

El Transporte Marítimo de Corta Distancia acusa el impacto del ETS con reducción tanto la oferta como de la demanda

- La **Conferencia Anual SHORTSEA/VALENCIA** que se celebra el próximo **19 de noviembre** en el puerto de Valencia, foro idóneo para debatir este y otros temas de actualidad en el sector.

Madrid, 28 de octubre de 2025

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) publica una nueva edición de su informe del Observatorio Estadístico del TMCD correspondiente al 1er semestre del año 2025, cuyo dato más destacado es el **cambio de tendencia, tanto en la oferta como en la demanda, respecto a la senda de crecimiento que venía registrando**.

La Conferencia Anual de la Asociación Española de Promoción del TMCD (SPC-Spain) se celebrará el **19 de noviembre en Valencia**, con un programa que busca acercarse y debatir las actuales sensibilidades del sector.

La Conferencia se articula en torno a 3 Mesas Redondas, y contará con la participación de los principales agentes públicos (MITMS, Puertos del Estado, D.G. Marina Mercante, UE-D.G. CLIMA, ADIF,) y privados (navieras, empresas de transporte, cargadores, operadores de Autopistas Ferroviarias,), propiciando un intenso intercambio de opiniones y la puesta en común de los retos y desafíos del sector.

- Panel 1. Normativa y Regulación medioambientales: ¿Compatibles con el desarrollo del TMCD?
- PANEL 2. Las Autopistas Ferroviarias, impulsando la intermodalidad marítima y ferroviaria.
- PANEL 3. El nuevo y cambiante escenario para el TMCD

Consultar el **PROGRAMA**, y realizar las

INSCRIPCIONES: [AQUÍ](#)

PATROCINAN:

 **Alonso** Grupo

 **Trans Italia**
GREEN TRANSPORT

 **moeve**



Los datos más relevantes del informe del Observatorio Estadístico del TMCD correspondiente al 1er semestre del año 2025 son los siguientes:

- En el tráfico global de TMCD (que incluye cabotaje y graneles) se ha producido una reducción interanual del 4,6%: el tráfico exterior disminuyó un 6,7% del 1º semestre de 2024 al 1º semestre de 2025, mientras el cabotaje creció un 4,6%. La mercancía contenerizada mantiene las cifras del 1º semestre de 2024, y tanto el granel líquido como el sólido registran descensos (6,9% y 17,3%), ambos por el tráfico exterior.
- El TMCD internacional ro-ro (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) registró 13,5 millones de toneladas (Mt) transportadas en el 1er semestre de 2025, lo que representa una disminución del 1,0% interanual (respecto al 1er semestre de 2024), marcando una tendencia opuesta a la registrada en años previos al 2023.
- Por fachadas, el comportamiento fue dispar: la Atlántica registró un decremento del 11,3% respecto al 1er semestre de 2024, mientras que la Mediterránea permaneció estable (+0,8%).
- El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía con 1,7Mt (≈715 miles vehículos) en el 1er semestre de 2025, registró un descenso del 3,4% respecto al mismo semestre de 2024, aunque un crecimiento del 7,1% respecto al 2º semestre de 2024.
- Del análisis por países se desprende que los flujos con todos los países registran reducciones, salvo Reino Unido y Marruecos, destacando Bélgica con un -33%, y siendo el resto: Francia (-13,9%) e Irlanda (-5,3%) e Italia (-9,4%).
- La oferta de TMCD alternativo a la carretera en el 1º semestre de 2025, muestra un ajuste de la capacidad ofertada. En la fachada atlántica la reducción ha sido del 5,5% % (-23,2% respecto al 2º semestre de 2024). En la fachada mediterránea la capacidad ofertada ha disminuido un 5,8% (-26,7% respecto al 2º semestre de 2024).
- El nivel de ocupación en el 1º semestre de 2025 se sitúa en el 75,4%, menor en la fachada Atlántica (59,3%) que en la Mediterránea (83,1%).

En el siguiente enlace [AQUÍ](#) se puede acceder al informe del Observatorio Estadístico del TMCD correspondiente al 1º semestre del año 2025 y a una infografía resumen del mismo.

La 2ª edición de las **Becas Shortsea Leaders** ha otorgado 3 becas para participar en el curso MOST IBERIA de la **Escola Europea Intermodal Transport** del mes de noviembre. Los ganadores son una trabajadora del Port de Castelló, y 2 estudiantes de Centros de Formación Profesional de Santurtzi y de Barcelona que accederán de forma gratuita a la matrícula y alojamiento del curso sobre logística y TMCD que se realiza durante 4 días a bordo de un buque Ro-Pax en la travesía entre Barcelona y Civitavecchia, una de las rutas principales de TMCD del Mediterráneo.

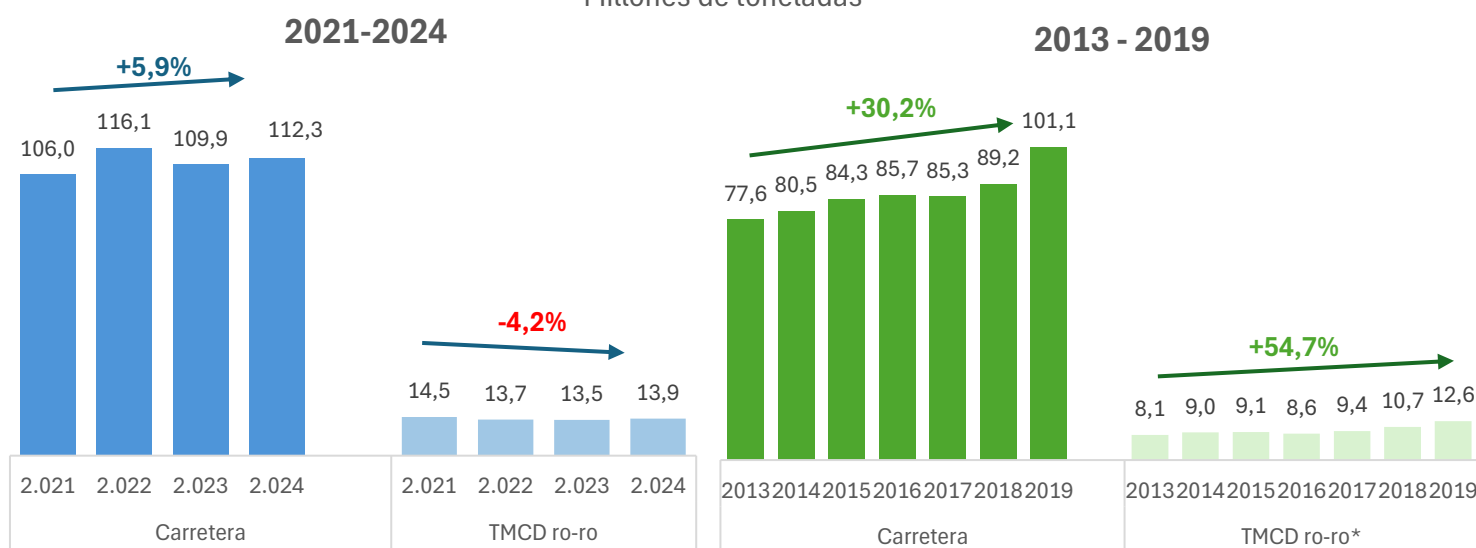
IMPACTO DEL ETS EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA



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 (54,7% vs. 30,2%), en el periodo 2021-2024 la evolución ha sido la opuesta: mientras el transporte por carretera creció un 5,9%, el TMCD se redujo en un 4,2%.

COMPARACIÓN TMCD RO-RO* / TTE. CARRETERA Millones de toneladas

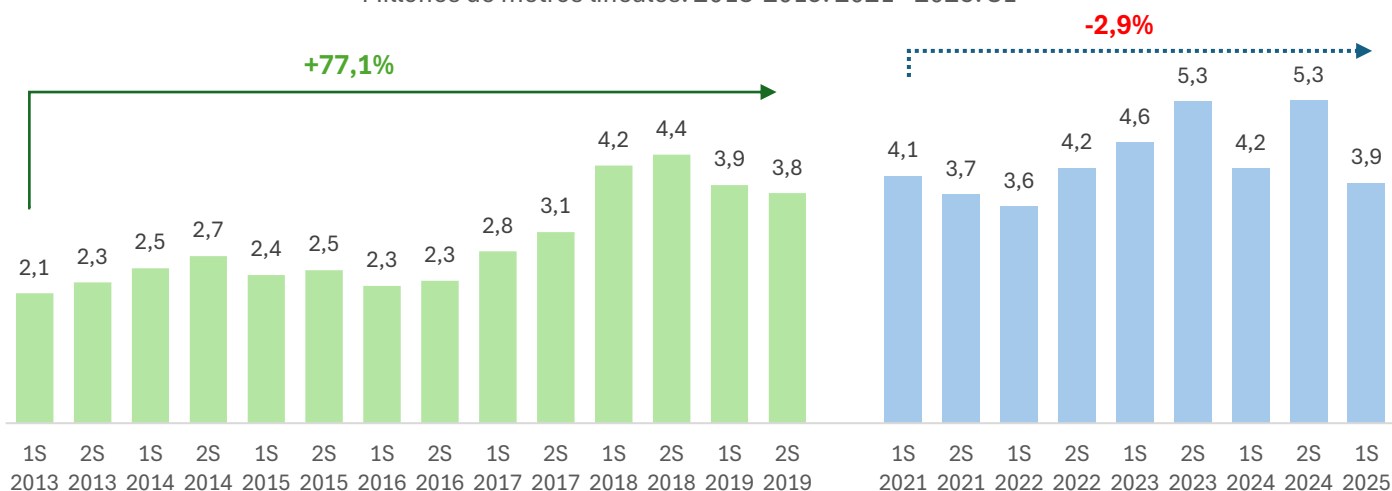


* No incluye vehículos en reg. mercancía

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 (77,1%), en el periodo 2021-2025 la evolución ha sido de reducción de la oferta volviendo a niveles de años anteriores.

OFERTA DE TMCD RO-RO* Millones de metros lineales. 2013-2019. 2021 - 2025. S1



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 133,0 millones de toneladas en el 1º semestre de 2025, el Transporte Marítimo de Corta Distancia en España registró un decrecimiento del 4,6% sobre el mismo periodo de 2024.

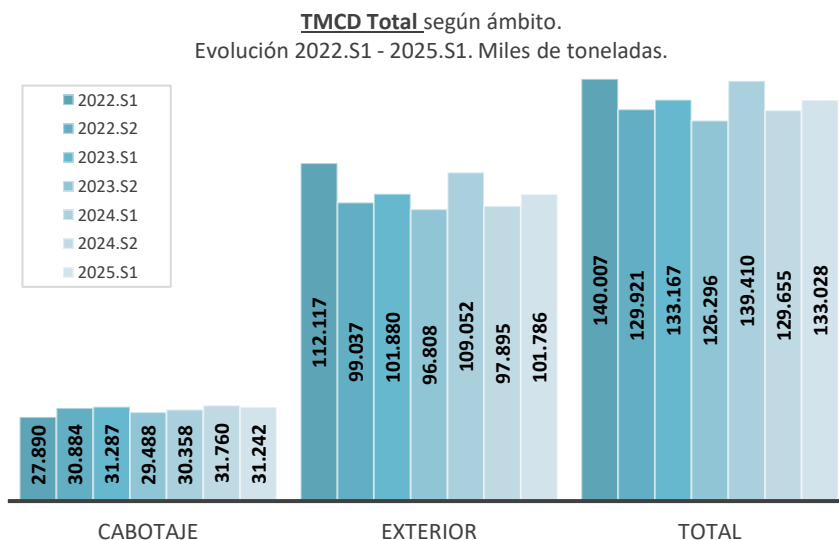
El comportamiento según ámbito fue opuesto: mientras el tráfico exterior disminuyó un 6,7% del 1º semestre de 2024 al 1º semestre de 2025, el cabotaje creció un 4,6%. La carga rodada aumentó del 2,2% gracias al cabotaje, y la mercancía contenerizada mantiene las cifras del 1º semestre de 2024. Tanto el granel líquido como el sólido registran descensos (6,9% y 17,3%), ambos por el tráfico exterior.



76,5%
Tráfico Exterior



23,5%
Tráfico de Cabotaje



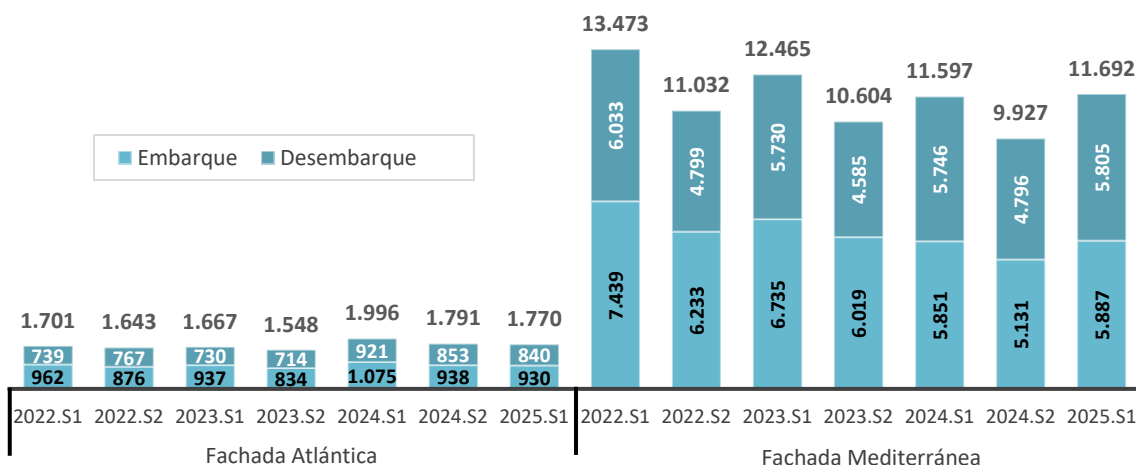
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA INTERNACIONAL RO-RO

El TMCD internacional ro-ro* con 13,5 Mt en el 1º semestre de 2025, se redujo un 1,0% respecto al mismo semestre de 2024.



La evolución del tráfico de carga rodada del 1º semestre de 2024 al 1º semestre de 2025 (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) ha sido diferente según fachadas: la Atlántica registró un decremento del 11,3%, mientras que la Mediterránea permaneció estable (+0,8%).

TMCD Exterior Ro-Ro* según fachada.
Evolución 2022.S1 - 2025.S1. Miles de toneladas

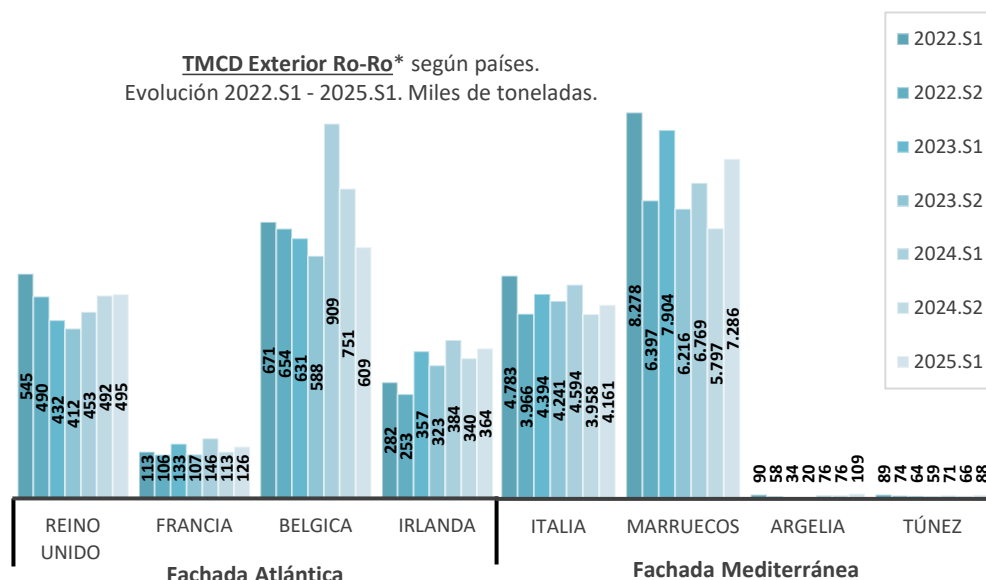


* No incluye vehículos en reg. mercancía



TMCD INTERNACIONAL RO-RO SEGÚN PAÍSES DE INTERCAMBIO

Respecto al 1º semestre de 2024 se aprecian descensos en los intercambios con algunos países de ambas fachadas, de forma destacada en la fachada Atlántica: Bélgica (-33,0%), Francia (-13,9%) e Irlanda (-5,3%); y en la fachada Mediterránea, Italia (-9,4%).



En la fachada Atlántica registran decrementos todos los países excepto Reino Unido que crece un 9,5%. El mayor volumen de intercambio lo presenta Bélgica, con un descenso destacado del 33,0%.

En la fachada Mediterránea, los aumentos se producen en todos los países a excepción de Italia (-9,4%). Marruecos presenta el mayor volumen de intercambio con una tasa positiva del 7,6%.

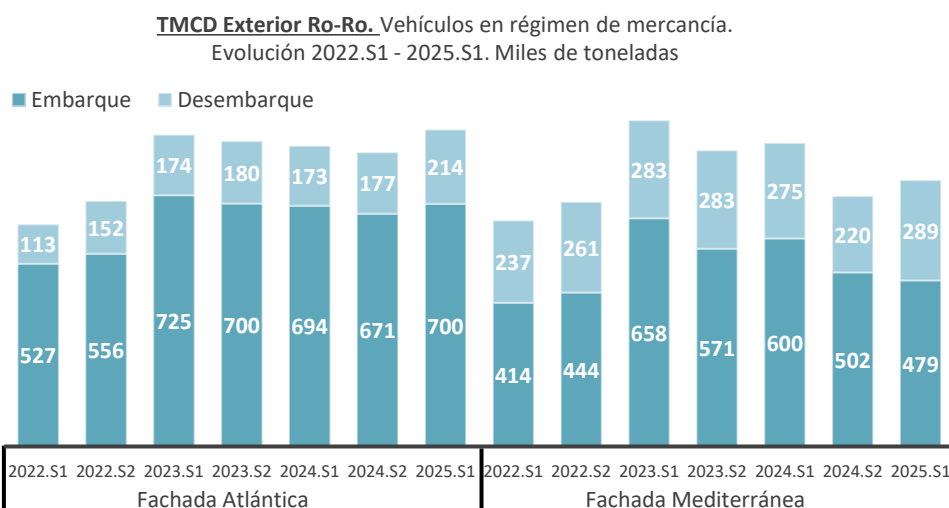
* No incluye vehículos en reg. mercancía

TMCD INTERNACIONAL RO-RO. VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA

El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía con 1,7Mt (≈ 715 miles vehículos) en el 1º semestre de 2025, registró un descenso del 3,4% respecto al mismo semestre de 2024, aunque un crecimiento del 7,1% respecto al 2º semestre de 2024.

-3,4%
Δ Interanual
Demanda

Los embarques registraron descensos del 8,9% mientras los desembarques aumentaron un 12,6%. La fachada Mediterránea decrece 12,2%, debido a a reducción del embarque (20,2%), la fachada Atlántica crece un 5,4%.



-5,7%

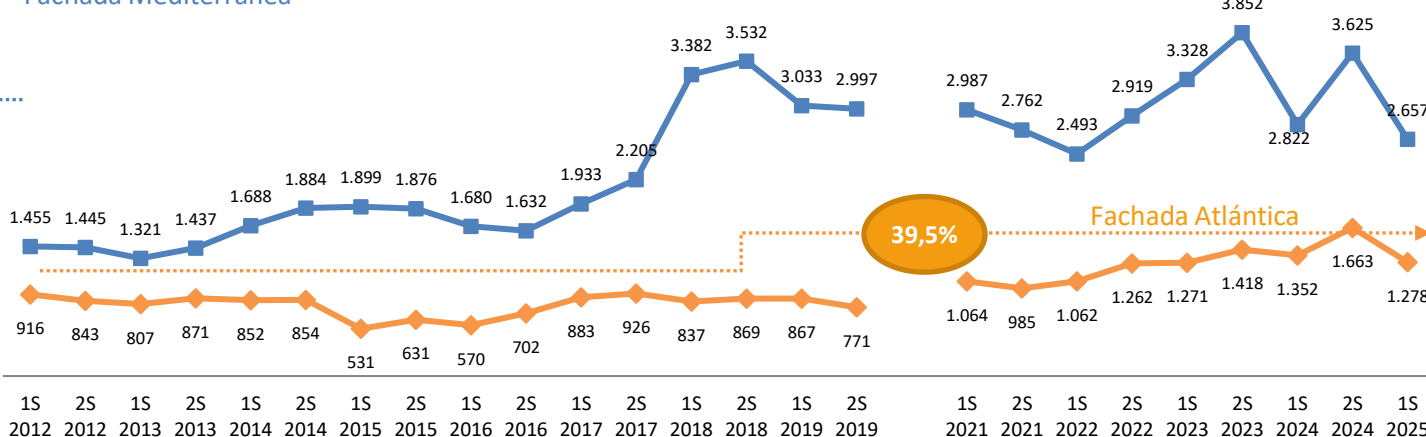
Δ 2025 S1/
2024 S1
(ML)**OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA - ALTERNATIVO A LA CARRETERA**

En el 1º semestre de 2025, la capacidad anual ofertada de los servicios de carga rodada ha disminuido respecto al 1º Semestre de 2024

En la fachada atlántica la evolución presenta un decrecimiento del 5,5% (-23,2% respecto al 2º semestre de 2024), pasando de 1,4 a 1,3 millones de metros lineales. En la fachada mediterránea la capacidad ofertada ha disminuido un 5,8% (-26,7% respecto al 2º semestre de 2024), de 2,8 a 2,7 millones de metros lineales.

TMCD Alternativo a la carretera. Capacidad servicios de carga rodada según fachada.

Evolución 2012.S1 - 2025.S1. Miles de metros lineales

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

La oferta de Autopistas del Mar en el 1º semestre de 2025 estaba constituida por 10 líneas, igual que en el 2º semestre de 2024

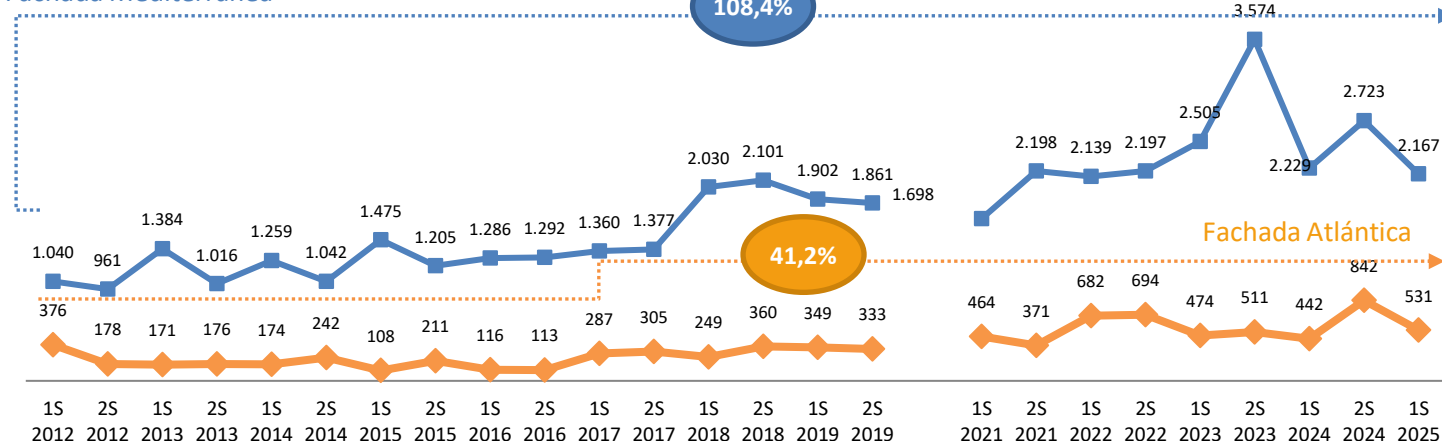
-24,3%

Δ 2025 S1/
2024 S2 (ML)

En la fachada Atlántica las AdM se han reducido en una (de 4 a 3), con un descenso de los metros lineales (-36,9%), pasando de 841,9 a 530,9 miles, mientras que en la Mediterránea ha aumentado una AdM (de 6 a 7) aunque la capacidad ha disminuido (-20,4%), pasando de 2,7 a 2,2 millones de metros lineales.

AdM. Capacidad según fachada.

Evolución 2012.S1 – 2025.S1. Miles de metros lineales

Fachada Mediterránea

* 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.

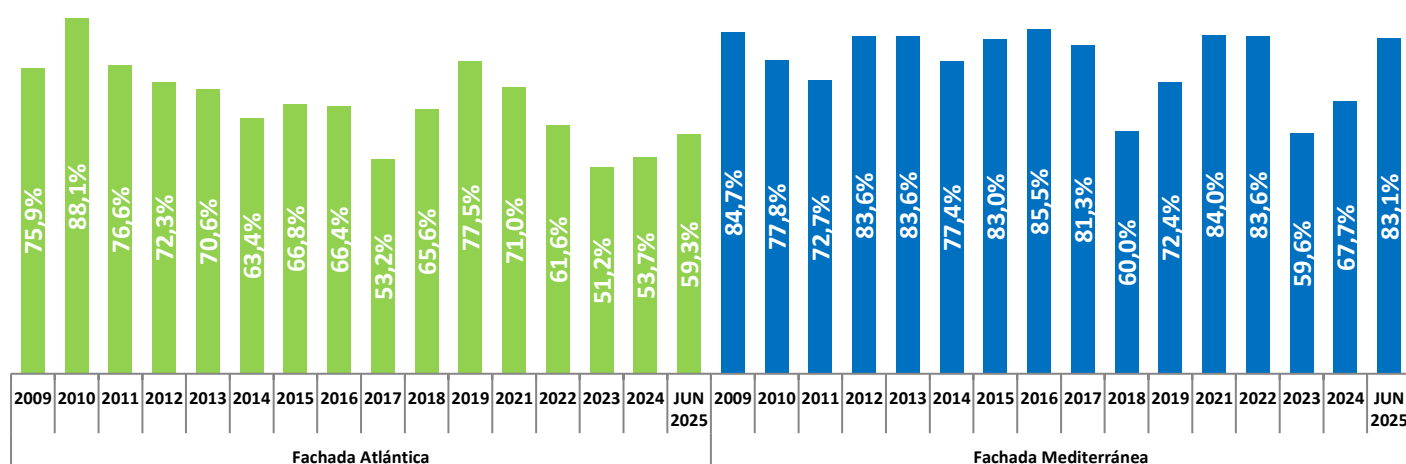


CONTRASTE OFERTA - DEMANDA

La ocupación estimada de la oferta en el 1º semestre de 2025 fue del **75,4%**, lo que representa un aumento significativo en comparación con la registrada en 2024, que fue del 63,2%.

En el 1º semestre de 2025 la cuota de ocupación ha mejorado en ambas fachadas, presentando un nivel de ocupación más alto la fachada Mediterránea (83,1% frente a 67,7% en 2024) que la Atlántica (59,3%, 53,7% en 2024). En ambas fachadas ha sido debido a la importante contracción de la oferta, superior al 20%, 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. 2009-2025. S1



TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA VS. TRANSPORTE POR CARRETERA

El TMCD ro-ro representó en 2024 el **11,0%** de la demanda de transporte internacional (carretera + marítimo), manteniendo el nivel registrado en 2023 (10,9%). Italia presenta la mayor cuota, un **46,4%**

11,0%
Cuota TMCD

El 11,0% alcanzado en 2024 resulta inferior a la mejor cuota registrada, en 2021 del 12,1%. Italia, Bélgica y Reino Unido continúan siendo los países con mayor participación del TMCD ro-ro, con una cuota del 46,4% en Italia, del 27,5% en Bélgica y del 24,3% en Reino Unido.

Participación del TMCD en los flujos de transporte según países.
TMCD* / (TMCD + carretera). Toneladas. 2013-2024

