

OBSERVATORIO ESTADÍSTICO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA

1er SEMESTRE 2023



SPC – SPAIN

Asociación Española de
Promoción del
Transporte Marítimo de
Corta Distancia



European Shortsea Network

Índice

Introducción	2
DESTACADOS DEL PRIMER SEMESTRE DE 2023	3
1. La oferta de servicios TMCD regulares de carga rodada en España	6
TMCD alternativo a la carretera	6
Autopistas del Mar	9
2. La demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España	12
Transporte internacional de carga rodada	12
Transporte internacional de vehículos en régimen de mercancía	13
3. Contraste Oferta / Demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España	20
ANEXO. - Metodología aplicada	21

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 2023**, 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 2023



TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA – TOTAL

Con 133,2 millones de toneladas en el 1º semestre de 2023, el Transporte Marítimo de Corta Distancia en España registró un decrecimiento del 4,9% sobre el mismo periodo de 2022.

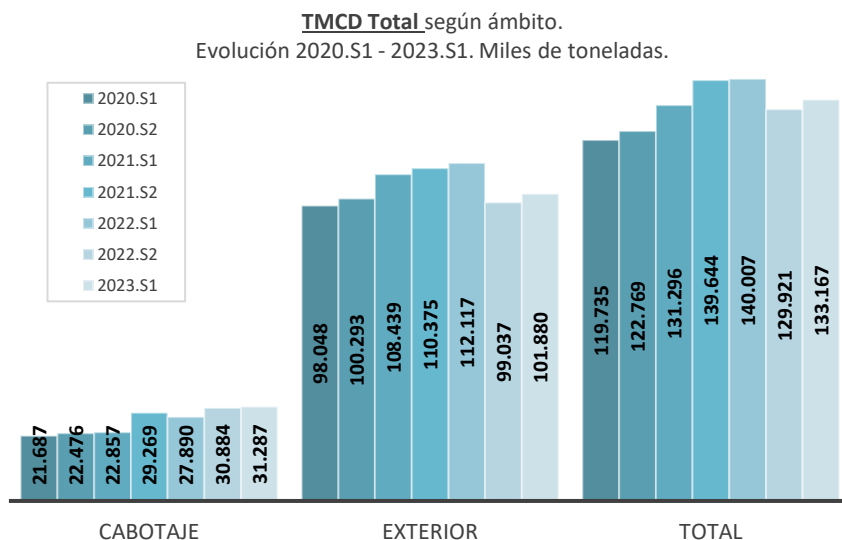
El comportamiento según ámbito fue opuesto: mientras el cabotaje aumentó un 12,2%, el tráfico exterior decreció un 9,1%. La carga rodada junto con el granel sólido, son los únicos tráficos que registran aumentos (4,2% y 2,1% respectivamente), en el caso del ro-ro gracias al cabotaje.



76,5%
Tráfico Exterior



23,5%
Tráfico de Cabotaje



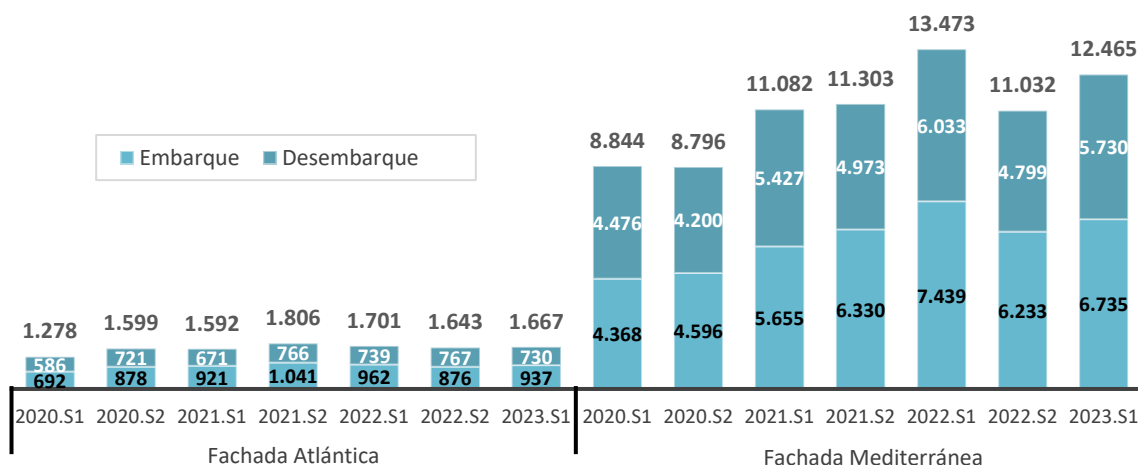
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA INTERNACIONAL RO-RO

El TMCD internacional ro-ro* con 14,1 Mt en el 1º semestre de 2023, se redujo un 6,9% respecto al mismo semestre de 2022, aunque ambas fachadas presentan aumentos respecto al 2º semestre de 2022.



La evolución del tráfico de carga rodada (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) muestra descensos más acusados en la fachada Mediterránea (7,5%) que en la Atlántica (2,0%).

TMCD Exterior Ro-Ro* según fachada.
Evolución 2020.S1 - 2023.S1. Miles de toneladas



* No incluye vehículos en reg. mercancía

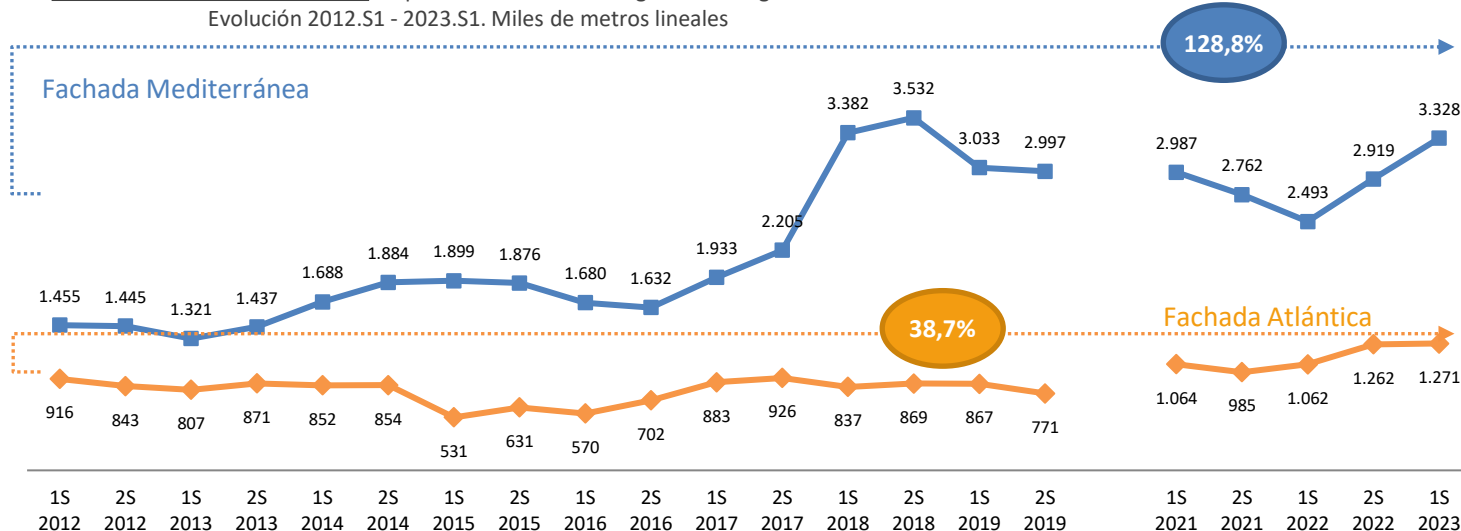
10,0%
 Δ 2022.S2
 TMCD Alt.

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

En el 1º semestre de 2023, la capacidad anual ofertada de los servicios de carga rodada ha aumentado respecto al 2º Semestre de 2022

En la fachada atlántica la evolución ha sido ligeramente positiva, con un aumento del 0,7%, pasando de 1,26 a 1,27 millones de metros lineales. En la fachada mediterránea la capacidad ofertada ha aumentado (14,0%), de 2,9 a 3,3 millones de metros lineales.

TMCD Alternativo a la carretera. Capacidad servicios de carga rodada según fachada.
 Evolución 2012.S1 - 2023.S1. Miles de metros lineales

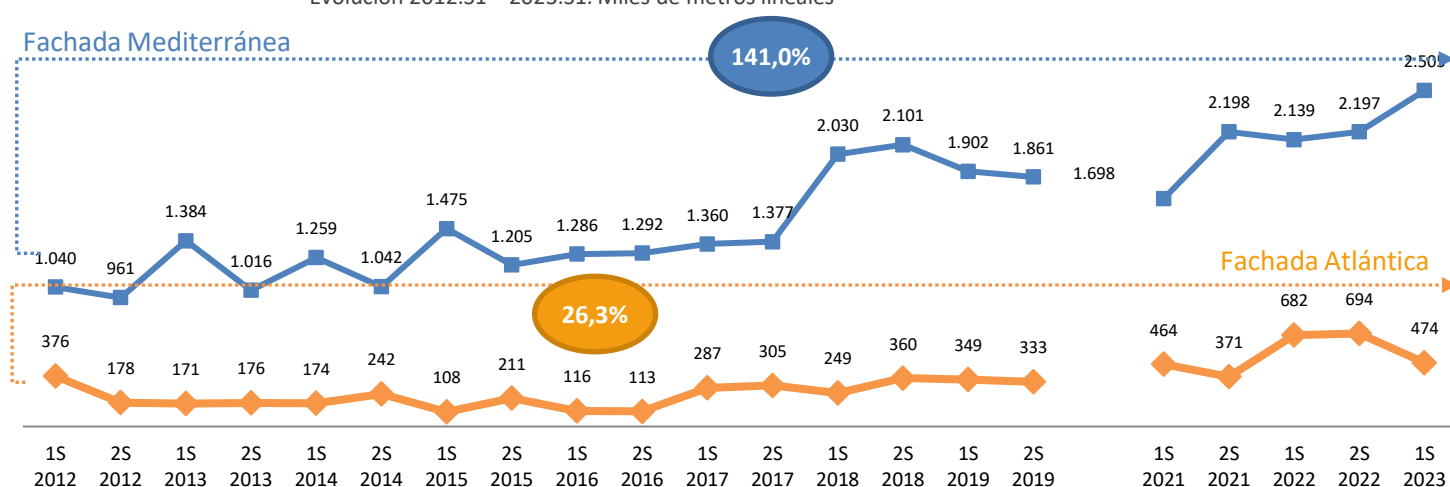

OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA – AUTOPISTAS DEL MAR

La oferta de Autopistas del Mar en el 1º semestre de 2023 estaba constituida por 10 líneas, una más que en el 2º semestre de 2021

3,1%
 Δ 2022.S2
 m lineales

En la fachada Atlántica se han mantenido las AdM pero se han reducido los metros lineales un -31,6%, pasando de 693,8 a 474,4 miles, mientras que en la Mediterránea se ha incorporado una AdM adicional, y la capacidad ha aumentado (14,0%), pasando de 2,2 a 2,5 millones de metros lineales.

AdM. Capacidad según fachada.
 Evolución 2012.S1 – 2023.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.

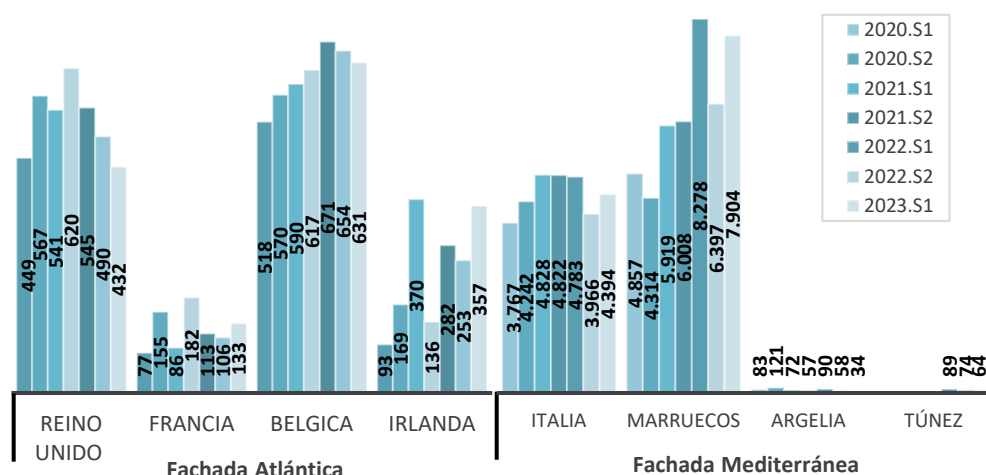
26,6%

Δ Interanual
Irlanda

TMCD INTERNACIONAL Ro-Ro SEGÚN PAÍSES DE INTERCAMBIO

Respecto al 1º semestre de 2022 se aprecian crecimientos en los países de la fachada Atlántica, especialmente con Irlanda (26,6%). En ambas fachadas se observa una recuperación respecto al 2º semestre de 2022.

TMCD Exterior Ro-Ro* según países.
Evolución 2020.S1 - 2023.S1. Miles de toneladas.



En cuanto a países de origen/destino, en la fachada Atlántica registran aumentos Irlanda (26,6%) y Francia (17,7%), mientras Reino Unido y Bélgica ven reducidos sus flujos (20,7% y 6,0% respectivamente).

En la fachada Mediterránea, los descensos se producen en todos los países. Los mayores volúmenes de intercambio siguen siendo los de Italia y Marruecos, aunque registran tasas negativas del 8,1% y el 4,5% respectivamente.

* No incluye vehículos en reg. mercancía

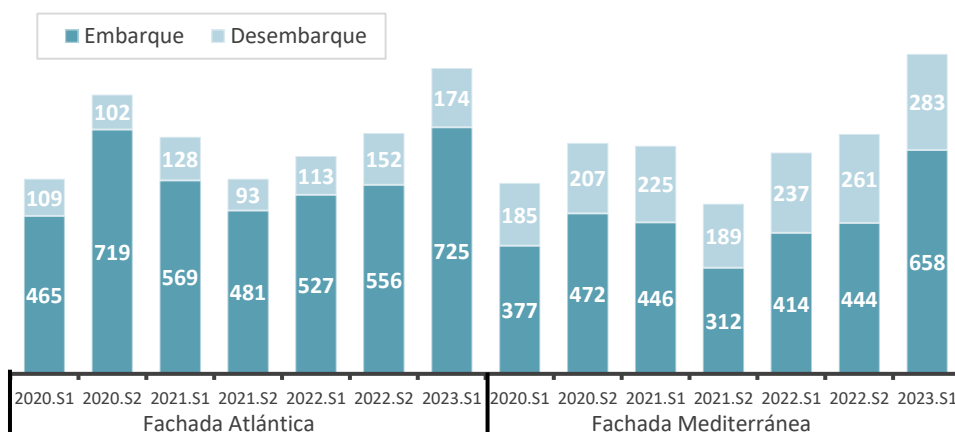
TMCD INTERNACIONAL Ro-Ro. VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA

El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía con 1,8Mt (≈783 miles vehículos) en el 1º semestre de 2023, registró un importantísimo aumento del 42,4% respecto al mismo semestre de 2022.

+42,4%
Δ Interanual
Demanda

Tanto los embarques como los desembarques registraron fuertes aumentos (46,8% y 30,6% respectivamente). Y en ambas fachadas dichos aumentos son similares (40,4% para la fachada Atlántica y 44,5% para la Mediterránea), en la Mediterránea motivado por el crecimiento del embarque (58,7%), mientras que en la fachada Atlántica el mayor crecimiento fue del desembarque (53,7%).

TMCD Exterior Ro-Ro. Vehículos en régimen de mercancía.
Evolución 2020.S1 - 2023.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 2023 se ofertaban en la fachada Atlántica 11 servicios por 7 navieras con un total de 31 buques de carga rodada.

Mientras que, en la fachada Mediterránea, 7 navieras cubrían 16 líneas de TMCD alternativo a la carretera, con 39 buques de carga rodada.

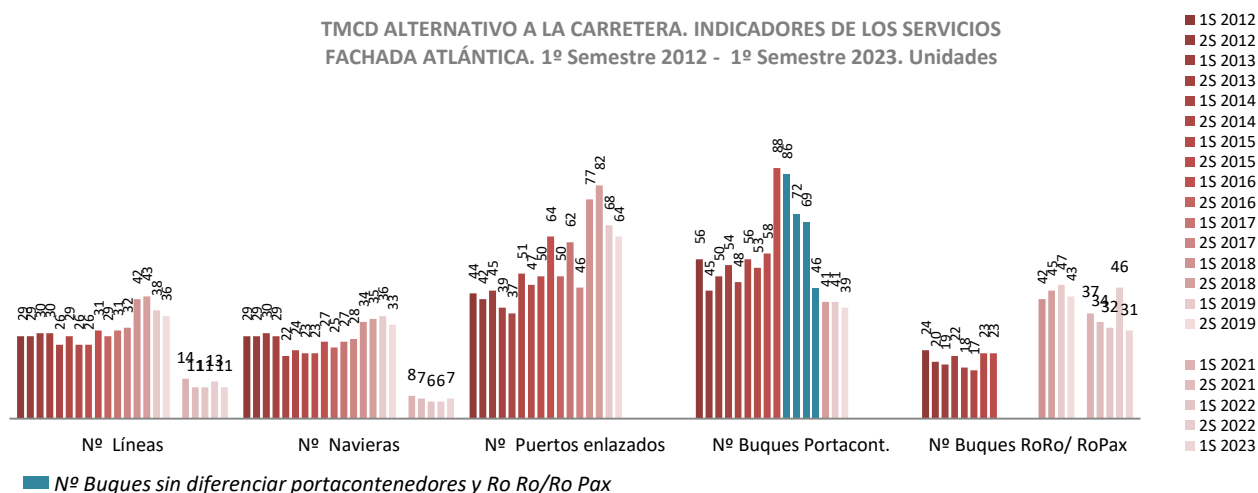
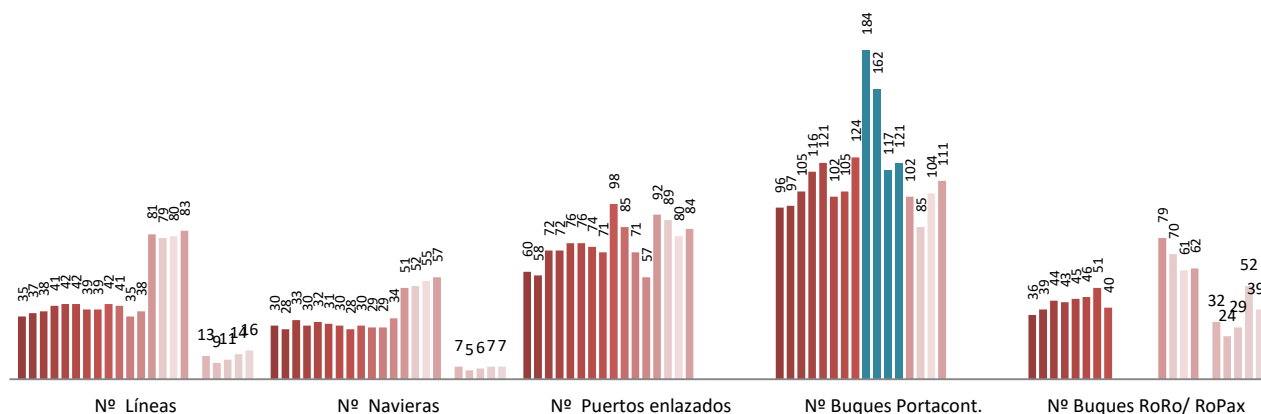
Los datos disponibles permiten valorar la evolución en el primer semestre de 2023 de los servicios de TMCD alternativo a la carretera respecto al 2º semestre de 2022: el número de líneas ha disminuido de 13 a 11 en la fachada atlántica y aumentado de 14 a 16 en la mediterránea. En cuanto al número de buques ro-ro/ro-pax, en la fachada atlántica ha disminuido: de 46 a 31, al igual que en la mediterránea que ha pasado de 52 a 39; mientras que el número de navieras, 7 en ambas fachadas, se ha mantenido constante la fachada mediterránea y ha aumentado en 1 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 2022, en **la fachada atlántica prácticamente se ha mantenido**, con un aumento del **0,7%**, pasando de 1,26 a 1,27 millones de metros lineales. En la **fachada mediterránea la capacidad ofertada ha aumentado significativamente (14,0%)**, de 2,92 a 3,33 millones de metros lineales. La oferta en **ambas fachadas presenta máximos históricos**, con aumento progresivo en la fachada atlántica e igualando los valores de 2018 en la mediterránea.

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 2012-2023.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	7			31	16	7			39

TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. INDICADORES DE LOS SERVICIOS
FACHADA ATLÁNTICA. 1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2023. UnidadesTMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. INDICADORES DE LOS SERVICIOS.
FACHADA MEDITERRÁNEA. 1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2023. Unidades

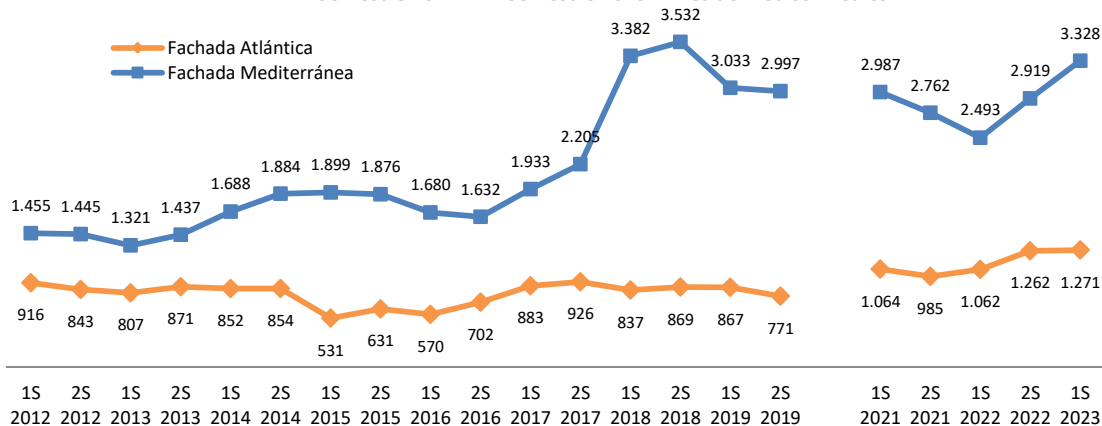
Fuente: Base de datos SPC-Spain
Elaboración SPC-Spain

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 2012-2023.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	

TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA
CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS DE CARGA RODADA SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2023. 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 2023 estaba constituida por 10 líneas operadas por 7 navieras, enlazando 13 puertos internacionales, y servidas por 34 buques de carga rodada o ro/pax.

Su distribución por fachadas muestra que, en la fachada Atlántica 2 empresas navieras ofertaban **3 Autopistas del Mar**, una enlazando con el Reino Unido, y otra con Francia y Bélgica, con 12 buques de carga rodada conectando con 5 puertos, mientras que en la fachada Mediterránea se ofertaban **7 Autopistas del Mar**, 3 con Italia y 4 con Marruecos, por 5 navieras, enlazando 7 puertos, y servidas por 22 buques de carga rodada o ro/pax.

La evolución desde el segundo semestre de 2022 en la fachada Atlántica mantiene los mismos datos en cuanto al número de Autopistas del Mar, de 3, y al número de navieras operando, 2; mientras que aumenta en uno los puertos enlazados, pasando de 4 a 5, y en 2 el número de buques de carga rodada, alcanzando los 12 buques.

En cuanto a la evolución en la fachada Mediterránea es positiva: ha aumentado el número de Autopistas del Mar, de 6 a 7, opera una naviera más, el número de puertos enlazados se ha reducido en uno y el número de buques de carga rodada se ha incrementado en 5. Este aumento se concentra en nuevos servicios con Marruecos.

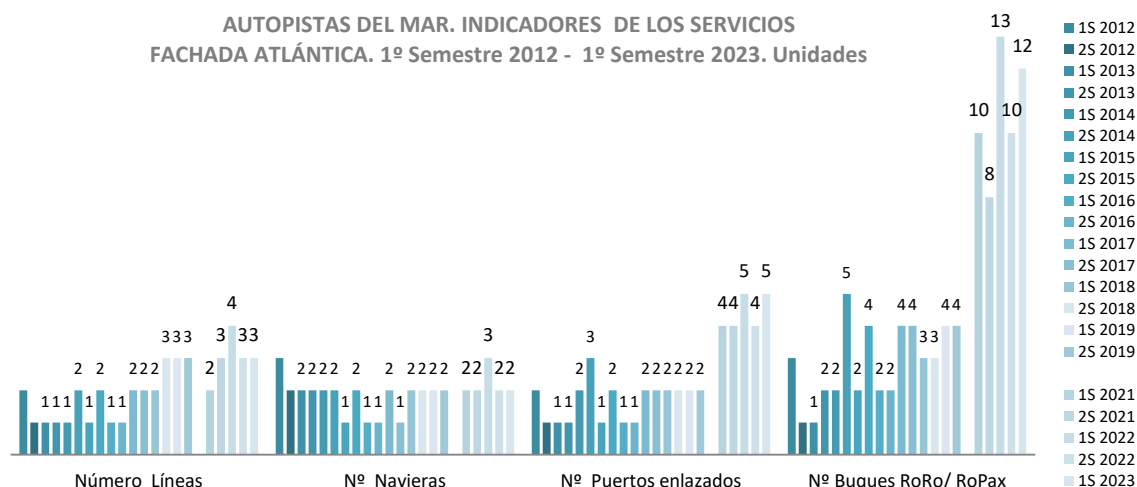
En cuanto a la **capacidad ofertada**, comparada con el 2º semestre de 2022, muestra que en la **fachada Atlántica** se ha registrado una **disminución** de un **-31,6 %**, pasando de 693,8 a 474,4 miles de metros lineales. Por el contrario, en el caso de la **fachada Mediterránea** la **capacidad ha aumentado (14,0%)**, pasando de 2,2 a 2,5 millones de metros lineales, principalmente gracias a las nuevas AdM con Marruecos.

2.- AUTOPISTAS DEL MAR

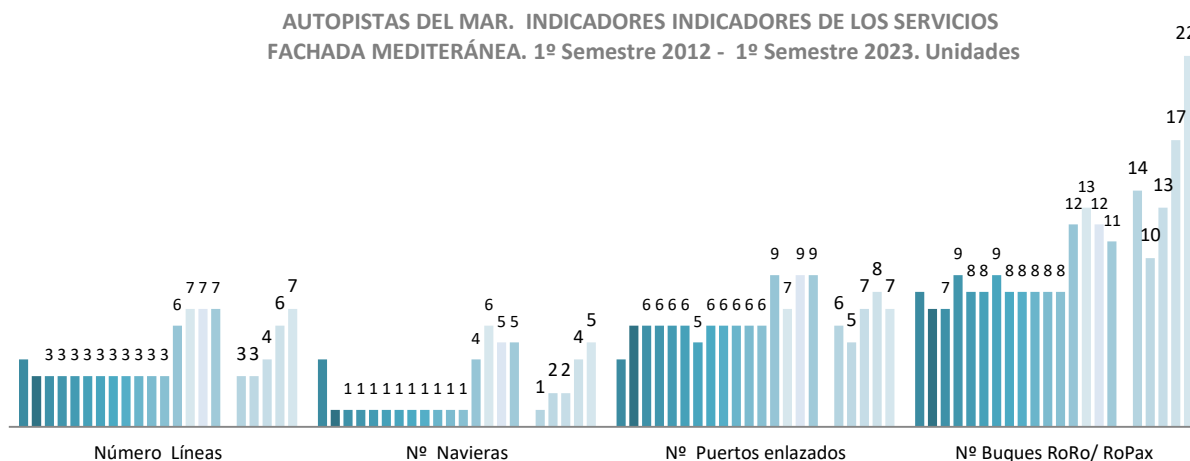
2.1: AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS OFERTADOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2023.S1

	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

AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS
FACHADA ATLÁNTICA. 1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2023. Unidades



AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS
FACHADA MEDITERRÁNEA. 1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2023. Unidades



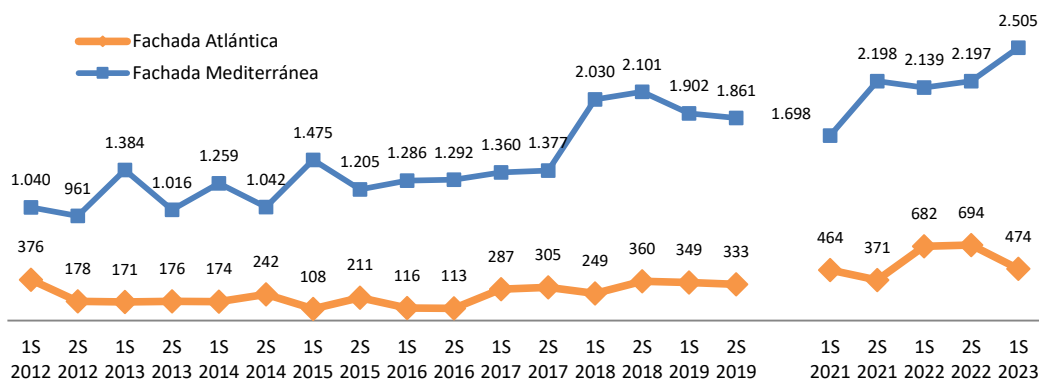
Fuente: Base de datos SPC-Spain
Elaboración SPC-Spain

2.- AUTOPISTAS DEL MAR

2.2: AUTOPISTAS DEL MAR. CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS OFERTADOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2023.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	9	474.430		22	2.505.414	

AUTOPISTAS DEL MAR . CAPACIDAD SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2023 Miles de metros lineales



Fuente: Base de datos SPC-Spain

Elaboración SPC-Spain

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

En el 1º semestre del año 2023, la demanda total de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España (133,2 millones de toneladas) registra un decremento del 4,9% respecto al mismo semestre del año 2022, debido al descenso en el exterior (9,1%) mientras que el cabotaje presenta datos positivos (12,2%). No obstante, el volumen del 1er semestre del 2023 es un 2,5% superior al del 2º semestre de 2022. Los datos llevan a unos valores cercanos a los registrados en el primer semestre de 2021 (131,3 mill t).

La desagregación de las cifras registradas en el 1º semestre de 2023 muestra que el mayor descenso corresponde a la mercancía contenerizada (13,1%) debido al descenso del tráfico exterior (17,9%), mientras que el tráfico contenerizado de cabotaje aumenta en un 11,2%. En cambio, la mercancía Ro-Ro registra un aumento del 4,2% gracias al aumento del cabotaje un 15,5% pese a la caída del exterior un 2,9%. En el ámbito del transporte a granel, los graneles líquidos caen un 7,5%, descendiendo tanto el cabotaje como el exterior), por el contrario, los graneles sólidos presentan un crecimiento del 2,1% (aumentando el cabotaje y el exterior).

Transporte internacional de carga rodada

En el 1º semestre del año 2023, la demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia de carga rodada internacional ha registrado un descenso del 3,0% respecto al mismo semestre del año 2022.

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 6,7% en el 1º semestre de 2023 respecto al mismo semestre de 2022, igualmente, los contenedores ro-ro presentan una reducción, en este caso del 11,3%. Sin embargo, los vehículos en régimen de mercancía registran una fuerte subida del 42,4% motivada tanto por el aumento de las operaciones de embarque (46,8%) como de desembarque (30,7%).

El TMCD internacional ro-ro (sin incluir vehículos en reg. mercancía) totalizó 14,1 Mt en el 1º semestre de 2023, registrando un descenso del 6,9% respecto al mismo semestre de 2022. La reducción fue más pronunciada en la exportación (-8,7%) que en la importación (-4,6%).

No obstante, comparado con el 2º semestre de 2022 la carga rodada internacional presentó un aumento del 11,5%. Ello obedece a que en el 1º semestre de 2022 se registraron incrementos muy pronunciados, particularmente en la fachada Mediterránea con Marruecos.

El comportamiento es diferente según fachada: en la fachada Atlántica el descenso registrado fue del 2,0%; mientras que, en la fachada Mediterránea, el descenso fue del 7,5%.

La comparación del 1º semestre entre los años 2023 y 2022 según Autoridades Portuarias, muestra que en la fachada Atlántica los puertos de Vigo y Pasaia han aumentado un 7,7% y un 4,6% respectivamente. Sin embargo, registran descensos los puertos de Bilbao (4,0%) y Santander (3,5%).

Por su parte, en la fachada Mediterránea, destacan por su crecimiento Motril (debido a la recuperación de la línea con Marruecos) y Málaga gracias a la nueva línea con Marruecos. En el lado contrario, el puerto de Barcelona presenta un descenso del 11,2%, así como Bahía de Algeciras (8,1%) y Valencia (7,4%).

Según países, en la fachada Atlántica, Bélgica y Reino Unido muestran reducciones de su tráfico (6,0% y 20,7% respectivamente). Por el contrario, tanto Irlanda como Francia presentan aumentos del 26,6% y 17,7% respectivamente. El dato global arroja una cifra total de descenso del 2,0% respecto al 1er semestre de 2022, aunque un incremento del 1,5% respecto al 2º semestre de 2022, gracias al aumento de las exportaciones (6,9%).

En cuanto a la fachada Mediterránea y respecto al 1º semestre del 2022 el descenso es global (7,5%) debido a la caída de los tráficos con Italia (-8,1%) y Marruecos (-4,5%). Argelia sufre la reducción más importante (62,2%) y también Túnez (28,1%), pero con menores volúmenes de intercambio. Si se compara con el 2º semestre de 2022, se observa un aumento del 13,0%.

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 1º semestre de 2023 un volumen de desembarque de 174 miles de toneladas en la fachada Atlántica y de 283 miles de toneladas en la fachada Mediterránea, observándose incremento en ambas fachadas respecto al 1º semestre de 2022.

En lo que respecta al volumen de embarque, éste ascendió en el 1º semestre de 2023 a 725 miles de toneladas en la fachada Atlántica y 658 miles de toneladas en la fachada Mediterránea. Al igual que en el desembarque, se observa incremento en ambas fachadas respecto al 1º semestre de 2022.

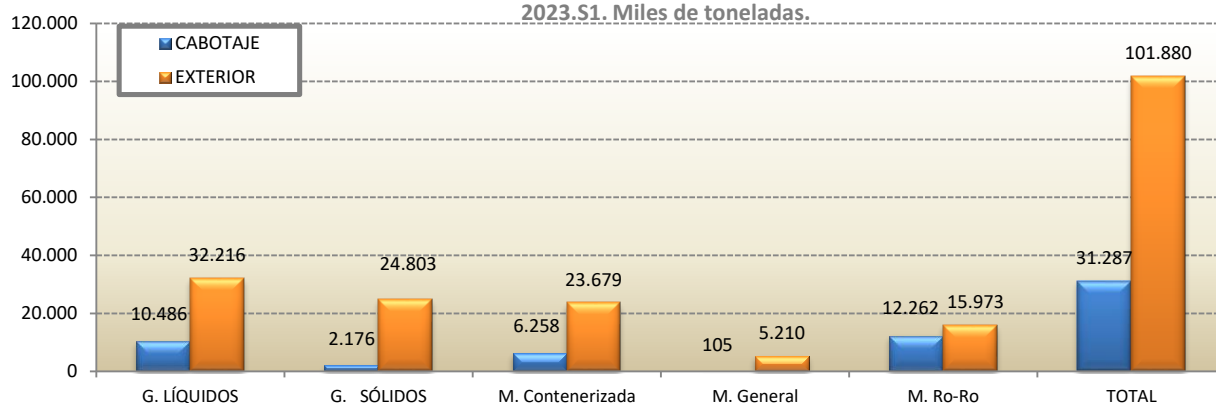
En cifras globales, ambas fachadas crecen respecto al mismo semestre de 2022, más la fachada Mediterránea (44,5%) que la Atlántica (40,4%), destacando el incremento del embarque en la fachada Mediterránea (58,7%) y el desembarque de la fachada Atlántica (53,7%).

1.- TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA. CABOTAJE Y EXTERIOR. EVOLUCIÓN 2022.S1-2023.S1. Miles de toneladas.

		G. LÍQUIDOS	G. SÓLIDOS	MERCANCÍA GENERAL				TOTAL
				Total	M. Contenerizada	M. General	M. Ro-Ro	
2022.S1	CABOTAJE	9.155	2.149	16.586	5.627	339	10.619	27.890
	EXTERIOR	37.023	24.267	50.826	28.833	5.528	16.465	112.116
	TOTAL	46.178	26.416	67.412	34.460	5.867	27.085	140.006
2022.S2	CABOTAJE	10.516	1.871	18.498	6.317	138	12.043	30.884
	EXTERIOR	32.971	22.603	43.463	24.789	4.586	14.088	99.037
	TOTAL	43.486	24.474	61.961	31.106	4.724	26.131	129.921
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
	TOTAL	42.702	26.979	63.487	29.937	5.315	28.235	133.167
VARIACIÓN 2023.S1/2022.S1		-7,5%	2,1%	-5,8%	-13,1%	-9,4%	4,2%	-4,9%

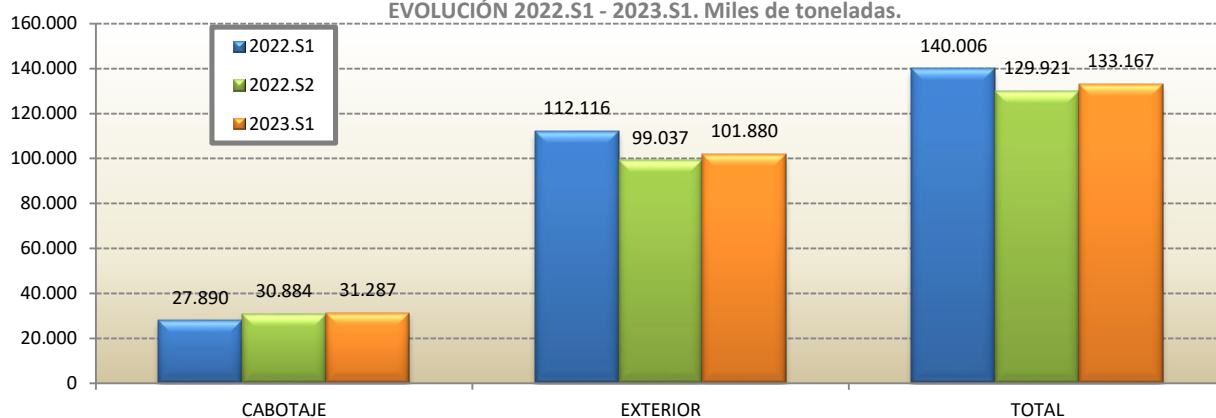
TMCD. MERCANCÍA SEGÚN ÁMBITO Y PRESENTACIÓN.

2023.S1. Miles de toneladas.



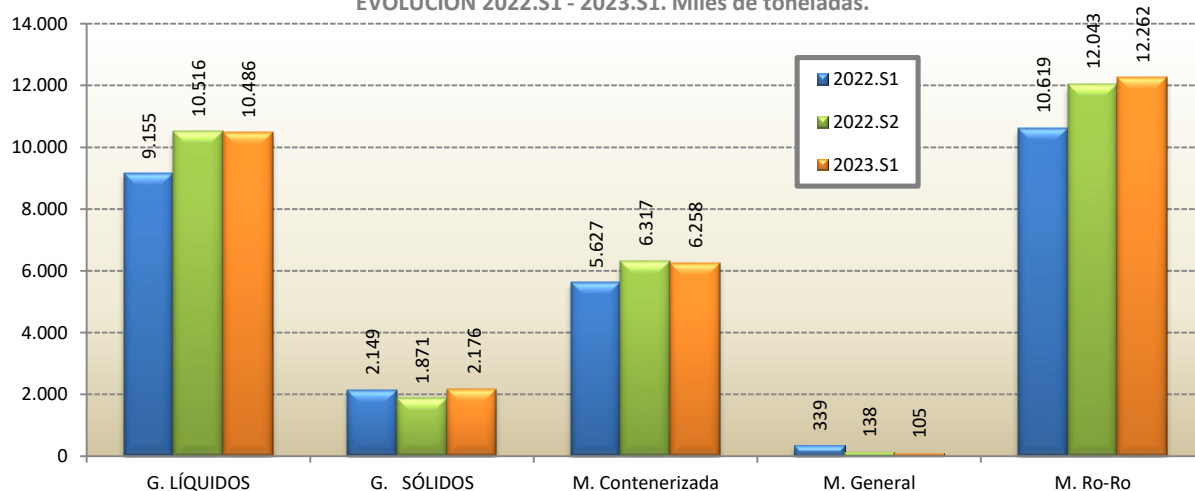
TMCD. MERCANCÍA SEGÚN ÁMBITO.

EVOLUCIÓN 2022.S1 - 2023.S1. Miles de toneladas.



TMCD. MERCANCÍA DE CABOTAJE SEGÚN SU PRESENTACIÓN.

EVOLUCIÓN 2022.S1 - 2023.S1. Miles de toneladas.

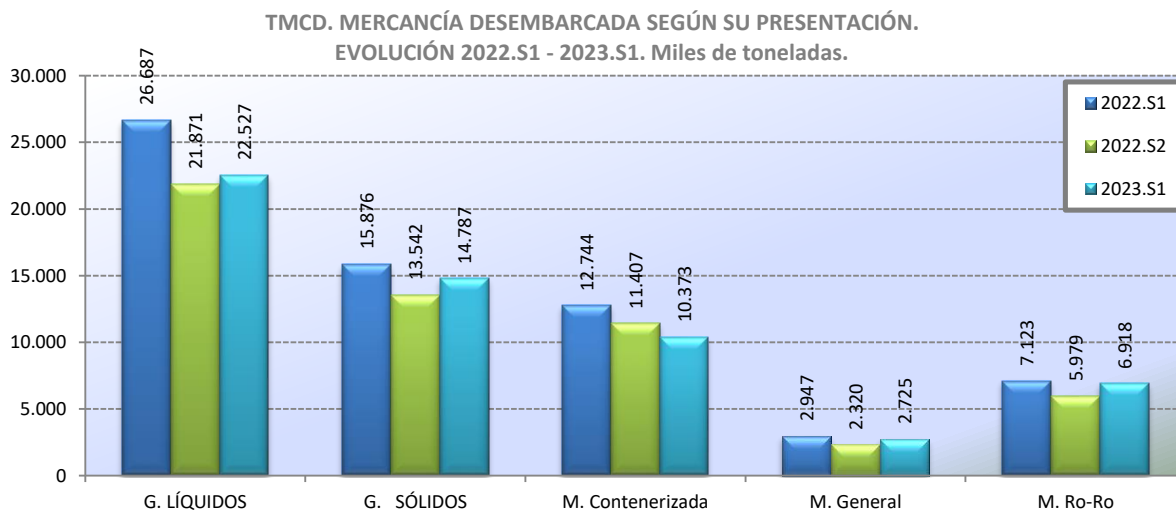
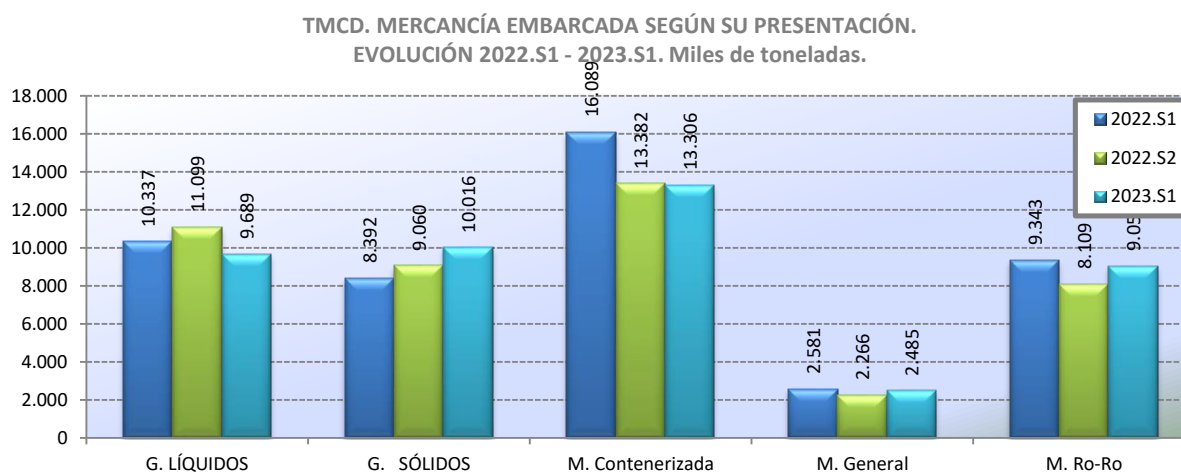
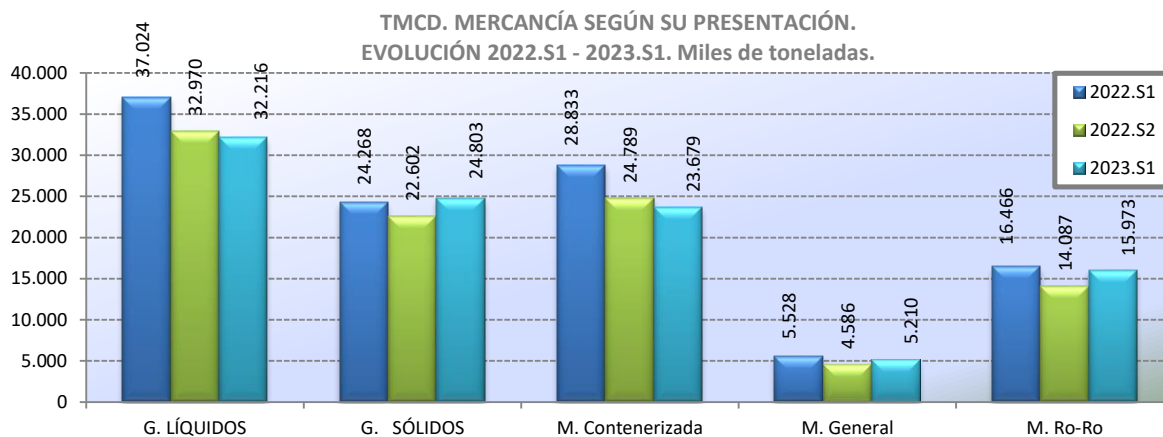


Fuente: Puertos del Estado

Elaboración: SPC - Spain

2.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍA SEGÚN SU PRESENTACIÓN. EVOLUCIÓN 2022.S1-2023.S1. Miles de toneladas.

		G. LÍQUIDOS	G. SÓLIDOS	MERCANCÍA GENERAL				TOTAL
				Total	M. Contenerizada	M. General	M. Ro-Ro	
2022.S1	EMBARQUE	10.337	8.392	28.013	16.089	2.581	9.343	46.742
	DESEMBARQUE	26.687	15.876	22.814	12.744	2.947	7.123	65.377
	TOTAL	37.024	24.268	50.827	28.833	5.528	16.466	112.119
2022.S2	EMBARQUE	11.099	9.060	23.757	13.382	2.266	8.109	43.916
	DESEMBARQUE	21.871	13.542	19.705	11.407	2.320	5.979	55.118
	TOTAL	32.970	22.602	43.462	24.789	4.586	14.087	99.034
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
	TOTAL	32.216	24.803	44.861	23.679	5.210	15.973	101.880
VARIACIÓN 2023.S1/2022.S1		-13,0%	2,2%	-11,7%	-17,9%	-5,8%	-3,0%	-9,1%

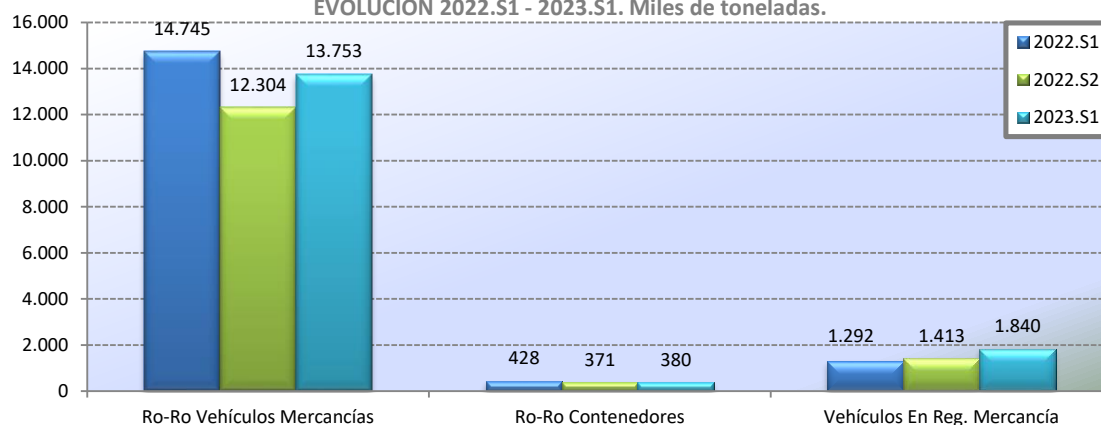
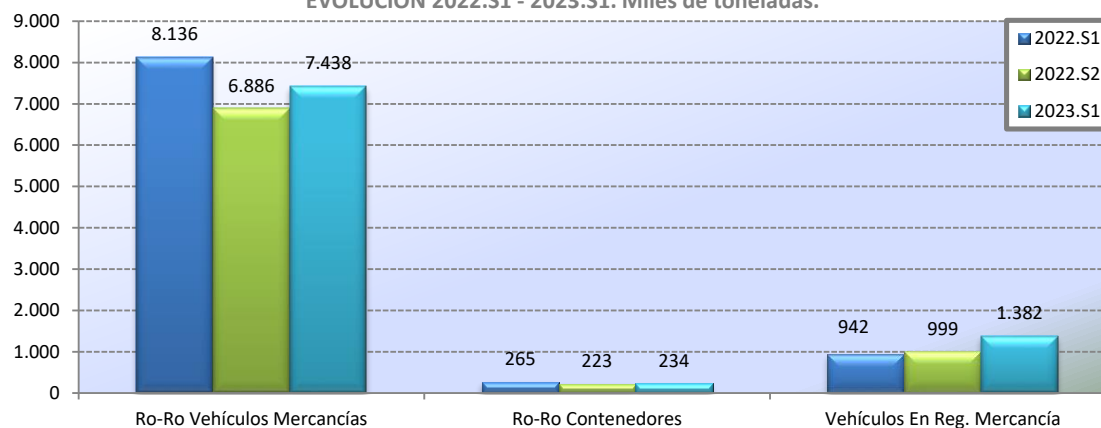
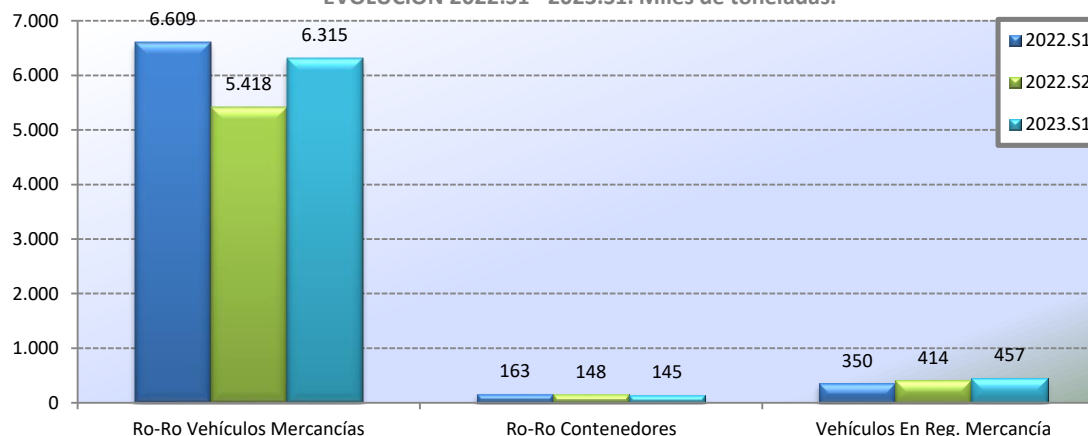


Fuente: Puertos del Estado

Elaboración: SPC - Spain

3.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO SEGÚN UNIDAD DE CARGA. EVOLUCIÓN 2022.S1-2023.S1. Miles de toneladas.

		Ro-Ro Vehículos Mercancías	Ro-Ro Contenedores	Vehículos En Reg. Mercancía	Total
2022.S1	EMBARQUE	8.136	265	942	9.343
	DESEMBARQUE	6.609	163	350	7.122
	TOTAL	14.745	428	1.292	16.465
2022.S2	EMBARQUE	6.886	223	999	8.109
	DESEMBARQUE	5.418	148	414	5.980
	TOTAL	12.304	371	1.413	14.088
2023.S1	EMBARQUE	7.438	234	1.382	9.054
	DESEMBARQUE	6.315	145	457	6.918
	TOTAL	13.753	380	1.840	15.973
VARIACIÓN 2023.S1/2022.S1		-6,7%	-11,3%	42,4%	-3,0%

TMCD. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN UNIDAD DE CARGA.
EVOLUCIÓN 2022.S1 - 2023.S1. Miles de toneladas.TMCD. MERCANCÍAS RO-RO* EMBARCADAS SEGÚN UNIDAD DE CARGA.
EVOLUCIÓN 2022.S1 - 2023.S1. Miles de toneladas.TMCD. MERCANCÍAS RO-RO* DESEMBARCADAS SEGÚN UNIDAD DE CARGA.
EVOLUCIÓN 2022.S1 - 2023.S1. Miles de toneladas.

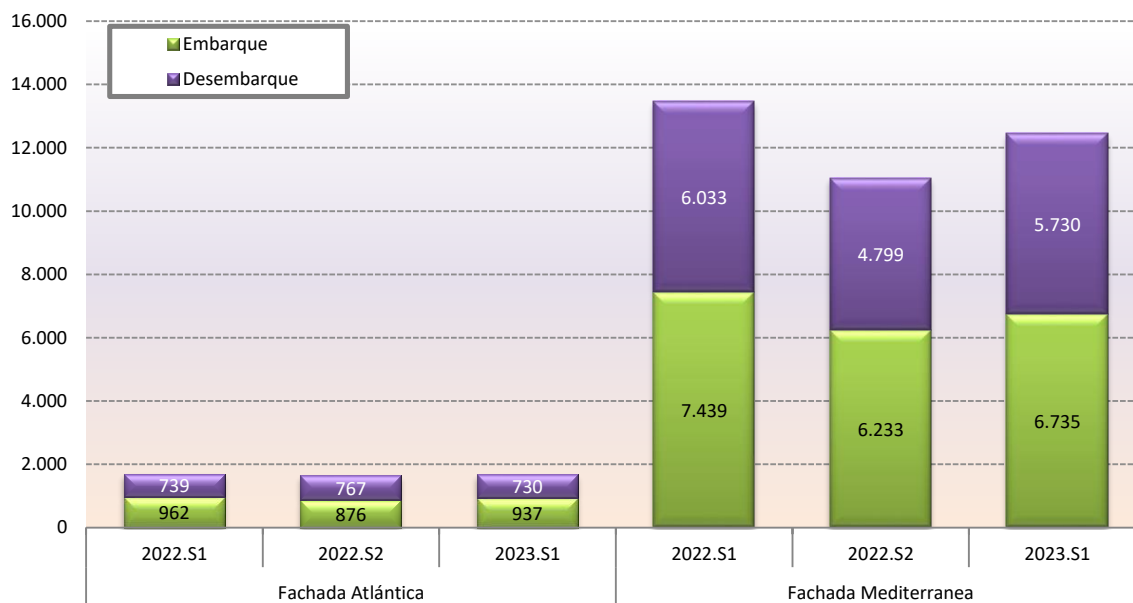
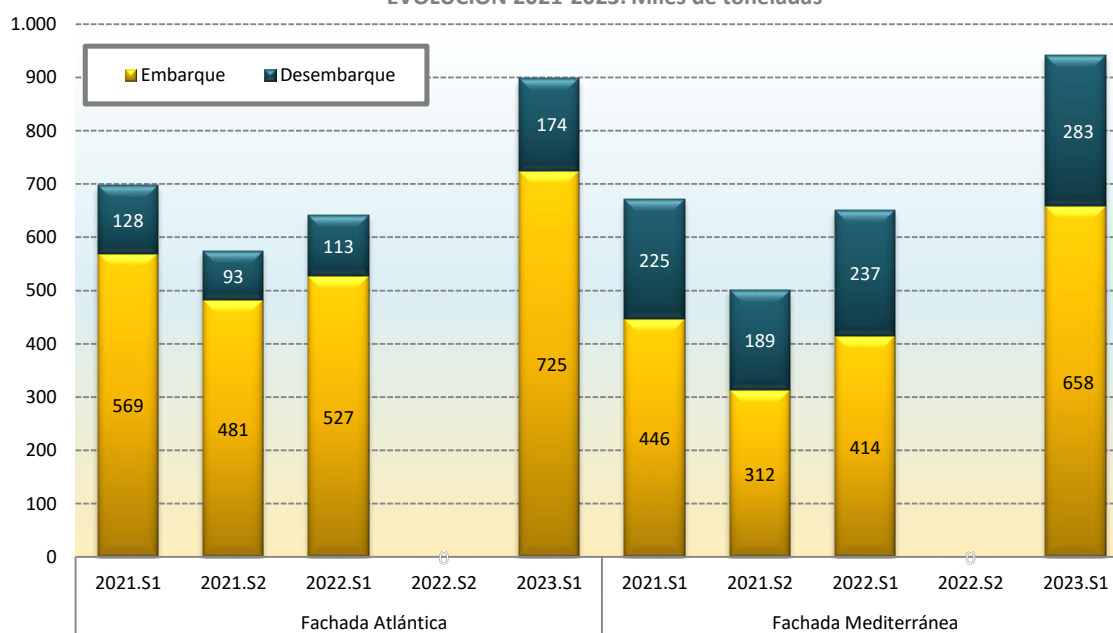
Fuente: Puertos del Estado

Elaboración: SPC - Spain

4.-TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN FACHADA EVOLUCIÓN 2022.S1-2023.S1. Miles de toneladas.

		Fachada Atlántica	Fachada Mediterranea	Total
2022.S1	EMBARQUE	962	7.439	8.401
	DESEMBARQUE	739	6.033	6.772
	TOTAL	1.701	13.472	15.173
2022.S2	EMBARQUE	876	6.233	7.109
	DESEMBARQUE	767	4.799	5.566
	TOTAL	1.644	11.031	12.675
2023.S1	EMBARQUE	937	6.735	7.672
	DESEMBARQUE	730	5.730	6.461
	TOTAL	1.668	12.465	14.133
VARIACIÓN 2023.S1/2022.S1		-2,0%	-7,5%	-6,9%

* No incluye vehículos en reg. mercancía

TMCD. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN FACHADA.
EVOLUCIÓN 2022.S1 - 2023.S1. Miles de toneladas.TMCD EXTERIOR. VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA SEGÚN FACHADA
EVOLUCIÓN 2021-2023. Miles de toneladas

Fuente: Puertos del Estado

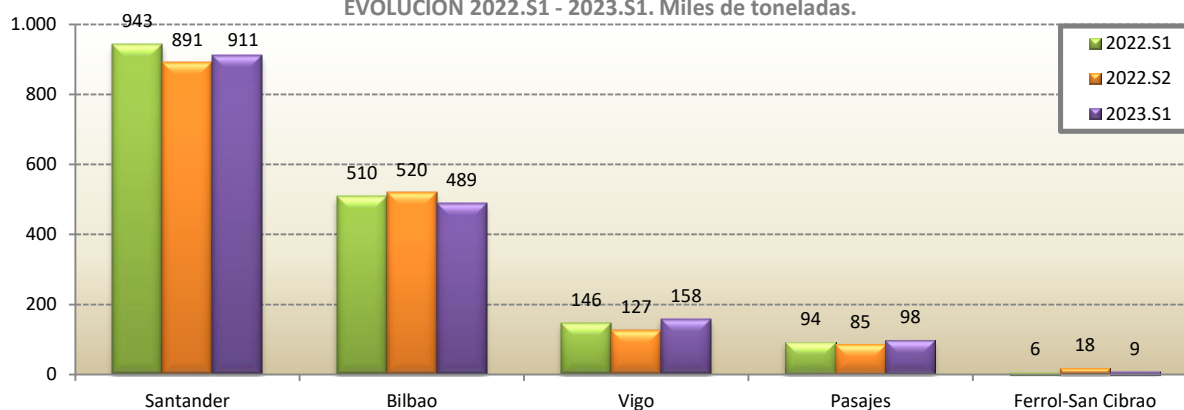
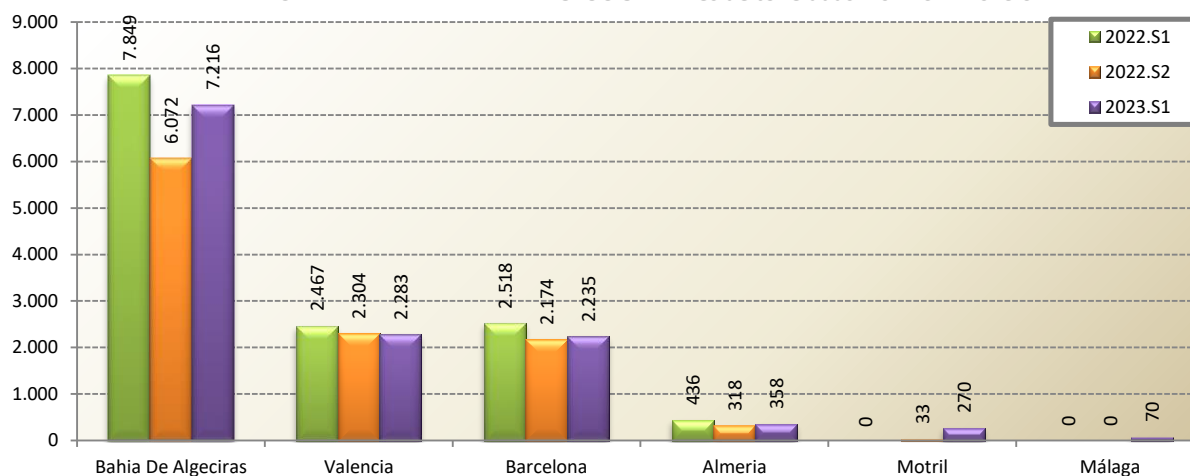
Elaboración: SPC - Spain

5.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN FACHADA Y AA. PP. EVOLUCIÓN 2022.S1-2023.S1. Miles de toneladas.

		Fachada Atlántica				
		Santander	Bilbao	Vigo	Pasajes	Ferrol-San Cibrao
2022.S1	EMBARQUE	544	280	73	62	1
	DESEMBARQUE	399	230	73	32	4
	TOTAL	943	510	146	94	6
2022.S2	EMBARQUE	491	271	58	51	3
	DESEMBARQUE	400	248	69	35	15
	TOTAL	891	520	127	85	18
2023.S1	EMBARQUE	545	258	71	64	0
	DESEMBARQUE	366	231	87	34	9
	TOTAL	911	489	158	98	9
VARIACIÓN 2023.S1/2022.S1		-3,5%	-4,0%	7,7%	4,6%	61,4%

		Fachada Mediterránea					
		Bahia De Algeciras	Valencia	Barcelona	Almería	Motril	Málaga
2022.S1	EMBARQUE	4.389	1.355	1.348	265		
	DESEMBARQUE	3.461	1.112	1.170	171		
	TOTAL	7.849	2.467	2.518	436	0	0
2022.S2	EMBARQUE	3.595	1.235	1.127	207	11	
	DESEMBARQUE	2.477	1.070	1.047	112	23	
	TOTAL	6.072	2.304	2.174	318	33	0
2023.S1	EMBARQUE	4.081	1.172	1.167	221	46	34
	DESEMBARQUE	3.135	1.111	1.068	137	224	36
	TOTAL	7.216	2.283	2.235	358	270	70
VARIACIÓN 2023.S1/2022.S1		-8,1%	-7,4%	-11,2%	-17,9%		

* No incluye vehículos en reg. mercancía

TMCD. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN AAPP. FACHADA ATLÁNTICA.
EVOLUCIÓN 2022.S1 - 2023.S1. Miles de toneladas.TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN AAPP
FACHADA MEDITERRÁNEA. EVOLUCIÓN. Miles de toneladas. 2022.S1 - 2023.S1

Fuente: Puertos del Estado

Elaboración: SPC - Spain

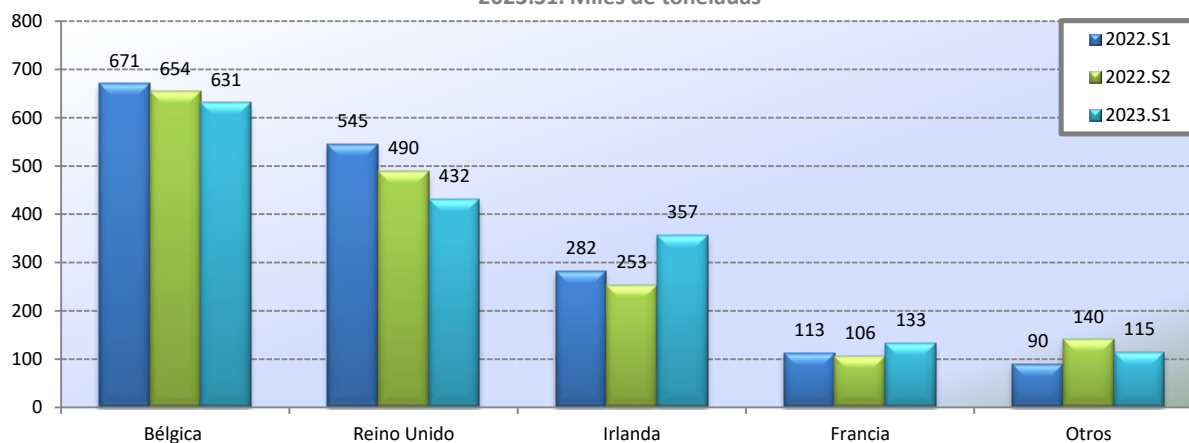
6.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN FACHADA Y PAÍSES. EVOLUCIÓN 2022.S1-2023.S1. Miles de toneladas.

		Fachada Atlántica					TOTAL
		Bélgica	Reino Unido	Irlanda	Francia	Otros	
2022.S1	EMBARQUE	354	342	169	66	31	962
	DESEMBARQUE	317	203	113	47	59	739
	TOTAL	671	545	282	113	90	1.701
2022.S2	EMBARQUE	317	325	150	56	28	876
	DESEMBARQUE	337	165	103	50	112	767
	TOTAL	654	490	253	106	140	1.644
2023.S1	EMBARQUE	323	287	235	68	24	937
	DESEMBARQUE	308	145	122	65	90	730
	TOTAL	631	432	357	133	115	1.668
VARIACIÓN 2023.S1/2022.S1		-6,0%	-20,7%	26,6%	17,7%	27,4%	-2,0%

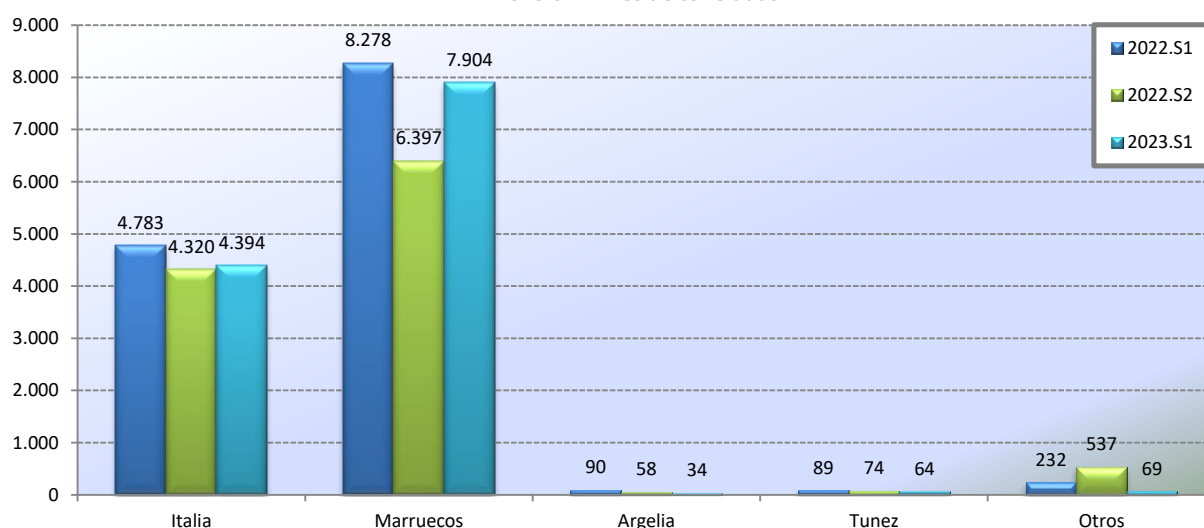
		Fachada Mediterránea					TOTAL
		Italia	Marruecos	Argelia	Tunez	Otros	
2022.S1	EMBARQUE	2.569	4.651	33	67	119	7.439
	DESEMBARQUE	2.214	3.627	57	22	113	6.033
	TOTAL	4.783	8.278	90	89	232	13.472
2022.S2	EMBARQUE	2.240	3.810	17	59	106	6.233
	DESEMBARQUE	2.080	2.587	41	15	431	4.799
	TOTAL	4.320	6.397	58	74	537	11.031
2023.S1	EMBARQUE	2.248	4.383	10	48	46	6.735
	DESEMBARQUE	2.146	3.521	24	16	23	5.730
	TOTAL	4.394	7.904	34	64	69	12.465
VARIACIÓN 2023.S1/2022.S1		-8,1%	-4,5%	-62,2%	-28,1%	-70,2%	-7,5%

* No incluye vehículos en reg. mercancía

TMCD. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN PAÍSES EN LA FACHADA ATLÁNTICA. EVOLUCIÓN 2022.S1 - 2023.S1. Miles de toneladas



TMCD. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN PAÍSES EN LA FACHADA ATLÁNTICA. EVOLUCIÓN 2022.S1 - 2023.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 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 el 1er semestre de 2023 **fue del 65,3%**, habiéndose reducido respecto a la registrada en el año 2022, **77,0%**, debido a una sensible bajada en la ocupación de ambas fachadas, cuya situación ha sido la siguiente:

- La fachada Atlántica presenta un nivel de ocupación que se ha reducido 5,4 puntos respecto a 2022, **registrando una ocupación del 56,1% frente al 61,6% de 2022**. Ello es debido a que la oferta ha aumentado mientras la demanda se mantenía estable.
- La fachada Mediterránea, por su parte, presenta una ocupación muy superior -68,9%-, aunque sensiblemente inferior a la registrada en 2022 -83,6% -. Esta disminución se ha producido también por un significativo aumento de la oferta que no ha sido acompañado por la demanda que se ha mantenido estable.

Se puede concluir que en el 1º semestre de 2023 la cuota de ocupación ha empeorado en ambas fachadas, con una caída mayor en la Mediterránea, aunque presenta un nivel de ocupación más alto que la fachada Atlántica a pesar de que en esta la reducción ha sido menor. En ambos casos ha sido debido a un comportamiento creciente de la oferta junto a una demanda que se ha mantenido estable.

1.- TMCD RO-RO*. CONTRASTE OFERTA-DEMANDA. EVOLUCIÓN 2010-2023. S1. Toneladas

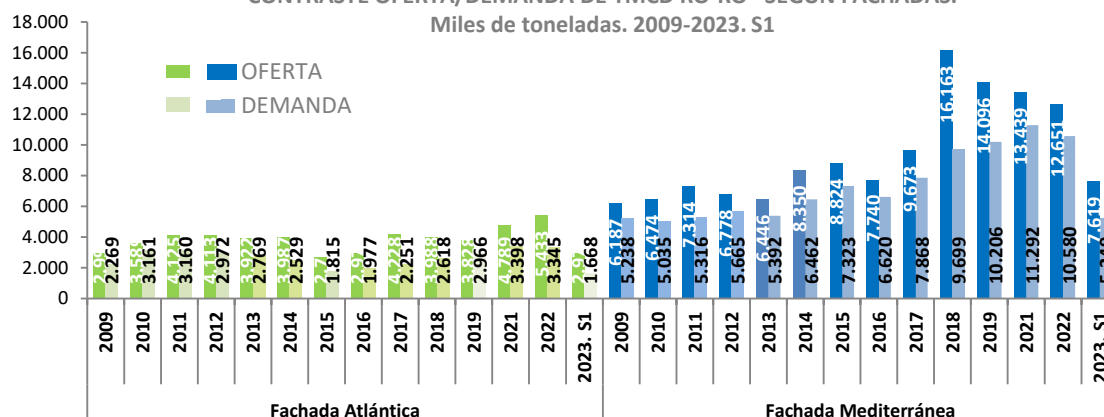
		OFERTA*	DEMANDA**	DEMANDA / OFERTA (%)
AÑO 2010	TOTAL	10.063.585	8.195.335	81,4%
AÑO 2011	TOTAL	11.438.914	8.476.540	74,1%
AÑO 2012	TOTAL	10.890.693	8.637.330	79,3%
AÑO 2013	TOTAL	10.368.068	8.160.787	78,7%
AÑO 2014	TOTAL	12.337.000	8.991.110	72,9%
AÑO 2015	TOTAL	11.540.777	9.137.894	79,2%
AÑO 2016	Fach. Atlántica	2.974.826	1.976.746	66,4%
	Fach. Mediterránea	7.740.468	6.619.571	85,5%
	TOTAL	10.715.294	8.596.317	80,2%
AÑO 2017	Fach. Atlántica	4.227.603	2.250.939	53,2%
	Fach. Mediterránea	9.672.739	7.867.508	81,3%
	TOTAL	13.900.341	10.118.447	72,8%
AÑO 2018	Fach. Atlántica	3.987.614	2.617.724	65,6%
	Fach. Mediterránea	16.162.814	9.699.149	60,0%
	TOTAL	20.150.428	12.316.873	61,1%
AÑO 2019	Fach. Atlántica	3.828.102	2.966.310	77,5%
	Fach. Mediterránea	14.096.064	10.205.763	72,4%
	TOTAL	17.924.166	13.172.073	73,5%
AÑO 2021	Fach. Atlántica	4.789.030	3.398.249	71,0%
	Fach. Mediterránea	13.439.111	11.291.700	84,0%
	TOTAL	18.228.141	14.689.949	80,6%
AÑO 2022	Fach. Atlántica	5.433.147	3.344.665	61,6%
	Fach. Mediterránea	12.650.779	10.580.294	83,6%
	TOTAL	18.083.926	13.924.959	77,0%
AÑO 2022. S1	Fach. Atlántica	2.970.813	1.667.651	56,1%
	Fach. Mediterránea	7.619.238	5.249.047	68,9%
	TOTAL	10.590.051	6.916.698	65,3%

* Alternativo al transporte por carretera

**No incluye veh. reg. mercancía

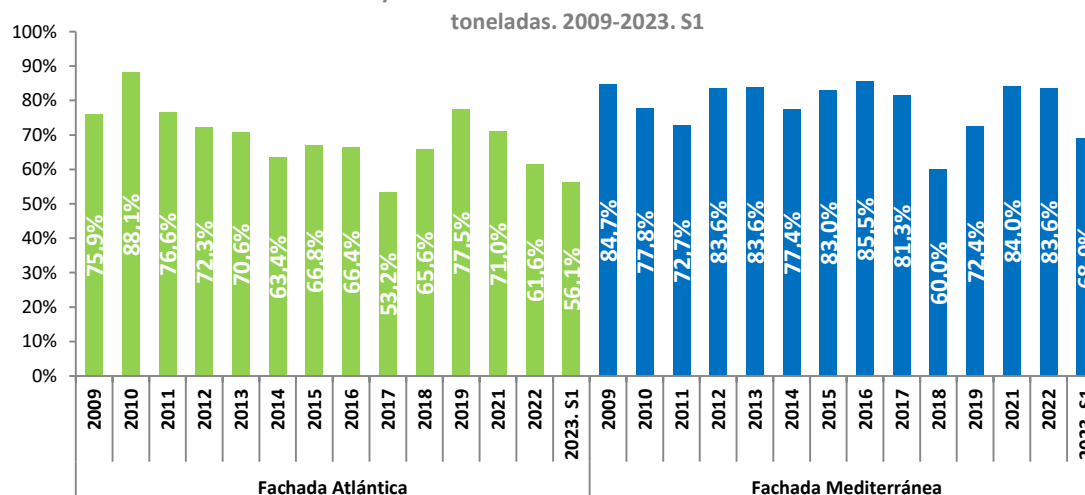
CONTRASTE OFERTA/DEMANDA DE TMCD RO-RO* SEGÚN FACHADAS.

Miles de toneladas. 2009-2023. S1



CONTRASTE OFERTA/DEMANDA DE TMCD RO-RO* SEGÚN FACHADAS. Miles de

toneladas. 2009-2023. S1

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

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 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.
- Base de datos de los servicios regulares de Transporte Marítimo de Corta Distancia, proporcionada por la Fundación Valenciaport (hasta 2019).

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 Europea¹: *“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:

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

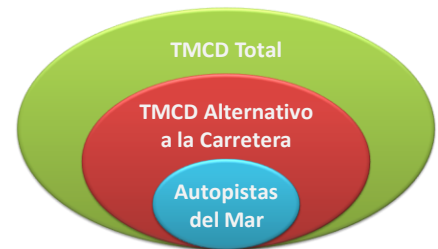
AGRUPACIÓN UTILIZADA DE LAS UNIDADES DE CARGA RO-RO

AGRUPACIÓN	UNIDAD DE CARGA	AGRUPACIÓN	UNIDAD DE CARGA
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

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).
- **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.



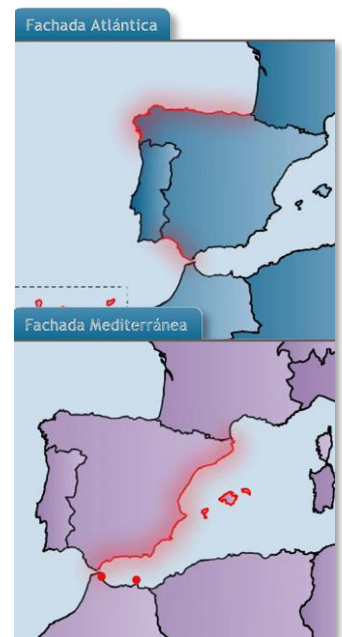
Desde el año 2021 se ofrecen exclusivamente los datos de los servicios de carga rodada de TMCD alternativo a la carretera y Autopistas del Mar.

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.



El indicador de la capacidad de los servicios de TMCD en cada puerto es la “capacidad ajustada”, que se calcula aplicando un factor de ajuste a la capacidad total del servicio calculado en base a los puertos españoles que intervienen en la ruta del servicio y el número de escalas totales.

$$\text{Capacidad Ajustada TMCD} = \text{Capacidad Total} \times \frac{\text{Nº Puertos Españoles}}{\text{Nº Escalas Totales}}$$

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

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 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

info@shortsea.es