

INFORME DE ACTIVIDADES

2025





Contenido

MENSAJE DE LA PRESIDENTA	3
PRESENTACIÓN DE LA ASOCIACIÓN	7
OBJETIVOS Y ÓRGANOS DE GOBIERNO	7
ASOCIADOS	8
PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS QUE AFECTAN AL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA	10
ACONTECIMIENTOS EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL	10
Zona de control de emisiones (Med SOx ECA) en el Mar Mediterráneo	10
Normativa - ETS y Fuel EU	11
Comité de Protección del Medio Marino (83ª sesión del MEPC)	11
European Sustainable Shipping Forum (ESSF) Plenary meetings	12
Plan de Inversión en Transporte Sostenible	14
Grupo de trabajo de la European Sustainable Shipping Forum (ESSF) sobre financiación de buques	15
Consulta pública de la Comisión Europea sobre “Single Market Strategy 2025”	15
Consulta pública “Economic Study on Carbon Leakage and Mitigating Measures – Maritime”	16
Consulta pública sobre la Estrategia Industrial Marítima de la UE	16
European Shortsea Network	17
ACONTECIMIENTOS EN ESPAÑA	19
Programa de Ecoincentivo marítimo	19
Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios	20
Comisión de Logística y Puertos de la Cámara de Comercio de España	21
Comisión de Intermodalidad del Consejo Nacional de Transportes Terrestres del MITMS	22
Grupo de Trabajo – Normativa de Practicaje	22
REUNIONES DEL SPC- SPAIN EN 2025	24
REUNIONES INSTITUCIONALES	24
Reunión con el presidente de Puertos del Estado	24
Reunión con la directora de la oficina de Cambio Climático	24



Reunión con el director de Explotación de PdE.....	24
Reunión con la directora general de la Marina Mercante	25
REUNIONES DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO DE LA ASOCIACIÓN.....	26
Junta Directiva -15 de enero del 2025	26
Asamblea General Ordinaria – 02 de abril de 2025.....	26
Junta Directiva – 17 de junio de 2025	27
Asamblea General Ordinaria – 24 de septiembre de 2025	27
Junta Directiva – 18 de noviembre de 2025.....	27
ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE EL AÑO 2025	28
Conferencia Anual Shortsea Valencia 2025.....	33
Jornadas subvencionadas por el MITMS	36
Becas Shortsea Leaders 2025.....	37
OBSERVATORIO ESTADÍSTICO DEL TMCD EN ESPAÑA	39
LA ASOCIACIÓN EN LAS REDES SOCIALES: LINKEDIN	44
LA ASOCIACIÓN EN LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN	46



MENSAJE DE LA PRESIDENTA



La economía mundial cerró 2025 con un crecimiento positivo, aunque en un entorno todavía marcado por la incertidumbre. Según las estimaciones del Fondo Monetario Internacional, el PIB mundial aumentó un 3,4% en 2025 y se prevé que se desacelere hasta el 3,1% en 2026. Son tasas apreciables, pero siguen situándose por debajo de la media histórica del 3,7% registrada entre 2000 y 2019, en un contexto en el que las tensiones geopolíticas, el aumento de las barreras comerciales, la evolución de los precios de la energía y las dificultades regulatorias continúan condicionando la actividad económica y el comercio internacional.

El transporte marítimo mundial volvió a alcanzar en 2025 máximos históricos, con 13.005 millones de toneladas transportadas y 67,3 billones de toneladas milla. Sin embargo, este crecimiento global no debe ocultar que determinados segmentos y tráficos han afrontado un ejercicio especialmente complejo. Las interrupciones en rutas clave, la persistencia de conflictos internacionales, el encarecimiento de los costes regulatorios y la falta de incentivos eficaces están afectando de forma particular al transporte marítimo de corta distancia, que necesita estabilidad, competitividad y una visión intermodal verdaderamente integrada.

En España, según el Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia elaborado por SPC Spain, el TMCD total alcanzó, en 2025, 258 millones de toneladas, lo que supone un descenso del 4,3% respecto al año anterior. Esta evolución se explica principalmente por la caída del tráfico exterior, que retrocedió un 6,4%, mientras que el cabotaje aumentó un 2,9%. Es especialmente relevante que el tráfico de mercancía general ro-ro creciera en el conjunto del año un 2,2%, apoyado precisamente en el comportamiento del cabotaje.

En el ámbito internacional, el TMCD ro-ro, excluidos los vehículos en régimen de mercancía, alcanzó 25,1 millones de toneladas, con una reducción del 0,8% respecto a 2024. La evolución por fachadas fue desigual. La fachada Atlántica registró una caída del 8,7%, con descensos en los principales países de intercambio: Bélgica, Reino Unido, Francia e Irlanda. En cambio, la fachada Mediterránea se mantuvo prácticamente estable, con un ligero crecimiento del 0,6%, gracias al aumento del tráfico con Marruecos, Argelia y Túnez, que compensó parcialmente el retroceso de Italia.



El transporte internacional de corta distancia de vehículos en régimen de mercancía tampoco mostró una evolución favorable. En 2025 se situó en 3,2 millones de toneladas, equivalentes aproximadamente a 1,4 millones de vehículos, con una disminución del 7,7%. La caída se concentró especialmente en la fachada Mediterránea y en los embarques.

La oferta de TMCD alternativo a la carretera también se redujo en 2025. La capacidad anual ofertada por los servicios de carga rodada descendió un 12,8% en el conjunto de ambas fachadas. En la Atlántica, la reducción fue del 16,6%, mientras que en la Mediterránea alcanzó el 11,0%. En el caso de las Autopistas del Mar, la fachada Atlántica perdió dos servicios, quedando reducida a dos, y su capacidad descendió hasta 1,0 millones de metros lineales. En la Mediterránea aumentó el número de Autopistas del Mar hasta ocho, aunque la capacidad ofertada también disminuyó, desde 5,0 millones de metros lineales en 2024 hasta 4,7 millones en 2025.

Estos datos son una señal de alerta y se alejan de la trayectoria necesaria para cumplir los objetivos europeos. La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, presentada por la Comisión en diciembre de 2020, fijó como meta aumentar el TMCD un 25% entre 2015 y 2030 y un 50% en 2050. Sin embargo, 2030 está cada vez más cerca y los avances siguen siendo insuficientes. Durante años, el TMCD en España mostró una evolución positiva y fue consolidando una oferta regular, eficiente y ambientalmente más sostenible. Esa tendencia se ha interrumpido: mientras que entre 2013 y 2019 su crecimiento fue claramente superior al del transporte por carretera, en el periodo 2021-2025 se ha invertido, y la carretera creció un 5,9% frente a una reducción del 9,3% del TMCD. Esta evolución confirma la necesidad de revisar las políticas actuales si queremos que la co-modalidad deje de ser una aspiración en los documentos estratégicos y se traduzca en medidas concretas.

A esta situación se suma el impacto creciente de la normativa europea de descarbonización. El ETS marítimo y el reglamento FuelEU Maritime persiguen objetivos ambientales compartidos por el sector, pero su aplicación en los servicios de corta distancia plantea dificultades si no va acompañada de medidas compensatorias y de promoción eficaces. El riesgo no es solo el incremento de costes, sino que estos costes terminen incentivando recorridos íntegramente por carretera, con el efecto contrario al que se pretende alcanzar. La transición energética del transporte marítimo debe ser realista, eficaz y compatible con el mantenimiento de la competitividad de las cadenas intermodales.

Desde SPC Spain hemos insistido durante 2025 en la necesidad de que la regulación europea se coordine adecuadamente con el marco internacional de la OMI. La decisión de aplazar la adopción del Marco de Cero Neto ha añadido



incertidumbre en un momento decisivo para las inversiones en buques, combustibles e infraestructuras. El transporte marítimo es una actividad global y necesita soluciones globales. Mientras ese marco internacional no esté plenamente definido, la Unión Europea debe evitar que sus normas generen duplicidades, cargas administrativas desproporcionadas o incentivos contrarios al trasvase modal.

En este contexto, el programa de ecoincentivos marítimos sigue siendo una herramienta necesaria, pero requiere un relanzamiento. La tercera convocatoria supuso una mejora respecto a la segunda, con una propuesta de concesión de 9,6 millones de euros frente a un presupuesto de 20 millones, lo que representa aproximadamente el 53% del importe disponible. Es un avance, pero también pone de manifiesto que el diseño del programa necesita una reformulación profunda. Para que sea realmente eficaz debe ser sencillo, previsible, accesible para los usuarios y capaz de incentivar de forma clara la elección de cadenas intermodales que incorporen el modo marítimo. La experiencia de otros países europeos demuestra que estos instrumentos pueden funcionar si se conciben desde la perspectiva del usuario y con una orientación práctica. Tras la finalización de las convocatorias previstas, resulta imprescindible relanzar el programa y dotarlo adecuadamente.

La Asociación ha mantenido durante el año una intensa actividad institucional y técnica. Hemos participado en el European Sustainable Shipping Forum y en los debates sobre financiación de buques, taxonomía, FuelEU y estrategias europeas vinculadas al transporte marítimo, los puertos y la industria marítima, y hemos trasladado nuestra posición a través de aportaciones a consultas públicas y reuniones con la Dirección General de la Marina Mercante, Puertos del Estado y otros organismos.

En el ámbito nacional, la aprobación de la Estrategia Marítima de España 2025-2050 constituye una oportunidad para reforzar el papel del transporte marítimo en la economía, la conectividad, la sostenibilidad y la seguridad de los suministros. Su utilidad dependerá de su desarrollo efectivo: los objetivos deben traducirse en medidas concretas, con calendario, presupuesto y mecanismos de seguimiento. El TMCD debe ocupar un lugar central en esa política marítima, no solo por su contribución ambiental, sino también por su papel en la eficiencia logística y la resiliencia de las cadenas de suministro.

En cuanto a la divulgación, celebramos nuestra Conferencia Anual en Valencia, organizada junto con la Autoridad Portuaria de Valencia y con el patrocinio de Grupo Alonso, TransItalia y Moeve. Abierta por el secretario general de Transporte Aéreo y Marítimo, Benito Núñez, y clausurada por la directora general de la Marina Mercante, Ana Núñez, la Conferencia abordó el impacto del ETS y del reglamento



FuelEU Maritime sobre la competitividad del TMCD, el desarrollo de las Autopistas del Mar y Ferroviarias y el papel de los cargadores en las cadenas intermodales. A lo largo del año desarrollamos también otras jornadas de divulgación, entre ellas la celebrada en Cádiz en el marco del Congreso Maritime Blue Growth, y mantuvimos las Becas Shortsea Leaders para impulsar la formación especializada en logística intermodal y transporte marítimo de corta distancia. Estas actividades son esenciales para acercar el TMCD a cargadores, transportistas, operadores logísticos, administraciones y centros de formación, y para explicar de forma rigurosa su contribución a un sistema de transporte más eficiente y sostenible.

En resumen, 2025 ha confirmado que el TMCD atraviesa una etapa exigente. Los datos muestran una evolución menos favorable de lo deseable y ponen de manifiesto la importancia de actuar. El transporte marítimo de corta distancia forma parte de la solución para lograr una movilidad de mercancías más sostenible, eficiente y resiliente. Para ello, necesita un marco regulatorio proporcionado, incentivos eficaces, infraestructuras adecuadas y una colaboración intensa entre administraciones, puertos, navieras, cargadores, transportistas y operadores logísticos.

El trabajo de SPC Spain durante este ejercicio ha sido posible gracias al compromiso de todas las entidades asociadas y a la colaboración de las administraciones y organizaciones que comparten nuestros objetivos. A todas ellas quiero expresar mi agradecimiento y animarlas a seguir participando activamente en la defensa y promoción del Short Sea Shipping. Solo con una visión compartida y con medidas prácticas podremos recuperar la senda de crecimiento del TMCD y reforzar su papel en un sistema de transporte más competitivo, sostenible y equilibrado.

Elena Seco

Presidenta de SPC Spain



PRESENTACIÓN DE LA ASOCIACIÓN

OBJETIVOS Y ÓRGANOS DE GOBIERNO

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), o Shortsea Promotion Centre-Spain (SPC-SPAIN), se constituyó en 2002, a partir de la iniciativa de las principales Asociaciones y empresas ligadas a la intermodalidad y con el apoyo del Ministerio de Fomento, y en especial de Puertos del Estado.

La Asociación nació con el objetivo principal de promocionar en España el desarrollo de una alternativa logística de carácter sostenible, **basada en la colaboración y cooperación entre los distintos modos de transporte que incluya un tramo marítimo**. El punto de partida de la Asociación es el convencimiento de que el éxito del TMCD va más allá de las medidas que pueden adoptarse desde el sector público, y pasan por la cooperación y las aportaciones de todos los agentes involucrados, particularmente de la iniciativa privada, buscando fórmulas que propicien la convergencia de intereses en torno a una solución integrada de transporte.

En los **24** años ya transcurridos, la Asociación ha contribuido a la difusión, conocimiento y desarrollo del TMCD en España y, en conjunción con sus homólogos de otros países de la UE, agrupados en la European Shortsea Network (ESN), al desarrollo de medidas europeas y nacionales de fomento de este: programa Marco Polo, Red TEN-T, Autopistas del Mar, tratamiento favorable en Ley de Puertos, ... y en el año 2021, el **programa de eco-incentivos marítimos promovido por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS)**.

La labor que desarrolla la Asociación, sus actividades y operaciones, constituyen un gran valor añadido a la promoción y al fomento de la intermodalidad con el objetivo de ganar eficiencia, competitividad y sostenibilidad:

- La Asociación promueve un mayor uso del transporte marítimo en aquellas relaciones en que otras opciones, no marítimas, son posibles, y ello desde una óptica integradora, y no de confrontación, con el modo preferido por los usuarios que, hoy por hoy, es la carretera. **La Asociación, y sus empresas socios, transmiten un mensaje de complementariedad, de seriedad y fiabilidad del servicio, y de respeto mutuo entre los agentes** intervinientes en la cadena de TMCD. Y ello favorece su crecimiento. Como dato, en el período 2009 - 2025, **el TMCD internacional de carga rodada más que se duplicó**: un incremento de 13,5 millones de toneladas, **de 11,6 a 25,1 millones de toneladas**, excluyendo los autos en régimen de mercancía, lo que significa



un tráfico de casi **1 millón de vehículos de mercancías**) que realizan una parte de su trayecto por vía marítima.

- En paralelo a la evolución de la demanda, se ha desarrollado una importante **oferta de servicios marítimos regulares y frecuentes**, y en concreto en 2025 **diez servicios presentaban estándares de Autopista del Mar**, con frecuencias incluso superiores en ciertos casos a las seis salidas semanales.

El reto del SPC Spain es ser capaz de adoptar posiciones comunes y compartidas, impulsar iniciativas de interés para todo el sector y encontrar soluciones al desarrollo de los servicios de TMCD sin excluir a ninguno de sus socios, de modo que la Asociación incremente su peso específico y capacidad de interlocución ante el sector y las administraciones.

A 31 de diciembre de 2025, los Órganos de Gobierno de la Asociación eran los siguientes:

Presidencia	D. Elena Seco (ANAVE)
Vicepresidencia	D. Santiago Colom (CETM) Dña. Verónica Verdesoto (Puertos del Estado)
Secretaría	Dña. Pilar Tejo
Vocales	En representación de: AP de Barcelona, D. Javier Méndez AP de Huelva, D. Jaime Beltrán AP de Santander, D. Patricio Arrarte AP de Valencia, Dña. Teresa García-Ibarra FETEIA, D. Martín Fernández
Asamblea	La conforman todos los asociados

ASOCIADOS

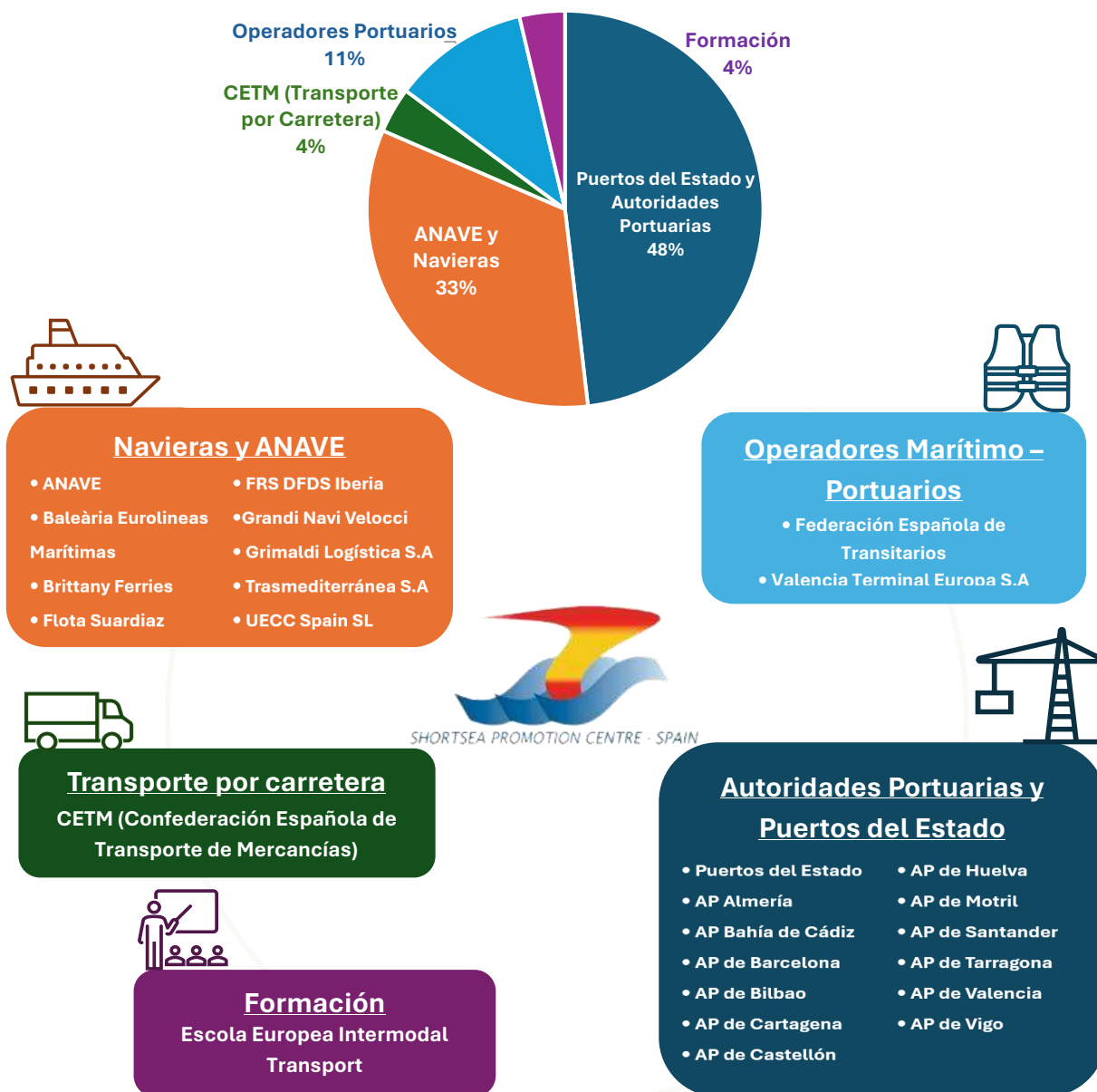
A 31 de diciembre de 2025, la Asociación agrupa a 26 socios, que representan a la práctica totalidad de los agentes intervinientes en el TMCD: compañías navieras (Balearia Eurolineas Marítimas S.A.U, Brittany Ferries, Flota Suardiaz, FRS DFDS Iberia SLU, Grandi Navi Velocci, Grimaldi Logística S.A, Trasmediterránea S.A, y UECC Spain SL) y su asociación, ANAVE, la Confederación Española de Transporte de Mercancías, Autoridades Portuarias (AP Almería, AP Bahía de Cádiz, AP de Barcelona, AP de Bilbao, AP de Cartagena, AP de Castellón, AP de Huelva, AP de



Motril, AP de Santander, AP de Tarragona, AP de Valencia y AP de Vigo) y el organismo público Puertos del Estado, la Federación Española de Transitarios, y otras organizaciones del ámbito marítimo-portuario (Valencia Terminal Europa S.A y Escola Europea Intermodal Transport). Se trata, seguramente, de una de las mesas sectoriales más completas que pueden darse en el sector del transporte.

A pesar de tener intereses diferentes y en algunos aspectos incluso contrapuestos, esta pluralidad de organizaciones e instituciones comparten el objetivo común de promover el Transporte Marítimo de Corta Distancia en España. En consecuencia, las opiniones y criterios que la Asociación transmite, previamente discutidos y consensuados entre sus miembros pueden considerarse muy representativos y la posición común de los sectores interesados en el TMCD español ante instituciones, administraciones y otras entidades.

Asociados del SPC Spain en diciembre de 2025, agrupados por sectores:





PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS QUE AFECTAN AL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

ACONTECIMIENTOS EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL

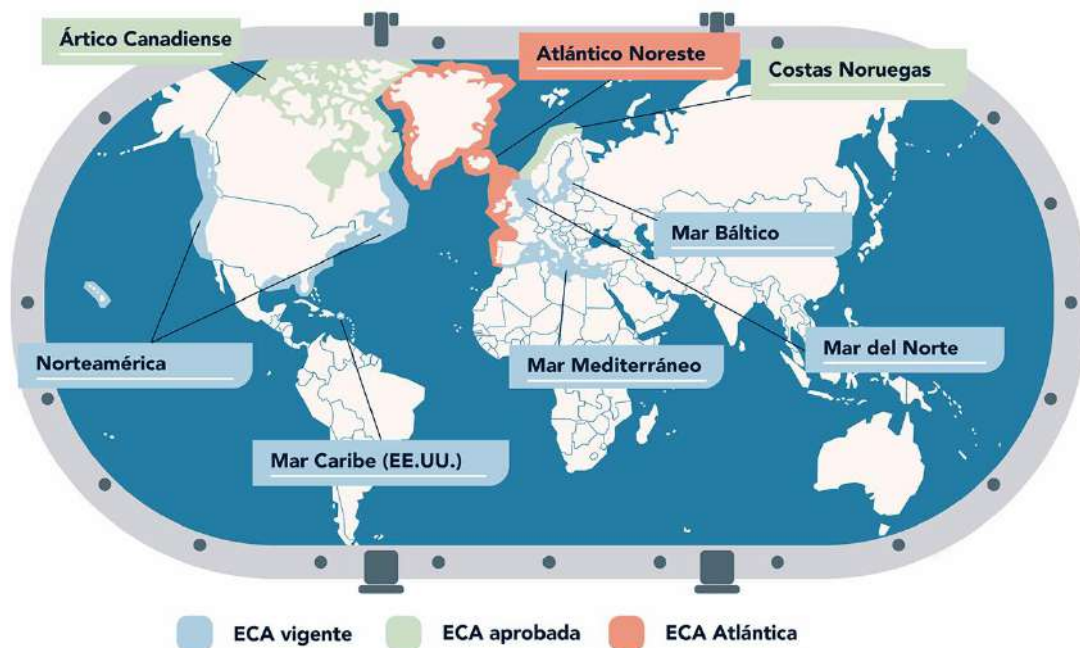
Zona de control de emisiones (Med SOx ECA) en el Mar Mediterráneo

El 1 de mayo de 2025 el Mar Mediterráneo se convirtió oficialmente en una zona de control de emisiones (Med SOx ECA) en virtud del anexo VI de MARPOL. El contenido de azufre en el fuelóleo de los buques que operan en la zona está ahora limitado al 0,10% masa por masa (m/m).

Los buques que operan en Zonas de Control de Emisiones de Óxidos de Azufre y Partículas están sujetos a estrictas medidas, cumpliendo unos límites de contenido de azufre más estrictos que los fijados por la norma mundial (0,50% m/m).

El mar Mediterráneo alberga algunas de las rutas marítimas más transitadas del mundo y soporta el 20% del comercio marítimo. La ECA Med SOx es la quinta Zona de Control de Emisiones designada en virtud del Anexo VI de MARPOL.

10





Normativa - ETS y Fuel EU

En 2025, el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (EU ETS) amplió del 40% al **70%** el porcentaje de emisiones marítimas sujetas a compra y entrega de derechos de emisión, avanzando hacia el 100% en 2026.

Asimismo, el 1 de enero de 2025 entró en vigor el reglamento FuelEU Maritime, integrado en el paquete “Fit for 55”, que exige una reducción progresiva de la intensidad de GEI de los buques que operan en puertos europeos, empezando por un **2%** en 2025, impulsando así el uso de combustibles renovables y tecnologías más eficientes, con importantes implicaciones operativas y económicas para las navieras.

Comité de Protección del Medio Marino (83ª sesión del MEPC)

El Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) celebró su 83ª reunión en la sede de la OMI en Londres del 7 al 11 de abril de 2025. Entre los acuerdos adoptados destaca la aprobación de la normativa "cero emisiones" para el transporte marítimo mundial, conocida como “**Marco Net-Zero de la OMI**”, que incluye un conjunto de "medidas a medio plazo" destinadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional, en consonancia con los objetivos de reducción establecidos en la Estrategia GEI de la OMI para 2023. Estas medidas consisten en:

- Un elemento técnico: una norma sobre combustibles marítimos basada en objetivos y diseñada para reducir gradualmente la intensidad de GEI de los combustibles marítimos; y
- Un elemento económico: un mecanismo de tarificación de las emisiones marítimas de GEI.

Sin embargo, en octubre de 2025, durante la sesión extraordinaria del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) en la que se preveía su adopción formal, paso necesario para su entrada en vigor con aplicación práctica a partir de 2028, se acordó el aplazamiento durante un año de la votación para su ratificación.

Otros hechos destacados del Comité:

1. Revisión de las medidas de reducción de GEI a corto plazo - Fase 1 completada.
2. Informe sobre la intensidad anual de carbono y la eficiencia energética de la flota.



3. Captura y almacenamiento de carbono a bordo (OCCS) y otras cuestiones de eficiencia energética.
4. Lucha contra los desechos plásticos marinos - Plan de acción aprobado.
5. Aprobación de la Zona de Control de Emisiones del Atlántico Nororiental y acuerdo de principio sobre las Zonas Marinas Especialmente Sensibles frente a las costas de Perú.
6. Revisión en curso del Convenio sobre la gestión del agua de lastre.
7. Prevención de la contaminación atmosférica - varios avances.
8. Aprobadas las enmiendas al Código Técnico sobre Nox.
9. Prevención y lucha contra la contaminación - medidas adoptadas.
10. Aprobados los informes de otros subcomités.
11. Aprobación de nuevos resultados, incluida la elaboración de un instrumento jurídicamente vinculante sobre las bioincrustaciones, así como la evaluación de la aplicación del Convenio de Hong Kong sobre el reciclaje de buques y la elaboración de las enmiendas y aclaraciones oportunas.

European Sustainable Shipping Forum (ESSF) Plenary meetings

SPC Spain es la única organización española que es miembro de este Foro y, como tal, asiste a los plenos que se celebran periódicamente. En el año 2025 se celebraron dos Plenos: el 19º, celebrado el 09 de julio y el 20º celebrado el 08 de diciembre. Los principales asuntos tratados en el 19º pleno fueron:

- La Comisión avanzó la elaboración de tres estrategias relevantes: La **Estrategia Industrial Marítima** de la UE, **Plan de Inversión en Transporte Sostenible** (STIP) y la **Estrategia Portuaria**, que deberán coordinarse entre sí y con las políticas de defensa. Sobre la Estrategia Marítima indicó que se centra en astilleros y fabricantes de equipos, incluyendo también el transporte marítimo.
- En los subgrupos del ESSF se abordaron los avances en FuelEU, certificación de combustibles, captura de carbono y OPS, destacándose la preocupación por la falta de uniformidad en la aplicación de FuelEU en regiones ultraperiféricas y por su posible extensión a buques de menos de 5.000 GT.
- La DG CLIMA actualizó la aplicación del paquete “Fit for 55”, señalando posibles efectos asociados a fugas de carbono, como el descenso del cabotaje y la reconfiguración de rutas, así como el aumento de emisiones en 2024. La Comisión anunció además una revisión de los puertos de transbordo y reiteró la necesidad de simplificar procedimientos y evitar duplicidades entre la normativa europea y la de la OMI.
- El coordinador del grupo de trabajo de financiación advirtió del riesgo que supone invertir en tecnologías y combustibles que todavía no están maduros.
- La Comisión presentó la Estrategia Industrial Marítima de la UE como parte de la futura hoja de ruta junto con la Estrategia Portuaria y el STIP, con previsión de



adopción a finales de 2025 o principios de 2026 (se han adoptado en marzo de 2026). Durante el debate se destacó la necesidad de apoyar las inversiones en tecnologías y combustibles verdes, armonizar la normativa con el marco internacional, coordinar las distintas estrategias e incluir a las pymes y al sector de reparación y retrofit naval.

- La DG de Investigación e Innovación presentó nuevas convocatorias Horizon, mientras que España defendió una mayor coordinación entre FuelEU y el marco de la OMI. La Comisión señaló que FuelEU será uno de los pilares de Horizon y que se tendrá en cuenta el trabajo desarrollado por la OMI.

Los principales asuntos tratados en el 20º pleno fueron:

- Las iniciativas europeas para acelerar la descarbonización del transporte marítimo y apoyar la transición hacia combustibles sostenibles.
- Se presentó una actualización del **Fondo de Innovación**, financiado con los ingresos del Régimen Europeo de Comercio de Derechos de Emisión (ETS), que cuenta con un presupuesto aproximado de 40.000 millones de euros. Tras la inclusión del sector marítimo en el ETS, el Fondo financia ya proyectos marítimos innovadores, especialmente aquellos con un alto grado de madurez tecnológica y comercial. En la convocatoria de 2024 se seleccionaron más de 270 proyectos, entre ellos tres específicamente marítimos relacionados con la captura de CO₂ a bordo y sistemas de propulsión asistidos por viento y electricidad.

Asimismo, se anunció la apertura de las convocatorias de 2025, dotadas con 2.900 millones de euros, y se animó a los interesados a participar en las jornadas informativas previstas antes del cierre de solicitudes en abril de 2026. También se recordó que el Fondo de Innovación estará operativo hasta 2030, aunque ya se están debatiendo posibles mecanismos para su continuidad.

- La Comisión presentó el **Plan de Inversión en Transporte Sostenible**, cuyo objetivo es impulsar la transición desde los combustibles fósiles hacia una combinación de combustibles marítimos sostenibles, incluyendo biocombustibles, e-Fuels, hidrógeno, metanol, amoníaco y electricidad suministrada desde tierra.

Se destacó que, aunque los biocombustibles certificados ya están disponibles y pueden desempeñar un papel importante a corto plazo, su disponibilidad limitada obliga a acelerar simultáneamente el desarrollo de combustibles sintéticos y otras alternativas de bajas o nulas emisiones para alcanzar los objetivos de FuelEU Maritime hasta 2050.

La Comisión subrayó la complejidad de esta transición, debido a la coexistencia de múltiples combustibles y tecnologías, cada uno con necesidades específicas de infraestructuras, suministro y adaptación de los buques. Según las estimaciones presentadas, Europa necesitará para 2035 importantes volúmenes de combustibles sostenibles, lo que requerirá inversiones en producción de entre 35.000 y 47.000 millones de euros.



Para facilitar esta transformación, la UE está desarrollando un amplio conjunto de instrumentos financieros y regulatorios, entre ellos el Fondo de Innovación, el Banco Europeo del Hidrógeno, InvestEU, Horizon Europe y futuros mecanismos de apoyo vinculados al ETS.

- La Presidencia invitó a los miembros del foro a proponer temas para la próxima reunión plenaria, prevista provisionalmente para el segundo trimestre de 2026, y recordó la importancia de mantener actualizados los datos de las organizaciones en el Registro de Transparencia de la UE.

Plan de Inversión en Transporte Sostenible

El **Plan de Inversión en Transporte Sostenible (STIP)**, por sus siglas en inglés) es una hoja de ruta diseñada para acelerar la transición energética de los sectores del transporte marítimo y de la aviación, proporcionando un enfoque común para impulsar las inversiones en combustibles renovables y de bajas emisiones de carbono destinados a estos sectores. Con el STIP, la Comisión envía una señal clara a los inversores de que sus objetivos son estables y de que apoyará al sector durante todo el proceso de transición.

Como parte de esta hoja de ruta, se prevé que la Unión Europea movilice al menos **2.900 millones de euros hasta finales de 2027**.

- Para eliminar rápidamente las principales barreras a la inversión y cubrir el déficit de financiación a corto plazo, **InvestEU** movilizará al menos **2.000 millones de euros** para combustibles alternativos sostenibles hasta 2027.
- La Comisión propondrá **300 millones de euros antes de finales de este año** para apoyar la producción de hidrógeno destinado a combustibles sostenibles para el transporte marítimo (SMF) y la aviación (SAF) a través del **Banco Europeo del Hidrógeno**.
- La Comisión apoyará proyectos de **investigación e innovación (I+D)** con aproximadamente **133 millones de euros** en el marco de **Horizonte Europa**.
- La Comisión movilizará **293 millones de euros** para proyectos de combustibles sintéticos marítimos y **153 millones de euros** para proyectos de combustibles de aviación a través del **Fondo de Innovación**.

A medio plazo, la UE necesita un mecanismo intermedio que conecte a los productores y compradores de combustibles para proporcionar certidumbre sobre los ingresos y reducir el riesgo de las inversiones. La Comisión trabajará para establecer dicho mecanismo mediante una serie de medidas concretas.

Además, el Plan de Inversión tiene como objetivo reducir las cargas administrativas para las aerolíneas y los operadores marítimos, liberando recursos que puedan destinarse al crecimiento y la competitividad.



El Plan también reforzará las asociaciones internacionales para impulsar la producción mundial de estos combustibles, al tiempo que protegerá las inversiones europeas y garantizará unas condiciones de competencia justas para los productores y usuarios de combustibles de la UE.

Grupo de trabajo de la European Sustainable Shipping Forum (ESSF) sobre financiación de buques

La Comisión está revisando los actos delegados de la Taxonomía para mejorar los criterios técnicos de selección y alinearlos con la normativa europea, con previsión de adopción en el segundo trimestre de 2026 y entrada en vigor en enero de 2027. En este contexto, en el mes de septiembre el ESSF celebró una reunión para debatir las propuestas del sector marítimo, con participación de representantes de Estados miembros, entidades financieras y asociaciones del sector. En líneas generales, se propuso:

- La alineación de la Taxonomía con la normativa de la UE y de la OMI, así como con los sistemas de seguimiento y notificación de los gases de efecto invernadero existentes.
- Eliminar la exclusión de los buques de transporte de combustibles fósiles.
- Estudiar la posibilidad de diferenciar entre criterios de diseño y criterios operacionales. También valorar un enfoque del pozo a la estela y eliminar el criterio de “cero emisiones directas de CO₂”.
- Es necesario considerar inversiones para la transición energética del sector marítimo.
- Los bancos solicitaron un mayor apoyo para la aplicación de la Taxonomía.
- La Comisión tomó nota de las peticiones.

Consulta pública de la Comisión Europea sobre “Single Market Strategy 2025”

El 31 de enero, SPC Spain presenta su contribución a la consulta pública lanzada por la Comisión Europea sobre “Single Market Strategy 2025”, en la que concluye:

Para disfrutar de un auténtico mercado único para el transporte marítimo de corta distancia, resulta imprescindible abordar las ineficiencias administrativas y operativas que obstaculizan la competitividad del transporte marítimo de corta distancia. Una norma específica que permita racionalizar las soluciones digitales y armonizar todos los requisitos de información en una ventanilla única digital: una Ley Digital de Transporte Marítimo de Corta Distancia.



*Desde SPC Spain creemos en el importante potencial del transporte marítimo de corta distancia y de su significativa contribución a la transición de Europa hacia un **sistema de transporte más verde, resiliente y próspero en el que el sector del transporte marítimo juega un papel crucial**. El desarrollo de una Ley Digital del Transporte Marítimo de Corta Distancia mejorará la eficiencia del transporte marítimo contribuyendo a su competitividad, en este aspecto, y reforzando el mercado único en Europa.*

Consulta pública “Economic Study on Carbon Leakage and Mitigating Measures – Maritime”

El 09 de abril, la Asociación presenta su aportación a la consulta pública abierta en el marco del “Economic Study on Carbon Leakage and Mitigating Measures – Maritime”, en la que concluye:

La evaluación de impacto debería:

- *Incluir los efectos en los flujos comerciales y los cambios modales que puedan afectar al transporte marítimo, en particular al TMCD.*
- *Evitar los efectos indirectos administrativos no deseados y garantizar que la aplicación de los MAFC no genere indirectamente obligaciones de información para las empresas navieras, a menos que esté claramente justificado y respaldado por herramientas armonizadas y plataformas digitales.*
- *Reconocer el papel del transporte marítimo como un elemento clave que facilita las cadenas de suministro.*
- *Considerar incentivos o mecanismos de reconocimiento para el TMCD, de forma coordinada con el RCDE y FuelEU Maritime. Es necesario aclarar la interacción entre el MAFC y la normativa marítima vigente medioambiental (RCDE UE para el transporte marítimo, FuelEU Maritime), especialmente en los casos en que las emisiones integradas del transporte forman parte de la contabilidad del carbono de los productos importados.*

Consulta pública sobre la Estrategia Industrial Marítima de la UE

El 28 de julio SPC Spain remite su aportación a la consulta pública sobre la Estrategia Industrial Marítima de la UE, con las conclusiones siguientes:

Es imprescindible poner en marcha iniciativas pertinentes, tales como:



- *Buscar herramientas y soluciones financieras realistas a largo plazo en materia de transición ecológica y descarbonización, al tiempo que se apoya a los astilleros europeos y a las empresas de tecnología marina que desarrollan innovaciones de vanguardia y se ofrecen **incentivos al sector marítimo**, con el fin de reforzar la autonomía europea en las cadenas de suministro de la construcción naval y el transporte marítimo.*
- **Armonización del marco legislativo de la Unión Europea y la OMI:** armonizar las normativas a nivel internacional para evitar la creación de un sector del transporte marítimo de «dos velocidades» y mantener la competitividad y la sostenibilidad del transporte marítimo europeo.
- *Necesidad de un cambio de mentalidad que conduzca al **desarrollo de colaboraciones** destinadas a responder eficazmente al nuevo marco institucional europeo modificado.*
- *Reevaluación y formulación de **políticas nacionales eficaces** de los Estados miembros de la UE con el objetivo de aumentar la eficiencia del transporte intermodal y la competitividad y sostenibilidad del transporte marítimo de corta distancia.*

European Shortsea Network

A lo largo del año, SPC Spain continuó participando activamente en las actividades de la European Shortsea Network (ESN), contribuyendo a los debates estratégicos sobre el futuro del transporte marítimo de corta distancia y la intermodalidad en Europa.

En julio, la ESN participó en el Diálogo Estratégico de Alto Nivel sobre la Estrategia Industrial Marítima de la Unión Europea, organizado por la Comisión Europea en Bruselas. Durante el encuentro se defendió la necesidad de reforzar la competitividad y sostenibilidad del transporte marítimo europeo, destacando el papel fundamental del transporte marítimo de corta distancia en la transición ecológica. Entre las principales prioridades planteadas figuraron la armonización de la normativa de la UE y la OMI, el impulso de la intermodalidad, la creación de instrumentos financieros que faciliten la renovación de la flota y el reconocimiento del carácter estratégico del transporte marítimo para la economía europea.

Posteriormente, el 14 de octubre, se celebró en Atenas la Cumbre Europea de la Red Shortsea 2025, bajo el lema “Caminando hacia una Nueva Era”, que reunió a más de 350 participantes y 40 ponentes de instituciones europeas, administraciones públicas y empresas del sector marítimo y logístico. La



conferencia puso el foco en la intermodalidad, la transición energética, la innovación tecnológica y la adaptación a los cambios geopolíticos como elementos esenciales para la competitividad y resiliencia del sistema de transporte europeo. Entre las principales conclusiones destacaron la necesidad de fortalecer la integración entre los modos marítimo y terrestre, impulsar la descarbonización y digitalización de los puertos, promover combustibles alternativos y garantizar una adecuada armonización regulatoria entre la Unión Europea y la OMI.

Finalmente, en la reunión de la ESN celebrada el 25 de noviembre se analizaron diversos factores que afectan a la competitividad del transporte marítimo de corta distancia. Los miembros manifestaron su preocupación por la evolución del reparto modal del transporte de mercancías en la Unión Europea, observándose un incremento de la cuota del transporte por carretera frente al marítimo. Asimismo, se debatieron las implicaciones de las diferencias regulatorias y medioambientales entre los puertos de la UE y los de terceros países, así como los efectos de la aplicación del Régimen Europeo de Comercio de Derechos de Emisión (EU ETS) al sector marítimo, mientras la aplicación del ETS2 al transporte por carretera ha sido pospuesta. En este contexto, la ESN reiteró la necesidad de garantizar unas condiciones de competencia equilibradas entre modos de transporte que permitan avanzar en los objetivos europeos de descarbonización, sostenibilidad e intermodalidad.



ACONTECIMIENTOS EN ESPAÑA

Programa de Ecoincentivo marítimo

Durante 2025, el programa de ecoincentivos marítimos ha estado marcado por las dificultades en la gestión de la segunda convocatoria y por la incertidumbre sobre su continuidad futura.

La resolución de ayudas correspondiente a la segunda convocatoria, inicialmente prevista para enero de 2025, vio ampliado su plazo hasta el 31 de marzo. Paralelamente, se programó la apertura de la tercera convocatoria a beneficiarios entre el 1 de abril y el 2 de junio de 2025, destinada a los tráficos realizados entre el 8 de mayo de 2024 y el 31 de marzo de 2025.

No obstante, continúa existiendo un periodo de casi seis meses sin cobertura dentro de los tres años inicialmente previstos para el programa, correspondiente al intervalo entre el final de los tráficos subvencionados en la primera convocatoria y el inicio del periodo cubierto por la tercera. En las reuniones mantenidas, el Ministerio trasladó la práctica imposibilidad de cubrir dicho periodo, debido tanto a limitaciones presupuestarias como a los plazos asociados a los fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), cuya ejecución finaliza el 30 de junio de 2026. Asimismo, se puso de manifiesto la ausencia de garantías sobre la continuidad del programa más allá de esa fecha.

El 22 de abril tuvo lugar una reunión telemática entre la Subdirección General de Planificación, Red Transeuropea y Logística y representantes de ANAVE, SPC Spain, CETM, Suardiaz y Grimaldi, en la que se analizaron los resultados de la segunda convocatoria y la preparación de la tercera. Durante la reunión se informó de que los resultados obtenidos estaban muy por debajo de las expectativas debido al elevado número de solicitudes rechazadas o desestimadas.

Las principales causas de exclusión fueron problemas técnicos relacionados con la imposibilidad de verificar los embarques declarados mediante el contraste de la información aportada por las entidades colaboradoras y la Ventanilla Única de Puertos del Estado, así como deficiencias en la justificación económica de las solicitudes, especialmente en materia de trazabilidad entre gastos y pagos y por incumplimientos de la normativa de subvenciones.

En junio de 2025 se publicó la relación provisional de las 37 solicitudes de beneficiarios admitidas. El importe total para conceder ascendió a 9.626.806,60 € euros, el mayor de las 3 convocatorias, el cual se repartirá entre 28 beneficiarios.

Este importe representa aproximadamente el 83% de la tasa media de aprobación de embarques. No es posible cuantificar, con los datos recibidos, el número de embarques al que corresponde ni el valor medio del ecoincentivo por viaje aprobado. Esta tasa de aprobación es considerablemente superior a la de la anterior convocatoria (52%) y se aproxima a los valores de la primera convocatoria (86%).

Las ayudas, al igual que en la anterior convocatoria, se han concentrado en un número reducido de empresas, en parte debido a que ha sido la convocatoria con



menor número de solicitantes, con solo 37. Las 2 entidades que reciben el mayor importe concentran el 49% del total otorgado. Si se incluye la tercera entidad, este porcentaje asciende al 70%. Para alcanzar el 90% de las ayudas, es necesario agrupar a los 8 mayores beneficiarios, un valor muy similar al de la convocatoria anterior.

Teniendo en cuenta el presupuesto de 20 millones €/año, y que esta convocatoria correspondía a 11 meses, el importe otorgado representa un 53% del presupuesto asignado, frente al 68% de la 1ª convocatoria, pero mejora respecto a la 2ª convocatoria, donde solo se repartió el 33%.

La comparación con la primera convocatoria refleja un importante deterioro de los resultados. Aunque el número de solicitantes aumentó de 43 a 52 empresas, una gran parte de los beneficiarios de la primera convocatoria fueron excluidos o vieron sus solicitudes desestimadas en la segunda por cuestiones técnicas o administrativas. Además, únicamente seis empresas recibieron importes próximos a los solicitados, mientras que la mayoría de los beneficiarios percibieron ayudas muy reducidas en relación con sus solicitudes iniciales.

En conjunto, la segunda convocatoria ha evidenciado importantes dificultades de gestión y acceso a las ayudas, generando preocupación en el sector sobre la eficacia del programa y sobre la necesidad de introducir mejoras en sus procedimientos para garantizar un aprovechamiento adecuado de los fondos disponibles. Asimismo, persiste la incertidumbre respecto a la cobertura de los periodos pendientes y a la continuidad futura de este instrumento de apoyo al transporte marítimo de corta distancia.

Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios

Durante 2025, el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios inició una nueva etapa orientada a reforzar su utilidad, eficacia y visibilidad. Con este objetivo, el 25 de febrero el nuevo Director de Explotación de Puertos del Estado convocó una reunión virtual en la que presentó las principales líneas de actuación previstas para el año.

Entre las iniciativas anunciadas destacan la actualización del registro de prestadores para mejorar la calidad y transparencia de la información disponible, el rediseño de la página web del Observatorio para facilitar el acceso y comprensión de los datos, y la puesta en marcha de encuestas periódicas de calidad de los servicios portuarios que permitan evaluar la satisfacción de los usuarios e identificar oportunidades de mejora. Asimismo, se planteó la definición de un índice económico que facilite el seguimiento de la evolución de los servicios portuarios y apoye la toma de decisiones, junto con el desarrollo de una nueva aplicación del Sistema de Gestión de Indicadores (SIGEIN) destinada a optimizar la gestión y análisis de la información. En contrapartida, se acordó posponer temporalmente la realización de estudios de detalle.

En relación con los trabajos desarrollados durante el ejercicio, el 14 de noviembre se reunió el Grupo de Trabajo sobre indicadores para el análisis de la evolución de



la liberalización del sector de la estiba, donde se examinó el borrador del documento de análisis correspondiente a 2024. Tras el debate mantenido, se acordó incorporar referencias a la reciente sentencia del Tribunal Supremo y al informe de la CNMC, solicitar la supresión de la obligación de elaborar anualmente este informe específico y continuar realizando el seguimiento de los indicadores del sector de la estiba dentro del marco general de análisis de los servicios portuarios.

Posteriormente, el 16 de diciembre tuvo lugar el **24º Pleno del Observatorio**, en el que se presentaron la Memoria Anual 2024, el borrador del documento sobre la evolución de la liberalización del sector de la estiba en España y el borrador del análisis del mercado de los servicios portuarios correspondiente a 2024. Asimismo, se dieron a conocer los resultados de diversos trabajos orientados a la mejora del funcionamiento del Observatorio, entre ellos un estudio comparativo con otros observatorios de referencia y el desarrollo del diseño funcional del nuevo sistema SIGEIN.

Las actuaciones llevadas a cabo durante 2025 reflejan una clara apuesta por modernizar las herramientas de análisis del Observatorio, mejorar la calidad de la información disponible y reforzar su papel como instrumento de seguimiento y evaluación de los servicios portuarios en España.

Comisión de Logística y Puertos de la Cámara de Comercio de España

21

SPC Spain participó en las reuniones de la Comisión de Logística y Puertos de la Cámara de Comercio de España, destacando la sesión celebrada el 15 de julio de 2025, dedicada al análisis de la **reforma de la Unión Aduanera** de la Unión Europea.

Durante la reunión se presentó el estado de revisión del Código Aduanero de la Unión (CAU), una reforma de gran alcance orientada a la creación de una Autoridad Aduanera Europea, el desarrollo de un centro de datos aduanero único (Data Hub) y la implantación de procedimientos más digitalizados y armonizados a nivel comunitario. Entre los objetivos principales de la propuesta destacan la simplificación administrativa, el refuerzo de los controles en la cadena logística, la mejora de la gestión de riesgos y la adaptación del sistema aduanero al crecimiento del comercio electrónico.

Asimismo, se expusieron las principales novedades previstas, entre ellas la creación de un régimen específico para las plataformas de comercio electrónico, la evolución de la figura del Operador Económico Autorizado (OEA), la eliminación de determinadas exenciones para envíos de escaso valor y el desarrollo de nuevas herramientas digitales para la gestión y supervisión de las operaciones aduaneras.

La sesión permitió conocer la evolución de una reforma estratégica para el futuro del comercio internacional y de las cadenas logísticas europeas, cuyos desarrollos tendrán un impacto significativo sobre los operadores del transporte, la logística y los puertos en los próximos años.



Comisión de Intermodalidad del Consejo Nacional de Transportes Terrestres del MITMS

SPC Spain participó en la reunión de la Comisión de Intermodalidad del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, celebrada el 15 de septiembre de 2025. La sesión estuvo centrada principalmente en el desarrollo de las Autopistas Ferroviarias, con una presentación de ADIF sobre el estado de esta iniciativa y un posterior intercambio de opiniones entre los asistentes. Asimismo, se abordó la posibilidad de introducir mejoras en el programa MERCANCÍAS 30 del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para el fomento del transporte ferroviario de mercancías.

Durante el ejercicio, la Comisión trabajó también en la elaboración de observaciones a la propuesta de revisión de la Directiva europea de Transporte Combinado. SPC Spain trasladó diversas aportaciones encaminadas a simplificar la definición de transporte combinado, reducir las cargas administrativas, clarificar el cálculo de los costes externos y promover servicios intermodales regulares y de calidad. Asimismo, defendió la inclusión de los programas de ecoincentivos entre las medidas de apoyo al transporte combinado, la consideración de operaciones con terceros países y la necesidad de garantizar unas condiciones de competencia equilibradas entre los distintos modos de transporte.

Con el fin de consensuar las distintas contribuciones recibidas, el 7 de octubre se celebró una reunión de trabajo virtual para elaborar la posición común que sería elevada al CNTT. No obstante, a finales de octubre se conoció la retirada de la propuesta de revisión de la Directiva de Transporte Combinado del programa de trabajo de la Comisión Europea para 2026, quedando suspendida su tramitación sin una fecha prevista para su reactivación.

22

Grupo de Trabajo – Normativa de Practicaje

El 02 de junio, en la reunión mantenida con la directora general de la Marina Mercante, se planteó la posibilidad de revisión de la regulación del servicio de practicaje: exenciones, practicaje desde tierra, ...y se acordó preparar propuestas al respecto.

El 10 de septiembre se celebró una reunión del GT con el fin de debatir la propuesta trabajada por la dirección técnica sobre la Orden Ministerial que regula las exenciones de practicaje.

Se adjunta el documento resultante de dicha reunión, quedando pendiente introducir una tabla de tiempos de tramitación, así como la precisión referente a la fraseología de la OMI. Se quiere añadir, asimismo, una nota referente a la regulación de los PEC en países de nuestro entorno.

Se adjunta como Anejo II el documento resultante de la incorporación al documento inicial de todas las observaciones realizadas en la reunión del Grupo



de Trabajo del 10 de septiembre, así como una tabla de tiempos de tramitación, así como la precisión referente a la fraseología de la OMI. Se añade, asimismo, una tabla resumen de la **regulación de los PEC en países de nuestro entorno**.

Se realiza un documento resultante de la incorporación al documento inicial de todas las observaciones realizadas en la reunión del Grupo de Trabajo del 10 de septiembre, así como una tabla de tiempos de tramitación, así como la precisión referente a la fraseología de la OMI. Se añade, asimismo, una tabla resumen de la regulación de los PEC en países de nuestro entorno.



REUNIONES DEL SPC- SPAIN EN 2025

REUNIONES INSTITUCIONALES

Reunión con el presidente de Puertos del Estado

El 20 de enero de 2025, SPC Spain mantuvo una reunión con el presidente de Puertos del Estado para analizar la situación del programa de ecoincentivos marítimos y las posibles alternativas para garantizar su continuidad. Durante el encuentro se estudiaron distintas vías de financiación, concluyéndose que la opción con mayores posibilidades sería su inclusión en los Presupuestos Generales del Estado, mientras que otras alternativas, como la financiación mediante fondos europeos o a través de los ingresos derivados del régimen europeo de comercio de derechos de emisión (ETS), presentaban importantes dificultades de viabilidad.

Asimismo, se valoró la conveniencia de simplificar el diseño del programa, teniendo en cuenta que dicha modificación podría implicar retrasos en su puesta en marcha. También se acordó explorar nuevas posibilidades de financiación mediante contactos con la Oficina Española de Cambio Climático, especialmente en relación con los fondos vinculados al ETS, aunque las perspectivas iniciales eran limitadas.

Como complemento a las gestiones institucionales, SPC Spain desarrolló diversas acciones de comunicación para dar visibilidad a la situación del programa, incluyendo la emisión de notas de prensa y la difusión de esta problemática en distintas entrevistas y foros sectoriales.

24

Reunión con la directora de la oficina de Cambio Climático

En la reunión se expuso detalladamente la situación del Transporte Marítimo de Corta Distancia en España y la necesidad de dar continuidad al programa de ecoincentivos marítimos planteando la posibilidad de su financiación con fondos procedentes de la recaudación del ETS. La reunión fue útil para dar a conocer el sector y su situación y generar sensibilidad, pero sin resultados a nivel financiación.

Reunión con el director de Explotación de PdE

La reunión fue solicitada por el nuevo director de Explotación de Puertos del Estado, Pedro García Navarro, quien está manteniendo reuniones con los distintos agentes relacionados con sus responsabilidades.



El punto que se trató con mayor énfasis fue la propuesta “puente” para el periodo sin programa de ecoincentivos, dándole cobertura con una bonificación de la T3.

Tras la reunión se le envió un email proponiendo incluir la propuesta en el Real Decreto Ley que se va a tramitar para la trasposición de la Directiva del régimen de comercio de derechos de emisión.

Reunión con la directora general de la Marina Mercante

El 2 de junio de 2025, SPC Spain mantuvo una reunión con la Directora General de la Marina Mercante en la que se abordaron diversas cuestiones de interés para el transporte marítimo de corta distancia y la mejora del marco regulatorio del sector.

Entre los temas tratados destacó la necesidad de avanzar en la modernización del servicio de practica, analizando posibles medidas relacionadas con el régimen de exenciones y la prestación del servicio desde tierra, entre otras cuestiones. Como resultado del encuentro, SPC Spain se comprometió a elaborar y trasladar propuestas concretas para su valoración por parte de la Administración.

Asimismo, se debatieron posibles mejoras en la normativa relativa a la recepción de desechos de buques, en el contexto de la futura modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, con el objetivo de incrementar la eficiencia y adecuación del marco regulatorio a las necesidades del sector.

Por último, se analizó la situación del programa de ecoincentivos marítimos y la posibilidad de que su gestión pudiera ser asumida por la Dirección General de la Marina Mercante. No obstante, se constató que las limitaciones de recursos disponibles dificultan significativamente esta opción, por lo que las perspectivas de avance en esta línea son, por el momento, reducidas.



REUNIONES DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO DE LA ASOCIACIÓN

Junta Directiva -15 de enero del 2025

Se alcanzan los siguientes acuerdos:

- | | |
|--|--|
| I. Aprobación del presupuesto para el año 2025 y remisión a la Asamblea para su aprobación. | Oficina Española del Cambio Climático, doña Elena Pita Domínguez. |
| II. Aprobación de la cuota anual en 2.200 € y remisión a la Asamblea para su aprobación. | V. Trabajar la posibilidad de integrar el transporte marítimo de contenedores y las autopistas ferroviarias en la Asociación. |
| III. Aprobación del Plan Anual de Actividades 2025 y remisión a la Asamblea para su ratificación. | VI. Actualizar los estatutos para incluir el voto telemático |
| IV. Solicitar una reunión con la nueva directora general de la | |

26

Asamblea General Ordinaria – 02 de abril de 2025

Se alcanzan los siguientes acuerdos:

- | | |
|---|---|
| I. Se aprueba la propuesta de presupuesto para el ejercicio 2025. | V. Se propone la inclusión de un cuadro adicional que periodifique las cuotas de los asociados, con el fin de ofrecer una imagen más fiel de la situación financiera de la Asociación. |
| II. Se aprueba la propuesta de mantenimiento de la cuenta anual. | |
| III. Se ratifica el Plan Anual de Actividades correspondiente al año 2025. | VI. Se acuerda continuar trabajando en la posibilidad de integrar el transporte marítimo de contenedores en la Asociación (Naviera MCI). |
| IV. Se aprueban las cuentas del ejercicio 2024. | |



Junta Directiva – 17 de junio de 2025

- | | |
|--|---|
| <p>I. La dirección técnica preparará un primer borrador de propuestas sobre el servicio de practicaaje, tomando como base las intervenciones y aportaciones recibidas. Dicho documento será circulado entre los asociados al menos con 10 días de antelación a una reunión específica, en la</p> | <p>que se debatirá y enriquecerá antes de ser trasladado a la Administración</p> <p>II. La Escola Europea Intermodal Transport, enviará un documento resumen de su propuesta de celebración de su 20º aniversario en el año 2026 para compartir con la red ESN.</p> |
|--|---|

Asamblea General Ordinaria – 24 de septiembre de 2025

Se alcanzan los siguientes acuerdos:

- | | |
|--|---|
| <p>I. La dirección técnica preparará un primer borrador de propuestas sobre el servicio de practicaaje, tomando como base las intervenciones y aportaciones recibidas. Dicho documento será circulado entre los asociados al menos con 10 días de antelación a una reunión específica, en la</p> | <p>que se debatirá y enriquecerá antes de ser trasladado a la Administración</p> <p>II. La Escola Europea Intermodal Transport, enviará un documento resumen de su propuesta de celebración de su 20º aniversario en el año 2026 para compartir con la red ESN.</p> |
|--|---|

27

Junta Directiva – 18 de noviembre de 2025

No se alcanzan acuerdos:



ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE EL AÑO 2025

- El 16 de enero, Dña. Pilar Tejo asiste a una reunión de la Comisión de Logística y Puertos de la Cámara de Comercio de España sobre la primera autopista marítimo-ferroviaria de nuestro país.
- El 20 de enero, Dña. Elena Seco, D. Jaime Luezas y Dña. Pilar Tejo mantienen una reunión con el **presidente de Puertos del Estado**, D. Álvaro Rodríguez Dapena y con Dña. María Corral del **MITMS** sobre el programa de ecoincentivos marítimos.
- El 31 de enero, SPC Spain presenta su contribución a la consulta pública lanzada por la Comisión Europea sobre “**Single Market Strategy 2025**”. Se adjunta como Anejo II.
- El 12 de febrero, la Asociación publica una nota de prensa, acerca del **programa de ecoincentivos marítimos**. Se adjunta como Anejo III.
- El 14 de febrero se recibe respuesta de la **Autoridad Portuaria de Vilagarcía** declinando nuestro ofrecimiento a ser miembro de la Asociación.
- El 19 de febrero, Dña. Pilar Tejo realiza una entrevista, para el especial “**Tendencias 2025**”, del diario Cadena de Suministro.
- El 25 de febrero, tiene lugar una reunión con la **directora general de la Oficina de Cambio Climático**, Dña. Elena Pita, a la que asisten, Dña. Elena Seco y Dña. Pilar Tejo.
- EL 25 de febrero, Dña. Pilar Tejo asiste a una reunión del **Observatorio de Puertos del Estado**, presidida por el director de explotación, D. Pedro García Navarro.
- El 03 de marzo, Dña. Pilar Tejo, es entrevistada en el programa “**Espanoles en la mar**” de RTVE:
- El 05 de marzo, Dña. Pilar Tejo mantiene una reunión con el **director de explotación** de Puertos del Estado, D. Pedro García Navarro.
- EL 06 de marzo tiene lugar el 7º webinar sobre la aplicación del ETS al transporte marítimo/EMSA DG CLIMA.



- El 1 de abril, se celebra el Comité de Servicios Portuarios de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, con la participación de D. Luis Cabrera, de la empresa asociada Trasmediterránea, en representación de la Asociación.
- El 09 de abril, la Asociación presenta su aportación a la consulta pública abierta en el marco del “Economic Study on Carbon Leakage and Mitigating Measures – Maritime”. Se incluye como Anejo II.
- El 09 de abril se publica el Observatorio Estadístico del TMCD en España correspondiente al año 2024, así como una nota de prensa.
- El 22 de abril, tiene lugar una reunión telemática entre la Subdirección General de Planificación, Red Transeuropea y Logística, y representantes de la Asociación, para tratar el tema de los ecoincentivos marítimos y la tercera convocatoria del programa.
- El 22 de abril, la asociación remite sendas cartas a Dña. Ana Núñez, nueva directora general de la Marina Mercante, y a D. Gustavo Santana, nuevo presidente de Puertos del Estado, felicitándoles por sus recientes nombramientos y solicitando reuniones institucionales.
- El 24 de abril, la Asociación emite una nota de prensa sobre la resolución de la segunda convocatoria de los ecoincentivos marítimos y la finalización del programa.
- El 29 de abril, Dña. Elena Seco, presidenta de la Asociación, participa como ponente en la “Coastlink Conference – ESN 2025”.
- El 05 de mayo tiene lugar una reunión telemática del Comité Organizador de la Conferencia Anual, con la participación de: Dña. Teresa García-Ibarra, del Puerto de Valencia, Dña. Amaia Sarasola, del Puerto de Bilbao, Dña. Elena Seco, de ANAVE, Dña. Pilar Tejo de SPC Spain y D. Jaime Luezas del Puertos del Estado.
- El 08 de mayo, la Subdirección General de Planificación, Red Transeuropea y su equipo de ecoincentivos, realizan un webinar enfocado a la presentación de solicitudes por parte de los beneficiarios de la 3ª convocatoria de los Eco Incentivos marítimos.
- El 22 de mayo el asociado Escola Europea Intermodal Transport, convoca una reunión para informar sobre el 20.º aniversario de la EEIT y la Reunión Anual de la European Shortsea Network (ESN) en 2026, planteando su posible coordinación con la Conferencia Anual de la Asociación ese mismo año.



- El 29 de mayo, Dña. Pilar Tejo participa en el acto conmemorativo del 40º aniversario de la asociación de cargadores ACE.
- El 02 de junio se celebra una reunión institucional con Dña. Ana Núñez Velasco, directora general de la Marina Mercante, en la que participan Dña. Elena Seco y Dña. Pilar Tejo, presidenta y directora técnica de la Asociación, respectivamente.
- El 10 de junio la Dirección de Explotación de Puertos del Estado, realiza una Jornada Técnica sobre Suministro de GNL a buques, a la que asisten: Dña. Pilar Tejo, D. Luis Cabrera de Balearia, D. Emiliano Alessandrini de GNV, y D. Francisco Bobito de Suardiaz.
- El 19 de junio Dña. Pilar Tejo, asiste a la Asamblea anual de ANAVE
- El 24 de junio SPC Spain presenta alegaciones en el Trámite de audiencia relativo al Pliego de Prescripciones Particulares del servicio portuario de pasaje en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía
- El 09 de Julio Dña. Elena Seco participa en la reunión del 19º pleno de la European Sustainable Shipping Forum (ESSF)
- El 15 de julio Dña. Pilar Tejo asiste a la sesión de la Comisión de Logística y Puertos, en la que se abordó entre otras cuestiones los principales retos y transformaciones de la política aduanera de la Unión Europea.
- El 15 de julio Dña Pilar Tejo remite su aportación para un artículo en el Especial sobre la Logística del frío del Diario Transporte XXI.
- El 28 de julio SPC Spain remite su aportación a la consulta pública sobre la Estrategia Industrial Marítima e de la UE.
- El 28 de julio SPC Spain envía un escrito a la directora de aduanas e IIEE – Dña. Nerea Rodríguez, sobre “La reforma aduanera de la UE y la aplicación de la normativa no aduanera”.
- El 06 de agosto SPC Spain participa en la consulta pública sobre la propuesta de modificación del reglamento (UE) 2023/956 relativa a la Ampliación del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (MAFC) a los productos derivados y medidas contra la elusión.
- El 10 de septiembre, se celebra la primera reunión del grupo de trabajo de SPC Spain, para debatir acerca de la normativa practicaaje,
- El 11 de septiembre se celebra una reunión del grupo de trabajo de la European Sustainable Shipping Forum (ESSF) sobre financiación de buques para debatir y proponer mejoras a los criterios de transporte marítimo de la taxonomía de la



UE con vistas a contribuir a la revisión en curso del acto delegado sobre la taxonomía climática de la UE

- El 15 de septiembre Dña. Pilar Tejo asiste a la reunión de la Comisión de Intermodalidad del Consejo Nacional de Transportes Terrestres del MITMS.
- 02 de octubre. Dña. Amaia Sarasola, de la Autoridad Portuaria de Bilbao, participa como representante de SPC Spain en la Conferencia Anual de la European Shortsea Network “Walking into a new era” que se celebró en Atenas organizada por el SPC Grecia.
- 06 de octubre. Dña Pilar Tejo asiste a la Comisión de Economía Circular y Sostenibilidad, con intervención de Elena Pita, directora general de la Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.
- 07 de octubre. Dña Pilar Tejo asiste a la Reunión de la Comisión de Intermodalidad.
- 17 de octubre. SPC Spain remite su contribución al monográfico sobre intermodalidad del diario digital Transportes XXI.
- 20 de octubre. Dña. Pilar Tejo es entrevistada por el diario digital Transportes XXI, sobre los ecoincentivos (tercera convocatoria).
- 29 de octubre. SPC Spain publica el Avance del Observatorio Estadístico de TMCD, del primer semestre del año 2025.
- 3 de noviembre. Dña. Pilar Tejo es entrevistada por Intereconomía Valencia sobre la Conferencia Anual.
- 12 de noviembre. SPC Spain realiza, junto a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, la Jornada “Cádiz, Puerto verde y azul: impulsando el Transporte Marítimo de Corta Distancia”, en el marco del Congreso Maritime Blue Growth 2025.
- 13 de noviembre. Dña. Pilar Tejo participa como ponente en el Seminario “Claves para el desarrollo del cabotaje y Shortsea Shipping en América Latina”, organizado en Montevideo por la Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas.
- 14 de noviembre. Dña Pilar Tejo asiste a la reunión del Grupo de Trabajo “Indicadores para el análisis de la evolución de la liberación del sector de la estiba” del Observatorio de Servicios Portuarios.
- El 19 de noviembre se celebró la Conferencia Anual Shortsea Valencia 2025, organizada juntamente con la Autoridad Portuaria de Valencia, y que contó con el patrocinio de Grupo Alonso, TransItalia y Moeve, registrando una asistencia



de 87 participantes. A continuación, se llevó a cabo una visita a las instalaciones de la Autopista Ferroviaria en Valencia Terminal Europa.

- El 20 de noviembre se publicó la resolución definitiva correspondiente a la segunda convocatoria del programa Ecoincentivos.
- El 21 de noviembre se celebró la Jornada sobre descarbonización del sector en el marco de la Estrategia Marítima, organizada por la Dirección General de la Marina Mercante, en la que se expuso el Plan de Descarbonización del Transporte Marítimo.
- El 25 de noviembre se celebró una reunión de la European Shortsea Network, a la que asistió Dña. Pilar Tejo en representación de la Asociación.
- El 01 de diciembre se presenta al Registro de Asociaciones del Ministerio del Interior la solicitud de registro de la renovación de los cargos de la Junta Directiva correspondiente a las elecciones celebradas el 24 de septiembre de 2025.
- El 03 y el 05 de diciembre se mantuvieron dos reuniones institucionales con la directora general de la Marina Mercante, Dña. Ana Núñez y su equipo.
- El 11 de diciembre SPC Spain presentó su aportación a la consulta pública del Proyecto de Real Decreto sobre el uso de los sistemas de limpieza de gases de escape de los buques. (Anejo II)
- El 16 de diciembre Dña. Pilar Tejo asistió al Pleno del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.
- El 17 de diciembre fue remitida a la Dirección General de la Marina Mercante la propuesta “definitiva” de modificación de la Orden FOM 1621/2002.



Conferencia Anual Shortsea Valencia 2025

SPC SPAIN celebró su Conferencia Anual Shortsea - Valencia 2025 19 de noviembre de 2025 – Edificio del Reloj, Autoridad Portuaria de Valencia

La Conferencia Anual Shortsea/Valencia 2025 reunió a representantes del MITMA, Puertos del Estado, Autoridades Portuarias, ADIF, instituciones europeas, navieras, cargadores y operadores logísticos, consolidándose como el principal foro nacional para analizar los retos y oportunidades del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD).



El evento contó con el apoyo estratégico de tres patrocinadores clave: Grupo Alonso, TransItalia y Moeve, cuya implicación demuestra su compromiso con la transformación sostenible, la intermodalidad y la innovación logística en España.

Sesión Inaugural

La apertura estuvo presidida por Benito Núñez, Secretario General de Transporte Aéreo y Marítimo, junto a representantes de la Autoridad Portuaria de Valencia, Puertos del Estado, FVET, Generalitat Valenciana y SPC Spain.

En sus intervenciones se destacó: La relevancia del TMCD dentro de la estrategia nacional de movilidad sostenible, la importancia de reforzar la intermodalidad marítimo-ferroviaria y el papel clave de la colaboración público-privada.

Panel 1 – Normativa y Regulación Medioambientales: ¿Compatibles con el desarrollo del TMCD?

Este panel abordó el impacto del ETS, FuelEU Maritime, las medidas de la OMI y las implicaciones económicas y operativas para el sector.





Participaron:

Comisión Europea, Baleària, Grupo Chema-Ballester, Parlamento Europeo y un representante de Moeve.

Patrocinador: MOEVE. Moeve aportó su visión como referente en eficiencia energética y soluciones tecnológicas para la navegación, subrayando el papel de la innovación en la transición hacia un transporte marítimo más sostenible.

Panel 2 – Las Autopistas Ferroviarias: Impulsando la Intermodalidad Marítimo-Ferroviaria

Se analizó el despliegue de las Autopistas Ferroviarias y su complementariedad con las Autopistas del Mar, destacando su potencial para consolidar cadenas logísticas más eficientes y menos emisoras.



Participaron:

ADIF, Tramesa, Brittany Ferries, Autoridades Portuarias y TransItalia.

Patrocinador: TransItalia. TransItalia, operador líder en intermodalidad, reforzó la necesidad de consolidar corredores ferroviarios y marítimos que permitan un transporte más competitivo y sostenible.

Panel 3 – El Nuevo y Cambiante Escenario para el TMCD

El último panel analizó el impacto de la coyuntura geopolítica, la volatilidad energética y los cambios en las cadenas de suministro globales.

Participaron:

WEC Lines, Grupo Alonso, Grimaldi Lines, Suardiaz Group, GNV España y TOLSA.





Patrocinador: Grupo Alonso. Grupo Alonso aportó su visión como operador logístico integral, destacando la importancia de la digitalización, la resiliencia empresarial y la innovación para afrontar con éxito un escenario global en constante transformación.

Clausura y Visita Técnica

La clausura estuvo a cargo de Ana Núñez, Directora General de la Marina Mercante, quien subrayó el compromiso del Ministerio con el impulso del TMCD y la intermodalidad.

La jornada finalizó con una visita a la Autopista Ferroviaria en Valencia Terminal Europa, mostrando sobre el terreno la relevancia creciente del ferrocarril en la estrategia logística nacional.

La Conferencia Anual Shortsea/Valencia 2025 contó con el apoyo fundamental de:

- ◆ Grupo Alonso: Compromiso con la innovación logística, la resiliencia empresarial y la sostenibilidad.

- ◆ TransItalia: Impulso permanente a la intermodalidad marítimo-ferroviaria y al desarrollo de corredores eficientes.

- ◆ Moeve: Líder en soluciones tecnológicas y eficiencia energética para el transporte marítimo.

Shortsea/Valencia 2025: Un punto de encuentro para el futuro de la movilidad sostenible



La edición del año 2025 reafirmó la importancia del TMCD como pieza clave para un sistema de transporte más equilibrado, descarbonizado y competitivo. Shortsea Promotion Center Spain seguirá trabajando junto al sector para impulsar soluciones que integren innovación, sostenibilidad y eficiencia logística.



Jornadas subvencionadas por el MITMS

En la convocatoria de ayudas correspondiente al año 2024, se aprobó financiación para la organización de dos jornadas formativas, de las cuales se llevó a cabo una en noviembre del año 2025. La jornada contó con la participación de aproximadamente 60 asistentes y 15 ponentes expertos. A continuación, se detalla:

- **"Cádiz, Puerto Verde y Azul: Impulsando el TMCD". 12 de noviembre**

El pasado 12 de noviembre, la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) celebró en el Palacio de Congresos de Cádiz la jornada “Cádiz, Puerto Verde y Azul”, un encuentro dirigido a profesionales del sector marítimo, logístico y portuario.

La jornada analizó el papel del Puerto de Cádiz como actor clave en el impulso del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) y su contribución a un modelo de transporte más sostenible, eficiente y competitivo.

Durante el evento se debatieron los principales retos del transporte marítimo, la transición ecológica, la intermodalidad y las oportunidades que ofrece el TMCD en el actual contexto de descarbonización y reequilibrio modal. La iniciativa, subvencionada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMA), contó con entrada libre, con aforo limitado y asignación por orden de inscripción.





Becas Shortsea Leaders 2025

En línea con su apuesta por la formación especializada y el impulso del transporte marítimo de corta distancia, SPC Spain lanzó en 2025 la segunda edición de las Becas Shortsea Leaders, orientadas a facilitar la participación en el curso MOST Iberia, impartido por la Escola Europea – Intermodal Transport.

La convocatoria preveía la adjudicación de tres ayudas económicas: una destinada a profesionales pertenecientes a



entidades asociadas a SPC Spain y dos dirigidas a estudiantes de centros formativos relacionados con el ámbito marítimo y logístico. Cada beca incluía el coste de la matrícula y el alojamiento a bordo, valorados en 830 €, quedando excluidos los desplazamientos hasta el puerto de embarque en Barcelona.

37

La evaluación de las candidaturas se llevó a cabo atendiendo a aspectos como el expediente académico, la relación o experiencia previa con el sector y la calidad de los trabajos presentados sobre intermodalidad. En total, se recibieron once solicitudes, una de ellas de un empleado de uno de nuestros asociados y el resto correspondientes a estudiantes, resultando seleccionados los siguientes beneficiarios:

Asociado al SPC:

Laura Barreda Sales

Ciudad: Castellón

Estudios: Gestión Portuaria, Logística e Intermodalidad

Asociado - Port de Castelló

Estudiantes:

Maryna Halenko

Ciudad: Santurtzi

Estudios: Ciclo Formativo en Comercio Internacional

Centro de Formación: CIFP Santurtzi LHII

Calificación: 2.0



Alba Ventura

Ciudad: Barcelona

Estudios: Logística y Negocios Marítimos

Universidad: Tecno Campus, Centro adscrito en la Universitat Pompeu Fabra

Calificación: 2.0

El comité evaluador estuvo compuesto por D. Jaime Luezas (SPC Spain) y D. Eduard Rodés (Escola Europea). Se valoraron especialmente el interés en el ámbito del transporte intermodal, el expediente académico y la calidad de los trabajos presentados.

SPC Spain confía en que la participación de los seleccionados en el curso contribuirá a su desarrollo profesional y al impulso del sector logístico-marítimo.



OBSERVATORIO ESTADÍSTICO DEL TMCD EN ESPAÑA

IMPACTO DE LAS NORMATIVAS MEDIOAMBIENTALES EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA



IMPACTO EN LA DEMANDA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

Mientras que en el periodo 2013-2019 el crecimiento del TMCD fue superior al del transporte por carretera (Incr. medio anual: 7,8% vs. 4,6%) y un factor de correlación de 0,95, en el periodo 2021-2025, con la entrada en vigor del IMO 202 y después del ETS y del FuelEU, la evolución ha sido la opuesta: +2,1% de Incr. medio anual de la carretera vs. -2,3% del TMCD y un factor de correlación de -0,64.

COMPARACIÓN TMCD RO-RO*/ TTE. CARRETERA
Millones de toneladas

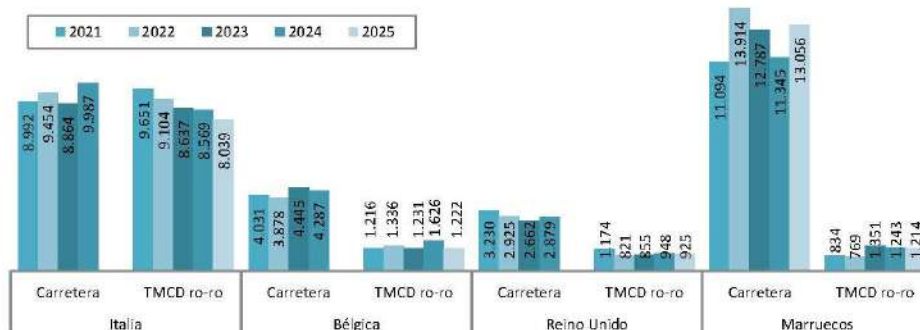


* TMCD alternativo a la carretera
* No incluye vehículos en reg. mercancía

IMPACTO EN LA DEMANDA DE TMCD SEGÚN PAÍSES

En el análisis por países se observa un mayor impacto en los países UE (Italia cae un 6,0% de 2024 a 2025 y Bélgica un 26,4%) frente a los países no UE (Marruecos que crece un 4,6% ó Reino Unido que disminuye un 2,2%).

COMPARACIÓN TMCD RO-RO*/ TTE. CARRETERA SEGÚN PAÍSES.
Miles de toneladas. 2021-2025



Los datos muestran un claro retroceso en el proceso de desarrollo del TMCD en España que venía marcando una tendencia claramente positiva



IMPACTO DE LAS NORMATIVAS MEDIOAMBIENTALES EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA



IMPACTO EN LA OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

Mientras que en el periodo 2013-2019 el crecimiento de la oferta de los servicios de TMCD Ro-Ro fue muy significativo en el periodo 2021-2025 la evolución ha sido de reducción de la oferta volviendo a niveles de años anteriores.

Se observa que las navieras reducen frecuencias, reduciendo así la capacidad ofertada para adecuarse a la contracción de la demanda.

OFERTA DE TMCD RO-RO*
Miles de metros lineales. 2013-2025



* TMCD alternativo a la carretera

Los datos muestran un claro retroceso en el proceso de desarrollo del TMCD en España que venía marcando una tendencia claramente positiva



DESTACADOS DEL AÑO 2025



TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA – TOTAL

Con 258 millones de toneladas en 2025, el Transporte Marítimo de Corta Distancia en España decreció un 4,3% respecto a 2024.

■ 2022 ■ 2023 ■ 2024 ■ 2025

El tráfico exterior cayó (-6,4%) mientras que el de cabotaje creció ligeramente (2,9%). Por forma de presentación, el tráfico de mercancía general ro-ro fue el único que experimentó crecimiento (2,2%) gracias al cabotaje.

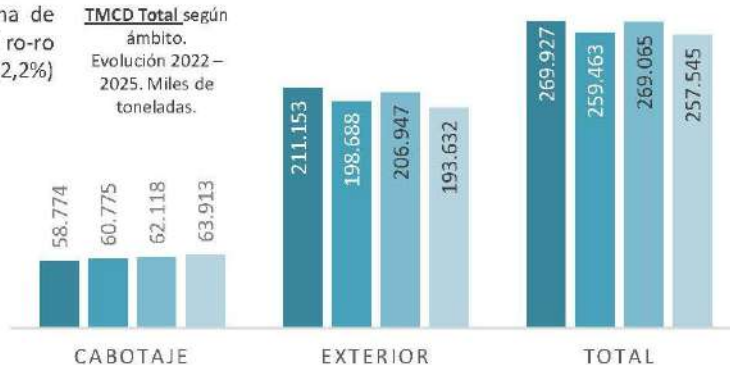
TMCD Total según ámbito.
Evolución 2022 – 2025. Miles de toneladas.



Tráfico Exterior



Tráfico de Cabotaje



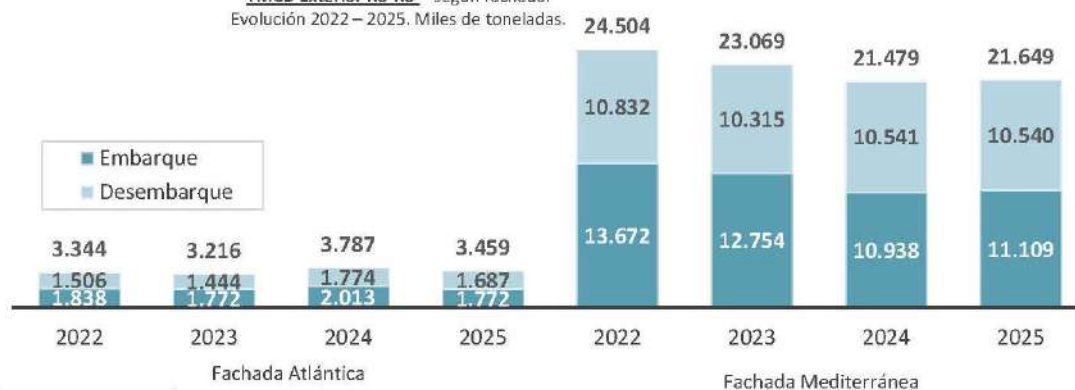
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA INTERNACIONAL Ro-Ro

El TMCD internacional ro-ro*, con 25,1 Mt en 2025, registra una caída del 0,8% en comparación con 2024.

-0,8%
Δ Interanual
TMCD Ro-Ro

En cuanto al TMCD internacional de carga rodada (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) se observó una **disminución del 0,8% respecto al año anterior**. El comportamiento entre las diferentes fachadas muestra una notable disparidad: mientras que la fachada Atlántica decreció un 8,7%, la Mediterránea se mantuvo estable (+0,6%).

TMCD Exterior Ro-Ro* según fachada.
Evolución 2022 – 2025. Miles de toneladas.



* No incluye veh. reg. mercancía

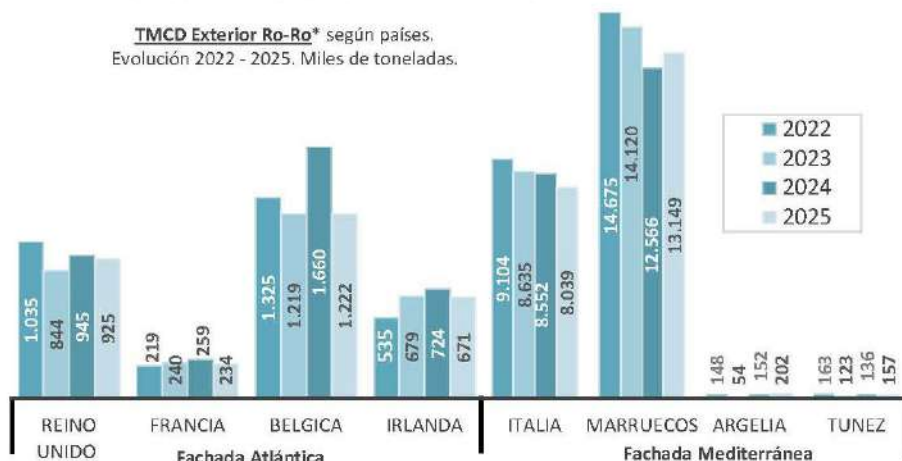


TMCD INTERNACIONAL RO-RO SEGÚN PAÍSES DE INTERCAMBIO

En la fachada Atlántica destaca el importante decremento del tráfico con Bélgica (-26,4%), mientras que la Mediterránea se mantiene estable gracias al crecimiento del tráfico con Marruecos (4,6%), pues el tráfico con Italia registra una notable caída (-6,0%).

Dentro de la fachada Atlántica todos los países presentan disminuciones en sus flujos: Bélgica (-26,4%), Reino Unido (-2,2%), Francia (-9,6%) e Irlanda (-7,3%).

TMCD Exterior Ro-Ro* según países.
Evolución 2022 - 2025. Miles de toneladas.



En la fachada Mediterránea el tráfico con Marruecos crece un 4,6%, y el de Italia cae notablemente un 6,0%. Aunque con cifras muy reducidas, los tráficos con Argelia y Túnez registran notables aumentos por segundo año consecutivo, 32,4% y 15,5% respectivamente.

* No incluye vehículos en reg. mercancía

TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA – SERVICIOS CAR- CARRIER

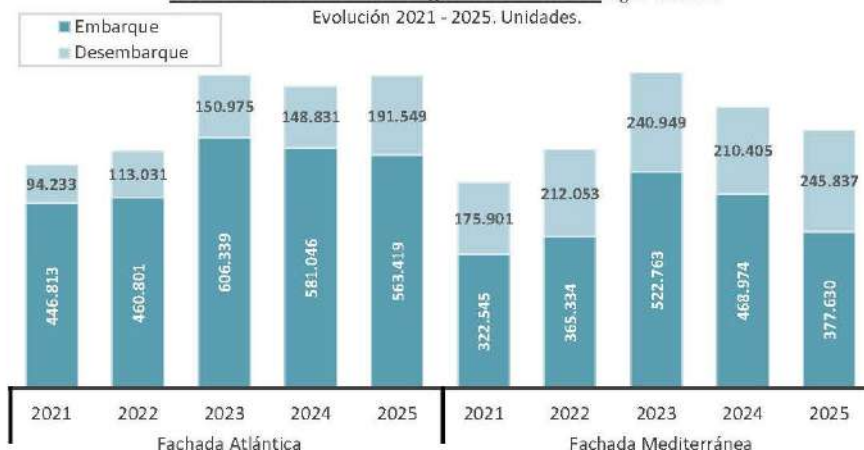
El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía con 3,2 Mt ($\approx$ 1,4 millones vehículos) experimenta una reducción del 7,7% continuando la tendencia descendente observada en 2024

-7,7%
Δ Interanual
Demanda

42

Esta reducción se concentra en la fachada Mediterránea (-18,4%) y en los embarques (-14,7%), mientras que la fachada Atlántica registra un crecimiento del 3,4%, y los desembarques han aumentado (12,2%). La caída de los embarques ha sido más pronunciada en la fachada Mediterránea (-27,7%) que en la Atlántica (-3,0%). Por otro lado, los desembarques en la fachada Mediterránea registran una ligera subida (2,1%), siendo significativa en la fachada Atlántica (28,6%).

TMCD Exterior. Vehículos en régimen de mercancía según fachada.
Evolución 2021 - 2025. Unidades.





OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA - ALTERNATIVO A LA CARRETERA

En 2025, la capacidad anual ofertada de los servicios de carga rodada se ha reducido en ambas Fachadas, Atlántica y Mediterránea.

En la fachada Atlántica, la evolución de 2024 a 2025 ha sido negativa, con un descenso del 16,6%. En la fachada Mediterránea, se ha registrado también una disminución, del 11,0%, siguiendo la tendencia del 2024.

TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA
CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS DE CARGA RODADA SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2025. Miles de metros lineales



* El salto en las cifras de capacidad de los servicios de carga rodada de la fachada mediterránea desde 2018 se debe a un cambio metodológico, al incluir en este concepto servicios que no se consideraban antes de ese año: Norte de África (Argelia, Marruecos y Túnez, exceptuando los servicios B^a Algeciras-Tánger).

AUTOPISTAS DEL MAR

En 2025, hay una pérdida en el número de Autopistas del Mar al reducirse la frecuencia de algunos servicios y, por tanto, se reduce la capacidad ofertada en este tipo de servicios.

La fachada Atlántica pierde dos Autopista del Mar, quedando en dos, y cae la capacidad ofertada a 1,0 millón de metros lineales, -22,6% en comparación con 2024. En contraste, la fachada Mediterránea, aumenta el número de Autopistas del Mar (ocho), aunque experimenta una disminución de la capacidad ofertada del 5,7%, pasando de 5,0 millones de metros lineales en 2024 a 4,7 millones en 2025.

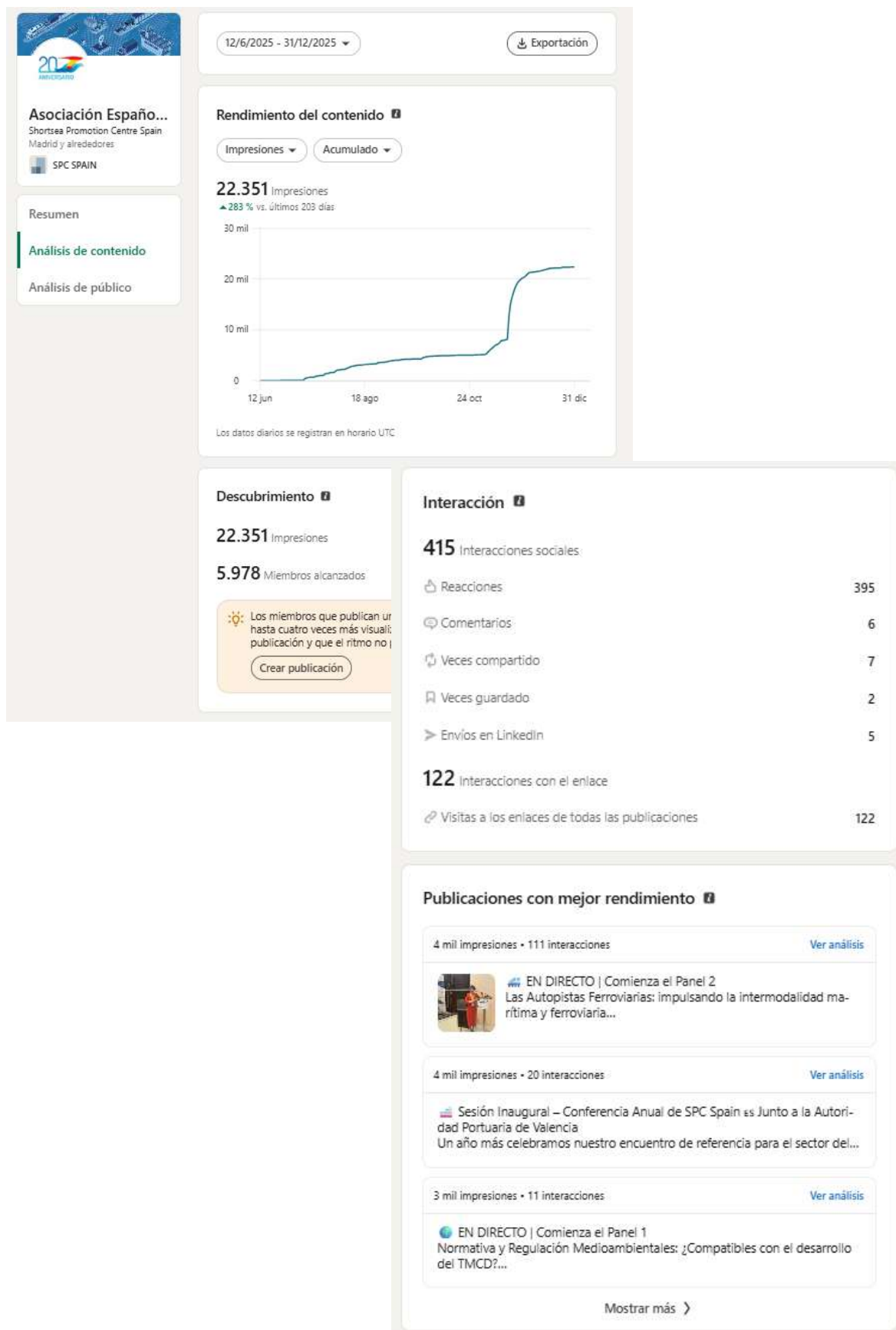
AUTOPISTAS DEL MAR . CAPACIDAD SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2024 Miles de metros lineales



* Los importantes crecimientos en los indicadores de las AdM a partir de 2018 se deben a un cambio metodológico, al incluir en este concepto servicios con el Norte de África que no se consideraban anteriormente.



LA ASOCIACIÓN EN LAS REDES SOCIALES: LINKEDIN





← Publicaciones con mejor rendimiento

Últimos 365 días ▾

Impresiones ▾

Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo Corta Distancia ha publicado esto • 7 meses



EN DIRECTO | Comienza el Panel 2

Las Autopistas Ferroviarias: impulsando la intermodalidad marítima y ferroviaria... mostrar más

104

1 comentario • 3 veces compartido

▲ 3.086

Impresiones

Ver análisis

Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo Corta Distancia ha publicado esto • 7 meses



Sesión Inaugural – Conferencia Anual de SPC Spain ts Junto a la Autoridad Portuaria de Valencia

Un año más celebramos nuestro encuentro de referencia para el sector ... mostrar más

20

▲ 3.804

Impresiones

Ver análisis

Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo Corta Distancia ha publicado esto • 7 meses



EN DIRECTO | Comienza el Panel 1

Normativa y Regulación Medioambientales: ¿Compatibles con el desarrollo del TMCD?... mostrar más

10

▲ 3.288

Impresiones

Ver análisis

Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo Corta Distancia ha publicado esto • 7 meses



EN DIRECTO | Comienza el Panel 3

El nuevo y cambiante escenario para el TMCD ... mostrar más

52

1 comentario • 1 vez compartido

▲ 2.123

Impresiones

Ver análisis

Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo Corta Distancia ha publicado esto • 7 meses



Conferencia Anual Shortsea 2025 – Valencia

El 19 de noviembre celebraremos en el Edificio del Reloj Junto a la Autoridad Portuaria de Valencia nuestra Conferencia An ... mostrar más

23

▲ 1.333

Impresiones

V

Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo Corta Distancia ha publicado esto • 11 meses



Si estudias logística, transporte, comercio o ingeniería... esta beca es para ti.

Participa en el curso MOST Iberia con una de las becas SH ... mostrar más

18

▲ 1.037

Impresiones

Ver análisis

Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo Corta Distancia ha publicado esto • 7 meses



Normativas medioambientales europeas: ¿Compatibles con el desarrollo del TMCD?

Conferencia Anual Shortsea 2025 – 19 de noviembre, \ ... mostrar más

19

▲ 901

Impresiones

Ver análisis

Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo Corta Distancia ha publicado esto • 7 meses



El próximo 19 de noviembre, el Edificio del Reloj de la Autoridad Portuaria de Valencia acogerá nuestra Conferencia Anual Shortsea 2025, el gran encuentro del transporte marítimo de corta distan... mostrar más

35

▲ 803

Impresiones

Ver análisis

Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo Corta Distancia ha publicado esto • 11 meses



¡Abierta la convocatoria a la 2ª edición de las Becas SHORTSEA LEADER 2025!

Tras el éxito de la primera edición, SPC Spain lanza una nu ... mostrar más

12

▲ 730

Impresiones

Ver análisis

Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo Corta Distancia ha publicado esto • 10 meses



Impulsa tu carrera desde el mar: SHORTSEA LEADERS 2025

¿Te interesa el transporte marítimo, la logística o los nuevos retos del comercio sostenible?... mostrar más

9

▲ 658

Impresiones

Ver análisis

Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo Corta Distancia ha publicado esto • 9 meses



Ganadores de las Becas Shortsea Leaders 2025

Nos complace anunciar a los seleccionados en la edición 2025 de las Becas Shortsea Leaders, que participarán en el curso MOST IBERIA de la Escola Europ ... mostrar más

9

2 comentarios

▲ 620

Impresiones

Ver análisis



LA ASOCIACIÓN EN LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Los navieros españoles afrontan con “muchas incertidumbres” el Fuel EU Maritime

La norma no impone obligación a los proveedores para ofertar biocombustibles, cuyo sobrecooste “es inasumible”, según la patronal Anave.



La directora general de Anave, Elena Seco, durante su intervención en la última asamblea general de los armadores españoles I Anave

IRAKI CARRERA | Bilbao

13 de enero de 2025



Los armadores españoles están afrontando con “demasiadas incertidumbres” la reciente entrada en vigor del reglamento comunitario relativo al uso de combustibles renovables para impulsar la descarbonización del transporte marítimo (Fuel EU Maritime). Las preocupaciones de la Asociación de Navieros Españoles (Anave) radican en que la norma “no establece obligaciones a los proveedores” en los puertos para que oferten biocombustibles y en su impacto económico por “el sobrecooste “inasumible” de los mismos. Esta regulación se suma al sistema de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (GEI), más conocido como EU ETS, que entró en vigor hace un año.

REGlamento FUEL EU MARITIME

OBJETIVOS

Promover el uso en el transporte marítimo de fuentes de energía alternativas más sostenibles, estableciendo una sanción en función de la intensidad de carbono del combustible utilizado.

Los buques portacontenedores y de pasaje, desde 2030, deberán conectarse a la red eléctrica de tierra.

ÁMBITO DE APLICACIÓN	FECHAS DE APLICACIÓN	EXENCIONES TEMPORALES
Todos los buques destinados al transporte de pasajeros o mercancías de más de 5.000 toneladas de arqueo bruto (GT)		
Energía considerada:		
100% de la energía consumida en puertos del Espacio Económico Europeo (EEE).		
100% de la energía en viajes intra EEE.		
50% de la energía en viajes hacia/desde las regiones ultraperiféricas desde cualquier Estado miembro del EEE, incluyendo los viajes de cabotaje y los interinsulares. En el caso de la estancia en puerto, se computará el 100% de la energía consumida en los puertos asociados a estos viajes.		
50% de la energía en viajes hacia/desde países extra EEE.		

Fuente: Anave

La nueva normativa exige la reducción de la intensidad de los GEI del combustible que consume un buque, partiendo de un 2% desde el pasado 1 de enero para alcanzar el 80% en 2050. La mezcla de biocombustible con los fueles convencionales es la única opción que tiene gran parte de las flotas española y comunitaria para cumplir con el reglamento. Sin embargo, la todavía escasa oferta de las mezclas de biodiésel marino y su precio, que puede cuadruplicar el de los fueles tradicionales (el IFO 380, el VLSFO 0,5% y el MGO 0,1%), son dos hándicaps para las compañías.

Según la directora general de Anave, Elena Seco, a diferencia de lo que ocurre en el sector aéreo a través del reglamento ReFuelEU Aviation, la norma “no plantea obligaciones a los suministradores en los puertos para disponer de combustibles renovables marinos”. “Si Bruselas no busca la forma de incentivar a los proveedores para que proporcionen estos fueles en las cantidades necesarias y a un precio razonable, aunque tengan un sobrecooste, la norma se convertirá en una medida recaudatoria que no cumplirá su objetivo de reducir las emisiones”, opina Seco en conversación con El Mercantil.



“Si Bruselas no incentiva los fueles renovables, la norma se convertirá en una medida recaudatoria”

Elena Seco, Directora general de Anave

Una disposición del texto que corrobora esta lectura es que si un buque, por falta de oferta o cualquier otro motivo, no lograse el objetivo establecido de disminución de emisiones, la naviera deberá abonar una sanción económica para recibir el certificado de conformidad del Fuel EU Maritime. En el caso de España, los buques que cubren tráficos estratégicos y de servicio público con Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla están exentos del cumplir con el reglamento hasta 2030, lo que afecta a unos 110 barcos (450.000 toneladas de peso muerto) de la flota controlada por armadores españoles, entre portacontenedores, buques ro-ro y embarcaciones de pasaje. Gran parte del resto de la flota, 99 barcos (4,4 millones de toneladas), entre petroleros, gaseros y graneleros, sí quedará bajo el paraguas de la reglamentación.

¿POR QUÉ REDUCE EL INCENTIVO DEL USO DE FUELES RENOVABLES NO BIOLÓGICOS?

Además, con carácter general, la reglamentación introduce algunos mecanismos de flexibilidad, entre los que destacan el uso de combustibles renovables de origen no biológico (caso del e-amoniaco, el e-metanol y el e-metano), que computan el doble a la hora de obtener el certificado de conformidad, y la agrupación de buques o pooling. Este sistema permite que un barco que navega con un combustible cuya intensidad de emisiones sea inferior al objetivo obligatorio establezca un pool con otros mercantes en el que la intensidad media del grupo cumpla la meta.

“El consumo de combustibles renovables de origen no biológico está incentivado. Si el barco ha utilizado una tonelada, se contabilizan dos. Sin embargo, las fórmulas de los anexos de la norma no cuantifican esta medida de la misma manera, lo que disminuye el potencial incentivador. Anave y ECSA [la patronal europea de armadores] han pedido la aclaración de esta inconsistencia en las directrices de aplicación que está elaborando la Comisión Europea”, explica Seco.

Las navieras españolas advierten del retraso de Bruselas a la hora de fijar las directrices de aplicación de la norma

Estas guías son otro de los ‘agujeros negros’ del Fuel EU Maritime. “Bruselas va con retraso. Existen dudas sobre diferentes cuestiones que previsiblemente se aclararán cuando se publiquen las directrices de aplicación; la plataforma Thetis de EMSA (Agencia Europea de Seguridad Marítima), donde se vuelcan y se monitorizan los datos, no está todavía totalmente adaptada; los verificadores [las sociedades de clasificación que certifican el informe de emisiones de cada buque] serán previsiblemente los mismos que los del sistema de comercio de derechos [EU ETS], pero todavía no se ha confirmado... Sin embargo, el reglamento ya ha entrado en vigor y los armadores tienen que estar cumpliendo con sus disposiciones”, declara la también presidenta de la Asociación Española para la Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain).

SI NO HAY BIOCARBURANTE, ¿CUÁL SERÁ EL IMPACTO ECONÓMICO PARA LAS NAVIERAS ESPAÑOLAS?

El sobrecooste de los biocarburantes frente a los fueles convencionales es el otro gran caballo de batalla de los armadores. Según la patronal Anave, en caso de no disponer de combustibles renovables, el impacto económico del Fuel EU Maritime sería de 1.500 millones de euros anuales en su primer quinquenio de aplicación, entre 2025 y 2029, lo que equivale a una media de unos 115.000 euros por buque/año, unas cifras que podrían triplicarse a partir de 2030. Para los buques controlados por empresas españolas, exceptuando los que operan en tráficos exentos, “el impacto medio anual es casi el doble”.

1.500 mill. € Impacto económico del Fuel EU Maritime en su primer quinquenio de aplicación si no se dispone de e- fueles

“El compromiso actual de las navieras con la transición energética y la sostenibilidad es claro, pero necesitan que se desarrolle la oferta de biocombustibles, los procedimientos necesarios para acreditar su cumplimiento con las normas y una red de suministro global. Actualmente no existe esa red de suministro y el sobrecooste es inasumible”, apunta la primera ejecutiva de Anave. Hay que tener en cuenta que el combustible supone, como mínimo, una tercera parte de los costes operativos totales de un buque.

“El puerto de Rotterdam tiene en marcha un sistema para comercializar los biocombustibles marinos a un precio muy competitivo, con un sobrecooste de entre el 5-15%, aunque sus ventajas también se han reducido en el último año. En cualquier caso, no deja de ser un solo puerto en Europa”, señala.

¿CÓMO CERTIFICAR BIOFUELES DE TERCEROS PAÍSES QUE CUMPLEN CON EL FUEL EU MARITIME?

El tema de las certificaciones de los biocombustibles no es un asunto menor para aquella parte de la flota española que opera en tráficos tramp (buques fletados especialmente para cada transporte), caso de algunos cargueros de mercancía general, graneleros, petroleros y gaseros. Una hipótesis factible es que el armador que trabaja en este segmento internacional tenga un suministrador de biocombustibles en un puerto de fuera del Espacio Económico Europeo. El interrogante es cómo certificar que estos fueles renovables respetan el nuevo reglamento comunitario.

La demanda de Anave y de ECSA es que parte del dinero recaudado por el EU ETS y el Fuel EU Maritime se “destine a la renovación de las flotas, la reducción del diferencial de precios entre los combustibles fósiles y los renovables, y a fomentar la producción y la disponibilidad de los biocarburantes en el mercado”, concluye la portavoz de la patronal española.

¿CUÁLES SON LAS AYUDAS PÚBLICAS PREVISTAS PARA DESCARBONIZAR LAS FLOTAS?

Las instituciones europeas destinarán 20 millones de derechos de emisión del EU ETS, es decir, 1.600 millones de euros partiendo de una media del precio del carbono de 80 euros por tonelada, a la reinversión en el sector a través de un fondo de innovación. Por su parte, la Organización Marítima Internacional (OMI) prevé la implementación de un impuesto sobre los combustibles fósiles para incentivar las inversiones en tecnologías más sostenibles y fomentar así el uso y el desarrollo de carburantes menos contaminantes.

En nuestro país, el Gobierno de Pedro Sánchez tiene en cartera 1.500 millones de euros para ayudar a los armadores en la descarbonización de sus flotas, procediendo 500 millones de los fondos recaudados a través del ETS en el marco de la Estrategia Marítima Española para el periodo 2024-2050, que lidera la cartera de Transportes. Los 1.000 millones restantes son una línea de avales públicos para la renovación de la flota mercante nacional. Ambas actuaciones son dos reivindicaciones de la patronal Anave presidida por Vicente Boluda que aún no han visto la luz.



La asociación pretende evitar un retroceso en los logros conseguidos.

13 febrero 2025 11:23



DP

Última actualización 13 febrero
2025 11:34



TEMAS

- Eco-incentivos
- Marítimos
- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
- SPC Spain

RELACIONADAS



Transportes propone una transición a fondos CEF para prolongar el eco-incentivo a partir de 2026

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia-SPC Spain, reclama la continuidad del programa de Ecoincentivos marítimos “para evitar un retroceso en los logros conseguidos”.

MADRID. La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia-SPC Spain alerta de la urgencia de mantener el programa de Ecoincentivos marítimos, considerado clave para la sostenibilidad del transporte de mercancías en España.

Desde su implementación en 2022 por el Ministerio de Transportes, este programa ha logrado impulsar significativamente el uso de cadenas intermodales marítimas, fomentando su complementariedad con otros modos de transporte, especialmente la carretera, y promoviendo un sistema logístico más eficiente, ecológico y sostenible.

El programa de Ecoincentivos marítimos, enmarcado en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) y financiado con fondos europeos Next Generation EU, está generando un impacto positivo en el sector.

En la primera convocatoria, correspondiente a solo seis meses, 100.619 viajes realizados por 43 operadores de transporte terrestre se han beneficiado de estos incentivos, logrando reducir significativamente las externalidades ambientales y sociales que se habrían producido en un escenario sin esta medida.

Se ha estimado que el Ecoincentivo marítimo, en su conjunto, generará un aumento en el bienestar social de cerca de 300 millones de euros en tres años, multiplicando por 5 el presupuesto del programa, con un enfoque que optimiza la complementariedad entre los modos de transporte y mejora la eficiencia del sistema en su conjunto.

El desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) en España ha sido un éxito en las últimas dos décadas, como lo reflejan los datos del Observatorio Estadístico del TMCD que publica regularmente SPC Spain. Este modelo de transporte ha contribuido a la reducción de emisiones, la descongestión de infraestructuras terrestres y la disminución de la siniestralidad en carretera.

No obstante, la entrada en vigor de las normativas ETS en 2024 y FuelEU en 2025, plantea desafíos competitivos a las navieras que operan servicios regulares de TMCD.

Garantizar la continuidad

Ante este escenario, SPC Spain considera imprescindible garantizar la continuidad del programa de Ecoincentivos marítimos para seguir promoviendo el desarrollo del transporte intermodal como una solución sostenible y eficiente, fortaleciendo su papel dentro de la movilidad de mercancías en España.

“Reconocemos y valoramos el esfuerzo del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en la implementación de este programa, pero su continuidad es esencial para seguir avanzando en la transición hacia un transporte de mercancías más eficiente y menos contaminante”, señala desde SPC Spain su presidenta Elena Seco.

Además, destaca que prolongar esta iniciativa permitirá consolidar una cultura de intermodalidad en el sector, fomentando el uso de buques con mejor desempeño medioambiental y maximizando los beneficios de los fondos que se empleen, europeos o nacionales.

En el mismo sentido se manifiesta José María Quijano, secretario general de CETM que ostenta una de las vicepresidencias de SPC Spain, “el sector del transporte de mercancías por carretera necesita este tipo de incentivos para extender el uso de la intermodalidad marítima sin perder la necesaria competitividad, imprescindible en un sector sometido a una enorme competencia”.



SPC Spain pide prolongar los ecoincentivos



La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia defiende la continuidad de las ayudas para embarcar carga rodada ante los desafíos de las normativas ETS y FuelEU.

El transporte marítimo de corta distancia (TMCD) urge a consolidar el programa de ecoincentivos marítimos, que facilita a los operadores de carretera embarcar en las líneas regulares de carga rodada de las navieras Brittany Ferries, Grupo Suardiaz, CLdN, Grimaldi y Finnlines.



Los flujos con Italia se mueven en las autopistas del mar de Grimaldi.

Desde la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) consideran que la entrada en vigor de las normativas ETS en 2024 y de FuelEU este año "plantea desafíos competitivos a las navieras que operan los servicios regulares de TMCD".

Ante este escenario, defienden que es "imprescindible garantizar la continuidad del programa de ecoincentivos marítimos para seguir promoviendo el desarrollo de la logística intermodal como una solución sostenible y eficiente en la movilidad de mercancías en España".

La presidenta de SPC Spain, Elena Seco, remarca que mantener las ayudas es "esencial para seguir avanzando en la transición hacia un transporte de mercancías más eficiente y menos contaminante".

Además, fomenta el uso de buques con mejor desempeño medioambiental y maximiza los beneficios de los fondos que se empleen, europeos o nacionales".

En la misma dirección se manifiesta José M^a Quijano, secretario general de CETM y uno de los vicepresidentes de SPC Spain, incide que "el sector del transporte de mercancías por carretera necesita este tipo de incentivos para extender el uso de la intermodalidad marítima sin perder la necesaria competitividad".

El programa de ecoincentivos marítimos, enmarcado en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), fue implementado en 2022 por el Ministerio de Transportes con un presupuesto inicial de 60 millones de euros de los fondos europeos Next Generation EU.

En su primera convocatoria, correspondiente a solo seis meses, se contabilizaron 100.619 viajes realizados por 43 operadores de transporte terrestre. En la [segunda convocatoria](#), el número de peticiones aumentó un 20 por ciento al pasar de 43 a 52 empresas de transporte.

Desde la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia avanzan que está "pendiente de resolverse la tercera convocatoria, pero que los fondos dotados para este programa resultan suficientes para lanzar una cuarta".

SPC Spain difunde unas estimaciones en las que el ecoincentivo marítimo "generará un aumento en el bienestar social de cerca de 300 millones de euros en tres años, multiplicando por 5 el presupuesto del programa, con un enfoque que optimiza la complementariedad entre los modos de transporte y mejora la eficiencia del sistema en su conjunto".



PILAR TEJO
Directora Técnica
SPC Spain



¿Qué tendencias impulsarán la evolución del tráfico marítimo de corta distancia este 2025?

En el momento actual, el principal factor que afecta a la actividad de los servicios regulares de TMCD es el extracoste que deben asumir, derivado de la aplicación del ETS y el impacto de estos extracostes en la competitividad de las cadenas de transporte marítimo-terrestres. A ello hay que añadir, además, la implantación de la zona ECA en el Mediterráneo desde el 01 de mayo. No está claro hasta qué punto es posible transmitir estos recargos a los cargadores-clientes, en un mercado sometido a una fortísima competencia. Existe un riesgo

cierto de que asistamos a un retroceso en todo lo avanzado en nuestro país en pro de un sistema de transporte más sostenible. Adicionalmente hay que considerar que el programa de ecoincentivos marítimo. SPC Spain se ha manifestado públicamente sobre la necesidad de mantener este programa.

¿Cómo afectará la creciente competencia a los tráficos en el Estrecho?

Los tráficos del Estrecho entre Marruecos y Europa son claramente un mercado de gran atractivo. Las políticas de Marruecos están favoreciendo cada vez más la implantación de procesos productivos de las empresas europeas. Desde el punto de vista de SPC Spain tiene gran relevancia la proliferación de servicios alternativos, y a la vez complementarios, a los del itinerario clásico. De hecho, aunque a día de hoy no es posible, consideramos de máximo interés poder incluir estos servicios marítimos en el programa de ecoincentivos, con el fin de promover su desarrollo.

MARÍTIMO

La Cumbre Europea del Transporte Marítimo se celebrará en marzo en Bruselas

Basándose en el éxito de la primera edición, la Cumbre también acogerá una conferencia de alto nivel y varias sesiones sobre los retos de la industria naviera europea y mundial.

Redacción 14/02/2025 a las 10:02 h



| Foto: European Shipping Summit

La Cumbre Europea del Transporte Marítimo **reunirá los días 19 y 20 de marzo en la ciudad de Bruselas** a numerosos responsables políticos europeos e internacionales, líderes del sector marítimo, y representantes de sindicatos y organizaciones medioambientales.

Durante dos días, se llevarán a cabo diversos debates, reuniones entre las partes interesadas e incluso actividades de networking. Basándose en el éxito de la primera edición, que tuvo lugar en el mes de septiembre de 2023, la Cumbre también acogerá esta vez **una conferencia de alto nivel** y varias sesiones sobre los retos de la industria naviera europea y mundial.

El exceso de burocracia y la presión fiscal amenazan la supervivencia de las pymes españolas

Organizada por Ecsa, Clia en Europa, Ecasba, EuDA, Empa, ETF, ETA, Interferry y WSC, esta edición tratará temas como la electrificación de muelles, el futuro del reciclaje de buques, la transición a los combustibles sostenibles, la estrategia Fit for 55, **los avances hacia una estrategia industrial marítima competitiva**, la seguridad en el Mar Rojo, el papel del Transporte Marítimo de Corta Distancia o la búsqueda de talento en el sector.



SPC Spain reclama la “urgente” continuidad de los ecoincentivos marítimos

SPC ha estimado que el ecoincentivo marítimo generará un aumento en el bienestar social de cerca de 300 millones de euros en tres años

POR EL CANAL MARÍTIMO Y LOGÍSTICO - 13 febrero, 2025

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) ha publicado un comunicado por el que transmite la “urgencia de mantener el programa de ecoincentivos marítimos”, que considera “clave” para la sostenibilidad del transporte de mercancías.

SPC Spain explica que, desde su implementación en el 2022 por el Ministerio de Transportes, el programa ha “logrado impulsar significativamente el uso de cadenas intermodales marítimas, fomentando su complementariedad con otros modos de transporte, especialmente la carretera, y promoviendo un sistema logístico más eficiente, ecológico y sostenible”.

SPC Spain calibra el impacto positivo de los ecoincentivos

En la primera convocatoria de los ecoincentivos, correspondiente a seis meses, **100.619 viajes realizados por 43 operadores de transporte terrestre** se han beneficiado de estos incentivos, “logrando reducir significativamente las externalidades ambientales y sociales que se habrían producido en un escenario sin esta medida”, insiste SPC Spain.

SPC ha estimado que el ecoincentivo marítimo, en su conjunto, generará un aumento en el bienestar social de cerca de 300 millones de euros en tres años, multiplicando por cinco el presupuesto del programa, con un enfoque que optimiza la complementariedad entre los modos de transporte y mejora la eficiencia del sistema en su conjunto.

La asociación de promoción del shortsea shipping explica que la **entrada en vigor del ETS y el FuelEU Maritime** “plantea desafíos competitivos a las navieras que operan servicios regulares”. Ante este escenario, SPC Spain considera “imprescindible” garantizar la continuidad del programa de ecoincentivos “para seguir promoviendo el desarrollo del transporte intermodal como una solución sostenible y eficiente, fortaleciendo su papel dentro de la movilidad de mercancías en España”.

“Reconocemos y valoramos el esfuerzo del Ministerio de Transportes en la implementación de este programa, pero su continuidad es esencial para seguir avanzando en la transición hacia un transporte de mercancías más eficiente y menos contaminante”, señala desde SPC Spain su presidenta, Elena Seco. Además, Elena Seco destaca que prolongar esta iniciativa “permitirá consolidar una cultura de la intermodalidad en el sector, fomentando el uso de buques con mejor desempeño medioambiental y maximizando los beneficios de los fondos que se empleen, europeos o nacionales”.



MARÍTIMO

marítimo · La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia quiere evitar el retroceso en los logros conseguidos

SPC reclama que los ecoincentivos agoten su presupuesto y se doten de nueva financiación



Se defiende una 4ª convocatoria y a partir de ahí buscar nueva financiación.

14 febrero 2025 05:20



Miguel Jiméñez

Última actualización 14 febrero
2025 05:20



TEMAS

- Ecoincentivos marítimos
- SPC Spain

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) reclamó ayer la continuidad del programa de ecoincentivos marítimos, agotando su presupuesto y definiéndose nuevas vías de financiación.

MADRID. El programa de ecoincentivos marítimos fue definido en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia con una dotación de 60 millones de euros y una vigencia de 3 años, en concreto hasta 2025.

La primera convocatoria apenas cubrió medio año y se otorgaron ayudas por valor de 6,8 millones de euros.

La segunda convocatoria se sigue a la espera de que se anuncie la resolución, aunque las fuentes consultadas prevén que finalmente permita otorgar ayudas por valor de un tercio del presupuesto total establecido.

Con respecto a la tercera convocatoria, convocada en mayo de 2024, se está ahora mismo dentro del período de elegibilidad y con una asignación que podría ser similar a la de la segunda convocatoria.

Se está a la espera de que se otorguen las ayudas de la segunda convocatoria, mientras que la tercera ya está en curso

En este contexto, y ante la posibilidad de que quede sin asignar parte del presupuesto inicialmente contemplado, desde la SPC-Spain se defiende la necesidad de que todo el dinero previsto para ecoincentivos se destine a los mismos y no se desvíe para otros fines, definiéndose que se produzca una cuarta convocatoria. En esta misma línea, desde la SPC-Spain se reclama el establecimiento de nuevos instrumentos de financiación para concretar a continuación el establecimiento de sucesivas nuevas convocatorias, pudiendo estar entre estos instrumentos los ingresos derivados del pago de los ETS marítimos.

Para la SPC-Spain es "urgente" mantener el programa de ecoincentivos marítimos, considerado "clave para la sostenibilidad del transporte de mercancías en España".

Además, la entrada en vigor de las normativas ETS en 2024 y FuelEU en 2025 plantea desafíos competitivos a las navieras que operan servicios regulares de transporte marítimo de corta distancia, por lo que se considera imprescindible garantizar la continuidad del programa.

Se estima que los ecoincentivos marítimos, en su conjunto, generarán un aumento en el bienestar social de cerca de 300 millones de euros en tres años, multiplicando por cinco el citado presupuesto de 60 millones de euros del programa, con un enfoque que optimiza la complementariedad entre los modos de transporte y mejora la eficiencia del sistema en su conjunto.

Por tanto, la SPC-Spain defiende la continuidad del programa para "evitar un retroceso en los logros conseguidos".

En la primera convocatoria, correspondiente a solo seis meses, 100.619 viajes realizados por 43 operadores de transporte terrestre se beneficiaron de 6,8 millones de euros de incentivos, "logrando así reducir significativamente las externalidades ambientales y sociales que se habrían producido en un escenario sin esta medida", se destacó ayer por parte de la SPC-Spain.



SPC Spain pide la continuidad del ecoincentivo para evitar un retroceso en la sostenibilidad del transporte

Inicio / Noticias / SPC Spain pide la continuidad...



Un camión embarca en un ferry

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) reclamó, el 13 de febrero en un comunicado, la continuidad del programa de Ecoincentivos Marítimos, considerándolo *“una iniciativa clave para la sostenibilidad del transporte de mercancías en España”*. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana puso en marcha dicho programa en 2022, enmarcado en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y financiado con fondos europeos *NextGenerationEU*.

En su primera convocatoria, el programa ha permitido que se lleven a cabo un total de 100.619 viajes por 43 operadores de transporte por carretera en solo seis meses, reduciendo emisiones y descongestionando el tráfico terrestre. Se estima que en tres años los beneficios sociales generados alcanzarán los 300 millones de euros, multiplicando por cinco el presupuesto inicial del programa.

Sin embargo, a pesar de su éxito y de la disponibilidad de fondos para una nueva convocatoria, la continuidad del programa no está garantizada. SPC Spain advierte de que la falta de apoyo podría frenar los avances logrados y afectar a la competitividad del SSS ante normativas como la inclusión del transporte marítimo en el sistema de comercio de emisiones (EU ETS) en 2024 y el *FuelEU*, en 2025, que imponen mayores exigencias medioambientales a las navieras.

Elena Seco, presidenta de SPC Spain, reconoce los esfuerzos del Ministerio de Transportes, *“pero la continuidad de los ecoincentivos es esencial para consolidar un modelo de transporte de mercancías más eficiente y sostenible”*. Por su parte, José María Quijano, vicepresidente de la asociación y secretario general de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), destaca que *“el sector necesita este tipo de incentivos para extender el uso de la intermodalidad marítima sin perder la necesaria competitividad, imprescindible frente a una enorme competencia”*.

El Ecoincentivo Marítimo, financiado con 60 millones de euros de los fondos europeos, tiene el objetivo de potenciar el transporte multimodal, combinando la flexibilidad de la carretera con la eficiencia del transporte marítimo para reducir emisiones, mejorar la seguridad vial y optimizar la logística.

El programa beneficia a transportistas, cargadores y operadores que eligen el transporte marítimo en lugar de la carretera, contribuyendo así a un sistema más sostenible. Además, supone un estímulo indirecto para que las navieras adopten tecnologías más ecológicas.

SPC Spain insiste en la necesidad de garantizar la continuidad del programa, asegurando así el futuro del Transporte Marítimo de Corta Distancia como una alternativa competitiva, eficiente y sostenible. *“Es el momento de consolidar la intermodalidad y reforzar el compromiso con un transporte de mercancías más limpio. No podemos permitir un retroceso en los avances logrados”*, concluyen desde la Asociación.

20/02/2025

Compartir esta publicación



Últimas Noticias

El TMCD internacional ro-ro cae un 0,8% en 2025 y SPC Spain advierte del impacto regulatorio
14/05/2026

El Convenio de Pekín refuerza la seguridad jurídica de las ventas judiciales de buques
14/05/2026

El cierre del estrecho de Ormuz lleva los fletes spot de los gaseros de GLP de gran porte a máximos históricos
14/05/2026

FOBAS advierte de problemas de estabilidad en combustibles marinos suministrados en Singapur
14/05/2026

Varios tripulantes de un portacontenedores heridos tras un nuevo ataque iraní contra buques mercantes
07/05/2026

La OMI aplaza a las reuniones intersecciones de septiembre y noviembre las negociaciones para el NZF
07/05/2026



El Transporte Marítimo de Corta Distancia de carga rodada registra en 2024 un importante crecimiento (18%) en la fachada Atlántica

Organizan:



El Transporte Marítimo de Corta Distancia global ha crecido un +3,7% en 2024, un punto por encima del crecimiento del conjunto del tráfico portuario del SPE.

La carga rodada internacional de la fachada atlántica muestra un claro ascenso mientras se frena en la fachada mediterránea, principalmente por el descenso de los flujos con Marruecos.

En la reunión su Asamblea ordinaria, celebrada el pasado 2 de abril, los miembros de SPC Spain han reiterado que es imprescindible garantizar la continuidad del programa de Ecoincentivos Marítimos.

El 19 de noviembre tendrá lugar en Valencia la Conferencia Anual de SPC-Spain.

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) publica una nueva edición de su informe del Observatorio Estadístico del TMCD correspondiente al año 2024, que pone de manifiesto un comportamiento desigual entre la fachadas atlántica y mediterránea. Los datos más relevantes son los siguientes:

– En el tráfico global de TMCD (que incluye cabotaje y graneles) se ha producido un incremento interanual del +3,7%, un punto por encima del crecimiento del conjunto del tráfico portuario del SPE, con un crecimiento superior del tráfico exterior (+4,2%) frente al cabotaje (+2,2%). El mayor aumento se ha producido en el tráfico contenerizado (+19,1%), especialmente de exterior (+22,7%). El resto de los tráficos presentan una cierta estabilidad con la excepción del granel sólido que se ha reducido (-6,6%).

– El TMCD internacional ro-ro (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) registró 25,3 millones de toneladas (Mt) transportadas en 2024, lo que representa una disminución del -3,7% respecto a 2023, aunque con importantes diferencias entre fachadas:

– Por fachadas, el comportamiento fue dispar: la Atlántica creció un destacado +17,8%, mientras que la Mediterránea registró un descenso del -6,7%.

– Del análisis por países de origen y destino se observa cómo este descenso en la fachada Mediterránea es atribuible en su mayoría al retroceso de los flujos con Marruecos (-11,0%) tras los elevados registros de 2022 y 2023. El tráfico con Italia permanece estable, y se observan crecimientos con Argelia y Túnez, especialmente marcado con Argelia (+183%), aunque con cifras en valor absoluto muy reducidas.

– Por su parte, el significativo aumento en la fachada Atlántica responde al crecimiento de los tráficos con todos los países de intercambio, especialmente con Bélgica (+36,2%), pero también con Reino Unido (+12,1%), Francia (+8,0%) e Irlanda (+6,5%).

– El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía, con 3,3 Mt (≈ 1,4 millones vehículos) en 2024, presenta un descenso del -7,3%, tras el importante crecimiento registrado en 2023.

– La oferta de TMCD alternativo a la carretera en el año 2024, muestra una variación interanual de la capacidad ofertada diferente según fachadas: aumento del +12,1% en la Atlántica, pasando de 2,7 a 3,0 millones de metros lineales, y reducción del -10,2% en la fachada mediterránea, de 7,2 a 6,4 millones de metros lineales, acorde en ambos casos a la evolución de la demanda.

– En cuanto a las Autopistas del Mar, la fachada Atlántica oferta 4 Autopistas del Mar -dos conectando con Reino Unido, una con Bélgica, y una con Francia y enlace con Marruecos-, una más que en 2023, por lo que su capacidad en metros lineales ha aumentado de forma significativa (+30,3%). La fachada Mediterránea mantiene las 6 Autopistas del Mar -4 con Marruecos y 2 con Italia- aunque con reducción de su capacidad respecto a 2023 (-18,5%).

– Como consecuencia, el nivel de ocupación en 2024 aumentó en ambas fachadas: 53,7% en la Atlántica, y 67,7% en la Mediterránea.

– En relación con el transporte por carretera, el TMCD ro-ro captó en 2023 el 10,9% de la demanda de transporte internacional, superior al registrado en 2022 (10,5%). Italia y Reino Unido siguen siendo los países donde el TMCD ro-ro muestra una cuota de participación más elevada, estando en el caso de Italia en el 49,4%. Destaca asimismo la cuota de Bélgica por encima del 20%.

En el siguiente enlace [AQUÍ](#) se puede acceder al informe del Observatorio Estadístico del TMCD correspondiente al año 2024 y a su infografía resumen.

La Asamblea ha acordado que la Conferencia Anual de la Asociación Española de Promoción del TMCD (SPC-Spain) se celebrará el 19 de noviembre en Valencia.

En la reunión su Asamblea ordinaria, celebrada el pasado 2 de abril, los miembros de SPC Spain han reiterado que es imprescindible garantizar la continuidad del programa de Ecoincentivos Marítimos para seguir promoviendo el desarrollo del transporte intermodal como una solución sostenible y eficiente, y ante los desafíos competitivos que la entrada en vigor de las normativas ETS en 2024 y FuelEU en 2025, plantea a las navieras que operan servicios regulares de TMCD.



La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) publica una nueva edición de su informe del Observatorio Estadístico del TMCD correspondiente al año 2024, que pone de manifiesto un comportamiento desigual entre la fachadas atlántica y mediterránea. Los datos más relevantes son los siguientes:

En el tráfico global de TMCD (que incluye cabotaje y graneles) se ha producido un incremento interanual del 3,7%, un punto por encima del crecimiento del conjunto del tráfico portuario del SPE, con un crecimiento superior del tráfico exterior (4,2%) frente al cabotaje (2,2%). El mayor aumento se ha producido en el tráfico containerizado (19,1%), especialmente de exterior (22,7%). El resto de los tráficos presentan una cierta estabilidad con la excepción del granel sólido que se ha reducido (6,6%).

El TMCD internacional ro-ra (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) registró 25,3 millones de toneladas (Mt) transportadas en 2024, lo que representa una disminución del 3,7% respecto a 2023, aunque con importantes diferencias entre fachadas:

Por fachadas, el comportamiento fue dispar: la Atlántica creció un destacado 17,8%, mientras que la Mediterránea registró un descenso del 6,7%.

Del análisis por países de origen y destino se observa cómo este descenso en la fachada Mediterránea es atribuible en su mayoría al retroceso de los flujos con Marruecos (11,0%) tras los elevados registros de 2022 y 2023. El tráfico con Italia permanece estable, y se observan crecimientos con Argelia y Túnez, especialmente marcado con Argelia (183%), aunque con cifras en valor absoluto muy reducidas.

Por su parte, el significativo aumento en la fachada Atlántica responde al crecimiento de los tráficos con todos los países de intercambio, especialmente con Bélgica (36,2%), pero también con Reino Unido (12,1%), Francia (8,0%) e Irlanda (6,5%).

El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía, con 3,3 Mt (≈ 1,4 millones vehículos) en 2024, presenta un descenso del 7,5% tras el importante crecimiento registrado en 2023.

La oferta de TMCD alternativo a la carretera en el año 2024 muestra una variación interanual de la capacidad ofertada diferente según fachadas: aumento del 12,1% en la Atlántica, pasando de 2,7 a 3,0 millones de metros lineales y reducción del 10,2% en la fachada mediterránea, de 7,2 a 6,4 millones de metros lineales, acorde en ambos casos a la evolución de la demanda.

En cuanto a las Autopistas del Mar, la fachada Atlántica oferta cuatro Autopistas del Mar (dos conectando con Reino Unido, una con Bélgica, y una con Francia y enlace con Marruecos), una más que en 2023, por lo que su capacidad en metros lineales ha aumentado de forma significativa (50,3%). La fachada Mediterránea mantiene las seis Autopistas del Mar (cuatro con Marruecos y dos con Italia), aunque con reducción de su capacidad respecto a 2023 (18,5%). Como consecuencia, el nivel de ocupación en 2024 aumentó en ambas fachadas: 53,7% en la Atlántica, y 67,7% en la Mediterránea.

Mantenimiento de los ecoincentivos

En relación con el transporte por carretera, el TMCD ro-ra captó en 2023 el 10,9% de la demanda de transporte internacional, superior al registrado en 2022 (10,5%). Italia y Reino Unido siguen siendo los países donde el TMCD ro-ra muestra una cuota de participación más elevada, estando en el caso de Italia en el 49,4%. Destaca asimismo la cuota de Bélgica por encima del 20%.

En la reunión su asamblea ordinaria, celebrada el pasado 2 de abril, los miembros de SPC Spain reiteraron que es imprescindible garantizar la continuidad del programa de Ecoincentivos Marítimos para seguir promoviendo el desarrollo del transporte intermodal como una solución sostenible y eficiente y ante los desafíos competitivos que la entrada en vigor de las normativas ETS en 2024 y FuelEU en 2025 plantea a las navieras que operan servicios regulares de TMCD.



MARITIMO

La Fachada Atlántica impulsó el TMCD en España en 2024



El tráfico de cabotaje experimentó un crecimiento del 2,2% el pasado año.

09 abril 2025 15:34



DP

Última actualización 09 abril
2025 15:34



TEMAS

- España
- SPC Spain
- TMCD

El **transporte marítimo de corta distancia (TMCD)** experimentó un crecimiento el pasado año del 3,7% en los puertos españoles, donde el tráfico exterior experimentó un incremento del 4,2%, frente al 2,2% del movimiento de cabotaje.

VALENCIA. El mayor aumento en el TMCD se produjo en el tráfico contenerizado (19,1%), especialmente de exterior (22,7%). El resto de los tráficos presentan una cierta estabilidad con la excepción del granel sólido que se ha reducido un 6,6%.

El TMCD internacional ro-ro (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) registró 25,3 millones de toneladas transportadas en 2024, lo que representa una disminución del 3,7% respecto a 2023, aunque con importantes diferencias entre fachadas, que registraron un comportamiento dispar.

La Atlántica creció un destacado 17,8%, mientras que la Mediterránea registró un descenso del 6,7%. Del análisis por países de origen y destino se observa cómo este descenso en la fachada Mediterránea es atribuible en su mayoría al retroceso de los flujos con Marruecos (11%) tras los elevados registros de 2022 y 2023. El tráfico con Italia permanece estable, y se observan crecimientos con Argelia y Túnez, especialmente marcado con Argelia (183%), aunque con cifras en valor absoluto muy reducidas.

Por su parte, el significativo aumento en la Fachada Atlántica responde al crecimiento de los tráficos con todos los países de intercambio, especialmente con Bélgica (36,2%), pero también con Reino Unido (12,1%), Francia (8%) e Irlanda (6,5%).

El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía, con 3,3 millones de toneladas en 2024, experimentó un descenso del 7,3%, tras el importante crecimiento registrado en 2023.

Por otro lado, la oferta de TMCD alternativo a la carretera en el año 2024 muestra una variación interanual de la capacidad ofertada diferente según fachadas: aumento del 12,1% en la Atlántica, pasando de 2,7 a 3 millones de metros lineales, y reducción del 10,2% en la fachada Mediterránea, de 7,2 a 6,4 millones de metros lineales, acorde en ambos casos a la evolución de la demanda.

En cuanto a las Autopistas del Mar, la fachada Atlántica oferta 4 Autopistas del Mar -dos conectando con Reino Unido, una con Bélgica, y una con Francia y enlace con Marruecos-, una más que en 2023, por lo que su capacidad en metros lineales ha aumentado de forma significativa (30,3%).

La fachada Mediterránea mantiene las 6 Autopistas del Mar -4 con Marruecos y 2 con Italia- aunque con reducción de su capacidad respecto a 2023 (18,5%). Como consecuencia, el nivel de ocupación en 2024 aumentó en ambas fachadas: 53,7% en la Atlántica, y 67,7% en la Mediterránea.

En relación con el transporte por carretera, el TMCD ro-ro captó en 2024 el 10,9% de la demanda de transporte internacional, superior al registrado en 2022 (10,5%). Italia y Reino Unido siguen siendo los países donde el TMCD ro-ro muestra una cuota de participación más elevada, estando en el caso de Italia en el 49,4%. Destaca asimismo la cuota de Bélgica por encima del 20%.



La fachada atlántica arrasa en carga rodada y la mediterránea cae por el tráfico con Marruecos

El short sea shipping en España sumó 269 millones de toneladas en 2024 y la fachada atlántica creció el 17,8% gracias a la carga rodada



SPC Spain

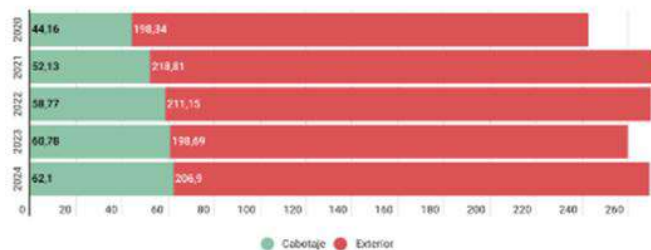
EL MERCANTIL | Madrid

9 de abril de 2025



La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) ha publicado una nueva edición del Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia correspondiente al ejercicio 2024, según el cual el short sea shipping en España sumó 269 millones de toneladas el año pasado, creciendo el 3,7% respecto a 2023. Esto supone un punto por encima del conjunto del sistema portuario español. El informe, según reconoce la propia asociación desde un primer momento, "pone de manifiesto un comportamiento desigual entre las fachadas atlántica y mediterránea" en transporte de corta distancia internacional de carga rodada. La notable disparidad viene en el crecimiento de la fachada atlántica (+17,8%) frente al descenso de la mediterránea (-6,7%).

TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA SEGÚN ÁMBITO



Millones de toneladas
Fuente: SPC-Spain

En términos generales, esta modalidad de transporte de carga rodada, excluyendo vehículos en régimen de mercancía, registró un total de 25,3 millones de toneladas en 2024, registrando una contracción del 3,7% en comparación con 2023. Del análisis por países de intercambio, en la fachada mediterránea disminuye el tráfico con Marruecos hasta el 11%, y ésta es una de las principales causas a las que se puede atribuir el retroceso de estos flujos tras los elevados registros de 2022 y 2023, según destaca el observatorio. El movimiento con Italia permanece estable y se ha registrado un aumento en los volúmenes con Argelia (+183%) —si bien con cifras en valor absoluto muy reducidas, del orden de 152.000 toneladas— y Túnez (+11%), que mantuvo una cifra absoluta de 136.000 toneladas en 2024.

Por su parte, el crecimiento de la fachada atlántica responde al aumento de las rutas con todos los países de intercambio, especialmente con Bélgica (+36,2% y 1,6 millones de toneladas), pero también con Reino Unido (+12,1% y 945.000 toneladas), Francia (+8% y 259.000 toneladas) e Irlanda (+6,5% 724.000 toneladas). Cabe reseñar que en, el caso de Reino Unido, 2024 ha sido el primer ejercicio en mostrar una recuperación de sus cifras absolutas de intercambio de carga rodada de corta distancia, en caída libre desde 2021. En el tráfico global de corta distancia, que incluye cabotaje y graneles, el tráfico exterior ha mostrado un crecimiento del 4,2% y 206,9 millones de toneladas por encima del flujo interior, del 2,2% y 62,1 millones de toneladas.

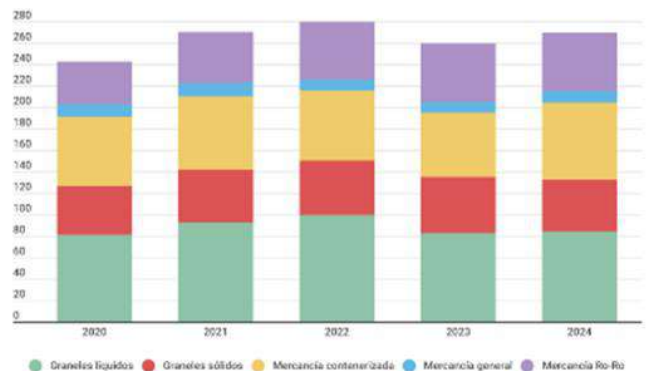
-11%

Los servicios car carrier transportaron 3,3 millones de toneladas y 1,4 millones de vehículos, el 11% menos

El mayor incremento se ha producido en el tráfico contenerizado (+19,1%), especialmente de exterior (+22,7%). El resto de los tráficos presentan una cierta estabilidad con la excepción del granel sólido, que se ha reducido (-6,6%). Respecto al short sea shipping en el ámbito de los car carriers, en 2024 se transportaron un total de 3,3 millones de toneladas de mercancía y aproximadamente 1,4 millones de vehículos, experimentando una caída del 11% y rompiendo la tendencia ascendente observada en los dos últimos años. "Durante 2024, ambos sentidos del tráfico en ambas fachadas han registrado descensos", asegura SPC Spain en su informe. "Los embarques han disminuido el 7%", si bien la disminución es más pronunciada de nuevo en la fachada mediterránea (-10,3%) que en la atlántica (-4,2%).

"Por otro lado, los desembarques han sufrido una reducción del 7,8%, aunque en la fachada atlántica ha sido ligera (-1,4%), mientras que en la fachada mediterránea la caída ha sido más significativa (-12,7%)", apunta el estudio. Por otro lado, la oferta de transporte marítimo de corta distancia alternativa a la carretera en el año 2024 también muestra una variación interanual de la capacidad ofertada diferente según fachadas. Aumentó el 12,1% en la fachada atlántica pasando de 2,7 millones de metros lineales a tres millones; y disminuyó el 10,2% en la fachada mediterránea, de 7,2 millones a 6,4 millones de metros lineales. En total, el short sea shipping alternativo a la carretera aumentó el 19% en metros lineales de 2023 a 2024.

TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA SEGÚN TIPOLOGÍA DE MERCANCÍA



Millones de toneladas
Fuente: SPC-Spain

Los casos de ambas fachadas van en consonancia con la demanda, apunta el informe. En la atlántica, la ocupación pasó del 51,2% en 2023 al 53,7% en 2024 gracias a un mayor aumento de la demanda (+17,8%) que de la oferta (+12,1%). En la mediterránea, el incremento ha sido más notable, pasando del 59,6% en 2023 al 67,7% en 2024 debido a que la oferta se redujo el 12,6% y la demanda se mantuvo estable, perdiendo apenas el 0,8%. La ocupación estimada de la oferta en 2024 fue del 63,2%. En cuanto a las autopistas del mar, la fachada atlántica ha sumado una nueva, alcanzando un total de cuatro —dos conectando con Reino Unido, una con Bélgica y una con Francia con enlace a Marruecos— y aumentando la capacidad ofertada en 1,3 millones de metros lineales (+30,3%). La fachada mediterránea mantiene sus autopistas y desciende el 18,5% en metros lineales.

Por su parte, en relación al transporte marítimo de corta distancia y su comparativa con el transporte por carretera, el short sea shipping de vehículos captó en 2023 el 10,9% de la demanda de transporte internacional, experimentando un ligero aumento respecto del 10,5% registrado en 2022, aunque por debajo de la cuota alcanzada en 2021 del 12,1%, hasta ahora la mejor. Italia y Reino Unido siguen siendo los países con mayor participación del short sea shipping ro-ro, con una cuota del 49,9% en Italia y del 24,3% en Reino Unido. Destaca asimismo la cuota de Bélgica, por encima del 21%.



El transporte marítimo de corta distancia en España ha crecido un 3,7% en 2024

El transporte marítimo de corta distancia en España ha crecido un 3,7% en 2024, con subidas en los tráficos de cabotajes y en los exteriores.

Redacción 10/04/2025 a las 11:05 h



El transporte marítimo de corta distancia en España ha movido en 2024 un total de 269,07 millones de toneladas.

El transporte marítimo de corta distancia en España ha crecido un 3,7% en todo 2024, de tal manera que alcanza en el ejercicio **un total de 269,07 millones de toneladas**.

Según el análisis de SPC Spain, el **tráfico de cabotaje** ha registrado un ascenso anual de un 2,2% en el ejercicio, con un total de 62,12 millones de toneladas, mientras que el exterior también ha crecido un 4,2% anual, para un volumen semestral de 206,95 millones de toneladas.

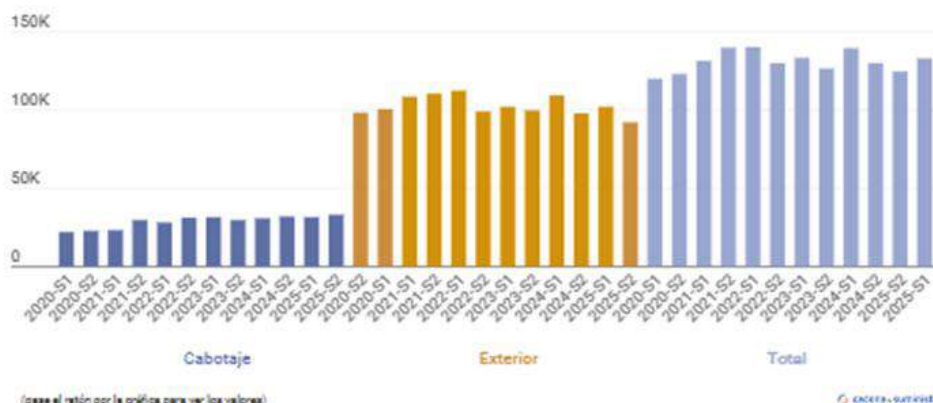
[El exceso de burocracia y la presión fiscal amenazan la supervivencia de las pymes españolas](#)

Sin embargo, al mismo tiempo, el **cabotaje internacional ro-ro** ha sumado, excluyendo vehículos en régimen de mercancía, 25,3 millones de toneladas en 2024, lo que implica una **caída de un 3,7% anual**.

Con más detalle, dentro de este ámbito, la **fachada Atlántica** registró un ascenso de un 17,8%, mientras que la **fachada Mediterránea** registra un retroceso de un 6,7% anual.

Por países, destaca el **incremento de los intercambios con Bélgica, el Reino Unido, Francia e Irlanda**, así como con la mayor parte de los países del Mediterráneo, salvo con Marruecos.

TMCD TOTAL SEGÚN ÁMBITO (miles de toneladas/semestre)



Oferta de TMCD alternativo a la carretera

A su vez, el **tráfico de corta distancia de vehículos en régimen de mercancía** registra un ascenso anual de un 19%, para sumar un total anual de 9,4 millones de toneladas.

En estos servicios se detectan un aumento del movimiento de un 12,1% anual en la fachada atlántica que contrasta con las caídas de un 10,2% en la costa mediterránea.

Por lo que respecta a la oferta de las **autopistas del mar** en el semestre se registra una nueva línea en la fachada atlántica, con una capacidad ofertada de 1,3 millones de metros lineales, un 30,3% más que en 2023.



MARÍTIMO

SPC Spain denuncia la ineficacia de los ecoincentivos marítimos



Es imprescindible y urgente la redefinición del programa dados los desafíos que enfrenta el sector del TMCD.

24 abril 2025 10:52



DP

Última actualización 24 abril
2025 12:21



TEMAS

- Ecoincentivos
- Ecoincentivos marítimos
- Normativa

Según SPC Spain, el resultado provisional de la 2ª convocatoria no solo no cumple su misión incentivadora, sino que ejerce el efecto contrario.

Ayer se publicó la Resolución provisional de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible sobre la concesión de ayudas de la segunda convocatoria del programa de ecoincentivos marítimos, que otorga un volumen total de 1,7 millones de euros frente a un presupuesto de 20 millones. Ante esta noticia, SPC Spain ha trasladado su respuesta: De las 52 empresas que solicitaron la ayuda, tan solo 15 han resultado beneficiarias. De ellas únicamente 6 recibirán un importe próximo al solicitado (>89%); y apenas 4 un importe superior a los 100.000 euros. Los 9 restantes obtienen, como media, un 20% sobre lo solicitado.

Ante este resultado, la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) quiere manifestar su profundo disgusto al comprobar que todos los esfuerzos realizados, por los operadores de transporte usuarios de los servicios, las compañías navieras que los prestan, el conjunto del sector e incluso el propio Ministerio, son claramente baldíos e incapaces de conseguir los objetivos para los que se desarrolló este programa largamente reclamado desde el sector.

Existe una clara incompatibilidad entre la normativa que rige este programa y su aplicación eficiente. Es decepcionante observar cómo programas similares puestos en marcha por otros países, como Italia, resultan de mucho más sencilla aplicación y enormemente más eficientes en la consecución de sus objetivos.

Con más intensidad, si cabe, SPC Spain vuelve a alertar de la urgencia de disponer de un programa de Ecoincentivos Marítimos efectivo, pues es clave para la sostenibilidad del transporte de mercancías en España. Un programa que logre impulsar significativamente el uso de cadenas intermodales marítimas, fomentando su complementariedad con otros modos de transporte, especialmente la carretera, y promoviendo un sistema logístico más eficiente, ecológico y sostenible.

El desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) en España ha sido un éxito en las últimas dos décadas, como lo reflejan los datos del Observatorio Estadístico del TMCD que publica regularmente SPC Spain. Este modelo de transporte ha contribuido a la reducción de emisiones, la descongestión de infraestructuras terrestres y la disminución de la siniestralidad en carretera.

No debemos permitir que la entrada en vigor de las normativas ETS en 2024, FuelEU en 2025 y, en breve, la SECA en el Mediterráneo, malogren los importantes avances conseguidos en los últimos 20 años, que han permitido desarrollar un conjunto de Autopistas del Mar y servicios regulares que configuran una oferta de TMCD de gran calidad y que, además, ha evolucionado hacia un mejor desempeño medioambiental mediante la renovación y adaptación de la flota con estándares avanzados.

Ante este escenario, SPC Spain considera imprescindible garantizar la continuidad del programa de Ecoincentivos Marítimos para seguir promoviendo el desarrollo del transporte intermodal como una solución sostenible y eficiente, fortaleciendo su papel dentro de la movilidad de mercancías en España.

Desde SPC Spain reiteramos nuestro compromiso con la promoción del TMCD y hacemos un llamamiento a las autoridades competentes para asegurar la disponibilidad de un programa de ecoincentivos marítimos adaptado a la realidad del sector, garantizando así un futuro más sostenible para el transporte de mercancías en España.



El programa de ecoincentivos marítimos, en su concepción actual, demuestra su incapacidad de cumplir los objetivos marcados. Es urgente su redefinición



El resultado provisional de la 2ª convocatoria no solo no cumple su misión incentivadora, sino que ejerce el efecto contrario.

Es imprescindible y urgente la redefinición del programa dados los desafíos que enfrenta el sector del TMCD.

Ayer se publicó la Resolución provisional de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible sobre la concesión de ayudas de la segunda convocatoria del programa de ecoincentivos marítimos, que otorga un volumen total de 1,7 millones de euros frente a un presupuesto de 20 millones.

De las 52 empresas que solicitaron la ayuda, tan solo 15 han resultado beneficiarias. De ellas únicamente 6 recibirán un importe próximo al solicitado (>89%); y apenas 4 un importe superior a los 100.000 euros. Los 9 restantes obtienen, como media, un 20% sobre lo solicitado.

Ante este resultado, la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) quiere manifestar su profundo disgusto al comprobar que todos los esfuerzos realizados, por los operadores de transporte usuarios de los servicios, las compañías navieras que los prestan, el conjunto del sector e incluso el propio Ministerio, son claramente baldíos e incapaces de conseguir los objetivos para los que se desarrolló este programa largamente reclamado desde el sector.

Existe una clara incompatibilidad entre la normativa que rige este programa y su aplicación eficiente. Es decepcionante observar cómo programas similares puestos en marcha por otros países, como Italia, resultan de mucho más sencilla aplicación y enormemente más eficientes en la consecución de sus objetivos.

Con más intensidad, si cabe, SPC Spain vuelve a alertar de la urgencia de disponer de un programa de Ecoincentivos Marítimos efectivo, pues es clave para la sostenibilidad del transporte de mercancías en España. Un programa que logre impulsar significativamente el uso de cadenas intermodales marítimas, fomentando su complementariedad con otros modos de transporte, especialmente la carretera, y promoviendo un sistema logístico más eficiente, ecológico y sostenible.

El desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) en España ha sido un éxito en las últimas dos décadas, como lo reflejan los datos del Observatorio Estadístico del TMCD que publica regularmente SPC Spain. Este modelo de transporte ha contribuido a la reducción de emisiones, la descongestión de infraestructuras terrestres y la disminución de la siniestralidad en carretera.

No debemos permitir que la entrada en vigor de las normativas ETS en 2024, FuelEU en 2025 y, en breve, la SECA en el Mediterráneo, malogren los importantes avances conseguidos en los últimos 20 años, que han permitido desarrollar un conjunto de Autopistas del Mar y servicios regulares que configuran una oferta de TMCD de gran calidad y que, además, ha evolucionado hacia un mejor desempeño medioambiental mediante la renovación y adaptación de la flota con estándares avanzados.

Ante este escenario, SPC Spain considera imprescindible garantizar la continuidad del programa de Ecoincentivos Marítimos para seguir promoviendo el desarrollo del transporte intermodal como una solución sostenible y eficiente, fortaleciendo su papel dentro de la movilidad de mercancías en España.

Desde SPC Spain reiteramos nuestro compromiso con la promoción del TMCD y hacemos un llamamiento a las autoridades competentes para asegurar la disponibilidad de un programa de ecoincentivos marítimos adaptado a la realidad del sector, garantizando así un futuro más sostenible para el transporte de mercancías en España.



El short sea shipping emplaza a redefinir con urgencia los ecoincentivos marítimos

Tras la publicación de la segunda partida de ayudas, SPC Spain considera que el programa no cumple con su misión y genera el efecto contrario



Balearia

EL MERCANTIL | Madrid

24 de abril de 2025



La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) llama a repensar de forma “imprescindible y urgente” el programa de ecoincentivos marítimos, cuya segunda partida de ayudas se aprobó ayer mismo otorgando subvenciones a 15 empresas de un total de 52 candidatas con un porcentaje de ejecución de ayudas muy bajo respecto del total presupuestado inicialmente. La asociación cree que, “en su concepción actual”, el programa de ecoincentivos “demuestra su incapacidad de cumplir los objetivos marcados” y apunta a que el resultado, si bien provisional, de esta segunda tanda de ayudas “no sólo no cumple con su misión incentivadora, sino que ejerce el efecto contrario”.

SPC Spain considera que existe una “clara incompatibilidad” entre la norma y su aplicación eficiente

La resolución provisional de la secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible sobre la concesión de ayudas de la segunda convocatoria del programa de ecoincentivos marítimos otorga un volumen total de 1,7 millones de euros frente a un presupuesto de 20 millones. De las 15 empresas beneficiarias, “únicamente seis recibirán un importe próximo al solicitado”, es decir, de más del 89% en los fletes propuestos, según denuncia la asociación del transporte marítimo de corta distancia. Apenas cuatro recibirán un importe de más de 100.000 euros. Y las otras nueve entidades obtendrán, de media, el 20% sobre lo que solicitaron. Esto, asevera SPC Spain, está muy lejos de responder a los desafíos que enfrenta el sector del transporte de corta distancia.

“Ante este resultado, la asociación quiere manifestar su profundo disgusto al comprobar que todos los esfuerzos realizados por los operadores de transporte usuarios de los servicios, las compañías navieras que los prestan, el conjunto del sector e incluso el propio ministerio, son claramente baldíos e incapaces de conseguir los objetivos para los que se desarrolló este programa largamente reclamado desde el sector”, ha expresado la organización en un comunicado. A su juicio, existe una “clara incompatibilidad” entre la normativa que rige este programa y su aplicación eficiente.

“Es decepcionante observar cómo programas similares puestos en marcha por otros países, como Italia, resultan de mucho más sencilla aplicación y enormemente más eficientes en la consecución de sus objetivos”, continúa el texto de la asociación española. De esta forma, SPC Spain ha vuelto a alertar de la urgencia de disponer de un programa de ecoincentivos marítimos efectivo, “pues es clave para la sostenibilidad del transporte de mercancías en España”. Este programa, según lo concibe la organización, debería ser capaz de impulsar significativamente el uso de [cadenas intermodales marítimas](#), fomentando su complementariedad con otros modos de transporte, especialmente la carretera, y promoviendo un sistema logístico más eficiente, ecológico y sostenible.

La asociación llama a evitar que las normas ambientales “malogren” los avances del short sea shipping

El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en España “ha sido un éxito en las últimas dos décadas”, según SPC Spain, que cita [los datos del Observatorio Estadístico de esta modalidad de transporte marítimo de carga](#) y que publica regularmente la propia asociación. “Este modelo de transporte ha contribuido a la reducción de emisiones, la descongestión de infraestructuras terrestres y la disminución de la siniestralidad en carretera”, afirma SPC Spain, que manifiesta su preocupación ante la entrada en vigor de normativas medioambientales europeas como el régimen de comercio de emisiones de carbono (ETS) y FuelEU este año, y en breve, [la implantación de la Zona de Control de Emisiones de Azufre \(SECA\) en el Mediterráneo](#).

SPC Spain llama a evitar que estas regulaciones “malogren los importantes avances conseguidos en los últimos 20 años, que han permitido desarrollar un conjunto de autopistas del mar y servicios regulares que configuran una oferta de transporte marítimo de corta distancia de gran calidad y que, además, ha evolucionado hacia un mejor desempeño medioambiental mediante la renovación y adaptación de la flota con estándares avanzados”. No es la primera vez que [la organización española invita a garantizar la continuidad del programa de ecoincentivos](#) con el objetivo de seguir promoviendo el transporte intermodal de mercancías. “Reiteramos nuestro compromiso y hacemos un llamamiento a las autoridades competentes para asegurar la disponibilidad de un programa de ecoincentivos marítimos adaptado a la realidad del sector”, ha insistido la asociación.



Tras la resolución provisional de la secretaria de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible sobre la concesión de ayudas de la segunda convocatoria del programa de ecoincentivos marítimos, que otorga un volumen total de 1,7 millones de euros frente a un presupuesto de 20 millones, de las 52 empresas que solicitaron la ayuda, tan solo 15 han resultado beneficiarias. De ellas, únicamente seis recibirán un importe próximo al solicitado (>89%); y apenas cuatro un importe superior a los 100.000 euros. Los nueve restantes obtienen, como media, un 20% sobre lo solicitado.

Ante este resultado, la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) manifiesta su disgusto "al comprobar que todos los esfuerzos realizados, por los operadores de transporte usuarios de los servicios, las compañías navieras que los prestan, el conjunto del sector e incluso el propio Ministerio, son claramente baldíos e incapaces de conseguir los objetivos para los que se desarrolló este programa largamente reclamado desde el sector".

La asociación añade que existe una clara incompatibilidad entre la normativa que rige este programa y su aplicación eficiente. Así afirma que "es decepcionante observar cómo programas similares puestos en marcha por otros países, como Italia, resultan de mucho más sencilla aplicación y enormemente más eficientes en la consecución de sus objetivos. Con más intensidad, si cabe, SPC Spain vuelve a alertar de la urgencia de disponer de un programa de Ecoincentivos Marítimos efectivo, pues es clave para la sostenibilidad del transporte de mercancías en España. Un programa que logre impulsar significativamente el uso de cadenas intermodales marítimas, fomentando su complementariedad con otros modos de transporte, especialmente la carretera, y promoviendo un sistema logístico más eficiente, ecológico y sostenible.

El freno de las normativas

El desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) en España ha sido un éxito en las últimas dos décadas, como lo reflejan los datos del Observatorio Estadístico del TMCD que publica regularmente SPC Spain. Este modelo de transporte ha contribuido a la reducción de emisiones, la descongestión de infraestructuras terrestres y la disminución de la siniestralidad en carretera.

SPC Spain precisa que la entrada en vigor de las normativas ETS en 2024, FuelEU en 2025 y, en breve, la SECA en el Mediterráneo, no deberían maldograr los importantes avances conseguidos en los últimos 20 años, que han permitido desarrollar un conjunto de Autopistas del Mar y servicios regulares que configuran una oferta de TMCD de gran calidad y que, además, ha evolucionado hacia un mejor desempeño medioambiental mediante la renovación y adaptación de la flota con estándares avanzados.

Ante este escenario, SPC Spain considera imprescindible garantizar la continuidad del programa de Ecoincentivos Marítimos para seguir promoviendo el desarrollo del transporte intermodal como una solución sostenible y eficiente, fortaleciendo su papel dentro de la movilidad de mercancías en España.

Desde SPC Spain se reitera el compromiso con la promoción del TMCD y se hace un llamamiento a las autoridades competentes para asegurar la disponibilidad de un programa de ecoincentivos marítimos adaptado a la realidad del sector, garantizando así un futuro más sostenible para el transporte de mercancías en España.



El TMCD exhibe su potencial en Bilbao



El sector reclama un mayor apoyo al transporte de corta distancia junto con una coordinación en las políticas de transporte y sostenibilidad de la UE durante la conferencia europea Coastlink 2025.

La presidenta de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain), Elena Seco, exigió "liberar todo el potencial que ofrece en reducir emisiones, congestión viaria y costes externos, así como su adaptabilidad y resiliencia para tiempos de crisis". Así lo expuso, durante su intervención en la conferencia europea Coastlink 2025, que se celebra hoy y mañana en Bilbao, reclamando para el TMCD "una política estable, inversiones, apoyo digital y una mayor colaboración intersectorial y transfronteriza".



Imagen de Andima Ormaetxe, del Puerto de Bilbao, junto con Igor Salgero, de Tepsa Bilbao, y Kira Lemmens, del Puerto de Moerdijk.

En el transcurso de la cita anual de la red paneuropea neutral dedicada a la promoción del *short sea shipping* (SSS) y las redes de transporte intermodal, que este año tiene como anfitrión al puerto de Bilbao, la presidenta de SPC Spain insistió en la necesidad de "una mayor coordinación entre las políticas de transportes y de sostenibilidad de la Unión Europea dado que el sector naviero es un negocio global".

Entre las asignaturas pendientes para favorecer el crecimiento del TMCD, Elena Seco reivindicó la simplificación administrativa; el impulso a la electrificación de los muelles con el sistema OPS y el abastecimiento con combustibles alternativos; el desarrollo de

conexiones multimodales con el *hinterland* portuario; o la implementación de [programas de eco-incentivos marítimos](#)".

Por su parte, Andima Ormaetxe, director de Operaciones, Comercial y Logística de la Autoridad Portuaria de Bilbao, reveló que "el comercio marítimo de corta distancia, con 17,5 millones de toneladas, representó el 51 por ciento del tráfico total del 2024, con un crecimiento del 7 por ciento en volumen". Un total de 14 millones de toneladas se movieron entre la dársena vasca y Europa Atlántica, destacando Bélgica, Irlanda, Países Bajos y Finlandia; y otros 3,7 millones de toneladas fueron los flujos con Reino Unido.

"El Puerto de Bilbao maneja el 22 por ciento del tráfico marítimo total entre España y Europa Atlántica, así como el 40 por ciento de los contenedores. Además, gestiona el 24 por ciento de las mercancías embarcadas con Reino Unido", recordó Ormaetxe. Sin embargo, puso de manifiesto que existe un alto potencial de crecimiento como reflejan los datos de que por carretera se mueve anualmente 70,6 millones de toneladas con Europa Atlántica y 2,5 millones de toneladas en camión con Reino Unido.

Finalmente, Ormaetxe detalló otras claves de la competitividad del Puerto de Bilbao como su oferta intermodal, con más de 4.000 trenes durante el pasado año, así como un dinamismo inversor, reflejado en un desembolso público-privado de 700 millones de euros en el bienio de 2024 y 2025. La sostenibilidad es uno de los principales ejes, con más de 100 millones de euros destinados al [proyecto BilboOPS de electrificación de los muelles](#).

En la misma dirección, Nathan Alemany, responsable de marketing de Peel Ports, expuso las ventajas medioambientales del TMCD, poniendo como ejemplo a la conexión ro-ro establecida en 2023 por la naviera [Suardiaz entre los puertos de Vigo y Liverpool](#), que, frente a su alternativa por carretera, recorta a casi una tercera parte sus emisiones de CO2.

Sin embargo, Alemany remarcó que para el impulso del TMCD "necesitamos igualdad de condiciones, con impuestos sobre las emisiones aplicados por igual a todos los modelos de transporte, además del coste de financiación de la infraestructura o de la subvención ferroviaria".

En la primera jornada de Coastlink 2025 también participaron, entre otros ponentes, el director de la terminal de [Tepsa](#) en el puerto de Bilbao, Igor Salguero, que abordó la transformación para dar respuesta a las nuevas demandas de combustibles sostenibles del sector marítimo; y Kyra Lemmens, directora comercial del puerto de Moerdijk, con el que la Autoridad Portuaria de Bilbao mantiene unas fuertes relaciones comerciales a través de [WEC Lines](#), entre otros operadores.



Valencia acogerá una nueva edición de la Conferencia Anual de SPC-Spain

El encuentro, que se ha consolidado como la cita de referencia para profesionales, instituciones y empresas vinculadas al transporte marítimo y la logística intermodal, promete ser una jornada de análisis, diálogo y visión estratégica.

Redacción 07/07/2025 a las 10:46 h



El próximo 19 de noviembre, la ciudad de Valencia acogerá una nueva edición de la **Conferencia Anual de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, SPC-Spain**, que este año se celebra en colaboración con la Autoridad Portuaria de Valencia.

El encuentro, que se ha consolidado como la cita de referencia para profesionales, instituciones y empresas vinculadas al transporte marítimo y la logística intermodal, promete ser una jornada de análisis, diálogo y visión estratégica, con la participación de destacados representantes del ámbito portuario, operadores logísticos, navieras, cargadores, administraciones públicas y entidades europeas.

[El exceso de burocracia y la presión fiscal amenazan la supervivencia de las pymes españolas](#)

Se presenta además como una plataforma para compartir buenas prácticas, **debatir sobre los grandes retos que tiene por delante el sector**, como la descarbonización, el marco normativo europeo o la digitalización, y fortalecer las sinergias entre el transporte marítimo y terrestre. Los detalles estarán próximamente disponibles a través de la web oficial.

Por otro lado, la Asociación ha convocado la segunda edición de las **Becas Shortsea Leaders**, destinadas a facilitar la participación de jóvenes talentos y profesionales del sector logístico en el curso MOST Iberia, organizado por la Escola Europea – Intermodal Transport, que se celebrará en octubre de 2025.

SPC-Spain otorgará tres becas completas que cubrirán matrícula y alojamiento, dirigidas a empleados de entidades asociadas a la organización, así como a alumnos de centros de formación especializados en logística y transporte. **Las solicitudes podrán presentarse hasta el 15 de septiembre.**

Detalles de la convocatoria

Conferencia Anual de SPC-Spain

El 19/11/2025

Auditorio del Edificio del Reloj, Valencia

[Inscripción](#)

[Ver programa](#)



SPC-Spain analizará los retos del transporte marítimo en su Conferencia anual, que celebrará el 19 de noviembre

El 15 de septiembre, la entidad cierra el plazo para optar a las Becas Shortsea Leaders 2025.



Cartel de la Conferencia anual de SPC-Spain 2025.



Publicado: 09/09/2025 - 16:49
Actualizado: 09/09/2025 - 16:51

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) celebrará el próximo 19 de noviembre en Valencia una nueva edición de su **Conferencia anual**, que este año se celebra en colaboración con la Autoridad Portuaria de Valencia.

La edición de 2025 ofrecerá una jornada de análisis, diálogo y visión estratégica, con la participación de **representantes del ámbito portuario, operadores logísticos, navieras, cargadores, administraciones públicas y entidades europeas**.

La Conferencia ofrecerá una plataforma para compartir buenas prácticas, **debatir sobre los grandes retos del sector** (como la descarbonización, el marco normativo europeo o la digitalización) y fortalecer las sinergias entre el transporte marítimo y terrestre.

BECAS SHORTSEA LEADERS 2025

Asimismo, la Asociación cerrará el próximo **15 de septiembre** el **plazo de candidaturas para las Becas Shortsea Leaders 2025**, dirigidas a fomentar la formación especializada en logística y transporte marítimo de corta distancia.

Estas becas ofrecen la **oportunidad de participar en el curso MOST Iberia**, organizado por la Escola Europea Intermodal Transport, un programa que combina formación teórica y práctica a bordo de un buque, orientado a impulsar el conocimiento en intermodalidad, sostenibilidad y competitividad logística.

La convocatoria está dirigida a empleados de entidades asociadas a SPC Spain, jóvenes profesionales y estudiantes vinculados al sector logístico y marítimo, así como empresas y organizaciones interesadas en promover la capacitación de su personal.



LO MÁS LEÍDO DE LA SEMANA

- 1 Los transportistas afean a sus clientes "presiones torticeras" para no revisar precios según la subida del gasóleo
- 2 Fenadismar ve "incomprensible" la huelga de conductores anunciada por UGT
- 3 UGT llama a la huelga de conductores profesionales "por el bloqueo" del Gobierno a la jubilación anticipada
- 4 Kia amplía la gama PVS Cargo con las nuevas versiones High Roof y Standard
- 5 La evolución del transporte obliga a repensar su modelo formativo



El TMCD español se reduce un 4,6% en el primer semestre

POR EL CANAL MARÍTIMO Y LOGÍSTICO - 29 octubre, 2025



El Shortsea Promotion Centre – Spain (SPC Spain) ha publicado una nueva edición de su informe del Observatorio Estadístico del TMCD (Transporte Marítimo de Corta Distancia) correspondiente al primer semestre del año 2025, cuyo dato más destacado es el cambio de tendencia, tanto en la oferta como en la demanda, respecto a la senda de crecimiento que venía registrando.

En este [informe](#) se ha podido observar que en el tráfico de TMCD de los puertos españoles (que incluye cabotaje y graneles) se ha registrado una reducción interanual del 4,6%: el tráfico exterior disminuyó un 6,7% del [primer semestre del 2024](#) al primer semestre del 2025, mientras el cabotaje creció un 4,6%. La mercancía contenerizada mantiene las cifras del primer semestre del 2024, y tanto el granel líquido como el sólido registran descensos (6,9% y 17,3%), ambos por el tráfico exterior.

El TMCD internacional ro-ro (excluyendo vehículos en régimen de mercancía), según el informe, registró 13,5 millones de toneladas (Mt) transportadas en el primer semestre del 2025, lo que representa una disminución del 1% interanual (respecto al primer semestre del 2024), marcando una tendencia opuesta a la registrada en años previos al 2023. Por fachadas, el informe indica que el comportamiento fue dispar: la Atlántica registró un decremento del 11,3% respecto al primer semestre del 2024, mientras que la Mediterránea permaneció estable (+0,8%).

65



En el primer semestre del 2025, tal como se detalla en el informe, el TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía alcanzó 1,7 Mt (aproximadamente 715 mil vehículos), lo que representa un descenso del 3,4 % respecto al mismo periodo del 2024, aunque un incremento del 7,1 % en comparación con el segundo semestre del 2024.

Del análisis por países, el informe señala que los flujos con todos los destinos registraron descensos, excepto con el Reino Unido y Marruecos. Destaca la caída de Bélgica (-33 %), mientras que las reducciones con Francia (-13,9 %), Italia (-9,4 %) e Irlanda (-5,3 %) fueron de menor magnitud.

Según el informe del Observatorio Estadístico del TMCD, la oferta de TMCD alternativo a la carretera muestra un ajuste en la capacidad ofertada. En la fachada atlántica, la reducción ha sido del 5,5 % respecto al mismo periodo del año anterior (-23,2 % en comparación con el segundo semestre del 2024), mientras que en la fachada mediterránea la capacidad ofertada ha disminuido un 5,8 % (-26,7 % respecto al segundo semestre del 2024).

Finalmente, tal como indica el informe, el nivel de ocupación en el primer semestre del 2025 se sitúa en un 75,4 %, siendo menor en la fachada atlántica (59,3 %) que en la mediterránea (83,1 %).



El short sea shipping español achaca al ETS su contracción en este 2025

Los extracostos del sistema de comercio de emisiones truncan una evolución alcista que se venía registrando desde 2010, según SPC Spain:



SPC Spain

EL MERCANTIL | Madrid

29 de octubre de 2025



La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) ha mostrado su preocupación por el cambio de tendencia, tanto en la oferta como en la demanda de esta tipología de movimientos, respecto a la senda de crecimiento que venía registrando en los últimos años. “Los datos muestran un claro retroceso en el proceso de desarrollo en España que venía marcando una tendencia claramente positiva”, apunta SPC Spain en una nueva edición del Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia correspondiente al primer semestre de 2025. Y la causa principal, según la asociación, son “los extracostos del sistema de comercio de derechos de emisión (ETS, por sus siglas en inglés)”, que “invierten la tendencia alcista que se venía registrando desde 2010”. Así, mientras que entre 2013 y 2019 el crecimiento de este tipo de transporte marítimo fue superior al transporte por carretera (54,7% frente al 30,2%), en estos últimos cuatro años, la evolución ha sido la opuesta en cuanto a demanda: la carretera creció casi el 6% frente a la pérdida del 4,2% del short sea shipping.

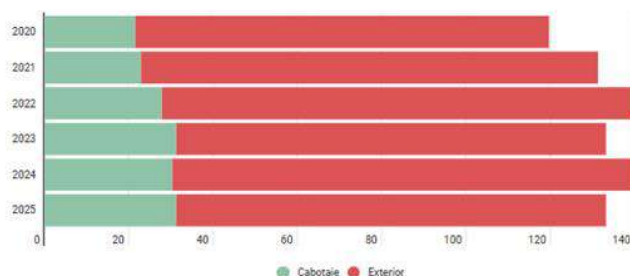
-4,6%

El short sea shipping gestionó 133 millones de toneladas hasta septiembre, el 4,6% menos que el año pasado

La desagregación según forma de presentación de la mercancía muestra que sólo la mercancía general presenta aumentos, y muy ligeros (1,6%), mientras que los graneles registran descensos: los sólidos caen el 17,3%, fundamentalmente por el drástico descenso del tráfico exterior, aunque el cabotaje presente un ligero crecimiento (1,7%), y los graneles líquidos presentan un decrecimiento del 6,9%, debido a la reducción del tráfico exterior y el mantenimiento prácticamente invariable del cabotaje. Dentro de la mercancía general, la carga rodada presenta un aumento del 2,2% gracias al cabotaje, y en el caso de la mercancía contenerizada se mantienen las cifras del primer semestre de 2024.

En lo referente a la oferta, el periodo anterior a la pandemia ofreció unos datos de crecimiento en transporte marítimo de corta distancia de carga rodada del 77%. Actualmente, la oferta se ha reducido volviendo a niveles de etapas anteriores. En el primer semestre de este año, la capacidad anual ofertada de los servicios de carga rodada ha disminuido respecto mismo periodo de 2024. En la fachada atlántica la evolución presenta un decrecimiento del 5,5%, pasando de 1,4 a 1,3 millones de metros lineales. En la fachada mediterránea, la capacidad ha disminuido el 5,8%, de 2,8 a 2,7 millones de metros lineales. En cuanto a la oferta de autopistas del mar, se ha mantenido invariable, si bien en la fachada atlántica la oferta se ha reducido en una con un descenso del 36,9% en los metros lineales. La región mediterránea ha compensado este descenso añadiendo una oferta más, aunque la capacidad ha disminuido el 20%.

TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA SEGÚN ÁMBITO PRIMER SEMESTRE

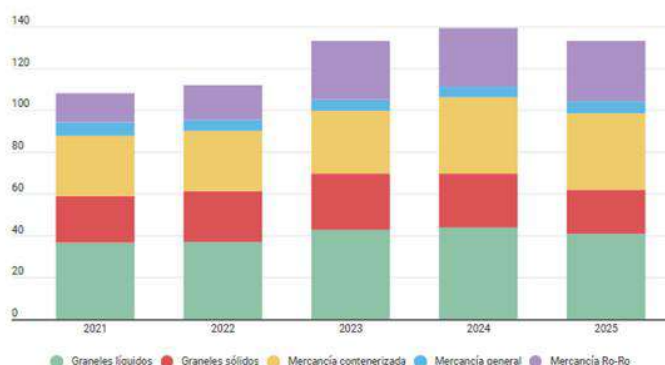


Millones de toneladas

Fuente: Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia

A nivel general, con 133 millones de toneladas transportadas en el primer semestre de este año, el transporte marítimo de corta distancia en España ha registrado un decrecimiento del 4,6% respecto al mismo periodo de 2024. Mientras que el tráfico exterior ha disminuido el 6,7% entre enero y septiembre y ha pasado a representar el 76,5% del total, el cabotaje ha aumentado el 4,6% y se ha situado en el 23,5% del total. De esta forma, en este primer semestre, el tráfico exterior ha acumulado 101,78 millones de toneladas y el cabotaje, 31,24 millones de toneladas. Precisamente, ha sido el tráfico entre puertos españoles lo que ha fomentado el aumento del 2,2% de la carga rodada, mientras que la mercancía contenerizada ha mantenido las cifras del primer semestre del año pasado. Por su parte, tanto el granel líquido como el sólido registran descensos (6,9% y 17,3%, respectivamente), ambos por el tráfico exterior.

TMCD. MERCANCÍAS SEGÚN ÁMBITO Y PRESENTACIÓN PRIMER SEMESTRE



Millones de toneladas

Fuente: Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia

Por otro lado, el transporte de corta distancia internacional de mercancía rodada ha sumado 13,5 millones de toneladas hasta septiembre, lo que supone una reducción del 1% respecto del mismo periodo de 2024, “marcando una tendencia opuesta a la registrada en años previos a 2023”, vuelve a señalar SPC Spain. También esta tipología de carga, excluyendo los vehículos en régimen de mercancía, ha tenido un comportamiento dispar según la fachada: la atlántica experimenta un decrecimiento del 11,3% frenando su tendencia al alza registrada hasta los últimos meses de 2024, mientras que la mediterránea ha permanecido estable (+0,8%). En la zona atlántica, se constatan decrecimientos con todos los países, excepto Reino Unido, que crece el 9,5%. El mayor volumen de intercambio lo presenta Bélgica, pese a que desciende el 33%, seguido de Francia (-13,9%) e Irlanda (-5,3%). En la fachada mediterránea, los aumentos se producen en todos los países a excepción de Italia (-9,4%). Marruecos presenta el mayor volumen de intercambio con una tasa positiva del 7,6%. Por otro lado, el nivel de ocupación en entre enero y septiembre de este año es radicalmente diferente en la fachada atlántica (59,3%) que en la mediterránea (83,1%).

Por su parte, el transporte internacional de vehículos en régimen de mercancía, con 1,7 millones de toneladas (aproximadamente 715.000 vehículos), ha descendido el 3,4% en el primer semestre de este año, aunque también ha aumentado el 7,1% respecto del segundo semestre de 2024. Los embarques han experimentado un deterioro del 8,9% mientras los desembarques han aumentado el 12,6%. La fachada mediterránea decrece el 12,2%, debido a a reducción del embarque (-20,2%), y la fachada atlántica crece el 5,4%. Respecto a la comparación del transporte marítimo de corta distancia Ro-Ro frente al transporte por carretera, el primero representó en 2024 el 11% de la demanda de transporte internacional, manteniendo el nivel de 2023 (10,9%), pero por debajo del 12,1% de 2021. Italia, Bélgica y Reino Unido continúan siendo los países con mayor participación del transporte rodado, con una cuota del 46,4% en Italia, del 27,5% en Bélgica y del 24,3% en Reino Unido.



El TMCD nota los ETS



El transporte marítimo de corta distancia global, incluido el cabotaje y los graneles, rompe la tendencia de los últimos 15 años y retrocede el 4,6% en el primer semestre de 2025, según el Observatorio de SPC-Spain.

El transporte marítimo de corta distancia (TMCD) ha acusado el impacto de la entrada en vigor de la directiva comunitaria ambiental ETS hasta el punto que supone un punto de inflexión en el crecimiento sostenido que han mantenido estos flujos desde hace 15 años.



El TMCD ro-ro internacional tuvo un mejor comportamiento.

El tráfico global de TMCD, incluyendo el cabotaje y graneles, sumó 133 millones de toneladas en el primer semestre del año, lo que supone un retroceso del 4,6 por ciento en comparación con el mismo periodo de 2024.

"Los costes extra del ETS invierten la tendencia alcista que se venía registrando desde 2010", señala el último Observatorio de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) correspondiente a este periodo.

El comportamiento fue desigual entre tráfico internacional y doméstico.

Mientras el exterior bajó el 6,7 por

ciento, el cabotaje creció el 4,6 por ciento. La carga rodada aumentó el 2,2 por ciento gracias al cabotaje y la mercancía en contenedor mantuvo volúmenes. Tanto los graneles líquidos como los sólidos registraron descensos, del 6,9 por ciento y del 17,3 por ciento, respectivamente, por el tráfico exterior.

Tuvo un comportamiento mejor que el conjunto el TMCD internacional ro-ro (excluyendo los vehículos en régimen de mercancía). Este tipo de flujos saldó el semestre con un volumen de 13,5 millones de toneladas, lo que representó una disminución del 1 por ciento.

Por fachadas, el comportamiento fue dispar, mientras que la atlántica experimentó un retroceso del 11,3 por ciento en el periodo analizado, la mediterránea, que sigue acaparando más del 80 por ciento de estos tráficos, mantuvo volúmenes (+0,8 por ciento). Los puertos del arco atlántico español registraron retrocesos con todos los países, siendo la excepción Reino Unido (+9,5 por ciento). En el arco mediterráneo, los tráficos crecieron con todos los países excepto con Italia (-9,4 por ciento).

Ha disminuido la demanda y la oferta: la capacidad ofertada en los servicios de carga rodada bajó el 5,7 por ciento en el primer semestre del año en comparación con el mismo periodo de 2024. En la fachada atlántica, el retroceso fue del 5,5 por ciento, hasta los 1,3 millones de metros lineales. El comportamiento fue similar en la mediterránea, el 5,8 por ciento menos, hasta los 2,7 millones de metros lineales.

En el primer semestre, la cuota de ocupación mejoró en ambas fachadas, registrando una ocupación más alta la mediterránea (83,1 por ciento frente al 67,7 por ciento de 2024) que la atlántica (59,3 por ciento y 53,7 por ciento en 2024). Esta mejora de la ocupación es fruto de "la importante contracción de la oferta", señala el informe de SPC-Spain.

3,7% más en 2024

El transporte marítimo de corta distancia global sumó 269 millones de toneladas en 2024, el 3,7 por ciento más en relación al ejercicio precedente. El aumento fue superior en el tráfico exterior (4,2 por ciento) que en el cabotaje (2,2 por ciento). Por forma de presentación, el mejor comportamiento lo registró el tráfico en contenedores (+9,3 por ciento), mientras que los graneles sólidos disminuyeron un 6,6 por ciento.

La carga rodada transportada en servicios internacionales (sin incluir los vehículos como mercancías) sumó 25,3 millones de toneladas el año pasado, lo que representó una disminución del 3,7 por ciento respecto a 2023. Eso sí, el comportamiento fue dispar entre fachadas. Mientras que la atlántica creció dos dígitos, el 17,8 por ciento más, la mediterránea saldó el ejercicio con un retroceso del 6,7 por ciento.



El transporte marítimo de corta distancia en España cae casi un 5% en la primera mitad de 2025

El transporte marítimo de corta distancia en España retrocede un 4,6% anual en la primera mitad de 2025 lastrado por los tráficos exteriores, aunque con incrementos sólidos en cabotaje.

Redacción 30/10/2025 a las 11:09 h



El transporte marítimo de corta distancia en España ha movido en el primer semestre de 2025 un total de 133 millones de toneladas.
| Foto: Autoridad Portuaria de Alicante

El transporte marítimo de corta distancia en España ha disminuido un 4,6% anual en la primera mitad de 2025, de tal manera que alcanza en el período **un total de 133 millones de toneladas**.

Según el análisis de SPC Spain, el **tráfico de cabotaje** ha registrado un ascenso anual de un 4,6% en el semestre, con un total de 31,24 millones de toneladas, mientras que el exterior ha retrocedido un 6,7% anual, para un volumen semestral de 101,79 millones de toneladas.

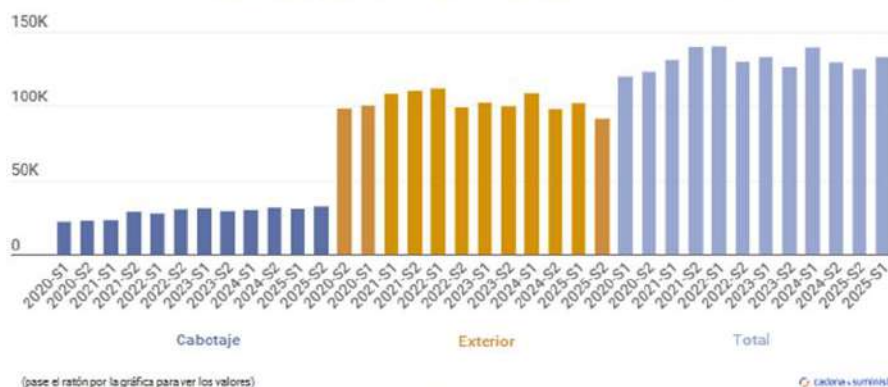
El exceso de burocracia y la presión fiscal amenazan la supervivencia de las pymes españolas

A su vez, el **cabotaje internacional ro-ro** ha sumado, excluyendo vehículos en régimen de mercancía, 13,5 millones millones de toneladas en los seis primeros meses de 2025, lo que implica una **caída de un 1% anual**.

Con más detalle, dentro de este ámbito, la **fachada Atlántica** registró un descenso de un 11,3%, mientras que la **fachada Mediterránea** permanece estable con un ligero incremento de un 0,8% anual.

Por países, destaca el **incremento de los intercambios con Italia y Marruecos**, así como el **Reino Unido**.

TMCD TOTAL SEGÚN ÁMBITO (miles de toneladas/semestre)



Oferta de TMCD alternativo a la carretera

A su vez, el **tráfico de corta distancia de vehículos en régimen de mercancía** registra un retroceso anual de un 5,7%, para sumar un total semestral de cuatromillones de toneladas.

En estos servicios se detectan un descenso del movimiento de un 23,2% anual en la **fachada atlántica** junto con una caída de un 26,7% en la **costa mediterránea**.

Por lo que respecta a la oferta de las **autopistas del mar** en el semestre se registra una línea menos en la fachada atlántica, con una capacidad ofertada de 530.900 metros lineales, mientras que en el Mediterráneo se suma una línea más, con una capacidad total de 2,2 millones de metros lineales.



El Transporte Marítimo de Corta Distancia cae un 4,6% en el primer semestre lastrado por el retroceso del tráfico exterior

El cabotaje y la carga rodada amortiguan la caída general, marcada por el impacto del ETS y la contracción del granel sólido y líquido

El Estrecho Digital 30 de octubre de 2025



Y además...

Servicios | 14 de mayo de 2025
Algetransit acerca sus servicios aduaneros y logísticos al mercado marroquí en Logismed Casablanca

Instituciones | 14 de mayo de 2025
Representantes políticos andaluces debaten los retos logísticos del Campo de Gibraltar en el Propeller Club Algeciras

Transporte de mercancías | 14 de mayo de 2025
El transporte marítimo de corta distancia en España cae un 4,3% en 2025 por el impacto de las normativas medioambientales

El Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) en España ha experimentado un cambio de rumbo en la primera mitad de 2025, registrando un descenso del 4,6% respecto al mismo periodo del año anterior. Según los datos publicados por la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) en su Observatorio Estadístico, el volumen total transportado entre enero y junio ha alcanzado los 133 millones de toneladas, frente a los 139,4 millones del primer semestre de 2024.

El principal motivo de esta caída se encuentra en el retroceso del tráfico exterior, que representa el 76,5% del total del TMCD y ha descendido un 6,7% en términos interanuales, situándose en 101,8 millones de toneladas. Este comportamiento contrasta con la evolución del tráfico de cabotaje —movimientos entre puertos nacionales—, que ha crecido un 4,6% hasta alcanzar los 31,2 millones de toneladas, amortiguando parcialmente el resultado negativo global.

La evolución del TMCD durante este semestre marca un punto de inflexión tras más de una década de crecimiento sostenido, y ha sido atribuida por SPC Spain al impacto de los extracostos derivados del sistema europeo de comercio de derechos de emisión (ETS, por sus siglas en inglés). Según la asociación, la aplicación de este mecanismo a los servicios marítimos ha alterado significativamente las condiciones de competitividad del sector frente a otras modalidades de transporte, especialmente la carretera.

En la distribución por tipo de carga, la única categoría que ha mostrado signos de mejora ha sido la mercancía general, que ha crecido un 1,6% en términos globales. Dentro de este grupo, destaca el comportamiento de la carga rodada, con un aumento del 2,2% gracias al buen comportamiento del cabotaje, que ha permitido compensar parcialmente la caída en el tráfico internacional.

Por el contrario, el transporte de graneles ha sido el más afectado en este periodo. El granel líquido ha descendido un 6,9%, mientras que el granel sólido ha sufrido una contracción del 17,3%. En ambos casos, la caída se concentra exclusivamente en los tráficos exteriores, ya que el cabotaje ha mantenido un comportamiento más estable, incluso con ligeros crecimientos.

La mercancía containerizada, por su parte, ha mantenido los niveles del primer semestre de 2024, sin registrar variaciones significativas. Esta estabilización contrasta con el comportamiento del resto de segmentos, y se convierte en un indicador de cierto equilibrio estructural en este tipo de tráfico.

El transporte marítimo de corta distancia internacional de carga rodada —sin incluir vehículos en régimen de mercancía— alcanzó los 13,5 millones de toneladas durante el primer semestre de 2025, lo que supone una disminución del 1% interanual. Este descenso, aunque moderado, contrasta con la evolución previa a 2023, cuando este segmento mostraba una trayectoria ascendente.

Por fachadas marítimas, el comportamiento fue desigual. La fachada Atlántica fue la más perjudicada, con un retroceso del 11,3% respecto al mismo periodo del año anterior. En cambio, la fachada Mediterránea logró estabilizarse, con un leve incremento del 0,8%. Esta diferencia responde tanto a factores geográficos como a la evolución de la demanda en los principales países socios comerciales.

En el caso específico del transporte internacional de vehículos en régimen de mercancía, se registraron 1,7 millones de toneladas —equivalentes a aproximadamente 715.000 unidades—, lo que representa una reducción del 3,6% interanual. No obstante, si se compara con el segundo semestre de 2024, el resultado es positivo, con un crecimiento del 7,1%.

Este segmento también muestra disparidades entre fachadas. La fachada Mediterránea experimentó un descenso del 12,2%, lastrado por una caída del 20,2% en los embarques. La fachada Atlántica, en cambio, aumentó su volumen un 5,4%, impulsada por el incremento de los desembarques (+12,6%).

El análisis de los flujos por países revela un comportamiento mayoritariamente negativo. Destacan las caídas de Bélgica, con una reducción del 33%, Francia (-13,9%), Italia (-9,4%) e Irlanda (-5,3%). En cambio, se observaron crecimientos en los intercambios con Reino Unido (+9,5%) y Marruecos (+7,6%), este último consolidándose como un socio relevante en el eje mediterráneo.

Estas cifras reflejan una reconfiguración de los flujos comerciales, posiblemente vinculada a factores como el encarecimiento del transporte marítimo por el ETS, el contexto económico general y la evolución de los tráficos industriales en Europa.

Paralelamente a la contracción de la demanda, la oferta de servicios también ha experimentado ajustes importantes. La capacidad disponible para servicios alternativos a la carretera se redujo un 5,7% respecto al mismo semestre del año anterior. La fachada Atlántica vio reducida su oferta en un 5,5% (hasta 1,3 millones de metros lineales), mientras que en la fachada Mediterránea el descenso fue del 5,8% (2,7 millones de metros lineales).

SIL
Barcelona

REGÍSTRATE GRATIS

*Antes del 22 de mayo

Últimas noticias



Total Logistic sitúa la logística de proyectos e centro de su presencia en Navalia 2026

Total Logistic participará en Navalia 2025, la feria internacional de la industria Naval de Vitoria del 14 al 15 de mayo de 2025.



El Gobierno destina 390 millones de euros a dos proyectos de hidrógeno verde: Iberdrola en Huelva y Lanwin en el mar del Norte



Algetransit acerca sus servicios aduaneros y logísticos al mercado marroquí en Log Casablanca

En cuanto a las Autopistas del Mar (AdM), el número total de líneas se mantuvo estable en diez. Sin embargo, la capacidad en la fachada Atlántica cayó un 36,9% —de 842.000 a 530.900 metros lineales— debido a la eliminación de una ruta. En la fachada Mediterránea, pese a haberse incorporado una nueva línea, la capacidad total disminuyó un 20,4%, hasta los 2,2 millones de metros lineales.

A pesar del ajuste de la oferta, el nivel de ocupación de los servicios mejoró. En el primer semestre de 2025, la ocupación media fue del 75,4%, un incremento notable respecto al 63,2% registrado en el mismo periodo del año anterior. Por fachadas, la Mediterránea alcanzó un 83,1% de ocupación, frente al 59,3% de la Atlántica.

Uno de los elementos más destacados del Informe de SPC Spain es la comparación entre el TMCD y el transporte por carretera. Entre 2013 y 2019, el short sea shipping creció un 54,7%, frente al 30,2% del transporte por carretera. Sin embargo, entre 2021 y 2024, esta tendencia se invirtió: mientras que la carretera creció un 5,9%, el TMCD se redujo un 4,2%.

En términos de cuota de mercado, el TMCD representó el 11% del transporte internacional combinado (marítimo y por carretera) en 2024, una cifra similar a la de 2023 (10,9%), pero inferior al máximo registrado en 2021 (12,1%). Italia sigue siendo el país con mayor participación del TMCD en los intercambios con España, con una cuota del 46,4%, seguido de Bélgica (27,5%) y Reino Unido (24,3%).

El Informe del Observatorio del TMCD refleja una preocupación creciente en el sector ante el impacto de las políticas climáticas europeas, en particular la entrada en vigor del ETS. SPC Spain advierte que estos costes adicionales están alterando la competitividad del modo marítimo y pueden poner en riesgo el avance hacia un modelo logístico más sostenible y eficiente.

La próxima Conferencia Anual Shortsea Valencia 2025, organizada por SPC Spain y prevista para el 19 de noviembre, abordará estas cuestiones clave con la participación de autoridades públicas y operadores privados. El encuentro servirá como plataforma de debate para analizar los desafíos del TMCD y su papel en la transición hacia una movilidad baja en carbono.



Cádiz reunirá al sector logístico y portuario en una jornada sobre el transporte marítimo de corta distancia

SPC Spain y la AP Bahía de Cádiz organizan un encuentro centrado en sostenibilidad, conexiones marítimas y colaboración entre operadores y clientes.

El Estrecho Digital 5 de noviembre de 2025



Y además...

Instituciones | 13 de mayo de 2022
La Comisión Europea aprueba la joint venture entre Itochu y Península para el bunkering de amoníaco como combustible marino

Instituciones | 13 de mayo de 2022
Adif y el Centro Español de Logística se alían para fomentar el uso del ferrocarril en las cadenas de suministro

Sostenibilidad | 13 de mayo de 2022
Los puertos deportivos andaluces reciben 22 Banderas Azules por su calidad ambiental y gestión sostenible

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain), en colaboración con la **Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz**, celebrará el próximo 12 de noviembre una nueva jornada Shortsea en el Palacio de Congresos de Cádiz. Esta cita reunirá a representantes del ámbito portuario, operadores logísticos, empresas usuarias del transporte marítimo y administraciones públicas, con el objetivo de analizar los desafíos actuales del sector y el papel estratégico del transporte marítimo de corta distancia (TMCD) en el desarrollo sostenible y competitivo de la cadena logística.

El encuentro abordará, entre otros temas, las conexiones marítimas del puerto de Cádiz con Canarias y Marruecos, la evolución hacia un modelo más descarbonizado en el transporte marítimo, así como las sinergias operativas entre puertos, operadores y clientes. El acto inaugural contará con la participación de la presidenta de la **Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz**, Teófila Martínez Sáiz; la presidenta de SPC Spain, Elena Seco; y el alcalde de Cádiz, Bruno García.

Uno de los primeros bloques de contenido estará dedicado a las rutas marítimas que conectan Cádiz con destinos clave en el entorno atlántico, como las islas Canarias y los puertos del norte de Marruecos. En esta mesa intervendrán José Vicente Herrero, director de operaciones de Armas Transmediterránea; representantes de Tailwind Shipping Lines; y del operador logístico PTP Group, aportando una visión práctica sobre la operativa y las oportunidades comerciales de estas conexiones.

La jornada también incluirá un espacio para debatir sobre la descarbonización del transporte marítimo y la gestión medioambiental en los entornos portuarios, en un contexto marcado por los nuevos requisitos normativos europeos y los objetivos de neutralidad climática. Este panel contará con la participación de José Miguel Pérez, jefe del Departamento de Desarrollo Portuario de la **Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz**; Eva María Pérez, secretaria general de la Alianza Net-Zero MAR; y Javier Cervera, director corporativo de Relaciones Institucionales y Transición Energética de Baleària.

Por su parte, Pilar Tejo, representante de SPC Spain, presentará una ponencia centrada en los retos y oportunidades que afronta actualmente el TMCD, tanto desde una perspectiva operativa como estratégica, subrayando su papel como alternativa sostenible al transporte terrestre y su contribución a la eficiencia en los corredores logísticos multimodales.

El programa se completará con un panel centrado en la cooperación entre los distintos agentes que participan en el transporte marítimo de corta distancia. Bajo el título *"Sinergias entre puerto, operadores y clientes"*, participarán Óscar Martínez, director corporativo comercial de Armas Transmediterránea; Nicolás Pérez Iborra, delegado de zona sur de Transportes Mazo; un representante de empresas usuarias del servicio; y un profesional del ámbito de la estiba en Cádiz.

La jornada concluirá con un coloquio abierto y la clausura institucional, prevista con la intervención de la presidenta de la Autoridad Portuaria y de un representante del Gobierno en Cádiz.

El encuentro forma parte de la agenda anual de SPC Spain, centrada en la promoción del TMCD como una herramienta clave para la mejora de la competitividad logística y la sostenibilidad del transporte de mercancías, en línea con las políticas europeas de movilidad y transición energética.

Últimas noticias



El Estrecho Digital 14 de mayo de 2022

Total Logistic sitúa la logística de proyectos en el centro de su presencia en Navalía 2026

Total Logistic participará en Navalía 2026, la feria internacional de la industria naval de Vigo, con el objetivo de...



Dragados Offshore iniciará en Campamento la construcción de plataformas eólicas marinas para el proyecto LanWin2 destinado al mar del Norte

El Estrecho Digital 14 de mayo de 2022



El Gobierno destina 390 millones de euros a dos proyectos de hidrógeno verde de Iberdrola en Huelva

El Estrecho Digital 14 de mayo de 2022



Algetransit acerca sus servicios aduaneros y logísticos al mercado marroquí en Logisme Casablanca

El Estrecho Digital 14 de mayo de 2022



SPC Spain y el Puerto de Cádiz abordan los retos y oportunidades del transporte marítimo de corta distancia

Ofrecerán una nueva jornada shortsea el miércoles 12 de noviembre en el Palacio de Congresos de Cádiz, en donde se abordará también la descarbonización del sector.



Cartel de la Jornada Shortsea que se celebrará en Palacio de Congresos de Cádiz.



María
Teresa
De
Luis

Publicado: 05/11/2025 - 19:17
Actualizado: 05/11/2025 - 19:17

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain), junto a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, celebrará una nueva jornada shortsea el miércoles 12 de noviembre en el Palacio de Congresos de Cádiz (Sala Polivalente, 1ª planta, C. Pío Baroja/n).

La jornada acogerá varias mesas redondas en las que se abordarán los retos y oportunidades de los servicios de transporte marítimo de corta distancia; la descarbonización del transporte marítimo y la gestión medioambiental en los puertos; el puerto de Cádiz en las rutas marítimas de corta distancia, las conexiones con Canarias y Marruecos; y las sinergias entre puerto, operadores y clientes.

Entre los intervinientes figuran, entre otros, Elena Seco, presidenta de SPC Spain; Teófila Martínez Sáiz, presidenta de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz; y responsables de PTP Group, Alianza Net-Zero MAR, Baleària, Armas Trasmediterránea y Grupo Mazo.



Descubre cómo Solred puede ayudarte

Más información



LO MÁS LEÍDO DE LA SEMANA

- 1 Los transportistas afean a sus clientes "las presiones torticeras" para no revisar precios según la subida del gasóleo
- 2 Fenadisimex ve "incomprensible" la huelga de conductores anunciada por UGT
- 3 UGT llama a la huelga de conductores profesionales "por el bloqueo" del Gobierno a la jubilación anticipada
- 4 Kia amplía la gama PVS Cargo con las nuevas versiones High Roof y Standard
- 5 La evolución del transporte obliga a...



El papel del puerto de Cádiz en el Transporte Marítimo de Corta Distancia

SPC Spain y la Autoridad Portuaria de Cádiz analizarán en profundidad las posibilidades que ofrece el puerto para las rutas marítimas de corta distancia con Canarias y Marruecos, así como los retos que suponen este tipo de servicios.



Redacción 06/11/2025 a las 9:30 h



CÁDIZ, PUERTO VERDE Y AZUL: IMPULSANDO EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

12
DE NOVIEMBRE
DE 16:30H - 19:00H
PALACIO DE CONGRESOS DE CÁDIZ

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, SPC Spain, **organiza el 12 de noviembre una jornada** junto a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, bajo el título de "Cádiz, puerto verde y azul: impulsando el Transporte Marítimo de Corta Distancia". La presidenta del puerto, Teófila Martínez, dará la bienvenida a los asistentes junto a Elena Seco, presidenta de SPC Spain, y Bruno García, alcalde de Cádiz.

A continuación, se celebrará un debate moderado por Elena Seco sobre **el papel del puerto en las rutas marítimas de corta distancia**, con el foco en

[El exceso de burocracia y la presión fiscal amenazan la supervivencia de las pymes españolas](#)

las conexiones con Canarias y Marruecos. Participarán José Vicente Herrero, de Armas Trasmediterránea, un representante de Tailwind Shipping Lines, e Iñaki Oleaga, de PTP Group.

La segunda mesa abordará la evolución de **la descarbonización del transporte marítimo y la gestión medioambiental en los puertos**. El periodista Francisco José Román moderará esta sesión, en la que intervendrán José Miguel Pérez, de la Autoridad Portuaria de Cádiz, Eva María Pérez, de la Alianza Net-Zero MAR, y Javier Cervera, de Baleària.

Posteriormente, Pilar Tejo, de SPC Spain, analizará **los retos y oportunidades de los servicios de Transporte Marítimo de Corta Distancia**, antes de dar paso al siguiente debate, en el que se analizarán las sinergias entre puerto, operadores y clientes para el Transporte Marítimo de Corta Distancia.

La periodista Oliva Rendón moderará esta mesa, en la que participarán Oscar Martínez, de Armas Trasmediterránea, Nicolas Pérez, de Transportes Mazo, y Juan Pablo Bermúdez, estibador. Finalmente, **será Teófila Martínez quien cierre la jornada**.

Detalles de la convocatoria

Impulsando el Transporte Marítimo de Corta Distancia

El 12/11/2025 de las 16:30 h hasta las 19:00 h

Sala Polivalente del Palacio de Congresos , Cádiz

[Inscripción](#)

[Ver programa](#)



El tráfico de corta distancia por mar cae un 4,6% en España en el primer semestre

PUBLICADO POR REDACCIÓN LOGINEWS

6 NOVIEMBRE, 2025

TRANSPORTE

VISITAS 209



El Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) ha cerrado el primer semestre de 2025 con una caída del 4,6% respecto al mismo periodo del año anterior, según los datos del Observatorio Estadístico de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain). Entre enero y junio se movieron 133 millones de toneladas, frente a los 139,4 millones contabilizados en 2024.

El principal factor detrás de este retroceso es el descenso del tráfico exterior, que representa tres cuartas partes del total y que ha sufrido una reducción del 6,7% interanual, hasta 101,8 millones de toneladas. En contraste, el tráfico de cabotaje —entre puertos nacionales— registró un incremento del 4,6%, alcanzando 31,2 millones de toneladas, lo que contribuyó a suavizar la caída global.

Impacto del sistema europeo de emisiones

La evolución del TMCD en la primera mitad del año rompe una tendencia de más de diez años de crecimiento continuado. SPC Spain atribuye este cambio de rumbo a los sobrecostos asociados al sistema europeo de comercio de derechos de emisión (ETS), cuya aplicación al transporte marítimo ha afectado a la competitividad del sector frente a otros modos como el transporte por carretera.

Por tipo de carga, la mercancía general ha sido la única que muestra un comportamiento positivo, con un aumento del 1,6% en el conjunto del semestre. En este grupo destaca la carga rodada, que crece un 2,2% gracias al buen comportamiento del cabotaje, capaz de compensar el descenso en los tráficos internacionales.

Los graneles, en cambio, han registrado los peores resultados. El granel líquido retrocede un 6,9%, mientras que el granel sólido cae un 17,3%. En ambos casos, las disminuciones se concentran en los tráficos exteriores, mientras que el cabotaje mantiene cierta estabilidad con ligeros avances.

La mercancía contenerizada se mantiene prácticamente en los mismos niveles que en el primer semestre de 2024, lo que refleja una situación de equilibrio en este tipo de tráfico.

El tráfico internacional de carga rodada, sin incluir los vehículos transportados como mercancía, alcanzó 13,5 millones de toneladas, lo que supone una ligera bajada del 1% interanual. Pese a ser moderado, el descenso contrasta con el crecimiento que mostraba este segmento antes de 2023.

Por áreas geográficas, la evolución ha sido desigual. La fachada Atlántica fue la más afectada, con una caída del 11,3%, mientras que la fachada Mediterránea consiguió mantenerse estable, con un ligero aumento del 0,8%. SPC Spain explica esta diferencia por las distintas dinámicas de la demanda y los flujos comerciales en cada zona.

Transporte de vehículos: leve recuperación frente al final de 2024

El transporte internacional de vehículos en régimen de mercancía sumó 1,7 millones de toneladas, equivalentes a alrededor de 715.000 unidades, lo que implica una reducción del 3,4% respecto al año anterior. Sin embargo, si se compara con el segundo semestre de 2024, el resultado es positivo, con un crecimiento del 7,1%.

También aquí se observan diferencias por fachadas: el Mediterráneo registró una caída del 12,2%, debido principalmente al descenso del 20,2% en los embarques; mientras que el Atlántico mejoró un 5,4%, impulsado por un aumento del 12,6% en los desembarques.



El borrador de la convocatoria de ayudas para descarbonizar las navieras se presentará en enero

La primera partida irá enfocada a la renovación y adaptación de flota y el objetivo es que se materialice a lo largo del próximo año



Benito Núñez interviene en la conferencia del transporte marítimo de corta distancia 2025, celebrada en el puerto de Valencia | E.M.

ALBA BOLSA | Valencia

19 de noviembre de 2025



El secretario general de Transporte Aéreo y Marítimo del ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Benito Núñez, ha adelantado que en enero de 2026 presentarán un primer borrador de las convocatorias para los fondos incluidos en el [Plan para la Descarbonización del Transporte Marítimo](#). “En la primera o segunda semana de enero se presentará en detalle la estrategia junto con un primer borrador de la primera convocatoria que debe materializarse en cualquier caso a lo largo de 2026, ya que se realizarán anualmente”, ha señalado durante la conferencia anual del transporte marítimo de corta distancia.

Las subvenciones del citado plan se centran en la flota, corredores verdes y nuevas energías

En este sentido, ha explicado que la primera partida de subvenciones irá enfocada a la renovación y adaptación de flota, aunque “paralelamente se pueden otorgar ayudas por el transporte marítimo de corta distancia”. Además, Benito Núñez ha destacado que, “aunque las convocatorias sean anuales, presentaremos las previsiones presupuestarias para cada una como forma de otorgar seguridad al sector”. Esta convocatoria de ayudas se engloba dentro del plan de descarbonización para el sector marítimo que el Consejo de Ministros aprobó ayer y consta de un presupuesto de 250 millones de euros.

A este respecto, el secretario general de Transporte Aéreo y Marítimo del ministerio ha subrayado que estas subvenciones sirven, en definitiva, para “conseguir que la recaudación obtenida por los derechos de emisión vuelva al sector con estas ayudas, con estos programas de incentivos”. Sin embargo, la directora general de Marina Mercante, Ana Núñez reconoce que es así con ciertos matices. “Conseguir los presupuestos para estas subvenciones ha supuesto hacer encaje de bolillos, porque la realidad es que la ley de cambio climático en su artículo 30, donde se estipula a qué se pueden dedicar las recaudaciones del ETS, no incluía el transporte marítimo. Por lo que sí, el plan está motivado por el ETS, pero las subvenciones no vienen de él”. Esto responde a las dudas de las navieras que señalaban que el presupuesto sólo suponía el 5% de la recaudación que el ETS marítimo generará en España hasta 2030. Además, la cantidad final ha resultado menor de la que habían anticipado fuentes oficiales en su momento (500 millones de euros) y también lo es de partidas similares que han destinado países como Francia e Italia a sus flotas (500 y 300 millones de euros, respectivamente).

En cualquier caso, el plan servirá de brazo operativo de la Estrategia Marítima de España, y “aunque todavía es un plan que presentaremos a inicios de 2026, las subvenciones irán dirigidas a cuatro vertientes”, ha concretado Benito Núñez. Estas vertientes incluyen subvenciones en adecuación de la flota a los requerimientos medioambientales, así como incentivos para invertir en nuevos buques más eficientes. También en formación para el acompañamiento de la aplicación de las nuevas normas que van a llegar relacionadas con las nuevas energías, porque “tendremos que desarrollar una normativa que estipule, por ejemplo, cómo será el bunkering de estas nuevas energías y, por ello, subvencionaremos también las normativas relacionadas”, apostilla Benito Núñez.



“Desarrollaremos una normativa que estipule cómo será el bunkering de las nuevas energías”

Benito Núñez Secretario general del Transporte Aéreo y Marítimo del ministerio de Transportes

Además, se establecerán ayudas para fomentar los corredores verdes marítimos, sobre todo como promoción del transporte marítimo de corta distancia. “Serán subvenciones que buscan promocionar unas rutas alternativas y más sostenibles, pero que entendemos que por el uso de otros combustibles serán más caras, lo que aún no hemos estipulado porque esto es un plan si serán ayudas a la financiación de la ruta o a la demanda”, ha manifestado el secretario general de Transporte Aéreo y Marítimo.

En este sentido, se van a mantener conversaciones con otros países europeos que tengan fondos y subvenciones similares. “Tenemos que ser capaces de realizar una acción conjunta que nos permita hacer esto no sólo a escala nacional, sino a nivel Unión Europea porque de nada sirve subvencionar tramos”. Por tanto, Benito Núñez ha resumido que los objetivos del plan son fomentar la adecuación de la flota, ayudar a invertir en buques nuevos y más eficientes, “ser los primeros en desarrollar corredores verdes como ventaja competitiva aprovechando la ubicación estratégica de España y apostar por energías alternativas que también supongan una ventaja como países porque: ¿qué mejor sitio que una zona de tránsito y de cruce de tráfico para poner una gasolinera?”, ha ejemplificado Benito Núñez. Por ello, el plan busca “el posicionamiento de los puertos españoles como hub energético verde en suministro y generación”.

LEE TAMBIÉN

El Gobierno aprueba menos ayudas de las esperadas para descarbonizar a los armadores

ÓSCAR MATEU | Barcelona



LOS ECOINCENTIVOS NO HAN TENIDO ÉXITO

El secretario general del Transporte Aéreo y Marítimo del ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Benito Núñez, ha reconocido también que los ecoincentivos marítimos han tenido un éxito muy limitado. “Debido al excesivo rigor formalista en el conjunto de trámites y la verificación para obtenerlos no hemos logrado la ejecución esperada”, ha señalado. En este sentido, sostiene que no era una herramienta que estuviera formulada de forma correcta porque “era muy complicado y hay que buscar fórmulas que nos permitan simplificar esto tanto para el que las solicita como para el que las otorga, ya que de 20 millones de euros presupuestados no hemos ejecutado ni el 10%”. A este respecto, Benito Núñez ha anunciado que los ecoincentivos volverán, “pero no será en 2026”, y ha explicado que están trabajando en cómo formularlos de forma que tengan más éxito.



El TMCD reclama una visión europea



El sector reivindica una mayor simplificación, colaboración y un marco supranacional de ecoincentivos para facilitar un mayor desarrollo de la intermodalidad, con la colaboración de la carretera y el ferrocarril con el transporte marítimo.

La conferencia anual de SPC Spain reunió en el Edificio del Reloj del Puerto de Valencia a autoridades portuarias, administraciones, navieras y cargadores en un momento clave para el transporte marítimo de corta distancia, marcado por una desaceleración en el tráfico de cabotaje, con desvíos de carga ante la presión regulatoria y la incertidumbre que se trasladará a 2026.



Apertura de la conferencia de SPC Spain.

automatización portuaria.

El secretario general de Transporte Aéreo y Marítimo, Benito Núñez, consideró que España sufre una baja cuota ferroviaria, un déficit de conductores y congestión en carretera, defendiendo el TMCD como herramienta de eficiencia y mejora ambiental. En su intervención central reclamó revisar los incentivos ambientales y extenderlos al plano internacional para evitar que España asuma costes mientras otros países reciben los beneficios.

Criticó el rigor formalista de los procedimientos, que "no satisface ni al solicitante ni a la administración", recordando que solo se ha ejecutado el 10 por ciento de los 200 millones presupuestados; algo que "deslegitima cualquier política pública". Alertó de que los fondos del Mecanismo de Recuperación expiran en 2026 y pidió un enfoque realista para maximizar su uso.

Núñez desglosó el nuevo Plan de Descarbonización del Transporte Marítimo, orientado a reducir costes de transición para las navieras, devolver parte del impuesto del mar y viabilizar rutas con combustibles alternativos mediante apoyo a la operación o a la demanda. Subrayó que España puede convertirse en nodo energético europeo y defendió la renovación de flota, la adaptación de los puertos como hubs de nuevos combustibles y la actualización normativa y formativa. El plan contempla ayudas a corredores verdes y el Ministerio prevé lanzar la primera convocatoria en enero. Núñez cerró su intervención reclamando una estrategia europea y cooperación con socios comunitarios y extracomunitarios.



Panel dedicado a la normativa y regulación medioambientales.

servicio, pronto 12, calificó de acierto ante la incertidumbre del mercado. Explicó que esta estrategia ha exigido desplegar la logística de GNL en los puertos donde opera, en coordinación con las autoridades portuarias. Anunció que Baleària comenzará a usar biometano con huella negativa y detalló que este año consumirá 132 GWh de GNL, equivalentes a más de 80.000 toneladas y a una reducción de 5 millones de kilómetros en coche. Aun así, advirtió del fuerte coste económico asociado al cumplimiento normativo y de la elevada carga administrativa y técnica, triplicada respecto a ejercicios anteriores.

El presidente de FVET, Carlos Prades, insistió en la necesidad de colaboración entre carretera y marítimo para avanzar en la descarbonización, alertando sobre el envejecimiento de la población activa y el elevado coste de soluciones como las unidades eléctricas. Prades señaló que "la carga es egoísta, se necesita un alto grado de colaboración, con terminales intermodales muy operativas para dar soporte a todos los vehículos, porque lo que se quiere es barato, verde y a tiempo".

Desde Bruselas, el eurodiputado Borja Giménez alertó de que la entrada del sector marítimo en el ETS, aunque clave para la descarbonización, está generando pérdida de competitividad y riesgo real de desvío de tráfico a puertos terceros. Criticó una etapa de sobreregulación "muy rápida y poco pensada" y reclamó alinear la normativa europea con la OMI, reforzar los apoyos tecnológicos y garantizar que los ingresos del ETS retornen al sector para proteger la autonomía estratégica y las cadenas de suministro.

Rubén Sendín, de Moeve, advirtió del clima de incertidumbre regulatoria y de mercado que dificulta inversiones en bunkering y nuevas infraestructuras. Recordó que el sector opera a partir de contratos que requieren estabilidad a largo plazo, hoy condicionada por la volatilidad del mercado y por dudas sobre la adopción de combustibles. Reivindicó terminales flexibles, mayor colaboración con autoridades portuarias y aduaneras y una armonización que dé seguridad jurídica y operativa.

El segundo panel centró el debate en el papel de las Autopistas Ferroviarias como complemento a las Autopistas del Mar, con la participación de Antonio Aguilar (Adif), Juan Carlos Arocas (Transitalia), Jesús Galvo (Tramesa), Fabrice Turquet (Brittany Ferries) y César Díaz (AP Santander), quienes analizaron su potencial para reforzar la intermodalidad marítimo-ferroviaria, moderados por la presidenta del puerto de Valencia.



Panel dedicado a las autopistas ferroviarias.

hay que hacer".

La presidenta del Puerto de Valencia, Mar Chao, abrió la jornada reivindicando que el TMCD es un tráfico estratégico "que queremos seguir potenciando" y apeló a fusionar las autopistas marítimas y ferroviarias para consolidar sinergias.

En esta línea, el presidente de FVET, Carlos Prades, recordó que la intermodalidad solo funcionará desde la "complementariedad", con el camión como pieza imprescindible para la primera y última milla.

El director general de Transportes de la Generalitat, Manuel Rios, destacó el déficit de conductores y el papel clave de los puertos valencianos, apuntando las inversiones autonómicas en las terminales de Fuente de San Luis y Sagunto y en los proyectos de Castellón y Alicante, además de apostar por bonificar flotas hacia combustibles limpios y la

El primer panel, moderado por la presidenta de SPC Spain, Elena Seco, abordó la presión de la normativa ambiental. Seco recordó que el marítimo es un sector que "durante muchos años no ha pedido dinero" y valoró como "retorno lógico y muy positivo" la puesta en marcha del mecanismo vinculado al ETS, pese al contexto presupuestario y a que otros sectores aún reclaman compensaciones sin éxito. Consideró esta herramienta un primer paso que permitirá seguir trabajando en mayor dotación y alcance.

El director de Transición Energética de Baleària, Jesús Blanco, expuso el impacto real del marco regulatorio en la flota y operativa de la naviera, cuya apuesta por el GNL 11 buques en

Mar Chao indicó que "hay muchas obras que están dificultando la actividad, pero vamos a ver un desarrollo mucho mejor cuando termine este dolor de muelas".

Desde Adif, Antonio Aguilar destacó durante su intervención que "en algún momento tendremos que empezar a hablar de autopistas ferromarítimas", subrayando que ha sido el mercado el que ha definido los itinerarios posibles para su implantación. Explicó que Adif trabaja "intentando dar respuesta a los operadores que nos presentan sus proyectos logísticos y valoramos el volumen de tráfico que se puede poner en marcha con las inversiones que

Aguilar detalló que se está avanzando en la puesta en marcha de servicios con Portugal y existe la posibilidad de establecer líneas entre Huelva y Córdoba. Asimismo, recordó que pronto se concluirán las obras de las rutas Zaragoza-Valencia por Sagunto y Zaragoza-Barcelona, "en la que podremos hacer servicios de autopistas ferroviarias". Actualmente, Adif trabaja en 20 itinerarios de ancho ibérico, cada uno definido por la demanda de los operadores.

El directivo destacó que la planificación no se hace de manera unilateral, sino en coordinación con los operadores: "No decidimos en qué itinerarios trabajar, sino que son los propios operadores los que nos presentan sus proyectos y ahí valoramos volumen de tráfico y comparaciones con las inversiones necesarias". Señaló que, en ancho estándar, ya se realizan servicios de autopista ferroviaria desde Barcelona hacia el norte de Europa y que pronto comenzarán conexiones con Portugal desde el puerto de Valencia.

Aguilar explicó también la planificación interna de Adif para ejecutar los proyectos: "Hemos creado una oficina en la que nos reunimos más o menos una vez al mes todas las áreas afectadas y ahí planificamos la labor interna de elaboración de proyecto, medición, análisis de la cultura, redacción de proyectos, ejecución de obras". Finalmente, precisó que algunos itinerarios ya tienen obras prácticamente terminadas, mientras que otros se encuentran en fases iniciales debido a solicitudes recientes de los operadores, pero destacó que "podemos ver que estamos a todo tren intentando poner esto marcha en una nueva relación entre cliente y proveedor bajo la colaboración de la carretera con el ferrocarril. Ahora las empresas van a poder elegir".

Por su parte, Fabrice Turquet (Brittany Ferries) incidió en la necesidad de la colaboración entre el transporte ferroviario y las navieras en los tráficos que enlazan el norte de España con el norte de Europa donde el operador está siendo un actor destacado. En el desarrollo de nuevos servicios, destacó que existe una falta de fiabilidad en los tiempos de tránsito que demanda el mercado, indicando, por ejemplo, que "hemos chocado con el tema aduanero para hacer un tren entre Bilbao y Valencia".

Autopista Valencia-Madrid-Portugal

En relación con la autopista Valencia-Madrid, intervinieron Jesús Galvo (Tramesa) y Juan Carlos Arocas (Transitalia). Galvo destacó que esta autopista es un proyecto de Estado y de la estrategia de movilidad sostenible, basada en la colaboración público-privada. Señaló que "es complicado trabajar en inversiones para ampliar glibos", pero que es necesario analizar experiencias previas para mejorar la ejecución y la gestión de riesgos. Subrayó que se trabaja en la infraestructura ferroviaria con el objetivo de que "la puerta del ferrocarril se incremente del 4,5 por ciento" y que todo esté listo para 2030.

Juan Carlos Arocas, de Transitalia, explicó que su proyecto de autopista ferroviaria surgió con la intención de integrar las autopistas del mar con la ferroviaria. Destacó que el objetivo es coordinar "los horarios de los barcos de la llegada de la salida" y agilizar los tiempos de espera en las terminales. Señaló que en un año de operación han transportado aproximadamente 9.500 remolques, y calificó la experiencia como positiva: "Lo que hace es fortalecer los distintos modos de transporte porque es lo que se hace ser mucho más fuerte con los clientes". Arocas insistió en que el proyecto no se limita a la ruta Valencia-Madrid y subrayó que la integración multimodal ofrece "un halo de esperanza" para el sector. La previsión es la ampliación de la autopista, arrancando en enero con un flujo de dos trenes semanales con Portugal, según confirmó Arocas a Transporte XXI.



Alta participación en la conferencia.

Díaz defendió la necesidad de impulsar una autopista ferroviaria que conecte Santander con Madrid, Valencia y otros corredores, aprovechando "las condiciones regulares marítimas, la carga y la comunidad portuaria", y destacó que están trabajando con operadores y cargadores para presentar un proyecto que convierta al puerto en un corredor eficiente hacia el norte de Europa.

El último panel, moderado por Santiago Colom, de la patronal CETM, analizó el "nuevo y cambiante escenario" del TMCD con voces del conjunto de la cadena logística. Participaron Sandra Chinchilla (WEG Lines), Sara Aznar (Tolsa), Víctor Oltra (Grupo Alonso), David Antón (Suardiaz Group), Matteo de Candia (GNV España) y Mario Massarotti (Grimaldi Lines). En la mesa se abordó la volatilidad de los mercados, el impacto geopolítico y la caída del tráfico con reducciones generalizadas por países salvo Reino Unido y Marruecos, frente a fuertes descensos como Bélgica (-33 por ciento) o Italia (-9,4 por ciento).

Sara Aznar, representante de Tolsa, ha expuesto que la compañía "es una empresa minera que trabaja en varias localidades", aunque su principal actividad exportadora se concentra en el Puerto de Valencia, desde donde "hacemos unas 2.500 exportaciones y casi todo se envía fuera". Los envíos a las Islas Británicas "lo que va a Inglaterra e Irlanda lo sacamos por el Puerto de Bilbao". Para mercados como Polonia, Bélgica y Holanda, Tolsa apuesta mayoritariamente por un modelo "100 por ciento intermodal", aunque reconoce que "a Polonia, Bélgica y Holanda se hace intermodal, y a otras zonas voy por camión". Aznar subraya que la elección del intermodal responde a criterios económicos: "nos gusta mucho el intermodal por el precio". Además, señala que su sector puede asumir tiempos de tránsito más amplios, ya que "en nuestro sector uno o dos días más de tránsito no es importante". También remarca que su actividad no afecta a servicios esenciales: "no voy a parar ningún hospital ni ninguna fábrica", lo que permite priorizar la eficiencia de costes frente a la rapidez. Esta estrategia refuerza la apuesta de Tolsa por soluciones logísticas más sostenibles y competitivas.

Por otro lado, los representantes de WEG Lines, Suardiaz, GNV y Grimaldi detallaron sus principales servicios, indicando que el nearshoring empieza a ser un protagonista destacado de la nueva logística en el sur de Europa, con un aumento de rutas con Turquía y el norte de África.

Por último, Víctor Oltra destacó la capacidad multimodal del Grupo Alonso, que opera con flota propia, terminales ferroviarias y camiones, y que mantiene una presencia relevante en los tráficos Península-Canarias. Subrayó que, a diferencia de otros países donde existen servicios de contenedor nacional, en España este modelo "no está ni se le espera". También apuntó a diversos problemas operativos en algunos puertos que dificultan la competitividad del transporte marítimo de corta distancia.

Sobre el tráfico con las islas, Oltra señaló que, aunque no es su principal línea de negocio, la compañía trabaja con instalaciones adaptadas al transporte marítimo de corta distancia. Sin embargo, advirtió de los problemas operativos en algunos puertos: "si perdemos dos horas en un puerto por la ineficiencia de sus servicios, un trayecto de 12 horas deja de ser sostenible económicamente".

Para Oltra, estas ineficiencias explican por qué "el transporte marítimo nacional de corta distancia se hace poco menos que imposible" y por qué las navieras ya no multiplican escalas como en el pasado. "Para mantener la competitividad, hoy en día las complicidades de las escalas obligan a tocar menos puertos", afirmó.

En cuanto a la estrategia comercial, Oltra remarcó que Grupo Alonso no funciona bajo el modelo feeder tradicional "no nos decíamos a hacer feeder; transportamos directamente para cargadores y receptores", lo que les permite operar en mercados distintos a los de las navieras que dependen de grandes hubs. Esta orientación les ha permitido crecer con fuerza en Canarias, donde "el incremento de movimientos nos llevó incluso a adquirir buques propios". Según Oltra, esta evolución demuestra que "hacen falta terminales con más flexibilidad para el transporte marítimo de corta distancia, especialmente en el contenedor, algo que no todos los puertos pueden ofrecer". Por último, indicó que la problemática con el régimen de derechos de emisión, señalando que "ahora mismo nuestros barcos pagan del trayecto Barcelona a Sagunto 6.000 euros, a Canarias están exentos. Es un dislate".



Tercer panel dedicado a la visión de los cargadores, navieras y terminalistas.



Las navieras replantean sus servicios de corta distancia ante el auge de mercados emergentes

POR SERGIO SOLER SOLAZ • 19 noviembre, 2025



Las convulsiones geopolíticas de los últimos años están replanteando la manera en la que las grandes compañías navieras configuran sus servicios de short sea shipping o corta distancia. Así lo han explicado este miércoles en Valencia representantes de distintas compañías que han participado en uno de los paneles celebrado en el marco de la Conferencia 2025 de la Asociación Española de Promoción del TMCD (SPC-Spain), celebrada en Valencia.

Unos cambios geopolíticos "que si que los hemos notado", ha afirmado David Antón, director comercial de Grupo Suardiaz, quien ha señalado que en estos momentos "hablamos poco del nearshoring o de la deslocalización de ciertas producciones". "Lo hemos notado en algunas de las autopistas marítimas que tenemos, donde hemos encontrado una bajada de volumen precisamente porque varias empresas se han localizado en países más al Sur, en este caso a Marruecos".



Fabrice Turquet, Freight Sales Manager Iberian Market de Brittany Ferries; César Díaz, presidente del puerto de Santander; Antonio Aguilar, subdirector de Promoción del Transporte de Mercancías (Adif); Juan Carlos Arocás, Managing Director Iberia de Transitalia; Jesús Calvo, General Manager de Tramesa; y Steven Molenaar, Intermodal Manager de WEC Lines

En este contexto, ha señalado que "si que miramos a Marruecos como país de oportunidades y emergente, que está desarrollando muchos sectores como el automóvil u otras industrias". Por ello, ha señalado que este escenario representa una oportunidad "para crear líneas marítimas y nuevas autopistas del mar", si bien ha expuesto que para que "tengan éxito" es necesario la combinación de varios factores; principalmente, la predisposición de la naviera en el aspecto económico, y la voluntad de los puertos implicados.



Para Matteo de Candia, director general de GNV España, estos "cambios son evidentes". "Vemos una tendencia clara, con nuevos mercados emergentes como el Norte de África", ha señalado el representante de la filial de MSC, quien ha señalado la necesidad de "mejorar las infraestructuras y los espacios en muchos puertos" para que el TMCD crezca.

También ha incidido en el estado de las infraestructuras Mario Massarotti, consejero delegado de Grimaldi, que ha calificado como "confuso" el actual momento por el que atraviesa el comercio internacional. "Lo vimos ya con el Covid, tenemos que ver como transportarnos más en el Mediterráneo, que es una zona clara de intercambio", ha analizado Massarotti antes de indicar el "buen trabajo" que están haciendo algunos puertos españoles en cuanto a infraestructuras.

También ha intervenido en este panel el CEO de Intersagunto Terminales, quien ha explicado que en su caso "nos dedicamos a feeder de una manera muy marginal". "En otros países se mueven mucho más entre sus puertos", ha añadido el representante de Grupo Alonso en referencia al short sea shipping.

Los costes de "acarreo", una de las ventajas de las autopistas ferroviarias y marítimas

La jornada también ha acogido el panel *Las autopistas ferroviarias, impulsando la intermodalidad marítima y ferroviaria*, que ha estado moderada por la presidenta la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), Mar Chao.

Unos de los participantes ha sido Antonio Aguilar, subdirector de Promoción del Transporte de Mercancías (Adif), quien ha defendido el rol de las nuevas autopistas ferroviarias desde el aspecto medioambiental y económico: "Las autopistas ferroviarias tienen dos sobre costes, la carga y descarga y el acarreo. Este último, en los tráficos 'ferromarítimos' no existe".

En este sentido, ha remarcado que esta cuestión "es una ventaja comparativa enorme que tenemos para potenciar estos servicios de autopistas ferroviarias y autopistas marítimas. Desde este punto de vista ambas son muy competitivas, también en cuanto al tiempo de tránsito".



El puerto de Valencia ha acogido la jornada Conferencia 2025 de la Asociación Española de Promoción del TMCD

Por su parte, Juan Carlos Arocás, managing director Iberia de Transitalia, ha explicado que precisamente la experiencia que ha obtenido su compañía en las autopistas marítimas "las hemos aplicado" al concepto de autopista ferroviaria. Jesús Calvo, general manager de Tramesa, ha señalado que el ferrocarril es "más rápido" a distancias de más de 1.200 kilómetros.

El panel también ha contado con la participación del presidente de la Autoridad Portuaria de Santander (APS), quien ha descrito como "urgente" la necesidad de configurar una autopista ferroviaria "que conecte Santander y Madrid". El objetivo es "lograr una verdadera transformación en la vertebración y la descarbonización de la logística combinando autopistas ferroviarias en tierra y short sea shipping en mar, creando así auténticos corredores verdes".

Fabrice Turquet, Freight Sales Manager Iberian Market de Brittany Ferries ha puesto, en cambio, el foco en la falta de conductores, "algo que va a ir a peor". "Creo que el valor añadido del camión es la última milla, todo lo demás son sobre costes, desde el desgaste del camión. Las autopistas las veo como una colaboración entre distintos medios de transporte".

Renovar la flota y posicionar a los puertos como hub energéticos, objetivos del Plan Nacional para la descarbonización

Tras la inauguración de la jornada, Benito Núñez, secretario general de Transporte Aéreo y Marítimo, ha ofrecido detalles del Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo, un plan que ha [aprobado ayudas por valor de 250 millones de euros](#) para el uso de combustibles renovables y así como la renovación de flotas.

En este escenario, Benito Núñez, secretario general de Transporte Aéreo y Marítimo, ha explicado que además de esa renovación de flota, el plan busca "posicionar a los puertos españoles como hub energéticos". "Al final, todo pasa por inversiones, y si quieres que disminuyan las emisiones o se construyen nuevos buques o se adaptan los existentes".

En paralelo, ha afirmado que este plan tiene que ir acompañado de más formación en el sector y de un marco normativo en el que se desarrollen normas técnicas.

En relación al transporte marítimo y de corta distancia (TMCD), Núñez ha indicado que a todos los niveles "necesitamos que se dé el salto más allá del ámbito nacional". "Necesitamos que se nos permita abordar esto no solo a escala nacional", ha reiterado Núñez antes de señalar la importancia de trabajar en el marco del TMCD con países como Reino Unido o Marruecos.

Los expertos lamentan la implantación del ETS de manera "precipitada"

Otros de los paneles que han sido programados en la jornada ha sido el de la *Normativa y Regulación medioambientales: ¿Compatibles con el desarrollo del TMCD?*, en la que ha intervenido Jesús Blanco, responsable de Proyectos de Descarbonización de [Balearia](#).

Blanco ha lamentado que la normativa ETS se haya establecido de una manera "precipitada". A su juicio, se ha puesto en marcha "sin ver los efectos que podía tener en el sector", ha reflexionado apuntado al incremento de carga de trabajo de carácter administrativo que ha supuesto la normativa ETS. "Nos ha generado sobrecostes, y en el caso de Baleares, por ejemplo, hay además dos gigantes compitiendo con nosotros. Tenemos que asumir esos sobrecostes, no los podemos trasladar al cliente".

Por su parte el eurodiputado Borja Giménez ha defendido que la normativa ambiental "tiene que respetar la competitividad del sector del transporte marítimo de corta distancia". "Está claro que la transición energética no se puede hacer a costa de la competitividad".

La visión terrestre la ha aportado Carlos Prades, presidente de FVET, quien ha señalado que "debería ser atractivo subir un camión a un barco". "En el caso de Baleares evidentemente no hay más remedio", ha recalado al tiempo que ha cuestionado la dificultad que hay en el sector de transporte por carretera para adquirir camiones eléctricos: "No veo fácil comprar unidades eléctricas a día de hoy, que cuestan el triple".



El retraso del sistema europeo de emisiones para la carretera ahondará la crisis del short sea

El ETS está subiendo los precios del transporte marítimo y propiciando un trasvase a la carretera, a la que todavía no aplica dicha normativa



E.M

ALBA BOLSA | Valencia

19 de noviembre de 2025



El transporte marítimo de corta distancia está sufriendo un trasvase a la carretera por la subida de precios que se ha visto obligado a implementar derivado de los costes del ETS, mientras son testigos de como se sigue retrasando la entrada en vigor de dicho sistema de comercio de emisiones para el transporte por carretera. “El ETS podría tener sentido en determinadas líneas, pero no en corta distancia cuando estas potenciando eliminar camiones de la carretera, mientras que a ellos no los penaliza”, ha señalado el consejero delegado de Grimaldi en España, Mario Massarotti, durante la conferencia anual del transporte marítimo de corta distancia.



“El ETS solo está afectando al transporte marítimo, no se va en la dirección correcta”

Matteo de Candia Director general de GNV España

En esta línea, el director general de GNV España, Matteo de Candia, ha lamentado que todo son costes, y que, a pesar de la importancia de la sostenibilidad y descarbonización, “el ETS sólo está afectando al transporte marítimo”. A su juicio, “no se va en la dirección correcta porque no nos permite desarrollar el transporte eficiente, se aplican costes a la naviera, ésta al cliente y al final sube el transporte terrestre y baja el marítimo”. De hecho, el director comercial de Suardiaz Shipping lines, David Antón, asegura que ya han notado una pérdida de volumen en servicios de corta distancia y reconocen un trasvase a la carretera. “Entre España e Italia, la mitad de los vehículos ya usaban el barco en lugar de la carretera, pero hace desde hace un par de años la tendencia se está invirtiendo y se están reduciendo frecuencias porque la carga se está desviando, los cargadores van al precio”, ha destacado el responsable de Biocarbantes de Moeve, Rubén Sendin.

Por su parte, el transporte por carretera alega que “deberían implicar al transporte terrestre como un cliente. Debería ser atractivo para el transporte terrestre subir al barco porque subir al barco es descarbonizar, pero no me supone una ventaja competitiva cuando nuestro ETS se ha aplazado hasta 2028”, ha reconocido el consejero delegado de Grupo Torres, Carlos Prades. Además de perjudicar al short sea, el negocio naviero alerta de que los fondos que tienen que destinar a pagar las sanciones está limitando las inversiones en nuevas energías y flota. “En 2024, el impacto del ETS era ya de dos cifras en millones de euros, en 2025 eso se multiplicará por tres y quizás en 2026 sea multiplique por cinco. Esto implica que perdemos en inversiones decenas de millones de euros que permitirían descarbonizar el sector con mejoras en la flota”, ha lamentado el responsable de Proyectos de Descarbonización de Baleària, Jesús Blanco.



“Perdemos en inversiones decenas de millones de euros que permitirían descarbonizar”

Jesús Blanco Responsable de Proyectos de Descarbonización de Baleària

A todo ello se suma que, tras la reunión de la Organización Marítima Internacional (OMI o IMO) que ha aplazado la creación de un marco de descarbonización mundial para el transporte marítimo, “las reglas del juego no son iguales para todos y habrá una fuga de las emisiones a otras rutas que no tengan penalizaciones”, ha explicado el eurodiputado Borja Giménez (Partido Popular). “Todos esperábamos que el nuevo marco de la OMI sirviera de certeza, de referencia, de marco global y, tras el rechazo, es indispensable que la UE revise sus objetivos en aras de la competitividad. Hay que impedir la fuga de emisiones y actividad”, ha alertado. Por su parte, el consejero delegado de Intersagunto (Grupo Alonso), Víctor Oltra, ha manifestado que “nos hemos quedado solos” y ha apuntado a que “las navieras invierten en características y estándares para circular por Europa, algo que es muy caro, pero si el marco no es mundial no podemos vender fuera y esto va a afectar a la industria”.

LEE TAMBIÉN

El borrador de la convocatoria de ayudas para descarbonizar las navieras se presentará en enero

ALBA BOLSA | Valencia



Todo ello sucede en un contexto en el que el transporte marítimo de mercancías de corta distancia se podría ver beneficiado por la relocalización de fábricas derivado de los conflictos geopolíticos. “Es un momento confuso a nivel mundial con China, Estados Unidos y las guerras podríamos fomentar y aprovechar el transporte multimodal”, ha argumentado Mario Massarotti (Grimaldi). Sin embargo, este volumen de tráfico y movimiento en zonas del norte de África como Marruecos y de Turquía no está siendo explotada por el trasvase antes mencionado y por “una falta de preparación de los puertos españoles para el short sea”.



“Europa se ha quedado sola tras la paralización de un marco regulatorio a nivel mundial”

Víctor Oltra Consejero delegado de Intersagunto

Por su parte, Matteo de Candí (GNV) ha subrayado que “los operadores cambiarán sus almacenes y abrirán nuevas sedes, lo que motivaría el desarrollo de este transporte, pero es necesario mejorar la infraestructura de los puertos y aprovechar la tendencia de mercados del norte de África”. A este respecto, Víctor Oltra (Intersagunto) ha reconocido que “se necesitan terminales adaptadas a la corta distancia, porque no es operativo, ni eficiente, ni económico tener un buque esperando dos horas cuando su trayecto es de menos de diez. Los servicios portuarios no son eficientes, esto es una obviedad”.



El Puerto de Cádiz refuerza su compromiso con el transporte marítimo de corta distancia

La presidenta de la Autoridad Portuaria de Cádiz reafirmó el compromiso del Puerto de la Bahía de Cádiz de impulsar nuevas rutas marítimas con Canarias y Marruecos

Por InfoPuertos · Guardar · Última actualización: noviembre 20, 2025 · Última actualización: 11-20-2025 · Share · f · X · e · 4 Minutos de 1

Contenido enriquecido: La ley de derechos de autor otorga al propietario de los derechos de autor el derecho exclusivo de controlar el uso de las obras protegidas por derechos de autor. (Todo el material publicado en nuestro sitio web y otras plataformas digitales/informáticas está protegido por la ley de derechos de autor)



La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz y la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia celebran una jornada donde se pone de manifiesto la fortaleza de Cádiz en este ámbito

La **Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz** y la **Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain)** celebraron ayer en el marco del **Maritime Blue Growth**, la jornada 'Cádiz, Puerto verde y azul impulsando el transporte marítimo a corta distancia'.

En esta jornada, la **presidenta de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Teófila Martínez**, reafirmó el compromiso del Puerto de la Bahía de Cádiz de **impulsar nuevas rutas marítimas con Canarias y Marruecos** así como, de fortalecer la colaboración con los operadores logísticos y seguir avanzando en la transformación verde y digital del puerto.

El encuentro, que tuvo lugar en el Palacio de Congresos, contó con una importante representación institucional y de agentes del sector, poniéndose de manifiesto la fortaleza del puerto gaditano en este ámbito.

DE INTERÉS

- > La Autoridad Portuaria de Cádiz impulsa la regeneración marina con una jornada educativa junto a Ocean Ecostructures
- > Fimar 2026 celebrará su 19ª edición en el Puerto de Las Palmas con la economía azul y las profesiones del mar como protagonistas
- > El Puerto de Motril activa un protocolo específico para reforzar la seguridad ante una temporada récord de cruceros

FP FINANCIAL PORTS
PORTS AND AIR CARRIERS

MTC: National Port System reaches record of 17.6 million tons handled

More information at: <https://financialports.com/mtc-national-port-system-reaches-record-of-17-6-million-tons-handled/>

Oficinas por [financialports](#)

El alcalde de la ciudad de Cádiz, Bruno García, destacó en la inauguración el trabajo de la APBC "por potenciar el transporte marítimo de corta distancia que conecte lugares como Canarias y Marruecos". El alcalde considera que "es una visión de puerto que actúa como una conexión atlántica-mediterránea, como puente de intercambio y cooperación". En este sentido, añadió que "nuestro puerto debe jugar un papel clave en este tipo de rutas de corta distancia".

La delegada del Gobierno de la Junta en Cádiz, Mercedes Colombo, por su parte, ha subrayado "la importancia de la suma de esfuerzos entre administraciones públicas, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz y la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, para apostar por esta interesante jornada como punto de encuentro para impulsar el sector, destacar la sostenibilidad y generar sinergias". También se ha referido al respaldo del Gobierno andaluz al congreso Maritime Blue Growth, además de resaltar el potencial de los puertos, el compromiso de la Junta con el ámbito logístico portuario, la descarbonización y el apoyo prioritario a la economía azul.

Tras la bienvenida institucional, la primera mesa redonda: 'El Puerto de Cádiz en las rutas marítimas de Corta Distancia: Conexiones con Canarias y Marruecos' abordó asuntos como la recuperación el tráfico de contenedores de Cádiz con Marruecos, las ventajas competitivas del servicio de pasajeros y carga rodada con Canarias, las inversiones y desarrollos infraestructurales del propio puerto.

Posteriormente, se sucedieron otros tres paneles: 'Descarbonización del transporte marítimo y gestión medioambiental en los puertos', 'Retos y oportunidades de los servicios de Transporte Marítimo de Corta Distancia' y 'Sinergias entre puerto, operadores y clientes'.

A través de las diferentes intervenciones, el Puerto de la Bahía de Cádiz ha dejado clara su apuesta por el transporte marítimo de corta distancia, una alternativa sostenible y competitiva que contribuye a descongestionar las carreteras, reducir la huella de carbono y reforzar la intermodalidad.



La encuesta de la semana

¿CREE QUE LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS ESTÁN PERDIENDO PRESENCIA EN EL SECTOR MARÍTIMO PORTUARIO ESPAÑOL?

> **SI, por las absorciones de multinacionales (83%, 76 Votos)**

> **SI, por la desaparición de muchas de ellas (26%, 32 Votos)**

> **NO (11%, 13 Votos)**

Votantes totales: 121





MARÍTIMO

MARÍTIMO - SPC Spain celebró ayer en el Edificio del Reloj del Puerto de Valencia su Conferencia Anual

El short sea shipping constata la vuelta de los camiones a la carretera tras el inicio del ETS



20 noviembre 2025 05:20



Juan Carlos Palau

Última actualización 20 noviembre 2025 10:30



TEMAS

- ETS
- Short Sea Shipping
- TMCD

RELACIONADAS



Transportes considera que los ecoincentivos marítimos han tenido un éxito limitado

La Conferencia Anual de la SPC Spain celebrada ayer en Valencia, constató que el transporte marítimo de corta distancia ha experimentado un descenso de volúmenes debido principalmente a la entrada en vigor del ETS Marítimo.

VALENCIA. El Consejero Delegado de Grimaldi Logística España, Mario Massarotti, afirmó en su intervención en la conferencia que el ETS "era un desastre anunciado y se ha verificado". Massarotti apuntó que no tiene sentido "que cuando el camión se sube al barco penalices al buque y retrases el ETS de la carretera", como ha hecho la Unión Europea.

Asimismo subrayó que a la política europea "le falta visión de futuro y están consiguiendo el efecto contrario del objetivo que se quería alcanzar". Mario Massarotti indicó que debería "estar al lado de la gente que invierte y desarrolla oportunidades en las Autopistas del Mar y no poner problemas. Detrás hay 25 años de inversiones y crecimiento".

Por su parte, Matteo di Candia, director general de GNV España, afirmó que hay "que preservar el medio ambiente, todos tenemos claro eso, pero no vamos en la dirección correcta. Los costes afectan mucho al desarrollo de forma más rápida del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD)". Asimismo señaló que los ecoincentivos "no son suficientes y que el transporte marítimo no ha crecido en los últimos años, mientras que el transporte por carretera sí".

David Antón, director Comercial de Grupo Suardiaz, corroboró la pérdida de volúmenes y el trasvase a la carretera "en los dos últimos años a causa del ETS. Se está echando a perder lo que habíamos conseguido hasta ahora". Antón reclamó que lo recaudado por el ETS Marítimo "vuelva al sector para mejorar los buques" y subrayó que la descarbonización "es importante, pero tiene su coste y no todo el mundo está dispuesto a pagarlo".

En cuanto a la regulación, el CEO de Intersagunto Terminales (Grupo Alonso), Víctor Oltra, afirmó que la "ambición regulatoria de la UE es, si se me permite decirlo, chovinista. Nos hemos quedado solos. Igual todos volvemos al camión".

Ecoincentivos y Descarbonización

El secretario general de Transporte Aéreo y Marítimo, Benito Núñez, afirmó durante la jornada que los ecoincentivos marítimos han "tenido un éxito limitado", y apuntó al "excesivo rigor formalista en el conjunto de trámites para acceder a las ayudas. Había dotación económica pero no hemos conseguido su ejecución". Asimismo, indicó que este programa "no se va a repetir, no hay tiempo material para lanzar una nueva convocatoria".

Benito Núñez hizo hincapié en la necesidad de "incrementar el alcance geográfico de los ecoincentivos y que no se queden en un espacio nacional, sino que llegue a los recorridos con Europa y a países fuera de la UE como Marruecos y Reino Unido". Con respecto al Plan Nacional de Acción para Descarbonizar el Transporte Marítimo, Núñez apuntó a la "primera o segunda semana de enero" para presentar el borrador de esta primera convocatoria de ayudas". A este respecto, Núñez no descartó la posibilidad de, "en paralelo, lanzar una convocatoria para la promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD)".



Santander demanda una autopista ferroviaria

El presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, César Díaz, demandó ayer durante la jornada "una autopista ferroviaria que conecte Madrid y Santander a través de Valladolid y Palencia que pueda aprovechar la excelente conectividad que tenemos en Transporte Marítimo de Corta Distancia tanto con el Reino Unido como con Irlanda, con conexiones regulares, fiables, de alta frecuencia y operadas por un amplio número de navieras".

En el transcurso de la Conferencia Anual de SPC Spain se analizó el estado de la actual autopista ferroviaria entre el Puerto de Valencia y Madrid y los proyectos de futuros trayectos. Respecto al primero, el director general de Trans Italia en Iberia, Juan Carlos Arocas, destacó que se han movido hasta la fecha "9.500 remolques entre Valencia y Madrid y a la inversa, a pesar de estar tres meses parados por la DANA que afectó a la provincia de Valencia". Asimismo, junto al director de Tramesa, Jesús Calvo, anunciaron que se está "ultimando" la conexión del Puerto de Valencia con Portugal.

Por su parte, el subdirector de Promoción del Transporte de Mercancías de Adif, Antonio Aguilar, recordó que hay "unos 20 proyectos de autopistas ferroviarias en España con distinto grado de avance, algunas ya con las obras concluyéndose y otras en fase inicial". Asimismo, señaló que las obras que se están realizando entre Zaragoza y Madrid y entre Zaragoza y Valencia "terminarán en un período de tres o cuatro meses".



SPC Spain celebra su Conferencia Anual 2025 en el puerto de Valencia



La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, SPC Spain, celebró el 19 de noviembre en la Autoridad Portuaria de Valencia su Conferencia Anual 2025. La jornada estuvo centrada en el impacto de las nuevas normativas medioambientales europeas, especialmente el EU ETS, y de la Organización Marítima Internacional (OMI), sobre la competitividad del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), así como al papel de la intermodalidad marítimo-ferroviaria y los cambios estructurales que afrontan las cadenas logísticas.

La sesión inaugural contó con las intervenciones del secretario general de Transporte Aéreo y Marítimo, Benito Núñez; la presidenta de la Autoridad Portuaria de Valencia, Mar Chao; Verónica Verdesoto, en representación de Puertos del Estado; Manuel Ríos, director general de Transportes y Logística de la Generalitat Valenciana; Carlos Prades, presidente de la Federación Valenciana de Empresarios del Transporte (FVET); y Elena Seco, presidenta de SPC Spain. En sus intervenciones los ponentes subrayaron el papel del TMCD como pieza clave para avanzar hacia una movilidad más eficiente y sostenible, y la necesidad de reforzar la cooperación entre administraciones, puertos, navieras y cargadores.

En el primer panel de la jornada, titulado 'Normativa y regulación medioambientales: ¿compatibles con el desarrollo del TMCD?', se abordó el efecto de las nuevas exigencias ambientales sobre la competitividad del transporte marítimo frente a la carretera. Moderado por Elena Seco, contó con la participación entre otros de Jesús Blanco, responsable de proyectos de descarbonización de Baleària y el Eurodiputado 'popular', Borja Giménez, quien intervino telemáticamente. En el panel se analizó el incremento de costes derivado del EU ETS, la necesidad de medidas compensatorias específicas para el TMCD y el riesgo de retroceso en las políticas de reequilibrio modal si no se tiene en cuenta el papel del transporte marítimo de corta distancia en las cadenas logísticas.

La segunda mesa, bajo el título: 'Las Autopistas Ferroviarias: impulsando la intermodalidad marítima y ferroviaria', puso el foco en el desarrollo de los servicios ferroviarios como complemento natural de las Autopistas del Mar. La mesa, moderada por Mar Chao, reunió a Antonio Aguilar, subdirector de Promoción del Transporte de Mercancías de ADIF; Juan Carlos Arocas, de Transitalia; Jesús Calvo, director general de Tramesa; Fabrice Turquet, de Brittany Ferries; y César Díaz, presidente de la Autoridad Portuaria de Santander. Los participantes destacaron el potencial de las autopistas ferroviarias para generar sinergias con el TMCD, reducir la congestión en carretera y mejorar la eficiencia de la cadena logística, siempre que se avance en capacidad ferroviaria, conexiones portuarias y estabilidad regulatoria.

El tercer bloque de la conferencia, titulado "El nuevo y cambiante escenario para el TMCD", analizó el impacto de las tensiones geopolíticas, los cambios en los flujos comerciales y las disrupciones logísticas sobre el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia. Moderado por Santiago Colom, miembro del Comité Ejecutivo de la CETM, contó con la participación de representantes de navieras, terminales y cargadores, entre ellos David Antón, del Grupo Suardiaz; Matteo De Candia, director general de GNV España; y Mario Massarotti, consejero delegado de Grimaldi Logística España. El debate se centró en cómo ganar resiliencia frente a la volatilidad de las cadenas de suministro, el papel del TMCD en la diversificación de rutas y el refuerzo de la cooperación entre puertos, navieras, operadores logísticos y transporte por carretera.

A lo largo de la jornada, SPC Spain reafirmó el papel del Transporte Marítimo de Corta Distancia como instrumento esencial para avanzar en la descarbonización del transporte y en la mejora de la competitividad logística, siempre que los nuevos marcos regulatorios y las políticas de apoyo tengan en cuenta sus particularidades frente a otros modos de transporte.

INFORME DE ACTIVIDADES

2025