y alimentarias de los últimos años.

Cuadro 1.1

Niveles máximos de las concentraciones medias de contaminantes respirados en 1 hora por ciclistas y automovilistas a lo largo de un mismo trayecto y en el mismo momento

	Ciclistas ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Automovilistas ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Monóxido de carbono (CO)	2 670	6 730
Dióxido de nitrógeno (NO ₂)	156	277
Benceno	23	138
Tolueno	72	373
Xileno	46	193

Fuente: Van Wijnen, Verhoeff, Henk, Van Bruggen: «The exposure of cyclists, car drivers and pedestrians to traffic-related air-pollutants», *Int. Arch. Occup. Environ. Health* 67, pp. 87-193 (1995).

Este estudio, al igual que otros muchos, pone de manifiesto que los automovilistas están expuestos a altas concentraciones de contaminantes. Incluso si se tiene en cuenta el esfuerzo (un ciclista respira un volumen medio 2,3 veces superior al que respira un automovilista), la comparación favorece al ciclista, sobre todo si se tiene en cuenta que el ejercicio físico aumenta su capacidad de resistencia a los efectos de la contaminación. Las cifras resultan aún más favorables para los peatones, que no circulan por la calzada (donde la contaminación es máxima) o caminan por calles con poco tráfico.

En el Reino Unido, la campaña «National Asthma Campaign» incita a los asmáticos a presionar a sus representantes para que tomen medidas dirigidas a aumentar la calidad del aire y proteger, así, su salud.

compartimento del motor (y no del tubo de escape). Además, el mejor estado general de salud de peatones y ciclistas les permite reaccionar mejor a los efectos de la contaminación.

El hecho de realizar cada día ejercicio físico, por ejemplo ir al cole en bici o andando, no puede tener más que ventajas para el número demasiado elevado de niños afectados por problemas respiratorios directamente vinculados a la contaminación atmosférica debida al tráfico de vehículos. El riesgo de enfermedades respiratorias ha aumentado alrededor de un 50 % entre los niños que viven cerca de arterias con tráfico muy denso (datos de OMS 2000). En 1996, en Francia, Austria y Suiza se registraron 300 000 casos de bronquitis y 160 000 crisis de asma adicionales entre niños de menos de 15 años por efecto únicamente de la contaminación de los transportes (datos de OMS). El dióxido de nitrógeno (NO₂) aumenta la tos y la congestión en los niños, y el ozono (O₃) reduce la capacidad pulmonar, muy especialmente en los jóvenes y, sobre todo, en los niños. Las partículas microscópicas reducen la capacidad pulmonar y son directamente responsables del aumento de afecciones respiratorias tales como la bronquitis y el asma. Prácticamente el 20 % de los adolescentes padece asma, y un estudio británico pone de manifiesto que entre 1974 y 1986 su frecuencia prácticamente llegó a duplicarse. Entre

1971 y 1991 se triplicó el número de adultos británicos que consultaron a su médico por problemas de asma.

Desarrollo y equilibrio psíquicos

La salud mental reviste una importancia fundamental. Son varios los niños y adolescentes que sufren trastornos afectivos y psicológicos claramente establecidos y diagnosticados (ansiedad, depresión, etc.), que pueden desembocar en el consumo de drogas. El ejercicio físico tiene sobre todo la ventaja de combatir la aparición y el desarrollo de ese tipo de trastornos. Hay estudios que demuestran que el ejercicio físico tiene a veces efectos totalmente comparables a los de un trabajo psicoterapéutico (Sallis, James F., y Owen, N.: *Physical Activity and Behavioral Medicine*, Sage Publications, 1999). La explicación reside en que las actividades físicas inciden en la autoestima, la propia imagen y el sentido de realización personal, factores todos ellos que intervienen en el fracaso escolar o en el desarrollo de comportamientos antisociales.

Los desplazamientos de los niños

La costumbre sistemática de acompañar a los niños al colegio o a otros destinos habituales hasta que ya no son tan pequeños y, sobre todo, el hecho de conducirlos en coche, tiene graves repercusiones sobre su desarrollo psicomotor:



«Es intolerable que durante los episodios de contaminación de verano, los niños tengan que estar encerrados en casa y los coches puedan salir a circular.»

Ekin Deligöz, diputado del Parlamento federal alemán

- Los niños siguen siendo dependientes de sus padres, lo cual entorpece el aprendizaje de la autonomía y reduce su facultad de adaptación a situaciones nuevas.
- Pierden muchas oportunidades de socialización (frecuentar a otros niños con los que tener tiempo para establecer una relación, a otros padres y adultos camino a la escuela, descubrir el entorno, etc.). Eso afecta negativamente a su desarrollo psicosocial.
- En coche, los niños tienen actitudes apáticas, pierden dinamismo y atención y todo ello afecta a sus resultados escolares. La falta de ejercicio repercute sobre el estado de ánimo y la capacidad de concentración, como demuestran estudios que comparan la capacidad en el trabajo de personas que se desplazan en coche y en bicicleta. En el Reino Unido, el Ministerio de Transportes financió estudios sobre la relación entre las capacidades cognitivas y el modo de transporte (véase el capítulo «Recursos»). En el coche, los niños tienen que soportar el estrés del conductor. Los más pequeños, por otra parte, están sometidos a estímulos demasiado rápidos que son incapaces de asimilar y, por eso, se sienten frustrados, nerviosos y poco seguros de sus capacidades.

Los juegos

Antes incluso de llegar a la edad escolar, que es cuando hay que plantearse la cuestión del transporte diario, el desarrollo psicológico y psicosocial de los niños puede verse afectado negativamente por un entorno en el que el coche es el rey.

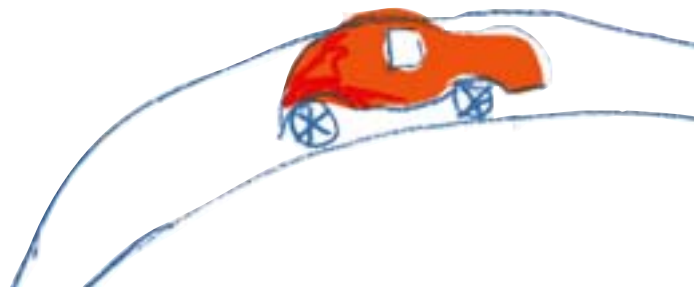
Un estudio exhaustivo realizado con niños de 5 años en Zúrich revela que aquellos que pueden jugar en la calle juegan más y mucho «mejor» que los que tienen que quedarse dentro de sus casas e incluso en un jardín y que sólo pueden salir acompañados por un adulto.

La encuesta pone de manifiesto que la personalidad de los padres o la naturaleza de su relación con el niño (excesivamente protectora o no) no son los factores determinantes para que se le autorice a jugar en la calle, sino la percepción del peligro que supone el tráfico.

En un entorno no dominado por el coche (por ejemplo, donde se aplican medidas de moderación de la velocidad o del tráfico, con aceras suficientemente anchas para poder jugar), los niños pueden sacar el máximo partido del ejercicio físico y psicosocial que supone jugar. El juego es la actividad infantil preferida y más importante, y gracias a él los niños crean relaciones, se hacen amigos y aprenden a resolver conflictos. El hecho de que los niños salgan fuera a jugar hace que sus padres se conozcan y se apoyen mutuamente. El estudio de Zúrich indica que los niños que

juegan en la calle tienen más amigos y que, por eso, el círculo de amistades de sus padres es también más amplio. Pone de manifiesto que es el hecho de jugar en la calle lo que es determinante, y no las variables sociológicas o el carácter de los niños o sus padres.





La importancia del tráfico en la vida de un niño

Un estudio exhaustivo realizado con niños de 5 años en Zúrich (Suiza) destaca las restricciones que padecen los niños que viven en una calle «inadecuada», donde el tráfico de automóviles constituye un obstáculo y una amenaza para el juego (véase «Lebensräume für Kinder», informe n° 70 del Programa nacional de investigación «Ciudad y transporte»).

El **gráfico 1.5** muestra la proporción de niños de 5 años que juegan habitualmente una hora, entre una y dos horas, o más de dos horas, en las calles de su barrio, acompañados o no. El 50 % de los niños que viven en una calle «inadecuada» no salen nunca a jugar; por el contrario, más del 50 % de los que viven en una calle «adecuada» juegan con regularidad fuera más de dos horas. Esta diferencia entre ambos grupos refleja el hecho de que no puede contarse con que haya un padre o una madre disponibles para acompañar al niño (el 50 % de los casos en los que no se sale a jugar a la calle) y que, aun cuando uno de los dos esté disponible, lo está sólo durante un tiempo limitado (solamente en el 10 % de los casos la salida dura más de dos horas). Por ello, la construcción de más y más parques infantiles

no basta para compensar el efecto de la supremacía del tráfico en las calles. Además, existe una relación evidente entre la frecuencia y duración de los juegos en el exterior en función del tipo de calle, por un lado, y la frecuencia de las interacciones que forjan las competencias sociales (jugar en grupos grandes, visitar a otros niños, conocer y hablar con personas mayores, estar al cuidado de otros adultos para realizar algunas actividades, etc.), por otro. Al contrario, la existencia de interacciones sociales «fuertes» no depende de las variables clásicas (origen étnico, sexo, categoría socioprofesional, padres que trabajan). Por último, puede observarse que los padres de los niños que menos salen a la calle a jugar tienen, por eso, menos contactos con otros padres y, por consiguiente, experimentan más dificultades cuando necesitan encontrar a alguien que cuide de sus hijos. En este caso también la relación depende del tipo de calle, y no de los factores tradicionales antes citados.

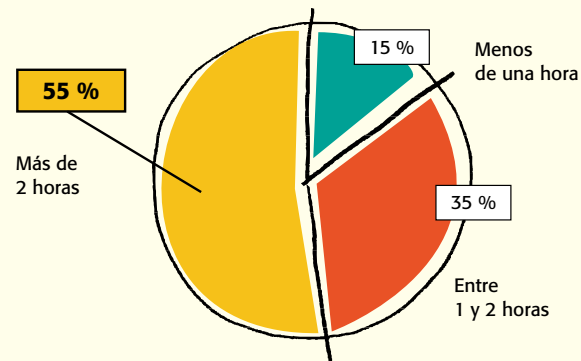
En el **gráfico 1.6** se presentan los tipos de actividades o de juegos de los niños que van únicamente a parques infantiles y los de aquellos que juegan también en la calle. Las experiencias de estos últimos son claramente más variadas y ricas.

Gráfico 1.5

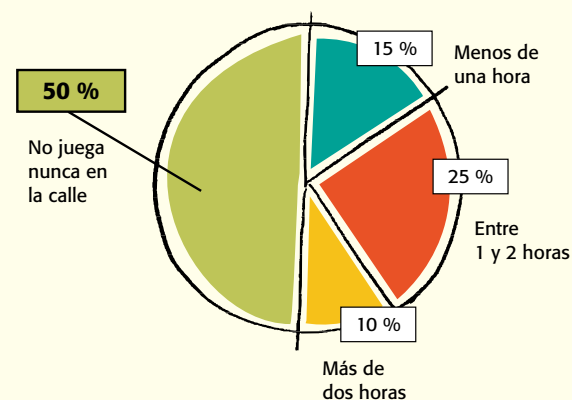
Porcentaje de niños (acompañados o no) que juegan con regularidad una hora, de una a dos horas o más de dos horas por día en las calles de su vecindario



Calle «adecuada» para los juegos infantiles

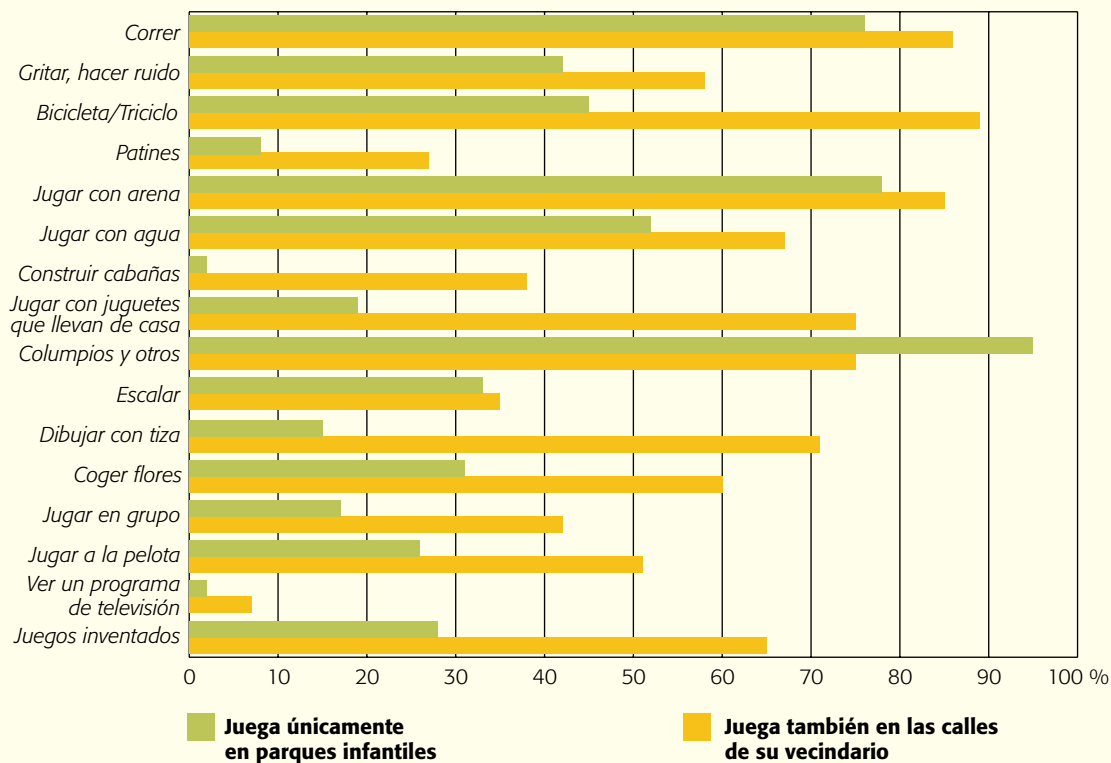


Calle «inadecuada» para los juegos infantiles



**Gráfico 1.6****¿A qué juegan los niños de 5 años en Zúrich?**

Juegos y actividades mencionados por algunos de los niños que frecuentan únicamente los parques infantiles, o que también juegan en su calle.

**El ruido: una forma de contaminación**

En la Unión Europea se calcula que 80 millones de personas están expuestas en su domicilio a niveles de ruido superiores a 65 dB(A), potencia acústica inaceptable y potencialmente peligrosa para la salud, y que 170 millones están sometidas a niveles que provocan molestias incontestables («Europe's Environment, the Dobris Assessment» y Libro Verde de 1996 de la Comisión Europea sobre la política de lucha contra el ruido). Parte de ese ruido se debe al tráfico de automóviles. En los Países Bajos, por ejemplo, el 27 % de la población sufre una auténtica molestia por ese tipo de ruido, proporción que corre el riesgo de aumentar con el crecimiento del tráfico que cabe prever de aquí a 2030 si no cambian las tendencias actuales (Inter-Noise 2001, Nijland, RIVM). En Hygge (Suecia), el ruido es el segundo problema ecológico citado por profesores y alumnos.

El ruido tiene una serie de repercusiones sobre niños y jóvenes. La exposición a un ruido crónico frena el aprendizaje de la lectura de los niños pequeños (Inter-Noise 2001, Hygge). El ruido provoca trastornos del sueño, lo cual afecta también a los resultados escolares. El ruido que se sufre en las aulas repercute sobre la capacidad de concentración y la comunicación oral. Varios estudios indican que el ruido a que están expuestos algunos niños en su domicilio aumenta su presión arterial, pero aún no se han investigado las consecuencias de ello. Los adolescentes sometidos a ruidos de fondo invasivos desarrollan trastornos de comportamiento.

La reducción de la velocidad y del tráfico tiene un efecto considerable sobre la calidad del entorno acústico, puesto que el ruido de rodadura de los neumáticos es la principal fuente de contaminación sonora provocada por los vehículos en las ciudades.

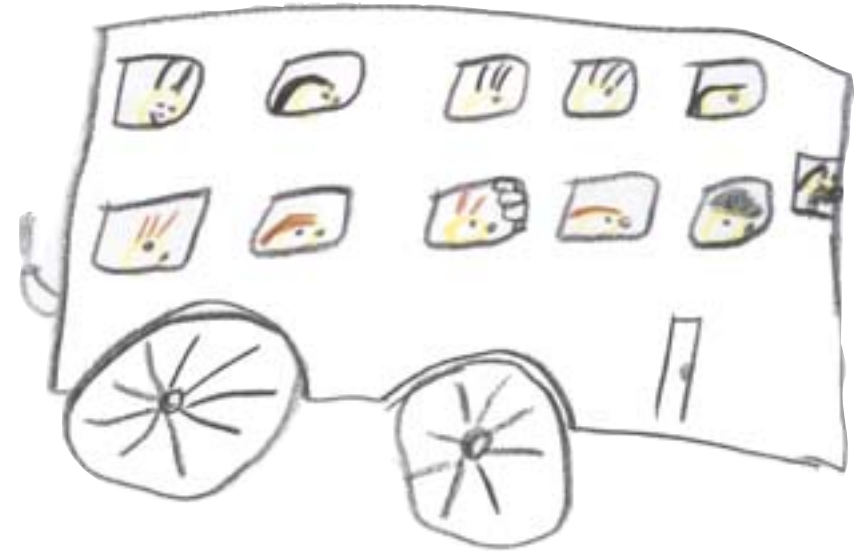




CAPÍTULO 2

¿QUÉ SE PUEDE HACER?

Los datos que se acaban de exponer demuestran hasta qué punto el medio urbano es un lugar de vida importante para niños y jóvenes, pero también ponen de manifiesto que, desde el punto de vista de la gestión de la movilidad, ese entorno está poco adaptado a sus necesidades. Su autonomía y su salud resultan, pues, amenazadas. El predominio de los coches en la ciudad pone en peligro, incluso, los propios cimientos de su desarrollo psicosocial en un aspecto tan fundamental como es el juego.



Esta inadaptación de las ciudades a las necesidades de los niños no es, sin embargo, una realidad ineludible del mundo moderno. La ciudad, en sí, no es, en absoluto, un medio hostil para ellos. Cada vez hay más ejemplos de ciudades que empiezan a devolver a sus habitantes (jóvenes, adultos, ancianos) el lugar que les pertenece aplicando un planteamiento distinto y unas condiciones económica y humanamente aceptables al espacio reservado al transporte en vehículos privados (véanse los capítulos 3 y 4). En el Reino Unido, han bastado unos años (entre 1995 y 2001) para conseguir, mediante una serie de medidas, que el porcentaje de niños de entre 6 y 11 años que van al colegio en coche pase del 37 % al 36 %, y el correspondiente a los niños de entre 11 y 16 años, del 21 % al 19 %. Ha sido posible, pues, no sólo frenar sino, incluso, invertir una tendencia supuestamente imposible de combatir.

Cualquier avance en materia de transporte escolar recibe con facilidad buena acogida en los medios de comunicación. Por otra parte, el hecho de abordar la cuestión de la movilidad y

el medio ambiente centrándose en los niños y los jóvenes tiene la ventaja de debilitar la oposición que pueda ejercerse desde algunos frentes. Raros son los grupos de presión que quieran luchar en contra de una política cuyo objetivo sea defender los derechos del niño.

En las páginas que siguen a continuación se presenta de forma esquemática el contenido conceptual de un programa de medidas a favor de una movilidad basada en el principio «Se admiten niños», así como un panorama general de lo que puede hacer una política de transportes para dar a niños y jóvenes la movilidad y el bienestar que se les debe en las ciudades. Cada uno puede encontrar el tema que le interesa y las prioridades que más le preocupan en un programa de adaptación de la ciudad a los niños.

Después de este capítulo se ofrece una serie de ejemplos más concretos para estimular la imaginación, que ponen de manifiesto la capacidad de inventiva de algunas ciudades, con la participación, en muchas ocasiones, de los propios niños.



Vuestros bonus...

Cuadro 2.1

Conceptos de un programa de movilidad basado en el principio «Se admiten niños»

1 DECISIONES DE PRINCIPIO

1 Reconocimiento político de la realidad del problema: la movilidad infantil es un factor del que depende la calidad de vida de niños y adultos y, por consiguiente, del atractivo y la competitividad de su ciudad.

➔ Tal declaración de principios no sólo marcará la pauta ante los medios de comunicación y todas las partes interesadas, sino que, además, recibirá el respaldo de una amplia parte del espectro político.

2 Compromiso político: para demostrar de una manera concreta que se reconoce la existencia del problema, su ciudad puede fijar unos objetivos de principio (reducir en un 50 % el número de víctimas de tráfico, promover modos de transporte benéficos para los niños, etc.), adherirse a una asociación de ciudades activas, crear una comisión política paritaria sobre el tema, etc.

➔ Estas primeras medidas generales brindan un marco que preparará y facilitará la realización de acciones concretas.

2 MEDIDAS MARCO

3 Legitimar la actuación: para tener una percepción correcta de los problemas y expectativas y poder determinar la estrategia más interesante para su política, una de las mejores soluciones consiste en realizar una encuesta general entre niños de todos los centros escolares que permita obtener una imagen clara de la movilidad de los niños tanto camino al colegio (el 40 % de los motivos de desplazamiento) como en los demás casos.

➔ Una encuesta a gran escala implicará tres sectores a la vez: los niños, las instituciones de enseñanza y los padres. Es, en sí, una medida de concienciación que servirá, también, para hacer surgir un clima de buena voluntad en el que apoyarse, ya que es fundamental trabajar con los «adalides» de la causa por la que se vaya a luchar.

4 Estructuras: para garantizar una coordinación a largo plazo de las distintas acciones, conviene designar a un responsable (y crear, incluso, un equipo en forma de secretaría) y,

además, constituir un foro donde puedan reunirse con periodicidad todas las partes.

➔ Esas estructuras, aunque al principio parezcan complicadas, son la solución ideal para captar las energías de todos los sectores que están dispuestos a hacer avanzar un proyecto a gran escala y largo plazo.

Seguimiento de los resultados: sería conveniente realizar una serie de evaluaciones para poder analizar de una manera eficaz los efectos de las medidas adoptadas (véase el proyecto de indicadores de desarrollo sostenible) o determinar las adaptaciones que necesite un programa concreto.

➔ Un plan de evaluación puede servir de estímulo para mejorar la participación en el programa de acciones, gracias al espíritu de competición que puede suscitar entre los jóvenes.

3 ACCIONES

5 Planificación y urbanismo: ciudad compacta (planificación de trayectos cortos), medidas concretas para las inmediaciones de los colegios y las zonas residenciales (zonas de velocidad limitada a 30 km/h, supresión del tráfico de tránsito parásito, etc.), adaptación de las infraestructuras en las grandes arterias.

➔ Una estrategia basada en este tipo de medidas fundamentales es positiva para varios sectores de la población al mismo tiempo (seguridad de niños y adultos, calidad de vida para todos los habitantes, mayor facilidad de acceso a los comercios de proximidad, etc.).

6 a) Organizar una competición entre colegios (por ejemplo sobre el tema «Plan de transporte escolar para alumnos y profesores», etc.).

➔ La organización de un concurso requiere energía, pero también servirá de estímulo para que otros hagan lo mismo y, en el fondo, siempre habrá un ganador en su propia ciudad.

6 b) Participar en eventos establecidos («La ciudad, sin mi coche», el 22 de septiembre; «À l'école pedibus» o «Walk to School Day», a principios de octubre; semanas de la seguridad vial, etc.).

➔ Los actos que ya están en marcha son un marco al que resulta fácil incorporarse, que ofrece recursos y apoyo, donde puede aprenderse de la experiencia de otros y que disfruta de difusión a través de los medios de comunicación.

6 c) Organizar experiencias piloto («transporte escolar» en bicicleta, organización de un «transporte escolar» a pie o «pedibús»).

➔ Es mucho lo que se puede obtener con acciones focalizadas, circunscritas, que pueden canalizar la buena voluntad de las partes y servir de experiencia para que pueda aplicarse a continuación a mayor escala.

6 d) Participar en concursos existentes (temas: camino al cole, escuela y medio ambiente, etc.).

➔ Para participar en esos concursos se requiere poco esfuerzo. Bastará, por ejemplo, con apoyar a un colegio que participe en un concurso nacional.



Conceptos de un programa de movilidad basado en el principio «Se admiten niños»

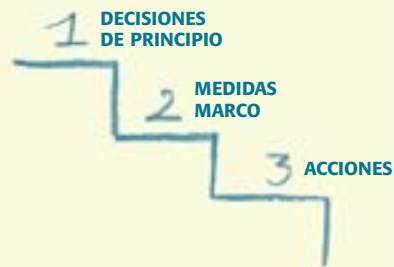
Con este cuadro se pretende ilustrar los distintos niveles a los que hay que prestar atención y situar las acciones en un marco conceptual subyacente.

Cuando se emprende un programa de acciones, se corre el riesgo de pasar directamente a las acciones concretas e ir descubriendo después poco a poco los detalles sobre el plan de las decisiones de principio y las medidas marco.

No es necesario contar desde el principio con un programa muy estructurado y completamente construido a todos los niveles. Con mucha frecuencia, se dispondrá solamente de los medios y la energía para iniciar una acción concreta, lo cual puede hacerse en lo fundamental con ayuda de voluntarios. No obstante, si se prepara mínimamente el terreno en los demás niveles, se facilitará el desarrollo de la experiencia al haberle dado un marco de referencia político y estructural.




Tomemos el ejemplo de una experiencia de transporte escolar a pie («pedibús»). Para facilitar la labor de los voluntarios que van a llevar a cabo esa actividad, se le puede dar legitimación política presentando el proyecto ante el pleno del ayuntamiento y garantizando la participación de la administración mediante la designación de un funcionario que quiera comprometerse a favor del éxito de tal idea. Estas dos acciones permitirán abrir muchas puertas y muchas mentes y darán, al mismo tiempo, una señal de reconocimiento capaz de estimular la energía de los promotores voluntarios.




Estas pocas medidas adicionales «enmarcan» el trabajo concreto sobre el terreno y le dan, pues, más sentido. Acabar con la sensación de aislamiento contribuye al buen desarrollo de las operaciones, sobre todo cuando la acción se prolonga durante mucho tiempo, tanto por lo que respecta a su preparación como a su puesta en práctica. La participación en un concurso o en un evento ya establecido tiene, precisamente, la ventaja de aprovechar la existencia de un marco que ya está en funcionamiento.



Cuadro 2.2

Cuando en la gestión del tráfico entran en conflicto las necesidades de ciclistas/peatones/transporte público y automovilistas, ¿a quién debe privilegiarse?

	+ 	+ 	+ 
Bélgica	77,8	86,7	74,3
Dinamarca	86	87	78,6
Alemania	72,1	81,1	85,1
Grecia	71,5	85,4	85,7
España	66,3	88,9	90,5
Francia	69,2	81,2	75,8
Irlanda	68,3	75,4	67
Italia	78,4	89,5	89,5
Luxemburgo	71,1	82,1	84,8
Países Bajos	86,6	85,5	84,9
Portugal	54,8	86,4	90,1
Reino Unido	75	86,8	82,6
EU-12	73,1	85,1	83,8

Privilegiar a: +  = ciclistas +  = peatones +  = transporte público

Fuente: Eurobarómetro, 1991
(1 000 personas por país; sin Austria, Suecia y Finlandia).

Principales iniciativas para resolver los problemas del tráfico de vehículos

Aproximadamente el 24 % de los europeos todavía cree que para resolver los problemas de circulación lo que hay que hacer es construir más infraestructuras viarias. No obstante, en el mismo porcentaje, hay otros ciudadanos que consideran que, por el contrario, debe restringirse decididamente el aparcamiento en el centro urbano, y otro 42 % piensa que hay que imponer fuertes limitaciones a la circulación de vehículos. Razones todas ellas para responder a la fuerte demanda a favor de que se perfeccionen las tres alternativas al coche: desplazarse en transporte público, bicicleta o a pie.

A este respecto, no hay que olvidar que un urbanismo de trayectos cortos (ciudad compacta) es el medio más eficaz para que el coche resulte superfluo respecto de la mayoría de los desplazamientos (véanse las recomendaciones del Libro Verde de la Comisión Europea sobre el medio ambiente urbano).

Cuadro 2.3

En su opinión, ¿cuál de estas iniciativas permitiría resolver con la mayor eficacia los problemas ecológicos que provoca la circulación de vehículos en las ciudades?

- ➔ Mejorar los transportes colectivos **68,3 %**
- ➔ Crear más espacios peatonales **45,7 %**
- ➔ Limitar drásticamente la circulación de vehículos **42,2 %**
- ➔ Crear más carriles bici **32 %**
- ➔ Restringir severamente las posibilidades de aparcamiento en el centro urbano **24,1 %**
- ➔ Construir más vías rápidas urbanas **23,8 %**

Cuadro 2.4

¿Qué apreciación le merece la actuación de las autoridades en la gestión de la circulación?

	satisfactoria	demasiado favorable al coche	demasiado opuesta al coche
Belgica	21,5	53	25,5
Dinamarca	44,9	35,4	19,7
Alemania	22,5	49,3	28,1
Grecia	21,9	54,3	23,8
España	28,4	50,6	21
Francia	32,5	47,1	17,7
Irlanda	36,2	48,3	15,5
Italia	16	56,7	27,3
Luxemburgo	33,2	48	18,8
Países Bajos	30,2	43,7	26,1
Portugal	36,3	46,2	17,5
Reino Unido	29,7	49,4	20,9
EU-12	26,9	49,5	23,6

UN MEDIO AMBIENTE URBANO BASADO EN EL PRINCIPIO «SE ADMITEN NIÑOS»

Prácticamente siete de cada diez ciudadanos europeos piensan que la protección del medio ambiente y la lucha contra la contaminación son problemas inmediatos y urgentes, y algo más de cinco ciudadanos de cada diez consideran que es preciso modificar radicalmente nuestro modo de vida y desarrollo para frenar el deterioro ambiental.

Una ciudad compatible con los niños es también una ciudad que satisface las demandas legítimas de protección de la salud y calidad de vida de todos sus habitantes. Hay varios casos en los que las autoridades locales han mostrado el camino que hay que seguir y sólo satisfacen las necesidades del tráfico de vehículos cuando éste no se

opone al derecho a un medio ambiente sano. La mayoría de los padres espera este tipo de iniciativas, que dan a los niños un espacio donde jugar en la ciudad, para autorizar a sus hijos a desplazarse solos, especialmente hasta el colegio.

Para resolver con la mayor eficacia los problemas ecológicos que plantea la circulación de vehículos en las ciudades, es preciso combinar incentivos con restricciones (lo que en lenguaje de la calle se conoce como la política del palo y la zanahoria). Lo mejor que puede hacerse, pues, es programar e introducir de forma progresiva medidas dirigidas, por ejemplo, a fomentar un mayor respeto de los acondicionamientos reservados a peatones, ciclistas y transporte público aumentando la vigilancia policial; proceder a una recalificación de espacios urbanos reduciendo la oferta de plazas de aparcamiento o

peatonalizando, aunque sólo sea durante un día, algunas calles que forman una red; aumentar la velocidad comercial del transporte público creando vías reservadas para él y reduciendo, así, el espacio por el que pueden circular los coches; mejorar el sistema de aparcamiento rotatorio en las calles comerciales mediante un sistema de tarificación del aparcamiento, etc.

Evidentemente, es preciso organizar con sumo cuidado la labor de comunicación con el público. Esa comunicación es necesaria, aunque sepamos, por las encuestas, que las medidas más esperadas por los ciudadanos para mejorar las condiciones de vida en la ciudad sean, precisamente, perfeccionar el transporte público, crear acondicionamientos para ciclistas y restringir la circulación de vehículos (véase el Eurobarómetro).



Moderar la velocidad

El tráfico de coches es más mortal para nuestros hijos que cualquier otro tipo de agresión que puedan llegar a sufrir. Por cada niño víctima de violencia hay que contar tres que mueren en un accidente de tráfico. En los países de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), el 41 % de las víctimas mortales entre los niños de menos de 14 años se debe a accidentes de circulación: en dos casos de cada tres, el niño era ciclista o peatón, y en el tercero, pasajero de un automóvil. El porcentaje de muertes por violencia se sitúa en el 14 %.

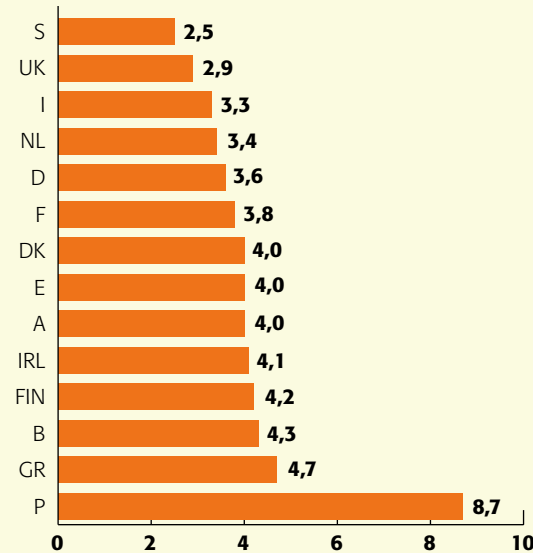
La gravedad de las heridas y el riesgo de muerte aumentan drásticamente con la velocidad del impacto. En las ciudades y en las zonas donde la velocidad está limitada a 30 km/h fuera de las grandes arterias, se observa una reducción de la frecuencia y gravedad de los accidentes en los que están involucrados peatones o ciclistas. La frecuencia de los accidentes puede reducirse entre un 20 % y un 80 %. Reducir la velocidad de forma generalizada significa reducir también la gravedad de las lesiones de las víctimas, y presenta ventajas mucho mayores que una simple medida aislada como puede ser la obligación únicamente para los ciclistas de llevar casco.

Lo que se gana en seguridad con medidas de moderación de la velocidad no es en absoluto incompatible con las

Gráfico 2.1

Víctimas mortales por accidentes de tráfico entre niños de 1 y 14 años en la Unión Europea

(víctimas mortales/100 000 niños/año)



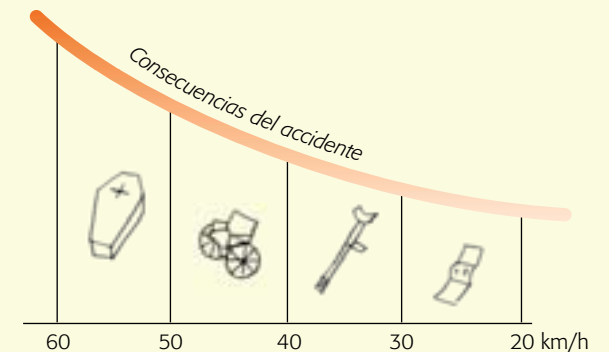
Fuente: A League Table of Child Deaths by injury in Rich Nations (UNICEF).

Los accidentes de tráfico son la primera causa de mortalidad infantil. Por cada niño víctima de agresiones, hay que contar tres que mueren en accidentes de circulación. Las víctimas de accidentes son pasajeros de vehículos en uno de cada tres casos. Entre los ciclistas y peatones, el mayor porcentaje corresponde a los chicos. Se observa una evolución favorable del número de víctimas de accidentes de tráfico, pero ésta se debe, por lo menos parcialmente, al hecho de que los niños están menos «expuestos» ya que cada vez se desplazan más en coche. Este «beneficio» tiene, sin embargo, graves consecuencias desde el punto de vista de la calidad de vida (pérdida de autonomía, degradación de la salud física y mental, etc.). Es preciso, pues, realizar una revisión radical de las políticas de transporte y seguridad.



Gráfico 2.2

Relación entre velocidad y gravedad de los accidentes



La velocidad del impacto aumenta de forma exponencial los riesgos a que está sujeta la víctima. Moderar la velocidad es la mejor medida para garantizar la seguridad.

Adolescentes y ciclomotores

En los países meridionales, sobre todo, los vehículos de motor de dos ruedas son un medio de transporte que utilizan con frecuencia los adolescentes desde los 14 años. Muy populares entre los jóvenes, pueden parecer la solución ideal entre el coche, demasiado caro, y la bici, de autonomía más limitada.

No obstante, los ciclomotores, en particular los modelos equipados con motores de dos tiempos, son ruidosos y contaminantes (partículas, benceno, compuestos orgánicos volátiles, etc.).

Por otra parte, el comportamiento de los vehículos de motor de dos ruedas es catastrófico desde el punto de vista de la seguridad. Ese modo de transporte es muchísimo más peligroso que la bicicleta, independientemente del país considerado. En el año 2000 en Italia, país donde la penetración de ese medio de locomoción es mayor, se produjeron aproximadamente 45 000 accidentes con ciclomotores, lo que supuso más de 45 000 heridos (el 43 % de menos de 20 años) y 574 muertos (el 30 % de menos de 20 años). Esta situación se debe, sobre todo, a las velocidades que alcanzan estos vehículos y al hecho de que pueden utilizarse en general sin ningún tipo de formación vial seria.

«necesidades» del tráfico de vehículos: esa moderación no afecta a las posibilidades de acceso a las distintas zonas de la ciudad y sólo tiene un efecto mínimo sobre la velocidad media de los automovilistas. Las situaciones que detienen o frenan el tráfico en una ciudad son muy frecuentes (maniobras para aparcar, señales luminosas, cesiones de prioridad, etc.). En Graz (Austria), regida por el principio de «ciudad de 30 km/h» (sólo puede circularse a 50 km/h en las grandes arterias), una serie de medidas concretas aplicadas durante la elaboración del plan de moderación de la velocidad demostraron que un trayecto que se efectuaba en quince minutos como media sólo tardaba un minuto más en recorrerse cuando la velocidad se redujo a 30 km/h en las calles locales. Este argumento se utilizó en la campaña de información que precedió a la introducción generalizada del límite de 30 km/h, algo que se hizo en una sola noche, el día antes de que empezaran las clases tras las vacaciones de verano. En Graz la limitación de la velocidad a 30 km/h se aplica no mediante costosas instalaciones (salvo las marcas y señalizaciones de tráfico), sino por controles de radar y mediante una vasta labor de información pública.

Ha podido demostrarse que la moderación de la velocidad y del tráfico tiene ventajas para la vida comercial local y del centro urbano: con ello se estimula a los ciudadanos a hacer sus compras cerca de su domicilio (véanse el estudio

de Estrasburgo y el realizado en 1991 por *Deutsches Institut für Urbanistik* en treinta y ocho localidades). Ir a la tienda a comprar, echar una carta al buzón o recoger un aparato del taller de reparaciones del vecindario, por ejemplo, son los encargos típicos que pueden encomendarse a un niño cuando el entorno es seguro y, además, contribuyen a aumentar su sentido de la responsabilidad y la confianza en sí mismo.

Moderar el volumen del tráfico

Moderar el tráfico significa, ante todo, canalizar la circulación hacia algunas arterias principales e impedir el tránsito de vehículos en las zonas residenciales o en zonas sensibles tales como el centro urbano o las inmediaciones de los colegios.

El cierre de calles al tráfico o la organización de la circulación en bucle o circuito cerrado, por ejemplo, son medidas que contribuyen a aumentar enormemente la seguridad de los desplazamientos y de los juegos infantiles. La circulación de vehículos puede limitarse, de este modo, a un tráfico esencialmente local, más reducido y menos rápido, en principio, que el tráfico de tránsito.

Es preferible moderar el volumen del tráfico a gran escala, como parte de un plan de circulación, aunque también puede hacerse en una zona concreta, con carácter



experimental. Por ejemplo, se pueden cerrar al tráfico por la mañana y por la tarde las calles de acceso a los colegios para evitar la congestión provocada por los coches de los padres (y organizar, eventualmente, zonas de espera en calles adyacentes), o prohibir la circulación en uno de los dos sentidos a esas mismas horas. Puede, también, prohibirse la circulación durante algunas horas, algunos días e incluso algunos períodos del año (vacaciones de verano) en algunas calles, también en grandes arterias, como se hace, por ejemplo, en las avenidas de París a lo largo del Sena, para que los niños puedan jugar en las calles de su barrio o se pueda pasear en bicicleta, a pie o en patines por toda la ciudad.

Redes pensadas en función de los niños

🚶 Transportes públicos

Son varios los detalles que pueden aumentar el atractivo de los transportes públicos para padres con hijos, niños que viajan solos o jóvenes y adolescentes.

La puesta en servicio de vehículos con rampa de acceso y piso bajo para facilitar la subida a los niños o a los padres que llevan a su hijo en una sillita es un requisito fundamental que responde también a las necesidades de muchos otros grupos de personas (ancianos, personas que van cargadas, enfermos, personas con deficiencia visual, que

llevan maletas con ruedas, etc.). Lo mismo cabe decir con respecto al acceso a las estaciones subterráneas o elevadas (ascensores, escaleras y pasarelas mecánicas o rampas para las sillas de niños). Todo lo que contribuye a la comodidad y al bienestar de los pasajeros adquiere una importancia especial cuando se trata de niños (paradas de autobús con marquesina, alumbrado adecuado, servicios frecuentes, medidas contra los autobuses atestados, espacios para objetos voluminosos, vigilancia, etc.).

Estas exigencias técnicas, sin embargo, no deben hacernos olvidar la importancia de la comunicación.

Los niños y los padres con niños deben sentirse «queridos», bienvenidos y considerados.

Esta comunicación puede revestir muchas formas. La más sencilla de todas consiste en colocar carteles en los colegios con los horarios de los transportes públicos, por ejemplo. Pero también pueden confeccionarse anuncios publicitarios destinados a los más jóvenes o rótulos en los que se invite a los usuarios a dar prioridad a los niños o a los padres. Algunas empresas de transporte público ponen en servicio a las horas de entrada y salida de las clases o en algunos trayectos concretos autobuses adaptados o decorados de forma especial.

Hay que velar, sobre todo, por que las tarifas sean atractivas para los niños. Un niño debería poder viajar de forma



Autobús decorado y equipado a gusto de los niños



Aparcabicis en estaciones o terminales de tranvías y autobuses

¡Y aún me queda tiempo para hacer los deberes! (anuncio de los transportes públicos vieneses)





Para poder imaginar la calle tal como la ve un niño es preciso agacharse. Cuando uno mide apenas un metro, cambia totalmente el punto de vista: es fundamental que nada obstaculice la visión (prohibición de aparcar a menos de cinco metros de un paso de peatones, por ejemplo).

Así es, en realidad, un coche visto por un niño.



gratuita, por lo menos mientras esté en una edad en la que no pueda desplazarse sin la compañía de un adulto. Cabría considerar incluso la posibilidad de ampliar esa gratuidad a los primeros cursos de la enseñanza secundaria para incluir a los adolescentes de entre 14 y 15 años, que empiezan a asistir a centros de enseñanza fuera de su barrio y suscriben un abono que podría utilizarse también para cubrir la parte importante de desplazamientos no relacionados con la vida escolar. El Gobierno de la Región de Bruselas-Capital, por ejemplo, acaba de tomar una decisión en ese sentido.

➤ Itinerarios peatonales y espacios de vida y juegos

Andar es el modo de desplazamiento básico de todos y cada uno de nosotros. En las ciudades sigue habiendo, incluso, un alto porcentaje de personas que se mueven principalmente a pie porque pueden satisfacer sus necesidades cotidianas más importantes en su propio barrio. Andar representa en general entre el 25 % y el 35 % de todos los desplazamientos en medio urbano, en función del tamaño de la ciudad, de su estructura y de la importancia que tenga la bicicleta.

Los niños son, en su mayoría, peatones «puros» porque frecuentan infraestructuras que, en general, se encuentran bien repartidas en el tejido urbano (por ejemplo, los centros escolares, deportivos y culturales) y viven, más bien, a la escala de su barrio, donde sus vecinos son también sus

compañeros de colegio y sus amigos y donde se encuentran, además, los comercios de primera necesidad a los que pueden enviarles sus padres para hacer algunas pequeñas compras.

Cuando miramos la ciudad y el tráfico con los ojos de un niño nos damos cuenta de muchas cosas: tenemos que «hacernos pequeños» (por ejemplo, agachándonos) y olvidar nuestro poder de adultos para empezar a comprender que la ciudad es un campo de minas para nuestros hijos.

A partir de ese momento, resulta evidente, pues, la necesidad de considerar con carácter sistemático medidas tales como prohibir el aparcamiento algunos metros antes y después de cada paso de peatones; acondicionar islotes intermedios en las calzadas rodadas para permitir el paso en dos tiempos; instalar semáforos manuales para que los peatones puedan accionar el cambio de la luz en los cruces difíciles o tener en cuenta a los niños a la hora de programar esos semáforos; ampliar las aceras en los cruces y también en los puntos donde se concentra mucha gente, como las paradas de autobús; rebajar las aceras en los puntos de cruce (no sólo para las sillitas sino también para los niños, que pueden montar en bici por las aceras); instalar el mobiliario urbano fuera de las zonas de paso y eliminar de las aceras los postes de señalización destinados al tráfico de vehículos; acondicionar un paso cómodo y seguro para los



peatones a ambos lados de la calle incluso cuando se están realizando obras; prever un pavimento confortable, correctamente mantenido, sin oquedades donde puedan formarse charcos; instalar dispositivos que impidan el aparcamiento salvaje y la invasión de la acera por camiones de reparto en los casos en que no haya una vigilancia real para luchar contra este tipo de infracciones; etc.

Las aceras son no sólo itinerarios peatonales sino, además, un espacio para el juego y los encuentros. ¿Tienen una anchura proporcionada con respecto a la de la calle? ¿Están ensanchadas en algunos puntos o se han creado miniespacios públicos para conectarlas con cada calle? ¿Se han tomado medidas para moderar la velocidad del tráfico de manera que sea posible jugar, sobre todo con la bici, en la calzada sin peligro?

No hay que olvidar los patines o *rollers*, monopatines y patinetes, a medio camino entre modo de desplazamiento y juego. Niños y jóvenes adoran los patines, pero a veces el código de circulación no incluye ninguna disposición con respecto a ellos e incluso puede ocurrir que las empresas de transporte público prohíban el acceso de patinadores a sus vehículos. No obstante, cuando el revestimiento de las aceras o de los carriles bici es adecuado, los patines dejan de ser un juguete para convertirse en un medio de locomoción muy eficaz para las distancias cortas y medias, preferible, para algunos, a la bicicleta.

➤ Acondicionamientos para bicis y formación vial

A los niños les encanta montar en bicicleta. La bici es para ellos un juego y, al mismo tiempo, un medio que les permite aumentar su independencia y desarrollar aptitudes motoras y físicas.

En general, el código de circulación autoriza a conducir en bici por la acera a los niños hasta una edad determinada por debajo de la cual les está prohibido circular por la calzada. Hay que tener en cuenta esta circunstancia a la hora de crear acondicionamientos en lugares precisos de las aceras próximos a colegios o zonas deportivas o recreativas.

En los barrios, la moderación de la velocidad y del tráfico y la reducción de plazas de aparcamiento público son los factores que permiten a los niños jugar libremente con la bici así como utilizarla para sus desplazamientos por el vecindario.

En la ciudad son, evidentemente, las grandes arterias y los itinerarios para bicis los que posibilitan y propician su utilización. La situación más lógica consiste en crear acondicionamientos para bicicletas en las grandes arterias y desarrollar, al mismo tiempo, una red lo más extensa posible de itinerarios «tranquilos» por las calles locales a través del vecindario: esto es lo que se hace en Colonia, por ejemplo.

Es muy importante tener siempre presente que los ciclistas jóvenes son uno de los grupos más vulnerables. A mitad de



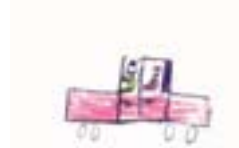
Inversión de las prioridades. En Bélgica, el código de circulación obliga ahora a los automovilistas a ceder el paso a los peatones que manifiestan la intención de cruzar por un paso protegido. La acera, pues, es lo que se considera ahora el espacio «continuo», mientras que antes lo era la calzada y, por consiguiente, el tráfico de vehículos. La medida resulta aún más reforzada por el hecho de que ahora se aplica el principio, en caso de accidente, de que es el automovilista el presunto culpable de la muerte o de las heridas sufridas por un peatón o un ciclista. En otros países se ha procedido también a invertir esta preeminencia que suele concederse al tráfico de coches, por ejemplo con la (re)introducción del sentido único para los vehículos manteniendo el doble sentido para los ciclistas, o mediante la limitación de la velocidad a 30 km/h. Estos ejemplos de supresión de barreras institucionales constituyen un giro de 360 grados a favor de los modos de transporte llamados «blandos».



Nunca deberían existir en una ciudad lugares que dificultaran la vida a los niños, a los padres que llevan a su hijo en una silla ni a las numerosas personas afectadas por una movilidad reducida.



Montar en bicicleta es un medio de locomoción especialmente adecuado para las jóvenes: la bici les proporciona autonomía, libertad y seguridad. En la circulación, su comportamiento es más prudente que el de los chicos.



Más de la mitad de los padres que llevan a sus hijos al colegio en coche vuelven directamente después a su casa.

camino entre dos categorías de adultos, las «liebres» y las «tortugas», suelen tener la energía y rapidez de los primeros pero las aptitudes para circular de los segundos (nivel de atención, capacidad de anticipación, etc.), aunque sin la prudencia y circunspección de los adultos. Las estadísticas demuestran, por otra parte, que los chicos, que por regla general son más imprudentes o fanfarrones que las chicas, constituyen el grupo mayoritario de las víctimas de accidentes de bicicleta. Los acondicionamientos deben, por tanto, estar adaptados a ellos, sobre todo en los trayectos por los que transitan muchos jóvenes.

Además de la atención que debe prestarse a los acondicionamientos, es preciso, también, crear al mismo tiempo un programa de formación para enseñar a los niños a circular correctamente en bicicleta. Ese aprendizaje es un objetivo complejo que requiere un programa que se extienda a lo largo de varios cursos escolares (véase el capítulo «Recursos»). Porque, evidentemente, es en un marco escolar donde esa formación va a ser más fácil de organizar y perpetuar.

En primer lugar, la seguridad de los ciclistas depende de su capacidad de reacción ante las situaciones complejas que se presentan en la circulación, del dominio técnico de la bici y del sentimiento de seguridad. Ese sentimiento es un factor importante: el miedo es mal consejero (tanto como la temeridad), y un ciclista «asustado» no puede ser

«prudente» porque su mente está concentrada en otra cosa y no en conducir con cuidado o en prestar atención al tráfico y al entorno. En Austria, por ejemplo, tres niños de cada cuatro en el grupo de edades comprendidas entre 10 y 12 años pasan un examen organizado por la policía (lo cual refleja el entusiasmo que suscita la bici a esas edades), y el 60 % de los que lo superan manifiestan «sentirse bastante seguros». El porcentaje se reduce al 52 % en el caso de los demás niños, pero cabe pensar que entre ellos los hay del tipo intrépido, que, de hecho, son niños mal informados del riesgo real por no haber podido recibir los consejos de un especialista de tráfico.

En segundo lugar, la seguridad de los ciclistas depende también de que conozcan y comprendan bien las reglas de prioridad. Los estudios realizados en Austria (por la Universidad Técnica de Viena y el Instituto de Seguridad Vial) ponen de manifiesto que ahí reside una de las fuentes de peligro más importantes (también para los adultos). Es fundamental que los niños aprendan esas reglas y las pongan en práctica. Volvemos, pues, en este punto, al tema de los acondicionamientos, que siempre tienen que indicar claramente el régimen de prioridad aplicado. A este respecto, los estudios realizados tienden a sugerir, incluso, que sería positivo revisar los códigos (por ejemplo, está demostrado que las señales en las calzadas que indican sistemáticamente las prioridades en el Reino Unido



¡Alto! Zona peatonal: niños jugando

constituyen una información de una legibilidad netamente superior a los paneles de señalización).

Hay que insistir en que, una vez finalizada la fase de aprendizaje teórico y práctico, es absolutamente necesario que la fase de prácticas con la bicicleta se lleve a cabo en la calle, no en circuitos. Luxemburgo lleva mucho tiempo aplicando este método.

Pocas veces se tiene en cuenta la necesidad de formar instructores en número suficiente. A este respecto, puede mencionarse el ejemplo de la Región Valona, que acaba de crear una «escuela de monitores de bicicleta».

El ayuntamiento de York (175 000 habitantes) emplea a doce instructores a tiempo parcial, lo que equivale al presupuesto para dos puestos de trabajo a tiempo completo. Los instructores reciben una formación en un ciclo de cinco a seis semanas. Durante su formación, un

instructor acompañado por uno de los padres, o por los dos, puede ocuparse de seis niños. Los padres aceptan pagar de buena gana la formación a un precio de 15 euros por niño, durante varios años seguidos en los casos en que sean necesarias «revisiones» para que los nuevos hábitos puedan arraigarse completamente. Desde hace poco, York ofrece también clases a grupos familiares.

Calles y plazas para jugar y reunirse

Con frecuencia, algunas calles se cierran al tráfico en días determinados para instalar un mercado. ¿No sería posible, entonces, cerrar algunas calles con carácter temporal también para que los niños puedan jugar en ellas durante el fin de semana o las vacaciones? Una medida temporal como esta está prevista incluso en algunos casos en el código de circulación (Bélgica).

Es más, en ciertas zonas de la ciudad especialmente tranquilas de carácter predominantemente residencial, es posible remodelar completamente algunas calles y aplicar en ellas al mismo tiempo medidas de moderación del tráfico y de la velocidad. No se prohíbe la circulación de vehículos ni el aparcamiento, pero el tráfico se subordina a las necesidades de los peatones y, sobre todo, a los juegos infantiles. Este modelo está previsto, por ejemplo, en el código de circulación de los Países Bajos (donde se inventó el principio denominado *woonerf*), en el Reino Unido (*home zones*) y en Bélgica (*zone résidentielle*).

Por lo que se refiere a las plazas, lugares que, con frecuencia, realizan una función de «nudos» en los barrios, no es lógico reservarlas al aparcamiento. Tienen que permanecer despejadas y «útiles», principalmente para que los niños puedan jugar en ellas.

Una encuesta realizada en los colegios de York ha puesto de manifiesto que el 20 % de los accidentes comunicados por los niños camino a la escuela tuvieron lugar a las puertas del establecimiento



CAMINO AL COLE

Autonomía de movimiento de los alumnos como programa

Es mucho lo que puede ganarse con una política de desplazamientos escolares.

Los niños, que cada vez exigen más autonomía, son los vectores dinámicos que pueden contribuir a sensibilizar a los padres.

Los niños suelen estar dispuestos a movilizarse en torno a proyectos relacionados con el medio ambiente y sacan gran provecho de la participación en un proyecto de movilidad centrado en los alrededores de su colegio. Estudiar los trayectos escolares, los problemas y las soluciones, participar en la organización de jornadas de información, comunicar información a sus padres, todo ello puede ayudarles a formarse desde el punto de vista intelectual y a convertirse en ciudadanos activos.

Un proyecto bien construido y atractivo obtendrá automáticamente la colaboración indispensable de los padres, que pueden realizar tareas voluntarias a la hora de prepararlo y llevarlo a cabo, y que pueden servir de enlace con el resto de la población.

La gestión de los desplazamientos escolares es una operación compleja (véase el esquema de las páginas 34 y

35). La designación de un responsable para esos desplazamientos en el seno mismo del colegio o de una administración permite canalizar de manera óptima el interés y la energía de los padres y los niños que están dispuestos a participar. Constituye, además, el mejor medio de encontrar la financiación necesaria para realizar una labor fundamental a largo plazo.

En el Reino Unido, por ejemplo, fondos, publicaciones y responsables del transporte escolar contribuyen todos ellos al establecimiento de una política a nivel local. La municipalidad de York ha ido incluso más allá: al asignar 15 000 euros para la realización de una encuesta exhaustiva entre 15 000 niños, no sólo ha sentado las bases para una acción sistemática sino que, además, ha demostrado claramente la importancia que concede a niños y jóvenes.

Acondicionamientos seguros en los accesos a los colegios

Los accesos inmediatos a los colegios son determinantes en la mente de niños y padres porque es allí donde se adquiere la impresión de seguridad o inseguridad.

Aumentar la seguridad a las puertas del colegio es, evidentemente, una prioridad. La presencia de personas encargadas de controlar el tráfico a las horas de entrada y salida de los alumnos contribuye, sin lugar a dudas, a ello.



Los islotes intermedios que permiten el cruce en dos tiempos hacen que atravesar una calle resulte más fácil y seguro para un niño: todos los accesos a los colegios deberían acondicionarse sistemáticamente de ese modo. Esa medida también beneficiaría a las personas mayores.

El hecho de recurrir a esta forma de vigilancia, sin embargo, no es óbice para que sea preciso también crear acondicionamientos o moderar la velocidad o el volumen del tráfico.

Además de construir aceras anchas en las que esté prohibido aparcar, instalar semáforos y moderadores de velocidad, crear islotes que permitan atravesar la calzada en dos tiempos, etc., es muy importante suprimir el peligro que representan los coches de los padres que llegan al colegio para dejar o recoger a sus hijos. En caso de que sea posible hacerlo por otra entrada o mediante un sistema de postes móviles, por ejemplo, impedir que los coches se detengan a las puertas del colegio es el mejor medio de que todos los niños se encuentren en pie de igualdad: si se crea en otra calle una zona de parada de los coches de los padres, por ejemplo, puede despejarse la entrada del colegio de todo obstáculo, y la práctica de llevar a los niños en coche al colegio, pese a no estar prohibida, dejará de recibir un trato preferente.

Andar o patinar como punto de partida

Andar es una buena opción para los niños que viven a 1 o 2 km del colegio.

Abundan hoy en día los ejemplos de «transporte escolar a pie», algo que podríamos llamar «pedibús» en referencia al concepto inglés de *walking bus*. Se trata, en definitiva, de

algo parecido a «ir en fila por la calle», como en los años sesenta, pero, esta vez, organizado por los propios padres.

Este tipo de iniciativa puede ponerse en marcha de una forma casi inmediata, ya que ni siquiera hace falta reacondicionar los accesos al colegio. Es una forma muy sencilla de colaboración entre los padres, que simplemente va a exigirles un poco de su tiempo. El colegio puede limitarse a provocar el encuentro y a compartir las tareas mediante un sistema de rotación. Puede garantizarse el éxito de esta idea poniendo a disposición un número de teléfono de urgencia, e incluso de un teléfono móvil, y un miembro del personal que pueda asumir el relevo en caso de impedimento accidental.

Esta idea de base puede enriquecerse con algunos detalles: por ejemplo, un carrito para llevar las carteras (que los niños, incluso, podrían decorar en forma de animal) o prendas fluorescentes para llevar por encima de la ropa o, incluso, un refuerzo de la dotación de guardias urbanos en algunos cruces difíciles de negociar con un grupo de niños. Y ¿por qué no un «pedibús» en patines, con mochilas fluorescentes?

Eliminar los obstáculos a la bici

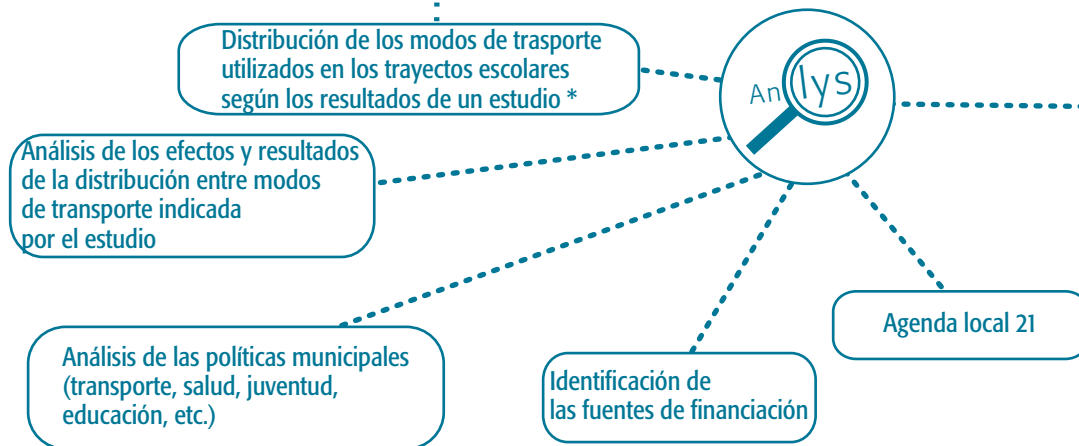
El «transporte escolar en bici» (puede utilizarse aquí el término «bicibús»), muy popular entre los niños y extremadamente eficaz habida cuenta de lo rápido que

resulta este medio de locomoción en la ciudad, exige cierta organización. Es preciso garantizar su continuidad, al igual que en el caso del «pedibús», sin olvidar, al mismo tiempo, que el reducido número de padres que montan en bici puede plantear problemas a corto plazo. Hay que contar, asimismo, con los temores de algunos padres que, seguramente por no tener experiencia con bicicletas, no aceptan fácilmente esta solución. A ello hay que añadir que la bici supone una inversión de dinero que los padres quieren proteger contra el robo.

Según sea la edad de los niños que quieran participar en un «transporte escolar en bicicleta», habrá que considerar la posibilidad de organizar una formación vial para ese medio de transporte. El colegio deberá instalar aparcabicis de buena calidad, vigilados y, preferentemente, cubiertos. Pueden también preverse taquillas para guardar el material (capa, casco, etc.). De este modo, los cuadernos y los libros pueden dejarse en el colegio ya que su peso puede obstaculizar el manejo de la bici o resultar un estorbo cuando se va a pie. Al poner en marcha el sistema, debería contarse con la colaboración activa de la policía (si es posible, en bicicleta): ello supondría una ventaja considerable para tranquilizar a los padres y dar credibilidad «oficial» a la iniciativa, y servirá para crear hábitos de respeto y prudencia entre los automovilistas que cruzan o siguen el mismo recorrido que los niños.



LOS DESPLAZAMIENTOS ESCOLARES

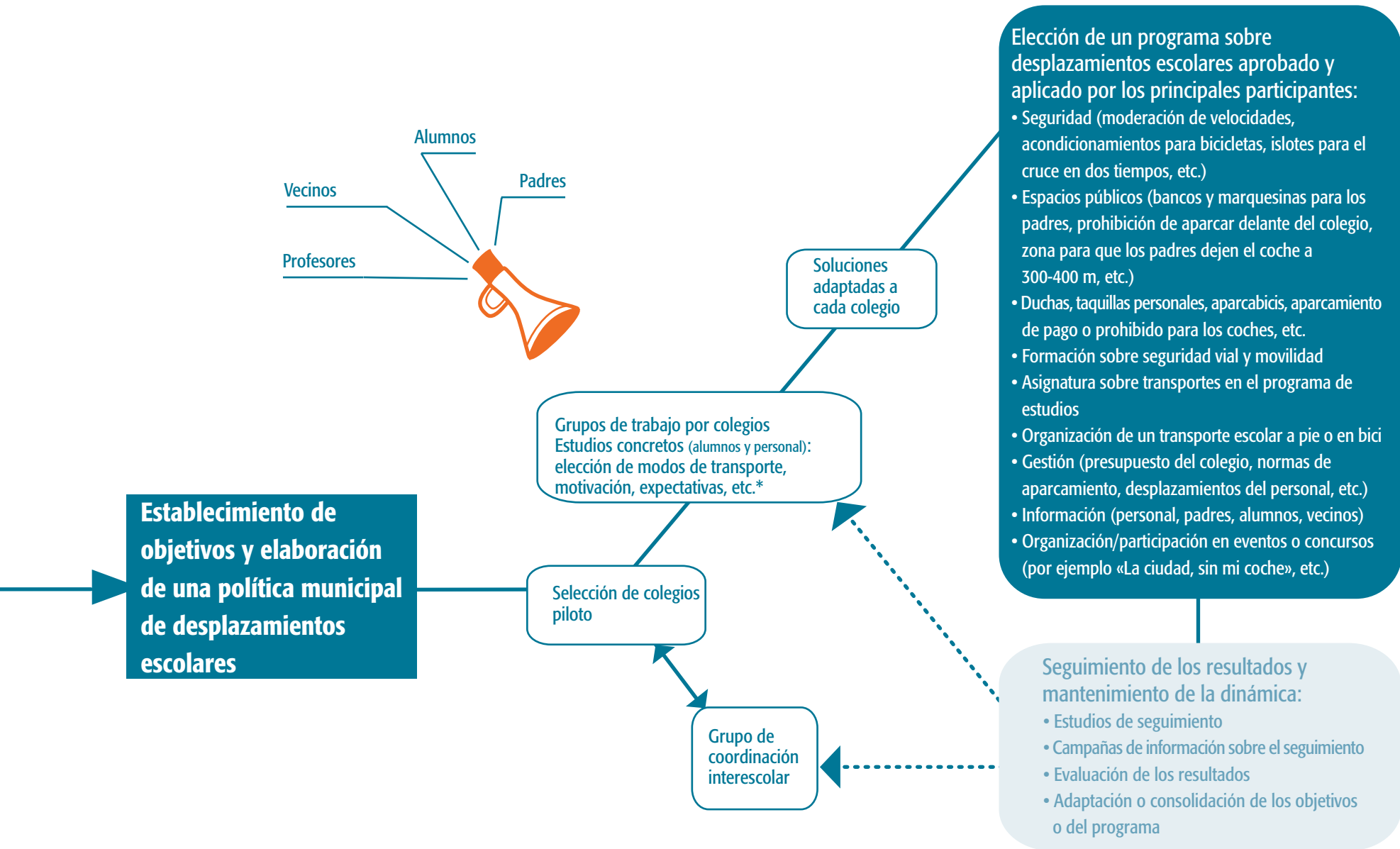


Responsable a nivel municipal de los desplazamientos entre el domicilio y el colegio

Grupo de trabajo a nivel municipal sobre desplazamientos entre el domicilio y el colegio

* Estudio sobre los desplazamientos escolares: véanse los indicadores comunes europeos (capítulo «Recursos»)

(Fuente: School Travel – Strategies and Plans)



Más espacio: te estás acercando a mi cola

Coste del acompañamiento de los niños camino a la escuela

El motivo fundamental para acompañar a un niño al colegio es protegerle de todo peligro. Ahora bien, ¿cuánto le cuesta a la sociedad esta «prestación» inducida por el riesgo que supone el tráfico de vehículos? Una serie de puntos de referencia permite hacerse una idea de la magnitud de estos servicios prestados de forma gratuita por las personas que «compensan» el peligro. Por ejemplo, en una ciudad austríaca de 9 000 habitantes, ha podido calcularse que acompañar a un niño al colegio representa una media de dos horas por semana y por niño hasta los 12-13 años. En el Reino Unido, el coste social de 1 356 millones de horas dedicadas a esta ocupación en 1990 ascendía a entre 15 000 millones y 25 000 millones de euros. En Suiza, partiendo de una base de 40 millones a 60 millones de horas de acompañamiento por año, y suponiendo que sólo la mitad fueran atribuibles a un sentimiento de peligro, el coste social de acompañar a un niño se sitúa en el mismo orden de magnitud que el correspondiente a los atascos. Aunque estas cifras deben aún afinarse, bastan para dar la señal de alarma. Son cifras que aumentan aún más los costes sociales del tráfico de vehículos.

Fuente: «Institutionelle Hindernisse im Fuss und Veloverkehr» (programa federal suizo de investigación n.º 41. Transporte y medio ambiente).



Ofrecer un transporte público atractivo

Rara vez somos conscientes de hasta qué punto los transportes públicos están inadaptados a las necesidades de los niños. Es preciso responder a preguntas tales como: ¿Las paradas de autobús están protegidas con marquesinas? ¿Son seguros los cruces? ¿Están bien situadas las paradas con respecto al colegio? ¿Los trayectos están adaptados a los colegios, que en general están distribuidos por la ciudad en función no tanto de una lógica de desplazamiento radial sino, en muchas ocasiones, de una lógica de desplazamientos periféricos? ¿Están diseñados los vehículos para que incluso un niño pequeño se sienta cómodo y no agobiado por una masa de adultos? ¿Se requiere una vigilancia especial a la hora de entrada y salida de las clases para evitar fenómenos tales como peleas o agresiones? ¿Hay aparcabicis cerca de las paradas de autobús?

En algunos casos, una buena solución podría ser crear un servicio de autobuses específicamente para fines escolares (en las horas de inicio y fin de las clases, en una línea que pase por varios centros de enseñanza o por las instalaciones deportivas y culturales que utilicen los colegios, etc.), tanto en medio urbano como rural.

Hay que abordar asimismo la cuestión de los costes. La suscripción de varios abonos de transporte puede ser una pesada carga en un presupuesto (familias monoparentales,

numerosas, con ingresos bajos, etc.). ¿El precio de esos abonos se considera realmente muy atractivo? ¿Están incluidos en el abono todos los períodos de vacaciones escolares?

No fomentar el transporte en coche

Las medidas que se adoptan para impulsar los modos de transporte «blandos» (desplazarse a pie, en bicicleta o en transporte público) sólo pueden resultar plenamente eficaces, en general, cuando forman parte de un conjunto coherente de medidas combinadas que incluyan una eventual restricción del uso del coche en los desplazamientos escolares. Es evidente que no siempre se pueden poner todas las medidas en marcha al mismo tiempo, a no ser que reine una voluntad política firme y que pueda disponerse de medios humanos y financieros que estén a la altura del proyecto. La solución ideal consiste en elaborar un proyecto de programación en el que se establezca la introducción progresiva de las distintas medidas a un ritmo de, por ejemplo, seis meses o un año.

Conviene realizar una programación de este tipo para preparar el terreno antes de aplicar con la mayor eficacia y el mínimo de resistencia medidas restrictivas para los automovilistas.



Esas medidas pueden tener un carácter restrictivo más o menos intenso: pueden ir, por ejemplo, de la simple prohibición de detenerse a las puertas de un colegio, al cierre total de la calle al tráfico con una zona de parada y espera para los padres a cierta distancia, pasando por la imposición de un aparcamiento de pago e incluso la supresión completa del aparcamiento de coches en el perímetro del centro escolar.

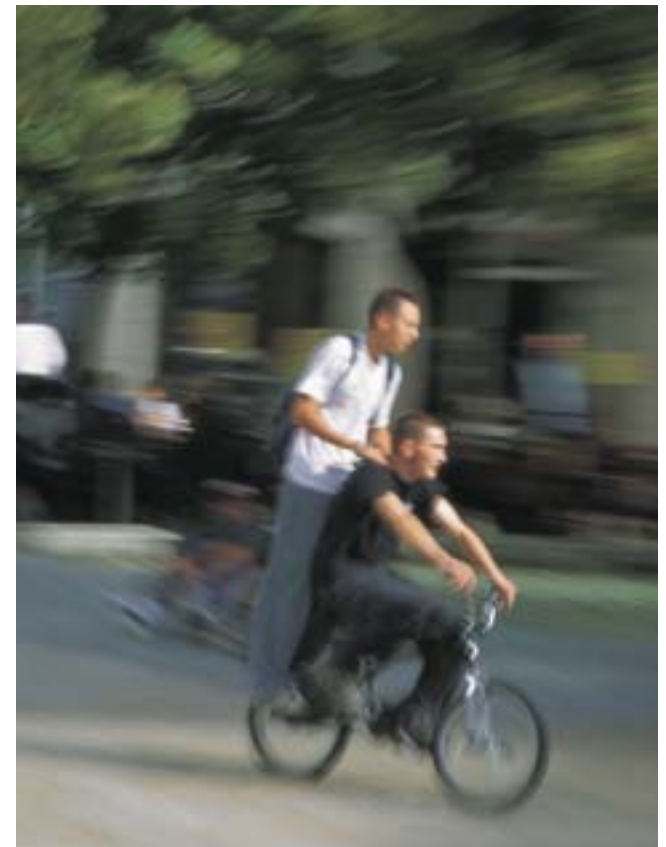
Impulsar el uso compartido de vehículos

A partir de una miniencuesta que permita hacer un cartografiado de los domicilios de los alumnos, el colegio puede enviar una carta a los padres que, por ser vecinos, podrían recurrir al uso compartido del coche. A continuación, los padres que manifestaran estar dispuestos a probar esa fórmula podrían organizarse para compartir, por ejemplo, los gastos o las tareas. Es evidente que si se ayuda a organizar la práctica del uso compartido de

vehículos, la aceptación de las medidas que impiden llevar a los niños en coche hasta la puerta del colegio sería mayor (véase más arriba).

Ese uso compartido puede consistir en utilizar los servicios de un taxi, sobre todo cuando se trata de vehículos de ocho a diez plazas. En ese caso, los padres no tienen ya que conducir, pero deben pagar el servicio. En general, puede conseguirse un precio especial desde el momento en que se garantizan 300 carreras por año escolar, sobre todo si el colegio hace de intermediario. El precio de la carrera, al compartirse entre cuatro o cinco familias, puede resultar muy competitivo habida cuenta del tiempo que se gana e, incluso, de que podría ser posible, de ese modo, renunciar a uno de los coches de la familia.

El establecimiento de un sistema de alquiler (por horas) compartido de coches (*car sharing*) distribuidos en todos los barrios ofrece posibilidades y ventajas complementarias en relación con el uso compartido.







CAPÍTULO 3

EJEMPLOS

Los niños y los jóvenes han sido ya fuente de inspiración en buen número de ciudades. Algunas de ellas, por tanto, pueden ofrecer un testimonio y un punto de vista concreto sobre ejemplos que a usted le pueden resultar atractivos. Por tanto, sería una pena pasar por alto las redes que se van formando progresivamente y que crean, evidentemente, un canal de intercambios especialmente rico.

La selección de temas y ejemplos que se ofrece a continuación puede ayudar a determinar la combinación más adecuada para su programa, ya que no hay que olvidar que, a largo plazo, sacará el máximo beneficio de cada idea si se programa un conjunto de medidas concertadas que se adecúen al ponerse en práctica.

En un proyecto estratégico tal como la inclusión de las necesidades de niños y jóvenes en una política de movilidad, lo mejor que puede hacerse es intervenir en cuatro aspectos al mismo tiempo, y combinarlos cuando se presente la oportunidad:

E = EDUCATION = educación/información

E = ENGINEERING = planificación/urbanismo

E = ENCOURAGEMENT = incentivos/discriminación positiva

E = ENFORCEMENT = controles/reglamentación



A LA ESCUCHA DE NIÑOS Y JÓVENES

Asambleas de niños y jóvenes

Realizar encuestas entre niños y jóvenes no es el único sistema para incluirlos en un proceso de participación. Un medio quizás no tan directo pero con mucha fuerza simbólica de escucharles y enseñarles a ser ciudadanos consiste en crear un parlamento de niños y un parlamento de jóvenes. La perennidad y periodicidad de esos «órganos» de consulta dan una dimensión viva a la participación.

Se han creado consejos municipales de niños, por ejemplo, en Helsinki (Finlandia), Lille (Francia) o Londres (Reino Unido) (desde el que se remitió directamente al Primer Ministro una resolución relativa a la movilidad de niños y jóvenes). En Suecia, existe un parlamento de niños y jóvenes a nivel nacional. En Italia, la primera sesión del congreso nacional de niños y jóvenes, organizada en 1994 en Bolonia, que reunió a más de 300 participantes, dirigió a toda la clase política una resolución en la que se exigían, entre otras cosas, medidas de moderación de la velocidad en las ciudades, acondicionamientos para bicicletas y aceras sin coches.

Planificar la ciudad aplicando el principio de participación

En Leipzig (Alemania), existe una estructura que permite asociar directamente a los niños en la planificación de los acondicionamientos urbanos.

En Empoli (Italia), el plan urbanístico de referencia se basa en el desarrollo sostenible, las necesidades de los jóvenes y la calidad de vida. La participación se orienta especialmente hacia niños y jóvenes cuando se trata de debatir temas tales como el espacio público, problemas centrales relacionados con la enseñanza, un centro de exposición y actividades para la juventud, así como las orientaciones futuras para el desarrollo y la gestión de la ciudad. Se organiza mediante una red de laboratorios piloto a pequeña escala (tres en clases de primaria y secundaria, uno en cada uno de los centros de enseñanza superior, otro en medio extraescolar y un último en el que participan adultos). Se han estrechado los lazos entre ciudadanos y administración, y los habitantes han hecho suyos los proyectos. Los vecinos y los jóvenes han aportado una contribución concreta respecto del aspecto cualitativo de los pormenores de la realización de algunos proyectos, superando de ese modo un enfoque basado únicamente en consideraciones técnicas y cuantitativas. De ese modo, una de las principales arterias de la ciudad se ha convertido en calle residencial en la que el tráfico ahora es menos intenso.

Información:

Comune di Ercolano, Assessorato Urbanistica
Tel. (39) 05 71 75 79 40
E-mail: cittasostenibili@minori.it

Encuestas por Internet

Una encuesta como la realizada en York entre prácticamente toda la población escolar proporciona, evidentemente, resultados muy precisos y fiables (véase la página 12). Una encuesta realizada por Internet no puede aspirar al mismo grado de representatividad, pero, así y todo, presenta una serie de ventajas: es permanente, fácil de actualizar, permite realizar comparaciones a lo largo del tiempo y puede diseñarse un cuestionario en varias partes, con una sección central de carácter cuantitativo para fines estadísticos y un anexo sobre aspectos cualitativos donde puedan exponerse opiniones, percepciones, etc.

«Young Transnet» (National Children's Bureau [NCB], Reino Unido) es un ambicioso proyecto cuyo desarrollo ha llevado tres años. Anima a los niños a aportar una contribución en un sitio web y les invita a participar en encuestas informatizadas sobre el medio de transporte que prefieren para ir al colegio, con objeto de crear una base de datos nacional. El proyecto se dirige también a los profesores. Los resultados de las encuestas y de los referendos se publican en la red y pueden consultarlos políticos y urbanistas para

«En resumen: queremos poder decidir sobre lo que nos afecta.»

(Conclusión de la resolución final del I Congreso nacional de niños y jóvenes, Bolonia, Italia, 1994)

orientar su trabajo. El sitio incluye juegos relacionados con la movilidad. Uno de ellos, por ejemplo, subvencionado por el King's Fund, se llama «Imagina Londres» y consiste en que los jóvenes aporten ideas sobre la cuestión de los transportes en la capital. Una «calculadora del carbono» permite a los ciclistas convertir los kilómetros que recorren en bici a las cantidades correspondientes de gases de efecto invernadero no emitidos.

Para difundir la experiencia, NCB ha lanzado recientemente un referendo en doce lenguas dirigido a niños y jóvenes de colegios de toda Europa (Netd@ys 2001).

En Berlín se aplica un método completamente distinto: la ciudad se ha «reconstituido» en un sitio web dirigido especialmente a niños y jóvenes, que pueden participar en su elaboración, sobre todo aportando sus propias ideas sobre las actividades que pueden llevarse a cabo, el modo de desplazarse y lo que convendría mejorar.

Información:

Internet: <http://www.youngtransnet.org.uk>

Internet: <http://www.youngtransnet.org.uk/netdays2001>



«¡Mentiroso!»

Los niños echan un rapapolvo al ayuntamiento

Los niños tienen un poder de persuasión que ya quisieran para sí los adultos. Se supone que, en cierta medida, tienen derecho a no andarse con rodeos y a no tener pelos en la lengua. Así, un funcionario rumano fue duramente reprendido por niños de 10 a 15 años dispuestos a todo para alcanzar sus objetivos ecológicos.

¿Y qué es lo que querían? Pues, simplemente, transportes públicos adecuados, acondicionamientos para peatones y ciclistas, libertad para poder jugar en la calle, espacios públicos sin aparcamientos y un entorno que les permitiera no tener siempre a los padres a sus espaldas nada más cruzar la puerta de casa. Todas esas ideas cristalizaron como reacción a un «pecado original» del ayuntamiento: el proyecto de transformar la calle tranquila de su colegio en una vía de cuatro carriles sin acondicionamientos para bicis y con aceras más estrechas para dejar espacio al tráfico.

Lo que empezó siendo una inocente petición para defender unos intereses muy concretos acabó convirtiéndose en una lucha en la que los jóvenes hicieron gala de una motivación y un compromiso dignos de activistas adultos, consiguiendo, incluso, ganarse para su causa a padres y profesores. Con el simple apoyo logístico de dos organizaciones no gubernamentales, los jóvenes realizaron sus propios análisis, sus propios planteamientos respecto de los problemas de transporte y medio ambiente y sus

propias estrategias de organización, reparto de tareas, comunicación y evaluación.

Los niños enviaron al municipio un carta sobre el famoso proyecto, pero esta permaneció sin respuesta durante semanas. Hasta que llegó un día en que estos ecologistas en ciernes decidieron espontáneamente realizar una marcha hacia el ayuntamiento. El director de los servicios de urbanismo, poco acostumbrado al diálogo e intentando escabullirse alegando que no habían pedido cita, pretendió en un primer momento desembarazarse de ellos. Pero ¿qué pueden hacer unos pocos oficiales de servicio ante quince niños que esperan tranquilamente una respuesta? Para librarse de esos irritantes mocosos, se les prometió que serían recibidos al día siguiente.

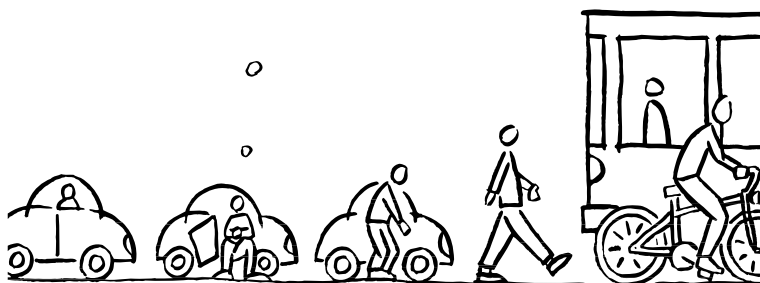
A la cita acuden treinta niños, pero enseguida comprueban que han sido víctimas de un plantón. Ni cortos ni perezosos, deciden concentrarse al día siguiente a la misma hora ante el domicilio de tan descortés individuo. Atrincerado tras su puerta, el director decide entonces llamar a la policía, que no puede por menos que reírse ante una llamada de socorro en tales circunstancias. La gente se detiene ante el espectáculo. Se avisa a la prensa. En la misma acera empieza a celebrarse un debate; el director de urbanismo cede y promete revisar los planes. Pero a esos niños ya no hay quien los pare y empiezan a

inundar al hombre con otras preguntas: «¿Por qué se están construyendo garajes en el parque que hay detrás del colegio?» Respuesta: «No se construirá ni un garaje más a partir del mes próximo.» Nueva pregunta de los niños: «Pero si de todas formas se siguieran construyendo, ¿podríamos escribir «Illegal» en las paredes? ¿Y podríamos hacer que los derribaran? Mi hermano conoce a unos hombres que podrían hacerlo... ¿Y esos coches que están aparcados encima de la acera delante de nuestro cole? ¿Podemos subirnos encima de ellos, puesto que eso es ilegal? ¿Y por qué no han castigado al policía que les deja aparcar así?» Etc., etc., etc.

Poco tiempo después, alumnos de otro colegio escribieron también al alcalde. Al día siguiente el ayuntamiento ya había enviado a un delegado para hablar con ellos.

Información: E-mail: office@ccn.ro
Internet: <http://www.ccn.ro>

"In town,
without my car!"



DÍAS SIN COCHE

El Día europeo sin coche (22 de septiembre)

A finales del año 2001, unos treinta países europeos se comprometieron a apoyar la organización de esta jornada a cargo de sus autoridades locales.

Impulsado por la comisaria europea de Medio Ambiente, Margot Wallström, quien se basó en la experiencia de Francia e Italia, el Día europeo sin coche reúne desde hace dos años a más de mil ciudades que, durante ese día, reservan parte de su espacio a los modos de transporte respetuosos del medio ambiente. Esa jornada es muy popular entre el público (con un índice de satisfacción de más del 80 %) y constituye una oportunidad para debatir y experimentar en buenas condiciones medios de locomoción distintos del coche particular. Es la ocasión, asimismo, para que la municipalidad pueda hacerse una idea más precisa

de cómo responde la población a una reordenación de las vías públicas, un plan de tráfico, una nueva línea de autobús, un itinerario para bicicletas, una reducción del número de plazas de aparcamiento, etc.

Es interesante observar que, poco a poco, las autoridades locales están aprovechando este día para anunciar medidas permanentes a favor de una movilidad sostenible. Varias ciudades hacen hincapié en esta ocasión también en los desplazamientos de los niños.

Por ejemplo, Larissa (Grecia, 150 000 habitantes), ciudad muy activa a la hora de promover la «ciudad sin coches», dedica a los niños una parte importante de su ambicioso programa de acción «22 de septiembre». La campaña de promoción estuvo dirigida especialmente a ellos y se les enviaron 25 000 folletos. Se organizó una lotería gigante en la que 400 niños ganaron una flamante bicicleta, y también se regalaron bicis a 20 niños minusválidos. Se organizó para los niños un paseo por la ciudad y, con motivo de un festival sobre el tema de la bicicleta que se prolongó durante toda una semana, pudieron descubrir 10 km de acondicionamientos nuevos para bicis y 750 aparcabicis recién instalados.

Los colegios participaron de forma masiva en el diseño y preparación de los días sin coche. Resultado de ello fue que, el 22 de septiembre por la tarde, los niños habían organizado una divertida manifestación sobre el tema «Y los otros 364 días ¿qué?»



El ayuntamiento, no contento con empezar a preparar ya el 22 de septiembre del año siguiente, se puso a organizar también domingos sin coche: tres entre septiembre de 2000 y septiembre de 2001, uno de ellos dedicado exclusivamente al tema «Niños y medio ambiente».

Información:

E-mail: dhmlar1@larissa-dimos.gr

Internet: <http://www.mobilityweek-europe.org>

Montreal: El «Día B»

Vélo Québec es la organización más importante de defensa y promoción de la bici en la provincia de Quebec, y su fama se debe a haber puesto en marcha un evento deportivo anual, «La Vuelta a la Isla de Montreal», en el que participan desde hace ya veinte años decenas de miles de ciclistas. Esta manifestación adquirió rápidamente una importancia tal que *Vélo Québec* tuvo que crear una filial autónoma llamada, precisamente, «La Vuelta a la Isla de Montreal», encargada de organizar ese y otros eventos.

Por ejemplo, hace diez años, se lanzó otro «megaevento»: «La Vuelta de los niños», reservado exclusivamente al grupo de edades comprendidas entre 6 y 12 años y no se admite a los padres! Su éxito es inmenso: cada año cuenta con la participación de entre 8 000 y 10 000 niños.

La «Vuelta a la Isla de Montreal» incluye también una campaña de *marketing* social destinada, fundamentalmente,



a animar a los niños de primaria a ir al cole en bici. En la actualidad, alrededor del 4 % de los niños de la región de Montreal utilizan la bici para sus desplazamientos escolares (pero el 66 % montan en bici cada semana por diversión). La mayoría de los colegios, en realidad, desaconsejan ir a clase en bicicleta.

Bautizada con el nombre de «Día B», esa manifestación es un gran acontecimiento mediático que cuenta con la colaboración de importantes patrocinadores, medios de comunicación de primera fila, varios ministerios y organismos gubernamentales y la ciudad de Montreal. Asimismo participan profesores, padres y alumnos. Para poder llegar a los colegios, los organizadores utilizan los vínculos y contactos establecidos fundamentalmente en el desarrollo de la Vuelta de los niños.

El «Día B» tiene lugar en el marco de la Feria de la Bicicleta de Montreal, una semana entera dedicada a la bici y la ciudad, que empieza con la «Vuelta de los niños» (último domingo de mayo) y se termina con la «Vuelta a la Isla» (primer domingo de junio). El primer «Día B», que se organizó con carácter piloto, tuvo lugar el 1 de junio de 2000. Tuvo un éxito espectacular, aunque sólo se dirigía en aquel momento a las empresas. La edición de 2001 incluyó a los centros de enseñanza primaria en esta labor de promoción de la bici como medio de transporte.

En 2002, el «Día B» estará inscrito en el calendario de actividades escolares de Montreal. Además, con ayuda de

profesores y consejeros pedagógicos, se elaborará un programa sobre la bici que podrán utilizar para impartir sus clases. En los colegios, el «Día B» constituirá la ocasión de organizar durante todo el mes de mayo actividades sobre la bicicleta y su mundo, lo cual será un medio excelente para sensibilizar a los niños a una movilidad más ecológica. En las empresas, el objetivo consistirá en aumentar durante todo el verano el número de personas que van en bici al trabajo.

Información:

Internet: <http://www.velo.qc.ca>

«Bimbibici. Niños en bici a la reconquista de la ciudad»

En Italia se organizan domingos sin coche desde 1996. El 10 de junio de 2001, 150 ciudades cerraron al tráfico de vehículos algunas de sus calles. Entre las más importantes cabe mencionar Roma, Bolonia, Nápoles o Palermo.

No obstante, sólo desde hace algunos años los profesores están empezando a abordar el tema de la movilidad sostenible en sus clases. La *Federazione Italiana Amici della Bicicletta* (FIAB) desempeña un papel importante en esta toma de conciencia.

Desde el año 2000, FIAB organiza una nueva campaña nacional denominada «Bimbibici», dirigida a los niños de 3 a 11 años, que se consideran los más receptivos a los mensajes que se quiere transmitir. En 2001, el tema elegido

fue «Seguridad camino al cole» (inspirado por las *Safe Routes to School* promovidas por Sustrans en el Reino Unido).

En esa ocasión participaron aproximadamente 40 municipalidades, entre las que cabe destacar Roma, Nápoles, Bolonia y Ferrara: la manifestación consistió en un largo paseo a través de cada ciudad durante un domingo del mes de mayo, como el año anterior, es decir, sin ninguna relación con el domingo sin coches «tradicional». Once ayuntamientos decidieron organizar ellos mismos esa segunda edición con ayuda de miembros voluntarios de la FIAB. El Ministerio de Medio Ambiente y la Agencia Nacional de Protección del Medio Ambiente (ANPA) aportaron una vez más su apoyo a esta acción basada en el trabajo de voluntarios.

Ese paseo constituye para muchos la oportunidad de volver a montar en bicicleta. Pero al margen de esta fiesta en bici que es «Bimbibici», la FIAB brinda a profesores y alumnos la posibilidad de participar en un proyecto educativo de sensibilización a favor de otro tipo de movilidad. En algunas ciudades se ha decidido incluir este tipo de formación en los programas de estudios y se financia esa labor en las escuelas. En otras, las sesiones se reducen a diez horas fuera de las horas lectivas. No obstante, cuatro escuelas primarias han podido organizar en sus programas de estudios formaciones que totalizan hasta noventa horas. El material didáctico elaborado para esos cursos se conserva en las mismas escuelas para los años siguientes.



«Bimbibici» empieza a ser ya una tradición: la manifestación tendrá lugar también en 2002, y en ella participará un número aún mayor de ciudades.

Información:

E-mail: info@fiab-onlus.it

Internet: <http://bimbibici.org>

LOS APARCAMIENTOS, BAJO TIERRA; LOS NIÑOS, EN LA SUPERFICIE

La moderación del tráfico lleva aparejado el cierre de calles al tránsito de vehículos. Pero lo que no suele hacerse es, además, suprimir la calzada (y, por consiguiente, el estacionamiento) para transformar todo el espacio público en una zona destinada al juego, al descanso y a espacios verdes, sobre todo en plena ciudad y si no hay comercios que justifiquen la peatonalización.

En Barcelona existen algunos de estos espacios públicos recuperados sobre lo que antes eran calles clásicas. El aparcamiento es exclusivamente subterráneo, en los sótanos de los edificios. Sólo se ha dejado una vía transitable para permitir el acceso a los garajes y el paso de ciclistas. Todo ese espacio se ha ganado para la vida urbana, especialmente para que los niños puedan jugar.

PENSAR COMO UN PEATÓN, SOBRE TODO EN LAS INMEDIACIONES DE LOS COLEGIOS

En Ercolano (Italia) se está aplicando un programa titulado «Transformar la ciudad a la medida de los niños» con dos objetivos prioritarios: mejorar las condiciones de desplazamiento a pie para los niños mediante una red de «caminos seguros» hacia todos sus destinos, y completarlos con toda una serie de (micro)espacios verdes destinados al juego y al descanso.

Los comerciantes participan también en el proyecto, sobre todo en las inmediaciones de los colegios, que es donde se concentra parte de la vida social y emocional de un niño.

La reorganización progresiva de la ciudad se rige por un plan que combina medidas de gran poder simbólico (peatonalización de calles, paseos donde se autoriza el juego y la velocidad está limitada a 10 km/h, un replanteamiento completo de los accesos a los colegios, calles secundarias con un límite de velocidad de 30 km/h, etc.) y microintervenciones (calidad de los materiales, del alumbrado, de las señales de tráfico, de las zonas verdes, del mobiliario urbano, etc.) a lo largo de toda la ciudad que se aplican a medida que se pone en marcha cualquier tipo de obras.

Con arreglo a las recomendaciones del Libro Verde sobre el medio ambiente urbano (1990) y a la comunicación de la

Comisión sobre una política urbana para la Unión Europea (1998), la red va crearse según una estrategia intersectorial y transversal, concretizada por un comité compuesto por asesores y representantes de los servicios de la administración.

Evidentemente, los niños participan en el proyecto. Las respuestas a un cuestionario enviado a 1 500 niños de primaria indicaban que estos sentían que contaban menos que los coches, y se les pidió que dieran su opinión sobre las instalaciones escolares en el marco de un proyecto didáctico relativo a la arquitectura y los espacios verdes.

Información:

Tel. (39) 08 17 88 12 19

Actas del coloquio «Azioni per città a misura di bambini»

LOS JÓVENES ADOPTAR LOS TRANSPORTES PÚBLICOS

En Essen (Alemania), la compañía de transporte público (EVAG) utiliza diversos medios para atraer y ganarse la confianza de la clientela juvenil.

Por un lado, EVAG propone una campaña para que los escolares de edades comprendidas entre 12 y 14 años hagan uso del autobús. Uno de los objetivos es reducir el vandalismo. Evidentemente, la familiarización e «identificación» con los transportes públicos repercuten en



la percepción de un modo de transporte que reproduce la imagen de los jóvenes. El hecho de utilizar el autobús supone una serie de ventajas (fotos y nombres de los niños expuestos en el autobús, excursiones en dicho vehículo, «fiestas» de «cumpleaños» del autobús, participación en su mantenimiento en el taller de reparaciones, etc.) y de responsabilidades (distribución de regalos a los pasajeros en días especiales como el cumpleaños del autobús o en caso de mejora de los horarios, etc.).

Por otro, se ha creado en Internet un sitio específico para jóvenes mayores de 15 años con objeto de informarles sobre los servicios de transporte público y, al mismo tiempo, conocer su opinión sobre la movilidad. El sitio incluye mapas que localizan los destinos más frecuentados por los jóvenes y la manera de acceder a ellos en transporte público, un servicio de horarios personalizado e información sobre autobuses nocturnos (conocidos como «búhos»), la «lista de invitados» de una discoteca con descuentos a los usuarios de transportes públicos, extractos de revistas, una «caja de sorpresas» (al pulsar un botón, aparece una información al azar sobre una actividad o un lugar inhabituales), un cuestionario y enlaces con otros sitios no comerciales.

Información:

E-mail: guido.mueller@ils.nrw.de

APRENDER A UTILIZAR LOS TRANSPORTES PÚBLICOS MUCHO ANTES DE LA AUTOESCUELA

En Hamburgo (Alemania), las alternativas al automóvil privado son objeto de un trabajo pedagógico en clase y, al mismo tiempo, de experiencias *in situ*. Se anima a los niños a descubrir y a probar los transportes públicos a través de *rallies* o circuitos de exploración en los que experimentan lo que supone desplazarse de forma autónoma.

Alrededor del 70 % de los escolares hamburgueses de edades comprendidas entre 9 y 13 años participa cada año en este tipo de programas. Entre 14 y 16 años, los escolares abordarán la cuestión de la movilidad mediante un manual escolar publicado por el departamento de cultura de la ciudad en colaboración con la compañía de transporte público. Los transportes se analizan en diferentes cursos: geografía, ciencias, educación política, educación religiosa/filosófica. A finales del ciclo de secundaria, los jóvenes adultos estudiarán el tema de la movilidad a través de proyectos de investigación sobre diversas cuestiones generales, como los «grandes viajes» o una «visión del futuro».

Información:

E-mail: gunter.bleyer@bsjb.hamburg.de

Internet:

<http://www.hamburger-bildungsserver.de/verkehrserz/>

EN TRANSPORTE PÚBLICO POR (CASI) NADA

El abono escolar a precios reducidos es una tradición casi generalizada. No obstante, su coste se percibe a veces como un gasto inútil (niños llevados en coche a la escuela), o un obstáculo cuando hay varios niños, o si la situación familiar es precaria (desempleo, separación o divorcio que pesa sobre el presupuesto, ingresos reducidos, etc.).

Para reducir el «umbral de acceso» a los transportes públicos y al mismo tiempo garantizar que todos los niños y jóvenes poseen un abono, la ciudad de Bonn (Alemania) prevé la compra «colectiva» de abonos para todas sus escuelas, con un descuento importante (del 50 %) sobre el precio normal de un abono escolar. Exactamente como una empresa que negocia una tarifa preferente para sus empleados.

AUTOBÚS + TAXI = TRANSPORTES PÚBLICOS

¿Hay algo más lógico que una colaboración entre los transportes públicos y los taxis para garantizar una movilidad segura de los jóvenes por un precio módico a altas horas de la noche?

La idea inicial es que es preferible interrumpir relativamente pronto las líneas de autobús menos frecuentadas (p. ej., a



las 23:30 horas en Salzburgo, Austria). Al sustituirlas por un servicio de taxis colectivos (o «taxibús»), con puntos de partida fijos en los centros urbanos, pero con puntos de destino que se establecen en función de la demanda de los clientes, se garantiza, por un presupuesto equivalente, un servicio mucho más apreciado por la clientela. El coste suplementario (precio del trayecto: alrededor de 2,5 euros) queda compensado por la calidad del servicio (flexibilidad, seguridad, horarios hasta la 1:30 horas de la madrugada en días laborables y hasta las 3:00 horas de la madrugada los días de «salida»).

Este tipo de sistema, que incluye numerosas variantes según la situación (dimensión y morfología de la ciudad), existe en numerosas ciudades, sobre todo en Alemania y Austria.

Información:

Salzburger Stadtwerke (Verkehr) et UITP

LO PRUEBAS Y TE ENGANCHAS

Normalmente no se asocia el transporte de niños pequeños a la guardería con el uso de la bicicleta. Y, sin embargo, es posible. A esa conclusión ha llegado el ayuntamiento de Odense (Dinamarca).

Odense es una auténtica ciudad cicloviable, donde más del 60 % de los escolares se desplaza en bicicleta. Esta experiencia positiva se transmitió a la ciudad de York a

través de un proyecto de hermanamiento entre escuelas. Los jóvenes ingleses, atraídos por la autonomía que confiere la bicicleta, lanzaron su propia campaña para poder ir en bicicleta a la escuela. Esta cifra sorprende aún más si tenemos en cuenta que la ley danesa exige una evaluación previa de la seguridad en relación con el trayecto domicilio-escuela de cada niño. Eso indica que Odense está bien equipada en cuanto a carriles bici y que aplica plenamente los principios de moderación de la velocidad y del tráfico, elementos que crean un medio suficientemente seguro como para que el transporte en bicicleta de los más pequeños tenga futuro.

Así pues, el ayuntamiento facilitó gratuitamente diez remolques para el transporte de los niños, de modo que los padres pudieran probarlos antes de efectuar una compra que resulta costosa, pero que presenta la ventaja de aumentar considerablemente las posibilidades de la bicicleta tanto para desplazamientos cotidianos como para paseos. En esta operación participó un tercio de las 150 guarderías de la ciudad. La campaña repercutió en unos 3 000 niños y sus padres durante un período de unos cuantos meses, y los ciclistas de Odense pudieron observar su impacto económico.

Otras campañas que merecen reseñarse son «Fun Family Cycling», que pretende implicar a los adultos a través de sus hijos, y «Cycle Duckie» (el Pato Donald de la bicicleta),

mascota de una campaña que se graba en las bicis y rivaliza en popularidad con Papá Noel a los ojos de algunos niños.

Odense se dirige también al público de jóvenes adultos (17-25 años) mediante la campaña «Life Style», con un eslogan diferente para cada sexo.

Información:

Troels Andersen

E-mail: TA@odense.dk

LA CALLE COMO CIRCUITO DE APRENDIZAJE

En cuestión de formación, cabe indicar de entrada que el único medio verdaderamente válido es que los niños circulen por la calle y no en circuitos de aprendizaje.

Un estudio inglés ha presentado pruebas científicas de los errores que los niños memorizan cuando «aprenden» a circular en un parque donde nada se corresponde con la realidad (la anchura de las vías, la complejidad de situaciones y la variedad de maniobras de los automovilistas, la posición y legibilidad de la señalización, la presencia de diferentes tipos de vehículos, la presencia de peatones, etc.).

En Rumst (Bélgica), la policía organiza anualmente sesiones para aprender a montar en bicicleta dirigidas a niños de 12



y 13 años. Desde mediados de la década de los ochenta, la parte práctica se desarrolla en la calle, en condiciones de tráfico reales.

Un barrio relativamente tranquilo, pero en el que los ciclistas en ciernes se enfrentan a un máximo de situaciones críticas, se transforma en «zona de formación» durante todo un día. La policía recurre a la colaboración de los vecinos, padres de alumnos y funcionarios de la administración municipal. Se colocan señales en las vías de acceso al barrio para prevenir a los conductores de una situación un tanto inhabitual. Se modifican o añaden señales de tráfico, a veces en la calzada, en diferentes lugares, para crear la gama más amplia de situaciones posibles (cruces con varias prioridades, calles de sentido único con o sin excepciones para los ciclistas, carriles bici, etc.); es obvio que se informa previamente a los habitantes de la zona a este respecto.

Las pruebas teóricas y las prácticas se realizan al mismo tiempo. La única consigna que se proporciona a los niños es la de circular libremente por todo el barrio pasando por delante de los diversos puntos de control y volver al punto de partida cuando suena la sirena al final de la prueba. En dichos puntos de control cada niño recibe consignas «sorpresa» (girar a la izquierda en un cruce, dirigirse a una calle que puede ser de dirección prohibida, costear coches estacionados para comprobar si el ciclista mantiene una distancia de seguridad con respecto a la puerta del coche

que va a abrirse, etc.), pero también se prevén inspectores itinerantes que vigilan los movimientos de los jóvenes ciclistas sin que ellos se den cuenta.

Los fracasos son frecuentes, lo que demuestra sin duda la calidad de esta prueba. A veces ocurre que los niños fallan en los ejercicios porque su bici no es de su tamaño (cuadro demasiado alto, frenos demasiado separados para manos pequeñas, etc.), lo que sirve para que los padres tengan en cuenta que una bici no es un juguete, sino un instrumento que debe estar adaptado al niño.

Información:

K. Vanderlinden, policía de Rumst, Markt 1, B-2840 Rumst
Tel. (32-3) 888 00 67

–BICI– INICIATIVA PARA LAS JÓVENES INMIGRANTES

En Tilburg (Países Bajos), el *Centrum voor Buitenlandse Vrouwen* ha organizado un programa para enseñar a montar en bicicleta a chicas de familias inmigrantes.

Normalmente esas jóvenes se ven «privadas» de movilidad autónoma, y la bicicleta puede tener repercusiones importantes sobre su autonomía e, incluso, su emancipación.

Las principales características de este grupo son cierta fragilidad social (familias inmigrantes, o refugiadas, con muy pocos medios, sobre todo para el transporte), la falta de ejercicio físico y, por tanto, cierta dificultad para andar en bici, pero también una preferencia notable de los padres por mantenerlas en un medio esencialmente femenino.

De hecho, este trabajo se basa en la labor realizada con los jóvenes inmigrantes, que no están expuestos a las mismas actitudes restrictivas que las jóvenes pero que, a pesar de todo, están poco familiarizados con la bici porque este modo de transporte no forma parte de su cultura.

Información:

Centrum Buitenlandse Vrouwen Tilburg
Tel. (31-13) 535 90 43
E-mail: avdkloof@planet.nl

«PEDIBÚS» Y «BICIBÚS»

En la aglomeración de Grenoble (Francia), una escuela primaria de un municipio periférico fue elegida para una primera experiencia en materia de desplazamiento escolar, inspirada en el ejemplo de la campaña «Safe Routes to School» (Sustrans, Reino Unido).

En un medio favorable (terreno llano, distancias cortas, poco tráfico, entorno seguro), se da la paradoja de que alrededor del 50 % de los alumnos residentes a menos de

400 m de la escuela y del 80 % de los residentes a menos de 900 m iban a la escuela en coche. La principal razón aducida para no acompañar a los niños en bici o a pie era la pérdida de tiempo. Pero el resultado es que el tiempo empleado en recorrer la misma distancia era equivalente, independientemente del modo de transporte. La encuesta realizada entre los padres mostraba asimismo que, a medida que los niños y niñas crecían, seguían siendo acompañados a la escuela en coche por costumbre, y no por miedo al peligro (tráfico) o a la inseguridad (agresiones).

La prohibición de estacionamiento a menos de 50 m de la escuela, la creación de un aparcabicis, un trabajo pedagógico en las clases y la sensibilización de los padres, la creación de un sistema «bicibús» (véase la página 33) y «pedibús» (véase la página 33) son medidas sencillas que han contribuido a modificar las costumbres. Los automovilistas se han vuelto respetuosos de la seguridad y disciplinados en las proximidades de las escuelas. Así, en apenas dos años, el uso del automóvil se ha reducido a la mitad, con un paso casi total a la bicicleta.

El principio del «pedibús» o «bicibús» es simplemente que los niños recuperen la costumbre de ir en fila por la calle, esta vez bajo la vigilancia de los padres. La escuela ayuda a los padres que viven en el mismo barrio a encontrarse y a organizarse para garantizar de modo permanente el

acompañamiento de los niños que se encuentran en un punto dado. Según la dimensión del grupo o el modo de desplazamiento, se requiere una permanencia de uno o varios adultos. Gracias a los teléfonos móviles, es fácil señalar al responsable del «pedibús» la ausencia de un niño enfermo o con retraso, que ese día no se unirá al grupo. Es preciso asimismo que la escuela pueda tomar el relevo en todo momento en caso (excepcional) de que un padre se vea impedido y no puede encontrar un sustituto.

Información:

Proyecto «Alternativement vôtre» de la Metro Rhône-Alpes
E-mail: david.djigaouri@la-metro.org;
Internet: <http://www.rhonalpennergie-environnement.asso.fr/Pages/experi14.htm>

RETIRAR TRES COCHES PARA APARCAR CINCUENTA Y DOS BICICLETAS

En Leicester (Reino Unido), la experiencia comparada de tres escuelas que han optado por soluciones diferentes para el estacionamiento de bicicletas pone de manifiesto el interés de aparcar en la calle:

- Se dispone de espacio: basta con hacer un estacionamiento para bicicletas en lugar de para coches y aumentarlo en función de la demanda; no debe ganarse espacio en detrimento de los peatones, ya que eso daría

una mala impresión de «competencia» entre los modos de transporte «blandos»; normalmente existe una limitación en cuanto a espacio y posibilidades de ampliación si se elige situar el aparcamiento en los propios terrenos de la escuela.

- El estacionamiento en la calle constituye una medida sumamente «publicitaria», ya que es muy visible.
- El estacionamiento para bicicletas de una escuela puede ser utilizado en otros momentos por otros usuarios, lo que no ocurre cuando el estacionamiento se encuentra en el patio de la escuela.
- Es preciso pensar en un lugar que pueda controlarse (visible desde la secretaría o, eventualmente, desde varias clases) y se recomienda la colocación de una cámara; cuando el estacionamiento para bicicletas se encuentra en el perímetro de la escuela, es preferible recurrir a un recinto cerrado y accesible únicamente previa solicitud, lo que resulta menos cómodo para los usuarios pero más recomendable para evitar el riesgo de vandalismo (a menos que se prevea una cámara).
- El estacionamiento debe ser cubierto, y puede elegirse un mobiliario urbano clásico mediante catálogo para la cubierta y el modelo de «U» invertida para los arcos.



- Las ideas deben desarrollarse con la participación de los alumnos y de un(a) adulto de la causa de los ciclistas (que puede ser uno de los padres, un profesor o cualquier otro miembro del personal), pero es indispensable el consejo de un especialista para no cometer errores en cuanto a la localización o la elección del equipamiento. En la escuela de Leicester, en la que la iniciativa tuvo más éxito, el número de ciclista pasó rápidamente del 0 % al 10 % tras la instalación de un gran estacionamiento cubierto para cincuenta y dos bicicletas, en lugar de tres plazas de aparcamiento para coches.

Información:

Leicester City Council

E-mail: slads001@leicester.gov.uk;

Internet: <http://www.saferoutestoschools.org.uk>

ACOMPAÑANTES MOTORIZADOS: A ESPERAR...

En la *Waingel Copse School*, cerca de Reading (Reino Unido), no puede decirse que los padres que conducen a sus hijos a la escuela tengan alguna ventaja en cuanto a tiempo o facilidad. En efecto, las tres medidas siguientes tienen por objeto disuadir el transporte de los niños en coche:

- Se invita y aconseja a todos los niños que vayan a pie o en bicicleta por motivos de salud e higiene.

- El aparcamiento donde se puede dejar o recoger a un niño en coche está a unos 400 m de la puerta de la escuela; de este modo se evita todo tipo de molestias a las personas que viven cerca de la escuela y a los propios niños;
- Los automovilistas que de todas maneras optan por llevar a los niños en coche hasta la escuela pagan este privilegio teniendo que esperar a veces quince minutos en el aparcamiento de la escuela antes de que se les abra la barrera de salida, es decir, el tiempo necesario para que todos los demás escolares desalojen los lugares sin problemas. El personal de la escuela garantiza el cumplimiento de este reglamento.

Información:

Waingel Copse School, Wokingham District Council

Tel. (44-118) 974 63 04

Internet: <http://www.saferoutestoschool.org.uk>

LOS PROFES, QUE PAGUEN DE SU BOLSILLO

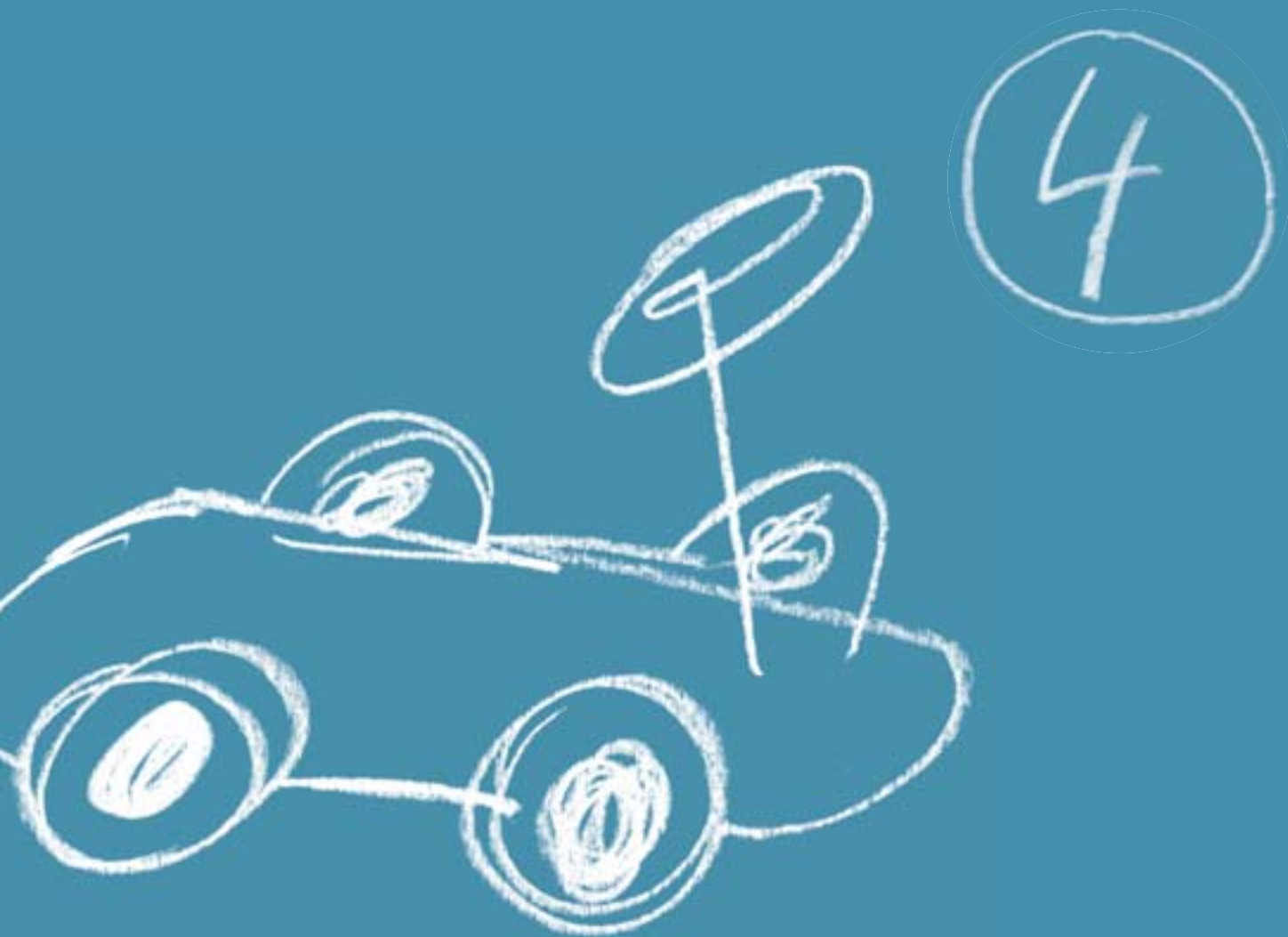
¿Se imagina que una empresa dedicada a ofrecer servicios de asistencia y emergencia a los automovilistas lanzara un concurso destinado a... reducir el uso del automóvil particular? ¡Pues, sí! «RAC Motoring Services» (Reino Unido) es el principal promotor de «Grass Routes Challenge». Se invita a escolares, a veces de sólo 14 años, a desarrollar proyectos de movilidad para sus escuelas. Se les

proporciona una información de base, pero luego tienen que dar rienda suelta a su imaginación.

En 1998-1999, el primer premio ascendía a más de 6 000 euros. En el norte de Escocia (Caithness), dos escolares se llevaron un premio de consolación de 1 500 euros para su escuela gracias a una idea bastante radical: mediante una encuesta descubrieron que los propios profesores, tanto si vivían en la ciudad como fuera de ella, recurrían masivamente al coche. Los dos amigos consiguieron que la escuela impusiera un estacionamiento de pago de manera que con los ingresos obtenidos se pudieran financiar medidas favorables a otros modos de desplazamiento (aparcamientos cubiertos para bicicletas, marquesinas y bancos para los padres que esperan a la salida de la escuela, señalización y modificación de las inmediaciones de uno de los accesos a la escuela, etc.).

Información:

Internet: <http://www.rac.co.uk>



CHAPÍTULO 4

RECURSOS

Direcciones de contacto y sitios Internet



Campaña de ciudades europeas sostenibles

Más de 1 200 municipios se han adherido a la campaña de ciudades sostenibles lanzada en la Conferencia de Aalborg de 1994 tras la adopción del Programa 21 por la Unión Europea y los Estados miembros en la Cumbre de Río de 1992. La campaña de ciudades sostenibles se articula en torno a una serie de grandes redes de colectividades locales.

Rue de Trèves 49-51
Bte 3
B-1040 Bruxelles
Tel. (32-2) 230 53 51
E-mail: campaign.office@skynet.be
Internet: <http://www.sustainable-cities.org>

Car Free Cities/Access

Car Free Cities es una red de ciudades que intercambian experiencias e información sobre una política de movilidad con objeto de promover activamente alternativas al automóvil.

Esa red ha desarrollado diversos ámbitos de actividad y organiza seminarios de forma periódica.

c/o Eurocities
Square de Meeûs 18
B-1050 Bruxelles
Tel. (32-2) 552 08 88
E-mail: cfc@eurocities.be
Internet: <http://www.eurocities.org>

Healthy Cities (Organización Mundial de la Salud)

La red de ciudades saludables de la OMS cuenta con 43 miembros, pero más de 1 000 municipios son miembros de redes nacionales en los diferentes Estados europeos.

Dr. Agis Tsouros
WHO Regional Office for Europe
Healthy Cities & Urban Governance
Centre for Urban Health
Denmark
Tel. (45) 39 17 15 09
E-mail: ats@who.dk

Claire Mitcham
WHO Regional Office for Europe
Urban planning and transport
Tel. (45) 39 17 14 60
E-mail: cmi@who.dk
Internet: <http://www.who.dk/healthy-cities/>

Francesca Racioppi
WHO
European Center for Environment and Health
Rome Office
Tel. (39) 064 87 75 45
E-mail: fr@who.it
Internet: <http://www.euro.who.int/transport>

Cities for cyclists (Ciudades para ciclistas)

Este club europeo de ciudades ciclo-viables está compuesto por 31 municipios comprometidos en desarrollar una política activa de fomento de la bicicleta.

c/o Dansk Cyclist Forbund
Romergade 7
DK-1362 København K
Tel. (45) 33 32 31 21
E-mail: cfc@dcf.dk
Internet: <http://www.cities-for-cyclists.org>

The Climate Alliance of European Cities

Los 900 municipios (48 millones de habitantes) que componen esta alianza tienen un proyecto de lucha contra el cambio climático que supera los compromisos internacionales: su objetivo es reducir el 50 % de su producción de CO₂ en lugar del 8 % previsto. Ha elaborado un catálogo de medidas e indicadores de desarrollo sostenible.

Galvanistrasse 28
D-60486 Frankfurt-am-Main
Tel. (49-69) 71 71 39 21
E-mail: info@klimabuendnis.org
Internet: <http://www.klimabuendnis.org>

EPA – Association européenne des parents d'élèves (Asociación europea de padres de alumnos)

1a, rue du Champs de Mars
B-1050 Bruxelles
Tel. (32-2) 514 05 99
E-mail: infos@epa.be
Internet: <http://www.epa.be>

Euronet – European Children's Network (Red europea para la infancia)

Uno de los principios de Euronet es que «los niños y niñas tienen el derecho a que sus necesidades e intereses sean considerados como prioritarios por las autoridades locales, regionales y nacionales y por las instituciones europeas e internacionales». Euronet es una coalición de redes y organizaciones que defienden los intereses y los derechos de los niños y niñas, definidos en la Convención sobre los Derechos del Niño de las Naciones Unidas. Como resultado de la intensa campaña realizada por Euronet, el Tratado de Amsterdam de 1997 incluye por primera vez en la historia de la UE una referencia específica a la infancia.

Euronet
Rue Montoyer 39
B-1000 Bruxelles
Tel. (32-2) 512 45 00/512 78 51
E-mail: savechildbru@skynet.be
Internet:
<http://europeanchildrensnetwork.gla.ac.uk/>

**ECF – Fédération européenne des cyclistes
(Federación europea de ciclistas)**

La ECF federa las asociaciones que fomentan el uso de la bicicleta. Las asociaciones que forman parte de ella han publicado en ocasiones sus trabajos de referencia o establecido programas de formación. La ECF y sus miembros pueden orientarle también hacia asociaciones locales o ponerle en contacto con ciudades que cuentan con experiencia en la promoción de la bici, sobre todo entre los niños y los jóvenes.

Rue de Londres 15/3
B-1050 Bruxelles
Tel. (32-2) 512 98 27
E-mail: ecf_brussels@compuserve.com
Internet: <http://www.ecf.com>

European Federation of Asthma and Allergy Associations

Internet: <http://www.efanet.org>

Énergie-cités – Association européenne des pouvoirs locaux pour une politique énergétique durable sur le plan local (Asociación europea de autoridades locales para una política energética sostenible a escala local)

Bureau de Bruxelles
Rue Paul-Émile Janson 29
B-1050 Bruxelles
Tel. (32-2) 544 09 21
E-mail: energie-cites.bxl@euronet.be
Internet: <http://www.energie-cites.org>

ETSC – European Transport Safety Council (Consejo europeo de seguridad en el transporte)

Rue du Cornet 34
B-1040 Bruxelles
Tel. (32-2) 230 41 06
E-mail: Info@etsc.be
Internet: <http://www.etsc.be>

FEVR – Fédération européenne des victimes de la route (Federación europea de víctimas de accidentes de tráfico)

P.O. Box 2080
CH-1211 Genève 2 Dépôt
E-mail: fevr@worldcom.ch
Internet: <http://www.fevr.org>

Forum européen de la jeunesse (Foro europeo de la juventud)

Federación de asociaciones nacionales de jóvenes de los Estados miembros de la Unión Europea y de la mayor parte de los países europeos.

Rue Joseph II, 120
B-1000 Bruxelles
Tel. (32-2) 230 64 90
Fax (32-2) 230 21 23
E-mail: youthforum@youthforum.org
Internet: <http://www.youthforum.org>

IPA – International Association for the Child's Right to play

Internet: <http://www.ipaworld.org>

INCHES – International Network on Children's Health, Environment and Safety

Marie Louise Bistrup
E-mail: marie.bistrup@get2net.dk

Peter van den Hazel
E-mail: pvdhazl@inter.nl.net
Internet:
<http://www.inchesnetwork.org/about.html>

ISDE – International Society of Doctors for the Environment

ISDE está compuesta por 400 asociaciones nacionales de médicos para el medio ambiente (35 000 miembros). La organización internacional y sus miembros pretenden informar a ciudadanos, médicos y políticos sobre los diversos vínculos existentes entre el medio ambiente y la salud (contaminación atmosférica, ruido, contaminantes químicos, cambios climáticos, etc.).

Le Château
CH-1374 Corcelles-sur-Chavornay
Tel. (41-24) 441 56 50
Fax (41-24) 441 56 51
E-mail: info@isde.org
Internet: <http://www.isde.org>

Research Centre Childhood and Society

El centro prepara actualmente un plan para la participación de los niños en la reordenación del territorio.

Internet: <http://www.ndo.be/kinds/index.htm>

Transport et environnement (Transporte y medio ambiente)

«Transporte y medio ambiente» es una federación de asociaciones que promueven la

protección del medio ambiente por medio de una política de transportes sostenibles.

Boulevard de Waterloo 34
B-1000 Bruxelles
Tel. (32-2) 502 99 09
E-mail: info@t-e.nu
Internet: <http://www.t-e.nu>

Unión Internacional de Transporte Público (UITP)

Rue Sainte Marie, 6
B-1080 Bruxelles
Tel. (32-2) 673 61 00
Fax (32-2) 660 10 72
Internet: <http://www.uitp.com>

European Child Friendly Cities Network

Nieuwenlaan 63
B-1860 Meise
Tel. (32-2) 272 07 50
E-mail: jvangils@ndo.be
Internet: <http://www.ndo.be/kinds/>

Sitios Internet creados por la Unión Europea

o por la iniciativa o con el apoyo de la Dirección General de Energía y Transportes y de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea



Medio ambiente para los jóvenes europeos

Internet:
http://europa.eu.int/comm/environment/youth/index_en.html

Prácticas correctas de gestión urbana y desarrollo sostenible

Internet: <http://europa.eu.int/comm/urban>

CORDIS

Proyectos de investigación (Servicio de Información sobre Investigación y Desarrollo Comunitarios)

Internet: <http://www.cordis.lu>

ELTIS – European Local Transport Information Service (Servicio europeo de información sobre el transporte local)

Internet: <http://www.eltis.org>

EPOMM – European Platform On Mobility Management (Plataforma europea para la gestión de la movilidad)

Internet: <http://www.epommweb.org>

LEDA – Legal and Regulatory Measures for Sustainable Transport in Cities

Internet: <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/ledaia.html>

Indicadores europeos de desarrollo sostenible

Internet: <http://www.sustainable-cities.org/indicators/>

Desarrollados por el grupo de expertos sobre el medio ambiente urbano de la Comisión Europea, en estrecha colaboración con los representantes de las autoridades locales, dichos indicadores deben permitir medir los progresos eventuales de una autoridad local en materia de desarrollo sostenible. El conjunto de indicadores cubre los transportes, y en particular el transporte escolar (indicador B.6).

La decisión de los padres de permitir que sus hijos se desplacen de forma autónoma en bicicleta o a pie está directamente relacionada con su percepción de la seguridad vial y personal. Esa decisión repercute también directamente sobre la calidad del medio ambiente. Las encuestas deben medir no sólo la elección del modo de transporte, sino también los motivos de la decisión y, por tanto, las bases para un posible cambio. Las series estadísticas deberán realizarse de acuerdo con encuestas anuales.

N.B.: el proyecto de investigación Tapestry incluye varios apartados sobre la elaboración de cuestionarios específicos para los niños, que exigen un enfoque muy diferente del previsto para los adultos.

Para más información:
Andrew Cook
University of Westminster, London
E-mail: cookaj@westminster.ac.uk

MOST – Proyecto de desarrollo y evaluación de estrategias de gestión de la movilidad en el que participan más de treinta socios que se ocupan de unos veinte casos prácticos.

Provider – Proyecto de investigación sobre la gestión de la movilidad en las escuelas y la inclusión de este tema en los cursos (Alemania,

Austria, Francia, Italia, Portugal, Reino Unido y Rumania).

Tapestry – Proyecto de investigación para analizar la mejor manera de organizar campañas de información o proyectos de comunicación con objeto de fomentar o apoyar la elección de modos de transporte sostenibles. Los estudios incluyen tres apartados: el fomento de alternativas al coche, el marketing de los transportes públicos y el recurso a los temas de salud y medio ambiente:

Internet: <http://www.eu-tapestry.org>

LIFE – Instrumento Financiero para el Medio Ambiente

Internet:
<http://europa.eu.int/comm/life/home.htm>

Otros sitios Internet



<http://www.research.dtlr.gov.uk/research/index.htm>

Información sobre los estudios financiados por el Ministerio británico de transportes sobre la relación entre el modo de desplazamiento a la escuela y el desarrollo de las capacidades cognitivas en los niños.

<http://www.whi.org.uk/home.asp>

Información sobre los estudios encargados por la Walking your Way to Health Initiative (Reino Unido) en la Oxford Brookes University y la Loughborough University.

Organización Mundial de la Salud

Dos programas de la OMS promueven iniciativas destinadas a mejorar la salud de los niños a través de políticas de transporte que fomentan los desplazamientos a pie o en

bicicleta combinados con el transporte público. Estos programas, denominados «Transporte, medio ambiente y salud» y «Salud infantil y medio ambiente», están gestionados por el Centro Europeo de Medio Ambiente y Salud, que forma parte de la Oficina regional para Europa de la OMS.

Carta del transporte, el medio ambiente y la salud

Internet:
<http://www.euro.who.int/eprise/main/WHO/Progs/TRT/Home>

Declaración de la 3ª Conferencia ministerial sobre el medio ambiente y la salud (1999)

Internet:
<http://www.euro.who.int/eprise/main/WHO/Progs/TRT/Home>

Revisión de las pruebas científicas del impacto de los transportes sobre la salud (2000)

Internet:
<http://www.who.dk/document/e72015.pdf>

Costes de la contaminación atmosférica debida al tráfico de vehículos para la sanidad pública (Austria, Francia y Suiza)

Internet: <http://www.euro.who.int/>

Recomendaciones sobre ruido

Internet:
<http://www.who.int/peh/noise/guidelines2.html>

Serie de artículos titulada «Transport, environment and health in Europe: evidence, initiatives and examples»

Internet: http://www.who.dk/healthy-cities/UrbanHealthTopics/20010912_1

<http://www.kids-and-bikes.de>

Este sitio (en alemán) permite descargar por un período de prueba un programa de educación sobre la bicicleta destinado a los niños

Documentos/CD-ROM/ Vídeos



«Best practice to promote cycling and walking», CD-ROM, 1998

Este CD-ROM incluye los resultados del programa de investigación Adonis (*Analysis and development of new insight into substitution of short car trips by cycling and walking*), proyecto de la Dirección General de Energía y Transportes de la Unión Europea). Ofrece numerosos ejemplos de medidas adoptadas en muchas ciudades europeas. Este informe está disponible asimismo en versión impresa.

Danish Road Directorate
Niels Juels Gade 13
PO Box 1569
DK-1020 København K
Tel. (45) 33 93 33 38
E-mail: vd@vd.dk

«Car Free Cities», CD-ROM

Véase la lista de direcciones en «Car Free Cities».

«Mobirom», CD-ROM

Juego interactivo que familiariza a niños y jóvenes con los temas de movilidad (en alemán, inglés y neerlandés).

Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) & Austria
Mobility Research (AMOR), Graz (Austria)
Tel. (43-316) 81 04 51 20
E-mail: pilz@fgm-amor.at
Internet: <http://www.fgm-amor.at>

«Energy Kids on their Way to School», CD-ROM

Seis reportajes fotográficos apasionantes articulados en torno a las aventuras, la amistad y la autonomía en el camino a la escuela, completados con datos detallados sobre diferentes iniciativas (en alemán, inglés e italiano).

(Véase la dirección mencionada más arriba)

«Velo-city 2001», CD-ROM

La edición 2001 de la conferencia bianual de la Federación Europea de Ciclismo giró en torno a cinco grandes temas, entre los que figuran «Niños y movilidad» y «Salud y bienestar». Las actas de la conferencia estarán disponibles en forma de CD-ROM.

Velo-city Conference 2001
Conference Secretariat
C/o Meeting Makers
Jordanhill Campus
76 Southbrae Drive
Glasgow G13 1PP
United Kingdom
E-mail: velo_city@meetingmakers.co.uk
Internet: <http://www.velo-city2001.org>

«The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Cities», 1997 (2ª edición, 504 pp.), ISBN 04-719-6993-1

Este trabajo presenta los principios del transporte sostenible, aborda las cuestiones medioambientales, sociales, económicas, etc., relacionadas con los transportes, analiza los obstáculos al desarrollo del transporte sostenible y los conceptos de gestión de la movilidad, describe las estrategias de desarrollo de los desplazamientos a pie o en bicicleta y proporciona numerosos ejemplos de las iniciativas realizadas.

«A League Table of Child Deaths by Injury in Rich Nations», 2001 (25 pp.)

Este informe sobre la mortalidad infantil en los países de la OCDE subraya la importancia de los accidentes de tráfico y las diferencias entre países (desde 2,5 víctimas mortales por cada 100 000 niños de edades comprendidas entre 1 y 14 años en Suecia, hasta 8,7 en Portugal).

Unicef Innocenti Research Centre
Piazza SS. Annunziata, 12
I-50122 Firenze
Tel. (39) 05 52 03 30
E-mail: florence.orders@unicef.org
Internet: <http://www.unicef-icdc.org>

«Día europeo sin coche, 22 de septiembre», vídeo (4 min)

Comisión Europea
Dirección General de Medio Ambiente
Centro de Información
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 299 61 98
E-mail: env-pubs@cec.eu.int

«Vías verdes», vídeo (8 min)

Este vídeo se refiere a la red europea de vías verdes e ilustra el desarrollo y las características de esa red destinada sobre todo a actividades recreativas en bicicleta.

(Véase la dirección mencionada más arriba)

«Costes externos de los transportes. Costes de accidentes, medioambientales y de la congestión en Europa Occidental», 2000 (resumen de 28 pp.)

Este estudio actualiza y completa estudios precedentes, y llega a unos resultados mucho más desalentadores de lo que generalmente se

pensaba hace unos años. Los países cubiertos son los quince Estados miembros de la Unión Europea, Noruega y Suiza. Por lo que respecta a 1995, los costes externos de los transportes, excluido el coste de la congestión, ascendían a 530 000 millones de euros (7,8 % del PIB), de los que el 91,5 % se debe al transporte por carretera (personas y mercancías). A esto se añaden 128 000 millones de euros del coste de congestión, atribuible exclusivamente al transporte por carretera (es decir, el 1,9 % del PIB).

Communauté des chemins de fer européens/
Community of European Railways (CCFE/CER)
Tel. (32-2) 525 90 70
Fax (32-2) 512 52 31
E-mail: guy.hoedts@cer.be
Internet: <http://www.cer.be>

«STAG Report»

El informe del School Travel Advisory Group controla la evolución de los desplazamientos escolares en Inglaterra (existe uno similar en Escocia) y analiza todas las medidas emprendidas. Los esfuerzos realizados, que distan mucho de ser generalizados, han permitido reducir el uso del automóvil en los desplazamientos a la escuela entre 1995-1996 y 2000-2001.

Internet: <http://www.local-transport.dft.gov.uk/schooltravel/index.htm>

«A safer Journey to School» (28 pp.)

*Este folleto va dirigido sobre todo a padres y profesores
Realizado por The Transport 2000 Trust*

The Impact Centre
12-18 Hoxton Street
London N1 6NG
United Kingdom
Tel. (44-207) 613 07 43
E-mail: stp@transport2000.demon.co.uk
Distribuido por el Departamento de Educación y Trabajo
Fax (44-845) 603 33 60

«School Travel – Strategies and plans – A best practice guide for local authorities», 1999 (70 pp.)

Este documento ilustra claramente en qué consiste la elaboración de una política municipal de los desplazamientos escolares y presenta además planes al respecto. Ofrece numerosos ejemplos de medidas concretas, acompañados de comentarios prácticos que pueden facilitar su incorporación en otros contextos.

Department of Transport, Local Government and the Regions (DTLR) (con la colaboración del Department for Education and Employment)
Eland House
Bressenden Place
London SW1E 5DU
United Kingdom
Tel. (44-207) 944 30 00
Internet: <http://www.dft.gov.uk/>

«Increasing Bus Use for Journeys to School – A Guide to Best Practice within Existing Legislation», 2001 (70 pp.)

Este informe, aunque pensado en parte para la legislación vigente en el Reino Unido, está repleto, de buenos ejemplos e ideas innovadoras.

Department of Transport, Local Government and the Regions (DTLR) (con la colaboración del Department for Education and Employment)
(Véase la dirección mencionada más arriba)

«Personal Security Issues in Pedestrian Journeys», 1999 (162 pp.)

Este informe se basa en encuestas realizadas en siete tipos diferentes de barrios. Se aborda, en primer lugar, la cuestión del «sentimiento de seguridad» de diversos grupos de peatones (escolares, mujeres/hombres, inmigrantes, personas mayores) y su relación con la elección

de los modos de transporte. Se presentan las estrategias de diversas ciudades en materia de desplazamientos a pie, sobre todo los desplazamientos escolares (York, Edimburgo, Glasgow, etc.).

Department of Transport, Local Government and the Regions (DTLR) (con la colaboración del Department for Education and Employment)
(Véase la dirección mencionada más arriba)
<http://www.detr.gov.uk/>
Mobility Unit: <http://www.mobility-unit.dft.gov.uk>

«Grass Routes»

El concurso «Grass Routes» está organizado y financiado por RAC Motoring Services, una empresa privada que presta servicios de asistencia y emergencia a los automovilistas. La carpeta informativa incluye una decena de fichas que enumeran todas las materias del programa escolar en las que puede utilizarse la cuestión de los transportes como instrumento educativo.

RAC House
1 Forest Road
Feltham TW13 7RR
United Kingdom
Tel. (44-208) 917 27 55 (Rachel Rice, External Affairs Manager)
E-mail: rarice@rac.co.uk

«Improving Bicycle Safety (without making helmet-use compulsory)», 1998 (16 pp.)

Este pequeño folleto, sumamente instructivo, presenta todos los argumentos a favor y en contra del uso del casco. Recomienda una seguridad vial que prevea las causas de los accidentes en lugar de tratar los síntomas. Indispensable para formarse una opinión clara sobre la utilidad de hacer obligatorio el uso del casco para peatones y automovilistas o, al contrario, sobre la conveniencia de garantizar una disminución general de la velocidad en medios urbanos (disponible en inglés, español, francés y esloveno).

Véase el sitio ECF en Internet:
<http://www.ecf.com>.

«Municipal Climate Protection Profiles», 2000 (80 pp.)

Informe de actividad de la alianza climática de ciudades europeas (véase la lista de direcciones).

Walking and cycling in the city – WHO Report, Series Town Planning, 1998

Internet: <http://www.who.dk>

«Concern for Europe's Tomorrow», 1995

European Centre for Environment and Health (Organización Mundial de la Salud)
Series europeas, n° 53
Internet: <http://www.euro.who.int/>

«Transport, environnement et santé», 2002 (64 pp.)

Este folleto de la ISDE, basado en el trabajo de la OMS (véanse artículos sobre el transporte y el medio ambiente en el sitio de la OMS), tiene por objeto difundir de una manera comprensible para el público los resultados de la investigación científica sobre la relación existente entre la salud y los transportes (disponible en alemán, inglés, francés e italiano, así como una versión abreviada en danés).

(Véase la lista de direcciones)

Soportes de información sobre el tema «Ir al colegio en bici»

Se trata de un folleto destinado a las autoridades locales, así como un cartel y un póster para los niños.

French Federation of Bicycle Users (Fédération des usagers de la bicyclette – FUBicy)
Tel. (33) 388 75 71 90
E-mail: velocite@fubicy.org

«Jugend & Mobilität», 1999 (48 pp.)

Este folleto del VCÖ es sumamente completo y está muy bien documentado. Subraya las especificidades de la demanda juvenil de transportes y los múltiples motivos (seguridad, salud, coste social, gastos individuales, etc.) para facilitarles los desplazamientos por medios distintos al coche. Sólo existe en alemán.

Verkehrsclub Österreich (VCÖ)
Tel. (43-1) 893 26 97
E-mail: service@vcoe.at

«Mobilitätsmanagement für Schulen – Wege zur Schule neu organisieren», 2001 (52 pp.)

Este excelente documento aborda de forma detallada todos los aspectos relativos a los desplazamientos domicilio-escuela y proporciona numerosos ejemplos innovadores. Sólo existe en alemán.

(Véase la dirección mencionada más arriba)

«Gesundheitsrisiko Auto», 1995 (160 pp.), ISBN 39-254-9987-3

Mabuse-Verlag GmbH
Kasseler Str. 1 a
D-60486 Frankfurt-am-Main
Tel. (49-69) 70 50 53

«Lebensräume für Kinder»

Informe n° 70 del Programa nacional de investigación «Ciudad y transporte» (Suiza)
Internet:
http://www.snf.ch/en/rep/nat/nat_nrp.asp

«Theoretische und praktische Ansätze zur Mobilitäts- und Umwelterziehung im Kindergarten» (43 pp.)

Este folleto ilustra el papel que puede desempeñar la bicicleta entre otros ejercicios de motricidad para los niños de preescolar. Incluye una parte general sobre el desarrollo y la salud de los niños desde el punto de vista de la movilidad.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (ADFC)
Bavaria
Tel. (49-89) 55 35 75
E-mail: kontakt@adfc-bayern.de
ADFC-Pädagogisches Projekt Fahrrad
Tel. (49-89) 55 86 90 09
E-mail: ppf@adfc-bayern.de

«Searching for Evidence-based Research Literature on Asthma», 1999 (8 pp.)

Folleto publicado por la National Asthma Campaign (Reino Unido)

Tel. (44-207) 704 22 60
<http://www.asthma.org.uk>

«York School Travel Survey Report», 2000 (39 pp.)

Este informe constituye un buen ejemplo de información sobre los hábitos y las necesidades de los escolares. Incluye entre otras cosas un modelo de cuestionario muy completo.

Daniel Johnson
TravelWise Officer
City of York Council
Tel. (44-1904) 55 13 28
E-mail: Daniel.Johnson@york.gov.uk
Internet: <http://www.york.gov.uk>

«Énergie-Cités Info»

Véase en particular el suplemento del n° 17 de Énergie-cités Info sobre la calidad del aire (abril de 1999) y el suplemento del n° 20 sobre el Día europeo sin coche («La ciudad, sin mi coche») (octubre de 2000)

(Véase la lista de direcciones)

«Safe Routes to School Newsletter»

Boletín de información sobre la campaña SRS en el Reino Unido

Sustrans Head Office
35 King Street
Bristol BS1 4DZ

United Kingdom
Tel. (44-117) 926 88 93
E-mail: info@sustrans.org.uk
Internet: <http://www.sustrans.org.uk>

Comisión Europea

«La UE apuesta por un aire limpio», 2000 (18 pp.),

ISBN 92-828-4799-3 (disponible en las once lenguas oficiales), Comisión Europea.

«La Directiva marco sobre la calidad del aire ambiente. Un aire puro para las ciudades europeas», 1998 (18 pp.),

ISBN 92-828-1595-1 (disponible en las once lenguas oficiales, así como en húngaro y polaco), Comisión Europea.

Información general sobre las obligaciones impuestas a las aglomeraciones de más de 250 000 habitantes (100 000 habitantes en algunos Estados miembros): evaluación periódica, medidas si se superan los valores límite y umbrales de alerta, publicación por la Comisión de una «lista negra» de ciudades cuya calidad del aire es insuficiente.

«Hacia un perfil de sostenibilidad local: indicadores comunes europeos», 2000 (11 pp.),

ISBN 92-828-9414-2 (disponible en las once lenguas oficiales y en las lenguas de los países candidatos a la adhesión), Comisión Europea. Informe técnico sobre el proyecto de indicadores europeos de desarrollo sostenible de las ciudades. Uno de los indicadores propuestos es la distribución modal para los desplazamientos domicilio-escuela.

«En bici, hacia ciudades sin malos humos», 2000 (60 pp.),

ISBN 92-828-5721-2 (disponible en alemán, español, francés, griego, inglés, italiano y portugués, así como en catalán, croata, húngaro, polaco, serbio y esloveno), Comisión Europea.

Este folleto de información general sobre la bicicleta describe en detalle todos los motivos para desarrollar una política en favor de los ciclistas y ofrece numerosos ejemplos de medidas aplicadas con éxito.

«Ciudades europeas sostenibles»

Informe del grupo de expertos sobre medio ambiente urbano, 1996 (240 pp.), ISBN 92-828-4195-2, Comisión Europea.

«El medio ambiente europeo», Informe Dobris, Copenhague, Agencia Europea de Medio Ambiente; 1995

«Política futura de lucha contra el ruido», Libro Verde de la Comisión Europea, COM(96) 540 final, 1996.

«Libro Verde sobre el medio ambiente urbano», COM(90) 218 final, Comisión Europea, 1990

«Marco de actuación para el desarrollo urbano sostenible en la Unión Europea », COM(98) 605, Comisión Europea, 1998

Dirección General de Medio Ambiente
Centro de Información
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 299 61 98
E-mail: env-pubs@cec.eu.int
Internet:
http://europa.eu.int/comm/environment/index_es.htm

Acontecimiento internacionales



La organización de manifestaciones populares sobre el tema de la movilidad de los niños (rallyes organizados por una escuela o en los que participa toda la ciudad, o una jornada específica en la que los niños van a la escuela en bicicleta, etc.) constituye un buen instrumento de comunicación y sensibilización del público. Evidentemente, cada ciudad puede trabajar de forma independiente, pero, a menudo, resulta más fácil asociarse a otras ciudades o a actos ya experimentados en otros lugares.

En la mayoría de los países hay eventos nacionales periódicos u ocasionales a los que su ciudad puede adherirse, haciendo hincapié en los niños. Los temas son, entre otros, la seguridad vial (véase Road Safety Week, en el Reino Unido), un «día sin coche» a la escuela [véase Autofreies (Hoch)Schultag, en

Alemania], un día o una semana «al trabajo en bicicleta» (para el personal docente, véanse la Región flamenca de Bélgica, el Reino Unido y Dinamarca), una semana «pedibús a la escuela» (Walk to School Week, en el Reino Unido), una semana de la bicicleta asociada a varios temas (véase National Bicycle Week, en el Reino Unido), los domingos sin coche (Italia), un día del transporte público (véase el Día tren/tranvía/autobús, en Bélgica), un día para que los niños vuelvan a montar en bici (véase Bimbibici, en Italia), etc.

¿Cómo enterarse? Poniéndose en contacto con la asociación nacional miembro de su país, las diversas federaciones europeas o internacionales (véase la lista de direcciones), su asociación de ciudades y municipios, el instituto de seguridad vial de su país, el ministerio de transportes o de medio ambiente, etc.

«¡La ciudad, sin mi coche!» (Día europeo sin coche, 22 de septiembre)
(véase la p. 42)

Esta jornada, que ya se ha convertido en un acontecimiento paneuropeo, constituye una oportunidad única de probar in situ soluciones distintas al automóvil de los padres para ir a la escuela. Ofrece asimismo temas comunes de

debate y actividades para todos los niños europeos.

En algunos países existe además material didáctico para preparar esta jornada con los escolares, cuya respuesta es excelente. Se aprovecha la ocasión para exposiciones e intercambios entre clases. Se proponen a los niños diferentes tipos de animaciones: circuitos de descubrimiento de la ciudad, aprendizaje de la bicicleta, sensibilización al problema de la contaminación o incluso «guarderías» en las plaza públicas de las ciudades.

Un «Manual europeo para las autoridades locales» incluye consejos e información para la organización de este acontecimiento.

Información:
Internet: <http://www.mobilityweek-europe.org>

En «pedibús» al colegio («Walk to school», Día internacional, principios de octubre)

Las jornadas «Walk to school days» existen desde hace unos años en varios países anglófonos. El 4 de octubre de 2001 fue la primera jornada internacional, en la que participaron Australia, Canadá, Estados Unidos, Irlanda, Nueva Zelanda y el Reino Unido.

El sitio de Internet incluye lo siguiente:

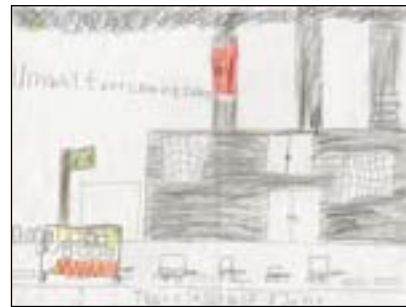
- ejemplos de programas nacionales, ideas y recursos sacados de diversas fuentes
- enlaces con sitios que tratan de temas afines
- contactos en diversos países
- ficheros electrónicos descargables
- auditorías de calidad de los desplazamientos a pie
- conexiones con múltiples escuelas que permitan a profesores y alumnos ponerse en contacto e intercambiar ideas y experiencias.

Información:
Internet: <http://www.iwalktoschool.org>

Los dibujos que figuran a continuación son algunos de los presentados a la Dirección General de Medio Ambiente con motivo del concurso de dibujos infantiles de la Semana Verde 2001.

La Dirección General de Medio Ambiente agradece muy sinceramente a estos jóvenes artistas:

Denise Aßmann, Jessica Franke, Tanja Galdipuur, Kevin Löffler, Eleni Pantzartzi, Raffaele Scarlatti, There Schulz y Sofia Sironi.



ÍNDICE

Accidentes	25, 28, 29, 37	Juegos	17, 28
Acciones	22, 24, 34, 39	Jóvenes (población)	5, 11
Aceras y cruces	28, 29, 33	Medio ambiente	13
Acondicionamientos	28, 29, 32, 33	Moderación del tráfico	31, 44
Aprendizaje	29, 45, 46	Modos de transporte	21, 34
Bicibús	33, 47	Obesidad	14
Bicicleta	24, 29, 33, 43, 46, 47, 48	Opinión pública	13, 24
Cáncer	14	Padres-chófer	12, 37
Ciclomotor	26	Participación	34, 39, 40
Circulación de vehículos	21	Peatones	24, 28, 29, 33, 44, 47
Coche	12, 17, 18, 21, 25, 26, 28, 36, 42, 48	Pedibús	33, 47, 59
Colegios	12, 21, 32, 46	Poderes públicos	13, 14, 24
Comunicación	24	Presupuestos	14, 36, 57
Contaminación del aire	13, 14, 16	Problemas urbanos	13
Costes sociales	14, 36, 57	Publicaciones	55
Desarrollo sostenible	53	Redes	51
Desplazamientos de jóvenes	11, 12, 16, 21	Ruido	13, 15, 19
Día europeo sin coche	42, 59	Salud	14, 15
Direcciones	51	Seguridad	25, 28, 29
Encuestas	12, 24	Tráfico	12, 26
Eventos	42	Transportes públicos y taxis	24, 27, 36, 37, 45, 46
Formación	29, 45, 46	Velocidad	25
Indicadores (desarrollo sostenible)	53	Víctimas de accidentes de tráfico	25
Internet	40, 53	Walk to School Day	59

Comisión Europea

La ciudad, los niños y la movilidad

Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

2002 — 61 pp. — 29,7 x 21 cm

ISBN 92-894-1883-4