

OBSERVATORIO ESTADÍSTICO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA

AÑO 2024



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	7
<i>TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA</i>	<i>7</i>
<i>AUTOPISTAS DEL MAR</i>	<i>10</i>
3. LA DEMANDA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA	13
<i>VOLUMEN DE MERCANCÍAS EN TRANSPORTE INTERNACIONAL. EVOLUCIÓN 2023-2024</i>	<i>15</i>
<i>VOLUMEN DE MERCANCÍAS RO-RO. EVOLUCIÓN 2023-2024</i>	<i>17</i>
<i>TRANSPORTE INTERNACIONAL DE VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA. EVOLUCIÓN 2023-2024.....</i>	<i>17</i>
<i>VOLUMEN DE MERCANCÍAS RO-RO SEGÚN AUTORIDADES PORTUARIAS Y PAÍSES DE INTERCAMBIO</i>	<i>20</i>
4. CONTRASTE OFERTA / DEMANDA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA 23	
5. COMPARACIÓN DE LA DEMANDA DE TMCD RO-RO Y DEL TRANSPORTE POR CARRETERA. AÑO 2023.....	25
ANEXO. - METODOLOGÍA APLICADA	27

1. Introducción

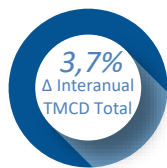
El “Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia” tiene como objetivo conocer de manera precisa la evolución y tendencia de la actividad del transporte marítimo de mercancías de corta distancia, tanto desde el punto de vista de la oferta como de la demanda, y de forma comparada 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.

DESTACADOS DEL AÑO 2024



TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA – TOTAL

Con 269 millones de toneladas en 2024, el Transporte Marítimo de Corta Distancia en España creció un 3,7% respecto a 2023.

El aumento fue superior en el tráfico exterior (4,2%) que en el cabotaje (2,2%). Por forma de presentación, el mejor comportamiento fue el del tráfico contenerizado (9,3%) mientras que el granel sólido disminuyó un 6,6%.

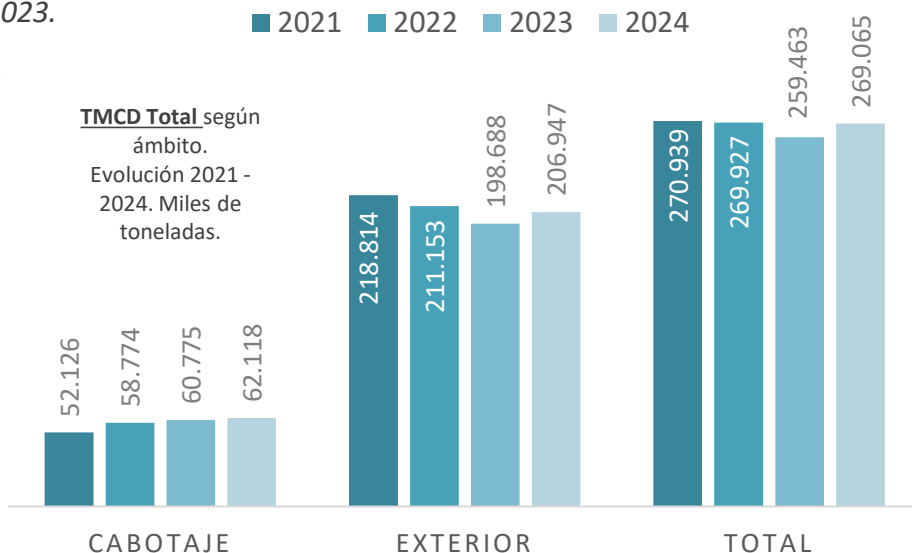


Tráfico Exterior



Tráfico de Cabotaje

TMCD Total según
ámbito.
Evolución 2021 -
2024. Miles de
toneladas.



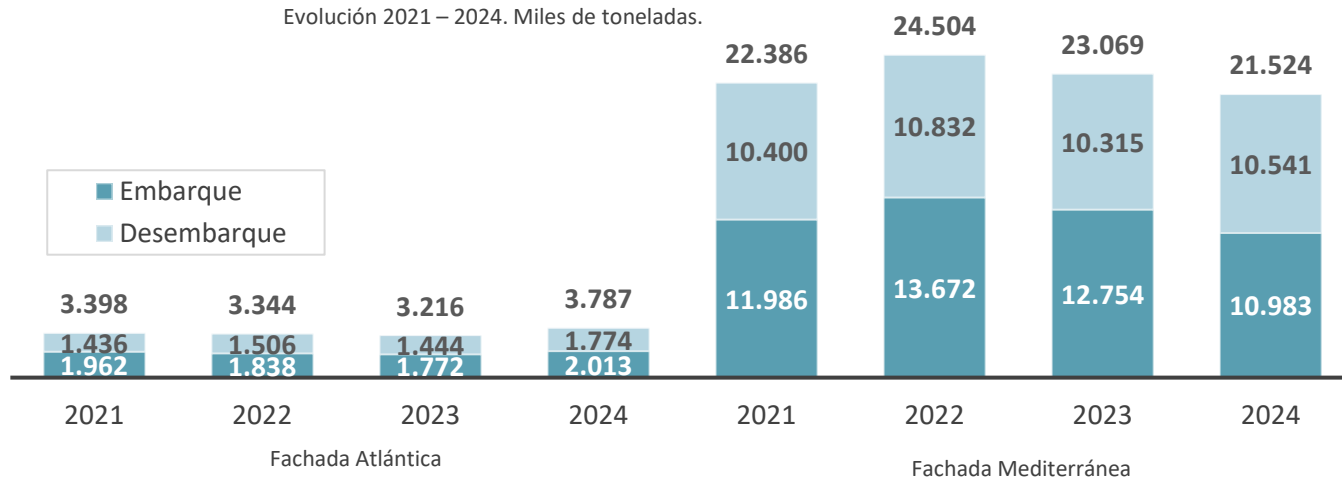
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA INTERNACIONAL RO-RO

El TMCD internacional ro-ro*, con 25,3 Mt en 2024, registra una caída del 3,7% en comparación con 2023.

-3,7%
Δ Interanual
TMCD Ro-Ro

En cuanto al TMCD internacional de carga rodada (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) se observó una **disminución del 3,7% respecto al año anterior**. El comportamiento entre las diferentes fachadas muestra una notable disparidad: mientras que la fachada Atlántica creció un 17,8%, la Mediterránea experimentó un descenso del 6,7%.

TMCD Exterior Ro-Ro* según fachada.
Evolución 2021 – 2024. Miles de toneladas.



* No incluye veh. reg. mercancía

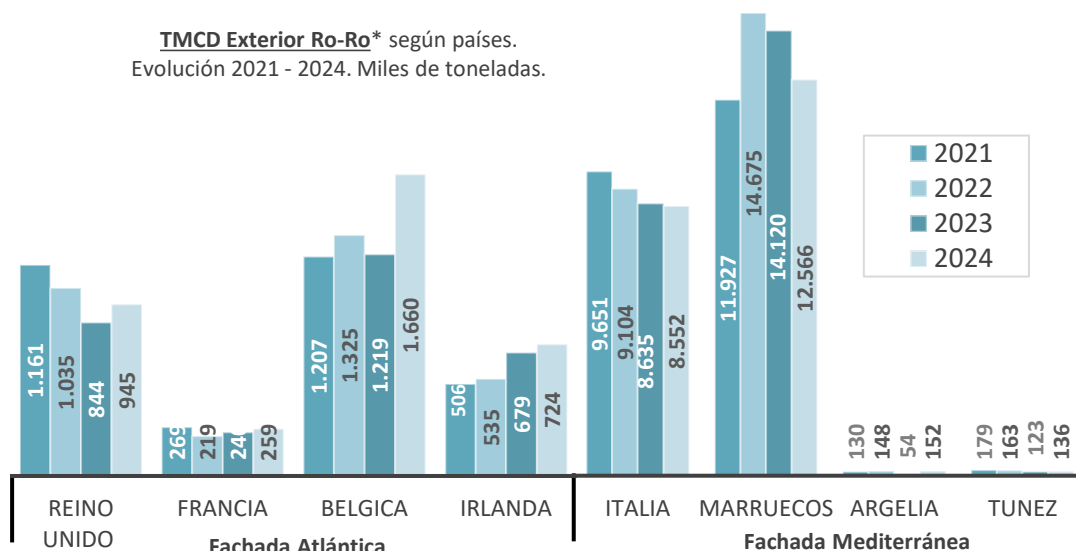
36,2%
Δ Interanual
Bélgica

TMCD INTERNACIONAL RO-RO SEGÚN PAÍSES DE INTERCAMBIO

En la fachada Atlántica destaca el importante incremento del tráfico con Bélgica, y en la Mediterránea, se observa una reducción en las líneas del 6,7%.

Dentro de la fachada Atlántica todos los países presentan crecimientos en sus flujos: Bélgica (36,2%), Reino Unido (12,1%), Francia (8,0%) e Irlanda (6,5%).

TMCD Exterior Ro-Ro* según países.
Evolución 2021 - 2024. Miles de toneladas.



En la fachada Mediterránea el tráfico con Marruecos disminuye un -11,0%, y el de Italia mantiene el nivel de 2023. Aunque con cifras muy reducidas, los tráficos con Argelia y Túnez registran notables aumentos, 183,0% y 11,0%) respectivamente.

* No incluye vehículos en reg. mercancía

TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA – SERVICIOS CAR- CARRIER

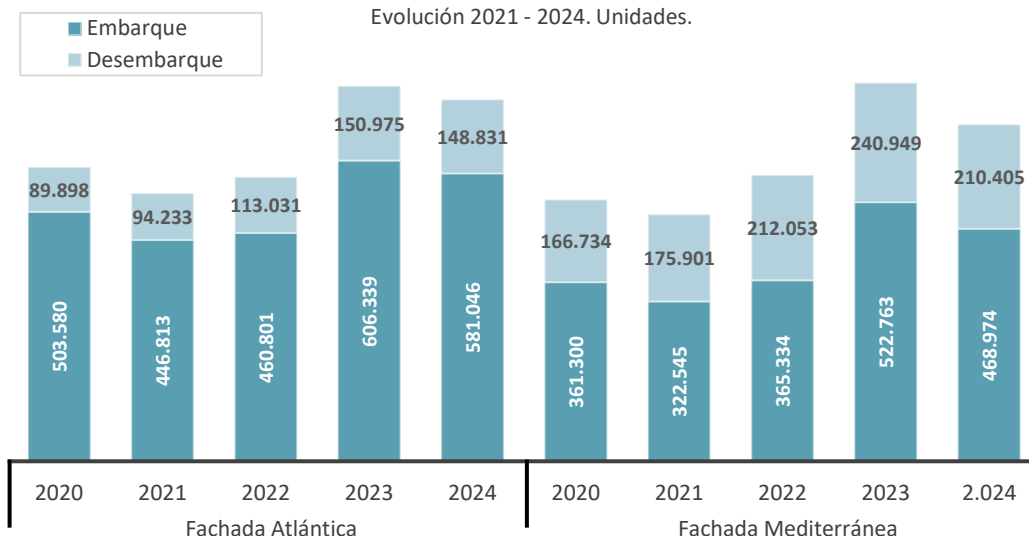
El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía con 3,3 Mt ($\approx 1,4$ millones vehículos) experimenta una caída del 11,0% rompiendo la tendencia ascendente observada en 2023 y 2022

-11,0%
Δ Interanual
Demanda

Durante 2024, ambos sentidos del tráfico en ambas fachadas han registrado descensos. Los embarques han disminuido un 7,0%, siendo más pronunciada la caída en la fachada Mediterránea (10,3%) en comparación con la fachada Atlántica (4,2%). Por otro lado, los desembarques han sufrido una reducción del 7,8%, en la fachada Atlántica ha sido ligera (1,4%), mientras que en la fachada Mediterránea la caída ha sido más significativa (12,7%).

TMCD Exterior. Vehículos en régimen de mercancía según fachada.

Evolución 2021 - 2024. Unidades.



Δ Interannual
m lineales

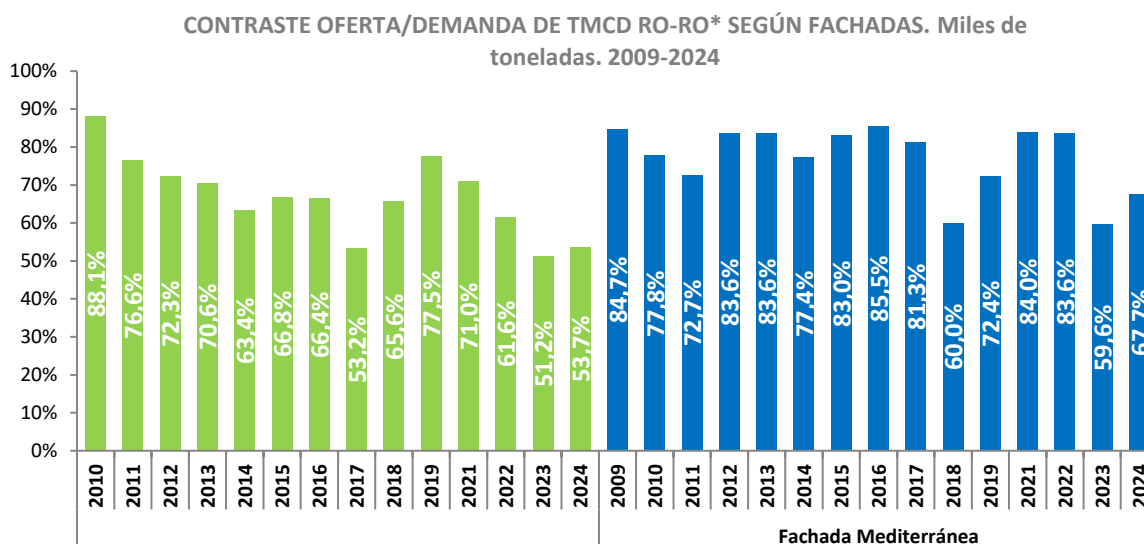


CONTRASTE OFERTA - DEMANDA

La ocupación estimada de la oferta en 2024 fue del **63,2%**, lo que representa un aumento significativo en comparación con la registrada en 2023, que fue del 57,4%.

El incremento de la ocupación con respecto a 2023 se ha dado en ambas fachadas. En la Atlántica, la ocupación pasó del 51,2% en 2023 al 53,7% en 2024, gracias aun mayor aumento de la demanda (17,8%) que de la oferta (12,1%).

En la Mediterránea, el incremento ha sido más notable, pasando del 59,6% en 2023 al 67,7% en 2024, debido a que la oferta se redujo en un 12,6%, mientras que la demanda se mantuvo prácticamente estable (-0,8%) .



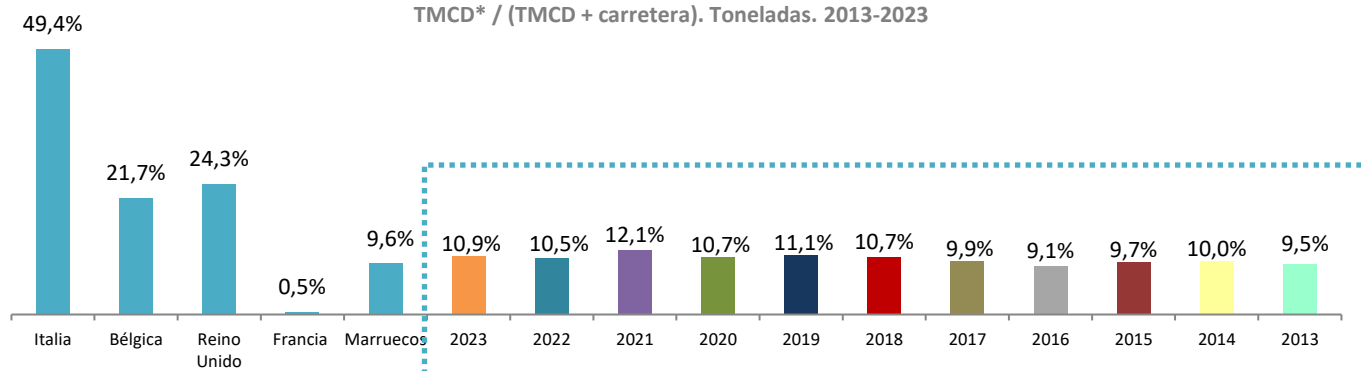
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA VS. TRANSPORTE POR CARRETERA

El TMCD ro-ro representó en 2023 el **10,9%** de la demanda de transporte internacional (carretera + marítimo), un ligero aumento respecto al 10,5% registrado en 2022. Italia presenta la mayor cuota, un **49,4%**

10,9%
Cuota TMCD

El 10,9% alcanzado en 2023 resulta inferior a la mejor cuota registrada, en 2021 que fue del 12,1%. Italia y Reino Unido continúan siendo los países con mayor participación del TMCD ro-ro, con una cuota del 49,4% en Italia y del 24,3% en Reino Unido.

Participación del TMCD en los flujos de transporte según países.
TMCD* / (TMCD + carretera). Toneladas. 2013-2023



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

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

TMCD alternativo a la carretera

En el segundo semestre de 2024 se ofertaban en la fachada Atlántica 14 servicios por 6 navieras con un total de 38 buques de carga rodada.

Mientras que, en la fachada Mediterránea, 5 navieras cubrían 15 líneas de TMCD alternativo a la carretera, con 39 buques de carga rodada.

Respecto al primer semestre de 2024, en la fachada Atlántica se ha incrementado en dos el número de líneas y buques en servicio, aunque el número de navieras se mantiene sin cambios.

En la fachada Mediterránea, el número de líneas también aumenta en uno, y el de buques en servicio en tres, aunque el número de navieras se reduce de seis a cinco, por el cese de actividad de la línea Málaga – Tangermed de Marítima Peregarr.

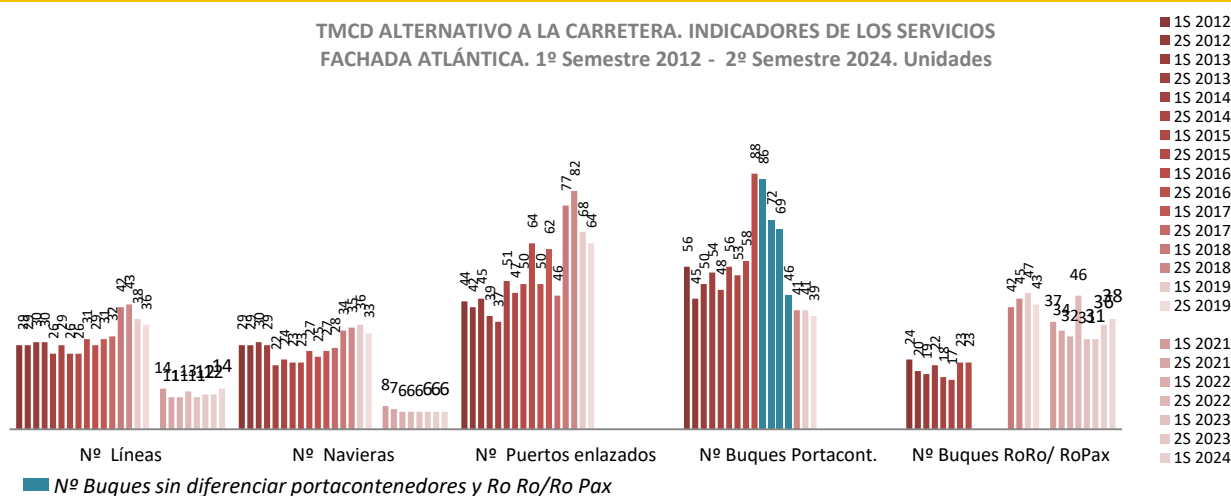
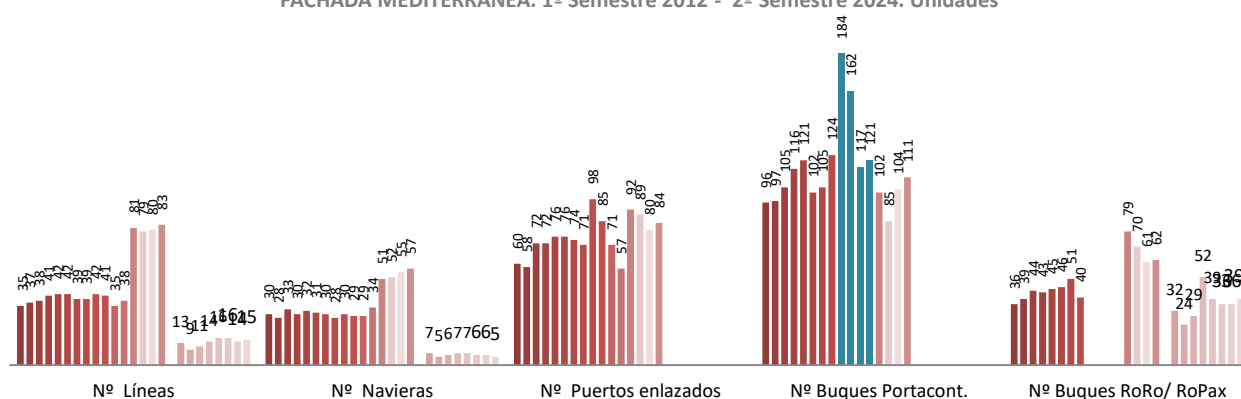
En cuanto a la evolución de la capacidad ofertada en los servicios de carga rodada, en la **fachada atlántica la evolución del año 2023 al 2024 ha sido positiva**, con un aumento del **12,1%**, pasando de 2,7 a 3,0 millones de metros lineales. Por el contrario, en la **fachada mediterránea, la capacidad ofertada ha disminuido un 10,2%**, de 7,2 a 6,4 millones de metros lineales.

En el caso de la fachada atlántica, el crecimiento se produce gracias al incremento de frecuencias y de servicios. En la fachada mediterránea, la reducción responde a la significativa contracción de la oferta en el 1º semestre de 2024, tras el fuerte crecimiento experimentado en el 2º semestre de 2023. De esta forma, en 2024 el volumen de oferta se sitúa un 19% por encima del de 2022.

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

1.1: TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. INDICADORES DE LOS SERVICIOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2024.S2

	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

TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. INDICADORES DE LOS SERVICIOS
FACHADA ATLÁNTICA. 1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2024. UnidadesTMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. INDICADORES DE LOS SERVICIOS.
FACHADA MEDITERRÁNEA. 1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2024. Unidades

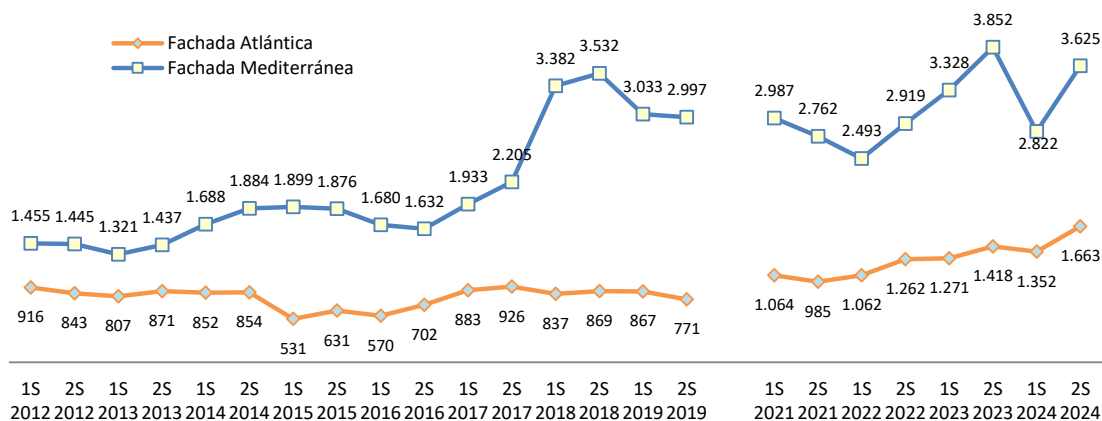
Fuente: Base de datos SPC-Spain
Elaboración SPC-Spain

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

1.2: TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2024.S2

	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%

TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA
CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS DE CARGA RODADA SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2024. 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 2024 estaba constituida por 10 líneas operadas por 6 navieras, enlazando 14 puertos internacionales, y servidas por 37 buques de carga rodada.

Su distribución por fachadas muestra que, en la fachada Atlántica, dos empresas navieras ofertaban **4 Autopistas del Mar** -dos enlazando con Reino Unido, una con Irlanda y una con Francia y enlace con Marruecos-, con 12 buques de carga rodada conectando con 7 puertos, mientras que en la fachada Mediterránea se ofertaban **6 Autopistas del Mar** -cuatro con Marruecos y 2 con puertos italianos - por 4 navieras, enlazando 7 puertos, y servidas por 25 buques de carga rodada.

En cuanto a la evolución desde el primer semestre hasta el 2º semestre de 2024, se observa que en la fachada Atlántica se aumenta 1 Autopista del Mar, aunque se reducen a dos las **navieras**, mientras que el número de puertos enlazados se ha mantenido en 7 y el número de **buques de carga** rodada ha disminuido de 15 a 12.

Por su parte, en la fachada Mediterránea se han mantenido en seis las Autopistas del Mar, y en cuatro el número de navieras. Sin embargo, el número de puertos internacionales enlazados ha disminuido a siete, mientras que el de buques de carga rodada ha aumentado en 1 (pasando de 24 a 25).

En cuanto a la **capacidad ofertada**, la situación varía significativamente según la fachada: en la **fachada Atlántica**, durante el año 2024 se ofertaron un total de **1,3** millones de metros lineales, lo que supone un notable incremento del 30,3%.

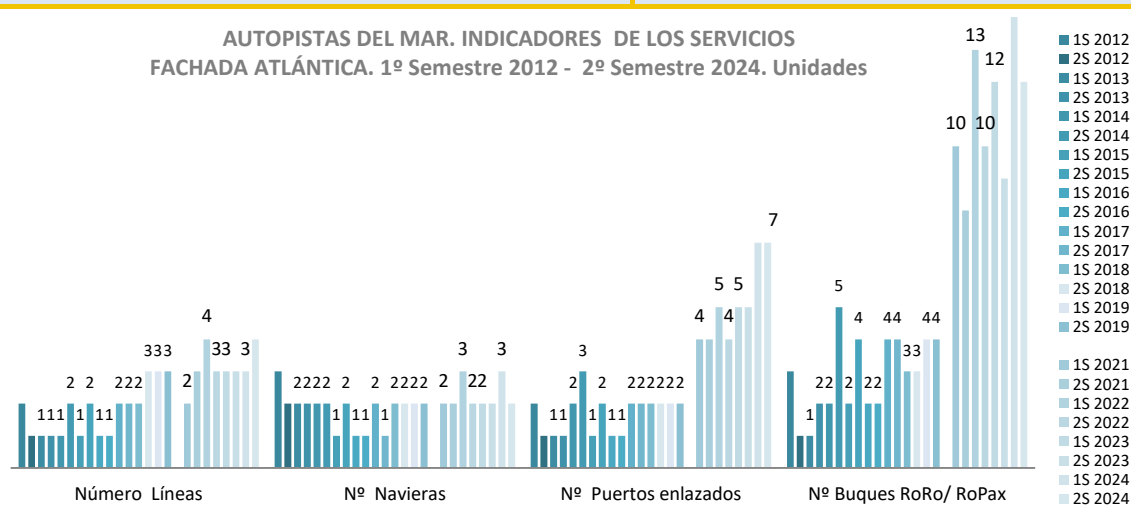
En cambio, la **fachada Mediterránea** experimentó una **reducción del 18,5%**, pasando de 6,3 millones de metros lineales en 2023 a 5,0 millones en 2024.

2.- AUTOPISTAS DEL MAR

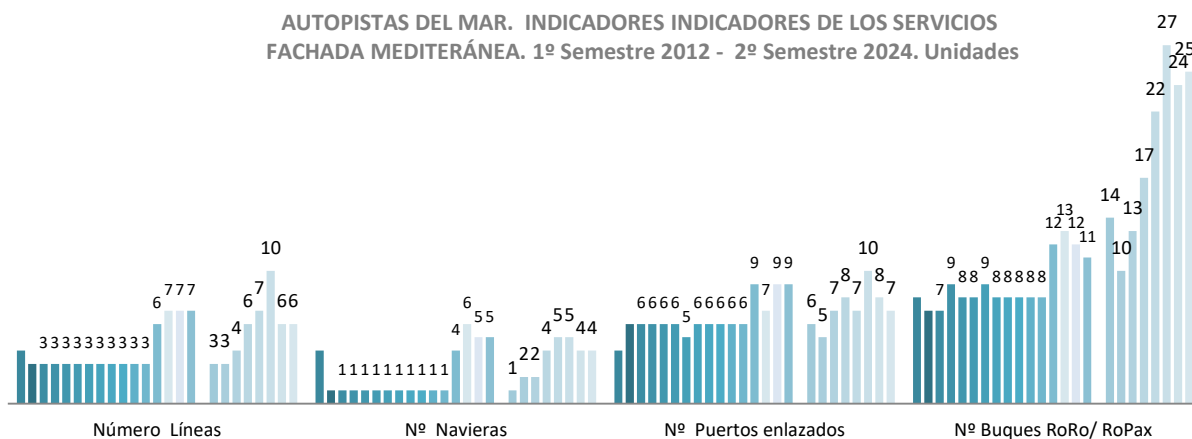
2.1: AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2024.S2

	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

AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS
FACHADA ATLÁNTICA. 1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2024. Unidades



AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS
FACHADA MEDITERRÁNEA. 1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2024. Unidades



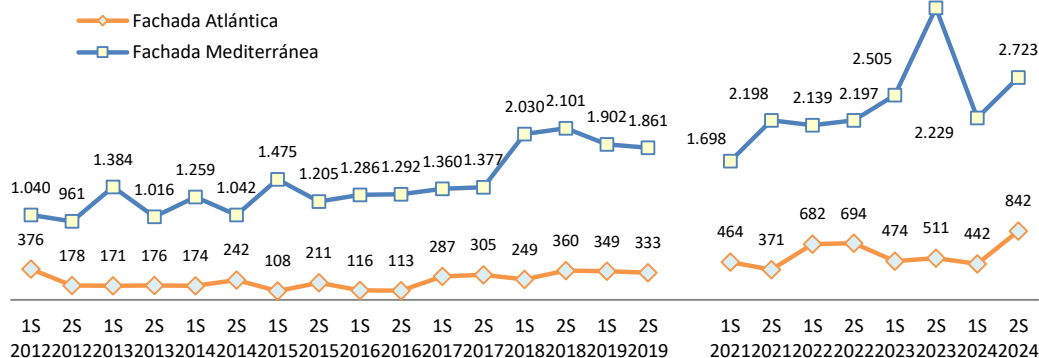
Fuente: Base de datos SPC-Spain
Elaboración SPC-Spain

2.- AUTOPISTAS DEL MAR

2.2: AUTOPISTAS DEL MAR. CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2024.S2

	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%

AUTOPISTAS DEL MAR . CAPACIDAD SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2024 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 2024, el Transporte Marítimo de Corta Distancia en España totalizó 269,1¹ millones de toneladas (cifra un 3,7% superior a la de 2023, 259,5 Mt) y similar a la de 2022 (269,9 Mt)), de las que el 23,1% correspondieron a cabotaje (tráfico nacional) y el 76,9% a exterior (tráfico internacional). El tráfico de cabotaje creció un 2,2% con respecto a 2023, y el tráfico exterior aumentó un 4,2%.

Casi la mitad del TMCD (49,3%) corresponde a los tráficos de graneles (132,7 millones de toneladas). Mientras, que la otra mitad 50,7%, es mercancía general (-136,4 millones de toneladas-) que se distribuye entre la mercancía contenerizada -71,5 millones de toneladas-, la carga rodada -54,6 millones de toneladas- y la mercancía convencional -10,2 millones de toneladas-.

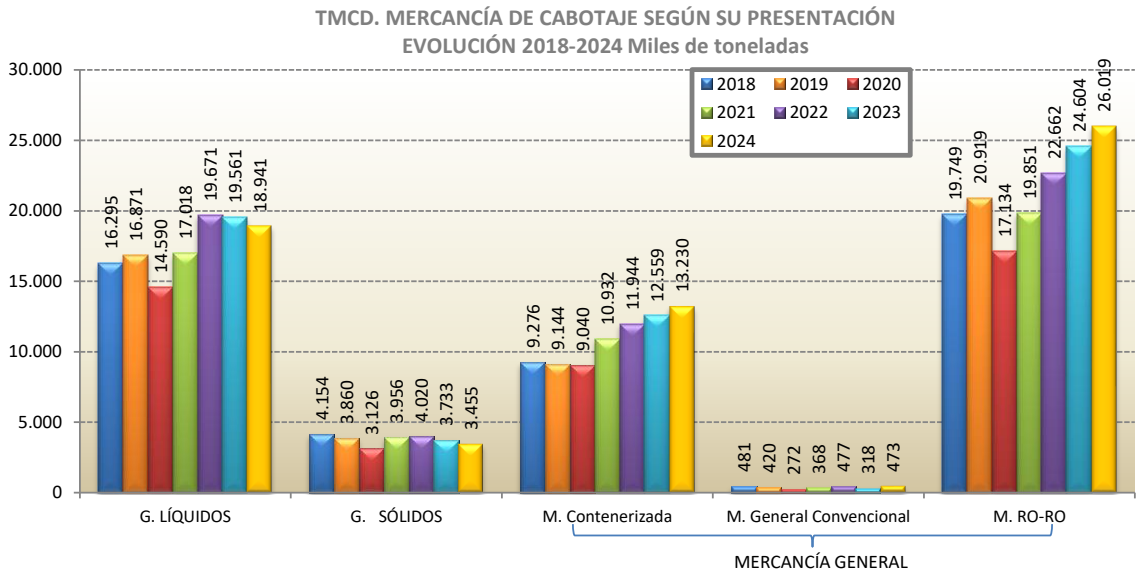
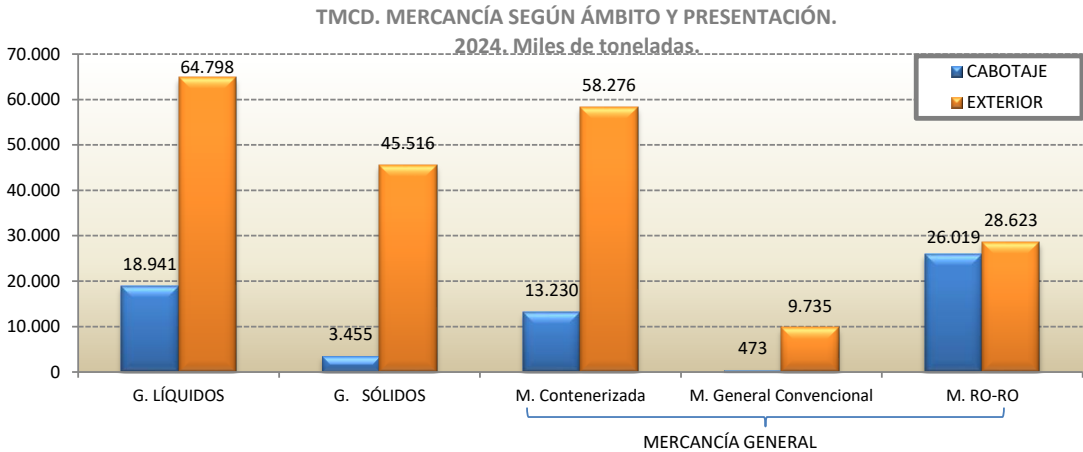
Graneles sólidos y graneles líquidos han variado en diferente sentido, con respecto 2023. El tráfico de graneles líquidos (83,7 Mt) creció en un 1,8%, mientras que el de los graneles sólidos (49,0 Mt) cayó en un 6,6%.

Respecto a la mercancía general, esta ha crecido en un 9,3% (de 124,8 a 136,4 millones de toneladas) debido al notable aumento (19,1%) de la mercancía contenerizada, mientras que la general convencional se mantiene estable (-0,4%). Situación semejante es la de la mercancía ro-ro que presenta una leve variación positiva (0,3%).

¹ Desde el año 2015 se produce un escalón en el tráfico de cabotaje pues, al contrario que en la serie 2012 – 2014, a partir de 2015 si incluye el tráfico interinsular. Por eso se registran incrementos muy notables en el tráfico Ro-Ro y en el de granel líquido

1.- TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA. CABOTAJE Y EXTERIOR. EVOLUCIÓN 2018-2024. Miles de toneladas.

		G. LÍQUIDOS	G. SÓLIDOS	MERCANCÍA GENERAL				TOTAL
				Total	M. Contenerizada	M. General Convencional	M. RO-RO	
2018	CABOTAJE	16.295	4.154	29.506	9.276	481	19.749	49.955
	EXTERIOR	67.666	44.324	89.692	53.574	12.933	23.185	201.683
	TOTAL	83.961	48.478	119.198	62.851	13.414	42.933	251.638
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
VARIACIÓN 2023/2024		1,8%	-6,6%	9,3%	19,1%	-0,4%	0,3%	3,7%



Fuente: Puertos del Estado
Elaboración: SPC - Spain

Volumen de mercancías en transporte internacional. Evolución 2023-2024

En el año 2024, el Transporte Marítimo de Corta Distancia internacional en España totalizó 206,9 millones de toneladas -un 4,2% más que en 2023 -, de las cuales el 43,4% fueron embarcadas y el 56,6% fueron desembarcadas.

Su distribución según la presentación de la mercancía muestra que los graneles líquidos representan el 31,3% del total (64,8 millones de toneladas), los graneles sólidos el 21,9% (45,5 millones de toneladas), mientras que el restante 46,7% (96,6 millones de toneladas), correspondiente a la mercancía general, se distribuye entre un 28,1% de la mercancía en contenedor (58,3 millones de toneladas), un 13,8% de la mercancía Ro-Ro (28,6 millones de toneladas) y un 4,7% de la mercancía general convencional (9,7 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 cualquiera de sus formas excepto en la mercancía general convencional.

Respecto a 2023, se ha registrado un incremento del 4,2% debido principalmente a la importante subida de la mercancía general (10,7%) atribuible exclusivamente a la mercancía contenerizada, que aumentó un 22,7%, mientras que la carga rodada disminuyó un 4,1%, y la convencional se dedujo un 2,0%.

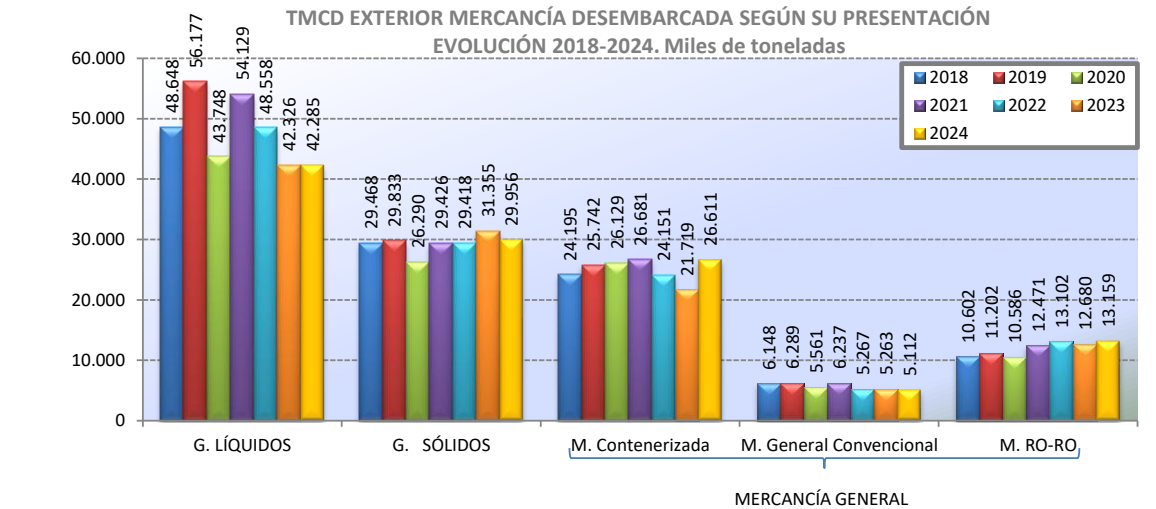
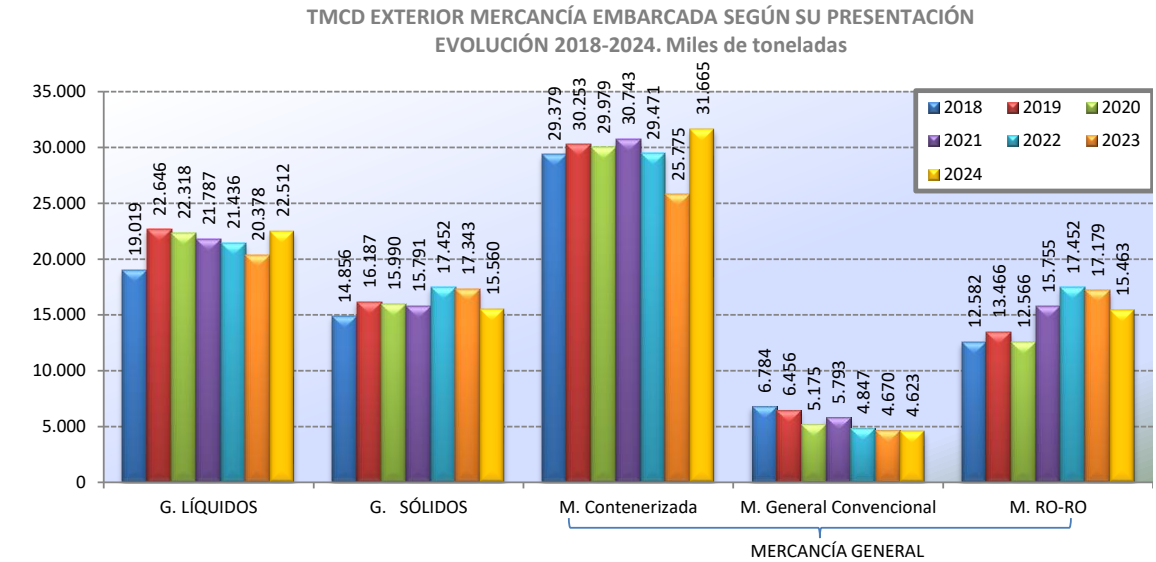
Hay que destacar que la variación positiva respecto a 2023 es igual en la mercancía desembarcada (0,45%) que en la embarcada (0,45%).

En cuanto a los graneles, presentan un comportamiento opuesto: los líquidos crecen un 3,3%, y los sólidos se contraen un 6,5%.

Se presentan aumentos respecto a 2023 en los graneles líquidos embarcados (pasando de 20,4 a 22,5 millones de toneladas- aumento del 10,5%), y en la mercancía contenerizada (embarcada y desembarcada) (pasando de 25,8 MT a 31,7 millones de toneladas – aumento del 22,9%). En los demás casos se producen descensos en el tráfico de mercancías o mantenimiento.

2.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍA SEGÚN SU PRESENTACIÓN. EVOLUCIÓN 2018-2024. Miles de toneladas.

		G. LÍQUIDOS	G. SÓLIDOS	MERCANCIA GENERAL				TOTAL
				TOTAL	M. Contenerizada	M. General Convencional	M. RO-RO	
2018	EMBARQUE	19.019	14.856	48.746	29.379	6.784	12.582	82.621
	DESEMBARQUE	48.648	29.468	40.946	24.195	6.148	10.602	119.062
	TOTAL	67.666	44.324	89.692	53.574	12.933	23.185	201.683
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
VARIACIÓN 2023/2024		3,3%	-6,5%	10,7%	22,7%	-2,0%	-4,1%	4,2%



Fuente: Puertos del Estado
Elaboración: SPC - Spain

Volumen de mercancías Ro-Ro. Evolución 2023-2024

En el año 2024, el Transporte Marítimo de Corta Distancia internacional Ro-Ro en España experimentó un descenso del 4,1%, respecto a 2023, pasando de 29,9 en 2023 a 28,6 millones de toneladas en 2024. El decrecimiento se produjo en los embarques (9,9%, pasando de 17,2 millones de toneladas en 2023 a 15,5 en 2024) mientras que los desembarques crecieron ligeramente (3,9%, pasando de 12,7 en 2023 a 13,2 millones de toneladas en 2024).

Según unidades de carga, son mayoritarios los vehículos de mercancías (86%) cuyo descenso ha sido del 3,5% respecto a 2023, seguido de los vehículos en régimen de mercancía (12% del total y registrando un decrecimiento del 7,3% respecto a 2023). Por su parte, los contenedores ro-ro son el tráfico minoritario del grupo (2%) y experimentan el mayor descenso (9,4%, respecto 2023).

La evolución del tráfico rodado excluyendo los vehículos en régimen de mercancía, descendió un 3,7% en 2024 respecto a 2023. El comportamiento por fachadas ha sido muy dispar: registró un aumento significativo del tráfico en la fachada Atlántica (17,8%), mientras que la Mediterránea acusó un descenso del 6,7%. A pesar de ello, la fachada Atlántica presenta un volumen de TMCD Ro-Ro muy inferior (3,8 millones de toneladas) a la fachada Mediterránea (21,5 millones de toneladas).

La variación en ambas fachadas presenta diferencias notables al comparar los embarques y desembarques. Los embarques en la fachada atlántica aumentaron un 13,6%, mientras que en la fachada mediterránea disminuyeron un 13,9%. En cuanto a los desembarques, crecieron un 22,8% en la fachada atlántica, en comparación con un incremento del 2,1% en la mediterránea, en relación con los datos de 2023.

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

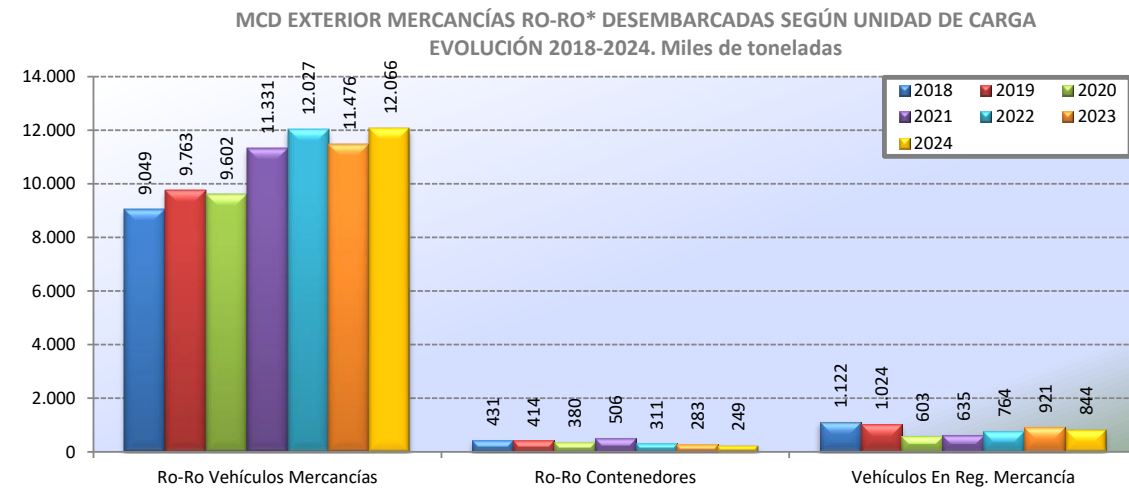
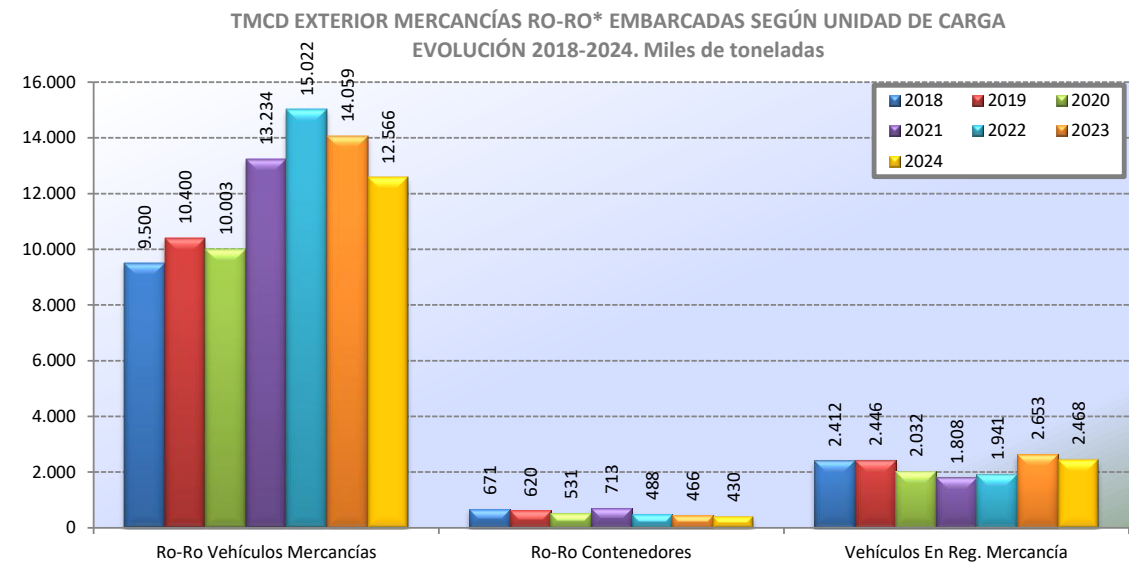
Transporte internacional de vehículos en régimen de mercancía. Evolución 2023-2024

El tráfico de vehículos en régimen de mercancía representa el 12,0% del tráfico Ro-Ro, y ha experimentado descensos tanto en los embarques (-7,0%) como en los desembarques (-8,3%) en 2024 respecto a 2023.

Por fachadas y tipo de operación, la fachada Atlántica ha registrado una disminución del 3,6% en comparación con 2023, mientras que la caída en la fachada Mediterránea ha sido considerablemente mayor (11,0%). En la fachada Atlántica la disminución varía entre embarques y desembarques: los embarques han caído un 4,2%, mientras que los desembarques solo han registrado un descenso del 1,4%. Por el contrario, en la fachada Mediterránea el descenso ha sido más pronunciado en los desembarques, con una caída del 12,7%, mientras que los embarques han disminuido un 10,3%.

3.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO SEGÚN UNIDAD DE CARGA. EVOLUCIÓN 2018-2024. Miles de toneladas.

		Ro-Ro Vehículos Mercancías	Ro-Ro Contenedores	Vehículos En Reg. Mercancía	TOTAL
2018	EMBARQUE	9.500	671	2.412	12.582
	DESEMBARQUE	9.049	431	1.122	10.602
	TOTAL	18.548	1.102	3.534	23.185
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
VARIACIÓN 2023/2024		-3,5%	-9,4%	-7,3%	-4,1%

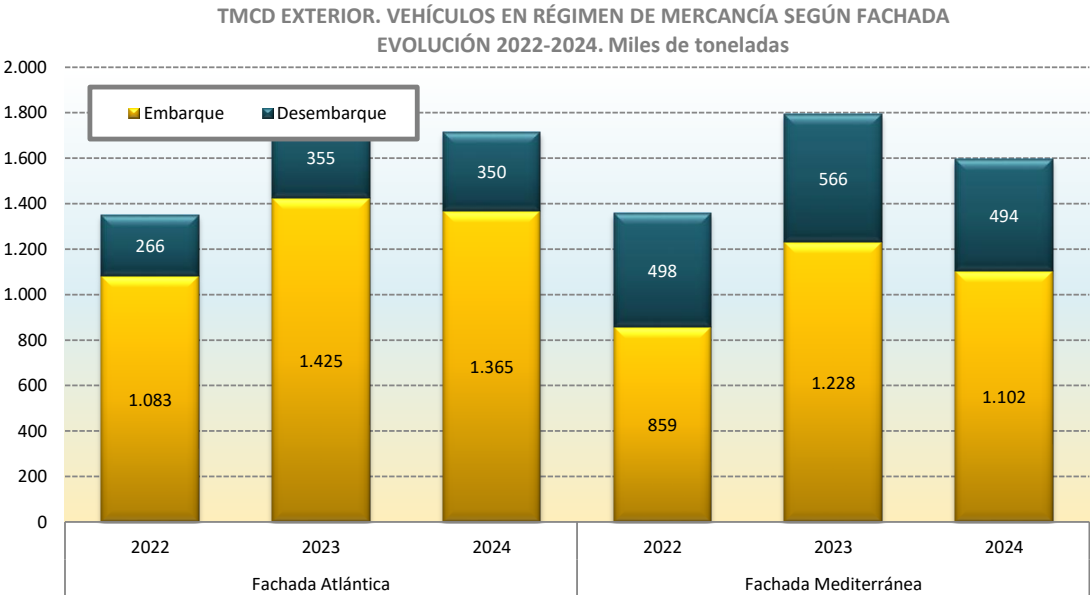
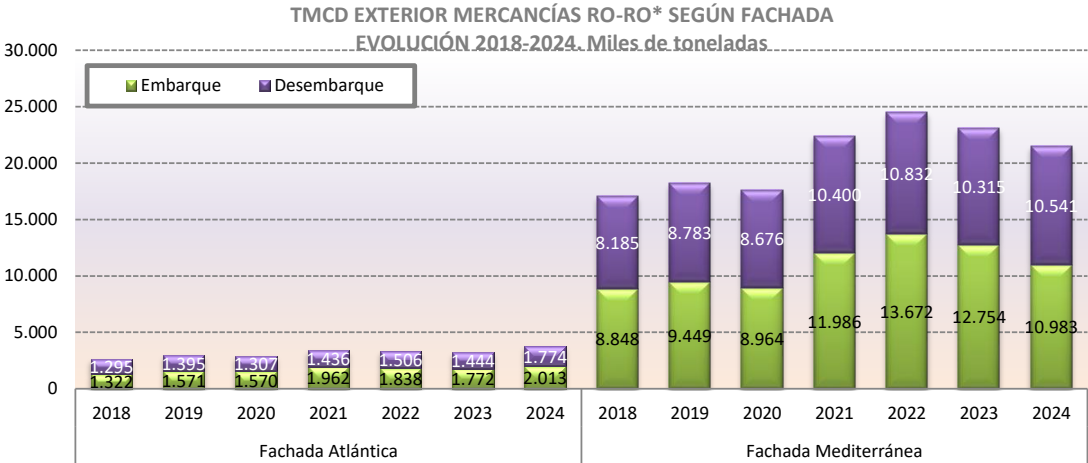


Fuente: Puertos del Estado
Elaboración: SPC - Spain

4.-TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2018-2024. Miles de toneladas.

		Fachada Atlántica	Fachada Mediterránea	Total
2018	EMBARQUE	1.322	8.848	10.171
	DESEMBARQUE	1.295	8.185	9.480
	TOTAL	2.618	17.033	19.651
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
VARIACIÓN 2023/2024		17.8%	-6.7%	-3.7%

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



Fuente: Puertos del Estado
Elaboración: SPC - Spain

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

La evolución del año 2023 al año 2024 en cuanto a la carga rodada **según Autoridades Portuarias** muestra que, en la fachada Atlántica, los puertos de Bilbao, Vigo y Ferrol – San Cibrao han registrado un importante crecimiento de este tráfico (27,8%, 114,3% y 16,6% respectivamente), a diferencia de los puertos de Santander, que decreció un 1,3%, y de Pasajes que registró un descenso del 5,6%. No obstante, tanto Santander con 1,8 millones de toneladas como Bilbao con 1,2 millones de toneladas, son los puertos con mayor carga rodada de la fachada atlántica.

En el caso de la fachada Mediterránea es reseñable, respecto a 2023, por una parte, el crecimiento del puerto de Almería (12,8%), y la caída de Bahía de Algeciras (-11,3%), mientras que otros puertos mantienen cifras similares de tráfico: Motril (1,7%), Barcelona (0,2%), Valencia (-0,4%) y el gran descenso de Málaga (-79,1%), debido a la cancelación del servicio Málaga – Tángermed.

Según **países de origen/destino**, en la fachada Atlántica destaca el incremento importante de Bélgica (36,2%) y los aumentos de Reino Unido (12,1%), Francia (8,0%) e Irlanda (6,5%).

En cuanto a la fachada Mediterránea, el tráfico se ha reducido respecto a 2023 con Marruecos (-11,0%), mantiene cifras similares con Italia (-1,0%), y ha aumentado significativamente con Argelia (183,0%) y con Túnez (11,0%), aunque en estos dos últimos casos con cifras en valor absoluto muy reducidas.

5.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN FACHADA Y AA.PP. EVOLUCIÓN 2018-2024. Miles de toneladas.

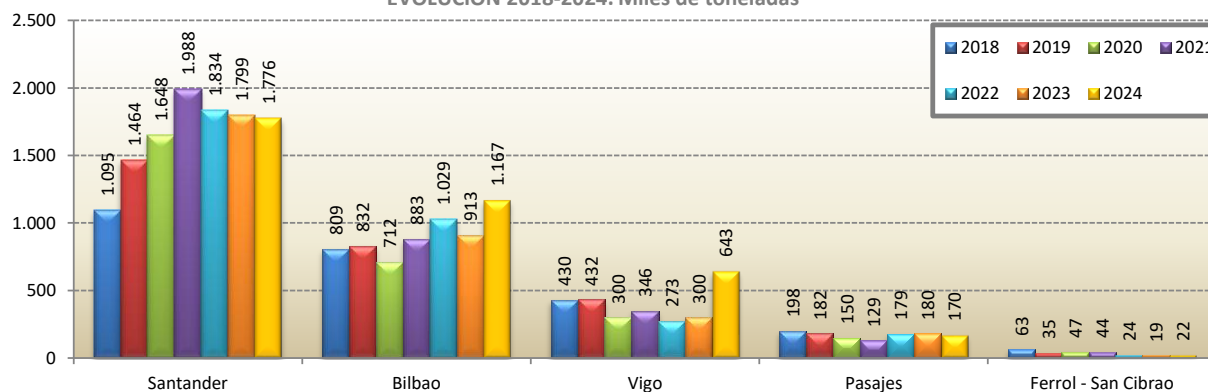
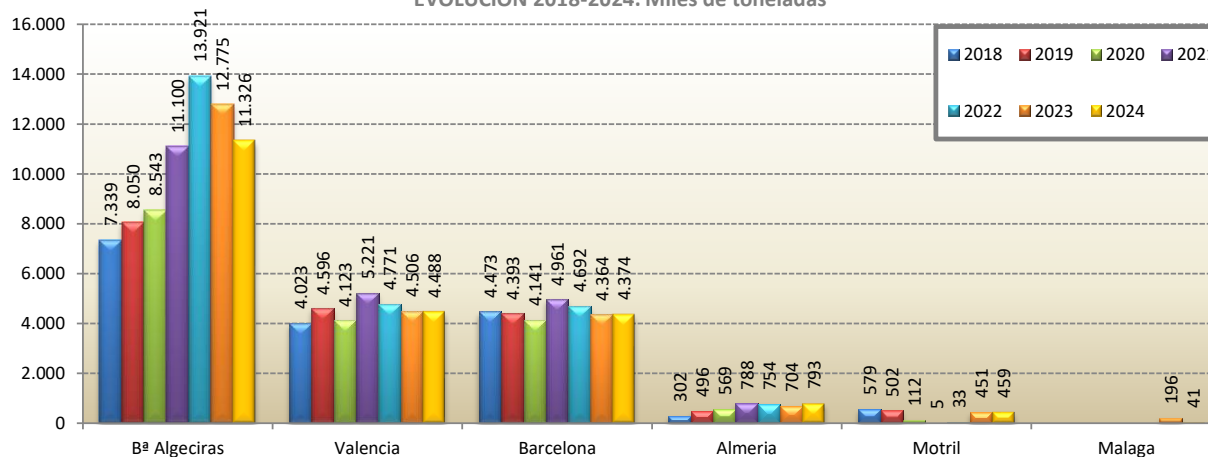


		Fachada Atlántica				
		Santander	Bilbao	Vigo	Pasajes	Ferrol - San Cibrao
2018	TOTAL	1.095	809	430	198	63
2019	TOTAL	1.464	832	432	182	35
2020	TOTAL	1.648	712	300	150	47
2021	TOTAL	1.988	883	346	129	44
2022	TOTAL	1.834	1.029	273	179	24
2023	EMBARQUE	1.061	469	130	109	1
	DESEMBARQUE	738	444	170	71	18
	TOTAL	1.799	913	300	180	19
2024	EMBARQUE	1.042	539	311	101	12
	DESEMBARQUE	734	628	332	69	10
	TOTAL	1.776	1.167	643	170	22
VARIACIÓN 2023/2024		-1,3%	27,8%	114,3%	-5,6%	16,6%

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

		Fachada Mediterránea					
		Bª Algeciras	Valencia	Barcelona	Almería	Motril	Malaga
2018	TOTAL	7.339	4.023	4.473	302	579	
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	EMBARQUE	7.439	2.359	2.291	431	93	97
	DESEMBARQUE	5.336	2.146	2.072	273	358	100
	TOTAL	12.775	4.506	4.364	704	451	196
2024	EMBARQUE	5.585	2.430	2.310	489	118	17
	DESEMBARQUE	5.741	2.058	2.065	305	340	24
	TOTAL	11.326	4.488	4.374	793	459	41
VARIACIÓN 2023/2024		-11,3%	-0,4%	0,2%	12,8%	1,7%	-79,1%

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

TMCD EXTERIOR MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN AAPP. FACHADA ATLÁNTICA
EVOLUCIÓN 2018-2024. Miles de toneladasTMCD EXTERIOR MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN AAPP. FACHADA MEDITERRÁNEA
EVOLUCIÓN 2018-2024. Miles de toneladasFuente: Puertos del Estado
Elaboración: SPC - Spain

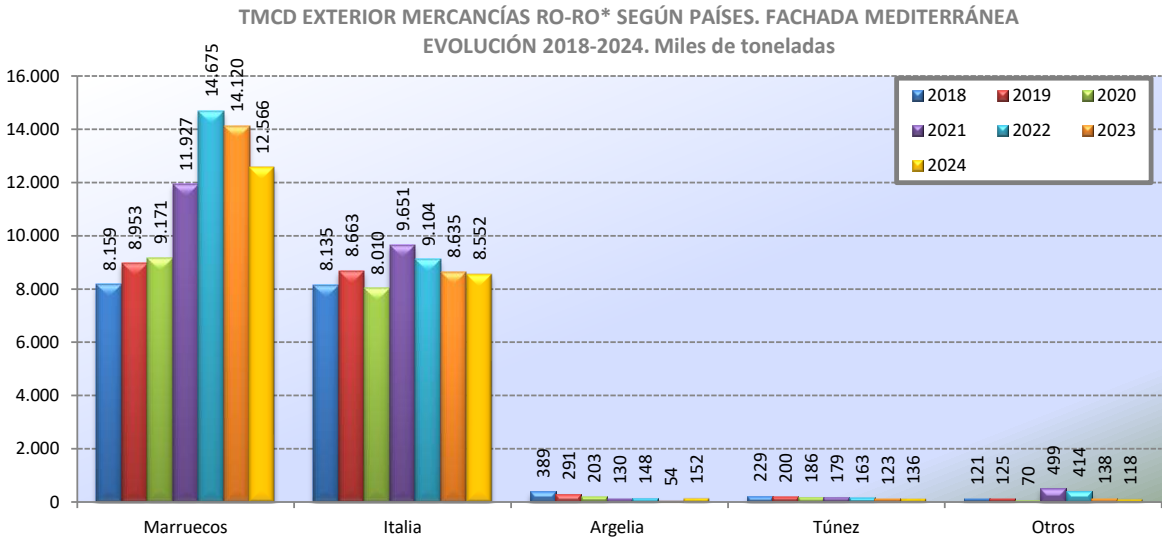
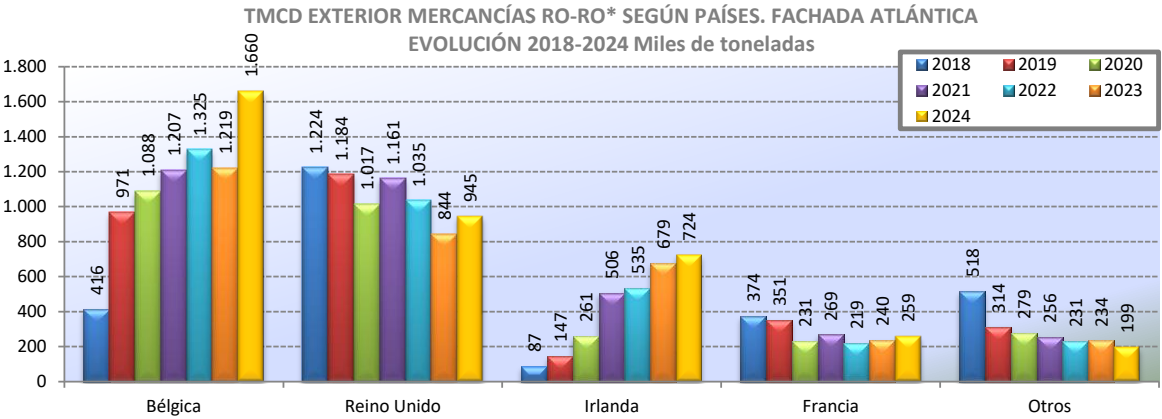
6.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN FACHADA Y PAÍSES. EVOLUCIÓN 2018-2024. Miles de toneladas.

		Fachada Atlántica					TOTAL
		Bélgica	Reino Unido	Irlanda	Francia	Otros	
2018	TOTAL	416	1.224	87	374	518	2.618
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	EMBARQUE	606	547	445	121	53	1.772
	DESEMBARQUE	613	297	235	119	181	1.444
	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
VARIACIÓN 2023/2024		36,2%	12,1%	6,5%	8,0%	-15,0%	17,8%

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

		Fachada Mediterránea					TOTAL
		Marruecos	Italia	Argelia	Túnez	Otros	
2018	TOTAL	8.159	8.135	389	229	121	17.033
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	EMBARQUE	8.070	4.478	17	93	96	12.754
	DESEMBARQUE	6.050	4.157	37	30	42	10.315
	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
VARIACIÓN 2023/2024		-11,0%	-1,0%	183,0%	11,0%	-14,1%	-6,7%

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



Fuente: Puertos del Estado
Elaboración: SPC - Spain

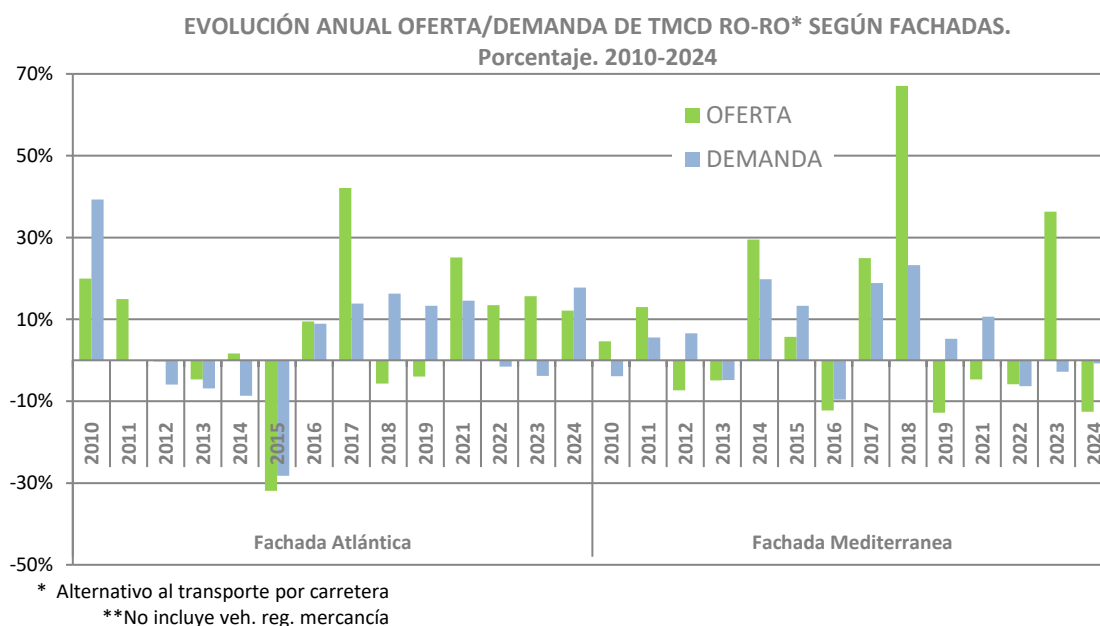
4. Contraste Oferta / Demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España

El análisis conjunto de la oferta de servicios regulares de TMCD ro-ro alternativo al transporte por carretera² 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 2024 fue del 63,2%**, habiendo mejorado sensiblemente respecto a la registrada en el año 2023, 57,4%, gracias a su aumento tanto en la fachada Atlántica como en la Mediterránea.

La situación según fachadas es la siguiente:

- La fachada Atlántica presenta un nivel de ocupación superior a la registrada en 2023, **53,7% frente al 51,2% de 2023**. Ello es debido a que la demanda ha crecido un 17,8%, por encima del aumento de la oferta, un 12,1%.
- El caso de la fachada Mediterránea es semejante, aunque opuesto: la disminución de la oferta, un 12,6%, con una demanda estable (-0,8%) causa un mayor nivel de ocupación **del 67,7% en 2024 frente al 59,6% en 2023**.



Se puede concluir que en 2024 la cuota de ocupación ha mejorado en ambas fachadas, situándose algo por encima del 50% en la fachada Atlántica (53,7%), y cerca del 70% (67,7%) en la Mediterránea, teniendo por causa fundamental un significativo aumento de la demanda en la fachada Atlántica, y una reducción de la oferta en la fachada Mediterránea.

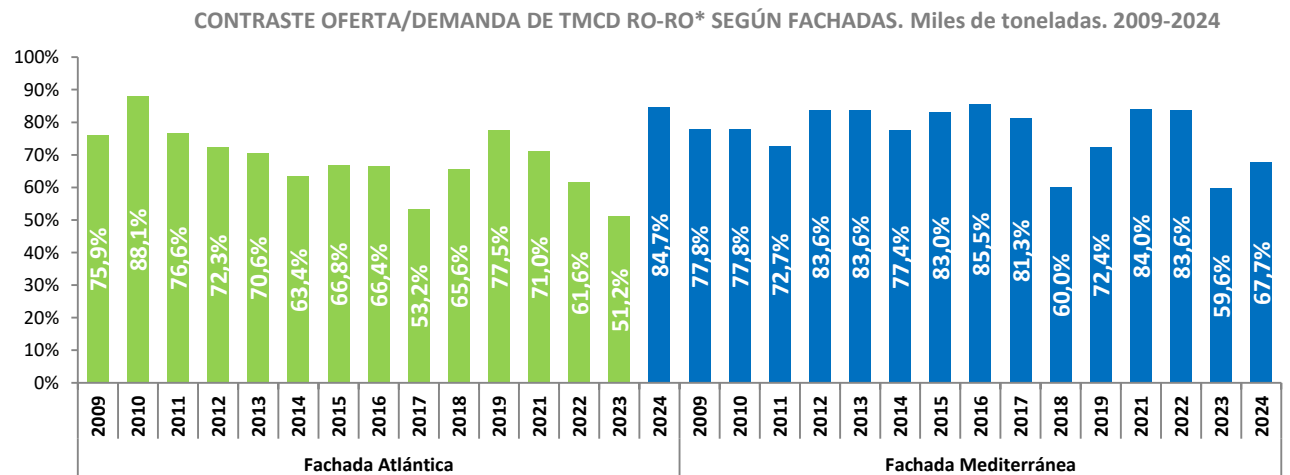
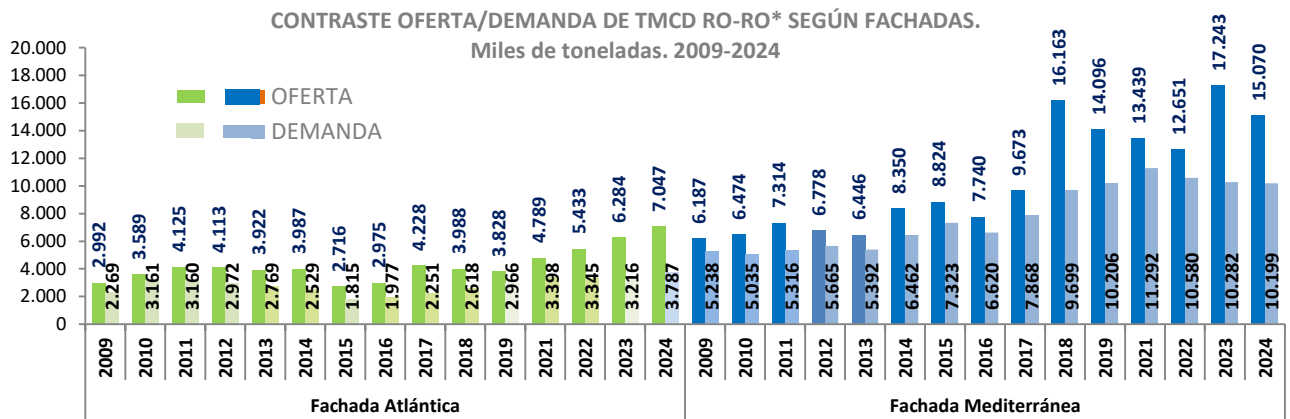
² : No incluye vehículos en régimen de mercancía. No se considera a efectos de cálculo de ocupación de metros lineales el espacio ocupado por los coches de pasajeros

1.- TMCD RO-RO*. CONTRASTE OFERTA-DEMANDA. EVOLUCIÓN 2010-2024. Toneladas

		OFERTA*	DEMANDA**	VAR. ANUAL OFERTA (%)	VAR. ANUAL DEMANDA (%)	DEMANDA / 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	Fach. Atlántica	2.974.826	1.976.746	9,5%	8,9%	66,4%
	TOTAL	10.715.294	8.596.317	-7,2%	-5,9%	80,2%
AÑO 2017	Fach. Atlántica	4.227.603	2.250.939	42,1%	13,9%	53,2%
	Fach. Mediterránea	9.672.739	7.867.508	25,0%	18,9%	81,3%
AÑO 2018	TOTAL	13.900.341	10.118.447	29,7%	17,7%	72,8%
	Fach. Atlántica	3.987.614	2.617.724	-5,7%	16,3%	65,6%
AÑO 2019	Fach. Mediterránea	16.162.814	9.699.149	67,1%	23,3%	60,0%
	TOTAL	20.150.428	12.316.873	45,0%	21,7%	61,1%
AÑO 2020	Fach. Atlántica	3.828.102	2.966.310	-4,0%	13,3%	77,5%
	Fach. Mediterránea	14.096.064	10.205.763	-12,8%	5,2%	72,4%
AÑO 2021	TOTAL	17.924.166	13.172.073	-11,0%	6,9%	73,5%
	Fach. Atlántica	4.789.030	3.398.249	25,1%	14,6%	71,0%
AÑO 2022	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 2023	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%
AÑO 2024	TOTAL	18.083.926	13.924.959	-0,8%	-5,2%	77,0%
	Fach. Atlántica	6.284.490	3.215.899	15,7%	-3,8%	51,2%
AÑO 2025	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 2026	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%
AÑO 2027	TOTAL	22.117.100	13.985.379	-6,0%	3,6%	63,2%

* Alternativo al transporte por carretera

**No incluye veh. reg. mercancía



5. Comparación de la demanda de TMCD Ro-Ro y del Transporte por Carretera. Año 2023

En el año 2023 el transporte internacional de mercancías por carretera alcanzó 110,0 millones de toneladas. De este volumen, 60,3 millones de toneladas correspondieron a exportaciones, mientras que los 49,6 millones restantes fueron importaciones. Estos datos representan un **decremento** del 5,4% respecto a 2022, aunque, al compararlo con el año 2022 se observa un **aumento** del 3,6%. El comportamiento de las exportaciones e importaciones ha sido similar en ambos casos y en ambos años se incluyen los flujos con Marruecos².

Durante el mismo período, el TMCD Ro-Ro alternativo a la carretera³ totalizó **13,5 millones** de toneladas. Esta cifra es **un 1,6% inferior a los 13,7 millones de toneladas de 2022**, debido al descenso en los flujos de exportación (-5,8%) y a pesar del aumento (3,5%) de los flujos de importación.

Estos datos reflejan que **el TMCD alternativo a la carretera de carga rodada representó en 2023 el 10,9% de la demanda de transporte internacional** (TMCD + carretera), lo que marca una ligera pérdida respecto a la cuota más alta registrada que fue 12,1% en 2021, aunque por encima de la de 2022 (10,5%). La tasa varía según el tipo de flujo, con una cuota en importación del 11,5% 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 el Reino Unido y también 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 49,4% en 2023**. Por su parte, el **Reino Unido presenta una cuota del 24,3% en 2023**. Bélgica, por su parte, **registró en 2023 una participación del 21,7%**.

Cabe destacar el caso de **Marruecos**, donde la **cuota alcanza ya un 9,6% en 2023**. 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 7,8%. Esta cifra es particularmente alta en las exportaciones, que alcanzan el 8,6%, y se ve impulsada por el significativo tráfico de importaciones procedentes de Finlandia que utilizan el TMCD Ro-Ro.

² Los que atraviesan el Estrecho de Gibraltar.

³ Sin incluir vehículos en régimen de mercancía

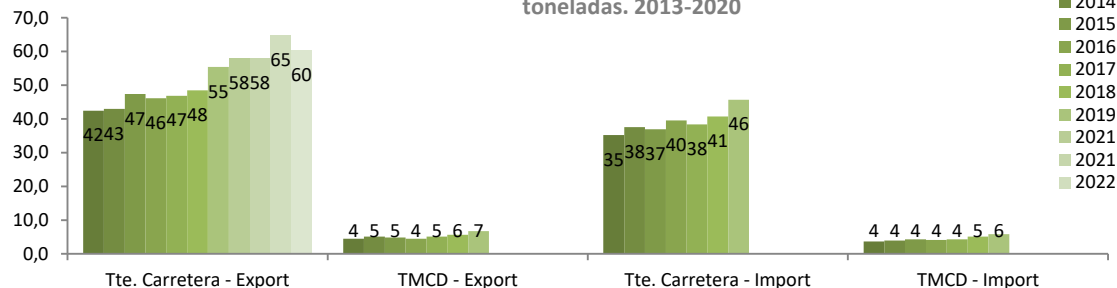
2.- COMPARACIÓN DEMANDA TMCD RO-RO* - TRANSPORTE POR CARRETERA. 2023. Miles de toneladas

	CARRETERA*			TMCD RO-RO**			TMCD / (Ctra + TMCD) (%)		
	Export	Import	TOTAL	Export	Import	TOTAL	Export	Import	TOTAL
Italia	4.653	4.211	8.864	4.480	4.157	8.637	49,1%	49,7%	49,4%
Bélgica	1.980	2.465	4.445	608	623	1.231	23,5%	20,2%	21,7%
Reino Unido	2.230	432	2.662	556	299	855	20,0%	40,9%	24,3%
Francia	26.714	23.037	49.751	122	120	242	0,5%	0,5%	0,5%
Países Bajos	2.239	2.835	5.074	23	28	51	1,0%	1,0%	1,0%
Alemania	7.109	6.442	13.551	2	16	18	0,0%	0,3%	0,1%
Marruecos	7.448	5.339	12.787	633	718	1.351	7,8%	11,8%	9,6%
Otros	7.921	4.802	12.723	617	452	1.069	7,2%	8,6%	7,8%
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%
Variación 2020	-4,8%	-5,5%	-5,1%	-7,1%	-9,8%	-8,4%			

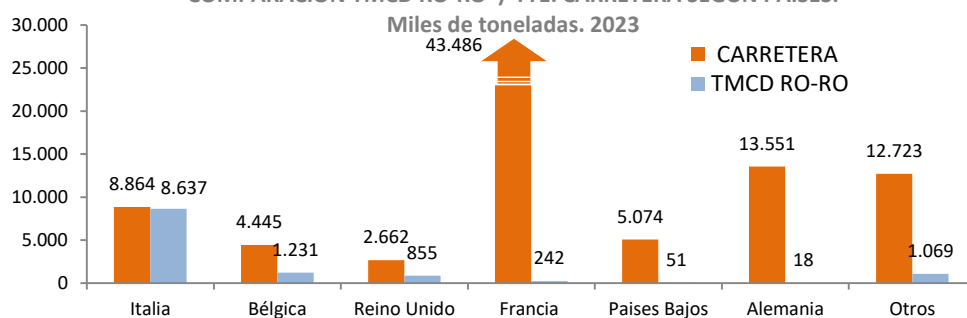
** Alternativo al transporte por carretera / No incluye ven. reg. mercancía

* No incluye Portugal

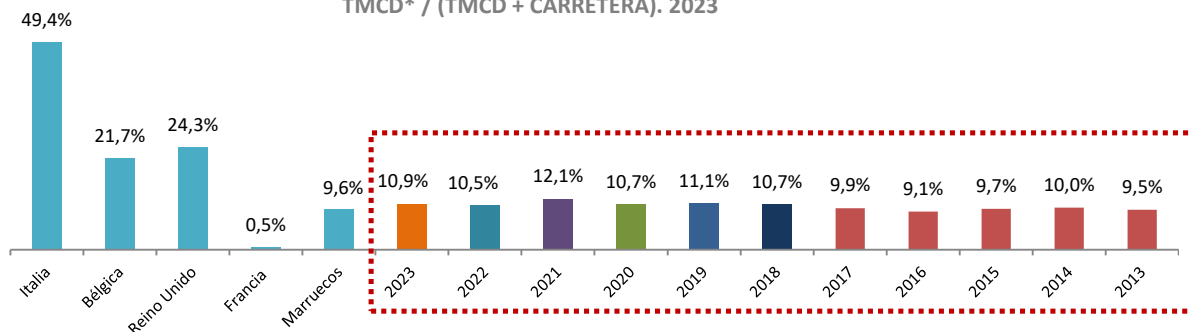
COMPARACIÓN DEMANDA TMCD RO-RO* - TRANSPORTE POR CARRETERA. Millones de toneladas. 2013-2020



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



PARTICIPACIÓN DEL TMCD EN LOS FLUJOS DE TRANSPORTE SEGÚN PAÍSES. TMCD* / (TMCD + CARRETERA). 2023



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

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 Europea⁴¹: “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

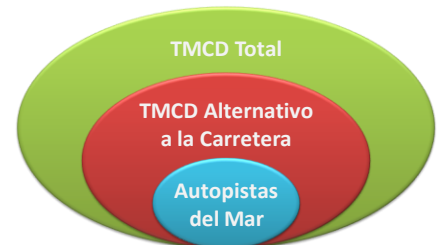
AGRUPACIÓN	UNIDAD DE CARGA	AGRUPACIÓN	UNIDAD DE CARGA
Ro-Ro Carga General	Carga Gral. Produc. Forestales Carga Gral. Produc. Siderurgi.	Ro-Ro Vehículos de transporte de Mercancías	Cabeza Tractora Camión <= 3500 Camión > 3500 Furgones Plataforma <= 6 Plataforma > 6 Remolques no Acompañados Tren de Carretera 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

⁴ 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:

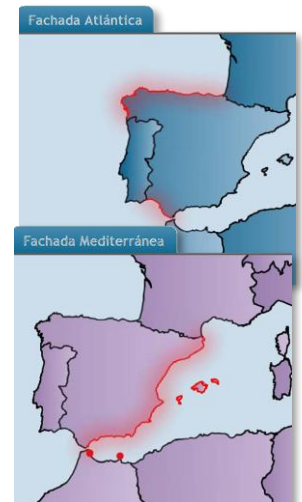
- **Fachada Atlántica:** Incluye los puertos españoles ribereños del océano Atlántico, del mar Cantábrico y las islas Canarias.
- **Fachada Mediterránea:** Incluye el puerto Bahía de Algeciras, los puertos españoles ribereños del mar Mediterráneo y las islas Baleares.

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