

AUDITORÍAS AMBIENTALES DE DESTINOS TURÍSTICOS. DIAGNOSIS TERRITORIAL PARA EL DESARROLLO DE AGENDAS 21 LOCALES¹

Macià Blázquez Salom

Universitat de les Illes Balears

BIBLID [1139-7861 (2001); 8; 39-59]

RESUMEN

La crisis socioambiental global urge a actuar localmente para acotar las actividades humanas en términos de sostenibilidad, o al menos para mitigar sus efectos más graves. En este sentido, la Agenda 21 —fruto de la cumbre del PNUMA en Río de Janeiro, el año 1992— se adaptó a las necesidades urbanas europeas en la Conferencia europea sobre ciudades sostenibles celebrada en Aalborg, Dinamarca, el 27 de mayo de 1994. Pero ya en aquel entonces el municipio de Calvià (Mallorca) establecía un hito pionero en el desarrollo de una Agenda 21 Local (AG21L), adaptándola además a la diagnosis y la intervención sobre centros turísticos intensivos en declive. Los principales propósitos de esta estrategia son coordinar todos los campos de actuación municipal y favorecer la participación ciudadana en la definición de su proyecto territorial, social y ambiental. El presente artículo revisa los objetivos y los logros del proyecto calviánense, además del programa balear ECOTUR, promovido por el Gobierno Balear, y de otra iniciativa semejante para municipios de la Diputación de Barcelona. Su propósito es avanzar en el conocimiento y la aplicación de esta herramienta de ordenación y gestión territorial, especialmente adaptada a destinos turísticos, sobre el ejemplo de las Islas Baleares.

Palabras clave: auditorias ambientales, agenda 21 local, ordenación territorial, Islas Baleares, Calvià (Mallorca).

Fecha de recepción: 24 de mayo de 2001. Fecha de aceptación: 21 de julio de 2001.

* Departament de Ciències de la Terra. Universitat de les Illes Balears. Carretera de Valldemossa, km. 7,5. 07071 PALMA DE MALLORCA (España). E-mail: dctmbs4@uib.es

¹ Los contenidos de este artículo derivan de las conferencias impartidas por el autor en Alicante (UIMP el 15 de octubre de 1999), Cambrils (FORUMED 99, 28 de octubre de 1999) y Santiago de Compostela (FEMP, 7 de noviembre de 2000).

ABSTRACT

The socioenvironmental crisis is urging to act locally to limit human activities in terms of sustainability, or at least to mitigate its worst effects. According to this, the Agenda 21 —main product of the UNEP Rio's Summit in 1992— was adapted to the European urban areas' needs in the European Conference on Sustainable Cities & Towns which was held in Aalborg, Denmark on 27 May 1994. Notwithstanding, the same year the local council of Calvià (Majorca) established a pioneer target with the development of an Local Agenda 21, which was moreover specially adapted to the diagnosis and to the intervention on declining intensive tourist resorts. The aims of this strategy are co-ordinating all the managing subjects of the local administrations and favouring citizens participation in the definition of their territorial, social and environmental project. This paper analyses the aims and the results of the Calvià's project, further to another Balearic project, called ECOTUR and managed by the Regional Government, and the Barcelona's Provincial Government initiative, dealing with the local authorities of its jurisdiction. Our main aim is to advance in the knowledge and the application of this regional planning tool, specially adapted to tourist destinations, on the case of the Balearic Islands.

Key words: environmental audits, regional planning, Balearic Islands, Calvià (Mallorca).

1. JUSTIFICACIÓN Y CONVENIENCIA

Considerado en su afectación sobre el ámbito global, el turismo es uno de los sectores de actividad más favorecidos por la mundialización económica; pero su consumo de recursos —sobre todo energía y territorio— lo hacen imposible de universalizar. La prueba está en que, hoy por hoy, sólo tienen acceso a él los habitantes de países del centro, que siendo menos del 20% de la población mundial, consumen en torno al 80% de los recursos disponibles. La simple previsión de conceder la expectativa de irse, por lo menos una vez, de viaje turístico al 80% de la población mundial que todavía está excluida de participar en dicha actividad sólo sería posible mediante su racionamiento, dados los estragos que dicha actividad provoca (Wallerstein, 1999: 53). Por otro lado, la concentración urbana de la población (que actualmente alcanza el 45% a nivel mundial y el 74 % en Europa (López Palomeque, 2000: 237), cifra que se espera alcance el total de la población mundial en los próximos 50 años) también lleva a la conclusión que la modalidad de poblamiento urbano actual es imposible de extender al conjunto de los habitantes del planeta (debido a que las ciudades funcionan como sistemas abiertos, que absorben materia y energía y emiten residuos, sin apenas otra producción que la de la información).

Ya en el ámbito regional, la actividad turística balear también muestra su insostenibilidad; como ejemplo, sirva la imagen del aumento de su «huella ecológica»²

² Incremento de la capacidad de carga mediante la captación de recursos y el uso de sumidero de residuos (empezando por el CO₂) de un ámbito territorial cada vez más extenso, que Antonio Estevan (en prensa) calcula que multiplica por doce la extensión real de las Islas Baleares. La causa de esta demanda desmesurada de

más allá del territorio insular; por ejemplo, con la necesidad de importar agua del Ebro, lignitos para la producción de electricidad de Sudáfrica o con el proyecto de exportar las cenizas de incineración de los residuos sólidos urbanos al continente. Por lo tanto, se han encontrado soluciones, por la vía de la mundialización, a los problemas derivados de la insuficiencia de recursos propios y de la contaminación; pero todavía no se ha encontrado remedio a la limitación espacial, que impone el territorio isleño frente al crecimiento de la afluencia turística. El fenómeno se refleja en la disminución de la disponibilidad de espacio por persona. Según los cálculos de las Directrices de Ordenación Territorial³, el techo demográfico permitido por el suelo urbano actual —capacidad de habitación construida— supone alcanzar 1,5 millones de habitantes —entre residentes y turistas—, con lo cual cada persona llega a sólo poder disponer de aproximadamente 3.333 m². Pero si se desarrollase el planeamiento vigente hasta alcanzar el techo poblacional máximo —mediante la urbanización y consolidación máxima del suelo urbano y del apto para urbanizar añadiendo la capacidad de habitación del suelo rústico— se podría alcanzar la cifra de 4,2 millones de habitantes, con lo cual la ratio de espacio disponible quedaría en tan sólo 1.190 m² por persona (Rullan, 1999). Como ejemplo de la vía de remedio, se ha aprobado la implantación de un impuesto sobre las estancias en empresas de alojamiento turístico, de un euro por pernociación de media, que se dedicará a la mejora del entorno: de las zonas turísticas, el agrícola, el patrimonio natural y el cultural (Ley 7/2001⁴); todo en la línea de disminuir la presión demográfica (Nájera, 1999). Los postulados más exigentes plantean que dicho impuesto desmotive al sector de demanda turística de menor poder adquisitivo, con el objetivo de hacer que la afluencia turística a las Islas Baleares disminuya y que mejore su calidad (Tello, 1999).

En el ámbito local, los destinos turísticos más maduros tienden al declive y la obsolescencia. Por ejemplo, el núcleo urbano turístico de Palmanova-Magalluf en el término municipal de Calvià tiene en la actualidad un 77% de su parque turístico con una edad superior a 20 años, con el 56% del mismo ubicado en solares con menos de 20 m² de solar por plaza (Manchado, 1997) (mientras que la legislación actual impone un mínimo de 60 m² de solar por plaza para el desarrollo de oferta nueva⁵).

En todo caso, la situación privilegiada de los destinos turísticos, por su alto nivel de renta, su prosperidad socioeconómica y su elevada calidad ambiental, los convierte en «probetas de ensayo» idóneas para el planteamiento de políticas participativas y de modu-

recursos es el consumo desaforado de la sociedad balear, postindustrial y opulenta, en la que se añade a los 800.000 residentes, la presión demográfica equivalente de 7.300.000 turistas anuales (1998), que, ponderada en función de su estancia media, viene a equivaler a 228.000 residentes más, con las pautas de consumo vacacionales muy por encima de las medias (por ejemplo, 160 litros de agua por turista y día respecto a 130 litros por residente y día).

3 Ley, 6/1999, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Islas Baleares (BOCAIB de 1 de abril de 1999).

4 Ley 7/2001 de 23 de abril, del impuesto sobre las estancias en empresas turísticas de alojamiento, destinado a la dotación del fondo para la mejora de la actividad turística y la preservación del medio ambiente (BOIB de 1 de mayo de 2001).

5 Decreto 60/1989, de 22 de mayo, que regula el procedimiento de expedición de autorización previa y de apertura de construcciones, obras e instalaciones de empresas y actividades turísticas (BOCAIB de 8 de junio de 1989).

lación del crecimiento económico. El bienestar y la opulencia pueden abrir el camino de nuevos modelos de desarrollo más sostenibles y equitativos. Estos propósitos de desarrollo sostenible se analizan a continuación, en su aplicación mediante las herramientas de las AG21L.

2. PRINCIPIOS RECTORES DE INTERVENCIÓN

El reajuste territorial y, por ende, económico se justifica por la perspectiva catastrófica que la crisis socioambiental supone; pero, más a corto plazo y para que los agentes del mercado y los ciudadanos se muestren favorables, conviene establecer incentivos o estímulos —instrumentos de mercado— que aproximen los resultados positivos del esfuerzo requerido. Con éste propósito, se debe enmarcar la intervención gestora en la perspectiva de la mejora de la calidad de vida, más allá de la mejora de la calidad ambiental que fue su objetivo inicial. Los estímulos operativos —en el marco del V Programa de Acción sobre Medio Ambiente (PACMA) de la Unión Europea—, sobre todo cara al empresariado, son la mejora en la eficiencia y el ahorro que de él se deriva, así como la mejora de la imagen y la competitividad que proporciona la innovación gestora de los Sistemas de Gestión Medioambiental (SIGMA) o el establecimiento de ecoetiquetas. La estimulación del empresariado al actuar según el principio de «voluntariedad» pretende evitar, en lo posible, la coerción legislativa y añadir valores sostenibles a la dinámica impuesta por la economía de mercado. Colectivamente, los destinos turísticos se benefician de una mejora en su promoción exterior, y en consecuencia en su competitividad, a partir de su homologación y su distinción en calidad ambiental. Por último, los entes de administración pública deben asumir el compromiso político, para con la ciudadanía y en su seno, para mejorar, continuada y razonablemente, su gestión ambiental por una mejora de la calidad de vida en su territorio. En este sentido, las administraciones locales tienen el deber de racionalizar las actividades humanas sobre el territorio de su competencia, haciendo prevalecer el bien común sobre los intereses privados; para lo cual disponen de instrumentos de intervención, legislativos o impositivos, que pueden utilizarse para modular el uso del territorio y evitar los conflictos e impactos a medio plazo y en los desfavorecidos. Por ejemplo, la administración pública debe aprovechar el estado de conciencia de la crisis socioambiental, que le proporciona la diagnosis medioambiental, para aumentar la fiscalidad sobre los recursos —sobre todo la energía—, para que mediante el estímulo de su uso eficiente se llegue a disminuir su consumo⁶.

3. EL COROLARIO DE INSTRUMENTOS DE CALIFICACIÓN TERRITORIAL, SOCIOAMBIENTAL Y DE MERCADO

La calificación ambiental de un destino turístico se consigue mediante su ordenación racional, «aseando» la distribución de ocupaciones y usos del territorio y modulando —en

6 La solución impositiva también se ejemplifica en el impuesto turístico antes mencionado (que se conoce popularmente como «la ecotasa»), las tarifas crecientes al consumo de agua o energía y la generalización de contadores de consumo individuales.

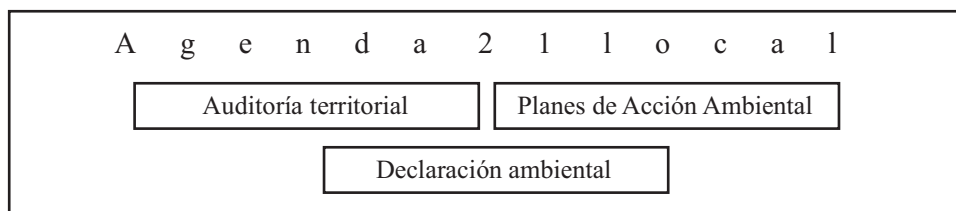
pos de la armonía— la relación entre las actividades humana y el entorno. El principal instrumento de ordenación territorial es el **planeamiento urbanístico**, que debe hacer prevalecer la función social de la propiedad del suelo por encima de los intereses individuales. Por esta vía, de la ordenación territorial, las administraciones públicas deben asegurar la sostenibilidad del bienestar social. La planificación territorial ofrece la mejor herramienta para actuar sobre la plasmación espacial de la economía. Este instrumento permite actuar indirectamente sobre el mercado del suelo y se halla —al menos en el caso balear— legitimado por la elevada conciencia ambiental de la ciudadanía. Su uso, por ejemplo mediante la limitación del aprovechamiento urbanístico del suelo, puede limitar el crecimiento de una sociedad opulenta, como la balear; aunque derivando, como consecuencia, la presión en otras direcciones (como sucede con la inversión inmobiliaria y hotelera balear en regiones del tercer mundo, sobre todo el Caribe). Herramientas de un estilo y efectividad semejante, si no mayor, son la **planificación de las infraestructuras** (limitando el crecimiento de la principal puerta de entrada a las islas, el aeropuerto, en el cual el incremento de la demanda ha hecho plantear la oportunidad de construir una tercer pista), y la planificación económica (por ejemplo, de la fiscalidad sobre el consumo de recursos —baste recordar que el combustible utilizado por los aviones recibe un tratamiento impositivo más favorable al consumo que el resto de hidrocarburos—).

La práctica neoliberal, regida por el principio de influenciar los agentes del mercado sin privarlos de libertad, tiende a promover cambios de la conducta individual, bien sea del productor o del consumidor, para remediar o mitigar los déficits de eficiencia y rendimiento detectados en el uso de recursos. En esta línea se plantea la asunción de **códigos de conducta ambiental**, que se dan a conocer como guías o manuales de buenas prácticas ambientales, bien sea en instalaciones o en destinos turísticos, para el caso que nos ocupa. El programa ECOTUR del Gobierno Balear ha publicado —siguiendo el ejemplo de otros organismos como ECOTRANS (1995), International Hotel Association y United Nations Environment Programme (1995), la World Tourism Organization (McIntyre, 1993), la Comisión de las Comunidades Europeas (Dall’Aglia, 1994) o la Dirección General de Turismo del Ministerio de Economía y Hacienda (NOVOTEC y GFEassociats, 1999)— un manual para la mejora de la eficiencia energética (Environment, Transport & Planning y GESA, 1997), aunque espera desarrollar también manuales para la mejora en el uso del agua y la producción de residuos.

Una meta o hito a alcanzar por parte de los productores, en el cambio de conducta que se les quiere propiciar, es la asunción de **distintivos de calidad o ecoetiquetas** para sus productos; que también sirven como reclamo y garantía para los consumidores (como por ejemplo, las banderas azules de las playas de la UE o la «Green Globe» del World Travel and Transport Council). Los incentivos a su adopción continúan siendo la mejora en la eficiencia, con repercusión en el ahorro económico y la mejora de la competitividad del producto. El proceso de reconocimiento de la distinción pasa por la aplicación de mecanismos de evaluación y verificación externa para validar el otorgamiento del distintivo.

La diversidad de propuestas, la complejidad del proceso y la expectativa de beneficio en su aplicación han propiciado la aparición de organismos de **validación** —por ejemplo de verificación mediante auditorías— internacionales, como es la UNE-EN ISO (Una Norma Española-European Norm, International Standardization Organization, que añadió a

su serie de normas 9.000, de calidad, la norma 14.001 de gestión medioambiental, en 1996. La paralela europea de estas medidas uniformizadoras se plasmó en el Reglamento Comunitario 1836/1993, de Consejo de 29 de junio, por el cual se permite a las empresas del sector industrial a adherirse con carácter voluntario a un **sistema de gestión y auditoría medioambientales** (SIGMA), más conocido por sus siglas inglesas EMAS (Eco-Management and Audit Scheme). La primordial diferencia de este último respecto al proceso implantado por ISO es la participación pública que involucra a la ciudadanía al introducir el foro y la declaración ambiental. EMAS también pone énfasis en el uso de la mejor tecnología disponible, aunque con el añadido que sea también la económicamente viable. Por esta vía de la participación pública, en pro de la consecución de una mejora en la calidad de vida y el compromiso ciudadano con el medio ambiente, se refuerza la semejanza entre el SIGMA y la **Agenda 21⁷ local (AG21L)**. El proceso completo que a continuación se explica propone la ejecución de la AG21L, en el seno de la cual se instaura un SIGMA de carácter territorial, que consiste a su vez sobre todo en la diagnosis de la Auditoría territorial, las propuestas de intervención de los Planes de Acción Ambiental y la Declaración Ambiental, que es el compromiso político hecho público⁸.



La adaptación del Reglamento Comunitario 1836/1993 al marco jurídico balear se hizo mediante el Decreto 81/1997 para la implantación de un sistema voluntario de gestión y auditorías medioambientales en los centros turísticos de las Islas Baleares (ECOTUR) que ofrece el respaldo y reconocimiento de la Administración que financia el desarrollo del proceso con el apoyo de la Comisión Europea, a través del Plan Futures. Los apartados en los que se divide el programa ECOTUR son: instalaciones (para oferta básica y complementaria)⁹, destinos (para actuar sobre localidades de fuerte especialización turística), promoción (en el diseño de campañas publicitarias) y aplicaciones (sobre todo informáticas de seguimiento de los logros del programa). El subprograma ECOTUR destinos se ha iniciado como experiencia piloto a diversos destinos de Baleares: Sant Antoni de Portmany

7 La Agenda 21 fue el principal producto de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, que tuvo lugar en Río de Janeiro en 1992 bajo los auspicios del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente de las Naciones Unidas. Su aplicación local se potenció en la conferencia europea sobre ciudades sostenibles, celebrada en Aalborg, Dinamarca, el 27 de mayo de 1994, que persigue el compromiso político de mejora ambiental en la gestión municipal.

8 Cabe señalar que los SIGMA tienen por objeto entidades operativas de producción o gestión, sobre las que un organismo tiene el control total. Es por ello que su aplicación a un territorio no es adecuada, dado que intervienen más agentes que no la administración pública, en cuyo caso es más adecuado aplicar el término de Agenda 21 local.

9 En el cual se desarrolla un SIGMA, por tratarse de una entidad concreta de producción y gestión.

(Ibiza), Fornells (Es Mercadal, Menorca), Es Pujols (Formentera), Platja d'Alcúdia (Mallorca), Palmanova, Magalluf (Calvià, Mallorca) y Platja de Palma (Mallorca) (Chacártegui, *et al.* 1998a). Su herramienta principal es la Auditoría Territorial en apoyo y previsión del desarrollo posterior de la AG21L.

4. IMPLANTACIÓN DE UNA AGENDA 21 LOCAL

El primer paso consiste en la asunción de un **compromiso** político de mejora ambiental continuada y razonable, que se puede sellar con la adhesión a la carta de Aalborg, en el International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI) (Hewitt, 1995) o mediante convenios y registros en instancias superiores de la administración pública, como el Gobierno Balear, la Diputación de Barcelona¹⁰ —en sus respectivas jurisdicciones administrativas— o el Ministerio de Medio Ambiente¹¹. Además, la homologación según estándares supralocales proporcionará mayor reconocimiento, e incluso financiación a la implantación de la AG21L o del SIGMA, para las instalaciones municipales o empresariales.

El siguiente paso, con el objeto de alcanzar los propósitos de participación ciudadana (Hewitt, 1995), consiste en formar una Comisión Consultiva o **Foro** ciudadano encargado de:

- Validar los puntos críticos de la situación inicial del destino (debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades —análisis DAFO—).
- Priorizar las necesidades resultantes de su diagnosis.
- Proponer proyectos de actuación ambiental.
- Involucrar a la ciudadanía para conseguir el consenso que valide el proceso, inicialmente mediante encuestas y en un estadio final mediante adhesiones particulares.

La experiencia de la Diputación de Barcelona aconseja la diferenciación, en municipios complejos, de foros plenarios —que traten todos los aspectos del proceso—, las mesas temáticas y las sectoriales, constituidas estas últimas por grupos corporativos (Sureda, 1999).

El aspecto más técnico de la diagnosis se alcanza mediante la revisión inicial de la situación ambiental de partida, que es propiamente la parte del proceso que recibe la denominación de **auditoría**. La revisión de los aspectos generales del destino turístico se asemeja a la memoria informativa de otras figuras de planificación territorial, sólo que el ámbito de estudio puede ser más realista, en tanto que en el programa ECOTUR Destinos son unidades funcionales y no administrativas —destinos turísticos—. El origen del término «auditoría» es la verificación inicial y final (en bucle) de los SIGMA; pero que no es de igual aplicación a las AG21L, para las cuales es sólo un diagnóstico territorial y no un requisito de verificación. Los conceptos globales a estudiar, que idealmente entran a

10 57 municipios de esta provincia tenían la auditoría ambiental acabada a finales de 1999 y 85 han confirmado su incorporación al proceso de implantación de la Agenda 21 local, pudiéndose afirmar que más del 80% de la población de Cataluña tiene la oportunidad de participar en el proceso (Sureda, 1999).

11 La Secretaría de Estado para el Medio Ambiente y Vivienda es competente en el registro del Sistema Comunitario de Ecogestión y Ecoauditoría de la Unión Europea, en virtud del Real Decreto 85/1996, de 26 de enero, para los SIGMA de instituciones públicas o privadas (NOVOTEC y GFEassociats, 1999).

formar parte de una base de datos con referenciación territorial —Sistema de Información Geográfica— son, una vez establecido el ámbito: el medio físico, la demografía, las actividades económicas, los riesgos naturales, el marco de ordenación territorial, la accesibilidad y movilidad y la educación ambiental que en ese momento se desarrolla.

El seguimiento posterior de los vectores o indicadores ambientales auditados en la revisión inicial exige que se escojan factores clave de sostenibilidad que tengan expresión paramétrica, como son:

- La producción de residuos, diferenciando los métodos de tratamiento, según su grado de sostenibilidad.
- La contaminación atmosférica o hídrica
- El abastecimiento de agua
- La producción de aguas residuales
- Las condiciones del medio natural, como la situación concreta de matrices vegetales o de poblaciones de especies concretas según su rareza, fragilidad o singularidad.
- El nivel de ruido
- La accidentalidad del tráfico
- La siniestralidad o seguridad ciudadana
- O los recursos municipales dedicados al área de medio ambiente.

Un planteamiento propiciatorio del seguimiento y la concienciación ciudadana es el establecimiento de escenarios de referencia, partiendo del inicial ya establecido, y planteando la plasmación territorial del tendencial —sin intervención remediadora— y del óptimo o de rehabilitación —resultado deseable de la aplicación de los Planes de Acción Ambiental—.

Un último apartado de la auditoría debe analizar los aspectos organizativos y de gestión que afectan la planificación territorial del destino. Considerando que la principal herramienta de la AG21L es la coordinación de departamentos y competencias para mejorar el bienestar y el compromiso ambiental de la explotación turística, se deben identificar y evaluar el reparto de competencias y los recursos disponibles de todos los agentes involucrados (como son los encargados de la gestión ambiental, de infraestructuras, equipamientos, educación ambiental, urbanismo, etc.). La revisión de su trayectoria reciente ayudará a la evaluación de mejoras o retrocesos a la hora de llevar a cabo su seguimiento. La propia auditoría, que realizan equipos técnicos especializados, puede plantear los escenarios alternativos previsible, así como las tendencias de riesgo y las líneas estratégicas para alcanzar el escenario más deseable.

El siguiente apartado de la implantación de una AG21L es el correspondiente a la definición y ejecución de **Planes de Acción Ambiental**, que deben concretarse en proyectos factibles, jerarquizados según su prioridad, orientados a paliar los riesgos diagnosticados. La aplicabilidad de los proyectos vendrá determinada por la definición de todas sus características esenciales: denominación, normativa de referencia, descripción y objetivos, entidad responsable, recursos requeridos, grado de ejecución, plazos de ejecución, posibles fuentes de financiación y propuestas de indicadores paramétricos de seguimiento.

Los proyectos se deben agrupar en grandes líneas estratégicas, que por ejemplo en el caso del SIGMA desarrollado por ECOTUR para el destino de Fornells (Menorca) son:

- Información y educación ambiental
- Gestión ambiental
- Servicios ambientales
- Tránsito, transporte colectivo y movilidad
- Estructura territorial, calidad e imagen urbana

El reto asumido por la administración local, con el consenso de los agentes convocados en el Foro, se debe hacer público mediante una **Declaración Ambiental** que exprese en lenguaje sencillo y de manera sintética la problemática diagnosticada y las líneas estratégicas de actuación. Más allá de la representación ciudadana que acoge el Foro, la adhesión individual de los ciudadanos del destino debe reforzar el compromiso en su ejecución y el consenso en el orden de prioridad de los proyectos¹².

Por último, la AG21L debe tener continuidad mediante el seguimiento de los indicadores, a partir de la situación ambiental de partida establecida por la auditoría ambiental, en una estación de seguimiento u observatorio de la calidad de vida y del compromiso ambiental.

5. LA AGENDA LOCAL 21 DE CALVIÀ

El consistorio calvianense inició en 1994 la revisión de su política de ordenación territorial y ambiental, caracterizada por un PGOU desarrollista del año 1991 que clasificaba como suelo urbano el 16,5% del municipio y como suelo urbanizable otro 11,9% más, hasta casi conurbar por completo su fachada marítima. Los núcleos turísticos intensivos del litoral del término de Calvià han sido, y todavía son, mascarón de proa de la actividad turística balear, mostrando también en consecuencia los defectos del crecimiento antes que otros destinos.

Sin detenernos de nuevo en la manera como se implementó todo el proceso de la Agenda 21 en Calvià (Prats, 1995, 1998 y 1999), abundaremos en la explicación de los resultados de la Auditoría Territorial —por lo que respecta a sus aspectos más innovadores—, el método de escenarios utilizado en la prognosis y la intervención municipal mediante la revisión de su planeamiento urbanístico (Dañobeitia, 1997, 2000). También utilizaremos algunos de los resultados de la diagnosis elaborada por el ECOTUR Destinos (Chacàrtegui, 1999), que en ciertos aspectos es más reveladora que la auditoría de la AG21L del ayuntamiento de Calvià, para finalmente mostrar sus puntos débiles.

La AG21L de Calvià aborda los cuatro campos clave del desarrollo urbano: la calidad ambiental, la estructura espacial, la cohesión social y la calidad de vida y la economía local. La manera en que se hizo fue mediante la elaboración de estudios sobre el término municipal —en especial los 12 núcleos urbanos, de los que 6 son turísticos—, cuyos resultados se presentaban al Foro Ciudadano, respecto a seis áreas temáticas clave (ATC)— o vectores ambientales—: integración y calidad de vida, ecología local, patrimonio cultural, economía y turismo, sistema territorial y urbano y sectores ambientales clave —agua, energía, residuos y transporte— (figura 1).

12 Caso de tratarse de la aplicación de un SIGMA para un sistema de producción o de gestión, en este estadio la intervención de verificadores independientes posibilitaría, mediante la auditoría externa, el acceso a Distintivos de Calidad Ambiental de organismos autorizados.

Cada ATC se divide en campos de referencia y estos concretan su análisis en indicadores paramétricos —valores de referencia— sobre los cuales se desarrolla el seguimiento a partir de este informe del estado inicial del término. Cada ATC de la auditoría desarrolla la prognosis de dos escenarios alternativos a 20 años vista: el tendencial y el de rehabilitación. Es decir, plantean el escenario futuro sin intervención remediadora y el deseado a partir de la aplicación de los planes de acción ambiental —que también sugiere cada ATC—. Las áreas más relevantes y que se desarrollan con más acierto son la del sistema territorial y urbano y la de los sectores ambientales clave. Será respecto a ellas que analizaremos los métodos, técnicas, logros y deficiencias de la AG21L de Calvià.

El ATC de **Sectores Ambientales Clave** aborda los ciclos puntales de todo desarrollo urbano y que presentan más problemas de fondo —de insostenibilidad real y no puramente estética—. Respecto a los **transportes**, el análisis (Esteban, 1997) parte del hecho que Baleares presenta la tasa de motorización más elevada del estado español, con en torno a 800 vehículos cada 1.000 habitantes. El añadido de una política de transporte colectivo deficiente hace que sólo el 18% de los desplazamientos se realicen por ese medio. Los desplazamientos realizados por parte de la población residente son los más afectos al automóvil, alcanzando el 95% de los mismos. Pero los turistas más que doblan a los residentes en número de desplazamientos: 50 millones anuales frente a los 20 millones de residentes; aunque el 50% de los desplazamientos realizados por turistas son a pie. En total, la movilidad interna en Calvià consume 25.000 toneladas equivalentes de petróleo (TEP) al año —que en un 88% se destinan a automóviles—; pero el acceso aéreo a la isla de sus turistas supone un consumo energético ocho veces mayor (182.000 TEP/año).

El balance del ciclo del **agua** en Calvià supone que sólo el 30% de los 10 millones de metros cúbicos anuales consumidos (1995) procedan del propio municipio. Dicho en otras palabras, Calvià consume los recursos hídricos correspondientes a más de tres veces su extensión, aún con pautas de explotación insostenibles, dado que procede en su mayor parte de pozos explotados al 110% de la capacidad de recarga de sus acuíferos, que se hallan por esa razón salinizados (1.600 mg/l de cloruros de media en la zona de Peguera y 212 mg/l de media en el conjunto del municipio). Las pérdidas de la red de abastecimiento se estiman en el 16%. Los estándares de consumo directo demuestran la divergencia entre las conductas de residentes y turistas: mientras los primeros consumen de media 130 litros por persona y día, el consumo directo de los turistas es de unos 160 litros por persona y día; al que aún deben añadirse otros 57 litros de consumo estructural por plaza turística y día. El agua depurada (100%, aunque sólo de carácter secundario) se reutiliza en un 58% para el riego de campos de golf, que en número de cuatro han transformado gran parte del espacio rural intersticial de la península de Cala Figuera, que separa los principales centros turísticos de Calvià (figura 2).

El resto de agua depurada se vierte al mar a sólo 1,8 Km. de la playa de Palmanova y a 1,6 Km. de la de Magalluf. Cabe reseñar como principal debilidad del escenario tendencial respecto al suministro de agua que la solución adoptada recientemente con la puesta en funcionamiento de una desaladora supone desplazar el problema de la insostenibilidad a la escala global, dado que el elevado consumo energético del proceso (no menos de 5kwh/m³) contribuye a agravar el calentamiento atmosférico global, conocido como efecto invernadero.

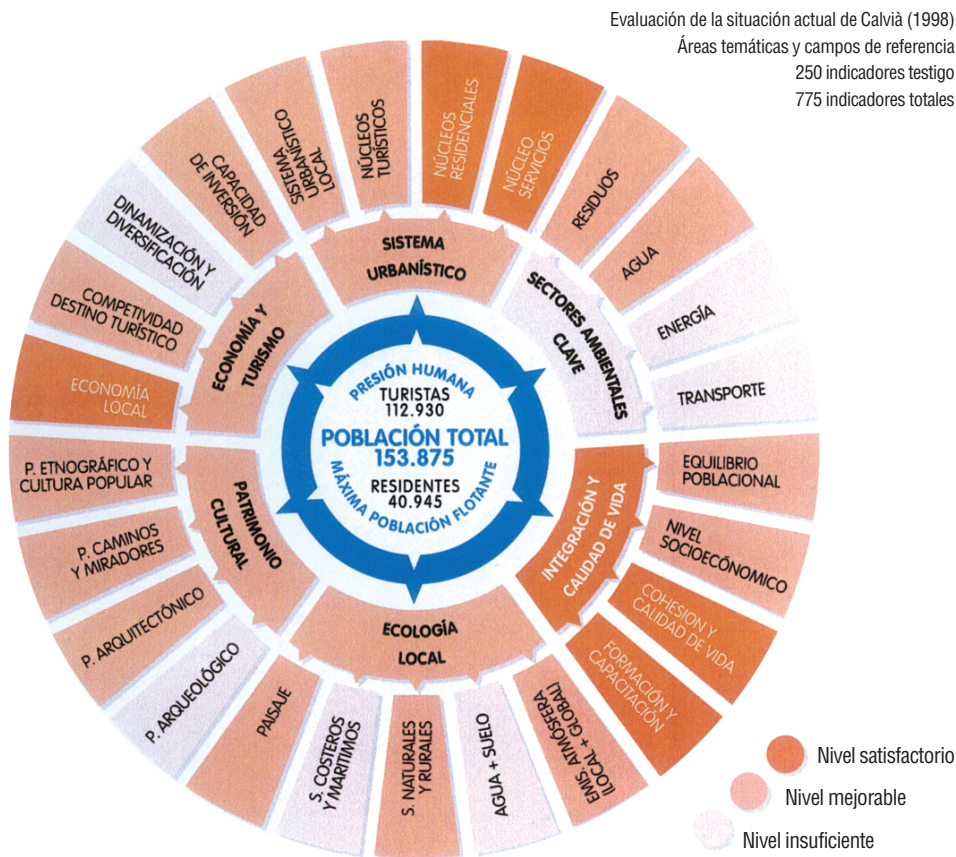


FIGURA 1. Evaluación de la situación actual de Calvià (1998): áreas temáticas clave y campos de referencia (que derivan en 775 indicadores). Fuente: Prats, 1999: 32.

El estudio de Estevan parte de la contextualización del elevado **consumo energético** calvianense en la pauta alcista del consumo balear, cuyo incremento porcentual duplicó la media española entre los años 1986 y 1995. Pero es que aún y así, el ejemplo estudiado por ECOTUR, Palmanova-Magalluf (Chacàrtegui, 1999), muestra que el consumo eléctrico de este centro turístico (1.703 Kwh. por plaza turística) superó el año muestreado (1996) en 600 Kwh. la media de los siete destinos turísticos de Baleares analizados por el programa. El consumo eléctrico supuso el 60% del consumo energético total en 1995, que se remonta a 72.000 TEP/año. Sólo el 0,2% de dicho consumo procede de fuentes renovables. Como consecuencia a nivel de impacto ambiental, se emiten 257.625 Tm/año de CO₂ a la atmósfera, que se prevé se doblen en el escenario tendencial a 20 años vista.

Por lo que respecta a los **residuos**, Calvià produjo 250.000 toneladas en 1996, de las que 43.000 eran residuos sólidos urbanos (RSU). Sólo el 2% de los mismos se recicló. El destino de los residuos no reciclados es un vertedero municipal que está cercano a su colmatación y clausura. A partir de entonces, los residuos de Calvià se incineraron en Son

CAMPOS DE REFERENCIA - NÚCLEOS URBANOS Y SUELO URBANIZABLE

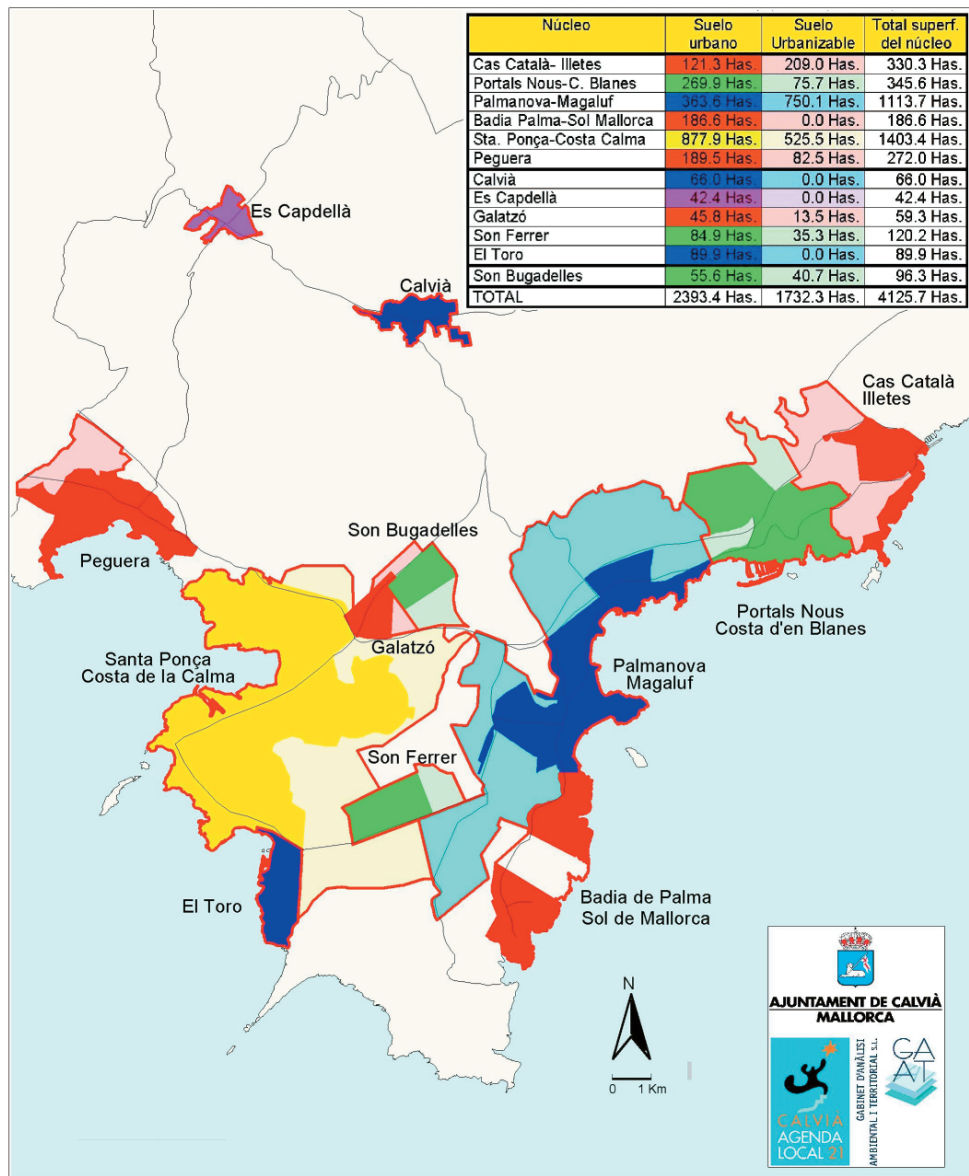


FIGURA 2. Distribución del suelo clasificado como urbano y del clasificado como urbanizable por el Plan General de Ordenación Urbana de 1991 en el término municipal de Calvià, que es el punto de partida de la AG21L y que hace prever un escenario tendencial de mayor insostenibilidad. Fuente: Manchado, 1997.

A.T.C. SISTEMA TERRITORIAL Y URBANO					
C.R. NÚCLEOS TURÍSTICOS					
1 PALMANOVA - MAGALUF					
VALORES DE REFERENCIA		Valoración Ciudadana	NOTA	SITUACIÓN ACTUAL	
2.1.1 ESTADO ACTUAL					
a) Presión humana	a1) Ocupación del suelo		5	6	6
	a2) Número plazas		6		
	a3) Densidad de población		6		
b) Accesibilidad y movilidad	b1) Transporte público		4	4	
	b2) Transporte privado		5		
	b3) Acceso alternativo		3		
c) Calidad de la estructura urbana	c1) Integración en el medio		4	6	
	c2) Calidad de la trama urbana		5		
	c3) Diversidad de oferta, diversidad social y proximidad a comercios		4		
	c4) Usos compatibles		8		
d) Calidad del espacio urbano	d1) Calidad paisajística Accesos		5	6	
	d2) Perfil urbano (alturas)		5		
	d3) Calidad del espacio urbano		5		
	d4) Frente marítimo		5		
	d5) Calidad servicios urbanos		6		
	d6) Calidad del espacio público		6		
e) Calidad del Parque turístico, Residencial y equipamientos	e1) Calidad parque turístico		5	5.5	
	e2) Edificación residencial		6		
	e3) Equipamientos complementarios		6		
f) Calidad Medioambiental y Seguridad	f1) Calidad ambiental		4	6	
	f2) Seguridad		7		
g) Satisfacción del usuario	g1) Grado de satisfacción		7.5	7.5	
2.1.2 TENDENCIA DE RIESGO					
a) Incremento de la presión humana sobre el entorno			1	1	4
b) Obsolescencia planta turística			2	2	
c) Desaparición Industria Hotelera			6	6	
d) Pérdida de calidad turística			5	5	
e) Obsolescencia del espacio urbano			5	5	
f) Pérdida de calidad ambiental			2	2	
2.1.3 PLANES DE ACCIÓN POSITIVA					
a) Accesibilidad y movilidad			5	5	5.5
b) Entorno urbano			5	5	
c) Espacio urbano			7	7	
d) Parque turístico y residencial			6	6	
e) Medio ambiente y seguridad			3	3	

FIGURA 3. Ejemplo de resultados de la auditoría del Sistema Territorial y Urbano de Calvià para el escenario actual y dos futuros, con los correspondientes al núcleo turístico de Palmanova-Magalluf. Fuente: Manchado, 1997.

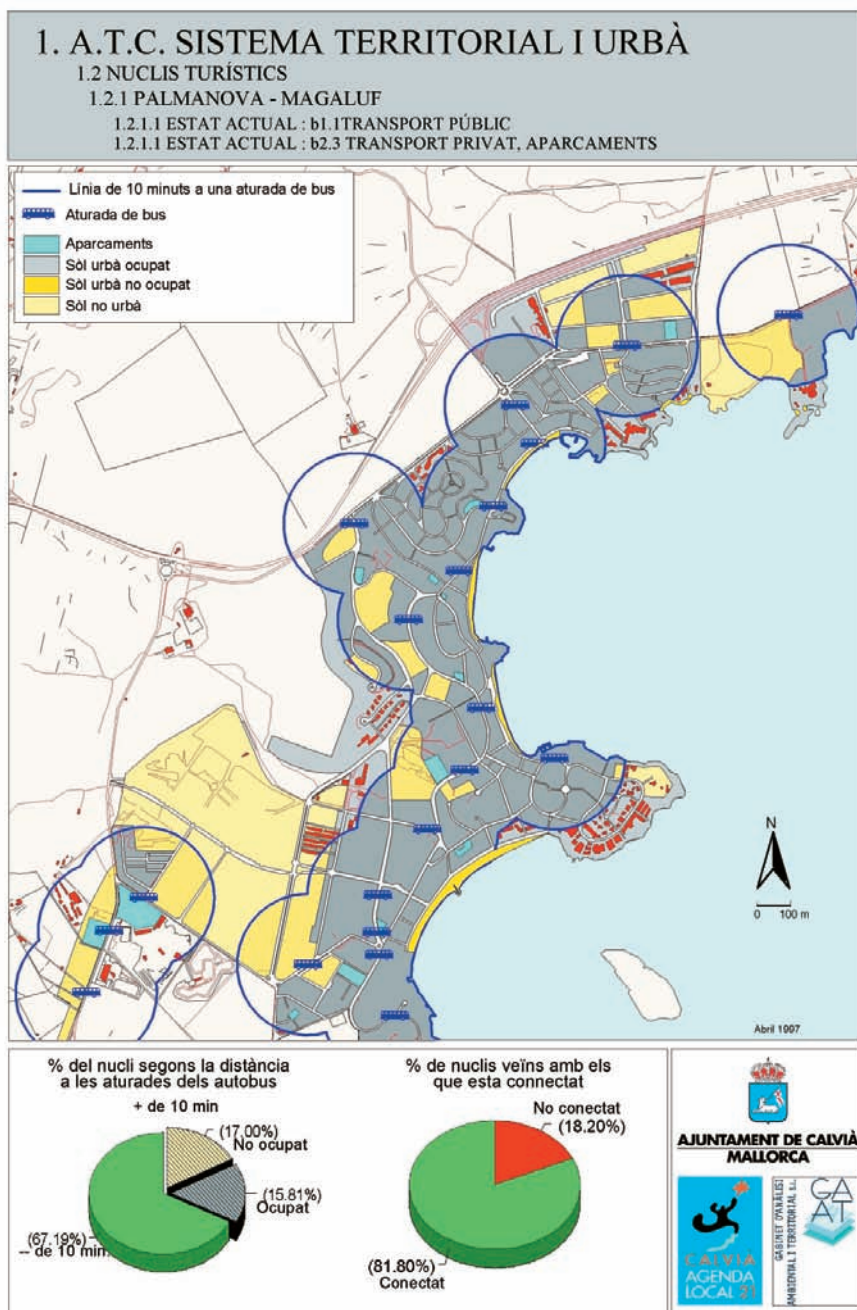


FIGURA 4. Indicadores de transporte público y privado de Palmanova-Magalluf: paradas de autobús y sus áreas de alcance (dentro de la isocrona de 10 minutos a pie), junto a las áreas de aparcamiento y a los solares vacíos susceptibles de convertirse en dicho equipamiento. Fuente: Manchado, 1997.

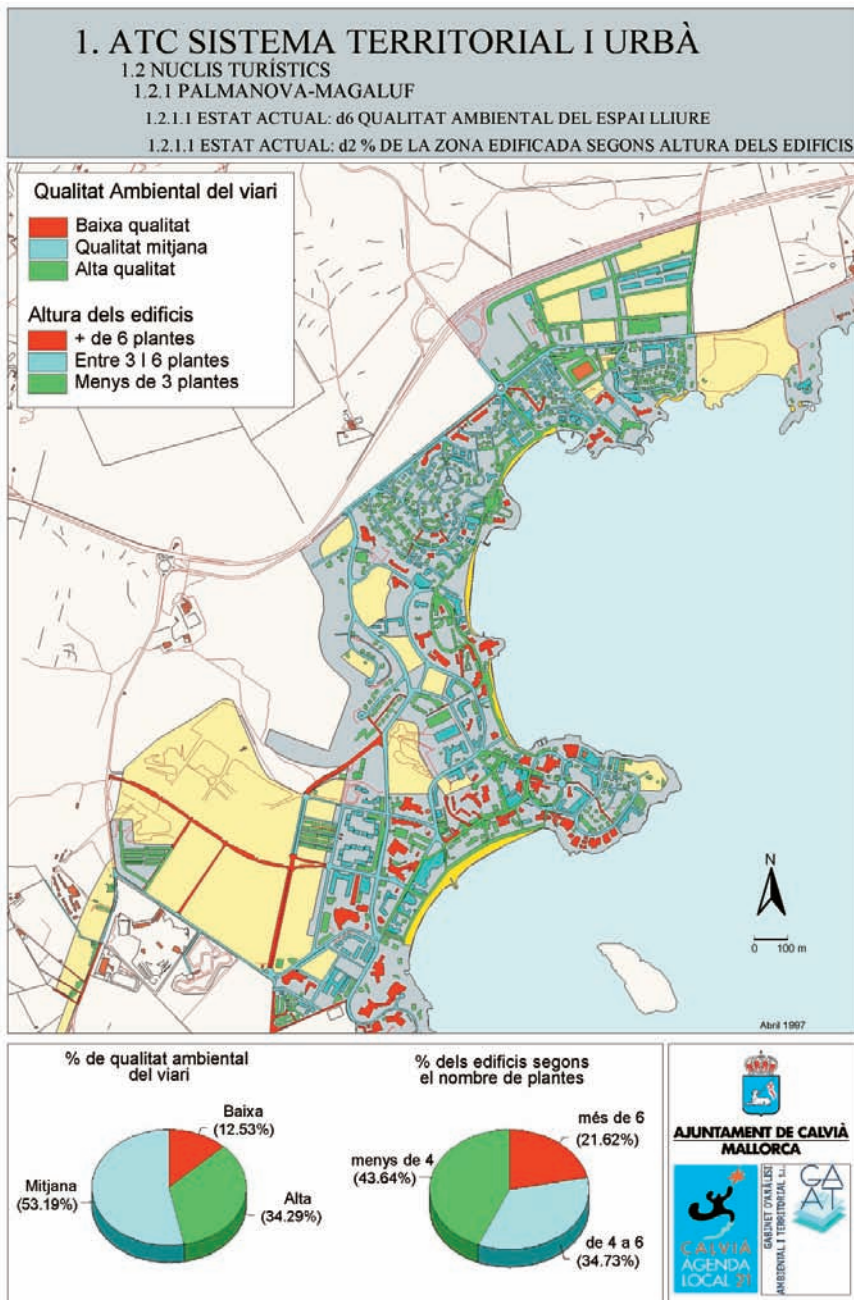


FIGURA 5. Indicadores de calidad ambiental del viario y de calidad ambiental de las edificaciones, en función de su altura (con su distribución porcentual en las gráficas de la base). Fuente: Manchado, 1997.

Reus, fuera del municipio, contribuyendo a la pérdida de calidad de vida de los habitantes de Mallorca y de sus visitantes, por la contaminación atmosférica que genera, y aumentando el riesgo de contaminación hídrica por la deficiente gestión de las cenizas y las escorias de incineración.

Las propuestas de **intervención paliativa** abordan: el cambio de conducta de los residentes y de los turistas de Calvià, con campañas de concienciación para limitar el consumo de recursos; más atención al transporte público; mejoras en la distribución de agua y la recogida selectiva de residuos, etc. Pero el reto ambiental que reconoce el propio informe del ATC de Sectores Ambientales Clave es la modificación del ordenamiento urbanístico con el propósito de frenar el crecimiento de la capacidad de alojamiento del término, que se aborda mediante la revisión del planeamiento urbano, y que se apoya en el análisis realizado por el Gabinet d'Anàlisi Ambiental i Territorial (GaaT) del ATC del Sistema Territorial y Urbano.

El ATC del **Sistema Territorial y Urbano** de Calvià aborda el análisis de la calidad socioambiental de la red urbana del término. Un Sistema de Información Geográfica (SIG) permite volcar sobre los callejeros de sus 12 núcleos urbanos 70 indicadores cuantitativos y combinarlos —por ejemplo, en función de correlaciones espaciales—, así como representar sus tendencias para determinar los escenarios futuros. Los valores que contribuyen a definir el escenario actual de cada núcleo se ejemplifican en la figura 3, con los resultados generales para el núcleo de Palmanova-Magalluf.

La evaluación de cada valor (que se indica en la columna «nota» de 0 a 10) depende de indicadores más detallados, como por ejemplo para el valor b1, transporte público colectivo, el porcentaje del núcleo a más de 10 minutos de una parada del autobús (cálculo que permite el SIG, como se muestra en la figura 4), la frecuencia de paso del transporte público colectivo, el porcentaje de núcleos a los que se puede llegar por dicho medio y la duración del recorrido (según su optimidad respecto a la distancia mínima).

El valor de referencia d2, perfil urbano, se concreta en el indicador de la figura 5: zona ocupada por edificaciones de 0 a 3, de 3 a 6 y de más de 6 plantas.

El **diagnóstico prospectivo** del escenario tendencial parte de la hipótesis del riesgo de declive del destino y se basa en el establecimiento de la evolución previsible de los valores determinados para el escenario actual. Algunos ejemplos son el incremento de la capacidad de alojamiento del núcleo en un escenario de consolidación total, o la obsolescencia del parque turístico, basada en el indicador del porcentaje de hoteles de más de 15 años sin rehabilitar sobre el total del parque (que en el caso de Palmanova-Magalluf fue de 78,3%). La diagnosis del Sistema Urbanístico Local arroja cifras de 180.000 habitantes de hecho en la punta de afluencia (cuatro veces y media mayor que la población residente) e incremento de la presión antrópica al doble, en el caso de desarrollarse las 1.748 hectáreas de suelo urbanizable del PGOU de 1991. El peligro de obsolescencia comercial se deriva de la previsible conurbación del frente marítimo del término¹³ (figura 6), la saturación de los servicios, el incremento de la inseguridad ciudadana, la congestión del tráfico y el

13 Estrangulando la península con el continuo urbano entre su fachada de levante (Palmanova-Magalluf) y la de poniente (Santa Ponça); mientras el Plan de Ordenación de la Oferta Turística de la isla de Mallorca ya aconsejaba generar discontinuidades entre los núcleos costeros urbanizados.

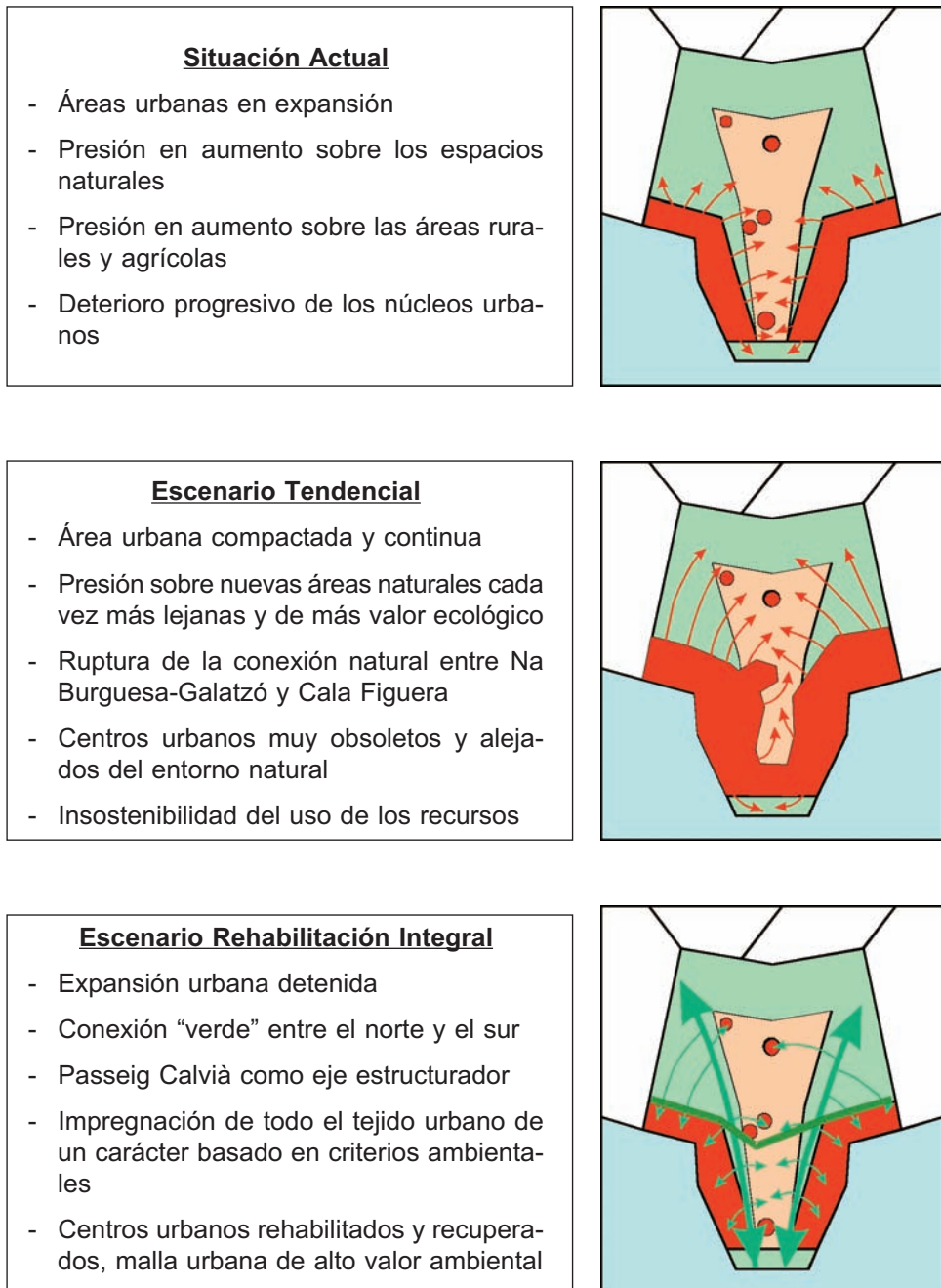


FIGURA 6. Coremas y conceptos definidores de los escenarios territoriales de Calvià, determinados por el ATC de su Sistema Territorial y Urbano. Fuente: Manchado, 1997.

efecto «ghetto» de los núcleos de los centros turísticos densos y degradados. Por otro lado, las previsiones sobre el escenario tendencial muestran la desconexión territorial entre los espacios naturales intersticiales y de estos con los núcleos urbanos.

Los **planes de acción** proponen, a este respecto, convertir los 35 Km. de la carretera comarcal C-719, que comunica los lóbulos urbanos dentro del término y separa éstos del traspais, en una carretera de sólo dos carriles —separados con mediana— limitando la velocidad máxima a 60 Km./h. (derivando el tráfico a la autopista) y convirtiendo su entorno inmediato en un paseo peatonal y ciclista (proyecto que está ya cercano a su finalización). También se proponen continuar con el esponjamiento de los núcleos urbanos más obsoletos con la compra y derribo de hoteles (13 hasta el momento), cuyos solares pasan a ser espacio libre público. Pero, sobre todo, respaldan la reclasificación de prácticamente todo el suelo urbanizable del término, como suelo rústico.

Cabe tan sólo añadir que el consistorio hizo partícipe a la ciudadanía de sus iniciativas de acción paliativa (mediante el Foro Ciudadano y su adhesión individual a su manifiesto o declaración ambiental) y estableció un observatorio de seguimiento de los indicadores ambientales para corregir los posibles errores del proceso.

Pese a los buenos propósitos y las loables iniciativas¹⁴, los propios datos de la auditoría descubren algunos de sus **déficits**, pese a no explicitarse en la diagnosis. El principal es que el 26% del suelo urbano está aún por consolidar, de manera que, pese a eliminar la posibilidad de crecimiento mediante suelo urbanizable, las medidas paliativas del PGOU de 1999 todavía permiten el incremento en un 30% de la capacidad de habitación del término; es decir, permiten pasar de 160.000 habitantes de población total en la punta de la estación alta a 210.000). El Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) del PGOU no revisa el impacto de la clasificación del suelo sobre su ocupación del suelo actual, sino sobre el desarrollo permitido por el planeamiento anterior. Esta práctica, común en las EIA de planeamiento urbanístico, deberá revisarse para ceñirse a su espíritu evaluativo. La respuesta del consistorio a esta crítica no se ha hecho esperar y en la actualidad se programa temporalmente la concesión de licencias de obras de uso residencial y turístico en suelo urbano¹⁵. Otro aspecto deficiente de las soluciones adoptadas es la gestión de los RSU, que pronto deberán destinarse a la incineración, no alcanzándose a aplicar soluciones más sostenibles, como el compostaje y el reciclaje, cuando todavía estaba en manos del ayuntamiento hacerlo. Por último, la auditoría no contempla el análisis de la fuerte demanda de recreación en el medio natural. Realidades como el picnic o la acampada —solaz dominguero de trabajadores residentes sin segunda residencia— y el excursionismo y el paseo de los turistas, alojados en los núcleos

14 De las cuales es sin duda la más encomiable poner al alcance de toda la ciudadanía los parámetros de calidad ambiental de Calvià.

15 Otorgándose un máximo de 500 plazas para edificaciones de uso turístico y 850 plazas para edificaciones de uso residencial al año —artículo 2.07 de la aprobación provisional del PGOU de 1999 (Dañobeitia, 2000)—, con el objeto de limitar el crecimiento total anual al 1% de su capacidad de alojamiento. La autoridad competente en la aprobación definitiva del plan, la Comisión Insular de Urbanismo, se la otorgó en julio de 2000; aunque excluyó, por el momento, dicho artículo 2.07 de la misma. La aprobación definitiva del artículo es motivo de controversia entre autoridades públicas y agentes sociales de las Islas Baleares.

turísticos intensivos, no se han cartografiado, ni cuantificado y no reciben atención alguna por parte de las autoridades municipales.

6. REFLEXIÓN FINAL

Las AG21L tienen por objeto promover la participación ciudadana para paliar la crisis socioambiental que caracteriza nuestro tiempo. Para ello cuentan con la herramienta de las auditorías ambientales en su vertiente territorial. El presente trabajo expone los ejemplos de Calvià, el otro proyecto balear, ECOTUR, y el de la Diputación de Barcelona, para con sus municipios, con el objeto de desarrollar el corpus metodológico y técnico que puede servir de ejemplo para la aplicación de esta herramienta de diagnóstico geográfico, sobre todo, en otros destinos turísticos maduros. El propósito último de las herramientas estudiadas es remediar las causas de la crisis, transformando la sociedad para hacerla más sostenible y solidaria, incidiendo en las comunidades más opulentas, que son la causa última del desequilibrio, mediante la intervención pública sobre el mercado y la conducta ciudadana. A corto plazo, el reconocimiento comercial que proporcionan los distintivos ambientales para destinos turísticos les pueden proporcionar ventajas competitivas y ahorro mediante el incremento de la eficiencia en su uso de recursos.

7. BIBLIOGRAFÍA

- Carta de las ciudades europeas hacia la sostenibilidad (Carta de Aalborg)*. Campaña de ciudades europeas sostenibles, <http://www.sustainable-cities.org>.
- CHACÀRTEGUI, G.; LLOBERA, M.; MASSUTÍ, C.; LLOBET, P.; SASTRE, J. (1998a). *Parte II. Metodología. ECOTUR. Subprograma Ecotur Destinos. Experiencias piloto*. Informe interno. Govern Balear, Conselleria de Medi Ambient, Ordenació del Territori i Litoral. Palma.
- CHACÀRTEGUI, G.; LLOBERA, M.; DEUDERO, S.; LLOBET, P.; MASSUTÍ, C.; SASTRE, J. (1998b). *Pla d'Acció Ambiental. ECOTUR destinacions, agenda 21. Fornells*. Informe interno. Govern Balear, Conselleria de Medi Ambient, Ordenació del Territori i Litoral. Palma.
- CHACÀRTEGUI, G.; LLOBERA, M.; DEUDERO, S.; LLOBET, P.; SASTRE, J. (1999). *Diagnòstic mediambiental. ECOTUR destinacions, agenda 21. Palmanova, Magalluf*. Informe interno. Govern Balear, Conselleria de Medi Ambient, Ordenació del Territori i Litoral. Palma.
- DALL'AGLIO, S. (1994). *Taking account of Environment in Tourism Development*. Commission of the European Communities, D.G. XXIII Tourism Unit. Luxemburgo.
- DAÑOBEITIA, J. et al. (1997). *Documento de avance para la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Calvià. Memoria*. Ajuntament de Calvià, oficina municipal del Plan General. Calvià.
- DAÑOBEITIA, J. et al. (2000). *Aprobación Provisional del PGOU de Calvià. Avanzando en la sostenibilidad*. Ayuntamiento de Calvià. Calvià.

- Decreto 54/1995, de 6 de abril, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de la Oferta Turística de la isla de Mallorca* (BOCAIB de 30 de mayo y 22 de junio de 1995).
- Decreto 81/1997, de 11 de junio, para la implantación de un sistema voluntario de gestión y auditorias medioambientales en los centros turísticos de las Islas Baleares* (BOCAIB de 1 de julio de 1997).
- ECOTRANS-ESPAÑA (1995). *Manual ECOTRANS para la mejora de la calidad ambiental en los alojamientos turístico*. Secretaría General de Turismo-TURESPAÑA. Madrid.
- ECOTRANS INTERNATIONAL (1995). *Come promuovere un turismo compatibile*. Com/ I. Cecina.
- ENVIRONMENT, TRANSPORT & PLANNING Y GESA (1997). *Guía de buenas prácticas ambientales en instalaciones hoteleras. La energía eléctrica*. Conselleria de Medi Ambient, Ordenació del Territori i Litoral del Govern Balear. Palma.
- ESTEVAN, A. (1997). *Calvià: Agenda Local 21. Área Temática Sectores Ambientales Clave*. Ajuntament de Calvià. Calvià.
- ESTEVAN, A. (en prensa). *La huella ecológica del turismo*, en «Societat i Sostenibilitat». Sa Nostra. Palma.
- HEWITT, N. (1995). *Guía europea para la Planificación de las Agendas 21 Locales. Como implicarse en un plan de acción ambiental a largo plazo hacia la sostenibilidad*. Bakeaz. Bilbao.
- INTERNATIONAL HOTEL ASSOCIATION y UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME (1995). *Environmental Action Pack for Hotels. Practical Steps to benefit your business and the Environment*, IHA-UNEP. Paris.
- LÓPEZ PALOMEQUE, F. (coord.) (2000). *Geografía de Europa*. Ariel. Barcelona.
- MCINTYRE, G. (1993). *Sustainable Tourism Development: Guide for Local Planners*. World Tourism Organization. Madrid.
- MANCHADO, A. (dir.) (1997): *Calvià Agenda Local 21. ATC Sistema Territorial y Urbano*. 13 volúmenes. Gabinet d'Anàlisi Ambiental i Territorial (GaaT) y Ajuntament de Calvià. Palma.
- NÁJERA, M. (1999): «El canon ecoturístico en Baleares». *El País*, 27-10-1999, pp. 35.
- NOVOTEC CONSULTORES, S.A. y DIRECCIÓ GENERAL D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI I URBANISME DE LA CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT, ORDEANCIÓ DEL TERRITORI I LITORAL (1997). *Guía práctica de buenas prácticas ambientales en instalaciones turísticas. Sistemas de Gestión Medioambiental. Decreto 81/1997*. Govern Balear, ECOTUR. Palma.
- NOVOTEC y GFEassociats, (1999). *Guía de gestión medioambiental para municipios turísticos «Proyecto Municipio Verde»*. Ministerio de Economía y Hacienda, Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y Pyme, Dirección General de Turismo. Madrid.
- PRATS, F. (dir.) (1995). *Calvià Agenda Local 21. Desarrollo y sostenibilidad en los destinos turísticos maduros del litoral mediterráneo: el caso de Calvià en Mallorca (Islas Baleares)*. Ajuntament de Calvià, Plan de Excelencia Turística, Turespaña, Ministerio de Comercio y Turismo. Calvià.
- PRATS, F. (dir.) (1998). *Calvià Agenda Local 21. La Sostenibilidad de un Municipio Turístico. Plan de Acción. 10 líneas de acción estratégicas y 40 iniciativas*. Ajuntament de Calvià. Calvià.

- PRATS, F. (dir.) (1999). *Calvià Agenda Local 21. La sostenibilidad de un municipio turístico*. Ajuntament de Calvià. Calvià.
- Reglamento (CEE) 1836/1993 del Consejo, de 29 de junio, por el que se permite que las empresas del sector industrial se adhieran con carácter voluntario a un Sistema Comunitario de Gestión y Auditoría Medioambientales (EMAS).
- Real Decreto 85/1996, de 26 de enero, por el que se establecen normas para la aplicación del Reglamento (CEE) 1836/1993 del Consejo, de 29 de junio, por el que se permite que las empresas del sector industrial se adhieran con carácter voluntario a un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales.
- RULLAN, O. (1999): «Crecimiento y política territorial en las Islas Baleares (1955-2000)». *Estudios Geográficos*, 236, pp. 403-442.
- SAINZ, C. (coord.) (1999). *L'Agenda 21 de Viladecans és de tot. Agenda 21 Viladecans*. Ajuntament de Viladecans, Diputació de Barcelona, Àrea de Medi Ambient. Viladecans.
- SUREDA, V. (dir.) (1997). *Plec de prescripcions tècniques gnerals d'auditories ambientals*. Diputació de Barcelona, Servei de Medi Ambient. Barcelona.
- SUREDA, V. (1999). «Auditoria 21». *Sostenible. Xarxa de ciutats i pobles cap a la sostenibilitat*, 7, pp. 8-12.
- TELLO, E. (1999). «Novedades socioecológicas en Baleares». *El Ecologista*, 19, pp. 61-63.
- WALLERSTEIN, I. (1999): *El futuro de la civilización capitalista*. Icaria. Barcelona.