

Eurovinyeta: Eficiència i Proteccionisme

Daniel Albalade

L'Econòmic (Avui/El Punt)

11/06/2011

La teoria econòmica és clara. La millor solució a llarg termini al problema dels costos externs –contaminació, soroll, inseguretat o congestió- que s'imposen sobre tercers i pels quals els seus productors no paguen és la utilització de peatges proporcionals al grau d'ineficiència que es produeix. Per això la internalització de tots els costos generats pel transport de pesants és el que justifica la directiva coneguda com a Eurovinyeta, que va ser aprovada l'any 1999 i que el passat dimarts va ser reforçada amb l'aprovació del Parlament Europeu d'augment en els peatges de fins al 30%. La cerca d'un model de transport eficient exigeix que les vies i àrees que suporten part dels costos ambientals i de desgast del trànsit transeuropeu de mercaderies siguin recompensades.

Si des de la perspectiva de la microeconomia i l'eficiència la mesura és impecable, hi ha altres consideracions que són necessàries i que introdueixen alguns dubtes sobre la seva motivació real. En primer lloc, no pot passar desapercebut que els principals guanyadors amb aquesta mesura siguin els països de pas o trànsit, els del centre d'Europa, que resulten ser els més poderosos i influents de la Unió. L'aplicació d'aquest augment en els costos de transport perjudica les economies perifèriques perquè incrementa el preu final de les seves mercaderies, fent-les menys competitives respecte als productors locals. La major distància amb els centres comercials i de distribució situats al cor d'Europa implica que els resultat de la mesura sigui tan proteccionista com ho podien ser els antics aranzels, ara impossibles en una unió econòmica i monetària. El resultat de la protecció és sempre menor intercanvi, majors preus per a consumidors i, això sí, el manteniment de llocs de treball en les indústries protegides a canvi de la destrucció en les economies externes.

El segon motiu per dubtar de la motivació real d'aquesta mesura és el que té a veure amb els mètodes proposats per establir els augment de preu, així com amb la utilització de la recaptació. Sorprèn veure que la congestió, malgrat ser present en tot el debat i en tots els documents, no apareix com un dels elements a considerar-se en el disseny de les tarifes. I sobretot resulta sospitós que la proposta de la Comissió Europea de vincular la recaptació dels peatges a projectes que alleugereixin els costos externs soferts per les xarxes viàries centrals hagi caigut en el document finalment votat donant llibertat a la hisenda d'aquests països.

Tot i això cal fer autocrítica. L'Eurovinyeta no és una directiva nova i es podia esperar que tard o d'hora seria d'aplicació real arreu. L'error estratègic de l'Estat va ser dedicar volums ingents de recursos públics a un TAV especialitzat només en passatgers, obviant projectes molt més interessants per al desenvolupament industrial i econòmic com el corredor mediterrani. Una alternativa eficient a la carretera ens hauria fet molt menys vulnerables. Avui, com ja va essent habitual, és massa tard.