

Transportes lanzará la primera convocatoria de ecoincentivos en el primer trimestre de 2022

Las subvenciones directas al ferrocarril y al uso del transporte marítimo ascenderán a 120 millones de euros entre 2022 y 2025



La jornada se ha celebrado en la sede de la Autoridad Portuaria de Bilbao | J.C.P.

JUAN CARLOS PALAU | Bilbao

11 de noviembre de 2021



El ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene previsto lanzar la primera convocatoria de ecoincentivos para el transporte ferroviario y marítimo en el primer trimestre de 2022. Así lo ha anunciado la directora técnica de Planificación del departamento, María Corral, en el transcurso de la conferencia anual de la Asociación Española de Promoción del Short Sea Shipping (SPC Spain), celebrada hoy en Bilbao. Corral ha señalado que se van a destinar 120 millones de euros a estas subvenciones al transporte en concurrencia simple en el periodo entre 2022 y 2024. No hay “un reparto exacto en cada modo de transporte, aunque la previsión es que sea del 50% para cada uno, pero dependerá de las características de cada línea”, ha explicado la directora técnica de Planificación del ministerio.

En el caso del transporte marítimo, los potenciales beneficiarios de estas ayudas serán los usuarios, en su caso, los transportistas por carretera que usen los servicios marítimos de las líneas elegibles. María Corral ha indicado que estas líneas elegibles “serán servicios marítimos regulares especializados en carga rodada acompañada y no acompañada con tres o más salidas semanales”. La directora técnica de Planificación del ministerio ha señalado que la “máxima intensidad de la ayuda será del 30% de los costes de operación, para lo que se tomará como referencia el flete, calculado para cada línea elegible en función del ahorro de costes externos”.



“No vamos a arrancar con la convocatoria perfecta, pero vamos a arrancar”

María Corral Directora técnica de Planificación del ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Por lo que respecta al cálculo del ecoincentivo, se tendrá en cuenta el desempeño ambiental del buque, con factores como la capacidad, la ocupación, el tipo de combustible, el sistema de reducción de emisiones, la velocidad, el consumo, las emisiones en puerto y la distancia marítima. Además, también se analizará para este cálculo el desempeño ambiental de la carretera (estándar Euro del camión, consumo, caracterización de la ruta y distancia) y el ahorro unitario de costes externos. Para cada línea, “se calcula el ahorro de costes externos producido por un camión que utiliza el servicio marítimo para cubrir su trayecto frente al que lo cubre sólo por carretera”.

En cuanto a la selección de las líneas elegibles, se realizará mediante una convocatoria dirigida a las navieras prevista para el primer trimestre de 2022 “y se publicarán las elegidas con el valor del ecoincentivo (euro/vehículo) para cada línea, para conocimiento del mercado”, ha subrayado María Corral. Respecto al calendario para estas ayudas, aún provisional, además de la publicación de la convocatoria en el primer trimestre de 2022, durante el mismo año se seleccionarán las navieras y las líneas elegibles y se publicará. En el primer trimestre de 2023, tendrá lugar la primera ventana de presentación de solicitudes de los beneficiarios y el pago devengo de 2022. En los ejercicios siguientes, 2024 y 2025, se abrirán las dos ventanas restantes y se realizará el pago de los años anteriores, 2023 y 2024, respectivamente. María Corral ha reconocido que no “vamos a arrancar con la convocatoria perfecta, pero vamos a arrancar”.

El ecoincentivo para el ferrocarril estará entre los 0,18 céntimos y los 0,51 céntimos tonelada/kilómetro

Por lo que respecta al [transporte ferroviario](#), los beneficiarios “serán en esta primera fase las empresas ferroviarias, pero está previsto que en una segunda fase plantear un incentivo a la demanda”. La directora técnica de Planificación del ministerio ha señalado que serán elegibles para estos ecoincentivos “los tráficos ferroviarios de mercancías (intermodal, automoción y resto de modalidades menos el carbón) sobre la Red Ferroviaria de Interés General de España”. En cuanto a la ayuda, será del 30% del ahorro de costes externos del transporte ferroviario respecto a la carretera con un máximo del 30% de los costes de explotación. El ecoincentivo está previsto que sea de entre 0,18 céntimos y 0,51 céntimos tonelada/kilómetro.

SOSTENIBILIDAD, DIGITALIZACIÓN Y LOS EFECTOS DEL BREXIT EN EL SHORT SEA SHIPPING

La Conferencia de SPC Spain ha abordado temas como la sostenibilidad, la digitalización y la innovación y los efectos del Brexit en el transporte marítimo de corta distancia. En este sentido, el presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Ricardo Barkala, ha apuntado el gran “potencial que tiene el transporte marítimo de corta distancia que puede contribuir a formar cadenas intermodales puerta a puerta”. Barkala se ha referido, asimismo, a la transición energética que está abordando el puerto de Bilbao y ha anunciado que el “Plan Estratégico de Transición Energética de la Autoridad Portuaria de Bilbao verá la luz en breve”. Por su parte, el presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, ha destacado que este tipo de transporte “es una apuesta necesaria, no solo por el desempeño medioambiental sino porque se van a internalizar los costes externos del transporte y habrá medios como el ferrocarril y el marítimo que saldrán beneficiados”.

El tema de conseguir una cadena intermodal más sostenible ha sido el primero de los abordados en la jornada. El Line Manager Biscay, Russia & UK Line Services de Finlines, Blasco Majorana, ha anunciado, en este sentido, que el próximo año “contaremos en Bilbao con un buque el 38% más grande que el actual, pero que emitirá el 40% menos de CO2 y consumirá el 26% menos de combustible”. Por su parte, la presidenta de Asetraví (Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia), Sonia García, ha puesto el foco en la situación del sector del transporte por carretera y ha afirmado que no está “en posición de sumarse a la guerra contra el metano y el CO2”. De hecho, el sector del transporte por carretera “se debate entre lo importante, la sostenibilidad, y lo urgente, la supervivencia de las empresas”.

Finlines introducirá un nuevo buque en Bilbao más grande y con menos emisiones contaminantes

El Brexit y sus efectos han centrado la última de las sesiones de la jornada. El director de Iberia de Ewals Cargo, Pedro López, ha puesto de manifiesto “[los problemas sufridos en los dos primeros meses](#) tras la entrada en vigor” y ha subrayado la gran “capacidad de adaptación que ha vuelto a demostrar el sector logístico, ya que en la actualidad, con sus problemas, se ha normalizado el servicio”. En este sentido, la directora del departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria, Pilar Jurado, ha recordado el esfuerzo realizado por la agencia “para adaptarse a la nueva situación que fue creada por la marcha del Reino Unido, eso no se nos puede olvidar”.

Jurado ha señalado que se ha reforzado el personal en los puertos de Bilbao y Santander y ha lamentado “el poco uso que se está haciendo del pre DUA, que se puede presentar antes de la llegada del medio de transporte”. Asimismo, ha destacado que la decisión “de usar el barco no depende solo de la tramitación aduanera”. El director de Operaciones, Comercial y Logística de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Andima Ormaetxe, ha subrayado el “gran potencial que tiene el tráfico con la fachada atlántica del norte de Europa, que es de 100 millones de toneladas, y que no puede ser asimilado por un solo puerto, por eso tenemos que colaborar todos los recintos que tienen relación con esta zona”.

La Agencia Tributaria ha reforzado el personal en los puertos de Bilbao y Santander por el Brexit

Por su parte, el director Comercial de Flete para España y Portugal de Brittany Ferries, Fabrice Turquet, ha señalado que la naviera “ha tenido que reducir a seis las salidas semanales entre España y el Reino Unido y hemos eliminado la salida entre Bilbao y Portsmouth y la de Santander-Plymouth”. Turquet ha reiterado el buen trabajo de Francia “con una plataforma específica para el Brexit de conexión con los operadores, aduanas y puertos, que en España no existe”. Asimismo, ha advertido de que en [enero de 2022](#), “[empieza la segunda y tercera fase del Brexit con nuevos desafíos](#)”.