



LÍNEA DE ACTUACIÓN 6.1: INCREMENTO EFECTIVO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS

CONTEXTO Y DIAGNÓSTICO

SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS Y SU COMPARATIVA CON LA UE

Un porcentaje elevado del transporte de mercancías en España es unimodal y se realiza empleando un único modo de transporte (principalmente la carretera). Cuando este transporte requiere recorrer distancias más largas, entre países, por ejemplo, entra en juego el **transporte multimodal**, empleándose distintos modos de transporte, generalmente combinando el transporte por carretera con el transporte ferroviario, el marítimo o el transporte de carga aéreo.

En este transporte multimodal cobra un papel importante el transporte intermodal, ya que la estandarización de la unidad de carga y de transporte facilita y promueve el trasvase de un medio de transporte a otro. El transporte intermodal une a los diferentes sistemas de transporte empleando las Unidades de **Transporte Intermodal** (UTI), a través de la utilización de cajas móviles, semirremolques y contenedores en los que la mercancía se organiza.

El transporte ferroviario de mercancías en España registra en los últimos años unas bajas cuotas de participación modal (comparativa en diferentes modos de transporte) que se encuentra en el 4,8% en España (medida en toneladas-km transportadas por ferrocarril en el año 2019¹) significativamente más bajas que las registradas en la media europea (UE-27) situadas en un 17,6%.

El sistema ferroviario europeo transportó cerca de 1.600 millones de toneladas

de mercancías en el año 2018, de las que a España le corresponden 28 millones de toneladas teniendo en cuenta todo el sistema ferroviario español, incluyendo redes regionales y privadas, lo que supone un 1,7% del total de la UE. La aportación de Renfe Mercancías, SME, S.A. a ese resultado es de 18,3 millones de toneladas. Por lo tanto, siendo España la quinta economía de la UE, y disponiendo de una red de mercancías que cubre todo el territorio español -ocupando el séptimo puesto en extensión total de red ferroviaria en la UE-, sin embargo, ocupa una de las últimas posiciones en la cuota intermodal.

Recientemente, se ha lanzado la iniciativa **Mercancías 30** por parte del MITMA, con el objetivo de potenciar el transporte ferroviario de mercancías como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales, desde la perspectiva dual de la recuperación económica post COVID19 y la consecución de los objetivos de descarbonización y sostenibilidad del transporte. Se trata de una iniciativa que incluye acciones concretas que están en línea con la presente Estrategia de Movilidad, Segura, Sostenible y Conectada.

El transporte ferroviario de mercancías ha pasado de los 31,9 M de t en 2005 a 28,3 M t en 2018, por lo que en 12 años ha habido una caída especialmente significativa durante la crisis económica cuando se llegó a bajar hasta los 21 M t., cifra suelo de 2010 desde la que el transporte ferroviario de mercancías ha ido incrementando de manera continuada hasta el día de hoy. Respecto a las toneladas-km producidas por el ferrocarril estas han pasado de las 11.600 M en 2005 a 10.800 M en 2018, siendo su suelo de 7.700 M producido en 2009.

1. Eurostat.

RAZONES DE LA BAJA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA

Esta reducida cuota modal del transporte ferroviario de mercancías tiene varios motivos:

- El **transporte por carretera** (con una cuota del 94,7%), resulta **más eficiente y accesible** a todos los grandes nodos de generación de demanda como puertos, centros de producción y consumo, fronteras y zonas logísticas.
- La **falta de capilaridad del ferrocarril** dificulta su adaptación a los requerimientos actuales de las cadenas logísticas, careciendo de la posibilidad de ofrecer servicios puerta a puerta sin la necesaria participación de otros modos como la carretera.
- La disposición de la RFIG en comparación con la red de carreteras. El ferrocarril viene utilizando 8.864 km de la RFIG (de ellos 163,4 km son de ancho estándar o UIC), y la mayor parte (8.268 km) se comparten con **trenes de transporte de viajeros que gozan de prioridad de utilización** de surcos; siendo esta circunstancia una limitación importante en el acceso de las mercancías a las terminales de las grandes ciudades que cuentan con servicios de cercanías. Por su parte la carretera dispone de más de 17.000 km de vías de gran capacidad.
- El ferrocarril permite un transporte masivo de mercancías, pero por el contrario presenta **rigideces** que condicionan su oferta de servicios.
- La situación de **deterioro de la infraestructura** ferroviaria es otro elemento que perjudica el desarrollo de su actividad.

En cuanto a las características técnicas de la infraestructura lineal utilizada, la red ferroviaria española presenta dificultades añadidas como son las rampas máximas que en algunos tramos de la red (Algeciras-Bobadilla, Teruel-Sagunto, Pajares, Bobadilla-Granada-Almería, Monforte-Astorga,

Huelva - Zafra) superan las 20 milésimas lo que limita de forma clara la capacidad de carga por tren. Por otro lado, la **falta de apartaderos** para trenes de **750 metros** de longitud en la mayoría de los corredores de la red también limita la competitividad del ferrocarril, lastrando su eficiencia. También es necesario referir la falta de interoperabilidad que supone la existencia de dos redes de características técnicas diferentes: la red de ancho ibérico y la red de alta velocidad en ancho UIC apta para tráfico de mercancías. De igual forma, la existencia de diferente ancho de vía, electrificación y señalización en la frontera con Francia (y Europa) conlleva costes y tiempos de transbordo de la carga que gravan al tráfico internacional ferroviario de mercancías.

Por lo que se refiere a la infraestructura nodal, los **nodos de carga o terminales intermodales** viven momentos de transición para adaptarse a los requerimientos de las cadenas logísticas. Algunas de ellas están obsoletas, faltas de inversión y renovación de material, y ubicadas en zonas próximas a centros urbanos lo que dificulta su uso especialmente para mercancías peligrosas.

Un análisis más detallado de los motivos de la baja cuota modal del ferrocarril en el ámbito del transporte de mercancías se ha realizado en el marco del desarrollo de la iniciativa Mercancías 30 del MITMA.

VISIÓN DESDE LA UNIÓN EUROPEA

El Tribunal de Cuentas Europeo, en su informe especial de 2016 -llamado "Transporte de mercancías por ferrocarril en la UE: todavía no avanza por la buena vía"- hace un análisis de la situación actual en la Unión Europea, que conviene reproducir de forma resumida:

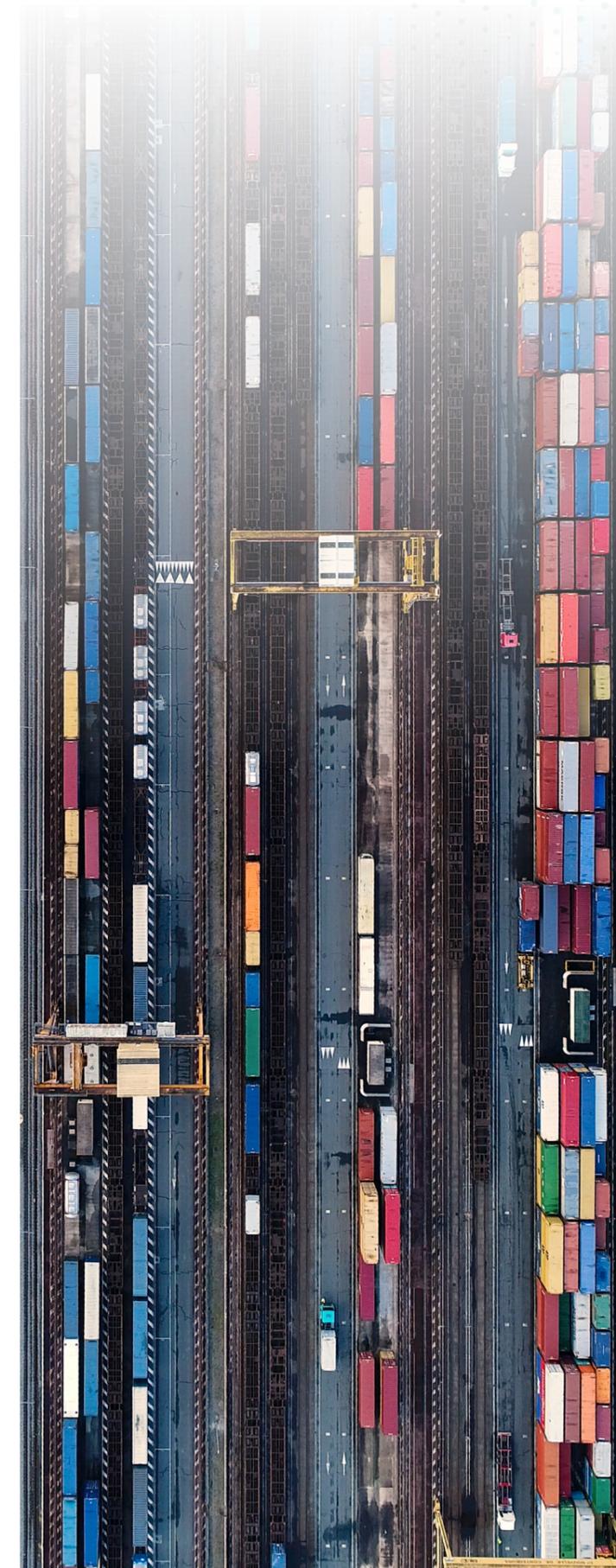
"La movilidad de las mercancías es un componente esencial del mercado interior de la UE, que contribuye significativamente a la competitividad de la industria y los servicios europeos. Su repercusión en el crecimiento económico y en la creación de empleo es significativa. En los últimos años, el volumen del transporte interior de

mercancías en la UE (carretera, ferrocarril y vías navegables interiores) se estabilizó en unos 2,3 billones de toneladas-kilómetro al año, de los cuales, un 75% corresponde aproximadamente a las carreteras.

No obstante, el transporte también ejerce un impacto negativo en el medio ambiente y en la calidad de vida de los ciudadanos europeos. Este impacto supone alrededor de un tercio del consumo de energía y de las emisiones totales de CO₂ en la UE. El fomento de métodos eficientes y sostenibles de transporte, como el ferrocarril y las vías navegables interiores en lugar de las carreteras, podría contribuir a rebajar la dependencia que Europa tiene del petróleo importado y a reducir la contaminación. Según la Agencia Europea de Medio Ambiente, las emisiones de CO₂ del transporte ferroviario son 3,5 veces inferiores por tonelada-kilómetro a las del transporte por carretera.

Unos medios de transporte más sostenibles podrían también contribuir a reducir los costes asociados a la congestión de las carreteras, que según se prevé actualmente aumentarán alrededor del 50% en 2050 hasta alcanzar casi los 200.000 millones de euros anuales, y reducir el número de víctimas mortales en accidentes en el transporte.

El fomento de unos medios de transporte más eficientes y sostenibles, y en particular del transporte por ferrocarril, ha sido un aspecto clave de la política de la UE durante los últimos veinticinco años. Ya en 1992, la Comisión Europea fijó como uno de sus principales objetivos corregir el equilibrio de los modos de transporte; posteriormente, en 2001, confirmó la importancia de revitalizar el ferrocarril mediante el establecimiento del objetivo de mantener la cuota de mercado del transporte de mercancías por ferrocarril en los Estados miembros de Europa Central y Oriental en un 35% hasta el año 2010. Por último, en 2011, estableció el objetivo de intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, desde entonces hasta 2030, el 30% del transporte de mercancías por carretera a una distancia superior a 300 km, y para 2050, más del 50%."



Para ello, el Tribunal de Cuentas Europeo formula una serie de recomendaciones centradas en dos cuestiones principales: en primer lugar, las mejoras necesarias en el marco estratégico y normativo que rige el transporte de mercancías por ferrocarril. En segundo lugar, el Tribunal recomienda que se haga un mejor uso de los fondos europeos disponibles y se destinen a las necesidades del sector del transporte de mercancías por ferrocarril. Con este fin, la Comisión y los Estados miembros tendrían que lograr mejorar en los siguientes ámbitos: coherencia entre los objetivos de las políticas y la asignación de fondos (especialmente en los corredores de transporte de mercancías por ferrocarril), selección, planificación y gestión de proyectos y mantenimiento de la red ferroviaria.

Siguiendo al Tribunal de Cuentas Europeo, en 2019 la Comisión Europea ha recomendado a España, respecto al Programa Nacional de Reformas 2018², que se lleven a cabo inversiones en el transporte de mercancías por ferrocarril. Su reflexión parte de que hay un **déficit de inversiones** y que se podría **mejorar el uso de las infraestructuras**. Uno de los obstáculos cruciales es el de los diferentes anchos de vía que dificultan la conectividad ferroviaria, y que también existen deficiencias en el transporte ferroviario de mercancías entre los principales puertos de las costas atlántica y mediterránea y las zonas industriales del interior; todo ello, en opinión de la Comisión Europea aportaría beneficios medioambientales, económicos y sociales.

INTENTOS DE RELANZAR EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA

En la última década se han impulsado medidas para incrementar la cuota del transporte ferroviario de mercancías en España, como el Plan Estratégico de Impulso al Transporte Ferroviario de Mercancías (2010), la Estrategia Logística (2013), el

Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda (PITVI) en 2012 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 de transporte terrestre de mercancías.

Por otro lado, la liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril se inició en 2005 con la entrada en vigor de la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario (LSF). La apertura del mercado e introducción de la competencia tiene como objetivo incrementar el tráfico ferroviario de mercancías e impulsar su desarrollo en el ámbito nacional y comunitario, pero su proceso de evolución en la actualidad no ha sido el esperado. Desde la entrada al mercado de **empresas privadas**, el porcentaje de participación de las mismas ha ido aumentando hasta el pero este crecimiento no ha supuesto un aumento generalizado del transporte de mercancías, sino una desviación de los tráficos realizados por Renfe Mercancías, SME, S.A., acompañado de un mayor número de emisiones debido al mayor uso proporcional del diésel frente a la tracción eléctrica por parte de los operadores privados.

En España, tradicionalmente existe una falta de cultura de colaboración entre operadores de los distintos modos de transporte. Así, la carretera y el ferrocarril siguen compitiendo y sin colaborar de una manera clara, lo que supone unos costes de acarreo y del último kilómetro mayores para el modo ferroviario. En este sentido, para que la liberalización fuera eficaz y la cuota de mercado se incrementase, sería necesaria una alianza entre los sectores público y privado, implicados en el desarrollo de modelos y fórmulas de gestión del transporte.

La colaboración de los cargadores resulta esencial a la hora de identificar los corredores de transporte con mayor potencial de captación, más significativos por volumen

de circulaciones de mercancías o eficientes y sobre los que sería preciso desarrollar actuaciones para alcanzar la infraestructura adecuada, sincronizando las inversiones que a corto plazo pudieran originar un incremento efectivo del transporte ferroviario.

Para cumplir el objetivo de este relanzamiento del transporte ferroviario de mercancías en España, es conveniente analizar buenas prácticas desarrolladas en otros países de la UE. Estas iniciativas, con carácter general, se han dirigido de forma mayoritaria hacia la implantación de la Euroviñeta para aplicar la tarifa por uso de la infraestructura y compensar los costes externos, las subvenciones para la implantación de nuevos servicios de transporte combinado, especialmente para la puesta en marcha de servicios de autopistas ferroviarias, exenciones fiscales para vehículos que realizan acarreo, beneficios fiscales para las empresas de carretera por la utilización de autopistas ferroviarias, por la compra de material móvil para dichas AAFF u otro material móvil ferroviario, en el impuesto sobre la energía para el transporte por ferrocarril, para el desarrollo de terminales y proyectos innovadores en el transporte intermodal, etc.

EL TRANSPORTE FERROVIARIO Y SU RELACIÓN CON LOS PUERTOS EN ESPAÑA

Hay dos formas de ver la importancia de la relación entre el ferrocarril y los puertos. Por un lado, la baja importancia del transporte ferroviario de mercancías en términos de la cuota que representa con respecto a la carretera en los diferentes puertos de interés general, y que es del 5,4%. Se trata de una cuota baja aún, si bien en 2007, justo antes del comienzo de la crisis económica, la cuota era del 4,9%, lo que pone de relieve la pulsión de la demanda por el uso del ferrocarril como modo alternativo para el encaminamiento de la mercancía terrestre (en millones de toneladas, el tráfico ferroviario de mercancías de los puertos ha pasado en ese período de 11,5 Mt a 12,7 Mt). En todo caso, la cuota ferroviaria varía en función del puerto y del segmento de mercancía, observándose, por ejemplo, cuotas que superan el 10% en el segmento del contenedor y vehículos.

Por otro lado, es de destacar la importancia que la mercancía cargada y descargada en los Puertos del Estado tiene para el transporte ferroviario es alta, casi se puede decir



2. Recomendación del Consejo relativa al Programa Nacional de Reformas de 2018 de España y por la que se emite un dictamen del Consejo sobre el Programa de Estabilidad de 2018 de España.

que vital y estratégica, con cerca de 12,7 Mt en 2018 (en 2007, justo antes de la crisis, eran 11,5 Mt), lo que supone más del 50% de las mercancías transportadas por ferrocarril en España. La mayor parte de puertos conectados a la red ferroviaria disponen de servicios ferroviarios, si bien los puertos de Barcelona (25,2%), Valencia (24,1%), Bilbao (15,1%), Gijón (8,5%), Santander (7,9%), Tarragona (5,1%) y A Coruña (2,9%) concentran actualmente el 90% de todo el tráfico ferroviario en los puertos.

De acuerdo con el informe sobre el transporte de mercancías por ferrocarril de la CNMC, *“el principal tráfico con origen o destino en los puertos se compone de contenedores intermodales, que en 2016 supuso el transporte de más de 4,2 millones de toneladas netas; otro tráfico re-*

currente en algunos puertos es el de vehículos, que superó las 600 mil toneladas netas”. La presencia de estos segmentos de mercancía será más importante en un futuro, a medida que se vayan reduciendo los tráficos ferroviarios de carbón de importación, en sintonía con los objetivos de descarbonización de la economía.

Los puertos, por lo tanto, son uno de los principales nodos generadores/atractores de carga y es ahí donde debería tratar de ponerse el máximo esfuerzo inversor y de gestión para mejorar la actividad real y la cuota intermodal, por lo que entre otros objetivos se deben disponer de accesos ferroviarios adaptados a la demanda de las mercancías, así como de terminales portuarias y nodos terrestres adecuados.

➤ **El objetivo principal de esta Línea de actuación es plantear medidas que puedan tener un impacto inmediato en el incremento efectivo del transporte ferroviario de mercancías, como pieza clave de las cadenas logísticas intermodales, en coherencia con la iniciativa Mercancías 30.**

MEDIDAS PROPUESTAS

MEDIDA 6.1.1: IDENTIFICACIÓN DE ACTUACIONES PRIORITARIAS EN LA RED FERROVIARIA PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

La propuesta de acciones y medidas prioritarias para alcanzar el objetivo de incrementar la cuota ferroviaria del transporte de mercancías en España comprende distintos bloques temáticos, según se recoge también en la iniciativa Mercancías 30, destacando:

- La definición, programación y ejecución de actuaciones de ampliación de vías de apartado para permitir la circulación de trenes de mercancías de 740 m, según lo indicado en el Reglamento (UE) 1315/2013, de manera que se reduzcan los costes del transporte ferroviario de mercancías y lo hagan más eficiente frente a otros modos.
- La definición, programación y ejecución de actuaciones de modernización y mejora de la señalización y de las instalaciones de seguridad y telecomunicaciones, que permitirán dotar a la red ferroviaria de mayor capacidad y fiabilidad para la circulación de trenes de mercancías.
- La definición, programación y ejecución de actuaciones de electrificación progresiva de las líneas ferroviarias de mercancías sin electrificar, así como la renovación de los distintos elementos del sistema de electrificación en las líneas ya electrificadas, mejorando la eficiencia operativa, energética y medioambiental del transporte ferroviario de mercancías.
- La definición, programación y ejecución de actuaciones de adecuación de gálibos en líneas ferroviarias de mercancías, tras la identificación de los gálibos en la red ferroviaria existente, actualmente en curso, con el objetivo de ofrecer una red eficiente y competitiva para el transporte ferroviario de mercancías.
- La definición, programación y ejecución de actuaciones en la red ferroviaria arterial de mercancías en el entorno de grandes ciudades, donde los tráficos de mercancías comparten capacidad con tráficos de viajeros, especialmente con Cercanías.
- Otras actuaciones como la rehabilitación, renovación o mejora de líneas ferroviarias, que aumenten la eficiencia de la red y hagan más competitivo el transporte ferroviario de mercancías frente a otros modos.

Asimismo, en el marco de la Estrategia Indicativa ferroviaria para el desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria, en elaboración por el MITMA, se programan actuaciones muy concretas y puntuales, definidas de manera conjunta y en colaboración con los sectores implicados, cuya ejecución supondrá la obtención, en breve plazo, de resultados directos y tangibles sobre el incremento efectivo del transporte de mercancías por ferrocarril. La priorización de estas actuaciones vendrá referida a la potencialidad de captación de nuevos tráficos en cada uno de los principales corredores y a la rentabilidad económico-social de la propia actuación.

Por otro lado, también se definen las actuaciones que completen/adecúen la red ferroviaria apta para mercancías de forma racional, en coordinación con los objetivos de la UE, dando respuesta a la necesidad de disponer de corredores altamente eficientes por los que puedan circular grandes volúmenes consolidados de mercancías. El objetivo, además de potenciar el transporte nacional de mercancías por ferrocarril, es contribuir a la creación de un espacio ferroviario europeo único y a reforzar el papel de España como nodo internacional de transporte y como plataforma intercontinental para Europa.

MEDIDA 6.1.2: CONSOLIDACIÓN DEL FONDO DE ACCESIBILIDAD TERRESTRE PORTUARIO

El papel de los Puertos del Estado en el impulso del transporte ferroviario de mercancías es fundamental. Para ello, Puertos del Estado cuenta con diversas herramientas financieras, entre las que destaca, en el entorno portuario, el Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuario que permite a los puertos participar en la financiación de proyectos de conexión ferroviaria y viaria fuera de su zona de servicio, potenciando su competitividad y favoreciendo el transporte intermodal de mercancías viario y ferroviario, así como la sostenibilidad del sistema de transporte. Los proyectos ferroviarios representan la mayor parte de la inversión prevista.

En concreto el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuario es un instrumento financiero puesto en marcha por el Estado e implementado por el ente público Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, que permite a estas invertir en infraestructuras de conexión viaria y ferroviaria de interés portuario fuera de la zona de servicio del puerto y que mejoren la competitividad del transporte ferroviario de mercancías, incluyendo accesos a los puertos, actuaciones en la red general (apartaderos de 750 metros, etc.) y terminales. Se han identificado 56 actuaciones por importe total de 1.082 millones de euros, financiándose 661 millones a través de este fondo, de los que el 90% corresponde al modo ferroviario.

Entre las actuaciones de inversión en infraestructuras ferroviarias que contribuyen a aumentar la competitividad de los tráficos de mercancías con origen o destino en los puertos, destacan:

- Conexiones directas a puertos, priorizando las conexiones con puertos que ya concentran una actividad ferroviaria importante y cuyos accesos actuales presentan configuraciones obsoletas que limitan el crecimiento del tráfico.
- Vías de apartado que permitan la circulación de trenes de 740 m en itinerarios ferroviarios que ya concentran tráficos de mercancías con origen o destino portuario, para permitir un aumento de las longitudes básica y especial de las líneas sobre las que se realizan los itinerarios.
- Remodelación de vías en instalaciones técnicas de apoyo a los puertos, para permitir el tratamiento de trenes de mayor longitud, actuando en instalaciones existentes de Adif, colaterales a puertos, desde las que se expiden o reciben los trenes que se tratan en las dependencias portuarias y que presentan limitaciones de longitud en las vías de apartado desde la que se realiza la conexión con los puertos.
- Firma de convenios de conexión en puertos que actualmente no cuentan con un Convenio suscrito. Estos Convenios establecen las reglas para la conexión física y funcional de las infraestructuras de Adif y las AAPP que integran los complejos ferro-portuarios.

La normativa del Fondo establece una contribución obligatoria de Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias (estimada a partir de sus beneficios netos del ejercicio anterior), que tienen el carácter de préstamos. Estas aportaciones obligatorias pueden compensarse si la Autoridad Portuaria invierte con sus propios

recursos en proyectos de mejora de su accesibilidad terrestre con directo interés portuario y rentabilidad económica positiva.

En última instancia, el Fondo representa una inyección de financiación extrapresupuestaria desde el sistema portuario que complementa la financiación con cargo a presupuestos generales del estado de las administraciones competentes en materia de desarrollo de la red viaria y ferroviaria de mercancías, y permite, de este modo, programar actuaciones de mejora de la accesibilidad viaria y ferroviaria de los puertos que de otra forma no habría sido posible impulsar.

A futuro, sin perjuicio de que puedan incorporarse nuevas actuaciones al programa del Fondo, los esfuerzos se orientarán a ejecutar y poner en servicio la programación existente.



MEDIDA 6.1.3: SISTEMA DE ECOINCENTIVOS PARA REDUCIR LOS COSTES EXTERNOS DEL TRANSPORTE

Entre las medidas destinadas a estimular y acelerar el desarrollo de servicios sostenibles de transporte de mercancías que permitan alcanzar los objetivos de descarbonización y reducción de emisiones, así como a mitigar los costes sociales del transporte (tales como accidentalidad y congestión), se propone el desarrollo e implantación de un sistema de eco-incentivos que promueva la reducción de costes externos del transporte, incentivando los modos más sostenibles, como el ferrocarril, y promoviendo un mejor desempeño ambiental de los diferentes modos de transporte.

El desarrollo de este programa de eco-incentivos se realizará mediante la concesión de ayudas y subvenciones públicas, a usuarios u operadores de transporte cuando existan razones de interés social o medioambiental y sin distorsión del mercado, correspondientes al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, establecido por el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021, al estar este programa incluido en el Componente 6 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia - financiado por la Unión Europea - NextGenerationEU.

A partir de condiciones y requisitos a cumplir por los beneficiarios, previamente establecidos para garantizar la efectividad de la medida y su compatibilidad con la regulación de ayudas de estado, los eco-incentivos se otorgarían en función de un mérito socioambiental demostrado por los beneficiarios a través de una determinada acción. El mérito se mediría como reducción efectiva de costes externos, que deberán acreditar los beneficiarios, de tal forma que la intensidad de la ayuda se puede calcular en función de la intensidad del ahorro de costes externos alcanzado con la citada acción. En el caso del ferrocarril, por ejemplo, se podría incentivar el uso de la tracción eléctrica en los servicios de transporte ferroviario, a la vez que se promueve el trasvase modal (si, por ejemplo, el incentivo se dirige a través de la demanda).

En definitiva, este tipo de esquemas de eco-incentivo se conciben para estimular los modos más sostenibles a la vez que se mejora el desempeño ambiental de los modos de transporte. Y se pueden plantear no sólo en el ámbito ferroviario, también en el marítimo, e incluso en el sector de la carretera, promoviendo la renovación de flotas del parque de vehículos pesados hacia el uso de combustibles alternativos.

En el caso del modo ferroviario, estas ayudas estarían destinadas a empresas ferroviarias que hubieran realizado un transporte ferroviario de mercancías sobre la Red Ferroviaria de Interés General Española, cuando según lo previsto en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones y en su Reglamento existan razones de interés medioambiental que no permitan la concurrencia competitiva. Y la implantación de este sistema en el marco del Plan de Recuperación, Transporte y Resiliencia estará regulada por una Orden Ministerial que establezca las bases reguladoras de la concesión.

Por último, conviene indicar que, además de los eco-incentivos, se va a desarrollar un programa de ayudas al transporte ligado al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se van a estudiar otras ayudas adicionales en el marco de la iniciativa Mercancías 30.

MEDIDA 6.1.4: IMPULSO DE LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS

Las Autopistas Ferroviarias (AF) son servicios ferroviarios de transporte de mercancías que cargan tráilers de carretera o semirremolques utilizando vagones especializados. Son un segmento del transporte combinado ferrocarril-carretera adicional al de contenedores marítimos y cajas móviles. Su finalidad, por tanto, es ofrecer una solución logística competitiva aprovechando las sinergias entre estos dos modos de transporte, con los consiguientes ahorros de costes operativos y de costes externos.

Los estudios realizados por el MITMA para analizar la viabilidad de estos servicios, a partir de los tráficos existentes, dan como resultado que los más rentables serían los que atienden a los tráficos internacionales hacia Francia y Centroeuropa desde el País Vasco y el Corredor Mediterráneo, respectivamente. A nivel nacional las conexiones más viables serían las que unen los principales nodos intermodales y logísticos del país, separados por distancias superiores a los 500 km, especialmente cuando tienen su origen o destino en puertos con gran concentración de carga roll on-roll off (Ro-Ro) de semirremolques.

En línea con lo recogido en la iniciativa Mercancías 30, para aquellas relaciones donde el tráfico potencial necesario para el establecimiento de los servicios de AF resulta suficiente, los aspectos sobre los que hay que avanzar para su implantación son el análisis y la adecuación de los gálibos existentes, la adquisición de vagones especializados, la construcción de las terminales de carga y descarga de estos vagones y apartaderos de los itinerarios para permitir, al menos, la carga de semirremolques tipo P400 y una longitud de tren de 750 metros.

En este marco, las actuaciones de apoyo relacionadas a la renovación o adecuación de vagones para el establecimiento de servicios de autopistas ferroviarias están contempladas en el Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital del PRTR y contará con ayudas con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

En el ámbito internacional, la medida consiste en mantener y reforzar la colaboración ya iniciada con nuestros países vecinos, como la que se realiza a través del *"Grupo de Trabajo de AF hispano-francés"*, para la implementación de nuevos servicios internacionales de AF. El objetivo se centra en hacer realidad las expectativas surgidas de los estudios y análisis realizados, aprovechando la actual experiencia de la *"AF Barcelona-Bettembourg"* puesta en servicio en febrero de 2019.

Así mismo, desde el MITMA se impulsará el establecimiento de nuevas iniciativas de servicios de AF a nivel nacional, que además alimenten y/o den continuidad a las AF internacionales.