

La UE reconoce la contribución estratégica del Transporte Marítimo de Corta Distancia y avanza en los objetivos de competitividad, resiliencia y sostenibilidad

- La Unión Europea reconoce plenamente el papel fundamental y la importancia estratégica del Transporte Marítimo de Corta Distancia para impulsar la transición verde, al tiempo que se salvaguardan los altos estándares de calidad de los servicios de transporte marítimo.
- Esta fue la conclusión clave del taller de política, altamente productivo, organizado por la Red Europea de Transporte Marítimo de Corta Distancia (European Shortsea Network-ESN) el martes 12 de mayo, al que asistieron funcionarios de la UE, representantes de asociaciones europeas de armadores y la Asociación Europea de Armadores (ECSA), miembros del Parlamento Europeo y centros nacionales de promoción del Shortsea.

Madrid, 2 de mayo de 2026

El evento se celebró en la oficina de la Representación Permanente de Grecia ante la Unión Europea en Bruselas. En la inauguración del taller, el embajador Ioannis Vrailas, Representante Permanente de Grecia ante la UE, pronunció unas palabras de bienvenida subrayando que la importancia y la contribución Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) —así como el papel de la propia ESN— goza ahora de un amplio reconocimiento y están firmemente consolidadas en la agenda europea.

El discurso inaugural de **Charalampos Simantonis, presidente de ESN** y presidente de la Asociación Helénica de Armadores de TMCD, sentó las bases para abordar las cuestiones fundamentales que actualmente determinan el futuro del TMCD. Simantonis destacó la misión de la ESN como plataforma europea para la cooperación y el intercambio de información, dedicada a promover y desarrollar el Transporte Marítimo de Corta Distancia a través de iniciativas prácticas, así como a reforzar su integración en la cadena de transporte intermodal.

El Sr. Simantonis explicó por qué el TMCD sigue siendo esencial **para la competitividad, la resiliencia y la sostenibilidad de la economía europea**, al tiempo que refuerza la seguridad y la posición geopolítica de Europa. Sin embargo, en el camino hacia la transición ecológica y el cumplimiento de múltiples normativas medioambientales internacionales y europeas —que a menudo se solapan o entran en conflicto—, **el propio sector se enfrenta cada vez más a retos que afectan directamente tanto a su competitividad como a su viabilidad a largo plazo**. En particular, el paquete «Fit for 55» y el marco del ETS están creando un entorno operativo complejo para el TMCD, con una carga financiera significativa para los operadores, a menudo desproporcionada en relación con los beneficios esperados. No obstante, se está produciendo claramente un cambio positivo: tanto las instituciones europeas como los organismos internacionales reconocen cada vez más que **los ingresos generados a través de las medidas medioambientales deben reinvertirse** para apoyar la transición del sector hacia la descarbonización. En este contexto, **existe un consenso cada vez mayor en que el TMCD merece un apoyo específico para afrontar con éxito esta transición.**



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

Nota de Prensa

Este entendimiento común también se reflejó en las intervenciones de otros participantes, entre ellos Lorenzo Matacena, presidente del Comité SSS de Confitarma y presidente del Grupo de Trabajo SSS de ES-ECSA (online); Evina Fodiadou, Directora de Política y Comunicaciones Marítimas en ECSA; Cecare Crocini, jefe de la oficina de la UE en Assarmatori, la Asociación Italiana de Armadores; Claudia Vella Casagrande, secretaria de la Asociación Internacional de Armadores de Malta y de SPC Malta; Paul Brewster, asesor de políticas de la UE en la Oficina de Desarrollo Marítimo de Irlanda y SPC Irlanda; Roberto Mencarelli, jefe de Programas de la UE y Nacionales en RAM y SPC Italia; Elissavet Vozemberg-Vrionidi, miembro del Parlamento Europeo y presidente del Comité de TRAN; y Foteini Ioannidou, directora de la Dirección D – Transporte Fluvial en DG MOVE.

La Sra. Fodiadou subrayó que:

- Las políticas estratégicas europeas reconocen claramente la **contribución vital del TMCD** a la economía europea, especialmente en el fortalecimiento de la competitividad;
- La transición verde conlleva costes sustanciales, haciendo indispensable contar con **mecanismos de financiación adecuados** para la implementación exitosa de las iniciativas relacionadas.

En la misma línea, la señora Vozemberg subrayó que el TMCD está ganando cada vez más protagonismo en la agenda de políticas públicas de la UE y sigue siendo un pilar fundamental en la estrategia de transporte y sostenibilidad en Europa.

Al concluir el taller, el presidente de la ESN, Charalampos Simantonis, declaró:

"Estamos sumamente satisfechos con el resultado de las debates. Ahora es evidente que Europa —tanto sus instituciones y organizaciones como la Comisión Europea— comprende plenamente la importancia del Transporte Marítimo de Corta Distancia para la economía y la sociedad europeas. Nos ha animado especialmente la convergencia de opiniones entre todos los participantes, lo que demuestra claramente que compartimos objetivos comunes y contamos con aliados sólidos en el difícil camino hacia la transición verde. La UE parece más preparada que nunca para apoyar el desarrollo de un sector marítimo de corta distancia realista, económicamente viable y competitivo. El siguiente paso es traducir estas estrategias en medidas concretas de implementación, con resultados medibles y plazos claros."

Para más información:

Sra. Danae Tsopela

Asesora en Asuntos Europeos, SPC Grecia

danaetsopela@shortsea.gr





SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

Nota de Prensa

En esta Conferencia, como en anteriores ediciones, se debatirán cuestiones de gran importancia para el sector del TMCD, como los corredores verdes, la viabilidad de las normativas de sostenibilidad para el SSS en España y Europa, el nuevo marco regulatorio TEN-T y su instrumento financiero—la CEF—, nuevos combustibles para el transporte marítimo, así como el apoyo financiero europeo, los eco-incentivos y la digitalización.

Esta Conferencia Anual ofrece un marco único y sirve como principal foro de encuentro para los diferentes actores implicados en la cadena de transporte intermodal marítimo, con participantes de alto nivel tanto de instituciones públicas como de las principales empresas del sector.

El programa, que se actualizará regularmente, estará disponible próximamente en el siguiente enlace: www.shortsea.es



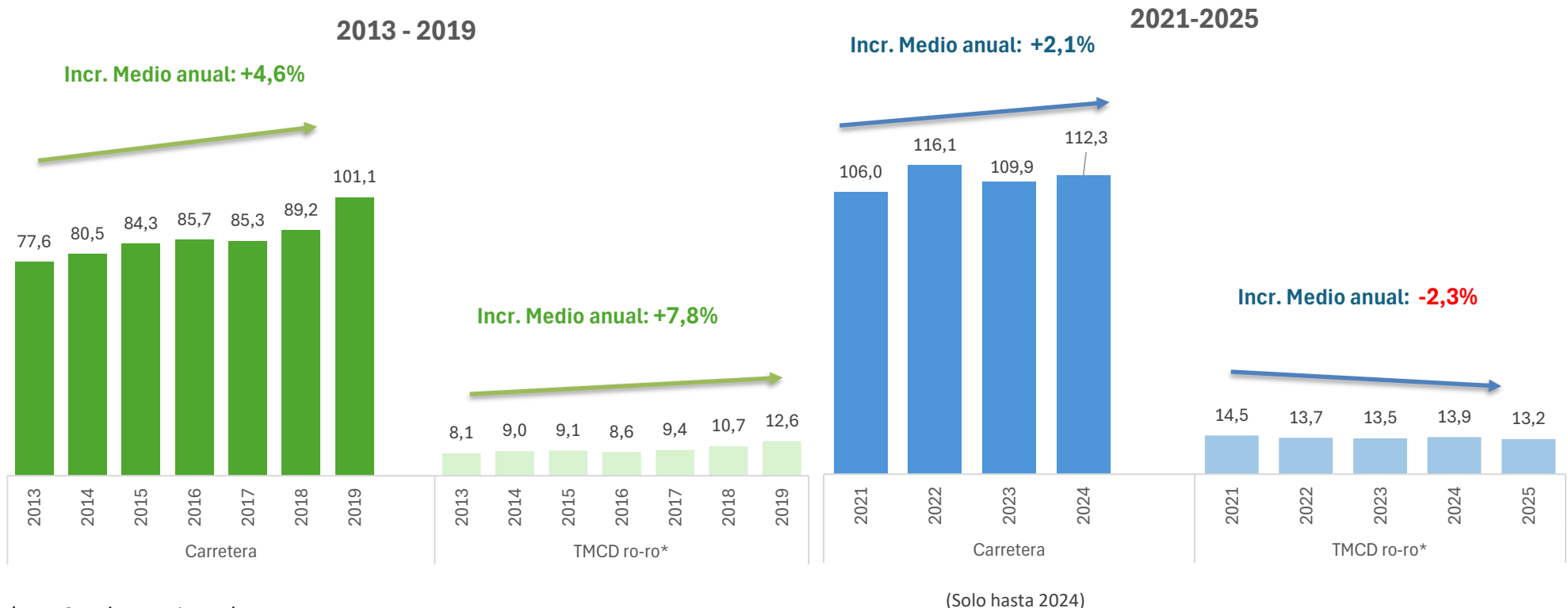
IMPACTO DE LAS NORMATIVAS MEDIOAMBIENTALES EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA



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



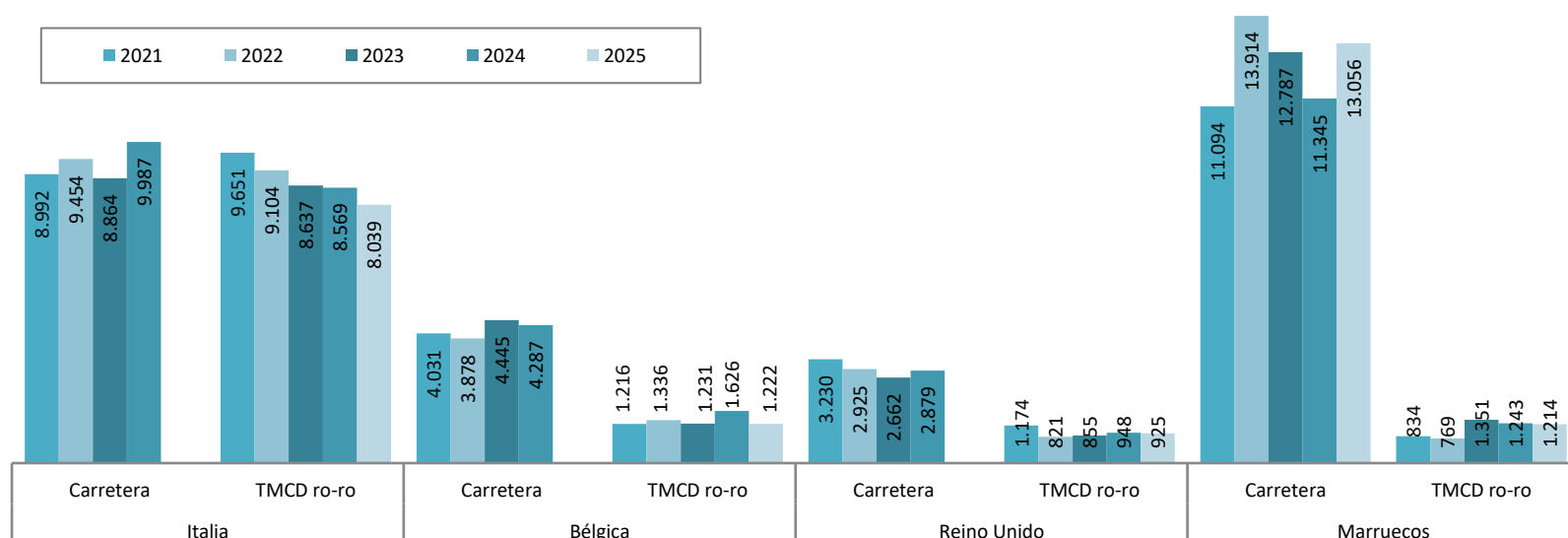
* TMCD alternativo a la carretera

* 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

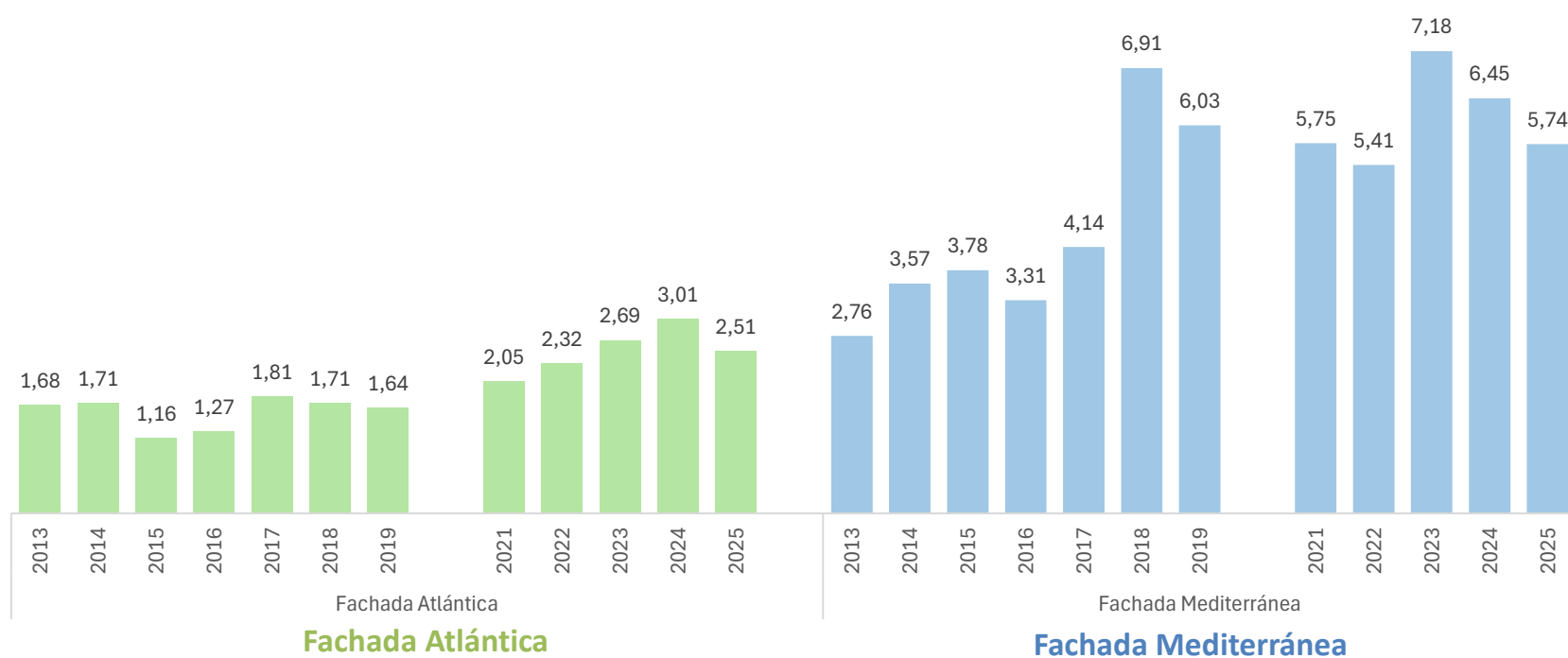


IMPACTO EN LA OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

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.

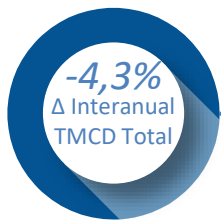
OFERTA DE TMCD RO-RO*
Miles de metros lineales. 2013-2025



* 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



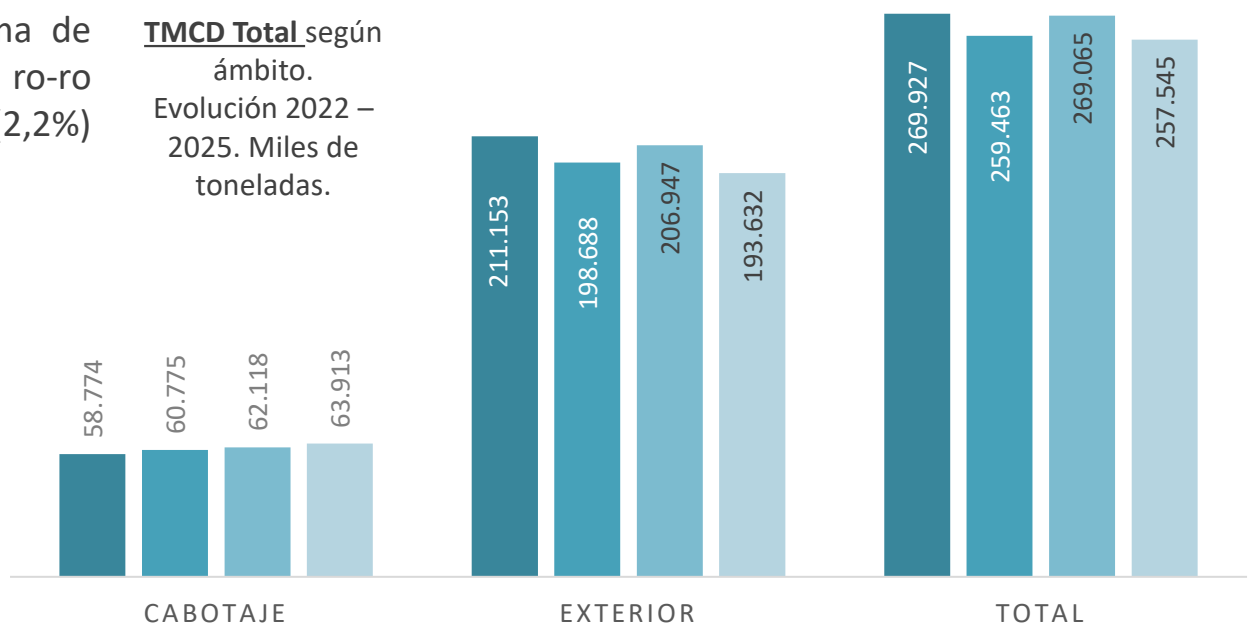
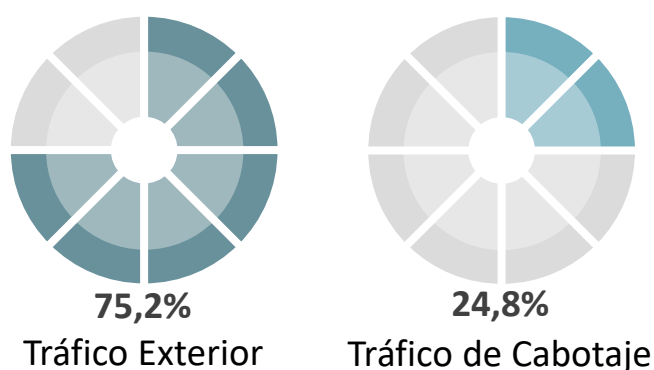
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA – TOTAL

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.



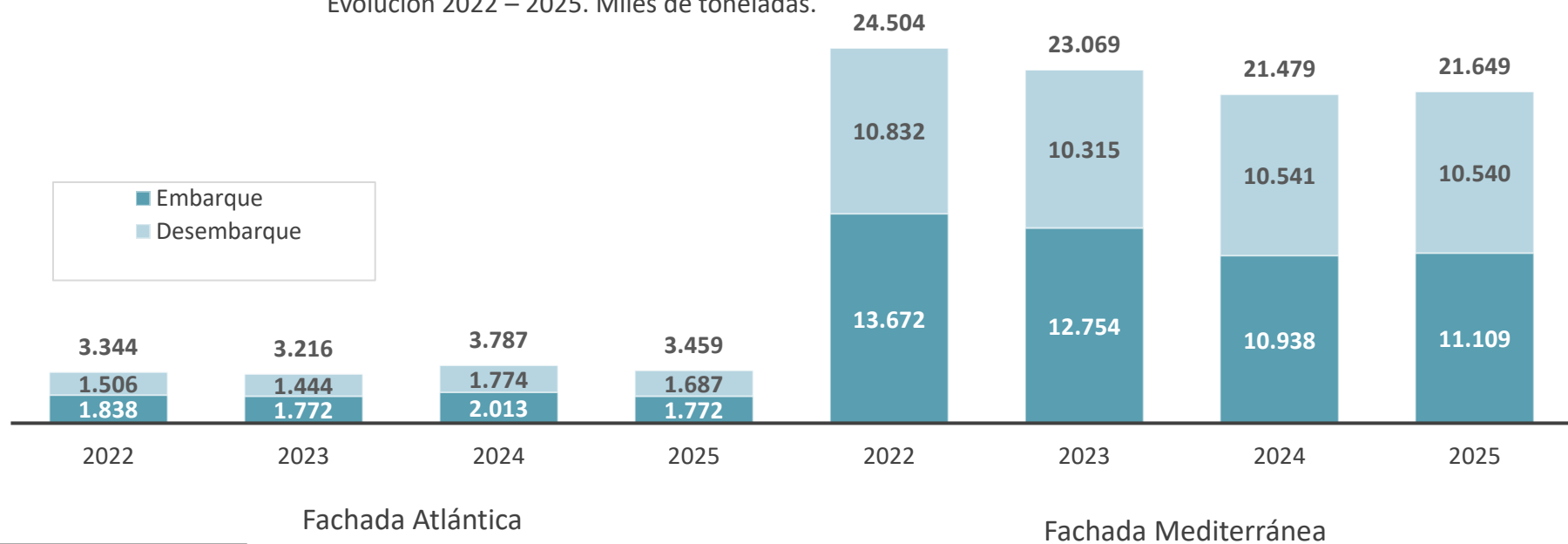
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA INTERNACIONAL RO-RO

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



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

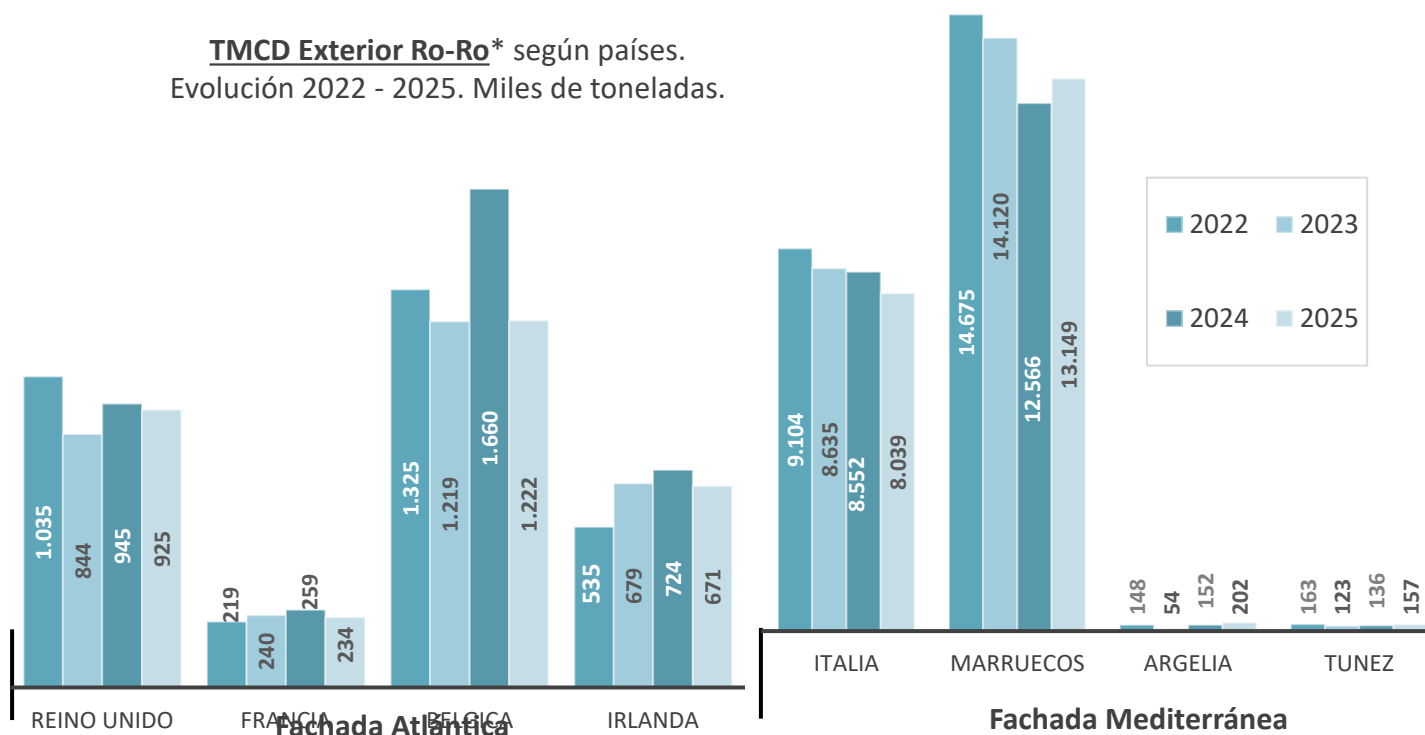


TMCD INTERNACIONAL RO-RO SEGÚN PAÍSES DE INTERCAMBIO

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.

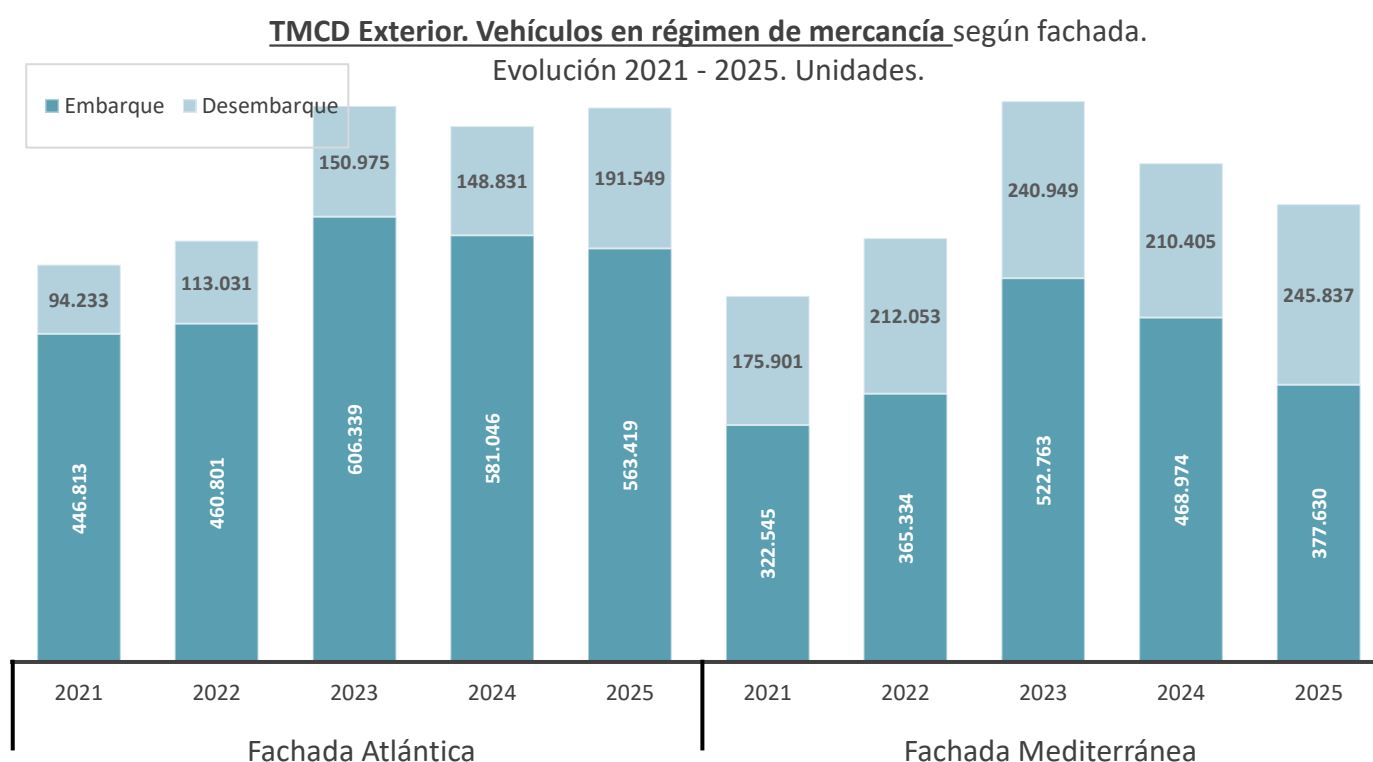
* No incluye vehículos en reg. mercancía

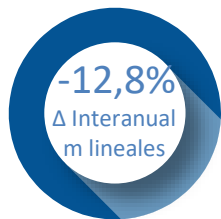
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA – SERVICIOS CAR- CARRIER



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

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%).



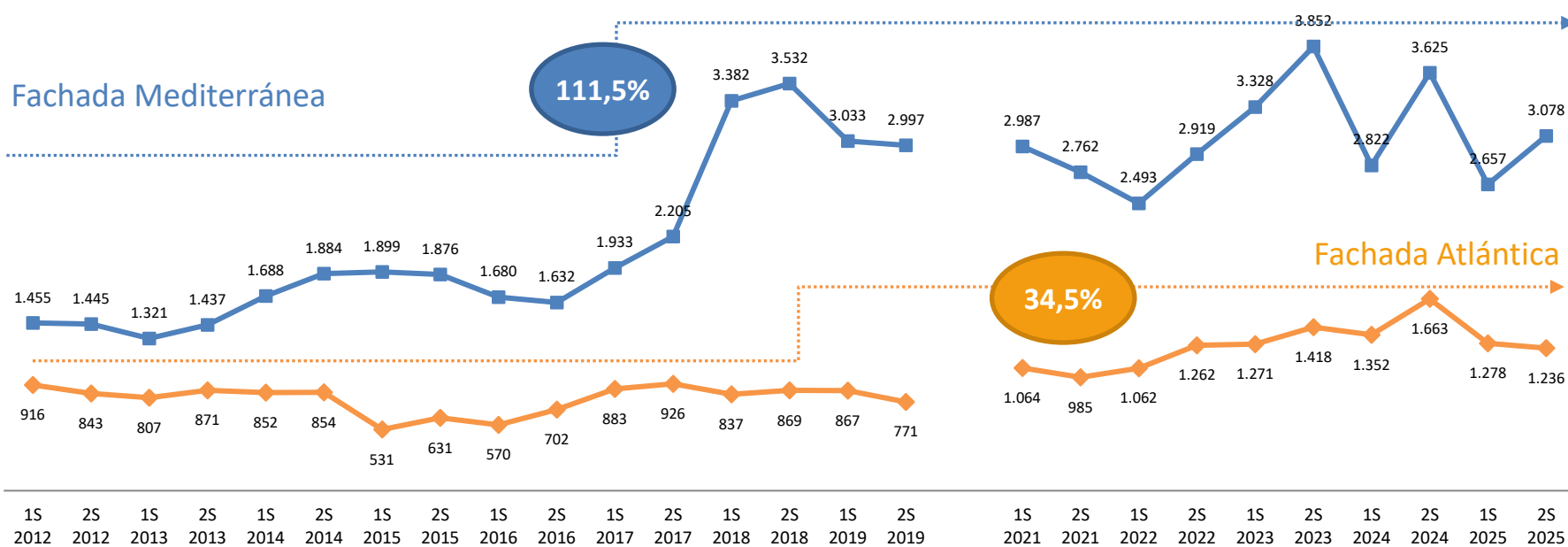


OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA - ALTERNATIVO A LA CARRETERA

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

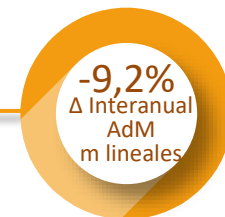
En la fachada Atlántica, la evolución de 2024 a 2025 ha sido negativa, con un descenso del 16,6%. En la fachada Mediterránea, se ha registrado también una disminución, del 11,0%, siguiendo la tendencia del 2024.

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 Bª Algeciras-Tánger).

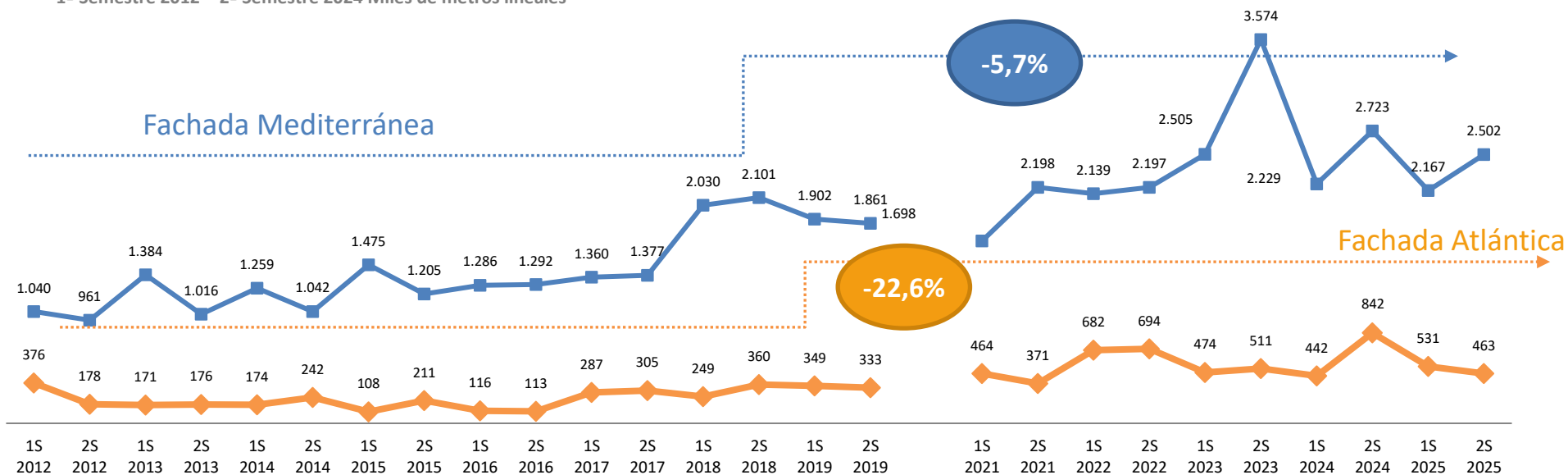
AUTOPISTAS DEL MAR



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.