

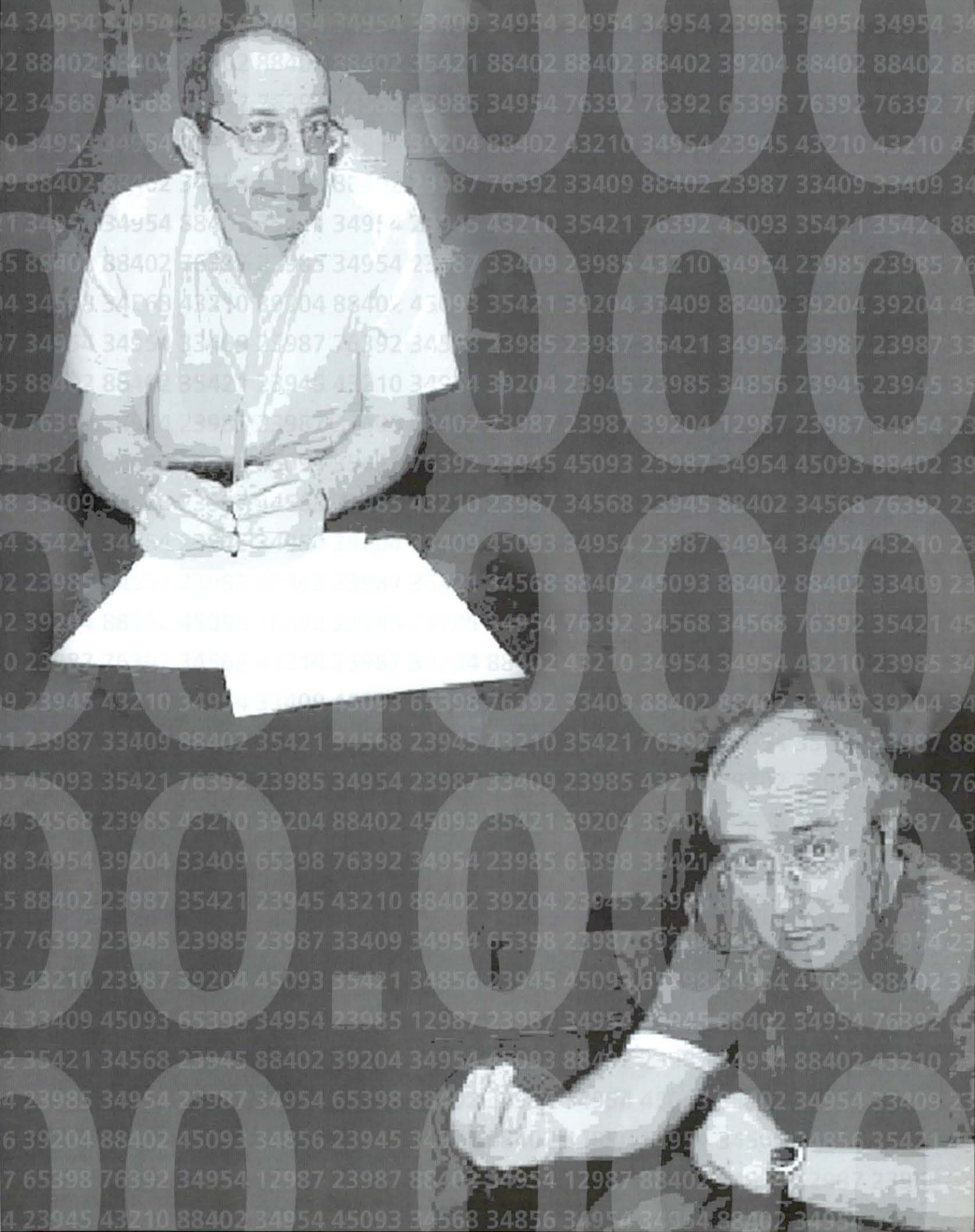
Jordi Roca ensenya economia ecològica i política ambiental des de fa una dècada a la Universitat de Barcelona. Catedràtic de Fonaments d'Anàlisi Econòmica, és autor de diversos llibres, entre els quals hi ha un manual, escrit amb Joan Martínez Alier, sobre economia i ecologia, editat per Fondo de Cultura Económica (Mèxic). També ha assessorat diferents administracions sobre com ambientitzar la tributació. En aquest terreny, destaca un treball dins d'un programa Life de la Unió Europea centrat en l'illa de Lanzarote.

Enric Tello, catedràtic d'Història i Institucions Econòmiques de la Universitat de Barcelona, és historiador econòmic especialitzat en història agrària i agroambiental i en l'estudi del paisatge. Activista ambiental, Tello ha treballat en xarxes ciutadanes i participa en el Consell de la Sostenibilitat de Barcelona i en el procés d'Agenda 21. Tello i Roca van tenir un paper actiu en l'anomenada «guerra de l'aigua» de l'àrea metropolitana de Barcelona, on van contribuir al debat entre els sectors implicats tot defensant una sortida pactada basada en la progressivitat social i ambiental.

Una entrevista de Lluís Reales

Jordi Roca
Enric Tello

«La fiscalitat ambiental és un instrument per incentivar els canvis de comportament»



Comencem per aclarir els conceptes. Quan es parla de fiscalitat ambiental, verda, ecològica, de què parlem? I quines són les escoles i les tradicions que en aquest moment trobem?

Hi ha metodologies clares per avaluar aquestes externalitats?

Jordi Roca: Quan parlem de fiscalitat ambiental ens referim a la utilització del sistema fiscal per incentivar canvis de comportament. Es pot fer tant creant noves figures impositives —fer pagar per coses que fins aleshores no es pagaven, com ara la generació de contaminació atmosfèrica—, o bé reformant determinades figures tributàries ja existents perquè donin senyals en el sentit d'incentivar uns comportaments i desincentivar-ne altres. Un exemple d'això darrer seria que els cotxes més contaminants paguessin un impost de circulació més elevat que els vehicles menys contaminants.

La fiscalitat ambiental és un dels possibles instruments econòmics de política ambiental. Els impostos, més que no pas obligar, el que fan és canviar els senyals que donen al mercat els preus i els costos relatius, amb l'objectiu d'incentivar determinades coses. Hi ha també altres instruments econòmics, diferents de la fiscalitat, com són els sistemes de consigna —o de dipòsit, devolució i retorn—, un sistema molt senzill per incentivar que es retornin els envasos o altres tipus de productes sense que hi hagi recaptació fiscal: simplement, el consumidor paga més o menys segons que retorni o no l'envàs o el residu de què es tracti.

Enric Tello: Darrere de la idea d'utilitzar els impostos amb unes finalitats extrafiscales, i per influir en el funcionament dels mercats de tal manera que incentivin canvis de comportament, hi ha una idea prèvia molt potent. És l'argument que afirma que, si no s'introdueixen instruments econòmics de política ambiental, els costos i els preus que es formen de manera espontània en el mercat no reflecteixen les externalitats socials i ambientals. Això vol dir que aquests costos i preus relatius donen senyals errònies als agents econòmics. Com s'acostuma a dir, són «preus mentiders» i, en conseqüència, incentiven comportaments perniciosos per a l'entorn.

J.R.: Aquí difereixen diferents escoles. Així, és indiscutible que una empresa que fabrica un producte i genera contaminació atmosfèrica només paga una part dels costos: les primeres matèries que utilitza, la mà d'obra, els costos de funcionament, la maquinària, la seva amortització, etc. El que no paga és l'efecte extern que genera sobre l'entorn. Tothom que s'adona d'aquests problemes està d'acord que hi ha uns costos, uns danys, que no es reflecteixen en els preus. El que provoca més debat és si hi ha, en general, maneres raonables de mesurar —en termes monetaris— el dany ambiental. Hi ha autors que defensen que això és possible: per a aquests autors, definir els impostos requereix, en primer lloc, mesurar en termes monetaris quin és el valor del dany ambiental i, després, traslladar-lo a un nivell d'impost per unitat de contaminació generada; d'aquesta manera, s'assoliria l'eficiència econòmica.

Altres escoles o plantejaments, que de vegades s'associen amb el nom d'economia ecològica per diferenciar-les de l'economia ambiental, són més escèptiques. No creuen que els danys ambientals es puguin valorar sempre en termes monetaris, especialment en aquells casos on hi ha moltes incerteses sobre els efectes ambientals i aquests efectes es manifesten en bona part a llarg termini.

La diferència respecte a la capacitat o no de trobar metodologies consensuades per traduir a diners els danys ambientals no és obstacle, però, per estar d'acord que la fiscalitat ambiental pot ser un bon instrument per generar canvis de comportament. La diferència rau a pensar que s'ha d'instaurar un impost que reflecteixi el dany ambiental que els tècnics han de valorar, o bé a pensar que s'han de fixar objectius ambientals concrets i les mesures per assolir-los (entre les quals, els impostos tenen un paper). Si aquests objectius han de ser més o menys ambiciosos no es pot determinar a partir d'una anàlisi purament tècnica, sinó que s'ha de resoldre en el debat social i la decisió política.

**Quins són els colls d'ampolla
que expliquen aquesta dificultat
de portar la teoria a la pràctica?**

E.T.: Per acabar de subratllar les diferències entre l'economia ambiental i l'ecològica, diríem que la primera derivaria cap a un enfocament més tecnocràtic: establir quina és la traducció monetària i, a partir d'aquí, decidir la correcció necessària. Des de l'economia ecològica es diria que la decisió ha de ser democràtica, política; es tractaria de decidir quines correccions s'haurien d'introduir en els preus per aconseguir uns objectius ambientals que prèviament s'han fixat. Però més enllà d'aquest matís, cal destacar que la fiscalitat ambiental o ecològica és una de les propostes que genera més consens entre les dues visions del pensament econòmic. Fins i tot, els darrers vint anys el pensament econòmic ha evolucionat de tal manera que tothom reconeix ara que hi ha externalitats ambientals que no estan ben reflectides en els preus de mercat, i que la fiscalitat ecològica hauria d'avançar per corregir-ho.

M'interessa subratllar aquest acord molt unànime dins de la professió, precisament pel contrast que presenta sobre la dificultat pràctica que després es troba quan arriba l'hora fer realitat el que és un acord teòric extremadament generalitzat.

E.T.: La perspectiva històrica ens dona algunes claus. Fins i tot quan el liberalisme i el lliurecanvisme ja eren absolutament hegemònics a la Gran Bretanya —i aquest país era el taller del món—, es van haver de produir les grans fams irlandeses de mitjan segle XIX perquè se suprimissin els impostos sobre les importacions de gra. Cal subratllar la importància dels interessos creats, aleshores i avui. I la fiscalitat és una de les coses que costa més de bellugar. Per què va costar tant a la Gran Bretanya posar fi als aranzels en un context liberal i lliurecanvista? Perquè abolir els impostos sobre els cereals implicava augmentar l'impost sobre la renda. Es va haver de produir una situació límit perquè aquesta resistència fos vençuda. Això no vol dir que sempre s'hagi d'arribar a una situació límit, però és un exemple històric que posa en evidència que els canvis en la fiscalitat mai no són neutrals. Hi ha guanyadors i perdedors. La fiscalitat té efectes redistributius i és sempre un terreny conflictiu, difícil, on els polítics acostumen a ser extremadament prudents —potser massa— a l'hora de fer experiments. Saben que de la recaptació fiscal depèn l'estabilitat de la mateixa Hisenda i, finalment, l'actuació de les administracions públiques. Per tant, fa molta por modificar aquesta peça. I per això ens trobem avui que hi ha un consens generalitzat sobre el fet d'introduir impostos ambientals i, de fet, comença a haver-hi experiències emergents que acostumen a ser positives, però gairebé arreu s'imposen les resistències culturals, socials i institucionals i els interessos creats. És una resistència que cal identificar i vèncer per mitjà del debat democràtic.

J.R.: Un cas pràctic seria el que passa a la Unió Europea (UE), on està força avançat el debat sobre la fiscalitat ambiental, concretament en la imposició sobre l'energia i les emissions de CO₂. Aquest és un terreny de frustracions, perquè a la UE, per avançar en qüestions fiscals, cal la unanimitat de tots els països, a diferència d'altres decisions de política ambiental, que simplement necessiten una majoria. A escala europea s'han proposat impostos que gravin l'energia, diferenciant segons les emissions de CO₂ generades, de manera harmonitzada a tota la Unió Europea. De fet, l'any 1992 hi va haver una proposta de directiva aprovada per la Comissió, i l'any 1995 es va impulsar per segona vegada, però totes dues van ser rebutjades per una minoria de països. D'altra banda, la fiscalitat ambiental s'acostuma a associar a una major pressió fiscal i, per això, hi ha tantes resistències.

És una associació fonamentada?

En qualsevol cas, hi ha aspectes ideològics molt importants. A Johannesburg, el gran argument dels Estats Units i els seus aliats és que el desenvolupament sostenible només s'assolirà a través del mercat. El mateix mercat té la capacitat d'autoregular-se, segons alguns. No sembla que hi hagi tanta unanimitat...

J.R.: És una mala interpretació per dues raons. En primer lloc, perquè de vegades avançar en la fiscalitat ambiental significa simplement reformar impostos o tributs ja existents redistribuint la càrrega fiscal. Per exemple, un avanç clar en tributació ambiental a Catalunya es va produir l'any 1992 en el tribut de sanejament d'aigua que pagaven les indústries. I va ser una reforma de la base imposable de la taxa (que ara depèn de la declaració de càrrega contaminant), no pas la introducció d'una nova figura tributària. El canvi rellevant no va ser en la pressió fiscal global, sinó en el fet que uns passessin a pagar més i altres menys. Però fins i tot quan es creen noves figures impositives, això no implica necessàriament més pressió fiscal. Pot passar que altres figures tributàries disminueixin. De fet, gran part del debat sobre reforma fiscal ecològica se situa en aquest àmbit: crear impostos que gravin la utilització de recursos naturals i la generació de contaminació i, simultàniament, reduir altres tipus d'ingressos públics, com ara cotitzacions socials o altres impostos. Per tant, es tractaria d'una reestructuració del sistema fiscal.

Un altre aspecte important, evidentment, és si els ingressos públics totals han de ser majors, menors o iguals que fins ara, però això correspon a un àmbit de debat diferent. Una cosa és la quantia total del pressupost públic —qüestió que té una gran importància i que enfronta visions diferents de la societat— i una altra és la composició del pressupost, que ha de tenir en compte diversos elements (efectes distributius, incentivació ambiental, etc.).

E.T.: Es podrien citar destacats estudiosos de l'economia, incloent premis Nobel, per rebatre aquest argument. El que és clar és que, en una societat democràtica i madura, el debat sobre la pressió fiscal s'hauria de relacionar sempre amb la demanda de polítiques públiques. La discussió fonamental és quines polítiques públiques volem i, per tant, quins recursos han de tenir les administracions públiques per sostenir-les. El debat de fons és on volem posar la frontera entre Estat i mercat. I és clar que, a aquestes alçades de la història, el «tot mercat» no existeix ni s'ha donat mai a la realitat. En tot cas, hi ha un mercat que funciona en un entorn institucional, i que necessita un sector públic, uns consensos bàsics, unes estructures familiars i comunitàries i molts altres elements sense els quals no funciona. Per tant, el debat és la mida i el paper relatiu de cadascun d'aquests espais de l'univers econòmic. Però aquesta discussió és independent de la qüestió de l'ambientalització de la càrrega tributària. Podem dur a terme una reforma fiscal verda mantenint la pressió fiscal, disminuint-la —i en això jo no hi estic d'acord—, o incrementant-la. Per tant, són dues discussions diferents.

J.R.: Voldria fer un comentari sobre el paper del mercat en la resolució dels problemes ambientals. Em sembla que una qüestió clau és la distinció entre béns privats i allò que els economistes denominen béns públics, és a dir, els que afecten tota la col·lectivitat. Totes les escoles econòmiques estan d'acord que el mercat no pot oferir els béns públics d'una manera eficient. Per exemple, que els carrers estiguin il·luminats o nets: ningú no pagaria individualment perquè s'il·luminin els carrers, perquè un estaria finançant també la il·luminació dels altres. El fet que hi hagi llum als carrers és fruit d'un procés polític, com ho és el fet que les administracions públiques recaptin diners i gasten a il·luminar les vies públiques. Amb la qualitat ambiental passa el mateix. Encara que aquesta qüestió preocupi la gent, a l'hora de prendre les seves decisions de compra no ho fa principalment pensant en les conseqüències ambientals (que, a més, no són fàcils de saber). Fer pagar per aquestes conseqüències ambientals, i deixar que cadascú compri el que vol, és en certa manera utilitzar el mercat per fer pagar pels béns públics (o potser, millor dit, de gravar els «mals» públics).

Com s'ha d'enfocar el debat: repensant la fiscalitat globalment o modificant les figures tributàries existents?

Quines són les experiències, tant a escala europea com global, on emmirallar-se pel que fa a la fiscalitat ambiental?

E.T.: Probablement, la discussió es resoldria més bé si es canviés globalment la fiscalitat que no pas si es modifiqués la figura tributària. La malfiança envers el fet que s'aprofitin algunes figures ambientals per incrementar la pressió fiscal es diluiria si es pactés socialment un canvi global de la fiscalitat. Des d'aquest punt de vista, semblaria més fàcil una reforma completa que la introducció d'una nova figura tributària ambiental. Però una gran reforma ambiental de la fiscalitat exigeix un debat i un acord d'una magnitud que costa molt que es produeixi. Potser per aquesta raó, a l'Estat espanyol, la discussió de la reforma fiscal verda ha començat tan tard i malament, esperonada per la valentia política de l'exgovern de les Illes Balears, que va introduir una figura —l'impost turístic mal anomenat ecotaxa—, que tanmateix és molt primitiva. Fins i tot seria discutible si es pot considerar una tributació fiscal; i, de fet, no és una figura de fiscalitat ecològica. Realment és un impost turístic amb finalitat recaptadora ambiental, gens innovador perquè existeix a molts països del món. Tot i que hi estic completament a favor, crec que ha estat un mal inici per al debat sobre la fiscalitat ambiental a l'Estat espanyol, perquè ha induït a la confusió sobre què són els impostos ambientals. Sembla que, de moment, tindrà una curta vida, després del retorn al poder del Partit Popular a la comunitat balear.

J.R.: Països com ara Suècia, Holanda i Alemanya són els més avançats, on podem trobar exemples reeixits. Per exemple, a Suècia fa anys que existeix un impost sobre les emissions de diòxid de sofre que afecta els grans centres de combustió. Un altre exemple és el tribut de sanejament per als abocaments industrials d'aigües residuals que hi ha a Holanda des de començaments dels anys setanta, i que ha tingut un fort impacte: és un impost ambiental que sembla que ha incentivat canvis de comportament reals. També cal destacar el cas de Catalunya, amb el tribut de sanejament esmentat (ara integrat en el cànon de l'aigua), que es va reformar a principis dels anys noranta. Tot i que s'han fet pocs estudis, ha tingut un impacte positiu, atès que moltes empreses han disminuït sensiblement la càrrega contaminant de les aigües. El tribut diferenciava entre els que contaminaven més o menys, un fet que ha incentivat l'actuació de les empreses: que elles mateixes tinguin interès a disminuir la contaminació per estalviar diners.

E.T.: L'èxit de la taxa de sanejament industrial a Catalunya ha estat tan destacat, com primer va passar a Holanda, que ha calgut ampliar la base fiscal de l'impost. S'han introduït més matèries contaminants dins del còmput, perquè l'aportació industrial a la taxa de sanejament no parava de baixar per la positiva reacció de les empreses, que, a més de disminuir la contaminació, també van descobrir que estalviaven aigua i, en definitiva, diners.

«Totes les escoles econòmiques estan d'acord que el mercat no pot oferir els béns públics d'una manera eficient»

**O sigui, que l'Administració
recaptava menys...**

**Una aplicació concreta podrien
ser descomptes en l'IBI a aquells
particulars o comunitats de
propietaris que instal·lin plaques
solars o fotovoltaiques?**

**La llei permet que això ho
apliqui un ajuntament per
iniciativa pròpia?**

E.T.: Efectivament. I això és un exemple molt clar del que nosaltres entenem per impost ambiental: no pretén recaptar, sinó canviar comportaments. Per tant, quan passa això — que recapta menys del previst — vol dir que funciona. En canvi, si recapta molt, la interpretació que cal fer és que no funciona bé. Per tant, l'impost ambiental més eficient o més eficaç seria aquell que gairebé no recaptés. Que provoqués un canvi tan immediat en el comportament dels subjectes impositius que la recaptació caigués a zero. Això és una situació purament teòrica, és clar, que no es dona a la pràctica, perquè sempre hi ha un temps d'ajust. Els impostos ambientals sempre recapten alguna cosa, i s'ha de debatre com s'utilitzen aquests diners per accelerar el procés de canvi que promouen. En qualsevol cas, la finalitat de la recaptació no és el que defineix l'impost com a ecològic o no ecològic, sinó que és la seva estructura, el fet que tradueixi a la pràctica el principi de «qui contamina, paga», el fet de donar el missatge al contribuent que, si canvia el seu comportament, paga menys.

J.R.: Un cas interessant és l'impost de circulació de vehicles a Alemanya, que en aquest país és competència federal. L'impost té en compte paràmetres de contaminació previsible de diferents automòbils. Un altre exemple seria que l'impost sobre béns immobles considerés categories de classificació ambiental dels edificis com, per exemple, l'eficiència energètica.

J.R.: Això seria un cas. I un pas més endavant seria que s'arribés a una certificació dels edificis segons nivells d'eficiència energètica d'acord amb el tipus d'edificació, l'aïllament, la font d'energia utilitzada, etc. Si tinguéssim aquesta classificació, l'impost de béns immobles es podria modular segons aquestes variables.

E.T.: De fet, en alguns països com ara Dinamarca, la certificació energètica dels edificis ja existeix. A més, hi ha una directiva comunitària, inspirada en l'experiència danesa, que preveu una fase inicial i voluntària de certificació energètica dels edificis a tota la Unió Europea. La idea és que en el futur sigui obligatori que els edificis passin una revisió similar a la ITV dels vehicles. Aleshores podem fer un pas més: fer que, si la certificació energètica és baixa, els edificis tinguin un recàrrec en l'impost de béns immobles i, si aconseguixen una certificació amb bona nota, tinguin una rebaixa. Per tant, la idea és desgravar aquells que ho fan bé i penalitzar aquells que ho fan malament, però sempre des de la flexibilitat: aquell que redueix el consum d'energia i, en conseqüència, l'impacte ambiental, paga menys.

E.T.: La Llei de règim local deixa un marge molt petit per fer aquestes coses i, per tant, caldria repensar aquesta llei a partir de criteris de fiscalitat ambiental. Però amb la legislació en mà, el que es pot fer és aprofitar totes aquelles situacions en què els municipis no apliquen, per raons polítiques, el tipus màxim que la llei estableix. Per exemple, en el cas de Barcelona, l'impost de vehicles ja aplica el tipus màxim. Això vol dir que els vehicles menys contaminants podrien obtenir algun tipus de bonificació i, de fet, ja es fa. Però no es pot establir un recàrrec sobre els més contaminants perquè ja s'està en el tipus màxim. En canvi, en l'IBI no s'assoleixen mai els tipus màxims. També hi ha una altra experiència pionera a Barcelona: l'Ajuntament subvenciona de manera directa les instal·lacions d'energia solar. Si això es generalitzés, el mecanisme esdevindria inviable, perquè l'Ajuntament no podria mantenir l'actual 25-30 % de subven-

Malgrat l'acord generalitzat que s'ha d'assolir —i és convenient fer-ho— i algunes experiències reeixides, costa molt avançar en la fiscalitat ambiental.

ció directa per a tothom. Però es tracta d'aconseguir que tothom aprofiti l'energia solar, oi? Aleshores, la manera d'anar més enllà de la cultura de la subvenció és establir una diferenciació fiscal de caràcter permanent i dinàmic.

E.T.: És cert, sobretot perquè s'ha imposat la idea que introduir noves figures tributàries vol dir més impostos. Per això, nosaltres suggerim enfocar les coses d'una manera diferent: ja tenim uns impostos, fem que treballin d'acord amb aquesta filosofia. D'aquesta manera, potser serà més fàcil arribar a un acord, convèncer els responsables polítics d'Hisenda, els mateixos ciutadans, els contribuents. L'acord social necessari per al canvi serà més fàcil si es tracta de reformar el que ja tenim i coneixem que no pas l'arbitrisme d'introduir figures noves que més tard o més d'hora obliguen a corregir-ne altres.

J.R.: Val la pena recordar que, a la Unió Europea, el debat central de la imposició ambiental és l'impost sobre el CO₂. Molts creiem que seria una mesura important introduir un impost elevat sobre el CO₂, que en aquest cas sí que seria una nova figura impositiva. Per tant, hem d'aprofitar el marc fiscal que tenim i ambientalitzar-lo, però també calen noves figures impositives. Ara bé, cal deixar clar que aquesta discussió és independent de la pressió fiscal global perquè, en introduir noves figures impositives, pot ser convenient que augmenti la pressió fiscal, però això no és una conseqüència necessària. Si s'estableix un impost sobre CO₂ important, probablement en una primera etapa generaria necessitats de despesa addicional; per exemple, per invertir més en transport públic, per invertir en la promoció d'energies renovables. Per tant, en aquest cas seria convenient augmentar la pressió fiscal. Es tractaria de generar més ingressos per accelerar la resposta davant d'aquest impost fins que s'acabi erosionant la base fiscal de l'impost. De fet, el seu objectiu és desincentivar l'ús de les energies contaminants, cosa que no es fa de la nit al dia.

Per tant, per impulsar una fiscalitat verda calen també noves figures impositives i, a vegades, augmentar la pressió fiscal.

E.T.: El debat que manca a l'Estat espanyol i a Catalunya és justament la urgència d'introduir un impost ecològic sobre les energies fòssils i nuclears.

«El debat que manca a l'Estat espanyol i a Catalunya és justament la urgència d'introduir un impost ecològic sobre les energies fòssils i nuclears»

Existeix el consens social per fer aquest pas i hi ha els mecanismes d'informació perquè el missatge arribi clarament als ciutadans?

La limitació en l'ús del vehicle privat és la gran patata calenta que tenen les administracions amb sensibilitat ambiental?

E.T.: A l'Estat espanyol, el Partit Popular ha passat la pilota a les comunitats autònomes en el sentit d'autoritzar-les a introduir impostos sobre les energies fòssils i nuclears. I algunes comunitats autònomes han començat a fer-ho, com ara Galícia, en les emissions de sofre, i Castella-La Manxa, que vol gravar l'energia nuclear i s'ha trobat amb un recurs d'inconstitucionalitat per part del Govern central.

J.R.: No podem oblidar que el Govern espanyol fa molts anys que s'oposa a un impost europeu sobre el CO₂. Segurament aquest tribut ja existiria a tot Europa (i no tan sols en modestes experiències aïllades) si la posició de Madrid hagués estat diferent. La majoria de governs de la Unió Europea estaven disposats a tirar-lo endavant, encara que establint moltes excepcions i pas a pas.

E.T.: Però tard o d'hora, l'acord de Kyoto obligarà l'Estat espanyol a fer els deures. Espanya està incomplint escandalosament els límits d'increment del 15 % que li havia donat l'acord comunitari fins a l'any 2010 respecte a les emissions de l'any 1990. Catalunya ha incrementat les emissions més del 37 %, i Espanya, el 38 %. I malgrat la situació, encara no s'ha donat cap debat parlamentari on l'oposició demani responsabilitats al Govern sobre els incompliments de Kyoto. Tenim uns governs que no es prenen seriosament els compromisos internacionals que signen, i una oposició que tampoc no es pren prou seriosament encara les qüestions ambientals. Però la situació té data de caducitat, perquè arribarà un moment que s'obrirà un mercat europeu d'emissions de CO₂ i l'absència d'una política activa de contenció de les emissions vinculada a la política energètica i de transport pot comportar sancions. Per tant, ara que entrem en un llarg període electoral, els partits polítics haurien d'aclarir si estan a favor o en contra d'un impost ecològic sobre les energies fòssils i nuclears, ja sigui aquest impost d'àmbit estatal o autonòmic.

J.R.: El cotxe és el gran impulsor de l'augment de les emissions de CO₂. La indústria ha estabilitzat el seu consum; l'increment significatiu prové del transport. Aquest fet ens demostra que la fiscalitat ambiental és important, però no ho és tot. De fet, l'ús d'energia per al vehicle privat és el que està més gravat (tot i que també es pot argumentar que està subvencionat, ja que molts costos lligats a l'automòbil se socialitzen entre tots). Més de la meitat del que paguem per la benzina són impostos. Això significa que la fiscalitat ambiental ha d'anar acompanyada d'una política de transport públic, d'infraestructures, d'un model de ciutat. Els preus de les coses són importants, però hi ha més coses que cal considerar. L'element clau és l'estratègia i la direcció que es vol donar a l'acció política, quins models de transport i mobilitat s'impulsen. I també són importants les innovacions tecnològiques, com demostra el debat sobre l'hidrogen. Un debat, per cert, bastant confús, perquè sovint es planteja com si l'hidrogen fos una font d'energia primària, i no ho és. La qüestió clau és com produir l'electròlisi per obtenir l'hidrogen.

Tot aquest debat té sentit en un àmbit local, autonòmic, estatal o cal un enfocament global, des d'una perspectiva planetària? Què passa amb els països que estan en vies de desenvolupament?

J.R.: Quan es treballa en fiscalitat ambiental s'ha de pensar en tots els nivells de les administracions públiques. Els ajuntaments poden fer coses; les comunitats autònomes, també, i, per descomptat, els estats, també. Però en determinats terrenys és millor l'acord internacional. Per exemple, per a avanços seriosos en la imposició energètica és molt millor la Unió Europea que l'Estat o la comunitat autònoma, però hi poden haver avenços estatals, com a Suècia o altres països, on existeix un impost sobre el CO₂ que per a les empreses és, però, molt reduït, per les preocupacions de competitivitat respecte a l'entorn europeu.

Evidentment, pel que fa als gasos d'efecte d'hivernacle, l'enfocament ha de ser global. I en aquest problema les responsabilitats són tan desiguals que l'única manera de marcar un camí que comprometi els països en desenvolupament és començar a adoptar mesures on s'ha originat el problema. La responsabilitat principal és a les zones riques, que són qui ha de fer els primers passos.

E.T.: No podem perdre de vista mai la responsabilitat comuna i alhora diferenciada del problema, i la idea que al final els preus són un llenguatge molt potent i molt groller. Del que és barat no se'n té cura i es llença aviat; en canvi, del que és car se'n té cura i es valora. Si la prèdica a favor del medi ambient va acompanyada d'un llenguatge groller i contradictori però molt potent, no funciona perquè no és creïble. Ens porta al fet que l'economia s'imposa sobre el medi ambient. Les experiències ens mostren que sovint s'espera que determinats consums siguin molt poc flexibles —cas de l'energia— i que els canvis de comportament només es produeixin per variacions extremadament importants dels preus, mentre que els increments petits no tindrien conseqüències. Malgrat això, s'ha demostrat que la sinergia entre les paraules i els preus sovint supera les expectatives. Casos com que el rebut de l'aigua ens detalli per què et cobren les coses, o el fet que l'impost sobre vehicles alemanys estigui dissenyat per emissions de CO₂ cada cent quilòmetres i segons el model de cotxe, comuniquen a l'usuari una informació tan o més valuosa que l'incentiu econòmic que conté. I la suma de totes dues coses genera una forta sinergia que incentiva els canvis de comportament. Al final, els canvis no els fem com a consumidors sinó com a ciutadans.

***«Espanya està incomplint
escandalosament els límits d'increment
del 15 % que li havia donat l'acord
comunitari fins a l'any 2010 respecte a
les emissions de l'any 1990»***