

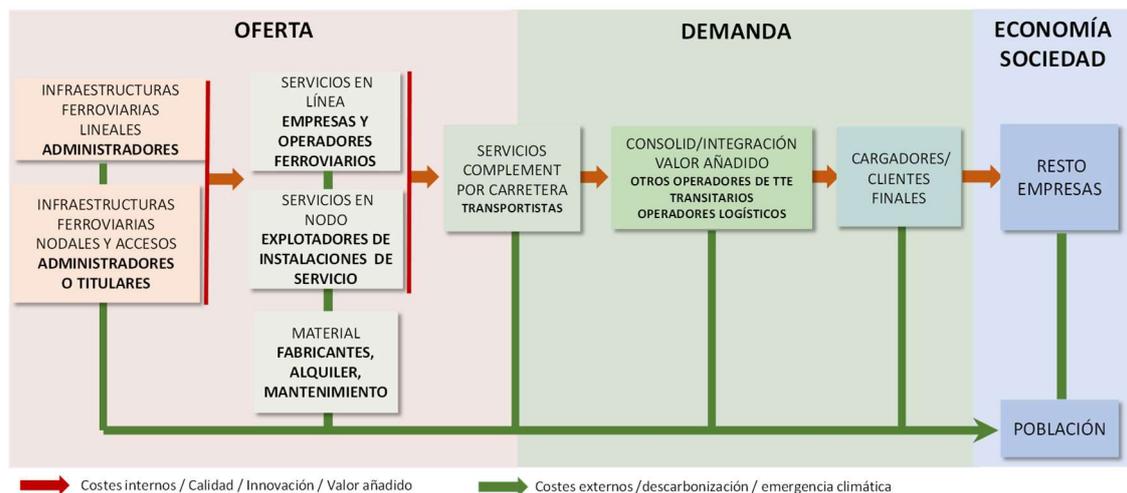
## 4.6 AYUDAS

En el presente apartado se identifican y caracterizan los **tipos de ayudas públicas** que se proponen para impulsar la recuperación de los tráficos ferroviarios de mercancías en España.

A efectos de situar el ámbito de aplicación de las ayudas y aclarar la terminología, se distinguen los siguientes elementos del transporte ferroviario de mercancías:

- **Oferta:** integrada por los administradores o titulares de las infraestructuras ferroviarias lineales y nodales, y por los prestadores de los servicios ferroviarios tanto de transporte como en terminales, los cuales se apoyan, a su vez, en la explotación comercial de material rodante propio o suministrado por terceros.
- **Demanda:** conformada por los clientes de las empresas ferroviarias prestadoras de servicios. Entre los clientes figuran, en un primer escalón directo, los prestadores de servicios de transporte por carretera, complementarios con el ferrocarril; en un siguiente escalón, los agentes consolidadores de carga e integradores de servicios, para terminar en los cargadores, propietarios de la mercancía y clientes finales.
- **Resto de la economía y la sociedad:** que integra todos los agentes económicos que requieren del transporte ferroviario de mercancías para el desempeño de sus actividades económicas, así como la población en general, haga uso o no de ese tipo de transporte.

**Figura 11. Elementos del transporte ferroviario de mercancías**



Los servicios ferroviarios de mercancías se hallan sometidos en Europa a una regulación que exhorta a la competencia en un régimen de mercado, y de hecho todos los modos y nodos de transporte cuentan con Reglamentos o Directivas que empujan a la libre competencia en la prestación de servicios de transporte. De ello se desprende un tratamiento específico de las ayudas públicas en el acervo comunitario, orientado a minimizar la distorsión de la competencia y sujetarlas a objetivos de interés general de orden superior, como puede ser el de una economía climáticamente neutra para 2050.

---

De acuerdo con los artículos 93, 107, 108 y 109 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el artículo 10 de la Directiva 2001/14/CE y la Comunicación 2008/C 184/07 de la UE, en el ámbito del transporte ferroviario de las mercancías, son **costes subvencionables** los siguientes:

- Ayudas a la utilización de la infraestructura por empresas que han de correr con gastos por la infraestructura, mientras que las empresas que prestan servicios de transportes en otros modos de transporte no las soportan (canon, ruptura de carga...).
- Ayudas para la reducción de los costes externos, destinadas a fomentar una transferencia modal hacia el ferrocarril, ya que produce menos costes externos que otros modos, como el transporte por carretera.
- Ayudas para favorecer la interoperabilidad.
- Ayudas para investigación y desarrollo que respondan a necesidades de coordinación de transportes.
- Compra y renovación del material rodante (Comunicación 2008/C 184/07 de la UE).

También conviene recordar que la aplicación del principio de movilidad sostenible que nutre la política de transporte de la Unión Europea ha ido evolucionando desde un criterio de reequilibrio modal (promover transferencias de carga desde la carretera hacia el ferrocarril, vías navegables y transporte marítimo de corta distancia) a otro de **integración de los modos de transporte**, y de mejora del desempeño ambiental de cada modo, de manera que todos ellos contribuyan a dicho principio.

En este sentido, hay que señalar que la oferta ferroviaria de transporte de mercancías precisa de la carretera en la mayor parte de los casos, para culminar los servicios ‘puerta a puerta’, de ahí que, desde un punto de vista de la cadena multimodal completa de transporte, pueda también considerarse como parte integrante de la oferta. También es preciso indicar que los prestadores de servicios de transporte por carretera pueden igualmente ser apreciados como demanda, en la medida en que puedan emplear servicios de ‘autopista ferroviaria’ para realizar desplazamientos, bajo un prisma de complementariedad ferrocarril-carretera coincidente en un mismo trayecto. También se recuerda que, en la práctica habitual, se encuentran procesos de integración de servicios distintos (operador de transporte, consolidador, transitario, operador logístico, cargador) prestados por un mismo agente, lo que también conduce a solapes entre oferta y demanda desde el punto de vista de los agentes implicados.

La identificación de las figuras relacionadas con el transporte ferroviario de mercancías permite avanzar en la caracterización de las diversas formas de aplicación de las ayudas y de los efectos que se persiguen. Con independencia de quién sea el beneficiario directo de la ayuda (oferta o demanda), se espera que los beneficios derivados de su aplicación sean transmitidos a través de la cadena, de forma que terminen por percolar hacia la economía y la sociedad. En términos

---

económicos, esa transferencia de efectos debería fluir en forma de ahorros de costes ‘internos’ y ‘externos’ del transporte:

- El ahorro de ‘**costes internos**’ del transporte provocados por una determinada ayuda debería afectar a la baja a los precios y/o afectar al alza a lo que podría considerarse un conjunto de factores relacionables con la calidad percibida por la demanda (fiabilidad, flexibilidad, tiempo, trazabilidad, inteligencia), de forma tal que la economía productiva pueda verse finalmente beneficiada y se contribuya al desarrollo económico.
- El ahorro de ‘**costes externos**’ del transporte provocados por una determinada ayuda debería afectar a la baja la incidencia neta que el transporte ejerce sobre la sociedad en términos de accidentabilidad, ruido, congestión, emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero, de forma tal que el desarrollo económico sea sostenible.

Lo anterior invita a considerar dos tipos de ayudas según provoquen ahorros de costes internos o externos, sin que, por ello, hayan de considerarse excluyentes. No obstante, se señalan tres aspectos del transporte ferroviario de mercancías que ayudan a tipificar las ayudas, al resultar claves para la consecución de mejoras de la relación calidad/precio, trasladables a la economía, y también para un ahorro de costes externos del transporte:

- La necesidad de superar determinadas cargas y limitaciones **infraestructurales**, tanto lineales como nodales, que inducen a sobrecostes del transporte ferroviario.
- El impulso de la **eficiencia** de las operaciones en las cadenas de transporte apoyadas en el ferrocarril, cadenas que necesariamente son multimodales. La realidad muestra que el uso de elementos intermodales, siguiendo la modalidad ya conocida de transporte combinado, redundará en una clara mejora de la eficiencia.
- La **innovación** al servicio de todos los elementos de la oferta de transporte ferroviario de mercancías, la cual abarca los siguientes planos: infraestructural, operacional y de prestación de servicios y el info-estructural. En este último plano, muchos procesos de digitalización pueden ser considerados innovadores en la medida en que se aplican por vez primera al transporte ferroviario de mercancías (léase el proyecto SIMPLE).

El reconocimiento de estos factores lleva a considerar **cuatro finalidades básicas** de las ayudas al transporte ferroviario de mercancías:

- Las de uso óptimo de las infraestructuras.
- Las de impulso de la eficiencia.
- Las de contribución al principio de sostenibilidad ambiental.
- Las de impulso de la innovación.

Junto a la finalidad de las ayudas, se reconocen otras tres variables básicas cuyo análisis resulta útil para aclarar el marco del que se desprenden los tipos de ayudas al transporte ferroviario de

---

mercancías que finalmente se describen en el presente apartado. Estas tres variables son el criterio de estimación de la ayuda, la forma de darla y el beneficiario directo de la misma.

En cuanto al **criterio de estimación de la ayuda**, es posible considerar tres formas:

- Las orientadas a cubrir un déficit financiero o económico en las cuentas de explotación o de capital o un sobrecoste concreto reconocible.
- Las que se destinan a premiar por el logro de unos objetivos que necesariamente sean medibles, por ejemplo, el pago por tráfico captado o por coste externo ahorrado.
- Las orientadas al fomento de la innovación desde el plano de un sector público co-empresedor o co-creador.

Se debe considerar también el criterio de la proporcionalidad de la ayuda. A la hora de cuantificarlas se debe demostrar que la ayuda tiene un carácter incitativo de transferencia modal hacia el ferrocarril, pero siempre a partir de un análisis transparente, razonado y cuantificado. En este sentido, la Comisión Europea considera que existe una presunción de necesidad y de proporcionalidad de la ayuda si la intensidad de ésta es inferior a los siguientes valores:

- Para las ayudas a la utilización de la infraestructura, un 30% del coste total del transporte ferroviario.
- Para las ayudas a la reducción de los costes externos, un 30% del coste total del transporte ferroviario y un 50% de los costes subvencionables.
- Un 50% de los costes subvencionables para las ayudas a la interoperabilidad.

En lo que se refiere tanto a las ayudas a la utilización de infraestructuras ferroviarias como a las ayudas a la reducción de los costes externos, éstas deben limitarse estrictamente a sufragar los costes de oportunidad relacionados con la utilización del transporte ferroviario, y a la no utilización de un modo de transporte más contaminante. Si existen varias soluciones alternativas competidoras que provocan niveles de contaminación más altos que el transporte ferroviario, el límite elegido corresponde al diferencial de costes más elevado entre las distintas soluciones. Si se cumplen los límites de intensidad mencionados arriba, puede entenderse que se cumple el criterio de no conceder una ayuda excesiva.

Por su parte, en cuanto a la **forma de dar la ayuda** cabe distinguir igualmente tres opciones:

- Ayuda directa, generalmente a fondo perdido, en línea con un sector público que actúa con un cierto grado de *'equity'* en relación con el beneficiario de la ayuda.
- Ayuda fiscal, orientada a aliviar la presión impositiva durante un tiempo determinado.
- Ayuda financiera, en sus diversas formas (créditos blandos, garantías, etc.)

Por último, de entre el público objetivo receptor directo de las ayudas o **beneficiarios** se recurre a los conceptos ya citados de oferta y demanda ferroviaria.

En principio, las distintas finalidades, criterios de estimación, forma de dar la ayuda y tipos de beneficiario son abiertamente combinables entre sí. No obstante, desde una visión pragmática, es lógico pensar en una serie de encadenamientos lógicos entre las opciones de los distintos conceptos. Por ejemplo, las ayudas por un uso óptimo de la infraestructura pública responderían básicamente al sobrecoste que implican los cuellos de botella de tal infraestructura y serían otorgadas a la oferta ferroviaria y más concretamente a las empresas prestadoras de servicios.

La figura siguiente muestra los tipos de ayudas propuestas dentro de la iniciativa Mercancías 30, junto a la opción concreta que se elige para cada uno de los conceptos manejados: finalidad, criterio de estimación, forma de dar la ayuda y tipos de beneficiario.

**Figura 12. Tipos de ayudas propuestas**

TIPOS DE AYUDAS		FINALIDAD ¿para qué se da la ayuda?	ESTIMACIÓN ¿qué criterio se emplea?	FORMA AYUDA ¿cómo se proporciona?	BENEFICIARIO ¿a quién se otorga?
AY1	ERTMS embarcado	Impulsar la innovación	Según coste o déficit	Directa	Oferta
AY2	Ayudas para la compra y renovación de vagones, incluidos sistemas de reducción de ruido, ejes de ancho variable y Autopistas Ferroviarias	Impulsar la eficiencia	Según coste o déficit	Directa	Oferta
AY3	Ayudas para la compra y renovación de locomotoras, incluida adaptación a varias tensiones, eje variable y energías alternativas	Sostenibilidad socioambiental	Según coste o déficit	Directa	Oferta
AY4	Construcción, adaptación o mejora de terminales de carga privados y sus conexiones a la red ferroviaria	Impulsar la eficiencia	Según coste o déficit	Directa	Oferta
AY5	Eco-incentivos (mérito ambiental)	Sostenibilidad socioambiental	Según logro objetivos	Directa	Oferta/Demanda
AY6	Ayudas para la implantación de tecnologías para la identificación y localización de material rodante y UTI (Digitalización)	Impulsar la innovación	Según coste o déficit	Directa	Oferta
AY7	Ayudas para la adaptación al sistema "SIMPLE" de sistemas e interfaces de comunicación empresariales y desarrollo de nuevas funcionalidades (Digitalización)	Impulsar la innovación	Según coste o déficit	Directa	Oferta/Demanda
AY8	Ayudas para la digitalización y optimización de procesos en nodos ferroviarios (Digitalización)	Impulsar la innovación	Según coste o déficit	Directa	Oferta
AY9	Ayudas para sufragar los cánones por la utilización de las líneas de la RFIG	Uso óptimo infraestructura	Según coste o déficit	Directa	Oferta
AY10	Ayudas por restricciones temporales de capacidad	Uso óptimo infraestructura	Según coste o déficit	Directa	Oferta

La mayoría de las ayudas propuestas (acciones AY1 a AY8) están incluidas en el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) de la Unión Europea, de acuerdo con las ayudas recogidas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) del MITMA (ver apartado 2.3.3) relativas al Programa de apoyo al transporte sostenible y digital (C6.I4). Adicionalmente, se incluyen las ayudas a las empresas ferroviarias para sufragar los cánones de mercancías por la utilización de las líneas de la RFIG (Acción AY9) que ya se aplican en la actualidad y las ayudas por restricciones temporales de capacidad por efecto de actuaciones sobre la infraestructura (Acción AY10) de acuerdo con lo planteado en la Acción GC2.

El plazo de aplicación de las ayudas propuestas coincidirá en principio con el del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del MITMA, centrado en el periodo 2021-2024. De cara a la posible ampliación de las ayudas propuestas hasta el horizonte de la iniciativa Mercancías 30 en el año 2030, deberá analizarse el impacto económico y socioambiental de las ayudas implantadas, a efectos de su rentabilización, así como en el objetivo último de la iniciativa Mercancías 30 de incrementar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías.

---

En cuanto al mecanismo de seguimiento y aplicación de las ayudas, se realizará de acuerdo a las bases establecidas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del MITMA.

El esquema de incentivo propuesto, una vez superada la fase de choque, podría dar lugar a un enfoque más estructural de la ayuda. Por ejemplo, exigiendo acciones de mejora del servicio ferroviario a través de la demanda, lo que otorgaría al esquema una mayor capacidad para influir en la toma de decisiones relativa al encaminamiento de las mercancías, a favor del modo ferroviario, vía su elasticidad al precio.

De hecho, las Directrices de la CE relativas las ayudas de Estado al transporte ferroviario admiten la renovación de los programas de ayuda. Con lo que, dependiendo de la acogida y eficacia del esquema propuesto, se podría plantear una línea estable de ayudas al transporte ferroviario que tuviera como objetivo la optimización de la oferta de infraestructuras en ámbitos con intensa actividad económica, la mejora progresiva del desempeño ambiental, mediante acciones concretas, y la mejora de su cuota modal.

Se pasa a describir a continuación los tipos de ayudas consideradas. Las ayudas de las acciones AY1 a AY8, incluidas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), se corresponden con las bases reguladoras y la convocatoria correspondiente al ejercicio 2022 del **Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital** y del **eco-incentivo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías**.

#### **4.6.1 ACCIÓN AY1: ERTMS EMBARCADO**

##### *4.6.1.1 Descripción*

La Acción AY1 consiste en el otorgamiento de ayudas directas destinadas a la implantación de equipos embarcados en material rodante que permitan la interoperabilidad con el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS). Estas ayudas están dirigidas a empresas ferroviarias, públicas o privadas, así como a titulares de vehículos ferroviarios.

La implantación del sistema ERTMS en el material rodante permite la interoperabilidad de la circulación ferroviaria entre los diversos países de la Unión Europea, así como otras ventajas en materia de circulación y seguridad. Contar con este sistema puede ayudar a las empresas ferroviarias a ofrecer rutas internacionales a sus clientes y mayor fiabilidad y calidad en el servicio. Además, es precisamente en estas rutas internacionales de grandes distancias donde el ferrocarril es especialmente competitivo frente a otros modos. Por ello, esto podría favorecer el trasvase de transporte por carretera al transporte ferroviario en este tipo de rutas.

La compra de los equipos y su instalación suponen unos costes relevantes que pueden significar un freno a la implantación. Con estas ayudas se busca facilitar que empresas ferroviarias y titulares de vehículos ferroviarios realicen dichas inversiones. No obstante, sólo se pueden financiar propuestas que aborden el equipamiento, la modernización o la actualización de vehículos con ERTMS compatible con B3. Las inversiones objeto de ayuda serán la implantación

---

en locomotoras de ERTMS B3 o mejora desde ERTMS B2. En caso de locomotoras de nueva adquisición, será subvencionable el coste equivalente del sistema ERTMS B3 que incorporen.

El porcentaje de financiación sobre los costes subvencionables será del 50%.

Se plantea la adjudicación de estas ayudas en concurrencia competitiva.

Las empresas beneficiarias deberán contar, en el caso de las empresas ferroviarias de transporte de mercancías, con la licencia de empresa ferroviaria y el certificado de seguridad. En el caso de empresas propietarias o poseedoras de material tractor destinado al transporte de mercancías, se exigirá el certificado de inscripción en el Registro Especial Ferroviario indicando que se trata de material rodante en activo.

Las inversiones objeto de la subvención tendrán como destino la prestación de servicios en la red ferroviaria de interés general (RFIG) e itinerarios transfronterizos.

Esta ayuda no será compatible con los posibles incentivos o descuentos en las modalidades A y B de los cánones ferroviarios que podrían llegar a plantearse por parte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, según lo previsto en la Declaración sobre la Red publicada a 15 de enero de 2021 (apartado 5.7.5 INCENTIVOS/DESCUENTOS).

El desarrollo e implantación de las acciones AY1, AY6, AY7 y AY8 requieren la coordinación con las acciones propuestas en el bloque de Digitalización (apartado 4.5).

#### *4.6.1.2 Coste*

El crédito disponible para esta ayuda es de 12,0 M€ en total.

#### *4.6.1.3 Calendario*

El calendario de aplicación de las ayudas propuestas se adaptará al del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del MITMA, centrado en el periodo 2021-2024.

#### *4.6.1.4 Responsables*

MITMA.

#### *4.6.1.5 Indicadores de seguimiento*

El indicador propuesto es el número de unidades de material rodante con implantación del sistema ERTMS a través de las ayudas propuestas y su seguimiento será anual.

---

## 4.6.2 ACCIÓN AY2: AYUDAS PARA LA COMPRA Y RENOVACIÓN DE VAGONES, INCLUIDOS SISTEMAS DE REDUCCIÓN DE RUIDO, EJES DE ANCHO VARIABLE Y AUTOPISTAS FERROVIARIAS

### 4.6.2.1 Descripción

La Acción AY2 consiste en otorgar ayudas para la compra y renovación de vagones dirigidas a empresas privadas, públicas y/o prestadoras del servicio ferroviario.

El compromiso europeo en materia de descarbonización y la evolución en la infraestructura requieren cambios significativos en el material rodante (locomotoras y vagones), para reducir las externalidades y favorecer la interoperabilidad, por razones tales como el ancho de vía (ejes de ancho variable), avance en los sistemas de seguridad o reducción de ruido.

Uno de los principales inconvenientes del transporte ferroviario frente a la carretera es el elevado coste de inversión inicial que necesitan hacer las empresas prestadoras de los servicios, generalmente motivado por el elevado coste del material rodante.

Para paliar en la medida de lo posible este hándicap, la presente Acción tiene como objetivo establecer una línea de ayudas a empresas privadas, públicas y/o prestadoras del servicio ferroviario (ya sea para uso directo o puesta a disposición del operador de transporte) para la compra y renovación de vagones para el transporte ferroviario de mercancías, incluyendo, por tanto, también los servicios de Autopistas Ferroviarias.

En el caso de acciones de apoyo a la **renovación o adecuación de vagones** para el transporte ferroviario de mercancías, que considera tanto vagones convencionales como vagones intermodales, incluidas las necesarias para el establecimiento de servicios de **autopistas ferroviarias**, los costes subvencionables serán los de adquisición, directa o por medio de operaciones de arrendamiento financiero (leasing financiero). El porcentaje de financiación sobre los costes elegibles será del 50%.

En el caso de que se realicen actuaciones destinadas a la **reducción del ruido de frenado** de los vagones tipo S y SS, la financiación se ajustará al 40% del coste de la implantación del nuevo sistema de frenado para la sustitución de sistemas de freno de hierro fundido por bloques de material compuesto tipo LL.

En el caso de que las actuaciones se dirijan a la instalación de **ejes de ancho variable**, el porcentaje de financiación sobre los costes elegibles será del 40%.

Se plantea la adjudicación de estas ayudas en concurrencia competitiva.

Las empresas beneficiarias deberán contar, en el caso de las empresas ferroviarias, con licencia de empresa ferroviaria, certificado de seguridad válido para tramos de la red ferroviaria en territorio nacional y autorización para circular por la misma. En el caso de empresas propietarias o poseedoras de vagones para transporte de mercancías, se exigirá el certificado de inscripción en el Registro Especial Ferroviario indicando que se trata de material rodante en activo.

---

Las inversiones objeto de la subvención tendrán como destino la prestación de servicios en la red ferroviaria de interés general (RFIG) e itinerarios transfronterizos.

#### 4.6.2.2 Coste

El crédito disponible para esta ayuda es de 61,0 M€ en total.

#### 4.6.2.3 Calendario

El calendario de aplicación de las ayudas propuestas se adaptará al del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del MITMA, centrado en el periodo 2021-2024.

#### 4.6.2.4 Responsables

MITMA.

#### 4.6.2.5 Indicadores de seguimiento

El indicador propuesto para esta Acción es el número de vagones adquiridos o renovados mediante las ayudas propuestas y su seguimiento será anual.

### 4.6.3 ACCIÓN AY3: AYUDAS PARA LA COMPRA Y RENOVACIÓN DE LOCOMOTORAS, INCLUIDA ADAPTACIÓN A VARIAS TENSIONES, EJE VARIABLE Y ENERGÍAS ALTERNATIVAS

#### 4.6.3.1 Descripción

La Acción AY3 consiste en el otorgamiento de ayudas para la compra y renovación de locomotoras dirigidas a empresas, públicas o privadas, prestadoras de servicios de transporte ferroviario de mercancías, así como a empresas propietarias de material rodante, incluidas las locomotoras de última milla o maniobras.

El compromiso europeo en materia de descarbonización y la evolución en la infraestructura requieren cambios significativos en el material rodante (locomotoras y vagones), para reducir externalidades y favorecer la interoperabilidad, por razones de tracción, ancho de vía, avance en los sistemas de tensión de la red y en los sistemas de seguridad.

Uno de los principales inconvenientes del transporte ferroviario frente a la carretera es el elevado coste de inversión inicial que necesitan hacer las empresas prestadoras de los servicios, generalmente motivado por el elevado coste del material rodante.

Esta ayuda será de aplicación a la adquisición, directa o por medio de operaciones de leasing financiero, o a la remotorización de locomotoras de transporte de mercancías propulsadas por energías alternativas (eléctrico, dual, hidrógeno, GNL), así como a la sustitución de motores propulsados por combustible diésel por algunas de las tecnologías anteriores. La intensidad de esta ayuda será del 40% de los costes subvencionables.

---

Del mismo modo, puede incluirse como concepto de compra o renovación de locomotoras aquéllas encaminadas a solucionar los problemas relativos al ancho de vía (eje de ancho variable en locomotoras), el avance en los sistemas de tensión de la red y en los sistemas de seguridad de conformidad a las actuales exigencias normativas y de forma interoperable.

En el caso de **adaptación de locomotoras para compatibilizarlas con distintas tensiones de trabajo** o **adquisición de locomotoras multitensión**, se prevé una ayuda del 50% de los costes subvencionables.

En el caso de adaptación de locomotoras para la instalación de **ejes de ancho variable** o la adquisición de locomotoras que dispongan de esa tecnología, los costes subvencionables serán aquellos directamente imputables a dicha mejora en materia de interoperabilidad. Sobre dichos costes subvencionables, se plantea una ayuda por valor del 50% de los mismos, pudiendo aumentarse hasta un máximo del 80% de los costes subvencionables en función de diversos factores. El valor concreto deberá determinarse en cada caso, en función de la tecnología, tipo de locomotora y otros aspectos técnicos que puedan influir en el mismo.

En el caso de adaptación o adquisición de **tecnologías alternativas de tracción más respetuosas con el medio ambiente** (GNL, Hidrógeno, eléctrica, dual), de acuerdo con lo establecido en el Reglamento 651/2014 de la Comisión de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, los costes subvencionables se estimarían *“por referencia a una inversión similar, menos respetuosa con el medio ambiente, que se habría podido realizar de forma creíble sin la ayuda; la diferencia entre los costes de ambas inversiones determinará el coste relacionado con la protección medioambiental y será el coste subvencionable”*.

En la convocatoria del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital se concretan los costes unitarios de referencia para cada tipo de operación, de acuerdo a los valores de mercado.

Se plantea la adjudicación de estas ayudas en concurrencia competitiva.

Las empresas beneficiarias deberán contar, en el caso de las empresas ferroviarias de transporte de mercancías, con la licencia de empresa ferroviaria y el certificado de seguridad. En el caso de empresas propietarias o poseedoras de material tractor destinado al transporte de mercancías, se exigirá el certificado de inscripción en el Registro Especial Ferroviario indicando que se trata de material rodante en activo.

Las inversiones objeto de la subvención tendrán como destino la prestación de servicios en la red ferroviaria de interés general (RFIG) e itinerarios transfronterizos.

#### 4.6.3.2 Coste

El crédito disponible para esta ayuda es de 97,0 M€ en total.

---

#### 4.6.3.3 Calendario

El calendario de aplicación de las ayudas propuestas se adaptará al del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del MITMA, centrado en el periodo 2021-2024.

#### 4.6.3.4 Responsables

MITMA.

#### 4.6.3.5 Indicadores de seguimiento

Se propone como indicador de esta Acción el número de locomotoras adquiridas o renovadas mediante las ayudas propuestas y su seguimiento será anual.

### 4.6.4 ACCIÓN AY4: CONSTRUCCIÓN, ADAPTACIÓN O MEJORA DE TERMINALES DE CARGA PRIVADOS Y SUS CONEXIONES A LA RED FERROVIARIA

#### 4.6.4.1 Descripción

Con objeto de aprovechar y optimizar los corredores ferroviarios de mercancías existentes, se proponen ayudas destinadas a impulsar inversiones en materia ferroviaria para mejorar las conexiones con los principales centros de fabricación y distribución (grandes cargadores, plataformas logísticas, polígonos industriales, etc.). El objetivo es facilitar la conexión a la red ferroviaria de aquellas instalaciones industriales cuyas mercancías tienen un alto potencial para ser transportadas por ferrocarril, promoviendo así la transferencia modal desde la carretera.

Esta Acción se aplicará a inversiones destinadas a la ejecución de nuevos cargaderos ferroviarios de titularidad privada, o a la mejora de los existentes, así como su adaptación al ancho estándar (vías capilares o última milla).

Se admitirán las siguientes actuaciones como costes subvencionables: la conexión con la RFIG, vías y playa de carga y descarga, vías de maniobras o estacionamiento, equipos y medios necesarios para el cambio modal y las aplicaciones TIC, incluyendo el coste de los estudios y proyectos relativos a la implantación y análisis de la inversión para su ejecución inmediata y, en su caso, la dirección de obra. No serán subvencionables los costes de inversión relativos a edificios, naves, oficinas y actuaciones auxiliares.

Con relación a las aplicaciones TIC, habrá que tener en consideración que aquellas inversiones específicas destinadas a la implantación de tecnología SIMPLE en terminales estarán sujetas a un programa de ayudas específico, por lo que no podrán ser incluidas en esta ayuda.

La intensidad de la subvención sobre costes subvencionables será del 40%.

Se plantea la adjudicación de estas ayudas en concurrencia competitiva.

---

#### 4.6.4.2 Coste

El crédito disponible para esta ayuda es de 75 M€ en total.

#### 4.6.4.3 Calendario

El calendario de aplicación de las ayudas propuestas se adaptará al del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del MITMA, centrado en el periodo 2021-2024.

#### 4.6.4.4 Responsables

MITMA.

#### 4.6.4.5 Indicadores de seguimiento

Se propone como indicador la inversión (M€) en terminales de carga construidas, adaptadas o mejoradas mediante las ayudas propuestas y su seguimiento será anual.

### 4.6.5 ACCIÓN AY5: ECO-INCENTIVOS (MÉRITO AMBIENTAL)

#### 4.6.5.1 Descripción

La Acción AY5 consiste en el diseño e implementación de un Esquema de ayudas al transporte ferroviario de mercancías basadas en la consecución de un mérito socioambiental medido como reducción de costes externos. Los costes externos considerados se refieren tanto a externalidades de tipo social (reducción de congestión, accidentalidad y ruido) como de índole ambiental (reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos).

La Acción toma como referencia la metodología desarrollada en el Estudio MED ATLANTIC ECOBONUS para el diseño y aplicación de esquemas de eco-incentivo para el desarrollo de servicios de transporte sostenible de mercancías en el ámbito de la UE<sup>5</sup>.

En el esquema propuesto, el mercado objetivo se refiere al mercado de servicios de transporte ferroviario de mercancías que se realiza en territorio español en ancho ibérico o estándar (el tráfico internacional podría recibir ayuda proporcional al recorrido que efectúa en territorio nacional).

---

<sup>5</sup> Programa CEF; estudio liderado por Puertos del Estado (PdE), con la participación de los Ministerios de Transporte de Francia, Italia y Portugal.

---

Por su parte, el mérito incentivado se refiere, en este caso, al ahorro unitario (€/t-km) de costes externos generados por el transporte ferroviario con respecto al transporte por carretera. Es oportuno aclarar que esta definición del mérito incentivado es propia del diseño propuesto y responde al objeto principal del Esquema. Otros esquemas de eco-incentivo podrían admitir distintas definiciones de mérito adaptadas a diferentes objetos (por ejemplo, mejoras ambientales dentro del propio modo ferroviario).

El Esquema propuesto pretende mantener el tráfico ferroviario de mercancías que, de ser transferido a la carretera, daría lugar a un incremento neto de costes externos del transporte.

La ayuda (eco-incentivo) se define de forma proporcional al mérito incentivado, de tal forma que el Esquema lleva implícita una mayor intensidad de ayuda para los servicios de transporte ferroviario de mercancías con un mejor desempeño ambiental. Por otro lado, al tratarse de una ayuda de choque, se considera que lo más eficaz es canalizarla directamente a través de las empresas ferroviarias que prestan los servicios de transporte en el mercado objetivo (ayudas a la oferta), dada la facilidad de gestión y aplicación inmediata.

El Esquema así definido estimulará, además, la adopción por parte de las empresas ferroviarias de acciones destinadas a maximizar el mérito ambiental de los servicios que prestan, por tonelada-km transportada (ej. aumentando el grado de aprovechamiento ferroviario, reduciendo retornos en vacío; mejorando la tracción; etc.).

Finalmente, el Esquema propuesto incentiva el crecimiento de tráfico estableciendo una dependencia entre la intensidad de la ayuda y la evolución del tráfico.

Dentro de esta Acción se ha desarrollado un calculador de costes externos que permite simular el ahorro unitario de costes externos (€/t-km) para distintas configuraciones de transporte ferroviario con respecto a la carretera, así como una tabla de eco-incentivos máximos (ver tabla siguiente), obtenida a partir del calculador y ajustada al presupuesto máximo disponible.

**Tabla 7. Tabla de cálculo del eco-incentivo**

Tabla de eco-incentivos máximos $Eco_{max}$ (en c€/t-km) <sup>(1) (2)</sup>			
Eficiencia	Tipo de tracción		
	Diésel 1 <sup>(3)</sup>	Diésel 2 <sup>(4)</sup>	Eléctrica
< 30%	---	---	---
30% - 40%	0,17	0,27	0,47
≥ 40%	0,28	0,35	0,51
<b>Eficiencia:</b> t-km netas / t-km brutas remolcadas (en %)			
<sup>(1)</sup> Equivalente al 30% ahorro unitario de costes externos del transporte ferroviario respecto de la opción carretera, basados en costes medios según Manual de Costes Externos del Transporte (UE, 2019)			
<sup>(2)</sup> Factores de coste externo considerados: ambientales (emisiones de CO <sub>2</sub> , SO <sub>x</sub> , NO <sub>x</sub> y PM) y socioeconómicos (congestión, accidentalidad y ruido)			
<sup>(3)</sup> Compatible con locomotoras de la serie 335/Euro 4000 (no compatible con locomotoras de la serie 333.3)			
<sup>(4)</sup> Compatible con otros combustibles distintos de Diésel, cumpliendo los valores límite de emisiones			
<b>Cálculo de la cuantía de las subvenciones:</b>			
$\begin{cases} \text{si } C > V3 & Eco(C, V3) = Eco_{max} \\ \text{si } V3 \geq C \geq V1 & Eco(C, V1, V2, V3) = \left[ V2 + \frac{C}{V3} (1 - V2) \right] Eco_{max} \\ \text{si } C < V1 & Eco(C, V1) = 0 \end{cases}$			
C = Incremento de tráfico de la empresa ferroviaria durante el periodo de elegibilidad con respecto al mismo periodo del año anterior			
V1 = Incremento mínimo de tráfico a partir del cual se comenzará a devengar subvención = 0%			
V2 = Eco-incentivo mínimo = 0,25 del eco-incentivo máximo			
V3 = Incremento de tráfico a partir del cual se obtiene el eco-incentivo máximo = 8% anual			

Fuente: Bases reguladoras y primera convocatoria de subvenciones del eco-incentivo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico

Se plantea la adjudicación de estas ayudas en concurrencia no competitiva.

#### 4.6.5.2 Coste

El presupuesto inicial previsto de la Acción (importe máximo de la ayuda) sería de 60 M€, distribuidos equitativamente en tres anualidades.

---

#### 4.6.5.3 Calendario

Los beneficiarios podrán empezar a devengar ayudas correspondientes a los tráficos de 2022 (a presentar las solicitudes en 2023) y la duración de las mismas abarcará inicialmente a los tráficos hasta 2024, sin perjuicio de su posible extensión hasta 2026.

#### 4.6.5.4 Responsables

Puertos del Estado, Adif y MITMA.

#### 4.6.5.5 Indicadores de seguimiento

Se propone como indicador el tráfico ferroviario de mercancías (t-km) que se beneficie de eco-incentivos y su seguimiento será anual.

### 4.6.6 ACCIÓN AY6: AYUDAS PARA LA IMPLANTACIÓN DE TECNOLOGÍAS PARA LA IDENTIFICACIÓN Y LOCALIZACIÓN DE MATERIAL RODANTE Y UTI (DIGITALIZACIÓN)

#### 4.6.6.1 Descripción

Ayudas para la implantación de tecnologías para la identificación y localización de material rodante y Unidades de Transporte Intermodal (UTI).

La información asociada al material rodante ferroviario y la carga que transportan interviene en muchos procesos técnicos y logísticos relacionados de la actividad ferroviaria. La instalación de dispositivos de captura digital de datos, capaces de leer y remitir información en tiempo real a los sistemas de gestión de procesos de los agentes involucrados en cada caso, dotaría de mayor fiabilidad y capacidad de respuesta al sistema ferroviario, lo cual resulta especialmente importante en el caso del transporte intermodal. Si además los sistemas que reciben la información están comunicados con plataformas digitales colaborativas, como es el caso de SIMPLE (*SIMplification of Processes for a Logistic Enhancement*), se potenciaría todavía más ese efecto, extendiéndose al conjunto de la cadena de suministro.

La instalación de estos dispositivos conlleva una componente tecnológica innovadora. Con esta ayuda, se busca específicamente facilitar la toma de decisiones por parte de los titulares de material rodante y UTI para la instalación de estos dispositivos y para el desarrollo de la infraestructura digital asociada (por ejemplo, transferencia de datos, tratamiento, análisis y conexión a los propios sistemas de gestión de cada agente).

Se ha previsto un coste unitario de 600 € por equipo (locomotora, vagón o UTI) para la implantación técnica de los sensores necesarios. Según lo dispuesto en las Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias publicadas en 2008, “en la medida en que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes, las ayudas que favorezcan el refuerzo de la seguridad, la eliminación de las barreras técnicas y la reducción de la contaminación acústica” serán denominadas genéricamente como “ayudas a la

interoperabilidad”. En este caso, las directrices determinan que el coste subvencionable es el propio coste de la implantación de la mejora.

La intensidad de la subvención sobre costes subvencionables será del 40%.

Se plantea la adjudicación de estas ayudas en concurrencia competitiva.

Esta Acción se encuadra en la “Medida 6.4.3 – Diseño e Implantación de la Plataforma Tecnológica SIMPLE”, dentro de la “Línea de Actuación 6.4 – Digitalización de la Cadena Logística”, que pertenece al “Eje 6 – Cadenas Logísticas Intermodales e Inteligentes” dentro de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del MITMA.

El desarrollo e implantación de las acciones AY1, AY6, AY7 y AY8 requieren la coordinación con las acciones propuestas en el bloque de Digitalización (apartado 4.5).

#### 4.6.6.2 Coste

El crédito disponible para las ayudas de digitalización al transporte ferroviario (acciones AY6, AY7 y AY8) es de 23,75 M€ en total.

#### 4.6.6.3 Calendario

El calendario de aplicación de las ayudas propuestas se adaptará al del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del MITMA, centrado en el periodo 2021-2024.

#### 4.6.6.4 Responsables

MITMA.

#### 4.6.6.5 Indicadores de seguimiento

Se propone como indicador de la Acción el número de equipos (material rodante y UTI) sensorizados mediante las ayudas propuestas y su seguimiento será anual.

### 4.6.7 ACCIÓN AY7: AYUDAS PARA LA ADAPTACIÓN AL SISTEMA “SIMPLE” DE SISTEMAS E INTERFACES DE COMUNICACIÓN EMPRESARIALES Y DESARROLLO DE NUEVAS FUNCIONALIDADES (DIGITALIZACIÓN)

#### 4.6.7.1 Descripción

La Acción AY7 consiste en el otorgamiento de ayudas para:

- Implantar tecnologías para la comunicación con el sistema SIMPLE (interfaces de comunicación y adaptación de sistemas digitales de las empresas del sector logístico y del transporte para la integración con SIMPLE).
- Incentivar el desarrollo por terceros (start-ups) de nuevas funcionalidades en el entorno SIMPLE.

---

Para permitir la comunicación e interacción con el sistema SIMPLE las empresas se verán obligadas a adaptar sus sistemas digitales a fin de hacerlos interoperables con la plataforma. Por otro lado, el entorno digital creado por SIMPLE puede dar lugar a la participación de empresas y aparición de nuevos modelos de negocio (start-ups) en torno a esta plataforma con el fin de ampliar sus funcionalidades.

El objetivo de la Acción AY7 es, por tanto, facilitar la transición o adaptación de los sistemas digitales de los que las empresas disponen actualmente a otro plenamente integrado con SIMPLE, así como el desarrollo de nuevas funcionalidades en el entorno de la plataforma que potencien su capacidad de atracción mediante la creación de una aceleradora de start-ups.

Para definir el volumen de ayudas que puede recibir cada empresa, ante la dificultad de analizar individualmente el coste de dicha adaptación para cada caso, podrán establecerse franjas o niveles de ayuda proporcionales al volumen de tráfico de mercancías que la empresa gestione, u otro criterio a considerar.

Se plantea la adjudicación de estas ayudas en concurrencia competitiva.

Esta Acción se encuadra en la “Medida 6.4.3 – Diseño e Implantación de la Plataforma Tecnológica SIMPLE”, dentro de la “Línea de Actuación 6.4 – Digitalización de la Cadena Logística”, que pertenece al “Eje 6 – Cadenas Logísticas Intermodales e Inteligentes” dentro de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del MITMA.

El desarrollo e implantación de las acciones AY1, AY6, AY7 y AY8 requieren la coordinación con las acciones propuestas en el bloque de Digitalización (apartado 4.5).

#### *4.6.7.2 Coste*

El crédito disponible para las ayudas de digitalización al transporte ferroviario (acciones AY6, AY7 y AY8) es de 23,75 M€ en total.

#### *4.6.7.3 Calendario*

El calendario de aplicación de las ayudas propuestas se adaptará al del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del MITMA, centrado en el periodo 2021-2024.

#### *4.6.7.4 Responsables*

MITMA.

#### *4.6.7.5 Indicadores de seguimiento*

Se propone como indicador de la Acción AY7 el número de empresas registradas y operativas en el sistema SIMPLE y su seguimiento será anual.

---

## 4.6.8 ACCIÓN AY8: AYUDAS PARA LA DIGITALIZACIÓN Y OPTIMIZACIÓN DE PROCESOS EN NODOS FERROVIARIOS (DIGITALIZACIÓN)

### 4.6.8.1 Descripción

La Acción AY8 consiste en habilitar ayudas que faciliten a los gestores de terminales ferroviarias la adaptación tecnológica necesaria para optimizar los procesos que tienen lugar en el nodo (terrestre o marítimo-portuario), incluyendo la digitalización de los sistemas de gestión, así como su adaptación al entorno SIMPLE.

La explotación de instalaciones de servicio ferroviario comprende diversas actividades que van desde la planificación de capacidad a la gestión de activos de producción (grúas, locomotoras, etc.), pasando por la gestión administrativa (autorizaciones, etc.). Los procesos asociados a estas actividades pueden ser optimizados mediante la aplicación de tecnología digital que permite sensorizar equipos de terminal, automatizar procesos y operaciones, desarrollar sistemas integrales de gestión interoperables con SIMPLE, etc. y con ello mejorar la eficiencia y calidad de la gestión en terminales y su coordinación con los procesos de transporte con estándares interoperables (por ejemplo, la ETI TAF).

Si bien estos desarrollos conllevan la realización de inversiones significativas, al mismo tiempo, los explotadores de las instalaciones de servicio están sujetos a un equilibrio entre ingresos y gastos muy estricto al tratarse, por definición, de espacios en los que se detiene (se rompe) la cadena de transporte. Por tanto, una ayuda para la realización de estas inversiones puede suponer la diferencia entre permitir o no conciliar la inversión con la rentabilidad económica de estos agentes.

Además, hay que tener en cuenta que, si bien dicha implantación es interesante para el propio explotador, también aporta beneficios al conjunto de la cadena de suministro en la que participa el ferrocarril al mejorar la eficiencia y calidad de los servicios que se prestan en los puntos de ruptura de carga.

En este tipo de ayudas, ante el número relativamente limitado de terminales de carga, la diversidad entre ellas y el alto valor de cada ayuda a otorgar, se entiende más conveniente que cada propuesta sea analizada de manera individual, y se atienda a criterios de rentabilidad y productividad en el otorgamiento de las ayudas.

Entre los proyectos financiables para la digitalización y optimización de procesos en nodos ferroviarios de mercancías, se incluye la implantación del Sistema Operativo de la Terminal (TOS) responsable de optimizar la planificación, gestión y control de la terminal de forma integral, sistemas de automatización para elementos funcionales de la terminal y la creación de ecosistemas digitales y conectados, con un espacio común de datos transversales para la optimización del transporte de mercancías y que refuerce las capacidades industriales relacionadas con la cadena de suministro digital.

Se plantea la adjudicación de estas ayudas en concurrencia competitiva.

---

Esta Acción se encuadra en la “Medida 6.4.3 – Diseño e Implantación de la Plataforma Tecnológica SIMPLE”, dentro de la “Línea de Actuación 6.4 – Digitalización de la Cadena Logística”, que pertenece al “Eje 6 – Cadenas Logísticas Intermodales e Inteligentes” dentro de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del MITMA.

El desarrollo e implantación de las acciones AY1, AY6, AY7 y AY8 requieren la coordinación con las acciones propuestas en el bloque de Digitalización (apartado 4.5).

#### *4.6.8.2 Coste*

El crédito disponible para las ayudas de digitalización al transporte ferroviario (acciones AY6, AY7 y AY8) es de 23,75 M€ en total.

#### *4.6.8.3 Calendario*

El calendario de aplicación de las ayudas propuestas se adaptará al del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del MITMA, centrado en el periodo 2021-2024.

#### *4.6.8.4 Responsables*

MITMA.

#### *4.6.8.5 Indicadores de seguimiento*

Se propone como indicador de la Acción el número de terminales que han implantado y validado los sistemas y su seguimiento será anual.

### **4.6.9 ACCIÓN AY9: AYUDAS PARA SUFRAGAR LOS CÁNONES POR LA UTILIZACIÓN DE LAS LÍNEAS DE LA RFIG**

#### *4.6.9.1 Descripción*

Los cánones ferroviarios son la contraprestación que los administradores de infraestructuras perciben de las empresas ferroviarias por la utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y las estaciones de viajeros, terminales de mercancías y otras instalaciones de servicio.

El artículo 8 de la Directiva 34/2012 determina que los Estados se asegurarán de que, en circunstancias empresariales normales y a lo largo de un período no superior a cinco años, la contabilidad de pérdidas y ganancias del administrador de infraestructuras refleje como mínimo una situación de equilibrio, entre, por una parte, los ingresos procedentes de los cánones por la utilización de infraestructuras, los excedentes de otras actividades comerciales, ingresos no reembolsables de origen privado y la financiación estatal, incluidos, en su caso, los anticipos abonados por el Estado, y, por otra, los gastos de infraestructura. Para ello, el administrador de

---

infraestructuras deberá adoptar un programa de actividad que incluirá planes de inversión y financiación.

Para la cuantificación de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, se toman en consideración los costes directamente imputables al servicio ferroviario (directiva RECAST, Ley 38/2015 y RE 909/2015). Para la determinación de dichos costes ADIF dispone de un modelo de costes que cuenta con una estructura y metodología que permite calcular el coste de los cánones de una forma causal, objetiva y adaptada a los preceptos legales. No obstante, los administradores de infraestructuras y el MITMA son conscientes de que la situación del sector de transporte de mercancías por ferrocarril dificulta la posibilidad de trasladar a los operadores ferroviarios los costes directamente imputables a este servicio.

Con fecha 26 de julio de 2021, se suscribieron los Convenios entre la Administración General del Estado (AGE) y los administradores de infraestructuras ferroviarias ADIF y ADIF-Alta Velocidad, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el período 2021-2025. En ellos se incluyen partidas específicas a aportar por la AGE, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para cubrir el déficit de administración de red de los administradores de infraestructuras, esto es, para mantener bajos los cánones de mercancías, entre otros.

La Acción AY9, ya implantada, consiste en la ayuda que aporta actualmente la Administración General del Estado a ADIF y ADIF-Alta Velocidad mediante los referidos Convenios, con el fin de sostener e incentivar el tráfico ferroviario de mercancías que, de ser transferido a la carretera, daría lugar a un incremento neto de costes externos del transporte.

#### *4.6.9.2 Coste*

El canon percibido por ADIF y ADIF-Alta Velocidad en 2019 para el servicio de mercancías asciende a 5,26 M€ para las circulaciones en ancho ibérico (0,19847 €/tren-km x 26,5 M tren.km) y 0,7 M€ en ancho estándar. Sin embargo, este canon de mercancías abonado por las empresas ferroviarias tan sólo cubre en torno al 5% de los costes correspondientes que soportan los administradores de infraestructuras.

Por tanto, la ayuda que proporciona actualmente el Estado a los administradores de infraestructuras para sufragar los cánones ferroviarios relativos a servicios de mercancías, según los Convenios entre la Administración General del Estado y las entidades públicas empresariales ADIF y ADIF-Alta Velocidad, es de aproximadamente 113,24 M€ anuales.

#### *4.6.9.3 Calendario*

El plazo de los Convenios vigentes es de cinco años (2021-2025).

#### *4.6.9.4 Responsables*

Adif y MITMA.

---

#### 4.6.9.5 Indicadores de seguimiento

Se propone como indicador de seguimiento el importe anual de las ayudas concedidas para sufragar los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias de la RFIG.

### 4.6.10 ACCIÓN AY10: AYUDAS POR RESTRICCIONES TEMPORALES DE CAPACIDAD

#### 4.6.10.1 Descripción

La Acción AY10 consiste en el otorgamiento de ayudas a las EEFF y candidatos vinculados con el transporte ferroviario de mercancías por los efectos de restricciones temporales de capacidad debidas a actuaciones sobre la infraestructura.

Como se ha comentado en el apartado 4.2 sobre Gestión de Capacidad, restricciones temporales significativas (por su duración, número de trenes afectados, etc.) puede ser bloqueantes para la rentabilidad de un servicio de transporte ferroviario de mercancías. También la incertidumbre en la aparición y duración de las restricciones pueden generar desconfianza en el uso del modo ferroviario, por lo que es preciso generar garantías que den certidumbre a los negocios y ofrezcan ayudas en el caso que se vean afectados por determinado tipo de restricciones temporales.

En un escenario normal de obras, las perturbaciones extraordinarias a los tráficos de mercancías pueden ser contempladas como un coste más del transporte, pero si éstas tienen una frecuencia que sobrepasa lo normal, se puede producir un fuerte desequilibrio en el negocio de las empresas ferroviarias, ya que las alternativas de transporte en tráficos de mercancías son en general más complejas que en tráficos de viajeros. Este último es el caso previsto en España en los próximos años por la generalización de obras al amparo de los fondos europeos contemplados en el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR).

Este sistema de ayudas, que será de aplicación a toda la RFIG gestionada por Adif y Adif Alta Velocidad, seguirá criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios.

En principio se prevé que estén sujetas a ayudas aquellas restricciones temporales de capacidad cuando la afectación se refiera a un tráfico de mercancías ya existente o que tuviese adjudicada capacidad cuando se comuniquen los trabajos, y siempre que produzca un impacto extraordinario y significativo en el tráfico.

Más concretamente, podrán ser objeto de ayudas aquellas restricciones de capacidad que den lugar a una cancelación, un reencaminamiento o una sustitución por otros modos de transporte, así como las que supongan una merma considerable en el volumen de carga o longitud de los trenes, siempre que se trate de trenes suprimidos o desviados o con reducción de carga/longitud.

Las empresas ferroviarias y demás candidatos de transporte ferroviario de mercancías podrán solicitar ayudas por aquellas restricciones temporales de capacidad que sean consecuencia de

---

actuaciones de mantenimiento, renovación de activos o construcción en la infraestructura ferroviaria, a partir de cierta duración mínima.

Esta Acción se coordina con la Acción GC2 relativa a Gestión de Capacidad (ver apartado 4.2.2).

#### *4.6.10.2 Coste*

El importe de las ayudas a otorgar está aún en fase de estudio. Se estima que el importe de las ayudas propuestas, según las actuaciones previstas en la infraestructura ferroviaria, alcance en torno a 8 M€ en el periodo 2022-2024.

#### *4.6.10.3 Calendario*

En concordancia con la Acción GC2, se estima que la implantación del sistema de ayudas necesitará un año.

Se prevé que estas ayudas estén en vigor hasta 2024. Con posterioridad se evaluarán sus resultados y se decidirá sobre su posible continuidad.

#### *4.6.10.4 Responsables*

Adif y MITMA.

#### *4.6.10.5 Indicadores de seguimiento*

Se propone como indicador el importe anual de las ayudas concedidas por restricciones temporales de capacidad y su seguimiento será anual.