

El TMCD pierde tráfico en España en el primer semestre de 2026 y reduce su oferta para adaptarse a la caída de la demanda

Nota de Prensa

- SPC Spain alerta de un nuevo retroceso del Transporte Marítimo de Corta Distancia: la capacidad ofertada cae un 7,3% y las Autopistas del Mar pierden tres líneas.
- Los datos del Observatorio Estadístico del TMCD de SPC Spain correspondientes al primer semestre de 2026 registran un tráfico global de 124 millones de toneladas, un 6,8% menos que en el mismo periodo de 2025, confirmando la tendencia negativa observada en los últimos años.
- La caída afecta tanto al tráfico exterior (-4,7%) como, de forma más acusada, al cabotaje (-13,6%). La carga rodada disminuye un 7,5%, especialmente en el cabotaje, y la mercancía contenerizada registra una caída del 22,8%. En este contexto, el TMCD internacional ro-ro, principal alternativa marítima al transporte por carretera, se reduce un 1,2%, hasta los 13,3 millones de toneladas.

Madrid, 06 de octubre de 2026

Menos demanda y menos oferta

Uno de los datos más preocupantes que refleja el Observatorio es que la reducción de la demanda está acompañada por un nuevo ajuste de la oferta. La capacidad de los servicios de carga rodada alternativos a la carretera se ha reducido un 7,3% respecto al primer semestre de 2025.

La caída alcanza el 8,8% en la fachada Atlántica y el 6,5% en la Mediterránea. Especialmente significativo es el comportamiento de las Autopistas del Mar, cuya oferta se ha reducido hasta siete líneas, tres menos que hace un año. En la fachada Atlántica quedan dos líneas, frente a las tres existentes en el primer semestre de 2025, mientras que en la Mediterránea se pasa de siete a cinco.

Para SPC Spain, estos datos muestran que el mercado está entrando en una fase de ajuste de la oferta ante la contracción de la demanda, lo que puede reducir las alternativas disponibles para los operadores de transporte y limitar el potencial del TMCD como instrumento de descarbonización y descongestión de las carreteras.

El impacto es especialmente visible en algunos tráficos europeos

El comportamiento por países muestra descensos relevantes en varios de los principales mercados del TMCD. En la fachada Atlántica, el tráfico con Bélgica cae un 20,7%, el Reino Unido un 10,4% e Irlanda un 6,0%. En la fachada Mediterránea, Marruecos registra un descenso de 2,3%, mientras Italia crece un 1,3%.

Un cambio de tendencia que se consolida

La evolución del primer semestre se produce después de un cambio de tendencia ya identificado por SPC Spain. Mientras que entre 2013 y 2019 el TMCD creció a un ritmo medio anual del 7,8%, frente al 4,6% de la carretera, entre 2021 y 2025 el comportamiento se invirtió: **el TMCD registró una contracción media anual del 2,3%, mientras la carretera creció un 1,1%.**

Además, la participación del TMCD ro-ro en los flujos internacionales de transporte frente a la carretera se situó en el 10,7% en 2025, por debajo del 11,0% de 2024 y del máximo del 12,1% alcanzado en 2021.

SPC Spain considera que los datos del primer semestre de 2026 confirman un punto de inflexión en la evolución del TMCD en España. La Asociación reclama que la transición hacia un transporte más sostenible tenga en cuenta la competitividad del transporte marítimo y el impacto acumulado de las nuevas exigencias medioambientales, pues los mayores costes y restricciones regulatorias están favoreciendo el desplazamiento de tráficos hacia la carretera.

El Observatorio Estadístico del TMCD de SPC Spain continuará realizando el seguimiento de la evolución de la demanda y la oferta para evaluar el impacto de estas tendencias sobre la competitividad y el futuro del Transporte Marítimo de Corta Distancia en España.

CONFERENCIA ANUAL SHORTSEA/SANTANDER 2026

SPC Spain prepara su Conferencia Anual Shortsea Santander 2026 con el respaldo de destacados referentes del sector

SPC Spain celebrará el próximo 25 de noviembre en el Palacio de la Magdalena de Santander su Conferencia Anual Shortsea Santander 2026, un encuentro que reunirá a los principales agentes del Transporte Marítimo de Corta Distancia para abordar los grandes retos y oportunidades que marcarán el futuro del sector. La cita cuenta con la Autoridad Portuaria Santander como co-organizadora, y con el patrocinio principal de ABC Logistic, y el patrocinio general de empresas referentes como Intermodal Sea Solutions, Moeve, Cantabriasil y Finnlines, cuyo compromiso contribuye a impulsar un espacio de diálogo y reflexión sobre la competitividad, la descarbonización y el papel estratégico del transporte marítimo en la movilidad sostenible de mercancías.

 **25 de noviembre de 2026**

 **09:00 – 16:00 h**

 **Palacio de la Magdalena | Santander**

Inscripciones abiertas [AQUÍ](#)



IMPACTO DE LAS NORMATIVAS MEDIOAMBIENTALES EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

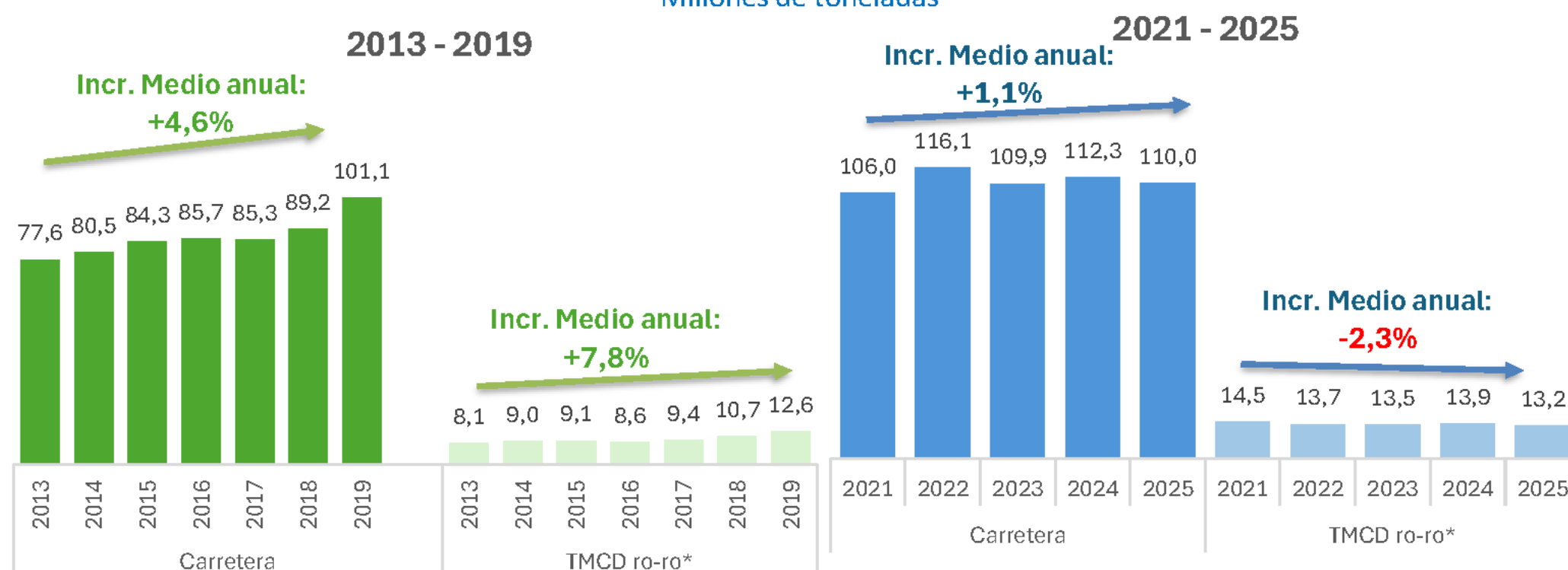


IMPACTO EN LA DEMANDA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

Mientras que en el periodo 2013-2019 el crecimiento del TMCD fue superior al del transporte por carretera (Incr. medio anual: 7,8% vs. 4,6%) y un factor de correlación de 0,95, en el periodo 2021-2025, con la entrada en vigor del IMO 202 y después del ETS y del FuelEU, la evolución ha sido la opuesta: +1,1% de Incr. medio anual de la carretera vs. -2,3% del TMCD y un factor de correlación de -0,41.

COMPARACIÓN TMCD RO-RO*/ TTE. CARRETERA

Millones de toneladas



* TMCD alternativo a la carretera

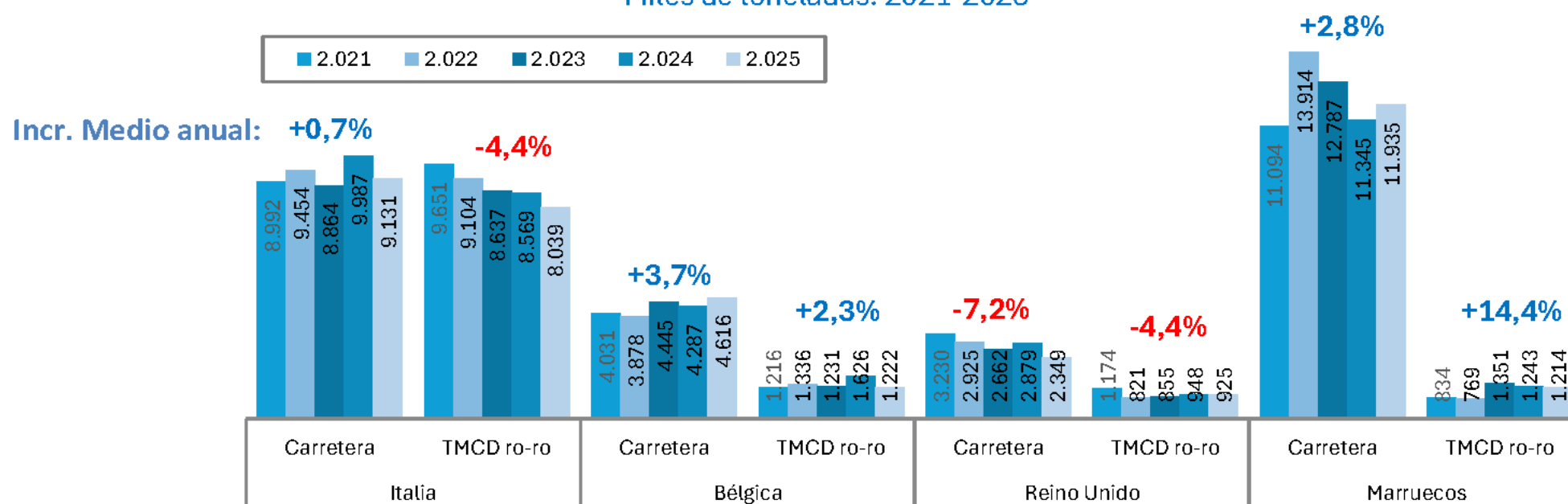
* No incluye vehículos en reg. mercancía

IMPACTO EN LA DEMANDA DE TMCD SEGÚN PAÍSES

En el análisis por países se observa un mayor impacto en los países UE (el TMCD evoluciona negativamente en Italia o por debajo de la carretera en Bélgica) frente a los países no UE (Reino Unido disminuye menos que la carretera y Marruecos crece muy por encima)

COMPARACIÓN TMCD RO-RO*/ TTE. CARRETERA SEGÚN PAÍSES.

Miles de toneladas. 2021-2025



Los datos muestran un claro retroceso en el proceso de desarrollo del TMCD en España que venía marcando una tendencia claramente positiva

IMPACTO DE LAS NORMATIVAS MEDIOAMBIENTALES EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

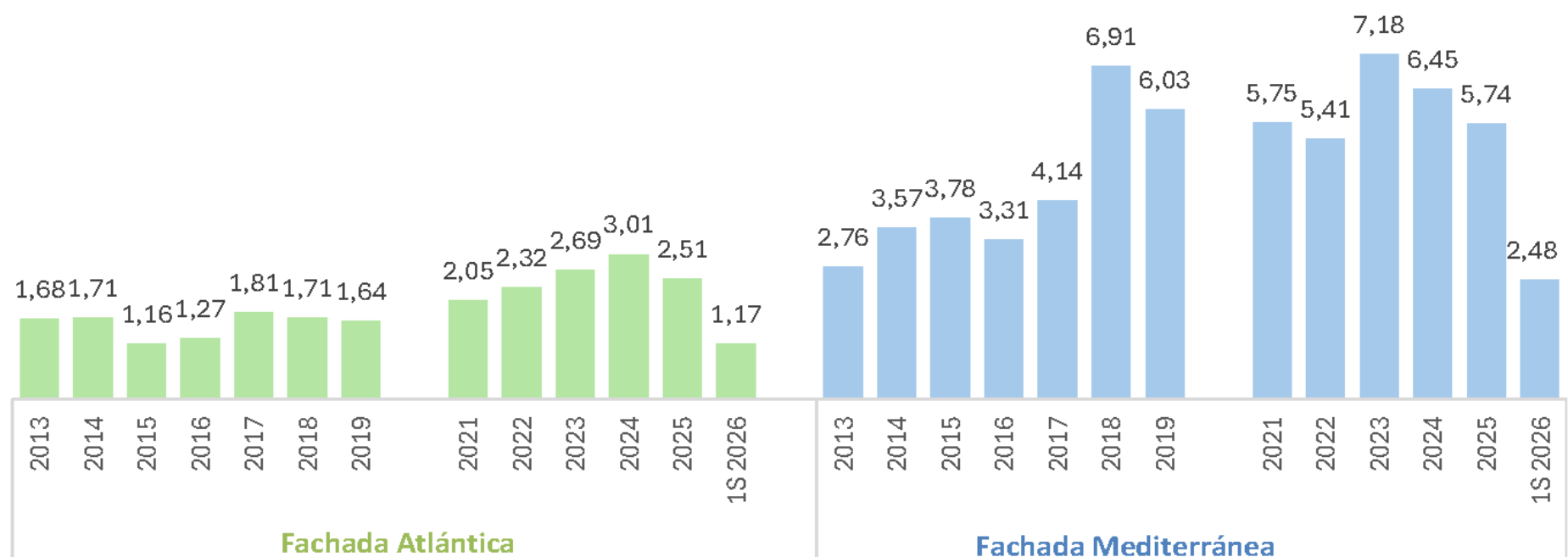


IMPACTO EN LA OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

Mientras que en el periodo 2013-2019 el crecimiento de la oferta de los servicios de TMCD Ro-Ro fue muy significativo en el periodo 2021-2025 la evolución ha sido de reducción de la oferta volviendo a niveles de años anteriores.

Se observa que las navieras reducen frecuencias, reduciendo así la capacidad ofertada para adecuarse a la contracción de la demanda.

OFERTA DE TMCD RO-RO*
Miles de metros lineales. 2021-1S 2026



* TMCD alternativo a la carretera

Los datos muestran un claro retroceso en el proceso de desarrollo del TMCD en España que venía marcando una tendencia claramente positiva

DESTACADOS DEL PRIMER SEMESTRE DE 2025

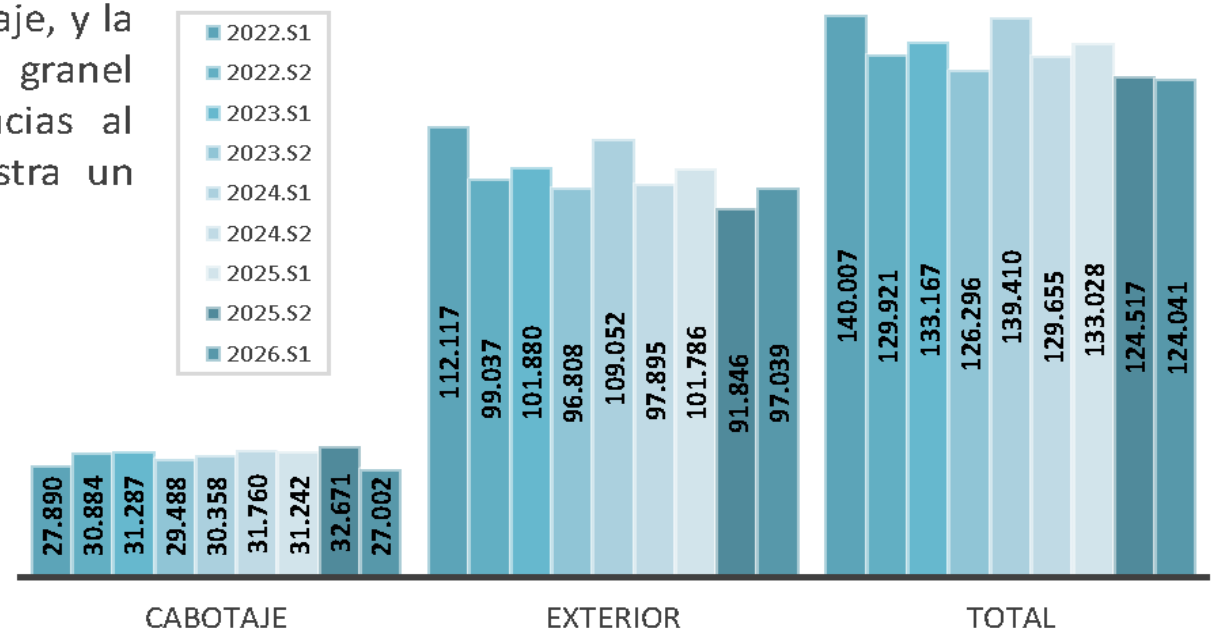


TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA – TOTAL

Con **124,0 millones de toneladas** en el 1º semestre de 2026, el Transporte Marítimo de Corta Distancia en España registró un decrecimiento del **6,8%** sobre el mismo periodo de 2025.

El comportamiento según ámbito fue en el mismo sentido: el tráfico exterior disminuyó un 4,7% del 1º semestre de 2025 al 1º semestre de 2026, el cabotaje decreció un 13,6%. La carga rodada disminuyó un 7,5% debido fundamentalmente a la caída del cabotaje, y la mercancía contenerizada cae un 22,8%. El granel líquido presenta un aumento del 6,4%, gracias al exterior. Sin embargo, el granel sólido muestra un descenso del 4,2% debido al tráfico exterior.

TMCD Total según ámbito.
Evolución 2022.S1 - 2026.S1. Miles de toneladas.



Tráfico Exterior



Tráfico de Cabotaje

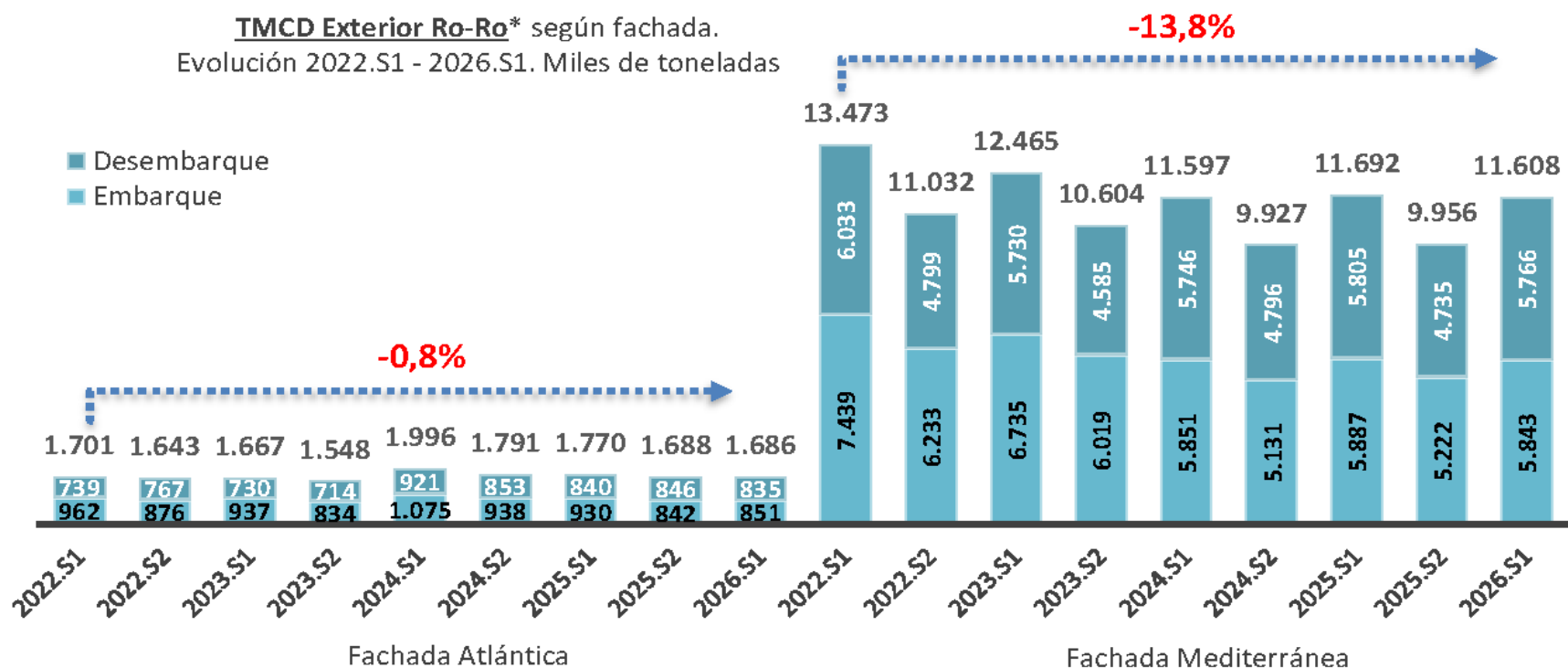
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA INTERNACIONAL Ro-Ro

El TMCD internacional ro-ro* con **13,3 Mt** en el 1º semestre de 2026, se redujo un **1,2%** respecto al mismo semestre de 2025.



La evolución del tráfico de carga rodada del 1º semestre de 2025 al 1º semestre de 2026 (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) ha sido diferente según fachadas: la Atlántica registró un decremento del 4,8%, mientras que la Mediterránea permaneció estable (-0,7%).

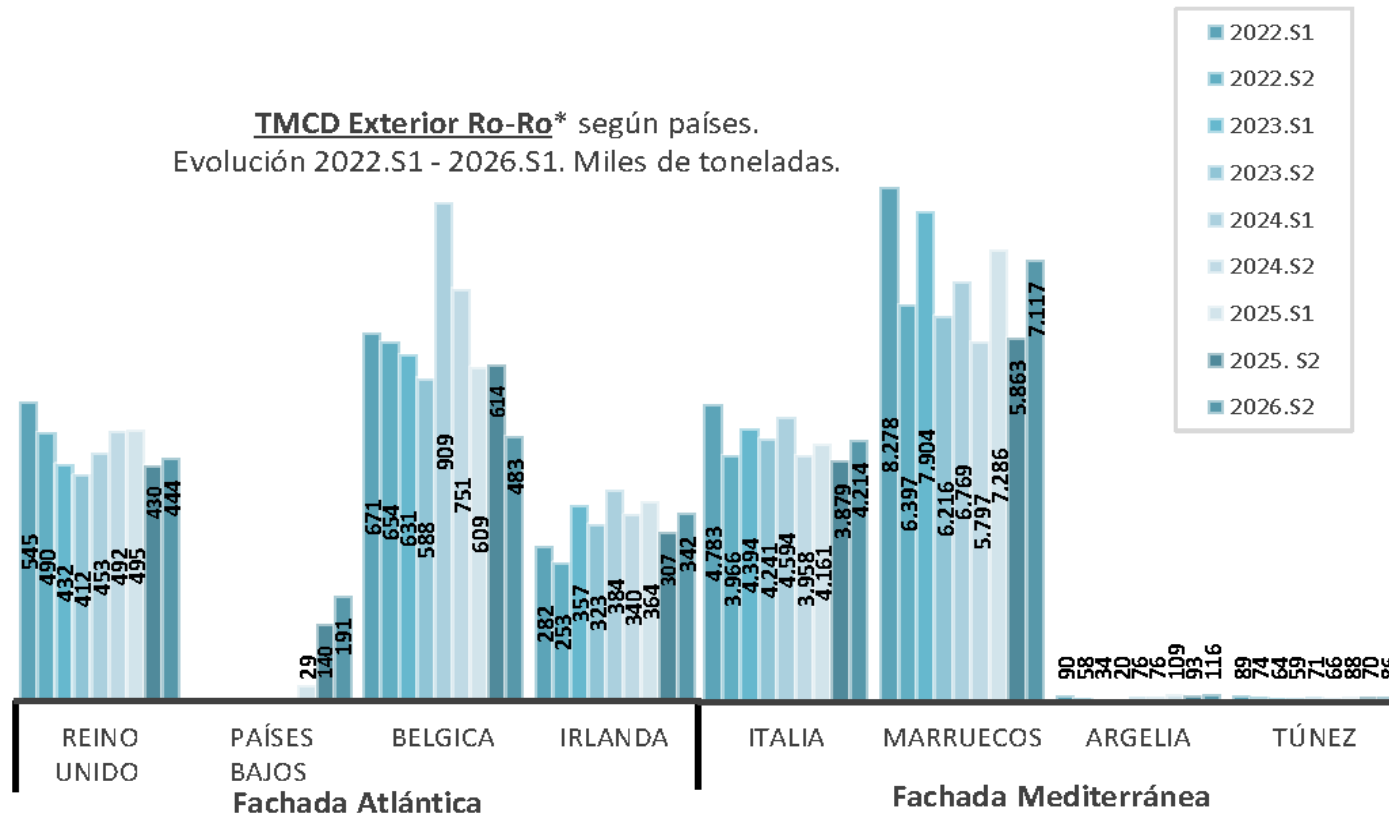
TMCD Exterior Ro-Ro* según fachada.
Evolución 2022.S1 - 2026.S1. Miles de toneladas





TMCD INTERNACIONAL RO-RO SEGÚN PAÍSES DE INTERCAMBIO

Respecto al 1º semestre de 2025 se aprecian descensos en los intercambios con algunos países de ambas fachadas, de forma destacada en la fachada Atlántica: Bélgica (-20,7%) y Reino Unido (-10,4%) e Irlanda (-6,0%); y en la fachada Mediterránea, Marruecos (-2,3%)



En la fachada Atlántica registran decrementos todos los países excepto Países Bajos que crece un 564,0% gracias a la apertura de la línea con Vilagarcía de Arousa. El mayor volumen de intercambio lo presenta Bélgica, con un descenso destacado del 20,7%.

En la fachada Mediterránea, aumenta Italia (1,3%). Marruecos presenta el mayor volumen de intercambio con una tasa negativa del 2,3%. Con volúmenes muy inferiores, Argelia crece (6,7%) y Túnez disminuye (-1,6%).

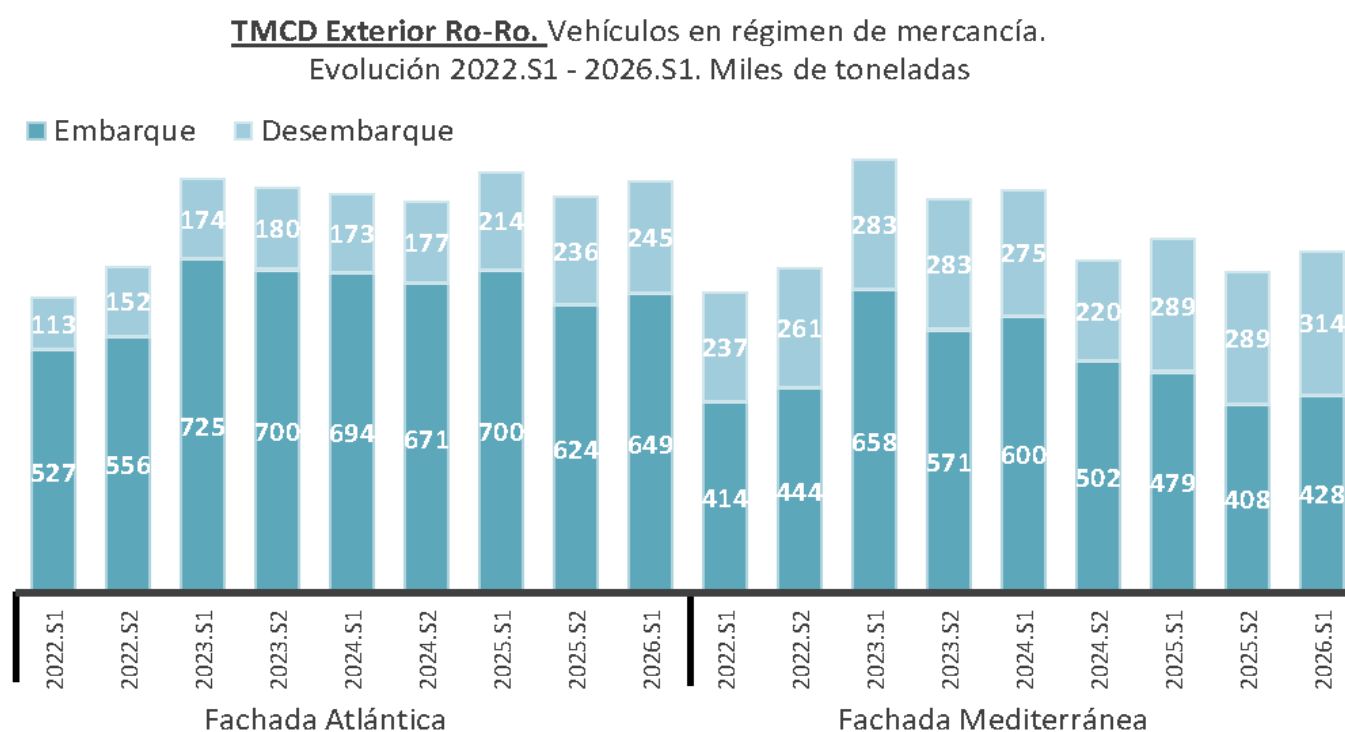
* No incluye vehículos en reg. mercancía

TMCD INTERNACIONAL RO-RO. VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA

El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía con 1,6Mt (≈696 mil vehículos) en el 1º semestre de 2026, registró un descenso del 2,7% respecto al mismo semestre de 2025, aunque un crecimiento del 5,1% respecto al 2º semestre de 2025.



Los embarques registraron descensos del 8,7% mientras los desembarques aumentaron un 11,1%. La fachada Mediterránea decrece 3,4%, debido a la reducción del embarque (10,6%), la fachada Atlántica decrece un 2,2% también por la caída del embarque (-7,3%).

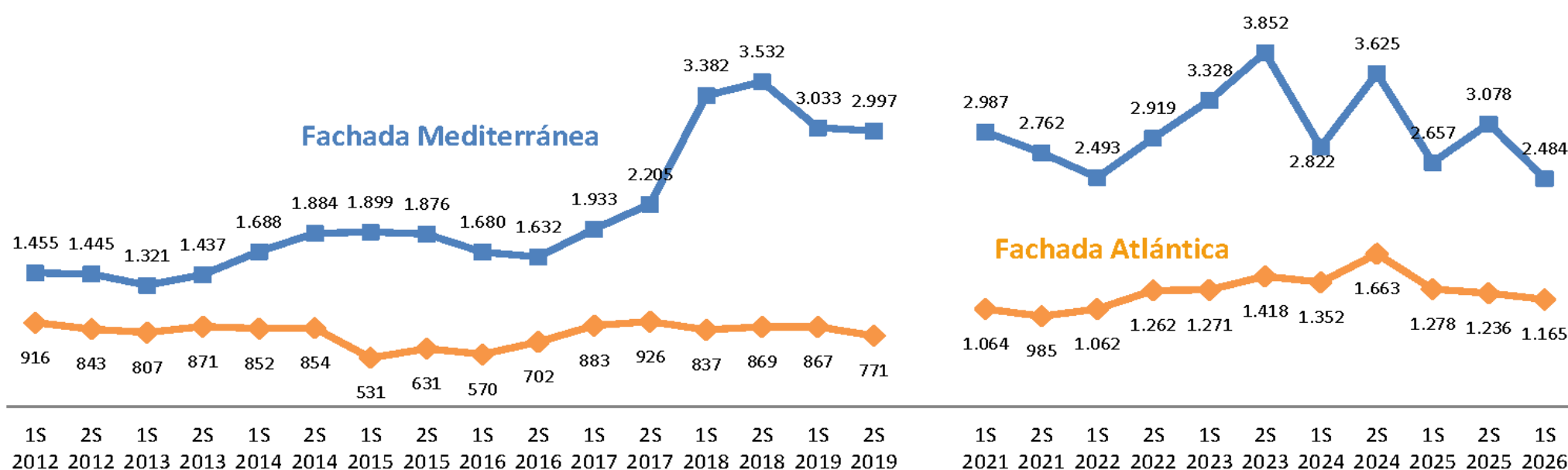


-7,3%Δ 2026 S1/
2025 S1
(ML)**OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA - ALTERNATIVO A LA CARRETERA**

En el 1º semestre de 2026, la capacidad anual ofertada de los servicios de carga rodada ha disminuido un 7,3% respecto al 1º Semestre de 2025

En la fachada atlántica la evolución presenta un decrecimiento del 8,8% (-5,7% respecto al 2º semestre de 2025), pasando de 1,3 a 1,2 millones de metros lineales. En la fachada mediterránea la capacidad ofertada ha disminuido un 6,5% (-19,3% respecto al 2º semestre de 2025), de 2,7 a 2,5 millones de metros lineales.

TMCD Alternativo a la carretera. Capacidad servicios de carga rodada según fachada.
Evolución 2012.S1 - 2026.S1. Miles de metros lineales

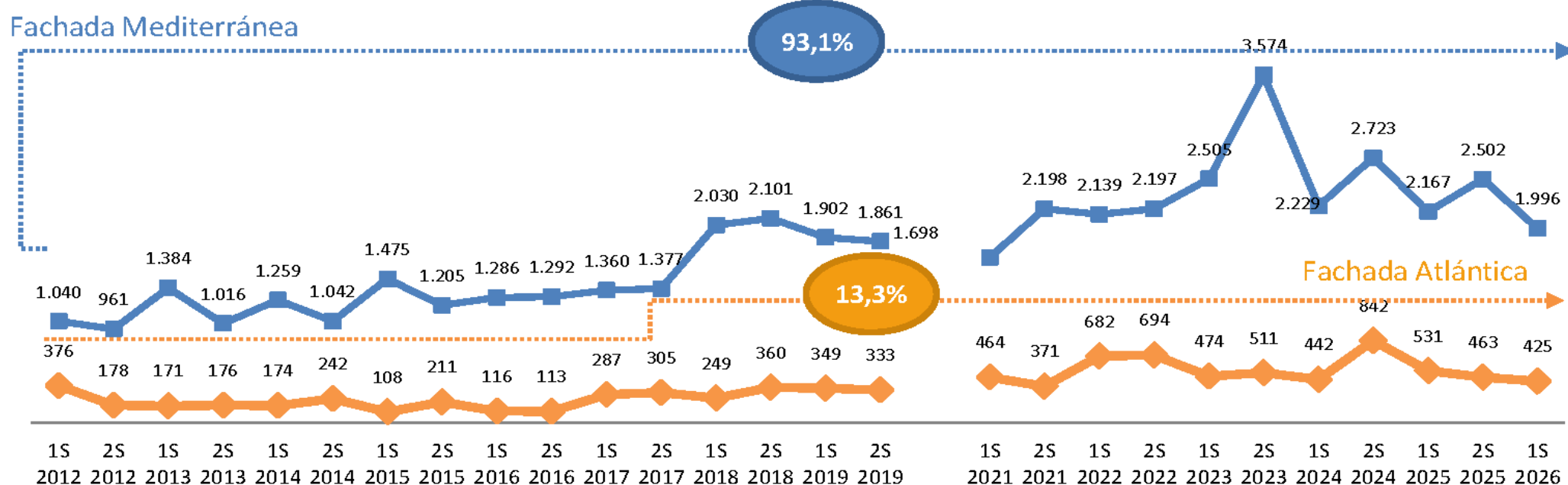
**OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA – AUTOPISTAS DEL MAR**

La oferta de Autopistas del Mar en el 1º semestre de 2026 estaba constituida por 7 líneas, tres menos que en el 1º semestre de 2025

-10,2%Δ 2026 S1/
2025 S1 (ML)

Respecto al 1º semestre de 2025, en la fachada Atlántica las AdM han disminuido de 3 a 2 líneas, con un descenso de los metros lineales (-19,9%), pasando de 530,8 a 425,4 miles, mientras que en la Mediterránea ha disminuido en dos AdM (de 7 a 5) y la capacidad ha disminuido (-7,9%), pasando de 2,2 a 2,0 millones de metros lineales.

AdM. Capacidad según fachada.
Evolución 2012.S1 – 2025.S1. Miles de metros lineales



* Los importantes crecimientos registrados en los indicadores de las AdM se deben a un cambio metodológico, al incluir en este concepto servicios con el Norte de África que no se consideraban antes de 2018.

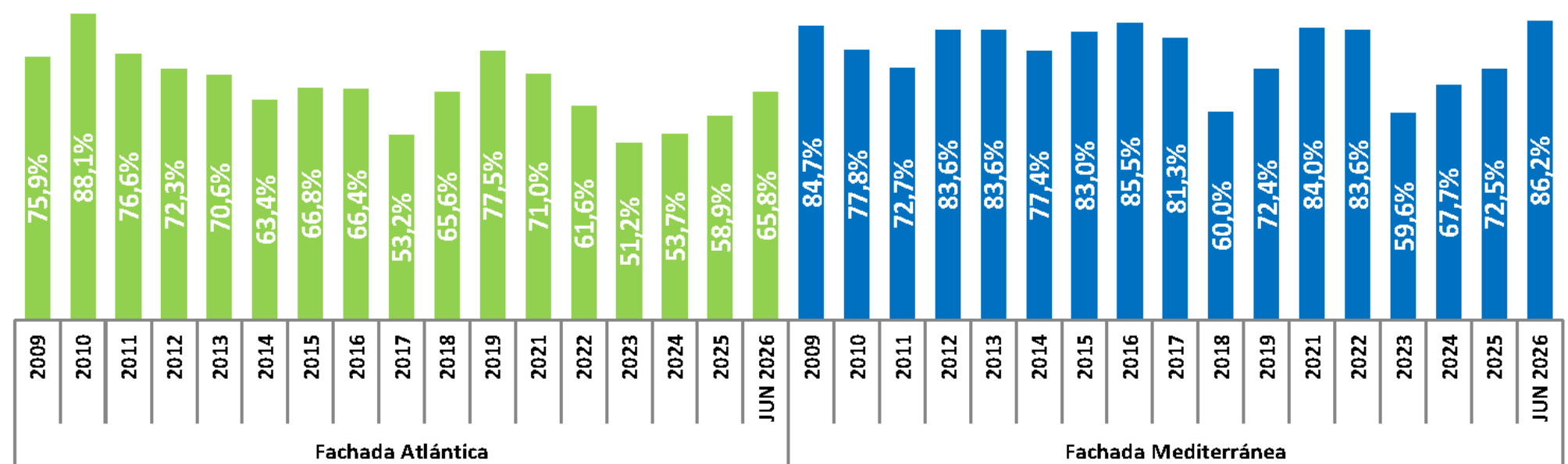


CONTRASTE OFERTA - DEMANDA

La ocupación estimada de la oferta en el 1º semestre de 2026 fue del **80,0 %**, lo que representa un aumento significativo en comparación con la registrada en 2025, que fue del 68,3%.

En el 1º semestre de 2026 la cuota de ocupación ha mejorado en ambas fachadas, presentando un nivel de ocupación más alto la fachada Mediterránea (86,2% frente a 72,5% en 2025) que la Atlántica (65,8%, 58,9%, en 2025). En ambas fachadas ha sido debido a la importante contracción de la oferta, en torno al 13%, y a pesar de la reducción de la demanda en la fachada Atlántica, que en la Mediterránea ha experimentado un ligero crecimiento*.

CONTRASTE OFERTA/DEMANDA DE TMCD RO-RO* SEGÚN FACHADAS
Miles de toneladas. 2009-2026. S1



* La comparación se hace anualizando el dato del 1er semestre de 2026

TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA VS. TRANSPORTE POR CARRETERA



El TMCD ro-ro representó en 2025 el **10,7%** de la demanda de transporte internacional (carretera + TMCD), inferior al nivel registrado en 2024 (11,0%). Italia presenta la mayor cuota, un **46,8%**.

El 10,7% alcanzado en 2025 resulta inferior a la mejor cuota registrada, del 12,1% en 2021. Italia, Bélgica y Reino Unido continúan siendo los países con mayor participación del TMCD ro-ro, con una cuota del 46,8% en Italia, del 20,9% en Bélgica y del 28,2% en Reino Unido.

Participación del TMCD en los flujos de transporte según países.
TMCD* / (TMCD + carretera). Toneladas. 2013-2025

