

Impacto de las nuevas normativas en el sector del SSS



**Análisis de la aplicación del EU ETS en el TMCD y sus implicaciones
económicas y operativas**



GRIMALDI GROUP

Our Network

A	ATLANTIC CONTAINER LINE AB (ACL)	It manages maritime lines mainly dedicated to container traffic that connect North America, Northern Europe and West Africa.
B	GRIMALDI EUROMED SPA	It is specialised in passenger transportation in Mediterranean sea, the transportation of rolling stock between Northern Europe and the Mediterranean (Euromed), on the Motorways of the Sea in the Mediterranean (Short Sea), and freight transport between the Mediterranean and North America (Car carriers / MED-AME).
C	GRIMALDI DEEP SEA SPA	It transports rolling stock and containers between ports of North Europe, the Mediterranean, West Africa and South America (Deep Sea services).
D	FINNLINES PLC	It transports goods and passengers between countries on the Baltic and North Sea coasts (Finland, Germany, Belgium, Sweden, Denmark and Poland), as well as Spain and Great Britain.
E	MINOAN LINES S.A.	It provides short-sea shipping of goods and passengers between Crete, the islands of the Cyclades and continental Greece.
F	MALTA MOTORWAYS OF THE SEA (MMOS)	It is the shipping company that owns four ships used mainly for links between Malta, Sicily and Greece.
G	TRASMED GLE S.L.	It is the Spanish company specialising in the transport of passengers and goods between the Iberian Peninsula and the Balearic Islands.

7 Brand



SHORT SEA NETWORK



THYRRENIC

GENOA | SAVONA | LIVORNO | CIVITAVECCHIA | SALERNO | NAPLES

ADRIATIC

BARI | BRINDISI | TRIESTE | RAVENNA | VENICE | ANCONA

SICILY

PALERMO | CATANIA

SARDINIA

CAGLIARI | OLBIA | PORTO TORRES | ARBATAX

SPAIN

BARCELONA | VALENCIA | SAGUNTO | IBIZA | PALMA | ALCUDIA | MAHON

GREECE

CORFÙ | IGOUMENITSA | PATRAS

TURKEY

AMBARLI | GEMPORT

TUNISIA

TUNISI

MALTA

LA VALLETTA

BALTIC

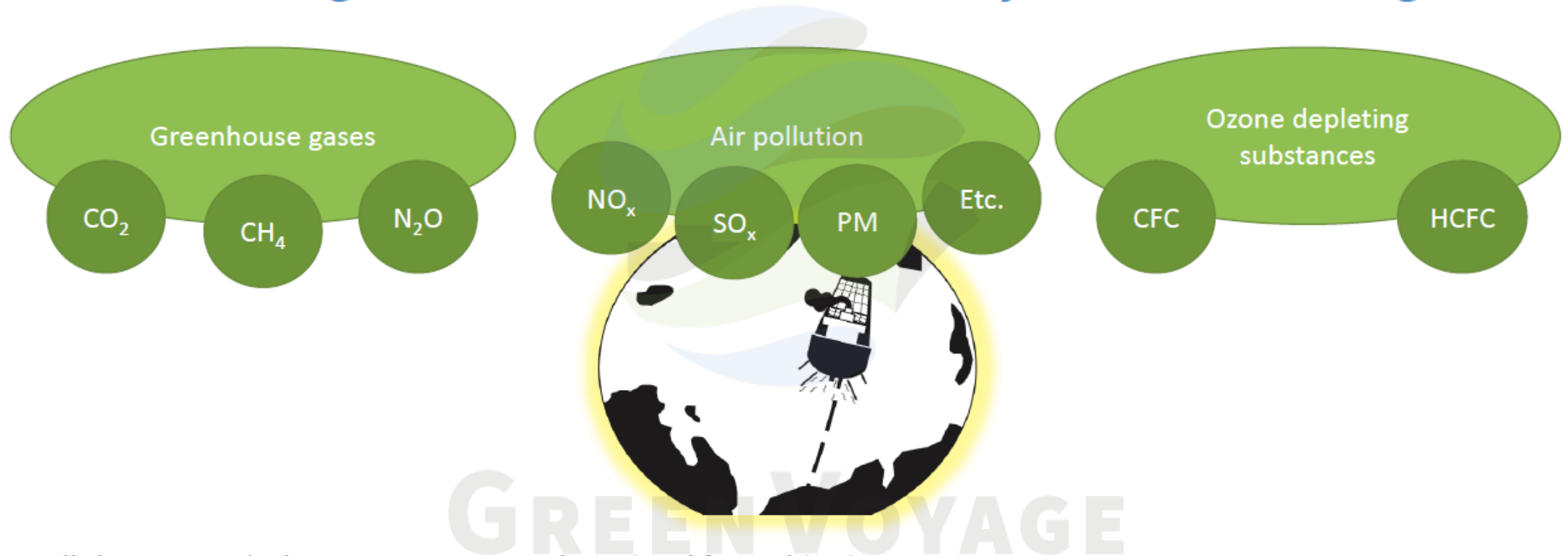
HELSINKI | ZEEBRUGGE | ROSSLARE | MALMO | TRAVEMUNDE | ROSTOCK | HANKO | NAANTALI | KAPELLSKÄR | UUSIKAPUNKI | TURKU | GDYNIA | BILBAO | AARHUS | ŚWINOUJŚCIE | SHEERNESS

 **140 MOTORWAYS**
OF THE SEA AND MARITIME LINKS

LOS RETOS MEDIOAMBIENTALES

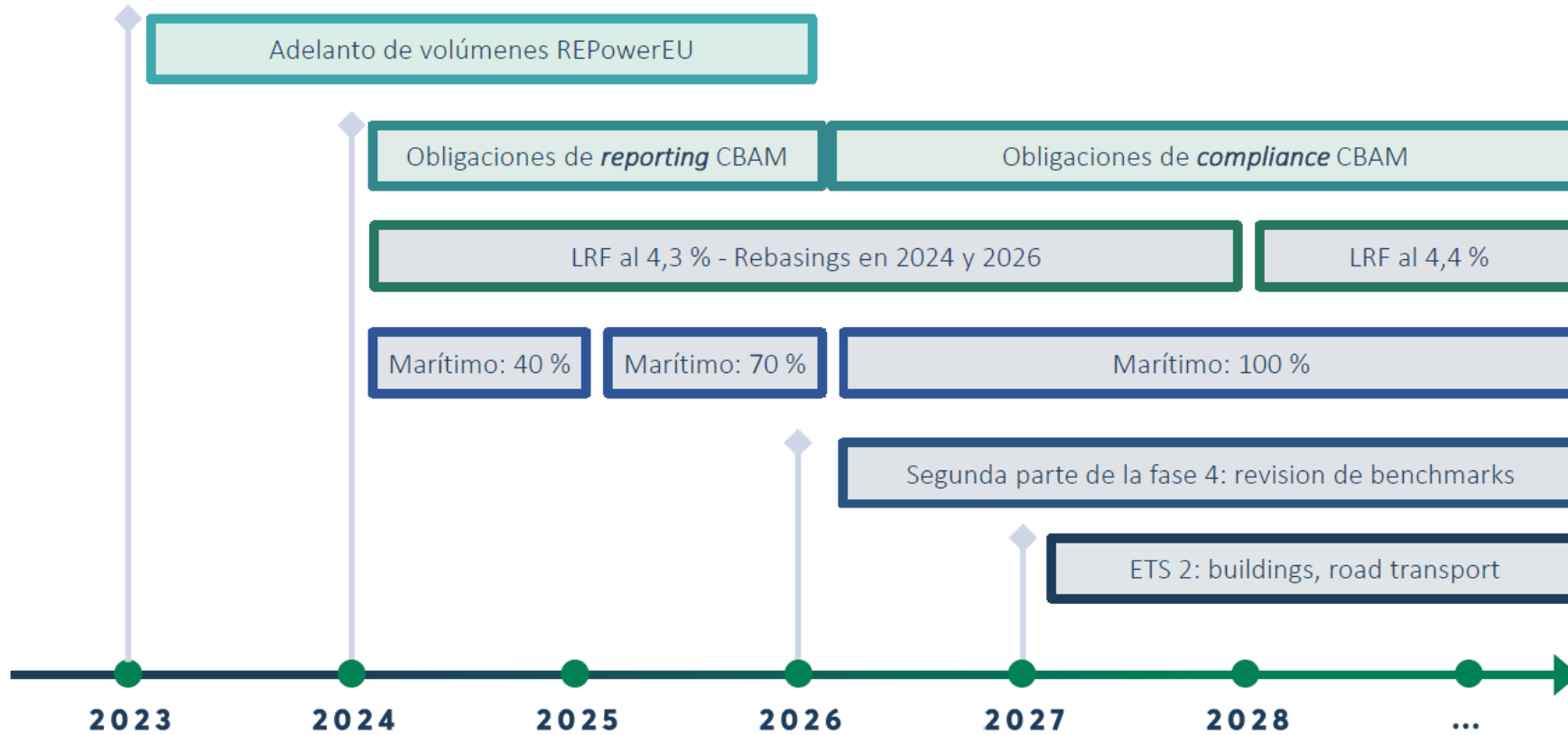
Sustancias nocivas potencialmente generadas por el transporte

Greenhouse gas emissions are not the only reason for change



AVALANCHA NORMATIVA

En la Unión Europea

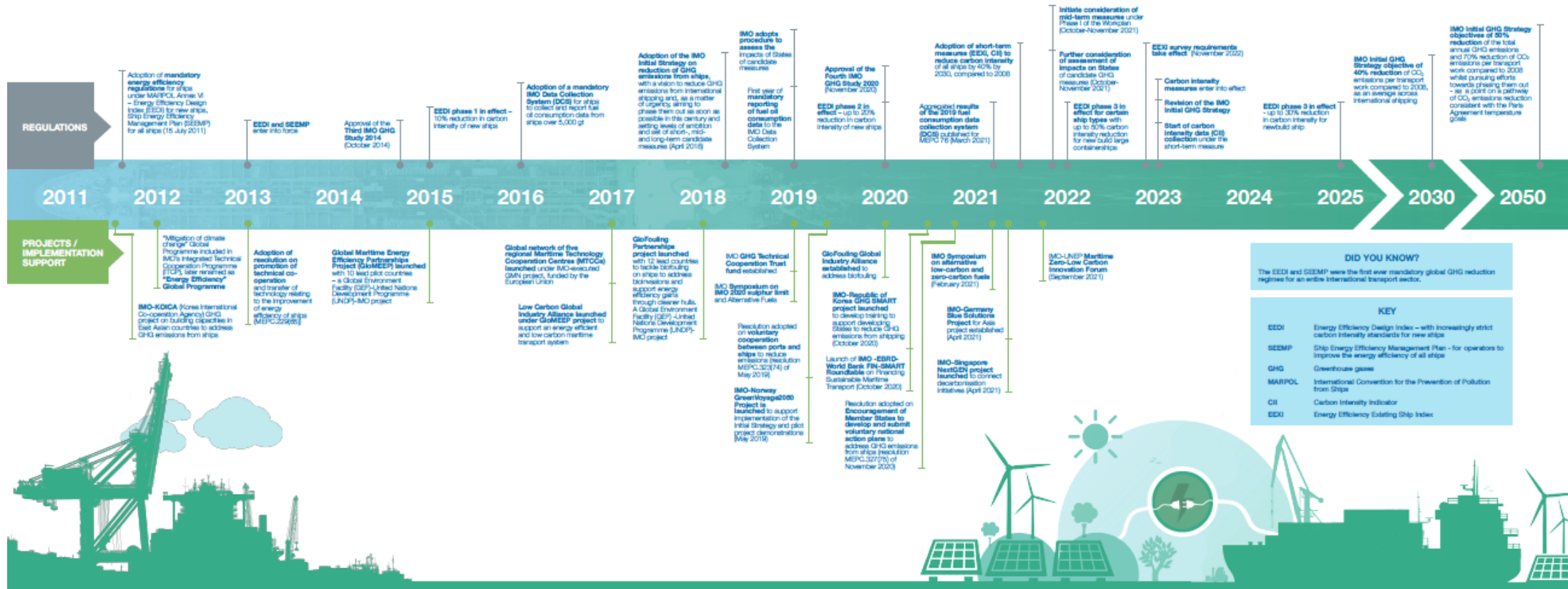


AVALANCHA NORMATIVA

Y mundialmente para el transporte marítimo

Addressing climate change

A decade of action to cut GHG emissions from shipping



Cutting GHG emissions from shipping - 10 years of mandatory rules. IMO




UNEVELED PLAYFIELD

ETS2: a smooth start

The ETS2, which will become fully operational in 2028, has been designed to start in an orderly, smooth and efficient manner.

As a first step, the monitoring and reporting of emissions will begin in 2025. Regarding 2028 allowances, a 30% higher volume will be auctioned to provide market liquidity. As in the existing EU ETS, the ETS2 will operate with a dedicated, rule-based market stability reserve to mitigate insufficient or excessive supply of allowances to the market.

During the first two years the ETS2 is operational, if the price of allowances exceeds €45 (in 2020 prices, i.e. adjusted for inflation), additional allowances may be released from the ETS2 market stability reserve to address excessive price increases. Allowances may also be released from this reserve if the price of allowances increases too rapidly. The rules and conditions for such a release are specified in the [ETS Directive](#) .

IMPACTO DE LAS NORMATIVAS AMBIENTALES

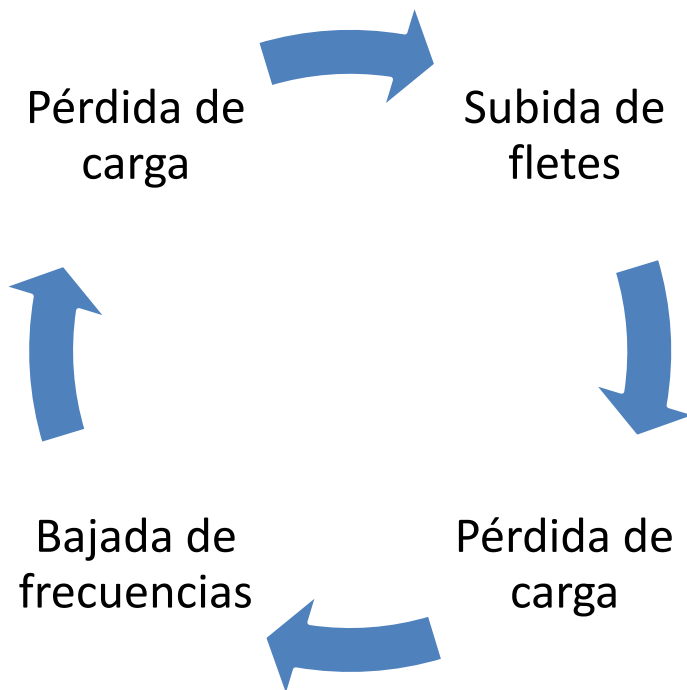
- IMO2020: Reducción del contenido de azufre de los combustibles a nivel global
 - De 3,5% S a 0,5% S
 - Alternativas: VLSFO, MGO, GNL, Scrubbers: ciclo abierto o cerrado
- EU ETS: Entrada gradual del sector marítimo en el comercio de emisiones
 - 40% en 2024, 70% en 2025 y 100% en 2026. Sin “allowances” y precio de mercado
 - Exenciones para tráfico internacional (50%), buques de menos de 5000 GT, regiones ultraperiféricas e islas de menos de 200.000 habitantes (hasta 2030)
 - NO HAY EXENCIONES PARA SSS
- FUEL EU: Reducción de la intensidad de GHG (gCO₂eq/MJ)
 - 2% en 2025, 6% en 2030, 14,5% en 2035, 31% en 2040, 62% en 2045 y 80% en 2050
 - Exenciones para tráfico internacional (50%), buques de menos de 5000 GT, regiones ultraperiféricas e islas de menos de 200.000 habitantes (hasta 2030)
 - NO HAY EXENCIONES PARA SSS
- ZONA SECA del Mediterráneo
 - Reducción de azufre de de 0,5% S a 0,1% S en navegación por el mediterráneo
 - Alternativas: ULSFO, MGO, GNL, Scrubbers: ciclo abierto o cerrado
 - Restricciones adicionales al uso de scrubbers de ciclo abierto en muchos puertos

IMPACTO DE LAS NORMATIVAS AMBIENTALES

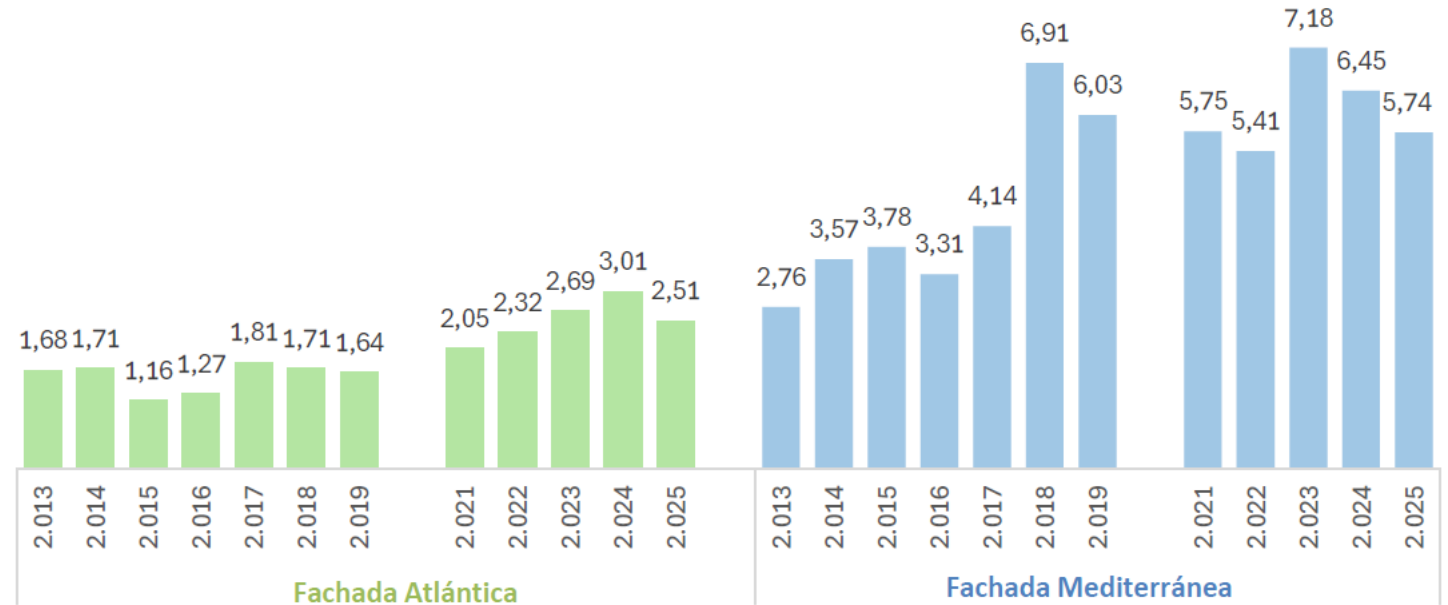
- IMO2020
 - Históricamente el MGO oscilaba con una prima del +50% sobre el HFO 3,5%S
 - Para reducir de 3,5% a 0,5% el contenido de azufre se puede mezclar HFO con MGO en una proporción 1 a 7,5
 - Esto incrementa el precio del combustible en el entorno de un 44%
 - Scrubbers: Coste instalación 4-8 M€ por motor + OPEX
- EU ETS
 - Desde la entrada del régimen de comercio de emisiones en el sector marítimo, el precio del UE ETS ha promediado 71,8€/T hasta final de Abril 2026
 - La mayoría de combustibles fósiles generan aproximadamente 3,15 TCo2 por Tfuel
 - Eso incrementa el precio del uso de combustible en promedio 226 €/T de promedio
 - El precio medio del HFO desde Junio 2023 ha sido 531 \$/T
- FUEL EU
 - Multas en el entorno de 60€/T de Fuel oil en 2025
- ZONA SECA del Mediterráneo
 - En buques con scrubbers no tendría ningún impacto si no hubiera restricciones para el ciclo abierto en algunos puertos o zonas

IMPACTO DE LAS NORMATIVAS AMBIENTALES

- Dependiendo del buque y la ruta, el combustible puede suponer más de un tercio de los costes
- Las normativas ambientales AUMENTAN los costes, forzando la bajada de camiones y remolques del barco
- El resultado puede ser un círculo vicioso



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



Fuente: OBSERVATORIO ESTADÍSTICO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA AÑO 2025

EL PAPEL DEL SSS EN EL MEDITERRÁNEO

- REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES
- REDUCE LA CONGESTIÓN DE LAS VÍAS
- EVITA EL PROBLEMA DE LA FALTA DE CONDUCTORES
- OTROS: SINIESTRALIDAD, RUIDO, ETC...



CO₂ emission
reduction thanks to
deployment
of G5GG



CO₂ Saved choosing new **G5GG ships** of Grimaldi Lines
for your **Trailer** instead Truck Euro VI between:
Livorno – Barcelona

352 kg CO_{2e}



1031 kg CO_{2e}



- 66%

(- 679 kg CO_{2e})

*CO2 calculation procedure validated by



CO₂ emission
reduction thanks to
deployment
of G5GG



CO₂ Saved choosing new **G5GG ships** of Grimaldi Lines
for your **Trailer** instead Truck Euro VI between:
Livorno – Valencia

494 kg CO_{2e}



1374 kg CO_{2e}



- 64%

(- 879 kg CO_{2e})

*CO2 calculation procedure validated by



CO₂ emission
reduction thanks to
deployment
of G5GG



CO₂ Saved choosing new **G5GG ships** of Grimaldi Lines
for your **Trailer** instead Truck Euro VI between:
Barcelona – Valencia



*CO₂ calculation procedure validated by



CO₂ emission
reduction thanks to
deployment
of G5GG



CO₂ Saved choosing new **G5GG ships** of Grimaldi Lines
for your **Trailer** instead Truck Euro VI between:
Barcelona – Savona

310 kg CO_{2e}



816 kg CO_{2e}



- 62%

(- 506 kg CO_{2e})

*CO₂ calculation procedure validated by



CO₂ emission
reduction thanks to
deployment
of G5GG



CO₂ calculation procedure validated by



CO₂ Saved choosing new **G5GG ships** of Grimaldi Lines for
your **Trailer** instead Truck Euro VI between:

Valencia – Savona

450 kg CO_{2e}



1154 kg CO_{2e}



- 61%

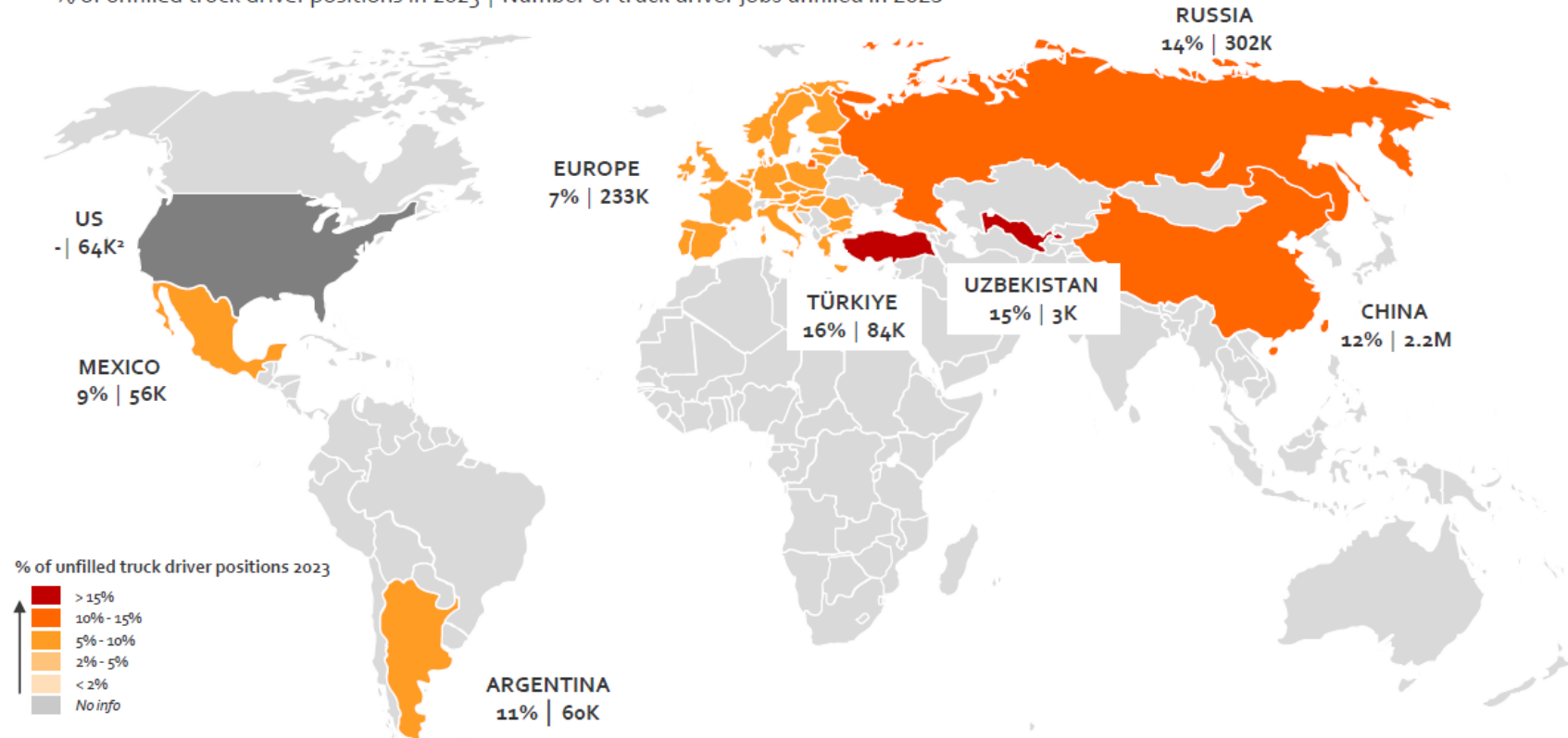
(- 705 kg CO_{2e})

UN PROBLEMA CRECIENTE

Escasez de conductores

Truck driver shortages 2023

% of unfilled truck driver positions in 2023 | Number of truck driver jobs unfilled in 2023¹



Sources: IRU survey 2023 and national road transport associations. 1. Unfilled truck driver jobs calculated based on the total number of truck drivers in each country, and the share of unfilled positions reported by road freight transport companies (more details in methodology section). 2. For the United States, the data is based on the number of truck drivers missing instead of the number of truck driver jobs unfilled (based on the American Trucking Associations' 2022 study).

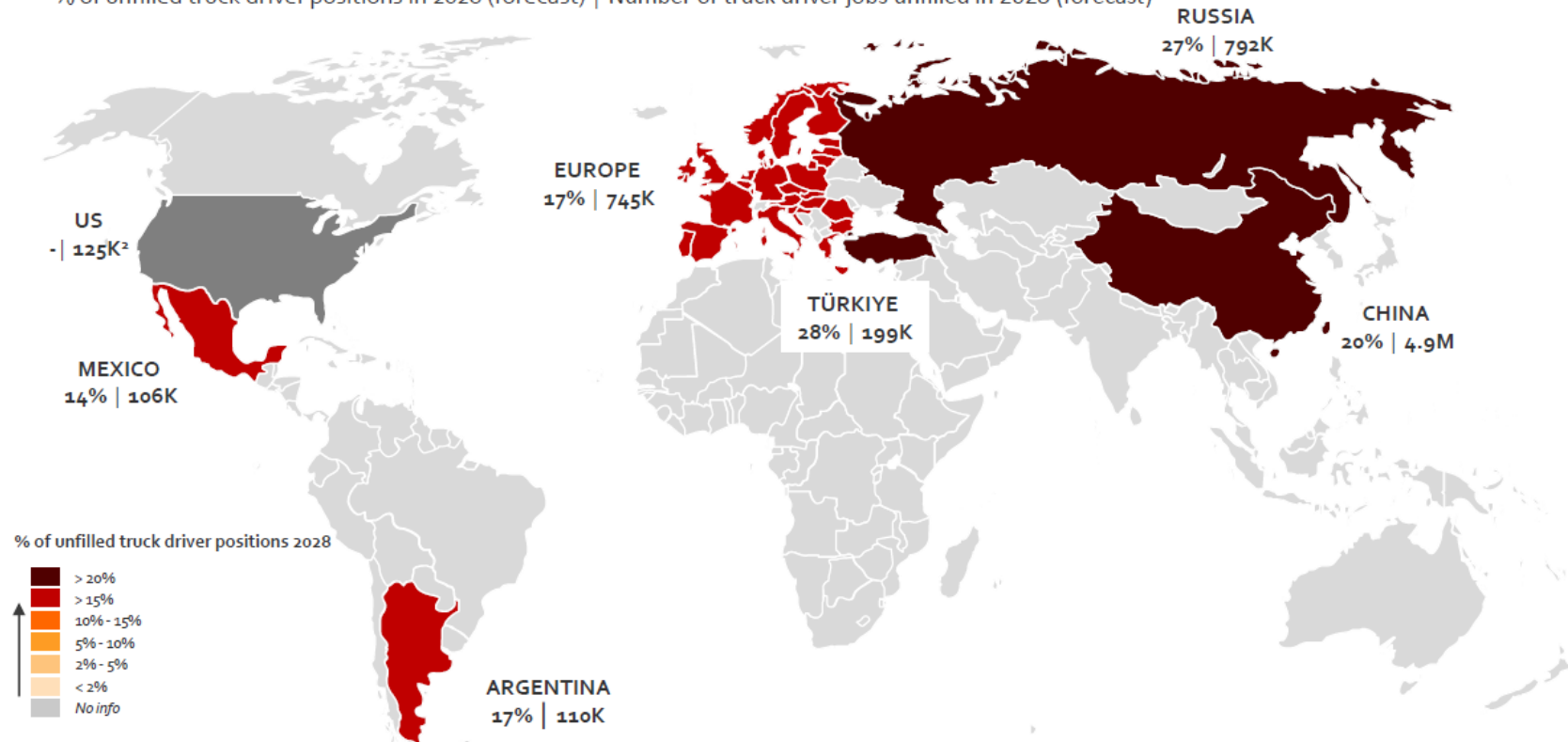


UN PROBLEMA CRECIENTE

Que puede alcanzar cifras dramáticas

Truck driver shortage forecast 2028

% of unfilled truck driver positions in 2028 (forecast) | Number of truck driver jobs unfilled in 2028 (forecast)



Source: IRU calculation (except for United States)

1. For the United States, the 2028 forecast shows number of truck drivers that will be missing instead of the number of truck driver jobs that will be unfilled (based on the American Trucking Association' driver shortage study 2022)



LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE 2011

2.3. Condiciones de competencia equitativas para los desplazamientos a larga distancia de pasajeros y el transporte de mercancías intercontinental

2.5. Diez objetivos para un sistema de transporte competitivo y sostenible: valores de referencia para lograr el objetivo del 60% de reducción de las emisiones de GEI

3) Intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30 % del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50 %, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías. Para cumplir este objetivo también será preciso desarrollar la infraestructura adecuada.

59. La internalización de externalidades, la eliminación de distorsiones fiscales y subvenciones injustificadas y el ejercicio de una competencia libre y sin distorsiones son, por lo tanto, parte del empeño por equilibrar las elecciones del mercado con las necesidades de la sostenibilidad (y de reflejar los costes económicos de la «no sostenibilidad»). También son necesarios para establecer unas condiciones de competencia equitativas entre modos de transporte que están en competencia directa.

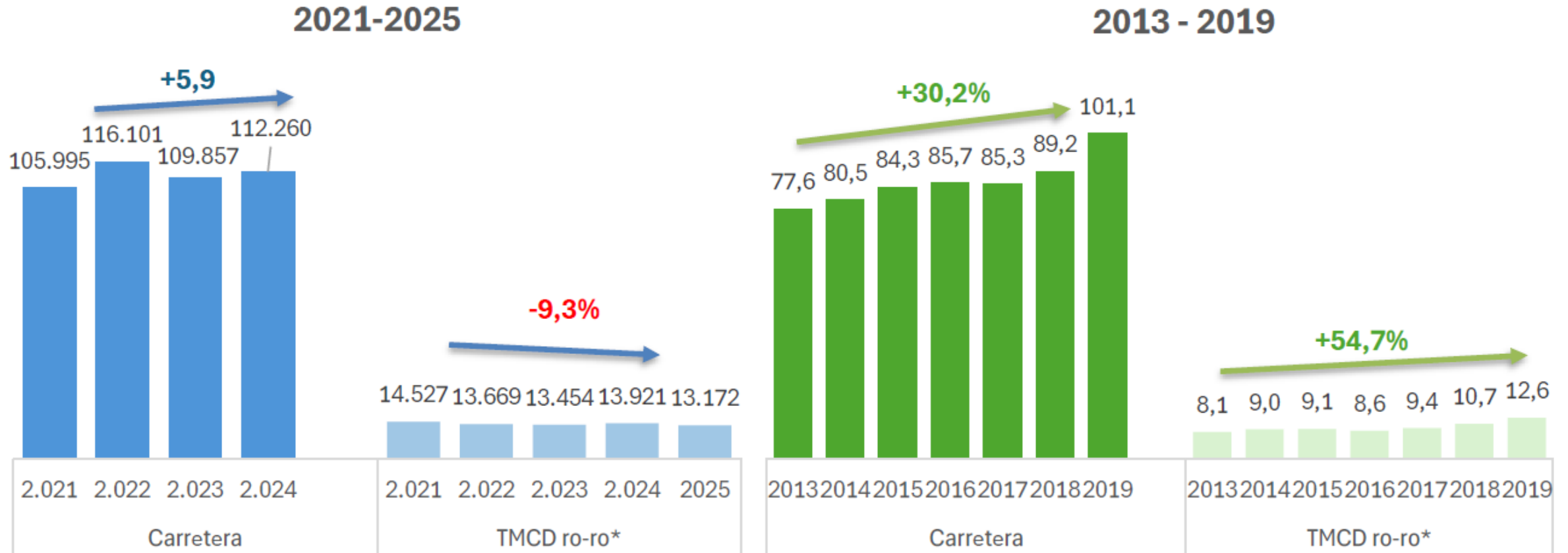
ECOBONUS

LÍNEA	IMPORTE POR VEHÍCULO
VALENCIA-LIVORNO	102,8 €
VALENCIA-SAVONA	101,2€
SAGUNTO-SALERNO	91,3 €
BARCELONA-LIVORNO	29,3 €
BARCELONA-SAVONA	26,2 €

Los vehículos embarcados en la línea Barcelona-Civitavecchia no reciben ecobonus, puesto que el desempeño ambiental de la línea marítima no se considera suficiente

EVOLUCIÓN DEL SSS

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

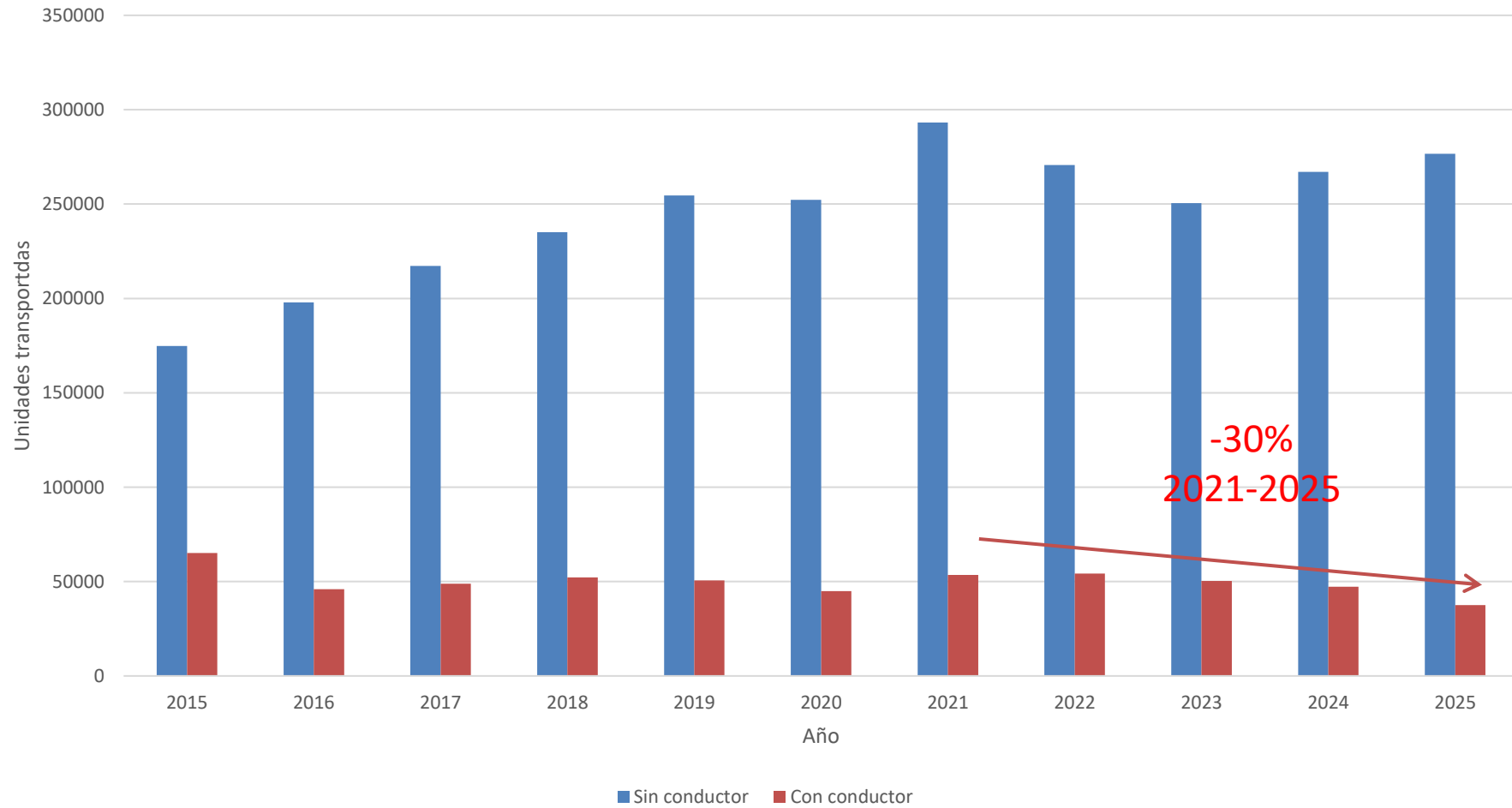


* TMCD alternativo a la carretera

Fuente: OBSERVATORIO ESTADÍSTICO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA AÑO 2025

EVOLUCIÓN DEL SSS. GRIMALDI

TOTAL LÍNEAS MEDITERRÁNEO ESPAÑOL





¡GRACIAS!

Miguel Pardo
Director de Relaciones
institucionales
Grimaldi España


GRIMALDI GROUP