

TU CONSUMO LO CAMBIA TODO



FOTO © Peter Catton / Greenpeace

GREENPEACE



El consumo en España

Un círculo insostenible

Cada vez son más evidentes los efectos producidos por el cambio climático y que existe una pérdida de biodiversidad en el planeta que hay que frenar. Sin embargo, entre las amenazas al planeta pocos sitúan el consumo como una de ellas a pesar de que los efectos del consumismo sobre los límites planetarios son ya evidentes y pueden ser fácilmente revertibles.

Los modelos de consumo y producción del marco socioeconómico vigente son insostenibles a medio plazo. Los recursos naturales que incluyen materias primas, agua, energía, biodiversidad y tierra fértil, forman la base de nuestra vida en la Tierra. La ropa que vestimos, la comida que consumimos, el agua embotellada que bebemos y, al fin y al cabo, todas las cosas que utilizamos, se producen con recursos naturales que se extraen de la Tierra y son transformados por el ser humano.

Hoy día se extraen y emplean alrededor de un 50% más de recursos naturales que hace 30 años, lo que se traduce en una media de 60.000 millones de toneladas de materias primas al año, cifra que equivale al peso de 41.000 edificios como el Empire State Building, y podría incrementarse hasta cien mil millones de toneladas para 2030¹. Este “hambre” de recursos naturales se traduce en consecuencias sociales y ambientales.

La demanda de recursos a nivel internacional está por encima de la capacidad terrestre de renovarse. El Banco Mundial indica que si se cumple el pronóstico de que la población mundial alcance los 9.600 millones de personas para el año 2050, se necesitarán cerca de tres planetas Tierra para proporcionar los recursos naturales suficientes para mantener el estilo de vida actual de la humanidad.

En España los datos no son diferentes: consumimos y mucho. Los actuales patrones de consumo nos indican que los españoles necesitaríamos casi 3,5 veces nuestro territorio para satisfacer los recursos naturales que demandamos². Nos enfrentamos a una nueva amenaza que ha ido sutilmente instalándose en nuestras vidas: el consumismo. Sin apenas darnos cuenta, nos ha absorbido una sociedad donde prima lo rápido, lo barato, lo sencillo, el usar y tirar... Las empresas se han hecho dueñas de la palabra felicidad, nos la han comprado.



Las ciudades: catedrales de consumo

Quiero otra ciudad y la cambio. Combatiendo el consumismo desde su origen

Las ciudades tienen un modo de vida predominantemente insostenible. Es en ellas donde se consume más agua, más energía, donde se contamina más por el transporte, donde se consumen más productos de un solo uso, donde consumimos más alimentos al albergar más población y donde se generan más residuos (como las basuras), entre otros. Prima lo rápido y lo cómodo y un ritmo de vida frenético que da la espalda a cualquier estrategia medioambiental y que ignora lo que pasa fuera de sus fronteras. Socialmente se prima el consumo de productos para alcanzar un status social o por el mero hecho de consumir, por inercia o, porque “es normal”. Sencillamente, es un modelo de vida insostenible.

Las ciudades son las catedrales del consumo, ya que acogen la mayor parte de la población mundial. En 2007 se superó por primera vez el porcentaje de personas que viven en ciudades frente aquellas que viven en el medio rural y se espera que esta cifra siga aumentando. Se estima que para 2050, el 66% de la población mundial habite en núcleos urbanos³, y de ellos, el 14,4% lo hará en megaciudades, enormes urbes con más de 10 millones de habitantes⁴. En España, actualmente, el 80% de la población reside en urbes y se estima que, para 2030, el 40%, vivirá en sólo 15 grandes ciudades de más de 300.000

habitantes, cuando ese porcentaje en 1950 rondaba el 15,6 por ciento, según datos de la División de Población de las Naciones Unidas⁵. Esto, según la ONU, afectará especialmente a dos ciudades en España: Madrid y Barcelona. Así, el área metropolitana de Madrid --que incluye a la capital y los municipios adyacentes-- pasará de los 1,7 millones de habitantes que tenía en 1950 a 6,7 millones en 2030, un crecimiento que implica multiplicar por cuatro su población. Mientras, el área metropolitana de Barcelona pasará de albergar a 1,8 millones de personas en 1950 a 5,7 millones en 2030⁵.

Hasta ahora, la ciudad ha sido una consumidora insaciable, pero la escasez de recursos naturales va a ser el limitador fundamental de la actividad productiva, y nos obligará a replantearnos una nueva escala de valores éticos, culturales y económicos. La calidad de vida, e incluso la supervivencia, estará en buena parte condicionada por nuestra capacidad para conocer y controlar la relación de las ciudades con el medio ambiente. Serán necesarios profundos cambios en los hábitos de consumo y así dar una oportunidad a las personas, al planeta y a la propia condición humana. Para cambiar esta situación, tenemos que cambiar los modos de vida y redefinir las normas de funcionamiento de las propias ciudades. Hace falta cambiar las ciudades desde la base, desde quienes las habitan. El movimiento para conseguirlo ya ha comenzado y encontramos ya multitud de colectivos y ciudades que demandan un cambio, una humanización de la ciudad, una vuelta al respeto, una conexión mayor con el exterior, un contacto con el productor, primando la reparabilidad, lo cotidiano, compartir...

Cambiando los hábitos de consumo en las ciudades y la forma en la que las habitamos, estaremos haciendo un regalo al planeta.



Las ciudades de Greenpeace

El cambio de los patrones actuales de consumo será una medida muy efectiva para luchar contra las dos mayores amenazas ambientales en el planeta: la pérdida de biodiversidad y el cambio climático.

Greenpeace demanda ciudades para las personas, más humanas y diseñadas ambientalmente, más eficientes, menos contaminadas, con menos residuos y donde la calidad de vida, la reparabilidad, el intercambio, las nuevas economías y la comunidad sean parte fundamental.

Queremos ciudades sostenibles. Y queremos ciudades valientes que cuenten con gobiernos con la capacidad fiscal y administrativa para satisfacer las necesidades de las personas, que promuevan el decrecimiento y los nuevos modelos económicos a través de una amplia participación ciudadana. Una ciudad sostenible debe abordar la gestión de los recursos naturales, la mitigación de los gases de efecto invernadero y otras formas de contaminación promoviendo entre otros el transporte y la movilidad urbana sostenible. Una ciudad sostenible debe promover el desarrollo económico local y la provisión de servicios sociales de calidad. Asimismo, la ciudad debe promover niveles adecuados de seguridad ciudadana, priorizando a las mujeres.

La Cumbre de Desarrollo y Medio Ambiente de Río 1992⁶, la Agenda Local 21, así como la Conferencia de Desarrollo Sostenible Río+20⁷, los Objetivos de Desarrollo del Milenio⁸ y los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030⁹, han permitido avanzar hacia la sostenibilidad de las ciudades. Sin embargo, las agendas ambientales y de sostenibilidad de la mayor parte de las ciudades españolas son todavía muy insuficientes para conseguir una sostenibilidad real y justa.



“Queremos ciudades sostenibles, amables y preparadas para las personas”

El cambio que ya ha comenzado tímidamente tiene que acelerarse y alcanzar a todas las ciudades, desde la más pequeña a la más grande. Greenpeace ha elegido 10 ciudades españolas que considera que son y serán las pioneras en realizar este cambio, pero invita a otras ciudades a unirse a este proyecto de cambio.

En qué sectores nos vamos a centrar

El consumo como motor de cambio

Hay muchos aspectos que cambiar en las ciudades para convertirlas en sostenibles, pero Greenpeace se quiere centrar en aquellos que podemos cambiar a través del consumo de las personas y que son los que más impactos ambientales tienen.



Alimentación

El modelo agroalimentario tiene un elevado impacto para el medio ambiente y la salud y supone una amenaza a la soberanía alimentaria. Casi el 40% de las tierras del planeta se explotan para la agricultura y cerca del 75% se destinan para producir piensos para animales, pastos o biocombustibles y no para consumo directo humano. En concreto la carne y otros derivados, cuyo consumo en la actualidad es muy elevado, es una de las cuestiones alimentarias más importantes. El sector agrícola en su conjunto emite cerca del 25% de los Gases de Efecto Invernadero (GEI), de éstos el 14% provienen de la ganadería¹⁰. Entre los gases emitidos se encuentran el CO₂, pero especialmente el metano y el óxido nitroso. Además también es un gran consumidor de agua por ejemplo, para producir 1kg de filete de ternera son necesarios 15.000 litros de agua, mientras que para producir 1 kg de zanahorias hacen falta 131 litros.

“Para producir 1kg de filete de ternera se necesitan 15.000 litros de agua, para 1 kg de zanahorias, hacen falta 131 litros”

Podemos cambiar el futuro de la alimentación a través de nuestro consumo. Nuestra dieta es una poderosa herramienta que puede ayudar a cambiar el modelo predominante de agricultura, potenciando un modelo emergente que favorezca la soberanía alimentaria y respete la salud planetaria y la humana. La alimentación es una herramienta al alcance de todas las personas, seguramente la mejor, para decidir qué modelo agroalimentario queremos.

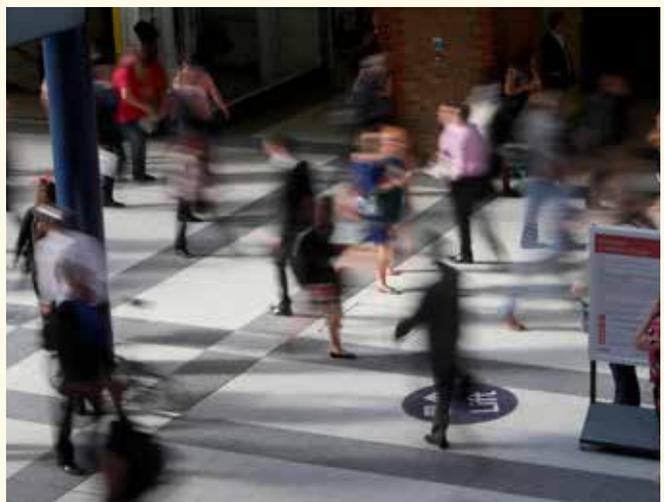


Movilidad

El automóvil es el medio de transporte que más impactos provoca, que resulta más caro y que más energía consume. Su principal problema es su uso generalizado y desmesurado, que provoca la congestión e ineficiencia de todo el transporte viario, y al funcionar con motores de combustión que usan derivados del petróleo, es el principal causante de la contaminación atmosférica en las ciudades.

Además, la movilidad urbana tiene una importante relevancia en nuestras emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), ya que representan un 10% sobre el total. Y, del total de emisiones producidas por el transporte, la movilidad urbana representa un 40%. Las mayores áreas metropolitanas representan prácticamente la mitad de todas las emisiones causadas por los desplazamientos de índole urbano y/o metropolitano¹¹.

Aunque las exigencias climáticas son una clara razón para actuar en la movilidad de las ciudades, hay muchos otros motivos para avanzar hacia una movilidad más sostenible. Otras problemáticas como la contaminación del aire o el ruido, que cada vez tienen una mayor preocupación social, son también razones de peso para actuar cuanto antes en nuestros sistemas de movilidad. Y ambas problemáticas, la climática y las que afectan a la calidad de vida de nuestras ciudades, tienen una misma solución: lograr sistemas de movilidad más sostenibles. El principal instrumento a día de hoy para lograr esta reducción de emisiones en la movilidad corresponde a los Planes de Movilidad, tanto urbanos como metropolitanos.



© Jiri Rezac / Greenpeace



Plásticos de un solo uso

Los plásticos, y en concreto los de un solo uso, como las botellas de agua, las bolsas, las pajitas, etc, han invadido lentamente nuestra vida. Sus efectos se extienden desde el Ártico a la Antártida, y causan estragos en las especies marinas. Su producción en los últimos diez años ha aumentado un 50%, entre 2002 y 2013 aumentó un 50% y se estima que en 2020 se superarán los 500 millones de toneladas anuales. Como consecuencia de una mala gestión de los residuos o de su abandono, hasta 12 millones de toneladas de plásticos acaban en los mares y océanos anualmente, formando el 60-80% de la basura marina, en su mayoría en forma de microplásticos (fragmentos inferiores a 5 mm). Se desconoce la cantidad exacta de plásticos en los mares pero se estiman unos 5-50 billones fragmentos de plástico, sin incluir los trozos que hay en el fondo marino o en las playas.

Reducir el uso y el impacto que los plásticos tienen sobre los ecosistemas es responsabilidad de todos, tanto de las administraciones públicas como del usuario. El uso del plástico es insostenible y es un claro ejemplo de los impactos de la cultura del usar y tirar. Por ello hay que ir al origen del problema y, en primer lugar, reducir la cantidad de plástico que se pone en circulación y después apostar por la reutilización. Hay que apostar por ciudades y personas con un estilo de vida libre de plásticos de un solo uso.



© Argelia Zacatzi / Greenpeace



Moda

La industria de la moda es la segunda más contaminante del planeta, no solo por los tóxicos que se utilizan en su fabricación, sino también por su transporte. Desde el año 2000 se ha más que duplicado la producción de ropa. Actualmente se fabrican cada año 100 mil millones de prendas. De media, una persona compra en la actualidad un 60% más de ropa y la mantiene la mitad de tiempo que hace 15 años. Toda esta ropa tiene un coste, las prendas que compramos nos duran la mitad del tiempo y nos desprendemos de ellas mucho más rápido, sumándolas a los miles de millones de prendas que ya se pudren en los vertederos¹². Reutilizar, reparar, conservar la ropa reduce las emisiones de CO2, agua y materias primas. Otra alternativa es optar por moda ética y sostenible.



© Emma Stoner / Greenpeace

Ciudades elegidas por Greenpeace

1 Albacete

Tiene un plan de movilidad redactado, pero aunque no llega a límites como el de las grandes ciudades, sí que se supera la concentración media anual y diaria de partículas en suspensión recomendado por la OMS¹³, en relación con la calidad del aire.

Los datos evidencian que es una ciudad, por diseño y tamaño, con un gran potencial para introducir mejoras en la movilidad de forma rápida y exitosa, y que podría replicar el éxito internacional de otras ciudades españolas.

Greenpeace demanda que el Ayuntamiento apruebe cuanto antes la declaración como “ciudad 30”¹⁴, junto con un plan de mejoras y pacificación para hacer realidad esa máxima de velocidad en todo el casco urbano y lograr un incremento de la marcha a pie y en bicicleta.

2 Barcelona

Ha firmado el pacto de Milán¹⁵ y ya existe una red de escuelas que fomentan la agricultura ecológica y los menús con menos carne y derivados lácteos. Sin embargo, esto no está expandido a todos los niveles educativos y debería expandirse. Además, es la primera ciudad del mundo que recibió el distintivo “Veg-Friendly”¹⁶ y anunció que se adherirá a los “Lunes sin carne”.

Greenpeace espera que la ciudad dé pasos más ambiciosos a través de sus políticas públicas apoyando la reducción del consumo de carne y otros derivados animales en sus políticas públicas. En materia de gestión de residuos y plásticos de un solo uso, ha mostrado estar trabajando para la implantación de un sistema SDDR¹⁷, que aún no es efectivo. Tiene que cambiar el modelo de reciclaje y convertirse en una ciudad sin plásticos de un solo uso, dada la magnitud del problema. La ciudad gasta en gestión de residuos y limpieza viaria 323 millones de euros al año, con un SDDR se ahorraría 12 millones al año¹⁸.

Asimismo, Barcelona sigue año tras año incumpliendo con los valores límites para dióxido de nitrógeno establecidos por la UE. Reducir estos niveles implica reducir los niveles actuales de motorización, y en particular del automóvil privado. Para ello, la conexión de las dos ramales de tranvías existentes en la Avenida Diagonal, junto con la extensión de las supermanzanas, medidas ambas aprobadas por consenso en el Plan de Movilidad precedente del anterior Ayuntamiento, son las dos medidas que a día de hoy podrían suponer un mayor impacto positivo en la movilidad de la ciudad y la consecuente disminución de los niveles de contaminación.

3 Madrid

Al igual que Barcelona, supera continuamente los niveles de contaminación permitidos, y además sufre frecuentes picos de contaminación entre los meses de octubre y marzo. El 70-80% de la contaminación procede del tráfico rodado, y sobre todo del millón de coches que cada día entran en la ciudad. En materia de movilidad tiene que implementar por completo el plan A¹⁹ y tomar medidas más valientes y restrictivas que eviten las constantes “boinas” de la ciudad; entre ellas la remodelación de lo que se denominan “autopistas urbanas” que facilitan y atraen todo ese tráfico a Madrid, como es el caso de la A5. Madrid también ha firmado el pacto de Milán con el que pretende garantizar un sistema alimentario más justo y respetuoso con la salud de las personas y del planeta y que contribuya a reducir la huella ecológica en cuanto a la producción y distribución de los alimentos.

A raíz de la firma del pacto de Milán puso en marcha una estrategia alimentaria que espera su presentación pública. Desde Greenpeace esperamos que esta estrategia se materialice con políticas públicas que contemplen, entre otras cosas, la reducción del consumo de carne y otros derivados animales provenientes de la ganadería industrial y un apoyo decidido a las opciones donde predominen los alimentos de origen vegetal, ecológicos y locales.

Madrid genera más de 1.200.000 toneladas anuales de residuos sólidos urbanos, de los que el 55% acaban en vertedero, se incineran actualmente en torno al 20-25%, algo menos de 300.000 tn que es la capacidad de la incineradora, y se recicla menos del 20% de los residuos. En cuanto a gestión de residuos y limpieza viaria Madrid gasta 411 millones de euros al año²⁰. Si implantara un sistema SDDR se ahorraría 24 millones al año, solo por este concepto²¹.

4 Palma

Es una de las ciudades del Estado y capital de la comunidad autónoma que ha mostrado y está trabajando para la implantación de un sistema SDDR. La comunidad autónoma tiene un anteproyecto de ley de residuos que la sitúa como una de las leyes más ambiciosas de toda Europa en esta materia. Pertenece a una zona costera muy sensibilizada por la contaminación por plásticos de mares y playas y en muchos de los municipios de esta comunidad ya se ha implantado un sistema de separación de residuos puerta a puerta. Su ayuntamiento quiere eliminar los plásticos de un solo uso en enero de 2019.

La ciudad gasta en gestión de residuos y limpieza viaria 41 millones al año, con un SDDR se ahorraría 3,2 millones al año²². Greenpeace quiere que esta ciudad continúe en esa línea siendo líder en materia de eliminación de plásticos de un solo uso.

5 Pamplona

Queremos que se hagan efectivas inmediatamente las 32 propuestas que el ayuntamiento presentó en enero de 2017 en su plan de Actuaciones de Movilidad Sostenible para “cambiar el concepto de ciudad” y que apueste por el transporte sostenible y por priorizar al peatón²³. Entre ellas se incluye la remodelación de la Avenida Pío XII y la declaración como “ciudad 30”, que vaya acompañado de un plan de medidas para hacerlo realidad y en el que se incluya la “pacificación” de las otras cinco grandes avenidas que atraviesan la ciudad, como es la de Baja Navarra.

Queremos que Pamplona gestione los residuos y los plásticos de un solo uso de una manera más sostenible. En esta ciudad se generan 1,2 kilos por habitante de RSU al día y el porcentaje de la recogida selectiva sobre la producción total es de 34,7%. Por ello consideramos que esta ciudad debe implantar un SDDR y ser una de las pioneras en eliminar los envases de un solo uso en los edificios públicos de su ciudad.

6 Santiago de Compostela

Vamos a trabajar en impulsar que las principales directrices, que orientan la elaboración de un nuevo Plan de Movilidad²⁴, estén reflejadas en las medidas que finalmente contemple el plan, y que éstas sean ambiciosas y efectivas. En todo caso, durante el proceso de elaboración seguiremos apoyando las medidas de pacificación de tráfico que puedan ir aprobándose y poniéndose en marcha mientras tanto.

Todavía el 44,6% de los desplazamientos al trabajo son en coche, el 19,3% son a pie y el 10,5% son en transporte público, lo que es una cuota modal muy negativa en una ciudad de las características de Santiago de Compostela.

En consumo de ropa queremos potenciar esta ciudad, donde al igual que en otras gallegas, la producción y venta de moda sostenible está creciendo como un ejemplo de alternativa económica sostenible y que genera empleo, principalmente de mujeres, en el territorio.

7 Sevilla

Debería mejorar sus planes de movilidad, así como el Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES), ya que los contaminantes más problemáticos vienen superando los valores límite de protección a la salud humana, fijados por la legislación europea y por la Organización Mundial para la Salud (OMS), para varias sustancias contaminantes²⁵. La principal fuente de contaminación atmosférica en Sevilla y en su área metropolitana es el tráfico.

Greenpeace quiere que esta ciudad mantenga su compromiso de reducir al 50% las emisiones del transporte para 2030²⁶ y que empiece a implementar medidas para que esto se haga efectivo. Para ello es fundamental que se recupere el Plan Centro²⁷, cuya aplicación a pesar de resultar exitosa y reducir el número de coches que circulaban por el centro de la ciudad, fue revocada por el PP cuando ganó las anteriores elecciones, llevándolo como promesa electoral. Sin embargo, el nuevo Consistorio no se ha planteado volver a ponerlo en marcha, a pesar de que toda la infraestructura sigue instalada.

8 Soria

En la provincia de Soria, en concreto en Noviercas, se plantea la instalación de lo que sería la macro-granja más grande de Europa con una capacidad para 20.000 vacas, según lo que se sabe hasta ahora. En 2018-2019 la ciudad albergará el Centro Internacional de la Dieta Mediterránea, lo que es una excelente oportunidad para iniciar un proceso que lleve a la reducción del consumo de carne y otros derivados animales provenientes de la ganadería industrial y el incremento del apoyo hacia opciones donde predominen los alimentos de origen vegetal ecológicos y locales en sus políticas públicas.

9 Valencia

En materia de residuos es una de las ciudades españolas y capital de la comunidad autónoma que ha mostrado y está trabajando para la implantación de un sistema SDDR. La ciudad gasta en gestión de residuos y limpieza viaria 56 millones al año, con un SDDR se ahorraría 6 millones al año²⁸. Sin embargo, la iniciativa está siendo frenada y bloqueada por sus propias instituciones regionales como consecuencia de la presión de grandes superficies. Greenpeace pide que siga con ese liderazgo en materia de gestión de residuos.

Esta ciudad firmó el Pacto de Milán y fue capital mundial de la alimentación sostenible en 2017, sin embargo, aún no ha puesto en marcha una política de reducción del consumo de carne y otros derivados animales provenientes de la ganadería industrial y de fomento de opciones donde predominen los alimentos de origen vegetal, ecológicos y locales, algo que si lo hiciera, la haría pionera.

Pese a tener un plan de movilidad aprobado, y de ser una ciudad con un diseño, tamaño y climatología óptimos para favorecer una movilidad más sostenible, todavía sigue habiendo una gran utilización del automóvil y resistencia social para la introducción de nuevos cambios. Es evidente que hacen falta más medidas y más ambiciosas de pacificación del tráfico, que disuadan del uso del automóvil pero estimulen al mismo tiempo la marcha a pie y en bicicleta, por lo que en Greenpeace haremos campaña a favor de que se implementen.

10 Zaragoza

Hay unos 439 productores agrarios de agricultura ecológica y es una de las ciudades que ha firmado el pacto de Milán. Está desarrollando un importante esfuerzo hacia un modelo de alimentación más justo, saludable y sostenible, que se ha plasmado de forma más visible en las diferentes acciones iniciadas a raíz del proyecto europeo Huertas LIFE Km 0. Otro buen ejemplo es la promoción del proyecto Red de Ciudades por la Agroecología²⁹.

Greenpeace cree que esta debería ser una de las ciudades líder en la reducción del consumo de carne y otros derivados animales provenientes de la ganadería industrial y en el incremento del apoyo hacia opciones donde predominen los alimentos de origen vegetal ecológicos y locales en sus políticas públicas. Los productos de origen animal que se sigan consumiendo también deben ser ecológicos y locales. En particular y con urgencia se deben adoptar estos criterios para los comedores públicos.

Por todos estos datos Greenpeace considera urgente provocar un cambio de mentalidad respecto al consumismo en la sociedad y sus valores, para conseguir un cambio en los modelos económicos actuales hacia la sostenibilidad. Nuestras elecciones a la hora de consumir cambiarán el planeta.

El poder de la ciudadanía

Este cambio solo será posible si dentro de las ciudades como generadoras de cambio empoderamos a las personas. Es posible cambiar los hábitos de consumo de las personas como consumidoras individuales, es decir, nuestros hábitos diarios y la capacidad de elección que tenemos al seleccionar productos o servicios que son más sostenibles que otros, la forma en que gestionamos el desperdicio que generamos y nuestros hábitos diarios con respecto al uso de energía y el transporte en la ciudad.

Al mismo tiempo, en las ciudades grandes los vecindarios juegan un papel muy importante en el cambio de la ciudad y de su consumo. En nuestro papel como vecinas y vecinos, y como parte de una comunidad, a menudo tenemos la posibilidad de elegir lo más sostenible a la hora de hacer un consumo colectivo de ciertos bienes y servicios como alimentos, energía y transporte, y de ese modo reducir el impacto generado por nuestro consumo además de tener acceso a mejores precios para opciones más sostenibles que, consumidas individualmente, serían más caras.

Estos cambios de consumo son esenciales para llevar a cabo el cambio que acabará con el impacto ambiental que generan las ciudades. Para esto como ciudadanía, nuestros comportamientos de consumo, tanto individual como colectivamente, tienen un impacto en el nivel estructural de la ciudad y políticas públicas, ya que al aumentar la demanda de bienes más sostenibles y servicios, la dinámica de la producción, distribución y venta se transforman y dan paso a nuevas estructuras socioeconómicas que facilitan el acceso a bienes y servicios con menos impacto social y ambiental.

Como habitantes de las ciudades donde vivimos podemos tener más información, ser más responsables, más conscientes, con más sentido crítico y solidario. Cuando compramos algo elegimos qué tipo de empresa y modelo queremos potenciar, teniendo en cuenta sus prácticas sociales y ambientales. Nuestro consumo puede ayudar a cambiar las ciudades y el planeta.

Demandas

- 1 Se deben promover nuevas fuentes de empleo sobre sectores productivos estratégicos para evidenciar un cambio en los modelos de producción y consumo
- 2 Las políticas públicas en el ámbito local deben integrar medidas de decrecimiento y fomento de iniciativas económicas más éticas, justas, sociales y ambientales
- 3 Deben fomentarse el número de tiendas de reparabilidad y comercios de segunda mano y establecimientos que eliminan el uso innecesario de envases, generando nuevos empleos
- 4 Hay que abordar la necesidad de progresar de forma sostenible, fomentando la cultura del Buen Vivir y promoviendo el derecho a un desarrollo inclusivo y sostenible en España y otros países
- 5 Las ciudades deben aplicar los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con consumo y ciudades con el objetivo de mejorar la seguridad y la sostenibilidad de las ciudades garantizando el acceso a viviendas seguras y asequibles y la mejora de los asentamientos marginales. También realizar inversiones en transporte público, crear áreas públicas verdes y mejorar la planificación y gestión urbana de manera que sea participativa e inclusiva
- 6 Las ciudades deben dar pasos más ambiciosos a través de sus políticas públicas apoyando la reducción del consumo de carne y otros derivados animales provenientes de la ganadería industrial y el incremento de opciones donde predominen los alimentos de origen vegetal ecológicos y locales
- 7 Las ciudades deben desarrollar e implementar planes de movilidad que prioricen a las personas, la bicicleta, el transporte público y en última instancia el vehículo privado
- 8 Las ciudades deben convertirse en zonas sin plásticos de un solo uso, tanto en su compra como en sus actividades públicas e implementar sistemas de gestión de residuos como el SDDR y el puerta a puerta
- 9 Las ciudades deben dar voz a la ciudadanía fomentando otras alternativas de consumo
- 10 Las ciudades deben convertirse en lugares diseñados para las personas y el medio ambiente

Notas al pie

- 1 <https://www.tierra.org/un-mundo-de-bajo-consumo/documento.pdf>
- 2 Cambio global España 2020/2050 http://www.fuhem.es/media/ecosocial/File/Boletin%20ECOS/boletin_19/Consumo-Cambio-Global-indice-epilogo.pdf
- 3 <http://www.un.org/es/development/desa/news/population/world-urbanization-prospects-2014.html>
- 4 <http://www.europapress.es/sociedad/noticia-asi-creceran-grandes-ciudades-espanolas-proximosanos-20160202114408.html>
- 5 <http://www.europapress.es/sociedad/noticia-asi-creceran-grandes-ciudades-espanolas-proximosanos-20160202114408.html>
- 6 <http://www.un.org/spanish/esa/sustdev/documents/declaracionrio.htm>
- 7 <http://www.un.org/es/sustainablefuture/about.shtml>
- 8 <http://www.un.org/es/millenniumgoals/>
- 9 <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- 10 IPCC 2014, Smith, P., et al. 2014 Agriculture, Forestry and Other Land Use (AFOLU). In: Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Edenhofer, O., et al. (eds.)] Cambridge University press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA.
- 11 <http://archivo-es.greenpeace.org/espana/Global/espana/2016/report/cambio-climatico/AFmovilidad.pdf>
- 12 Greenpeace 2016. Tiempo muerto para la moda rápida.
- 13 <http://www.masquealba.com/noticias/albacete/item/27950-es-de-calidad-el-aire-que-respiramos-enalbacete-los-datos-sobre-la-contaminacion-que-hay-ahora-en-la-ciudad.html>
- 14 <http://albacetecapital.com/velocidad-30km-h-para-pacificar-el-trafico-propuesta-de-greenpeacepara-la-ciudad-de-albacete/>
- 15 <http://www.milanurbanfoodpolicypact.org/>
- 16 <https://blogs.20minutos.es/la-gulateca/2016/03/31/barcelona-primer-ciudad-veg-friendly-del-mundo-y-eso-que-significa/>
- 17 <http://www.retorna.org/es/elsddr/propuesta.html>
- 18 Retorna.org
- 19 http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMovilidadTransportes/MOVILIDAD/PMUS_Madrid_2/PMUS%20Madrid/Plan%20de%20Movilidad%20de%20Madrid%20aprobacion%20final.pdf
- 20 Retorna.org
- 21 Retorna.org
- 22 Retorna.org
- 23 <https://www.20minutos.es/noticia/2935706/0/plan-movilidad-ayuntamiento-pamplona-con-32-propuestas-prioriza-al-peaton-transportes-sostenibles/#xtor=AD-15&xts=467263>
- 24 https://www.lavozdegalicia.es/noticia/santiago/santiago/2017/08/12/concello-prioriza-peatonesciclistas-plan-mobilidade/0003_201708S12C1995.htm
- 25 <https://www.ecologistasenaccion.org/article23367.html>
http://www.diariodesevilla.es/sevilla/Sevilla-compromete-G-26-reenpeace-emisionestransporte_0_1063093900.html
- 27 <https://www.ecologistasenaccion.org/article23367.html>
- 28 Retorna.org

GREENPEACE

**TU CONSUMO
LO CAMBIA TODO**

Greenpeace es una organización internacional e independiente que realiza campañas para cambiar actitudes y conductas, así como para proteger y conservar el medioambiente y promover la paz.