

# OBSERVATORIO ESTADÍSTICO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA

1er SEMESTRE 2026



**SPC – SPAIN**

Asociación Española de  
Promoción del  
Transporte Marítimo de  
Corta Distancia



European Shortsea Network



## Índice

|                                                                                                 |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Introducción .....</b>                                                                       | <b>2</b>  |
| <b>1. La oferta de servicios TMCD regulares de carga rodada en España.....</b>                  | <b>9</b>  |
| TMCD alternativo a la carretera .....                                                           | 9         |
| Autopistas del Mar .....                                                                        | 12        |
| <b>2. La demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España .....</b>                  | <b>15</b> |
| Transporte internacional de carga rodada .....                                                  | 15        |
| Transporte internacional de vehículos en régimen de mercancía .....                             | 16        |
| <b>3. Contraste Oferta / Demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España .....</b>  | <b>23</b> |
| <b>4. Comparación de la demanda de TMCD Ro-Ro y del Transporte por Carretera. Año 2025.....</b> | <b>25</b> |
| <b>ANEXO. - Metodología aplicada.....</b>                                                       | <b>27</b> |

## Introducción

---

El “*Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia*” tiene como objetivo conocer de manera precisa la evolución y tendencia de la actividad del transporte marítimo de mercancías de corta distancia, tanto desde el punto de vista de la oferta como de la demanda, y de forma comparada con el transporte por carretera, realizando un seguimiento y monitorización de sus principales indicadores.

Los datos de actividad recogidos en este Observatorio han sido elaborados por la “*Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia*”, en el seno del Grupo de Trabajo de Estadística.

El Organismo Público Puertos del Estado y la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento proporcionan los datos necesarios para la elaboración de este Observatorio.

El presente informe constituye el **Informe correspondiente al 1º semestre de 2026**, conteniendo la información y datos relativos a la Oferta y la Demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España.

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



## IMPACTO EN LA DEMANDA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

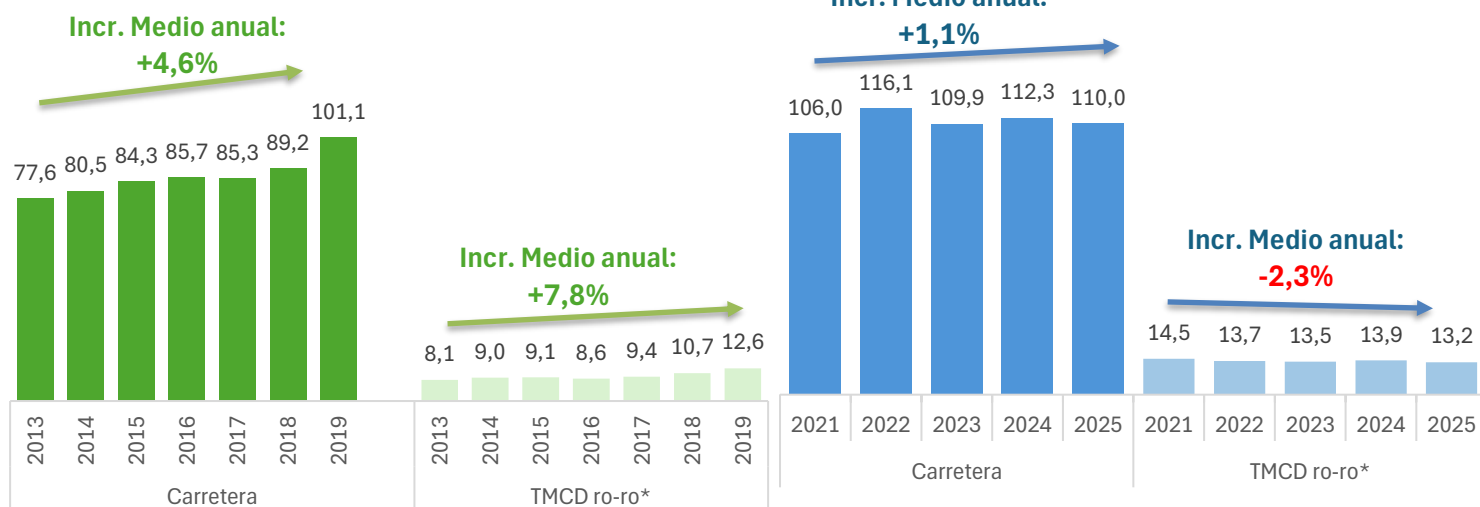
Mientras que en el periodo 2013-2019 el crecimiento del TMCD fue superior al del transporte por carretera (Incr. medio anual: 7,8% vs. 4,6%) y un factor de correlación de 0,95, en el periodo 2021-2025, con la entrada en vigor del IMO 202 y después del ETS y del FuelEU, la evolución ha sido la opuesta: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

2013 - 2019

2021 - 2025



\* TMCD alternativo a la carretera

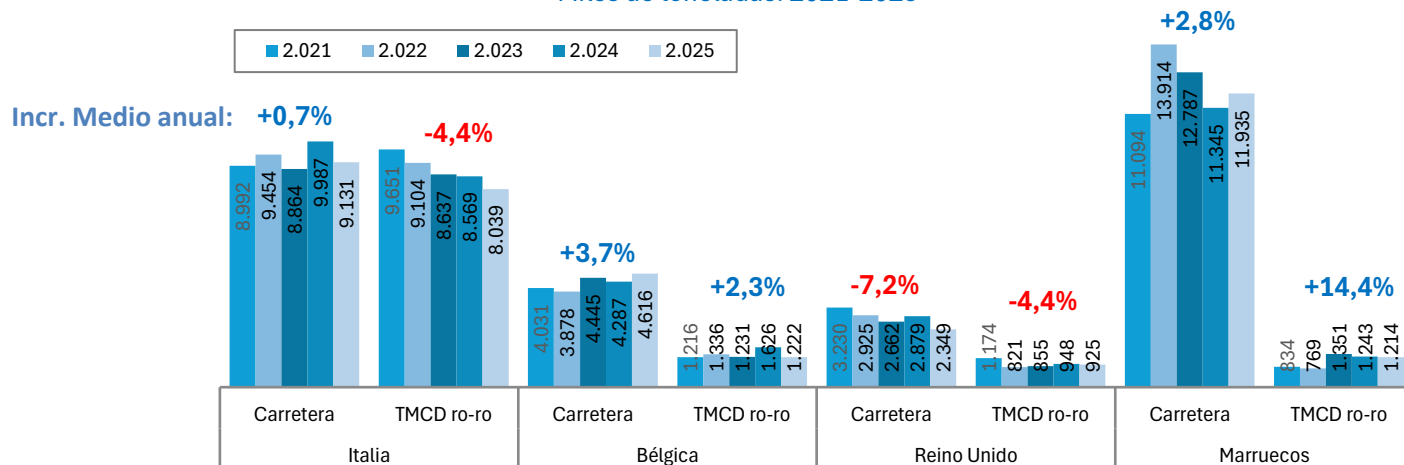
\* No incluye vehículos en reg. mercancía

## 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

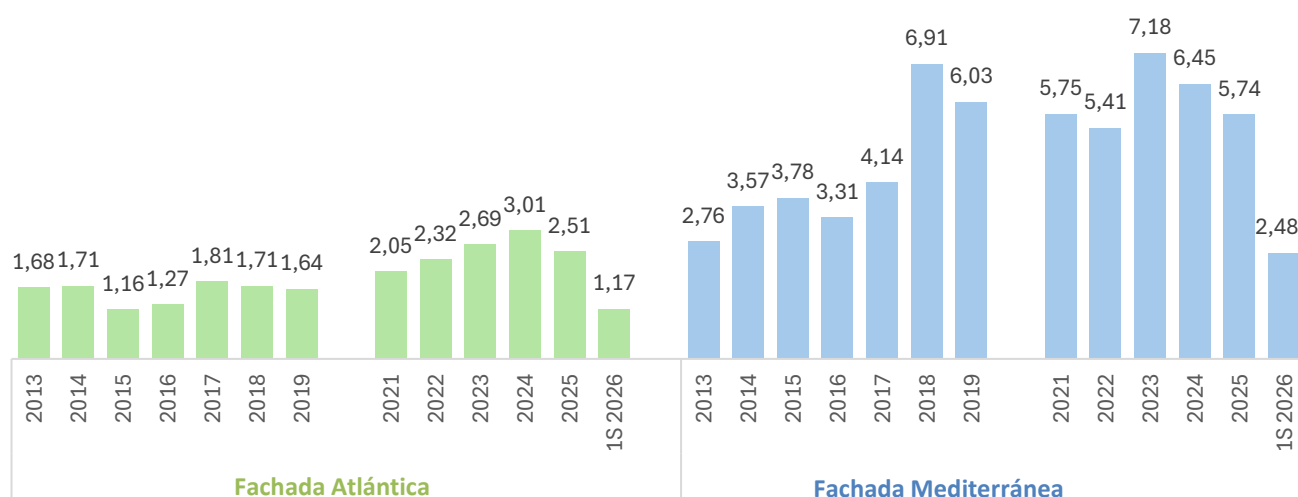


## IMPACTO EN LA OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

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.

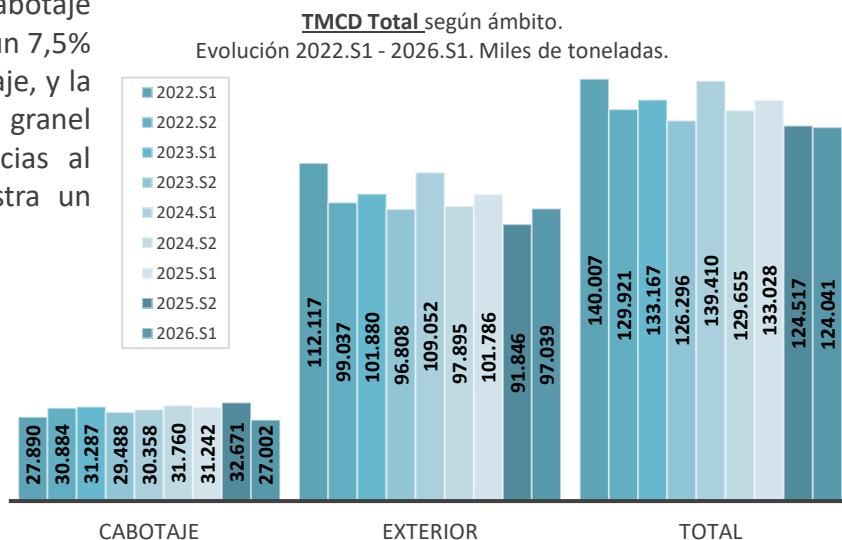
El comportamiento según ámbito fue en el mismo sentido: el tráfico exterior disminuyó un 4,7% del 1º semestre de 2025 al 1º semestre de 2026, el cabotaje decreció un 13,6%. La carga rodada disminuyó un 7,5% debido fundamentalmente a la caída del cabotaje, y la mercancía contenerizada cae un 22,8%. El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



Tráfico Exterior

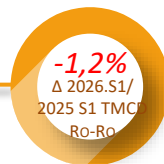


Tráfico de Cabotaje

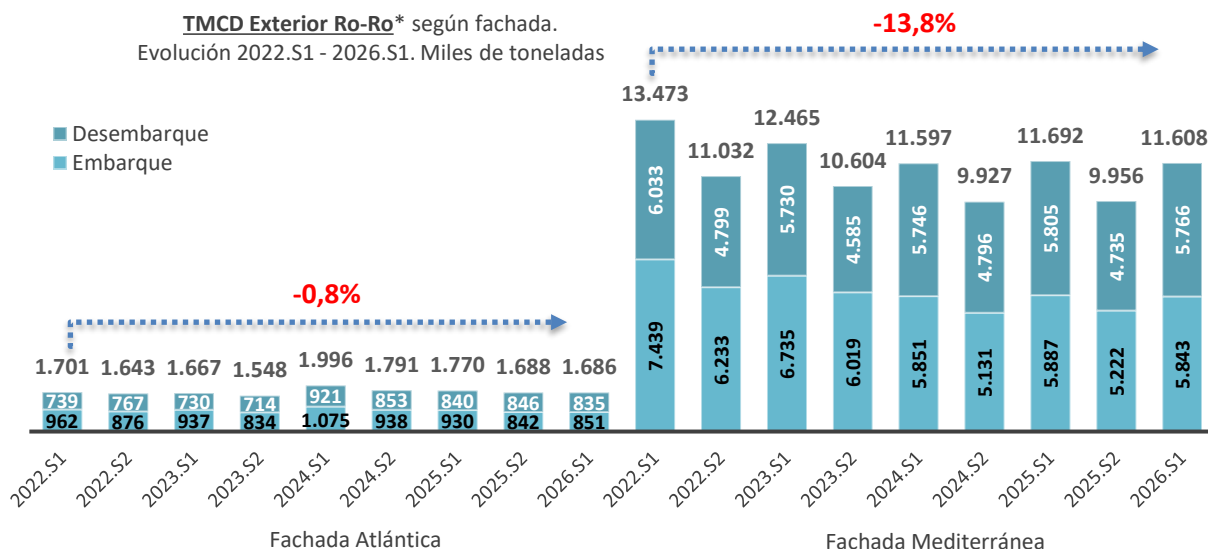


### TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA INTERNACIONAL RO-RO

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%).



\* No incluye vehículos en reg. mercancía

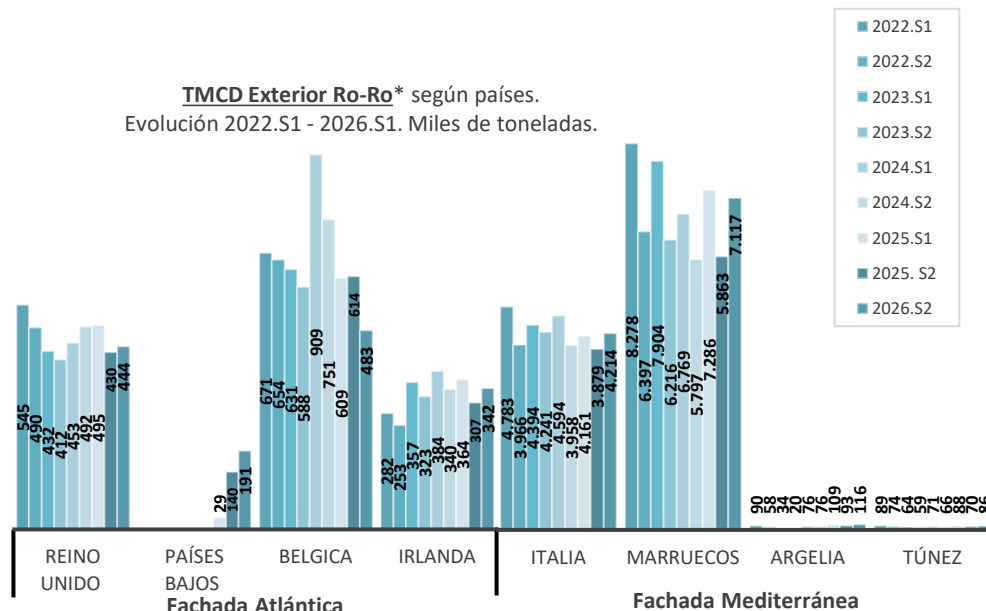
-20,7%

Δ 2026.S1/  
2025 S1  
BÉLGICA

## 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%)

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



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

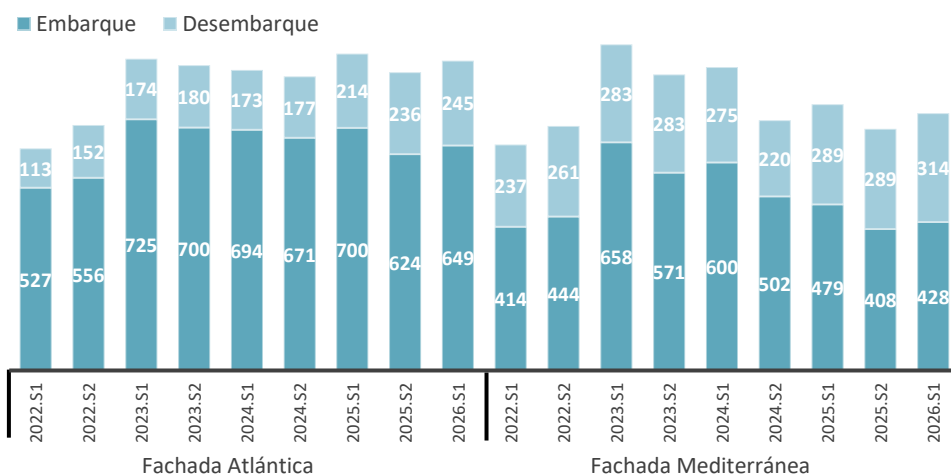
## TMCD INTERNACIONAL RO-RO. VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA

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.

-2,7%  
Δ Interanual  
Demanda

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%).

TMCD Exterior Ro-Ro. Vehículos en régimen de mercancía.  
Evolución 2022.S1 - 2026.S1. Miles de toneladas



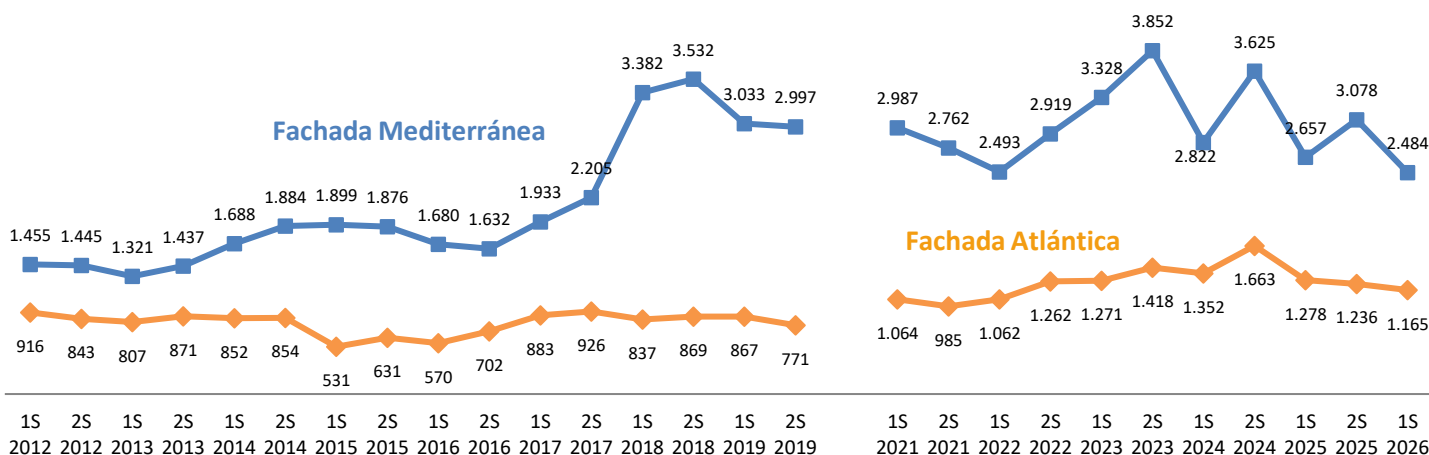
-7,3%

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**

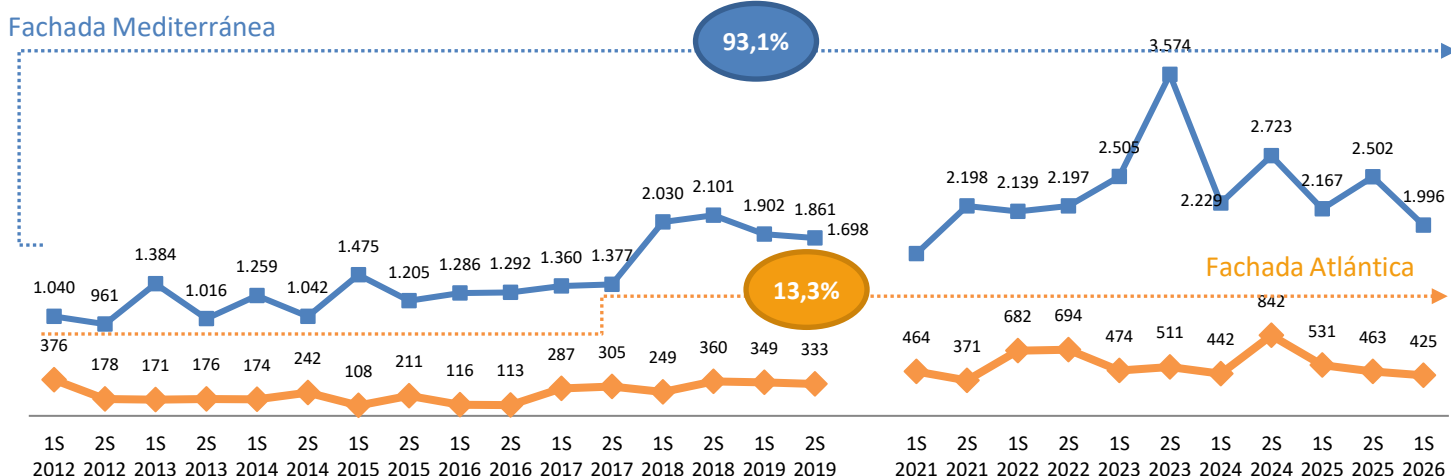
La oferta de Autopistas del Mar en el 1º semestre de 2026 estaba constituida por 7 líneas, tres menos que en el 1º semestre de 2025

-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.

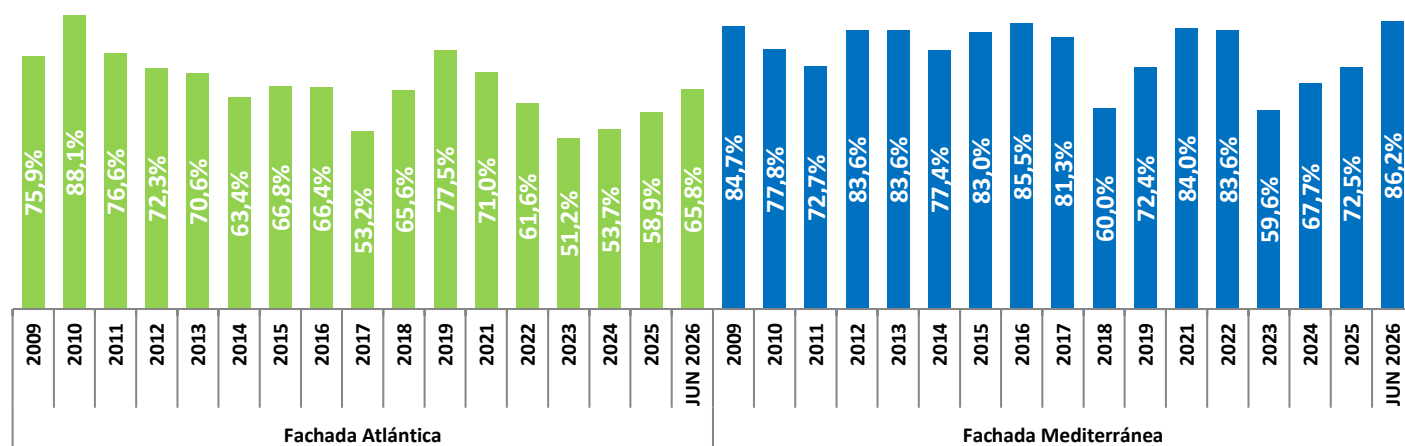


## CONTRASTE OFERTA - DEMANDA

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

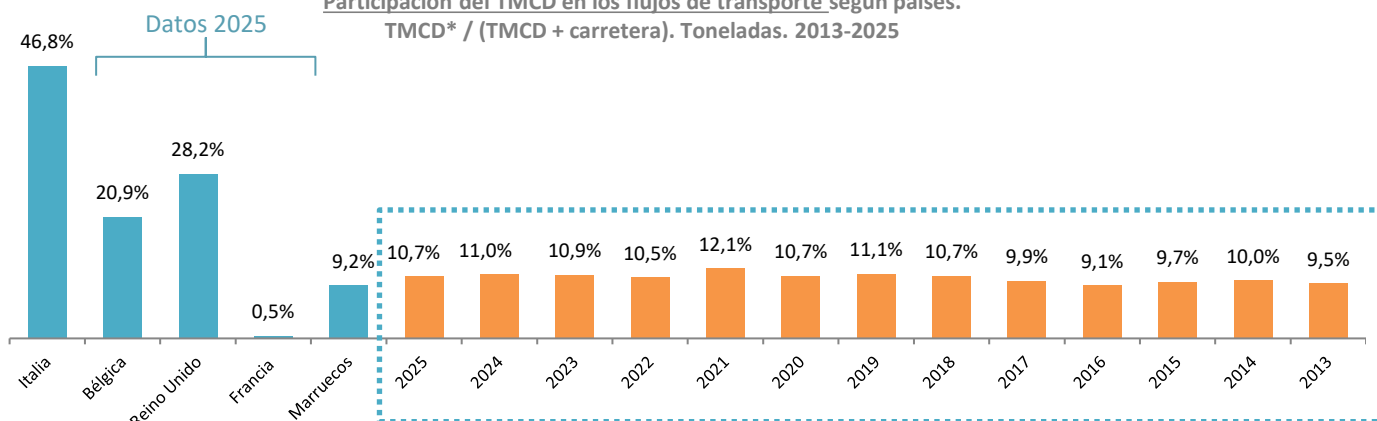
## TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA VS. TRANSPORTE POR CARRETERA

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%**.

10,7%  
Cuota TMCD  
2025

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



## 1. La oferta de servicios TMCD regulares de carga rodada en España

### TMCD alternativo a la carretera

En el primer semestre de 2026 se ofertaban en la **fachada Atlántica 15 servicios** -4 con el Reino Unido, 4 con Bélgica/Holanda, 2 con Irlanda, 2 con el norte de Europa y 1 con Francia, y 2 servicios discurriendo enter el norte de Europa y el Mediterráneo-, por 7 navieras con un total de 33 buques ro-ro o ro-pax.

En la fachada **Mediterránea**, 5 navieras cubrían **11 líneas de TMCD** alternativo a la carretera -3 con Marruecos, 3 con Argelia y 3 con Italia, y 2 servicios discurriendo enter el norte de Europa y el Mediterráneo-, con 29 buques ro-ro o ro-pax.

Los datos disponibles permiten valorar la evolución en el primer semestre de 2026 de los servicios de TMCD alternativo a la carretera respecto al 2º semestre de 2025: el número de líneas aumenta en una en la fachada atlántica, y disminuye en la mediterránea, de 13 a 11. En cuanto al número de buques ro-ro/ro-pax, en la fachada atlántica se reduce ligeramente: de 34 a 33, y también en la mediterránea de 31 a 29; mientras que el número de navieras permanece constante en ambas fachadas: 7 en la fachada Atlántica y 5 en la fachada Mediterránea.

En cuanto a la evolución de la capacidad ofertada en los servicios de carga rodada:

- En la **fachada atlántica se ha reducido, considerablemente** respecto al 2º semestre de 2025 (un 5,7%, pasando de 1,24 a 1,17 millones de metros lineales), y también respecto al 1º semestre de 2025 (un 8,8% pasando de 1,28 a 1,17 mill. m.l.). En el **interanual**, el descenso es del **18,2%**.
- En la **fachada mediterránea** el comportamiento ha sido semejante: la capacidad ofertada **se ha reducido significativamente** (19,3%, de 3,08 a 2,48 millones de metros lineales respecto al 2º semestre de 2025), y registra un descenso menos acusado respecto al 1º semestre de 2025 (6,5%, de 2,66 a 2,48 mill.m.l.). Tras el fuerte crecimiento experimentado en 2023, especialmente en el 2º semestre, el 1º semestre de 2026 vuelve a los niveles del año 2021. En el **interanual**, el descenso es del **-11,5%**.

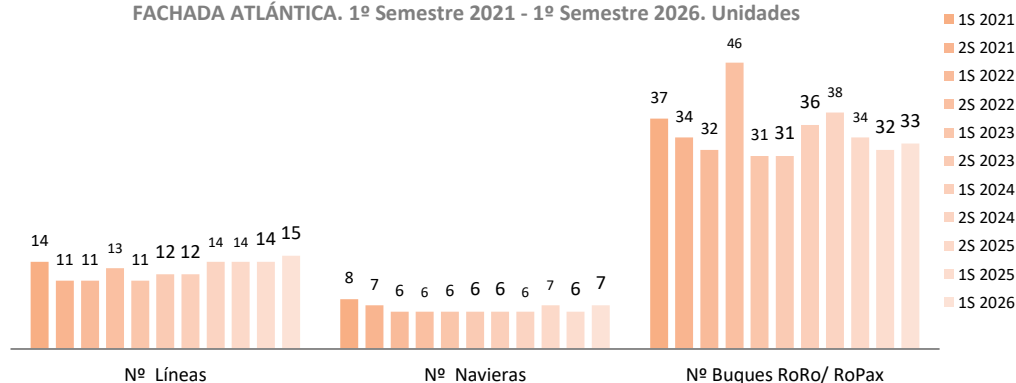
En ambas fachadas se registra una importante contracción de la capacidad de la oferta respecto al 2º semestre de 2025.

## 1.- TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA ALTERNATIVO A LA CARRETERA

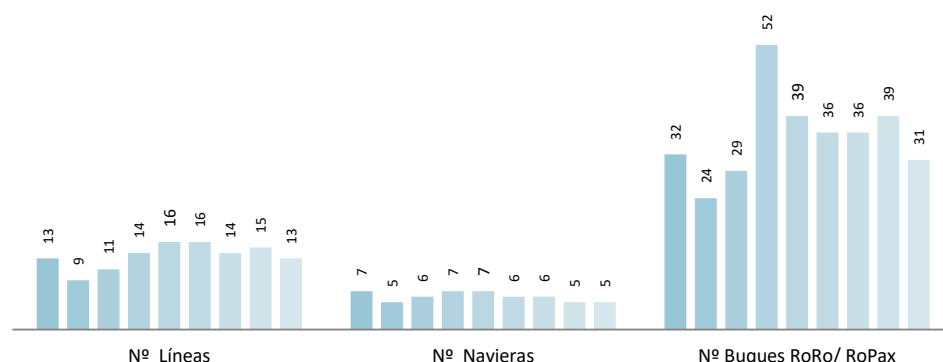
## 1.1: TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. INDICADORES DE LOS SERVICIOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2026.S1

|         | Fachada Atlántica |             |                      |                      |                       | Fachada Mediterránea |             |                      |                      |                       |
|---------|-------------------|-------------|----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
|         | Nº Líneas         | Nº Navieras | Nº Puertos enlazados | Nº Buques Portacont. | Nº Buques RoRo/ RoPax | Nº Líneas            | Nº Navieras | Nº Puertos enlazados | Nº Buques Portacont. | Nº Buques RoRo/ RoPax |
| 1S 2012 | 29                | 29          | 44                   | 56                   | 24                    | 35                   | 30          | 60                   | 96                   | 36                    |
| 2S 2012 | 29                | 29          | 42                   | 45                   | 20                    | 37                   | 28          | 58                   | 97                   | 39                    |
| 1S 2013 | 30                | 30          | 45                   | 50                   | 19                    | 38                   | 33          | 72                   | 105                  | 44                    |
| 2S 2013 | 30                | 29          | 39                   | 54                   | 22                    | 41                   | 30          | 72                   | 116                  | 43                    |
| 1S 2014 | 26                | 22          | 37                   | 48                   | 18                    | 42                   | 32          | 76                   | 121                  | 45                    |
| 2S 2014 | 29                | 24          | 51                   | 56                   | 17                    | 42                   | 31          | 76                   | 102                  | 46                    |
| 1S 2015 | 26                | 23          | 47                   | 53                   | 23                    | 39                   | 30          | 74                   | 105                  | 51                    |
| 2S 2015 | 26                | 23          | 50                   | 58                   | 23                    | 39                   | 28          | 71                   | 124                  | 40                    |
| 1S 2016 | 31                | 27          | 64                   |                      | 88                    | 42                   | 30          | 98                   |                      | 184                   |
| 2S 2016 | 29                | 25          | 50                   |                      | 86                    | 41                   | 29          | 85                   |                      | 162                   |
| 1S 2017 | 31                | 27          | 62                   |                      | 72                    | 35                   | 29          | 71                   |                      | 117                   |
| 2S 2017 | 32                | 28          | 46                   |                      | 69                    | 38                   | 34          | 57                   |                      | 121                   |
| 1S 2018 | 42                | 34          | 77                   | 46                   | 42                    | 81                   | 51          | 92                   | 102                  | 79                    |
| 2S 2018 | 43                | 35          | 82                   | 41                   | 45                    | 79                   | 52          | 89                   | 85                   | 70                    |
| 1S 2019 | 38                | 36          | 68                   | 41                   | 47                    | 80                   | 55          | 80                   | 104                  | 61                    |
| 2S 2019 | 36                | 33          | 64                   | 39                   | 43                    | 83                   | 57          | 84                   | 111                  | 62                    |
| 1S 2021 | 14                | 8           |                      |                      | 37                    | 13                   | 7           |                      |                      | 32                    |
| 2S 2021 | 11                | 7           |                      |                      | 34                    | 9                    | 5           |                      |                      | 24                    |
| 1S 2022 | 11                | 6           |                      |                      | 32                    | 11                   | 6           |                      |                      | 29                    |
| 2S 2022 | 13                | 6           |                      |                      | 46                    | 14                   | 7           |                      |                      | 52                    |
| 1S 2023 | 11                | 6           |                      |                      | 31                    | 16                   | 7           |                      |                      | 39                    |
| 2S 2023 | 12                | 6           |                      |                      | 31                    | 16                   | 6           |                      |                      | 36                    |
| 1S 2024 | 12                | 6           |                      |                      | 36                    | 14                   | 6           |                      |                      | 36                    |
| 2S 2024 | 14                | 6           |                      |                      | 38                    | 15                   | 5           |                      |                      | 39                    |
| 1S 2025 | 14                | 6           |                      |                      | 32                    | 12                   | 5           |                      |                      | 32                    |
| 2S 2025 | 14                | 7           |                      |                      | 34                    | 13                   | 5           |                      |                      | 31                    |
| 1S 2026 | 15                | 7           |                      |                      | 33                    | 11                   | 5           |                      |                      | 29                    |

TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. INDICADORES DE LOS SERVICIOS  
FACHADA ATLÁNTICA. 1º Semestre 2021 - 1º Semestre 2026. Unidades



TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. INDICADORES DE LOS SERVICIOS.  
FACHADA MEDITERRÁNEA. 1º Semestre 2021 - 1º Semestre 2026. Unidades



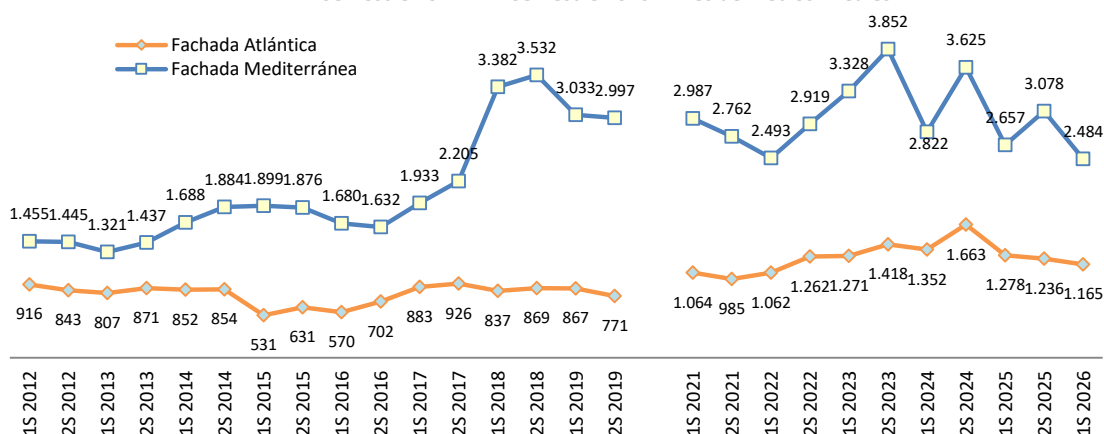
Fuente: Base de datos SPC-Spain  
Elaboración SPC-Spain

## 1.- TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA ALTERNATIVO A LA CARRETERA

## 1.2: TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2026.S1

|         | Fachada Atlántica    |                             |                      | Fachada Mediterránea |                             |                      |
|---------|----------------------|-----------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------|----------------------|
|         | Nº Buques RoRo/RoPax | Capacidad (Metros lineales) | Variación Interanual | Nº Buques RoRo/RoPax | Capacidad (Metros lineales) | Variación Interanual |
| 1S 2012 | 24                   | 916.159                     |                      | 36                   | 1.454.529                   |                      |
| 2S 2012 | 20                   | 843.412                     | 89,3%                | 39                   | 1.445.020                   | 80,2%                |
| 1S 2013 | 19                   | 806.770                     |                      | 44                   | 1.320.810                   |                      |
| 2S 2013 | 22                   | 870.925                     | -4,7%                | 43                   | 1.437.032                   | -4,9%                |
| 1S 2014 | 18                   | 851.797                     |                      | 45                   | 1.688.381                   |                      |
| 2S 2014 | 17                   | 854.072                     | 1,7%                 | 46                   | 1.883.611                   | 29,5%                |
| 1S 2015 | 23                   | 530.808                     |                      | 51                   | 1.898.750                   |                      |
| 2S 2015 | 23                   | 631.266                     | -31,9%               | 40                   | 1.876.407                   | 5,7%                 |
| 1S 2016 | -                    | 570.419                     |                      | -                    | 1.679.921                   |                      |
| 2S 2016 | -                    | 702.234                     | 9,5%                 | -                    | 1.631.509                   | -12,3%               |
| 1S 2017 | -                    | 882.578                     |                      | -                    | 1.933.045                   |                      |
| 2S 2017 | -                    | 926.022                     | 42,1%                | 0                    | 2.205.025                   | 25,0%                |
| 1S 2018 | 42                   | 836.575                     |                      | 79                   | 3.382.266                   |                      |
| 2S 2018 | 45                   | 869.356                     | -5,7%                | 70                   | 3.532.307                   | 67,1%                |
| 1S 2019 | 47                   | 867.048                     |                      | 61                   | 3.033.402                   |                      |
| 2S 2019 | 43                   | 770.643                     | -4,0%                | 62                   | 2.997.000                   | -12,8%               |
| 1S 2021 | 37                   | 1.064.268                   |                      | 32                   | 2.986.940                   |                      |
| 2S 2021 | 34                   | 984.515                     | 25,1%                | 24                   | 2.762.412                   | -4,7%                |
| 1S 2022 | 32                   | 1.061.972                   |                      | 29                   | 2.493.121                   |                      |
| 2S 2022 | 46                   | 1.262.369                   | 13,4%                | 52                   | 2.918.977                   | -5,9%                |
| 1S 2023 | 31                   | 1.270.936                   |                      | 39                   | 3.328.147                   |                      |
| 2S 2023 | 31                   | 1.417.616                   | 15,7%                | 36                   | 3.852.263                   | 32,7%                |
| 1S 2024 | 36                   | 1.351.905                   |                      | 36                   | 2.822.466                   |                      |
| 2S 2024 | 38                   | 1.662.980                   | 12,1%                | 39                   | 3.624.510                   | -10,2%               |
| 1S 2025 | 32                   | 1.277.827                   |                      | 32                   | 2.657.489                   |                      |
| 2S 2025 | 34                   | 1.235.680                   | -16,6%               | 31                   | 3.077.530                   | -11,0%               |
| 1S 2026 | 32                   | 1.165.385                   | -18,4%               | 29                   | 2.484.118                   | -11,5%               |

TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA  
CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS DE CARGA RODADA SEGÚN FACHADA  
1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2026. Miles de metros lineales



Fuente: Base de datos SPC-Spain  
Elaboración SPC-Spain

### *Autopistas del Mar*

En cuanto a la oferta de Autopistas del Mar, en el 1º semestre de 2026 estaba constituida por 7 servicios operados por 5 navieras, enlazando 12 puertos internacionales, y servidas por 23 buques de carga rodada o ro/pax.

Su distribución por fachadas muestra que, en la fachada Atlántica 1 empresa naviera ofertaba **2 Autopistas del Mar**, enlazando con el Reino Unido e Irlanda, con 4 buques ro/pax conectando con 4 puertos, mientras que en la fachada Mediterránea se ofertaban **5 Autopistas del Mar**, 3 con Marruecos y 2 con Italia, por 4 navieras, enlazando 8 puertos, y servidas por 19 buques de carga rodada o ro/pax.

La evolución desde el segundo semestre de 2025 muestra que la fachada Atlántica mantiene 2 Autopistas del Mar, y se mantiene el número de navieras y de puertos enlazados, y disminuyen en uno el número de buques de carga rodada, pasando de 5 a 4.

En cuanto a la evolución en la fachada Mediterránea, ha disminuido en 3 el número de Autopistas del Mar, de 8 a 5, se mantiene el número de navieras que operan, el número de puertos enlazados ha decrecido en 3 y el número de buques de carga rodada ha disminuido en 1.

En cuanto a la **capacidad ofertada**, comparada con el 2º semestre de 2025, muestra que en ambas fachadas se ha producido una **disminución en la capacidad**; en la **fachada Atlántica** se ha registrado un **descenso** de un **8,1 %**, pasando de 463,0 a 425,4 miles de metros lineales, y en el caso de la **fachada Mediterránea la capacidad ha disminuido de una forma mucho más acusada** en un **20,2%**, pasando de 2,5 a 2,0 millones de metros lineales. En términos interanuales, el descenso ha sido muy importante en la fachada Atlántica, 35,3%, y más suave en la Mediterránea, 8,0%.

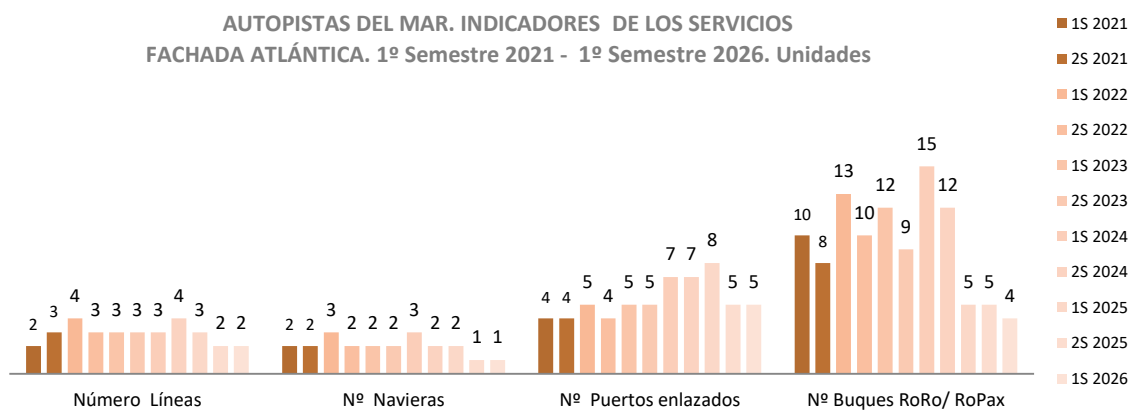
En ambas fachadas es debido a una reducción de las frecuencias que reduce a su vez la capacidad ofertada y, en el caso de la fachada Mediterránea, ha generado la pérdida de la condición de Autopistas del Mar de varios servicios.

## 2.- AUTOPISTAS DEL MAR

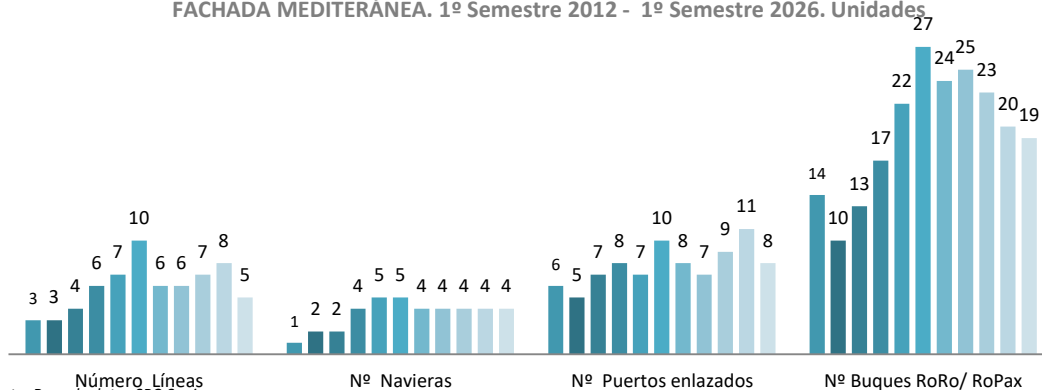
## 2.1: AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2026.S1

|         | Fachada Atlántica |             |                      |                       | Fachada Mediterránea |             |                      |                       |
|---------|-------------------|-------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-------------|----------------------|-----------------------|
|         | Número Líneas     | Nº Navieras | Nº Puertos enlazados | Nº Buques RoRo/ RoPax | Número Líneas        | Nº Navieras | Nº Puertos enlazados | Nº Buques RoRo/ RoPax |
| 1S 2012 | 2                 | 3           | 2                    | 3                     | 4                    | 4           | 4                    | 8                     |
| 2S 2012 | 1                 | 2           | 1                    | 1                     | 3                    | 1           | 6                    | 7                     |
| 1S 2013 | 1                 | 2           | 1                    | 1                     | 3                    | 1           | 6                    | 7                     |
| 2S 2013 | 1                 | 2           | 1                    | 2                     | 3                    | 1           | 6                    | 9                     |
| 1S 2014 | 1                 | 2           | 2                    | 2                     | 3                    | 1           | 6                    | 8                     |
| 2S 2014 | 2                 | 2           | 3                    | 5                     | 3                    | 1           | 6                    | 8                     |
| 1S 2015 | 1                 | 1           | 1                    | 2                     | 3                    | 1           | 5                    | 9                     |
| 2S 2015 | 2                 | 2           | 2                    | 4                     | 3                    | 1           | 6                    | 8                     |
| 1S 2016 | 1                 | 1           | 1                    | 2                     | 3                    | 1           | 6                    | 8                     |
| 2S 2016 | 1                 | 1           | 1                    | 2                     | 3                    | 1           | 6                    | 8                     |
| 1S 2017 | 2                 | 2           | 2                    | 4                     | 3                    | 1           | 6                    | 8                     |
| 2S 2017 | 2                 | 1           | 2                    | 4                     | 3                    | 1           | 6                    | 8                     |
| 1S 2018 | 2                 | 2           | 2                    | 3                     | 6                    | 4           | 9                    | 12                    |
| 2S 2018 | 3                 | 2           | 2                    | 3                     | 7                    | 6           | 7                    | 13                    |
| 1S 2019 | 3                 | 2           | 2                    | 4                     | 7                    | 5           | 9                    | 12                    |
| 2S 2019 | 3                 | 2           | 2                    | 4                     | 7                    | 5           | 9                    | 11                    |
|         |                   |             |                      |                       |                      |             |                      |                       |
| 1S 2021 | 2                 | 2           | 4                    | 10                    | 3                    | 1           | 6                    | 14                    |
| 2S 2021 | 3                 | 2           | 4                    | 8                     | 3                    | 2           | 5                    | 10                    |
| 1S 2022 | 4                 | 3           | 5                    | 13                    | 4                    | 2           | 7                    | 13                    |
| 2S 2022 | 3                 | 2           | 4                    | 10                    | 6                    | 4           | 8                    | 17                    |
| 1S 2023 | 3                 | 2           | 5                    | 12                    | 7                    | 5           | 7                    | 22                    |
| 2S 2023 | 3                 | 2           | 5                    | 9                     | 10                   | 5           | 10                   | 27                    |
| 1S 2024 | 3                 | 3           | 7                    | 15                    | 6                    | 4           | 8                    | 24                    |
| 2S 2024 | 4                 | 2           | 7                    | 12                    | 6                    | 4           | 7                    | 25                    |
| 1S 2025 | 3                 | 2           | 8                    | 5                     | 7                    | 4           | 9                    | 23                    |
| 2S 2025 | 2                 | 1           | 5                    | 5                     | 8                    | 4           | 11                   | 20                    |
| 1S 2026 | 2                 | 1           | 5                    | 4                     | 5                    | 4           | 8                    | 19                    |

AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS  
FACHADA ATLÁNTICA. 1º Semestre 2021 - 1º Semestre 2026. Unidades



AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS  
FACHADA MEDITERRÁNEA. 1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2026. Unidades



Fuente: Base de datos SPC-Spain  
Elaboración SPC-Spain

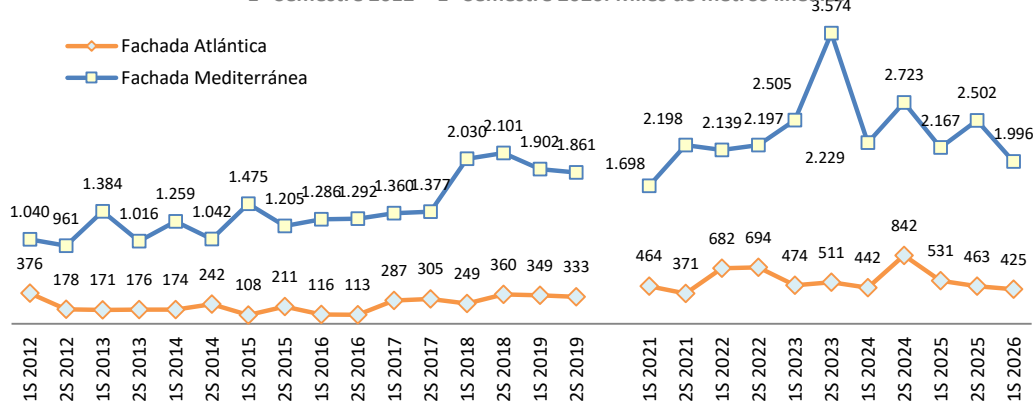
## 2.- AUTOPISTAS DEL MAR

## 2.2: AUTOPISTAS DEL MAR. CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2026.S1

|         | Fachada Atlántica    |                             |                 | Fachada Mediterránea |                             |                 |
|---------|----------------------|-----------------------------|-----------------|----------------------|-----------------------------|-----------------|
|         | Nº Buques RoRo/RoPax | Capacidad (Metros lineales) | Variación Anual | Nº Buques RoRo/RoPax | Capacidad (Metros lineales) | Variación Anual |
| 1S 2012 | 3                    | 375.561                     |                 | 8                    | 1.039.557                   |                 |
| 2S 2012 | 1                    | 177.750                     | 67,6%           | 7                    | 960.517                     | 51,1%           |
| 1S 2013 | 1                    | 171.000                     |                 | 7                    | 1.384.196                   |                 |
| 2S 2013 | 2                    | 175.630                     | -37,4%          | 9                    | 1.015.714                   | 20,0%           |
| 1S 2014 | 2                    | 173.570                     |                 | 8                    | 1.259.016                   |                 |
| 2S 2014 | 5                    | 241.749                     | 19,8%           | 8                    | 1.041.677                   | -4,1%           |
| 1S 2015 | 2                    | 108.000                     |                 | 9                    | 1.475.063                   |                 |
| 2S 2015 | 3                    | 210.820                     | -23,2%          | 8                    | 1.204.839                   | 16,5%           |
| 1S 2016 | 2                    | 115.500                     |                 | 8                    | 1.285.839                   |                 |
| 2S 2016 | 2                    | 112.500                     | -28,5%          | 8                    | 1.292.098                   | -3,8%           |
| 1S 2017 | 4                    | 287.400                     |                 | 8                    | 1.360.487                   |                 |
| 2S 2017 | 4                    | 305.316                     | 160,0%          | 8                    | 1.377.240                   | 6,2%            |
| 1S 2018 | 3                    | 248.849                     |                 | 12                   | 2.030.404                   |                 |
| 2S 2018 | 3                    | 360.219                     | 2,8%            | 13                   | 2.100.556                   | 50,9%           |
| 1S 2019 | 4                    | 349.396                     |                 | 12                   | 1.902.284                   |                 |
| 2S 2019 | 4                    | 332.517                     | 12,0%           | 11                   | 1.861.364                   | -8,9%           |
| 1S 2021 | 10                   | 463.926                     |                 | 14                   | 1.698.075                   |                 |
| 2S 2021 | 8                    | 371.141                     | 22,5%           | 10                   | 2.197.763                   | 3,5%            |
| 1S 2022 | 13                   | 682.023                     |                 | 13                   | 2.139.075                   |                 |
| 2S 2022 | 10                   | 693.773                     | 64,8%           | 17                   | 2.197.073                   | 11,3%           |
| 1S 2023 | 12                   | 474.430                     |                 | 22                   | 2.505.414                   |                 |
| 2S 2023 | 9                    | 510.723                     | -28,4%          | 27                   | 3.574.386                   | 40,2%           |
| 1S 2024 | 15                   | 441.948                     |                 | 24                   | 2.228.590                   |                 |
| 2S 2024 | 12                   | 841.942                     | 30,3%           | 25                   | 2.723.464                   | -18,5%          |
| 1S 2025 | 5                    | 530.860                     |                 | 23                   | 2.167.434                   |                 |
| 2S 2025 | 5                    | 463.007                     | -22,6%          | 20                   | 2.501.938                   | -5,7%           |
| 1S 2026 | 4                    | 425.388                     | -35,3%          | 19                   | 1.996.495                   | -8,0%           |

## AUTOPISTAS DEL MAR . CAPACIDAD SEGÚN FACHADA

1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2026. Miles de metros lineales



Fuente: Base de datos SPC-Spain

Elaboración SPC-Spain

## 2. La demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España

En el 1<sup>er</sup> semestre del año 2026, la demanda total de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España (124,0 millones de toneladas) registra un decrecimiento del 6,8% respecto al mismo semestre del año 2025 y un 0,4% por debajo del 2<sup>o</sup> semestre de 2025, debido tanto al descenso en el exterior (4,7%) como del cabotaje (13,6%). No obstante, el volumen en exterior del 1<sup>er</sup> semestre del 2026 es un 5,7% superior al del 2<sup>o</sup> semestre de 2025.

La desagregación según forma de presentación de la mercancía muestra que solo los graneles líquidos presentan aumentos (6,4%). Los graneles sólidos caen un 4,2%, debido al descenso del exterior (4,6%), aunque el cabotaje presente un ligero crecimiento (0,9%), y la mercancía general presenta un decrecimiento del 15,1%, debido a la reducción tanto del tráfico exterior (13,1%) como del cabotaje (15,1%). Dentro de la mercancía general, la carga rodada presenta un descenso del 7,5% fundamentalmente por el descenso del cabotaje (14,2%), aunque también desciende el exterior (1,4%), en el caso de la mercancía contenerizada se produce un fuerte descenso del 22,8%, debido tanto al descenso del cabotaje (31,4%) como del exterior (21,0%).

### Transporte internacional de carga rodada

En el 1<sup>er</sup> semestre del año 2026, la demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia de carga rodada internacional ha registrado un descenso del 1,4% respecto al mismo semestre del año 2025.

Según tipo de unidad de carga ro-ro, las mercancías en vehículos de transporte de mercancías, que son las más significativas en volumen, presentan un descenso del 1,1% respecto al 1<sup>er</sup> semestre de 2025; los contenedores ro-ro presentan una reducción del 6,7%. Y los vehículos en régimen de mercancía se reducen en el 2,8% motivado por la disminución de las operaciones de embarque (8,7%), pese al incremento en el desembarque (11,1%).

El TMCD internacional ro-ro (sin incluir vehículos en reg. mercancía) totalizó 13,3 Mt en el 1<sup>er</sup> semestre de 2026, cifra muy similar (-1,2%) a la del mismo semestre de 2025. Y sin apenas diferencias según sentido del flujo: exportación (-0,7%), importación (-1,8%).

No obstante, comparado con el 2<sup>o</sup> semestre de 2024 la carga rodada internacional presentó un aumento del 13,1%.

El comportamiento es diferente según fachada, la fachada Atlántica ha registrado un descenso del 4,8% respecto al 1<sup>er</sup> semestre del año 2025 igualando prácticamente la cifra del 2<sup>o</sup> semestre de 2025; mientras que la fachada Mediterránea muestra estabilidad respecto al 1<sup>er</sup> semestre del 2025 (-0,7%), similar en los embarques (-0,8%) y en los desembarques (-0,7%), y un crecimiento del 14,2% respecto al 2<sup>er</sup> semestre del año 2025.

La comparación del 1<sup>er</sup> semestre entre los años 2026 y 2025 según Autoridades Portuarias, muestra que en la fachada Atlántica sólo presentan crecimiento los puertos de Vilagarcía de Arousa y Pasajes

(586,1% y 12,4% respectivamente). Sin embargo, presentan decrecimiento los puertos de Bilbao (-19,7%), Vigo (-9,2%) y Santander (-8,9%). Estos datos son coherentes con la reducción de la oferta puesta de manifiesto en el capítulo anterior.

Por su parte, en la fachada Mediterránea, destacan por su crecimiento Alicante y Almería, aumentando un 43,1% y un 14,3% respectivamente, seguidos de Barcelona con un aumento del 11,8% mientras Valencia registra un descenso del 6,7%.

Según países, en la fachada Atlántica, el decrecimiento es global (-4,8%) respecto al 1<sup>er</sup> semestre de 2025 (en línea con la reducción de la oferta), decremento menos acusado respecto al 2<sup>o</sup> semestre de 2025 (-0,1%), debido al aumento de las importaciones (1,1%) que compensa el descenso de las exportaciones (-1,3%). Bélgica presenta un decrecimiento notorio del 20,7%, Reino Unido e Irlanda vieron disminuir sus tráficos en un 10,4% y un 6,0% respectivamente; sin embargo, Países Bajos presenta un crecimiento del 564,0% debido a la apertura de la línea entre Rotterdam y Vilagarcía de Arousa.

En cuanto a la fachada Mediterránea y respecto al 1<sup>er</sup> semestre del 2025 el dato global arroja una cifra total de relativa estabilidad (-0,7%). Argelia es el país con mayor crecimiento (6,7%), debido al aumento de las importaciones (20,3%) aunque las exportaciones decrecen (13,1%), y coherente con el servicio con características de Autopista del Mar. Marruecos presenta un descenso global del 2,3% y los mayores volúmenes de tráficos. Por el contrario, Italia presenta un crecimiento global del 1,3% con crecimiento de las exportaciones (3,7%), y una relativa estabilidad de las importaciones (-0,8%), asimismo coherente con la reducción de la oferta.

### *Transporte internacional de vehículos en régimen de mercancía*

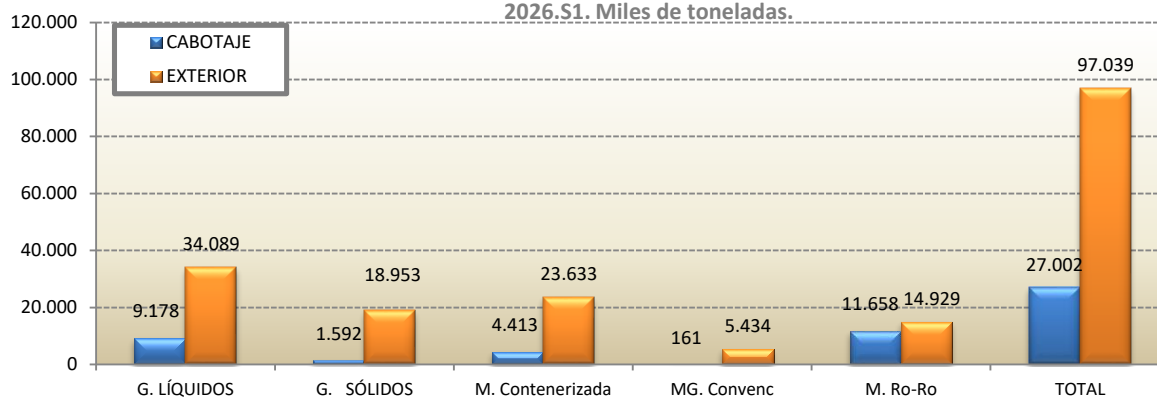
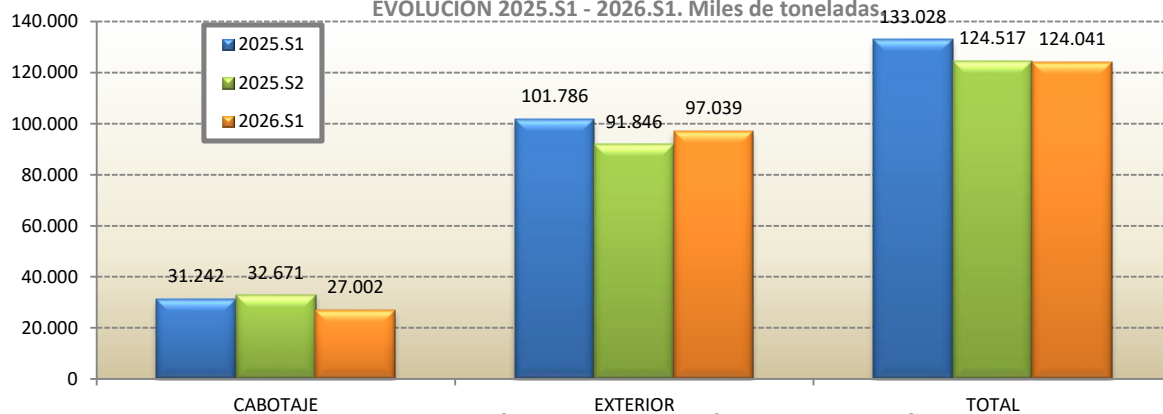
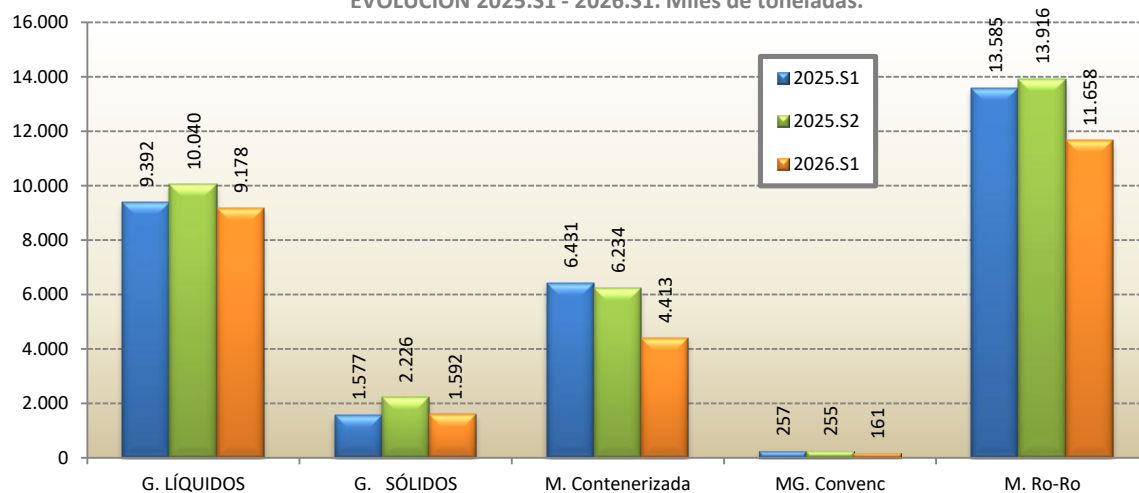
En cuanto al transporte de vehículos en régimen de mercancía según fachadas y operación, se registró en el 1<sup>er</sup> semestre de 2026 un volumen de desembarque de 245 miles de toneladas en la fachada Atlántica y de 314 miles de toneladas en la fachada Mediterránea, observándose crecimiento en ambas fachadas (14,5% y 8,7% respectivamente) en relación al 1<sup>er</sup> semestre de 2025.

En lo que respecta al volumen de embarque, éste presenta decrecimiento en el 1<sup>er</sup> semestre de 2026 en la fachada Atlántica con 649 miles de toneladas (-7,3%), y también descendió en la fachada Mediterránea con 428 miles de toneladas (un -10,6%).

En cifras globales, respecto al mismo semestre de 2025, la fachada Atlántica decrece un 2,2% y la fachada Mediterránea decrece un 3,4%.

## 1.- TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA. CABOTAJE Y EXTERIOR. EVOLUCIÓN 2025.S1-2026.S1. Miles de toneladas.

|                           |              | G. LÍQUIDOS   | G. SÓLIDOS    | MERCANCÍA GENERAL |                  |              |               | TOTAL          |
|---------------------------|--------------|---------------|---------------|-------------------|------------------|--------------|---------------|----------------|
|                           |              |               |               | Total             | M. Contenerizada | MG. Convenc  | M. Ro-Ro      |                |
| 2025.S1                   | CABOTAJE     | 9.392         | 1.577         | 20.273            | 6.431            | 257          | 13.585        | 31.242         |
|                           | EXTERIOR     | 31.274        | 19.875        | 50.637            | 29.913           | 5.580        | 15.145        | 101.786        |
|                           | <b>TOTAL</b> | <b>40.665</b> | <b>21.452</b> | <b>70.910</b>     | <b>36.344</b>    | <b>5.837</b> | <b>28.729</b> | <b>133.028</b> |
| 2025.S2                   | CABOTAJE     | 10.040        | 2.226         | 20.405            | 6.234            | 255          | 13.916        | 32.671         |
|                           | EXTERIOR     | 33.065        | 18.442        | 40.339            | 22.444           | 4.693        | 13.202        | 91.846         |
|                           | <b>TOTAL</b> | <b>43.105</b> | <b>20.667</b> | <b>60.744</b>     | <b>28.677</b>    | <b>4.949</b> | <b>27.118</b> | <b>124.517</b> |
| 2026.S1                   | CABOTAJE     | 9.178         | 1.592         | 16.232            | 4.413            | 161          | 11.658        | 27.002         |
|                           | EXTERIOR     | 34.089        | 18.953        | 43.997            | 23.633           | 5.434        | 14.929        | 97.039         |
|                           | <b>TOTAL</b> | <b>43.267</b> | <b>20.545</b> | <b>60.229</b>     | <b>28.046</b>    | <b>5.596</b> | <b>26.587</b> | <b>124.041</b> |
| VARIACIÓN 2026.S1/2025.S1 |              | 6,4%          | -4,2%         | -15,1%            | -22,8%           | -4,1%        | -7,5%         | -6,8%          |

TMCD. MERCANCÍA SEGÚN ÁMBITO Y PRESENTACIÓN.  
2026.S1. Miles de toneladas.TMCD. MERCANCÍA SEGÚN ÁMBITO.  
EVOLUCIÓN 2025.S1 - 2026.S1. Miles de toneladas.TMCD. MERCANCÍA DE CABOTAJE SEGÚN SU PRESENTACIÓN.  
EVOLUCIÓN 2025.S1 - 2026.S1. Miles de toneladas.

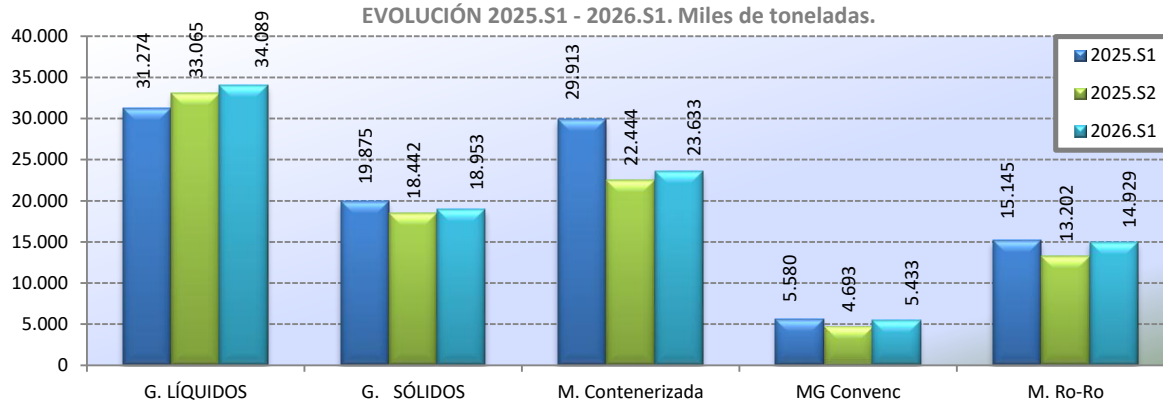
Fuente: Puertos del Estado

Elaboración: SPC - Spain

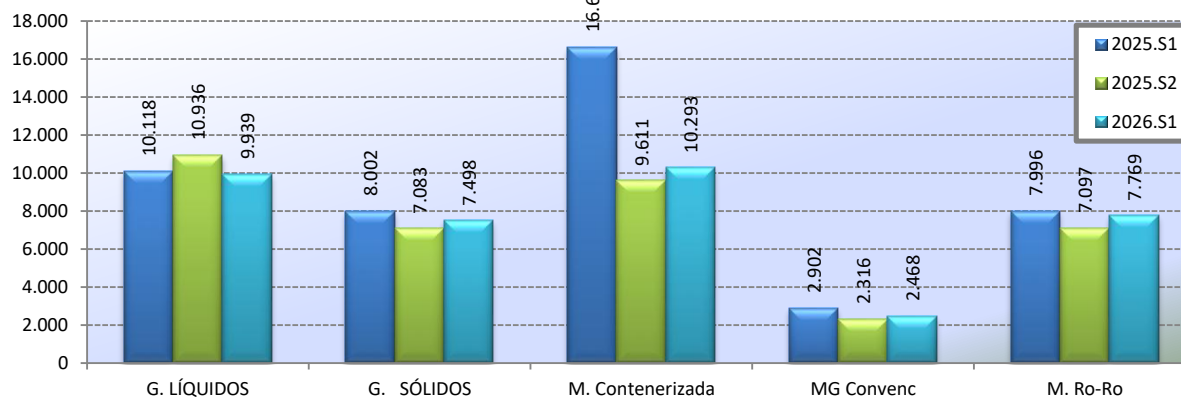
## 2.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍA SEGÚN SU PRESENTACIÓN. EVOLUCIÓN 2025.S1-2026.S1. Miles de toneladas.

|                           |              | G. LÍQUIDOS   | G. SÓLIDOS    | MERCANCÍA GENERAL |                  |              |               | TOTAL          |
|---------------------------|--------------|---------------|---------------|-------------------|------------------|--------------|---------------|----------------|
|                           |              |               |               | Total             | M. Contenerizada | MG Convenc   | M. Ro-Ro      |                |
| 2025.S1                   | EMBARQUE     | 10.118        | 8.002         | 27.530            | 16.633           | 2.902        | 7.996         | 45.649         |
|                           | DESEMBARQUE  | 21.156        | 11.874        | 23.107            | 13.280           | 2.679        | 7.149         | 56.137         |
|                           | <b>TOTAL</b> | <b>31.274</b> | <b>19.875</b> | <b>50.637</b>     | <b>29.913</b>    | <b>5.580</b> | <b>15.145</b> | <b>101.786</b> |
| 2025.S2                   | EMBARQUE     | 10.936        | 7.083         | 19.023            | 9.611            | 2.316        | 7.097         | 37.042         |
|                           | DESEMBARQUE  | 22.130        | 11.358        | 21.316            | 12.833           | 2.377        | 6.105         | 54.804         |
|                           | <b>TOTAL</b> | <b>33.065</b> | <b>18.442</b> | <b>40.338</b>     | <b>22.444</b>    | <b>4.693</b> | <b>13.202</b> | <b>91.845</b>  |
| 2026.S1                   | EMBARQUE     | 9.939         | 7.498         | 20.530            | 10.293           | 2.468        | 7.769         | 37.966         |
|                           | DESEMBARQUE  | 24.150        | 11.455        | 23.466            | 13.340           | 2.966        | 7.160         | 59.072         |
|                           | <b>TOTAL</b> | <b>34.089</b> | <b>18.953</b> | <b>43.996</b>     | <b>23.633</b>    | <b>5.433</b> | <b>14.929</b> | <b>97.038</b>  |
| VARIACIÓN 2026.S1/2025.S1 |              | 9,0%          | -4,6%         | -13,1%            | -21,0%           | -2,6%        | -1,4%         | -4,7%          |

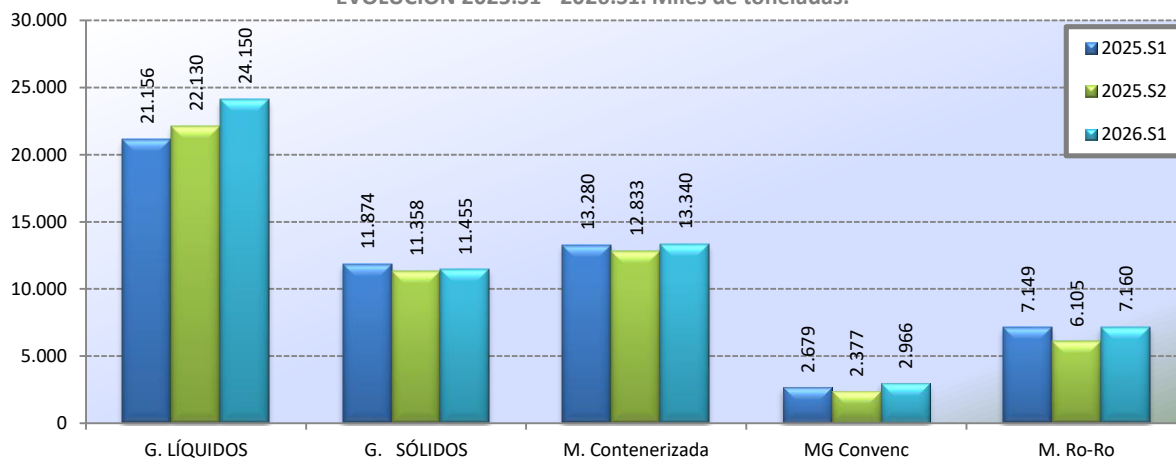
TMCD. MERCANCÍA SEGÚN SU PRESENTACIÓN.  
EVOLUCIÓN 2025.S1 - 2026.S1. Miles de toneladas.



TMCD. MERCANCÍA EMBARCADA SEGÚN SU PRESENTACIÓN.  
EVOLUCIÓN 2025.S1 - 2026.S1. Miles de toneladas.



TMCD. MERCANCÍA DESEMBARCADA SEGÚN SU PRESENTACIÓN.  
EVOLUCIÓN 2025.S1 - 2026.S1. Miles de toneladas.



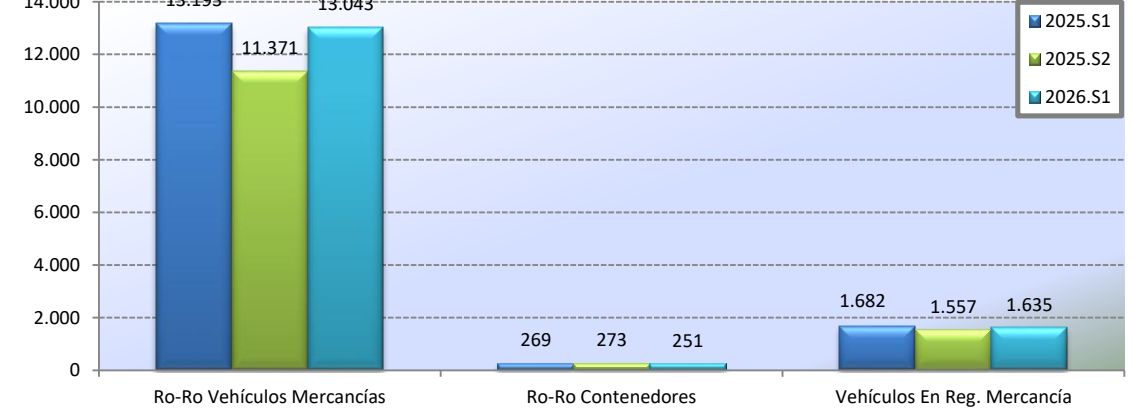
Fuente: Puertos del Estado

Elaboración: SPC - Spain

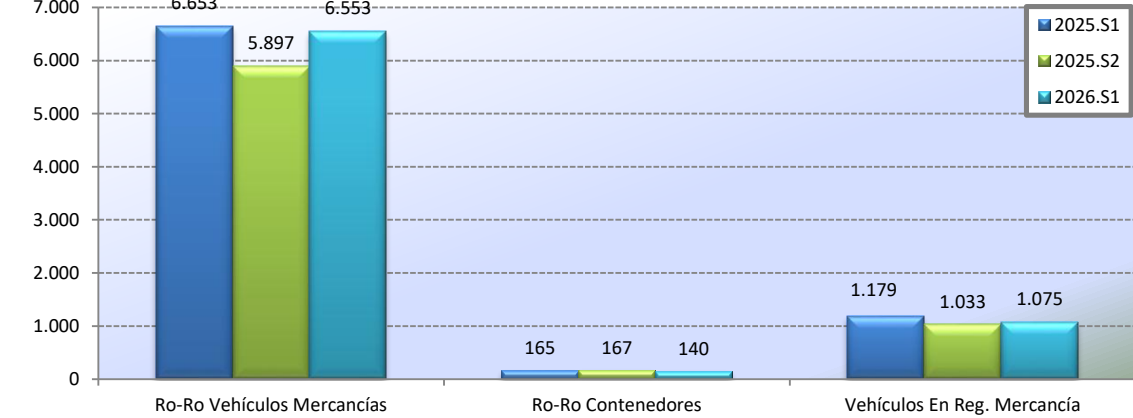
3.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO SEGÚN UNIDAD DE CARGA. EVOLUCIÓN 2025.S1-2026.S1. Miles de toneladas.

|                           |             | Ro-Ro Vehículos Mercancías | Ro-Ro Contenedores | Vehículos En Reg. Mercancía | Total  |
|---------------------------|-------------|----------------------------|--------------------|-----------------------------|--------|
| 2025.S1                   | EMBARQUE    | 6.653                      | 165                | 1.179                       | 7.996  |
|                           | DESEMBARQUE | 6.541                      | 105                | 503                         | 7.149  |
|                           | TOTAL       | 13.193                     | 269                | 1.682                       | 15.145 |
| 2025.S2                   | EMBARQUE    | 5.897                      | 167                | 1.033                       | 7.097  |
|                           | DESEMBARQUE | 5.474                      | 106                | 524                         | 6.105  |
|                           | TOTAL       | 11.371                     | 273                | 1.557                       | 13.202 |
| 2026.S1                   | EMBARQUE    | 6.553                      | 140                | 1.075                       | 7.769  |
|                           | DESEMBARQUE | 6.490                      | 111                | 559                         | 7.160  |
|                           | TOTAL       | 13.043                     | 251                | 1.635                       | 14.929 |
| VARIACIÓN 2026.S1/2025.S1 |             | -1,1%                      | -6,7%              | -2,8%                       | -1,4%  |

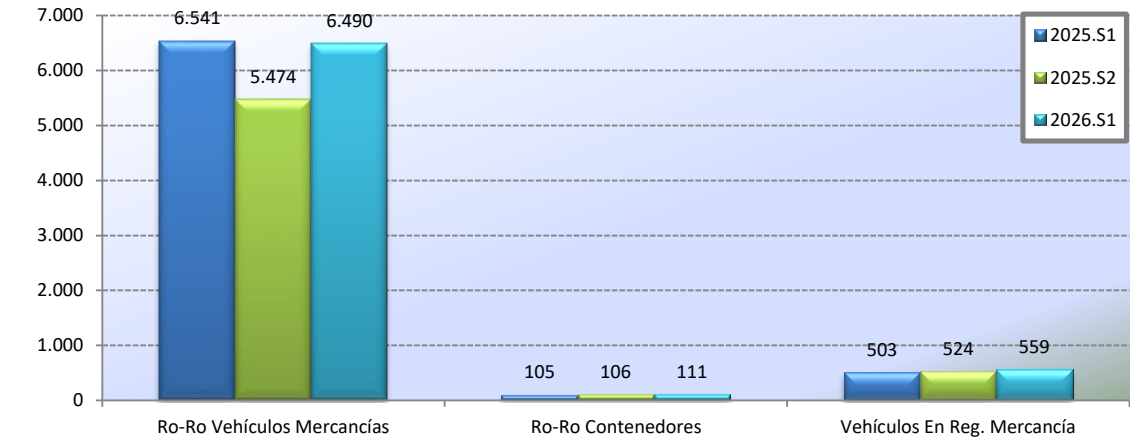
TMCD. MERCANCÍAS RO-RO SEGÚN UNIDAD DE CARGA. EVOLUCIÓN 2025.S1 - 2026.S1. Miles de toneladas.



TMCD. MERCANCÍAS RO-RO EMBARCADAS SEGÚN UNIDAD DE CARGA. EVOLUCIÓN 2025.S1 - 2026.S1. Miles de toneladas.



TMCD. MERCANCÍAS RO-RO DESEMBARCADAS SEGÚN UNIDAD DE CARGA. EVOLUCIÓN 2025.S1 - 2026.S1. Miles de toneladas.



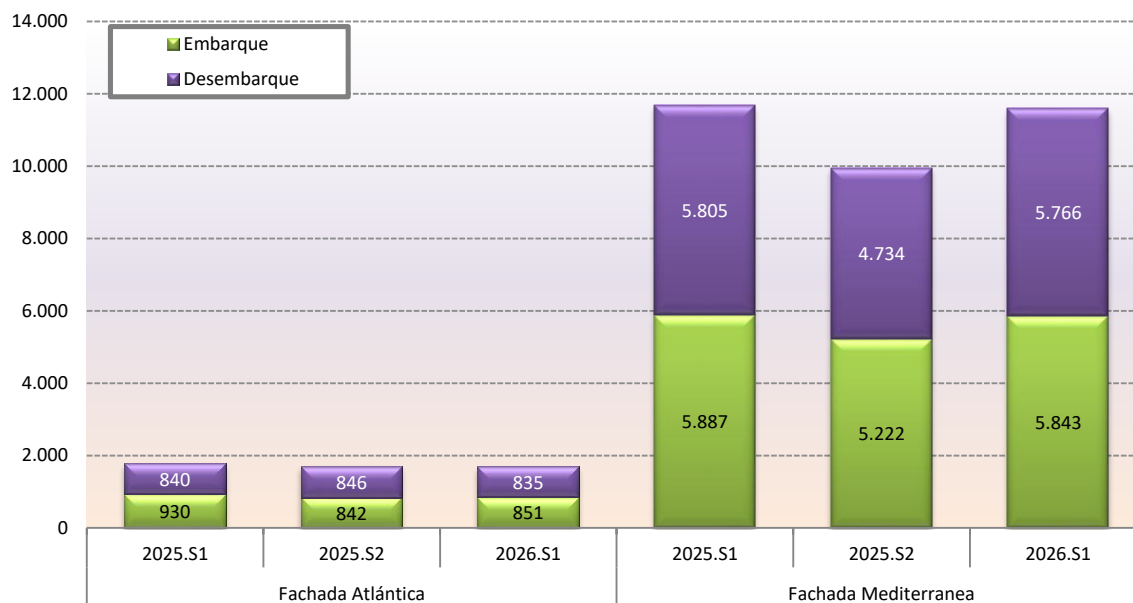
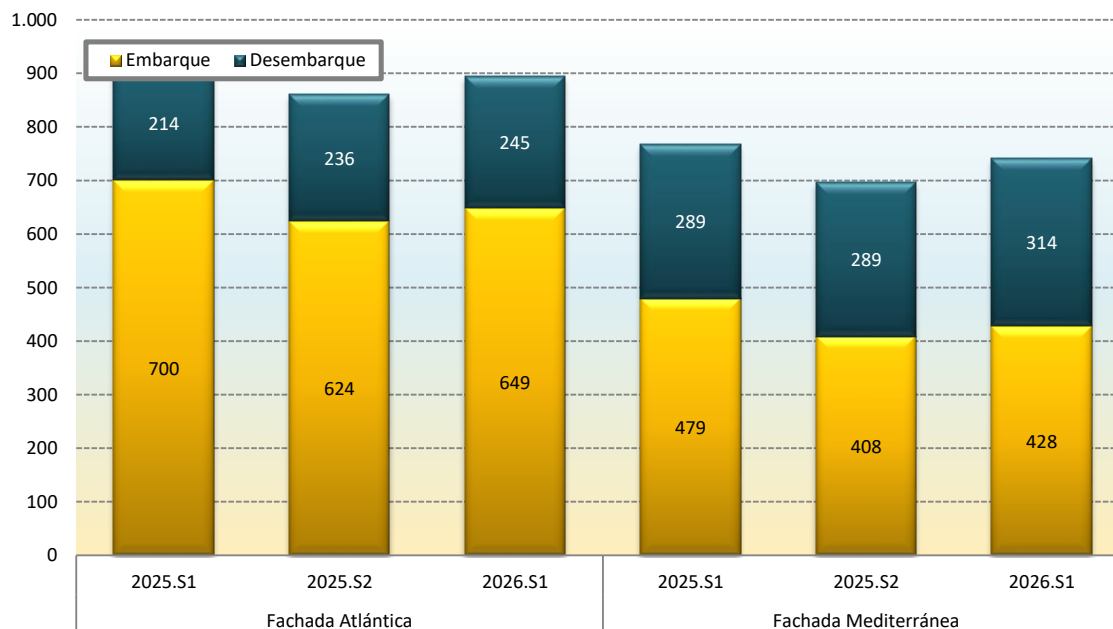
Fuente: Puertos del Estado

Elaboración: SPC - Spain

## 4.-TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO\* SEGÚN FACHADA EVOLUCIÓN 2025.S1-2026.S1. Miles de toneladas.

|                           |              | Fachada Atlántica | Fachada Mediterranea | Total         |
|---------------------------|--------------|-------------------|----------------------|---------------|
| 2025.S1                   | EMBARQUE     | 930               | 5.887                | 6.817         |
|                           | DESEMBARQUE  | 840               | 5.805                | 6.646         |
|                           | <b>TOTAL</b> | <b>1.770</b>      | <b>11.692</b>        | <b>13.463</b> |
| 2025.S2                   | EMBARQUE     | 842               | 5.222                | 6.064         |
|                           | DESEMBARQUE  | 846               | 4.734                | 5.581         |
|                           | <b>TOTAL</b> | <b>1.688</b>      | <b>9.956</b>         | <b>11.645</b> |
| 2026.S1                   | EMBARQUE     | 851               | 5.843                | 6.694         |
|                           | DESEMBARQUE  | 835               | 5.766                | 6.601         |
|                           | <b>TOTAL</b> | <b>1.686</b>      | <b>11.608</b>        | <b>13.294</b> |
| VARIACIÓN 2026.S1/2025.S1 |              | -4,8%             | -0,7%                | -1,2%         |

\* No incluye vehículos en reg. mercancía

TMCD. MERCANCÍAS RO-RO\* SEGÚN FACHADA.  
EVOLUCIÓN 2025.S1 - 2026.S1. Miles de toneladas.TMCD EXTERIOR. VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA SEGÚN FACHADA  
EVOLUCIÓN 2025-2026. Miles de toneladas

Fuente: Puertos del Estado

Elaboración: SPC - Spain

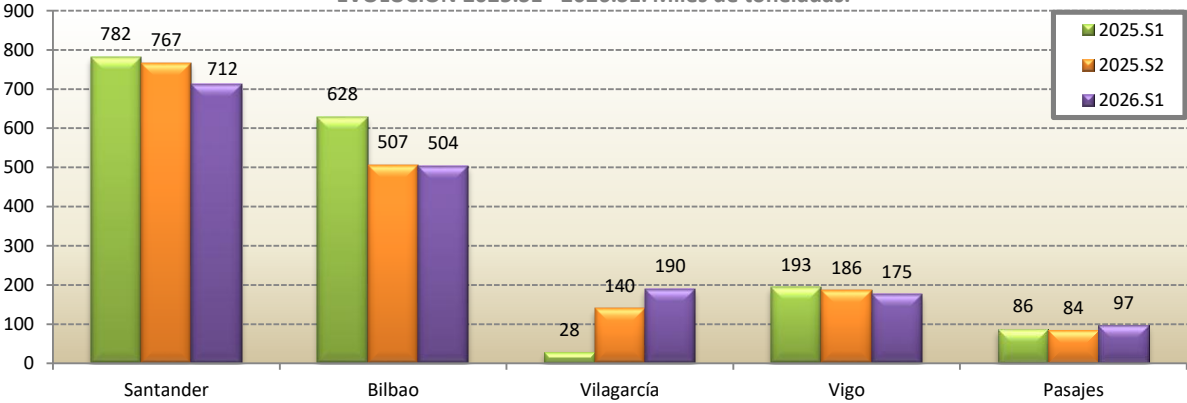
5.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO\* SEGÚN FACHADA Y AA. PP. EVOLUCIÓN 2025.S1-2026.S1. Miles de toneladas.

|                           |             | Fachada Atlántica |        |            |       |         |
|---------------------------|-------------|-------------------|--------|------------|-------|---------|
|                           |             | Santander         | Bilbao | Vilagarcía | Vigo  | Pasajes |
| 2025.S1                   | EMBARQUE    | 477               | 297    | 4          | 87    | 49      |
|                           | DESEMBARQUE | 305               | 331    | 24         | 107   | 37      |
|                           | TOTAL       | 782               | 628    | 28         | 193   | 86      |
| 2025.S2                   | EMBARQUE    | 460               | 230    | 24         | 80    | 48      |
|                           | DESEMBARQUE | 307               | 276    | 116        | 106   | 36      |
|                           | TOTAL       | 767               | 507    | 140        | 186   | 84      |
| 2026.S1                   | EMBARQUE    | 443               | 226    | 45         | 80    | 54      |
|                           | DESEMBARQUE | 269               | 278    | 145        | 95    | 43      |
|                           | TOTAL       | 712               | 504    | 190        | 175   | 97      |
| VARIACIÓN 2026.S1/2025.S1 |             | -8,9%             | -19,7% | 586,1%     | -9,2% | 12,4%   |

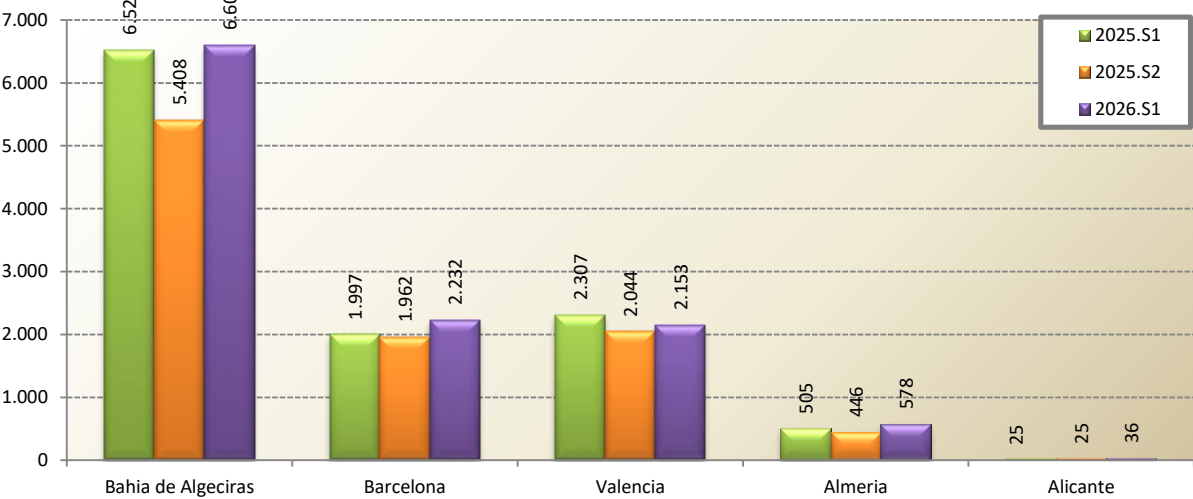
|                           |             | Fachada Mediterranea |           |          |         |          |
|---------------------------|-------------|----------------------|-----------|----------|---------|----------|
|                           |             | Bahia de Algeciras   | Barcelona | Valencia | Almeria | Alicante |
| 2025.S1                   | EMBARQUE    | 3.159                | 1.074     | 1.265    | 288     | 12       |
|                           | DESEMBARQUE | 3.369                | 923       | 1.042    | 217     | 13       |
|                           | TOTAL       | 6.528                | 1.997     | 2.307    | 505     | 25       |
| 2025.S2                   | EMBARQUE    | 2.785                | 1.059     | 1.060    | 273     | 14       |
|                           | DESEMBARQUE | 2.622                | 903       | 984      | 173     | 11       |
|                           | TOTAL       | 5.408                | 1.962     | 2.044    | 446     | 25       |
| 2026.S1                   | EMBARQUE    | 3.183                | 1.223     | 1.100    | 306     | 23       |
|                           | DESEMBARQUE | 3.417                | 1.010     | 1.053    | 272     | 13       |
|                           | TOTAL       | 6.600                | 2.232     | 2.153    | 578     | 36       |
| VARIACIÓN 2026.S1/2025.S1 |             | 1,1%                 | 11,8%     | -6,7%    | 14,3%   | 43,1%    |

\* No incluye vehículos en reg. mercancía

TMCD. MERCANCÍAS RO-RO\* SEGÚN AAPP. FACHADA ATLÁNTICA. EVOLUCIÓN 2025.S1 - 2026.S1. Miles de toneladas.



TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA. MERCANCÍAS RO-RO\* SEGÚN AAPP FACHADA MEDITERRÁNEA. EVOLUCIÓN. Miles de toneladas. 2025.S1 - 2026.S1



Fuente: Puertos del Estado

Elaboración: SPC - Spain

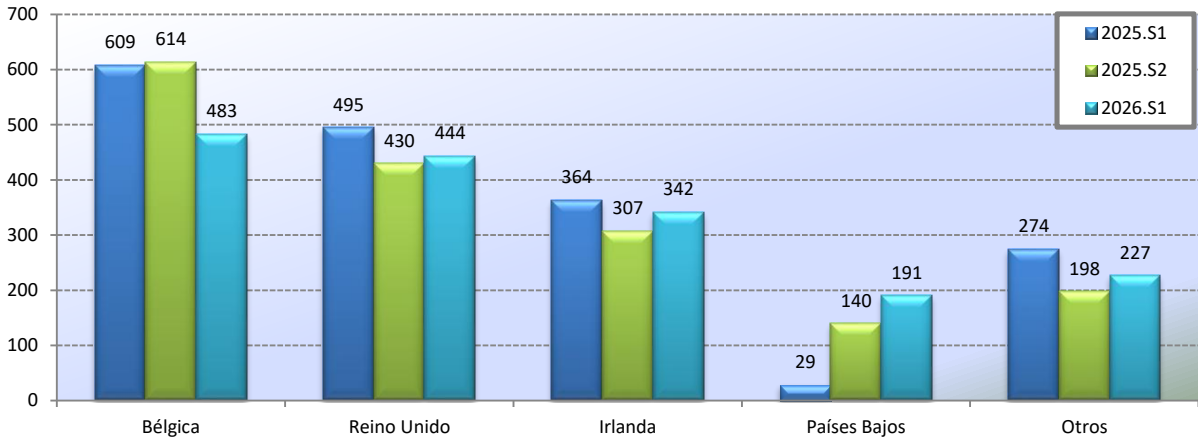
6.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO\* SEGÚN FACHADA Y PAÍSES. EVOLUCIÓN 2025.S1-2026.S1. Miles de toneladas.

|                           |             | Fachada Atlántica |             |         |              |        | TOTAL |
|---------------------------|-------------|-------------------|-------------|---------|--------------|--------|-------|
|                           |             | Bélgica           | Reino Unido | Irlanda | Países Bajos | Otros  |       |
| 2025.S1                   | EMBARQUE    | 302               | 302         | 226     | 4            | 96     | 930   |
|                           | DESEMBARQUE | 307               | 193         | 137     | 25           | 178    | 840   |
|                           | TOTAL       | 609               | 495         | 364     | 29           | 274    | 1.770 |
| 2025.S2                   | EMBARQUE    | 305               | 260         | 186     | 24           | 67     | 842   |
|                           | DESEMBARQUE | 309               | 169         | 121     | 116          | 131    | 846   |
|                           | TOTAL       | 614               | 430         | 307     | 140          | 198    | 1.688 |
| 2026.S1                   | EMBARQUE    | 217               | 283         | 223     | 45           | 81     | 851   |
|                           | DESEMBARQUE | 265               | 160         | 118     | 145          | 146    | 835   |
|                           | TOTAL       | 483               | 444         | 342     | 191          | 227    | 1.686 |
| VARIACIÓN 2026.S1/2025.S1 |             | -20,7%            | -10,4%      | -6,0%   | 564,0%       | -17,2% | -4,8% |

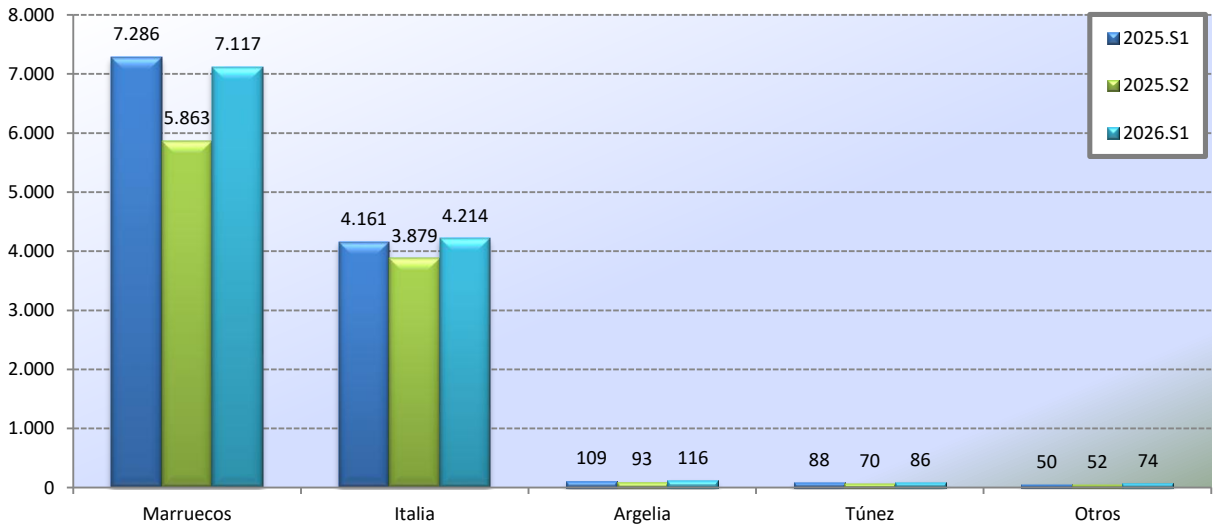
|                           |             | Fachada Mediterranea |        |         |       |       | TOTAL  |
|---------------------------|-------------|----------------------|--------|---------|-------|-------|--------|
|                           |             | Marruecos            | Italia | Argelia | Túnez | Otros |        |
| 2025.S1                   | EMBARQUE    | 3.492                | 2.243  | 64      | 55    | 33    | 5.887  |
|                           | DESEMBARQUE | 3.794                | 1.918  | 44      | 33    | 17    | 5.805  |
|                           | TOTAL       | 7.286                | 4.161  | 109     | 88    | 50    | 11.692 |
| 2025.S2                   | EMBARQUE    | 3.052                | 2.024  | 60      | 46    | 39    | 5.222  |
|                           | DESEMBARQUE | 2.811                | 1.855  | 33      | 23    | 12    | 4.734  |
|                           | TOTAL       | 5.863                | 3.879  | 93      | 70    | 52    | 9.956  |
| 2026.S1                   | EMBARQUE    | 3.456                | 2.225  | 77      | 37    | 47    | 5.843  |
|                           | DESEMBARQUE | 3.661                | 1.989  | 39      | 49    | 27    | 5.766  |
|                           | TOTAL       | 7.117                | 4.214  | 116     | 86    | 74    | 11.608 |
| VARIACIÓN 2026.S1/2025.S1 |             | -2,3%                | 1,3%   | 6,7%    | -1,6% | 50,1% | -0,7%  |

\* No incluye vehículos en reg. mercancía

TMCD. MERCANCÍAS RO-RO\* SEGÚN PAÍSES EN LA FACHADA ATLÁNTICA. EVOLUCIÓN 2025.S1 - 2026.S1. Miles de toneladas



TMCD. MERCANCÍAS RO-RO\* SEGÚN PAÍSES EN LA FACHADA MEDITERRÁNEA. EVOLUCIÓN 2025.S1 - 2026.S1. Miles de toneladas



Fuente: Puertos del Estado

Elaboración: SPC - Spain

### 3. Contraste Oferta / Demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España

---

El análisis conjunto de la oferta de servicios regulares de TMCD ro-ro alternativo al transporte por carretera<sup>2</sup> en España, y la demanda de este tipo de transporte, permite realizar una comparación que ofrece datos estimativos del nivel de ocupación de la oferta de TMCD ro-ro.

En términos globales, **la ocupación estimada de la oferta** en el 1er semestre de 2026 **fue del 80,0%**, habiéndose incrementado significativamente respecto a la registrada en el año 2025, 68,3%, debido a un incremento en la ocupación de ambas fachadas, cuya situación ha sido la siguiente:

- La fachada Atlántica presenta un nivel de ocupación que se ha incrementado casi 7 puntos respecto a 2025, **registrando una ocupación del 65,8% frente al 58,9% de 2025**. Ello es debido a que, a pesar de la reducción de la demanda, la oferta se redujo en mayor medida.
- La fachada Mediterránea, por su parte, presenta una ocupación muy superior -86,2%-, con un incremento destacable de casi 14 puntos respecto a 2025 (72,5%) y prácticamente igual a la registrada en 2021 -84,0%-. Esta mejor ocupación se ha producido por un significativo descenso de la oferta acompañado por un ligero incremento de la demanda.

Se puede concluir que 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 que la Atlántica. En ambas fachadas ha sido debido a la importante contracción de la oferta, superior al 12%, y a pesar de la reducción de la demanda en la fachada Atlántica, en la Mediterránea se ha experimentado un aumento.

## 1.- TMCD RO-RO\*. CONTRASTE OFERTA-DEMANDA. EVOLUCIÓN 2010-2026. S1. Toneladas

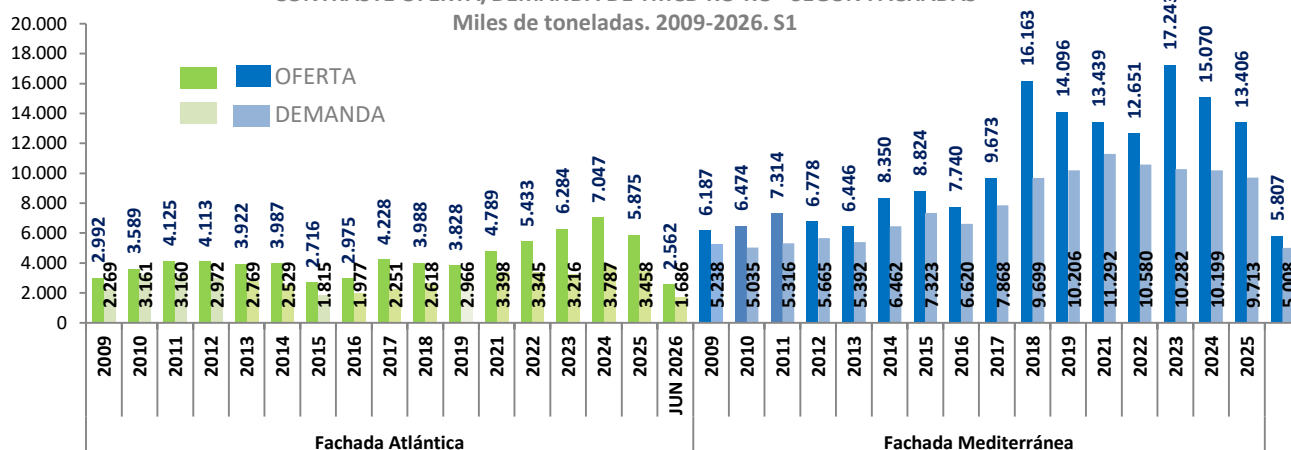
|              |                    | OFERTA*    | DEMANDA**  | VAR. ANUAL<br>OFERTA (%) | VAR. ANUAL<br>DEMANDA (%) | DEMANDA /<br>OFERTA (%) |
|--------------|--------------------|------------|------------|--------------------------|---------------------------|-------------------------|
| AÑO 2010     | TOTAL              | 10.063.585 | 8.195.335  | 9,6%                     | 9,2%                      | 81,4%                   |
| AÑO 2011     | TOTAL              | 11.438.914 | 8.476.540  | 13,7%                    | 3,4%                      | 74,1%                   |
| AÑO 2012     | TOTAL              | 10.890.693 | 8.637.330  | -4,8%                    | 1,9%                      | 79,3%                   |
| AÑO 2013     | TOTAL              | 10.368.068 | 8.160.787  | -4,8%                    | -5,5%                     | 78,7%                   |
| AÑO 2014     | TOTAL              | 12.337.000 | 8.991.110  | 19,0%                    | 10,2%                     | 72,9%                   |
| AÑO 2015     | TOTAL              | 11.540.777 | 9.137.894  | -6,5%                    | 1,6%                      | 79,2%                   |
| AÑO 2016     | TOTAL              | 10.715.294 | 8.596.317  | -7,2%                    | -5,9%                     | 80,2%                   |
| AÑO 2017     | TOTAL              | 13.900.341 | 10.118.447 | 29,7%                    | 17,7%                     | 72,8%                   |
| AÑO 2018     | TOTAL              | 20.150.428 | 12.316.873 | 45,0%                    | 21,7%                     | 61,1%                   |
| AÑO 2019     | TOTAL              | 17.924.166 | 13.172.073 | -11,0%                   | 6,9%                      | 73,5%                   |
|              |                    |            |            |                          |                           |                         |
| AÑO 2021     | Fach. Atlántica    | 4.789.030  | 3.398.249  | 25,1%                    | 14,6%                     | 71,0%                   |
|              | Fach. Mediterránea | 13.439.111 | 11.291.700 | -4,7%                    | 10,6%                     | 84,0%                   |
|              | TOTAL              | 18.228.141 | 14.689.949 | 1,7%                     | 11,5%                     | 80,6%                   |
| AÑO 2022     | Fach. Atlántica    | 5.433.147  | 3.344.665  | 13,4%                    | -1,6%                     | 61,6%                   |
|              | Fach. Mediterránea | 12.650.779 | 10.580.294 | -5,9%                    | -6,3%                     | 83,6%                   |
|              | TOTAL              | 18.083.926 | 13.924.959 | -0,8%                    | -5,2%                     | 77,0%                   |
| AÑO 2023     | Fach. Atlántica    | 6.284.490  | 3.215.899  | 15,7%                    | -3,8%                     | 51,2%                   |
|              | Fach. Mediterránea | 17.243.496 | 10.281.728 | 36,3%                    | -2,8%                     | 59,6%                   |
|              | TOTAL              | 23.527.986 | 13.497.627 | 30,1%                    | -3,1%                     | 57,4%                   |
| AÑO 2024     | Fach. Atlántica    | 7.047.294  | 3.786.814  | 12,1%                    | 17,8%                     | 53,7%                   |
|              | Fach. Mediterránea | 15.069.806 | 10.198.565 | -12,6%                   | -0,8%                     | 67,7%                   |
|              | TOTAL              | 22.117.100 | 13.985.379 | -6,0%                    | 3,6%                      | 63,2%                   |
| AÑO 2025     | Fach. Atlántica    | 5.875.323  | 3.458.395  | -16,6%                   | -8,7%                     | 58,9%                   |
|              | Fach. Mediterránea | 13.405.607 | 9.713.359  | -11,0%                   | -4,8%                     | 72,5%                   |
|              | TOTAL              | 19.280.930 | 13.171.754 | -12,8%                   | -5,8%                     | 68,3%                   |
| AÑO 2026. S1 | Fach. Atlántica    | 2.562.425  | 1.686.201  | -12,8%                   | -2,5%                     | 65,8%                   |
|              | Fach. Mediterránea | 5.806.625  | 5.008.025  | -13,4%                   | 3,1%                      | 86,2%                   |
|              | TOTAL              | 8.369.049  | 6.694.226  | -13,2%                   | 1,6%                      | 80,0%                   |

\* Alternativo al transporte por carretera

\*\*No incluye veh. reg. mercancía

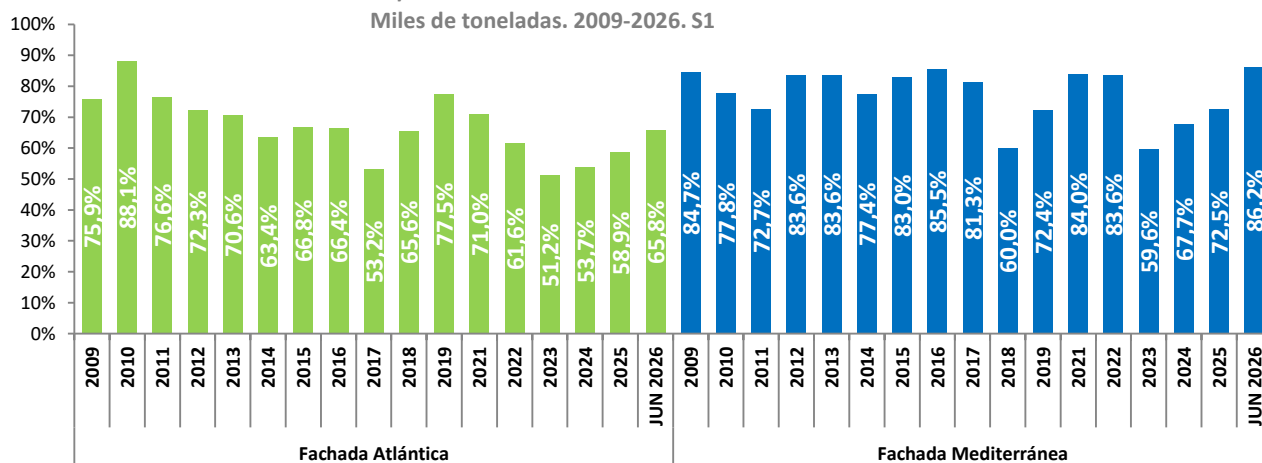
## CONTRASTE OFERTA/DEMANDA DE TMCD RO-RO\* SEGÚN FACHADAS

Miles de toneladas. 2009-2026. S1



## CONTRASTE OFERTA/DEMANDA DE TMCD RO-RO\* SEGÚN FACHADAS

Miles de toneladas. 2009-2026. S1

Fuente: Puertos del Estado  
Elaboración: SPC - Spain\* Alternativo al transporte por carretera  
\*\*No incluye veh. reg. mercancía

#### 4. Comparación de la demanda de TMCD Ro-Ro y del Transporte por Carretera. Año 2025

---

En el año 2025 el transporte internacional de mercancías por carretera alcanzó 110,0 millones de toneladas. De este volumen, 59,2 millones de toneladas correspondieron a exportaciones, mientras que los 50,8 millones restantes fueron importaciones. Estos datos representan un ligero descenso (-2,0%) respecto a 2024. Tanto las exportaciones como las importaciones presenta un comportamiento decreciente (-3,4% y -0,3%) en ambos años se incluyen los flujos con Marruecos<sup>1</sup>.

Durante el mismo período, el TMCD Ro-Ro alternativo a la carretera<sup>2</sup> totalizó **13,2 millones** de toneladas. Esta cifra es **un 5,1% inferior a los 13,9 millones de toneladas de 2024**, debido tanto al descenso de los flujos de exportación (-5,4%) como de los flujos de importación (-4,8%).

Estos datos reflejan que **el TMCD alternativo a la carretera de carga rodada representó en 2025 el 10,7% de la demanda de transporte internacional** (TMCD + carretera), lo que marca un ligero decremento respecto a la cuota de 2024 (11,0%), la misma que la registrada en 2018 y 2020. La tasa es relativamente similar en los dos sentidos del flujo, con una cuota en importación del 10,9% y en exportación del 10,5%.

El análisis de estos datos desagregados por países refleja las notables diferencias en la participación del TMCD Ro-Ro en los flujos de transporte hacia y desde diversos destinos.

Italia, junto con Reino Unido y Bélgica, son los países donde el TMCD Ro-Ro representa una mayor cuota de participación. En el caso de **Italia, esa cuota se situó en el 46,8% en 2025**. Por su parte, el **Reino Unido presenta una cuota del 28,2% en 2025**. Bélgica, por su parte, **registró en 2025 una participación del 20,9%**.

Cabe destacar el caso de **Marruecos**, donde la **cuota alcanza un 9,2% en 2025**. Este dato refleja la creciente importancia de las rutas alternativas al cruce del estrecho de Gibraltar. En Francia, la cuota se mantiene estable en un 0,5%, reflejando la mayor relevancia de los flujos de corto recorrido y cautivos del modo carretera en el tráfico hispano-francés.

Por último, en la categoría de “Otros países” la cuota se sitúa en el 10,3%, con un porcentaje ligeramente mayor para el caso de las importaciones (11,3%) que para las exportaciones (9,6%).

---

<sup>1</sup> Los que utilizan la travesía del estrecho de Gibraltar.

<sup>2</sup> Sin incluir vehículos en régimen de mercancía

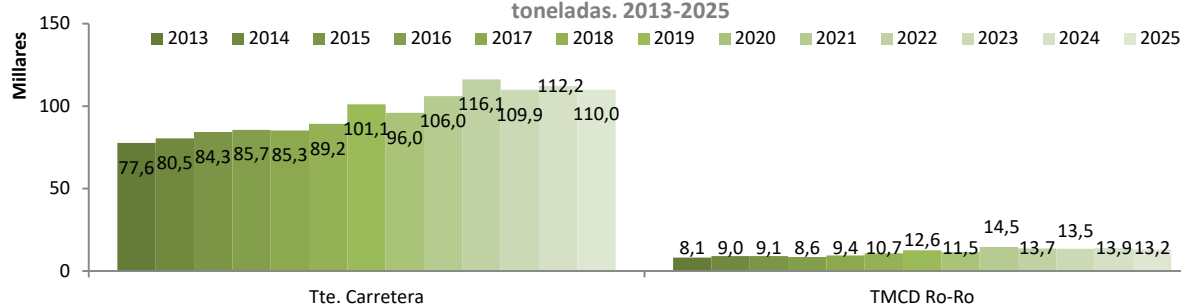
## 2.- COMPARACIÓN DEMANDA TMCD RO-RO\* - TRANSPORTE POR CARRETERA. 2025. Miles de toneladas

|               | CARRETERA* |        |         | TMCD RO-RO** |        |        | TMCD / (Ctra + TMCD) (%) |        |       |
|---------------|------------|--------|---------|--------------|--------|--------|--------------------------|--------|-------|
|               | Export     | Import | TOTAL   | Export       | Import | TOTAL  | Export                   | Import | TOTAL |
| Italia        | 4.607      | 4.524  | 9.131   | 4.267        | 3.772  | 8.039  | 48,1%                    | 45,5%  | 46,8% |
| Bélgica       | 2.011      | 2.605  | 4.616   | 607          | 615    | 1.222  | 23,2%                    | 19,1%  | 20,9% |
| Reino Unido   | 1.933      | 416    | 2.349   | 563          | 362    | 925    | 22,6%                    | 46,5%  | 28,2% |
| Francia       | 27.291     | 22.515 | 49.806  | 108          | 127    | 234    | 0,4%                     | 0,6%   | 0,5%  |
| Países Bajos  | 2.379      | 3.649  | 6.028   | 28           | 143    | 170    | 1,1%                     | 3,8%   | 2,7%  |
| Alemania      | 7.886      | 6.616  | 14.502  | 6            | 30     | 36     | 0,1%                     | 0,4%   | 0,2%  |
| Marruecos     | 5.944      | 5.991  | 11.935  | 600          | 614    | 1.214  | 9,2%                     | 9,3%   | 9,2%  |
| Otros         | 7.107      | 4.482  | 11.589  | 759          | 572    | 1.331  | 9,6%                     | 11,3%  | 10,3% |
| 2025          | 59.158     | 50.798 | 109.956 | 6.937        | 6.235  | 13.172 | 10,5%                    | 10,9%  | 10,7% |
| 2024          | 61.259     | 50.931 | 112.190 | 7.329        | 6.551  | 13.879 | 10,7%                    | 11,4%  | 11,0% |
| 2023          | 60.294     | 49.563 | 109.857 | 7.041        | 6.413  | 13.454 | 10,5%                    | 11,5%  | 10,9% |
| 2022          | 64.679     | 51.422 | 116.101 | 7.472        | 6.197  | 13.669 | 10,4%                    | 10,8%  | 10,5% |
| 2021          | 58.122     | 47.873 | 105.995 | 7.941        | 6.586  | 14.527 | 12,0%                    | 12,1%  | 12,1% |
| 2020          | 52.811     | 43.142 | 95.953  | 6.257        | 5.264  | 11.521 | 10,6%                    | 10,9%  | 10,7% |
| 2019          | 55.448     | 45.674 | 101.122 | 6.738        | 5.836  | 12.575 | 10,8%                    | 11,3%  | 11,1% |
| 2018          | 48.472     | 40.729 | 89.201  | 5.645        | 5.089  | 10.734 | 10,4%                    | 11,1%  | 10,7% |
| 2017          | 46.885     | 38.382 | 85.267  | 5.090        | 4.280  | 9.370  | 9,8%                     | 10,0%  | 9,9%  |
| 2016          | 46.101     | 39.568 | 85.669  | 4.485        | 4.091  | 8.576  | 8,9%                     | 9,4%   | 9,1%  |
| 2015          | 47.390     | 36.915 | 84.305  | 4.812        | 4.278  | 9.090  | 9,2%                     | 10,4%  | 9,7%  |
| 2014          | 42.944     | 37.552 | 80.496  | 5.066        | 3.900  | 8.966  | 10,6%                    | 9,4%   | 10,0% |
| 2013          | 42.436     | 35.188 | 77.625  | 4.481        | 3.647  | 8.128  | 9,6%                     | 9,4%   | 9,5%  |
| Variac. 24-25 | -3,4%      | -0,3%  | -2,0%   | -5,4%        | -4,8%  | -5,1%  |                          |        |       |

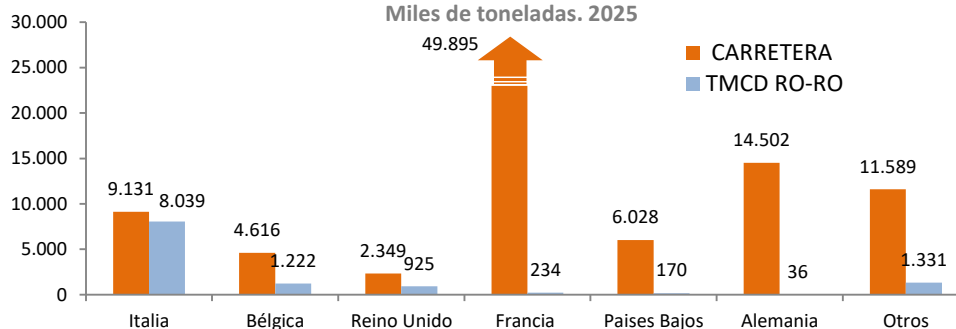
\*\* Alternativo al transporte por carretera / No incluye ven. reg. mercancía

\* No incluye Portugal

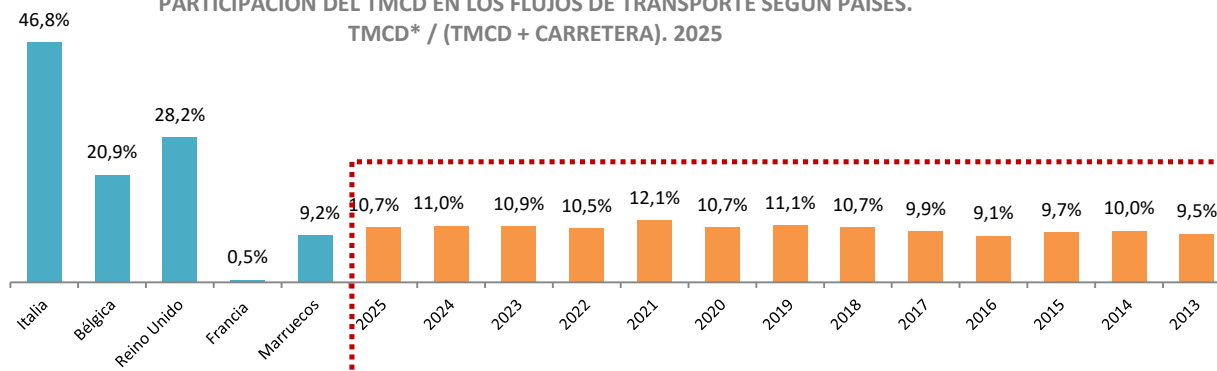
## COMPARACIÓN DEMANDA TMCD RO-RO\* - TRANSPORTE POR CARRETERA . Millones de toneladas. 2013-2025



## COMPARACIÓN TMCD RO-RO\* / TTE. CARRETERA SEGÚN PAÍSES. Miles de toneladas. 2025



## PARTICIPACIÓN DEL TMCD EN LOS FLUJOS DE TRANSPORTE SEGÚN PAÍSES. TMCD\* / (TMCD + CARRETERA). 2025



## ANEXO. - Metodología aplicada

Los datos de actividad recogidos en este Observatorio han sido elaborados utilizando las siguientes fuentes de información:

- Estadística de tráfico de las Autoridades Portuarias, proporcionada por el Organismo Público Puertos del Estado.
- Datos proporcionados por las navieras y Puertos del Estado sobre escalas realizadas, buques utilizados y capacidad.
- Estadística de transporte internacional de transporte de mercancías por carretera, proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, con datos de la “Encuesta Permanente de Transporte de mercancías por carretera (EPTMC)” y de Eurostat.

Para la disposición de esta información con carácter periódico, la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia ha tramitado un Acuerdo de Colaboración con el Organismo Público Puertos del Estado.

El ámbito de análisis se corresponde con la definición de TMCD adoptada por la Comisión Europea<sup>1</sup>: *“el transporte de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre esos puertos y los situados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa”*.

La definición de la U.E. abarca por tanto cualquier transporte marítimo –incluidos graneles sólidos, líquidos, mercancía general convencional, contenerizada y ro-ro-, entre países miembros de la Unión Europea y entre países miembros y países terceros ribereños de los mares Adriático, Báltico, Egeo, Mediterráneo, Negro y del Norte, independientemente del tipo de carga transportada (pasajeros, granel, contenedor, ro-ro, vehículos, etc.) y del tipo de servicio (servicio de línea regular, tramp, feeder, interoceánico). Incluye asimismo los transportes entre puertos españoles, peninsulares y extrapeninsulares.

Para el análisis de detalle de los transportes ro-ro, se ha realizado una agrupación de las distintas unidades de carga que contiene la base de datos de Puertos del Estado, según la siguiente tabla:

<sup>1</sup>: COM (1999) 317 final “El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible”.

### AGRUPACIÓN UTILIZADA DE LAS UNIDADES DE CARGA RO-RO

| AGRUPACIÓN                    | UNIDAD DE CARGA                                                                                                                                                                                        | AGRUPACIÓN                                         | UNIDAD DE CARGA                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Ro-Ro Carga General</b>    | Carga Gral. Produc. Forestales<br>Carga Gral. Produc. Siderurgi.                                                                                                                                       | <b>Ro-Ro Vehículos de transporte de Mercancías</b> | Cabeza Tractora<br>Camión <= 3500<br>Camión > 3500<br>Furgones<br>Plataforma <= 6<br>Plataforma > 6<br>Remolques no Acompañados<br>Tren de Carretera<br>Vagones, Remol. Marit. N/A<br>Vehicul.Autom.Mercanc.Remolq. |
| <b>Ro-Ro Contenedores</b>     | Plataforma con Conte. 20'<br>Plataforma con Conte. 40'<br>Contenedor > 40<br>Contenedor 20<br>Contenedor 30<br>Contenedor 40                                                                           |                                                    |                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Ro-Ro Otras Mercancías</b> | Animales Vivos<br>Carav, Remol. Agr. Indus. N/A<br>Gr. Liq. Productos Petrolíferos<br>Gr.Sol. Mineral<br>Otras Merc. a Granel Liquidas<br>Otras Mercancías a Gran. Sol.<br>Otros Cargamentos Generales | <b>Vehículos en régimen de mercancía</b>           | Vehículos. para Import/Export                                                                                                                                                                                       |

La Oferta de servicios de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España ha sido clasificada en este documento en dos categorías:

- **TMCD Total:** Servicios de transporte de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados en territorio europeo o entre esos puertos y los situados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa -según definición de TMCD de la Comisión Europea (COM (1999) 317 final). Desde 2020 no se incluye esta categoría.
- **TMCD Alternativo a la Carretera:** En esta categoría se han incluido los servicios marítimos de contenedor o rodados en los que existe una alternativa de transporte terrestre. Se han excluido por tanto de dicha categoría los tráficos entre España y países o archipiélagos no accesibles por vía terrestre, así como los de graneles y vehículos.
- **Autopistas del Mar:** Servicios de TMCD Alternativos a la Carretera que cumplen ciertos criterios: una frecuencia mínima de 3 salidas semanales y 3 escalas en diferentes puertos como máximo, y que son prestados en los corredores de autopistas del mar de la Red Transeuropea de Transporte que incluyen a España.

Los tres tipos de servicios se engloban unos a otros, de modo que las Autopistas del Mar es un subconjunto de los servicios de “TMCD alternativos a la carretera” y a su vez, éstos son un subconjunto de los servicios de “TMCD Total”, como refleja el gráfico.



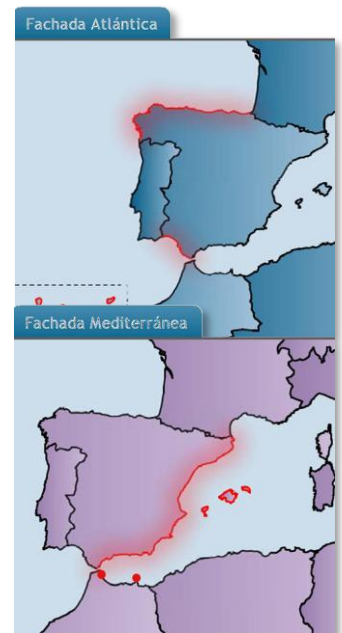
Desde el año 2021 se ofrecen exclusivamente los datos de los servicios de carga rodada de TMCD alternativo a la carretera y Autopistas del Mar.

Los puertos españoles incluidos en el análisis y sus servicios son clasificados en base a su localización geográfica del siguiente modo:

- **Fachada Atlántica:** Incluye los puertos españoles ribereños del océano Atlántico, del mar Cantábrico y las islas Canarias.
- **Fachada Mediterránea:** Incluye el puerto Bahía de Algeciras, los puertos españoles ribereños del mar Mediterráneo y las islas Baleares.

Los puertos considerados como puerto de destino son aquellos que se localizan en Europa o en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa.

Los distintos indicadores (nº de líneas, navieras, puertos enlazados, buques, etc.) empleados para calificar los servicios ofertados por fachadas, incluyen los servicios que se prestan en ambas fachadas. Por lo tanto, el cómputo total no puede ser la suma aritmética de las dos fachadas (Atlántica y Mediterránea), puesto que habría una parte de los indicadores que estaría duplicada. La capacidad ofertada en cada fachada incluye también los servicios que escalan en ambas fachadas, cuya capacidad se distribuye de forma ponderada entre ellas.



El indicador de la capacidad de los servicios de TMCD utiliza como unidad el **Metro lineal**.

**NOTA:**

- 1) Desde el 1º semestre de 2017, el proceso metodológico de recogida de datos de oferta ha variado, por lo que en ciertos indicadores puede existir una “ruptura” estadística.
- 2) Asimismo, desde el 1º semestre de 2018 se ha incluido mejoras de carácter metodológico que permiten analizar el TMCD de vehículos en régimen de carga, que implica una ruptura en la serie histórica de los datos calculados hasta ahora.
- 3) A partir de 2021 se dejan de ofrecer los datos de oferta para transporte en contenedores y para el TMCD total.



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

## Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia

Calle Cronos, 63, 3ª Planta, Oficina 6

**Tel:** +34 91 304 13 59

**Fax:** +34 91 327 41 99

**[www.shortsea.es](http://www.shortsea.es)**

**[info@shortsea.es](mailto:info@shortsea.es)**