

dossier

Ecofiscalidad

La fiscalidad debe atender simultáneamente a los criterios de equidad, justicia social distributiva y sostenibilidad ambiental. Una reforma en clave ecológica debe combinar y hacer compatibles ese conjunto de objetivos. No se trata de recaudar más sino de modificar el comportamiento de los agentes económicos encareciendo los bienes y servicios contaminantes y el uso de recursos naturales escasos. En España, sin embargo, la fiscalidad ambiental está aún en pañales

■ Editorial 3

■ Tribuna
Edificación y sostenibilidad en España 4

■ Informaciones
Nuevos estudios y herramientas de ISTAS 6

Normativa Seveso. No sin los trabajadores 7
Emisiones de efecto invernadero en 2006. 8

¿Dónde dejo la bici? 9

¿Qué pasa con los espacios protegidos en Castilla y León? 10

■ Dossier 11-19

■ Internacional
Contaminantes Orgánicos Persistentes 20
El empleo, en las negociaciones del post-Kioto 21

■ Salud
Prevención en la extinción de incendios forestales 22

■ Caso práctico
Plan de movilidad para Unitono en Cantabria 24

■ Legislación
El Reglamento IPPC ve al fin la luz 25

■ Entrevista
Mar Asunción: "Al Gore ha conseguido 'vender' el cambio climático a los directivos de empresas" 28

verano
2007

43

Mosaico

ISTAS dedica el curso de verano de El Escorial a la aplicación de la norma REACH

El 1 de junio entró en vigor la norma REACH de control, evaluación y autorización de sustancias químicas. La nueva norma afecta a 30.000 sustancias de las más de 103.000 que se comercializan en Europa y supondrá una mejora para la salud laboral y la protección del medio ambiente. ISTAS dedicará este año el curso de verano de El Escorial de la Universidad Complutense de Madrid a analizar las claves de la aplicación de REACH y cómo afectará a las empresas y a los trabajadores. Contará con la presencia de destacados especialistas.

Dentro de las actividades veraniegas, ISTAS ha organizado también un curso sobre accidentes laborales de tráfico en la Universidad Internacional Menéndez y Pelayo. El objetivo es abordar la creciente siniestralidad laboral asociada al transporte al trabajo.

Más información: www.istas.ccoo.es



Nueva etapa del proyecto Clima y trabajadores

Por segundo año consecutivo ISTAS ha puesto en marcha el proyecto Clima y Trabajadores. El objetivo es sensibilizar y formar a los trabajadores en cambio climático –se analizará sobre todo la adaptación del sistema productivo español a la nueva realidad impuesta por el Protocolo de Kioto y el Plan Nacional de Asignación– y en movilidad sostenible en los centros de trabajo. El proyecto ofrece cursos presenciales y *on-line*, seminarios técnicos sectoriales y un amplio abanico de recursos y herramientas digitales de formación. Además, se celebrarán dos jornadas, una sobre el espacio que se abre después del fin del Protocolo de Kioto y otra sobre movilidad sostenible al trabajo.

Más información: www.istas.ccoo.es



Ha muerto Manuel Amor Deus

El pasado 26 de junio murió en Ferrol el histórico dirigente de CCOO Manuel Amor Deus. Tenía 66 años. Víctima del amianto, como otros dirigentes del sindicato y amigos suyos (José María Riobó murió hace unos años), Amor Deus fue secretario general del Sindicato Nacional de Galicia de 1978 a 1988 y miembro de la Comisión Ejecutiva Confederal y del Consejo Confederal de CCOO.

Manuel Amor Deus ingresó como aprendiz en los astilleros de Bazán en 1955. El 10 de marzo de 1972, después de la intensa y sostenida movilización obrera y una huelga general, Amor Deus pasó a la clandestinidad y fue detenido y encarcelado dos meses más tarde. Permaneció en prisión hasta la muerte del dictador. Tras la legalización de los sindicatos fue elegido secretario general de CCOO de Galicia, cargo que ostentó hasta 1988, cuando regresó a su trabajo en la Bazán. En 1992 cesó su actividad laboral al declarársele una incapacidad permanente total.

Foto: La Voz de Galicia



En 1992 cesó su actividad laboral al declarársele una incapacidad permanente total.

¿Te importa el medio ambiente?

Infórmate en:
www.ecoinformas.com

eco
informas

ECOinformas es un proyecto del Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud-Comisiones Obreras que tiene como objetivo facilitar la adaptación de la pequeña y mediana empresa española a los nuevos retos ambientales.

Para ello, ECOinformas ofrece a los trabajadores las siguientes herramientas de *acceso gratuito*:

- Espacio web interactivo.
- Cursos on-line sobre sistemas de gestión medioambiental, riesgo químico, energías renovables y empleo.
- Asesoramiento a través de un Observatorio Medioambiental.
- Herramientas on-line para la prevención del riesgo químico.
- Video sobre la participación de los trabajadores en la mejora del comportamiento ambiental de las empresas.
- Estudios sobre problemas medioambientales.



istas
www.istas.ccoo.es



"El Fondo Social Europeo contribuye al desarrollo del empleo, impulsando la empleabilidad, el espíritu de empresa, la adaptabilidad, la igualdad de oportunidades y la inversión en recursos humanos".
"Acciones gratuitas dirigidas a trabajadores de pyme y profesionales autónomos relacionados con el sector medioambiental que desarrollen su actividad en Aragón, Baleares, Cataluña, La Rioja, Madrid, Navarra o País Vasco".
"Acciones cofinanciadas por el Fondo Social Europeo en un 70% (para Objetivo 1) y un 45% (para Objetivo 3) y por la Fundación Biodiversidad, en el marco de los Programas Operativos de "Iniciativa Empresarial y Formación Continua" 2000-2006".

Para más información: ISTAS, C/ General Cabrera, 21 - 28020 Madrid - Tel. 914 491 040 - Fax. 915 711 016



Biocarburantes sí, pero...

Como alternativa a los combustibles fósiles, causantes del calentamiento del planeta, la Unión Europea ha fijado el objetivo de que en 2020 el 10% de los combustibles que se utilicen en la Unión para el transporte sean biocarburantes. De hecho, la producción de biocombustibles, tanto biodiésel como bioetanol, no ha dejado de crecer en los últimos años. En España, en 2006 había ya dieciséis plantas que producían 321.000 toneladas de bioetanol y 124.000 toneladas de biodiésel.

Pero la irrupción de este combustible de origen orgánico está provocando un intenso debate social y político. Frente a las ventajas, han surgido también inconvenientes que nos alertan sobre el desarrollo que debe tener esta fuente de energía.

El biodiésel se obtiene a partir de semillas oleaginosas de colza, girasol o soja. El bioetanol procede de la fermentación de mostos azucarados extraídos de vegetales ricos en azúcar, como la remolacha, el trigo, la cebada o la caña de azúcar. Los principales productores y consumidores de bioetanol son Estados Unidos y Brasil y, de biodiésel, la Unión Europea.

Los biocarburantes se producen a partir de la biomasa –la única fuente energética renovable que puede almacenarse, al menos hasta el momento– y pueden procesarse para obtener otros productos sólidos, líquidos o gaseosos. Sustituyen a los combustibles fósiles y tienen un balance neutro o ligeramente positivo de gases de efecto invernadero. Además, contribuyen a la eliminación de determinados residuos, como los aceites de cocina usados, que se utilizan como fuente de materia prima. El uso de biocarburantes, cuando la materia prima se produce regionalmente, disminuye la dependencia energética –que en España supera el 85%– y sirve para asentar y revitalizar a la población rural. En este sentido, pueden ser una fuente importante de generación de empleo, con lo que en España podrían resolver algunos de los problemas que acechan a la agricultura. Hasta aquí las ventajas.

Las desventajas, sin embargo, no son pequeñas. La experiencia demuestra que el cultivo de materias primas se está realizando sin ningún tipo de control de las implicaciones me-



diambientales, sociales y económicas en las zonas de producción, que en la mayor parte de los casos se hallan muy lejos del lugar final de consumo.

Esta situación está provocando un cambio en el uso del suelo, la producción de cultivos no adaptados a las condiciones y necesidades locales, una subida exponencial en el precio de determinados alimentos básicos (como el maíz), la desaparición de una agricultura y ganadería extensiva ajustada a las realidades sociales de los países productores hacia otra intensiva, más depredadora de mano de obra y de recursos naturales, y la deforestación de amplias zonas de bosque tropical.

Si sopesamos las ventajas y los inconvenientes, observamos que el problema de fondo de los biocarburantes es de escala: el inmenso consumo energético de los países industrializados no puede satisfacerse sosteniblemente con las actuales tecnologías.

Los biocarburantes no representan una solución global a la crisis energética. La producción de estos combustibles de origen orgánico debe hacerse sin vulnerar los usos alimentarios de la tierra. Entre otras cuestiones, CCOO defiende que los biocombustibles deben ser esencialmente autóctonos y exige que se establezca un sistema internacional de certificación de las materias primas importadas que incluya la comprobación de emisiones de gases de efecto invernadero y otros impactos socioambientales.

En la crisis energética que afrontamos, los biocarburantes no son la panacea ni la solución global a la sustitución de los combustibles fósiles en el transporte, pero sí son parte de la solución, aunque sea modesta, en la transición hacia otros combustibles más sostenibles.



daphnia
boletín informativo sobre la prevención de la contaminación y la producción limpia

Edita:
ISTAS. Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud
Tel.: 91 449 1040

Colabora:
Departamento Confederal de Medio Ambiente de CCOO y Ministerio de Medio Ambiente

Director: Joaquín Nieto
Subdirector: Javier Morales Ortiz
Secretaría: Oscar Bayona

Consejo Editorial:
Paco Blanco, Estefanía Blount, Oscar Carpintero, Jose Antonio Díaz Lázaro, Coral García, Gregorio Huertas, José Manuel Jurado, Josefina Maestre, Carlos Martínez, Fiona Murie, Joaquín Nieto, Jorge Riechmann, Dolores Romano, Vicente Sánchez, Beverly Thorpe, Joel Tickner, Laurent Vogel, Manuel Gari.

Diseño y maquetación:
Fernando de Miguel (trazas@telefonica.net)
Producción: Paralelo

Suscripciones:
Daphnia es una revista gratuita que se recibe mediante suscripción. Si deseas recibir esta publicación dirígete a:
Oscar Bayona.
Confederación Sindical de CCOO
Departamento Confederal de Medio Ambiente.
C/ Fernández de la Hoz, 12. 28010. Madrid.
obayona@ccoo.es

Depósito legal: M-24702-1999
Daphnia no se hace responsable de la opinión de los colaboradores.

Daphnia es un crustáceo microófito que habita en aguas eutrofizadas en las que realiza una labor de depuración de la contaminación, que le sirve de alimento

Este boletín está impreso en papel con certificado FSC, un certificado internacional e independiente que garantiza que la madera de la que se extrae el papel procede de un bosque gestionado con criterios sociales y de sostenibilidad.

Edificación y sostenibilidad en España

El sector de la construcción, y especialmente el de la edificación, está teniendo una evolución durante los últimos años que afecta a todo el país y en algunos aspectos no precisamente de manera positiva en cuanto al modelo de crecimiento, a la vida pública, a la ordenación del territorio, y otros. Es preciso que sepamos adónde vamos con el modelo existente en la actualidad. Para ello es imprescindible hacer un esfuerzo por analizar lo que sucede, cuantificando los hechos, y hacer previsiones lógicas sobre lo que puede suceder a medio y largo plazo.

¿Cuál es el punto de partida?

Se ha producido en los últimos quince años —especialmente desde 2001— un crecimiento del sector edificatorio espectacular, que ha provocado el incremento, más allá de lo razonable, de los consecuentes impactos asociados en los aspectos claves que miden la sostenibilidad medioambiental (la energía, el agua, los materiales, el suelo y los residuos) y la sostenibilidad económica y social. Se ha pasado de construir 355.000 nuevas viviendas en 1995 a 800.000 nuevas viviendas en 2005, esto es, más que Alemania, Inglaterra y Francia juntas. En la actualidad, el sector de la construcción, directa o indirectamente, representa el 18% de PIB y el 12% del empleo. No obstante, el crecimiento del sector edificatorio no guarda correspondencia con otros indicadores razonables como puede ser el crecimiento de la población u otros.

Ese crecimiento del parque edificatorio ha ido asociado a un incremento desproporcionado del patrimonio sin rehabilitar y de viviendas sin ocupar; el incremento de estas últimas es mayor proporcionalmente al de las viviendas principales. Sin embargo, todos esos excesos no han servido para resolver el problema de la vivienda, ni para abaratarla: se ha incrementado el segmento de población sin capacidad de acceso a la misma, dado el incremento de los precios y la falta de oferta de Viviendas de Protección Pública. Si en 1993 las VPP representaban el 29% del total de m² construidos para viviendas, diez años después, en el 2003, los m² construidos para VPP no llegaban a representar el 9%.

Al mismo tiempo, los impactos medioambientales asociados al consumo de energía, agua, suelo y materiales y a la generación de residuos se han visto notablemente incrementados. A modo de ejemplo, los incrementos de consumo de energía en la edificación han sido superiores al 53% desde 1991. El nivel de emisiones de gases de efecto invernadero en España es un 48% más con respecto a 1990, cuando el previsto para el cumplimiento del Protocolo de Kioto no debía superar el 15%. En los últimos 10 años se ha producido un deterioro de espacios naturales sensibles y cualificados, como

consecuencia del incremento de suelo alterado por el proceso urbanístico.

Desde 1991 al año 2004, mientras que la población se ha incrementado un 11%, el impacto medioambiental asociado a la edificación lo ha hecho en un 31%, el precio de la vivienda en un 160%, y el endeudamiento familiar en un 348%.

De todo ello se deduce que, para un análisis sobre la edificación y la sostenibilidad, es preciso tener en cuenta sus dos variables esenciales: de un lado, considerar la evolución del parque edificatorio; y de otro, la ecoeficiencia. La ecoeficiencia no es suficiente para transformar la realidad actual; es preciso actuar sobre esas dos variables. Si sigue un crecimiento no razonable del parque edificatorio podremos concluir que estamos contribuyendo a un desarrollo no sostenible. Y para comprobarlo es preciso cuantificar y hacer previsiones de a dónde nos conducen las actuales dinámicas.

¿Qué escenarios se vislumbran en 2021?

Se definen dos escenarios, uno “tendencial” y otro de “cambio significativo”. El escenario “tendencial” indica cuáles serían los impactos en 2021 si las cosas siguieran como hasta ahora; el escenario de “cambio significativo” conlleva la toma en consideración de medidas que corrigen las actuales inercias. Ambos escenarios enmarcan un amplio rango en donde caben diferentes resultados en 2021. Ello dependerá de lo que realmente queramos. Y es importante definir dichos escenarios para, de un lado, evitar la trampa de evaluar el presente sin considerar la dimensión de los problemas que el modelo actual, si no se modifica, puede estar proyectando hacia un futuro cada vez más tenso; y de otro lado, para permitir que la toma de diferentes medidas, desde una estrategia más sostenible, conlleven las transformaciones necesarias, por ejemplo, para poder cumplir con los compromisos de Kioto. Así, en el capítulo de consumo de energía y emisiones de CO₂, el escenario posible y real de “cambio significativo” supondría, por decirlo en cantidades absolutas, unos consumos de 34.526 ktep (Kilo toneladas equivalentes de petróleo) frente a 53.785 ktep para el caso del escenario “tendencial”, y unas emisiones de 95.737 ktCO₂ frente a 168.775 ktCO₂ para el caso del escenario “tendencial”; es decir un 36% menos de consumo y 42% menos de emisiones.

¿Es posible ese cambio significativo?

La respuesta es sí. Ello requiere, de un lado, definir una estrategia, y, de otro, establecer un amplio acuerdo entre todos los





sectores afectados: constructores y promotores, fabricantes y asociaciones de productos de la construcción, las administraciones públicas –Administración General del Estado, comunidades autónomas y administraciones locales–, consumidores y usuarios, sindicatos y ONG, arquitectos y profesionales, universidades y centros de I+D.

Ese acuerdo sólo es posible alcanzarlo sobre la base de profundizar colectivamente en el conocimiento de la realidad y de debatir en torno a cuál ha de ser esa estrategia que corrija la actual tendencia.

¿Qué se requiere y qué pasos habría que dar?

En primer lugar, se requiere cumplir con tres condiciones básicas: la autocontención en la evolución del parque edificatorio; la ecoeficiencia, a aplicar tanto en la nueva edificación como en el stock edificatorio existente; y la complicidad de todos los actores, para lo que se requiere abrir un debate entre todos ellos en torno a un dictamen sobre la situación actual y las tendencias basado en datos ciertos y contrastados, que permita establecer un amplio acuerdo social sobre un plan de acción a corto, medio y largo plazo.

En segundo lugar, es necesario establecer dos líneas de trabajo: una, sobre la obra nueva, y, dos, sobre el stock edificatorio.

En tercer lugar, se requiere una nueva lógica, que conlleve la gestión de una carga ambiental asumible, que permita, por ejemplo, en relación con la energía, alinearnos con Kioto y con el post-Kioto.

Y, finalmente, en cuarto lugar, todo ello es posible si es económicamente asumible. Y puede ser así si tenemos en cuenta los siguientes aspectos:

a. Los sobrecostos estimados para implementar medidas de ecoeficiencia están entre el 5% y el 10% del coste de construcción, esto es, en torno al 2% del precio de venta.

b. Si promovemos que no se produzca una merma sustancial del volumen de negocio, al tiempo que debería reorientarse los esfuerzos hacia sectores más competitivos.

c. Si procuramos ahorros en consumos y emisiones que justifiquen aquellos sobrecostos.

d. Y, en cuanto al propio sector de la edificación, a los promotores y constructores, se requeriría, y ya lo han empezado a hacer, actuar en diversos frentes: diversificando el negocio, invirtiendo en sectores afines y otros nuevos, que puedan generar empleo, quizás no tan masivo y que precisaría una mayor especialización; abriendo nuevos mercados; e incrementando la actuación sobre el stock edificatorio existente, lo que contribuiría además, si a ello se le da una correcta orientación, a mejorar el comportamiento medioambiental del mismo y a corregir los efectos que, sobre el empleo, pueda generar dicho cambio de tendencia.

Conclusiones

1. El desarrollo del país de los últimos diez años está condicionado por el boom inmobiliario y la especulación urbanística.
2. La ineficiencia social del proceso especulador con relación al acceso de la vivienda y la economía familiar resulta bochornosa.
3. Los datos disponibles sobre la carga ambiental, el consumo de recursos y la generación de emisiones actuales, en el ciclo de vida edificatorio, son extraordinariamente preocupantes.
4. Las referencias “tendenciales” (mantenimiento de las dinámicas actuales al año 2021) resultan totalmente inasumibles.
5. La introducción de lógicas sostenibles en el sector edificación requiere la confluencia de tres condiciones básicas –autocontención, ecoeficiencia y complicidad de los actores intervinientes en el proceso edificatorio–; dos líneas de trabajo –la obra nueva y el stock edificado–; y una nueva lógica, la gestión de los límites de una carga ambiental asumible.
6. Mediante la combinación de las tres condiciones y las lógicas de sostenibilidad citadas, es posible reconducir de forma más satisfactoria y a medio plazo (escenarios al año 2021) el comportamiento ambiental de la edificación.
7. Aplicar las medidas de sostenibilidad en la edificación es económicamente asequible.
8. Lógicamente, la relación entre edificación y modelos urbanos es fundamental de cara a la sostenibilidad de ambas.
9. Avanzar seriamente hacia criterios de sostenibilidad en la edificación requiere impulsar conocimiento, liderazgo institucional y pacto político y social a corto, medio y largo plazo.
10. La variable tiempo se ha convertido en una cuestión fundamental con relación a la sostenibilidad en general y de la edificación en particular.

Luis Álvarez-Ude Cotera

Arquitecto. Autor de uno de los dos capítulos sobre España incluidos el Informe del Worldwatch Institute: “La Situación del Mundo 2007. Nuestro futuro urbano”

Nuevos estudios y herramientas sobre medio ambiente, trabajadores y empresa

Diversas normas europeas obligan a las empresas a cumplir unos requisitos medioambientales si quieren seguir en funcionamiento. Conocerlos es del máximo interés para los trabajadores. Tres estudios y un vídeo elaborados por ISTAS te pondrán al día

■ En el estudio *La aplicación de la normativa Seveso. El cumplimiento de las medidas y obligaciones que afectan a los trabajadores* se aborda cuál es el grado de información, formación y participación que tienen los trabajadores de las empresas afectadas respecto a esta normativa, cuyo objetivo es la prevención y el control de accidentes graves que se pudieran producir por la presencia en las mismas de ciertas sustancias peligrosas. El estudio evalúa si los trabajadores y sus representantes están debidamente informados sobre los riesgos a los que están expuestos y sobre las medidas de prevención y emergencia que deben adoptar en caso de accidente grave, si reciben formación continua sobre estas cuestiones o si han participado en la elaboración de

los planes de emergencia de sus centros de trabajo, entre otros aspectos.

■ En España, más de cinco mil instalaciones deben cumplir la Ley de Prevención y Control Integrados de la Contaminación (LPCIC). Esta norma obliga a las empresas a adquirir la llamada Autorización Ambiental Integrada (AAI) antes de octubre de 2007 si quieren seguir funcionando. El estudio *Situación del cumplimiento de la LPCIC en el último año para la obtención de la AAI en los centros de trabajo afectados* analiza en profundidad, con datos aportados por las comunidades autónomas, entrevistas a expertos y grupos de discusión, distintos aspectos del cumplimiento de la LPCIC en España: el estado de situación en la tramitación y obtención de la AAI, las metodologías empleadas por las comunidades autónomas en la elaboración de resoluciones y las novedades en el nuevo Registro PRTR, que reemplaza al antiguo EPER. Asimismo se determinan las ne-

cesidades formativas para la mejor participación de los trabajadores en la implementación de la AAI en las empresas.

■ ¿Qué piensan los trabajadores sobre el medio ambiente? Responder a esta pregunta ha sido uno de los objetivos del estudio *ECO-OPINAS 2007. Actitudes, opiniones y necesidades formativas en materia ambiental de los trabajadores*. El informe indaga, mediante un amplio trabajo de campo cuantitativo y cualitativo, en distintas cuestiones que vinculan el mundo del trabajo y el medio ambiente: la actitud de los trabajadores sobre aspectos ambientales relacionados con su actividad, su adaptación profesional cognitiva y práctica para responder ante nuevos requerimientos en el marco de la transición a un modelo de producción limpio y la detección de necesidades formativas en este sentido.

■ Con el vídeo *La participación de los trabajadores en la mejora del comportamiento ambiental de las empresas*, ISTAS ha tratado de ayudar a identificar los principales problemas medioambientales asociados a la actividad productiva en los centros de trabajo, al tiempo que anima a la participación de los trabajadores y sus representantes en la mejora ambiental de sus empresas, presentando para ello experiencias reales contadas por sus protagonistas.



ISTAS toma el pulso a la evolución de la prevención de los incendios forestales

Por tercer año consecutivo ISTAS le toma el pulso a la prevención de los incendios forestales. Con el estudio *Situación de la prevención de los incendios forestales y del personal que trabaja en su extinción* se pretende conocer el esfuerzo de las comunidades autónomas para prevenir estos siniestros a través del estudio de la evolución de las causas, del análisis de las inversiones realizadas y de la investigación de estos siniestros. Los resultados aportan información sobre la evolución de los sistemas de lucha contra los incendios a lo largo del tiempo. Frente a las grandes cifras que maneja la Administración, este estudio indaga en aspectos cualitativos relacionados con las condiciones en las que los trabajadores desarrollan sus tareas.

Todos estos materiales estarán accesibles de forma libre y gratuita en la web ECOinformas a partir del mes de julio. Para descargarlos sólo hay que obtener una clave y contraseña rellenando un sencillo formulario *on-line*. Quienes pertenezcan a los colectivos prioritarios del proyecto podrán solicitar su envío gratuito por correo postal a la dirección que nos indiquen.

Más información:

Silvina Rabach. ISTAS
srabach@istas.ccoo.es
www.ecoinformas.com



No se puede dejar al margen a los trabajadores

En muchas empresas afectadas por la normativa Seveso –de accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas– se incumple el derecho de los trabajadores a la participación y a recibir formación e información en materia de prevención

La necesidad de prevenir y limitar las consecuencias de los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas se ha abordado durante los últimos veinticinco años a través de varias directivas europeas y sus correspondientes transposiciones al derecho español, coloquialmente conocidas como normativa Seveso, desarrolladas y mejoradas con la finalidad de proteger a las personas, los bienes y el medio ambiente. En el ámbito de aplicación de la normativa, se define como accidente grave a cualquier suceso –tal como una emisión en forma de fuga o vertido, incendio o explosión importante– que sea consecuencia de un proceso no controlado durante el funcionamiento de cualquier “establecimiento Seveso”.

La federación de industrias químicas de CCOO (FITEQA) y UGT (FIA) han desarrollado recientemente un estudio sobre la aplicación de la normativa Seveso en España gracias a un proyecto del Observatorio Industrial del Sector Químico. En él se han tratado de identificar los centros de trabajo del sector químico afectados por la normativa Seveso, así como evaluar el grado de información, formación y participación de los trabajadores en esta materia.

Recopilar información sobre las instalaciones afectadas actualmente por la normativa Seveso a nivel estatal no es sencillo, ya que las competencias sobre prevención de accidentes graves están dispersas entre varios organismos competentes autonómicos y estatales. Se enviaron solicitudes de información a todos ellos y se obtuvo un

resultado desigual. Parte de los organismos competentes no contestó y la mayoría de las respuestas remitidas se recibieron fuera del plazo de un mes marcado por la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente. Además, la información ofrecida sólo se corresponde con parte de los datos solicitados. Recurriendo a una mezcla de información actualizada e información obtenida en años anteriores (2001-2006) se ha estimado que en la actualidad hay 140 empresas químicas afectadas por Seveso, muchas de ellas ubicadas en Cataluña y la Comunidad Valenciana.

Derecho a la participación

La normativa Seveso regula que los trabajadores deben participar y recibir una información y formación adecuadas en relación a la prevención y mitigación de accidentes graves, ya que juegan un papel muy importante en el desarrollo y ejecución de las medidas y actuaciones propugnadas por la normativa: participación en los planes de emergencia de las empresas, ejecución de muchas de las actuaciones establecidas en los sistemas de gestión de la seguridad, realización de los simulacros de emergencia, etc.

Precisamente, una de las modificaciones que ha experimentado la normativa Seveso durante su andadura es el reforzamiento de esta idea.

Para evaluar si este aspecto de la normativa se aplica correctamente se distribuyó una encuesta que ha permitido constatar que si bien parece que



la mayoría de las empresas cumplen sus obligaciones de cara a la Administración y cuentan con planes de emergencia interior y exterior, la participación de los trabajadores y sus conocimientos sobre el tema no se ajustan en muchos casos a lo establecido en la normativa, ni a las posibles consecuencias que un accidente de este tipo podría tener sobre ellos.

Todo ello evidencia la situación de riesgo en la que desarrollan su actividad muchos trabajadores, debido a la ausencia de una adecuada información, formación y participación en materia de prevención de accidentes graves por la presencia de sustancias peligrosas en sus centros de trabajo, así como la necesidad de demandar en las empresas el estricto cumplimiento de la normativa Seveso.

Rosana López. FITEQA-CC.OO
rlopez@fiteqa.ccoo.es

Buen dato, pero aún lejos de Kioto

En 2006 las emisiones de gases de efecto invernadero en España en relación a 1990 (año de referencia de Kioto) se redujeron un 4,1% respecto a las emisiones de 2005, según el último informe de la Secretaría Confederal de Medio Ambiente y Salud Laboral de CCOO presentado en abril. De seguir esta tendencia sí se logrará cumplir el Protocolo de Kioto en 2012, aunque las emisiones en España aún se encuentran en el 48,05% por encima de las de 1990, muy lejos del objetivo de reducción



Todos los sectores rebajaron sus emisiones en 2006, excepto el transporte aéreo, en el que se incrementaron un 5,5%, y el cementero, con un 7%. El sector energético, junto con el transporte, continúa siendo el más emisor, con un 78,5% del total y un aumento del 59,7% respecto a 1990.

Es importante señalar que este descenso de emisiones se ha producido en un escenario en el que se ha dado a la vez una reducción del consumo de energía primaria de un 1,3% y un crecimiento del Producto Interior Bruto de un 3,9%, lo que significa que finalmente se ha desacoplado el consumo energético del crecimiento económico.

El buen resultado ha sido posible gracias a varios factores:

- Se ha dado un cambio en el *mix* energético del año 2006 hacia energías menos emisoras. Por un

lado, ha ascendido la producción hidroeléctrica por el buen año de lluvias (32,1% más que en 2005), lo que ha provocado una menor necesidad de actividad de las centrales de ciclo combinado que funcionan con combustibles fósiles (gas natural, carbón importado y productos petrolíferos refinados). En este mismo sentido ha actuado el aumento de los precios de estos combustibles.

- Están empezando a tener efecto las políticas adoptadas en esta materia en los últimos años.

- Durante el año 2006 la temperatura fue más moderada, lo que produjo una disminución de las necesidades de calefacción y aire acondicionado y por tanto un menor gasto de energía.

Se trata ahora de consolidar en los próximos años esta tendencia a la re-

ducción de emisiones. Para ello, Comisiones Obreras considera que es imprescindible que se introduzcan una serie de cambios en las políticas de los sectores más emisores: energía y transporte.

Estos cambios deben reflejarse en la *Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia*, que el Ministerio de Medio Ambiente está elaborando en la actualidad.

Los cambios propuestos incluyen:

- Ley de movilidad, que condicione la planificación urbanística y sectorial
- Ley de energías renovables, que provea al sector de un marco estable, condición necesaria para que continúe su desarrollo.
- Ley sobre uso de la energía, que regule el consumo de la energía en los sectores comercial y residencial y los centros administrativos, públicos y privados
- Medidas fiscales que favorezcan las reducciones de emisiones, en especial transporte y energía
- Deben reorientarse las inversiones contempladas actualmente en el *Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte* (PEIT), de manera que se potencien más los modos de transporte menos contaminantes, ferrocarril y mar, tanto para viajeros como para mercancías y, en especial, que se actúe para mejorar la intermodalidad y las conexiones del transporte público.

Ana Belén Sánchez. *ISTAS*
absanchez@istas.ccoo.es

Faltan aparcamientos de bicicletas en la red de cercanías de la Comunidad de Madrid

¿Dónde dejo la bici?

Los principales modos ferroviarios que operan en la Comunidad de Madrid permiten el transporte de bicicletas, pero de forma restringida a determinados días y franjas horarias. Por tanto, sería oportuna la instalación de aparcamientos de bicicletas en la red de estaciones e intercambiadores de cercanías, precisamente para su uso combinado con el tren en las franjas horarias que más se utiliza el transporte público, las horas punta de los días laborables

Estos aparcamientos, por norma, deberían estar situados dentro del recinto de las estaciones, una opción más favorable que la del viario urbano. Esto es así si seguimos la lógica de que fuera la Gerencia de Cercanías de la Comunidad de Madrid desde donde se impulsaran estos aparcamientos y, en último término, se implementaran, dado que son pequeñas infraestructuras destinadas a los usuarios de los ferrocarriles de Cercanías. Cada estación es distinta, pero un lugar adecuado para la mayoría de las mismas sería ubicarlas en los andenes, en alguno de sus extremos, próximo a un punto de acceso a pie libre de obstáculos desde el exterior

Accesibilidad

Si bien la iniciativa más consistente hasta el momento de

creación de aparcabicis en puntos de intercambio modal es la realizada por el núcleo de Cercanías de RENFE, quedan todavía lagunas y mejoras que realizar para dar visibilidad, comodidad y seguridad a la alternativa bici+tren.

Tendría que haber una excelente accesibilidad a los aparcabicis, tanto desde el viario adyacente como desde la propia estación, sin que cause molestias a los peatones, haya bicis amarradas o no.

Información y señalización

Debería existir información sobre intermodalidad de bicicletas y trenes a

los que ya son usuarios de ellas y, sobre todo, a potenciales usuarios. Esta información también tendría que aparecer en la web de RENFE Cercanías. La señalización debe ser específica, diferenciada y exclusiva para bicicletas, en modo alguno compartida con motos, con un pequeño texto o diagrama bajo la señal del aparcabicis, explicando la mejor manera de asegurar las bicicletas al dispositivo que se instale. Es fundamental la instalación de mapas de aparcamientos para bicicletas

Luis Cuenca. CCOO-Madrid (USMR)
lcuenca@usmr.ccoo.es

Red de cercanías de la Comunidad de Madrid

La Red de Cercanías de la C. de Madrid está constituida por 98 estaciones y apeaderos, que se disponen de forma radial con ocho líneas operativas. Para la selección de estaciones, aparte de las situadas en campus universitarios, se han seguido cuatro criterios:

- ✓ a. Tamaño de la población atendida. Se han desechado las poblaciones de tamaño inferior a 10.000 habitantes por no considerarlas prioritarias en primera instancia
- ✓ b. Estaciones/apeaderos con accesos segregados para la bicicleta tipo carril-bici (o en condiciones muy favorables para hacerlo).
- ✓ c. Estaciones/apeaderos con condiciones idóneas para habilitar aparcamientos para bicicletas en los accesos inmediatos.

Propuesta de actuaciones (incluye 49 estaciones)

- C 1: Alcalá de H., La Garena, Torrejón de A., San Fernando de H., Coslada, Vicálvaro, Sta. Eugenia, Vallecas, El Pozo, Entrevías, Fuencarral, Valde las Fuentes, Alcobendas/S. Sebastián de los Reyes
 - C 2: Alcalá Universidad, Chamartín
 - C 3: Villaverde Bajo, El Casar, Pinto, Valdemoro, Ciempozuelos, Aranjuez
 - C 4: Villaverde Alto, Las Margaritas, Getafe Central, Sector 3, Parla
 - C 5: Móstoles-El Soto, Móstoles Central, Las Retamas, Alcorcón, San José de Valderas, Cuatro Vientos, Aluche, Puente Alcocer, Zarzaquemada, Leganés, Parque Polvoranca, La Serna, Fuenlabrada
 - C 7: Colmenar Viejo, Tres Cantos, Cantoblanco
 - C 8: Las Matas, Villalba, El Escorial
 - C10: Aravaca, Pozuelo, Majadahonda, Las Rozas
- El balance del número de plazas se acerca a las 9.000, que distribuidas por líneas se desglosa como sigue:
- C 1 = 2.374 ■ C 2 = 316 ■ C 3 = 797 ■ C 4 = 894
 - C 5 = 3.666 ■ C 7, C 8 & C 10 = 941





¿Qué está pasando con los espacios protegidos en Castilla y León?

Castilla y León es la región más extensa de España y la tercera de la Unión Europea. En sus 93.813 Km² hay una gran variedad de ecosistemas ibéricos que destacan por su diversidad y riqueza faúnica. Tras el paso de la actual vicepresidenta de la Junta de Castilla y León, M^a Jesús Ruiz, por la Consejería de Medio Ambiente, la política de la administración autonómica ha consistido en considerar a los espacios protegidos (LIC, ZEPA Natura 2000) como un “bien mercantil” idóneo para plantar urbanizaciones –¡siempre con campos de golf!, claro–, pero no en el entorno de dichos espacios, como ocurre en el litoral marítimo, sino dentro, para lo que es fundamental talar miles de árboles y destrozar el ecosistema

A los ayuntamientos les ha seducido la rentabilidad económica inmediata y la planificación urbanística la diseñan ahora los promotores con el apoyo de la Administración. No es que este “urbanismo canalla” desprece el medio ambiente, sino que los promotores persiguen sus espacios privilegiados con codicia para enriquecerse de forma rápida guiados por la propia Junta de Castilla y León. Curiosamente, el alegato defensivo y falaz es siempre el mismo: el enorme volumen forestal de Castilla y León permite esto y mucho más.

La supuesta sensibilidad ambiental de la Junta es pura imagen. La propia Consejería de Medio Ambiente (me-

dante una fundación privada creada al efecto) se dedica sin pudor alguno a organizar los conciertos de músicos en la naturaleza, que inauguró el pasado año en Gredos, nada menos que con Sting. Al final, gracias a la movilización sindical y de otras organizaciones, el concierto tuvo que celebrarse fuera del Parque Natural de Gredos.

Dislates urbanísticos

Los dislates urbanísticos abulenses más llamativos de Las Navas del Marqués (1.600 viviendas en zona protegida de pinar) y Villanueva de Gómez (7.500 viviendas en un pinar con Águila Imperial) no son la excepción. Podemos hablar también de la modificación del Plan de Recursos Naturales del Parque Natural de Fuentes Carrionas en San Glorio, donde los damnificados serán los osos y los urogallos, y de las pistas de esquí de La Covatilla (Salamanca), aunque no haya nieve.

El Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León (Burgos) emitió una Sentencia, el 29/09/06, que desmonta totalmente el modelo depredador de Las Navas del Marqués, y la vicepresidenta Ruiz se indigna cuando afirma: “Sin ese modelo se queda sin futuro el espacio rural de la región”. ¡Increíble!. Los efectos no se hacen esperar. La Junta se ve en la

obligación de neutralizar el denominado Plan Especial de Los Llanos del Mardroñal, en el Tietar abulense, donde la mitad del proyecto urbanizador se ubicaba en dos “montes de utilidad pública”. Pero nada les detiene. Las normas comunitarias, nacionales y regionales no sirven de mucho. Si la Ciudad del Medio Ambiente de Soria no encaja en la ley, la Junta lo viste de interés regional, promulga una “ley del caso único” y se hace, aunque violente las normas y la razón.

Denuncia

Ante esta situación, nos vimos abocados a pelear en los tribunales el pasado trece de noviembre. Se iniciaron acciones penales junto a otras siete organizaciones ecologistas de ámbito estatal, regional y provincial, mediante denuncia ante el Juzgado de Instrucción nº 2 de Ávila y la Fiscalía Especial de Medio Ambiente y Urbanismo de la Fiscalía General del Estado, contra la aprobación de la “Ciudad del Golf” en las Navas del Marqués, al considerar que podrían haberse cometido acciones constitutivas de delito: contra la ordenación del territorio, prevaricación, contra la protección de la fauna o malversación de caudales públicos, entre otros. Hoy ya es un éxito que figuren como imputados el alcalde de Las Navas y el director general del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente.

Carlos Tomás Rodríguez.
Departamento de Medio Ambiente
CCOO Ávila

Talás y desbroces efectuadas en los pinares de Navas del Marqués y Villanueva de Gómez.



El desafío de la ecofiscalidad

La fiscalidad debe atender simultáneamente a los criterios de equidad, justicia social distributiva y sostenibilidad ambiental. Una reforma en clave ecológica debe combinar y hacer compatibles ese conjunto de objetivos. No se trata, pues, de recaudar más sino de modificar el comportamiento de los agentes económicos encareciendo los bienes y servicios contaminantes y el uso de recursos naturales escasos. En España, sin embargo, la fiscalidad ambiental está aún en pañales. Es necesario impulsar esta herramienta, que ha demostrado ser muy eficaz a la hora de promover hábitos de consumo sostenible. Todo un desafío

■ Fiscalidad social y ambiental: sí, gracias

Manuel Garí. Director de Medio Ambiente de ISTAS

La biosfera no es una mera suministradora de materias primas, de suelo urbanizable o de espacio para vertedero. Tiene una capacidad limitada de carga y de renovar recursos. La superación de esos límites es la base de la actual crisis ecológica y por tanto social, de nuevo desconsiderada en la reunión del G8 en Heiligendamm. Los instrumentos para intervenir frente a la crisis son de diversa naturaleza, entre otros, los económicos

Podría tener especial importancia la creación de una fiscalidad ecológica y la modulación del gasto público mediante actuaciones en infraestructuras ambientales, concesión discriminatoria de subvenciones con criterios ambientales y el impulso de mecanismos voluntarios.

Qué es la fiscalidad ecológica

Tiene como objetivo modificar la actuación de quienes deciden, en términos económicos, para asegurar la existencia actual y futura de los recursos, la calidad de vida y la vida misma. Para ello, los impuestos ambientales deberán gravar las actividades contaminantes y el consumo de recursos, y hacerlo con la magnitud, intensidad y celeridad que permitan la reducción drástica de las actividades nocivas con el objetivo de lograr la sostenibilidad.

Cada día estoy más lejos de la justificación de los impuestos ambientales en razón de la existencia de externalidades no reflejadas en el cálculo de costes de producción de una empresa contaminante. Las externalidades en economía son el eufemismo equiva-

lente a los daños colaterales sobre civiles empleado por los militares, cuando realmente son daños exportados contra terceros ajenos en un caso al beneficio empresarial y en otro al conflicto bélico. Daños económicos y daños no monetarios. Hay externalidades no cuantificables. No se trata pues de encontrar un impuesto pigouviano que mágica y matemáticamente permita calcular los costes ambientales a internalizar.

Por otro lado, el principio inspirador de una reforma fiscal ecológica no puede ser el defensivo eslogan “el que contamina paga”. Evidentemente que el que contamine debe pagar y, en su caso, no sólo con dinero, pero resulta inadecuado como criterio rector de una actuación económica ambientalmente proactiva porque gran parte de los daños causados –por ejemplo por la contaminación, y el agotamiento de los recursos– no tienen precio, simplemente son irreversibles.

La naturaleza de los tributos ambientales es meta-fiscal porque no es el ingreso tributario su razón de ser sino modificar, regular e incentivar com-

portamientos productivos y consuntivos, lo que le diferencia respecto al resto de impuestos directos e indirectos convencionales. Son tributos que nacen de una lógica diferente a la de la hacendística y fiscal tradicionales, cuya finalidad única es cubrir los gastos generales del estado.

Debate sobre los efectos

Los denominados tributos ambientales existentes no han nacido con los



La naturaleza de los tributos ambientales es meta-fiscal porque no es el ingreso tributario su razón de ser sino modificar, regular e incentivar comportamientos productivos y consuntivos

critérios arriba expuestos, ya que en origen han tenido una intención recaudatoria. No existe un modelo real, completo y coherente de sistema fiscal ambiental al que referirse, ni existen estudios econométricos que nos permitan extraer conclusiones. Lo que hay es una serie de medidas parciales y diferentes según países que abarcan una amplia gama de tasas e impuestos que pueden relacionarse con el medio ambiente. El debate hoy no es funda-

mentalmente técnico sino político y se sitúa ante la disyuntiva: ¿es necesario o no introducir un conjunto de ecotasas e impuestos ecológicos que desanimen las actividades contaminantes, hasta minimizar su impacto, y que potencien las actividades limpias?

Prejuicios

Existen cuatro prejuicios sobre los efectos de los impuestos ambientales: son regresivos ya que son indirectos, pueden tener una incidencia negativa sobre el empleo, no sirven porque las empresas trasladan su monto al precio y no dan resultado porque no modifican las conductas. Y suelen acompañarse de una afirmación: son mejores otras medidas como las normas que regulan, prohíben y sancionan. No se aportan cifras pero sí rotundas certezas.

La posible regresividad fiscal hay que tenerla en cuenta porque aún sin cifras es un argumento lógico, pero debemos enmarcarla en el conjunto de medidas a adoptar con el resto de impuestos indirectos y directos. Lo que contará es el resultado neto final.

No tenemos por qué respetar el marco de impuestos existente y a la vez defender la neutralidad fiscal. En este punto no soy partidario de trasponer a nuestro debate la literatura científica anglosajona sin introducir la mediación de nuestra realidad fiscal, por dos razones: no es comparable la situación de países europeos con una carga fiscal muy superior a la española y, por otro lado, me opongo a la propuesta -por ser peligrosa desde el punto de vista social e innecesaria desde el fiscal- de que se rebajen las cotizaciones a la Seguridad Social.

El argumento de su efecto nocivo sobre el empleo es clónico al que las organizaciones empresariales emplean ante el IVA y mucho más ante cualquier incremento en los tipos del Impuesto de Sociedades. El tercer argumento, referido al traslado sobre los consumidores del coste fiscal en el precio final, no funciona contra el tributo ambiental sino a favor, porque de eso se trata, de que ciertos bienes y servicios no se adquieran porque resultan caros y sean sustituidos por otros no contaminantes. El último argumento no tiene base material porque no se ha implantado una fiscalidad ecológica cuyos resultados en cuanto a emisiones y actitudes podamos medir. Respecto a la contraposición entre las medidas normativas y fiscales, solo cabe aplaudir las propuestas reguladoras que se formulen y afirmar que no hay contraposición sino complementariedad mientras no se demuestre lo contrario.

Al final, como en tantos temas, los argumentos técnicos sobre el tema también están regidos y entreverados por ideas, grado de conocimiento, intereses, percepciones y preferencias, es decir por valores, ideología y prioridades políticas. ■

Notas:

1.- De hecho se adoptó en la Conferencia de Naciones Unidas para el Ambiente Humano (Estocolmo, 1972) y fue definido formalmente por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) en 1975 sin hacer referencia necesariamente a políticas fiscales y bastante antes de que naciera el debate sobre una fiscalidad ecológica.

2.- Baste consultar su promulgación y analizar las experiencias internacionales mediante el método comparatista para comprobar que la ecología es tardía en los textos si es que la aluden.



■ La difícil combinación entre defensa del medio ambiente, suficiencia y equidad

Miguel Ángel García Díaz. Responsable del Gabinete Económico Confederal de Comisiones Obreras

Los países de la Unión Europea tienen un sistema tributario con capacidad de obtener los ingresos necesarios para sustentar una posición activa de la iniciativa pública dentro de la economía, que le permita influir en distintos apartados: funciones tradicionales (orden, defensa, justicia y política exterior), igualdad de oportunidades (enseñanza y políticas de empleo), políticas regionales y prestaciones sociales. Desde una perspectiva progresista, el necesario principio de suficiencia debe ir unido al de equidad –horizontal y vertical–, de modo que el reparto de los esfuerzos entre los ciudadanos sea equilibrado con las fuentes y niveles de renta

Con el paso del tiempo han aparecido otros objetivos: la capacidad de generar un crecimiento adecuado de la economía y, más recientemente, la defensa del medio ambiente. En esta dirección, tiene sentido crear tributos que tengan la capacidad de alterar las conductas de los agentes para favorecer un crecimiento sostenible de la economía, pero esta opción debe ser compatible con los objetivos mencionados anteriormente, adaptarse a la peculiar distribución política y administrativa de España y, a la vez, no generar efectos secundarios indeseados, ya sea en el ámbito productivo como en la distribución de la renta.

La ecofiscalidad está ligada, por otra parte, a una reflexión más estructural y profunda relacionada con el modelo de desarrollo elegido. La apuesta por un sistema con crecimiento económico constante como base para medir el progreso de las personas, o por el contrario, la asunción general de una vida más modesta, o menos opulenta, compatible con un uso menos intensivo de los recursos naturales. A falta de desarrollar este debate, parece que la opción hegemónica es la primera, y entonces, la pregunta que aparece es cómo configurar unos tributos que puedan proteger de forma efectiva el medio ambiente mediante una mejora en la eficiencia en el uso de los recursos, es decir, cómo aislar el efecto ambiental sin convertirse en simples impuestos indirectos que perjudiquen

a las personas con menor renta, quienes deben hacer un mayor esfuerzo relativo para pagar este tipo de tributos.

La experiencia nos muestra la escasa capacidad de los tributos ambientales para lograr una recaudación elevada –el impuesto sobre hidrocarburos aporta el 70,3% de los tributos ambientales y tan sólo el 5,1% de la recaudación total por impuestos en España–. Por otra parte, la todavía breve historia de los impuestos de competencia autonómica unen a su escasa recaudación, la aparición de competencia a la baja entre territorios y amenazas de cambio de ubicación de empresas.

Límites de los impuestos verdes

Desde esta constatación, sin menospreciar la necesidad de crear impuestos ambientales que busquen el mejor uso de los recursos naturales y penalicen el deterioro de un bien básico colectivo como es el medio ambiente, parece excesivo señalar a los impuestos verdes como base de una reforma fiscal que permita disminuir los impuestos directos y/o las cuotas sociales. Por falta de capacidad recaudatoria y de encontrar alguna solución a esta limitación, por su incidencia negativa sobre la distribución personal de la renta derivada de su categoría de impuesto indirecto. El segundo peligro es mayor al haber comprobado que las reformas de los impuestos directos (IRPF e Impuestos de Sociedades) abordados por todos los partidos de Gobierno, PSOE y PP, han concentrado en exceso la rebaja

en los tramos de renta más altos, en un contexto de inferior presión fiscal a la media comunitaria (cinco puntos del PIB). Algunos planteamientos de la reforma verde presentados como panacea a los problemas del sistema tributario español podrían encubrir una falta de compromiso con un planteamiento más activo para conseguir una distribución más justa de la riqueza. ■



Fiscalidad verde, una política subalterna

Eduardo Gutiérrez. Gabinete Interfederal. Área Económica. Confederación Sindical de CCOO

La entrada en vigor en 2007 de la "fiscalidad verde" fue una de las principales novedades en las enmiendas introducidas en los Presupuestos para 2007, fruto de una de las cinco transacciones alcanzadas entre el PSOE e IU-ICV. Portavoces parlamentarios de izquierda calificaron de "una victoria" haber conseguido la aprobación de una enmienda de IU-ICV que contemplaba la incorporación de elementos de fiscalidad verde a lo largo de 2007 "utilizando las figuras fiscales actuales o creando nuevas figuras"

Pero las declaraciones y actuaciones que han tenido lugar desde finales del 2006, de responsables de la Secretaría de Estado de Hacienda, dejan pocas esperanzas para una razonable y moderada aplicación de estos acuerdos porque sus intenciones quedan reducidas a adaptar los impuestos ya existentes "para ir introduciendo poco a poco el concepto de quien contamina paga". El mismo

Secretario de Estado, Carlos Ocaña, rechazó que los nuevos impuestos verdes afectasen a la electricidad: "No tenemos nada de eso sobre la mesa", declaró, y añadió que se estudia penalizar el consumo de "fuentes de energía primaria". En la práctica tan sólo se han anunciado adaptaciones menores del impuesto de matriculaciones y

el de hidrocarburos, con cambios en el impuesto de matriculación para que los todoterreno y los coches más potentes paguen más. Por si quedaban dudas, recientemente el subdirector general de Impuestos Especiales y Tributos, Alberto Cornejo, ha declarado: "No sería la primera vez que el Gobierno incumple un mandato en el Congreso". Y más: "No hay ninguna decisión, sólo hacer estudios y esperar". Y ha añadido: "Cuando se cambian los impuestos hay un coste político" y "la fiscalidad ecológica se defiende desde la oposición, pero desde el Gobierno se hace muy difícil".

Sobrecostes

La importancia de esta voluntad declarada de no intervenir en los sobrecostes "fiscales" del precio de la energía eléctrica es un síntoma muy preocupante para un país como el nuestro, con el nivel de recursos energéticos autóctonos más reducido de la UE-15 y que, además, mantiene un sistema de tarifas eléctricas comparativamente, mucho más baja que en el conjunto de la UE (ver gráfico adjunto, que muestra precios de la electricidad mucho más bajos en España que en la UE-15).

El responsable fiscal del Gobierno ha manifestado que su preocupación prioritaria es no introducir distorsiones con nuestros socios comerciales, porque "perjudicaría la competitividad de nuestras empresas". Se apuntan de esta manera a consolidar los ineficientes ratios de "competitividad energética" de la sociedad española. Los asesores ejecutivos del actual Gobierno español ven el problema con



ojos muy diferentes a los de sus equivalentes alemanes, que no sólo incorporan de forma continua e ininterrumpida regulaciones fiscales en los consumos de materiales y energía en varios impuestos, sino que gracias a ellos mantienen ventajas comparativas sobre la base de productos energéticamente eficientes, mejorando su competitividad y “colonizando” antes que otras estructuras empresariales “nichos de negocio y productos” con sustanciales ventajas competitivas, sostenibles en el tiempo. La actitud, respaldada por la Moncloa y su presidente contrasta con el plan diseñado por Medio Ambiente que tiene una de las piezas esenciales de su estrategia frente al cambio climático en la introducción por primera vez con rango de ley del concepto de “fiscalidad verde”, penalizando los consumos y actuaciones más contaminantes.

Fiscalidad verde, una esperanza

Todas estas evidencias han llevado a que el pasado 18 de mayo el portavoz de IU, con motivo de la defensa de la enmienda a la totalidad de IU-ICV a la reforma fiscal, plantease que la actitud gubernamental, que todo lo pospone, y aparca, para un futuro distante e inconcreto, podría provocar "no un desencuentro con el Gobierno, sino un divorcio".

Además, la iniciativa política comunitaria comienza a ser más activa y decidida que la del ejecutivo español. Una muestra es la nueva directiva que

impone nuevos peajes a los vehículos pesados que transportan mercancías, que sostiene que los vehículos más contaminantes deban pagar más dinero por el uso de las vías rápidas.

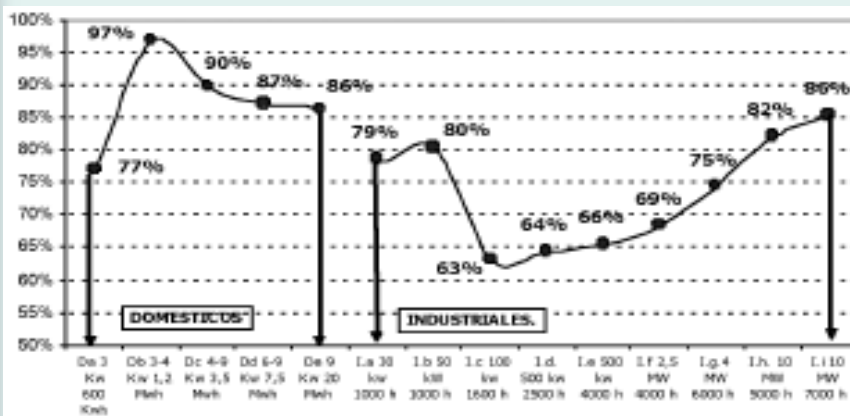
Adicionalmente, se plantea cual debe ser en cada caso el papel relativo del Gobierno central y de las comunidades autónomas en este proceso, ya que las regiones tienen capacidad legal para avanzar en diversas materias fiscales relacionadas con consumos energéticos, ambientales y residuos. Y sería razonable un marco mínimo de imposición estatal, que debería contar con un instrumento legal sólido y permanente como es la propuesta de una Ley de Fiscalidad Ecológica, a la que alude el departamento ministerial de Medio Ambiente, debería extenderse a múltiples actividades y procesos económicos.

En definitiva, la fiscalidad verde es aún una esperanza y no una realidad como hubo momentos en que pudo llegar a pensarse, cuando a finales del pasado año 2006, el partido en el Gobierno alcanzó un acuerdo para incorporar el apoyo de IU-LV a los presupuestos del presente año 2007. De los colectivos sociales preocupados por una rápida y pronta reforma fiscal verde dependerá que estas conductas tengan tan pocos costes políticos y tantos incentivos para sus aprovechados oportunistas en sede parlamentaria. ■

La importancia de la voluntad declarada de no intervenir en los sobrecostes “fiscales” del precio de la energía eléctrica es un síntoma muy preocupante para un país como el nuestro



Precios para consumo doméstico e industrial de la energía eléctrica en comparación con los de la UE-25. (% precios España / precios medios UE-25 a 1-7-04)



Fuente: CNE. Eurostat

Transporte público gratuito, una baza para luchar contra el cambio climático

Bruno Estrada Lopez. Coordinador del Área de Economía y Medioambiente. Fundación Sindical de Estudios

El mercado no funciona bien a la hora de fijar los precios del transporte ya que no está internalizando los costes externos negativos que genera, lo que en la práctica supone una subvención indirecta a los medios más contaminantes: el avión, responsable del 14% de los costes externos, y el transporte por carretera, responsable del 84%. Esta situación favorecerá su uso ya que, o bien son asumidos por quienes los padecen, sin haberlos producido, o se pagan por el sector público



Según el Informe Infrac/IWW, de la prestigiosa universidad alemana de Karlsruhe y de la consultora suiza Infrac, se estima en 58.162 millones de euros los costes externos del transporte en España en el año 2000, un 9,6% del PIB nacional.

Hay que considerar, además, que tanto el sistema de subvenciones al transporte como las inversiones públicas en infraestructuras de transporte de nuestro país favorecen desde hace décadas el transporte aéreo y la carretera. El propio Ministerio de Fomento, en el PEIT 2005-2020, reconoce: "Los principales beneficiarios de las realizaciones de este escenario (continuista con las políticas públicas de los últimos años), de acuerdo con los impactos descritos, serían los usuarios de los modos de transporte de mayor calidad y coste, automóvil, tren de alta velocidad y avión (...). Por el contrario (...) los usuarios cautivos de los modos de transporte público (...) resultarían penalizados".

Esto resulta evidente al considerar la suma de las partidas presupuestarias de inversión en infraestructuras y subvención del transporte de la Adminis-

tración Central y las comunidades autónomas -19.951,5 millones de euros, con los costes externos calculados por el Informe Infrac/IWW, 58.162 millones de euros- que alcanza los 78.113,5 millones de euros. Respecto a esta magnitud la financiación pública del transporte metropolitano en España, apenas representa un 1%.

Ley de financiación

Por tanto, si los poderes públicos quieren poner en marcha actuaciones que persigan modificar el sistema de ayudas y financiación del sistema de transportes con la finalidad de cumplir el Protocolo de Kioto de reducción de gases de efecto invernadero y de garantizar una movilidad de calidad para la mayor parte de la población, en un futuro escenario de encarecimiento del precio del petróleo, es necesario el inmediato desarrollo de la Ley de Financiación del Transporte Urbano y Metropolitano, ya previsto en el PEIT, con una dotación presupuestaria suficiente para financiar aquellos planes de transporte locales que supongan priorizar el transporte público sobre la utilización del vehículo privado.

Subvenciones e Inversiones al transporte

Subvenciones e Inversiones al transporte de la Administración Central, CCAA y diputaciones y cabildos, más costes externos según Infrac/IWW

Total subvención pública al Transporte Metropolitano(1)

Millones €	Ferrocarril	Aéreo	Carretera	Marítimo	
Costes externos (2)	545	9.320	48.296,9	299,5	n.d.
Subvenciones e inversiones (3)	7.632,3	2.502	7.894,4	1.436,9	852
Total	8.177,3	11.822	56.191,3	1.736,4	852
% sobre total	10,5%	15%	72%	2%	1%

(1): De todas las administraciones públicas, incluidos ayuntamientos, excluida RENFE. La suma de los porcentajes es superior a 100, porque en los otros apartados no se incluyen los ayuntamientos. (2): Datos de 2000, en la actualidad serían mayores. (3): Datos de 2006, excepto CCAA, datos de 2005.

Fuentes: Elaboración propia a partir de datos de los PGE-2007, Anuario 2005 del Mº Fomento y Observatorio de la Movilidad Metropolitana del Mº Fomento y MMA, e informe Infrac/IWW.

Un aspecto básico a la hora de primar el transporte público debe ser la reducción sustancial de su precio, sobre todo en los centros urbanos colapsados.

En este sentido son muy significativas las conclusiones de la comisión creada por el gobierno danés para estudiar las posibilidades de implementar una política de “tarifas 0” en el transporte público en Dinamarca:

- Los positivos efectos de la gratuidad del transporte público son mucho mayores en los grandes núcleos urbanos y, sobre todo, en las áreas metropolitanas de más de 100.000 habitantes, ya que en algunos casos podían alcanzarse reducciones de la utilización del coche muy superiores al 10%.
- Junto al precio hay que considerar la mejora de la calidad del servicio y la reducción del tiempo de viaje ya que son elementos tan, o más, importantes que el precio. Esto, en un escenario de previsible incremento de pasajeros obliga a que la medida esté acompañada de una mayor dotación de medios de transporte públicos.
- Esta política de fomento del transporte público –“zanahoria”– debe estar acompañada por políticas de “palo”, esto es, de restricción del vehículo privado.
- Es particularmente beneficioso el sistema de gratuidad para los jóvenes.

En nuestro país la gratuidad del transporte público en el centro de las grandes ciudades y una amplia reducción de las tarifas en otros ámbitos tendría un coste inferior a los 1.600 millones de euros, por tanto, perfectamente asumible desde el punto de vista financiero ya que es inferior al 10% del superávit fiscal del año 2006 y apenas representa algo más del doble del conjunto de las subvenciones públicas directas que actualmente reciben los residentes en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla por utilizar el transporte aéreo. ■

Fiscalidad verde y residuos

Ignasi Puig Ventosa. ENT Medio Ambiente y Gestión

En general, en España sigue siendo más barato gestionar mal los residuos que gestionarlos correctamente. Barato desde el punto de vista del generador, no para el conjunto de la sociedad, que asume los costes ambientales (contaminación del aire y del agua, agotamiento de materias primas, etc.) y sociales (p.e. impactos sobre la salud) de una mala gestión. Urge que estos costes recaigan sobre quien los ocasiona

Los precios son relativos. Reducir o reciclar es caro o barato en función de cuán caro o barato sea verter o incinerar. En países donde las exigencias a estas instalaciones son mayores o donde existen altos impuestos ecológicos sobre las mismas, reciclar resulta la opción más barata. Aquí esto no sucede, las campañas predicán las bondades de las 3 R (reducir, reciclar, reutilizar), las normas establecen objetivos de prevención o de reciclaje, pero la realidad económica va en una dirección diametralmente opuesta: lo que las campañas y las normas impulsan sigue siendo más caro. Este sinsentido debe corregirse con una política fiscal y económica coherente con el resto de políticas ambientales.

Los sistemas de depósito, devolución y retorno son una de las mejores formas de hacer efectivo el principio de responsabilidad del productor y garantizar altos niveles de recuperación. Debería aprovecharse la próxima revisión de la

Ley de Envases para impulsar estos sistemas, como ya han hecho otros países de la Unión regidos por la misma directiva.

Tipos

Desde el ámbito estatal o autonómico se podrían crear impuestos ecológicos. Por ejemplo, sobre determinados productos altamente generadores de residuos, tales como los que existen sobre bolsas de plástico en Islandia e Irlanda, pilas y envases desechables en Suecia, utensilios de cocina de un solo uso en Dinamarca, maquinillas de afeitar o cámaras fotográficas de un solo uso en Bélgica, etc.

También sobre vertederos o incineradoras para que afloren sus verdaderos costes. De momento, sólo Cataluña ha establecido un impuesto sobre el vertido de residuos municipales y está previsto crear en breve uno sobre su incineración. La recaudación retorna a los municipios en función de sus niveles de reciclaje y esto les crea por partida doble incentivos para aumentar los niveles de recuperación. Andalucía,





Madrid y Murcia gravan el vertido de residuos industriales y las dos segundas también el vertido de residuos de la construcción. En todos los casos, los tipos son aún bajos, pero se trata de interesantes primeros pasos.

En el ámbito local, los municipios pueden implantar tasas de basuras de pago por generación. Se trata de sistemas que crean contadores de residuos (básicamente, bolsas o cubos estandarizados) que permiten cobrar a cada hogar y comercio en función de la generación real de residuos, lo que crea incentivos ambientales puesto que generar menos residuos o reciclarlos implica pagar menos. Su aplicación no es sencilla, pero funciona ampliamente en otros países, sobre todo en Estados Unidos y Centro Europa. En las tasas de basuras también es posible prever bonificaciones, por ejemplo, para quienes hagan compostaje doméstico o un uso frecuente de los ecoparques.

Los instrumentos económicos tienen capacidad para generar cambios de conducta, tanto a la hora de producir y comprar bienes, como a la hora de gestionarlos como residuos. Su implementación es, por tanto, adecuada y coherente con otras políticas que abordan este problema. ■

La ecofiscalidad, un desafío

Joaquín Nieto. Secretario confederal de Medio Ambiente y Salud Laboral de CCOO

Una reforma fiscal con criterios ambientales es necesaria y posible, incluso diría que imprescindibles aunque por sí sola no baste para solucionar la crisis ecológica. Cualquier medida en el terreno de los tributos ambientales deberá acompañarse de un conjunto de medidas administrativas y legislativas que combinen subvenciones, prohibiciones, limitaciones y penalizaciones y una política de compras sostenibles, que modifiquen el marco institucional en la senda de una reforma ecológica de la economía

Para ello, hay que realizar un esfuerzo en la investigación y la puesta en marcha de tecnologías limpias, así como el impulso de un sistema productivo más eficiente y de un consumo responsable.

La tributación ambiental no tiene como finalidad fundamental incrementar los ingresos fiscales. Su objetivo es modificar el comportamiento de los agentes económicos encareciendo los bienes y servicios contaminantes y el uso de recursos naturales escasos. Ello comportaría la disminución de su utilización, y el estímulo de la demanda de bienes y servicios con mayor calidad ambiental y que sean menos intensivos en el uso de recursos energéticos y naturales. Lo que conllevaría, a su vez, el incremento de producción y oferta de alternativas limpias.

Aún no existen ejemplos consolidados de una fiscalidad ecológica en ningún país, pese a que se reconoce su necesidad en muy diversos foros. Lo que hay son medidas parciales e incompletas de impuestos y tasas que gravan bienes y servicios que tienen relación con la calidad ambiental, pero que en su mayoría, cuando se implantaron, no tenían propósito ecológico alguno más que el estrictamente recaudatorio y los que se han venido implantando más recientemente por razones ambientales son escasos.

Criterios

La fiscalidad debe atender simultáneamente a los criterios de equidad, justicia social distributiva y sostenibilidad ambiental, por ello una reforma en clave ecológica debe combinar y hacer compatibles ese conjunto de objetivos. Los



posibles efectos regresivos que potencialmente pueda comportar cualquier impuesto indirecto deberán contrarrestarse con el resto de medidas que se deberían configurar en una reforma fiscal socialmente equitativa y que persiga la sostenibilidad. Ello hace que el debate sea complejo y que sea imprescindible poner en marcha experiencias en diversas escalas geográfico-políticas antes de poder concluir la bondad de las fórmulas concretas.

Teniendo en cuenta los posibles efectos regresivos –todavía no cuantificados– de los impuestos indirectos deberemos observar los siguientes criterios:

■ 1) Es necesario conocer la elasticidad de la demanda de los bienes o servicios gravados respecto a los precios y la existencia y disponibilidad de bienes de sustitución y, por tanto, de opciones alternativas. Un ejemplo: junto a los impuestos que gravan el uso del vehículo privado de gasolina o diésel, la existencia de una buena oferta de transporte público que permita atender a las necesidades de movilidad.

■ 2) Ante el riesgo de aparición de posibles situaciones fiscalmente injustas de los sectores con rentas salariales más bajas, es factible la reorientación social del gasto público compensatorio mediante el incremento de la infraestructura social y ecológica para provisión de bienes y servicios de las capas menos favorecidas. Por ejemplo: transporte público colectivo barato, no contaminante y de calidad; vivienda pública bioclimática asequible, etc. Una de las vías más equitativas en lo que se refiere al precio de recursos como el agua o la electricidad, cuyo acceso es un derecho social elemental, es organizar los precios por tramos de consumo, de manera que haya un mínimo que permita el acceso de las rentas más bajas y vaya subiendo tramo a tramo, penalizando así los consumos excesivos.

■ 3) Las nuevas figuras tributarias podrían sustituir parcialmente el monto de otros impuestos indirectos –como el IVA– sobre bienes de primera necesidad o los directos que cargan las rentas salariales más bajas.

■ 4) En el caso español, no es necesario mantener como inmutable el principio de neutralidad fiscal ante cualquier variación en los impuestos por motivos ambientales, teniendo en cuenta que nuestro país cuenta con una presión fiscal 5,5 puntos por debajo a la existente en la UE-15. Todavía hay recorrido para acolchar cualquier medida. En cualquier caso puede mantenerse el nivel de ingresos e incluso aumentarse sin cargar a las capas menos favorecidas con mayor carga fiscal indirecta.

■ 5) Puede plantearse la modificación de los tipos de los impuestos indirectos como el IVA o sobre consumos especiales, bien reduciéndolos o eliminándolos en el caso de los bienes de primera necesidad, bien incrementándolos en los demás bienes, particularmente en los asociados a mayor derroche energético o de materiales.

■ 6) También puede intervenir sobre la tributación directa elevando el mínimo de renta personal exenta de tributación en el IRPF, lo que compensaría a las capas con menor poder adquisitivo, o bien incrementando la progresividad en los tramos altos de renta o eliminando ciertas exenciones en los impuestos directos a la par que creando otras nuevas con criterios sociales y ambientales.

Por último, hay que señalar una dificultad que tiene la propuesta de gravar más intensamente los recursos reduciendo paralelamente los llamados costes sociales asociados al trabajo. La propuesta es inteligente, pues se trata de reducir el uso de recursos y de favorecer el empleo. La dificultad viene de que en nuestro sistema de protección social, la recaudación llega a través de las contribuciones asociadas al trabajo, incluso con criterios de *contributividad* para asignar una parte del reparto –como es el caso de las pensiones o el desempleo– y no se financian con los impuestos como el resto de políticas públicas. En los países donde la financiación a la protección social se hace como el resto de políticas públicas no existen tales dificultades, pero en el nuestro cualquier cambio sería muy delicado y, en cual-

La fiscalidad debe atender simultáneamente a los criterios de equidad, justicia social distributiva y sostenibilidad ambiental, por ello una reforma en clave ecológica debe combinar y hacer compatibles ese conjunto de objetivos

quier caso, nunca debería concluir en un debilitamiento de la protección social que garantiza el Estado de Bienestar, sino su reforzamiento.

La reforma fiscal para el cambio de la economía hacia la sostenibilidad es, en definitiva, uno de los desafíos más interesantes para un presente y un futuro socialmente justo y ambientalmente sostenible. ■



Conferencia sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes



Entre el 30 de abril y el 4 de mayo se celebró en Dakar (Senegal) la tercera reunión de la Conferencia de las Partes del Convenio de Estocolmo sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes (COP). Dolores Romano estuvo en el encuentro en representación de CCOO

El convenio de Estocolmo, firmado en 2001, tiene como objetivo proteger la salud humana y el medio ambiente frente a los

COP, unas sustancias que no se degradan fácilmente en el medio ambiente, que se acumulan en los seres vivos –ocasionando graves problemas de salud, especialmente a mujeres y niños– y que aparecen lejos de sus lugares de producción o uso, transportados por el aire y el

agua, por lo que sus riesgos para la salud y el medio ambiente tienen alcance mundial.

El convenio, suscrito por 152 países, establece medidas para eliminar, restringir o reducir emisiones de 12 sustancias, conocidas como la docena sucia: dioxinas, furanos, PCB, hexaclorobenceno, y los plaguicidas –DDT, aldrina, clordano, dieldrina, endrina, heptacloro, mirex y toxafeno–.

Los principales temas que se trataron en la reunión se pueden dividir en dos grupos:

■ Implementación del convenio, incluyendo asistencia técnica para los países en vías de desarrollo, mecanismos para conseguir que las partes lo cumplan y evaluación de la eficacia de la implementación del convenio a través de la puesta en marcha de un sistema de vigilancia global de COP.

■ Eliminación y reducción de COP: uso del DDT en el control de malaria, ampliación de la lista de sustancias y gestión de residuos con COP.

Resultados

Respecto a la implementación solo se ha avanzado en el aspecto de la asistencia técnica, ya que la fuerte presión de los países en vías de desarrollo industrializados (India y China a la cabeza) ha bloqueado que se adoptara un mecanismo para conseguir que las partes cumplan el convenio. Este apartado ha quedado pospuesto de nuevo hasta la siguiente reunión, que será dentro de dos años.

Se ha decidido la puesta en marcha de un sistema de vigilancia global de COP, que analizará estos contaminantes en muestras de aire, leche materna y sangre humana de todo el planeta.

En cuanto a los aspectos técnicos, quedó claro que el DDT sólo se puede utilizar para control de malaria entre tanto se ponen en marcha las alternativas existentes de control integrado de vectores. Para ello se impulsará la asistencia técnica en los países que la usan.

Se ha ampliado la lista de sustancias que requieren acción global de doce a diecisiete, incluyendo ahora: pentabromodifenileter y hexabromobifenilo (retardantes de llama), clordona, lindano (plaguicida) y perfluorooctosulfonatos PFOS (surfactante y antiadherente).

Convenio de Basilea

Por otra parte, la conferencia decidió recomendar a las partes el uso de la Guía de COP en Residuos del Convenio de Basilea. Esta guía provisional establece los niveles de COP que definen

residuos que requieren un tratamiento especial o no y los sistemas de tratamiento considerados, en principio, ambientalmente seguros. La delegación sindical presente en la conferencia, así como los representantes de las ONG expresaron su rechazo a esta decisión, ya que su uso permitiría que residuos muy contaminados con dioxinas –PCB y otros COP–, no tengan que recibir un tratamiento para detoxificarlos y puedan utilizarse, por ejemplo, como material de construcción, dispersando COP en el medio ambiente. Además, abre la puerta al tráfico legal de estos residuos.

La decisión se tomó tras la fuerte presión realizada sobre el resto de países, especialmente los africanos, por la Unión Europea, liderada por la delegación alemana. Cabe recordar que los países europeos, entre ellos Holanda y Alemania, son los principales exportadores de residuos a escala mundial.

Durante la reunión, en un acto paralelo sindical organizado por la Fundación Internacional Sustainlabour, el Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS) presentó la base de datos **RISCTOX** (www.istas.ccoo.es/ecoinformas), la primera de acceso público y gratuito con información en español sobre los riesgos para la salud y el medio ambiente de 30.000 sustancias químicas.

Dolores Romano. *ISTAS*
dromano@istas.ccoo.es

Más información:

www.istas.ccoo.es
Sustainlabour www.sustainlabour.org/pops
Convenio de Estocolmo: www.pops.int/
Ministerio de Medio Ambiente:
www.mma.es/portal/secciones/calidad_contaminacion/quimicos/pops/index.htm
International POPs Elimination Network (IPEN): <http://ipen.ecn.cz>

El empleo se tendrá en cuenta en las negociaciones del post-Kioto

Estamos a punto de entrar en el primer periodo de cumplimiento del Protocolo de Kioto (en 2008) y los negociadores de los países que integran la Convención Marco de las Naciones Unidas contra el Cambio Climático (UNFCCC, en sus siglas en inglés) van perfilando los aspectos sobre los que tendrán que ponerse de acuerdo cuando finalice el Protocolo de Kioto, en 2012. Y uno de ellos será el empleo, según decidieron el pasado mayo en Bonn los asesores de la Convención Marco

La propuesta la hizo la delegación sindical que, por primera vez, acudió a uno de estos encuentros como grupo observador de la Convención con el nombre de TUNGO (Trade Union Non-governmental Organization). Hasta ahora, los sindicatos estaban incluidos dentro del grupo de las organizaciones no gubernamentales (ONG). Al ser reconocidos como observadores, su capacidad de acción ha aumentado claramente.

Los ejes de la intervención de la delegación sindical:

- El empleo y las consecuencias industriales de las futuras políticas sobre cambio climático

- La eficiencia energética y la necesidad de que exista un fuerte compromiso con los trabajadores en las iniciativas que se pongan en marcha relacionadas con una economía más baja en el consumo de carbono

- Los desafíos en la adaptación al cambio climático a los que deben enfrentarse los países en desarrollo

El que el empleo se incluya en los futuros compromisos que se deben abordar en el post-Kioto es sumamente importante para los trabajadores. La resolución adoptada por el grupo de expertos reconoce que: “El despliegue acelerado de tecnologías bajas en carbono produce beneficios económicos tan-

to a través de nuevas inversiones como a través de la creación de nuevo y más sostenible empleo”.

Los sindicatos, además, fueron propuestos como expertos en cuestiones de empleo y cambio climático, lo que ayudará a que se sigan desarrollando estudios e investigaciones en este campo. En esta línea, se invitó a la delegación sindical a presentar los resultados del estudio encargado por la Comisión Europea (y en el que ha participado ISTAS) sobre los efectos del cambio climático en el empleo en la próxima reunión, que tendrá lugar en agosto, en Viena.

Ana Belén Sánchez. *ISTAS*
absanchez@istas.ccoo.es

Algunas claves

Comisiones Obreras ha seguido las negociaciones internacionales relacionadas con la lucha contra el cambio climático desde el comienzo en la Cumbre de Río en 1992. En este encuentro se decidió la puesta en marcha de un instrumento con fuerza jurídica que uniera a todos los países en el esfuerzo de frenar el cambio climático. El resultado fue la Convención Marco de las Naciones Unidas contra el Cambio Climático (UNFCCC, en sus siglas en inglés). Desde entonces, se han desarrollado doce reuniones de la Convención, la última en Nairobi en 2006, y 26 reuniones de sus cuerpos asesores. La delegación sindical ha seguido y participado en el desarrollo de la agenda de este órgano.

La reunión de Bonn fue la vigesimosexta del grupo de asesores. Se dieron cieta tres cuerpos subsidiarios de la Convención y del Protocolo de Kioto:

- Cuerpo Subsidiario de Asesoramiento Científico (SBSTA, siglas en inglés). Se encarga de aconsejar sobre asuntos científicos que aparezcan en el desarrollo de la Convención y el Protocolo de Kioto.
- Cuerpo Subsidiario de Implementación (SBI, siglas en inglés). Trabajan para desarrollar legalmente los artículos de la Convención y del Protocolo.

- Grupo Especial de acuerdos futuros para los países Anexo I del Protocolo de Kioto (AWG, siglas en inglés). Se discute sobre el potencial de reducción de gases de efecto invernadero de los países desarrollados firmantes del Protocolo (no incluye EEUU y Australia).

- Diálogo a largo plazo de acción cooperativa para impulsar la implementación de la Convención. No es un cuerpo asesor sino que es un lugar de encuentro en el que todos los países –incluye a EEUU, Australia y los países en desarrollo– puedan compartir ideas sobre cuales son las mejores vías de acción futura de común acuerdo para futuros compromisos de lucha contra el cambio climático.





Hacia la prevención de riesgos en la extinción de incendios forestales

La quema de nuestros bosques y terrenos forestales trae consigo efectos negativos e importantes amenazas, tanto medioambientales como económicas. El cambio climático, la contaminación de acuíferos por percolación, pérdida de suelo fértil por lixiviación o “efecto lavado”, colmatación de embalses, pérdida de biodiversidad y alteración de hábitats, son algunos de los efectos medioambientales. En lo económico, no son menores

Por citar uno, los cuantiosos gastos originados en la extinción y enfatizar las pérdidas de rentas y empleos en la economía rural, como sucedió con el grave incendio ocurrido en el año 1999 en la provincia de Huelva -que se cobró la vida de cuatro personas y se perdieron miles de hectáreas de *Quercus suber* (alcornoque), especie de la que dependían numerosas familias agrupadas en torno a cooperativas de explotación, tratamiento y producción de corcho- o los terribles efectos de los incendios de 2006 en Galicia-, con cinco muertos y con repercusiones para la población y concretamente para los mariscadores de las Rías Bajas, cuyas playas quedaron bañadas por toneladas de lodos y cenizas

arrastradas por las lluvias, lo que les impedirá recolectar al menos en dos años, según los biólogos.

Actividad de riesgo

La extinción de los incendios forestales es una actividad de riesgo en la que participan, directa o indirectamente, alrededor de 278.000 trabajadores, según la Dirección General de Biodiversidad, entre retenes y brigadas, agentes forestales, técnicos, bomberos, pilotos de aeronaves, etc. Las estadísticas nos dicen que en los últimos once años han perdido la vida 88 personas y 647 trabajadores han resultado heridos de diversa consideración. En un periodo algo más amplio, desde 1979 a 2006, han muerto 241 personas, lo que nos da una me-

dia de entre ocho o nueve muertos al año. Las principales causas de fallecimiento son, por este orden: *atrapamientos* por fuego, accidentes aéreos, vuelco de vehículos y maquinaria y, por último, infartos.

Según el informe *Incendios Forestales en España 2006*, elaborado por CCOO, los trabajadores están expuestos a factores estresantes, utilizan herramientas que son transportadas por terrenos accidentados, conducen vehículos pesados, trabajan en turnos y por guardias -es frecuente prolongar jornadas que suelen traer consigo agotamiento-. Este estudio pone de manifiesto que el grado de formación del colectivo es muy dispar y no todos conocen los protocolos de actuación. El comportamiento de los grandes incendios es prácticamente impredecible lo que genera una gran incertidumbre y se trabaja en condiciones extremas de temperatura. Los trabajadores están expuestos a humos y gases (vapor de agua, CO₂ y un 10% de otros gases), partículas en suspensión y compuestos orgánicos (hasta unos 200 diferentes) algunos de ellos cancerígenos y mutagénicos.

Detengámonos en este último aspecto. En muchos casos, los gases y partículas no pueden ser filtrados por elementos adecuados y hay que utilizar mascarillas tipo P2 que no filtran las partículas más pequeñas, las PM2.5 que son las más nocivas, pues si se utilizase una del tipo P3, la de máxima eficacia, podría provocar asfisia debido al esfuerzo.

El último estudio de ASEMFO (Asociación de Empresas Forestales)





sobre empleo en el sector forestal, que incluye a trabajadores de prevención de incendios forestales, subraya, entre otras cosas que: el 37% de las empresas no tiene delegado de prevención, el 75% no tiene comité de seguridad y salud, que el 30% no ha definido e implantado medidas de emergencia, que un 41% no ha realizado investigación de accidentes y que un 33% no aplica norma de prevención ni vigila la salud.

Aplicar la Ley de Prevención

Muchas empresas, públicas y privadas, haciendo una interpretación libre de lo reflejado en el artículo 3.2 de la Ley 31/95 de Prevención de Riesgos Laborales, han excluido de la evaluación de riesgos y de la puesta en marcha de planes de prevención a los trabajadores que se dedican a prevenir y a extinguir los incendios forestales, obviando de este modo y cuando menos, el espíritu de la ley.

Comisiones Obreras presentó su informe de incendios en junio de 2005 y unos meses después, en octubre, elevó un amplio escrito a la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (CNSST). El CNSST encargó un grupo de trabajo para que estudiase esta situación y, a partir de este mandato, se creó el subgrupo Incendios Forestales en el Sector Agra-

rio, que comenzó su actividad en noviembre de 2006. En ese subgrupo está presente CCOO, que lo ha impulsado y dinamizado, y que ha manifestado en todas las reuniones que se han mantenido, que el primer paso que había que dar era buscar la fórmula que despejara cualquier duda sobre la aplicabilidad de la ley a todos y cada uno de los trabajadores que se dedican a esta actividad. De esta insistencia salió una petición por escrito a la Dirección General de Trabajo, en la que se pedía aclaración y postura oficial de esa institución sobre este extremo y, una vez obtenida la respuesta, reconducir la vía de actuación. El pasado 30 de marzo se recibió escrito de contestación, que se apoya en la doctrina del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, en el que quedan plasmadas algunas consideraciones:

■ El ámbito de aplicación de la Directiva 83/391 ha de entenderse de manera amplia.

■ Las excepciones a dicho ámbito deben interpretarse restrictivamente.

■ No se excluyen los servicios de protección civil en cuanto tales, sino únicamente “determinadas actividades específicas”, por ejemplo una catástrofe, que se caracterizan por no prestarse, por naturaleza, a una plani-

ficación del tiempo de trabajo de los equipos de intervención.

Conclusiones

De estas consideraciones se extraen dos grandes conclusiones:

■ “La Ley de Prevención de Riesgos Laborales es de aplicación a las actividades de los bomberos (este término engloba a todos los que se dedican a la actividad que nos ocupa).

■ Este principio solo cederá ante “grave riesgo colectivo”.... “No obstante, en estos casos no debe olvidarse que la Directiva exige a las autoridades competentes que velen para que la seguridad y la salud de los trabajadores queden aseguradas en la medida de lo posible”.

El subgrupo seguirá trabajando y el siguiente paso será elevar al pleno de la comisión este informe para que se emita dictamen y sea de amplia difusión. Entendemos que se acabaron las dudas y lo siguiente es que empresarios y administraciones cumplan con el deber que les toca y que la prevención de riesgos laborales en las tareas de prevención y extinción de incendios forestales sea un hecho y no una quimera.

Francisco J. Cabezos
Coordinador Estatal de Agentes
Forestales de FESAP-CCOO



Propuesta de plan de movilidad para la empresa Unitono en Cantabria

En Cantabria también nos hemos puesto manos a la obra con la movilidad sostenible y hemos empezado a lo grande, puesto que la empresa Unitono puede llegar a tener unas mil quinientas trabajadoras a corto plazo, si las cosas van bien

Unitono es una empresa especializada en servicios de gestión integral de tele-operación y esta ubicada en el polígono Trascueto, situado en el término municipal de Camargo, al sur de las localidades de Maliaño y Muriedas, y al este de Revilla de Camargo. El polígono limita por el este con el término municipal de El Astillero. En el polígono hay diferentes empresas (fundiciones, metal y auxiliares de construcción, principalmente) que acogen en torno a 2.500 trabajadores.

La empresa tiene otra plataforma en el polígono industrial de la Cerrada. El acceso a este polígono se extiende desde el norte al sur-este, entre las localidades de Maliaño y El Astillero, y se realiza casi exclusivamente mediante vehículo privado. El eje longitudinal SW-NE que define al polígono tiene una longitud de 1,3 km.

Uso del coche

La práctica totalidad de trabajadores que acuden a diario a su puesto lo hacen en vehículo propio, una práctica que está ampliamente extendida en la mayoría de polígonos industriales en Cantabria y en España y que pone de manifiesto la insuficiencia de espacios para aparcamiento y la invasión generalizada de aceras y espacios comunes por parte de los vehículos.

Ante este problema las delegadas de CCOO en la empresa acudieron al Gabinete de Salud Laboral y Medio Ambiente y solicitaron ayuda para resolver el problema de aparcamiento y de acceso al trabajo en general.

En este sentido, comenzamos a trabajar coordinadamente las delegadas y los técnicos del Gabinete para plantear

a la empresa un plan de movilidad aceptable que resolviera los graves problemas que se generan diariamente, tanto para la empresa, como para las trabajadoras.

Cuestionario

En primer lugar, se elaboró un cuestionario con una serie de preguntas que nos permitieran saber la situación del personal en cuanto a:

- ✓ Modos de ir al centro de trabajo.
- ✓ Lugar de residencia.
- ✓ Motivos por los que no utiliza el transporte público.
- ✓ Coche compartido.
- ✓ Motivos por los que utiliza el transporte público.
- ✓ Motivos por los que no utiliza el transporte público.
- ✓ Si restringiría el uso del coche.

Con resultados de la encuesta comenzamos a elaborar el documento que se presenta a la empresa oficialmente y a la vez se hace guía divulgativa y se reparte entre toda la plantilla de la empresa. Las conclusiones del estudio analizando la situación de partida son que:

- ✓ La empresa cuenta con una plantilla aproximada de 1.500 trabajadoras, con una posible ampliación a medio plazo. En el caso del polígono de Trascueto los accesos están colapsados, mientras que en el polígono de La Cerrada no hay posibilidad de aparcar.
- ✓ El origen de los desplazamientos al trabajo se concentra en Santander (el 40%), en Torrelavega (10%) y Maliaño-Muriedas, mientras el resto procede de un gran número de localidades.
- ✓ El reparto modal de los desplazamientos se concentra en un 78% en el automóvil privado, el 9% en tren de cer-

Propuestas

- ✓ Creación en la empresa de la figura del coordinador de transporte.
- ✓ Flexibilidad horaria y cómputo del tiempo empleado en el transporte como tiempo efectivo de trabajo.
- ✓ Gestión de aparcamiento que favorezca a las trabajadoras que utilizan el coche compartido.
- ✓ Servicio de gestión de coche compartido, creación de una oficina centralizada para ofrecer información para conseguir compañeras de viaje y elección de recorridos más rápidos.
- ✓ Fomento por parte de la empresa de bonos de transporte para el uso de transporte alternativo al coche: transporte público etc...
- ✓ Puesta en funcionamiento por parte de la empresa de dos Autobuses lanzaderas desde la estación de FEVE en Maliaño y en el Astillero.
- ✓ Negociación con la empresa para el pago de dos abonos FEVE mensuales Santander-Maliaño y Astillero, para el contingente de trabajadoras procedentes de Santander que serían recogidas en Maliaño por las lanzaderas, y del equivalente para otros itinerarios (Astillero-Maliaño, Solares-Maliaño, Torrelavega-Adarzo, etc.).



canías, el 7% en bus interurbano y el 4% en bus urbano.

- ✓ Apenas se hace uso de la modalidad coche compartido.

Aurelio Nieto. CCOO-Cantabria

El Reglamento IPPC ve al fin la luz

El pasado 21 de abril se publicaba en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto 509/2007, por el que se aprueba el reglamento para el desarrollo y ejecución de la Ley 16/2002 de Prevención y Control Integrados de la Contaminación (LPCIC)

Han tenido que pasar casi cinco años desde que la ley se aprobara para que viera la luz este instrumento normativo fundamental para la correcta implantación y aplicación de la misma, debido a las indefiniciones y ambigüedades que esta norma presenta y a la necesidad de un desarrollo reglamentario que especificara el modo de interpretación y aplicación de determinados aspectos en ella contenidos.

Este largo tiempo transcurrido pone de relieve las dificultades que ha encontrado el Ministerio de Medio Ambiente en su intento de lograr el mayor grado de consenso con las comunidades autónomas, los sectores afectados y los distintos órganos de la Administración General del Estado implicados.

Claves

A grandes rasgos, el principal contenido a destacar del reglamento LPCIC es el siguiente:

■ Recoge con carácter enunciativo y no limitativo las diferentes instalaciones y actividades que se consideran incluidas en el Anexo I de la Ley 16/2002. Esta enumeración se ha realizado teniendo en cuenta, entre otros criterios, los documentos en donde se realiza una descripción de las actividades comprendidas en el mismo.

■ Se faculta a las comunidades autónomas para que puedan establecer mecanismos o medidas que simplifiquen los mecanismos de comprobación del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la Autorización Ambiental Integrada (AAI) en aquellas actividades que tengan implantadas Sistemas de Gestión Ambiental EMAS o ISO 14001.

■ En lo que respecta al contenido de la solicitud de la (AAI), establece que el titular de la instalación deberá presentar la documentación técnica necesaria para poder determinar las medidas relativas a las condiciones de explotación en situa-

ciones distintas a las normales que puedan afectar al medio ambiente. En el caso de que la actividad desarrollada implique la realización de vertidos, se deberá presentar información específica sobre las sustancias consideradas prioritarias por el texto refundido de la Ley de Aguas. Igualmente, se tendrán que declarar de forma explícita los procesos en los que intervengan determinadas sustancias o preparados regulados por el Reglamento Europeo REACH de control y autorización de sustancias químicas. Las instalaciones existentes deberán notificar los riesgos potenciales para la salud y el medio ambiente de las sustancias que se utilicen o produzcan en la instalación y que hayan sido identificados durante el proceso de registro y evaluación establecido en el REACH .

■ Se estipulan una serie de garantías del solicitante de la AAI en el trámite de información pública. En concreto, tendrá conocimiento de las alegaciones recibidas en el mismo y la posibilidad de manifestar lo que estime oportuno al respecto.

■ Establece medidas de procedimiento referidas a las actuaciones que corresponde desarrollar a la Administración General del Estado. En concreto:

1.- Se determina el procedimiento para la emisión del informe vinculante del organismo de cuenca, respecto a los vertidos de una instalación a las aguas continentales gestionadas por la Administración General del Estado

2.- Se establece el procedimiento para integrar en la AAI los trámites de

evaluación de impacto ambiental respecto de aquellas instalaciones que requieran autorización sustantiva de competencia estatal.

■ Se recoge un procedimiento simplificado para la solicitud de la AAI de las instalaciones ganaderas del epígrafe 9.3 del anejo I de la Ley 16/2002 (instalaciones dedicadas a la cría intensiva de aves de corral o de cerdos). Asimismo, se establece para estas instalaciones la posibilidad de requerir la aplicación de medidas técnicas para el cumplimiento de los valores límite de emisión, como por ejemplo la incorporación de una Mejor Tecnología Disponible (MTD).

■ Se aborda la adecuación a la normativa IPPC (la directiva europea de la que emana la LPCIC) de las instalaciones incluidas en el ámbito de aplicación del RD 430/2004, “por el que se establecen nuevas normas sobre limitación de emisiones de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión y se fijan condiciones para el control de las emisiones de las refinerías de petróleo”. En concreto, se contempla la posibilidad de que los valores límite de emisión de las instalaciones existentes incluidas en el Plan Nacional de Reducción de Emisiones sean fijados para cada contaminante, siempre que ello no suponga menoscabo en la salud de las personas o el medio ambiente.

Por último, mencionar que también se ha aprobado el RD 508/2007 por el que se regula el suministro de información sobre emisiones del Reglamento E-PRTR y de las autorizaciones ambientales integradas, cuyo contenido, en un principio iba a formar parte del Reglamento IPPC pero que a última hora se decidió aprobar en una norma propia.

Antonio Ferrer. *ISTAS*
aferrer@istas.ccoo.es



“Territorio enladrillado: la vergüenza urbanística”

Escándalo, inmoralidad, vergüenza urbanística... Faltan calificativos para describir la verdadera dimensión y las implicaciones de la explosión de ladrillo, asfalto y hormigón acontecida en España en el último decenio, perpetrada al amparo de la visión neoconservadora ultraliberal –consistente, en realidad, en que el ladrillazo es el mejor y más sencillo de los negocios– que tuvo su plasmación legislativa en la vergonzante Ley 6/98 del todo urbanizable del anterior Gobierno.

Lo que se ha hecho, lo que se sigue haciendo en la costa mediterránea, Levante, Murcia, norte de Almería, Costa del Sol, zonas de Baleares, región madrileña y tantos y tantos municipios españoles –el monstruo es voraz y se extiende por doquier–, debería llevarnos a sentir una especie de vergüenza colectiva: hemos fallado estrepitosamente como sociedad al permitir una barbarie semejante que ha enriquecido extraordinariamente a unos pocos, vapuleando los intereses generales y masacrando el territorio.

Aniquilación de paisajes, pérdida de biodiversidad, despilfarro de recursos naturales y públicos, sobredotación de infraestructuras de transporte, empleo precario, siniestralidad laboral, urbanismo especulativo y depredador, irracional, expansivo y recalificador, banalización de la arquitectura y del urbanismo –hasta cultivar el más absoluto feísmo– al servicio del negocio, precios de la vivienda a niveles “imposibles”, excesivo endeudamiento familiar, pérdida de calidad de vida de los ciudadanos, son algunas de las consecuencias ecológicas, sociales y económicas del *ladrillazo*. Muchas de ellas son una carga de profundidad contra la cohesión y la sostenibilidad de una sociedad cuyo indudable progreso económico ha pivotado, en demasía, sobre el monocultivo del ladrillo, a un nivel muy superior al aconsejable, hasta el punto de generar incertidumbres e interrogantes de futuro que habrá que ver cómo afrontamos en los próximos años.

Íntimamente relacionado con este fenómeno, el abuso y la corrupción urbanística –que unen política, poder y ladrillo en un peligroso cóctel– vienen afectando seriamente a la calidad democrática de nuestro país y a la moral colectiva, además de ensombrecer nuestra imagen y credibilidad internacional, algo que no parece preocupar demasiado a ciertos *patriotas del ladrillo*.

En definitiva, un callejón en el que nos han metido/nos hemos dejado meter, y del que no será fácil salir indemnes, todo ello propiciado por el terreno abonado que supone el problema de financiación de los ayuntamientos –nefastamente vinculada al ladrillo en la actualidad– y la falta de transparencia en los ingresos/gastos de los partidos políticos, asuntos ambos cuya urgente solución constituye una verdadera asignatura pendiente de nuestro estado de derecho.

En cierto modo, este tsunami urbanístico no sólo nos ha quitado y arrumbado para siempre paisajes y territo-

rios, también nos ha arrebatado algo que nos pertenecía y que tiene que ver con la esencia y con la dignidad de la condición de ciudadanos.

¿Y ahora, qué podemos hacer?, desde luego, no resignarnos. Tendremos que –igual que después de una batalla– lamer nos las heridas, ver cuáles y cuántos son los daños, medirlos, identificar aquéllos que son irreversibles –desgraciadamente, serán mayoría–, ver cuáles pueden ser mitigados, restaurados..., y sobre todo, abordar el problema como una verdadera cuestión de Estado, un objetivo que, sencillamente, debería unir a todos los ciudadanos decentes.

Habrà que investigar a fondo –caiga quien caiga– la corrupción urbanística, recuperar el urbanismo secuestrado por los “señores del ladrillo”, potenciar los servicios públicos de inspección y vigilancia del territorio, del medio natural, y de la legalidad urbanística, potenciar la especialización de jueces y fiscales, dotarles de medios. Algunas medidas adoptadas por el actual Gobierno nacional van en este sentido y serán enormemente positivas, entre otras, la reforma de la Ley 6/98 del Suelo, una norma impresentable.

En definitiva, tenemos por delante una importante tarea: poner las bases para blindarnos como sociedad frente a la barbarie, frente a los sin escrúpulos, para que otra vergüenza urbanística como ésta no pueda volver jamás a repetirse en España.

Jose Luis Diaz Cuadrado
es coautor del libro:

“Otro urbanismo es posible. Siete miradas sobre Madrid”

Luis Felipe Alonso, José Luis Díaz, Jesús Gago, Eduardo Mangada, Javier Méndez, Damián Quero y Bernardo Ynzenga

Ediciones GPS - Madrid. 266 páginas. 15€.

La publicación recoge los trabajos de siete profesionales del urbanismo madrileño, haciendo una reflexión sobre la ciudad de Madrid en su actualidad, y los procesos de urbanización que se están desarrollando en el territorio de la Comunidad Autónoma. Se reflejan alternativas en cuanto a contenidos, y se muestran los instrumentos que deberían poner coto a los desmanes actuales orientando los futuros desarrollos urbanísticos dentro de un espacio culto, socialmente eficaz y coherente con una política basada en la sostenibilidad.



“Conspiraciones tóxicas”

Rafael Carrasco, Miguel Jara y Joaquín Vidal
Ediciones Martínez Roca, S.A. 384 páginas. 18€.

Rafael Carrasco, Miguel Jara y Joaquín Vidal, periodistas de diferentes medios, repasan en este libro la situación de algunos problemas ambientales en nuestro país: antenas de telefonía móvil, construcción de pantanos, energía nuclear, industrias cerámicas, bosques, transgénicos, energía eólica, campos de golf, productos químicos, refinerías, desarrollos urbanísticos y cotos de caza.

Durante este amplio recorrido nos van desgranando los diferentes intereses empresariales y corporativos, muchas veces inconfesables, que mueven los hilos del *lobbyismo* en nuestro país. Lo que aquí llamamos “hacer pasillos”. En esta pasarela aparecen personajes conocidos por todos, y otros, aunque poco conocidos, no por ello menos influyentes.

Con la lectura de este libro podremos descubrir como se desenvuelven en Bruselas algunos de los más influyentes *lobbies*, defendiendo los intereses de grandes corporaciones industriales. Descubriremos cómo funciona el fenómeno de las “puertas giratorias” con el intercambio de puestos de trabajo entre funcionarios de las instituciones europeas y los *lobbistas* industriales. En definitiva, explican con ejemplos concretos cómo se pone por delante el negocio a la salud de las personas y el medio ambiente. Dedicamos un último capítulo a repasar algunas de las luchas ciudadanas que se llevan a cabo y que, frente a la idea de que nada se puede hacer, nos muestran la realidad de numerosas personas y asociaciones que luchan con éxito contra el creciente poder de los *lobbies* antiecológicos.

Conspiraciones tóxicas es un libro para reflexionar sobre los límites del poder económico, la ética, y la toma de decisiones de formas no democráticas y alejadas de la participación de los ciudadanos.

Jesús Pérez

Rafael Carrasco, Miguel Jara y Joaquín Vidal
CONSPIRACIONES TÓXICAS
Cómo atentan contra nuestra salud y el medio ambiente los grupos empresariales



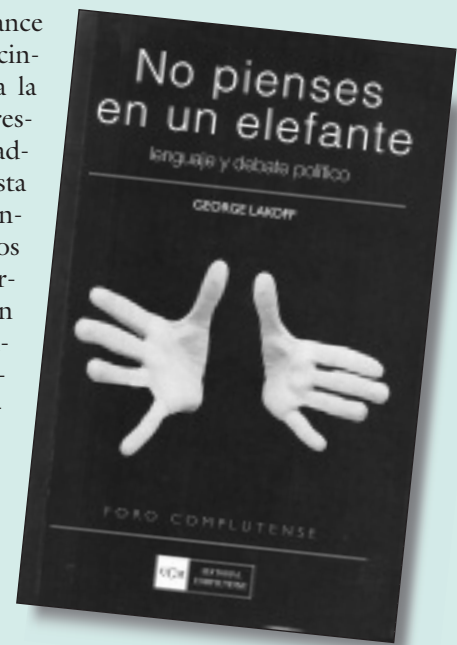
“No pienses en un elefante. Lenguaje y debate político”

George Lakoff

Traducción de Magdalena Mora. Editorial Complutense, Madrid 2007 (original en inglés: 2004). 174 páginas. 10€.

Éste es un libro breve y práctico que no debería dejar de leer ningún activista de la izquierda —de las muchas familias de la izquierda diversa y plural, demasiado a menudo, ay, divididas sectariamente—. Escrito por un lingüista cognitivo que también es uno de los fundadores del think tank probablemente más interesante asociado con el Partido Demócrata estadounidense (véase www.rockridgeinstitute.org), se esfuerza eficazmente por hacer comprender cómo la derecha consiguió reestructurar a su favor el debate político a partir de iniciativas de largo alcance emprendidas en los años cincuenta, y de qué manera la izquierda puede contrarrestar la hegemonía de sus adversarios. En la base de esta valiosa caja de herramientas, la teoría de los marcos cognitivos, y los dos marcos básicos —al menos en la vida política estadounidense— del “padre estricto” y de los “padres protectores”. ¿Y esto nos atañe, se preguntarán más de uno y de una? Sí, por dos razones. La primera es que muchos de los análisis y propuestas de Lakoff son de amplio espectro, válidos también para europeos o latinoamericanos (a veces, mediante pequeños ejercicios de traducción cultural). Y la segunda: dado que la derecha española viene aclimatando por estos pagos, con cierto éxito, las prácticas de guerra civil cultural que importan directamente de los neocons y teocons norteamericanos, la reflexión de este “activista cognitivo” sí que nos debería importar, y mucho. Si usted tiene que sentarse próximamente a debatir sobre políticas medioambientales con algún neoliberal de la FAES, o intenta articular un programa sensato y atractivo desde la asociación de vecinos de su barrio, léalo: le será útil.

Jorge Riechmann



La última

Mar Asunción

Responsable de energía y cambio climático de WWF/Adena

Bióloga, ha dedicado su vida laboral a la educación ambiental, primero en la Comunidad de Madrid y después en WWF/Adena. En 2001 inició el Área de Cambio Climático en esta organización ecologista y, tal como ella afirma, sigue haciendo educación ambiental, aunque ahora sus destinatarios principales son los políticos y los empresarios.

Usted es una de las portavoces de Movimiento Clima. ¿Qué hace en su vida cotidiana para frenar el cambio climático?

✓ Desde hace dieciséis años tengo un panel solar que proporciona el agua caliente que necesita mi familia durante aproximadamente nueve meses al año. Hice una reforma en mi casa y aislé las paredes y los techos, con lo que mi consumo en climatización es bastante reducido. Mis electrodomésticos son de etiquetado energético A. Tengo un interruptor que desconecta todos los aparatos audiovisuales (televisión, TDT, DVD) simultáneamente cuando no los estoy utilizando y ahorro así el consumo de los stand by, y voy al trabajo en transporte público.

Respecto al calentamiento global, ¿qué parte de responsabilidad tienen los ciudadanos en comparación con los gobiernos y las empresas?

✓ La responsabilidad directa de los ciudadanos es aproximadamente el 25%, si hacemos una estimación de las emisiones producidas por la utilización de la energía en nuestras casas y la parte proporcional del transporte. Pero la responsabilidad indirecta es mucho mayor, ya que los ciudadanos tenemos capacidad para exigir a los gobiernos y a las empresas que establezcan la lucha contra el cambio climático como prioridad, y con frecuencia no lo consideramos en nuestras opciones de compra ni cuando elegimos a nuestros representantes políticos.

¿Ha conseguido Al Gore con un documental lo que no han conseguido las organizaciones ecologistas, sindicales y sociales durante años de trabajo y esfuerzo?

✓ No. El trabajo de las organizaciones ecologistas durante 20 años ha hecho posible que ahora no se ignore el cambio climático y sea un tema a tener en cuenta en las políticas de los gobiernos y de las empresas, aunque no sea a un nivel suficiente respecto a la gravedad y la urgencia del problema. Lo que ha conseguido Al Gore, con su perfil de ex vicepresidente de la mayor potencia mundial (y la más irresponsable), ha sido “vender” el tema a los directivos de empresas, público al que las organizaciones sociales todavía no tenemos un fácil acceso directo.

Acaban de celebrarse en España elecciones autonómicas y municipales, pero pocos políticos han hablado del calentamiento global. ¿Es que la defensa del medio ambiente no da votos?

✓ Siempre que hay elecciones las organizaciones ecologistas preparamos un informe con nuestras propuestas y medidas que hacemos llegar a todos los partidos políticos para que las incluyan en su programa electoral. Rara vez aparecen en dichos programas medidas con la concreción suficiente. En los debates televisados tampoco el medio ambiente fue uno de los protagonistas, aunque cuando se hacen encuestas de opinión aparece como preocupación de la población, especialmente el cambio climático. Efectivamente, todavía se necesita mayor implicación y demanda de los ciudadanos a los poderes públicos para que incluyan como prioridad en sus políticas la lucha contra el cambio climático. Pero afortunadamente esta situación está mejorando, tal como se puso de manifiesto en la manifestación por el clima el pasado abril en Madrid, donde acudieron alre-



Foto: Luis Merino

“Lo que ha conseguido Al Gore ha sido ‘vender’ el cambio climático a los directivos de empresas”

dedor de 15.000 personas, triplicando la afluencia del año anterior.

Los científicos aseguran que, desde el punto de vista económico, es más rentable frenar el cambio climático que no hacerlo. ¿A quién le interesa perder dinero?

✓ A nivel global y social es más económico tomar medidas para frenar el cambio climático que asumir los costes de sus consecuencias. La cuestión es quién debería pagar los costes de las medidas y los que sufren las consecuencias no son los mismos, resistiéndose los primeros a tomar medidas. Un ejemplo claro son los sectores relacionados con el petróleo y el carbón, o los líderes políticos que son rehenes de estos intereses como Bush. Pero también hay otros gobiernos que no tienen el coraje suficiente para afrontar medidas que, si bien a medio y largo plazo serían beneficiosas para los intereses de la población y las empresas, a corto plazo tienen miedo a que les suponga la pérdida de votos.

Javier Morales Ortiz