

OBSERVATORIO ESTADÍSTICO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA

AÑO 2025



SPC – SPAIN

Asociación Española de
Promoción del Transporte
Marítimo de Corta Distancia



European Shortsea Network

Índice

1. INTRODUCCIÓN.....	2
DESTACADOS DEL AÑO.....	3
2. LA OFERTA DE SERVICIOS TMCD REGULARES DE CARGA RODADA EN ESPAÑA	8
<i>TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA.....</i>	<i>8</i>
<i>AUTOPISTAS DEL MAR.....</i>	<i>11</i>
3. LA DEMANDA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA.....	14
<i>VOLUMEN DE MERCANCIAS EN TRANSPORTE INTERNACIONAL. EVOLUCIÓN 2024-2025.....</i>	<i>16</i>
<i>VOLUMEN DE MERCANCIAS RO-RO. EVOLUCIÓN 2024-2025</i>	<i>18</i>
<i>TRANSPORTE INTERNACIONAL DE VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA. EVOLUCIÓN 2024-2025.....</i>	<i>18</i>
<i>VOLUMEN DE MERCANCIAS RO-RO SEGÚN AUTORIDADES PORTUARIAS Y PAÍSES DE INTERCAMBIO.....</i>	<i>21</i>
4. COMPARACIÓN DE LA DEMANDA DE TMCD RO-RO Y DEL TRANSPORTE POR CARRETERA. AÑO 2024.....	24
ANEXO. - METODOLOGÍA APLICADA	26

1. 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 así como las navieras, proporcionan los datos necesarios para la elaboración de este Observatorio.

En Anexo se detalla la Metodología utilizada para su elaboración.

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



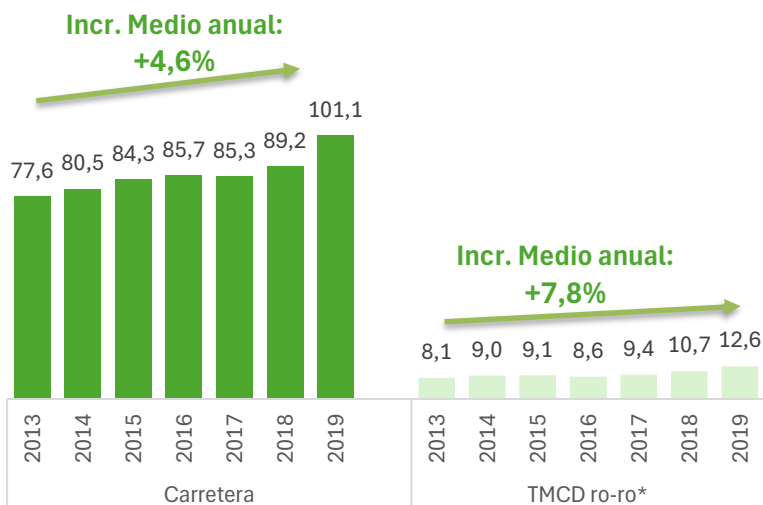
IMPACTO EN LA DEMANDA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

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: +2,1% de Incr. medio anual de la carretera vs. -2,3% del TMCD y un factor de correlación de -0,64.

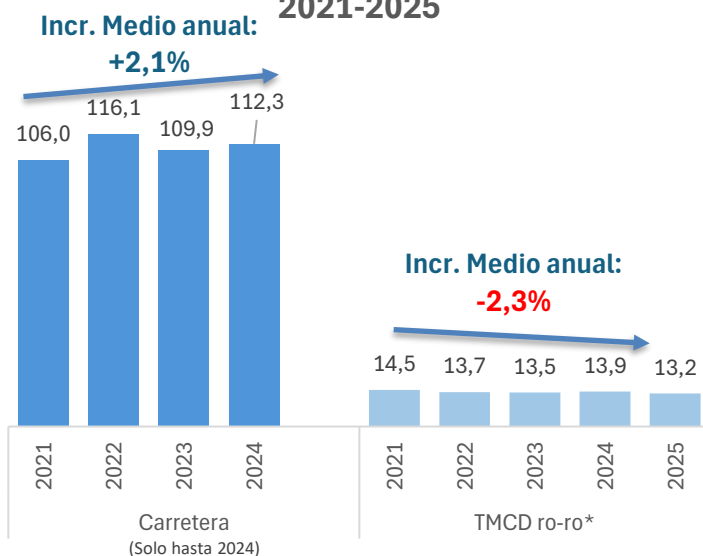
COMPARACIÓN TMCD RO-RO*/ TTE. CARRETERA

Millones de toneladas

2013 - 2019



2021-2025



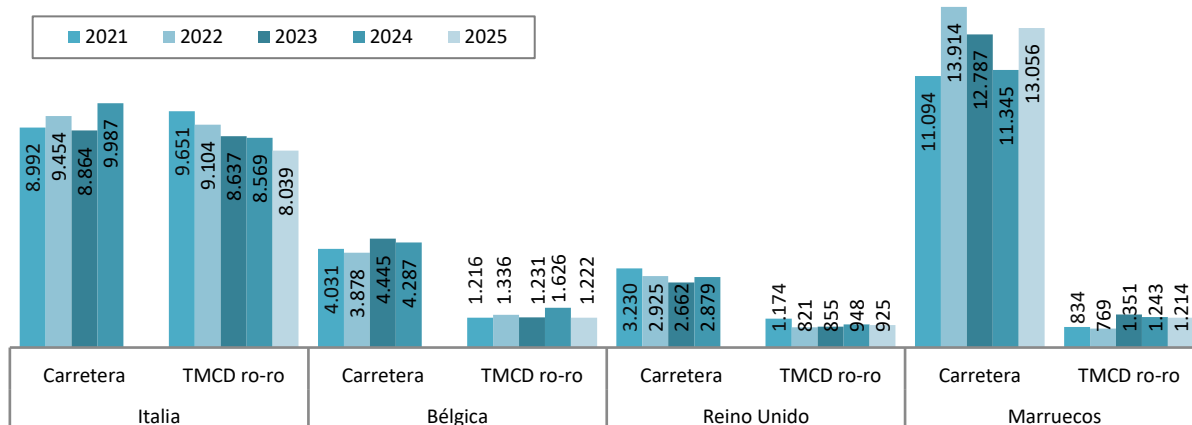
* TMCD alternativo a la carretera
* No incluye vehículos en reg. mercancía

IMPACTO EN LA DEMANDA DE TMCD SEGÚN PAÍSES

En el análisis por países se observa un mayor impacto en los países UE (Italia cae un 6,0% de 2024 a 2025 y Bélgica un 26,4%) frente a los países no UE (Marruecos que crece un 4,6% ó Reino Unido que disminuye un 2,2%).

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

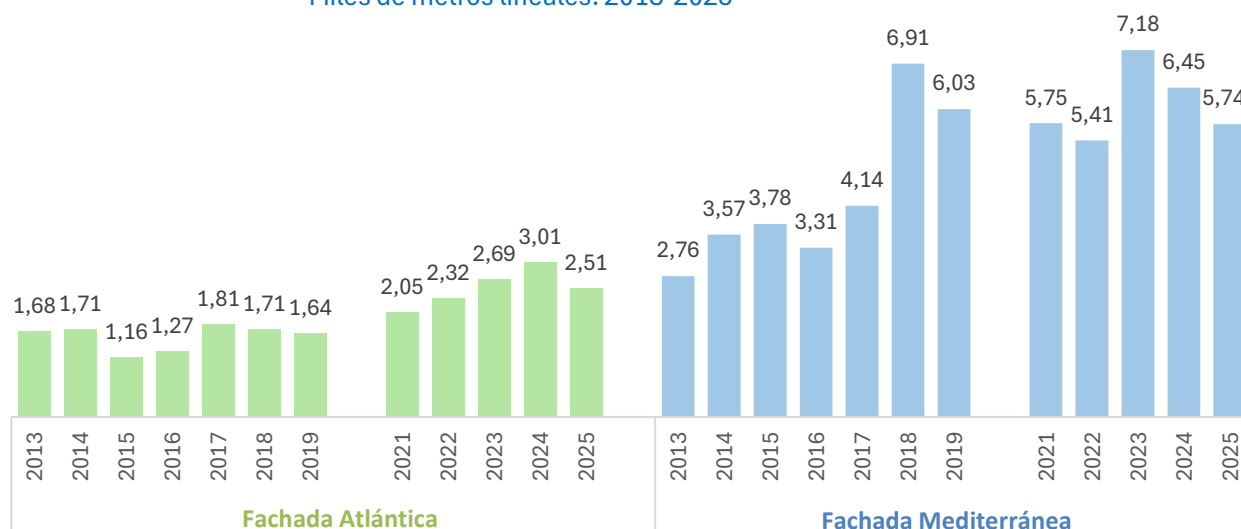


IMPACTO EN LA OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

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.

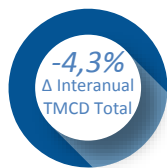
OFERTA DE TMCD RO-RO*
Miles de metros lineales. 2013-2025



* 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 AÑO 2025



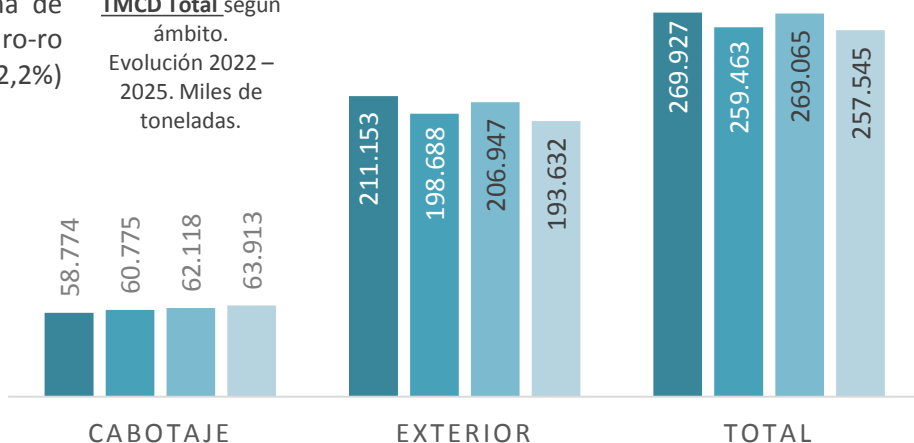
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA – TOTAL

Con 258 millones de toneladas en 2025, el Transporte Marítimo de Corta Distancia en España decreció un 4,3% respecto a 2024.

■ 2022 ■ 2023 ■ 2024 ■ 2025

El tráfico exterior cayó (-6,4%) mientras que el de cabotaje creció ligeramente (2,9%). Por forma de presentación, el tráfico de mercancía general ro-ro fue el único que experimentó crecimiento (2,2%) gracias al cabotaje.

TMCD Total según ámbito. Evolución 2022 – 2025. Miles de toneladas.



Tráfico Exterior



Tráfico de Cabotaje

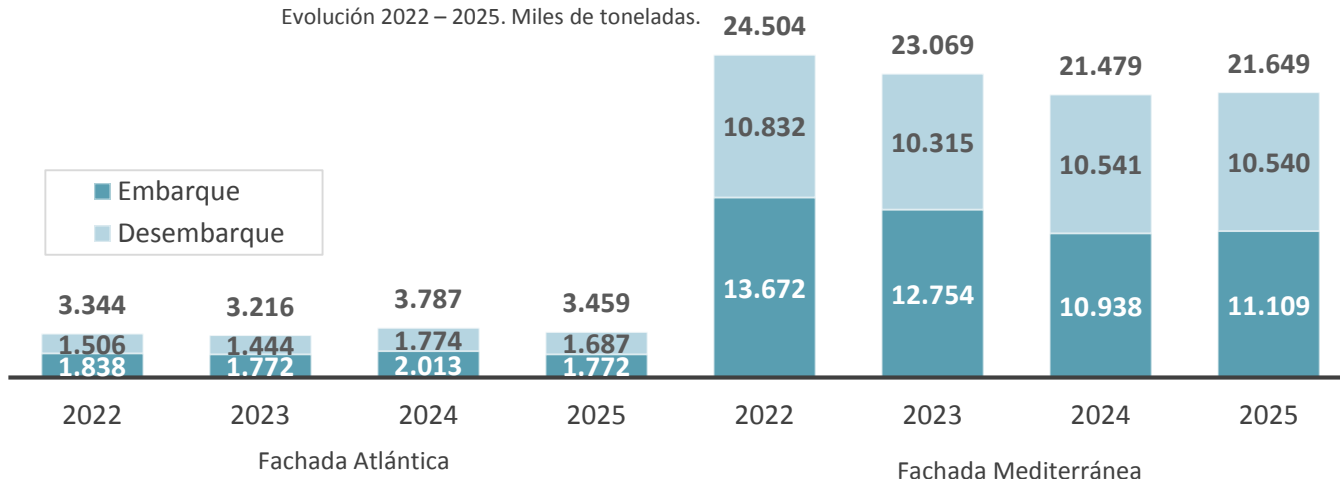
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA INTERNACIONAL RO-RO



El TMCD internacional ro-ro*, con 25,1 Mt en 2025, registra una caída del 0,8% en comparación con 2024.

En cuanto al TMCD internacional de carga rodada (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) se observó una **disminución del 0,8% respecto al año anterior**. El comportamiento entre las diferentes fachadas muestra una notable disparidad: mientras que la fachada Atlántica decreció un 8,7%, la Mediterránea se mantuvo estable (+0,6%).

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



* No incluye veh. reg. mercancía

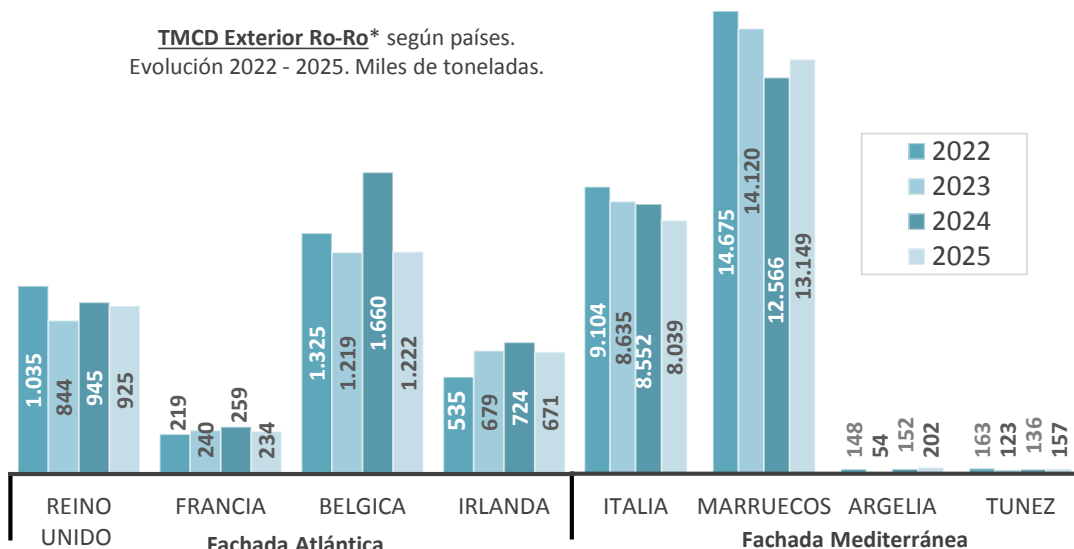
-26,4%
Δ Interanual
Bélgica

TMCD INTERNACIONAL RO-RO SEGÚN PAÍSES DE INTERCAMBIO

En la fachada Atlántica destaca el importante decremento del tráfico con Bélgica(-26,4%), mientras que la Mediterránea se mantiene estable gracias al crecimiento del tráfico con Marruecos (4,6%), pues el tráfico con Italia registra una notable caída (-6,0%).

Dentro de la fachada Atlántica todos los países presentan disminuciones en sus flujos: Bélgica (-26,4%), Reino Unido (-2,2%), Francia (-9,6%) e Irlanda (-7,3%).

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



En la fachada Mediterránea el tráfico con Marruecos crece un 4,6%, y el de Italia cae notablemente un 6,0%. Aunque con cifras muy reducidas, los tráficos con Argelia y Túnez registran notables aumentos por segundo año consecutivo, 32,4% y 15,5% respectivamente.

* No incluye vehículos en reg. mercancía

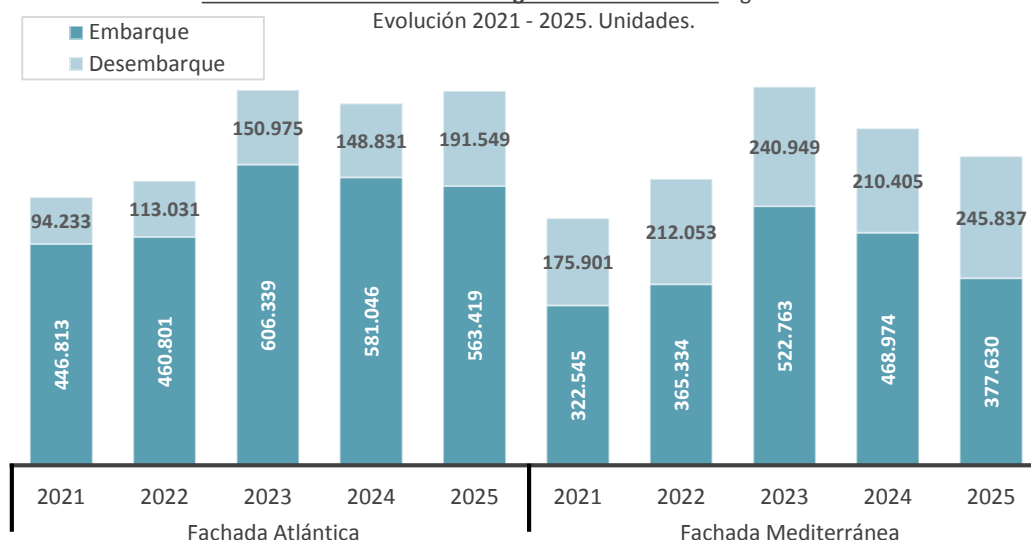
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA – SERVICIOS CAR- CARRIER

El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía con 3,2 Mt (≈ 1,4 millones vehículos) experimenta una reducción del 7,7% continuando la tendencia descendente observada en 2024

-7,7%
Δ Interanual
Demanda

Esta reducción se concentra en la fachada Mediterránea (-18,4%) y en los embarques (-14,7%), mientras que la fachada Atlántica registra un crecimiento del 3,4%, y los desembarques han aumentado (12,2%). La caída de los embarques ha sido más pronunciada en la fachada Mediterránea (-27,7%) que en la Atlántica (-3,0%). Por otro lado, los desembarques en la fachada Mediterránea registran una ligera subida (2,1%), siendo significativa en la fachada Atlántica (28,6%).

TMCD Exterior. Vehículos en régimen de mercancía según fachada.



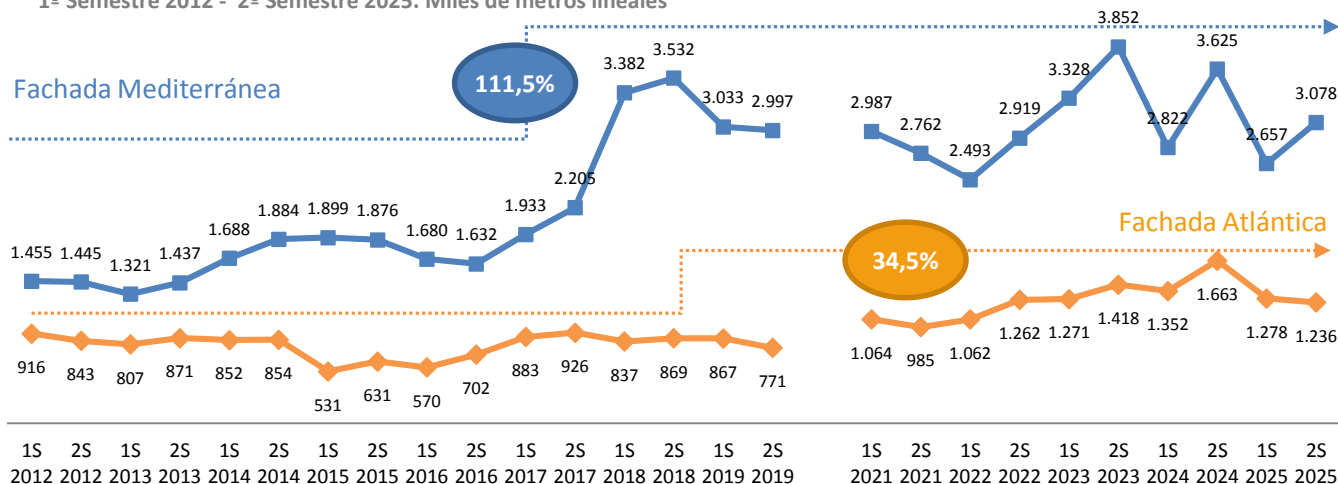
-12,8%
Δ Interanual
m lineales

OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA - ALTERNATIVO A LA CARRETERA

En 2025, la capacidad anual ofertada de los servicios de carga rodada se ha reducido en ambas Fachadas, Atlántica y Mediterránea.

En la fachada Atlántica, la evolución de 2024 a 2025 ha sido negativa, con un descenso del 16,6%. En la fachada Mediterránea, se ha registrado también una disminución, del 11,0%, siguiendo la tendencia del 2024.

TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA
CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS DE CARGA RODADA SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2025. Miles de metros lineales



* El salto en las cifras de capacidad de los servicios de carga rodada de la fachada mediterránea desde 2018 se debe a un cambio metodológico, al incluir en este concepto servicios que no se consideraban antes de ese año: Norte de África (Argelia, Marruecos y Túnez, exceptuando los servicios Bª Algeiras-Tánger).

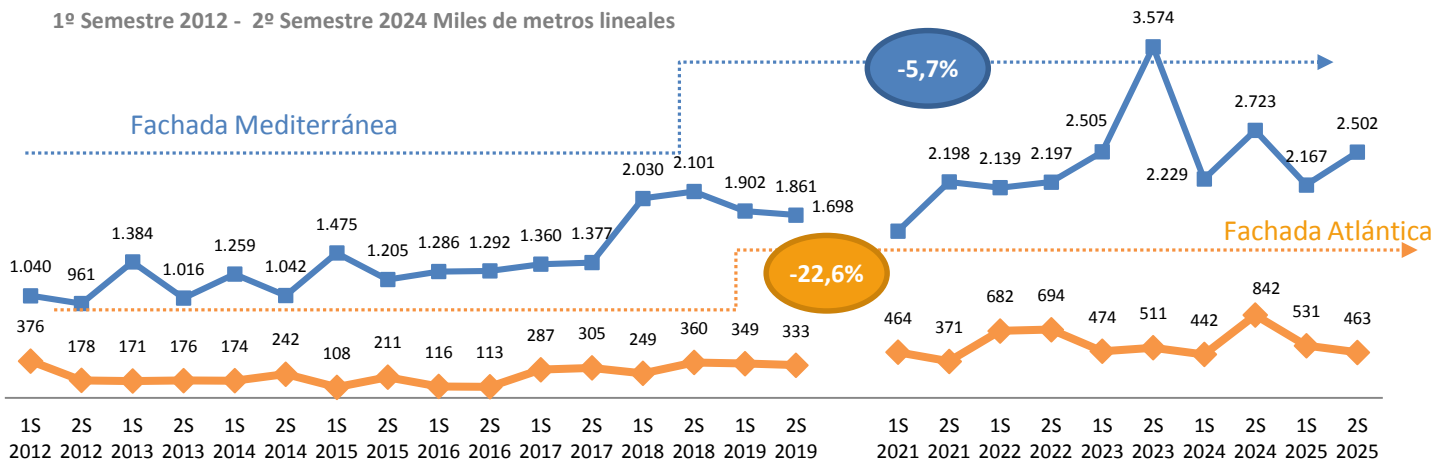
AUTOPISTAS DEL MAR

-9,2%
Δ Interanual
AdM
m lineales

En 2025, hay una pérdida en el número de Autopistas del Mar al reducirse la frecuencia de algunos servicios y, por tanto, se reduce la capacidad ofertada en este tipo de servicios.

La fachada Atlántica pierde dos Autopista del Mar, quedando en dos, y cae la capacidad ofertada a 1,0 millón de metros lineales, -22,6% en comparación con 2024. En contraste, la fachada Mediterránea, aumenta el número de Autopistas del Mar (ocho), aunque experimenta una disminución de la capacidad ofertada del 5,7%, pasando de 5,0 millones de metros lineales en 2024 a 4,7 millones en 2025.

AUTOPISTAS DEL MAR . CAPACIDAD SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2024 Miles de metros lineales



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

2. La oferta de servicios TMCD regulares de carga rodada en España

TMCD alternativo a la carretera

En el segundo semestre de 2025 se ofertaban en la fachada Atlántica 14 servicios por 7 navieras con un total de 34 buques de carga rodada.

Por su parte, en la fachada Mediterránea, 5 navieras cubrían 13 líneas de TMCD alternativo a la carretera, con 31 buques de carga rodada.

Respecto al primer semestre de 2025, en la fachada Atlántica se ha mantenido el número de líneas en 14, pero ha aumentado el de buques en servicio, así como el número de navieras de 6 a 7.

En la fachada Mediterránea, el número de líneas ha aumentado en uno, y el de buques en servicio se ha mantenido, al igual que el número de navieras.

En cuanto a la evolución de la capacidad ofertada en los servicios de carga rodada, en la **fachada Atlántica la evolución del año 2024 al 2025 ha sido negativa**, con una caída del **16,6%**, pasando de 3,0 a 2,5 millones de metros lineales, una fuerte caída que revierte la tendencia positiva de años anteriores y se retrocede a valores de 2023. En la **fachada Mediterránea, la capacidad ofertada ha disminuido un 11,0%**, de 6,4 a 5,7 millones de metros lineales, manteniendo la tendencia del año 2024, en que cayó un 10,2%.

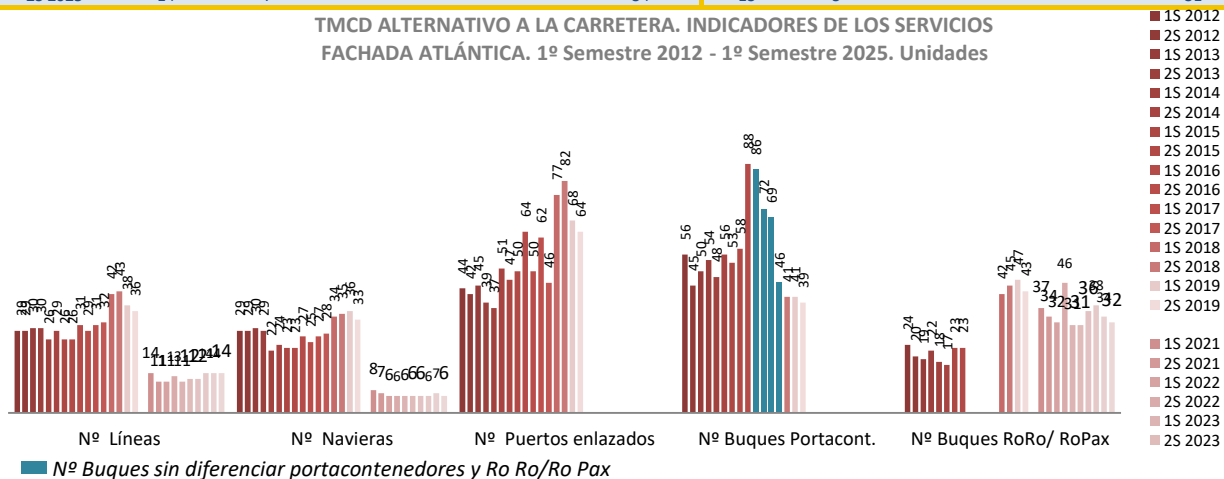
Estas reducciones en ambas fachadas se producen tras la introducción del ETS que ha impactado notablemente en el Transporte Marítimo de Corta Distancia entre países miembros de la UE, provocando reducciones de frecuencia de algunos servicios. Los aumentos en los servicios marítimos con países extracomunitarios del norte de África no han podido compensar esta tendencia negativa.

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

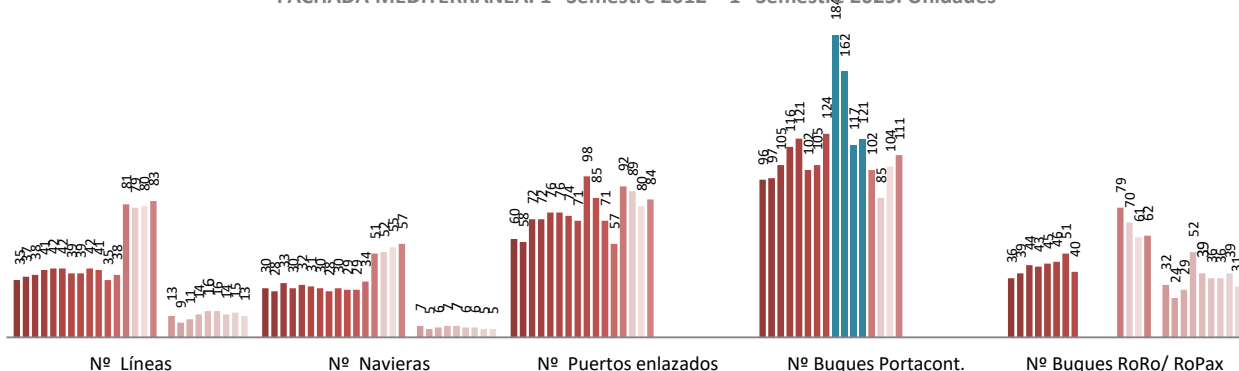
1.1: TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. INDICADORES DE LOS SERVICIOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2025.S1

	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

TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. INDICADORES DE LOS SERVICIOS FACHADA ATLÁNTICA. 1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2025. Unidades



TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. INDICADORES DE LOS SERVICIOS. FACHADA MEDITERRÁNEA. 1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2025. Unidades



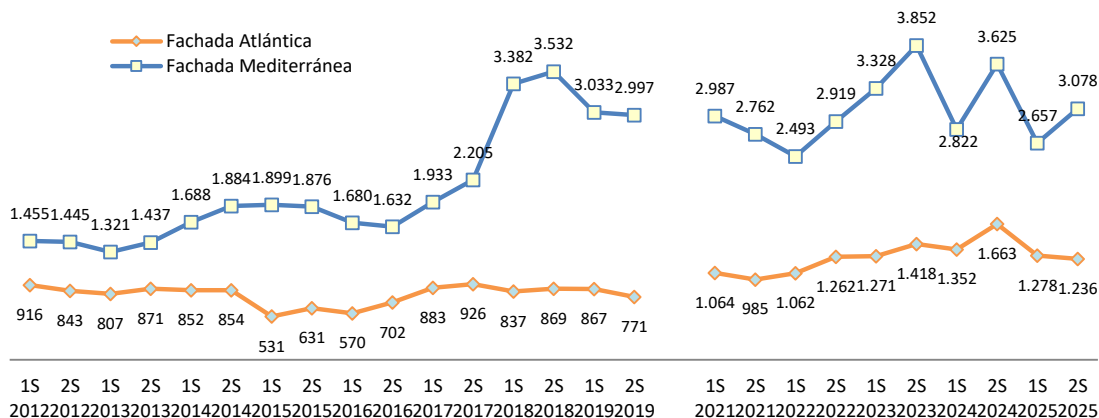
Fuente: Base de datos SPC-Spain
Elaboración SPC-Spain

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

1.2: TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2025.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%

TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA
CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS DE CARGA RODADA SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2025. 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 2º semestre de 2025 estaba constituida por 10 líneas operadas por 5 navieras, enlazando 16 puertos internacionales, y servidas por 25 buques de carga rodada.

Su distribución por fachadas muestra que, en la fachada Atlántica, solo una empresa naviera ofertaba **2 Autopistas del Mar** - enlazando con 5 puertos en Reino Unido con 5 buques de carga rodada-, mientras que en la fachada Mediterránea se ofertaban **8 Autopistas del Mar** -4 con Marruecos, 2 con Italia y 2 con Argelia- por 4 navieras, enlazando 11 puertos, y servidas por 20 buques de carga rodada.

En cuanto a la evolución desde el 1º semestre hasta el 2º semestre de 2025, se observa que en la fachada Atlántica se reducen de 3 a 2 las Autopistas del Mar, mientras que el número de puertos enlazados ha disminuido de 8 a 5 y el número de **buques de carga** rodada se ha mantenido en 5, y por lo tanto está por debajo de los números de años anteriores.

Por su parte, en la fachada Mediterránea se han aumentado de 7 a 8 las Autopistas del Mar, y se han mantenido en 4 el número de navieras. El número de puertos internacionales enlazados ha crecido a 11, mientras que el de buques de carga rodada ha disminuido en 3 (pasando de 23 a 20).

En cuanto a la **capacidad ofertada**, la situación varía significativamente según la fachada: en la **fachada Atlántica**, durante el año 2025 se ofertaron un total de **1,0 millón de metros lineales**, lo que supone una notable caída del -22,6% tras registrar un aumento del 30,3% el año 2024.

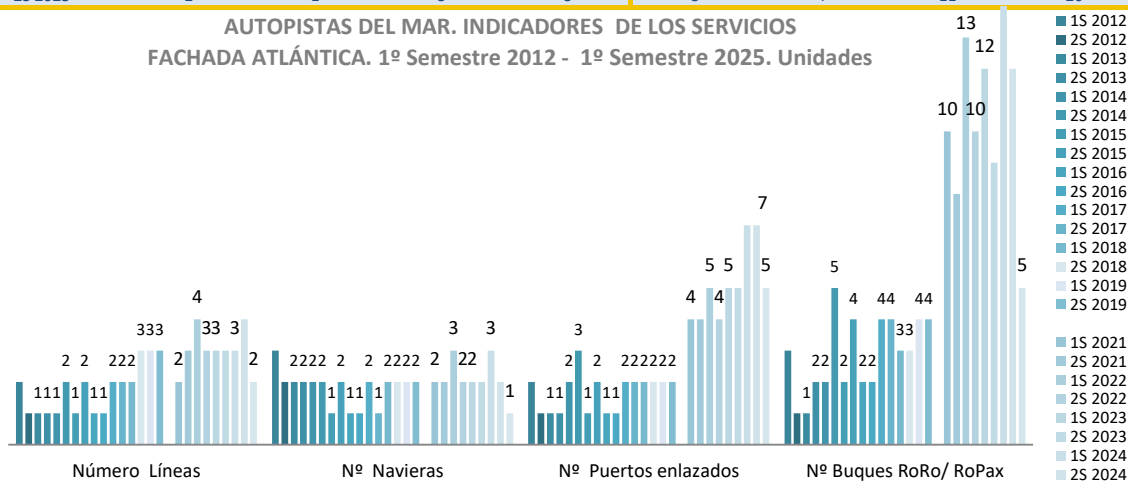
La **fachada Mediterránea** experimentó una **reducción más leve del 5,7%**, pasando de 5,0 millones de metros lineales en 2024 a 4,7 millones en 2025, notando menos la caída gracias al aumento de los servicios con el norte de África.

2.- AUTOPISTAS DEL MAR

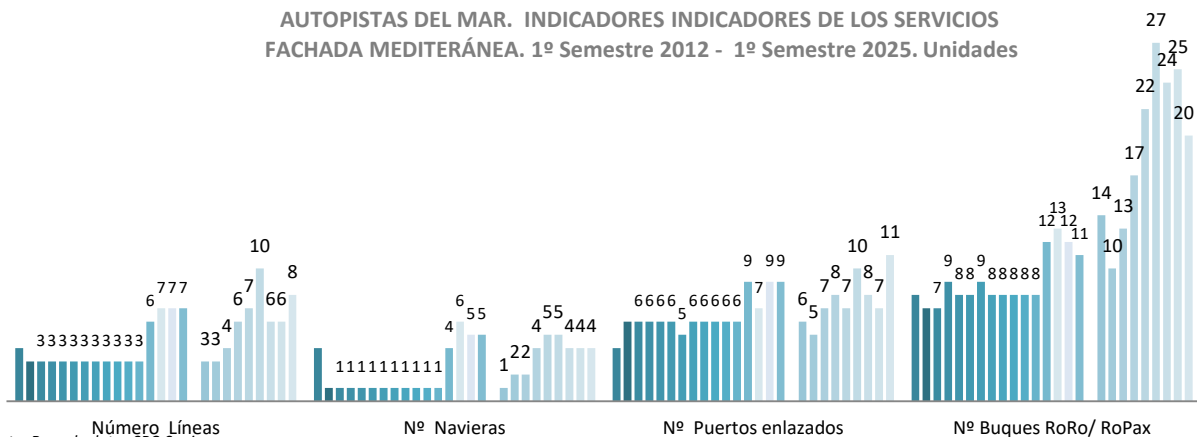
2.1: AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2025.S1

	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

AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS FACHADA ATLÁNTICA. 1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2025. Unidades



AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS FACHADA MEDITERRÁNEA. 1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2025. Unidades



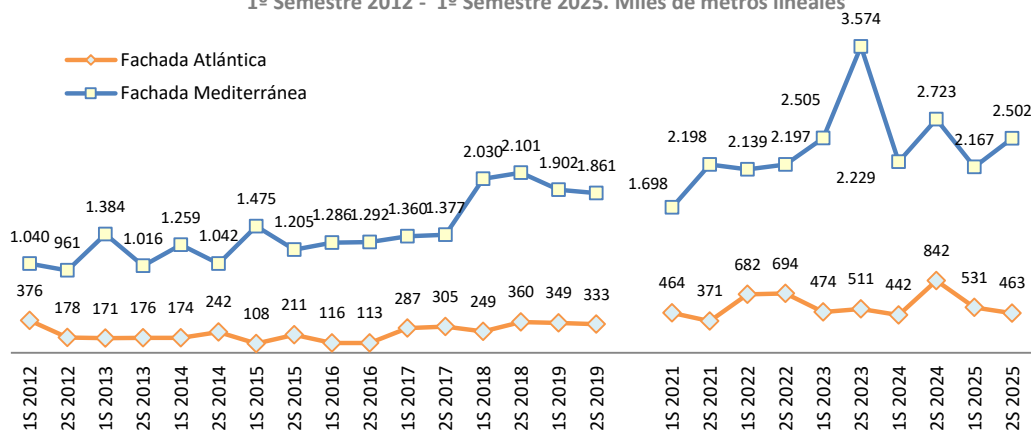
Fuente: Base de datos SPC-Spain
Elaboración SPC-Spain

2.- AUTOPISTAS DEL MAR

2.2: AUTOPISTAS DEL MAR. CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2025.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		6.235.944
2S 2021	8	371.141	22,5%	10	2.197.763	3,5%	5.663.239
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%	-9,2%

AUTOPISTAS DEL MAR . CAPACIDAD SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2025. Miles de metros lineales



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

3. La demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España

En el año 2025, el Transporte Marítimo de Corta Distancia en España totalizó 257,5 millones de toneladas (cifra un 4,3% inferior a la de 2024, 269,1 Mt) y similar a la de 2023 (259,5 Mt)), de las que el 24,8% correspondieron a cabotaje (tráfico nacional) y el 75,2% a exterior (tráfico internacional). El tráfico de cabotaje creció un 2,9% con respecto a 2024, y el tráfico exterior se redujo en un 6,4%, marcando su nivel más bajo de los últimos años, inferior incluso a 2020.

Casi la mitad del TMCD (48,9%) corresponde a los tráficos de graneles (125,9 millones de toneladas). Mientras que la otra mitad, 51,1%, es mercancía general (-131,7 millones de toneladas-) que se distribuye entre la mercancía contenerizada -65 millones de toneladas-, la carga rodada -55,9 millones de toneladas- y la mercancía convencional -10,8 millones de toneladas-.

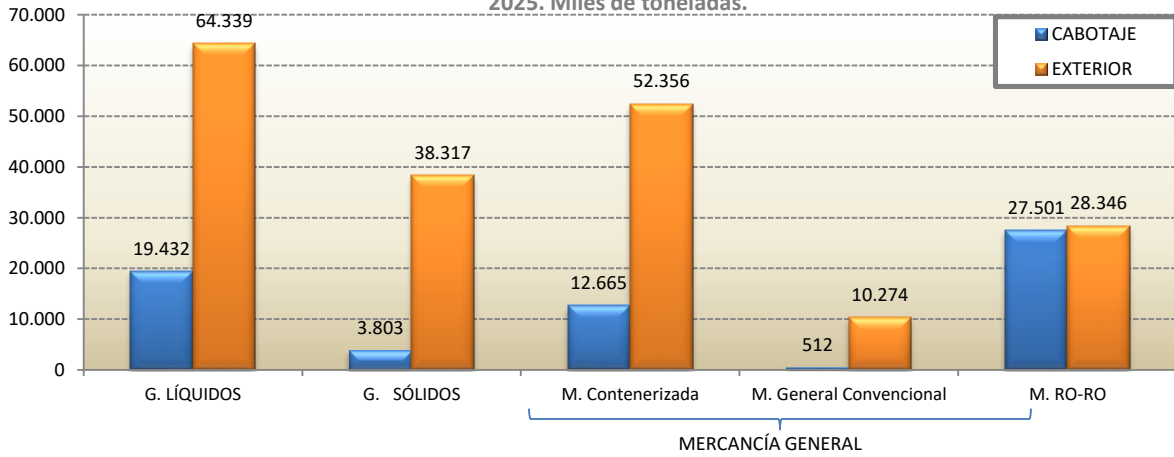
Graneles sólidos y graneles líquidos han variado de diferente manera, con respecto 2024. El tráfico de graneles líquidos (83,8 Mt) se ha mantenido, mientras que el de los graneles sólidos (42,1 Mt) cayó un 14,0%.

Respecto a la mercancía general, esta ha decrecido un 3,4% (de 136,4 a 131,7 millones de toneladas) debido a la notable reducción (-9,1%) de la mercancía contenerizada, mientras que la general convencional aumenta (5,7%). Situación semejante es la de la mercancía ro-ro que presenta una leve variación positiva (2,2%).

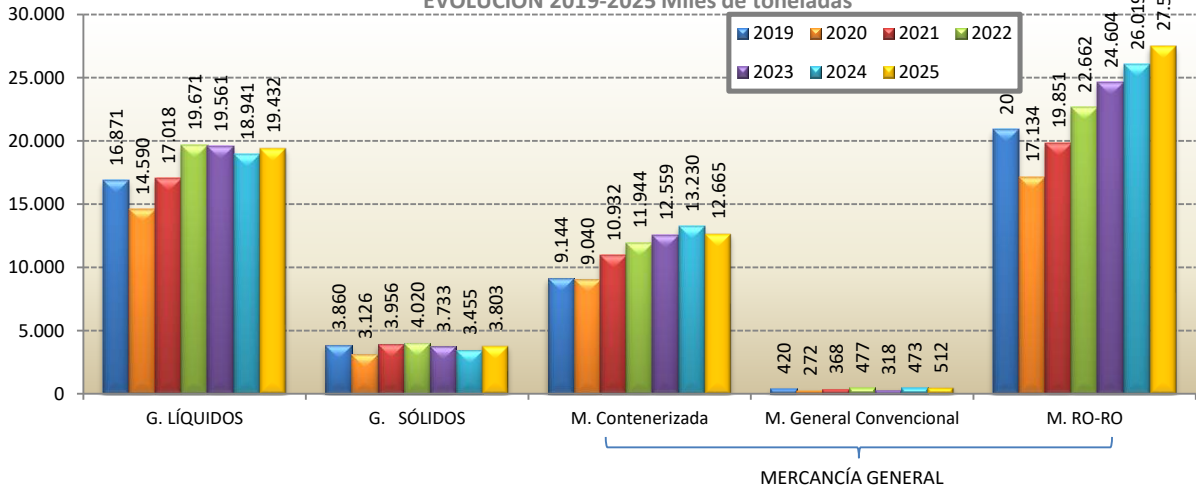
1.- TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA. CABOTAJE Y EXTERIOR. EVOLUCIÓN 2019-2025. Miles de toneladas.

		G. LÍQUIDOS	G. SÓLIDOS	MERCANCÍA GENERAL				TOTAL
				Total	M. Contenerizada	M. General Convencional	M. RO-RO	
2019	CABOTAJE	16.871	3.860	30.483	9.144	420	20.919	51.214
	EXTERIOR	78.823	46.020	93.408	55.995	12.745	24.668	218.252
	TOTAL	95.695	49.880	123.892	65.139	13.165	45.588	269.466
2020	CABOTAJE	14.590	3.126	26.447	9.040	272	17.134	44.163
	EXTERIOR	66.065	42.280	89.996	56.108	10.736	23.152	198.341
	TOTAL	80.656	45.406	116.442	65.148	11.008	40.286	242.504
2021	CABOTAJE	17.018	3.956	31.151	10.932	368	19.851	52.126
	EXTERIOR	75.916	45.216	97.681	57.424	12.030	28.227	218.814
	TOTAL	92.934	49.173	128.833	68.357	12.399	48.077	270.939
2022	CABOTAJE	19.671	4.020	35.083	11.944	477	22.662	58.774
	EXTERIOR	69.994	46.870	94.289	53.622	10.114	30.553	211.153
	TOTAL	89.664	50.890	129.373	65.566	10.591	53.216	269.927
2023	CABOTAJE	19.561	3.733	37.481	12.559	318	24.604	60.775
	EXTERIOR	62.703	48.698	87.286	47.494	9.933	29.859	198.688
	TOTAL	82.264	52.432	124.767	60.053	10.251	54.463	259.463
2024	CABOTAJE	18.941	3.455	39.721	13.230	473	26.019	62.118
	EXTERIOR	64.798	45.516	96.634	58.276	9.735	28.623	206.947
	TOTAL	83.738	48.971	136.355	71.506	10.208	54.641	269.065
2025	CABOTAJE	19.432	3.803	40.678	12.665	512	27.501	63.913
	EXTERIOR	64.339	38.317	90.976	52.356	10.274	28.346	193.632
	TOTAL	83.770	42.120	131.655	65.021	10.786	55.848	257.545
VARIACIÓN 2024/2025		0,0%	-14,0%	-3,4%	-9,1%	5,7%	2,2%	-4,3%

TMCD. MERCANCÍA SEGÚN ÁMBITO Y PRESENTACIÓN. 2025. Miles de toneladas.



TMCD. MERCANCÍA DE CABOTAJE SEGÚN SU PRESENTACIÓN EVOLUCIÓN 2019-2025 Miles de toneladas



Fuente: Puertos del Estado
Elaboración: SPC - Spain

Volumen de mercancías en transporte internacional. Evolución 2024-2025

En el año 2025, el Transporte Marítimo de Corta Distancia internacional en España totalizó 193,6 millones de toneladas -un 6,4% menos que en 2024 y como se ha comentado, marcando un mínimo -, de las cuales el 42,7% fueron embarcadas y el 57,3% fueron desembarcadas.

Su distribución según la presentación de la mercancía muestra que los graneles líquidos representan el 33,2% del total (64,3 millones de toneladas), los graneles sólidos el 19,8% (38,3 millones de toneladas), mientras que el restante 47,0% (91,0 millones de toneladas), correspondiente a la mercancía general, se distribuye entre un 27,0% de la mercancía en contenedor (52,4 millones de toneladas), un 14,6% de la mercancía Ro-Ro (28,3 millones de toneladas) y un 5,3% de la mercancía general convencional (10,3 millones de toneladas).

Los graneles presentan un gran desequilibrio a favor de las mercancías desembarcadas, algo más acusado en los graneles líquidos. Por el contrario, la mercancía general embarcada es superior a la desembarcada en todas sus formas.

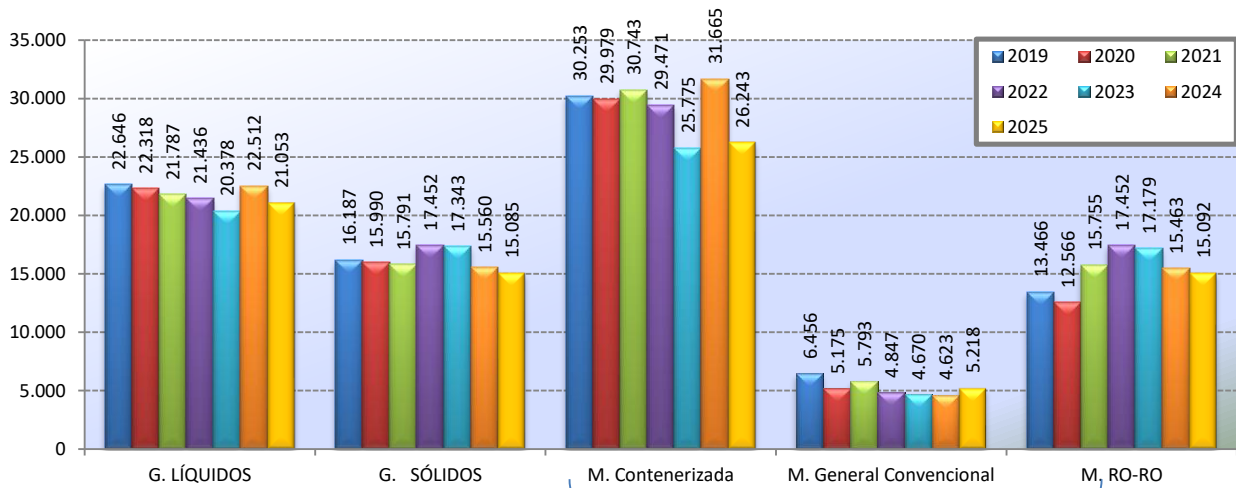
Respecto a 2024, se ha registrado una reducción del 6,4% debido principalmente a la importante caída de los graneles sólidos (-15,8%). También ha caído la mercancía general (-5,9%) atribuible principalmente a la mercancía contenerizada, que cayó un 10,2%, mientras que la carga rodada disminuyó un 1,0%, la convencional aumentó un 5,5% y los graneles líquidos permanecen prácticamente estables (-0,7%).

La caída de los graneles sólidos es atribuible al desembarque (23,2 millones de toneladas frente a 30,0 millones de toneladas en 2024). En el caso de la mercancía contenerizada la situación es opuesta: mientras no hay variación en el desembarque, los embarques se han reducido de 31,7 millones de toneladas a 26,2 millones de toneladas en 2025.

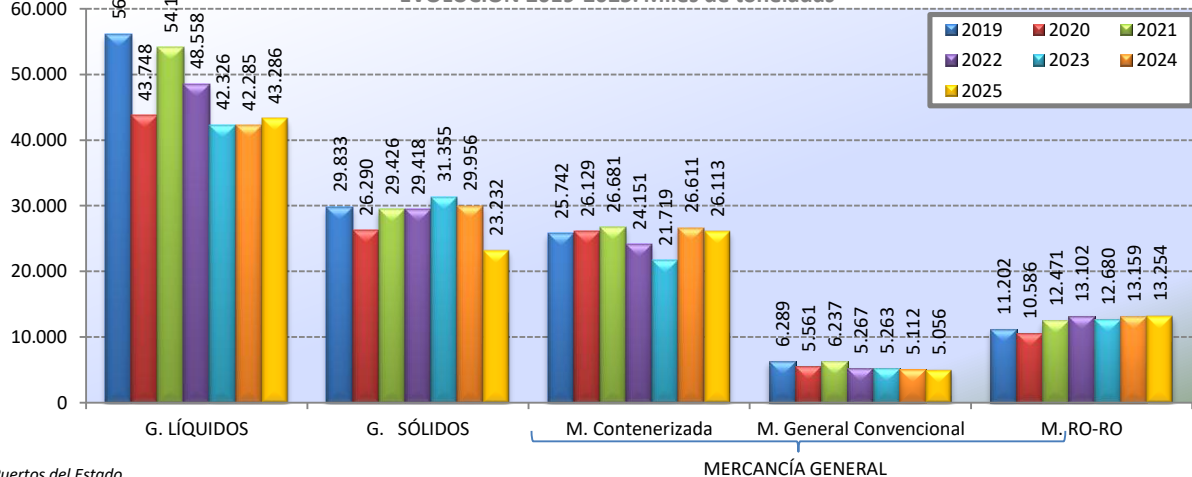
2.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍA SEGÚN SU PRESENTACIÓN. EVOLUCIÓN 2019-2025. Miles de toneladas.

		G. LÍQUIDOS	G. SÓLIDOS	MERCANCÍA GENERAL			TOTAL	
				TOTAL	M. Contenerizada	M. General Convencional		M. RO-RO
2019	EMBARQUE	22.646	16.187	50.175	30.253	6.456	13.466	89.009
	DESEMBARQUE	56.177	29.833	43.233	25.742	6.289	11.202	129.243
	TOTAL	78.823	46.020	93.408	55.995	12.745	24.668	218.252
2020	EMBARQUE	22.318	15.990	47.720	29.979	5.175	12.566	86.027
	DESEMBARQUE	43.748	26.290	42.276	26.129	5.561	10.586	112.314
	TOTAL	66.065	42.280	89.996	56.108	10.736	23.152	198.341
2021	EMBARQUE	21.787	15.791	52.292	30.743	5.793	15.755	89.870
	DESEMBARQUE	54.129	29.426	45.389	26.681	6.237	12.471	128.944
	TOTAL	75.916	45.216	97.681	57.424	12.030	28.227	218.814
2022	EMBARQUE	21.436	17.452	51.770	29.471	4.847	17.452	90.658
	DESEMBARQUE	48.558	29.418	42.519	24.151	5.267	13.102	120.495
	TOTAL	69.994	46.870	94.289	53.622	10.114	30.553	211.153
2023	EMBARQUE	20.378	17.343	47.623	25.775	4.670	17.179	85.344
	DESEMBARQUE	42.326	31.355	39.663	21.719	5.263	12.680	113.344
	TOTAL	62.703	48.698	87.286	47.494	9.933	29.859	198.688
2024	EMBARQUE	22.512	15.560	51.751	31.665	4.623	15.463	89.823
	DESEMBARQUE	42.285	29.956	44.882	26.611	5.112	13.159	117.124
	TOTAL	64.798	45.516	96.634	58.276	9.735	28.623	206.947
2025	EMBARQUE	21.053	15.085	46.553	26.243	5.218	15.092	82.692
	DESEMBARQUE	43.286	23.232	44.423	26.113	5.056	13.254	110.940
	TOTAL	64.339	38.317	90.976	52.356	10.274	28.346	193.632
VARIACIÓN 2024/2025		-0,7%	-15,8%	-5,9%	-10,2%	5,5%	-1,0%	-6,4%

TMCD EXTERIOR MERCANCÍA EMBARCADA SEGÚN SU PRESENTACIÓN EVOLUCIÓN 2019-2025. Miles de toneladas



TMCD EXTERIOR MERCANCÍA DESEMBARCARA SEGÚN SU PRESENTACIÓN EVOLUCIÓN 2019-2025. Miles de toneladas



Fuente: Puertos del Estado
Elaboración: SPC - Spain

Volumen de mercancías Ro-Ro. Evolución 2024-2025

En el año 2025, el Transporte Marítimo de Corta Distancia internacional Ro-Ro en España experimentó un descenso del 1,0% respecto a 2024, pasando de 28,6 a 28,4 millones de toneladas en 2025. El decrecimiento se produjo en los embarques (2,4%, pasando de 15,5 millones de toneladas en 2024 a 15,1 en 2025) mientras que los desembarques crecieron ligeramente (0,7%, pasando de 13,2 en 2024 a 13,3 millones de toneladas en 2025).

Según unidades de carga, son mayoritarios los vehículos de mercancías (86,7%) que se han mantenido (-0,3%) respecto a 2024, seguido de los vehículos en régimen de mercancía (11,4% del total y registrando un decrecimiento del 2,2% respecto a 2024). Por su parte, los contenedores ro-ro son el tráfico minoritario del grupo (1,9%) y experimentan un gran descenso (20,0%, respecto 2024).

La evolución del tráfico rodado excluyendo los vehículos en régimen de mercancía, descendió un 0,8% en 2025 respecto a 2024. El comportamiento por fachadas ha sido dispar: registró un descenso significativo del tráfico en la fachada Atlántica (-8,7%), mientras que la Mediterránea registró un pequeño aumento del 0,6%. Estas cifras aumentan la gran diferencia entre volúmenes de ambas fachadas, la Atlántica presenta un volumen de TMCD Ro-Ro muy inferior (3,5 millones de toneladas) a la fachada Mediterránea (21,7 millones de toneladas).

La variación en ambas fachadas presenta diferencias notables al comparar los embarques y desembarques. Los embarques en la fachada atlántica se redujeron un 12,0%, mientras que en la fachada mediterránea aumentaron un 1,1%. En cuanto a los desembarques, decrecieron un 4,9% en la fachada atlántica, en comparación con la mediterránea que se mantuvo (10,5 millones de toneladas), en relación con los datos de 2024.

En conclusión, el ligero descenso del tráfico de carga rodada se atribuye principalmente a la reducción de los embarques en la fachada Atlántica.

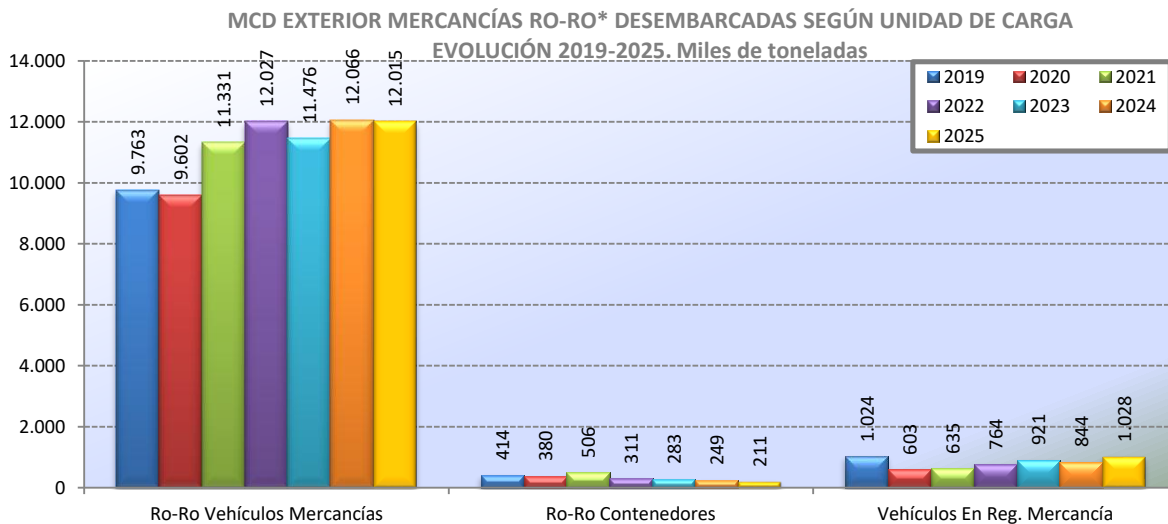
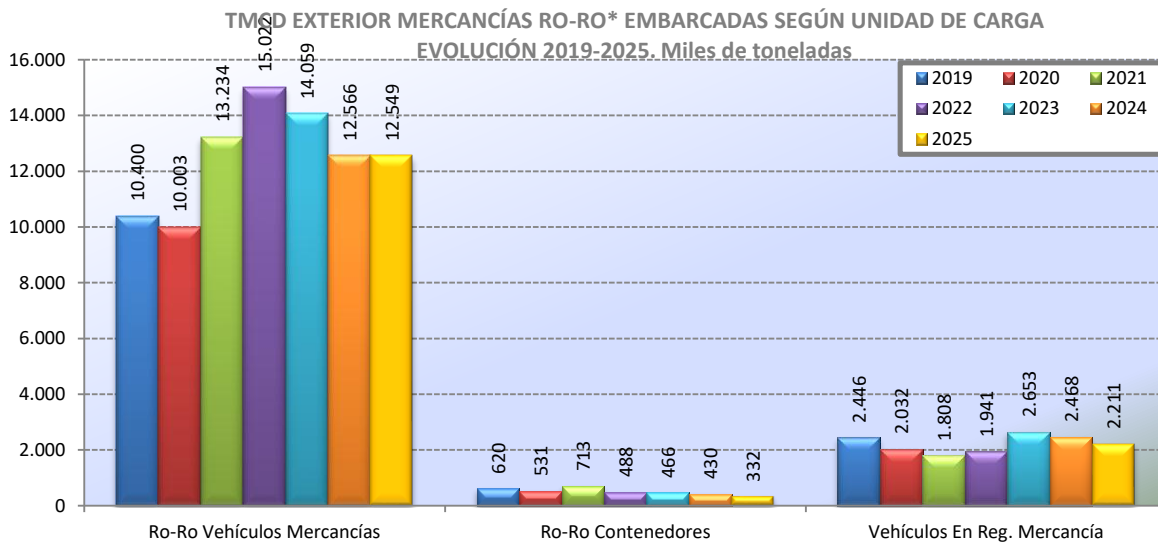
Transporte internacional de vehículos en régimen de mercancía. Evolución 2024-2025

El tráfico de vehículos en régimen de mercancía representa el 11,4% del tráfico Ro-Ro, y ha experimentado descensos en los embarques (-10,4%) y aumentos en los desembarques (21,8%) en 2025 respecto a 2024.

Por fachadas y tipo de operación, la fachada Atlántica ha registrado un aumento del 3,6% en comparación con 2024, mientras que la fachada Mediterránea ha caído considerablemente (-18,4%). En la fachada Atlántica los valores varían según el sentido: los embarques han caído un 3,0%, mientras que los desembarques han registrado un crecimiento del 28,7%. Por el contrario, en la fachada Mediterránea el descenso ha sido más pronunciado en los embarques, con una caída del 27,8%, mientras que los desembarques han aumentado un 2,0%.

3.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO SEGÚN UNIDAD DE CARGA. EVOLUCIÓN 2019-2025. Miles de toneladas.

		Ro-Ro Vehículos Mercancías	Ro-Ro Contenedores	Vehículos En Reg. Mercancía	TOTAL
2019	EMBARQUE	10.400	620	2.446	13.466
	DESEMBARQUE	9.763	414	1.024	11.202
	TOTAL	20.164	1.034	3.470	24.668
2020	EMBARQUE	10.003	531	2.032	12.566
	DESEMBARQUE	9.602	380	603	10.586
	TOTAL	19.605	911	2.636	23.152
2021	EMBARQUE	13.234	713	1.808	15.755
	DESEMBARQUE	11.331	506	635	12.471
	TOTAL	24.565	1.219	2.443	28.227
2022	EMBARQUE	15.022	488	1.941	17.452
	DESEMBARQUE	12.027	311	764	13.102
	TOTAL	27.049	799	2.705	30.553
2023	EMBARQUE	14.059	466	2.653	17.179
	DESEMBARQUE	11.476	283	921	12.680
	TOTAL	25.536	749	3.574	29.859
2024	EMBARQUE	12.566	430	2.468	15.463
	DESEMBARQUE	12.066	249	844	13.159
	TOTAL	24.632	679	3.312	28.623
2025	EMBARQUE	12.549	332	2.211	15.092
	DESEMBARQUE	12.015	211	1.028	13.254
	TOTAL	24.565	543	3.239	28.346
VARIACIÓN 2024/2025		-0,3%	-20,0%	-2,2%	-1,0%



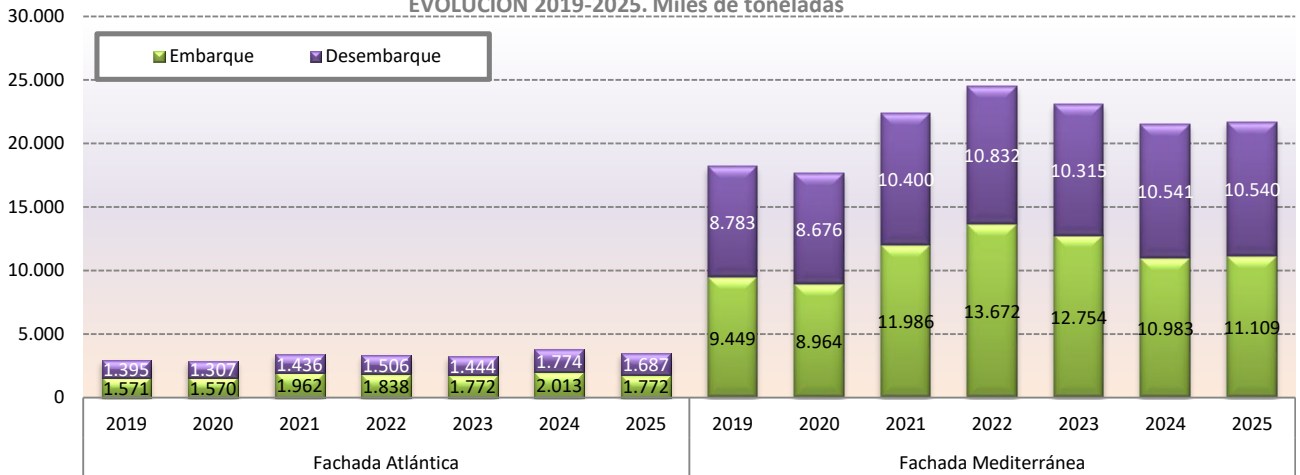
Fuente: Puertos del Estado
Elaboración: SPC - Spain

4.-TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2019-2025. Miles de toneladas.

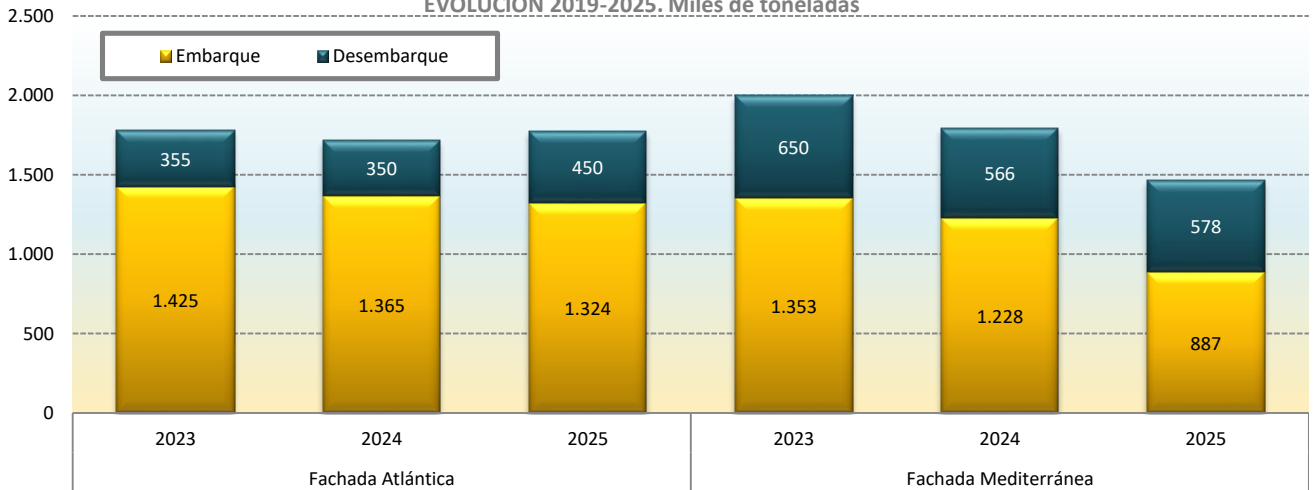
		Fachada Atlántica	Fachada Mediterránea	Total
2019	EMBARQUE	1.571	9.449	11.020
	DESEMBARQUE	1.395	8.783	10.178
	TOTAL	2.967	18.231	21.198
2020	EMBARQUE	1.570	8.964	10.534
	DESEMBARQUE	1.307	8.676	9.982
	TOTAL	2.877	17.639	20.516
2021	EMBARQUE	1.962	11.986	13.947
	DESEMBARQUE	1.436	10.400	11.836
	TOTAL	3.398	22.386	25.784
2022	EMBARQUE	1.838	13.672	15.510
	DESEMBARQUE	1.506	10.832	12.338
	TOTAL	3.345	24.503	27.848
2023	EMBARQUE	1.772	12.754	14.525
	DESEMBARQUE	1.444	10.315	11.759
	TOTAL	3.216	23.069	26.285
2024	EMBARQUE	2.013	10.983	12.996
	DESEMBARQUE	1.774	10.541	12.315
	TOTAL	3.787	21.524	25.311
2025	EMBARQUE	1.772	11.109	12.881
	DESEMBARQUE	1.687	10.540	12.226
	TOTAL	3.458	21.649	25.107
VARIACIÓN 2024/2025		-8,7%	0,6%	-0,8%

* No incluye el tráfico de "Vehículos en reg. Mercancía"

TMCD EXTERIOR MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN FACHADA
EVOLUCIÓN 2019-2025. Miles de toneladas



TMCD EXTERIOR. VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA SEGÚN FACHADA
EVOLUCIÓN 2019-2025. Miles de toneladas



Fuente: Puertos del Estado
Elaboración: SPC - Spain

Volumen de mercancías Ro-Ro según Autoridades Portuarias y países de intercambio

La evolución del año 2024 al año 2025 en cuanto a la carga rodada **según Autoridades Portuarias** muestra que, en la fachada Atlántica, los puertos de Santander y Vigo han registrado una importante caída de este tráfico (-12,8% y -41,0% respectivamente), a diferencia de los puertos de Bilbao, que decreció un 2,8%, Pasajes que mantuvo sus valores del año 2024 y Vilagarcía que aparece en la lista tras la apertura de una nueva línea regular con Róterdam. No obstante, tanto Santander con 1,6 millones de toneladas como Bilbao con 1,1 millones de toneladas, se mantienen como los puertos con mayor carga rodada de la fachada atlántica.

En el caso de la fachada Mediterránea es reseñable, respecto a 2024, por una parte, el crecimiento del puerto de Almería (19,9%) y de Bahía de Algeciras (5,4%), y la caída de Barcelona (-9,5%) y Motril (-17,2%), mientras que Valencia experimentó una reducción más suave (-3,1%).

Según **países de origen/destino**, en la fachada Atlántica todos los países han registrado reducciones, Bélgica baja (-26,4%) destacando que se vuelve al nivel de 2023. Algo similar sucede con Francia (-9,6%) y con Irlanda (-7,3%) que se reduce por vez primera. Con el Reino Unido la disminución es mucho más leve (-2,2%).

En cuanto a la fachada Mediterránea, todos los países aumentan: Marruecos (4,6%), Argelia (32,4%) y Túnez (15,5%) con la excepción de Italia (-6,0%) que vuelve a cifras de 2020.

5.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN FACHADA Y AA.PP. EVOLUCIÓN 2019-2025. Miles de toneladas.

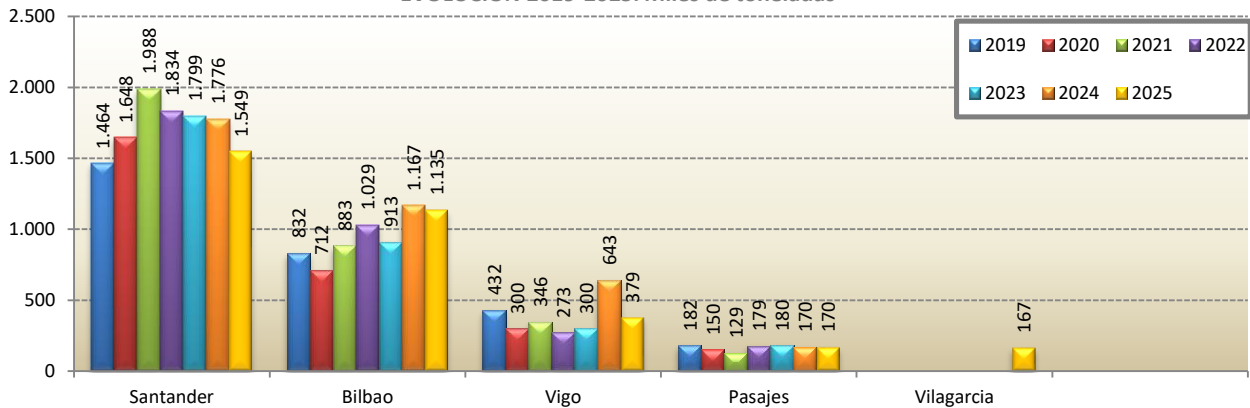
		Fachada Atlántica				
		Santander	Bilbao	Vigo	Pasajes	Vilagarcía
2019	TOTAL	1.464	832	432	182	
2020	TOTAL	1.648	712	300	150	
2021	TOTAL	1.988	883	346	129	
2022	TOTAL	1.834	1.029	273	179	
2023	TOTAL	1.799	913	300	180	
2024	EMBARQUE	1.042	539	311	101	
	DESEMBARQUE	734	628	332	69	
	TOTAL	1.776	1.167	643	170	
2025	EMBARQUE	937	528	167	97	27
	DESEMBARQUE	612	607	213	73	140
	TOTAL	1.549	1.135	379	170	167
VARIACIÓN 2024/2025		-12,8%	-2,8%	-41,0%	0,1%	-

* No incluye el tráfico de "Vehículos en reg. Mercancía"

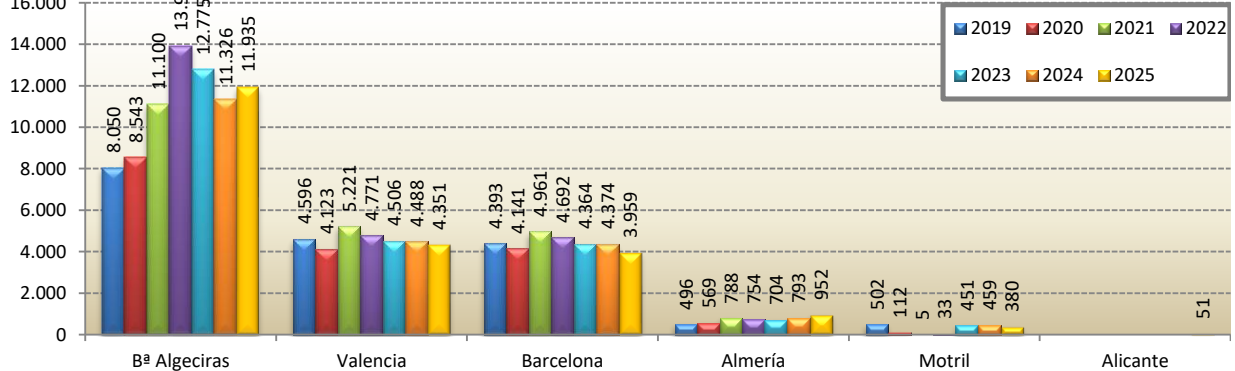
		Fachada Mediterránea					
		Bª Algeciras	Valencia	Barcelona	Almería	Motril	Alicante
2019	TOTAL	8.050	4.596	4.393	496	502	
2020	TOTAL	8.543	4.123	4.141	569	112	
2021	TOTAL	11.100	5.221	4.961	788	5	
2022	TOTAL	13.921	4.771	4.692	754	33	
2023	TOTAL	12.775	4.506	4.364	704	451	
2024	EMBARQUE	5.585	2.430	2.310	489	118	
	DESEMBARQUE	5.741	2.058	2.065	305	340	
	TOTAL	11.326	4.488	4.374	793	459	
2025	EMBARQUE	5.944	2.324	2.133	561	104	26
	DESEMBARQUE	5.991	2.027	1.826	390	276	24
	TOTAL	11.935	4.351	3.959	952	380	51
VARIACIÓN 2024/2025		5,4%	-3,1%	-9,5%	19,9%	-17,2%	-

* No incluye el tráfico de "Vehículos en reg. Mercancía"

TMCD EXTERIOR MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN AAPP. FACHADA ATLÁNTICA
EVOLUCIÓN 2019-2025. Miles de toneladas



TMCD EXTERIOR MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN AAPP. FACHADA MEDITERRÁNEA
EVOLUCIÓN 2019-2025. Miles de toneladas



Fuente: Puertos del Estado
Elaboración: SPC - Spain

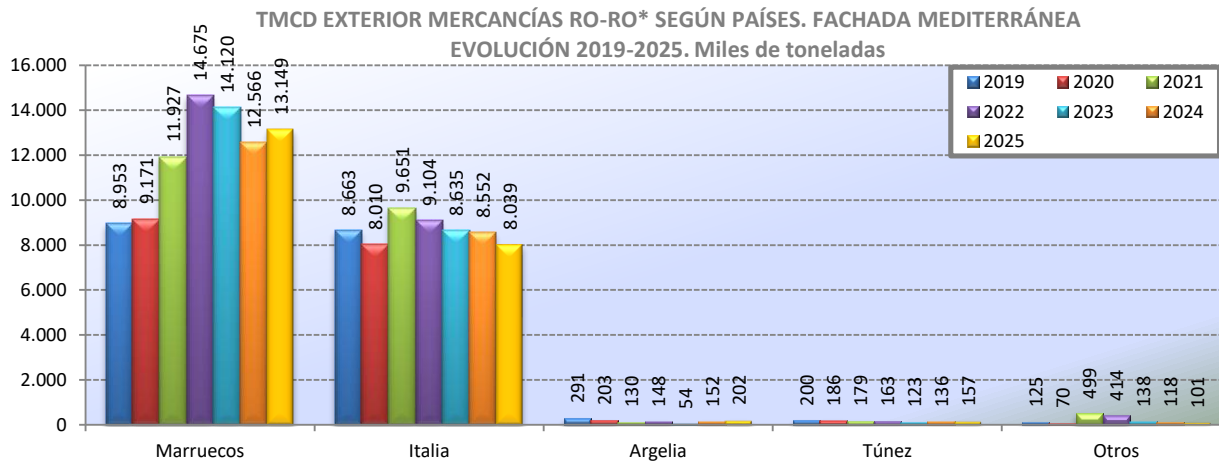
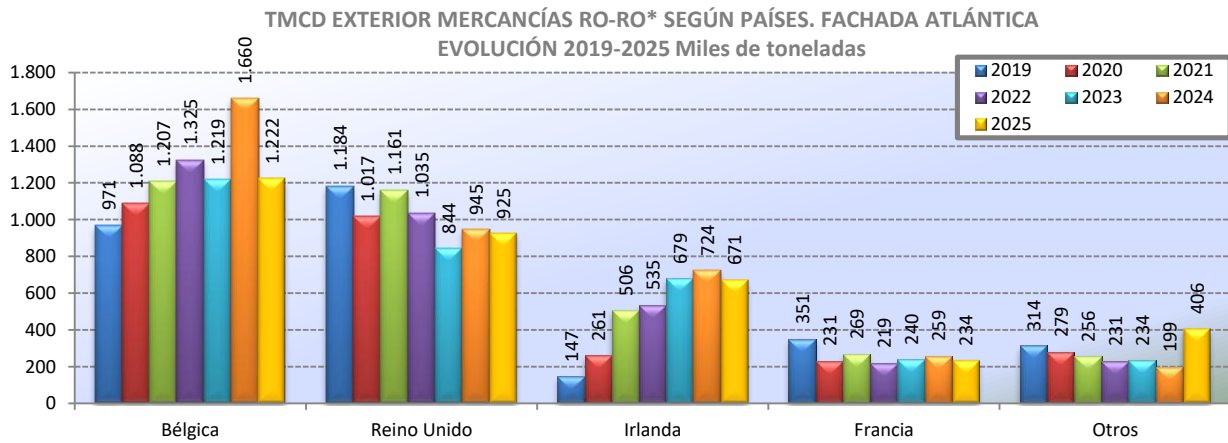
6.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN FACHADA Y PAÍSES. EVOLUCIÓN 2019-2025. Miles de toneladas.

		Fachada Atlántica					TOTAL
		Bélgica	Reino Unido	Irlanda	Francia	Otros	
2019	TOTAL	971	1.184	147	351	314	2.967
2020	TOTAL	1.088	1.017	261	231	279	2.877
2021	TOTAL	1.207	1.161	506	269	256	3.398
2022	TOTAL	1.325	1.035	535	219	231	3.345
2023	TOTAL	1.219	844	679	240	234	3.216
2024	EMBARQUE	800	572	450	144	47	2.013
	DESEMBARQUE	859	373	273	116	152	1.774
	TOTAL	1.660	945	724	259	199	3.787
2025	EMBARQUE	607	563	412	108	82	1.772
	DESEMBARQUE	615	362	259	127	324	1.687
	TOTAL	1.222	925	671	234	406	3.458
VARIACIÓN 2024/2025		-26,4%	-2,2%	-7,3%	-9,6%	104,3%	-8,7%

* No incluye el tráfico de "Vehículos en reg. Mercancía"

		Fachada Mediterránea					TOTAL
		Marruecos	Italia	Argelia	Túnez	Otros	
2019	TOTAL	8.953	8.663	291	200	125	18.231
2020	TOTAL	9.171	8.010	203	186	70	17.639
2021	TOTAL	11.927	9.651	130	179	499	22.386
2022	TOTAL	14.675	9.104	148	163	414	24.503
2023	TOTAL	14.120	8.635	54	123	138	23.069
2024	EMBARQUE	6.182	4.508	110	96	86	10.983
	DESEMBARQUE	6.384	4.044	42	40	32	10.541
	TOTAL	12.566	8.552	152	136	118	21.524
2025	EMBARQUE	6.544	4.267	124	101	72	11.109
	DESEMBARQUE	6.605	3.772	77	56	29	10.540
	TOTAL	13.149	8.039	202	157	101	21.649
VARIACIÓN 2024/2025		4,6%	-6,0%	32,4%	15,5%	-14,4%	0,6%

* No incluye el tráfico de "Vehículos en reg. Mercancía"



Fuente: Puertos del Estado
Elaboración: SPC - Spain

4. Comparación de la demanda de TMCD Ro-Ro y del Transporte por Carretera. Año 2024

En el año 2024 el transporte internacional de mercancías por carretera alcanzó 110,1 millones de toneladas. De este volumen, 59,2 millones de toneladas correspondieron a exportaciones, mientras que los 50,9 millones restantes fueron importaciones. Estos datos representan estabilidad (+0,3%) respecto a 2023. El comportamiento de las exportaciones es decreciente (-1,8%) y el de las importaciones creciente (2,8%), en ambos años se incluyen los flujos con Marruecos¹.

Durante el mismo período, el TMCD Ro-Ro alternativo a la carretera² totalizó **13,9 millones** de toneladas. Esta cifra es **un 3,2% superior a los 13,5 millones de toneladas de 2023**, gracias al aumento de los flujos de exportación (4,1%) y de los flujos de importación (2,1%).

Estos datos reflejan que **el TMCD alternativo a la carretera de carga rodada representó en 2024 el 11,2% de la demanda de transporte internacional** (TMCD + carretera), lo que marca un ligero incremento respecto a la cuota de 2023 (10,9%) aunque casi un punto por debajo de la más alta registrada (12,1% en 2021). La tasa es relativamente similar en los dos sentidos del flujo, con una cuota en importación del 11,4% y en exportación del 11,0%.

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 Bélgica y el Reino Unido, 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 46,4% en 2024**. Por su parte, **el Reino Unido presenta una cuota del 24,8% en 2024**. Bélgica, por su parte, **registró en 2024 una participación del 27,5%**.

Cabe destacar el caso de **Marruecos**, donde la **cuota alcanza ya un 9,9% en 2024**. 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 8,6%, sin grandes diferencias entre exportaciones e importaciones.

¹ Los que utilizan la travesía del estrecho de Gibraltar.

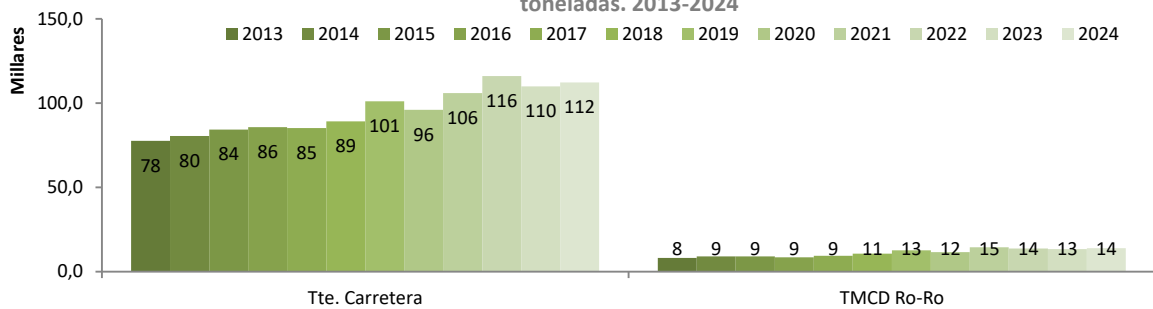
² Sin incluir vehículos en régimen de mercancía

2.- COMPARACIÓN DEMANDA TMCD RO-RO* - TRANSPORTE POR CARRETERA. 2024. Miles de toneladas

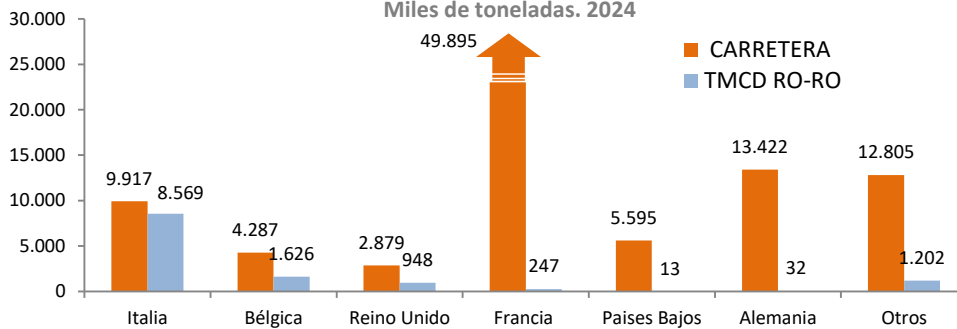
	CARRETERA*			TMCD RO-RO**			TMCD / (Ctra + TMCD) (%)		
	Export	Import	TOTAL	Export	Import	TOTAL	Export	Import	TOTAL
Italia	5.229	4.688	9.917	4.509	4.060	8.569	46,3%	46,4%	46,4%
Bélgica	1.770	2.517	4.287	780	846	1.626	30,6%	25,1%	27,5%
Reino Unido	2.205	674	2.879	579	369	948	20,8%	35,4%	24,8%
Francia	28.759	23.181	51.940	130	117	247	0,4%	0,5%	0,5%
Países Bajos	2.687	2.908	5.595	4	9	13	0,1%	0,3%	0,2%
Alemania	7.197	6.225	13.422	4	28	32	0,1%	0,4%	0,2%
Marruecos	5.595	5.750	11.345	600	643	1.243	9,7%	10,1%	9,9%
Otros	7.817	4.988	12.805	723	479	1.202	8,5%	8,8%	8,6%
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. 23-24	1,6%	2,8%	2,1%	4,1%	2,1%	3,2%			

** Alternativo al transporte por carretera / No incluye veh. reg. mercancía
 * No incluye Portugal

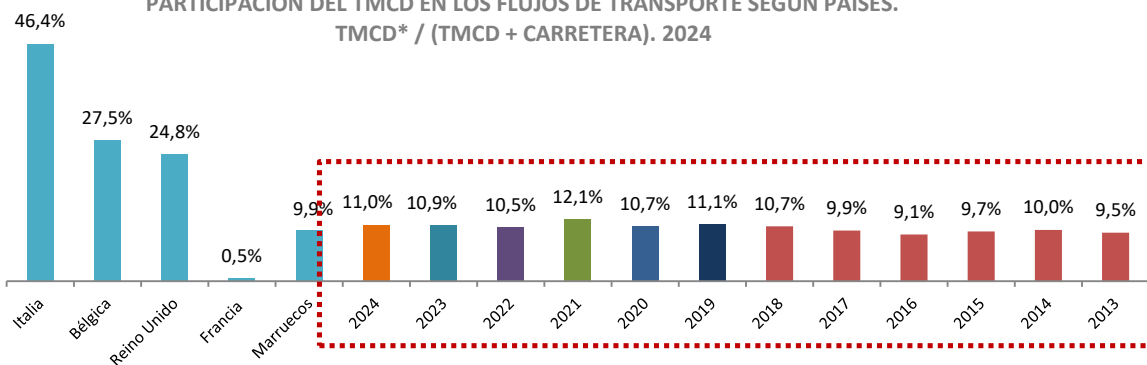
COMPARACIÓN DEMANDA TMCD RO-RO* - TRANSPORTE POR CARRETERA . Millones de toneladas. 2013-2024



COMPARACIÓN TMCD RO-RO* / TTE. CARRETERA SEGÚN PAÍSES. Miles de toneladas. 2024



PARTICIPACIÓN DEL TMCD EN LOS FLUJOS DE TRANSPORTE SEGÚN PAÍSES. TMCD* / (TMCD + CARRETERA). 2024



* Alternativo al transporte por carretera
 No incluye veh. reg. mercancía

Fuente: Puertos del Estado/D.G. Transporte Terrestre

ANEXO. - Metodología aplicada

Los datos 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 firmó un Acuerdo de Colaboración con Puertos del Estado.

El ámbito de análisis se corresponde con la definición de TMCD de la Comisión Europea¹¹: “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, roro, 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:

AGRUPACIÓN UTILIZADA DE LAS UNIDADES DE CARGA RO-RO

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

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

El análisis de la oferta de servicios regulares de Transporte Marítimo de Corta Distancia ofertados en los puertos españoles se realiza utilizando datos de Puertos del estado y de las compañías navieras. La Oferta de servicios de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España ha sido clasificada en este documento en tres 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). No se proporcionan datos desde 2020.
- **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 de selección, esto es, 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 en los que España está presente.

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.



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

- **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.

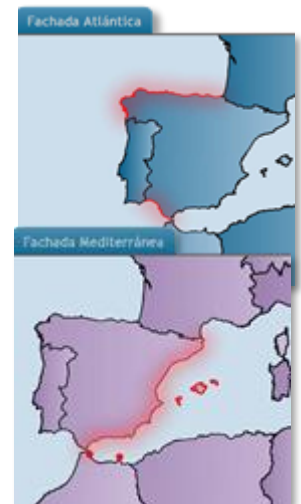
Los distintos indicadores (nº de líneas, navieras, puertos enlazados, buques, etc.) empleados para calificar los servicios ofertados por fachadas, incluyen los servicios que se prestan en ambas fachadas. Por lo tanto, el cómputo total no puede ser la suma aritmética de las dos fachadas (Atlántica y Mediterránea), puesto que habría una parte de los indicadores que estaría duplicada.

Además, el indicador de la capacidad de los servicios de TMCD que ofertan capacidad de transporte de carga rodada utiliza como unidad los **metros lineales** de bodega. La capacidad ofertada en cada fachada incluye también los servicios que escalan en ambas fachadas, cuya capacidad se distribuye de forma ponderada entre ellas.

Por último, para la elaboración de la comparativa entre el TMCD ro-ro y el transporte de mercancías por carretera se han distribuido los datos de exportaciones e importaciones realizadas por vehículos pesados de otros países europeos diferentes a España, según países de destino y origen respectivamente, siguiendo la distribución de las exportaciones e importaciones realizadas por vehículos pesados españoles.

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 2020 se dejan de ofrecer los datos de oferta para transporte en contenedores y para el TMCD total.





SPC – 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

info@shortsea.es