

COYUNTURA



Maria Teresa Costa Campi
Catedrática de Economía de la UB

Ex presidenta de la Comisión Nacional de la Energía (2005-2011)

“La contaminación, las congestiones de tráfico y el ruido, entre otros, tienen muy difícil solución si sus costes externos no son internalizados

por el usuario, como ocurre con el agua, la electricidad o el gas”

¿POR QUÉ PAGAMOS LOS COSTES DE LOS DEMÁS? (y 2)

El transporte genera unos costes externos medioambientales que se socializan –con efectos negativos– cuando son pagados por el resto de la sociedad; se produce una ineficiencia asignativa y una vulneración del principio de equidad. Cuando el uso de un bien genera externalidades negativas se produce una pérdida de bienestar. En otros términos, es preciso que quien genere emisiones de gases de efecto invernadero pague un precio igual al coste social que provoca.

Los costes externos de los efectos contaminantes del transporte hacen del compromiso 2020 una tarea imposible, ya que los usuarios no van a consumir de forma racional. Si no se establecen condiciones de eficiencia –de modo que el precio cubra el coste de la contaminación–, el consumidor no puede orientar racionalmente su consumo ni se impulsa la demanda hacia un transporte menos contaminante, lo que supone, a su vez, la pérdida de un progreso tecnológico clave para el sistema productivo.

La contaminación, las congestiones de tráfico y el ruido, entre otros, tienen muy difícil solución si sus costes no son internalizados por el usuario, como ocurre con el agua, la electricidad o el gas. Este problema no se resuelve con el llamado im-

puesto verde sobre los carburantes, no sólo porque es un sector ya sometido a regulación y con un itinerario ya determinado para cumplir con el objetivo comunitario, sino porque es un instrumento técnicamente inadecuado, más allá de su capacidad recaudatoria.

Es preciso establecer una modulación que mida el coste social de la contaminación, esto es, un precio para cada usuario en función del tipo de contaminación, vehículo, categoría de emisiones y periodo del día en el que se circula. Los instrumentos deben permitir evaluar con criterios singulares los costes externos y fijar el precio de eficiencia, distinto para cada grupo de usuarios.

La Directiva 2011/76/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercaderías por la utilización de determinadas infraestructuras –si bien se deja abierta su aplicación a todos los usuarios–, señala la necesidad de reducir la “contribución del transporte en el cambio climático y sus repercusiones negativas, concretamente la congestión, que obstaculiza la movilidad, y la contaminación atmosférica y acústica, que perjudica la salud y el medio ambiente”. Este objetivo debe lograrse “sin alzar obstáculos desproporcionados” a la libre movilidad, al funcionamiento del mercado interior y a la cohesión territorial.



El pago por uso en una infraestructura viaria (peaje) es una de las soluciones más adecuadas y justas para financiar este tipo de proyectos

Para ello propone un conjunto de instrumentos que configuren una demanda eficiente acorde con el principio de que cada usuario debe pagar por lo que consume y por lo que contamina. La novedad de la directiva del 2011 respecto a la anterior normativa comunitaria es la incorporación de una tasa por costes externos

que se suma a la tasa por infraestructuras, la Euroviñeta.

La tasa por costes externos se descompone en dos tasas, por contaminación atmosférica y acústica. A su vez, la tasa de infraestructura, en esta última directiva, también se adapta a las emisiones del vehículo, lo que supone una importante variación sobre

la Euroviñeta. Los fundamentos que justifican el pago por el usuario de los efectos contaminantes de su vehículo por medio de una tasa forman parte del acervo comunitario en materia de desarrollo sostenible y mercado interior, cuyo desarrollo vertebró toda la política de la Unión Europea.

En el mismo sentido, cabe

Fernando Conde



Presidente de Newland Property Consultants y director académico del MBA en Ciencias Inmobiliarias de la UOC

¿DÓNDE ESTÁ EL PRODUCTO?

Nueva vuelta de tuerca de Luis de Guindos a la banca en referencia al ladrillo. Me pregunto si no disponen de la información suficiente para fijar la tuerca en su sitio en vez de ir apretándola cada mes, y dar por fin un mensaje definitivo y creíble a los mercados. Mientras los bancos no vendan producto y no entren dinero en caja, difícil va a ser que estos mismos bancos presten dinero a familias y empresas. Puede dar la sensación de que los bancos no venden porque no hay demanda de producto, y que no la hay por falta de finan-

ciación. Cuidado. Hay que diferenciar entre activos tóxicos y activos no tóxicos.

No perdamos el tiempo con los activos tóxicos porque, de momento, no hay nada que hacer a corto plazo. De activos no tóxicos hay: promoción en curso, residencial y terciario. Los bancos

Mientras los bancos no vendan producto va a ser difícil que estos presten dinero a familias y empresas

gestionan como pueden las promociones en cursos con distintas fórmulas imaginativas y venden pisos a precios correctos acompañados de una buena financiación. La paradoja se da en los activos terciarios ubicados en las mejores zonas de las principales ciudades españolas. Son estos, los activos que buscan los inversores. Ya sea en rentabilidad, como si están con las obras paradas. Es cierto que no hay financiación, pero sí hay capital.

La clave de una inversión es la sostenibilidad. Los alquileres de mercado se publican cada cuatrimestre en todos los sectores sal-

vo en el residencial, donde se echa de menos una mayor información y transparencia. Los inversores buscan que los alquileres sean de mercado, sostenibles. Eso es lo que fija hoy el precio.

No debería, pues, ser tan difícil cerrar operaciones. Yo les digo que hay dinero y ganas de inver-

Ya se pueden legislar, que si no hay una firme voluntad de venta a valores de mercado, no se vende



VICENÇ LLURBA / ARCHIVO

su coste vía impositiva, siendo este grupo el de menor nivel de renta.

Cabe también apelar a la equidad intergeneracional. Las infraestructuras exigen elevadas inversiones iniciales y menores desembolsos en la fase de mantenimiento. No parece razonable imputar todo el coste a los contribuyentes de los años de la construcción. El pago por el uso de la infraestructura es una solución adecuada que resuelve de forma eficiente el problema de la transferencia de renta entre generaciones. Igualmente, una política de

Es preciso que quien genere emisiones pague un precio igual al coste social que provoca

En varios países de la UE, los vehículos deben pagar por los costes externos que generan al circular

precios por uso de las infraestructuras reordena con criterios de eficiencia los proyectos de los gobiernos al quedar eliminados todos aquellos cuyo coste económico y social es irrecuperable, salvo en los casos excepcionales.

Por último, y aunque el tema se sitúe al margen de los costes externos, la más que notable reducción de los recursos públicos como consecuencia de la política de ajuste presupuestario afecta de lleno a la financiación de las infraestructuras y, por tanto, a la viabilidad de los proyectos previstos y, por supuesto, de otros nuevos. La fijación de las tarifas establecidas por la Directiva 2011/76/UE es también una solución financiera que puede ayudar a mantener un nivel de in-

versión imprescindible para retomar la senda del crecimiento económico.

Los principios e instrumentos propuestos por la Unión Europea han sido ya incorporados en países como Alemania, Austria, Portugal, Eslovaquia, República Checa, y, en breve, Francia. Los vehículos, al circular por estos territorios, están obligados a abonar los costes externos que generan por contaminación y uso de las infraestructuras; vehículos que, en cambio, pueden contaminar y circular gratuitamente por las vías españolas. De modo que se produce una asimetría territorial y social en el pago de los costes por la emisión de gases de efecto invernadero y por el transporte de mercaderías a través de la red de infraestructuras viarias españolas. Esta externalización de costes, a que da lugar el sistema de gratuidad del uso de las infraestructuras y de contaminación, se traslada sobre los contribuyentes españoles, quienes de esta manera financian los costes externos del transporte, actividad con unos intereses privados, locales y foráneos.

El compromiso del 2020 exige a todos los sectores avanzar hacia un modelo de desarrollo sostenible. Parte del esfuerzo ya se ha realizado, pero quedan todavía importantes retos. El de mayor envergadura corresponde al sector del transporte. El objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y la necesidad de obtener recursos extraordinarios para mejorar las infraestructuras obliga a realizar cambios en la normativa de acuerdo con lo fijado en la reciente directiva europea.

El desigual sistema de financiación de las infraestructuras entre los diferentes países europeos, además de afectar de forma negativa a la eficiencia y a la equidad, se opone de forma rotunda a los principios más elementales que exige el tratado de la Unión Europea al asegurar, como condición insalvable, un correcto funcionamiento del mercado interior. Principio que adquiere mayor solidez si nos circunscribimos a los mercados que forman la zona euro.

Es harto difícil garantizar el funcionamiento del mercado interior y alcanzar un desarrollo sostenible con 27 sistemas impositivos y otros tantos programas de crecimiento y mejora ambiental. La diversidad de políticas y gravámenes aplicados constituye una barrera para el mercado interior y un gran obstáculo para cumplir con el objetivo de sostenibilidad. Es preciso armonizar las diferentes normativas de cada país e internalizar, vía tarifa, el coste de las emisiones y del uso de las infraestructuras. El mercado interior obliga a fijar criterios comunes, de modo que todos los contribuyentes europeos tengan un mismo marco de referencia.

interpretar la tasa por el uso de infraestructuras. Las infraestructuras no son gratuitas, aunque el usuario puede tener esa percepción errónea. Su financiación –construcción y mantenimiento– corre a cargo del conjunto de la sociedad. Aquella población que no las usa –en torno al 30% de la población española– asume

tir. Y que se presentan ofertas. Como muestra, se están cerrando operaciones de locales comerciales en las calles más comerciales de Barcelona ¡por debajo del 5% de rentabilidad! Eso es tener muchas ganas de invertir en bienes raíces.

En un mercado como el español, con un rating de BBB+, qué menos que pedirle una rentabilidad de entre el 6% y el 7% al sector de inversión de edificios de oficinas. En Alemania, con un rating de AAA, las transacciones de estas operaciones se están realizando al 6% con contratos muy sostenibles. Deberíamos hacerles la ola a los inversores que apuestan por España a la misma rentabilidad que Alemania. ¿Por qué no se cierran entonces operacio-

nes? ¿Somos realmente conscientes de la situación?

Ya pueden legislar y obligar a provisionar, que si no hay una firme voluntad de venta a esos valores, no se vende. Si es de interés del Ministerio de Economía (por no hablar de toda la zona euro) que los bancos aligeren carteras inmobiliarias, me pregunto si sería útil crear un registro en el propio Ministerio donde depositar una copia de las ofertas vinculantes presentadas a las entidades bancarias. Tendrían una buena fuente de información del mercado. Verían las ganas que hay de invertir (demanda de producto) y las ganas que hay de vender (ratio de negociación de precios) y con esa información poder tomar nuevas medidas.



El agua. Nuestra razón de ser.

Líderes en el desarrollo de soluciones integradas del agua. Referentes mundiales en su gestión. Aportamos conocimiento y experiencia para garantizar el acceso al agua y mejorar su calidad. Innovamos, con productos y propuestas, para resolver las necesidades de las personas y las empresas. Impulsamos la investigación para responder a los retos de la sociedad y del medio ambiente. Trabajamos, con eficiencia y responsabilidad, al servicio de millones de ciudadanos: de Nueva York a Santiago de Chile, de Bristol a São Paulo, en Barcelona o Cartagena de Indias, de Lima a Alicante, en Orán o Granada...

Cerca de ti. Tan lejos como el agua nos lleve.



www.agbar.es