



El Compostela se aleja del sueño de la promoción tras perder 1-0 en Bouzas

[PÁGINA 30]



Macroferia, equinos y unos cincuenta mil visitantes para vivir la Pascua de Padrón

[PÁGINA 21]

elCorreogallego

LUNES 17 DE ABRIL DE 2017

Director JOSÉ MANUEL REY NÓVOA

Fundada en 1978

www.elcorreogallego.es

Nº 48.846

Adiós a una Semana Santa grande



DÍA DE RECOGIDA [Pág. 15] Aunque para muchos hoy todavía será fiesta, miles de visitantes que estos días visitaron Galicia recogieron ayer los bártulos y pusieron fin a las vacaciones de Semana Santa. En Santiago, las cifras de ocupación rondaron el 100% y la Oficina de Atención al Peregrino entregó en torno a mil compostelas cada día. *Foto: A. Hernández*

El copago medio en las residencias de mayores ronda los 500 € para los dependientes

• La Xunta construirá en esta legislatura siete centros en las ciudades para aumentar la oferta de plazas a casi 7.800

POLÍTICA SOCIAL [Pág. 8]

El vino gallego afianza las ventas al exterior y factura ya 180 millones

ÁNGEL ARNÁIZ *Santiago*

El vino gallego saborea, cada día más, las mieles del éxito en el mercado. Las siete denominaciones de origen gallegas, que implican a unos 16.000 viticultores y a 460 bodegas, comercializan al año una media

de 387.000 hectolitros y su facturación en origen alcanza ya los 180 millones de euros. Las exportaciones no van mal. Aun con una ligera caída en el precio, las ventas al exterior supusieron al sector unos ingresos de 43,5 millones de euros, un 2,4% más que en el ejercicio anterior. [Págs 6 y 7]

El tren AVE entre Madrid y Sevilla cumple un cuarto de siglo mientras Galicia acumula años de retrasos

Compromís vuelve a criticar las inversiones en la línea de conexión con la meseta [Pág. 10]



XAVIER LABANDEIRA VILLOS

Catedrático de Economía Aplicada

“Progresar sen contaminar na mesma medida é posible”

LA ENTREVISTA [Pág. 12]

Nuevo Hyundai i30. Move on.

#MoveOn

Evolución. Superación. Emoción

De estos tres palabras surge la filosofía del Nuevo Hyundai i30. Sorpréndete con su sofisticado diseño, su conectividad y su sistema de seguridad Hyundai Safety Pack.

Y como siempre:

- 5 años de garantía sin límite de kms.
- 5 años de asistencia en carretera.
- Y financiación, 5 años de mantenimiento.

Nuevo Hyundai i30 desde 14.900€.

HYUNDAI

Hypersa Santiago
 Avda. do Comercio de Ourense, 17. 2801. 15100 Santiago de Compostela.
 Teléfono: 981 90 72 50
 www.hypersaorilago.com

Garantía Nuevo Hyundai i30. Emisión CO₂ (Ani): 99-125. Consumo mixto (l/100km): 3,9-5,2.

El precio de venta recomendado (PVR) incluye IVA y gastos de matriculación. El precio de venta recomendado (PVR) incluye IVA y gastos de matriculación. El precio de venta recomendado (PVR) incluye IVA y gastos de matriculación. El precio de venta recomendado (PVR) incluye IVA y gastos de matriculación.

XAVIER LABANDEIRA VILLOT

Catedrático de Economía Aplicada da Universidade de Vigo e director da Florence School of Regulation Climate

“É posible progresar sen aumentar a contaminación na mesma medida”

LUIS POUSA
Santiago

Que supón en termos de eficiencia enerxética, sostenibilidade e loita contra o cambio climático que España sexa o terceiro Estado da UE cos ingresos máis baixos en impostos medioambientais?

Dende logo non son boas noticias e reflicten que os tipos impositivos en España, particularmente no sector transporte, están por debaixo da media europea. Ter uns prezos enerxéticos que recollan os danos ambientais (e isto podemos facelo introducindo impostos correctores) é unha condición fundamental para reducir as emisións de gases de efecto invernadoiro pero tamén de contaminantes locais. Ademais, os consumidores (industriais ou residenciais) reaccionan ao prezo modificando hábitos de consumo enerxéticos en calefacción, iluminación e transporte, de modo que uns impostos por debaixo do recomendable en termos ambientais levan tamén a efectos negativos neste indicador.

Esa baixa recadación fiscal garda algunha relación causa/efecto con que en España a pegada ecolóxica sexa superior á de Alemaña, Reino Unido ou Italia?

Non é doado relacionar o nivel de recadación ambiental coa pegada ecolóxica: é posible que os impostos ambientais estén reducindo emisións e polo mesmo a recadación sexa baixa, o que é compatible cun dano ambiental ou pegada ecolóxica máis limitada. Si parece evidente que a corrección ambiental (alomenos nun problema global como o cambio climático) é menor se os tipos impositivos dos impostos enerxético-ambientais son máis baixos, o que está a ocorrer en España en relación aos países do noso entorno.

Hai que aplicar o principio de que quen contamina paga?

É moi recomendable non só porque é lóxico facelo (incorporar os custos vencellados a unha actividade económica, incluíndo o dano ambiental, de modo que poñamos os prezos dos produtos 'ben'), senón porque permite reducir as emisións ao mínimo custe, ao funcionar o imposto como unha especie de prezo que descentraliza as decisións de descontaminar e fomenta o desenvolvemento e implantación de tecnoloxías limpas, co fin de evitar pagar o imposto no futuro.

En transporte, edificación, etc,

{ ACTORES DO CAMBIO }

{ Vigo 1967 } Xavier Labandeira Villot, catedrático de Economía Aplicada da Universidade de Vigo (UVigo), é director de 'Economics for Energy' e da 'Florence School of Regulation Climate'. Foto: Arquivo ECG



hai marxe para reducir o consumo de enerxía e aumentar o uso das enerxías alternativas?

Si, son sectores nos que é posible cambiar hábitos de consumo e realizar investimentos que permitan incorporar novas tecnoloxías, como as renovables, illamento nas vivendas, coche

eléctrico no transporte, que en conxunto levan a un menor consumo enerxético e a menos contaminación.

Pódese ir a unha reforma fiscal verde sen aumentar a presión fiscal e, á vez, reducir impostos como o que grava o traballo?

De feito está é a opción máis

recomendable para limitar efectos económicos nocivos e facilitar a aceptación social destas figuras. Hai toda unha literatura académica que explorou a fondo as vantaxes destas reformas fiscais (o coñecido fenómeno do dobre dividendo ou o beneficio da imposición ambiental) e que inspirou a posta en práctica de moitas reformas fiscais verdes no norte e centro de Europa desde hai uns 25 anos. Non obstante, as novas reformas fiscais verdes están adicando parte da recadación a compensar aos que teñen menos capacidade económica ou a fomentar a adopción de novas capacidades renovables e/ou de maior capacidade enerxética.

A fiscalidade verde debe ser instrumento dun modelo productivo máis sostible e eficiente?

A min góstate definir os impostos ambientais como o mellor instrumento corrector do dano ambiental en economías de mercado. Por suposto, hai asuntos que esixen aproximacións diferentes. En calquera caso, se a fiscalidade verde está ben deseñada e se introduce de forma razoable –mantendo o nivel de presión fiscal, por exemplo– pode levarnos a unha transición máis rápida.

Reaxustarase a imposición dos combustibles de locomoción?

Neste campo haberá cambios moi relevantes nos vindeiros anos, dende a irrupción dos coches eléctricos até os novos modelos de compartir vehículos ou a conducción autónoma. Os efectos sobre a fiscalidade do vehículo sufriran unha fonda reestruturación. O transporte por estrada ocasiona importantes custos externos que inclúen os ambientais e os accidentes, pero sobre todo a congestión. Isto requerirá de controles horarios e por zonas de acceso de vehículos, para o que de novo podemos empregar impostos enerxéticos ambientais relacionados co uso real do vehículo. Iso ten implicacións sobre a privacidade e pode ocasionar preocupacións distributivas –acceso prioritario para os máis ricos– que poden solucionarse con medidas compensatorias. E mentres non chegue a nova fiscalidade, será necesario usar os impostos actuais e de forma eficiente.

Tamén no caso español?

Sen dúbida, isto pasa por unha subida dos tributos de carburantes de automoción que levan conxelados desde hai sete anos e a uns niveis por debaixo da media europea. As emisións destes



A min góstate definir os impostos ambientais como o mellor instrumento corrector do dano ambiental en economías de mercado. Haberá cambios moi relevantes”

carburantes non só ocasionan importantes emisións de gases de efecto invernadoiro, que de novo están a repuntar en España, tamén causan problemas de contaminación local que están a verse nos últimos meses en cidades como Madrid ou Barcelona.

Noruega pretende acabar coa compraventa de coches a diésel e gasolina en 2025 para fomentar o eléctrico. É exemplo a seguir?

Eu, como economista, non son moi partidario da prohibición. Prefiro que se creen os incentivos económicos e infraestruturais para que a alternativa eléctrica sexa a preferida polos consumidores. A través dese proceso chegaremos ao parque desexado dunha forma máis barata e con menos friccións e problemas.

Con menos recursos (auga, solo, etc) e xerando menos contaminación, pódese producir igual ou maior benestar?

Si, o desenvolvemento tecnolóxico permitiu mellorar moito no uso dos recursos por unidade de actividade económica. Respetando as leis físicas, é posible progresar economicamente sen aumentar na mesma medida o uso de recursos ou a contaminación. En todo caso, debemos buscar o benestar e non necesariamente o crecemento económico, o que facilita aínda máis as cousas no desacoplamento do desenvolvemento cos danos ambientais.

A sostenibilidade ambiental obriga a cambios na sostenibilidade económica e social?

Básicamente temos que compatibilizar o desenvolvemento de nosas sociedades permitindo un aumento do benestar, ben distribuído, sen esgotar os recursos naturais escasos con que contamos.

TRAXECTORIA

TÍTULOS E CARGOS. Catedrático de Economía Aplicada na Universidade de Vigo, Xavier Labandeira Villot imparte docencia de Economía Pública e Ambiental nesa mesma universidade. É tamén catedrático, a tempo parcial, na *European University Institute* de Florencia (Italia), onde dirixe a *Florence School of Regulation Climate*.

INVESTIGACIÓN. Dirixe *Economics for Energy*, un centro

de investigación privado na análise das cuestións enerxéticas. Liderou o Grupo Intergubernamental sobre Cambio Climático da ONU para a elaboración do seu Quinto Informe de Evaluación (abril de 2014). Coordinador de Ergon, consorcio que investiga no campo da eficiencia enerxética, Xavier Labandeira Villot forma parte do grupo Rede, adicado á investigación relacionada coa innovación, a enerxía e o medio ambiente.