



AECOC



U.O.T.C.
Unión de Operadores de
Transporte Comodal

Propuesta para incentivar el transporte ferroviario de mercancías mediante la instauración de un FERROBONO

1. Objetivo General

La propuesta tiene como objetivo **impulsar el uso del transporte ferroviario de mercancías** como complemento estratégico al transporte por carretera. Esta medida contribuirá de forma directa a la **descarbonización del sector logístico**, al cumplimiento de los **objetivos climáticos nacionales y europeos**, y a una **mayor eficiencia del sistema de transporte** en su conjunto.

Es crucial compensar los "costes de fricción" inherentes al sistema intermodal (manipulaciones adicionales, transbordos) y mitigar las limitaciones operativas actuales (frecuencias, tiempos de tránsito y fiabilidad). Superar estas barreras permitirá **liberar el potencial del ferrocarril** y canalizar mayores volúmenes de carga hacia este modo más sostenible.

La iniciativa tiene como objetivo reconocer y valorar el esfuerzo conjunto de toda la cadena de suministro — desde el cargador hasta el operador logístico final — por apostar de forma decidida por el transporte ferroviario.

No obstante, se considera que la gestión administrativa y la auditoría de las ayudas se optimizan significativamente, se simplifican y se hacen más eficientes cuando se canalizan directamente hacia el pagador del servicio ferroviario, es decir, hacia la entidad que contrata y abona el transporte a las empresas ferroviarias.

Es importante destacar que esta propuesta introduce un concepto de ayuda completamente nuevo, denominado "**FERROBONO**", diferenciándose de los ecoincentivos existentes.

2. Principales características de la propuesta

2.1. Incentivo económico cierto y previsible

El incentivo debe establecerse como una ayuda directa y no condicionada al cumplimiento de objetivos futuros inciertos o a incrementos en los volúmenes transportados. Se busca dotar de certidumbre financiera para que el importe del **FERROBONO** se traslade de forma directa al precio efectivo de transporte, al tiempo que fomentar la planificación a medio y largo plazo.

2.2. Alcance geográfico y modal

Aplicable tanto a tráficos nacionales como internacionales, siempre que una parte significativa del trayecto se realice por territorio español. Se considera elegible todo transporte terrestre intermodal que incluya un tramo ferroviario relevante dentro del territorio nacional. La subvención se aplicaría en base al itinerario ferroviario.

2.3. Horizonte temporal del programa

Se propone la implementación de un programa plurianual, con una duración inicial mínima **de 5 años**, para garantizar estabilidad y facilitar las inversiones a largo plazo por parte de las empresas cargadoras, los operadores logísticos y ferroviarios.

2.4. Compatibilidad con otras ayudas

El incentivo será compatible con otras ayudas o subvenciones públicas, siempre que no se incurra en doble financiación para el mismo concepto. Se respetarán los límites establecidos por la normativa de ayudas de Estado de la Unión Europea.

2.5. Requisitos de elegibilidad

Serán beneficiarias de esta ayuda las empresas con sede fiscal o establecimiento en España que contraten y abonen directamente el servicio de transporte ferroviario.

Este **FERROBONO** estará dirigido a las empresas cargadoras, operadores logísticos y operadores de transporte que contraten directamente los fletes ferroviarios con las empresas ferroviarias, fomentando así la contratación directa y la optimización de la cadena de suministro.

2.6. Criterio de incentivación

El incentivo se calculará sobre la base de toneladas por kilómetro (**TK**) efectivamente transportadas en ferrocarril. Se reconoce el esfuerzo medioambiental y logístico de desplazar carga del modo carretera al modo ferroviario.

2.7. Procedimiento de liquidación

La ayuda será liquidada con carácter trimestral. La prueba documental para la liquidación será una declaración trimestral de la empresa ferroviaria, con el pago realizándose a los 30 días de la presentación de dicha liquidación.

Se establecerá un procedimiento simplificado y digitalizado de verificación, compatible con los sistemas de seguimiento y trazabilidad de los operadores.

2.8. Valor económico del incentivo y dotación presupuestaria

Se propone un importe fijo de 0,50 céntimos de euro por tonelada-kilómetro (€/TK) recorrida en territorio español. Se considerarán las rutas comprendidas entre: terminal-terminal, terminal-frontera, frontera-terminal o frontera-frontera, dentro de los límites geográficos del Estado.

La dotación presupuestaria para este **FERROBONO** sería de **500 millones de euros para un período quinquenal**, la cual se aplicaría por hacer uso del transporte ferroviario. La subvención se otorgaría en concurrencia no competitiva.

3. Impacto esperado

Este esquema de **FERROBONO** tiene el potencial de:

- Aumentar significativamente el volumen de mercancías transportadas por ferrocarril.
- Reducir emisiones de gases de efecto invernadero asociadas al transporte pesado por carretera.
- Promover el desarrollo de soluciones logísticas más sostenibles y eficientes.
- Incentivar la inversión privada en infraestructura intermodal, material rodante y UTIS.

- Aumentar la estabilidad y previsibilidad regulatoria, lo que brindará a cargadores y operadores las condiciones necesarias para planificar eficazmente su transición energética, con visibilidad sobre los plazos de retorno de la inversión.
- Reforzar la competitividad del sistema logístico español, al reducir costes externos asociados al transporte por carretera.