

# GPM38

Greenpeace  
Magazine

Verano  
2021

**FALTAN  
TRENES,  
SOBRAN  
AVIONES**

**GREENPEACE**

# GPM38

# 4/17

## Otra movilidad es posible

Reportaje **4**

En datos **12**

Qué puedes hacer tú **14**

Firma invitada **16**

Para saber más **17**



# 18

## En imágenes

Expedición en el Océano Índico



# 20

## Cómo colaborar

Coles X Greenpeace



# 22

## Noticias



# 24

## Familia Greenpeace

Begoña Vila Taboada,  
alma ecofeminista  
de *Mulleres Bicivisíbeis*

## Socias y socios



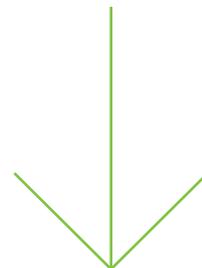
## Nuevos carnets

Ahora que cumplimos 50 años de compromiso con el medio ambiente y la paz, hemos creado nuevos carnets para las socias y socios de Greenpeace España. Porque cada vez somos más personas en esta gran familia.

### Estas son sus principales novedades:

- Un diseño actualizado, pero que mantiene nuestra esencia.
- Un número que ahora refleja tu antigüedad: cuanto más bajo, más tiempo a bordo. La nueva numeración es más fiel al volumen total de socias y socios que somos.
- Un código QR para que el acceso a nuestros eventos sea mucho más ágil. Además, lo puedes escanear y te iremos contando cosas interesantes.
- Existen 2 versiones: digital, para descargar en el móvil, y en formato físico. Puedes elegir la lengua oficial del carnet digital dentro de Mi Perfil Greenpeace.

Hemos enviado un correo electrónico con el formato digital a toda la base social, y durante estos días estamos haciéndolo llegar en formato físico por correo postal a las socias y socios que así nos lo habéis indicado.



Si no has recibido tu carnet digital por correo electrónico, el carnet en formato físico no te llega pasadas unas semanas, o tienes cualquier otra incidencia, llámanos al Área de atención a socias y socios al **900 535 025** o escríbenos a [sociasysocios.es@greenpeace.org](mailto:sociasysocios.es@greenpeace.org) y lo solucionamos.

© Greenpeace España

Greenpeace Magazine se publica cuatro veces al año. Puedes acceder a la versión online en [revista.greenpeace.es](http://revista.greenpeace.es)

Para comentarios y sugerencias sobre la revista, puedes escribirnos a [sociasysocios.es@greenpeace.org](mailto:sociasysocios.es@greenpeace.org)

Depósito legal:  
M-23.917-1985

Dirección:  
Edurne Rubio

Consejo editorial:  
Lara Aparicio, Ramón Argelina, Cristina Castro, Laura Chinchetru, Mar Fernández, Osvaldo Gago, Marta González, Nadia González, Javier Moncayo, Rebeca Porras, Graciela Rodríguez, Edurne Rubio y Carmen Vicente

Coordinación:  
Carmen Vicente

Redacción:  
Ramón Argelina, Lara Codó, Adrián Fernández, Graciela Rodríguez, Sara Ruiz Escalante y Eva Saldaña

Edición:  
Javier Moncayo

Coordinación, redacción, edición, diseño, dirección de arte y maquetación:  
Estudio Diego Feijóo

Impresión:  
Monterreina

**Síguenos en:**  
[www.greenpeace.es](http://www.greenpeace.es)

**Twitter, Instagram y TikTok:**  
[@greenpeace\\_esp](https://www.instagram.com/greenpeace_esp)

**Facebook:**  
[Greenpeace España](https://www.facebook.com/GreenpeaceEspana)

## Editorial



# LAS GRANDES VICTORIAS SON POSIBLES

Querida familia,

Esta carta es muy especial para mí, porque es la primera vez que tengo la fortuna de escribiros a todos los socios y las socias de Greenpeace desde que me convertí en la nueva directora ejecutiva. Y lo hago, además, en un momento en el que la revista se reinventa pensando en todos vosotros y vosotras para darle más espacio a la imagen, potenciar la conexión con lo digital y apostar por más contenidos en profundidad.

En este número, que coincide con el inicio del verano, incluimos un especial sobre movilidad sostenible en el que también contamos por qué es tan necesario que las administraciones inviertan más en trenes y menos en aviones. Lo acompañamos de recomendaciones culturales, propuestas de acción con las que podéis implicaros en la campaña y la colaboración especial de nuestra primera firma invitada, la socióloga y urbanista Sara Ruiz Escalante.

En nuestra sección *En imágenes*, rescatamos instantáneas de la reciente expedición científica del *Arctic Sunrise* al Océano Índico para investigar los impactos ambientales y sociales de la pesca destructiva en alta mar, y pedir una vez más un tratado internacional que proteja los océanos, la base de la vida en nuestro planeta.

Me hace especial ilusión la sección *Familia Greenpeace*, que estrenamos con la entrevista a una de nuestras socias y voluntarias, Begoña Vila, promotora de una iniciativa maravillosa para enseñar a montar en bicicleta a mujeres, en alianza con el colectivo de Vigo *Mulleres Bicivisíbeis*.

Me hice socia de Greenpeace en 2002, con 25 años, y unos meses después me uní al equipo de activistas en una protesta para bloquear el vertido de residuos tóxicos al río Cinca. Lo que más me impresionó desde el principio, y aún hoy se me siguen poniendo los pelos de punta, es todo lo que Greenpeace puede hacer gracias al poder de la gente. A las ahora 143.394 personas socias, ni una más ni una menos, porque todas somos importantes.

La pandemia, desgraciadamente, sigue presente en nuestras vidas y nos recuerda cada día la urgencia de proteger la vida en el planeta. En estos tiempos difíciles, creer que las grandes victorias son posibles es imprescindible. Todas las personas que formáis Greenpeace sois especialistas en creer en el cambio, y creer es crear, así es que lo vamos a hacer juntas.

Gracias por ser Greenpeace.  
Un abrazo grande,

**Eva Saldaña**  
Directora ejecutiva de Greenpeace

# Reportaje: faltan trenes, sobran aviones

Por **Graciela Rodríguez**, periodista



# OTRA MOVILIDAD ES POSIBLE



Ha llegado el verano y, con él, las vacaciones. Es una buena ocasión para reflexionar sobre el impacto ambiental de los viajes y la necesaria descarbonización del sistema de transporte español. Coincidiendo con el Año Europeo del Ferrocarril, Greenpeace vuelve a reivindicar el potencial del tren como alternativa sostenible al avión y el coche en los trayectos cortos y medios. La clave es hacerlo más accesible y asequible. Nuestras propuestas se enmarcan en un objetivo más amplio y cotidiano: la movilidad sostenible.

Ha sido un año muy duro y, tras el fin del estado de alarma, seguro que ya tienes planes para las vacaciones de verano. Y como todos los socios y socias de Greenpeace, seguro que también quieres dejar la menor huella de carbono posible.

Es una aspiración loable. Y factible. Por lo pronto, la Comisión Europea se ha planteado lo mismo. Uno de los objetivos

del Pacto Verde para 2050 es precisamente recortar las emisiones del transporte en un 90% respecto a los niveles de 1990. Se trata de una reducción acorde con el impacto ambiental del transporte, el cual representa el 31% de las emisiones totales de los Veintisiete.

Es más, la Agencia Europea de Medio Ambiente ha demostrado con datos que el ferrocarril es el medio de transporte más sostenible. No extraña, por tanto, que la Comisión haya declarado 2021 como el Año Europeo del Ferrocarril. Todo ello viene a corroborar lo que Greenpeace defiende desde hace mucho tiempo: el papel del tren como alternativa sostenible al avión y el coche en los trayectos cortos y medios.

Por ejemplo, en un viaje entre Madrid y Barcelona, el avión contamina hasta 20 veces más que el tren alimentado con energía eléctrica renovable. Te preguntarán: ¿y qué pasa con Canarias y Baleares? Somos realistas y no pedimos que las islas renuncien a sus conexiones, sino promover el tren en la península para evitar muchos vuelos innecesarios, sobre todo los cortos.

### Medidas específicas

Pero en Greenpeace tenemos muy claro que lo cortés no quita lo valiente. Por eso insistimos en que, para darle la vuelta al sistema de movilidad, se necesita algo más que buenas intenciones: hay que pasar a la acción. Junto con otras 35 organizaciones, estamos exigiendo a los ministros y ministras de Transportes de la Unión Europea que fomenten el tren con medidas concretas. Estas son nuestras demandas:

- Crear al menos 30 nuevas conexiones diurnas y nocturnas en la UE hasta 2025.
- Que los Fondos de Recuperación incluyan partidas para adquirir nuevos trenes compatibles entre países.
- Hacer que el tren sea más fácil y asequible frente al avión, eliminando las subvenciones a las aerolíneas y acabando con los vuelos cortos cuando exista una alternativa en tren competitiva en tiempo y precio.
- Que las operadoras de tren tengan sistemas de venta compatibles, para que comprar un billete de tren sea tan fácil como uno de avión, sin importar donde estés.
- Facilitar el acceso al tren para todas las personas, también a grupos, familias y a quienes viajan con su bicicleta o su mascota, habilitando espacios para ellos.



© Greenpeace

No es la única institución a la que ha apelado Greenpeace. Hay otra que, por su enorme popularidad, puede liderar con el ejemplo: el fútbol. El pasado año nos reunimos con LaLiga para invitar a los clubes a jugar el partido contra el cambio climático. ¿Cómo? Reduciendo sus vuelos peninsulares, ya que muchos utilizan el avión para desplazamientos de menos de 300 kilómetros.

31%

**EL TRANSPORTE REPRESENTA EL 31% DE LAS EMISIONES TOTALES DE LA UNIÓN EUROPEA**

### Por la vía correcta

En primavera, los trenes de alta velocidad de bajo coste de OuiGo empezaron a circular por las vías españolas. Su llegada ha obligado al operador público a lanzar Avlo, su propio servicio de AVE de bajo coste.

Además de una mayor capacidad, estos trenes ofrecen tarifas más asequibles. Los precios del AVE son tan elitistas que a mucha gente no le queda más remedio que viajar en avión o en coche. Es tan injusto como absurdo si nos atenemos al principio de quien contamina paga: no tiene sentido que el medio de transporte menos contaminante sea el más caro.

Tampoco debemos olvidar que no solo hay grandes ciudades en España. Es fundamental que toda la ciudadanía, viva donde viva, pueda acceder a una red de transporte eficiente, descarbonizado y asequible, y más si queremos impulsar la recuperación de las zonas rurales e impedir el declive de las ciudades medianas e intermedias.

El lema “faltan trenes, sobran aviones” responde fielmente a nuestro modelo equitativo en lo ambiental y lo social. Contamos contigo para seguir moviéndonos en esa dirección. 

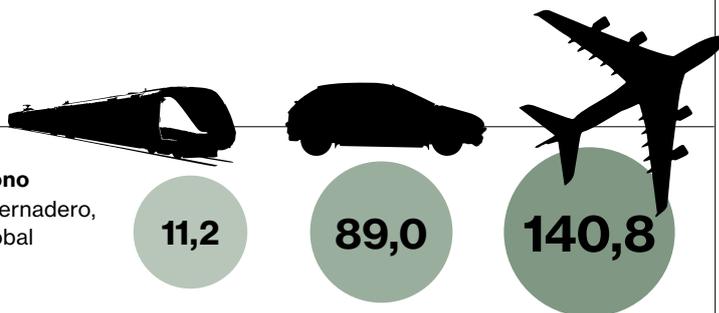
Estación de Portbou, en Cataluña. Toda la ciudadanía, viva donde viva, debe tener acceso a a una red de transporte eficiente, descarbonizado y asequible.



Greenpeace ha denunciado el lavado verde aéreo del Gobierno francés pintando de verde un avión de Air France. Más gráfico, imposible.



### Impacto ambiental para un trayecto Madrid-Barcelona



**Dióxido de carbono**  
Gas de efecto invernadero, calentamiento global  
En kilogramos

### Recursos energéticos consumidos

Recursos energéticos / energía primaria  
En litros



### Partículas en suspensión

Toxicidad en humanos  
En gramos



Fuente: Ecopassenger



# UNA LEY DE MOVILIDAD MÁS NECESARIA QUE NUNCA

Ante la Ley de Movilidad Sostenible que prepara el Gobierno, demandamos un mecanismo estable de financiación del transporte público, especialmente ahora que la demanda del tráfico rodado se ha recuperado mucho más rápido que la del bus o el metro. Entre las propuestas enviadas al Ministerio figura la obtención de ingresos mediante nuevas tasas al transporte contaminante o contribuciones de los grandes generadores de movilidad, como sucede cuando una empresa traslada su sede lejos de la ciudad.

La elaboración de esta norma fue una de las exigencias de Greenpeace a los partidos políticos durante la campaña de las elecciones generales de 2019. Esta iniciativa se inscribe en nuestro objetivo de darle la vuelta a un sistema de financiación que prioriza los intereses de las industrias más contaminantes. La ciudadanía merece un modelo de movilidad socialmente justo, con transportes sostenibles al alcance de todas las personas.

Recordemos, además, que la contaminación atmosférica causa más de 31.600 muertes prematuras al año en España, según la Agencia Europea de Medio Ambiente.

## Fiscalidad verde

Nuestro país sigue a la cola –ocupa el puesto 25– en el ranking de fiscalidad ambiental de la Unión Europea. Para revertir esta situación, nos parece esencial que la Ley de Movilidad incluya una revisión de los impuestos basada en criterios ambientales. En nuestras aportaciones a la consulta pública previa de la ley proponemos las siguientes medidas:

- Extender el Impuesto Especial de Hidrocarburos también al queroseno de la aviación, actualmente exento.
- Actualizar el impuesto de matriculación y permitir la exención solo a los vehículos de cero emisiones.
- Reforma del IVA. Los servicios de transporte pagan un tipo reducido del 10% sin importar su impacto ambiental.
- Reforma del impuesto de tracción mecánica. Su cuantía depende de la potencia del vehículo, pero debería establecerse en función de las emisiones de CO<sub>2</sub>, con bonificaciones para los de cero emisiones o los que pertenecen a sistemas de *carsharing* y titularidad compartida. ↻



**31.600**  
MUERTES  
PREMATURAS AL AÑO  
EN ESPAÑA POR  
LA CONTAMINACIÓN

**ESPAÑA OCUPA  
EL PUESTO 25 EN EL  
RANKING DE FISCALIDAD  
AMBIENTAL DE  
LA UNIÓN EUROPEA**

Estación Madrid-Puerta de Atocha. El verano pasado, marcado por la crisis de la covid, pedimos al ministro Ábalos una apuesta clara por el ferrocarril.



Tren InterCityExpress aproximándose a la estación central de Berlín. Alemania planea traspasar el 20% de vuelos domésticos al tren.



# EUROPA MARCA EL CAMINO

Francia ha dado un paso importante para reducir las emisiones del transporte aéreo al prohibir los vuelos domésticos en los trayectos que puedan realizarse en tren en menos de dos horas y media. La medida está recogida en la Ley del Clima y la Resiliencia que entrará en vigor a finales de marzo de 2022.

El objetivo es reducir las emisiones de carbono en un 40% de aquí a 2030, pero para Greenpeace y otras organizaciones ecologistas la legislación debería ser aún más ambiciosa. La Convención Ciudadana por el Clima había exigido suprimir los vuelos domésticos en caso de existir alternativas de menos de cuatro horas en tren.

Si la medida aprobada en Francia se aplicara en España, se reemplazarían conexiones aéreas como Madrid-Sevilla, Madrid-Valencia y la más frecuente, Madrid-Barcelona.

## Hacia una red ferroviaria europea

Alemania también avanza para que el tren sea el principal medio de transporte en los desplazamientos internos. El operador ferroviario Deutsche Bahn y las compañías aéreas han acordado traspasar el 20% de los vuelos domésticos – más de cuatro millones de pasajeros – al tren.

Además, el Gobierno proyecta resucitar la mítica red Trans Europe Express con trenes de alta velocidad. Se espera que la nueva TEE 2.0 conecte al menos cuatro países gracias a la colaboración entre sus respectivos operadores ferroviarios.

España no debería quedarse al margen. Por eso, pedimos a Renfe que se implique en esta iniciativa decisiva para la movilidad sostenible.

## Vuelven los trenes nocturnos

En la década de 2010, la alta velocidad y los vuelos de bajo coste acabaron con los servicios ferroviarios nocturnos. Pero en 2018 resurgieron como alternativa de movilidad gracias a la gran repercusión social del debate sobre el cambio climático y el auge del movimiento sueco *Flygskam* o “vergüenza de volar”.

Haciéndose eco de ese aumento de la concienciación ambiental en su país, el operador privado Snälltaget ha anunciado la creación de un servicio nocturno que une Estocolmo con Malmö, Copenhague, Hamburgo y Berlín. Mientras, operadores públicos como la austriaca ÖBB están liderando la recuperación de sus trenes nocturnos, llegando hasta Bruselas, Ámsterdam o Roma.

Estas tendencias son reconfortantes. No solo porque el tren es un medio de transporte más sostenible, también porque recuperamos una forma de viajar más centrada en disfrutar del camino. 🌱

**FRANCIA PROHÍBE  
VUELOS DOMÉSTICOS  
PARA TRAYECTOS  
QUE PUEDAN REALIZARSE  
EN TREN EN MENOS  
DE DOS HORAS Y MEDIA**



## CIUDADES MÁS VERDES

Un par de datos preocupantes: las ciudades generan el 70 por ciento de todas las emisiones y utilizan más de dos tercios de la energía del planeta. Por tanto, apostar por una movilidad sostenible, con un transporte público de calidad, y por más espacios amplios y verdes, es clave para que las urbes no sigan alimentando el cambio climático.

Precisamente para exigir ese cambio tan urgente y con motivo del Día Mundial del Medio Ambiente celebrado el pasado 5 de junio, activistas de nuestra organización colocaron una mascarilla anticontaminación, simbólicamente conectada a un árbol natural, en el rostro de la estatua de la diosa Cibeles, delante del Ayuntamiento de Madrid. También desplegamos una pancarta gigante con el lema 'Ciudades verdes, planeta sano'. 

**LAS CIUDADES  
GENERAN EL  
70 POR CIENTO  
DE TODAS LAS  
EMISIONES  
Y UTILIZAN  
MÁS DE DOS  
TERCIOS DE LA  
ENERGÍA  
DEL PLANETA**

El pasado 5 de junio  
en Madrid, la diosa Cibeles  
respiró aliviada por unos  
minutos





# ¿COMBUSTIBLES 'ECOLÓGICOS'?

La búsqueda de una movilidad más sostenible ha propiciado la innovación. Esa ebullición de ideas es bienvenida, pero la industria, anclada en la lógica económica, apuesta por los biocarburantes, los combustibles bajos en carbono, los sintéticos o el hidrógeno verde como soluciones al reto climático. No siempre lo son. Te explicamos por qué.

## El gas natural no nos vale

Aunque los vehículos de gas natural reciben el distintivo ECO de la DGT, este combustible fósil dista mucho de ser ecológico: no es neutro en CO<sub>2</sub>. Sí lo es el biogás procedente de depuradoras o plantas de desecho, pero su producción depende de generación de residuos y eso es algo que necesitamos reducir para combatir el cambio climático.

## Biocombustibles: peor el remedio que la enfermedad

Los biocombustibles hechos con cultivos agrícolas están directamente relacionados con la deforestación de los bosques tropicales y la pérdida de biodiversidad. En España, el 72,5% del biodiésel y casi todo el hidrodiésel se producen con aceite de palma. Por ello, en ningún caso se pueden considerar combustibles limpios y sostenibles.

## Sintéticos, pero también contaminan

Aparte de que los combustibles sintéticos emiten gases contaminantes, el proceso de síntesis cuesta el triple que el refinado de petróleo y consume una gran cantidad de energía. Estos eFuel solo pueden admitirse en sectores sin alternativas, como por ejemplo los vuelos insulares, y si se garantiza que el origen de la energía empleada en su elaboración es cien por cien renovable.

**LOS BIOCABURANTES,  
LOS COMBUSTIBLES  
BAJOS EN CARBONO,  
LOS SINTÉTICOS  
O EL HIDRÓGENO VERDE  
NO SIEMPRE  
SON SOLUCIONES**

## El hidrógeno, una alternativa de futuro

La obtención de hidrógeno se basa en la hidrólisis del agua, un proceso que consume muchísima energía. Para que el hidrógeno sustituyera a los combustibles fósiles, habría que producirlo masivamente, con un coste ambiental y económico inasumible. Algo que puede cambiar a medida que aumente la potencia renovable, cuando se podría considerar el hidrógeno para aquellos casos donde la electrificación no siempre sea posible, como sucede con los aviones, barcos, camiones o algunas industrias. 

**En datos**

# ASÍ DEBERÍAN SER LAS ETIQUETAS VERDES

En España, el 10% de las emisiones de gases de efecto invernadero procede del tráfico urbano. Por consiguiente, el papel de las ciudades y áreas metropolitanas es clave en la lucha contra el cambio climático. Pero no podemos pedir la colaboración de la ciudadanía sin un sistema coherente de etiquetas ambientales para los vehículos.

La Dirección General de Tráfico ultima la reforma de estos distintivos, que hará pública en el segundo semestre de este año. El diseño actual permite que vehículos muy contaminantes obtengan una clasificación C o incluso Eco. Esa concesión es incompatible con las zonas de bajas emisiones que la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, aprobada en el Congreso el pasado 13 de mayo, contempla para los municipios de más de 50.000 habitantes.

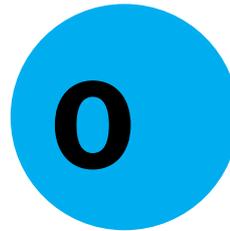
Esta es la propuesta de Greenpeace, Ecologistas en Acción, Ecodes y Transport&Environment para mejorar el etiquetado ambiental. ↻

# DISEÑO ACTUAL

**Problemas**

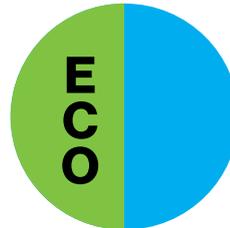
**Requisitos**

**La mayoría de los vehículos 0 (cero) son híbridos enchufables que contaminan**



- Eléctricos con batería
- Híbridos enchufables >40 km
- Hidrógeno pila de combustible

**Los vehículos de gas natural o los microhíbridos están clasificados como Eco aunque sus emisiones son iguales o superiores a las de un coche C**



- Híbridos enchufables <40 km
- Híbridos convencionales (no enchufables)
- Vehículos de gas natural

**Cualquier coche nuevo recibe al menos la etiqueta C, incluso los más contaminantes**



- Gasolina EURO 4/5/6
- Diésel EURO 6



- Gasolina 3
- Diésel EURO 4/5



- Gasolina EURO 0/1/2
- Diésel EURO 0/1/2/3

# NUESTRA PROPUESTA

Soluciones	Requisitos	Máximo CO <sub>2</sub>
<p>Solo los vehículos 100% cero emisiones deben recibir la etiqueta 0 (cero)</p>	<p>– Eléctricos con batería – Hidrógeno pila de combustible</p>	0 gr/km
<p>Además de las emisiones de NOx (nitrógeno), deben tenerse en cuenta las emisiones reales de CO<sub>2</sub> según los umbrales fijados por la UE</p>	<p>– Vehículo de combustión (incluidos híbridos y gas) – Gasolina EURO 5/6 – Diésel EURO 6d</p>	<p>Máximo 95 gr/km (WLTP, Procedimiento Mundial Armonizado para el Ensayo de Vehículos Ligeros)</p>
<p>Los coches nuevos podrán ser 0, D o C, una clasificación que, a la hora de comprar, permite distinguir los más eficientes</p>	<p>– Gasolina EURO 4 – Diésel EURO 6a, 6b, 6c</p>	<p>Máximo 137 gr/km (WLTP, Procedimiento Mundial Armonizado para el Ensayo de Vehículos Ligeros)</p>
	<p>– Gasolina 3 – Diésel EURO 4/5</p>	
	<p>– Gasolina EURO 0/1/2 – Diésel EURO 0/1/2/3</p>	

## Qué puedes hacer tú

# DALE LA VUELTA AL SISTEMA DE MOVILIDAD

Por insignificantes que parezcan, rutinas diarias como ir en bici o tendencias como los viajes en coche compartido suponen grandes avances en la reducción de emisiones. Aquí tienes algunas sugerencias para mejorar tu salud y la del planeta.



# 3

### Reduce el tamaño y la potencia de tu coche

Los más grandes y potentes consumen un 50% más que los pequeños. Cuando vayas a comprarte un coche, pregunta cuánta energía consume.

## EN LA CIUDAD



# 2

### Desplázate en bici

Es silenciosa, limpia y te permite estar en forma y conocer mejor tu ciudad. En distancias de hasta cinco kilómetros no hay medio de transporte más rápido.



# 4

### Comparte tu coche con otras personas

Cuanto más ocupantes, menos emisiones por cabeza. Pregunta en tu trabajo, a tus vecinos o busca compañero de viaje.

# 1

### Mueve las piernas siempre que puedas

No hay nada más ecológico que caminar. Además, hacerlo media hora al día es una de las formas más sencillas y baratas de cuidarte. En ese tiempo puedes recorrer unos tres kilómetros, una distancia muy habitual en los desplazamientos urbanos.



# 5



### Utiliza el transporte público

La ocupación real de los automóviles es de 1,2 personas. Si la ocupación media de un autobús es de 50 personas, eso significa que desplaza a la misma cantidad de gente que 41 coches, solo que en un espacio 16 veces menor.

6



**Alquila un coche por horas**

No tener coche propio no implica renunciar a uno cuando de verdad lo necesites. No tienes más que registrarte en una web de *carsharing* para obtener una llave electrónica con la que tendrás acceso a vehículos diseminados por tu ciudad.

**EN LAS ZONAS RURALES**



2

**Utiliza el transporte público bajo demanda**

El autobús solo pasa cuando se pide en una aplicación del móvil. El recorrido se diseña en función de las solicitudes, lo que permite ampliar horarios y combinaciones.

1



**Participa en la compra de un coche compartido**

Existen cooperativas de movilidad que financian la compra de un vehículo eléctrico con las aportaciones económicas de los usuarios y usuarias de un barrio o pueblo.



7

**En viajes interurbanos, utiliza el tren o el autobús siempre que puedas**

No solo estarás potenciando un servicio público y minimizando tus emisiones, también puedes aprovechar ese rato para leer, planificar tu viaje o simplemente disfrutar del paisaje.



3

**Apuesta por el coche eléctrico**

Es más fácil tener uno en las zonas rurales porque suele haber más espacio para recargarlo o alimentarlo mediante autoconsumo. Se trata de una inversión que cuenta con importantes ayudas públicas, como el plan Moves II, además de que se amortiza rápido gracias al ahorro de combustible.

Sara Ortiz  
Escalante



Socióloga y urbanista feminista, Doctora en Urbanismo por la Universidad de British Columbia. Integrante de Col·lectiu Punt 6, cooperativa de sociólogas, arquitectas y urbanistas, con más de 15 años de experiencia, que trabajan por la transformación de ciudades y territorios desde una perspectiva feminista interseccional.



**Proponemos un modelo de movilidad cotidiana que sea: accesible y diversa; cotidiana y cuidadora; segura y libre de violencias machistas; nocturna y festiva; y participativa y equitativa.**

## POR UNA MOVILIDAD FEMINISTA

**Vivimos en ciudades donde se ha privilegiado la movilidad motorizada, una movilidad minoritaria mayormente masculina, en detrimento de la movilidad sostenible de las mujeres. Nosotras mayoritariamente nos movemos a pie y en transporte público, y cada vez más en bicicleta, por un mayor número de motivos, entrelazando actividades cotidianas en distancias más cercanas.**

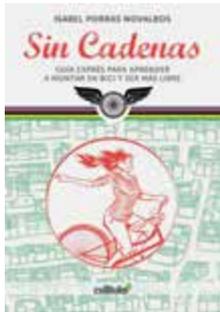
Con la pandemia hemos podido conocer cómo sería otro tipo de ciudad y de movilidad. La pandemia nos brindó calles sin coches y contaminación, y en algunas ciudades se han realizado intervenciones para ampliar las infraestructuras de la movilidad a pie y ciclista. Se disminuyeron los niveles de contaminación, provocados en gran parte por la movilidad masculina hegemónica, que además de ser tóxica, provoca también desigualdades de género en la salud. La Dra. Carme Valls-Llobet hace décadas que documenta los impactos diferenciales en la salud de las mujeres, y cómo debido a nuestra fisiología y roles sociales los contaminantes ambientales que absorbemos las mujeres incrementan las posibilidades de cáncer.

La utopía de la ciudad sin coches duró poco, al cabo de pocos meses, la movilidad motorizada se recuperó y la contaminación volvió a niveles pre-pandémicos. Se creó la falsa esperanza de que el ritmo en nuestras ciudades cambiaría, pero lamentablemente las bases del sistema patriarcal y capitalista no se han movido. Las mujeres han sido el 70% de las trabajadoras esenciales y lo siguen siendo, pero en cambio continuamos siendo excluidas de las posiciones de poder y toma de decisiones. Las autoridades en tiempo de pandemia han reforzado su sistema de control, limitando aún más el derecho de las mujeres a la ciudad e incrementando las violencias machistas.

Las mujeres no hemos cambiado patrones de movilidad sustancialmente porque el trabajo esencial y de cuidados no se para (algunas, las privilegiadas, han tenido la opción de teletrabajar). Pero los sistemas de movilidad tampoco han revisado sus patrones de decisión androcéntricos. Se han continuado haciendo políticas ciegas al género, y los gobiernos tienen planes de inversión en el coche eléctrico en vez de crear alternativas realmente sostenibles.

Para cambiar este sinsentido, desde el urbanismo feminista proponemos un modelo de movilidad cotidiana con una perspectiva feminista interseccional que sea: accesible y diversa, respondiendo a la diversidad de cuerpos, ritmos y estado de salud; cotidiana y cuidadora, atendiendo a la movilidad del cuidado y a la movilidad interdependiente; segura y libre de violencias machistas; nocturna y festiva, para movernos de manera sostenible independientemente del día y la hora; y participativa y equitativa. Las mujeres, a pesar de ser el 50% de la población, continuamos siendo discriminadas e invisibilizadas en el ámbito de la movilidad. Las mujeres somos agentes clave como usuarias, como técnicas y como vecinas. Y sin nosotras, el mundo se acaba. ●

**Recomendamos:**



LIBRO  
**Sin cadenas**  
 Guía Exprés para aprender a montar en bici y ser más libre

Isabel Porras. Ed. Culbuks, 2017

La autora, fundadora de Santa Clea (Centro de Ciclismo Urbano y Escuela de Movilidad de Sevilla), transmite una idea clara: cuantas más personas van en bici, más mujeres van en bici. En países como Holanda, donde la bicicleta es un elemento prioritario en sus políticas de movilidad urbana, más del 50 por ciento de los usuarios de la bici son mujeres.



MUSEOS  
**Museos del ferrocarril**

Vale la pena pasear por el Museo del Ferrocarril de Madrid en Delicias, el Museo Vasco del Ferrocarril y otros museos abiertos como los de Vilanova i la Geltrú (Barcelona), Gijón o Monforte de Lemos (Galicia). Raro es el sitio que no tiene un museo del ferrocarril cerca y para ir con los pequeños, ¡les encanta!



MÚSICA  
**Trans Europe Express**

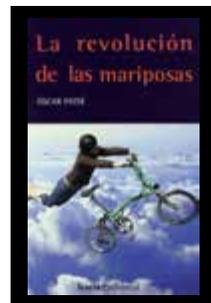
Kraftwerk, 1977

Álbum conceptual de referencia en la música electrónica europea, basado en la red Trans Europe Express que conectaba por tren las ciudades europeas y que ahora se pretende recuperar en Alemania como alternativa al avión.



ACTIVIDAD  
**Trenes turísticos**

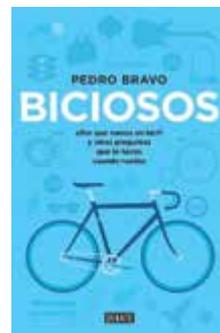
Recorridos que nos ayudan a evocar viajes del pasado: el Tren de Sòller (Mallorca), el de Azpeitia (Gipuzkoa), o el Tren dels Llacs (Lleida), por ejemplo, están volviendo a circular tras la pandemia.



LIBRO  
**La revolución de las mariposas**

Óscar Patsí. Ed. Icaria, 2010

Cuaderno de pequeñas gestas cotidianas de Patsí, un guerrillero por la ecología, un amante de la bicicleta. Reflexiones para que abandonemos la movilidad insostenible de los automóviles por la ligereza sostenible de los pedales. Una revolución pacífica que no persigue otro objeto que llenar las calles de mariposas que revoloteen con el movimiento de sus pedales.



LIBRO  
**Biciclosos**

Pedro Bravo. Ed. Debate, 2014

El autor explica por qué él, y cada vez más personas en España y en el resto del planeta, va en bici. Y también por qué debería ir aún más gente porque, dice, "no pasa nada grave por ir sobre el sillín de un sitio a otro, sino que pasan bastantes cosas agradables. Aunque nos cueste admitirlo desde lo alto de nuestro progreso".



MUSEOS  
**Andén 0**

Red de centros de Metro de Madrid, con dos sedes principales que funcionan como museos, la Nave de Motores de Pacífico y la antigua estación de Chamberí, y espacios expositivos en las estaciones de Chamartín, Pacífico, Ópera y Carpetana. Interesante información sobre la historia del metropolitano madrileño y su relación con la ciudad, desde sus inicios a principios del siglo XX hasta la actualidad.



MÚSICA  
**Train**

Undrop, 1998

Aunque se hizo famosa por un conocido anuncio de refresco en los 90, es menos conocido que el videoclip se rodó en parajes ferroviarios de Madrid. Y con una letra muy inspiradora para el tema que nos ocupa, la movilidad sostenible:

*There is a train,  
 common let's hurry*

*Let's get on it...  
 there is a train*



## Expedición en el Océano Índico

El *Arctic Sunrise* de Greenpeace está de expedición en el océano Índico. Concretamente sobre el banco Saya de Malha, situado en la meseta submarina de las Mascareñas, entre Mauricio y las Seychelles.

Saya de Malha es la pradera de plantas marinas más extensa del planeta y uno de los mayores sumideros de carbono en alta mar. Sin embargo, es una de las ecorregiones menos estudiadas. Para conocerla mejor, estamos mapeando la diversidad de especies a partir de muestras de ADN ambiental.



Ayúdanos a conseguir más firmas por el Tratado Global de los Océanos





© Maarten Van Rouwery / Greenpeace



© Tommy Trenchard / Greenpeace

También estudiamos los cetáceos de la zona, especialmente los cachalotes, mediante la monitorización acústica pasiva y el uso de un hidrófono direccional (detectando sus sonidos).

Esta investigación no solo es importante por su valor científico. Nos ayudará a conseguir que Saya de Malha sea uno de los santuarios marinos incluidos en el futuro Tratado Global de los Océanos de la ONU.



© Tommy Trenchard / Greenpeace

El acuerdo debe proteger el 30% de la superficie marina en 2030 y queremos que se apruebe ya. No estamos solos, casi 3 millones de personas en todo el mundo nos han dado su apoyo.



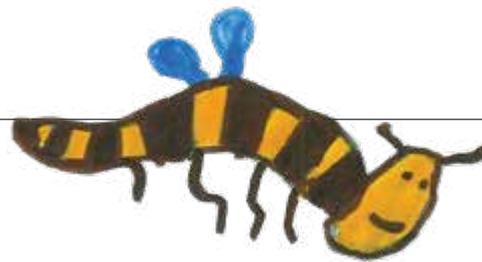
© Tommy Trenchard / Greenpeace



© Tommy Trenchard / Greenpeace



© Tommy Trenchard / Greenpeace



Por **Lara Codó Rojas**, responsable del programa Coles x Greenpeace

# COLES X GREENPEACE: LA BIODIVERSIDAD ENTRA EN LAS AULAS

En octubre pasado lanzamos Coles x Greenpeace, un proyecto que acerca la biodiversidad a la escuela. Aunque la pandemia no lo ha puesto fácil este curso, niños y niñas de un centenar de colegios han participado, con ilusión y ganas, en el programa.



**Coles x Greenpeace** es un nuevo proyecto educativo sobre biodiversidad que permite a los niños y niñas conocer las especies más vulnerables del planeta.

En el primer curso de Coles x Greenpeace han participado unos cien centros, a los que hemos provisto de una serie de propuestas didácticas orientadas a la sensibilización y el “pequeactivismo escolar”, así como de materiales elaborados específicamente para cada nivel educativo. Los alumnos y alumnas han descubierto la gran interdependencia de los seres vivos y la necesidad de proteger los hábitats naturales. Además, han conocido de primera mano la biodiversidad de su entorno más cercano, acompañados en esta apasionante aventura por sus profesores y profesoras.

### Bestiario a todo color

Como actividad creativa, los escolares han elaborado colectivamente una colección de fichas de especies en peligro de extinción o en situación de vulnerabilidad, con dibujos incluidos. Para ello, han tenido que investigar sobre las especies de su entorno y del planeta que están amenazadas, por qué y qué se puede hacer para salvarlas.

Gracias a este proceso constructivo de aprendizaje, los estudiantes han reafirmado sus valores ambientales y se han concienciado de que todos los seres vivos que convivimos en un ecosistema somos necesarios e interdependientes.

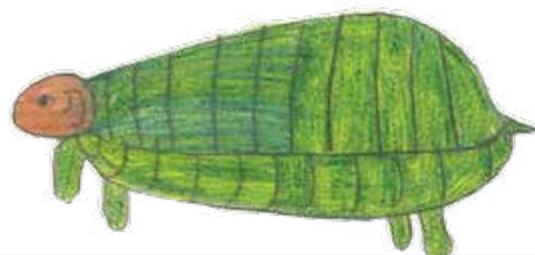
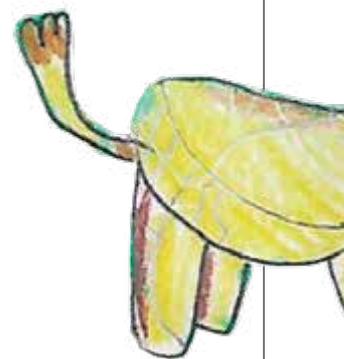
### Un éxito colaborativo

Este primer año de Coles x Greenpeace ha sido muy especial por su carácter colaborativo. Hemos contado con la participación de nuestro voluntariado, que se ha implicado de una manera viva y dinámica en el proyecto. Han colaborado presencial o virtualmente para impulsar en los colegios proyectos de transformación relacionados con diferentes temáticas: plásticos de un solo uso, consumo de carne, bosques, etc.

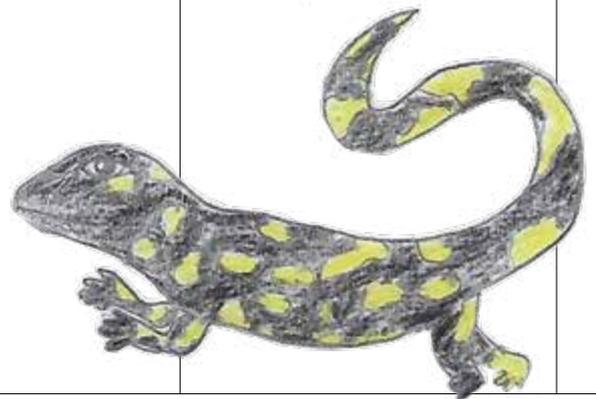
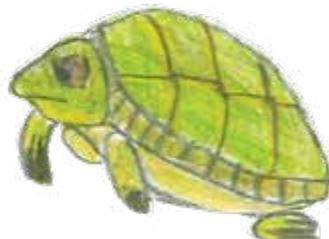
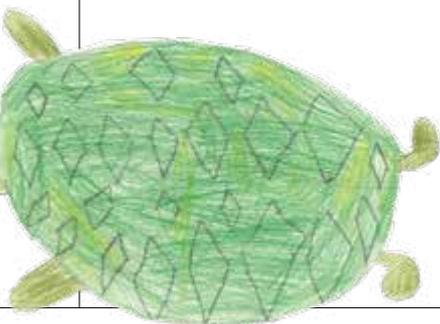
También hemos recibido el apoyo de algunas de las principales plataformas escolares de educación ambiental, como ESenRED a nivel nacional, Agenda 2030 en el País Vasco o el Programa Aldea en Andalucía. Estas iniciativas nos han incluido en sus programas y han contribuido a la difusión de Coles x Greenpeace.

### Acciones solidarias

La experiencia ha gustado tanto que muchos de los colegios participantes han querido ir más allá en su compromiso con el medio ambiente. Convertidos en altavoces de la biodiversidad, han llevado a cabo acciones solidarias simbólicas a beneficio de Greenpeace y nuestra labor de defensa de la biodiversidad. El alumnado de los centros ha hecho desde marcapáginas hasta piedras coloreadas, chapas y llaveros para dar a conocer entre las familias las especies que habían elegido y todo lo que Greenpeace hace para que se las proteja. 

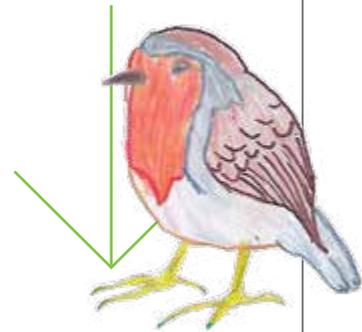


Dibujos realizados por el alumnado de los ciclos infantil y medio del CEIP Marqués de Lozoya de Torrecaballeros (Segovia), el CEIP José Ramón García Antón de Sant Vicent del Raspeig (Alicante) y el ciclo superior de El Arte Enseña a Vivir de Gijón.



**Si tu escuela quiere colaborar con Greenpeace en la defensa del medio ambiente, ¡adelante!**

**Encontrarás toda la información sobre cómo hacerlo en este enlace:**



## NUESTRO OBSERVATORIO DE LOS FONDOS EUROPEOS

El reparto de los fondos *Next Generation* de la UE determinará el camino de los Estados europeos hacia la neutralidad climática, la sostenibilidad, la lucha contra la desigualdad y la recuperación del medio rural.



© Paco Barros / Greenpeace

A la espera de conocer más detalles sobre el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, vamos a estar vigilantes. Sabemos que el 40% de los 70.000 millones de euros de inversiones para 2021-2023 se destinará a la transformación ecológica, y para nuestra organización es imprescindible tener en cuenta que la recuperación verde y justa pasa por:

- **No financiar proyectos que dañen el medio ambiente o apoyar falsas soluciones como el gas fósil.**
- **Un despliegue de energías renovables rápido y respetuoso con la biodiversidad, con más comunidades energéticas locales en manos de la ciudadanía.**
- **Una apuesta por transformar también el modelo agroalimentario.**
- **Menos coches y más transporte público.**
- **Más espacios públicos y verdes en las ciudades.**
- **Considerar como claves el medio rural y sus servicios ambientales.**
- **Mejorar la transparencia y asegurar una mayor participación pública.**

## SEGUIMOS LUCHANDO POR LA JOYA DEL MEDITERRÁNEO

Como recordaréis, en julio de 2018 se aprobó en Baleares el decreto para proteger los 650 kilómetros cuadrados de posidonia que hay en esas aguas, lo que convirtió a las islas en un referente en la salvaguarda de esta planta. Una joya marina, el ser vivo más longevo del planeta y nuestro pulmón en el Mediterráneo. ¡Un metro cuadrado de sus hojas proporciona unos 10 litros de oxígeno al día!



© Joan Costa / Greenpeace

Tres años después de la aprobación del decreto, desde Greenpeace seguimos trabajando para proteger esta importante pradera submarina.

Finalmente contamos con una cartografía detallada con imágenes de grandes proporciones del fondo marino, y también se ha elaborado una guía para que los municipios de las islas aprendan a gestionar las hojas que llegan a las playas.

Además, la vigilancia de estas praderas marinas está garantizada hasta 2024. Y un dato muy positivo: el fondeo de embarcaciones en la zona, castigado con multas, ha bajado de un 17 a un 7 por ciento. 📍



© Joan Costa / Greenpeace



## ¡MACROGRANJAS NO! TE SEGUIMOS NECESITANDO

Nuestra lucha contra la ganadería industrial que devora el planeta está dando sus frutos.

La Confederación Hidrográfica del Duero ha denegado el permiso de investigación de aguas subterráneas para la macrogranja de Noviercas, lo que deja muy tocado el proyecto. Una concesión para esa explotación no sería posible, ya que no existen reservas de agua en esa zona para satisfacer las necesidades de la explotación.

En Navarra se ha aprobado la primera moratoria regional a la ganadería industrial, y pedimos a otras Comunidades Autónomas que avancen también en esa dirección.

Además, el Gobierno foral llevará a los tribunales las consecuencias medioambientales de la incorrecta aplicación del digestato (el líquido negro residual resultante de la biometanización de los excrementos de las vacas y muchos otros residuos) en la macrovaquería de Caparroso de Valle de Odieta, la misma empresa que quiere construir la de Noviercas.

Somos ya más de 155.000 personas las que hemos firmado nuestra petición contra las macrogranjas. ¡Tenemos que hacer más presión para acabar con todas para siempre! 



**Ayúdanos a alcanzar las 200.000 firmas  
compartiendo el vídeo de este enlace**

## LUZ VERDE A UNA LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO DESCAFEINADA

El Congreso de los Diputados aprobó el pasado 13 de mayo la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, una norma necesaria y esperada durante cinco años.

Se trata de un punto de partida mucho menos ambicioso del que necesitamos, y tenemos que seguir trabajando para que la concreción de la Ley nos permita abandonar de una vez los combustibles fósiles y avanzar con urgencia en la transición ecológica y en una recuperación justa y verde.

Durante todo este tiempo, Greenpeace y otras organizaciones ecologistas hemos tratado de influir en el proceso de redacción presentando numerosas enmiendas, aunque no siempre con éxito. Consideramos que el texto finalmente aprobado es descafeinado porque han quedado fuera muchos aspectos:

- Una mayor ambición en objetivos.
- La inclusión de sectores como agricultura.
- Objetivos vinculantes para comunidades energéticas.
- Eliminación de subvenciones a los combustibles fósiles y a otros sectores que perjudican el clima, como las aerolíneas y la agricultura industrial.
- Prohibición de la publicidad de combustibles fósiles.
- Prohibición de vuelos que puedan ser sustituidos por viajes en tren de menos de dos horas y media (como ya contemplan otras leyes europeas).



© Mario Gómez / Greenpeace

Por otro lado, tenemos que reconocer los aspectos positivos de la nueva Ley: da más peso a la rehabilitación energética de edificios, prohíbe las prospecciones y la minería de uranio, y se reconoce el valor de los ecosistemas resilientes.

También se avanza, pero tímidamente, en movilidad y alimentación sostenibles, finanzas climáticas y fiscalidad verde. 

**Begoña Vila  
Taboada**

Begoña es el alma ecofeminista de *Mulleres Bicivisibéis*, un proyecto de voluntariado territorial que fomenta el uso de la bicicleta entre las mujeres de Vigo y que ha tenido una acogida extraordinaria: cada vez son más las que pedalean junto a ella. Lleva en nuestro grupo de Pontevedra desde su creación en 2007, pero su relación con nuestra organización empezó mucho antes.



**Greenpeace me permite actuar sabiendo que no soy la única que demanda un futuro verde y en paz. En este barco vamos miles de personas.**



**Formas parte de la familia Greenpeace desde 1995.**

**¿Por qué decidiste hacerte socia?**

En los ochenta se me quedaron grabadas las imágenes de los activistas frente a las costas gallegas, cuando intentaban impedir el vertido de residuos radioactivos. Aunque entré en el grupo de voluntariado de Pontevedra en 2007, mi trayectoria es verdívioleta. Estoy en el Grupo Violeta de Greenpeace desde 2019.

**¿Qué es lo que más te gusta y qué cambiarías?**

Me parece de vital importancia que una organización como Greenpeace sea independiente para actuar sin presiones. Además, nuestra forma de dirigir la atención pública hacia los problemas globales, mediante una acción directa y no violenta, me parece magistral. Echo en falta que las socias no sepan exactamente qué está haciendo el voluntariado en su ciudad. Greenpeace debería acercarse aún más a lo local con actividades como HAZ, una iniciativa del grupo territorial de Pontevedra que promueve alternativas creativas al consumismo desde hace cuatro años. O como la visita del Rainbow Warrior a Vilagarcía de Arousa en 2019.

**¿Qué significa para ti Greenpeace?**

Me permite actuar sabiendo que no soy la única que demanda un futuro verde y en paz. En este barco vamos miles de personas.

**A punto de celebrar nuestro 50 aniversario, ¿qué logros destacarías?**

Uf, qué complicado. Que se hayan parado las pruebas nucleares y se hayan cerrado centrales nucleares y térmicas en España, por ejemplo. El 50 aniversario es un momento fantástico para visibilizar la contribución de todas las personas que han pasado por la organización. En el Equipo de Género y el Grupo Violeta trabajamos para que se reconozca a las fundadoras de Greenpeace, cuya labor fue clave en los inicios de la organización.

**¿Hemos ayudado a cambiar la vida del planeta?**

Han sido 50 años de campañas para proteger el medio ambiente, de cambios en las actividades de las empresas y en las políticas de los gobiernos. Además, las denuncias de los atentados ambientales han sensibilizado mucho a la gente.

**¿Cómo animarías a otras personas a hacerse socias?**

Si les preocupa este planeta nuestro y no saben qué hacer para salvarlo, pueden estar seguras de que su apoyo a Greenpeace será siempre bien empleado. 🌱