

La UE apuesta por un **aire limpio**



Comisión Europea

Dirección General de Medio Ambiente

Puede obtenerse información sobre la Unión Europea a través del servidor Europa en la siguiente dirección de Internet: <http://europa.eu.int>.

Al final de la obra figura una ficha bibliográfica.

Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, 2000

ISBN 92-828-4799-3

© Comunidades Europeas, 2000

Reproducción autorizada, con indicación de la fuente bibliográfica

Printed in Germany

Prefacio

Desde la década de los ochenta la importancia de la política de la Unión Europea sobre protección del medio ambiente y los recursos naturales ha ido aumentando sin cesar. La razón se debe a que las amenazas de daños y deterioro que pesan sobre el medio ambiente distan mucho de estar controladas. Por fortuna, cada vez son más las personas que, conscientes de los peligros latentes, exigen medidas de protección más decididas a nivel nacional y, sobre todo, europeo.

A consecuencia de ello se ha ampliado considerablemente el abanico de medidas de aplicación de la política de medio ambiente (desde legislación hasta instrumentos financieros). En particular, el Tratado de Amsterdam ha situado el principio de desarrollo sostenible y el objetivo de un nivel elevado de protección del medio ambiente entre las máximas prioridades (artículo 2). Nuestra política, además, se ha extendido y diversificado para cubrir ahora todos los sectores de la sociedad y abarcar una gama muy amplia de instrumentos.

Algunos temas interesan especialmente a los ciudadanos europeos, por ejemplo el de la calidad del aire. En ese terreno, además, Europa ha actuado de una forma especialmente decidida en los últimos años. La Comisión Europea se propuso elaborar una estrategia global al respecto. Los Estados miembros tienen la obligación de incorporar a su ordenamiento interno y aplicar nuevas directivas sobre calidad del aire que establecen objetivos de calidad a largo plazo. No obstante, todos los ciudadanos debemos asumir también la responsabilidad de intentar solucionar ese problema mediante un cambio en nuestra actitud cotidiana, por ejemplo dejando el coche en el garaje y desplazándonos a pie, en bicicleta o en transporte público siempre que sea posible. Sólo así nuestras ciudades serán un lugar mejor donde vivir.



Al igual que el capital, la mano de obra o las infraestructuras de transporte, la calidad del aire se convertirá seguramente en un factor determinante para orientar las inversiones y, por consiguiente, para el crecimiento económico de una región. La organización del sistema de transporte no sólo en las ciudades sino también en las empresas va a ser, sin lugar a dudas, una de las máximas prioridades en los próximos años.

¿Cómo debe informarse a los ciudadanos sobre la calidad del aire? La legislación europea establece obligaciones precisas sobre la información de la población en caso de contaminación alta, como los niveles excesivos de ozono registrados en los últimos años. Todos y cada uno de nosotros tenemos derecho a exigir a las administraciones nacionales y locales que tomen medidas en favor de la calidad del aire.

Este folleto se refiere a la estrategia europea para el aire. Se dirige a los agentes locales y regionales, ONG, responsables políticos en todas las esferas, interlocutores sociales, consumidores y ciudadanos. Confiamos en que el ciudadano pueda aquí encontrar ideas sobre lo que puede hacer para solucionar los problemas ecológicos.



El aire en Europa: problemas

El aire de calidad es un requisito indispensable para nuestra salud y para la del medio ambiente. En los últimos años, sin embargo, todos hemos leído en los periódicos titulares sobre los efectos peligrosos de las emisiones atmosféricas provocadas por las actividades humanas, por ejemplo:

- «Mayor incidencia del asma entre la población infantil.»
- «Crece el agujero de la capa de ozono.»
- «Muerte de bosques por la lluvia ácida.»
- «Más tormentas y sequías en el futuro.»

Ya se han tomado medidas concretas a nivel internacional, europeo, nacional y local que han permitido mejorar la situación, pero aún queda mucho por hacer.

Cambio climático

El clima terrestre ha estado sometido siempre a variaciones naturales. En los últimos años, sin embargo, se han producido cambios imputables a actividades humanas, y eso es algo que ya está generalmente reconocido. Este «calentamiento planetario» se produce por la liberación de cantidades cada vez mayores de los denominados gases de efecto invernadero, que afectan a la capacidad de absorción y emisión de las radiaciones solares a través de la atmósfera que rodea a la Tierra.

Causas principales:

- Dióxido de carbono (CO_2) procedente del consumo de energía, el transporte, los procesos industriales y la deforestación.
- Metano (CH_4) procedente de la producción y el consumo de energía, algunas formas de agricultura y los vertederos.
- Óxido nitroso (N_2O) procedente de suelos abonados y de la combustión de la biomasa y de combustibles fósiles.



- Clorofluorocarburos (CFC) procedentes de actividades industriales, la refrigeración y los aerosoles.

Efectos principales:

- Aumento del nivel del mar.
- Condiciones climáticas cada vez más extremas: inundaciones, tormentas y sequías.

Agotamiento del ozono

En los últimos 25 años se ha ido reduciendo la capa de ozono que protege la Tierra de las radiaciones ultravioletas nocivas. Sobre la Antártida, esa capa se ha visto tan afectada que ahora presenta un agujero que no deja de crecer.

Causas principales:

- Clorofluorocarburos (CFC) y, en menor medida, hidroclorofluorocarburos (HCFC) procedentes de la refrigeración, fabricación de espumas, aerosoles y disolventes.
- Bromuro de metilo procedente de la fumigación de terrenos agrarios y la combustión de la biomasa.

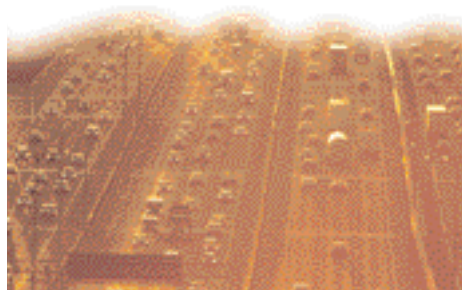
Efectos principales:

- Cáncer de piel en los seres humanos.
- Daños a ecosistemas marinos.

Acidificación

Las sustancias acidificantes depositadas en el suelo y el agua pueden tener efectos graves sobre algunas especies de fauna y flora. Varias de esas sustancias proceden de actividades industriales y son arrastradas por el viento a miles de





kilómetros de distancia de su fuente antes de depositarse. En muchos ecosistemas, la deposición ácida actual excede con mucho los niveles de tolerancia. En los países escandinavos, por ejemplo, prácticamente el 20 % de los bosques y lagos está muerto, y otro 30 % está gravemente afectado sobre todo por la contaminación que llega de otros países.

Causas principales:

- Dióxido de azufre (SO_2) y óxidos de nitrógeno (NO_x) procedentes de la combustión de combustibles fósiles.
- Amoníaco (NH_3) procedente de actividades agrarias.

Efectos principales:

- Muerte de plantas y peces, que no pueden sobrevivir en medios más ácidos.
- Daños a materiales de construcción.
- Fácil introducción de contaminantes tales como metales pesados y nitratos en la capa freática.

Calidad del aire en las ciudades

Problemas tales como el calentamiento planetario, la destrucción del ozono y la acidificación son en verdad preocupantes, pero pueden parecer ajenos a nuestra vida cotidiana. Los expertos sanitarios, los políticos y los ciudadanos están más preocupados directamente por la relación entre el aire de mala calidad y la salud humana. El aire contaminado es un problema, sobre todo en nuestras ciudades.

En las zonas urbanas es donde hay una mayor concentración de industrias y tráfico, y donde vive prácticamente el 80 % de la población europea. Las medidas adoptadas en los últimos treinta años para intentar solucionar los problemas más graves de contaminación industrial en ciudades europeas han

logrado mejorar mucho la situación. No obstante, el enorme aumento del tráfico rodado registrado durante ese mismo período ha hecho que la baja calidad del aire debida a las emisiones de vehículos siga suponiendo un peligro importante para la salud humana.

Cuadro 1.

Contaminantes atmosféricos y salud

Contaminante	Fuente principal	Principales efectos sobre la salud
Benceno	Automóviles Industria química	Cáncer Perturbación del sistema nervioso central
Metales pesados (p.ej. arsénico, cadmio, plomo, mercurio y níquel)	Procesos industriales Producción de energía Automóviles	Cáncer Problemas digestivos Perturbación del sistema nervioso
Dióxido de nitrógeno	Automóviles Otros procesos de combustión	Enfermedades respiratorias Daños a los tejidos pulmonares
Ozono	Transformación de los óxidos de nitrógeno y los compuestos orgánicos volátiles emitidos por el tráfico en presencia de luz	Problemas respiratorios Reducción de la función pulmonar Agravación del asma Irritación ocular y nasal Menor resistencia a infecciones
Partículas	Combustión (gasóleo y madera, por ejemplo) Industria Agricultura (arado, quema de rastrojos, etc.) Reacciones químicas secundarias	Cáncer Problemas cardíacos Enfermedades respiratorias Aumento del riesgo de mortalidad en el primer año de vida
Dióxido de azufre	Combustión	Alteraciones respiratorias

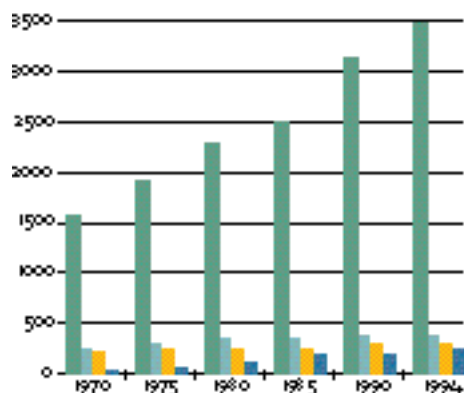
Fuente: Comisión Europea, Un aire limpio para las ciudades europeas, 1997.

Transportes y contaminación atmosférica

Hoy en día nos desplazamos más y más lejos en todos los modos de transporte, pero especialmente en coche. En la Unión Europea, este se utiliza prácticamente para recorrer ocho de cada diez kilómetros y la mitad de todos los trayectos que en él se realizan equivale a menos de seis kilómetros de distancia recorrida.

Gráfico 1.

Transporte de pasajeros (en miles de millones de personas por kilómetro) y distribución por modos de transporte (en % de kilómetros recorridos), EU-15 1970-1994



CLAVES

- = automóvil
- = autobús
- = tren
- = avión

Fuente: Comisión Europea (DG Transportes, Eurostat).

El aumento del tráfico de vehículos se debe a una serie de razones:

- Ordenación del territorio: la separación entre zonas de viviendas, oficinas, comercios y centros recreativos nos obliga a utilizar el coche si no se dispone de otras formas de transporte convenientes.
- Crecimiento urbano: la ordenación ha hecho crecer las ciudades hacia el extrarradio, lo cual ha hecho aumentar las distancias. Mantener un buen servicio de transporte público hacia esas zonas resulta muy caro.
- Las inversiones en redes viarias, tanto dentro como fuera de las ciudades, han sido muy superiores a las realizadas en favor del transporte público.
- El precio real de los desplazamientos en coche se ha reducido y sigue bajando, lo cual nos permite viajar más y más lejos. Por regla general, somos más ricos que hace 25 años y, por esa razón, muchos pueden permitirse el lujo de adquirir dos y tres coches.
- El culto al coche: aunque cada vez se utilizan más todos los modos de transporte, supone cierto prestigio el hecho de poseer y conducir un coche.

Ante este aumento espectacular del tráfico de vehículos, no es de extrañar que nuestras ciudades estén cada vez más congestionadas y contaminadas. Los desplazamientos en la ciudad eran más rápidos en la época del caballo y el carro que hoy en hora punta, algo que se opone totalmente a nuestro deseo de libertad y rapidez. Además, a pesar de que el motor de los coches es ahora mucho menos contaminante y un vehículo en sí produce menos emisiones, hay cada vez más vehículos y las distancias recorridas son cada vez más largas, con lo cual la situación no ha mejorado.

Acción de la Unión Europea

La contaminación atmosférica es un problema que nos afecta a todos. Y todos tenemos que participar en la búsqueda de soluciones. La Unión Europea, asumiendo el papel que le corresponde, está actuando en distintos niveles.

A nivel internacional

La contaminación atmosférica no entiende de fronteras y, en ocasiones, las soluciones pueden encontrarse mejor a nivel internacional. La Unión Europea, a este respecto, actúa en los siguientes frentes:

Cambio climático

En la Cumbre de medio ambiente celebrada en Kioto en diciembre de 1997, los países industrializados se comprometieron a reducir un 5,2 % sus emisiones de gases de invernadero. La Unión Europea, por su parte, acordó reducirlas en un 8 %.

Destrucción del ozono

Las metas de 1996 de la UE con respecto a la eliminación de CFC se han cumplido. Sigue vigente el objetivo de reducir un 35 % el nivel de HCFC para el 2004 con vistas a su prohibición total en 2030.

Acidificación

La UE en su conjunto ha cumplido los requisitos en materia de sustancias acidificantes establecidos en los protocolos internacionales del Tratado de las Naciones Unidas sobre contaminación atmosférica transfronteriza a larga distancia.

A nivel europeo

Lo único que puede hacer la UE a nivel internacional es convencer y animar a otros países para que sigan su ejemplo. A nivel europeo, sin embargo, la Comisión puede proponer nuevas normas que los Estados miembros tienen la obligación





de incorporar a su ordenamiento interno. Gracias a la legislación se han conseguido resultados importantes en la lucha contra contaminantes tales como el dióxido de azufre, el plomo y los CFC.

No obstante, la Comisión Europea es consciente de que con legislación sólo no basta y, armada de un arsenal de herramientas complementarias, está ayudando a los Estados miembros a mejorar la calidad del aire mediante:

- acuerdos con la industria;
- fondos a favor de la investigación científica y el desarrollo tecnológico;
- asistencia en la planificación sectorial y espacial;
- datos medioambientales de mayor calidad y en mayor cantidad;
- posibles medidas fiscales alternativas para impulsar el desarrollo sostenible;
- apoyo a campañas públicas de información y educación;
- promoción de la formación profesional;
- financiación.

A nivel urbano

La nueva directiva marco sobre gestión de la calidad del aire en las ciudades es un elemento fundamental de la estrategia comunitaria en la materia. Establece requisitos estrictos de control de una serie de contaminantes en las ciudades, así como la obligación de preparar planes para solucionar el problema de la mala calidad atmosférica a corto y medio plazo. La directiva marco brinda a los ayuntamientos el derecho de suspender «las actividades, incluido el tráfico automovilístico, que contribuyan al rebasamiento de los

valores límite». Una de las obligaciones principales de la directiva marco es la información. Cuando en una ciudad no se cumplan las normas de calidad atmosférica, se deben publicar los planes previstos para mejorar la situación.

Recuadro 1:

Algunas medidas de la UE en favor de la calidad del aire

- Directiva de evaluación del impacto ambiental de la ordenación territorial.
- Nueva directiva marco de calidad del aire y proyectos de «directivas de desarrollo».
- Legislación más estricta sobre emisiones de vehículos, composición de los combustibles y control del ruido. Acuerdo con las industrias petrolíferas y automovilísticas en torno al programa «Auto-oil» para reducir emisiones nocivas.
- Promoción de prácticas correctas de transporte sostenible. Por ejemplo, la Comisión Europea financia la red de ciudades sin coches compuesta en la actualidad por 60 miembros (Amsterdam, Barcelona, Copenhague, Palermo, etc.) y cuenta con grupos de trabajo sobre transporte de mercancías, transporte público, uso compartido de vehículos, peajes, desplazamientos entre el domicilio y el lugar de trabajo, vehículos urbanos menos contaminantes, uso de la bicicleta y desplazamientos a pie. La CE financia también el
- servicio europeo ELTIS de información sobre transportes locales y una base de datos en línea sobre prácticas correctas.
- Evaluación y desarrollo de nuevas tecnologías, incluso por lo que se refiere al peaje y la orientación sobre rutas en todo el territorio de la UE.
- Promoción de la bicicleta como medio de transporte, por ejemplo mediante el programa Eurovélo y su proyecto de red europea de carriles para bicicletas.

Éxitos del pasado, esperanza para el futuro

Aunque los problemas de la calidad del aire siguen siendo preocupantes, sobre todo en las ciudades por el tráfico creciente de vehículos, la situación no está en absoluto sentenciada al pesimismo. Los casos de éxito son cada vez más numerosos.

Como parte del empeño internacional de limitar las emisiones de gases de efecto invernadero, la UE adoptó en 1996 una estrategia para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos

nuevos. Un componente de esa estrategia es un acuerdo voluntario entre la Comisión y las firmas automovilísticas europeas en virtud del cual la industria se compromete a reducir en un 25 % el promedio de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos en la próxima década. Ahora se van a celebrar otros acuerdos similares con importadores. Como complemento de los acuerdos con fabricantes de automóviles, la CE ha propuesto un sistema de información objetiva dirigida al consumidor sobre el consumo de combustible de los turismos.

La producción anual de sustancias que agotan la capa de ozono se ha reducido entre un 80 % y un 90 % en comparación con los niveles máximos registrados.

Entre 1980 y 1995, las emisiones de dióxido de azufre en Europa se redujeron un 50 %.

En varias ciudades europeas se han creado nuevos sistemas de transporte público que atraen a un número creciente de ciudadanos por la frecuencia y calidad del servicio, complementados con campañas de disuasión contra el uso del coche.

Las calles del centro de muchas ciudades son peatonales y, por consiguiente, más seguras y agradables para vivir, trabajar, ir de compras o descansar.

Pese a que, con frecuencia, muchos planificadores y políticos siguen dedicándose a satisfacer las necesidades de los automóviles, hay cada vez más personas conscientes de que la bicicleta es un medio de transporte que puede realmente sustituir al coche en las ciudades. Volos (Grecia) o Dublín (Irlanda) son sólo dos entre los muchos ejemplos de ciudades donde se han creado redes de carriles urbanos para bicicletas.



¿Qué puede hacer cada uno de nosotros?

Algunas de las soluciones a los problemas de la calidad del aire residen en las nuevas tecnologías. Pero con ello no basta. Todos tenemos que considerar las posibilidades que se abren ante nosotros a la hora de hacer proyectos, desplazarnos y vivir porque de nuestra elección depende el resultado global.

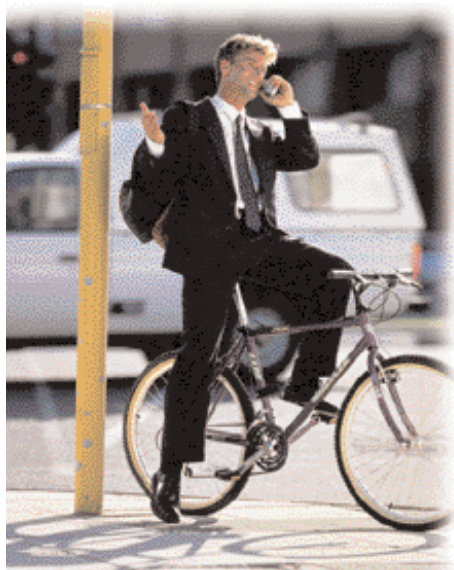
Los ciudadanos

1. Reflexionemos antes de coger el coche. Consideremos las ventajas de otros modos de transporte:
 - mayor seguridad
 - menos congestión
 - más salud
 - ahorro de tiempo
 - ahorro de dinero
2. Si decidimos utilizar el coche, pensemos en compartirlo con alguien: muchas empresas han creado sistemas de uso compartido de vehículos entre sus empleados. Mantener el coche en buen estado de funcionamiento: si el motor, los neumáticos y los filtros están en buenas condiciones, se reducen gastos y emisiones.
3. Compremos «verde»: por ejemplo, para comprar un coche menos contaminante, aprovechar el sistema europeo de etiquetado «dióxido de carbono y vehículos» (que entrará en vigor en el año 2001).
4. Respaldemos a las autoridades municipales en favor de infraestructuras de transporte público, bicicletas y peatones. Pongamos en su conocimiento lo que se ha hecho en otras localidades.

Las empresas

La congestión es enemiga de las empresas pues supone un coste estimado de 120 000 millones de euros anuales en Europa (el 2 % del PIB europeo): es evidente, pues, que no obtienen ningún beneficio del volumen del tráfico actual. Las empresas pueden adoptar una serie de medidas.

1. Transportar las materias primas y productos elaborados en conjunción con otras firmas locales, reduciendo así el impacto ambiental y los costes.
2. Planificar los desplazamientos entre el domicilio y el lugar de trabajo con las autoridades locales o con otras empresas para que los empleados utilicen otros modos de transporte distintos del coche para ir al trabajo, por ejemplo, animarles a compartir el coche, ofrecer abonos de transporte público, prestar un servicio de recogida centralizada en minibús o mejorar los acondicionamientos para bicicletas en la misma empresa.
3. Estudiar la política de atribución de vehículos de empresa para comprobar si se les asigna a más personas de las necesarias.



Las autoridades locales

El mismo patrón de desarrollo (concentración de viviendas, empresas y tráfico) que es una de las causas de la mala calidad del aire en las ciudades puede constituir una solución integrada y económica del problema. Además, en una época de globalización como la nuestra, una ciudad accesible, con un entorno agradable y sano es muy atractiva para los inversores externos y para sus ciudadanos. Hay una serie de consideraciones que conviene tener en cuenta:

1. Planificar la ciudad de manera que se reduzca el número de desplazamientos necesarios y las distancias recorridas. Concentrar las nuevas edificaciones dentro de la ciudad (no en las afueras) y cerca de nudos de transporte público (estaciones de ferrocarril, metro y tranvía y paradas de autobús). Combinar distintas funciones: viviendas, oficinas, comercios y ocio.
2. Restringir el acceso de vehículos y el aparcamiento en algunas zonas.
3. Crear asociaciones con empresas locales para ayudarlas a planificar los desplazamientos entre el domicilio y el lugar de trabajo y encontrar otras soluciones para los traslados de mercancías.
4. Invertir en el transporte público para ofrecer servicios de calidad, frecuentes, fiables, puntuales, seguros y poco contaminantes sin que por ello sean costosos. Ofrecer enlaces en los casos en que las transferencias entre modos de transporte sean fáciles y rápidas (coche/tranvía, tranvía/autobús, etc.). Favorecer los transportes públicos ofreciéndoles carriles reservados a los autobuses, la prioridad en los semáforos y acceso a zonas de circulación restringida.
5. Garantizar la seguridad de peatones y ciclistas en la ciudad. Crear zonas peatonales, cruces seguros y carriles y aparcamientos para bicicletas.
6. Realizar campañas de información para que los ciudadanos y las empresas sepan cómo reducir el uso del coche.
7. Intercambiar información con otras ciudades europeas (muchas de ellas están o han estado en la misma situación). ¡Quizás no sea preciso volver a inventar la rueda!



Información adicional y pedidos

La Dirección General de Medio Ambiente es el servicio de la Comisión Europea responsable de medio ambiente, protección civil y seguridad nuclear. Los principales servicios responsables de los asuntos tratados en este folleto son:

Unidad D.3. Calidad del aire, medio ambiente urbano, ruido y transportes

Unidad A.2. Cambio Climático

La DG Medio Ambiente elabora publicaciones e informes periódicos sobre todos los temas relacionados con el medio ambiente. Si desea más información sobre la política de la Unión Europea a favor de la calidad del aire, rellene y envíe el formulario adjunto por correo o fax a la siguiente dirección:

Comisión Europea
Dirección General de Medio Ambiente
Unidad ENV.5 Información y comunicación
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 299 61 98
e-mail: envinfo@cec.eu.int

Puede obtenerse asimismo información medioambiental en línea en:

<http://europa.eu.int/comm/dgs/environment>

Otras fuentes importantes de información:

Agencia Europea del Medio Ambiente

Kongens Nytorv 6
DK-1050 Copenhagen K
Fax (45) 33 36 71 99
eea@eea.eu.int
<http://www.eea.eu.int>

Eurostat Datashop

13 Chaussée d'Etterbeek
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 295 01 25
datashop.brussels@eurostat.cec.be
<http://europa.eu.int/eurostat.html>

Prácticas correctas de gestión urbana y desarrollo sostenible

<http://europa.eu.int/comm/urban>

ELTIS

European Local Transport Information System (Servicio europeo de información sobre transporte local)

POLIS

C/o Eurocities

Square de Meeûs 18

B-1050 Bruxelles

Tel. (32-2) 552 08 52

Fax (32-2) 552 08 61

eltis@pophost.eunet.be

<http://www.eltis.org>

EPOMM

European Platform on Mobility Management

(Plataforma Europea para la Gestión de la Movilidad)

Persona de contacto en la DG Medio

Ambiente: Marcel Rommerts

Tel. (32-2) 295 53 34

Car Free Cities

(Ciudades Sin Coches)

Square de Meeûs 18

B-1050 Bruxelles

Fax (32-2) 552 08 89

cfc@eurocities.be

<http://www.carfree.com>

The European Sustainable Cities & Towns Campaign

(Campaña europea de ciudades sostenibles)

Rue de Trèves/Trierstraat 49-51

B-1040 Bruxelles

Tel. (32-2) 230 53 51

Fax (32-2) 230 88 50
campaign.office@skynet.be

Energie-Cités

2, Chemin de Palente

F-25000 Besançon

Tel. (33) 381 65 36 80

Fax (33) 381 50 73 51

*energie-cites.org

<http://www.energie-cites.org>

UITP

Unión Internacional de Transportes Públicos

Av. Herman Debroux 17

B-1160 Bruxelles

Tel. (32-2) 673 61 00

Fax (32-2) 660 10 72

administration@uitp.com

Transport & Environment

(Transporte y medio ambiente)

Bd. de Waterloo 34

B-1000 Bruxelles

Tel. (32-2) 502 99 09

Fax (32-2) 502 99 08

Federación Europea de Ciclistas

Av. Broqueville 158 (b3)

B-1200 Bruxelles

Fax (32-2) 762 30 03

European Car Sharing

(Iniciativa europea de uso compartido de vehículos)

Manteuffelstr. 40

D-10997 Berlín

Tel. (49-30) 611 90 25

Fax (49-30) 611 37 27

Comisión Europea

La UE apuesta por un aire limpio

Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

2000 — 18 pp. — 21 x 21 cm

ISBN 92-828-4799-3



Orden de pedido

Ruego me envíen la documentación comunitaria más reciente sobre

Calidad del aire Agua Residuos Empleo ecológico

Indique sus dos lenguas de preferencia. Le enviaremos la información en esas lenguas, si está disponible.



Nombre y apellidos:

Empresa/Organismo:

Dirección:

Código postal:

Localidad:

País:

Envíese por correo o fax a

Comisión Europea

Centro de documentación de la DG Medio Ambiente

TRMF 0/50

Rue de la Loi 200

B-1049 Bruxelles

Fax: (32-2) 299 61 98

E-mail: envinfo@cec.eu.int