

# OBSERVATORIO ESTADÍSTICO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA

1er SEMESTRE 2024



**SPC – SPAIN**

Asociación Española de  
Promoción del  
Transporte Marítimo de  
Corta Distancia



European Shortsea Network



## Índice

<b>Introducción .....</b>	<b>2</b>
<b>1. La oferta de servicios TMCD regulares de carga rodada en España .....</b>	<b>6</b>
TMCD alternativo a la carretera .....	6
Autopistas del Mar .....	9
<b>2. La demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España .....</b>	<b>12</b>
Transporte internacional de carga rodada .....	12
Transporte internacional de vehículos en régimen de mercancía .....	13
<b>3. Contraste Oferta / Demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España .....</b>	<b>20</b>
<b>ANEXO. - Metodología aplicada .....</b>	<b>22</b>

## Introducción

---

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

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

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

El presente informe constituye el **Informe correspondiente al 1º semestre de 2024**, conteniendo la información y datos relativos a la Oferta y la Demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España.

# DESTACADOS DEL PRIMER SEMESTRE DE 2024



## TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA – TOTAL

Con **139,4 millones de toneladas** en el 1º semestre de 2024, el Transporte Marítimo de Corta Distancia en España registró un crecimiento del **4,7%** sobre el mismo periodo de 2023.

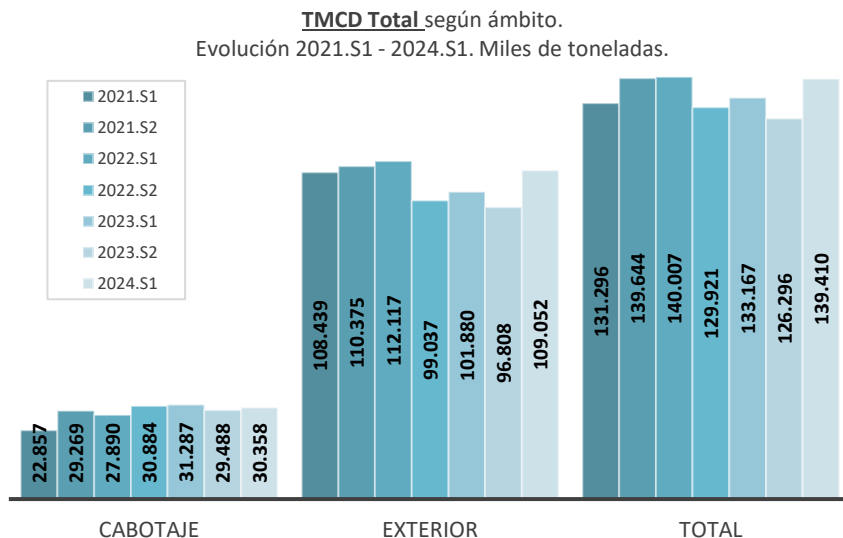
El comportamiento según ámbito fue opuesto: mientras el tráfico exterior aumentó un 7,0% del 1º semestre de 2023 al 1º semestre de 2024, el cabotaje decreció un 3,0%. La mercancía contenerizada y el granel líquido son los únicos tráficos que registran aumentos (21,4% y 2,3% respectivamente), en el caso del granel líquido gracias al tráfico exterior.



78,2%  
Tráfico Exterior

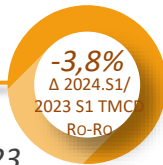


21,8%  
Tráfico de Cabotaje



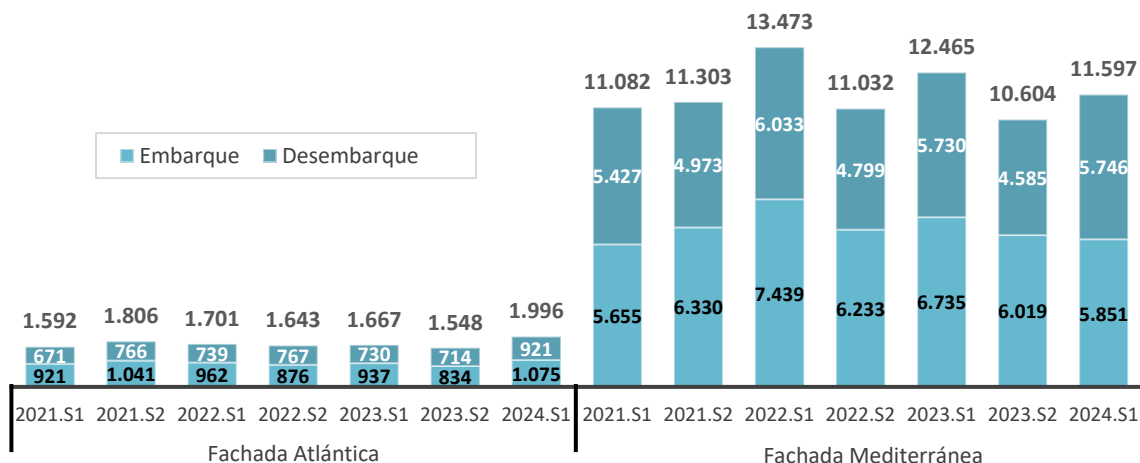
## TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA INTERNACIONAL RO-RO

El TMCD internacional ro-ro\* con **13,6 Mt** en el 1º semestre de 2024, se redujo un **3,8%** respecto al mismo semestre de 2023, aunque ambas fachadas presentan aumentos respecto al 2º semestre de 2023.



La evolución del tráfico de carga rodada del 1º semestre de 2023 al 1º semestre de 2024 (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) ha sido diferente según fachadas: la Atlántica registró un incremento del 19,7%, mientras que la Mediterránea decreció un 7,0%.

TMCD Exterior Ro-Ro\* según fachada.  
Evolución 2021.S1 - 2024.S1. Miles de toneladas



\* No incluye vehículos en reg. mercancía

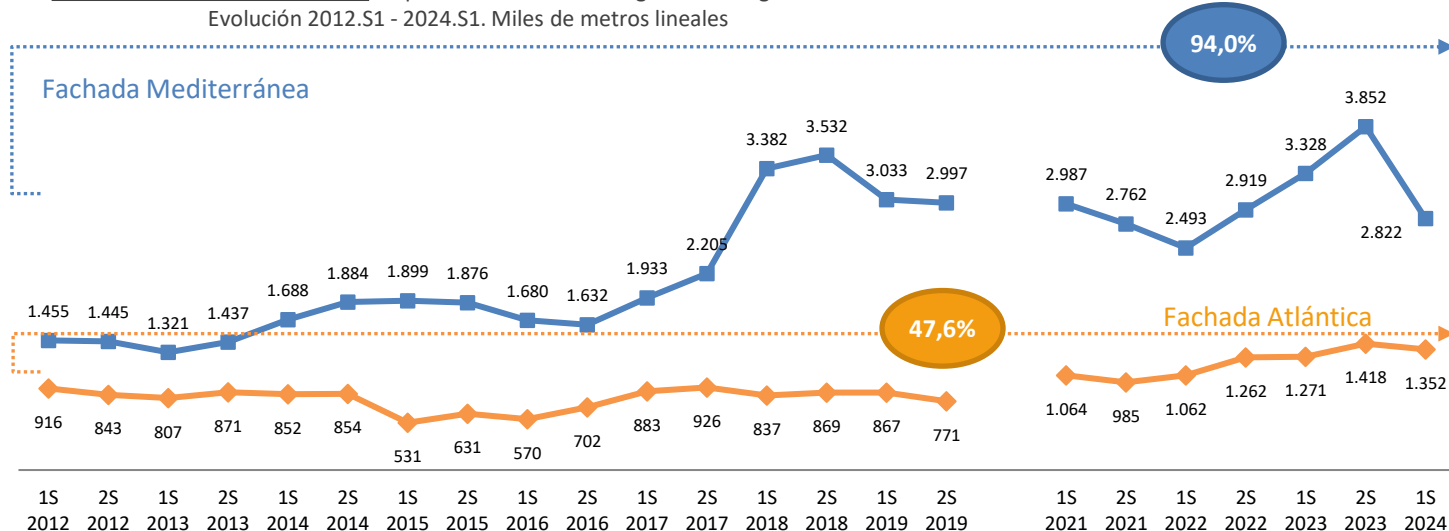
**-20,8%**  
Δ 2024 S1/  
2023 S2 (ML)

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

En el 1º semestre de 2024, la capacidad anual ofertada de los servicios de carga rodada ha disminuido respecto al 2º Semestre de 2023

En la fachada atlántica la evolución ha sido ligeramente negativa, con un decrecimiento del 4,6%, pasando de 1,42 a 1,35 millones de metros lineales. En la fachada mediterránea la capacidad ofertada ha disminuido significativamente (-26,7%), de 3,9 a 2,8 millones de metros lineales.

**TMCD Alternativo a la carretera.** Capacidad servicios de carga rodada según fachada. Evolución 2012.S1 - 2024.S1. Miles de metros lineales



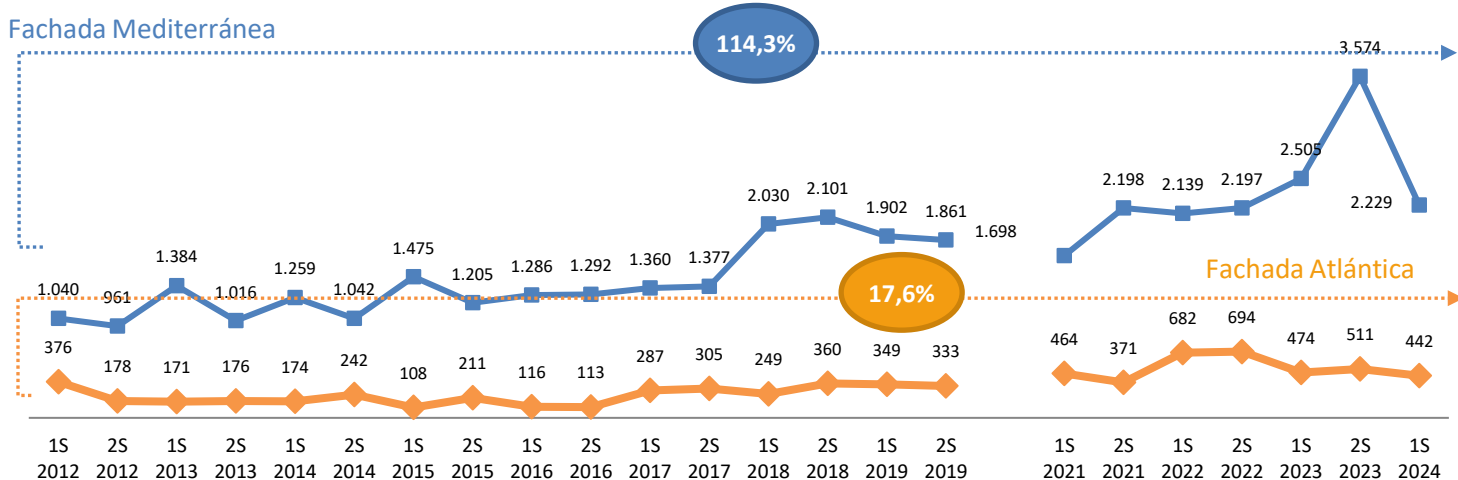
## OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA – AUTOPISTAS DEL MAR

La oferta de Autopistas del Mar en el 1º semestre de 2024 estaba constituida por 9 líneas, cuatro menos que en el 2º semestre de 2023

**-34,6%**  
Δ 2024 S1/  
2023 S2 (ML)

En la fachada Atlántica se han mantenido las AdM con un descenso de los metros lineales (-13,5%), pasando de 510,7 a 441,9 miles, mientras que en la Mediterránea se han reducido en cuatro AdM, y la capacidad ha disminuido (-37,7%), pasando de 3,6 a 2,2 millones de metros lineales.

**AdM.** Capacidad según fachada. Evolución 2012.S1 – 2024.S1. Miles de metros lineales



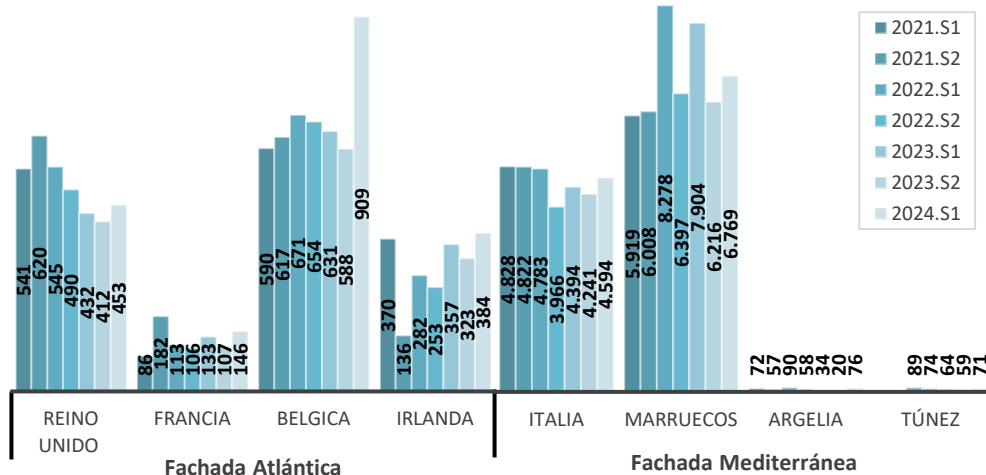
\* Los importantes crecimientos registrados en los indicadores de las AdM se deben a un cambio metodológico, al incluir en este concepto servicios con el Norte de África que no se consideraban antes de 2018.

**44,0%**  
Δ 2024.S1/  
2023 S1  
Bélgica

## TMCD INTERNACIONAL RO-RO SEGÚN PAÍSES DE INTERCAMBIO

Respecto al 1º semestre de 2023 se aprecian crecimientos en los intercambios con los países de ambas fachadas, exceptuando Marruecos (-14,4%), con un incremento destacado de Bélgica (44,0%). En ambas fachadas se observa una recuperación respecto al 2º semestre de 2023.

TMCD Exterior Ro-Ro\* según países.  
Evolución 2021.S1 - 2024.S1. Miles de toneladas.



En cuanto a países de origen/destino, en la fachada Atlántica registran aumentos todos los países. El mayor volumen de intercambio lo presenta Bélgica, con un incremento destacado del 44,0%.

En la fachada Mediterránea, los aumentos se producen en todos los países a excepción de Marruecos; que presenta el mayor volumen de intercambio, aunque registra una tasa negativa del 14,4%.

\* No incluye vehículos en reg. mercancía

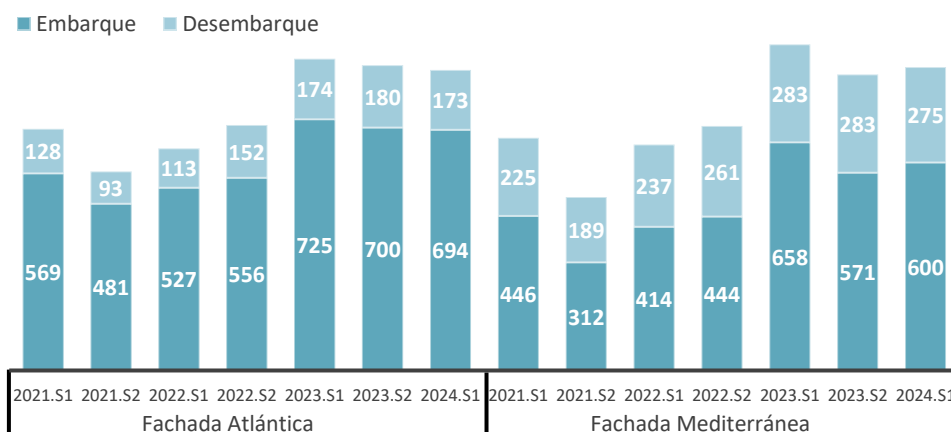
## TMCD INTERNACIONAL RO-RO. VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA

**-5,3%**  
Δ Interanual  
Demanda

El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía con 1,7Mt (≈741 miles vehículos) en el 1º semestre de 2024, registró un descenso del 5,3% respecto al mismo semestre de 2023, con un leve crecimiento del 0,4% respecto al 2º semestre de 2023.

Tanto los embarques como los desembarques registraron descensos (4,2% y 0,9% respectivamente). El descenso de la fachada Mediterránea es mayor que el de la Atlántica (7,0% y 3,6% respectivamente), motivado por el decrecimiento del embarque (8,8%).

TMCD Exterior Ro-Ro. Vehículos en régimen de mercancía.  
Evolución 2021.S1 - 2024.S1. Miles de toneladas



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

### TMCD alternativo a la carretera

En el primer semestre de 2024 se ofertaban en la fachada Atlántica 12 servicios por 6 navieras con un total de 36 buques de carga rodada.

Mientras que, en la fachada Mediterránea, 6 navieras cubrían 14 líneas de TMCD alternativo a la carretera, con 36 buques de carga rodada.

Los datos disponibles permiten valorar la evolución en el primer semestre de 2024 de los servicios de TMCD alternativo a la carretera respecto al 2º semestre de 2023: el número de líneas se mantiene en la fachada atlántica con 12 servicios, y ha disminuido en la mediterránea, de 16 a 14. En cuanto al número de buques ro-ro/ro-pax, en la fachada atlántica ha aumentado: de 31 a 36, manteniéndose en la mediterránea en 36; mientras que el número de navieras, 6 en ambas fachadas, se ha mantenido constante tanto en la fachada mediterránea como en la atlántica. Respecto al año 2019 y anteriores hay que considerar una quiebra en la serie estadística, al haber cambiado la fuente y método de cálculo. Por ejemplo, en el número de líneas ya no se incluyen los servicios de contenedores.

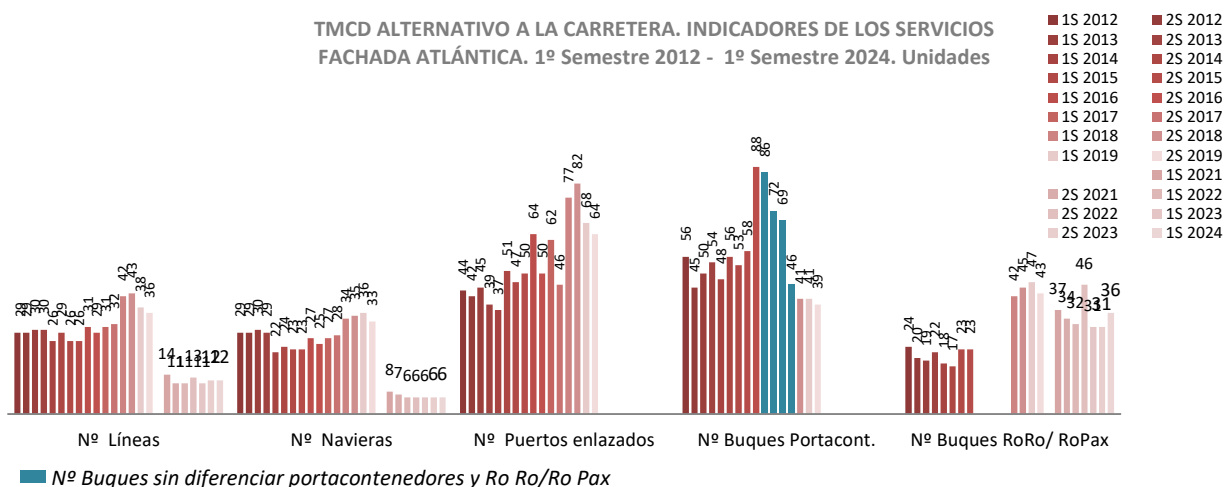
En cuanto a la evolución de la capacidad ofertada en los servicios de carga rodada comparando con el 2º semestre de 2023, en **la fachada atlántica se ha reducido ligeramente, un 4,6%**, pasando de 1,42 a 1,35 millones de metros lineales. En la **fachada mediterránea la capacidad ofertada se ha reducido significativamente (-26,7%)**, de 3,85 a 2,82 millones de metros lineales. Tras el fuerte crecimiento experimentado en 2023, especialmente en el 2º semestre, en 2024 el volumen de oferta se sitúa en el nivel del 2º semestre de 2022.

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

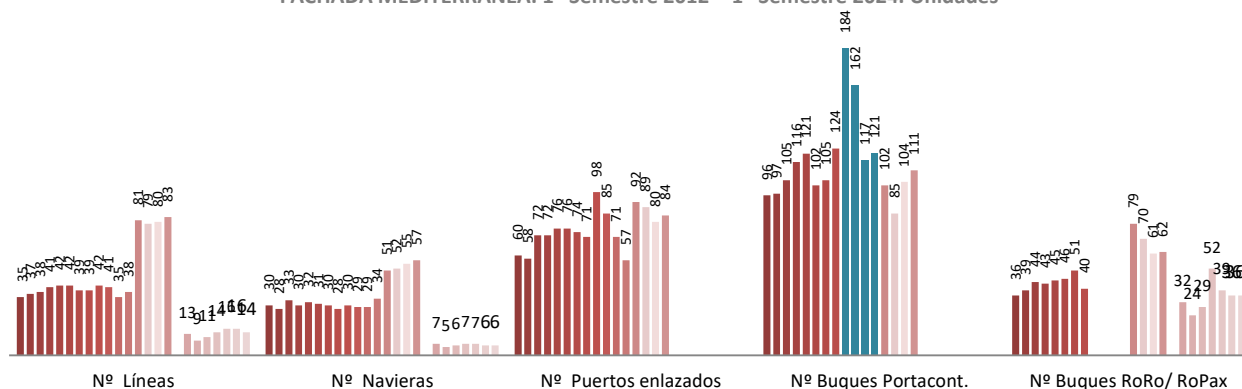
1.1: TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. INDICADORES DE LOS SERVICIOS OFERTADOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2024.S1

	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

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



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



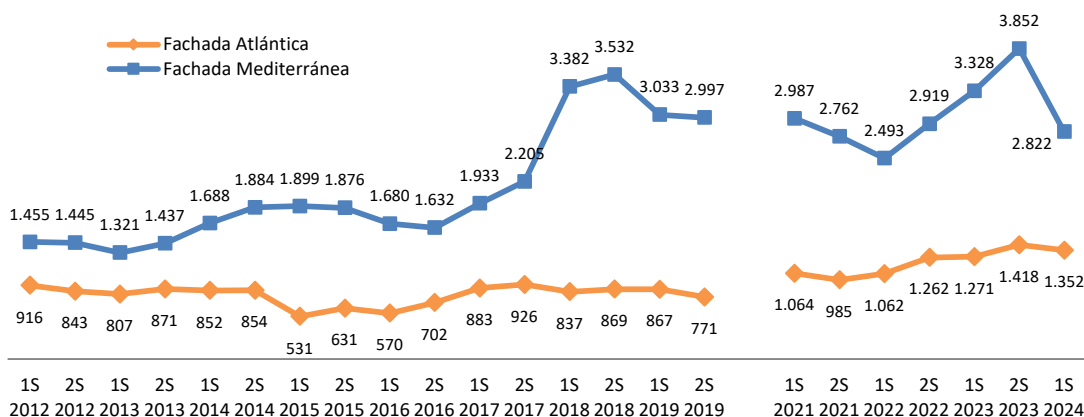
Fuente: Base de datos SPC-Spain  
Elaboración SPC-Spain

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

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

TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA  
CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS DE CARGA RODADA SEGÚN FACHADA  
1º Semestre 2012 - 1º 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 1º semestre de 2024 estaba constituida por 9 líneas operadas por 7 navieras, enlazando 15 puertos internacionales, y servidas por 39 buques de carga rodada o ro/pax.

Su distribución por fachadas muestra que, en la fachada Atlántica 3 empresas navieras ofertaban **3 Autopistas del Mar**, enlazando con Francia y Marruecos, con el Reino Unido y con el Benelux, con 15 buques de carga rodada o ro/pax conectando con 7 puertos, mientras que en la fachada Mediterránea se ofertaban **6 Autopistas del Mar**, 2 con Italia y 4 con Marruecos, por 4 navieras, enlazando 8 puertos, y servidas por 24 buques de carga rodada o ro/pax.

La evolución desde el segundo semestre de 2023 muestra que la fachada Atlántica mantiene los mismos datos en cuanto al número de Autopistas del Mar, 3, mientras que aumenta en uno el número de navieras, pasando de 2 a 3; en 2 los puertos enlazados, pasando de 5 a 7, y en 6 el número de buques de carga rodada, alcanzando los 15 buques.

En cuanto a la evolución en la fachada Mediterránea es negativa: ha disminuido el número de Autopistas del Mar, de 10 a 6 -3 menos con Marruecos y 1 menos con Italia-, opera una naviera menos, el número de puertos enlazados se ha reducido en 2 y el número de buques de carga rodada ha disminuido en 3.

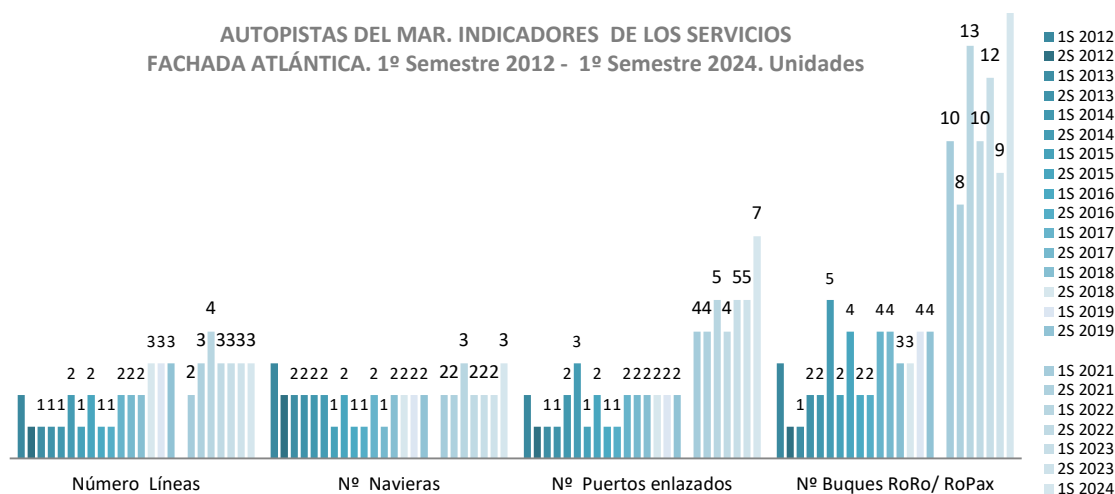
En cuanto a la **capacidad ofertada**, comparada con el 2º semestre de 2023, muestra que en ambas fachadas se ha producido una disminución en la capacidad; en la **fachada Atlántica** se ha registrado un **descenso** de un **-13,5 %**, pasando de 510,7 a 441,9 miles de metros lineales, y en el caso de la **fachada Mediterránea la capacidad ha disminuido** en un **-37,7%**, pasando de 3,6 a 2,2 millones de metros lineales, principalmente por la desaparición mencionadas de AdMs con Marruecos.

2.- AUTOPISTAS DEL MAR

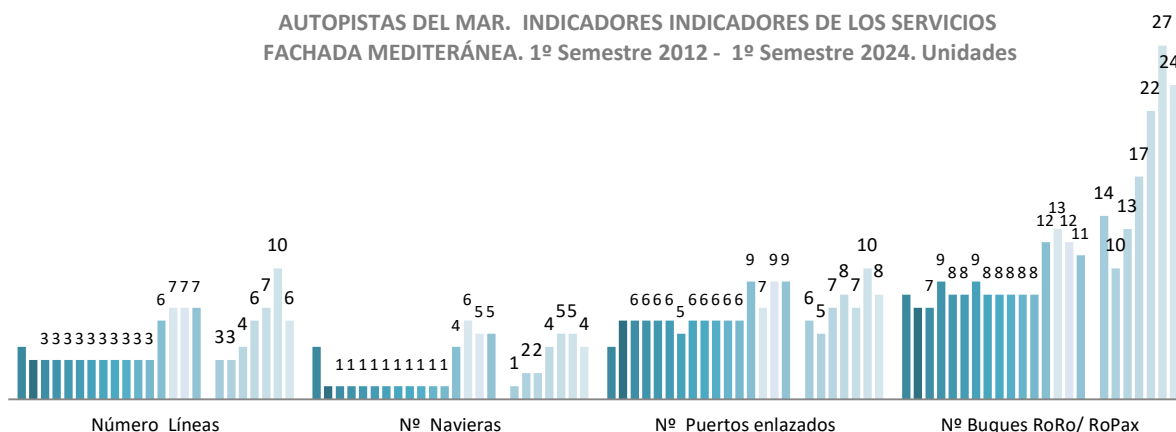
2.1: AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS OFERTADOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2024.S1

	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

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



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

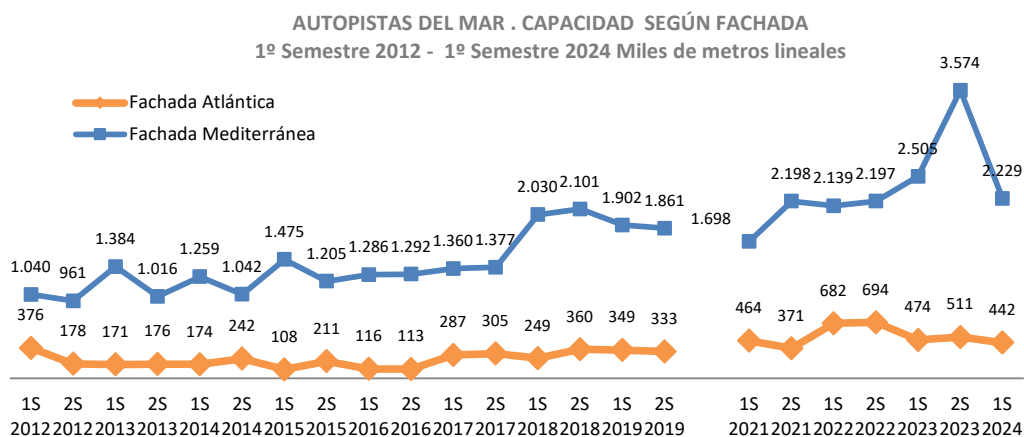


Fuente: Base de datos SPC-Spain  
Elaboración SPC-Spain

2.- AUTOPISTAS DEL MAR

2.2: AUTOPISTAS DEL MAR. CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS OFERTADOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2024.S1

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



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

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

En el 1<sup>er</sup> semestre del año 2024, la demanda total de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España (139,4 millones de toneladas) registra un crecimiento del 4,7% respecto al mismo semestre del año 2023, debido al incremento en el exterior (7,0%) mientras que el cabotaje presenta datos negativos (3,0%). No obstante, el volumen en cabotaje del 1<sup>er</sup> semestre del 2024 es un 2,9% superior al del 2<sup>o</sup> semestre de 2023. Los datos llevan a unos valores cercanos a los registrados en el segundo semestre de 2021 (139,6 mill t).

La desagregación de las cifras registradas en el 1<sup>o</sup> semestre de 2024 muestra que el mayor crecimiento corresponde a la mercancía contenerizada (21,4%) debido al incremento del tráfico exterior (26,1%), mientras que el tráfico contenerizado de cabotaje presenta una tasa de crecimiento menos acusada (3,9%). En cambio, la mercancía Ro-Ro registra un descenso del 0,4% debido al descenso del tráfico exterior un 4,0% pese al crecimiento del cabotaje un 4,3%. En el ámbito del transporte a granel, los graneles sólidos caen un 3,9%, ocasionado fundamentalmente por el drástico descenso del cabotaje (28,7%), descendiendo también el exterior, por el contrario, los graneles líquidos presentan un crecimiento del 2,3%, gracias al crecimiento del tráfico exterior (6,6%) pese al descenso del cabotaje (10,9%).

### Transporte internacional de carga rodada

En el 1<sup>er</sup> semestre del año 2024, la demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia de carga rodada internacional ha registrado un descenso del 4,0% respecto al mismo semestre del año 2023.

Según tipo de unidad de carga ro-ro, las mercancías en vehículos de transporte de mercancías, que son las más significativas en volumen, experimentaron una bajada del 3,8% en el 1<sup>er</sup> semestre de 2024 respecto al mismo semestre de 2023, igualmente, los contenedores ro-ro presentan una reducción, en este caso del 3,0%. Del mismo modo, los vehículos en régimen de mercancía registran una reducción del 5,3% motivada por la disminución de las operaciones de embarque (-6,4%), menos pronunciado en el desembarque (-2,2%).

El TMCD internacional ro-ro (sin incluir vehículos en reg. mercancía) totalizó 13,6 Mt en el 1<sup>er</sup> semestre de 2023, registrando un descenso del 3,7% respecto al mismo semestre de 2022. La reducción fue motivada por el descenso pronunciado en la exportación (-9,9%), sin embargo, la importación presenta una tasa de crecimiento positiva (3,7%).

No obstante, comparado con el 2<sup>o</sup> semestre de 2023 la carga rodada internacional presentó un aumento del 10,4%.

El comportamiento es diferente según fachada, la fachada Atlántica ha registrado un significativo incremento del 19,7% respecto al 1<sup>er</sup> semestre del año 2023; mientras que, en la fachada Mediterránea, el descenso fue del 7,0%, motivado por la disminución de los embarques (-13,1%).

La comparación del 1<sup>er</sup> semestre entre los años 2024 y 2023 según Autoridades Portuarias, muestra que en la fachada Atlántica todos los puertos presentan crecimientos, a excepción del descenso

registrado por Pasaia (6,5%). Destaca por su crecimiento Vigo, con un importantísimo aumento del 147%; debido a la inauguración de la línea regular con destino a Liverpool (octubre 2023) y la conexión marítima con la terminal de Zeebrugge. Los puertos de Ferrol – San Cibrao y Bilbao han aumentado un 14,8% y un 10,7% respectivamente; con una tasa menor de crecimiento se encuentra el puerto de Santander (4,7%), siendo el puerto que presenta mayores volúmenes.

Por su parte, en la fachada Mediterránea, destacan por su crecimiento Almería y Valencia, aumentando un 8,2% y un 7,1% respectivamente, Barcelona presenta un crecimiento menos significativo (4,0%). En el lado contrario, Málaga registró un descenso significativo del 41,9%, Bahía de Algeciras y Motril presentan un descenso del 15,2% y 7,2% respectivamente.

Según países, en la fachada Atlántica, el crecimiento es global (19,7%) respecto al 1<sup>er</sup> semestre de 2023, incremento más acusado respecto al 2<sup>o</sup> semestre de 2023 (28,9%), gracias al aumento de las exportaciones e importaciones, con tasas del 28,9% en ambos casos. Bélgica presenta un crecimiento notorio del 44,0% (ocasionado principalmente por la conexión marítima de Vigo con la terminal de Zeebrugge), Francia e Irlanda incrementaron sus tráficos en un 9,5% y un 7,5% respectivamente, con un crecimiento menos acusado de Reino Unido (4,8%).

En cuanto a la fachada Mediterránea y respecto al 1<sup>er</sup> semestre del 2023 el dato global arroja una cifra total de descenso (7,0%) debido a la caída de los tráficos con Marruecos (-14,4%). Descenso de los volúmenes de Marruecos que no se ven paliados por el crecimiento de los otros países; destacando el incremento de Argelia (123,8%), Túnez registró un aumento del 10,3% e Italia, con mayores volúmenes, del 4,5%.

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

En cuanto al transporte de vehículos en régimen de mercancía según fachadas y operación, se registró en el 1<sup>er</sup> semestre de 2024 un volumen de desembarque de 173 miles de toneladas en la fachada Atlántica y de 275 miles de toneladas en la fachada Mediterránea, observándose decrecimiento en ambas fachadas respecto al 1<sup>er</sup> semestre de 2023.

En lo que respecta al volumen de embarque, éste descendió en el 1<sup>er</sup> semestre de 2023 a 694 miles de toneladas en la fachada Atlántica y 600 miles de toneladas en la fachada Mediterránea. Al igual que en el desembarque, se observa descenso en ambas fachadas respecto al 1<sup>er</sup> semestre de 2023.

En cifras globales, ambas fachadas decrecen respecto al mismo semestre de 2023, más la fachada Mediterránea (-7,0%) que la Atlántica (-3,6%), destacando el descenso del embarque en ambas fachadas, descenso más acusado en la fachada Mediterránea (-8,8%) que en la fachada Atlántica (-4,2%).

1.- TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA. CABOTAJE Y EXTERIOR. EVOLUCIÓN 2023.S1-2024.S1. Miles de toneladas.

		G. LÍQUIDOS	G. SÓLIDOS	MERCANCÍA GENERAL				TOTAL
				Total	M. Contenerizada	M. General	M. Ro-Ro	
2023.S1	CABOTAJE	10.486	2.176	18.625	6.258	105	12.262	31.287
	EXTERIOR	32.216	24.803	44.861	23.679	5.210	15.973	101.880
	<b>TOTAL</b>	<b>42.702</b>	<b>26.979</b>	<b>63.487</b>	<b>29.937</b>	<b>5.315</b>	<b>28.235</b>	<b>133.167</b>
2023.S2	CABOTAJE	9.075	1.557	18.856	6.301	213	12.342	29.488
	EXTERIOR	30.488	23.895	42.425	23.815	4.723	13.887	96.808
	<b>TOTAL</b>	<b>39.563</b>	<b>25.453</b>	<b>61.280</b>	<b>30.116</b>	<b>4.936</b>	<b>26.228</b>	<b>126.296</b>
2024.S1	CABOTAJE	9.343	1.551	19.464	6.502	175	12.786	30.358
	EXTERIOR	34.350	24.388	50.314	29.855	5.124	15.334	109.052
	<b>TOTAL</b>	<b>43.693</b>	<b>25.939</b>	<b>69.778</b>	<b>36.358</b>	<b>5.299</b>	<b>28.121</b>	<b>139.410</b>
<b>VARIACIÓN 2024.S1/2023.S1</b>		<b>2,3%</b>	<b>-3,9%</b>	<b>9,9%</b>	<b>21,4%</b>	<b>-0,3%</b>	<b>-0,4%</b>	<b>4,7%</b>

TMCD. MERCANCÍA SEGÚN ÁMBITO Y PRESENTACIÓN.

2024.S1. Miles de toneladas.



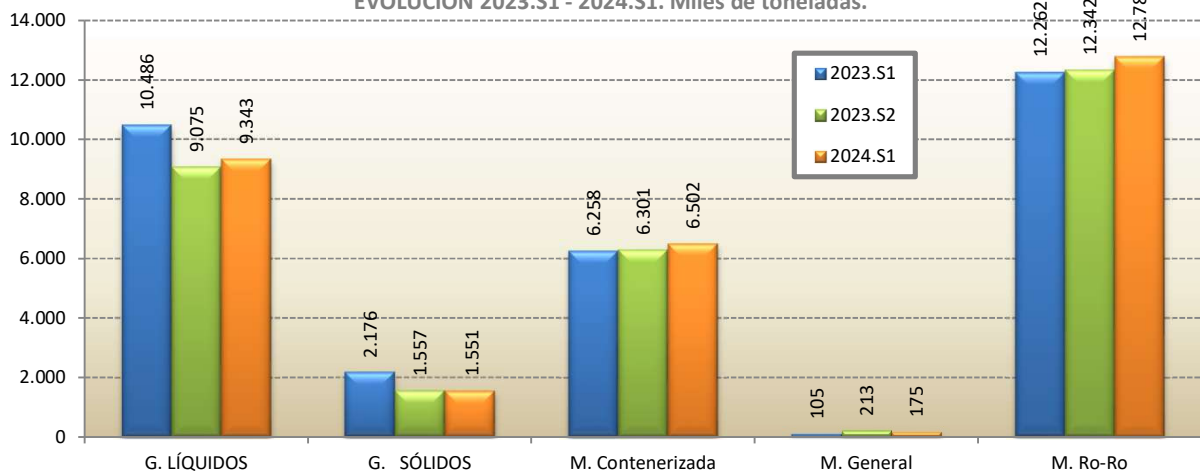
TMCD. MERCANCÍA SEGÚN ÁMBITO.

EVOLUCIÓN 2023.S1 - 2024.S1. Miles de toneladas.



TMCD. MERCANCÍA DE CABOTAJE SEGÚN SU PRESENTACIÓN.

EVOLUCIÓN 2023.S1 - 2024.S1. Miles de toneladas.

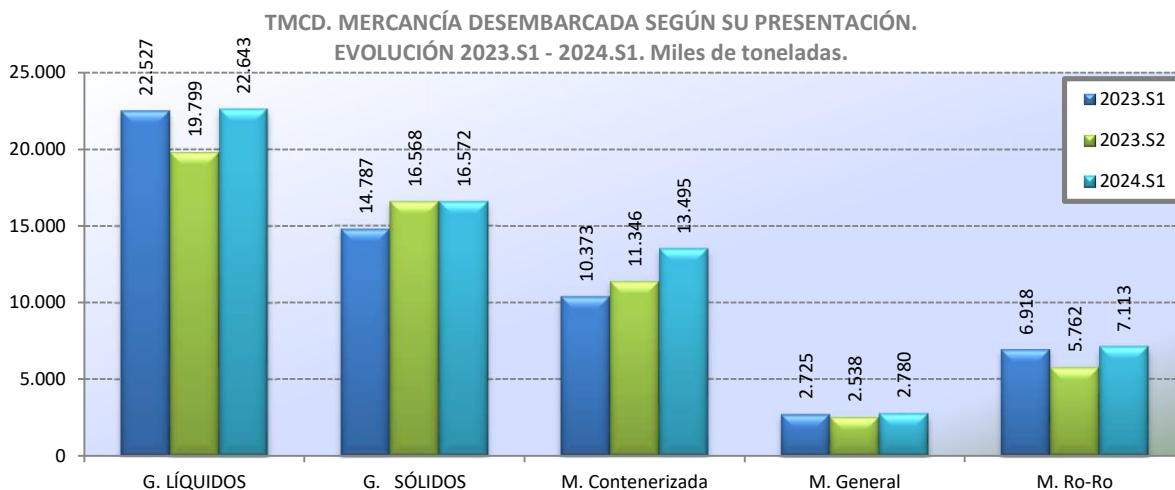
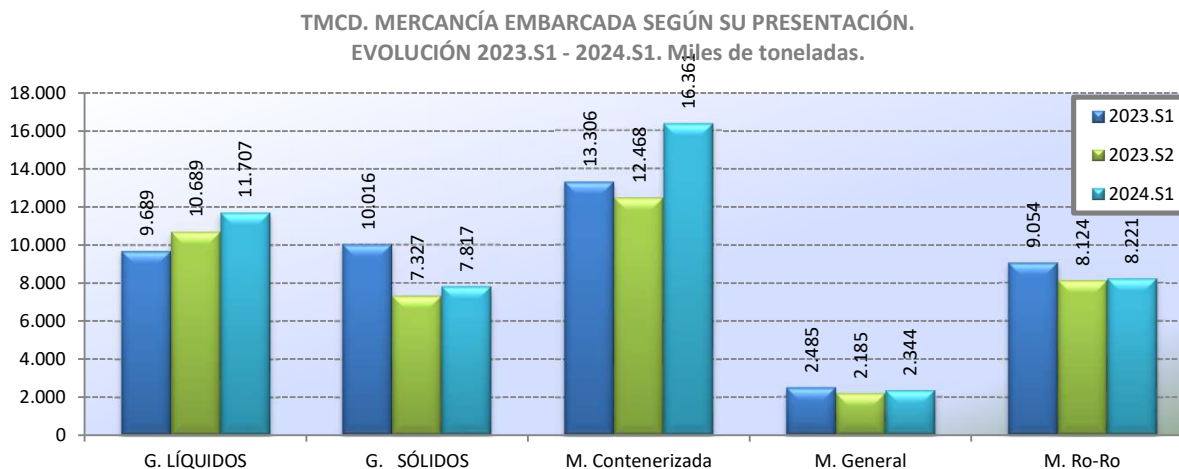
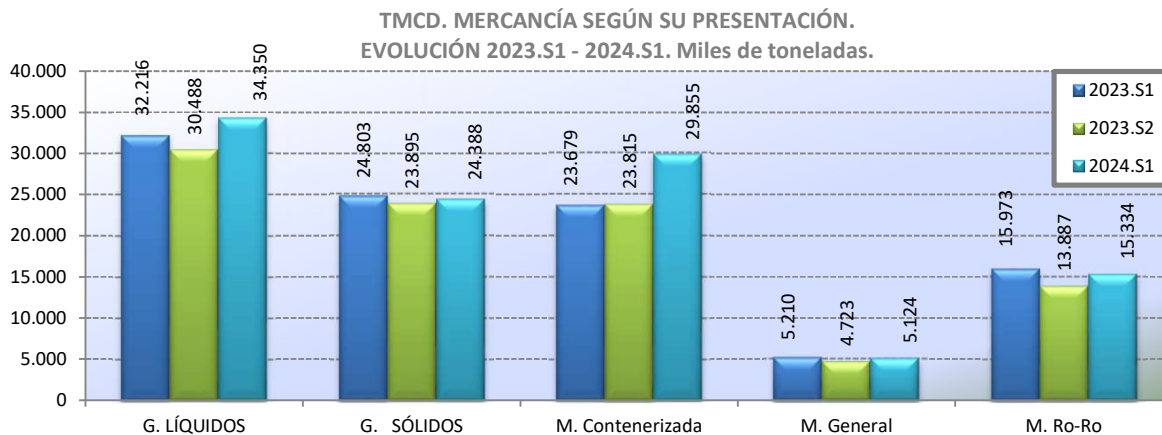


Fuente: Puertos del Estado

Elaboración: SPC - Spain

2.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍA SEGÚN SU PRESENTACIÓN. EVOLUCIÓN 2023.S1-2024.S1. Miles de toneladas.

		G. LÍQUIDOS	G. SÓLIDOS	MERCANCÍA GENERAL			TOTAL	
				Total	M. Contenerizada	M. General		M. Ro-Ro
2023.S1	EMBARQUE	9.689	10.016	24.845	13.306	2.485	9.054	44.550
	DESEMBARQUE	22.527	14.787	20.016	10.373	2.725	6.918	57.330
	<b>TOTAL</b>	<b>32.216</b>	<b>24.803</b>	<b>44.861</b>	<b>23.679</b>	<b>5.210</b>	<b>15.973</b>	<b>101.880</b>
2023.S2	EMBARQUE	10.689	7.327	22.778	12.468	2.185	8.124	40.794
	DESEMBARQUE	19.799	16.568	19.647	11.346	2.538	5.762	56.014
	<b>TOTAL</b>	<b>30.488</b>	<b>23.895</b>	<b>42.425</b>	<b>23.815</b>	<b>4.723</b>	<b>13.887</b>	<b>96.808</b>
2024.S1	EMBARQUE	11.707	7.817	26.926	16.361	2.344	8.221	46.449
	DESEMBARQUE	22.643	16.572	23.388	13.495	2.780	7.113	62.603
	<b>TOTAL</b>	<b>34.350</b>	<b>24.388</b>	<b>50.314</b>	<b>29.855</b>	<b>5.124</b>	<b>15.334</b>	<b>109.052</b>
<b>VARIACIÓN 2024.S1/2023.S1</b>		<b>6,6%</b>	<b>-1,7%</b>	<b>12,2%</b>	<b>26,1%</b>	<b>-1,6%</b>	<b>-4,0%</b>	<b>7,0%</b>



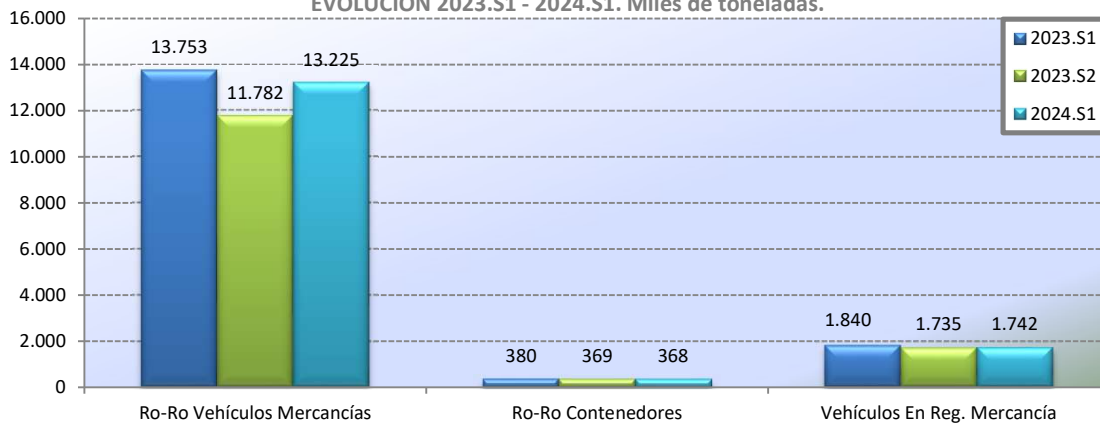
Fuente: Puertos del Estado

Elaboración: SPC - Spain

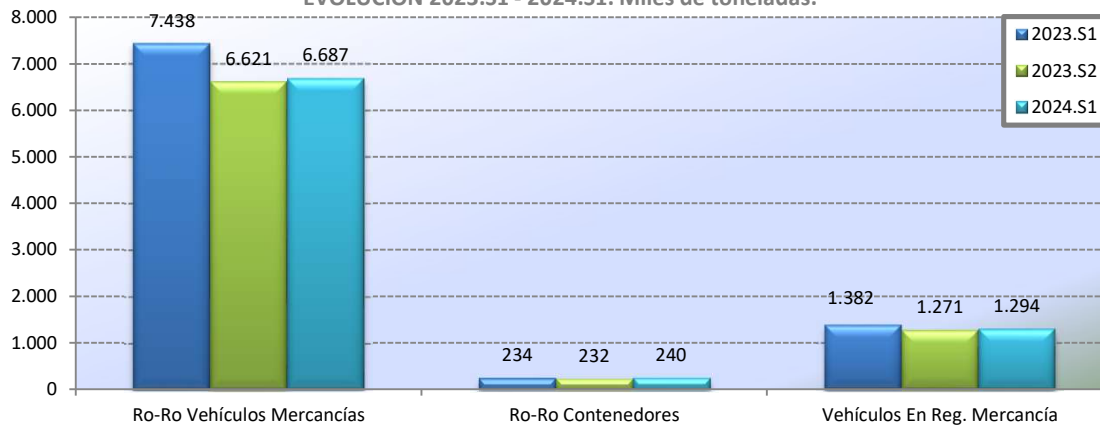
3.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO SEGÚN UNIDAD DE CARGA. EVOLUCIÓN 2023.S1-2024.S1. Miles de toneladas.

		Ro-Ro Vehículos Mercancías	Ro-Ro Contenedores	Vehículos En Reg. Mercancía	Total
2023.S1	EMBARQUE	7.438	234	1.382	9.054
	DESEMBARQUE	6.315	145	457	6.918
	<b>TOTAL</b>	<b>13.753</b>	<b>380</b>	<b>1.840</b>	<b>15.973</b>
2023.S2	EMBARQUE	6.621	232	1.271	8.124
	DESEMBARQUE	5.161	138	464	5.762
	<b>TOTAL</b>	<b>11.782</b>	<b>369</b>	<b>1.735</b>	<b>13.887</b>
2024.S1	EMBARQUE	6.687	240	1.294	8.221
	DESEMBARQUE	6.538	128	447	7.113
	<b>TOTAL</b>	<b>13.225</b>	<b>368</b>	<b>1.742</b>	<b>15.334</b>
<b>VARIACIÓN 2024.S1/2023.S1</b>		<b>-3,8%</b>	<b>-3,0%</b>	<b>-5,3%</b>	<b>-4,0%</b>

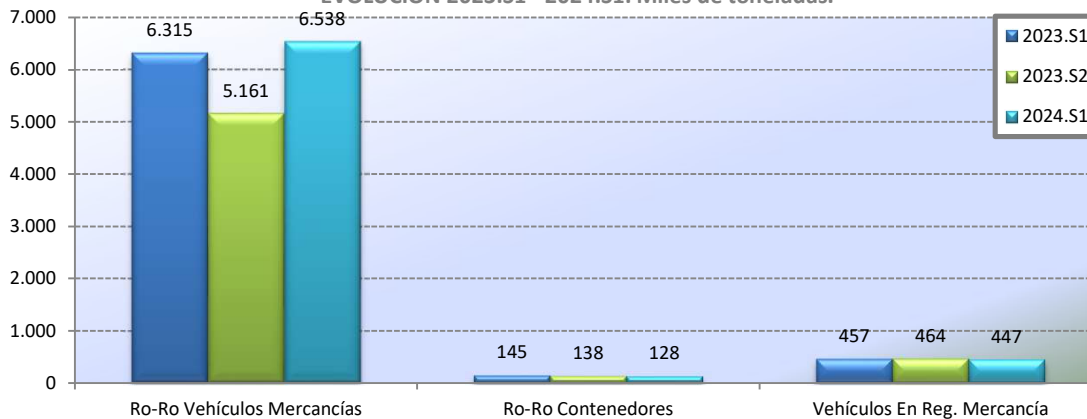
TMCD. MERCANCÍAS RO-RO\* SEGÚN UNIDAD DE CARGA. EVOLUCIÓN 2023.S1 - 2024.S1. Miles de toneladas.



TMCD. MERCANCÍAS RO-RO\* EMBARCADAS SEGÚN UNIDAD DE CARGA. EVOLUCIÓN 2023.S1 - 2024.S1. Miles de toneladas.



TMCD. MERCANCÍAS RO-RO\* DESEMBARCADAS SEGÚN UNIDAD DE CARGA. EVOLUCIÓN 2023.S1 - 2024.S1. Miles de toneladas.



Fuente: Puertos del Estado

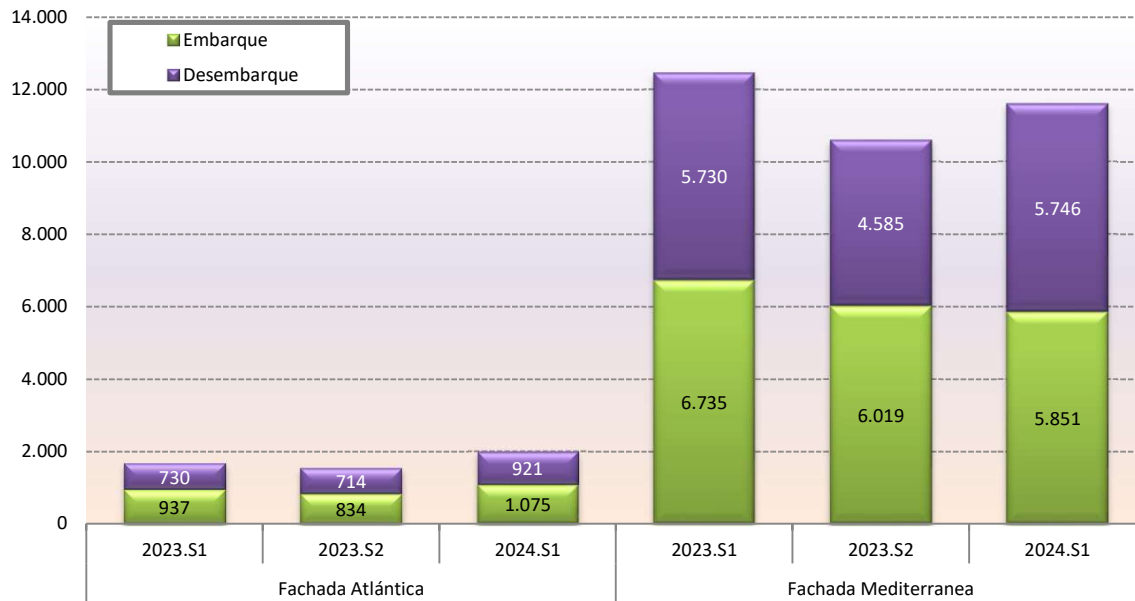
Elaboración: SPC - Spain

4.-TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO\* SEGÚN FACHADA EVOLUCIÓN 2023.S1-2024.S1. Miles de toneladas.

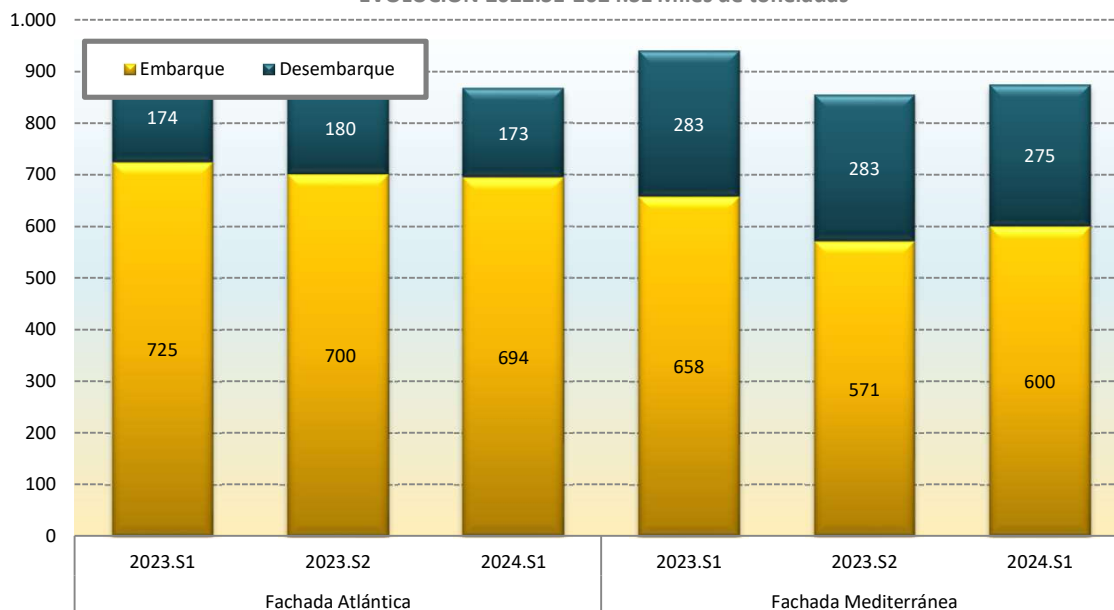
		Fachada Atlántica	Fachada Mediterranea	Total
2023.S1	EMBARQUE	937	6.735	7.672
	DESEMBARQUE	730	5.730	6.461
	<b>TOTAL</b>	<b>1.668</b>	<b>12.465</b>	<b>14.133</b>
2023.S2	EMBARQUE	834	6.019	6.853
	DESEMBARQUE	714	4.585	5.299
	<b>TOTAL</b>	<b>1.548</b>	<b>10.604</b>	<b>12.152</b>
2024.S1	EMBARQUE	1.075	5.851	6.927
	DESEMBARQUE	921	5.746	6.666
	<b>TOTAL</b>	<b>1.996</b>	<b>11.597</b>	<b>13.593</b>
<b>VARIACIÓN 2024.S1/2023.S1</b>		<b>19,7%</b>	<b>-7,0%</b>	<b>-3,8%</b>

\* No incluye vehículos en reg. mercancía

TMCD. MERCANCÍAS RO-RO\* SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2023.S1 - 2024.S1. Miles de toneladas.



TMCD EXTERIOR. VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA SEGÚN FACHADA EVOLUCIÓN 2022.S1-2024.S1 Miles de toneladas



Fuente: Puertos del Estado

Elaboración: SPC - Spain

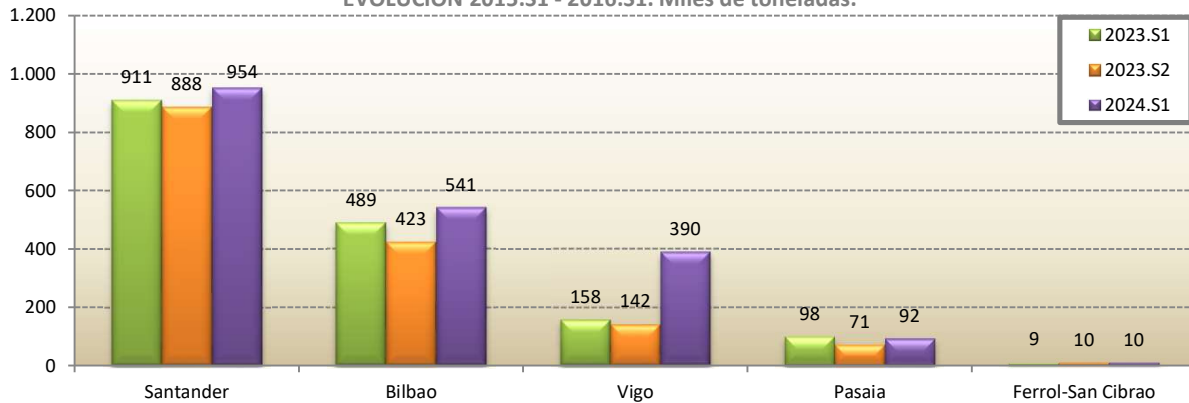
5.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO\* SEGÚN FACHADA Y AA. PP. EVOLUCIÓN 2023.S1-2024.S1. Miles de toneladas.

		Fachada Atlántica				
		Santander	Bilbao	Vigo	Pasaia	Ferrol-San Cibrao
2023.S1	EMBARQUE	545	258	71	64	0
	DESEMBARQUE	366	231	87	34	9
	<b>TOTAL</b>	<b>911</b>	<b>489</b>	<b>158</b>	<b>98</b>	<b>9</b>
2023.S2	EMBARQUE	516	211	59	37	0
	DESEMBARQUE	372	212	83	34	9
	<b>TOTAL</b>	<b>888</b>	<b>423</b>	<b>142</b>	<b>71</b>	<b>10</b>
2024.S1	EMBARQUE	556	251	201	54	5
	DESEMBARQUE	397	290	189	38	6
	<b>TOTAL</b>	<b>954</b>	<b>541</b>	<b>390</b>	<b>92</b>	<b>10</b>
<b>VARIACIÓN 2024.S1/2023.S1</b>		<b>4,7%</b>	<b>10,7%</b>	<b>147,0%</b>	<b>-6,5%</b>	<b>14,8%</b>

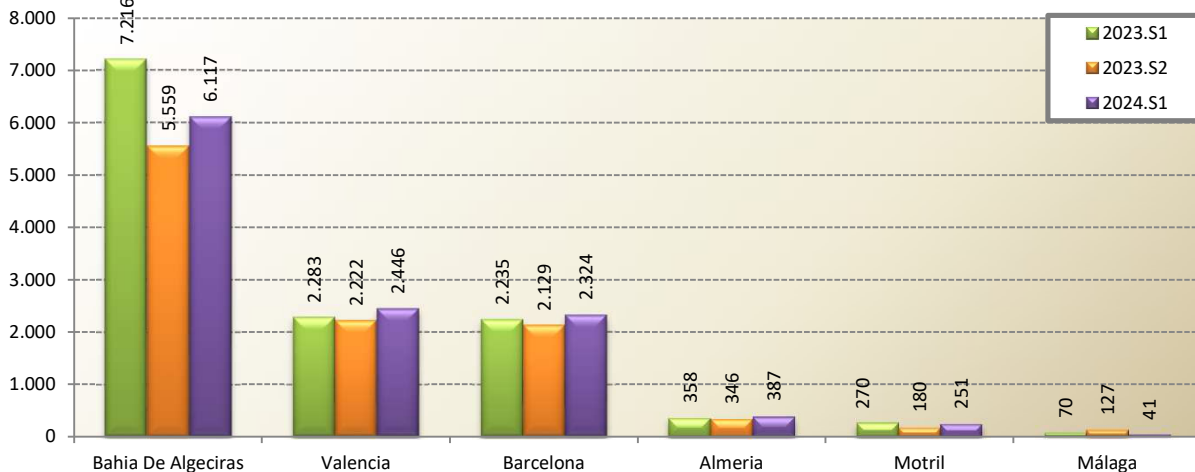
		Fachada Mediterranea					
		Bahia De Algeciras	Valencia	Barcelona	Almeria	Motril	Málaga
2023.S1	EMBARQUE	4.081	1.172	1.167	221	46	34
	DESEMBARQUE	3.135	1.111	1.068	137	224	36
	<b>TOTAL</b>	<b>7.216</b>	<b>2.283</b>	<b>2.235</b>	<b>358</b>	<b>270</b>	<b>70</b>
2023.S2	EMBARQUE	3.358	1.187	1.124	210	47	63
	DESEMBARQUE	2.201	1.035	1.004	136	134	64
	<b>TOTAL</b>	<b>5.559</b>	<b>2.222</b>	<b>2.129</b>	<b>346</b>	<b>180</b>	<b>127</b>
2024.S1	EMBARQUE	2.948	1.327	1.239	237	58	17
	DESEMBARQUE	3.169	1.119	1.085	151	192	24
	<b>TOTAL</b>	<b>6.117</b>	<b>2.446</b>	<b>2.324</b>	<b>387</b>	<b>251</b>	<b>41</b>
<b>VARIACIÓN 2024.S1/2023.S1</b>		<b>-15,2%</b>	<b>7,1%</b>	<b>4,0%</b>	<b>8,2%</b>	<b>-7,2%</b>	<b>-41,9%</b>

\* No incluye vehículos en reg. mercancía

TMCD. MERCANCÍAS RO-RO\* SEGÚN AAPP. FACHADA ATLÁNTICA. EVOLUCIÓN 2015.S1 - 2016.S1. Miles de toneladas.



TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA. MERCANCÍAS RO-RO\* SEGÚN AAPP FACHADA MEDITERRÁNEA. EVOLUCIÓN. Miles de toneladas. 2015.S1 - 2016.S1



Fuente: Puertos del Estado

Elaboración: SPC - Spain

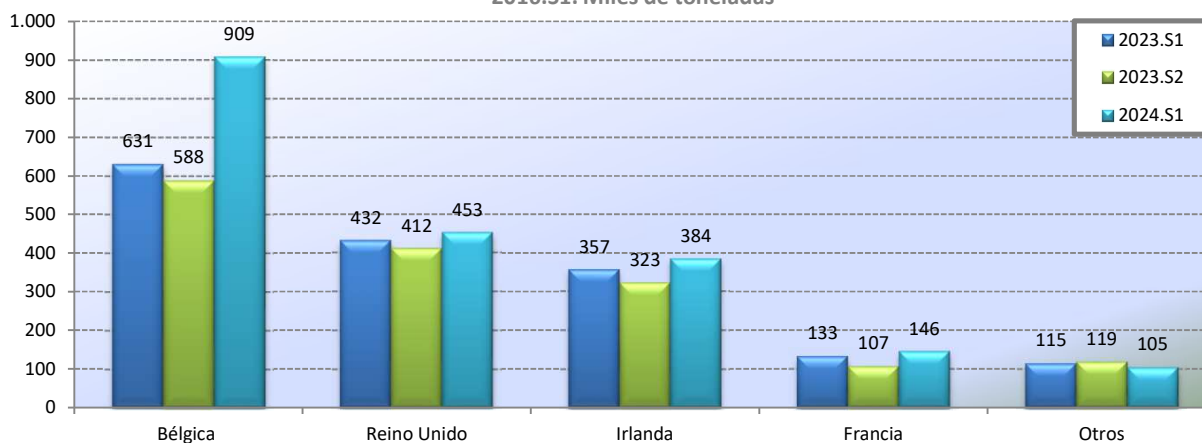
6.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO\* SEGÚN FACHADA Y PAÍSES. EVOLUCIÓN 2023.S1-2024.S1. Miles de toneladas.

		Fachada Atlántica					TOTAL
		Bélgica	Reino Unido	Irlanda	Francia	Otros	
2023.S1	EMBARQUE	323	287	235	68	24	937
	DESEMBARQUE	308	145	122	65	90	730
	<b>TOTAL</b>	<b>631</b>	<b>432</b>	<b>357</b>	<b>133</b>	<b>115</b>	<b>1.668</b>
2023.S2	EMBARQUE	284	260	210	52	29	834
	DESEMBARQUE	305	152	113	54	90	714
	<b>TOTAL</b>	<b>588</b>	<b>412</b>	<b>323</b>	<b>107</b>	<b>119</b>	<b>1.548</b>
2024.S1	EMBARQUE	452	278	233	87	25	1.075
	DESEMBARQUE	457	174	151	59	79	921
	<b>TOTAL</b>	<b>909</b>	<b>453</b>	<b>384</b>	<b>146</b>	<b>105</b>	<b>1.996</b>
<b>VARIACIÓN 2024.S1/2023.S1</b>		<b>44,0%</b>	<b>4,8%</b>	<b>7,5%</b>	<b>9,5%</b>	<b>-8,7%</b>	<b>19,7%</b>

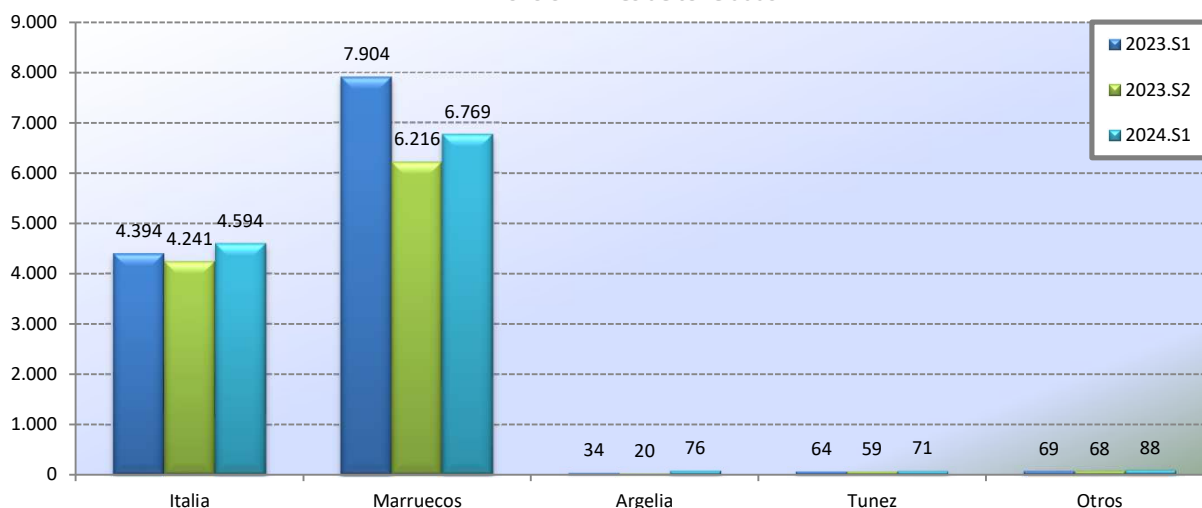
		Fachada Mediterranea					TOTAL
		Italia	Marruecos	Argelia	Tunez	Otros	
2023.S1	EMBARQUE	2.248	4.383	10	48	46	6.735
	DESEMBARQUE	2.146	3.521	24	16	23	5.730
	<b>TOTAL</b>	<b>4.394</b>	<b>7.904</b>	<b>34</b>	<b>64</b>	<b>69</b>	<b>12.465</b>
2023.S2	EMBARQUE	2.230	3.687	7	45	50	6.019
	DESEMBARQUE	2.011	2.529	13	14	18	4.585
	<b>TOTAL</b>	<b>4.241</b>	<b>6.216</b>	<b>20</b>	<b>59</b>	<b>68</b>	<b>10.604</b>
2024.S1	EMBARQUE	2.437	3.250	51	50	63	5.851
	DESEMBARQUE	2.156	3.519	25	21	25	5.746
	<b>TOTAL</b>	<b>4.594</b>	<b>6.769</b>	<b>76</b>	<b>71</b>	<b>88</b>	<b>11.597</b>
<b>VARIACIÓN 2024.S1/2023.S1</b>		<b>4,5%</b>	<b>-14,4%</b>	<b>123,8%</b>	<b>10,3%</b>	<b>26,8%</b>	<b>-7,0%</b>

\* No incluye vehículos en reg. mercancía

TMCD. MERCANCÍAS RO-RO\* SEGÚN PAÍSES EN LA FACHADA ATLÁNTICA. EVOLUCIÓN 2015.S1 - 2016.S1. Miles de toneladas



TMCD. MERCANCÍAS RO-RO\* SEGÚN PAÍSES EN LA FACHADA ATLÁNTICA. EVOLUCIÓN 2015.S1 - 2016.S1. Miles de toneladas



Fuente: Puertos del Estado

Elaboración: SPC - Spain

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

---

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

En términos globales, **la ocupación estimada de la oferta** en el 1er semestre de 2024 **fue del 76,5%**, habiéndose incrementado significativamente respecto a la registrada en el año 2023, 58,9%, debido a un incremento en la ocupación de ambas fachadas, cuya situación ha sido la siguiente:

- La fachada Atlántica presenta un nivel de ocupación que se ha incrementado 12 puntos respecto a 2023, **registrando una ocupación del 63,2% frente al 51,2% de 2023**. Ello es debido a que la demanda ha aumentado mientras la oferta se mantenía estable.
- La fachada Mediterránea, por su parte, presenta una ocupación muy superior -82,9%-, con un incremento destacable de 21 puntos respecto a 2023, aunque algo inferior a la registrada en 2022 -83,6%-. Esta mejor ocupación se ha producido por un significativo descenso de la oferta acompañado por un incremento de la demanda.

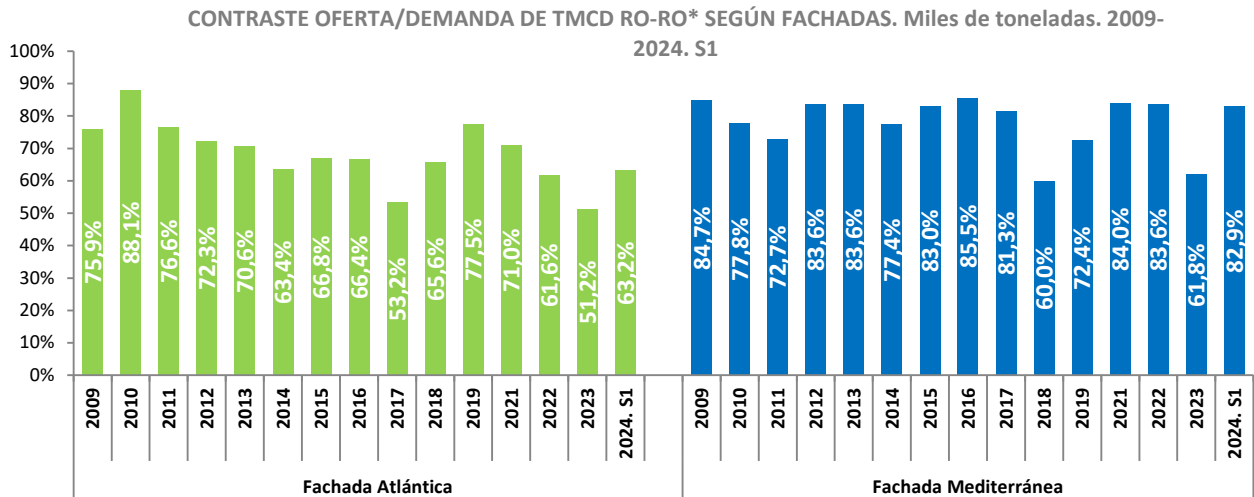
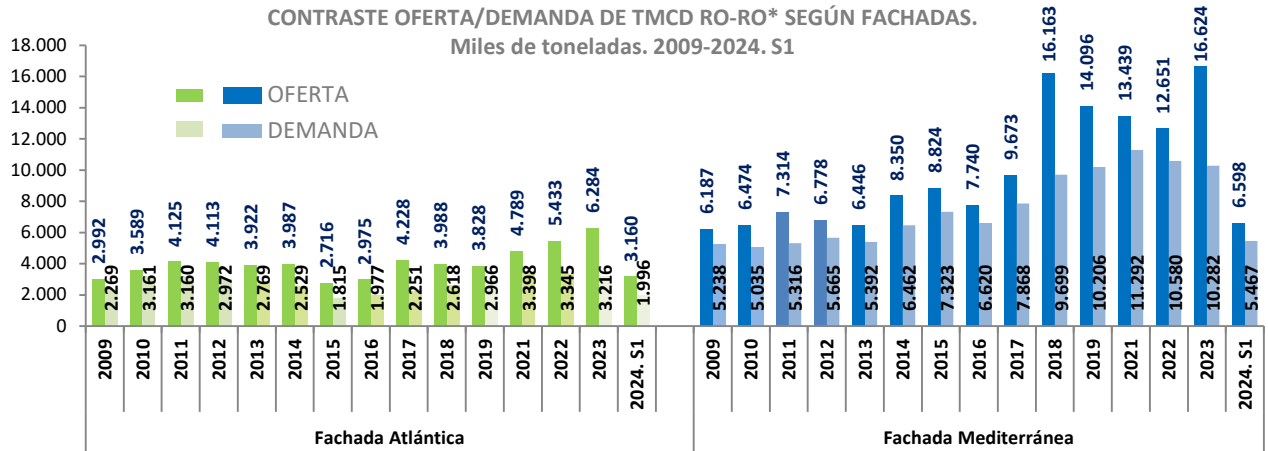
Se puede concluir que en el 1º semestre de 2024 **la cuota de ocupación ha mejorado en ambas fachadas**, presentando un nivel de ocupación más alto la fachada Mediterránea que la Atlántica. En ambas fachadas ha sido debido a un incremento de la demanda, más acusado en el caso de la fachada Atlántica, unido en el caso de la fachada Mediterránea a un descenso significativo de la oferta, que en la fachada Atlántica se ha mantenido estable.

1.- TMCD RO-RO\*. CONTRASTE OFERTA-DEMANDA. EVOLUCIÓN 2010-2024. S1. 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%
	Fach. Mediterránea	7.740.468	6.619.571	-12,3%	-9,6%	85,5%
	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%
	TOTAL	13.900.341	10.118.447	29,7%	17,7%	72,8%
AÑO 2018	Fach. Atlántica	3.987.614	2.617.724	-5,7%	16,3%	65,6%
	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 2019	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%
	TOTAL	17.924.166	13.172.073	-11,0%	6,9%	73,5%
<b>2021</b>						
AÑO 2021	Fach. Atlántica	4.789.030	3.398.249	25,1%	14,6%	71,0%
	Fach. Mediterránea	13.439.111	11.291.700	-4,7%	10,6%	84,0%
	TOTAL	18.228.141	14.689.949	1,7%	11,5%	80,6%
<b>2022</b>						
AÑO 2022	Fach. Atlántica	5.433.147	3.344.665	13,4%	-1,6%	61,6%
	Fach. Mediterránea	12.650.779	10.580.294	-5,9%	-6,3%	83,6%
	TOTAL	18.083.926	13.924.959	-0,8%	-5,2%	77,0%
<b>2023</b>						
AÑO 2023	Fach. Atlántica	6.284.490	3.215.899	15,7%	-3,8%	51,2%
	Fach. Mediterránea	16.623.903	10.281.728	31,4%	-2,8%	61,8%
	TOTAL	22.908.393	13.497.627	26,7%	-3,1%	58,9%
<b>2024. S1</b>						
AÑO 2024. S1	Fach. Atlántica	3.160.078	1.995.891	0,6%	24,1%	63,2%
	Fach. Mediterránea	6.597.514	5.466.839	-20,6%	6,3%	82,9%
	TOTAL	9.757.592	7.462.730	-14,8%	10,6%	76,5%

\* Alternativo al transporte por carretera

\*\*No incluye veh. reg. mercancía



Fuente: Puertos del Estado  
Elaboración: SPC - Spain

## ANEXO. - Metodología aplicada

---

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

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

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

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

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

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

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

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

AGRUPACIÓN	UNIDAD DE CARGA	AGRUPACIÓN	UNIDAD DE CARGA	
<b>Ro-Ro Carga General</b>	Carga Gral. Produc. Forestales	<b>Ro-Ro Vehículos de transporte de Mercancías</b>	Cabeza Tractora	
	Carga Gral. Produc. Siderurgi.		Camión <= 3500	
<b>Ro-Ro Contenedores</b>	Plataforma con Conte. 20'		Camión > 3500	
	Plataforma con Conte. 40'		Furgones	
	Contenedor > 40		Plataforma <= 6	
	Contenedor 20		Plataforma > 6	
	Contenedor 30		Remolques no Acompañados	
	Contenedor 40		Tren de Carretera	
<b>Ro-Ro Otras Mercancías</b>	Animales Vivos		<b>Vehículos en régimen de mercancía</b>	Vehículos. para Import/Export
	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				

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

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

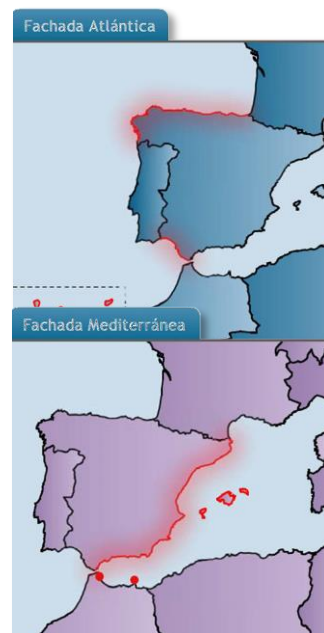
Los tres tipos de servicios se engloban unos a otros, de modo que las Autopistas del Mar es un subconjunto de los servicios de “TMCD alternativos a la carretera” y a su vez, éstos son un subconjunto de los servicios de “TMCD Total”, como refleja el gráfico.



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

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

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



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

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

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

**NOTA:**

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



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

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

Calle Cronos, 63, 3ª Planta, Oficina 6

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

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

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

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