

El Transporte Marítimo de Corta Distancia reclama estabilidad regulatoria, fiabilidad operativa y condiciones competitivas como ejes para su impulso y para frenar el retroceso derivado de la regulación medioambiental

- La Jornada de Difusión sobre sostenibilidad económica, social y ambiental del Transporte Marítimo de Corta Distancia reunió en Madrid a representantes del sistema portuario, navieras, transportistas y cargadores para analizar el papel del TMCD como alternativa logística viable y sostenible.

Madrid, 02 de Junio de 2026

La sede de Puertos del Estado acogió la Jornada de Difusión “Sostenibilidad Económica, Social y Ambiental del Transporte Marítimo de Corta Distancia”, organizada por la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) y Puertos del Estado.

El encuentro abordó los principales factores que condicionan el desarrollo del TMCD en España desde una perspectiva técnica, económica y operativa. La jornada incluyó la inauguración institucional, con la participación de Pedro G^a Navarro, de Puertos del Estado; Elena Seco, presidenta de SPC Spain; y José M^a Quijano, de CETM.

En distintas intervenciones se presentaron contenidos vinculados a la mejora de servicios portuarios a través de los pliegos –ofrecido por **Verónica Verdesoto** de Puertos del Estado que incidió especialmente en los servicios de suministro de gas natural licuado (GNL) y de energía eléctrica a buques (OPS), destacando los procesos participativos de los agentes implicados en su elaboración.

Se expuso por **Antonio Bonet**, del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, el programa de ecoincentivos marítimos, señalando los aspectos a modificar en futuras convocatorias con el fin de dar cumplimiento al objetivo del programa de favorecer el trasvase de mercancías desde la carretera hacia el transporte marítimo.

Miguel Pardo de Tramed detalló el importante impacto de las nuevas normativas medioambientales en los costes de operación de los servicios de el Short Sea Shipping y cómo su agregación afecta significativamente a la competitividad de esta modalidad de transporte.

Se presentaron también, por parte de Obdulio Serrano de Puertos del Estado, los resultados preliminares del Observatorio del ETS y del Observatorio Estadístico del TMCD en España.

Uno de los bloques centrales fue la **mesa redonda “Testimonio de navieras y transportistas”**, concebida para trasladar experiencias prácticas de operadores del sector sobre el uso del TMCD, sus beneficios, sus limitaciones y sus oportunidades de mejora en la cadena logística. En ella participaron Javier Cervera, de Baleària; David Antón, de Suardiaz Group; Santiago Colom, de Grupo Monfort; y Sara Aznar, de Tolsa.

Las intervenciones coincidieron en una idea principal: el TMCD no puede plantearse únicamente como una alternativa ambiental a la carretera. Para que el cambio modal sea real, debe ofrecer una solución logística competitiva en fiabilidad, coste total, simplicidad operativa, flexibilidad e integración puerta a puerta.

Desde la perspectiva del **cargador industrial**, Sara Aznar subrayó que la decisión no es estrictamente modal, sino operativa. El cargador elige la opción que permite garantizar el servicio al cliente con el menor riesgo total. En este sentido, la fiabilidad del tránsito, la estabilidad de los servicios, la integración de la cadena y el coste total resultan determinantes.

Aznar destacó además que no todas las soluciones de TMCD compiten en las mismas condiciones. El ro-ro funciona de forma más próxima a la lógica de la carretera y ofrece mayor capacidad de adaptación. En cambio, el contenedor y el granel introducen terminales, manipulaciones adicionales y una mayor dependencia de la coordinación entre actores. Esta fragmentación aumenta la variabilidad y obliga al cargador a asumir más stock, más planificación o más riesgo.

Desde la visión de una **naviera**, Javier Cervera defendió que el TMCD solo puede consolidarse como alternativa real si ofrece frecuencia, regularidad, fiabilidad y una operativa sencilla. La sostenibilidad puede convertirse en una ventaja competitiva, pero no si se percibe como un sobrecoste aislado o como una fuente adicional de complejidad. Debe integrarse en una solución logística que funcione en el día a día.

Por parte del **transporte por carretera**, Santiago Colom explicó que el TMCD aporta ventajas concretas al operador: multiplica la capacidad de servicio al utilizar el barco como tracción en una parte relevante del trayecto, permite transformar determinados servicios internacionales en trabajos locales o nacionales para los conductores, facilita la conciliación, amplía la oferta comercial intermodal y reduce emisiones.

No obstante, Colom advirtió de que esas ventajas se erosionan cuando aparecen cambios de horario, modificaciones de escalas, incidencias portuarias, daños en equipos, sobrecostes regulatorios o incrementos de tránsito. En su experiencia, el precio ha dejado de ser una ventaja clara en determinados corredores cuando se incorporan todos los elementos de la cadena: flete, ETS, gestión adicional, daños, uso prolongado del equipo y tiempos de tránsito.

También señaló la paradoja que afronta el sector: en determinados tráficos se puede reducir de forma significativa la huella de carbono al utilizar el ro-ro, pero la mayoría de los clientes siguen decidiendo con criterios de coste. Los clientes con obligaciones de reporte ESG preguntan cada vez más por las emisiones, pero no siempre aceptan pagar un sobrecoste relevante por la reducción de huella ambiental.

David Antón, de **Suardiaz Group**, situó el debate en el marco regulatorio europeo. Recordó que la Unión Europea ha promovido el TMCD como alternativa sostenible a la carretera para reducir congestión, emisiones y otros costes externos. Sin embargo, la aplicación de regulaciones medioambientales como las zonas ECA, el ETS y FuelEU ha incrementado los costes operativos del transporte marítimo en corredores donde compite directamente con la carretera.

Según Antón, esta situación puede generar un efecto contrario al objetivo perseguido: pérdida de competitividad marítima, riesgo para la viabilidad económica de determinadas líneas y retorno de carga a la carretera. La descarbonización del transporte se considera un objetivo irrenunciable, pero debe aplicarse de forma equilibrada y simultánea entre modos para evitar distorsiones competitivas.



La mesa redonda también abordó la **resiliencia de la cadena logística**. El TMCD permite diversificar riesgos y mantener alternativas ante incidencias en carretera, pero su contribución depende del diseño de la cadena. Si la incidencia se produce en el puerto, en la estiba o en el propio buque, la concentración de carga puede generar vulnerabilidades. La resiliencia existe cuando hay opciones reales, coordinación operativa y capacidad de reacción, no solo por cambiar de modo.

En relación con el **futuro del TMCD**, los participantes coincidieron en varias líneas de actuación: garantizar igualdad de condiciones con la carretera en materia de costes ambientales; reforzar la fiabilidad portuaria; mantener ayudas estables a largo plazo que compensen diferencias de coste; reducir tiempos y fricciones en los puertos; avanzar en digitalización; simplificar trámites; mejorar la frecuencia de los servicios; e integrar mejor el TMCD con el ferrocarril y el transporte terrestre.

El **mensaje final de la jornada** fue claro: el TMCD aporta valor ambiental, social y operativo, pero su crecimiento dependerá de que sea tan fácil, fiable y competitivo como la carretera. La sostenibilidad, por sí sola, no basta. Para acelerar la transferencia modal, el transporte marítimo de corta distancia debe estar respaldado por servicios regulares, puertos eficientes, normativa coherente y una propuesta logística adaptada a cada tipo de flujo:

- El TMCD debe evaluarse por coste total, fiabilidad, flexibilidad e integración puerta a puerta, no solo por flete o reducción de emisiones.
- El ro-ro, el contenedor y el granel responden a lógicas operativas distintas y requieren propuestas diferenciadas.
- La transición ambiental debe evitar distorsiones competitivas entre modos y preservar la viabilidad de las líneas marítimas existentes.
- La simplificación portuaria, la digitalización y la estabilidad de los servicios son condiciones necesarias para una mayor adopción del TMCD.



PATROCINADOR PRINCIPAL

abcLOGISTIC

25 DE NOVIEMBRE DE 2026
PALACIO DE LA MAGDALENA

SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

**CONFERENCIA ANUAL
SHORTSEA / SANTANDER**

Puerto de Santander
Autoridad Portuaria de Santander

PATROCINAN:

moeve

ISS

Cantabriasil