

Resumen

En respuesta a la inquietud planteada por las autoridades de transporte de la Unión Europea en el “Libro blanco de los transportes” del año 2001, referida a orientar la política de transportes hacia mejores condiciones de competencia modal, para mejorar el desempeño del sistema de transportes, Alemania, Austria, Dinamarca, y Reino Unido, así como también Suiza, han implementado o estudian la implementación de una nueva tasa que grave el transporte de carga por carretera de manera proporcional a la distancia recorrida, en contrapartida al sistema de tarificación anterior, que suponía un valor fijo por año y por tipo de vehículo – la “euroviñeta”.

El objetivo de esta tesina es imaginar un posible escenario de implantación de una tasa kilométrica en la red de carreteras de España, basándose en las experiencias y antecedentes de la región, y partiendo de este escenario, estudiar el impacto de una tarificación de estas características sobre el sector del transporte carretero y sobre los precios finales de una serie de productos, así como sobre el Índice de Precios de Consumo nacional.

La tesina realiza una breve reseña sobre el concepto de tarificación por el uso de infraestructuras de transporte, desde el punto de vista de la normativa y de la economía de transporte. Posteriormente se describen las experiencias llevadas a cabo en Suiza, Austria y Alemania, a nivel operativo y económico.

Para entender el posible impacto de la tasa kilométrica en España, la investigación comprende un análisis profundo del mercado de transportes por carretera, es decir, de la composición, naturaleza y evolución de los flujos de mercancías por las carreteras españolas. El primer fin es determinar qué cantidad de vehículos-kilómetro recorren los camiones españoles en la red cada año, y asumiendo un valor hipotético de la tasa kilométrica, estimar la carga económica adicional que enfrentarían los empresarios del sector transportista. El resultado de este análisis arroja, en el supuesto de una tasa de valor 0,12 euros/km, un monto cercano a los 1.900 millones de euros anuales.

En segundo lugar, y suponiendo que este sobrecoste del transporte se traslada íntegramente al consumidor final y que no existen cambios en el comportamiento del sector transportista, en la demanda de transporte o en el reparto modal del transporte de cargas –escenario a corto y mediano plazo–, se evalúa la incidencia de la tasa sobre la componente de coste total del transporte, así como el peso que tiene este coste sobre el precio final de una lista de productos que integran la canasta del Índice de Precios de Consumo. Este último escandallo se realiza estudiando series históricas de variaciones de IPC de cada clase de productos y comparándolas con variaciones de IPC del transporte carretero para el mismo período, de manera de encontrar posibles correlaciones entre el comportamiento de ambas variables. Definida esta relación, se aplica la tasa al precio final de los productos en los que existe una correlación significativa, y se cuantifica el peso porcentual en que incide la tasa sobre el precio para cada clase de productos.

Finalmente, conocido el impacto sobre la lista de productos que integran la canasta del IPC, y sabiendo el peso de cada producto sobre el índice global, se calcula el impacto de la tasa sobre la variación del nivel general de precios de la economía española. Bajo la hipótesis de una tasa de 0,12 euros/km el impacto sobre el IPC sería de un 0,17% de aumento adicional.