



Los patrones de desplazamiento al centro escolar del alumnado de educación primaria de la ciudad de Huesca: Evaluación diagnóstica

Informe 1

Huesca, Septiembre 2018

COORDINACIÓN del INFORME:

Javier Zaragoza, Sergio Estrada, Ana Corral, Alberto Aibar, Eduardo Ibor
(*Proyecto Capas-Ciudad*)

Ester Ayllon, Nieves Moyano, Silvia Martínez y M^a Ángeles Eito
(*Proyecto La Ciudad de las niñas y los niños*)

***Si te interesan los siguientes documentos, que aparecen citados en el texto, ponte en contacto con nosotros en:**

*Edificio Empresa y Gestión Pública - Despacho 46
Ronda Misericordia, 1 - 22001 Huesca
unizar@capas-c.eu • 974 29 25 81*

www.capas-c.eu

 **@capas-ciudad**



Este proyecto ha sido cofinanciado al 65% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Interreg V-A España-Francia-Andorra (POCTEFA 2014-2020). El objetivo del POCTEFA es reforzar la integración económica y social de la zona fronteriza España-Francia-Andorra. Su ayuda se concentra en el desarrollo de actividades económicas, sociales y medioambientales transfronterizas a través de estrategias conjuntas a favor del desarrollo territorial sostenible.

Índice

PRESENTACIÓN

1.- INTRODUCCIÓN

2.- OBJETIVOS

3.- METODOLOGÍA

3.1. *Diseño.*

3.2. *Muestra de todos los escolares encuestados.*

3.3. *Variables e Instrumentos.*

4.- RESULTADOS

4.1. *Porcentaje de desplazamientos realizados de forma activa (IR-VOLVER) al colegio, según tipo de centro.*

4.2. *Porcentaje de desplazamientos realizados de forma activa (IR- VOLVER) al colegio según género.*

4.3. *Patrones de desplazamiento al colegio según periodo estacional.*

4.4. *Percepción de la distancia entre el centro escolar y el domicilio.*

4.5. *Diferencias entre centros públicos y privados en cuanto a la distancia real entre el centro escolar y el domicilio.*

4.6. *Acompañantes del niño para (IR-VOLVER) al centro escolar.*

4.7. *¿Con quién van los alumnos al centro escolar y cómo les gustaría ir?*

4.8. *La preferencia de los niños respecto al acompañamiento al centro escolar.*

4.9. *El acompañamiento de los amigos en el desplazamiento al centro escolar.*

4.10. *Porcentaje alumnos que manifiestan querer ir andando en relación a los que realmente van andando.*

4.11. *Porcentaje alumnos que manifiestan querer ir en bicicleta en relación a los que realmente van en bicicleta.*

4.12. *Porcentaje alumnos que manifiestan querer ir en coche en relación a los que realmente van en coche.*

4.13. *Percepción de la dificultad en el desplazamiento autónomo al colegio.*

4.14. *Motivo por el cual no realizan actividades cotidianas sin acompañamiento adulto.*

5.- CONCLUSIONES

6.- BIBLIOGRAFÍA

Presentación

Como presidenta de la Ponencia de Movilidad de la ciudad de Huesca, que viene trabajando de forma colectiva desde hace años en pro de una movilidad urbana día a día más sostenible, es una satisfacción poder presentar este diagnóstico, planteado y realizado de forma muy rigurosa en el seno de proyectos nacidos en el Campus de Huesca, con una clara vocación de servicio a la comunidad y de promoción de prácticas más saludables e inclusivas.

El proyecto Capas-Ciudad, en el que están involucradas las ciudades de Huesca y Tarbes, con su apuesta por el incremento de la actividad física de la población en beneficio de su salud, y el proyecto de la Ciudad de las Niñas y los Niños de Huesca, que bebe de la doctrina de Francesco Tonucci en torno a la participación de los niños y las niñas en las decisiones sobre su entorno y en la promoción de la autonomía infantil, no podían ser mejores aliados para lo que son ya objetivos prioritarios de cara a avanzar en este nuevo modelo de ciudad.

Desde la Universidad, con financiación europea y con la implicación del Ayuntamiento de Huesca y de otras instituciones, y gracias a la colaboración de los centros escolares de educación primaria, este empeño no dejará de alcanzar los logros deseados, en relación en este caso con el desplazamiento activo de nuestros escolares hasta el centro educativo, recuperando hábitos y maneras también de relación entre las personas que la sociedad actual ha ido perdiendo conforme se imponían en las ciudades modelos de movilidad no respetuosos con el medio ambiente y desaconsejables en general para la salud de los ciudadanos en este caso más jóvenes.

Debo agradecer el entusiasmo y la dedicación del equipo coordinador de este informe, tanto en su concepción como en la fase de trabajos previos, las encuestas, el tratamiento de los datos y la obtención de sus conclusiones, de las que me permito destacar la necesidad de que los adultos concedamos más importancia a la ansiada y beneficiosa autonomía infantil en sus desplazamientos habituales por la ciudad.

Una evaluación de estas características va a permitir sin duda abordar de una forma real y con mayores garantías los logros que en este tema perseguimos. La ciudad de Huesca ha de estar preparada para un reto que vamos a afrontar juntos.

Teresa Sas Bernad

Concejala de Movilidad del Ayuntamiento de Huesca

1. Introducción

El desarrollo urbano moderno que ha potenciado la importancia del automóvil, supone en la actualidad, uno de los principales problemas que padecen las ciudades: la movilidad. Entre los grandes problemas generados por una movilidad no sostenible, está la congestión, la mala comunicación, pero también los impactos ambientales y sociales que tiene una repercusión directa en la calidad de vida de la ciudadanía.

Existe, en la actualidad, una gran atención por el desplazamiento activo en general y en particular al centro escolar, ya que puede ser una alternativa para aumentar los niveles de Actividad Física (AF) en población joven y además, porque en las sociedades occidentales se han reducido los desplazamientos activos al colegio en los últimos años. Según arrojan diferentes estudios, el desplazamiento al colegio puede conllevar diferentes mejoras para la salud. Los jóvenes que andan o se desplazan en bicicleta al colegio, realizan más AF total, tienen mejor nivel de capacidad cardiorrespiratoria e incluso hay evidencia, de un mejor rendimiento académico respecto a aquellos que utilizan medios de desplazamientos motorizados o pasivos, además de ser una buena oportunidad para interactuar con sus iguales y favorecer la autonomía y la responsabilidad. Además provocará un impacto directo sobre los aspectos ambientales, reduciendo la contaminación.

El transporte motorizado es responsable del 70% de la polución medioambiental y del 40% de la emisión de gases, en las ciudades europeas (European Environment Agency, 2015). Diferentes organizaciones señalan la importancia de favorecer el transporte no motorizado y/o activo (andar o ir en bicicleta) para evitar estos problemas.

Cuando hablamos de desplazamiento activo nos estamos refiriendo a una forma de desplazarnos que implica Actividad Física (AF), y que incluye ir andando, ir en bicicleta u otras formas activas de desplazamiento (Faulkner, Richichi, Buliung, Fusco, Moola, 2010).

Son indudables los beneficios que reporta el ir andando/bicicleta al centro de trabajo o al centro escolar. Además de ser una actividad de bajo coste y accesible por tanto a toda la población, promueve la equidad social, favorece las interacciones sociales, reduce la contaminación y la emisión de gases de efecto invernadero (United Kingdom, Department for Transport, 2007). Además de contribuir a aumentar los niveles de AF, el desplazamiento activo está relacionado con mayores niveles de capacidad cardiorrespiratoria (Hamer, Chida, 2008), niveles más bajos de grasa corporal (Davison, Werder, Lawson, 2008), y un menor riesgo de enfermedades cardíacas (Andersen et al., 2011). Es por ello que

la movilidad activa al colegio es una de las recomendaciones realizada por American Academy of Pediatrics (2006). Pero a pesar de los diferentes beneficios que genera, los patrones de desplazamiento al centro escolar, han descendido en las últimas décadas en la mayoría de países desarrollados, incluso en España (Chillon et al., 2013; Grize, Bringolf-Isler, Martin, Braun-Fahrlander, 2010; Pavelka, Sigmundová, Hamrík, Kalman, Sigmund, Mathisen, 2017).

Este informe pretende profundizar en el conocimiento del desplazamiento activo al colegio en una ciudad como Huesca que ha apostado social y políticamente, por una movilidad sostenible. Los resultados de este informe nos permitirán conocer el modo de desplazamiento al centro escolar de los niños y niñas de 4º-5º-6º curso de Primaria de la ciudad, así como los principales factores que están influenciando este comportamiento. Estos resultados permitirán orientar a los responsables políticos, sociales y educativos, sobre cómo intervenir eficazmente para favorecer el desplazamiento activo al centro escolar, al objeto

de contribuir a una ciudad más activa, sostenible, y con mayor calidad de vida.

También analizamos el modelo de desplazamiento al colegio desde el punto de vista de la autonomía de los niños y las niñas ligando el concepto de desplazamiento activo con el de desplazamiento autónomo (un desplazamiento autónomo será en la inmensa mayoría de los casos también activo) y pensando en la importancia que para el desarrollo de los mismos tiene la autonomía en aspectos como la sociabilidad, la autoestima, la responsabilidad, etc.

Este informe es el resultado de la evaluación diagnóstica realizado en la ciudad de Huesca en población escolar de Educación Primaria y se sitúa como una de líneas de trabajo englobadas dentro de un proyecto europeo, denominado CAPAS-CITÉ/ CAPAS-CIUDAD (Centro transpirenaico de atención a la promoción de la actividad física y la salud/ I-2016/013). Éste es un proyecto Interreg POCTEFA (Unión Europea/ incluido en la convocatoria **POCTEFA 2014-2020**) que incluye





como socios principales a los Ayuntamientos de Huesca y Tarbes y a las Universidades de Pau y de Zaragoza. Una de las líneas de trabajo de este proyecto está ligada al fomento del desplazamiento activo desde los centros escolares. Pero además y desde el año 2011, además, Huesca está comprometida con el Proyecto Internacional La Ciudad de las Niñas y los Niños. Proyecto que promueve la transformación comunitaria, urbana y social a través de la autonomía y la participación infantil tomando al Niño y la Niña como parámetro en la construcción de la ciudad. Una de las líneas de trabajo del proyecto en Huesca ha sido, desde el principio y vinculado a la puesta en marcha del Plan de Movilidad, la iniciativa “Vamos solos a la escuela”, una iniciativa dirigida a que los niños y niñas puedan moverse con seguridad y autonomía por las calles, recuperen el uso y disfrute del espacio público y puedan volver a experimentar algo tan natural como abrir la puerta, salir de casa y caminar en busca de otros amigos o amigas.

Este informe se contextualiza dentro de la preocupación de la ciudad de Huesca por favorecer la movilidad sostenible. Huesca está desarrollando desde el año 2004 un Plan de Movilidad Urbana y Sostenible que potencie un nuevo modelo de ciudad. El impulso del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Huesca ha permitido definir, las actuaciones necesarias para mejorar la calidad de vida de su población. El plan arranca con el objetivo de caminar hacia una ciudad más accesible, amable y segura. Una ciudad donde el peatón y/o ciclista sea el verdadero protagonista.

Esta evaluación diagnóstica permitirá conocer los patrones de desplazamiento y los factores que influyen en este comportamiento, como primer paso para diseñar intervenciones que favorezcan modos activos de desplazamiento en nuestra ciudad. El fomento del desplazamiento activo es uno de los objetivos planteados por el Plan de Acción Global de la Actividad Física de la World Health Organization (OMS) para el periodo comprendido entre 2018-2030.



2. Objetivos

El objetivo general de este informe es conocer los patrones de desplazamiento activo al centro escolar de los estudiantes de 4º/5º/6º de Educación Primaria de la ciudad de Huesca. A partir de este objetivo general, los objetivos específicos que se atenderán serán:

- Conocer y describir los patrones de desplazamiento al centro escolar, de los alumnos de 4º-5º-6º curso de Educación Primaria de la Ciudad de Huesca (centros públicos y concertados) y examinar si existen diferencias en función del género, tipo de centro (concertado vs. público) y el periodo estacional.
- Describir los patrones de desplazamiento al centro escolar, de los alumnos de 4º-5º-6º curso de Educación Primaria de la Ciudad de Huesca en relación con su nivel de autonomía.
- Analizar cómo les gustaría desplazarse a los niños-as para ir al colegio y cómo realmente se desplazan.
- Identificar la distancia real y percibida por los niños-as desde el centro escolar al domicilio.



3. Metodología

3.1. Diseño

Se ha planteado un diseño de investigación “ex-post-facto”, ya que se trata de un tipo de investigación donde no se modifica el fenómeno o las variables objeto de análisis (Bernardo, Caldero, 2000). Esta evaluación diagnóstica se ha desarrollado bajo un diseño descriptivo y correlacional.

3.2. Muestra de todos los escolares encuestado

Participaron un total de 1.299 escolares de Educación Primaria (4º-5º-6º curso), 784 niños y 775 niñas (media edad 10,60 años) de 11 centros de la ciudad de Huesca. Los escolares de los que se aportan datos, son aquellos que viven en la ciudad de Huesca (total de 1.156 alumnos), que corresponde aquellos que viven a una distancia máxima mayor o igual entre el domicilio y el centro escolar de 4.500 m.

3.3. Variables e Instrumentos

Las variables analizadas en este informe hacen referencia básicamente a:

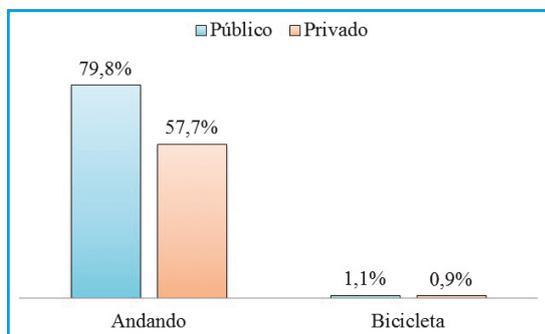
- a) patrones de desplazamiento al centro escolar según género, tipología de colegio y periodo estacional,
- b) distancia al centro escolar real y percibida,
- c) grado de autonomía del niño para ir al centro escolar,
- d) preferencia del niño respecto al acompañamiento para ir al centro escolar,
- e) manifestación del deseo de ir andando, en bicicleta o en coche,
- f) percepción de la dificultad para desplazarse.

Se utilizó un cuestionario autorreportado para recoger la información de las variables de estudio. Este cuestionario fue construido a partir de instrumentos validados previamente y utilizados en diferentes estudios previos, como por ejemplo el cuestionario Pedalea y Anda al Colegio que permite recabar información sobre los patrones de desplazamiento y otras variables. El cuestionario se administró durante el periodo escolar, en presencia de los tutores de cada clase y de los responsables de este estudio.

4. Resultados

A continuación presentaremos los resultados más relevantes de la evaluación diagnóstica sobre los patrones de desplazamiento al centro escolar.

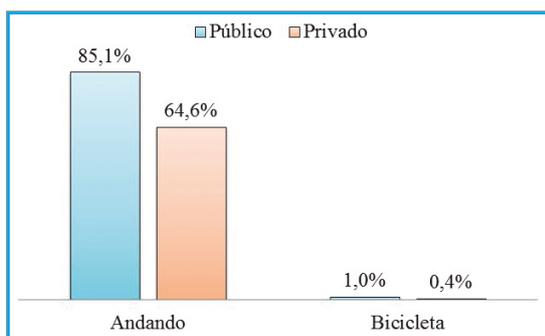
4.1. Porcentaje de desplazamientos realizados de forma activa (IR-VOLVER) al colegio, según tipo de centro.



Ir al colegio

El 79,8% del alumnado de centros públicos utilizan un desplazamiento activo para ir al colegio, frente al 57,7% del alumnado de los centros concertados.

Escaso uso de la bicicleta para ir al colegio tanto en los centros públicos como concertados.

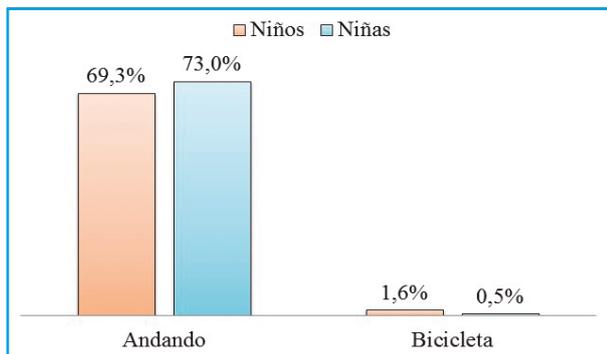


Volver del colegio

El 85,1% del alumnado de centros públicos utilizan un desplazamiento activo para volver del colegio, frente al 64,6% del alumnado de los centros concertados.

Escaso uso de la bicicleta para ir al colegio tanto en los centros públicos como concertados.

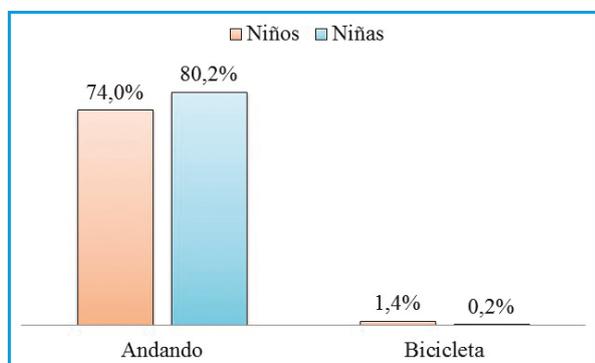
4.2. Porcentaje de desplazamientos realizados de forma activa (IR-VOLVER) al colegio según género.



Ir al colegio

La forma más común de desplazamiento de los alumnos que van de forma activa al centro escolar, es andando.

Aunque no existen diferencias significativas según género, el porcentaje de niñas que se desplazan andando para ir al colegio es mayor que el porcentaje de niños, mientras que el uso de la bicicleta es ligeramente más frecuente su utilización en el caso de los niños que en las niñas.

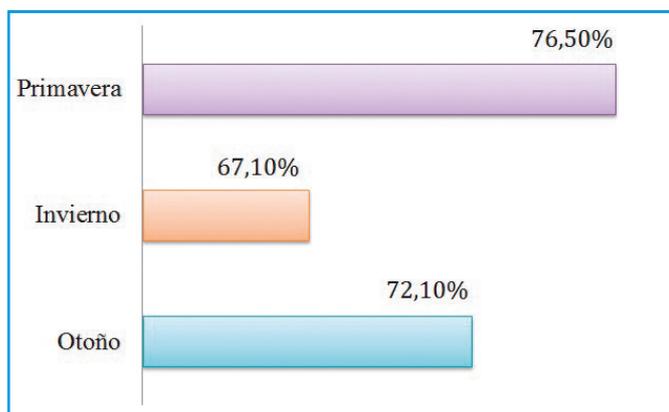


Volver del colegio

La forma más común de desplazamiento de los alumnos que vuelven de forma activa desde el centro escolar, es andando.

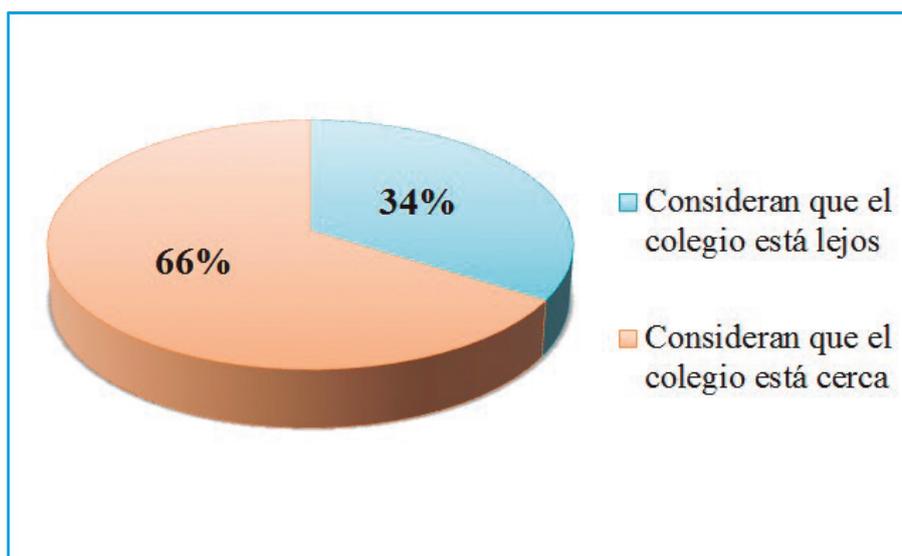
Existen diferencias significativas entre niños y niñas a la hora de volver del centro escolar a casa. Las niñas se desplazan andando con mayor frecuencia, mientras que el uso de bicicleta es más frecuente en los niños.

4.3. Patrones de desplazamiento al colegio según periodo estacional.



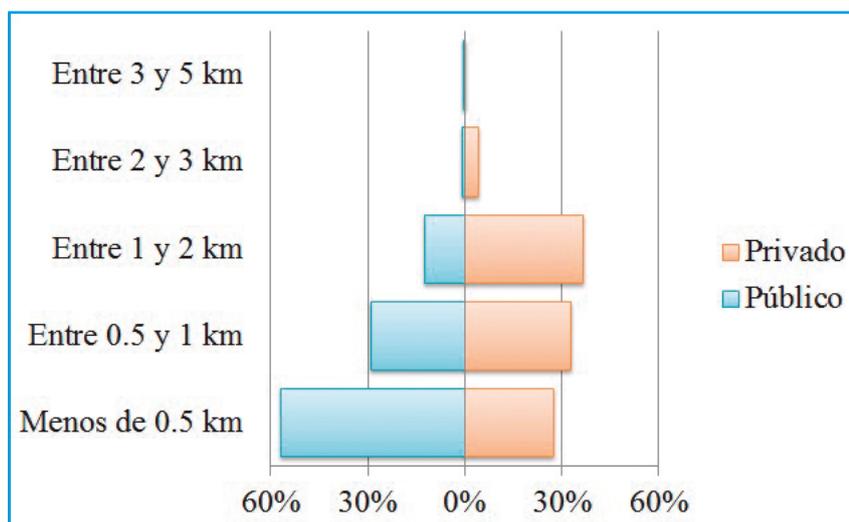
El periodo estacional condiciona el desplazamiento activo. Un mayor porcentaje de alumnos se desplaza andando en primavera. Existen diferencias significativas entre el porcentaje de desplazamiento realizado en primavera e invierno, entre invierno y otoño, y entre otoño y primavera.

4.4. Percepción de la distancia entre el centro escolar y el domicilio.



El 65,8% indica que consideran que el colegio está cerca de su casa. En este sentido la percepción de la distancia es bastante ajustada a la realidad.

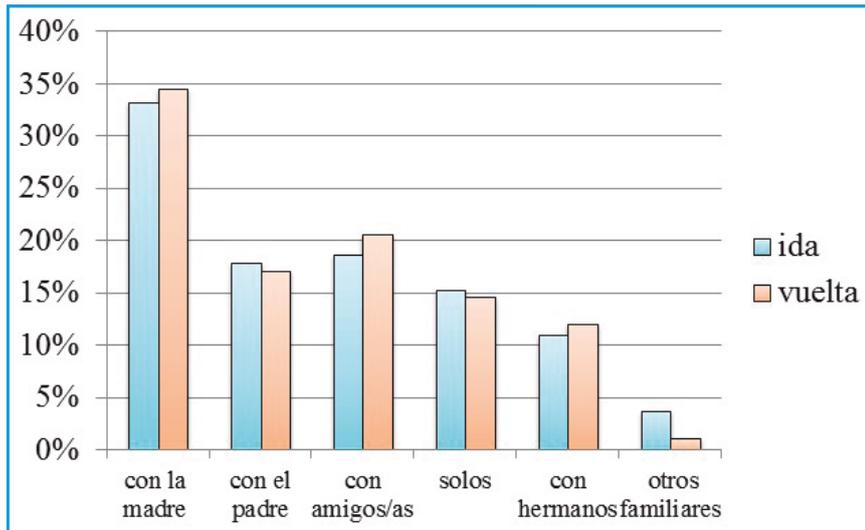
4.5. Diferencias entre centros públicos y privados en cuanto a la distancia real entre el centro escolar y el domicilio.



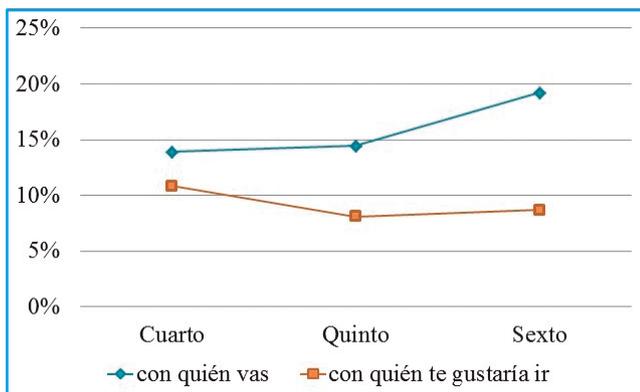
La mayoría de los niños de Huesca vive a menos de 2km de distancia al centro educativo.

Existe una diferencia importante en la distancia entre el domicilio y el centro escolar en función del tipo de centro. Los alumnos de centros públicos frente a los alumnos de centros concertados, viven más cerca del centro escolar, situándose la mayoría de ellos por debajo de 500 m.

4.6. Acompañantes del niño para (IR-VOLVER) al centro escolar.

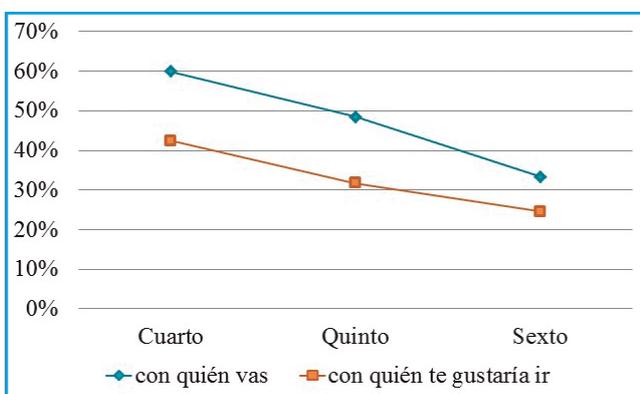


Tanto los niños como las niñas realizan de modo más común el desplazamiento al centro escolar acompañados/as por su madre (el 33,3% a la ida y el 34,6% a la vuelta).



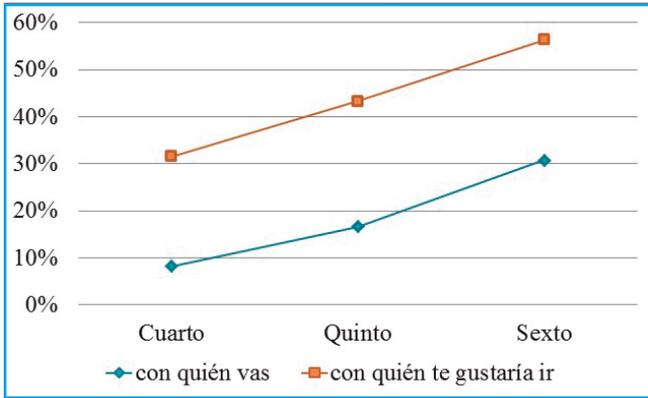
4.7. ¿Con quién van los alumnos al centro escolar y cómo les gustaría ir?

El desplazamiento sin compañía adulta aumenta a partir de quinto curso de primaria, aunque no lo hace el deseo de ir solos al centro escolar, que además es menor a la frecuencia con la que ocurre este comportamiento.



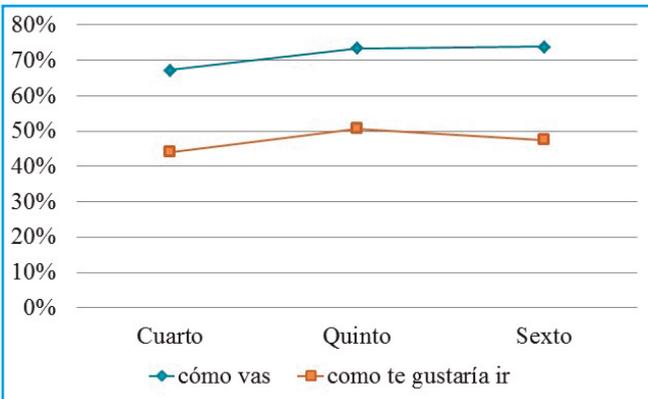
4.8. La preferencia de los niños respecto al acompañamiento de sus padres al centro escolar.

Durante los tres cursos de Primaria el acompañamiento más frecuente es con los padres, sin embargo ese porcentaje va disminuyendo en el tiempo. Además el deseo manifestado por los alumnos de desplazarse con sus padres disminuye conforme avanzamos en el curso escolar.



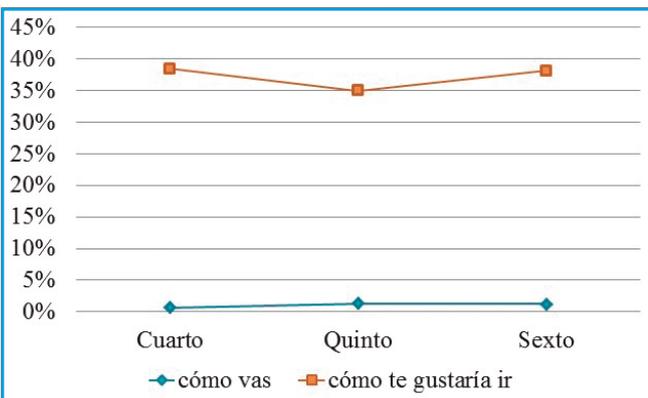
4.9. El acompañamiento de los amigos en el desplazamiento al centro escolar.

Durante los tres cursos de Primaria la frecuencia de desplazamiento con amigos va aumentando. El alumnado de Huesca afirma que le gustaría desplazarse con sus amigos al centro escolar con mucha más frecuencia de la que lo hace, tendencia que aumenta con el paso de los años.



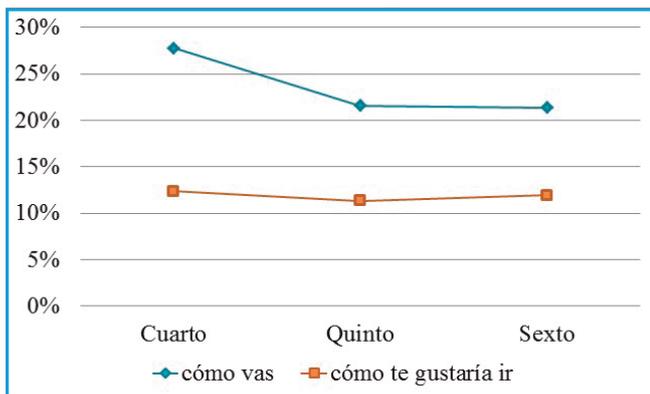
4.10. Porcentaje alumnos que manifiestan querer ir andando en relación a los que realmente van andando.

El porcentaje de alumnos que se desplaza andando no corresponde con los alumnos que realmente manifiestan el deseo de ir andando al centro escolar.



4.11. Porcentaje alumnos que manifiestan querer ir en bicicleta en relación a los que realmente van en bicicleta.

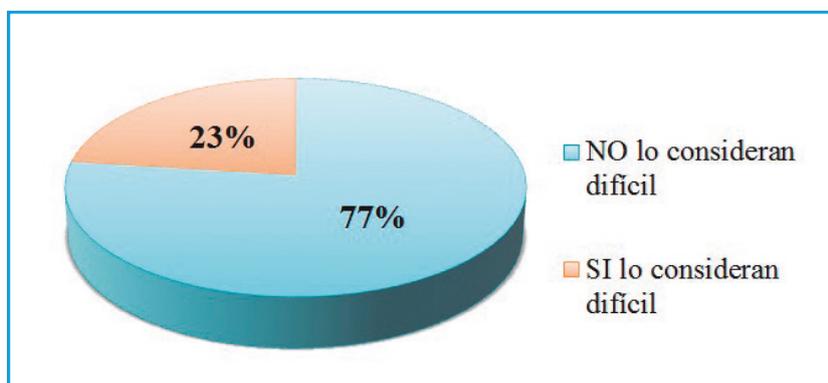
El bajo porcentaje de alumnos que se desplaza en bicicleta no corresponde con el deseo de casi el 40% de los alumnos que manifiestan querer ir en bicicleta al centro escolar.



4.12. Porcentaje alumnos que manifiestan querer ir en coche en relación a los que realmente van en coche.

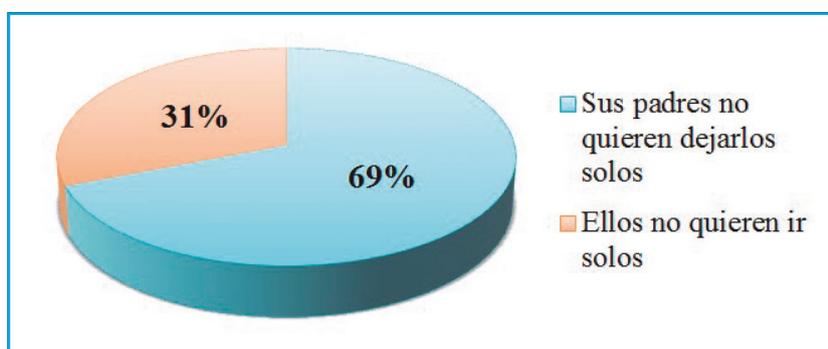
El porcentaje de alumnos que van al colegio en coche disminuye a partir de quinto de primaria. Aun así, no llega a un 15% el porcentaje de alumnos que quieren utilizar ese medio de transporte para ir al colegio.

4.13. Percepción de la dificultad en el desplazamiento autónomo al colegio.



La percepción de dificultad para realizar un desplazamiento autónomo es baja, lo que podría facilitar que el comportamiento de ir al colegio sin acompañamiento adulto se fuera generalizando con el tiempo.

4.14. Motivos por el cual no realizan actividades cotidianas sin acompañamiento adulto.



El 65,2% de niños y niñas indicó que el hecho de no realizar determinadas actividades (ir al colegio, jugar en la calle, visitar a amigos...) de manera autónoma se debía a que sus padres no se sienten capaces o preparados para dejarles hacerlas solos, en tanto que el 31,5% afirmó no querer hacerlas solos.

5. Conclusiones

- Los alumnos de centros públicos utilizan más habitualmente formas activas de desplazamiento (andar) que los alumnos de centros concertados tanto para ir/volver al centro escolar.
- Un mayor porcentaje de niños y niñas de los centros públicos frente a los concertados, se desplazan andando para ir y volver al colegio.
- Escaso uso de la bicicleta para ir/volver al colegio tanto en los centros públicos como privados.
- Aunque no existen diferencias significativas, el porcentaje de niñas que se desplazan andando para ir al colegio es mayor que el de los niños, mientras que el uso de bicicleta es ligeramente más frecuente en los niños que en las niñas.
- Existen diferencias significativas según género en el porcentaje de desplazamientos realizados de forma activa. Las niñas se desplazan andando para volver del colegio a casa con mayor frecuencia que los niños, mientras que el uso de bicicleta es más frecuente en los niños.
- El periodo estacional condiciona el desplazamiento activo al centro escolar. El mayor número de desplazamientos se realizan durante la primavera.
- La mayoría de los niños de Huesca vive a menos de 2km de distancia al centro educativo. Existe una diferencia importante en la distancia al centro escolar en función del tipo de centro. Los alumnos de centros públicos viven más cerca del centro escolar, situándose la mayoría de ellos por debajo de 500 m de distancia entre el domicilio y el centro escolar.
- De modo más común, los niños/as que realizan el desplazamiento hogar-escuela acompañados/as, lo hacen con su madre, seguido de amigos/as, y de su padre.
- Al considerar conjuntamente quienes realizan el desplazamiento hogar-escuela sin acompañamiento adulto (es decir solos, con amigos ó hermanos), se obtiene que aproximadamente la mitad de los niños y niñas oscenses de 4º, 5º y 6º de primaria son autónomos.
- Al comparar a niños y niñas en desplazamiento autónomo entre escuela-hogar, no existen diferencias en el desplazamiento autónomo, siendo por tanto similar el número de niños y de niñas que realizan este desplazamiento sin acompañamiento adulto.
- El 76% de niños y niñas afirma que desearía acudir solo a la escuela, y el motivo mayormente indicado fue “porque puedo pasar más tiempo con mis amigos/as” y “porque me haría más autónomo”.
- El principal motivo, indicado por niños y niñas, por el que acuden acompañados de adultos (tanto para ir a la escuela como para realizar otras actividades) es porque sus padres no quieren dejarles ir solos.

6 ■ Bibliografía

- European environment Agency (2015). The state of the environment in Europe. The European environment state and outlook 2015. Synthesis report.
- Faulkner, G., Richichi, V., Buliung, R.N, Fusco, C., Moola, F. (2010). What's "quickest and easiest?": parental decision making about school trip mode. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 7, 62-70.
- United Kingdom. Department for Transport's annual report for 2007.
- Hamer, M., Chida, Y. (2008). Walking and primary prevention: a meta-analysis of prospective cohort studies. *British Journal Sports Medicine*, 42 (2), 238-242.
- Davison, K., Werder, J., Lawson, C. (2008). Children's active commuting to school: current knowledge and future directions. *Public Health Research, practice and policy*, 5, 3-10.
- American Academy of Pediatrics, Council on Sports Medicine and Fitness; American Academy of Pediatrics, Council on School Health. (2006). Active healthy living: prevention of childhood obesity through increased physical activity. *Pediatrics*, 117 (5), 1834-1842.
- Chillón, P., Martínez-Gómez, D., Ortega, FB., Pérez-López, I.J., Díaz, L.E., Veses, A.M., Veiga, O.L., Marcos, A., Delgado-Fernández, M (2013). Six year trend in active commuting to school in Spanish adolescents. *International Journal of Behavioral Medicine* 20, (4), 529-537.
- Grize, L., Bringolf-Isler, B., Martin, E., Braun-Fahrlander, C. (2010). Trend in active transportation to school among Swiss school children and its associated factors: three cross-sectional surveys 1994, 2000 and 2005. *International Journal Behaviour Nutrition and Physical Activity*, 7, 28-34.
- Pavelka, J., Sigmundová, D., Hamřík, Z., Kalman, M., Sigmund, E., Mathisen, F. (2017). Trends in active commuting to school among czech school children from 2006 to 2014. *Central European Journal Public Health*, 25 (Suppl 1), S21-S25.

Socios / Partenaires



**Universidad
Zaragoza**



@CAPAS-ciudad/cité



@capas-ciudad

www.capas-c.eu



@CapasCiudad



@capas-cité



Le projet a été cofinancé à hauteur de 65% par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) dans le cadre du Programme Interreg V- A Espagne-France-Andorre (POCTEFA 2014-2020). L'objectif du POCTEFA est de renforcer l'intégration économique et sociale de l'espace frontalier Espagne-France-Andorre. Son aide est concentrée sur le développement d'activités économiques, sociales et environnementales transfrontalières par le biais de stratégies conjointes qui favorisent le développement durable du territoire.

El proyecto ha sido cofinanciado al 65% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Interreg V-A España-Francia-Andorra (POCTEFA 2014-2020). El objetivo del POCTEFA es reforzar la integración económica y social de la zona fronteriza España-Francia-Andorra. Su ayuda se concentra en el desarrollo de actividades económicas, sociales y medioambientales transfronterizas a través de estrategias conjuntas a favor del desarrollo territorial sostenible.