

## Los datos de Transporte Marítimo de Corta Distancia correspondientes a 2025 muestran de forma acusada el impacto de las nuevas normativas medioambientales

- El Observatorio del TMCD detecta una caída de la demanda y un ajuste de la oferta tras años de crecimiento sostenido. El impacto es más acusado en países de la UE, con las navieras reduciendo frecuencia y capacidad para adaptarse a la menor demanda, frenando así la tendencia positiva del sector en España.
- Mientras que en el periodo 2013–2019 el TMCD registró un crecimiento superior al del transporte por carretera —con un incremento medio anual del 7,8% frente al 4,6%—, en el periodo 2021–2025 la tendencia se invierte. En este último periodo, marcado por la entrada en vigor de las normativas medioambientales, el transporte por carretera presenta un crecimiento medio anual del 2,1%, mientras que el TMCD experimenta una contracción del 2,3%, reduciéndose el grado de correlación entre ambos del +0,95 al -0,64.

Madrid, 10 de abril de 2026

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) ha debatido en la reunión de su junta directiva del 14 de abril, los datos obtenidos del Observatorio Estadístico del TMCD correspondiente al año 2025, **que pone de manifiesto el impacto que las nuevas normativas medioambientales están teniendo sobre el Transporte Marítimo de Corta Distancia.**

- En el tráfico global de TMCD (que incluye cabotaje y graneles) se ha producido un descenso interanual del -4,3%; la notable caída del tráfico exterior (-6,4%) no ha podido ser compensada por la subida en el cabotaje (+2,9%). Por forma de presentación, el tráfico de mercancía general ro-ro fue el único que experimentó crecimiento (2,2%) gracias al cabotaje.
- El TMCD internacional ro-ro (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) registró 25,1 millones de toneladas (Mt) transportadas en 2025, lo que representa una disminución del -0,8% respecto a 2024, aunque con diferencias entre fachadas: la fachada Atlántica disminuyó un destacado -8,7%, mientras que la Mediterránea registró un mínimo aumento del +0,6%. **Estos datos apuntan al impacto creciente de la normativa europea sobre emisiones en determinados tráficos marítimos.**
- Del análisis por países de origen y destino se observa cómo este estancamiento en la fachada Mediterránea es atribuible en su mayoría al retroceso de los flujos con Italia (-6,0%) solamente compensados por el aumento del tráfico con Marruecos (4,6%). Se observan crecimientos con Argelia y Túnez, especialmente marcado con Argelia (32,4% y 15,5% respectivamente) aunque con cifras en valor absoluto muy reducidas.



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

## Nota de Prensa

- Por su parte, el significativo retroceso **en la fachada Atlántica** afecta a los tráficos con todos los países de intercambio, especialmente con Bélgica (-26,4%), pero también con Francia (-9,6%) e Irlanda (-7,3%). Reino Unido también ha reducido sus tráficos, pero en menor medida (-2,2%)
- El **TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía**, con 3,2 Mt ( $\approx$  1,4 millones vehículos) en 2025, presenta un descenso del -7,7%, siguiendo la tendencia mostrada en el 2024.
- La **oferta de TMCD alternativo a la carretera** en el año 2025, muestra una variación interanual de la capacidad ofertada similar en ambas fachadas: descenso del -16,6% en la Atlántica, pasando de 3,0 a 2,5 millones de metros lineales, tras el crecimiento del año anterior, y una reducción del -11,0% en la fachada Mediterránea, de 6,4 a 5,7 millones de metros lineales, manteniendo la tendencia de 2024, donde cayó un -10,2%.
- En cuanto a las **Autopistas del Mar**, la **fachada Atlántica** oferta **2 Autopistas del Mar** -ambas conectando con Reino Unido, hay una pérdida en el número de Autopistas del Mar al reducirse la frecuencia de algunos servicios y, por tanto, se reduce la capacidad ofertada en este tipo de servicios. La **fachada Mediterránea** aumenta a **8 Autopistas del Mar** -4 con Marruecos, 2 con Italia y 2 con Argelia- aunque con reducción de su capacidad respecto a 2024 (-5,7%).

Los datos evidencian un **punto de inflexión** en la evolución del **TMCD en España**, mostrando un retroceso respecto al crecimiento sostenido observado en años anteriores y apuntando al **impacto creciente de la normativa europea sobre emisiones en determinados tráficos**. Tras un periodo caracterizado por una expansión progresiva y consolidación de servicios, los indicadores recientes reflejan una **pérdida de dinamismo que compromete los avances logrados**. **Esta evolución debe ser objeto de seguimiento y valorarse en la revisión de la Directiva ETS prevista para 2026, especialmente por sus posibles efectos sobre la competitividad del TMCD.**

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

En la reunión de la Junta Directiva se ha fijado la fecha del **25 de noviembre** para la **Conferencia Anual** de la Asociación Española de Promoción del TMCD (SPC-Spain) que se celebrará en **Santander**.

PATROCINADOR PRINCIPAL  
**abc** LOGISTIC

25 DE NOVIEMBRE DE 2026  
PALACIO DE LA MAGDALENA

SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

Puerto de Santander  
Autoridad Portuaria de Santander

**CONFERENCIA ANUAL  
SHORTSEA / SANTANDER**





SHORTSEA PROMOTION CENTRE · SPAIN

## Nota de Prensa

En esta Conferencia, como en anteriores ediciones, se debatirán cuestiones de gran importancia para el sector del TMCD, como los corredores verdes, la viabilidad de las normativas de sostenibilidad para el SSS en España y Europa, el nuevo marco regulatorio TEN-T y su instrumento financiero—la CEF—, nuevos combustibles para el transporte marítimo, así como el apoyo financiero europeo, los eco-incentivos y la digitalización.

Esta Conferencia Anual ofrece un marco único y sirve como principal foro de encuentro para los diferentes actores implicados en la cadena de transporte intermodal marítimo, con participantes de alto nivel tanto de instituciones públicas como de las principales empresas del sector.

El programa, que se actualizará regularmente, estará disponible próximamente en el siguiente enlace: [www.shortsea.es](http://www.shortsea.es)



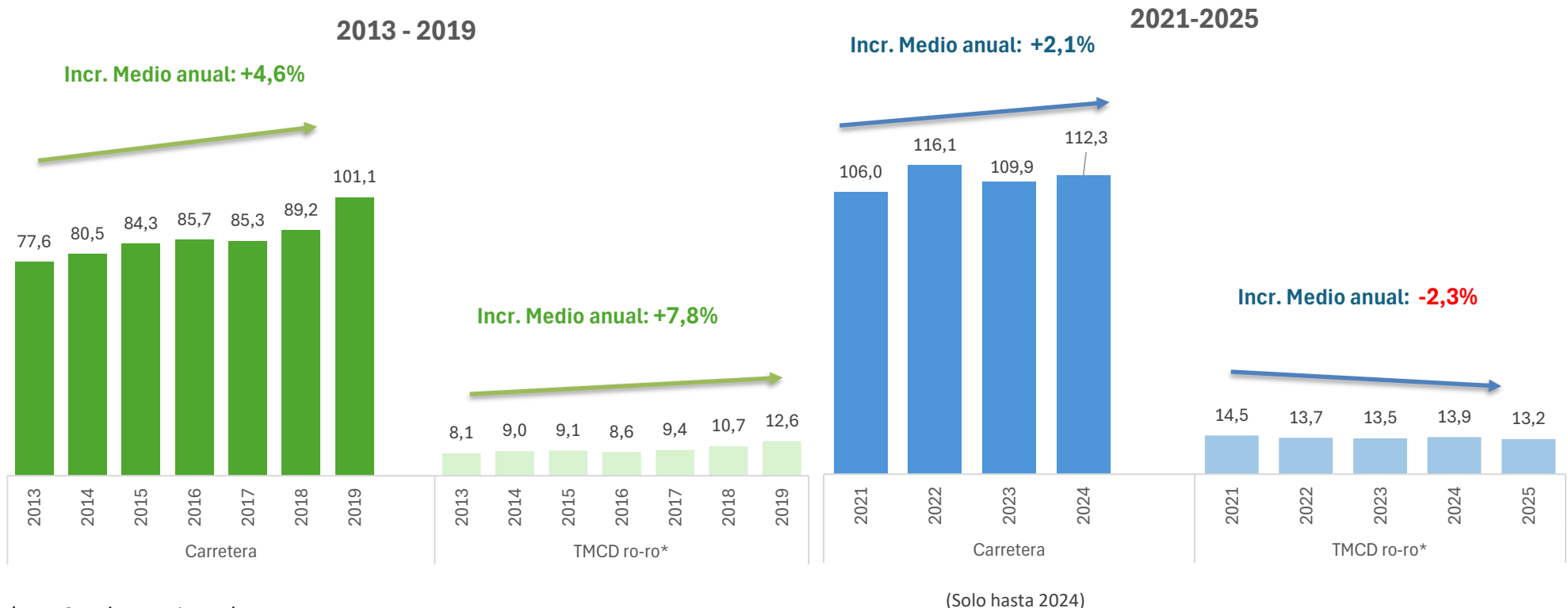
# IMPACTO DE LAS NORMATIVAS MEDIOAMBIENTALES EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA



## IMPACTO EN LA DEMANDA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

Mientras que en el periodo 2013-2019 el crecimiento del TMCD fue superior al del transporte por carretera (Incr. medio anual: 7,8% vs. 4,6%) y un factor de correlación de 0,95, en el periodo 2021-2025, con la entrada en vigor del IMO 202 y después del ETS y del FuelEU, la evolución ha sido la opuesta: +2,1% de Incr. medio anual de la carretera vs. -2,3% del TMCD y un factor de correlación de -0,64.

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



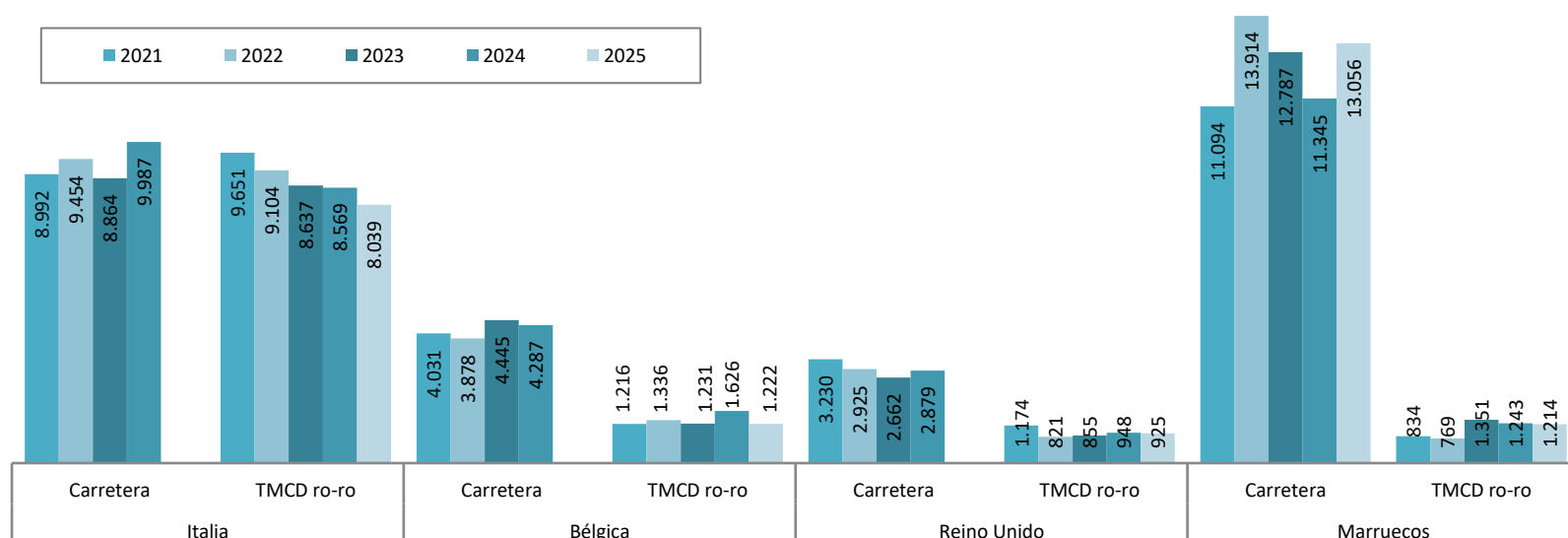
\* TMCD alternativo a la carretera

\* No incluye vehículos en reg. mercancía

## IMPACTO EN LA DEMANDA DE TMCD SEGÚN PAÍSES

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

### COMPARACIÓN TMCD RO-RO\*/ TTE. CARRETERA SEGÚN PAÍSES. Miles de toneladas. 2021-2025



Los datos muestran un claro retroceso en el proceso de desarrollo del TMCD en España que venía marcando una tendencia claramente positiva

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

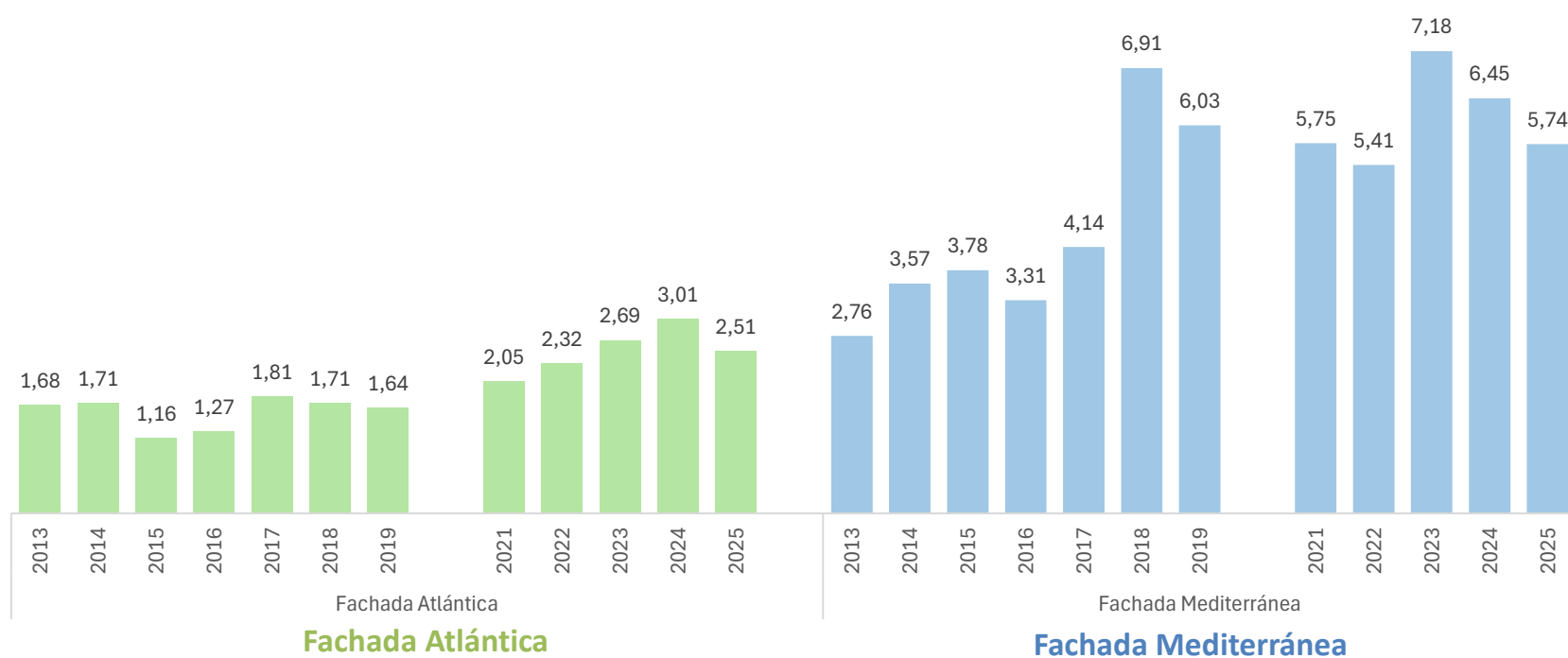


## IMPACTO EN LA OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

Mientras que en el periodo 2013-2019 el crecimiento de la oferta de los servicios de TMCD Ro-Ro fue muy significativo en el periodo 2021-2025 la evolución ha sido de reducción de la oferta volviendo a niveles de años anteriores.

Se observa que las navieras reducen frecuencias, reduciendo así la capacidad ofertada para adecuarse a la contracción de la demanda.

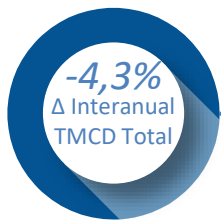
OFERTA DE TMCD RO-RO\*  
Miles de metros lineales. 2013-2025



\* TMCD alternativo a la carretera

**Los datos muestran un claro retroceso en el proceso de desarrollo del TMCD en España que venía marcando una tendencia claramente positiva**

## DESTACADOS DEL AÑO 2025



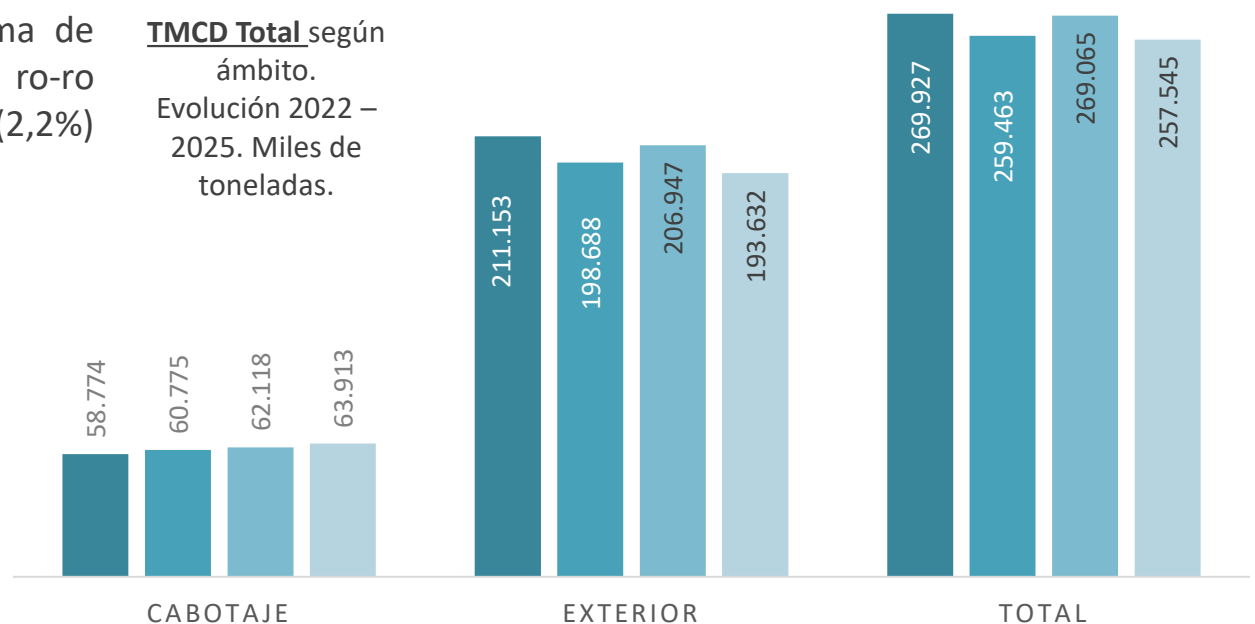
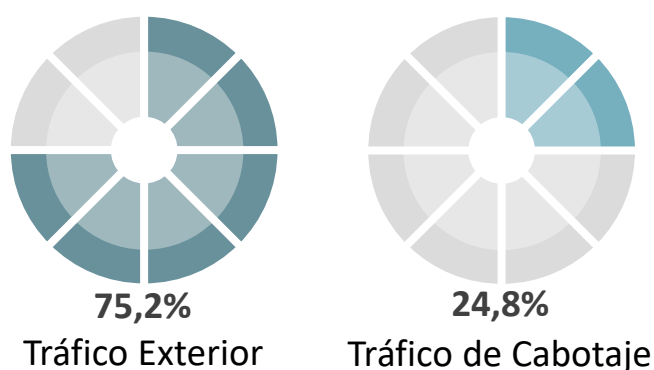
### TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA – TOTAL

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

■ 2022 ■ 2023 ■ 2024 ■ 2025

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

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



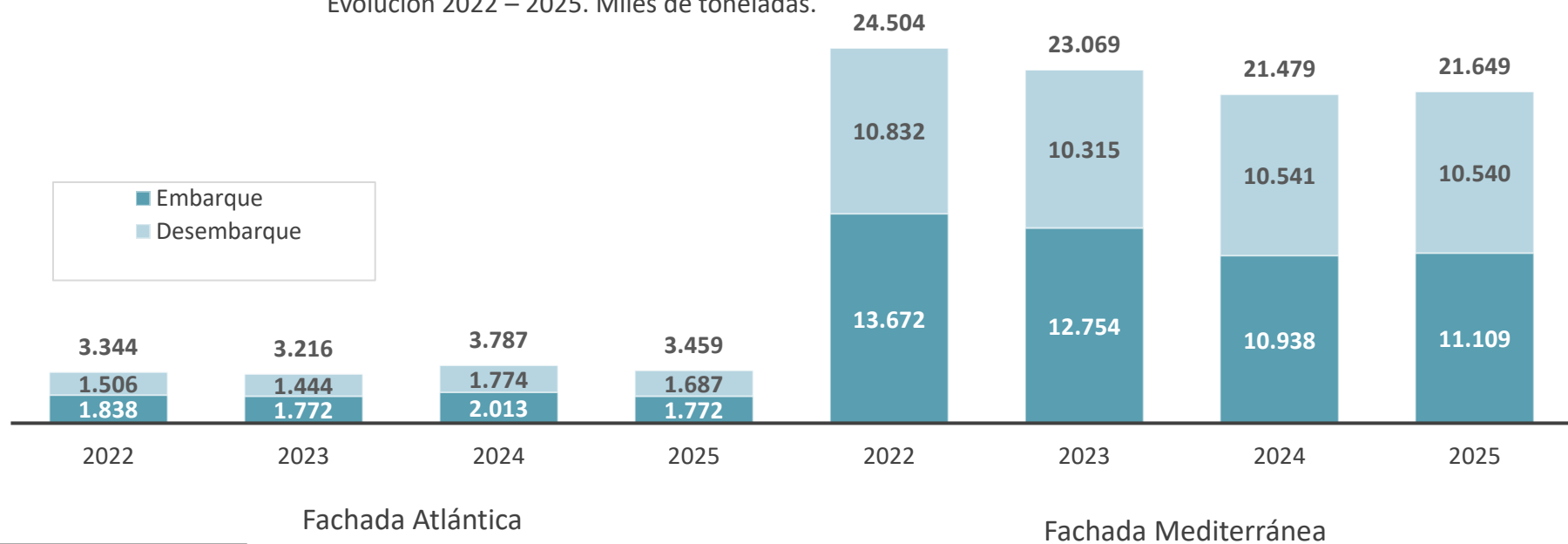
### TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA INTERNACIONAL RO-RO

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



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

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



\* No incluye veh. reg. mercancía

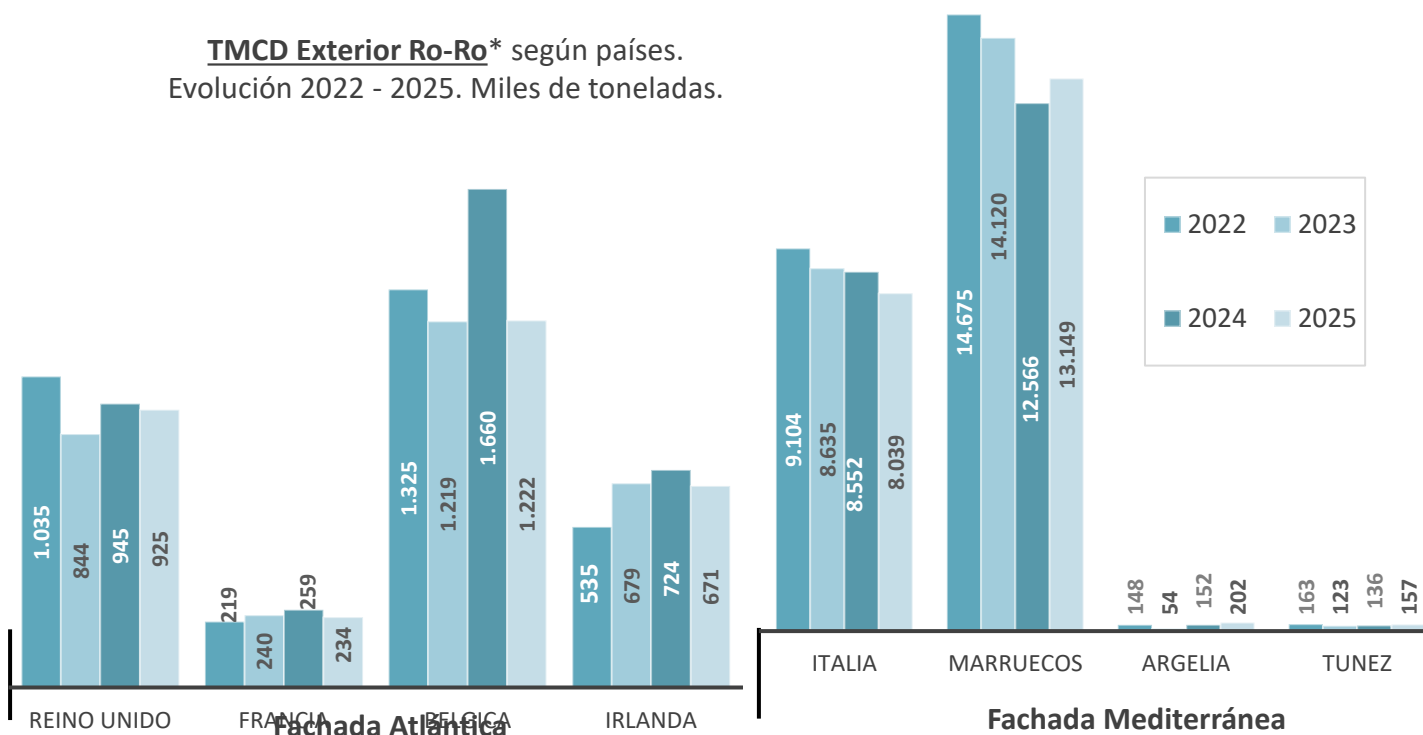


## TMCD INTERNACIONAL RO-RO SEGÚN PAÍSES DE INTERCAMBIO

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

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

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



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

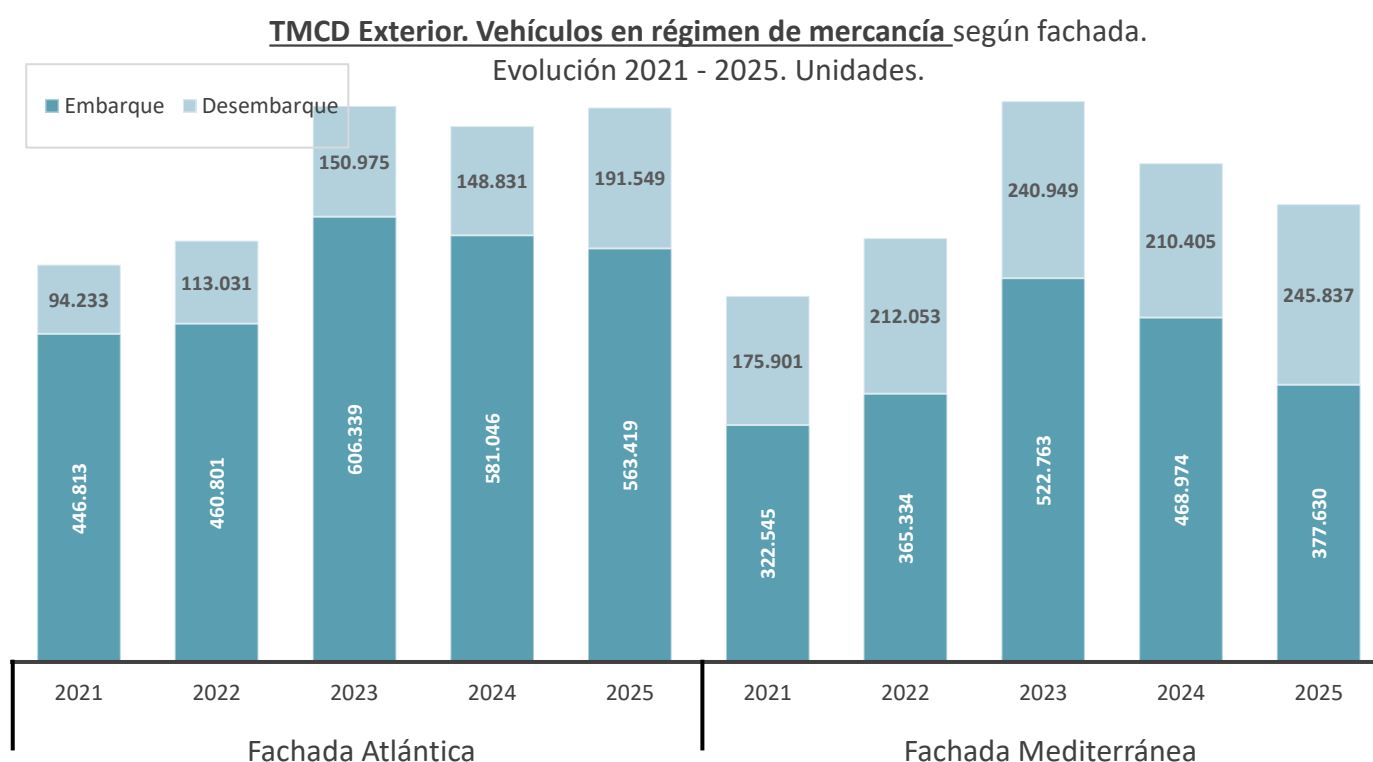
\* No incluye vehículos en reg. mercancía

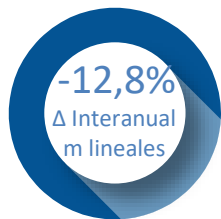
## TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA – SERVICIOS CAR- CARRIER



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

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



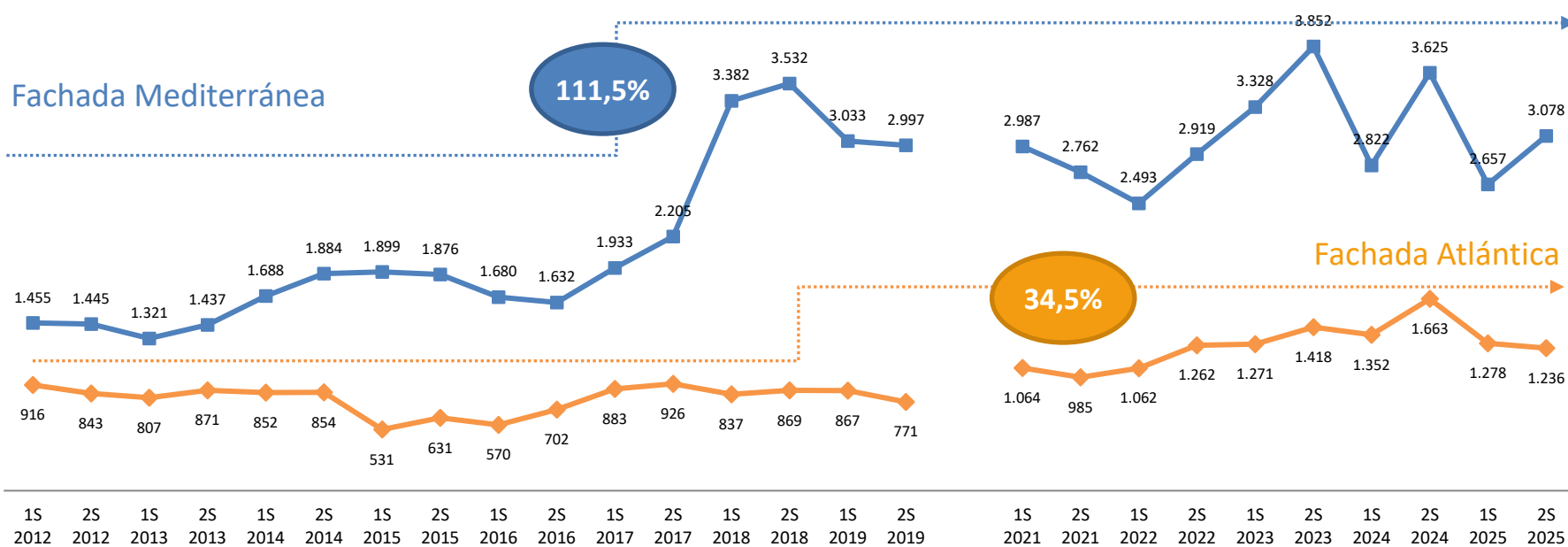


## OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA - ALTERNATIVO A LA CARRETERA

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

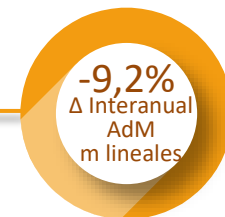
En la fachada Atlántica, la evolución de 2024 a 2025 ha sido negativa, con un descenso del 16,6%. En la fachada Mediterránea, se ha registrado también una disminución, del 11,0%, siguiendo la tendencia del 2024.

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



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

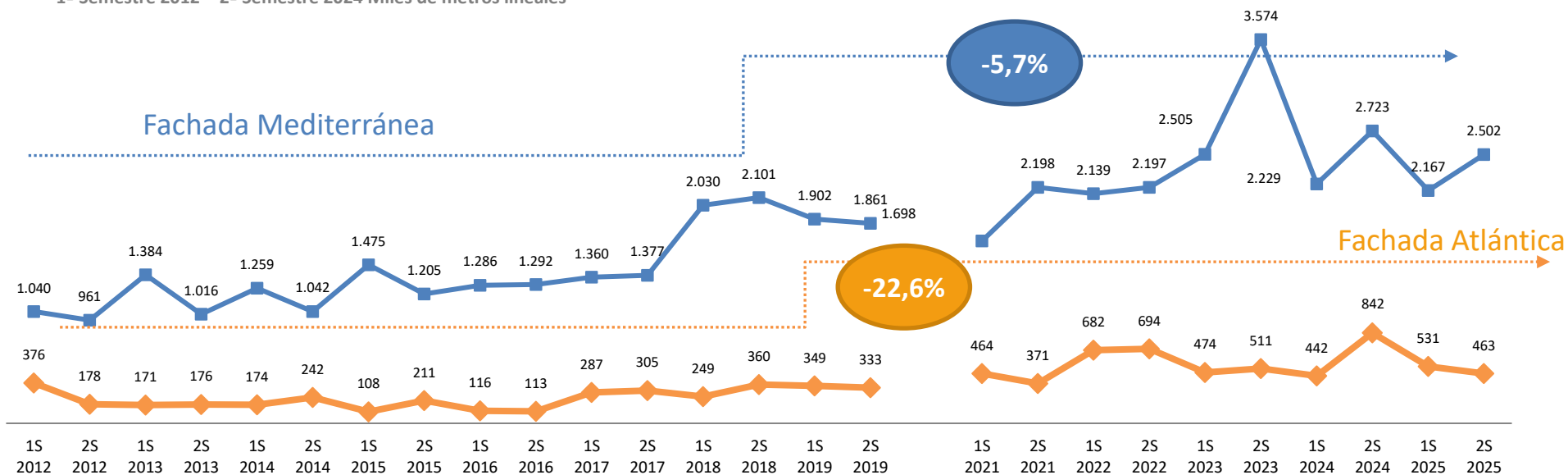
## AUTOPISTAS DEL MAR



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

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

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



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