

---

## 1 INTRODUCCIÓN

### 1.1 ANTECEDENTES

El **transporte interior de mercancías en España** se realiza actualmente en un 95,7% de sus toneladas-km a través de la carretera. Este tipo de transporte conlleva una serie de costes externos que son asumidos por el conjunto de la sociedad, entre los que no sólo han de tenerse en cuenta los costes ambientales, sino también los costes socioeconómicos, como son los de gestión o accidentalidad. El **transporte ferroviario** de mercancías asume, en consecuencia, una **cuota de mercado mínima** (4% de t-km), cuando su participación debería ser mayor atendiendo a criterios de eficiencia y sostenibilidad para el conjunto de la sociedad, particularmente en el largo recorrido y desde un enfoque de cadena integrada de transporte en donde la carretera pueda seguir desempeñando el papel que le corresponde sin incrementar los costes externos del sistema de transporte.

En la última década **se han planificado e impulsado medidas** para incrementar la cuota del transporte ferroviario de mercancías en España, como han sido el Plan Estratégico de Impulso al Transporte Ferroviario de Mercancías (2010), la Estrategia Logística de España (2013), el Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024 y el Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras 2018-2020. Sin embargo, algunas de las medidas contempladas en ellos no se han ejecutado en su totalidad o no han obtenido el efecto esperado sobre la cuota de participación del ferrocarril en el mercado del transporte de mercancías.

Por otra parte, la **liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril**, iniciada en 2005 con la entrada en vigor de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, y la consiguiente introducción de la competencia con el objetivo principal de incrementar el tráfico ferroviario de mercancías no ha tenido los resultados esperados hasta el momento. Concretamente, desde la entrada al mercado de los operadores privados en 2007, el porcentaje de participación de los mismos en el transporte ferroviario de mercancías ha ido aumentando hasta el 33% actual. No obstante, este crecimiento **no ha supuesto un aumento del volumen total de mercancías transportadas por ferrocarril en España**.

### 1.2 OBJETO

En este contexto, y en línea con las propuestas establecidas en el **Eje 6 de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030** del MITMA, denominado “Cadenas Logísticas Intermodales e Inteligentes”, se lanza la **iniciativa Mercancías 30**, con la que se pretende **potenciar el transporte ferroviario de mercancías como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales**, desde la perspectiva dual de la recuperación económica post COVID-19 y la consecución de los objetivos de descarbonización y sostenibilidad del transporte.

---

Para ello, se identifican una serie de acciones y medidas de impacto a corto y medio plazo, cuya implantación antes de 2030 permita **eleva la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías hasta el 10%** y, por lo tanto, reducir las externalidades negativas asociadas al transporte (contaminación, accidentes, ruido, congestión, etc.).

Este trasvase de los tráficos de mercancías que actualmente se realizan por carretera hacia modos más sostenibles como el ferrocarril o el transporte marítimo-fluvial figura entre los objetivos del Libro Blanco y de la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente de la Comisión Europea, y concuerda plenamente con el cambio de paradigma en la política de transportes que establece la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del MITMA, que propugna una movilidad sostenible, basada en el uso racional de los recursos, tanto económicos como naturales, incorporando en la planificación de transportes la lucha contra el cambio climático y la transformación digital.

### 1.3 ÁMBITO

El ámbito de la iniciativa Mercancías 30 está constituido por la red ferroviaria sobre la que actualmente circulan tráficos de mercancías o puedan circular en el futuro, principalmente la **Red Ferroviaria de Interés General (RFIG)** y los **cargaderos** de titularidad privada.

### 1.4 METODOLOGÍA

Para la elaboración del Documento Inicial de la iniciativa Mercancías 30 se crearon Grupos de Trabajo por bloques temáticos integrados por expertos en el transporte de mercancías y la logística, pertenecientes a distintas áreas del MITMA, Adif y Puertos del Estado.

El Documento Inicial de Mercancías 30 fue presentado por el MITMA al **sector empresarial** el 14 de octubre de 2021. Se mantuvieron reuniones para presentar la iniciativa con las principales asociaciones de cargadores y operadores logísticos y con las empresas ferroviarias de transporte de mercancías. Adicionalmente, el Documento Inicial fue publicado en la página web del MITMA (<https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/mercancias-30>) para su difusión pública.

Las aportaciones recibidas del sector empresarial, referidas en su inmensa mayoría a los programas de ayudas, han sido tenidas en cuenta en la elaboración del presente Documento Final, así como en la redacción de las bases reguladoras del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital y del eco-incentivo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías, adoptándose los siguientes **cambios respecto al Documento Inicial**:

- En las acciones AY1, AY2 y AY3 se ha precisado que el requisito exigido a las empresas beneficiarias de contar con licencia de empresa ferroviaria y certificado de seguridad aplica exclusivamente al caso de las empresas ferroviarias.

- Se han modificado ligeramente los importes de las acciones AY2 y AY3 en concordancia con las bases reguladoras del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital, manteniéndose constante la suma de ambos importes.
- En la Acción AY2 correspondiente a ayudas para la compra y renovación de vagones, incluidos sistemas de reducción de ruido, ejes de ancho variable y Autopistas Ferroviarias (ver apartado 4.6.2), se incluyen de manera expresa los vagones intermodales además de los vagones convencionales (ya incluidos previamente pero no mencionados de manera específica). Adicionalmente, se subvenciona la adquisición de vagones mediante arrendamiento financiero (leasing financiero).
- En la Acción AY3 sobre ayudas para la compra y renovación de locomotoras, incluida adaptación a varias tensiones, eje variable y energías alternativas (ver apartado 4.6.3), se subvenciona adicionalmente la adquisición de locomotoras mediante arrendamiento financiero (leasing financiero).
- En la Acción AY4 relativa al sistema de ayudas para la construcción, adaptación o mejora de terminales de carga privados y sus conexiones a la red ferroviaria (ver apartado 4.6.4) se ha ampliado el alcance de los proyectos financiables, siendo aplicable a proyectos para mejorar las terminales ferroviarias existentes en general y proyectos para la construcción de nuevas terminales ferroviarias.
- En la Acción AY5 del eco-incentivo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías (ver apartado 4.6.5) se ha rebajado el porcentaje requerido de incremento de tráfico anual para obtener el eco-incentivo máximo (parámetro v3), pasando del 12% al 8%.
- En la Acción AY8 sobre ayudas para la digitalización y optimización de procesos en nodos ferroviarios (ver apartado 4.6.8) se ha ampliado el alcance de los proyectos financiables.

Asimismo, se han actualizado y concretado los porcentajes de financiación de las ayudas de las acciones AY1 a AY8, incluidas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), de acuerdo con las bases reguladoras del **Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital y del eco-incentivo** para el impulso del transporte ferroviario de mercancías.

Adicionalmente, se han actualizado diversos aspectos relativos a documentos de planificación.

## 1.5 ESTRUCTURA Y CONTENIDO

El presente documento se estructura en los siguientes **capítulos**:

- El transporte ferroviario de mercancías. Situación actual y planificada
- Objetivos
- Acciones para el incremento efectivo del transporte ferroviario de mercancías

- Estimación económica de las acciones propuestas
- Implantación, seguimiento y comunicación

En primer lugar, se realiza un **análisis del contexto europeo**, indicando los requisitos técnicos establecidos para la Red Transeuropea de Transporte y las principales experiencias relativas al fomento del transporte de mercancías por ferrocarril en otros países europeos. También se analiza en este capítulo la **evolución de los tráficos ferroviarios de mercancías en España** y las posibles causas de la reducida cuota modal del ferrocarril, así como los documentos más relevantes de planificación del transporte a nivel nacional en la actualidad.

Seguidamente se definen en el documento los **objetivos** de la iniciativa Mercancías 30, que describen de manera más concreta el objetivo principal de incrementar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías en España.

Una vez establecidos los objetivos, se proponen **29 acciones** dentro de la iniciativa, agrupadas en **6 bloques temáticos**: Infraestructuras, Gestión de Capacidad, Terminales, Autopistas Ferroviarias, Digitalización y Ayudas, estas últimas directamente vinculadas al **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia** (PRTR) del MITMA. Estas acciones se desarrollarán dentro del periodo 2021-2030, aunque algunas de ellas, principalmente las relativas a ayudas, se implantarán antes de 2025.

A continuación, se realiza una estimación del importe de las acciones propuestas en la iniciativa Mercancías 30, que asciende a un total de **8.442,3 millones de euros**.

Por último, se señalan los aspectos relativos a la **implantación, seguimiento y comunicación** de la iniciativa, que seguirá contando con la participación de todos los agentes involucrados en el sistema ferroviario. Se elaborará un informe de seguimiento anual con la evaluación de los indicadores propuestos para cada acción y se actualizará de manera completa el documento de la iniciativa Mercancías 30 a mitad del periodo de vigencia, en 2025. Asimismo, se habilitará una línea de atención y orientación al Sector para canalizar las necesidades de información, todo ello con el fin de incrementar de manera efectiva la cuota modal del ferrocarril en favor de la **mejora de la eficiencia y la sostenibilidad** del transporte.