



COMUNICADO DE PRENSA

4 FEBRERO 2025

Hacia un transporte marítimo más sostenible en la UE: avances y desafíos pendientes

El sector del transporte marítimo europeo está avanzando hacia una mayor sostenibilidad, pero aún es necesario redoblar esfuerzos en los próximos años para cumplir los objetivos climáticos y medioambientales de la UE destinados a reducir el consumo de energía, la contaminación y las emisiones de gases de efecto invernadero, así como a garantizar una mayor protección de la biodiversidad. Así lo recoge la segunda edición del Informe medioambiental sobre el transporte marítimo europeo, publicado hoy por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) y la Agencia Europea de Medio Ambiente (EEA).

El transporte marítimo es un pilar clave del comercio, el crecimiento económico, la conectividad y la accesibilidad, además de contribuir a la seguridad energética y a la creación de empleo. Sin embargo, el **aumento de la demanda de transporte** en el sector marítimo conlleva impactos medioambientales adicionales sobre la atmósfera y los ecosistemas marinos. De acuerdo con [el informe](#), que ofrece información actualizada sobre el desempeño medioambiental del sector y analiza los esfuerzos para hacerlo más sostenible, se han logrado ciertos **avances**, pero la reducción de las emisiones sigue siendo un reto.

Actividades como el transporte de mercancías, contenedores, pesca comercial, buques petroleros, quimiqueros, gaseros y cruceros, así como las actividades portuarias, siguen contribuyendo significativamente a una **amplia gama de retos medioambientales**, ya que todo el sector representa entre el 3 y el 4% de las emisiones totales de **dióxido de carbono** (CO₂) de la UE, una proporción que debe disminuir. Al mismo tiempo, las emisiones de gas **metano** (CH₄) se han duplicado entre 2018 y 2023, representando el 26% de las emisiones totales de metano del sector en 2022. Además de las emisiones de gases de efecto invernadero, la reducción de **contaminantes atmosféricos** como los dióxidos de azufre y los óxidos de nitrógeno (NO_x) sigue siendo un problema.

El transporte marítimo sigue contribuyendo a la **contaminación acuática**, a través de los vertidos de petróleo y las descargas de aguas residuales de los buques, así como del ruido subacuático. Se estima que los desechos marinos procedentes de la pesca y el transporte marítimo se han reducido a la mitad durante la última década, aunque su gestión integral sigue siendo un reto. La pérdida de contenedores, como, entre otros, los que transportan pellets de plástico, continúa siendo una fuente nada desdeñable de contaminación marina.

El informe también destaca un aumento en el uso de **combustibles y fuentes de energía alternativos**, aunque partiendo de una base baja. No obstante, para responder a la futura demanda, la producción de algunos de estos combustibles deberá expandirse de forma significativa. Asimismo, será fundamental desarrollar **directrices internacionales**



armonizadas y garantizar la formación de las tripulaciones en las nuevas tecnologías de descarbonización.

Al referirse al informe, el comisario de Transporte Sostenible y Turismo, **Apostolos Tzitzikostas**, afirmó: «La nueva edición del Informe medioambiental sobre el transporte marítimo europeo es una referencia clave para el futuro del transporte marítimo europeo; un futuro que ha de ser sostenible, competitivo y resiliente. Este informe es también un llamamiento a la acción. Si trabajamos juntos, podemos asegurar que el transporte marítimo siga siendo un pilar fundamental de la economía mundial, minimizando al mismo tiempo su impacto medioambiental y salvaguardando nuestros océanos para las generaciones futuras».

Jessika Roswall, comisaria de Medio Ambiente, Resiliencia Hídrica y Economía Circular Competitiva, añadió: «Nuestras aguas están sometidas a una presión cada vez mayor debido al cambio climático, la pérdida de biodiversidad, la mala gestión y la contaminación. Por ello, pondré en marcha la Estrategia de Resiliencia Hídrica de la UE. Es necesario un cambio de paradigma en la manera en que valoramos el agua, para preservar su calidad y cantidad y reforzar la competitividad de nuestra industria hídrica. Debemos adoptar un enfoque integral “de la fuente al mar”, ya que las actividades en el océano están estrechamente conectadas con las que se llevan a cabo en tierra. Ha llegado el momento de impulsar un cambio transformador en los sectores marítimo e hídrico, para hacer de Europa un continente resiliente en materia de agua.

Maja Markovčić Kostelac, directora ejecutiva de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), subrayó: «Para acelerar la transición hacia un transporte marítimo más sostenible en Europa, en todos sus ámbitos de operación, es fundamental seguir tomando medidas y fomentar la innovación. Solo así se podrán alcanzar los ambiciosos objetivos del Pacto Verde Europeo sin comprometer la competitividad del sector. Nuestro informe conjunto tiene por objeto proporcionar a los responsables políticos y a la ciudadanía una evaluación objetiva y basada en datos contrastados de los retos actuales y futuros del proceso de descarbonización del sector, así como de las oportunidades que la digitalización y las nuevas tecnologías pueden aportar a la transición ecológica del sector marítimo».

Leena Ylä-Mononen, directora ejecutiva de la Agencia Europea de Medio Ambiente (EEA), añadió: «El informe refleja la urgente necesidad de que el sector del transporte marítimo redoble sus esfuerzos para reducir su huella de carbono y otros impactos ambientales, como la contaminación del agua, así como para acelerar la transición hacia combustibles más limpios y prácticas sostenibles en los puertos y el transporte marítimo. La innovación, las nuevas tecnologías y una mejor gestión serán claves para alcanzar un futuro sostenible de forma asequible y eficiente. Ha llegado el momento de que el sector intensifique su compromiso con la transición ecológica».

Hacia un transporte marítimo más sostenible

Cabe esperar que las nuevas medidas legislativas de la UE, junto con las oportunidades de financiación e inversión, impulsen la descarbonización del sector marítimo. En 2024, la UE se convirtió en la primera jurisdicción en aplicar un precio al carbono en las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo con la ampliación del [Régimen de comercio de](#)



[derechos de emisión de la UE](#) (EU ETS). Los ingresos del ETS financian el Fondo de Innovación, uno de los mayores programas del mundo dedicados a tecnologías innovadoras de bajas emisiones de carbono, con más de 300 proyectos relacionados con el transporte marítimo ya subvencionados. Por otra parte, el [Reglamento de la iniciativa «FuelEU Maritime»](#), que entrará en vigor en enero de 2025, fomenta el uso de combustibles con bajas emisiones de carbono y soluciones energéticas limpias mediante la aplicación de límites a la intensidad de gases de efecto invernadero en la energía utilizada a bordo. La iniciativa «FuelEU Maritime» sienta las bases para el estándar global de combustibles con bajas emisiones de GEI (GHG Fuel Standard, GFS) propuesto para la reducción de emisiones en el marco de la Organización Marítima Internacional (IMO).

Principales impactos ambientales destacados en el informe

- Las emisiones de metano (CH₄) se duplicaron entre 2018 y 2023, representando el 26% de las emisiones totales de metano del sector en 2022. Esto se atribuye en gran medida al aumento del uso de gas natural licuado (GNL).
- **Contaminación atmosférica:** Las emisiones de óxidos de azufre (SO_x) en la UE han disminuido alrededor de un 70% desde 2014, en gran parte gracias a la creación de las zonas de control de emisiones de óxidos de azufre (SECA) en el norte de Europa. La zona de control de emisiones de SO_x (SECA) del Mediterráneo, que entrará en vigor el 1 de mayo de 2025, junto con la futura SECA del Atlántico Nororiental, contribuirá a una reducción adicional de emisiones de SO_x y NO_x. Sin embargo, las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) aumentaron en un 10% de media entre 2015 y 2023, representando el 39% de las emisiones de NO_x del transporte en 2022.
- **Contaminación acuática:** El transporte marítimo contribuye a la contaminación acuática a través de los vertidos de petróleo y de las descargas operacionales, como las aguas grises y los efluentes de los sistemas abiertos de limpieza de gases de escape (EGCS). Estos sistemas, diseñados para reducir las emisiones de óxidos de azufre (SO_x) en la atmósfera, representan el 98% de las descargas permitidas, pero liberan contaminantes en el agua, lo que plantea un equilibrio complejo entre la reducción de la contaminación del aire y el impacto en el medio marino. La descarga de aguas grises, derivada en gran medida de las operaciones de los cruceros, aumentó un 40% entre 2014 y 2023.
- **Ruido subacuático:** Modelos paneuropeos recientes han identificado niveles elevados de ruido submarino radiado (URN) en el Canal de la Mancha, el Estrecho de Gibraltar, el mar Adriático, el estrecho de los Dardanelos y el mar Báltico. Se estima que las medidas de mitigación podrían reducir el URN en hasta un 70% entre 2030 y 2050.
- **Desechos marinos:** Los desechos marinos procedentes de la pesca (11.2%) y del transporte marítimo (1.8%) se han reducido a la mitad en la última década. No obstante, la contaminación por gránulos de plástico procedentes de contenedores perdidos sigue constituyendo un gran reto.



- **Fondos marinos afectados:** Se estima que, aproximadamente, el 27% de los fondos marinos cercanos a la costa de Europa se han visto afectados por actividades relacionadas con el transporte marítimo, expansiones portuarias, dragados y fondeo, generando alteraciones físicas y pérdida de hábitats. Dentro de esta cifra, un 5% presenta impactos graves.
- **Especies invasoras:** El transporte marítimo es la principal vía de introducción del 60% de las especies no autóctonas y del 56% de las especies invasoras en Europa. No obstante, el Convenio Internacional para el control y la gestión del agua de lastre ha permitido que, en 2023, el 31% de los buques estuvieran certificados y el 23% de los sistemas cumplieran con la normativa.
- **Riesgo de colisiones:** El incremento en la actividad naviera ha generado un aumento significativo en el riesgo de colisiones con especies marinas dentro de las áreas protegidas de la red Natura 2000 en todas las regiones marinas entre 2017 y 2022.

ENLACE AL INFORME Y FICHAS INFORMATIVAS

EEA: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>

EMSA: <http://www.emsa.europa.eu/emter>

CONTACTOS CON LA PRENSA

- **EMSA:** Ruth McDonald: Ruth.MCDONALD@emsa.europa.eu; móvil: +351 913 151 610
- **EEA:** Constant Brand: Constant.Brand@eea.europa.eu; móvil: +45 2174 1872