



Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)

Nota de prensa

Mitma eleva hasta los 75 millones de euros las ayudas europeas para impulsar el transporte ferroviario de mercancías

- El Ministerio incrementa en 15 millones de euros las subvenciones totales del eco-incentivo ferroviario y refuerza las condiciones del programa para respaldar al tren.
- Se mejoran las bases y aumenta el presupuesto de la primera convocatoria, ya publicada, a los 25 millones de euros, para subvencionar los tráficos realizados entre el 30 de abril y el 31 de diciembre de 2022. Está previsto abrir dos ediciones más.
- El plazo para solicitar las ayudas de esta primera convocatoria dirigida a operadores ferroviarios abre el 1 de enero y cierra el 30 de marzo de 2023 a las 12:00 horas.
- El programa busca incentivar el aumento de los tráficos ferroviarios de mercancías, la mejora de su desempeño ambiental y fomentar el trasvase modal de la carretera al tren.

Madrid, 15 de diciembre de 2022 (Mitma)

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha reforzado el programa de ayudas directas a operadores ferroviarios de mercancías para impulsar la actividad y respaldar al tren en plena crisis energética, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación, y Resiliencia (PRTR). En concreto ha elevado hasta los 75 millones de euros las subvenciones del eco-incentivo ferroviario y modificado la fórmula de cálculo de las ayudas a conceder a las empresas, para incrementar la cuota modal del transporte ferroviario, contribuir a reducir las emisiones contaminantes y garantizar la efectividad del programa.

Así, para adaptar las ayudas a la realidad económica actual, marcada por el alza de los precios de la energía, los problemas en las cadenas de suministros y la invasión de Ucrania por parte de Rusia, y beneficiar a todo



el sector en plena crisis, el Ministerio ha modificado las bases reguladoras para la concesión de los eco-incentivos ferroviarios para asignar cerca de 15 millones de euros extra al presupuesto inicial de 60 millones y actualizar la fórmula para el cálculo de la cuantía del eco-incentivo para incentivar el incremento de los tráficos y la mejora del desempeño ambiental de la actividad, contribuyendo a reducir la dependencia de los combustibles fósiles.

Los fondos extra provienen del programa de ayudas a empresas en concurrencia competitiva para un transporte sostenible y digital, cuya resolución definitiva acaba de publicarse concediendo 445,4 millones de euros a 73 empresas para financiar 122 proyectos, casi el 97% de las subvenciones convocadas con cargo a los fondos NexGenerationEU.

Convocatorias

La modificación de las bases afecta, así, a la primera convocatoria de ayudas en concurrencia simple, ya publicada, para subvencionar los tráficos de mercancías realizados en la red ferroviaria de interés general entre el 30 de abril y el 31 de diciembre de 2022. Así, el presupuesto se incrementa en cinco millones de euros, hasta los 25 millones de euros, se adaptan los requisitos para obtener los fondos europeos, el método de cálculo y las cuantías máximas de los eco-incentivos, tal y como consta en la Orden Ministerial publicada hoy. El periodo para solicitar las ayudas de esta primera convocatoria se abre el 1 de enero y se cierra el 30 de marzo de 2023 a las 12:00 horas (mediodía). La documentación se presentará por vía electrónica en el portal de gestión de subvenciones de la sede electrónica de Mitma.

El crédito restante se distribuirá entre las otras dos convocatorias previstas para 2023 y 2024 en función de los fondos disponibles. Está previsto que el próximo mes de enero se publique la 2ª convocatoria de ayudas para subvencionar los tráficos realizados el año que viene.

Mejora de las condiciones

Más allá del refuerzo del presupuesto disponible, las nuevas bases reguladoras elevan el eco-incentivo al que puede optar un operador por cada tonelada neta/kilómetro transportada en función del crecimiento de los tráficos, la eficiencia y el tipo de tracción de la locomotora. Además,



incrementan del 25 al 50% la intensidad de la ayuda respecto de los costes elegibles para el cálculo del eco-incentivo máximo y reduce el mínimo de eficiencia/ocupación exigida para optar a las ayudas pasando del 30 al 20%, lo que ha implicado crear un nuevo nivel de ayudas, ampliando el abanico de opciones.

Los costes elegibles son el ahorro unitario de los costes externos del transporte ferroviario respecto carretera, como las emisiones contaminantes, la accidentalidad, la congestión o el ruido.

En esta línea, con la modificación de las bases, las empresas podrán optar a los fondos si registran un tráfico mayor o igual a la media de los tráficos realizados durante el mismo periodo de los dos años anteriores o del tráfico del mismo periodo del año anterior. Se elegirá el menor de ambos valores. En las bases originales solo se permitía acceder con si se registran un tráfico mayor o igual al del mismo periodo de 2021.

Para acceder al eco-incentivo máximo, que han aumentado para todos los casos, se debe registrar un crecimiento mayor o igual al 8%. Así, si el aumento de los tráficos es menor al 8%, el eco-incentivo máximo se minorará en función de la tasa de crecimiento. Es decir, el eco-incentivo se ajusta mediante una proporción lineal entre el eco-incentivo mínimo, que ahora es el 50% del máximo, y el máximo fijado.

Cuanto mayor sea la reducción de los costes externos medioambientales y socioeconómicos que logre al potenciar el uso del modo ferroviario frente a la carretera, mayor será la ayuda que se percibirá. Por ejemplo, si registra un crecimiento del 8%, una eficiencia superior al 40% y mueve las mercancías con una locomotora eléctrica recibirá un eco-incentivo de 0,78 céntimos de euros por cada tonelada neta por kilómetro transportada, lo que supone un 53% más que con las bases anteriores. Si en vez de usar material rodante cero emisiones, opta por una tracción diésel que cumple los límites de emisiones, la ayuda se reduce a los 0,59 céntimos de euros con la nueva tabla. Con el sistema anterior habría optado a un máximo de 0,35 céntimos de euro.

De esta forma, además del aumento de los tráficos, se fomenta el trasvase modal de la carretera al ferrocarril y la mejora del desempeño ambiental y la eficiencia de los servicios ferroviarios. Así, se dará una mayor ayuda a



la tracción eléctrica que al diésel y se primará un mayor grado de ocupación de los vagones de carga.

Estas modificaciones no alteran las condiciones generales de acceso al programa, no afectan a los derechos de los potenciales beneficiarios y respetan las condiciones de elegibilidad establecidas en las bases reguladoras.

Ejemplo

Pongamos el ejemplo que un operador ferroviario mueve 1.180 millones de toneladas-kilómetro netas totales en España entre abril y diciembre de 2022. Durante el mismo periodo de 2021 y 2020 mueven respectivamente 1.150 y 1.100 millones de toneladas-kilómetro netas. En este caso, el incremento registrado de tráfico en 2022 respecto de la media del tráfico de 2021 y 2020 es del 4,9%.

Si se asume que todos los tráficos se han realizado con locomotoras eléctricas y la ocupación se ha ubicado entre el 20 y el 30%, tendrá derecho a un eco-incentivo de 0,56 céntimos de euro por tonelada-kilómetro neta transportada. Y es que al registrar un crecimiento inferior al 8%, que es el que daría derecho al obtener el 100% del eco-incentivo máximo, la ayuda correspondiente se minorará y se calcula de forma lineal entre el eco-incentivo máximo al que se puede optar, que en este caso es 0,69 céntimos de euro, y el mínimo, que es 0,34 céntimos de euros o, lo que es lo mismo, el 50% del máximo.

Por último, para calcular la ayuda, se multiplicarán las toneladas netas elegibles (excluyendo carbón) por kilómetro transportadas en el periodo subvencionable por el eco-incentivo resultante, por ejemplo, 1.180 millones por tonelada-kilómetro neta elegible transportada por 0,0056 euros. Así, la ayuda que recibiría el operador alcanzaría los 6,6 millones de euros con las nuevas condiciones frente a los 2,7 millones de euros a los que podría optar con las bases originales. Eso sí, siempre y cuando la cifra no supere el 30% de sus costes operativos totales.

Hay que tener en cuenta que en ambos ejemplos se ha asumido que ninguno de los tráficos es de carbón, que no son subvencionables.



Condiciones originales

SUBVENCIÓN A SOLICITAR

Eco-incentivos máximos:
para crecimientos mayores o iguales al 8%

en función de:
· La eficiencia
· El tipo de tracción

Tabla de cálculo (en c€/tn-km) ⁽¹⁾ ⁽²⁾

Eficiencia*	Tipo de tracción		
	Diésel 1 ⁽³⁾	Diésel 2 ⁽⁴⁾	Eléctrica
Menor del 30%	-	-	-
30% - 40%	0,17	0,27	0,47
Mayor e igual al 40%	0,28	0,35	0,51

El eco-incentivo mínimo es el **25% del máximo.**

* Eficiencia: t-km netas / t-km brutas remolcadas (en %)

(1) Equivalente al 30% ahorro unitario de costes externos del transporte ferroviario respecto de la opción carretera

(2) Factores de coste externo considerados: ambientales y socioeconómicos

(3) Compatible con locomotoras de la serie 335/Euro 4000 (no compatible con locomotoras de la serie 333.3)

(4) Compatible con otros combustibles distintos de Diésel, cumpliendo los valores límite de emisiones



Nuevas condiciones

SUBVENCIÓN A SOLICITAR

Eco-incentivos máximos:
para crecimientos mayores o iguales al 8%

en función de:
· La eficiencia
· El tipo de tracción

Tabla de cálculo (en c€/tn-km) ⁽¹⁾ ⁽²⁾

Eficiencia*	Tipo de tracción		
	Diésel 1 ⁽³⁾	Diésel 2 ⁽⁴⁾	Eléctrica
Menor del 20%	-	-	-
20% - 30%	-	0,17	0,69
30% - 40%	0,28	0,45	0,78
Mayor o igual al 40%	0,46	0,59	0,78

El eco-incentivo mínimo es el **50% del máximo**

* Eficiencia: t-km netas / t-km brutas remolcadas (en %)

(1) Equivalente al 30% ahorro unitario de costes externos del transporte ferroviario respecto de la opción carretera

(2) Factores de coste externo considerados: ambientales y socioeconómicos

(3) Compatible con locomotoras de la serie 335/Euro 4000 (no compatible con locomotoras de la serie 333.3)

(4) Compatible con otros combustibles distintos de Diésel, cumpliendo los valores límite de emisiones





Triple objetivo

El programa de eco-incentivo ferroviario tiene un triple objetivo: mejorar y consolidar el ferrocarril dentro de cadenas multimodales como alternativa en el transporte de mercancías, ayudar a los operadores a incrementar sus tráfico haciendo más atractiva la oferta ferroviaria para los clientes y mejorar su desempeño medioambiental incentivando que se priorice el uso de sistemas de tracción eléctricos y se mejore la eficiencia.

Así, además de incentivar un aumento de la oferta sostenible en un momento en el que los costes de la energía están al alza, las empresas podrán aprovechar las subvenciones para, por ejemplo, reducir tarifas o mejorar la calidad de los servicios. Independientemente de cómo se repercute el eco-incentivo, este redundará en beneficios palpables para los cargadores y el resto de la cadena multimodal.

Sobre el eco-incentivo ferroviario

Las subvenciones del eco-incentivo ferroviario, destinadas a operadores de mercancías en concurrencia simple o no competitiva, forman parte del Programa de apoyo al transporte sostenible y digital incluido en el Componente 6 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), y persigue incentivar el uso del transporte ferroviario de mercancías premiando el ahorro de costes externos medioambientales y socioeconómicos generados por su uso frente a la carretera.

Los costes externos contemplados son el cambio climático, la contaminación atmosférica, el ruido, los accidentes y la congestión. No en vano, el ferrocarril, emite casi 12 veces menos que la carretera en pauta no urbana y 14 menos que el avión por unidad de transporte-km. Así, priorizar el uso del ferrocarril ayudará a cumplir los objetivos de reducción de emisiones pactados con la UE.