

## ECOTASA 1 - GOBIERNO CENTRAL 0

GERMÀ BEL

(PUBLICADO EN EL PAÍS, 15 DE ENERO DE 2003)

La discusión sobre las políticas medioambientales durante 2002 tuvo, un año más, como problema central de fondo las cuestiones relacionadas con el Plan Hidrológico Nacional y el trasvase del Ebro. Aparte de este asunto, el año empezó con la polémica sobre la ecotasa implantada en las Islas Baleares y terminó con el debate desatado sobre las causas y efectos de la catástrofe del “Prestige”. Realmente, estas dos cuestiones han reflejado diferencias ideológicas relevantes entre los gobiernos competentes en la materia. Así, la implantación de la ecotasa refleja el propósito del gobierno balear de obtener recursos para fortalecer la política medioambiental. En cambio, el dogma del déficit cero practicado por el gobierno central ha convertido a las políticas públicas en tributarias de este objetivo supremo. Para lograrlo se han recortado gastos públicos que el gobierno central considera menos necesarios y que, además, no se notan demasiado a priori, como por ejemplo los de salvamento marítimo y acción medioambiental. La patente falta de medios de prevención y reacción evidenciada por la catástrofe del “Prestige” ha demostrado que estos gastos son más necesarios de lo que el gobierno creía y que, además, llegado el caso se nota, y mucho, la carencia de recursos y medios. Ahora la polémica sobre la ecotasa ha desaparecido de la escena, mientras que permanecerá mucho tiempo en ella el debate sobre los medios a disposición del Estado para cumplir las funciones que le son propias. Revisemos la secuencia.

En mayo de 2002 entró en vigor una tasa de un euro por noche de pernoctación hotelera en las Islas Baleares. La justificación empleada por el gobierno balear para la implantación de esta tasa fue que los visitantes contribuyan a financiar proyectos de regeneración medioambiental y de preservación de espacios naturales, fin al que se afecta la recaudación obtenida con la tasa. Dado su importe, la estancia media de los turistas y el coste de los paquetes vacacionales en las islas, el sobreprecio causado por la ecotasa se sitúa entre el 1% y el 2% del coste total de la estancia. Es oportuno esclarecer la dimensión económica real de la ecotasa, porque se hace difícil de comprender la batalla política entablada por el gobierno central contra el balear a propósito de la misma. No sorprende la oposición en sí; de hecho, el gobierno central se ha especializado en hacer oposición a los gobiernos autonómicos que no son de su partido. Sí que ha resultado sorprendente la dimensión de la polémica y la futilidad de los argumentos esgrimidos.

Ya en febrero el Secretario de Estado de Turismo acusaba a la ecotasa del descenso del número de turistas en las Baleares, aunque entonces la tasa todavía no se aplicaba. La prédica de los grandes perjuicios causados por la ecotasa, encabezada por Rato y Montoro, se extendió hasta bien entrado el verano. Sin embargo, al conocerse los movimientos turísticos de la primera mitad del año se observó que, en general, bajaban los destinos que dependen del avión y aumentaban los destinos de acceso terrestre. Por otra parte, Alemania, principal origen del turismo balear, era el único gran país europeo del que descendía la llegada de turistas, por el intenso estancamiento de su economía. Aun así, la reducción del turismo en las Baleares no era la más acusada de entre todas las regiones, y ningún dato de la realidad avalaba la existencia de un impacto negativo relevante de la ecotasa sobre la afluencia de turistas.

A pesar de todo ello, la retórica del gobierno central al final del verano continuaba insistiendo en los daños de la ecotasa. Seguía así la campaña de oposición al gobierno autonómico, más entendible al recordar que el ministro de medio ambiente es el candidato del PP en las ya cercanas elecciones autonómicas. Pero la polémica sobre la ecotasa ha desaparecido en los últimos meses. No es para menos. Uno de los efectos del “Prestige” ha sido desvelar la precariedad de los medios materiales disponibles para la prevención y acción contra accidentes marítimos y sus consecuencias medioambientales. Todos hemos sufrido con sonrojo que hayan tenido que acudir a Galicia barcos succionadores de fuel de casi todos los países europeos con costa, mientras que España no disponía de ninguno, a pesar de la notable extensión de la costa española, a la cabeza de la UE. Otro tributo más al becerro del déficit cero ¿Se imaginan al ministro, precisamente de medio ambiente, Matas en sus frecuentes visitas de campaña a Baleares criticando tan fútilmente el propósito del gobierno balear de conseguir recursos para financiar políticas medioambientales, después de la que ha caído y sigue cayendo en Galicia y en otros puntos del norte?

Desaparecida, o cuanto menos transformada en residual, la polémica sobre la ecotasa, quedan para 2003 debates de mayor trascendencia: ¿Cómo hay que afrontar los riesgos colectivos, particularmente los medioambientales por sus grandes perjuicios potenciales? ¿Cuál ha de ser el papel del Estado en la prevención de estos riesgos y en la reacción ante las catástrofes? ¿Cómo se han de diseñar los mecanismos de toma de decisiones y coordinación en estos casos? ¿Cómo se debe abordar la dotación de medios para la prevención y la reacción? Y finalmente, claro está, ¿cómo hay que financiar estas políticas?