

Economía | Mar

➔ economia@elprogreso.es

XAVIER LABANDEIRA CATEDRÁTICO DE ECONOMÍA DA UVIGO E EXPERTO EN ECONOMÍA CLIMÁTICA

► Equiparar á alza a fiscalidade do diésel e a gasolina, acelerar o peche das térmicas cun tributo que penalice o CO₂ e crear un imposto aos billetes de avión son propostas que recolle o informe que Labandeira e outros investigadores presentaron no Congreso para axilizar a transición ecolóxica.

«É necesario crear novos impostos para impulsar a descarbonización»

POR: VERÓNICA NÚÑEZ (AGN)

Á FRONTE do centro de investigación Economics for Energy, Xavier Labandeira pón sobre a mesa a necesidade de crear novos impostos ambientais e enerxéticos para acelerar a descarbonización da economía. Así o recolle o último informe da Fundación Alternativas que elaborou cos profesores Alberto Gago, da UVigo, e José Labeaga e Xiral López, da Uned. Tras presentalo aos grupos políticos en Madrid, este experto en economía climática e enerxética recalca que a creación destes tributos «non é unha medida ideolóxica, senón un tema de país». «Se non actuamos, non cumpriremos os obxectivos europeos ou corremos o risco de facelo con custos moi elevados, tendo que pechar dun día para outro centrais como a das Pontes porque non fomos previsores», avisa.

Non é factible axilizar a transición ecolóxica sen elevar a presión fiscal? Como economistas cremos que os sinais fiscais e de prezos sobre as emisións son moi positivos, non tanto porque aumenten a presión fiscal —porque se poden compensar con rebaixas noutros tributos ou devolvendo parte da recadación aos cidadáns—, senón porque impulsan cambios importantes no comportamento. Se afrontas un prezo maior da gasolina, seguramente reducirás o uso do vehículo, tentarás ir máis en bicicleta ou cambiarás o coche. Isto promove cambios de conducta nos cidadáns e tamén nas empresas, pois os fabricantes investirán máis en sacar vehículos

limpos para que os consumidores non paguen impostos por eles. É un instrumento necesario para cambiar todo o sistema económico dos combustibles fósiles a algo que non emita, a un custo razoable.

Propoñedes igualar á alza os tipos que se aplican á gasolina e ao diésel na liña doutros países da UE. Non corremos o risco de penalizar máis ás clases traballadoras?

Estes impostos poden ter efectos distributivos negativos sobre a cidadanía. Moita xente que ten vehículos obsoletos non ten moita capacidade económica e por iso propoñemos paquetes compensatorios para os grupos de renda máis baixa. Tamén se poden dotar de subvencións para que cambien os vehículos, illen ben as vivendas ou muden o sistema de calefacción. Ata agora, moitas destas axudas son xeralistas, pois para comprar un vehículo eléctrico non piden un nivel de renda determinado, dá igual que sexas millonario ou non teñas medios. Hai que limitar esas axudas a quen as precisa. Tamén hai que ter en conta que o consumo de carburantes garda relación co nivel de renda. Moita xente que non ten medios non ten coche e usa o transporte público, co que eses impostos lles afectarían menos.

Defendedes fixar un solo de 30 euros ao prezo dos dereitos de emisión de CO₂ cando co nivel actual, que ronda os 25, Endesa xa contempla pechar a central das Pontes. A térmica ten que ir si ou si cara a outros combustibles diferentes do carbón? O carbón non ten moito futuro can-



Xavier Labandeira Villot. EP

Prevese que no 2050 as emisións do sector aéreo multipliquen por dez as de 1990; un imposto por billete pode limitar os voos»

do imos a unha descarbonización das nosas economías en 30 anos e ese proceso debe empezar polos combustibles máis contaminantes en termos de CO₂. Aínda por enriba, falamos de carbón importado e dun sistema eléctrico español con capacidade para prescindir destas centrais térmicas. Os danos asociados ás emisións de CO₂ son elevados e seguramente ese prezo que marca o mercado europeo nin sequera se aproxima aos prexuízos reais. Por outro lado, de seguro que o prezo dos dereitos de emisión vai seguir subindo, co que, se Endesa di que a actividade xa non é rendible co nivel actual, serao menos. O que temos é que garantir equidade á hora de repartir a carga. Hai xente que vai perder traballo e actividade económica e temos que garantir que iso se mitigue ao máximo posible, que teñamos alternativas. Se podemos utilizar esa térmica con outros combustibles, fagámolo.

Chama a atención que o Goberno, que defende acelerar a descarbonización, importe electricidade producida en térmicas de Marrocos, que non están sometidas ao réxime de comercio de dereitos de CO₂...

Iso non o fai o Goberno. Estes intercambios son decisión do sistema eléctrico e dependen das necesidades e dos prezos. No caso de Marrocos, efectivamente, hai un mix relativamente sucio e temos que conseguir que estes países introduzan algún tipo de medidas equivalentes para que haxa unha descarbonización a nivel global. Se non o fan, temos a alternativa de

proteger as nosas actividades cun imposto de carbono en fronteira.

En que consistiría o imposto sobre os billetes de avión que propoñen?

A aviación é un sector superpreocupante. Está moi atrasado, pois semella que non hai alternativas para descarbonizarse no curto prazo. Co aumento dos viaxeiros, prevese que, de cara ao 2050, as emisións poden multiplicarse por dez con respecto ao 1990, cando teriamos que tender a cero. Como polo lado da oferta non hai moito que facer, hai que introducir medidas de control do lado da demanda.

Unha delas pode ser un imposto por billete, que dependería da clase na que viaxes e dos kilómetros para limitar eses voos, que causan un dano moi importante. A idea é protexer aos que menos renda teñen e aos mozos con devolucións parciais para que poidan seguir voando, pero con límites para que se fagan só as viaxes necesarias. Xa hai países que teñen impostos desta natureza e incluso se pensa nun tributo europeo. España debe consideralo, pensando en medidas para protexer ao sector turístico.

Na próxima década, os promotores aspiran a instalar nos montes galegos entre 450 e 500 megavatios eólicos ao ano. Cómo lle vai afectar a transición ao recibo da luz?

Non é fácil contestar. As renovables teñen un custo de operación case nulo porque o vento é gratis, a diferenza da central das Pontes, que ten que pagar polo carbón, ou dunha central que queime gas. Isto vai levar a unha caída do custo da electricidade, pero sucede que hai que facer investimentos nos aeroxeradores e placas solares. Non obstante, observamos unha caída moi forte do custo de instalación. Tamén é certo que as renovables teñen un problema de intermitencia, pois non sempre temos vento e sol. Isto require investimentos en centrais de enerxías máis convencionais que están apagadas a maior parte do tempo. Neste escenario, as baterías instaladas onde se produza enerxía renovable xogarán un papel moi grande. Cando teñamos gran capacidade de almacenamento de enerxía, as renovables serán as rañas e seguramente os prezos se vexan beneficiados.



Caixa Rural Galega con Apple Pay
Va contigo

