

*Programa Marco Ambiental  
de la CAPV 2007-2010*

# *Indice*

## **Programa Marco Ambiental de la CAPV 2007 - 2010**

<b>Introducción</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Valoración general</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Valoración de aspectos destacables</b> .....	<b>5</b>
2.1. Calidad del aire .....	5
2.2. Generación y tratamiento de los residuos .....	7
2.3. La distribución de los medios de transporte .....	9
2.4. El uso del suelo .....	11
2.5. El cambio climático (gases de efecto de invernadero, generación y consumo de energía) .....	12
<b>3. Conclusiones</b> .....	<b>13</b>

# Programa Marco Ambiental de la CAPV 2007 - 2010

## Medio Ambiente - ELA

### INTRODUCCIÓN

La estrategia ambiental vasca de Desarrollo sostenible (2002-2020), que fijó como objetivo el desarrollo sostenible para toda la política ambiental a desarrollar en la CAPV, inició su andadura con el Programa Marco de Ambiental (PMA) 2002-2006. Finalizado dicho período y siendo los avances objetivos obtenidos poco significativos (veremos algunos ejemplos más adelante), el Gobierno Vasco presenta el II Programa Marco Ambiental para los años 2007-2010.

El II Programa Marco Ambiental 2007-2010 parte reconociendo lo precario de la situación ambiental en Euskal Herria en aspectos tan importantes como las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación del aire asociado al transporte en núcleos urbanos, la artificialización y fragmentación del territorio, las amenazas a la biodiversidad, o la generación de residuos urbanos.

El diagnóstico de la situación en la CAPV, se resume en negativo. Esto es, no se ha mejorado y además la tendencia va a peor. Son claros ejemplos de ello los siguientes aspectos: el aumento de la generación de residuos, el continuo crecimiento del consumo de recursos naturales, los riesgos para la salud humana que conlleva la polución, el deterioro y la ocupación de los suelos, el incremento desmesurado de la movilidad y el transporte, el calentamiento del planeta y la pérdida de la biodiversidad.

El PMA justifica esta mala evolución por el modelo socioeconómico ligado básicamente a los actuales hábitos de consumo. Los hábitos de consumo son consecuencia de un modelo de sociedad, un modelo neoliberal/capitalista fijado que prima sobre lo ambiental los intereses económicos concretos en cada uno de los casos, olvidando por completo lo finito de los recursos y la importancia de una adecuada gestión de los mismos.



## 1. VALORACIÓN GENERAL

- *Participación social inexistente*

Entre los aspectos positivos del Plan el Gobierno destaca la participación. Sin embargo, en la elaboración y desarrollo del documento la participación de las organizaciones sociales ha sido inexistente, nula.

Una vez más, se utiliza el término participación de forma interesada, propagandística. La participación es algo más que estar de oyente en unas jornadas, a las que asisten todo tipo de agentes, se cuenta con un turno de intervenciones de una hora en total para todos ellos, sobre criterios fijados, y sin que posteriormente dichas opiniones se reflejen en ningún lado. Participación significa algo más que escuchar todo tipo de opiniones y críticas, hay que tenerlas en cuenta. Lo contrario, no es sino el reflejo de una cultura muy poco democrática.

- *Un plan sin medidas concretas y sin presupuesto*

Uno de los aspectos de este Plan que más llama la atención es la ausencia de medidas concretas. Por raro que parezca, nos encontramos ante un Plan que no recoge acciones que el Gobierno Vasco se comprometa a realizar.

Además, también es curiosa la forma en que en el texto se trata de justificar lo injustificable de esta decisión. Según se dice, presentar objetivos en lugar de medidas "implica una autoexigencia mayor, pues el reto es presentar resultados ambientales a la sociedad". Está claro que presentar objetivos es necesario, pero también lo es que el gobierno diga qué va a hacer para cumplir estos objetivos.

Asimismo, nos encontramos ante un Programa que no viene acompañado de una dotación presupuestaria para los próximos ejercicios. Es decir, ni sabemos las medidas que el gobierno piensa adoptar, ni cuánto dinero piensa destinar para la protección y el desarrollo de políticas medioambientales en los años de vigencia del programa.

- *Los objetivos: en muchos casos ni son adecuados ni se pueden hacer un seguimiento de su grado de cumplimiento*

En relación a los objetivos que se plantean, destaca la ausencia de algunos que son relevantes (reducción de residuos, infraestructuras,...). Otros abordan temas importantes, pero la concreción de los objetivos es cuanto menos engañosa (por ejemplo, el apartado de calidad del aire).

La medición y el seguimiento de los resultados se concreta en una tabla de objetivos.



Pero los datos que deberían permitir realizar el seguimiento anual de los resultados resultan en muchos casos referenciados a años demasiado "viejos", e incluso existen algunos objetivos que ni siquiera tienen un dato de partida. De esta forma es imposible realizar un seguimiento adecuado de los resultados del PMA.

Además, algunos objetivos son poco ambiciosos, si bien es cierto que hay casos en los que ocurre justo lo contrario, llegando a ser de imposible cumplimiento (por ejemplo lo referente al cumplimiento de Kyoto).

- *El Plan ni siquiera menciona aspectos que son muy importantes*

Un programa ambiental debería abordar los elementos que inciden de manera directa en el medio ambiente. Pues bien, esto no ocurre en el Programa aprobado, del que quedan al margen aspectos tan importantes como la industria, las infraestructuras, la política de desarrollo de centros comerciales, la política de edificación de viviendas,... Sin abordar estas cuestiones es imposible hacer un buen plan medioambiental.

Este hecho muestra el papel subordinado, secundario, que el Gobierno Vasco asigna al medio ambiente. Cuando se trata de desarrollar las políticas concretas, en las que hay en juego ingentes cantidades de dinero,

prima el negocio sobre el medio ambiente. Por eso todas estas políticas sectoriales ni aparecen en el plan.

- *La inspección, como si no existiese*

El PMA aprobado no hace ninguna mención a la labor inspectora en materia medioambiental. No estaría de más saber qué medios se dedican a este tema, qué resultados se obtienen y qué se piensa hacer en los próximos años. ELA cree que éste es un tema central, que está teniendo un desarrollo muy escaso.

## 2.

### VALORACIÓN DE ASPECTOS DESTACABLES

En este apartado vamos a valorar algunos de los temas que ELA considera más destacables. La evolución de los mismos permite tener una idea adecuada de lo que ocurre en términos generales en el medio ambiente.

#### 2.1. CALIDAD DEL AIRE

El Plan Marco Ambiental fija como objetivo el siguiente:

***"Mejorar la calidad del aire en el conjunto del territorio por su particular incidencia en la salud y la calidad de la***



***vida de las personas, prestando especial atención a los núcleos urbanos".***

### **A) DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN**

Los datos son suficientemente significativos, la calidad del aire no es buena, cada día son más los municipios que sobrepasan los límites establecidos a nivel europeo.

<b>2004</b>	<b>2005</b>
Bilbo	Bilbo
Barakaldo	Barakaldo
Basauri	Basauri
Alonsotegi	Alonsotegi
Erandio	Erandio
Portugalete	Portugalete
Zierbana	Zierbana
Durango	Durango
Zornotza	Zornotza
Arratsate	Arrasate
Errenteri	Errenteri
Lezo	Lezo
Beasain	Beasain
	Abanto-Zierbana
	Getxo
	Lemoa
	Azpeitia
	Gasteiz

Y siendo esta la situación, los compromisos adquiridos en el PMA anterior, se han incumplido. Los criterios fijados por la UE en relación a la calidad del aire ambiente (inmisión) no se cumplen. Nos estamos refiriendo al material particulado en aire ambiente (PM10), cuyos valores están superando, anualmente y cada año en más localidades, lo establecido en el R.D. 1073/2002.

La normativa fija en 35 días como máximo para la superación de 50 microgramos/m<sup>3</sup> de las denominadas partículas de tamaño grueso, más conocidas como PM10. Desde el 2003 los niveles se superan año tras año, en 2004 en 16 municipios, en 2005 en 18.

La elaboración de los planes de actuación para la mejora de la calidad del aire no se ha llevado a cabo, cuando para noviembre de 2005 debían estar finalizados. Los contenidos mínimos de dichos planes, entre otros, la información relativa a las medidas o proyectos adoptados para reducir la contaminación, calendario de aplicación, estimación de la mejora de la calidad del aire que se espera conseguir y del plazo previsto para alcanzar esos objetivos, se fijan en el anexo XII del R. D. 1073/2002.

Hasta ahora tan sólo se han elaborado y publicado (enero de 2007) los diagnósticos, no así las medidas o proyectos adoptados para reducir la contaminación. En este senti-



do se debe exigir el compromiso en la elaboración y aplicación de los planes de los ayuntamientos de los municipios perjudicados por sobrepasar los niveles establecidos.

Estos incumplimientos afectan de modo grave a la salud medioambiental y pública y a la calidad de vida de la ciudadanía de las localidades afectadas.

## **B) EL PMA 2007-2010**

Siendo este el punto de partida, los objetivos que se fijan en el nuevo Plan nos parecen poco ambiciosos, siguen siendo más de los mismo.

- Objetivos vagos para garantizar la salud pública y aminorar las graves consecuencias que el deterioro actual está provocando en clima, medio ambiente y salud de la ciudadanía, principalmente en personas de edad avanzada e infantil.
- No se adquiere un compromiso de cumplimiento de la normativa vigente, es decir de la cifra máxima de 35 ocasiones por año en los que no podrá superarse el valor límite de 50 microgramos/m<sup>3</sup>, que recordamos no cuenta con margen de tolerancia alguno por mandato de la UE desde el 1 de enero de 2005.
- La exigencia o meta debería fijarse en garantizar la optima calidad del aire en la

totalidad de poblaciones en las que se han superado dichos 35 días en el 2005 y también, y en las que existe riesgo de superación de los valores límite. Se deben prever medidas de control o supresión de las actividades que sean significativas en la situación de riesgo.

- El nuevo PMA debe recoger el compromiso de que el valor límite anual para la protección de la salud humana de 20 microgramos por metro cúbico debe cumplirse en todas las estaciones, ya que es el valor límite previsto en la UE para enero del 2010.
- No se hace ninguna mención a la responsabilidad de las empresas en esta situación ni se establece ninguna medida que requiera la implicación de éstas. La influencia directa de la actividad industrial en las emisiones, y en consecuencia en la calidad del aire, requiere un mayor compromiso y esfuerzo de las empresas, y a su vez un mayor grado de exigencia a estas por parte de la administración.

## **2.2. GENERACION Y TRATAMIENTO DE LOS RESIDUOS**

### **A) DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN**

Los modelos de producción y consumo que tenemos en Euskal Herria conllevan un constante aumento de la generación de resi-



duos. La industria es la principal generadora, superando con creces el doble de los que se generan por las personas (los denominados residuos sólidos urbanos).

En 2004 (último ejercicio del que existen datos) la generación de residuos fue:

- ✓ En la CAPV los industriales ascendieron a 2,9 millones de toneladas, de las cuales 327.300 correspondieron a residuos peligrosos. Los residuos sólidos urbanos fueron 1,2 millones de toneladas, lo que supone 559 kilogramos por habitante. En el año 2000 por habitante se generaron 526 kg. La evolución de los residuos peligrosos también ha sido ascendente, en el año 2000 se produjeron 321.300 toneladas y en 2004, 390.000 toneladas.
- ✓ En Nafarroa los residuos industriales superaron las 711.000 toneladas, incluyendo 47.100 de residuos peligrosos. En dicho ejercicio los residuos urbanos fueron 376.000 toneladas. Sumando el crecimiento de los residuos urbanos y el de los peligrosos, el ascenso en el período 2000-2004, supuso un 17,5%.

### **B) EL PMA 2007-2010**

La producción de residuos siguen creciendo pero el PMA obvia por completo y de forma interesada, la reducción o minimización. Se

olvida el punto de partida básico tratándose de residuos.

Las infraestructuras de tratamiento y eliminación progresan en general conforme a lo establecido en los diferentes planes sectoriales, especialmente aquellas destinadas a destruir los residuos. La incineración tiene en este sentido un protagonismo injustificable.

En el ámbito industrial la implantación de las tecnologías limpias pasa a ser algo anecdótico. La investigación tecnológica se centra en posibilitar la eliminación ("valorización") de diferentes corrientes de residuos industriales, como si no hubiera más alternativas. La prioridad de la Administración se dirige en exclusiva a promover la incineración. La incineración no resuelve los problemas y tiene consecuencias negativas sobre la salud y el medio ambiente. Esta realidad es obviada por las instituciones, que llegan a tratar de imponer la incineración incluso cuando existe un importante rechazo social, como ocurre en Gipuzkoa.

Teniendo en cuenta lo anterior, es necesario, reducir la generación de residuos (en especial los peligrosos), incrementar la tasa de reciclaje, conseguir la reutilización y el reciclaje de los residuos de la construcción y demolición de la CAPV, compostar al menos el 15% de la materia orgánica contenida en



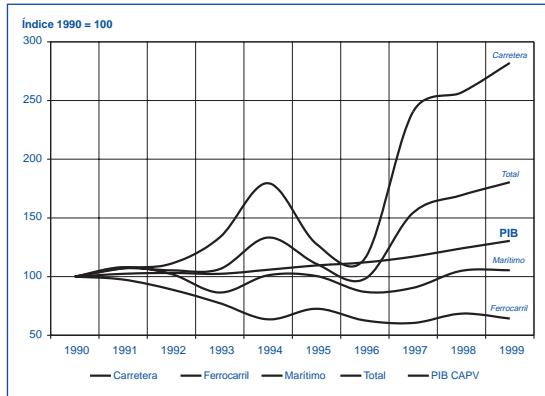
los residuos sólidos urbanos y potenciar el vertido cero. Además hay que alargar la vida útil de los bienes de consumo (muebles, electrodomésticos, aparatos eléctricos y electrónicos) y su promover su reutilización.

### 2.3. LA DISTRIBUCIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

El PMA indica que:

***"Gestionar la demanda de movilidad de las personas recondiciendo el reparto modal hacia el caminar, la bicicleta y el transporte público. Reorientar el reparto modal de mercancías hacia el transporte marítimo y el ferrocarril, disminuyendo el transporte por carretera."***

#### A) DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN



La situación actual del transporte en Euskal Herria es preocupante. La administración apuesta claramente por la carretera, y deja morir al ferrocarril. El número de vehículos privados y camiones crece año tras año. La necesidad de movilidad de personas y mercancías no está cubierta, las carreteras están cada vez más colapsadas, y se aprueba la construcción de infraestructuras que no harán sino incrementar la movilidad, y no solventar el caos.

La movilidad ha sufrido un incremento anual del 2,5%. Este incremento de movilidad motorizada en la CAPV ha sido principalmente absorbido a través del vehículo privado.

Aunque la mayoría de los objetivos marcados en el PMA 2002-2006, deberían estar cumplidos, lo cierto es que la mayoría de ellos sólo se han iniciado, por ejemplo; elaborar un Plan Director de Vías Ciclistas de la CAPV, realizar un estudio de reasignación de vías urbanas e interurbanas a la peatonalización y al ciclismo, establecer una ventanilla única de información y fomento del billete único para todo el transporte público en todo el ámbito de la CAPV, revisión de los PTS de infraestructuras y servicios de transporte a fin de adecuarlos a la directrices y objetivos del PMA...

Es igualmente reseñable que el objetivo relativo a diseñar y ejecutar una estrategia integral para la promoción del transporte no motorizado a escala de la CAPV, ni siquiera se han puesto en marcha. Otros, como el propósito de aumentar la participación de los transportes colectivos, sobre el transporte total de viajeros en la principales áreas urbanas, tienden hacia un cumplimiento negativo, ya que en zonas como Donostialdea y Gasteiz se ha dado un incremento del uso del vehículo particular en detrimento del transporte público.

Pero eso no es todo, se pretendía aumentar para el 2012 en un 20% respecto a 2001 la proporción de las inversiones públicas vascas en infraestructuras para modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente respecto a las inversiones para nuevas infraestructuras en carretera. Pues bien, valoran positivamente que a medio camino, esto es, en 2006 se haya alcanzado el 10%, que correspondía, con inversiones tales como el Metro Bilbao, Y ferroviaria Vasca, autopistas del mar, etc.

No hay dato alguno en cuanto al traspaso de pasajeros del transporte privado al público, ni sobre la disminución del uso del transporte por carretera a favor de otros, aunque de acuerdo con los datos generales y según las inexistentes medidas orientadas a la eje-

cución de ambos objetivos sería lógico pensar en negativo.

### C) EL PMA 2007-2010

El punto de partida es más que complicado para iniciar un nuevo período. Se pretenden dos objetivos:

- Reconducir el reparto modal de viajeros hacia caminar , la bicicleta y el transporte público
- Reconducir el reparto modal del transporte de mercancías

Las actuaciones que se proponen son pobres, limitadas. O bien provienen del anterior PMA (pero que nunca se pusieron en marcha) o suponen más declaraciones de intenciones (avanzar, analizar la viabilidad, promover, elaborar definición y su puesta en marcha...) que ni siquiera fijan una fecha de ejecución ni medidas concretas para su logro.

La problemática actual en torno al transporte está más que definida y requiere actuaciones y medidas de ejecución inmediatas.

Es contradictorio pretender que los viajeros opten por caminar, la bicicleta y el transporte público, cuando no se ponen los suficientes medios para ello, ni se fomenten los ya existentes. La política actual de transporte está encaminada a incrementar la movili-



dad. En cuanto a las mercancías, no hay una voluntad real de solventar el problema.

El actual modelo de sociedad orientado a la construcción de grandes centros comerciales, zonas industriales, viviendas a las afueras etc. potencia la movilidad,. Ello provoca que el uso del vehículo privado aumente al igual que el transporte de mercancías por carretera. El transporte público no responde a las necesidades actuales de movilidad. El excesivo reparto competencial dificulta aún más la situación, es básico que haya una coordinación interinstitucional y una planificación conjunta.

Es preciso un planteamiento integral del transporte y no medidas parciales. Es conformista pretender gestionar la demanda y no reorientarla.

## 2.4. EL USO DEL SUELO

El PMA pretende:

***"Alcanzar una planificación conjunta y coherente de los distintos sectores que actúan en el territorio, de manera que los problemas de artificialización y fragmentación del mismo hayan quedado resueltos".***

### A) DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN

Según los indicadores ambientales ofrecidos por la misma administración, entre 1994 y

2005 la superficie total artificializada de la CAPV ha pasado del 5,2 % al 6,5 %. Aumentan tanto la superficie residencial calificada (4.854 hectáreas más), como la superficie ocupada por actividades económicas (2.908 hectáreas más), y como no, la superficie de infraestructuras de transporte (671 hectáreas más)). El último año con datos disponibles es 2005 con 452 hectáreas más de suelo artificial izado.

El PMA ha fracasado a la hora de introducir criterios ambientales en el planeamiento urbanístico municipal. En muchos casos se apuesta por oponerse a la baja densidad edificatoria y permitir la aprobación de Normas Subsidiarias y Planes Generales de Ordenación Urbana donde se proyectan miles de chalets y adosados. Esto dice mucho de la disociación entre el discurso y la práctica desarrollada.

Los PTS (Planes Territoriales Sectoriales) aprobados habilitan la cobertura normativa del creciente e insostenible proceso de "artificialización del suelo".

Los PTP (Planes Territoriales Parciales) se siguen sin aprobar, o se aprueban lentamente condicionados y desnaturalizados por la preeminencia en la práctica de los PTS (sobre energía eólica, carreteras, red ferroviaria-TAV, equipamientos industriales, grandes centros comerciales,...), haciendo



de facto imposible cumplir sus funciones de paliar los desequilibrios territoriales.

## B) EL PMA 2007-2010

En la nueva etapa se fijan dos objetivos:

- ✓ Alcanzar una planificación conjunta y coherente de los diferentes sectores que actúan en el territorio, de manera que los problemas de artificialización y fragmentación del mismo hayan quedado resueltos.
- ✓ A 2010, reducir la tasa de artificialización del territorio a un máximo de 0,5 ha/día.

Las líneas de actuación que se plantean se arrastran del PMA anterior. El cumplimiento de los objetivos dependerá de la Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental, cuyos resultados a día de hoy son nulos.

La cuantificación de pérdida de tierra de 183 ha/año es inadmisibile. Es consecuencia de un modelo de sociedad que pretende la metropolización del territorio; se construyen viviendas, grandes superficies comerciales etc. a las afueras, desaparecen las zonas verdes, cada vez se consumen más recursos, potenciando así la insostenibilidad.

No sólo es posible otro modelo de ordenación territorial, es necesario y urgente ponerlo en marcha, tras un debate social en clave de futuro.

## 2.5. EL CAMBIO CLIMÁTICO (GASES DE EFECTO DE INVERNADERO. GENERACIÓN Y CONSUMO DE ENERGÍA)

***"Limitar las emisiones de gases de efecto invernadero realizando nuestra propia transición hacia una economía baja en carbono. Gestionar la adaptación al cambio climático minimizando nuestra vulnerabilidad ante los impactos previstos".***

### A) DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN

El dióxido de carbono es el gas con mayor contribución a las emisiones de gases de efecto invernadero, representa el 88% de las emisiones totales. El sector energético, el transporte y la industria son los sectores que más emisiones producen. Euskal Herria se aleja cada vez más de los límites fijados en el Protocolo de Kioto:

- En 2005 el incremento de emisiones se fijó en 45,3% respecto a 1990, cuando el límite está en un 15%
- La evolución sectorial en el caso de la energía y el transporte ha ido en aumento un 199% y un 101% respectivamente. En lo que respecta a la industria ha descendido en un 28%.



En el año 2001 decían que según el Estrategia de Energía 2005 para este año las emisiones de CO2 de la CAV se estabilizarían en 17 millones de TN. En 2005 estábamos en 23 millones.

### **B) EL PMA 2007-2010**

La emisión de gases de efecto invernadero contribuye de manera directa al cambio climático. El anterior Plan hablaba de "limitar la influencia del cambio climático" entendiéndolo como algo a asumir, imparable e incontrolable.

Las medidas olvidan por completo otra vez la prevención: promover la puesta en marcha de nuevas instalaciones energéticas más eficientes y sustitución de las de fuel y carbón, potenciar la sustitución de carburantes en el transporte (biodiesel), poner en marcha una política fiscal que fomente el ahorro energético o la exigencia de certificados de eficiencia energética en las viviendas de protección oficial.

En lugar de reconocer que la evolución es negativa y que los datos de emisiones precedentes tanto del transporte como del sector energético, industrial y doméstico no decrecen a su debido ritmo, se hace una huida hacia adelante diciendo que la nueva Estrategia Energética 2010, el plan de Consumo Responsable o la nueva Oficina

del Cambio Climático harán revertir la situación

Lo ambicioso de los nuevos objetivos (cumplir Kyoto) responde a la nueva perspectiva política y social que el propio cambio climático ha tomado tanto aquí como a escala internacional.

Los compromisos son más e incluso más cuantificables pero escasos. Se ha mejorado pero poco. El primero cumplir con Kyoto para el 2010, no supone ningún compromiso nuevo, aunque es inalcanzable con las políticas actuales. El segundo es aumentar la fijación en sumideros, pero sin marcar tiempos ni compromisos cuantitativos.

El nuevo PMA carece de medidas y compromisos concretos para frenar el aumento constante de las emisiones.

## **3. CONCLUSIONES**

En definitiva, se trata de un programa poco ambicioso e insuficiente. Que parte de un programa anterior, que no se ha valorado de manera objetiva, real. La administración es excesivamente optimista en sus logros. Por el contrario, los indicadores físico - ambientales de la sostenibilidad nos indican año a año que la situación no mejora, que es preocupante y que con simples propósitos



de intenciones no es suficiente para provocar el cambio.

La participación social ha sido inexistente, nula. En los escasos foros organizados se plantearon opiniones y sugerencias que en ningún momento se han valorado ni se han tenido en cuenta. En este sentido este Plan es otro ejemplo más de la cultura muy poco democrática de este Gobierno.

Es un aspecto que no interesa, como tampoco interesa que conozcamos con que medios contará este Gobierno para llevar a cabo estos pseudo objetivos, cuyo resultado nos será muy difícil de conocer o valorar teniendo en cuenta la inexistencia de medidas.

Se cumple el expediente presentando un programa que "olvida" aspectos fundamentales que inciden y repercuten de forma directa en el medio ambiente, cuestiones que de abordarse modificarían al actual modelo de sociedad, que no tienen ninguna intención de cambiar.

La falta de liderazgo del Gobierno en esta materia, la poca coordinación institucional es el reflejo del verdadero interés hacia el

ecosistema. La transversalidad e integración de la variable ambiental en el resto de las políticas en la realidad no existe. No valen campañas propagandísticas sobre el buen estado del medio ambiente o incluso de la voluntad de mejorarlo cuando los niveles de emisión de CO2 cada vez son mayores, la tasa de artificialización del suelo crece preocupantemente, cuando se aprueban infraestructuras con repercusiones incalculables etc.

No hay a lo largo de todo el plan ninguna referencia a la necesidad de un mayor control y una mejor inspección. No se menciona para nada a la clase empresarial y la necesidad de unas mejoras técnicas en sus empresas.

El término desarrollo sostenible, tan interesadamente empleado, no debe significar otra cosa que revertir las inercias del crecimiento económico. El sistema socio económico actual no es para nada sostenible, es necesario un cambio en las estructuras del sistema, una reducción de la producción, del consumo y del transporte.

