

Documento de posición sobre la tarificación del uso de las carreteras

En un momento en que se vuelve a valorar la idea de implantar el pago por uso de la red de carreteras en España, incorporada como medida en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia remitido a Bruselas, se quiere manifestar la posición de las empresas de la industria y distribución que utilizan esta red para el transporte de sus mercancías.

La introducción de esta medida afectaría negativamente a la competitividad de las empresas españolas.

La consecuencia directa de la introducción del pago por uso en las vías de alta capacidad sería un mayor coste del transporte por carretera que se trasladaría, de eslabón en eslabón, a lo largo de la cadena a los cargadores y en consecuencia a sus productos.

La tarificación de las vías de alta capacidad¹ supondría un aumento de costes del transporte de entre un 13% y un 9% en función de la tasa aplicada a los vehículos pesados, entre 19 céntimos €/km -que es la tasa actual media de las autopistas de peaje- o de 14 c €/km, que es la propuesta de algunas fuentes. Este sobre coste supondría entre 2.200 y 3.000 millones de euros anuales.

Además, la medida no sólo afectaría al mercado interno, sino que también debilitaría de manera importante las exportaciones españolas. España es un país periférico y quienes mayoritariamente utilizan nuestras infraestructuras son empresas transportando productos de o para empresas españolas. Actualmente el 47% en valor de las mercancías exportadas por España a todo el mundo se realiza por carretera y a la UE el 75%. Por tanto, el pago por uso en las vías de alta capacidad supondría una pérdida de competitividad de las exportaciones españolas, al tener que asumir el incremento del coste o del.

Por tanto, el pago por uso de las carreteras sería un nuevo impuesto a las mercancías, ya que no existe una alternativa real en otros modos.

El aumento de costes del transporte situaría también a España como país menos competitivo, detrayendo interés inversor en localización de nuevas industrias o en el aumento de actividad de las existentes.

El pago por uso de las autovías podría tener también un impacto negativo en el aumento de la siniestralidad por el trasvase del tráfico pesado a las vías secundarias. El coste del mantenimiento de las autovías a cargo de los presupuestos del MITMA, ha demostrado una clara mejora de las cifras de accidentalidad vial durante todos estos años.

La justificación de esta medida como garantía del mantenimiento de las vías de alta capacidad también es cuestionable cuando el importe de los impuestos vinculados a la actividad del transporte (IHC, impuesto de circulación, impuesto de matriculación) supera ya ampliamente el presupuesto de mantenimiento que maneja el MITMA.

Por ello, en un momento de clara necesidad de recuperación de la economía, debe evitarse cualquier medida que lastre la competitividad de las empresas, por lo que el transporte profesional de mercancías debería quedar eximido de un posible tributo por el uso de las autovías. Un sobre coste que es inicialmente cargado sobre cualquiera de los agentes de la cadena de servicios de transporte de mercancías, termina finalmente trasladándose de una u otra forma a cada uno de sus integrantes. Simultáneamente, ese mismo sobre coste también se internaliza en el propio valor de las mercancías, encareciendo todo el sistema productivo.

¹ El 70% del tráfico (vehículos-km) de transporte de mercancías circula por vías de alta capacidad