

Balance de 2025 y prioridades del transporte marítimo en 2026

Con el final del año, como es habitual, toca hacer balance de 2025.

En el plano económico, la progresiva desaceleración del crecimiento mundial, con una mayor fragmentación geopolítica y comercial, ha empezado a reflejarse en el comercio marítimo y en los mercados de fletes, con evoluciones desiguales según los segmentos. A ello se suma un entorno internacional inestable, en el que los conflictos armados, las tensiones comerciales, las disrupciones logísticas y los riesgos para la seguridad de la navegación continúan condicionando rutas y dando lugar a un aumento de los costes operativos.

En este contexto, 2025 deja hitos relevantes en la política marítima nacional, en particular la aprobación de la Estrategia Marítima de España. El documento reconoce de forma explícita el papel esencial del transporte marítimo para el comercio exterior, el suministro energético, la cohesión territorial y el desarrollo de la economía azul, e identifica una de las principales debilidades estructurales del sistema marítimo español: la insuficiente dimensión de la flota controlada por armadores nacionales en relación con el potencial económico y geoestratégico del país, y el consiguiente déficit en la balanza de fletes.

El reto será ahora lograr que este marco estratégico se traduzca en medidas concretas, con objetivos definidos, recursos suficientes y una planificación clara. La Estrategia solo tendrá sentido si se convierte en un instrumento operativo y evaluable, capaz de reforzar la competitividad del sector y de ofrecer un entorno predecible para la inversión.

Ligado a esta Estrategia se ha aprobado el Plan Nacional de Acción para la Descarbonización del Transporte Marítimo, que prevé destinar 250 millones de euros procedentes de los ingresos del sistema europeo de comercio de derechos de emisión a apoyar la renovación y transformación de la flota. Supone un reconocimiento del carácter estratégico del transporte marítimo y del esfuerzo inversor al que se enfrenta el sector.

Al mismo tiempo, se trata de un primer paso insuficiente si se compara con el volumen de recursos que el ETS marítimo va a generar en España en los próximos años. Que una parte sustancial de esa recaudación revierta efectivamente en el propio sector será una de las prioridades de ANAVE para 2026.

El año que ahora concluye ha servido también para confirmar los riesgos asociados a la aplicación de medidas regionales a una actividad global. La inclusión del transporte marítimo en el ETS europeo está generando distorsiones de la competencia, con fugas de carbono, desvíos de tráfico y pérdida de competitividad en determinados segmentos, sin beneficios ambientales reales. Estos efectos no se limitan a los tráficos de transbordo, sino que afectan también al transporte marítimo de corta distancia, donde ya se observa un retorno de la mercancía a la carretera, con el consiguiente aumento de las emisiones.

Estas distorsiones se ven agravadas por la falta de coherencia entre las distintas políticas europeas de transporte, por el retraso anunciado en la aplicación de medidas equivalentes a otros modos y por la ausencia de avances reales hacia un marco global en el seno de la OMI, justo cuando el sector necesita estabilidad para planificar inversiones a largo plazo. Y por si fuera poco, la amenaza de EE.UU. de imponer sanciones a buques y armadores españoles en el marco de disputas ajenas al sector.

En otro orden de cosas, en 2025 se ha aprobado también la subvención a las empresas navieras por el embarque de alumnos en prácticas. Pese a las dificultades administrativas que han acompañado su puesta en marcha, constituye un paso positivo para reconocer el esfuerzo que vienen realizando los armadores españoles en materia de formación y relevo generacional.

De cara a 2026, la agenda estará marcada por la revisión de la Directiva ETS, en la que será imprescindible corregir las deficiencias detectadas para evitar daños estructurales al transporte marítimo europeo. Será también un año relevante en el ámbito nacional, con la tramitación de la modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, una oportunidad para reforzar la competitividad del pabellón español y simplificar un marco administrativo claramente mejorable.

Al cierre de este año, queremos trasladar nuestro reconocimiento a las empresas, a los profesionales y a los diferentes actores del sector marítimo, que siguen garantizando el funcionamiento de una actividad esencial. A todos ellos, y a nuestros lectores, les deseamos una Feliz Navidad y un 2026 en el que se avance hacia soluciones realistas, eficaces y coherentes para los retos del sector marítimo español.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

info@anave.es

www.anave.es

