

Presentación de resultados

Los primeros resultados del Observatorio EU-ETS revelan un inusual aumento de la actividad en puertos cercanos a la UE

- Estos datos del Observatorio del EU-ETS se refieren a puertos del Reino Unido y del Mediterráneo.
- El objetivo de estos trabajos es detectar fugas de carbono y analizar la posible pérdida de tráficos para los puertos españoles derivada de la aplicación al transporte marítimo del pago por emisiones contaminantes en la UE.

16-12-2025 (Organismo Público Puertos del Estado). Puertos del Estado ha presentado los primeros resultados del Observatorio encargado de medir el impacto del EU-ETS (European Union Emission Trade System) en el sistema portuario de titularidad estatal. Estos primeros datos revelan un inusual aumento de actividad en puertos extracomunitarios pero próximos a Europa, como los situados en el Reino Unido -en el norte de Europa-, y en Egipto y Turquía, -en el Mediterráneo.

El Observatorio, desarrollado por Shipping Business Consultant (SBC) en colaboración con el Centro de Innovación del Transporte (CENIT) y Nextport, tiene como misión detectar posibles fugas de carbono y alteración del tráfico de trasbordo en los puertos sometidos al EU-ETS, que obliga a las navieras que hagan escala en puertos europeos a pagar por sus emisiones a la atmósfera en función de la capacidad del barco y la ruta recorrida.

Con esta premisa, el Observatorio está analizando indicadores como el número de escalas, la distancia recorrida, las emisiones... sacados de plataformas de datos, AIS, etc. a nivel regional en sentido amplio (la Europa comunitaria y los países a su alrededor) pero también en zonas concretas dentro de ese nivel donde se detectan cambios. También se tienen en cuenta factores condicionantes como la crisis del Mar Rojo que



obligó a las navieras a cambios de rutas, y la ruptura de las alianzas tradicionales entre navieras.

En el caso del Reino Unido, se observa un aumento de la actividad portuaria (medida en TEUs milla: la capacidad del barco en TEUs por la distancia recorrida) que no responde a motivos como un incremento significativo de la actividad económica, una reducción de los costes de operación o problemas de congestión en puertos europeos vecinos.

El análisis revela que la mayoría de las navieras están desarrollando estrategias que dan más importancia al Reino Unido en sus rutas de las que tenía hasta ahora, decisión que no parece obedecer a cambios en las infraestructuras británicas.

En el caso del Mediterráneo, se observa la misma tendencia en puertos de Egipto y Turquía si se comparan con puertos europeos: un fuerte aumento tanto de la capacidad de los buques atracados como la distancia recorrida por ellos.

La finalidad del Observatorio es alertar de prácticas evasivas que ya se hayan producido o que puedan producirse de modo que sea posible anticiparse; pero también apoyar la toma de decisiones de cara a la revisión de la propia Directiva del EU-ETS que está prevista en la norma, incluyendo la definición de medidas preventivas o correctivas.

En el contexto de la lucha contra el cambio climático, en diciembre de 2022, se acordó ampliar el European Union Emission Trade System (EU ETS) al transporte marítimo. Como resultado, las navieras deben adquirir derechos sobre las emisiones a la atmósfera de gases de efecto invernadero que se reporten siguiendo el protocolo definido por el Reglamento UE 2015/757.

Durante toda la tramitación de esta iniciativa legislativa y desde su entrada en vigor el 1 de enero de 2024, España a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, del que depende Puertos del Estado, ha liderado en la UE el análisis y las advertencias sobre los potenciales efectos negativos de esta normativa en cuanto al desvío de rutas y la deslocalización de los centros del tráfico marítimo hacia



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Puertos del Estado



Nota de prensa

puertos de terceros países en los que no se aplique esta normativa ambiental. Entre los riesgos sobre la competitividad portuaria cabe destacar la pérdida de tráficos estratégicos para Europa, la deslocalización logística, la disminución de conectividad marítima -lo que conlleva pérdida de soberanía logística- y el aumento de costes operativos, sin olvidar que el efecto buscado de reducir las emisiones de carbono no se logrará si las navieras optan por operar en puertos no europeos, pero vecinos.

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes