



Transformación de flotas de transporte

● Texto: Alfredo Sánchez Vicente



Nos encontramos inmersos en un momento crucial en el que el conjunto de la economía, y también la movilidad global y el transporte, se están transformando de manera drástica e inapelable. Este cambio ya se anticipaba hace algunos años, pero se ha visto impulsado por la crisis sanitaria, la emergencia climática, la urgencia por recuperar la actividad económica y, más recientemente, la necesidad aún mayor de disminuir de forma significativa la dependencia energética exterior.

El sector del transporte es un importante consumidor de combustibles fósiles y, por tanto, un actor clave en esos esfuerzos por reducir la dependencia energética exterior y contribuir al cumplimiento de los objetivos climáticos y ambientales nacionales e internacionales. Contribuye de forma fundamental al bienestar económico del país, pero supone alrededor de un 27 % de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en España en 2020, siendo el único sector cuyas emisiones GEI no han decrecido con respecto a 1990. Las mejoras tecnológicas en el sector no han sido suficientes para compensar un significativo aumento de la demanda de transporte, con la carretera como modo hegemónico.

Este contexto supone al mismo tiempo un desafío y una oportunidad para emprender reformas e inversiones que contribuyan a transformar la movilidad en España. Por ello, con la ayuda del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, Mitma acomete la transferencia de hasta 400 millones de euros de los fondos NextGenerationEU, de los que 174 millones de euros han sido ya puestos a disposición de las comunidades y ciudades autónomas, para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte

por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario. El objetivo es acelerar las inversiones clave para la sostenibilidad del transporte, ofreciendo ayudas significativas para el achatarramiento de vehículos antiguos, la adquisición de vehículos de energías alternativas bajas en carbono o para la modificación de la forma de propulsión de vehículos, la implantación de infraestructura de recarga de vehículos electrificados y, por último, la adquisición de semirremolques para autopistas ferroviarias que fomenten la intermodalidad.

El contexto de actuación

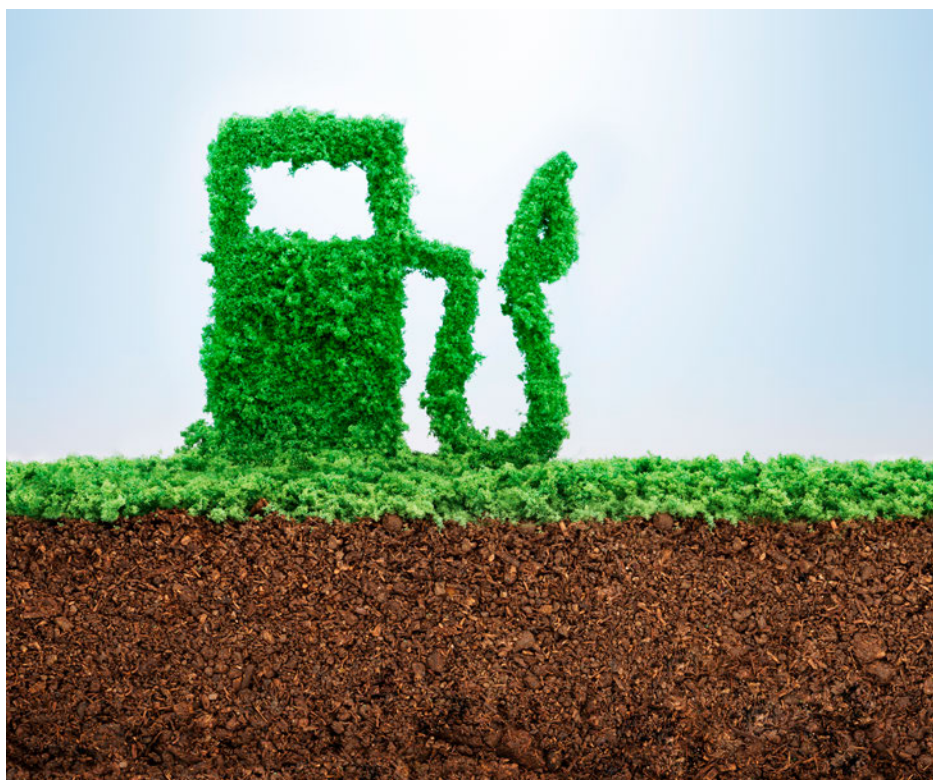
En marzo de 2020 experimentamos una situación extraordinaria, que derivó en una emergencia sanitaria y social global que requería medidas excepcionales. La Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró la situación de pandemia internacional y los Estados miembros de la Unión Europea se apresuraron a tomar medidas de carácter extraordinario para proteger la salud de la ciudadanía y evitar el colapso de la economía. En este contexto, y centrando el documento más en las medidas de recuperación que en las de la propia gestión de la emergencia, el Consejo Europeo del 21 de julio de 2020, acordó un paquete de medidas entre las que destaca la puesta en marcha del fondo europeo de recuperación

NextGenerationEU. Este fondo supone movilizar un volumen de inversión sin precedentes en España, cuya finalidad es transformar la economía europea (y, por ende, española) y crear oportunidades y trabajos para impulsar la recuperación y acelerar las transformaciones necesarias para encarrilar la visión de futuro que ya se dibujaba en las estrategias europeas y españolas de las próximas décadas. Así, los principales elementos de esa modernización incluyen la investigación e innovación, las transiciones climática y digital justas, la preparación, recuperación y resiliencia de la economía y la sociedad, la lucha contra el cambio climático o la protección de la biodiversidad e igualdad de género. El Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) es el elemento central de NextGenerationEU, cuyo objetivo es mitigar el impacto económico y social de la pandemia de coronavirus y hacer que las economías y sociedades europeas sean más sostenibles y resilientes y estén mejor preparadas para los retos y las oportunidades de las transiciones ecológica y digital.

En este contexto, se aprobó el 7 de octubre de 2020, el marco general del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) de España, que traza la hoja de ruta para la modernización de la economía española. Los proyectos que constituyen el PRTR se han diseñado para permitir la realización de reformas estructurales los próximos años mediante cambios normativos e inversiones, que sin duda requieren de la implicación de todos los agentes económicos y sociales, de todos los niveles de gobierno y del conjunto de los recursos de la administración pública.

La mención anterior a las estrategias europeas y españolas para las próximas décadas pretende situar el contexto adecuado para entender el marco de acción y los elementos principales de esta modernización de la economía que pretende el Fondo Europeo de Recuperación Next GenerationEU y, en último extremo, el PRTR español. En este sentido, resulta

El objetivo fijado por la Unión Europea de reducir los GEI como mínimo un 55% de aquí a 2030 y de alcanzar la neutralidad climática en 2050 sólo podrá lograrse introduciendo sin demora, y en sinergia con los esfuerzos para la mejora de la calidad del aire, políticas más ambiciosas para reducir la dependencia de los combustibles fósiles que presenta el transporte.



destacable que ya en noviembre de 2019 el Parlamento Europeo declaró la situación de “emergencia climática”, y un mes después se aprobó el llamado Pacto Verde Europeo como programa de gobierno de la UE. El Pacto Verde Europeo incluye un incremento de la ambición climática europea, aumentando el objetivo fijado por la Unión de reducir las emisiones de GEI en un 55% de aquí a 2030 como mínimo, y de alcanzar la neutralidad climática en 2050. Paralelamente, se declara en España la emergencia climática en enero de 2020 y ya en mayo de 2021 se aprueba la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, que establece

Las ayudas reguladas por el Real Decreto 983/2021 se han diseñado para impulsar la transformación del parque de vehículos pesados de transporte de mercancías y de viajeros, incentivar la penetración en España de tecnologías para la propulsión de vehículos que utilicen energías alternativas y acelerar la reactivación industrial y el sector de la automoción, disminuyendo la edad media de los vehículos y favoreciendo la descarbonización de las flotas y la mejora de la calidad del aire en los entornos metropolitanos.

objetivos concretos para el año 2030

y, posteriormente, alcanzar la neutralidad climática como tarde en 2050. Este aumento de la ambición climática en Europa marca la senda de acción para el PRTR español.

El sector del transporte contribuye de forma fundamental al bienestar económico del país, pero supone alrededor de un 27 % de las emisiones de GEI en España. Además, es el único cuyas emisiones GEI no han decrecido con respecto a 1990. Esto se explica porque las mejoras tecnológicas en el sector no han sido suficientes para compensar un significativo aumento de la demanda de transporte, con la carretera como modo hegemónico, lo que ha provocado un aumento en términos de emisiones GEI del sector. Hoy el transporte por carretera supone un 94 % de todas las emisiones GEI del transporte (excluyendo aviación y marítimo internacional), y casi un 30 % del transporte por carretera es debido a vehículos pesados (por un 65 % a turismos). Así, con un total de apenas el 2 % de la flota de vehículos, el transporte de mercancías y viajeros por carretera genera el 8,2 % de los GEI en España, y es uno de los sectores donde resulta necesario realizar importantes esfuerzos y donde la descarbonización plantea mayores retos de cara a las próximas décadas. Por tanto, el objetivo fijado por la Unión Europea de reducir los GEI como mínimo un 55 % de aquí a 2030 y de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050 sólo podrá lograrse introduciendo sin demora, y en sinergia con los esfuerzos para la mejora de la calidad del aire, políticas

más ambicio-

sas para redu-

cir la dependencia de

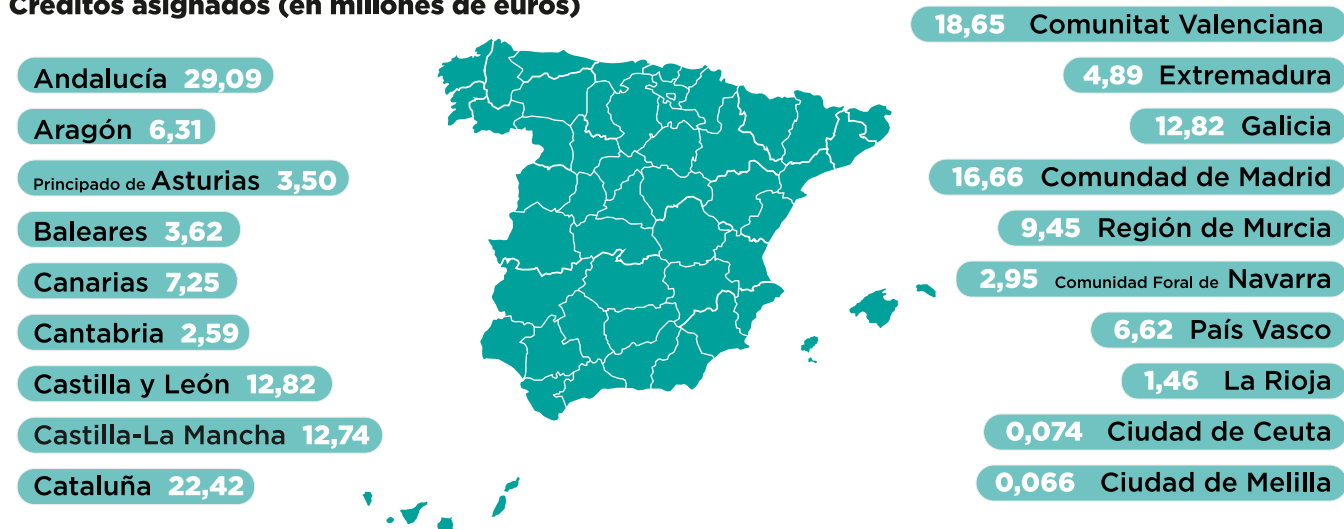
los combustibles fósiles que presenta el transporte.

Por otro lado, la reciente invasión de Ucrania por Rusia ha venido a enfatizar aún más esa necesidad de reducir nuestra dependencia de los combustibles fósiles. Hoy resulta aún más evidente que esos complejos factores geopolíticos y la subsiguiente volatilidad en los precios genera riesgos importantes para la sostenibilidad de la economía. El despliegue de las energías renovables en España, junto con una mayor eficiencia energética, ofrece co-beneficios sustanciales para nuestro país que van más allá de la lucha climática. El aumento de la capacidad de generar energía renovable incide en un mayor grado de independencia exterior y favorece el desarrollo de nuevas tecnologías y la creación de empleo. La apuesta por el despliegue de la movilidad cero emisiones (eléctrica o por pila de hidrógeno) propulsada por energías renovables es una prioridad en el PRTR, así como comenzar a dotar al país de una infraestructura de recarga adecuada.

En el caso del transporte de mercancías, ya en 2019 se dio un paso importante para impulsar la movilidad de bajas o nulas emisiones. El [Reglamento \(UE\) 2019/1242](#) establece que los fabricantes deberán reducir las emisiones de CO₂ de los nuevos camiones un promedio del **15 % a partir de 2025 y del 30 % a partir de 2030, en comparación con los niveles de referencia** (del 1 de julio de 2019 a 30 de junio de 2020). Al igual que en el caso

¿Cómo se distribuyen los fondos? Presupuesto inicial: 174 millones de euros

Créditos asignados (en millones de euros)



de turismos y vehículos ligeros, donde un reglamento similar ya cuenta con una importante trayectoria, la normativa está relacionada con los objetivos de descarbonización del transporte y la reducción de la dependencia energética. [La Unión Europea considera](#) que **los objetivos a 2025 pueden alcanzarse usando las tecnologías que ya están disponibles en el mercado**, mientras que los objetivos de 2030 están siendo ahora evaluados de nuevo con vistas a aumentar la ambición e incluir otros vehículos que habían quedado fuera del ámbito de aplicación (por ejemplo camiones de menos de 16t o autobuses), al tiempo que se mejoran los análisis sobre los impactos en todo el ciclo de vida del producto. Se estima que los vehículos inicialmente incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento **suponen un 65-75 % de todas las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados en Europa**. La actual revisión pretende así incentivar unos mayores logros en eficiencia, impulsar la penetración de nuevas tecnologías en el transporte de mercancías por carretera en Europa y eventualmente reducir los costes a los transportistas y fomentar la recuperación industrial y la creación de empleo.

El Real Decreto 983/2021

En este contexto se sitúan las ayudas reguladas por el Real Decreto 983/2021 de 16 de noviembre de 2021, que materializa la concesión de las ayudas directas a las comunidades autónomas y Ceuta y Melilla y define a los beneficiarios finales de las mismas, las actuaciones subvencionables y los requisitos para acceder a la financiación. Estas ayudas están financiadas por el Mecanismo Europeo Recuperación y Resiliencia, a través de las cuantías asignadas en los presupuestos generales de cada año al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) y corresponden a una de las líneas de ayuda de la Inversión C1.11 del PRTR. En concreto, a la medida 3, la inversión en la transformación de las flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas y autónomos prestadores de servicios de transporte por carretera, excluidas las de titularidad municipal, así como las empresas que realicen transporte privado complementario. La distribución de las subvenciones se articula a través de las convocatorias en concurrencia simple convocadas por las comunidades y las ciudades autónomas. Mitma ha pactado con las comu-



nidades autónomas y Ceuta y Melilla la transferencia de hasta 400 millones de euros de los fondos NextGenerationEU para financiar el programa plurianual, de los que 174 millones de euros han sido ya puestos a disposición de las comunidades y ciudades autónomas.

Los objetivos de la línea de inversión son impulsar la transformación del parque de vehículos pesados de transporte de mercancías y de viajeros, incentivar la penetración en España de tecnologías para la propulsión de vehículos que utilicen energías alternativas y acelerar la reactivación industrial y el sector de la automoción, disminuyendo la edad media de los vehículos y favoreciendo la descarbonización de las flotas y la mejora de la calidad del aire en los entornos metropolitanos. Paralelamente, se fomenta la dotación de infraestructuras de recarga eléctrica para vehículos pesados, de manera que se pueda ir reduciendo una de las barreras para la expansión de esta tecnología en el sector.

El Real Decreto 983/2021 incluye las siguientes actuaciones subvencionables:

a. Achatarramiento. Esta actuación consiste en la retirada y achatarramiento de vehículos adscritos a una autorización de transporte en los dos años anteriores a la solicitud, y matriculados en España con anterioridad al 1 de enero de 2019. Las ayudas al achatarramiento, de hasta 25 000 euros por vehículo, buscan incentivar la retirada definitiva de circulación de los vehículos pesados más antiguos con el fin de generar una reducción cuantificable de emisiones contaminantes y de GEI, además de ruido y otros efectos adversos del transporte y con efecto positivo también en la seguridad del tráfico. Las distintas condiciones que tienen que cumplir los vehículos a achatarrar cumplen con el objeto de asegurar que el vehículo para el que se solicita la ayuda está realmente asociado a la actividad de transporte y que, con el incentivo de la ayuda solicitada, pasaría a retirarse de la circulación. Además, la ayuda para achatarramiento está limitada a 30 vehículos por empresa, o uno si se trata de una

persona física, y no está vinculada a la compra de un nuevo vehículo.

En la modificación del Real Decreto 983/2021 realizada por la Orden TMA/138/2022, se ha eliminado el requisito de disponer de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) en vigor a la fecha de entrada en vigor del Real Decreto. La razón es que esto podría ser un inconveniente importante para muchas empresas que han sufrido de manera muy acusada los efectos de la crisis, especialmente las que efectúan transporte de viajeros en autobús ante la disminución de viajeros como consecuencia de la pandemia. Esto ha provocado que hayan tenido parte de sus vehículos parados, normalmente los más antiguos, y no hayan renovado durante este tiempo la ITV para reducir los gastos asociados en momentos de crisis económica.

Uno de los objetivos claros de la línea de achatarramiento es renovar el parque de vehículos y disminuir la antigüedad media de los vehículos pesados para el transporte de mercancías, que en España se sitúa aproximadamente en los 14 años, por encima de la media de la UE según datos de Eurostat. Por su parte, la antigüedad media de los autobuses en España está ligeramente por debajo de la media europea, y en torno a los 11 años de media. La mayor antigüedad media del parque redundará en peores datos de emisiones por kilómetro recorrido al tener estándares Euro más antiguos, y también en cuestiones de seguridad vial y confort. Las diferencias entre los motores que cumplen con una u otra regulación Euro son muy notables en cuanto a emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas (PM), causantes, entre otros, de la mayoría de los problemas de calidad del aire en las ciudades. Quedan fuera de las ayudas los vehículos que cumplen con el estándar Euro VI, el actualmente vigente, con el objetivo de centrar también la financiación en los vehí-

culos más antiguos, asegurando así una mayor eficiencia en el uso de los recursos disponibles.

Resulta ciertamente complicado estimar cuántos vehículos podrán beneficiarse por estas ayudas, pues depende de decisiones personales de empresas y autónomos, y no existe una referencia realmente válida para poder comparar. Como aproximación, se espera achatarrar unos 20 000 camiones y 3 000 autobuses en el total de la vigencia del plan, lo que supondrá una interesante reducción de emisiones GEI y contaminantes y una bajada de la edad media del parque de vehículos pesados español.

b. Adquisición de vehículos de energías alternativas. Esta actividad subvenciona la adquisición directa o por medio de operaciones de financiación por *leasing* financiero o arrendamiento por *renting* (también llamado *leasing* operativo) de vehículos nuevos con energías alternativas bajas en carbono de categoría M2, M3, N2 y N3.

Todas las ayudas que se ofrecen en este Real Decreto deben respetar los principios horizontales que rigen para todo el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. En concreto, el artículo 5 del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021 establece que el Mecanismo solo apoyará aquellas medidas que respeten el principio de «no causar un perjuicio significativo» (o *DNSH* por sus siglas en inglés). En el contexto de las ayudas reguladas por el Real Decreto 983/2021, esto define las tipologías de vehículos subvencionables, que han de cumplir escrupulosamente con este principio.

Con el objetivo de concretar este principio, la Comisión Europea ha indicado que el principio *DNSH* se evaluaría en comparación con los mejores niveles disponibles de desempeño ambiental, que en el sector del transporte son los vehículos de cero emisiones¹ (eléctricos puros o de hidrógeno), los

Las ayudas más altas se establecen para los vehículos de cero emisiones: eléctricos y de hidrógeno, y se

incluyen también subvenciones importantes para los híbridos enchufables. Las ayudas a vehículos híbridos están sujetas a condiciones especiales, así como las dedicadas a vehículos M2 o M3 propulsados por gas natural, para asegurar el estricto cumplimiento del principio de «no causar un perjuicio significativo», que determina las actuaciones posibles en el marco del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR).

vehículos de bajas emisiones² (en principio híbridos enchufables e híbridos que consigan demostrarlo) y, en el caso de vehículos de categoría N, aquellos que **exclusivamente** usen para su funcionamiento biogás o biometano sostenibles. Además, y de nuevo por cumplimiento del principio de DNSH, las ayudas establecidas para los vehículos híbridos de categoría M excluyen a aquellos vehículos incluidos en la definición de «suelo bajo» según lo especificado en el punto 3 de la parte C del Anexo I del Reglamento (UE) 2018/858 de 30 de mayo de 2018, es decir, todo vehículo perteneciente a la clase I, II o A en el que al menos el 35 % de la superficie disponible para pasajeros de pie constituya una superficie sin escalones, con acceso a una puerta de servicio como mínimo.

En cuanto a vehículos de gas natural (GNC/GNL), la Comisión Europea ha puesto varias condiciones para el cumplimiento del principio DNSH. En particular, en cuanto a que estos vehículos usen de forma exclusiva biogás o biometano y que cumplan los criterios sobre sostenibilidad y reducción de gases de efecto invernadero establecidos en los artículos 29-31 y las reglas sobre biocombustibles del artículo 26 de la Directiva de energía renovable 2018/2001/EU (REDII), y sus actos delegados y normas de implementación. Por ello, las ayudas a tecnologías vinculadas al GNC o GNL se regularían, en su caso, mediante una futura orden ministerial que aclarase los requisitos, cuantías y condiciones

que sean exigibles para su otorgamiento. Sin embargo, se ha establecido un período limitado en el cual se ofrecen ayudas para los vehículos de gas (GNC/GNL) exclusivamente de categoría M, siempre que no sean de suelo bajo, tanto para la actividad 2 de adquisición de vehículos nuevos con energías alternativas bajas en carbono, como para la actividad 3 de *retrofit* o modificación de la forma de propulsión de vehículos, sin necesidad de cumplir, de forma inmediata el citado requisito de uso de biometano renovable. A partir del 1 de enero de 2024, no se otorgará ninguna ayuda a vehículos de gas (GNC, GNL) no vinculadas al uso exclusivo de biometano u otro gas renovable.

Con estas limitaciones sobre las tecnologías subvencionables para las distintas categorías de vehículos, Mitma ha llegado al máximo posible para la adquisición de vehículos que suponen un avance tecnológico al usar energías alternativas respecto al diésel y otros combustibles fósiles. Todos los vehículos subvencionables deberán ser nuevos y matricularse y adquirirse tras la solicitud de la ayuda, que debe realizarse antes del 30 de abril de 2024. Además, se establece un límite máximo de 50 vehículos por destinatario último y convocatoria, salvo personas físicas, que tendrán un límite de un vehículo por destinatario último.

En resumen, son subvencionables los vehículos eléctricos, de hidrógeno, híbridos (con condiciones) e híbridos

enchufables. También vehículos de categoría M2 y M3 (autobuses) de gas (GNL o GNC), pero sólo de forma transitoria hasta el 31 de diciembre de 2023 y siempre que no estén definidos como “de suelo bajo”.

Una vez asegurado el estricto cumplimiento del principio de DNSH inherente al marco del PRTR, se ha hecho un importante esfuerzo para poder ofrecer unas cuantías significativas de ayuda para la adquisición de vehículos de cero o bajas emisiones dentro de las posibilidades de la normativa europea de ayudas de Estado. De esta forma se ofrecen hasta 200 000 euros de ayuda por la compra de un autobús de cero emisiones, o 190 000 euros por la adquisición de un camión eléctrico o de hidrógeno, siempre en el caso de autónomos o pequeñas empresas. Las ayudas disminuyen comparativamente para medianas y grandes empresas y también son menores para otras tecnologías que no ofrecen un 100 % de disminución de emisiones (híbridos enchufables, híbridos y, en su caso, de GNC/GNL).

Las ayudas establecidas por este Real Decreto impulsarán así el mercado de vehículos de cero y bajas emisiones para iniciar la senda de transformación de estas flotas, en la línea de lo que persigue el Reglamento (UE) 2019/1242 y su proceso de revisión actual. La oferta y demanda de tecnologías bajas en carbono en vehículos pesados se encuentra en un estado menos avanzado que para los vehículos tipo turismo o furgonetas ligeras, donde el crecimiento del mercado de vehículos electrificados es evidente. Según ANFAC, las ventas de vehículos eléctricos aumentaron un 37,8 % en 2021, hasta las 27 769 unidades, representando una cuota de mercado de 2,68 % durante 2021. Comparativamente, durante el 2020 se matricularon tan solo seis camiones electrificados de un total de 18 812 y 40 autobuses eléctricos de un total de



Transformación de flotas de vehículos pesados de transporte de mercancías y pasajeros por carretera

Transferencia de 400 millones de euros a las CCAA, Ceuta y Melilla

Presupuesto inicial: 174 millones de euros Vigencia de programa: hasta el 30 de abril de 2024

DESTINATARIOS FINALES

Gran Empresa

PYMES

Autónomos



Las subvenciones se gestionarán a través de las comunidades y ciudades autónomas vía concurrencia simple. La dotación se incrementará conforme se agote.

OBJETIVO: DESCARBONIZAR EL TRANSPORTE PROFESIONAL



Impulsar la tecnología eléctrica o de hidrógeno

Renovar el parque de vehículos

Reactivar el sector de la automoción

Desarrollar el transporte intermodal alternativo

AYUDAS DE HASTA

20.000 €

por vehículo para modificar el sistema de propulsión por uno cero o bajas emisiones

25.000 €

por vehículo a achatarrar matriculado antes del 1 de enero de 2019

70.000 €

por punto de recarga eléctrico ultrarrápido

SUBVENCIÓN MÁXIMA PARA ADQUIRIR VEHÍCULOS CERO EMISIONES



200.000 € para autónomos y pequeña empresa

175.000 € para mediana empresa

150.000 € para gran empresa

2 171. Se espera que el mercado de vehículos pesados de energías alternativas bajas en carbono se vea impulsado significativamente por estas ayudas, de manera que se inicie esa necesaria transformación del sector.

c. *Retrofit* o modificación de la forma de propulsión de vehículos desde combustibles de origen fósil a vehículos cero emisiones, eléctrico o de hidrógeno (BEV, FCV o FCHV), con hasta 20 000 euros de ayuda por vehículo.

En este caso, el cumplimiento estricto del principio de DNSH exige la transformación al 100 % a vehículo de cero emisiones, no siendo posible la transformación a *dual fuel* o motorización híbrida. Transitoriamente, sólo hasta el 31 de diciembre de 2023, se permite subvencionar la transformación de una motorización diésel o gasolina a 100 % gas, (GNC o GNL), siempre que el vehículo resultante cumpla con los últimos estándares de



emisiones contaminantes para vehículos pesados (Euro VI-E). En todo caso, el vehículo original deberá tener como máximo diez años de antigüedad, contado desde su primera matriculación hasta el momento de registro de solicitud.

De nuevo, la solicitud debe realizarse antes del 30 de abril de 2024. Además, se establece un límite máximo de 50 vehículos por destinatario último y convocatoria, salvo personas físicas, que tendrán un límite de un vehículo por destinatario último.

d. **Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.**

Una de las principales barreras para la generalización de la movilidad de cero emisiones es la poca presencia aún de infraestructuras de repostaje o carga eléctrica para los vehículos. La llamada *range anxiety* es el temor de los conductores a quedarse sin energía eléctrica para propulsar su vehículo o el no encontrar un punto de recarga antes de que se agote su batería. Una de las prioridades en movilidad de la Unión Europea es ofrecer una red de puntos de carga suficientemente densa para que este temor desaparezca, incluso en el ámbito del transporte de mercancías a larga distancia. Se pretende dotar de la certeza de encontrar a tiempo un punto de carga adecuado, seguro y rápido para reponer la batería del vehículo en

cualquier momento y punto geográfico, y poder así continuar el viaje programado. Mientras esta red se va desarrollando, este programa ofrece ayudas a la implantación de un punto de carga eléctrica en las instalaciones de las empresas, que a su vez está ligado a la adquisición de un vehículo electrificado (BEV o híbrido enchufable) o a la transformación de un vehículo para que pase a funcionar en su totalidad como vehículo eléctrico (BEV). Se trata así de asegurar que la empresa compradora de un vehículo puede también financiar en el mismo programa un punto de carga para ese vehículo, fomentando la ampliación de estas infraestructuras, necesarias a su vez para la expansión del vehículo eléctrico como alternativa real a los motores de combustión en el transporte por carretera.

Se establecen también cuantías unitarias de ayuda fija por cada punto de recarga completamente instalado en función de su potencia, incentivando potencias adecuadas para estos vehículos y que puedan ofrecer tiempos de carga muy competitivos. Las cuantías pueden llegar hasta los 70 000 euros para un punto de recarga totalmente instalado y con acceso para vehículos pesados, con potencia igual o superior 350 kW. Sin embargo, estas cuantías son máximas, que se otorgan siempre y cuando esa ayuda no supere el 40 % de los costes



subvencionables en caso de grandes empresas (o de 50 % para medianas empresas y 60 % pequeñas empresas y autónomos).

e. Adquisición semirremolques para autopistas ferroviarias.

Finalmente, se ofrece una cuantía unitaria de ayuda fija de 1 000 euros para la adquisición de semirremolques tipo O4 con sistema Huckepack (altura máxima limitada a 4 m) para su uso en autopistas ferroviarias. Los potenciales beneficiarios tienen hasta el 30 de abril de 2024 para solicitar las ayudas.

Estas autopistas ferroviarias se definen como un sistema de transporte combinado en el que los vehículos de carretera (camiones) son transportados por ferrocarril en servicios lanzadera, empleando material rodante y terminales específicamente acondicionadas. Tienen su principal mercado en el transporte de larga distancia, con lo que su impacto positivo en cuanto al ahorro energético y medioambiental viene determinado por el número de camiones que retira de la carretera y por la cantidad de kilómetros que de otra manera recorrerían. Con el impulso a la adquisición de estos semirremolques se espera producir, por tanto, una mejora potencialmente importante en cuanto al impacto ambiental del sector del transporte, además de la propia descongestión de las carreteras.

Conclusiones

El sector del transporte necesita sumarse a la transformación que está viviendo el conjunto de la economía. La necesidad, más acuciante ahora, de disminuir de forma significativa la dependencia energética exterior impulsa esta transformación que, por otro lado, ya estaba en marcha para aumentar la eficiencia energética y contribuir a los objetivos ambientales nacionales e internacionales.

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia es una oportunidad para esta transformación, y Mitma gestiona una buena parte de esos fondos dedicados a la movilidad sostenible y transformación digital. Entre estas actividades está la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, que pretende acelerar las inversiones en adquisición de vehículos de energías alternativas bajas en carbono o implantación de infraestructura de recarga de vehículos electrificados, entre otros, para hacer realidad el comienzo de ese cambio.

Con ello se pretende también impulsar el sector de la automoción y la reactivación y el empleo en el sector industrial, pero también mejorar nuestra posición en innovación y mercado tecnológico, de manera que nuestra economía aumente su competitividad internacional. ★

Notas

- 1 El Reglamento (UE) 2019/1242 define vehículo pesado de emisión cero como un vehículo pesado sin motor de combustión interna o con un motor de combustión interna que emita menos de 1 g CO₂/kWh, determinado de conformidad con el Reglamento (CE) 595/2009 y sus medidas de ejecución, o que emita menos de 1 g CO₂/km, determinado de conformidad con el Reglamento (CE) 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo y sus medidas de ejecución.
- 2 Vehículo pesado de baja emisión»: un vehículo pesado que no sea un vehículo pesado de emisión cero, con emisiones específicas de CO₂ de menos de la mitad de las emisiones de CO₂ de referencia de todos los vehículos del subgrupo de vehículos al que pertenece el vehículo pesado, determinadas en virtud del punto 2.3.3 del anexo I del Reglamento (EU) 2019/1242. Por tanto, los vehículos subvencionables han de estar incluidos dentro del ámbito de aplicación de dicho Reglamento y cumplir con la definición de «vehículo pesado de baja emisión».