

Las ciudades en un mundo post-COVID

La vida urbana para luchar contra la emergencia climática y de biodiversidad

#REINVENTANDO_



GREENPEACE

www.greenpeace.es

La vida urbana para luchar contra la emergencia climática y de biodiversidad

1 Introducción	4
2 #REINVENTANDO_ la ciudad del futuro: propuestas para la desescalada y el futuro post-COVID	6
2.1 La ciudad a 15 minutos: ciudades, barrios y distritos más seguros y cercanos	10
2.2 Un consumo más allá de la economía circular	14
2.3 Alimentación sostenible y sana, ciudades sostenibles y sanas	18
2.4 Moverse en la ciudad: a pie, en bicicleta y en transporte público	22
2.5 La energía en las ciudades	26
2.6 Ciudades más participativas: fomento de los mecanismos de participación ciudadana	30
2.7 Ciudades más sociales: ciudades para todas las personas	32
2.8 Ciudades vivas, cultas y dinámicas	36
3 Conclusiones	38
4 Referencias	40

Introducción

Hace unos meses, el mayor reto que enfrentaba la humanidad era la emergencia climática: frenarla a tiempo para no alcanzar un punto de no retorno y, al mismo tiempo, adaptarse a los impactos del cambio climático que ya no se puedan evitar. **Hoy la prioridad sigue siendo la misma, pero se le ha sumado una pandemia que ha evidenciado la vulnerabilidad de las ciudades, los países, el planeta y, por tanto, de quienes habitamos en ellas.**

Las ciudades se han desarrollado en torno a la creciente financiarización de la economía, siendo este su principal vector de crecimiento (vivienda, turismo, etc.) Esto ha provocado una mayor concentración de la riqueza en lugar de una redistribución de la misma, lo que ha generado un incremento de las desigualdades sociales y brechas entre ciudades, distritos y barrios y la invisibilización de sectores productivos indispensables para la vida de una comunidad, pero poco reconocidos y valorados.

La elevada densidad de población-fruto de la transformación social del último siglo XX-, el contacto cercano entre las personas, las altas necesidades de movilidad y la concentración de viajeros en los medios de transporte y la exportación e importación de productos, entre otras causas, tienden a convertir a las ciudades en focos de brotes y puertas de entrada para las enfermedades, tal y como ha evidenciado la COVID-19. Durante estos meses, hemos observado, a través de nuestras ventanas, cómo la actividad humana incidía directamente en la calidad de nuestro entorno: se ha reducido considerablemente la contaminación provocada por los automóviles en las ciudades, el agua de las playas aparece más limpia, la naturaleza ha conquistado espacios urbanos sin temer a los límites arquitectónicos y, en las grandes urbes, donde no cesa el ruido, se ha podido escuchar por primera vez el silencio.

El confinamiento en los hogares ha provocado un cambio de valores que, a menudo, se ha manifestado en una alteración de nuestros patrones de consumo reflejada en una caída de las ventas de productos que no son de primera necesidad. **Al mismo tiempo, ha puesto de relieve otras necesidades: disfrutar con espacios abiertos que nos permitan movernos manteniendo una distancia física de seguridad y tener acceso a productos básicos, como los de la alimentación, que revela la relación intrínseca del mundo rural con el urbano.**

La pandemia de la COVID-19 ha devuelto al imaginario colectivo y al debate social la relevancia de contar con unos servicios públicos de calidad y bien dotados. Durante esta crisis, el sistema de salud ha sido y sigue siendo objeto de atención y control, en tanto que ha condicionado la vulnerabilidad de la población al virus: solo garantizando la atención sanitaria universal y gratuita será posible asegurar la resiliencia de la sociedad ante futuras pandemias. Esta situación, además, ha puesto de manifiesto que, ante una situación de extrema gravedad, los líderes políticos no han dudado en tomar medidas de gran impacto si se considera necesario. ¿Podríamos aplicar esta lógica a otros problemas importantes que enfrentamos hoy, como la contaminación del aire y la crisis climática y de biodiversidad, que en conjunto causan millones de muertes prematuras cada año y podrían provocar desastres de mucha mayor envergadura social y económica? ¿Podríamos situar la prevención y el principio de precaución en el centro de nuestros enfoques en lugar de aplicar únicamente el tratamiento?

La crisis de 2008 impulsó el surgimiento de numerosas iniciativas vecinales de apoyo mutuo y cuidado. Estos movimientos han ejercido presión política y promovido cambios legislativos, aportando valor e innovación social.

Durante la actual crisis sanitaria, las redes vecinales han sido clave a la hora de proporcionar ayuda a personas vulnerables; en algunos casos, la iniciativa ciudadana ha llegado incluso a desbordarse. En momentos de rigidez y situaciones de emergencia, se ha construido de forma solidaria una red de apoyo a las personas más frágiles que, de un modo u otro, nos muestra una sociabilidad alternativa en las ciudades.

Nunca hubiéramos querido que fuera así, pero este frenazo en seco al que nos ha obligado la crisis del coronavirus, **nos ofrece la posibilidad de repensar y rediseñar las ciudades y el futuro para las personas que viven en ellas.**

#REINVENTANDO

La ciudad del futuro: propuestas para la desescalada



a y el futuro post-COVID

Tras esta pandemia, las ciudades habrán estado meses viviendo confinadas y con unas medidas de distanciamiento físico nuevas para la población. Para Greenpeace, se trata de un momento único para repensar el consumo en las ciudades y su relación con el campo (en esa visión campo versus ciudad).

Esta emergencia debe, en primer lugar, llevarnos a replantear cómo funcionaba nuestro estado del bienestar y la responsabilidad de la ciudadanía en esto. Aunque en estos momentos la prioridad es hacer frente a la emergencia sanitaria, las crisis ecológica y social siguen estando presentes. Por eso, es fundamental recordar la interdependencia y ecodependencia de los seres humanos. Ahora es el momento: podemos transformar las ciudades para vivir de una manera más segura y sostenible.

Este tiempo de confinamiento ha permitido recuperar el valor de lo común tanto a pequeña escala -en nuestra comunidad de vecinos, por ejemplo- como a nivel estatal, valorando los servicios públicos y el bien común. Hay que mantener viva la lógica del apoyo mutuo, de la colaboración, del respaldo entre personas que habitan el mismo espacio. **Ahora es el momento de transitar de la solidaridad a la concreción en políticas públicas y formas de organización social que nos permitan afrontar las nuevas crisis que vendrán, como la climática.**

Es necesario un cambio de modelo, una producción más local, sostenible y de más proximidad, donde los vecindarios o distritos en ciudades grandes aumenten su representatividad y podamos disponer de un espacio más seguro. Debemos apostar por formas de garantizar nuestra capacidad para alimentarnos, cuidarnos y cubrir nuestras necesidades básicas en las otras crisis en las que ya estamos inmersos y las que están por venir. Es hacernos colectivamente cargo de nuestras necesidades, desde la base y en alianza con movimientos sociales, entidades y personas implicadas. Al mismo tiempo, las propias ciudades, a través de sus ayuntamientos, deben establecer políticas que generen este cambio social y ambiental.

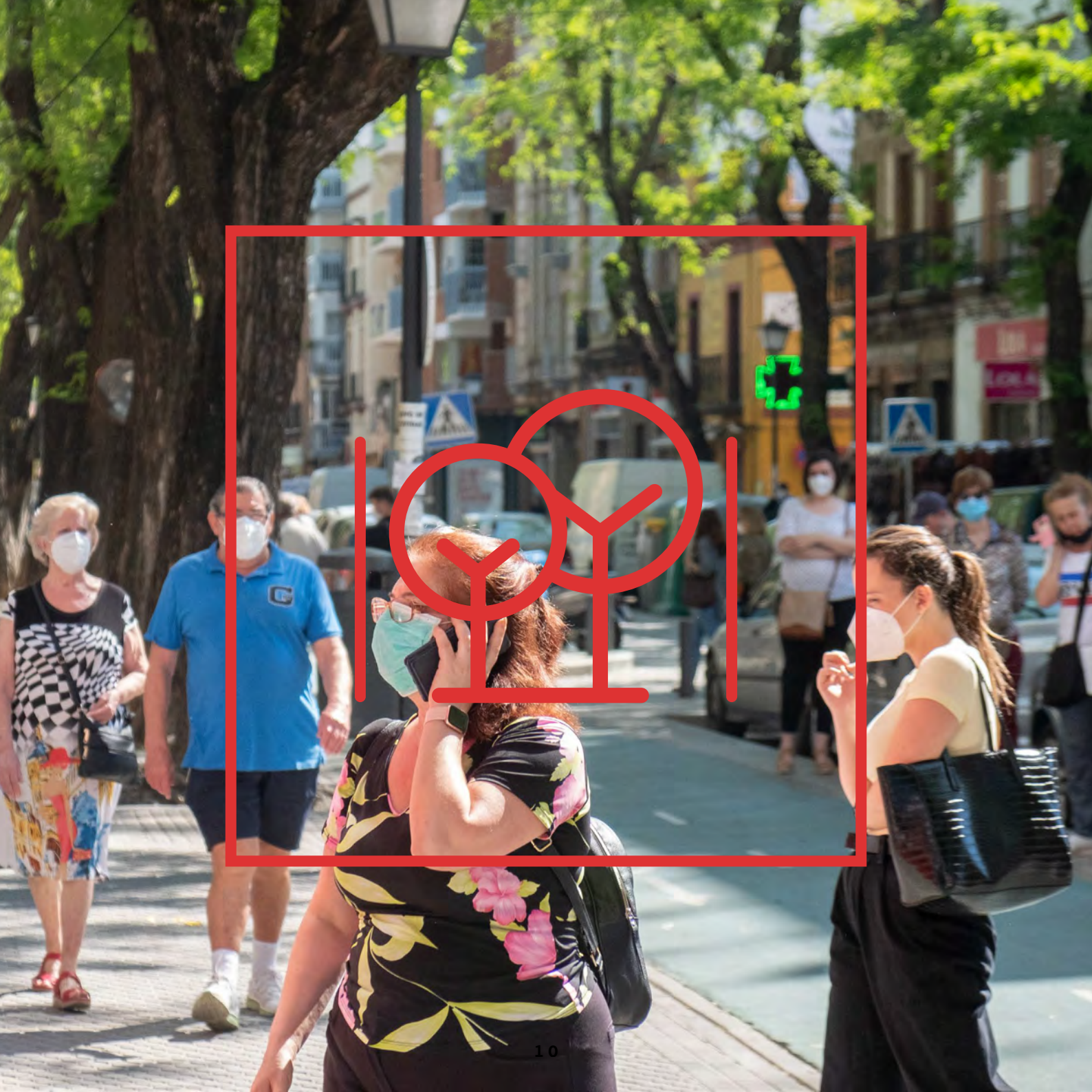
Desde Greenpeace, creemos que es necesario **incrementar la resiliencia de las ciudades** y las personas que viven en ellas -ahora más que nunca se ha evidenciado nuestra vulnerabilidad- y rediseñar los espacios para poder adaptarnos de manera eficiente, social y sostenible a los cambios, así como para prevenir crisis aún peores, como la climática.

Para aumentar la resiliencia es fundamental, por un lado, reducir el consumo en torno al concepto "más seguro, menos y mejor", pero también localizar la producción para que los productos esenciales (como alimentos, bienes de consumo, energía renovable, etc.) estén disponibles para todas las personas sin distinción y sean asequibles y sostenibles. Recuperar la ciudad para las personas pasa también por un consumo más seguro y sostenible.

Por otro lado, se debe promover una movilidad sostenible, inspirándose en ejemplos como el de la ciudad de 15 minutos de París (1), donde los servicios esenciales (la atención médica, la escuela, el mercado, la estación...) se pueden alcanzar caminando o fomentando estructuras como las de las supermanzanas. Estas estructuras son células dentro de la ciudad de un tamaño determinado -unos 400 o 500 metros de lado-, en cuyo exterior se permite la circulación de vehículos; sin embargo, su interior -áreas de 10km/h- está restringido al paso de vehículos excepto los autorizados (ambulancias, reparto, etc...) y diseñado para que los menores puedan jugar y el resto de personas pasear con libertad. Las supermanzanas permitirían liberar para las personas hasta un 70% del espacio que hoy ocupa la motorización, como muestra el ejemplo de Barcelona (2). Tanto las supermanzanas como la ciudad a 15 minutos son distintas soluciones para alcanzar un mismo objetivo: transformar la ciudad hacia un mayor protagonismo de las personas, los servicios públicos y el consumo local, convirtiéndolas así en urbes más sostenibles.

Al reformular la movilidad y el consumo y promover así diferentes tipos de ciudades a corto plazo, trabajaremos para reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) que se producen en las ciudades o como consecuencia de sus actividades, para conseguir llevar dichas emisiones a cero neto lo antes posible, condición indispensable para limitar el cambio climático (3).

Solo creando ciudades más resilientes podremos luchar para evitar los peores efectos de la crisis climática o de posibles pandemias, como la que sufrimos ahora: avanzando iniciativas locales y conectándolas con las luchas globales de una manera que impacte las agendas regionales, nacionales y globales. Es necesario un cambio de mentalidad y del estilo de vida de la ciudadanía que se vea apoyado por regulaciones y políticas municipales, creando así un efecto dominó a nivel regional y nacional. Son necesarias ciudades que evolucionan y demuestran que el camino hacia la prosperidad no es obvio ni uniforme. Hay que evidenciar las ventajas existentes pero, al hacerlo, fortalecer las capacidades locales y los conocimientos genuinos de cada urbe.



La ciudad a 15 minutos: ciudades, barrios y distritos más seguros y ceranos

¿Vives en un entorno en el que podrías llegar a una tienda de alimentación, a la escuela, al centro médico o al trabajo en menos de quince minutos andando? Esta propuesta es un modelo de ciudad, barrio o distrito, si hablamos de ciudades muy grandes, que genera **una ciudad más cercana, más segura y más sostenible**.

En el actual contexto, este modelo es aplicable desde la fase de desescalamiento. La idea principal es dotar a la ciudad, barrio o distrito de la mayoría de **servicios esenciales a una distancia de 15 minutos andando**, hacer las vías principales inaccesibles para los vehículos de motor (salvo horarios de reparto) y naturalizar las calles (zonas verdes, huertos urbanos y parques infantiles), lo que conlleva un rediseño y reconfiguración de todo el espacio, eliminando principalmente las zonas destinadas a aparcamiento. Este modelo de ciudad debe tener servicios públicos (centros de salud, centros de día, colegios, etc...), comercios de barrio (ultramarinos, tiendas de ropa, etc...) y espacios comunes abiertos al vecindario con el objetivo de facilitar la participación, el intercambio y la cultura. Es reinventar la proximidad, que no es más que la disminución de las movilidades obligadas para que sólo tengan lugar las estrictamente necesarias y sean más fluidas. Es luchar contra la securitización del espacio público y entender que cuando nos sentimos seguros en público, vigilamos de forma natural y nos cuidamos mutuamente: la protección es una percepción que inspira seguridad, y no al contrario. Es recuperar la relación simbiótica fundamental entre el ser humano y la naturaleza.

Por tanto, Greenpeace demanda:

- **Incrementar la participación de la ciudadanía** en la puesta en marcha de proyectos de innovación en la gestión de servicios públicos y en la atención a nuevos problemas, promoviendo la creación de valor público.
- **Desarrollar un plan de resiliencia para las ciudades** que identifique los servicios esenciales para dar cobertura a toda la población, especialmente a las personas más vulnerables.
- **Trabajar con los vecindarios** para establecer esas medidas a través de procesos de consulta.
- **Dotar a los barrios de servicios públicos sociales esenciales:** centros de salud, centros sociales, centros de día, escuelas públicas en todos los cursos escolares y escuelas infantiles.
- **Reconfigurar las vías peatonales y hacerlas más amplias** así como aumentar su número y kilómetros.
- **Fomentar e incentivar a través de ayudas la instalación y permanencia de pequeños establecimientos locales** en los barrios.
- Ampliar las **zonas verdes** existentes en los barrios y/o crear nuevas zonas verdes de calidad considerando las bases de urbanismo sostenible.
- Dotar a los barrios de **zonas culturales de calidad** con el objetivo de fomentar el intercambio ciudadano y vecinal de forma segura y enriquecedora.
- Potenciar la **implantación de pequeños comercios y mercados locales**.





Carnicería
Emilio y Silvia
CARNES NATURA EN
Novillo de Jibia
Dorada rellena
Temera, Cerdo
Tel: 954 332 545
608 173 256
ELABORACIÓN PROPIA

CARNES
CARNES
NATURA
954 332 545
608 173 256

Un consumo más allá de la economía circular

El consumo debe reducirse y ser más sostenible.

Teniendo en cuenta que para 2050 se prevé que la población mundial alcance los 9.600 millones de personas, serían necesarios tres planetas para abastecer el ritmo actual de consumo. Simplemente no es posible soportar este nivel de producción y consumo. Ahora es el momento de parar: nos hemos dado cuenta de que podemos, si queremos, vivir con menos. Habrá que seguir consumiendo, pero de otra manera: sostenible y local. Para ello, es fundamental redibujar la ciudad de forma que sea posible adquirir productos de forma mucho más cercana, sin recorrer grandes distancias: alimentos, tecnología, moda y bienes básicos. Todo ello modificando al mismo tiempo los patrones de consumo, fomentando un consumo de segunda mano, reutilizable y reparable, bien como modelo de negocio o como modelo de cocreación, que promueva el intercambio y préstamo de bienes y servicios o la producción colaborativa y cooperativa sin ánimo de lucro.

La ciudad puede albergar estructuras industriales especializadas; un modelo que se fue alejando de las urbes debido a los procesos de combustión altamente contaminantes. En la medida en que se electrifiquen los procesos y se transite hacia sistemas de producción limpia, numerosas industrias se podrían reintegrar en el tejido urbano, asegurando que no contribuyen a la contaminación y ayudando a reducir los problemas de movilidad provocados por los polígonos industriales alejados de los núcleos urbanos. La vuelta pos-COVID debería canalizar inversiones públicas locales para desarrollar una mayor especialización e innovar en nuevos productos y servicios que el mundo aún no ha visto. Es necesario priorizar las inversiones en el desarrollo de habilidades, tecnología e I + D de alta demanda y comercios que redefinen el concepto de economía circular con el objetivo de poder ir más allá de esta.

El confinamiento ha provocado que la brecha digital de la que tanto se hablaba se haya reducido en algunos sectores y que el uso de nuevas tecnologías y, por tanto, el e-commerce aumente. Un modelo que podría contribuir a fomentar lo local y ayudar a distribuir productos de cercanía: que proceda de tiendas locales y/o sostenibles, cuyo reparto se realice con transportes sostenibles y con una muy buena eficiencia en el diseño de las rutas -o bien a través del establecimiento de lugares de recogida que reduzcan la distancia entre las personas y los servicios- y que elimine el empaquetado superfluo y de un solo uso con envases retornables o reutilizables.

La generación de residuos, especialmente plásticos, causantes de la muerte de millones de animales marinos cada año, se ha revelado durante este tiempo como otra gran amenaza para el planeta. Los productos de un solo uso, plásticos o de papel, han aumentado considerablemente durante esta crisis, retrocediendo los avances, compromisos y políticas regulatorias individuales que ciudades, empresas e industria habían ido adquiriendo hacia una economía libre de residuos. Su uso, sobre todo en el caso de plásticos destinados a uso sanitario, ha sido vital en esta pandemia⁴, pero es igualmente vital que, una vez pasada esta crisis, evaluemos la situación y podamos seguir apostando por los sistemas que reducen los residuos que generamos. Es fundamental que la necesidad de utilizar ciertos plásticos desechables ahora no se transforme en un argumento de la industria del plástico para seguir produciéndose masivamente en el futuro.

Es imposible aún conocer la magnitud del problema. Por una parte, porque es pronto para recopilar esos datos y, por otra y principal, por la inoperancia del sistema de gestión y su falta de transparencia. Se sabe que la generación de residuos en general ha disminuido por el parón de la actividad económica, pero el consumo y venta de envases ha aumentado al menos un 15%⁵. Esta falta de información resume algunas de las deficiencias del sistema de gestión de residuos que debe incrementar su transparencia. De momento, la pandemia ya ha modificado el modo en el que se gestionan los residuos. Un ejemplo: se ha suprimido la separación manual de las plantas de triaje, lo que disminuye las posibilidades de recuperar materiales para el reciclado.

Por ser las ciudades las que albergan mayor número de población, la generación de residuos y de productos de un solo uso es mayor. Las **urbes deben transitar hacia políticas que primen un modelo más sostenible y ambicioso para alcanzar una economía realmente circular lo antes posible⁶. Un sistema basado en la reducción, la reutilización y la separación real de materiales.**



Por tanto, Greenpeace demanda:

- Inversiones para **fomentar un consumo sostenible, de segunda mano, reutilizable y reparable.**
- Fomento de políticas públicas encaminadas a la **reducción del consumo** de bienes, especialmente en objetos y envases de un solo uso (de cualquier material).
- Ayudas a empresas o plataformas vecinales para la **creación de espacios donde se fomenta un consumo sostenible**, de segunda mano, reutilizable y reparable, como, por ejemplo, los mercados de desembalaje.
- Inversiones públicas locales para desarrollar una mayor especialización e **innovar en nuevos productos y servicios.**
- Implementar la **separación por fracciones en los municipios**, con el fin de que no llegue materia orgánica a vertederos o incineradoras.
- **Establecer políticas de pago por generación de residuos:** quien más genera, más paga.
- Implementar **políticas locales que prohíban los envases de un solo uso** de cualquier material, fomentando aquellos espacios que promuevan los reutilizables o rellenables.
- Fomentar **espacios de reparación e intercambio** para luchar contra la obsolescencia programada.
- Inversiones en el **desarrollo de habilidades, tecnología e I + D de alta demanda y comercios que refinan el concepto de economía circular** con el objetivo de poder ir más allá de esta.
- Inversión para **plataformas digitales** para el comercio local, ecológico y sostenible.
- Inversión para una **distribución sostenible para el comercio local.**
- **Reestructuración del espacio urbano** para favorecer la implantación de actividades industriales y comerciales sostenibles y de cercanía, de manera integrada con los espacios residenciales.
- Habilitación de **espacios autogestionados** que fomenten la cocreación, colaboración y el cooperativismo.



Alimentación sostenible y sana, ciudades sostenibles y sanas

Al comienzo del confinamiento, numerosas ciudades tuvieron que asegurar que habría suficiente alimento para toda su población. El temor a la falta de bienes de primera necesidad provocó una avalancha de clientes en los grandes supermercados, pese a ser lugares cerrados. Estos se vieron desbordados, lo que supuso una oportunidad para que el comercio local, el comercio de barrio y los mercados de distrito se modernizaran a marchas forzadas e implantaran la compra online, lo que supuso un espaldarazo para el consumo de cercanía. Inicialmente se cometió el error de no permitir los mercados municipales pero, tras las quejas de los productores locales y una amplia movilización social, en algunos municipios fueron reabiertos. Además, como un ejemplo más de solidaridad, los movimientos urbanos y rurales se unieron para poner en marcha **mecanismos que fomentaran el consumo de pequeños y pequeñas productoras como una relación de apoyo mutuo que generaba protección y colaboración mutua.**

En el futuro, **las ciudades deben ser capaces de producir parte de sus alimentos, tanto dentro de la ciudad como en sus regiones cercanas;** deben acercarse al campo y romper la dicotomía campo-ciudad. Para ello, es necesario dotar al campo cercano a las ciudades de suficientes incentivos para que se pueda producir alimentos de calidad. La venta de estos alimentos debería primarse en las localidades cercanas, promocionando su venta directa a través de los mercados locales o mercados de productores en lugares abiertos que faciliten la distancia entre las personas. Al mismo tiempo, los ayuntamientos deben humanizar las calles en todos los barrios, fomentando y apoyando establecimientos de alimentación y cooperativas de distribución en un radio de 15 minutos de distancia a pie. Con el fin de promocionar lo cercano, deberían imponerse impuestos más bajos a la producción local. Los mercados municipales cubiertos deberán seguir con las medidas de seguridad de distancia ya impuestas, por lo que, por el momento, habría que habilitar más espacios o edificios públicos para poder contar con más mercados municipales en las ciudades.

Las ciudades deben desarrollar políticas alimentarias sostenibles como herramienta fundamental para promover una alimentación saludable y sostenible en las ciudades a nivel internacional. La adhesión al Pacto de Milán⁷ así como a la Red de Ciudades por la Agroecología⁸ es un vehículo excelente para que las urbes muestren su compromiso con una alimentación saludable y sostenible y pongan en marcha iniciativas en este ámbito que las convertirán en espacios más seguros y saludables.

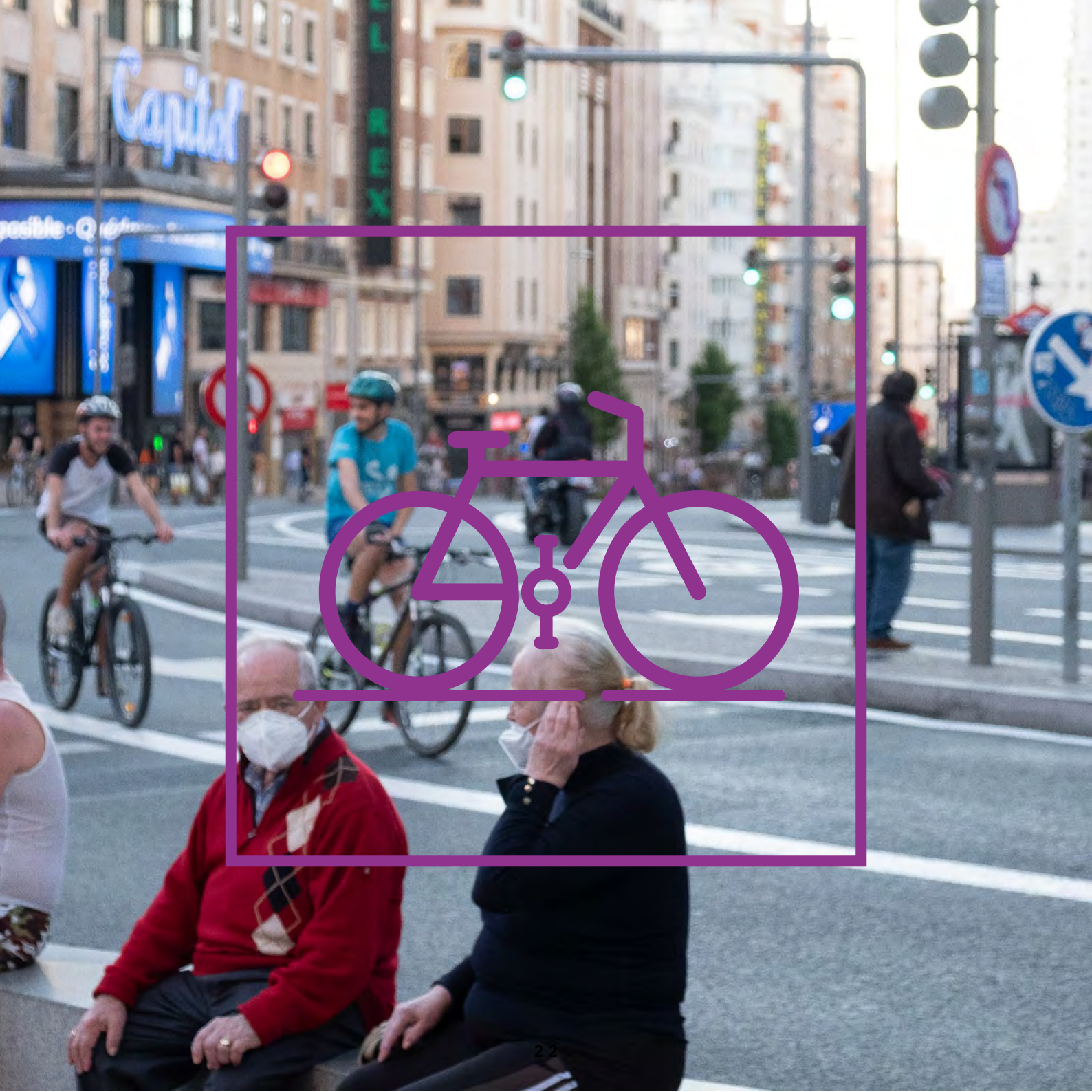
Los hogares, vecindarios y/o distritos deberían ser capaces de **producir ciertos alimentos a través de una red de huertos urbanos comunitarios**. En numerosos países, ya son considerados servicios esenciales y, a lo largo del tiempo, han demostrado su utilidad para garantizar la seguridad alimentaria de determinados grupos de población en contextos de crisis⁹.

Las ciudades tienen la capacidad de acercar los alimentos ecológicos, locales y de temporada a todas las personas y, muy en particular, a las más desfavorecidas y vulnerables, a las que la alimentación condiciona marcadamente su buen y sano desarrollo, como son los menores. Para ello, pueden desarrollar programas para habilitar nuevos canales de distribución de estos alimentos así como destinar una partida presupuestaria para su reparto a los comedores colectivos (colegios, residencias, guarderías, etc...), sociales y entre las personas más desfavorecidas.

Por tanto, Greenpeace demanda:

- Impulsar la agricultura urbana y periurbana, local, sostenible, ecológica y de temporada y el establecimiento de canales para su distribución.
- Adhesión al Pacto de Milán.
- Alimentos ecológicos, locales, de temporada y de origen vegetal en los eventos públicos.
- Impulsar la promoción de alimentos ecológicos, locales y de temporada al alcance de todas las personas.
- Inversión de recursos municipales para reorientar el uso de parques y jardines, fomentando la comunicación y educación para promocionar el autocultivo y los huertos urbanos en jardines, azoteas, etc.
- Reconvertir espacios públicos sin construir o zonas verdes en desuso (descampados) en **espacios de cultivo gestionados por la ciudadanía**.
- Fomentar la **inversión en la agricultura urbana**, apostando por construir comunidades más resilientes y apoyando los proyectos locales de soberanía alimentaria preexistentes.

- Plan de apoyo y **promoción de los mercados municipales**, no solo en sus productos sino también en servicios como la venta online y el reparto a domicilio.
- Asegurar la **aplicación de los criterios** establecidos en la Guía de la Alimentación Saludable de la Sociedad Española de Nutrición Comunitaria en todos los ámbitos de la alimentación.
- Garantizar que la **compra pública de alimentos incentiva el consumo interno** de productos ecológicos, locales y de temporada. Ofrecer al menos un 50% de alimentos ecológicos, locales y de temporada en los eventos públicos, los servicios del ayuntamiento así como en todos los comedores de titularidad municipal.
- Demandar a las administraciones que incorporen de forma obligatoria en sus pliegos de contratación de empresas **proveedoras de ámbito rural** para dar servicio a los comedores y eventos públicos (comedores escolares, comedores de entidades públicas, etc) fomentando que en esas empresas rurales figuran también las lideradas por mujeres rurales.
- En situaciones de emergencia, **garantizar la oferta de un menú saludable y sostenible a todas las personas vulnerables y en particular a niños y niñas** con beca de comedor.
- Creación y distribución de una **cesta básica de alimentos** ecológicos, locales y de temporada a familias vulnerables (con Renta Mínima de Inserción).
- Garantizar una **reducción del desperdicio alimentario**, en todos los eslabones de la cadena alimentaria.
- **Habilitar espacios** para la implantación de supermercados cooperativos y centros logísticos de distribución de productos agroecológicos.
- Fomentar la aplicación de la **Guía de la Alimentación Saludable** también en restaurantes y establecimientos hoteleros.
- Ampliación de la **red de mercados** no sedentarios de productores locales y ecológicos (cada distrito debería tener uno).



Moverse en la ciudad: a pie, en bicicleta y en transporte público

La movilidad es una de las cuestiones que, durante este tiempo, más están planteando los ayuntamientos tanto para el contexto de desescalada como para su futuro como ciudad. Durante el confinamiento se ha comprobado de primera mano la incidencia del tráfico rodado en los niveles de contaminación atmosférica. **La calidad del aire ha registrado sus mejores valores desde que se decretó el estado de alarma**, pero la amenaza de nuevos contagios puede suponer un retorno masivo al uso del automóvil que dispare de nuevo la congestión en unas ciudades que no admiten ya más tráfico.

Al limitar los desplazamientos esenciales dentro del mismo barrio, se ha puesto a prueba la necesidad de mantener los servicios de proximidad a una distancia caminable. Una crisis que también ha puesto a prueba el papel de la distribución urbana de mercancías, tanto en el abastecimiento de comercios como en los repartos a domicilio. Y no menos importante ha sido la explosión del trabajo desde casa que, aunque ha limitado a ciertos tipos de empleo, tiene una especial incidencia para eliminar las horas punta.

Tanto en la desescalada como en un futuro cercano, la necesidad de mantener distancias en el transporte público es un problema común entre las ciudades. En las horas punta, el metro, los trenes y los autobuses movilizan la mayor parte de viajeros, resultando inviable dirigir toda esa demanda al automóvil particular. Ahora más que nunca es necesario **incrementar la capacidad de los transportes públicos para reducir su nivel de ocupación**. Por su flexibilidad, el autobús es el medio que ofrece mayor posibilidad de mejora, pudiendo incrementar su frecuencia mediante carriles exclusivos y servicios especiales en los tramos de mayor demanda.

Una solución que requiere **modificar el diseño de las calles y replantear la actual distribución de las calzadas**, dedicado en su mayoría al automóvil aunque sea el medio más ineficiente. Además de habilitar plataformas para autobuses en esta desescalada, también es necesario ampliar las aceras y convertirlas en lugares seguros para caminar sin miedo al contagio, así como promover la bicicleta en trayectos urbanos para todas las personas.

Son varios los gobiernos locales que están apostando por estas medidas de urbanismo táctico, ya que se pueden implantar de manera rápida y a coste muy reducido, utilizando vallas, señales y pintura sin necesidad de obras de construcción. Unas iniciativas que pueden complementarse con medidas de gestión, como, por ejemplo, modificando la programación de los semáforos para evitar la acumulación de peatones esperando para cruzar. Son actuaciones que no solo permitirán un mejor distanciamiento físico, sino también evaluar y consolidar una nueva estructura de movilidad permanente para luchar contra los efectos de la contaminación y hacer frente a la crisis climática.

Por tanto, Greenpeace demanda:

- **Ampliar la superficie peatonal** de forma provisional para garantizar la distancia de seguridad entre las personas que caminan, ya sea peatonalizando calles completas o extendiendo las aceras mediante vallas sobre la calzada o las franjas de aparcamiento.
- Habilitar **vías ciclistas** exclusivas en las principales arterias, aprovechando la reducción de la circulación, de forma que conecten los tramos ya existentes de carril bici.
- Promover **espacios abiertos de proximidad en todos los barrios**, en especial en aquellos que, por su densidad, carezcan de espacios peatonales seguros, ya sea dedicando itinerarios peatonales completos o zonas de prioridad peatonal sin tráfico de paso (tipo 'Supermanzanas').
- La reducción temporal de aforo en los transportes colectivos también hace indispensable implantar **nuevos carriles bus** para mantener la capacidad de un servicio esencial.
- Impulsar **sistemas inteligentes de transporte**, favoreciendo una mayor flexibilidad para adaptarse a la demanda
- **Evaluar las medidas** provisionales mediante indicadores de capacidad y accesibilidad, con el objetivo de revisar su funcionamiento y consolidar los nuevos esquemas urbanos a futuro.
- Realizar **análisis del impacto de género** en el estudio de la movilidad y proporcionar un conocimiento más profundo del transporte y la movilidad sostenible.

FIVE GUYS

MILKSHAKES

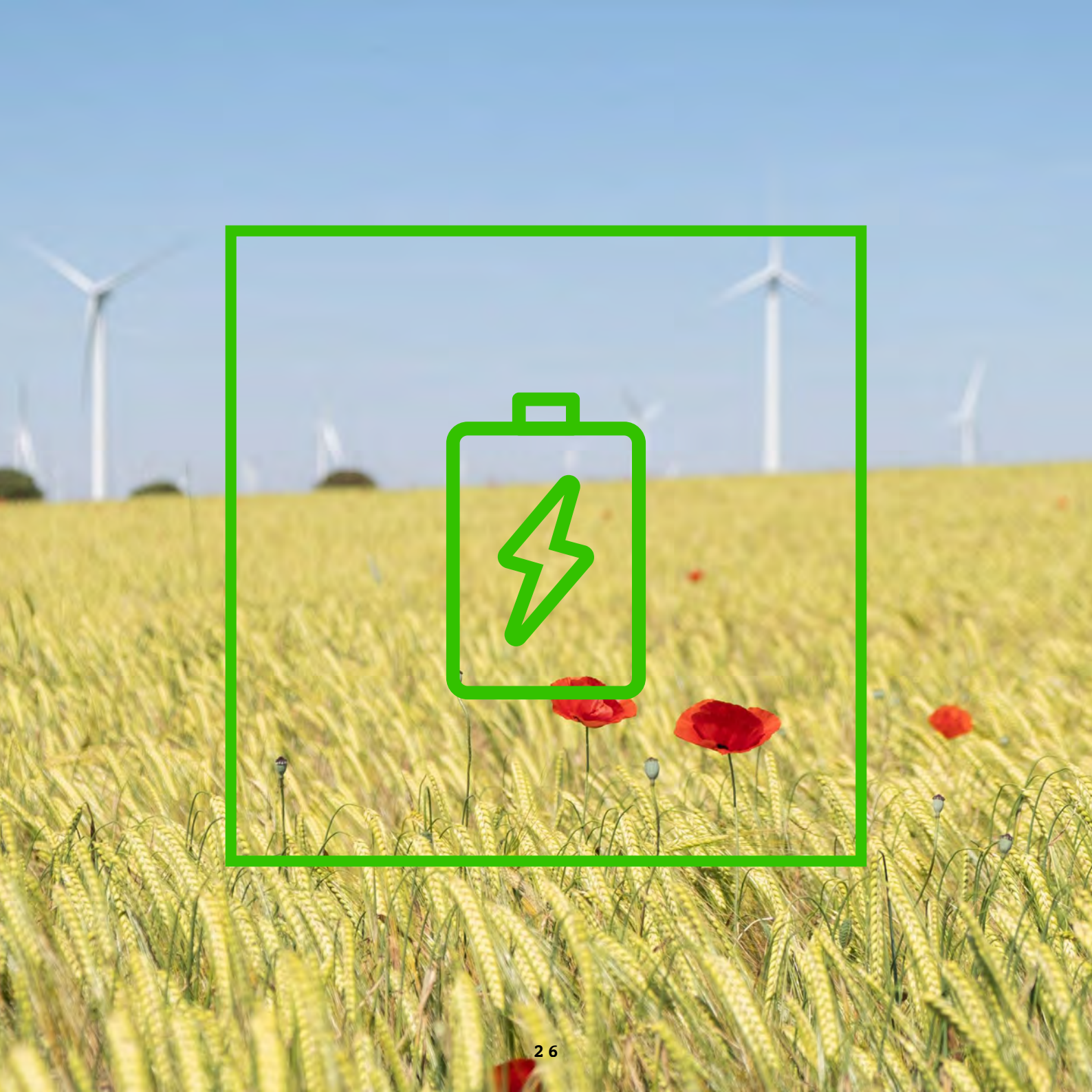
FIVE GUYS

FIVE GUYS

OF

FIVE GUYS

ESTO
ESTABLECIMIENTO
NO DISPONE
DE SERVIDOR
DE ALIMENTOS
EN CURSO



La energía en las ciudades

Aunque representan tan solo un 3% del territorio, en las zonas urbanas **se concentra el 55% de la población mundial**¹⁰, las estimaciones sugieren que las ciudades son responsables del 75% de las emisiones globales de CO₂, siendo los principales contribuyentes el transporte y el uso de energía en los edificios¹¹. Es, por tanto, imprescindible abordar y revisar la manera de consumir energía y emitir gases de efecto invernadero en y desde las ciudades para que esto suceda de forma más limpia (renovable), eficiente e inteligente y disponer así de ciudades más habitables, sanas y respetuosas con los objetivos medioambientales de limitar el calentamiento global por debajo de 1,5°C.

Durante la crisis sanitaria, todos los hogares españoles, consumidores habituales de un 36% de la energía final- fuente IDAE¹², han visto cómo el consumo energético ha aumentado considerablemente -a excepción del transporte- al trasladar al hogar las actividades diarias (trabajo, escuelas, comidas, gimnasios...). También la pobreza energética ha aumentado significativamente, sumándose al 23% de la población que ya se veía afectada debido a bajas rentas, deficiencias energéticas de sus hogares o precios elevados en su factura.

Por ello, tanto para esta pandemia como para cualquier situación, es fundamental destacar que los **hogares más resilientes y empoderados son aquellos con mejor eficiencia energética** y con autoproducción de energía renovable -directa o indirectamente mediante autoconsumo fotovoltaico u otras iniciativas ciudadanas-. Una energía renovable que puede también aliviar a los colectivos más vulnerables a través de los excedentes generados, que ya se pueden compartir legalmente.

Para 2030, el objetivo europeo es conseguir una mejora del 32,5% en eficiencia energética y del 32% de renovables, unas cifras que aumentan al 39,5% y al 42%, respectivamente, si hablamos de España. Siendo las ciudades el principal foco de consumo de energía (y, por tanto, responsables en la emisión de gases), se debería apostar por ellas como motor de impulso y consecución de dichos objetivos.

Es un **momento clave para que las ciudades aceleren su compromiso con la eficiencia energética** y con una energía sostenible local que propicie un cambio de mentalidad social y se logre así una participación ciudadana masiva.

Son los edificios públicos los que deben dar ejemplo implementando medidas de incremento de la eficiencia energética y uso de energías renovables variadas, reduciendo su dependencia energética y favoreciendo la generación distribuida, entre otros. Las alternativas ciudadanas renovables existentes a día de hoy son variadas y asequibles y los próximos años traerán consigo nuevas soluciones gracias a las nuevas tecnologías y a la creatividad colectiva.

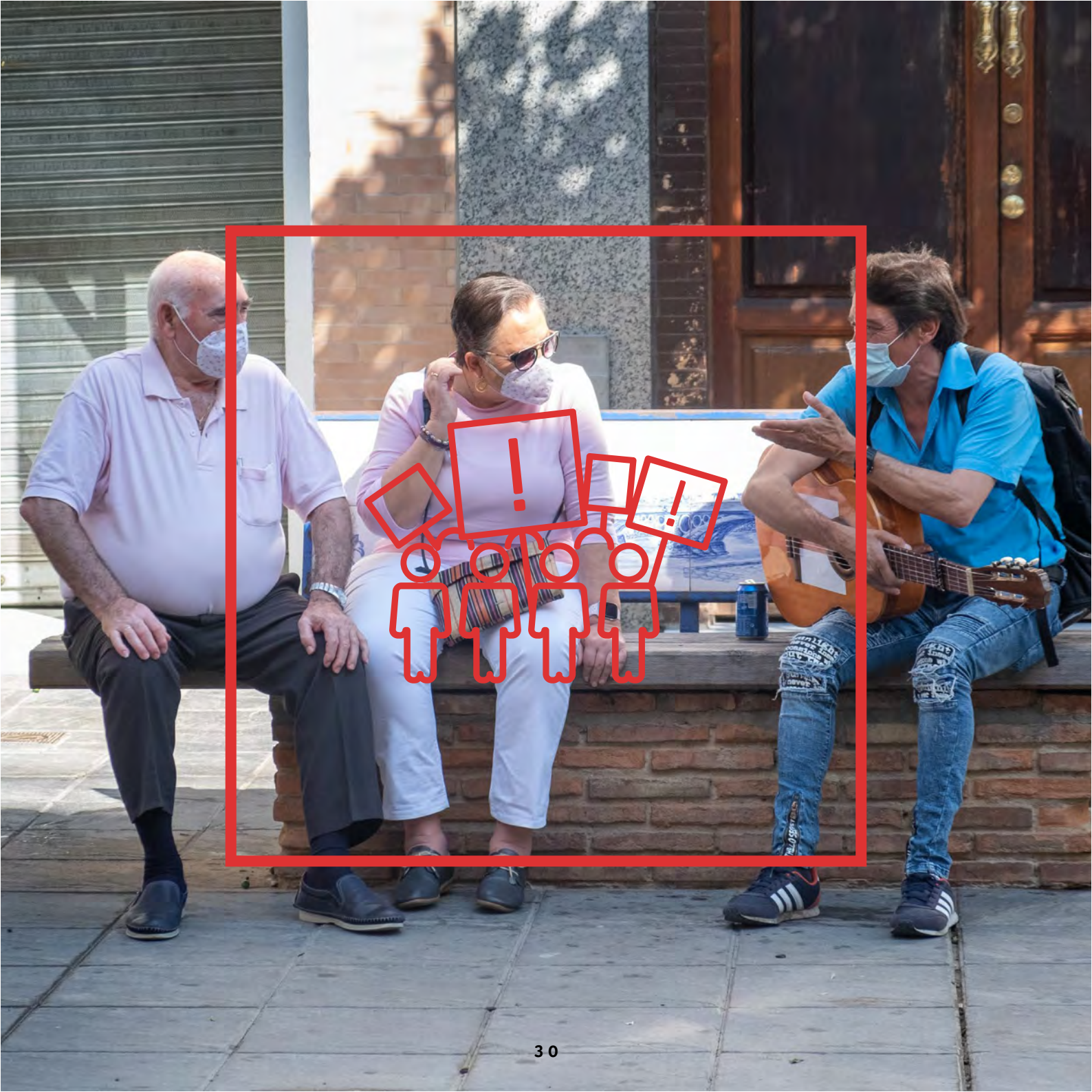
Si la legislación europea ha marcado el camino al poner al ciudadano en el centro del sistema energético, **es ahora el turno de las ciudades de reclamar e impulsar el derecho a democratizar la energía limpia renovable y demandar las herramientas necesarias para acelerar su penetración en el sistema energético**, fundamental en la necesaria transición energética que limite un calentamiento global de consecuencias indeseables.

Por tanto, Greenpeace demanda:

- Inyección de **inversión pública y apoyos** para la mejora de la eficiencia energética, como la rehabilitación energética sostenible de viviendas, edificios administrativos y equipamientos públicos.
- Especial **consideración a las poblaciones vulnerables:** ayudas dirigidas a la rehabilitación energética de viviendas en las zonas más vulnerables.
- Apoyo e impulso de **edificios de consumo casi nulo**.
- Instalación de **energías renovables en los edificios e instalaciones públicas** municipales para tener un sistema energético más distribuido, eficiente y flexible con autoconsumo u otras renovables (según el recurso de la zona).
- Abrir a la **participación ciudadana** la financiación y copropiedad de las instalaciones de generación renovable municipal, permitiendo así el coprotagonismo y vínculo con el cambio de modelo energético.
- Abastecer la **energía eléctrica municipal** con contratos bilaterales u otros medios que garanticen plenamente la cobertura horaria con electricidad de origen 100% renovable.
- Impulso y desarrollo de **autoconsumo individual y colectivo**, aprovechando todo el potencial de la directiva europea renovable mediante:
 - » **Eliminación de barreras administrativas** municipales para facilitar y simplificar la misma y facilitación de formatos de entrega de la documentación requerida.
 - » **Aplicación de bonificaciones fiscales** que la ley permite en los impuestos locales: IBI, ICIO, IAE.
 - » **Aplicación de subvenciones** para la instalación de energías renovables y eficiencia energética prioritariamente para los colectivos con menor capacidad para acceder a la financiación requerida.
- Impulso y desarrollo de las **comunidades energéticas locales**
- Impulso y desarrollo de **campanas de comunicación, información y sensibilización, acciones de especial relevancia** para acercar las energías renovables a la ciudadanía con el objetivo de tener una ciudadanía informada y motivada a participar del cambio social necesario.

- **Promover iniciativas socioeconómicas** que generen espacios de información, debate y creación con los ciudadanos: directorio de empresas, viveros de empresas, laboratorios de ideas, ferias, conferencias, cursos de formación, etc.
- Facilitar en el ayuntamiento un **área específica de información** (web) sobre los procedimientos, iniciativas y beneficios de la instalación de renovables, con información transparente, asequible y fácil para todos los públicos.
- Que los municipios participen activamente en los diferentes **foros de cooperación** institucional como Pacto de Alcaldes, C40 Cities, Carbon Disclosure Project (CDP), Red Española de Ciudades por el Clima y otros para compartir información sobre iniciativas o en materia de eficiencia energética, renovables y prevención del cambio climático.





Ciudades más participativas: fomento de los mecanismos de participación ciudadana

El municipio es la dimensión por excelencia para la participación democrática. Las iniciativas de participación ciudadana ponen a esta en el centro de las políticas urbanas para **garantizar el derecho a la ciudad de todos sus habitantes**. Las formas de encauzar la participación pública son diversas y de diferente calado. Es necesario profundizar en la gobernanza democrática de las ciudades para que la ciudadanía participe activamente en la toma de decisiones, de manera que **el futuro de las urbes sea fruto del diálogo y la escucha de todos los actores** y no sólo de los intereses que impulsan decisiones que priorizan la acumulación de capital sobre el bienestar de la mayoría.

Por tanto, Greenpeace demanda:

- Recuperación de los **espacios de deliberación y consejo ciudadano** (como los foros locales).
- Promoción de **presupuestos participativos** por barrios.
- Incremento de las **consultas ciudadanas con garantías** en los procesos de toma de decisiones que puedan repercutir en la salud de la población y el medio ambiente.



Ciudades más sociales: ciudades para todas las personas

Las ciudades actuales no están diseñadas a escala humana; es decir, no están pensadas para la movilidad a pie de las personas, por un lado, y, en su mayoría, están proyectadas obviando a los sectores más vulnerables de la población, por otro. Para modificar esto, habría que efectuar cambios sobre los modelos productivos y nuestras formas de vida y de consumo, especialmente en la cultura del reparto. Para que personas que están en situaciones tremendamente vulnerables, empobrecidas y precarias puedan vivir con lo necesario, hay que abordar la redistribución de la riqueza, de los tiempos y de los trabajos que hacen falta para mantener nuestra especie.

Partimos de la base de que **las ciudades están diseñadas para personas adultas, no para los menores**¹³. A ello le sumamos que los espacios urbanísticos se alejan cada vez más de los parámetros que garantizan el equilibrio, el bienestar y la convivencia. Aunque cada vez hay mayor acceso a educación y sanidad, todavía existe una falta de espacios verdes para jugar y descansar. La infancia y las personas mayores son dos de los sectores más desfavorecidos en las ciudades, por lo que sería necesaria la creación de espacios públicos (parques y espacios verdes) en las calles, cerca de centros educativos y residencias, sin tráfico automotor, para facilitar áreas de juego y esparcimiento sin peligro y sin contaminación y favorecer así la actividad y el encuentro.

Las mujeres optan por salir de la fuerza laboral en muchos países debido a barreras estructurales, normas sociales y responsabilidades de crianza; en España, pese a algunos avances, también. Cuando las mujeres trabajan, a menudo eligen empleos flexibles a tiempo parcial para amoldar su carga de atención no remunerada. Estos puestos suelen ser menos cualificados y peor remunerados, incluso con la misma edad, nivel educativo y sector. Estas brechas en las oportunidades económicas persisten y se han visibilizado en torno a quién ha estado detrás de la estructura de cuidados durante la crisis. La vida en las ciudades durante este periodo ha sido soportada y asegurada mayoritariamente por mujeres.

La imposición de cuarentenas, el cierre de espacios públicos y medidas como el distanciamiento social han sido imprescindibles para atajar la pandemia del coronavirus pero, al mismo tiempo, el caldo de cultivo de la epidemia de soledad que lleva años con nosotros. El colapso de las relaciones humanas, además, afecta más duramente a las poblaciones vulnerables: adultos mayores y personas con problemas previos de salud o discapacidad.

Por tanto, Greenpeace demanda:

- Que para rediseñar la ciudad **se escuche a todos los colectivos necesarios**, no sólo a los grupos de interés con capacidad de hacer lobby.
- **Fortalecer las capacidades de la comunidad para el cuidado** colectivo de las personas al final de su vida, los familiares, personas cuidadoras y personas allegadas.
- Promoción de **políticas y programas de atención al envejecimiento** que favorezcan el acompañamiento de las personas mayores en situación de vulnerabilidad y/o en el proceso final de vida.
- **Extender la responsabilidad** del cuidado de la vida a todos los ámbitos y a todas las partes que conformamos la sociedad con actuaciones colectivas que promuevan la solidaridad y la reciprocidad.







Ciudades vivas, cultas y dinámicas

La cultura debe tener espacio para florecer: con ella crecemos como sociedad y hacemos de nuestras ciudades ecosistemas, lugares, espacios y paisajes vivos, ricos, diversos y genuinos. **La cultura contribuye a la salud y a la igualdad de una sociedad**, por lo que no debería estar circunscrita a los espacios habilitados para ella, sino extenderse más allá y ser savia en cada barrio.

Nuestro patrimonio -las artes visuales y escénicas, el cine, la música, la edición o el diseño de moda- se manifiesta con fuerza en la vida cotidiana. Debe aprovecharse toda oportunidad, por pequeña que esta sea, para que la gente participe, desde exposiciones de arte públicas permanentes hasta instalaciones temporales en edificios infrautilizados o la celebración de fiestas locales. La crisis del 2008 nos devolvió numerosas expresiones artísticas comprometidas con el contexto social del momento y es fundamental que ahora el arte goce de la libertad necesaria para construir las ciudades post-COVID que la sociedad necesita.

Para vislumbrar el futuro, también es necesario conocer nuestro pasado. La memoria de nuestra historia nos hace conscientes de los errores que no queremos volver a repetir. La revisión de los compromisos entre la población y el hábitat urbano necesita de la cultura y de la memoria; la actual crisis no puede exacerbar la crisis de la cultura.

#REINVENTANDO_

La vida urbana para luchar contra la emergencia climática y de biodiversidad



Conclusiones

Las grandes metrópolis son los nodos de interconexión de un mundo hiperconectado. Debemos ser capaces de convertirlas en un espacio más sostenible, solidario, respetuoso y seguro así lograremos reducir la presión sobre los recursos del resto del planeta y las convertiremos en un espacio de acogida y oportunidades para todas las personas.

A la luz de las previsiones de crecimiento demográfico para 2050, el compromiso de los gobiernos locales con la sostenibilidad es imprescindible. En apenas tres décadas, la población mundial –7.700 millones de habitantes¹⁴, actualmente– se incrementará en 2.000 millones más, lo que implica una enorme presión adicional para el planeta. Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), en un futuro próximo 70 de cada 100 personas en el mundo vivirán en megalópolis¹⁵, por eso **Greenpeace considera prioritario transformar las ciudades y convertirlas en espacios más seguros y sostenibles.**

Es en ellas, que representan una superficie relativamente pequeña del planeta, pero acumulan más de la mitad de su población y la inmensa mayoría del consumo de sus recursos, donde estas batallas entre diferentes modelos de vida han sido y van a ser luchadas.

Para que esto sea una realidad, es fundamental el apoyo a los principales agentes interesados, como los movimientos urbanos y las distintas comunidades que habitan en la ciudad. Esta movilización contribuirá a lograr la creación de grupos de presión locales y una transformación visible de las ciudades que fomenten políticas sobre bienes públicos y bienes comunes globales que tomen como base la ciencia más reciente y la promoción del bienestar de las personas, en lugar de la eficiencia o la rentabilidad.

Cambiar las ciudades a través de las personas, las políticas y los movimientos urbanos para hacerlas más resilientes y sostenibles es fundamental para frenar el cambio climático y la pérdida de biodiversidad y para contribuir a la transformación del modelo económico, origen de la desigualdad y de la crisis ecológica. Posiblemente el momento es ahora.

Referencias

- 1 <https://la.network/ciudad-de-los-15-minutos-en-que-consiste-la-propuesta-de-anne-hidalgo-para-su-segundo-mandato/>
- 2 <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/supermanzanas/>
- 3 C40 Cities, 2019. Defining carbon neutrality for cities & managing residual emissions. https://c40-production-images.s3.amazonaws.com/researches/images/76_Carbon_neutrality_guidance_for_cities_20190422.original.pdf?1555946416
- 4 <https://es.greenpeace.org/es/noticias/plasticos-desechables-y-reutilizacion-en-tiempos-de-coronavirus/>
- 5 <https://www.larazon.es/medio-ambiente/20200424/f6s6amzvrbnle3qnosc2fjw6u.html>
- 6 C40 Cities, 2018. Municipality-led circular economy case studies. https://c40-production-images.s3.amazonaws.com/researches/images/75_CE_case_studies_interactive.original.pdf?1554823891
- 7 Pacto de Milan, 2015. http://www.foodpolicymilano.org/wp-content/uploads/2015/10/Milan-Urban-Food-Policy-Pact-_SPA.pdf
- 8 FAO, 2018. The role of cities in the transformation of food systems: Sharing lessons from milan pact cities. <https://www.ciudadesagroecologicas.eu/https://www.ciudadesagroecologicas.eu/>
- 9 <https://ctxt.es/es/20200401/Firmas/31949/huertos-urbanos-covid-19-nerea-moran-kois.htm>
- 10 Naciones Unidas, 2018. <https://www.un.org/development/desa/en/news/population/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html>
- 11 UNEP. <https://www.unenvironment.org/explore-topics/resource-efficiency/what-we-do/cities/cities-and-climate-change>
- 12 UNICEF, 2012. The State of the World's Children: Children in an Urban World. <https://www.unicef.org/spanish/sowc2012/pdfs/SOWC-2012-CAPITULO-4-Hacia-unas-ciudades-apropiadas-para-la-infancia.pdf>
- 13 IDAE. <http://guiaenergia.idae.es/el-consumo-energia-en-espana/>
- 14 United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, 2019. World Population Prospects 2019: Highlights (ST/ESA/SER.A/423). https://population.un.org/wpp/Publications/Files/WPP2019_Highlights.pdf
- 15 OECD Environmental Outlook, 2001. <http://www.oecd.org/environment/indicators-modelling-outlooks/oecd-environmental-outlook-1999155x.htm>



Somos una organización ecologista y pacifista. No aceptamos donaciones de gobiernos, partidos políticos ni empresas porque somos independientes política y económicamente.

GREENPEACE

www.greenpeace.es