

PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA DE LA ECONOMÍA

INFORMACIÓN DE INTERÉS PARA LAS POTENCIALES BENEFICARIOS

PROGRAMA DE APOYO AL TRANSPORTE SOSTENIBLE Y DIGITAL EN CONCURRENCIA NO COMPETITIVA

MEDIDA 5: ACCIONES DE APOYO A LOS SERVICIOS DE DEMANDA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL, FERROCARRIL/CARRETERA Y MARÍTIMO/CARRETERA PARA SU TRANSICIÓN HACIA LOS MODOS MÁS SOSTENIBLES Y PARA LA MEJORA AMBIENTAL DE ESTOS MEDIANTE ECOINCENTIVOS – ECOINCENTIVO FERROVIARIO



V1 (21/12/2022)

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1.	PRESENTACIÓN DEL DOCUMENTO – INTRODUCCIÓN AL PROGRAMA	3
2.	REQUISITOS DE LA ACTIVIDAD SUBVENCIONABLE Y BENEFICIARIOS	4
3.	FICHERO DE DATOS A CUMPLIMENTAR EN LA SOLICITUD	5
4.	¿CÓMO PUEDO CALCULAR MI ECOINCENTIVO?	9
5.	COSTE TOTAL DEL TRANSPORTE FERROVIARIO	12
6.	CASOS PRÁCTICOS	13

1. PRESENTACIÓN DEL DOCUMENTO – INTRODUCCIÓN AL PROGRAMA

Este documento tiene por finalidad proporcionar información de interés sobre el programa de Eco-incentivo ferroviario a los potenciales beneficiarios, en aras de facilitar la preparación de la solicitud de ayudas en el marco de la 1ª convocatoria de subvenciones en concurrencia no competitiva del eco-incentivo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico para el periodo de elegibilidad 2022.

De este modo, este documento pretende dar respuesta a cuestiones como:

- ¿Cuáles son los requisitos para que la actividad obtenga subvención y quiénes son los beneficiarios?
- ¿Cómo debo cumplimentar el fichero de datos de la solicitud?
- ¿Cómo se calcula el eco incentivo? ¿De qué parámetros depende?
- ¿Cómo se calcula los costes totales ferroviarios?
- Ejemplos prácticos de aplicación

Este documento es complementario al desarrollado para apoyar en el cumplimiento de la solicitud a través de la sede electrónica.

Además, en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) está a disposición de los solicitantes las bases reguladoras de esta convocatoria de subvenciones, recogidas en la **Orden TMA/371/2022, de 21 de abril, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones en concurrencia no competitiva del eco-incentivo para el impulso del transporte ferroviario de mercancías basado en el mérito ambiental y socioeconómico, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al periodo de elegibilidad 2022.**

El organismo encargado de gestionar el reparto del grueso de las subvenciones, en régimen de **concurrencia no competitiva**, es el **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**.

El programa de eco-incentivos al que hace referencia la Orden Ministerial citada previamente tiene por objeto subvencionar el desarrollo y uso de **servicios de transporte ferroviario de mercancías de forma proporcional a un mérito ambiental y socioeconómico demostrado**, medido como reducción de costes externos del modo marítimo respecto del modo carretera, en cumplimiento de los objetivos específicos establecidos en la medida 5 de la inversión 4 del componente 6 del PRTR.

Se considerarán, por tanto, factores de coste externo, de acuerdo con el manual de costes externos del transporte de la Comisión Europea, los siguientes:

- Ambientales: efecto invernadero (el equivalente de dióxido de carbono, CO₂ eq.) y contaminación atmosférica (óxidos de azufre, SO_x, óxido de nitrógeno, NO_x; y partículas finas, PM_{2,5}).
- Socioeconómicos: congestión, accidentalidad y ruido).

Por su parte, la finalidad de estas subvenciones es consolidar e incrementar la cuota modal del transporte marítimo de mercancías, mejorando su desempeño ambiental. Asimismo, se pretende revertir el descenso de la cuota del transporte ferroviario con criterios de sostenibilidad objetivos.

Los principales documentos de referencia para la elaboración de este documento están disponibles para consulta en la sede electrónica del MITMA y son los siguientes:

- ✚ Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)
<https://www.mitma.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr>: Bases Regulatoras para la concesión de subvenciones

El período de elegibilidad de las actividades subvencionables será desde la fecha de la publicación de la convocatoria en el BOE hasta el 31 de diciembre de 2022, tal y como se recoge en el artículo 37 de la Orden Ministerial.

El plazo para presentar la solicitud en la primera convocatoria será desde el 1 de enero de 2023 hasta el 30 de marzo de 2023 a las 12:00 horas del mediodía. La solicitud se presentará a través de la sede electrónica del MITMA.

https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFICINAS_SECTORIALES/SUB_PRTR/

Nótese que el objetivo de este documento es únicamente proporcionar información a los solicitantes. No tiene valor legal y en ningún caso la información contenida en la misma reemplaza las reglas y condiciones establecidas en las bases legales de la convocatoria.

2. REQUISITOS DE LA ACTIVIDAD SUBVENCIONABLE Y BENEFICIARIOS

Será subvencionable la actividad de transporte ferroviario de mercancías que demuestre un mérito ambiental y socioeconómico en los términos definidos en el artículo 5 de las bases reguladoras teniendo que cumplir los siguientes requisitos:

- a) Que se haya realizado después de la publicación de la orden ministerial
- b) Que se haya realizado con carácter previo a la solicitud de la subvención.
- c) Que se haya realizado sobre **la Red Ferroviaria de Interés General del Estado español, en ancho estándar o ibérico, siendo elegible todo el tráfico ferroviario en el mercado objetivo (intermodal, automoción y resto de modalidades) a excepción del tráfico de carbón.**
- d) Que cumpla con la normativa sectorial vigente que le sea de aplicación.
- e) Que garantice el pleno cumplimiento del principio de «no causar daño significativo» (en adelante, principio DNSH, por sus siglas en inglés)
- f) Que contribuya a la consecución de los objetivos climáticos de la Unión de conformidad con los coeficientes asignados para cada tipo de intervención en el anexo VI del RMRR (etiquetado climático), que se especificarán en la convocatoria.

Tienen condición de beneficiarios todas aquellas personas jurídicas establecidas en un Estado miembro de la Unión Europea legalmente autorizadas para realizar **transporte ferroviario de mercancías en España**, siempre que acrediten las condiciones reflejadas en el art. 6.2 de la O.M (se pedirá declaración responsable del cumplimiento de dichas condiciones).

Son **empresas ferroviarias** aquellas entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en la Ley del Sector Ferroviario. **Las empresas ferroviarias deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.**

Para acreditar que los solicitantes están autorizados para realizar transporte ferroviario de mercancías en España, **deberán aportar la licencia de empresa ferroviaria y el certificado de seguridad.**

IMPORTANTE: Las subvenciones se otorgarán en **régimen de concurrencia no competitiva por orden de presentación según la fecha y hora de registro de la solicitud**, hasta el agotamiento del crédito presupuestario disponible. En caso de que el **crédito solicitado por las entidades interesadas supere el crédito presupuestario** disponible, se procederá al **prorratio**, entre los beneficiarios de la subvención, del importe global máximo destinado a las subvenciones.

3. FICHERO DE DATOS A CUMPLIMENTAR EN LA SOLICITUD

Se pondrá a disposición de los solicitantes un fichero de datos descargable, según Anexo IIIA, en los que habrá que rellenar 3 pestañas “DATOS”, “TIPO DE TRACCIÓN” y “RESULTADOS”

1. DATOS

La empresa ferroviaria deberá de rellenar obligatoriamente los campos en blanco para cada composición de tren, esto es:

Fecha	Tren (nº tren)	Composición (Ref.)	Descripción Nodo Inicio	Descripción Nodo Fin	Distancia (km)	Toneladas brutas remolcadas (t)	Toneladas netas totales (t)	Toneladas netas carbón (t)	Tipo de carga ⁽¹⁾ (Intermodal/ Autos / Resto)	Matrícula Locomotora 1 (UIC)	Matrícula Locomotora 2 (UIC)	Matrícula Locomotora 3 (UIC)	Código Locomotora 1	Código Locomotora 2	Código Locomotora 3	Modo circulación ⁽²⁾ (diésel / eléctrico)
-------	----------------	--------------------	-------------------------	----------------------	----------------	---------------------------------	-----------------------------	----------------------------	--	------------------------------	------------------------------	------------------------------	---------------------	---------------------	---------------------	--

- **Fecha:** día y mes en el que ha circulado el tren (por ejemplo 03-jun, 3 de junio)
- **Tren (nº de tren):** código formado por cinco cifras (por ejemplo: 41228)
- **Composición:** código formado por 12 cifras (por ejemplo: 935220220801)
- **Descripción nodo inicio:** Lugar de partida del tren: (por ejemplo: EL ESCORIAL)
- **Descripción nodo fin:** Lugar de llegada del tren: (por ejemplo: MADRID-PRINCIPE PIO)
- **Distancia (km):** kilómetros totales en la RFIG
- **Toneladas brutas remolcadas (t):** toneladas arrastradas por la locomotora, incluida la tara de la locomotora remolcada si la hubiera. En este concepto estarán incluidos los tráfic de carbón.
- **Toneladas netas totales (t):** toneladas netas totales transportadas (excluidas las taras)
- **Toneladas netas carbón (t):** toneladas netas de carbón transportadas. En caso de que no haya este tráfico se pondrá un “0”.
- **Tipo de carga (Intermodal/Autos/Resto):** (campo recomendable, pero no obligatorio, especificar en la medida de lo posible)
- **Matrícula Locomotora 1, 2, y 3 (UIC):** Corresponde con las matrículas de las locomotoras, según la Unión Internacional de Locomotoras.
 - En caso de utilizar más de una locomotora deberá de ponerse la más contaminante en primer lugar.
 - En caso de utilizar locomotoras de la misma categoría se podrá rellenar indistintamente.

- **Código de la locomotora:** Código formado por 6 cifras (por ejemplo 253083). Este código deberá ser el mismo que se registre en la pestaña “TIPO DE TRACCIÓN”.
 - En caso de utilizar más de una locomotora deberá de ponerse la más contaminante en primer lugar. Este código deberá de coincidir con lo introducido en la pestaña “tipo de tracción”.

The image shows a dropdown menu labeled 'Código Locomotora 1' with a blue arrow pointing to the first column of a table. The table has a green header with three columns: 'CÓDIGO LOCOMOTORA1', 'TIPO', and 'OBSERVACIONES'. Below the header are two empty rows for data entry.

- En caso de utilizar locomotoras de la misma categoría se podrá rellenar indistintamente.
- **Modo circulación:** Indicar si se circula en Diesel o Eléctrica (bajo catenaria) solamente en caso de utilizar locomotoras híbridas.

The image shows a dropdown menu for 'Modo circulación (2)'. The selected option is '(diésel / eléctrico)'. Other visible options in the list are 'DIESEL1', 'DIESEL2', and 'ELECTRICA'. To the right, there is a column header 'Tonelad remolca (t - km)'.

Se deberá de cumplimentar los totales de t brutas remolcadas - km, t netas totales – km, toneladas netas carbón – km, toneladas netas elegibles – km, para el periodo 30 abril - 31 de diciembre para los años 2020 y 2021.

	Toneladas brutas remolcadas - km (t - km)	Toneladas netas totales - km (t - km)	Toneladas netas carbón - km (t - km)	Toneladas netas elegibles - km (t - km)
TOTAL 30 abril 2020 - 31 diciembre 2020				
TOTAL 30 abril 2021 - 31 diciembre 2021				

Solicitante: XXXXX
NIF Solicitante: XXXXXXXX

Valor de entrada
50 % Porcentaje del incentivo que se devuelve al su liquid el tráfico del año anterior (promediado año)
55 % Crecimiento anual a partir del cost se devuelve el 90% del incentivo

*Información no contrastada necesaria
**Completar solo en caso de locomotora híbrida
*Incentivo con el código locomotora (0 ófina) y el tipo de tracción (DIESEL 1, DIESEL 2, ELECTRICA, HÍBRIDA).

Toneladas remolcadas				Toneladas netas				INCENTIVO		ECONOMÍA	
brutas	totales	carbón	carbón	netas	netas	netas	netas	netas	netas	netas	netas
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fecha	Tren	Composición	Descripción	Descripción	Distancia	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Tipo de	Matrícula	Matrícula	Matrícula	Código	Código	Código	Modo	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Consumo	Eficiencia	Economía	Tipo	Econ	Econ
(mm/aa)	(nº tren)	(Ref.)	Nodo Inicio	Nodo Fin	(km)	brutas	netas	netas	carga	Locomota	Locomota	Locomota	Locomota	Locomota	Locomota	de	brutas	netas	netas	(g/kWh)	(%)	(€)	Tracción	(€)	(€)
						(t)	(t)	(t)	(Autos / Resto)	(UIC)	(UIC)	(UIC)	(UIC)	(UIC)	(UIC)	(Autos / Resto)	(t)	(t)	(t)	(g/kWh)	(%)	(€)		(€)	(€)
20220801	41228	935220220801	MADRID-SANTA CATALINA	IRUN	626	1.076	682	0	CONTENEDORES	95710319390	957102530517	957102530400	253083	000000	000000		0	0	0	0	0	0	0	0	0

Ejemplo:

Fecha	Tren	Composición	Descripción	Descripción	Distancia	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Tipo de	Matrícula	Matrícula	Matrícula	Código	Código	Código	Modo	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Consumo	Eficiencia	Economía	Tipo	Econ	Econ
(mm/aa)	(nº tren)	(Ref.)	Nodo Inicio	Nodo Fin	(km)	brutas	netas	netas	carga	Locomota	Locomota	Locomota	Locomota	Locomota	Locomota	(Autos / Resto)	(t)	(t)	(t)	(g/kWh)	(%)	(€)		(€)	(€)
						(t)	(t)	(t)	(Autos / Resto)	(UIC)	(UIC)	(UIC)	(UIC)	(UIC)	(UIC)	(Autos / Resto)	(t)	(t)	(t)	(g/kWh)	(%)	(€)		(€)	(€)
20220801	41228	935220220801	MADRID-SANTA CATALINA	IRUN	626	1.076	682	0	CONTENEDORES	95710319390	957102530517	957102530400	253083	000000	000000		0	0	0	0	0	0	0	0	0

2. TIPO DE TRACCIÓN

En la columna “locomotora” se cumplimentará con el mismo “Código de la locomotora” introducido en la pestaña “DATOS”. En la columna tipo, se indicará el tipo de tracción de la locomotora:

- DIESEL 1,
- DIESEL 2,
- ELÉCTRICA
- HÍBRIDA: En este caso, se deberá de rellenar el modo de circulación, con el tipo de tracción que utiliza (Diesel 1, Diesel 2 o Eléctrica).

ra 3	Modo circulación (2)	Toneladas remolcadas (t - k)
	(diésel / eléctrico)	2.22
	DIESEL1	0
	DIESEL2	0
	ELECTRICA	0
		0
		0

- OTRO

CÓDIGO LOCOMOTORA1	TIPO	OBSERVACIONES
	DIESEL1	
	DIESEL2	
	ELECTRICA	
	HÍBRIDA	
	OTRO	

Se deberá aportar el **certificado de las máquinas** que indique que cumple con los valores límite de emisión de la categoría que corresponda

De acuerdo con lo establecido por las bases, los tráficos con máquinas que cumplan los valores límite de emisión recibirán el eco-incentivo correspondiente tanto si funcionan con diésel como si funcionan con otros combustibles alternativos con mejor desempeño ambiental.

IMPORTANTE: En el **campo de observaciones** se deberá de indicar si la locomotora utiliza combustibles alternativos.

De esta manera, en la solicitud se **deberá aportar el certificado de la máquina** que indique que cumple con los valores límite de emisión de la categoría que corresponda para combustible alternativo, y se debe presentar la documentación que acredite el consumo del citado combustible para dicha circulación.

3. RESULTADOS

	
Solicitante: XXXXX NIF Solicitante : XXXXXXXX Periodo cubierto por la solicitud: Xxxxxx	
ECO - INCENTIVO (€)	0
COSTES FFCC (€)	
SUBVENCIÓN PROPUESTA (€)	0

INSTRUCCIONES:

- Rellenar la casilla del coste total del transporte ferroviario (€/t-km de la actividad subvencionable) se calculará de conformidad con las partidas de costes identificadas en el Anexo I del Informe sobre los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril 2017, de 18 de diciembre de 2018 (INF/DTSP/041/18) de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.
- La cuantía anual de la subvención deberá ser inferior al 30 % del coste total del transporte ferroviario.

En esta pestaña de “RESULTADOS” la empresa ferroviaria deberá de rellenar la casilla correspondiente a los costes totales del transporte ferroviario de conformidad con las partidas de costes identificadas en el anexo I del Informe sobre los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril 2017, de 18 de diciembre de 2018 (INF/DTSP/041/18) de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia). (VER APARTADO 5)

Para la justificación de los costes ferroviarios se deberá de presentar una memoria justificativa que detalle cómo se ha calculado dicho coste

El fichero de datos tiene una capacidad para **100.000 registros**. En caso de necesitar más registros se podrá adjuntar más de un fichero. En cualquier caso, el/los ficheros/s de datos deberán de **comprimirse en un fichero “ZIP”** con una extensión máxima de 10 MB. En caso de presentarse algún problema se tendrá que poner en contacto con el MITMA a través de buzón de consultas.

4. ¿CÓMO PUEDO CALCULAR MI ECOINCENTIVO?

Una empresa ferroviaria de mercancías podrá optar a un mayor o menor eco-incentivo en función de diversas variables como son:

- El incremento interanual del tráfico: el crecimiento **será el del tráfico acumulado** (no mes a mes) de la empresa ferroviaria durante el periodo de elegibilidad con respecto a la media de los tráficos del mismo periodo (30 de abril hasta el 31 de diciembre) de los dos últimos años.

NOTA: De manera excepcional, se podrá comparar únicamente con la última anualidad si el resultado fuera más favorable.

Para el cálculo del incremento interanual del tráfico se podrán considerar:

- Vagones de cualquier tipo vacío y plataformas con contenedores vacíos.
- La tracción no es un requisito de elegibilidad, la cual únicamente se utiliza a efectos de cálculo del eco-incentivo. Por tanto, los tráficos con tracciones distintas a Diesel 1, Diesel 2 y eléctricas son consideradas en el cómputo del incremento de tráfico.
- En el caso de que el crecimiento interanual sea NEGATIVO, no se devengará ecoincentivo.

- La ocupación de los vagones, esto es la eficiencia ferroviaria (carga neta / carga bruta remolcada), la carga neta y la carga bruta remolcada incluye **todo lo que la locomotora esté arrastrando**, pues independientemente de que sea o no elegible, toda la carga debe ser arrastrada e implica un consumo de la locomotora.
- El tipo de locomotora que utilice.: Ya sea Diesel 1, Diesel 2 o eléctrica

En la solicitud se deberá aportar el certificado de la máquina que indique que cumple con los valores límite de emisión de la categoría que corresponda.

Los tráficos con máquinas que cumplan los valores límite de emisión recibirán el eco-incentivo correspondiente tanto si funcionan con diésel como si **funcionan con otros combustibles alternativos** con mejor desempeño ambiental.

Para máquinas que usen combustible alternativo se deberá aportar el certificado de la máquina que indique que cumple con los valores límite de emisión de la categoría que corresponda y la acreditación del consumo del citado combustible para dicha circulación.

CÁLCULO:

Una vez, obtenidos los parámetros anteriores se obtienen los **c€/tneta elegible- km** que le corresponderían según la tabla que se muestra a continuación:

Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital

Eco-incentivos ferroviarios

Subvenciones en concurrencia no competitiva

Convocatoria 2022



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

- Estos valores serán los de la tabla (Ecoincentivo máximo) en el caso de que el crecimiento respecto del periodo elegible del año anterior sea mayor o igual al 8%.
- Si el crecimiento es nulo, entonces se devengará el 50% del Ecoincentivo máximo.
- Para otros valores de crecimiento se hará una interpolación lineal.

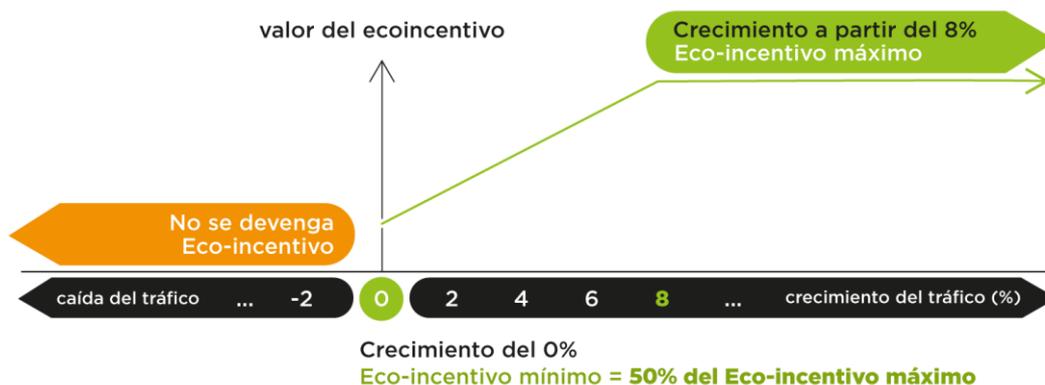
Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital

Eco-incentivos ferroviarios

Subvenciones en concurrencia no competitiva
Convocatoria 2022



Gráfica de cálculo del Eco-incentivo



AYUDA MÁXIMA ANUAL

Menor o igual al **30% del coste total del transporte ferroviario**

Para la determinación de la cuantía de la subvención se multiplicará los **c€/t -km** por las toneladas – **km netos elegibles**, esto es excluyendo carbón, vacíos y las tracciones no consideradas.

El cálculo queda reflejado en la siguiente fórmula:

$$\begin{cases} \text{si } C > V3 & Eco(C, V3) = Eco_{max} \\ \text{si } V3 \geq C \geq V1 & Eco(C, V1, V2, V3) = \left[V2 + \frac{C}{V3}(1 - V2) \right] Eco_{max} \\ \text{si } C < V1 & Eco(C, V1) = 0 \end{cases}$$

Donde C es el incremento de tráfico realizado por la empresa ferroviaria durante el periodo de elegibilidad con respecto al menor de los siguientes valores: **a) la media de los tráficos del mismo periodo de los dos años anteriores; b) el tráfico realizado en el mismo periodo del año anterior;**

En todo caso el valor del ecoincentivo será menor o igual del **30% del coste total del transporte ferroviario** (€/t-km de la actividad subvencionable)

5. COSTE TOTAL DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

Se calculará de conformidad con las partidas de costes identificadas en el anexo I del Informe sobre los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril 2017, de 18 de diciembre de 2018 (INF/DTSP/041/18) de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

https://www.cnmc.es/sites/default/files/2264652_6.pdf

Se deberá hacer una **memoria justificativa** donde se explique el valor del coste del transporte desglosándolo en las siguientes partidas:

- a) **PERSONAL:** esta partida recoge los gastos anuales por sueldo, cotizaciones a la Seguridad Social, dietas, primas y formación del personal de conducción.
- b) **ENERGÍA:** Distingue entre tracción diésel y eléctrica. Calcula el coste según el consumo medio de litros de diésel por km (en función de la masa remolcada y sentido del trayecto), o atendiendo a las toneladas brutas remolcadas. Se contemplan los precios medios de 0,7046 €/litro y de 2,635 €/1000TBR.
- c) **LOCOMOTORA:** Se incluyen diferentes partidas, relativas al coste anual de arrendamiento o por amortización, al mantenimiento, y al seguro. Para el supuesto de locomotora arrendada, la matriz incluye el valor de mercado de las locomotoras 253.e, 269.e, 333.d y 335.d. En caso de escoger esta configuración de la hipótesis, se dispone también del coste de mercado del mantenimiento de los tres primeros modelos. No se incluye el coste financiero, que sería relevante para el supuesto de locomotora en régimen de propiedad. La razón es que no se dispone de información real al respecto y la realidad de los operadores muestra que, salvo RENFE, el resto opera mayoritariamente con material rodante arrendado.
- d) **VAGONES:** Incluye las mismas partidas que en el caso de las locomotoras, a excepción del coste del seguro, por no disponer información al respecto.
- e) **CÁNONES Y TASAS:** Se contemplan los importes de los cánones del art. 97, así como el valor medio declarado por los operadores en lo relativo pago de tasas y otros cánones distintos.
- f) **TERMINALES:** Los costes en terminales recogen todos los asociados a las distintas operaciones que se realizan en estas instalaciones (tales como maniobras de formación, carga y descarga de UTIs, repostaje de combustible, etc.). Se recogen los valores según la Declaración de Red de ADIF de determinados servicios complementarios y auxiliares, tales como operaciones de acceso y expedición, maniobras dentro y fuera de las instalaciones, manipulación de UTIs, o suministro de combustible. Dentro de esta categoría se incluyen las tarifas máximas de los Puertos para la manipulación de UTIs.
- g) **ACARREO:** El acarreo comprende la actividad de mover la carga para comunicar el origen inicial o el destino final con las instalaciones ferroviarias de carga y descarga. Se contempla la posibilidad de incluir el coste incurrido por el acarreo, que supondría transportar una distancia determinada el número de contenedores estipulado mediante camiones portacontenedores. La inclusión o no de esta partida, dependerá de la hipótesis contemplada (acarreo en origen y destino, acarreo parcial, o sin acarreo). Para el importe unitario de este coste se utiliza el valor proporcionado por el programa ACOTRAM desarrollado por el Ministerio de Fomento y que contiene una herramienta para el cálculo de los costes en trayectos por carretera.

Se deberá de cumplimentar **una declaración responsable** donde se declare que los datos sobre los costes ferroviarios **son veraces**. El MITMA se reserva el derecho a pedir toda información que considere necesaria para su comprobación. Adicionalmente se recuerda que el falseamiento de datos supondrá la aplicación del régimen sancionador.

6. CASOS PRÁCTICOS

CASO 1

Pongamos el ejemplo, como se muestra en el gráfico más abajo, 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 totales**. 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%, ¹tendrá 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 de t.km netas elegibles por 0,0056 euros por tonelada-kilómetro neta elegible transportada. Así, la ayuda que recibiría el operador alcanzaría los **6,6 millones de euros**. Eso sí, siempre y cuando **la cifra no supere el 30% de sus costes totales**.

¹ Para el cálculo de la eficiencia la carga neta y la carga bruta remolcada incluye todo lo que la locomotora esté arrastrando, pues independientemente de que sea o no elegible, toda la carga debe ser arrastrada e implica un consumo de la locomotora.

Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital

Eco-incentivos ferroviarios

Subvenciones en concurrencia no competitiva

Ejemplo



Empresa ferroviaria de mercancías que opera solo en España

Periodo de actividad: abril-diciembre



Todas las locomotoras son eléctricas

Ocupación de los vagones de carga: **20% - 30%**

Eco-incentivo máximo potencial

0,69 cts de € x tn-km neta

Tráfico sin carbón: 2020: **1.100 M de tn-km netas**
2021: **1.150 M de tn-km netas**
2022: **1.180 M de tn-km netas**

Su actividad crece el **4,9%**

Eco-incentivo aplicable en función del crecimiento

0,56 cts. de €

SUBVENCIÓN TOTAL:

1.180 M de tn-km netas x 0,56 cts. de € = 6,6 M€

CASO 2

En un segundo ejemplo, se va a considerar que en el periodo subvencionable de 2022 una empresa ferroviaria mueve **1.900 millones de toneladas por kilómetro netas totales** en España, frente a los 1.800 y 1.750 millones de toneladas por kilómetro netas totales registrados en los años 2021 y 2020 respectivamente, con una locomotora diésel que cumple los valores límite de emisiones y registra una eficiencia superior al 40%. El eco-incentivo máximo al que puede optar la empresa en la presente convocatoria es **0,59 céntimos de euro** por tonelada neta y kilómetro transportada siempre y cuando su actividad crezca un 8% o más. En este caso, el incremento registrado es del 7,0%, por lo que hay que ajustar la ayuda a la tasa de crecimiento de forma lineal resultando un eco-incentivo de **0,55 céntimos de euro por tonelada-kilómetro neta transportada**.

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, 1.900 millones de t.km netas elegibles por 0,0055 euros por tonelada-kilómetro neta elegible transportada. Así, la ayuda que recibiría el operador alcanzaría los **10,5 millones de euros**. Eso sí, siempre y cuando la cifra no supere el 30% de sus costes totales.