



### Contenidos



#### Portada

- *Gestión y tratamiento de Residuos: ¿Para cuándo implementar un plan director para Madrid?*

#### Alimentación saludable

- *Cómo nos afecta el consumo de carne (pág. 2)*

#### Movilidad Urbana

- *¿Son sostenibles los patinetes eléctricos? (pág. 3)*

#### Un Madrid urbano más habitable

- *El retorno de un ideal: los bulevares - El caso de Chamberí (pág. 4)*

#### Ciudades sin coche

- *Supermanzanas (pág. 5)*

#### Contraportada: Los mejores deseos

- *Carta a los Reyes Magos*  
-Red de Mesas de Medio Ambiente de Madrid -

## Gestión y tratamiento de residuos

### ¿Para cuándo implementar un plan director en Madrid?

#### Redacción

Resulta increíblemente decepcionante que no se conozca aún el modelo que el Ayuntamiento de Madrid tenga previsto aplicar para la gestión y tratamiento de residuos. Desde luego dispone de varias propuestas, como la ofrecida por la corporación anterior en el documento “[Estrategia de Prevención y Gestión de Residuos 2018-2022](#)”, también la elaborada por la Red de Mesas de Medio Ambiente-Foros Locales “[Hacia un cambio de modelo en la gestión de residuos](#)” o la “[Propuesta alternativa para la gestión de residuos en la ciudad de Madrid](#)” por diferentes organizaciones ecologistas y vecinales. El sistema actual sigue centrado en el vertido y la incineración, un modelo insostenible y que se mantiene contra las directrices que se marcan en la UE en relación con la gestión y tratamiento de residuos. Actualmente llegan al año a Valdemingómez más de 1,5 millones de toneladas de residuos, incluyendo más de 200.000 toneladas adicionales que se depositan por la Mancomunidad Este. Al menos el 75% de los residuos depositados en éste complejo se entierran (50%) o son quemados (25%) sin someter los materiales a procesos previos de recuperación. El modelo centralizado vigente se basa en el vertido y la incineración y no incentiva la reducción ni el reciclaje,

más bien tales prácticas encajan con un negocio para el que cuanto más toneladas entran de “basura” más dinero se recauda. La realidad es que un modelo de tales características no responde a una gestión ni realista ni medioambientalmente respetuosa y está muy alejado del marco europeo que fija recuperar un 50% de los residuos domésticos para 2020. Seguir tratando los residuos de esa forma no deja de ser una paradoja en estos tiempos. En el borrador del [Anteproyecto sobre residuos y suelos contaminados](#) elaborado por el Ministerio de Transición Ecológica aparece el siguiente párrafo: “*El primer objetivo de cualquier política en materia de residuos debe ser reducir al mínimo los efectos negativos de la generación y gestión de los residuos en la salud humana y el medio ambiente. Asimismo y en consonancia con los principios que rigen la economía circular, dicha política debe tener también por objeto hacer un uso eficiente de los recursos, con una apuesta estratégica decidida del conjunto de las administraciones públicas, así como la implicación y compromiso del conjunto de los agentes económicos y sociales*”. No deja de ser una auténtica anomalía en la ciudad de Madrid la ausencia de un plan de choque operativo que acelere la puesta en marcha de un inevitable y auténtico modelo circular en el sistema de

gestión y tratamiento de residuos urbanos. Uno de los ejemplos que sirve para ilustrar la continuidad de prácticas lineales indeseables es la enorme cantidad de materiales mezclados de todo tipo que actualmente se depositan fuera de los contenedores de diferentes fracciones de residuos instalados en las calles (papel-cartón y vidrio), y no solo alrededor de éstos, sino en muchos casos en cualquier lugar del espacio urbano como contenedores de obra, alcorques, etc. Es preocupante la permisividad con la que se tolera esa falta de educación y respeto al espacio público de cierta ciudadanía bajo la imagen de impunidad: no “*ocurre nada*” por saltarse la normativa. Los camiones de “*peinados*” y en vez de someter lo recogido a un proceso de clasificación para su correcto tratamiento, se dirigen a Valdemingómez donde decenas de miles de toneladas anuales son enterradas en el vertedero. Mantener modelos de gestión tan insostenibles debe tener los días contados.

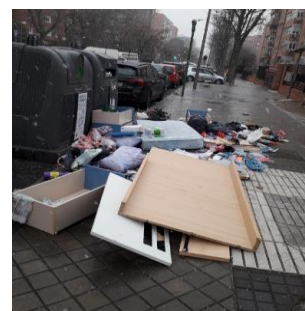


Imagen 7/01/21  
C/ Castrillo de Aza 2



## Alimentación saludable

### Cómo nos afecta el consumo de carne\*



“La carne devora a la gente” – Vídeo 2’ 46”

*Los efectos negativos del consumo de carne para las personas y el medio ambiente*

“  
*El exceso de consumo de carne es algo aceptado por buena parte de la población; también los riesgos que esconde para la salud el consumo de procesados*  
”



*Comer carne en exceso puede generar problemas de salud por sus altos niveles de grasa saturada*

La huella ecológica de la producción y consumo de carne y otros derivados animales en los países desarrollados es una de las grandes responsables de la crisis climática que vivimos. Según la FAO, las emisiones del sector a escala global suponen un 14,5% del total de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). A esto hay que añadir otras emisiones relacionadas indirectamente con la actividad ganadera, como las originadas por la **deforestación** para el cultivo de piensos o el **transporte de mercancías**.

Barcos que traen soja de Brasil y otros países, camiones que la transportan hasta las explotaciones ganaderas y para llevar los animales al matadero... Después, más transporte para llegar a las cadenas de distribución y los hogares, incluso más barcos y aviones para exportar la carne a otros países. La paradoja es que algunos de los productos de estos animales vuelven a los países donde fueron engordados y donde se cultivó la soja.

El [informe](#) elaborado por la **organización Justicia Alimentaria** señala que “cerca del 75% de la superficie agraria mundial se destina a la alimentación y crianza de animales. Un tercio de la producción mundial de cereales y el 80% de la soja, en su mayoría transgénica, termina convertido

en piensos para animales. Para que los países enriquecidos puedan disponer de carne barata, hábitats de gran valor ecológico como los bosques tropicales son devastados”. Los datos revelan que **la ganadería industrial es responsable del 80% de la deforestación de la Amazonia**. Otras cuestiones, como la contaminación de acuíferos, ríos y océanos se producen a causa del uso masivo de fertilizantes sintéticos nitrogenados que terminan en el suelo y el agua. Si a eso se le suma el hecho de que solamente una porción de los agrotóxicos que se esparcen actúa en el sitio que se desea, el desastre ambiental causado por la producción de carne alcanza mayores proporciones.

El exceso de consumo de carne es algo aceptado por buena parte de la población; también los riesgos que esconde para la salud el consumo de procesados, por no detallar las condiciones en las que viven los animales en la gran mayoría de granjas. Se sabe que los antibióticos que se usan con los animales son perjudiciales para la salud y que muchos de los productos utilizados en el procesado de las carnes son potentes cancerígenos. **El Estado español está a la cabeza de Europa en el uso de antibióticos, de plaguicidas y de elaboración de pienso**. En relación con España, la cifra de emisiones globales bajaron en 2018 pero

subieron las de ganadería, principalmente debido a las ingentes cantidades de **excrementos** que se generan en un modelo industrial. En ese periodo la media anual de emisiones referidas al consumo medio per cápita de alimentos de origen animal en España medida en **CO<sub>2</sub> equivalentes** ascendió a **1.130,70 kilos** (comparable a recorrer 10.000 km en vehículo de gasolina). La carne industrial tiene un elevado coste ambiental. No solo acelera el cambio climático, sino también la pérdida de biodiversidad o la contaminación de ese recurso cada vez más escaso y preciado que es el agua. Además, el consumo desmesurado de carne también puede tener graves [efectos en nuestra salud](#). Para frenar las amenazas a las que nos enfrentamos: cambio climático, pérdida de biodiversidad, escasez, contaminación del agua, etc., necesitamos una acción combinada en todos los ámbitos de la vida y en todos los sectores. No basta con cambios en la dieta, pero estos son fundamentales por nuestra salud y la del planeta.

*\* Para la elaboración del contenido se han transcrito partes de los siguientes textos:  
- [Artículo](#) de Greenpeace –Luis Ferreirim-  
- [Artículo](#) de La Marea - Climática- Queralt Castillo*



Enero 2021



### Movilidad urbana

## ¿Son sostenibles los patinetes eléctricos?\*

Los patinetes eléctricos han irrumpido en la movilidad urbana de las ciudades. Se presentan como medios de desplazamiento idóneos para trayectos cortos y venden una imagen de transporte sostenible ¿lo son realmente?

### Por qué actualmente no son sostenibles

Las primeras investigaciones que han evaluado la sostenibilidad de los patinetes eléctricos en base al análisis del ciclo de vida son recientes. Han considerado una ciudad de EEUU, Raleigh (2019) y la europea Bruselas (2020).

Los estudios coinciden en sus conclusiones: **los patinetes eléctricos de alquiler emiten más gases de efecto invernadero durante su ciclo de vida que los medios de transporte que sustituyen.**

Es decir, que no contribuyen a reducir la contaminación a nivel global. La forma de desplazarse que los usuarios habrían utilizado si no hubieran tenido a su disposición un patinete eléctrico eran, por este orden: caminar o ir en bicicleta, en coche y transporte público. **La corta vida útil de los patinetes eléctricos de alquiler hace que el impacto relativo del proceso de fabricación y extracción de materiales (aluminio para el cuadro o litio para las baterías) en la emisión de contaminantes sea muy alto.** Representa más de la mitad de las emisiones.

### ¿Cómo podría reducirse su impacto ambiental?

La vida útil de los patinetes ha ido incrementándose desde que

aparecieron los primeros modelos, por lo que es de esperar que su **sostenibilidad** mejore en los próximos años. Además de apostar por materiales reciclados y con menos impacto ambiental, los investigadores proponen seguir optimizando las baterías y mejorando los diseños para hacerlos más resistentes y duraderos. Las administraciones también podrían ayudar estableciendo medidas para prevenir el vandalismo, así como habilitar una red de carriles con el pavimento adecuado por los que puedan circular con seguridad. Si un patinete eléctrico de los analizados en Bruselas durara más de 9 meses y medio, ya emitiría menos contaminantes que los medios de transporte que sustituye. Y si llegara a una media de 5 años, su impacto ambiental bajaría un 70%. La segunda causa de emisión de gases contaminantes de los patinetes de alquiler es la relacionada con la recogida y recarga de baterías de los patinetes.

### Los patinetes de uso personal, más sostenibles

El estudio de Bruselas afirma que **los patinetes eléctricos de uso personal contaminan la mitad que los de alquiler**, debido a las siguientes razones:

- 1- La vida útil del patinete de uso personal es más larga gracias a un uso más responsable y a estar menos expuesto al vandalismo.
- 2- No requiere que ningún vehículo los recoja para recargar las baterías y distribuirlos por los aparcamientos.
- 3- Los dueños de patinetes eléctricos sustituyen en mayor medida modos de transporte más

contaminantes, como el coche, que los usuarios del alquiler.

Si buscamos un medio de transporte sostenible, **las bicis, incluidas las eléctricas, llevan mucha ventaja a los patinetes eléctricos.**

Además de la contaminación, hay otros factores relacionados con los patinetes eléctricos que van a condicionar su desarrollo futuro, como ponen de manifiesto [algunos estudios](#). Entre ellos destacan la seguridad y la convivencia con el resto de usuarios de la vía pública, en especial con los peatones.

Otro factor importante al que todavía no se ha prestado suficiente atención son los efectos a largo plazo que podría tener la reducción de la actividad física sobre la salud de los usuarios de los patinetes eléctricos ya que sustituyen muchos desplazamientos que antes se realizaban de manera activa, andando o en bici. En resumen, los patinetes eléctricos no son sostenibles en todos los escenarios. Pero **tienen el potencial para convertirse en medios de transporte eficientes que contribuyan a reducir el impacto en el calentamiento global.**

\* Artículo extractado, publicado en [The Conversation](#). Autoría: Iván López-Fernández. Profesor Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad de Málaga



“  
*Hay factores relacionados con los patinetes eléctricos que van a condicionar su desarrollo futuro... Entre ellos destacan la seguridad y la convivencia con el resto de usuarios de la vía pública, en especial con los peatones*  
”



**Circula con Cabeza  
Aparca con Corazón**  
-Vídeo 1' 41"-

**Campaña “Circula con Cabeza y Aparca con Corazón” – AESLEME- (Asociación por la prevención de accidentes de tráfico)**



### Un Madrid urbano más habitable

#### El retorno de un ideal: los bulevares - el caso de Chamberí

Álvaro Gaertner Aranda \*

La pandemia, junto con los crecientes movimientos ecologistas, está devolviendo a la gente un ideal que fue aplastado en los 70 por la consideración del coche como una parte fundamental de una buena vida: el ideal de los bulevares. Este ideal -que está basado en calles anchas llenas de arbolado donde poder pasear con comodidad y donde la calle es para las personas y no para los coches- ha vuelto a ocupar un sitio entre los deseos de los madrileños a partir de la revalorización del espacio público que todos hemos sentido durante el confinamiento, y ahora debe pasar de ser parte de los deseos de los madrileños a ser parte de las políticas públicas del Ayuntamiento de Madrid. **Y ponemos el ejemplo de Chamberí.** Este distrito, en el que estaban situados muchos de los bulevares originales que fueron arrasados al servicio del coche a partir de 1972, es el distrito con mayor densidad de población de todo Madrid: 293 habitantes por hectárea en 2017. Además, es un distrito muy bien comunicado por transporte público con el resto de la ciudad, con numerosos pequeños comercios y en el que si algo falta son parques y zonas arboladas (con menos de 1m<sup>2</sup>/habitante de zona verde! (la media es más de 15m<sup>2</sup>); en el que todo está cerca y en el que no debería hacer falta el coche para nada. Por eso, una

reordenación de todas las grandes calles que provocase que circular en coche fuese más difícil (sin impedirlo) y que circular andando, en bicicleta o en transporte público fuese más sencillo y agradable, podría ayudar a su ciudadanía a abandonar definitivamente el coche, ya que, a priori, tienen prácticamente todo lo que puedan necesitar cerca de su casa o con una buena comunicación a través del transporte público. Además, esta transformación también provocaría cambios en los patrones de movilidad de las personas que ocasionan la mayoría del tráfico del distrito: conductores que circulan de paso por sus ex-bulevares. Restableciendo aquellos deseables bulevares se verían obligados a ir más lentos ó dar un rodeo, lo que, salvo excepciones, como repartidores, servicios técnicos, etc. les haría más atractivo el uso del transporte público. Esta transformación de las calles más anchas del distrito de Chamberí -ya contemplada incluso en el último plan de ordenación urbana de Gallardón- con una importante reducción de los carriles para coches que se transformarían en paseos arbolados, carriles bici o parques infantiles daría respuesta a varias de las carencias más importantes del mismo. Calles que ahora tienen 6 carriles de circulación podrían quedarse en 4 si se optase por mantener la circulación en ambos sentidos; o en 2 carriles si se optase por aplicar el

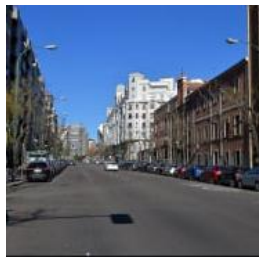
modelo de calles de sentido único que disponen de un carril para la circulación de coches y otro adicional para el bus. En resumen, que el retorno del ideal de los bulevares a Chamberí dejaría un distrito en el que la velocidad estaría limitada a 30 km/hora en todas sus calles, en el que los niños podrían volver a jugar en la calle, en el que los adultos podrían sentarse a leer en un banco sombreado sin ruidos procedentes de los coches y, en definitiva, un ejemplo de cómo un distrito muy duro urbanísticamente se podría convertir sin grandes inversiones ni demoliciones en un modesto pero real oasis de buena vida urbana.

#### Empujemos.

\*Ingeniero Físico y estudiante del master de Economía sostenible y Gestión de Empresas sostenibles en la Universidad de Oldenburgo, Alemania.



Proyecto de bulevar  
Calle Galicia  
Palmas de Gran Canaria  
Video 44”



Calle de Santa  
Engracia y plaza de  
- Chamberí, Madrid-



“  
*Esta transformación también provocaría cambios en los patrones de movilidad de las personas*  
”



Un bulevar de Madrid



Cuadrícula del distrito de Chamberí  
- Idealista-



Enero 2021



## Ciudades sin coches: *Supermanzanas*

Supermanzanas:  
Reinventando el  
espacio público de la  
ciudad

Documento PDF-  
Pinchar en el círculo  
para acceder al enlace

“

Se trata de cambiar la jerarquía a la hora de diseñar espacios públicos en los que no ya el peatón como medio de transporte, sino el ciudadano sea el protagonista y los utilice para las relaciones sociales, el ocio, la cultura o el paseo, todo ello compatible con la circulación de vehículos que cumplan las condiciones permitidas

”



Vídeo 6'

El futuro de las ciudades sin coches se llama Supermanzanas, un concepto urbanístico que ha puesto de moda Barcelona con las superilles, siguiendo el modelo de la ciudad a la que ya premian por ello: Vitoria-Gasteiz.

¿Qué es una supermanzana? El Ayuntamiento de Barcelona la define como **“unidad urbana mayor que una isla o manzana de casas, pero más pequeña que un barrio, con calles pacificadas [en relación con el tráfico].”** También puede definirse como un conjunto de edificios dentro de una trama urbana que se configuran como una célula o unidad. En el caso de Barcelona se están tomando células cuadradas que engloban 9 manzanas. Sus características principales son dos:

en primer lugar, las calles interiores están peatonalizadas o bien tienen el **tráfico restringido a una determinada velocidad (10 km/h) y/o a ciertos tipos de conductores y vehículos (vecinos, servicios, discapacidad, emergencias, municipales etc.)**.

La segunda característica es que fuera de las excepciones **no se puede atravesar por los vehículos a motor si su destino no está en dichas vías internas**.

De esta manera se disminuye drásticamente el ruido y la contaminación en esas calles liberando más del 70% del espacio que ocupan los vehículos motorizados favoreciendo los desplazamientos a pie o bicicleta. El resto de vehículos y transportes

públicos, cuyos trayectos antes cruzaban estas vías interiores, deberán emplear las vías perimetrales de la supermanzana.

Existen, por tanto, dos redes, una de ciudad, que permite unir los diferentes puntos de la urbe a una velocidad máxima de 50 km/h, y otra local, interna, de velocidad limitada a 10 km/h y que da servicio a los residentes y a las actividades allí ubicadas.

Se trata de cambiar la jerarquía a la hora de diseñar espacios públicos en los que no ya el peatón como medio de transporte, sino el ciudadano sea el protagonista y los utilice para las relaciones sociales, el ocio, la cultura o el paseo, todo ello compatible con la circulación de vehículos que cumplan las condiciones permitidas. En su interior, se reduce el ruido, la contaminación y el riesgo de accidentes. La gran cantidad de espacio urbano antes dedicado al coche se devuelve al peatón y a elementos de la naturaleza, como jardines, así como a espacios de esparcimiento, las personas pueden pasear sin esquivar los coches y los niños pueden jugar en la calle sin temor a atropellos. Su implantación se proyecta en varias fases, una primera de ellas funcional y que resuelve los usos relacionados con la movilidad cambiando el orden de

prioridades en los modos de transporte, y otra segunda, la urbanística o estructural, en la que se incluyen nuevos usos de las superficies liberadas. Mientras que para la primera fase la inversión necesaria es mínima, la posterior exige dotaciones presupuestarias más elevadas y donde han de sumarse otras actuaciones, como el rediseño de la red de transporte público y mejora de su frecuencia o el aumento en el número de carriles bici.

Como cualquier cambio, siempre existe una resistencia al mismo. La participación de las asociaciones vecinales, comerciantes y otros colectivos implicados es primordial.

En todo caso, para su exitosa implantación es necesario un cambio de mentalidad y cultural en la forma en que la gente percibe y usa la calle.

“

**Existen... dos redes, una de ciudad, que permite unir los diferentes puntos de la urbe a una velocidad máxima de 50 km/h, y otra local, interna, de velocidad limitada a 10 km/h y que da servicio a los residentes y a las actividades allí ubicadas.**

”



### **Carta a los Reyes Magos**

Queridos de verdad Reyes Magos, Queremos pedirnos algunas cosas mágicas por la dificultad que muestran hasta ahora las diferentes instituciones en aceptarlas, veamos:

**Para la visita al Congreso de los Diputados:** Que la ley de Residuos salga pronto resaltando la separación efectiva en los hogares de los residuos para su compostaje y reciclaje y la adopción del método de Retorno y Recuperación de los envases en las tiendas.

**Para la visita al Ministerio de la Transición Ecológica:** Que se desmantelen las depuradoras de la China, Butarque y Sur.

**Para la visita al Ministerio de Fomento:** Que se ponga en ejecución el Plan de Cercanías pendiente, que se pongan carriles bus en todas las entradas a Madrid.

**Para la visita a la Presidencia de la Comunidad de Madrid:** Que se desmantelen todas las instalaciones de Valdemingómez, Pinto, Colmenar Viejo y Loeches y se ponga en su lugar una red de parques de compostaje y reciclaje.

**Para la visita a la Alcaldía de Madrid:** Que se ponga en marcha la Red de carriles bici, 21 planes en los 21 distritos de zonas de bajas emisiones, que se reduzca a la mitad el número de coches privados circulando, Que se derribe el viaducto del puente de Vallecas y que la M - 30 se transforme en una vía verde.



Red de Mesas  
Medio Ambiente – Madrid  
Foros Locales

**Contactanos por email:**  
[vivambiente.foro@gmail.com](mailto:vivambiente.foro@gmail.com)  
Redacción-  
Coordinación de la Red de Mesas



Foros Locales

**Edita:** Coordinación Red de Mesas Medioambiente -Foros Locales

Este boletín se envía a todos los contactos que integran La Red de Mesas de Medio Ambiente y aquellos participantes de los Foros Locales que lo deseen. Si quieres suscribir a alguien, simplemente confirma su dirección de correo electrónico a la redacción.

Red de Mesas de  
**Medio Ambiente**



Apúntate a las reuniones mensuales de este foro de debate y propuestas para mejorar el medio ambiente de Madrid

Contacta: [vivambiente.foro@gmail.com](mailto:vivambiente.foro@gmail.com)  
[vivallecas.medioambiente@gmail.com](mailto:vivallecas.medioambiente@gmail.com)

<https://mesasdemedioambientedemadrid.wordpress.com/>  
<https://twitter.com/RMesasMAmbiente>