

OBSERVATORIO ESTADÍSTICO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA

AÑO 2022



SPC – SPAIN

Asociación Española de
Promoción del Transporte
Marítimo de Corta Distancia



European Shortsea Network

Índice

1. INTRODUCCIÓN	2
DESTACADOS DEL AÑO	3
2. LA OFERTA DE SERVICIOS TMCD REGULARES DE CARGA RODADA EN ESPAÑA	7
<i>TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA</i>	<i>7</i>
<i>AUTOPISTAS DEL MAR</i>	<i>9</i>
3. LA DEMANDA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA	12
<i>VOLUMEN DE MERCANCÍAS EN TRANSPORTE INTERNACIONAL. EVOLUCIÓN 2021-2022</i>	<i>14</i>
<i>VOLUMEN DE MERCANCÍAS Ro-Ro. EVOLUCIÓN 2021-2022</i>	<i>16</i>
<i>TRANSPORTE INTERNACIONAL DE VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA. EVOLUCIÓN 2021-2022.....</i>	<i>16</i>
<i>VOLUMEN DE MERCANCÍAS Ro-Ro SEGÚN AUTORIDADES PORTUARIAS Y PAÍSES DE INTERCAMBIO</i>	<i>19</i>
4. CONTRASTE OFERTA / DEMANDA DE TMCD EN ESPAÑA	22
ANEXO. - METODOLOGÍA APLICADA	24

1. Introducción

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

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

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

En Anexo se detalla la Metodología utilizada para su elaboración.

DESTACADOS DEL AÑO 2022



TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA – TOTAL

Con 269 millones de toneladas en 2022, el Transporte Marítimo de Corta Distancia en España se mantuvo relativamente estable (-0,4%) respecto a 2021.

El ligero descenso registrado en las cifras de TMCD en 2022 se debe a la caída en el tráfico exterior. De hecho, el tráfico de cabotaje ha crecido un 12,7% (≈6 millones de toneladas) mientras que el tráfico exterior ha decrecido un 3,5% (≈7 millones de toneladas).

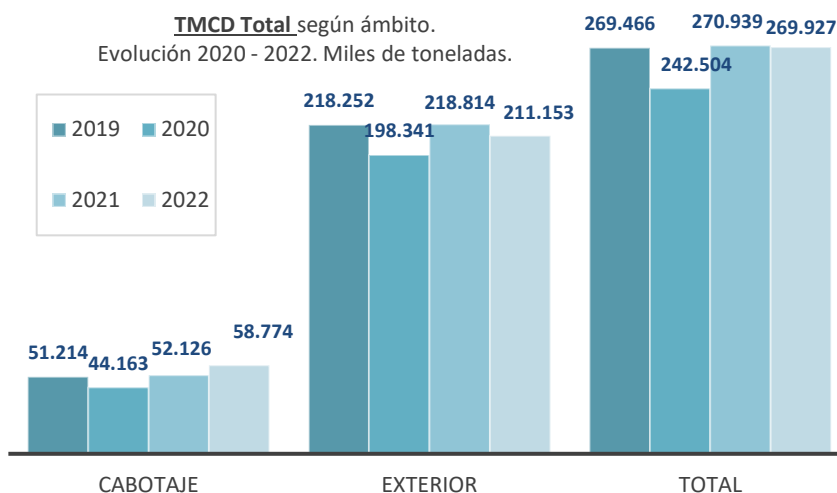


Tráfico Exterior



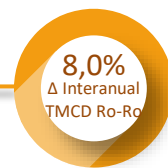
Tráfico de Cabotaje

TMCD Total según ámbito.
Evolución 2020 - 2022. Miles de toneladas.



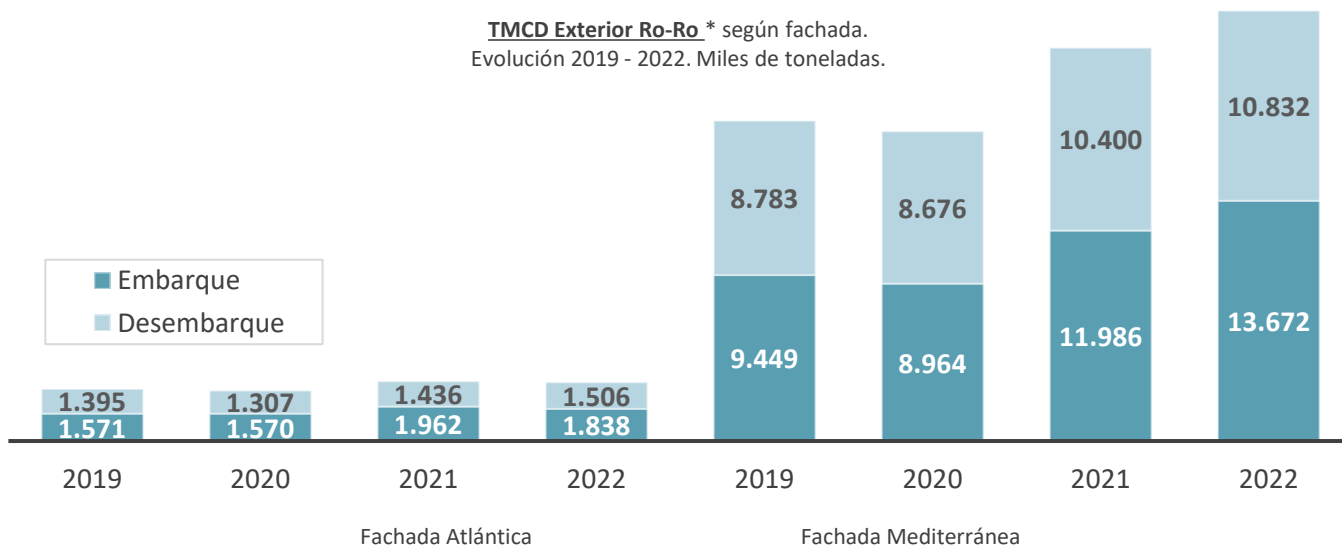
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA INTERNACIONAL RO-RO

El TMCD internacional ro-ro* con 27,8 Mt en 2022, aumentó un 8,0% respecto a 2021, en línea con su dinamismo habitual, recuperado tras la pandemia. Es el único tráfico que registra aumentos



En 2022, el TMCD internacional de carga rodada (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) consolida el dinamismo que recuperó los años anteriores, después de la reducción de 2020 debido a la crisis de la pandemia de Covid-19. **El incremento ha sido del 8,0% respecto a 2021.** Es el único tráfico que registra aumentos, tanto los graneles como las otras formas de la mercancía general han experimentado reducciones. No obstante, el comportamiento ha sido diferente entre fachadas: la fachada Atlántica decreció un 1,6%, mientras que la Mediterránea registró un incremento del 9,5%.

TMCD Exterior Ro-Ro* según fachada.
Evolución 2019 - 2022. Miles de toneladas.



* No incluye veh. reg. mercancía

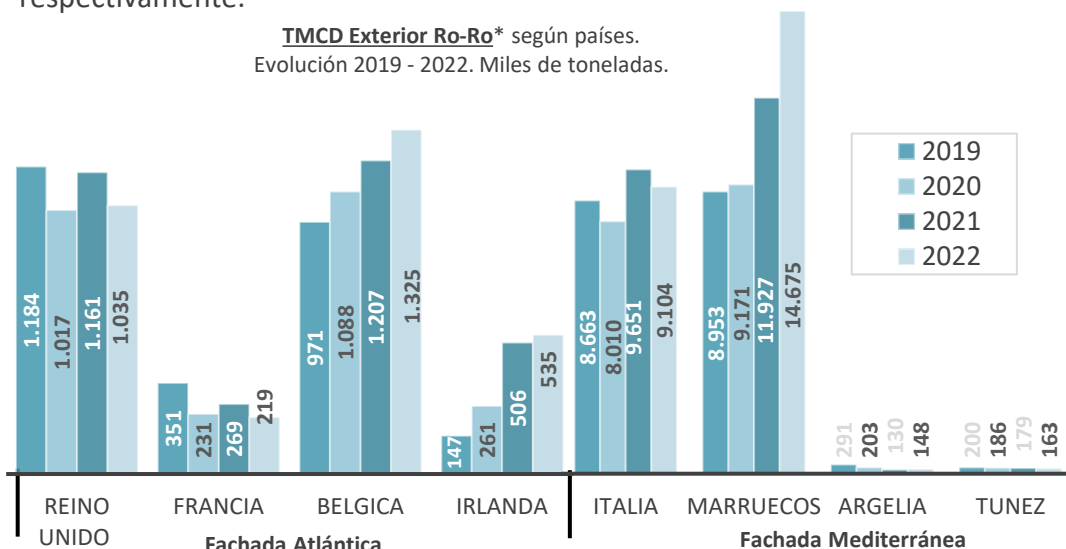


TMCD INTERNACIONAL RO-RO SEGÚN PAÍSES DE INTERCAMBIO

Irlanda, y Bélgica concentran los crecimientos, en la fachada Atlántica, mientras que en la mediterránea destaca el crecimiento del tráfico con Marruecos (23,0%).

En la fachada Atlántica destacan Bélgica e Irlanda con un crecimiento del tráfico (9,8% y 5,9% respectivamente) continuando con la tendencia alcista que ya se había manifestado en años anteriores. En la otra cara de la imagen, se tienen los casos de R. Unido y de Francia, cuyos tráficos caen en un 10,9% y un 18,5% respectivamente.

TMCD Exterior Ro-Ro* según países.
Evolución 2019 - 2022. Miles de toneladas.



En la fachada Mediterránea sobresale el crecimiento de los tráficos con Marruecos (23,0%) y con Argelia (13,8%). Como novedad el tráfico con Italia cae por primera vez desde 2016 (-5,7%) mientras que el tráfico con Túnez continúa cayendo (-9,3%).

* No incluye vehículos en reg. mercancía

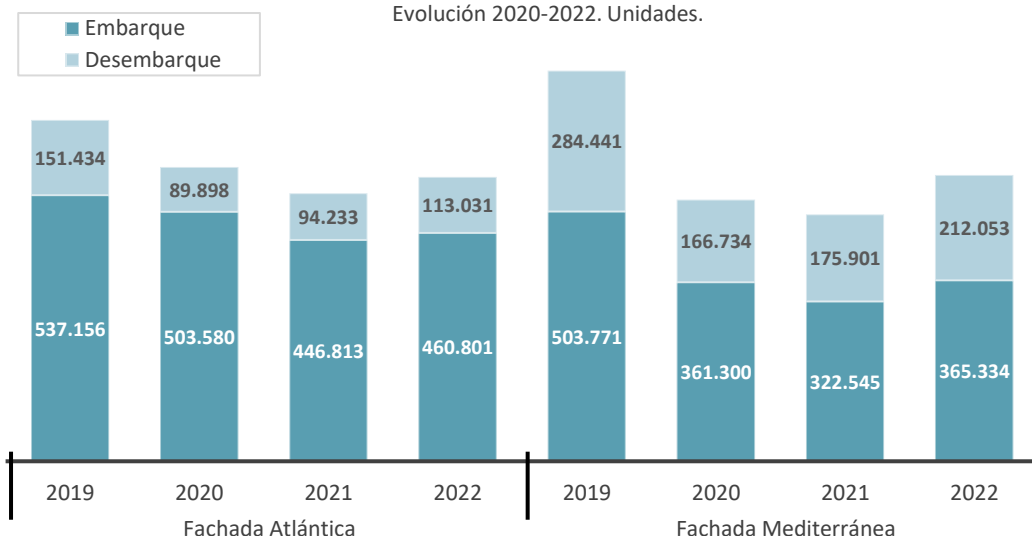
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA – SERVICIOS CAR- CARRIER

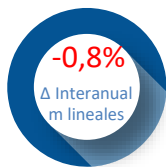
El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía con 2,7 Mt (≈ 1.151 miles vehículos) en 2022, por fin registró un aumento, un 10,7% respecto a 2020



Los embarques crecieron un 7,3% aunque con un crecimiento desigual entre fachadas: la Mediterránea (13,3%) y la Atlántica (3,0%). Por su parte, los desembarques registraron una subida global del 20,3% gracias al incremento en las dos fachadas: la fachada Atlántica aumentó un 25,5% y la Mediterránea un 20,5%.

TMCD Exterior. Vehículos en régimen de mercancía según fachada.
Evolución 2020-2022. Unidades.



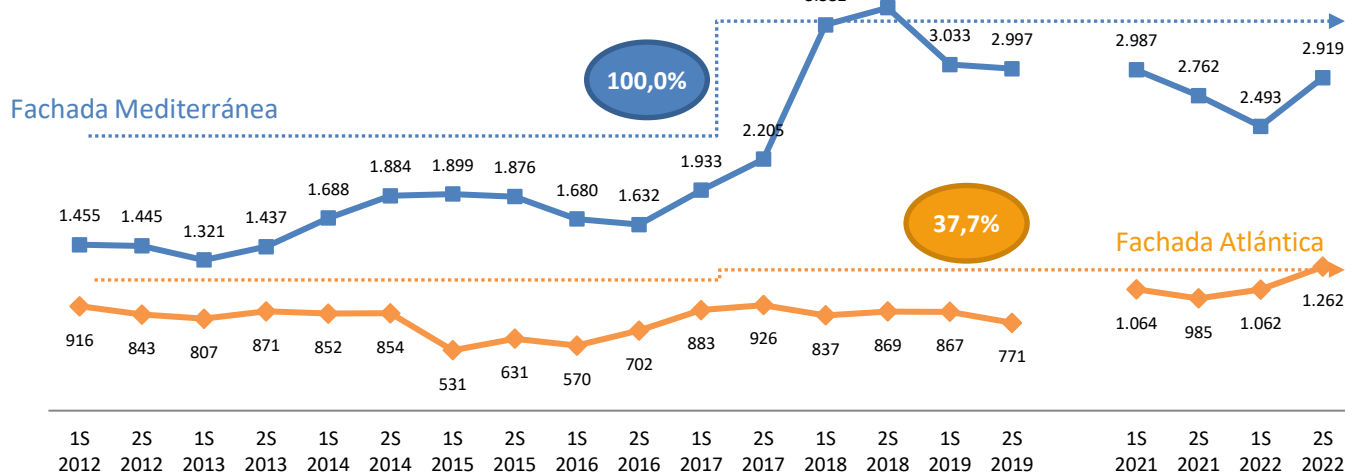


OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA - ALTERNATIVO A LA CARRETERA

En 2022, la capacidad anual ofertada de los servicios de carga rodada se ha mantenido (-0,8%) respecto a 2021, aunque con comportamientos diferentes según fachada

La capacidad anual ofertada de los servicios de carga rodada ha aumentado un 13,4% en la fachada Atlántica, mientras que en la fachada Mediterránea ha disminuido un 5,9%, iniciando la mediterránea una tendencia positiva, y consolidándola la atlántica.

TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA
CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS DE CARGA RODADA SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2022. Miles de metros lineales



* El salto en las cifras de capacidad de los servicios de carga rodada de la fachada mediterránea desde 2018 se deben 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).

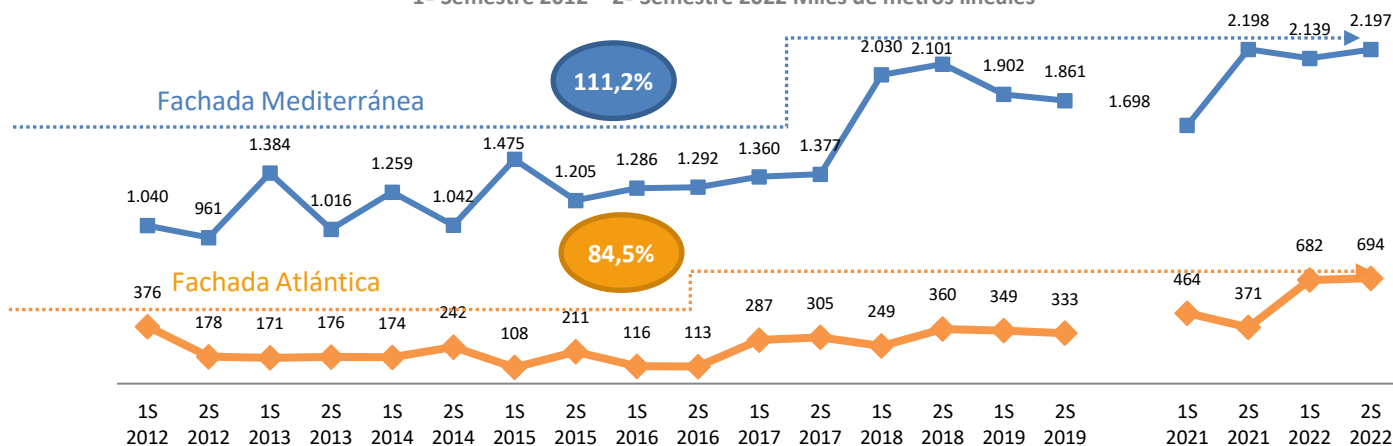
AUTOPISTAS DEL MAR



Se consideran Autopistas del Mar aquellos servicios que tengan una frecuencia de 3 o más salidas semanales y ahorren (eliminen) transporte de la carretera

La fachada Atlántica mantiene sus 3 Autopistas del Mar con respecto a 2021, habiendo aumentado su capacidad en metros lineales de forma significativa (64,8%). Al igual que la fachada Mediterránea, que también ha aumentado de capacidad respecto a 2021 (11,3%), pasando las Autopistas del Mar de 3 a 6.

AUTOPISTAS DEL MAR . CAPACIDAD SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2022 Miles de metros lineales



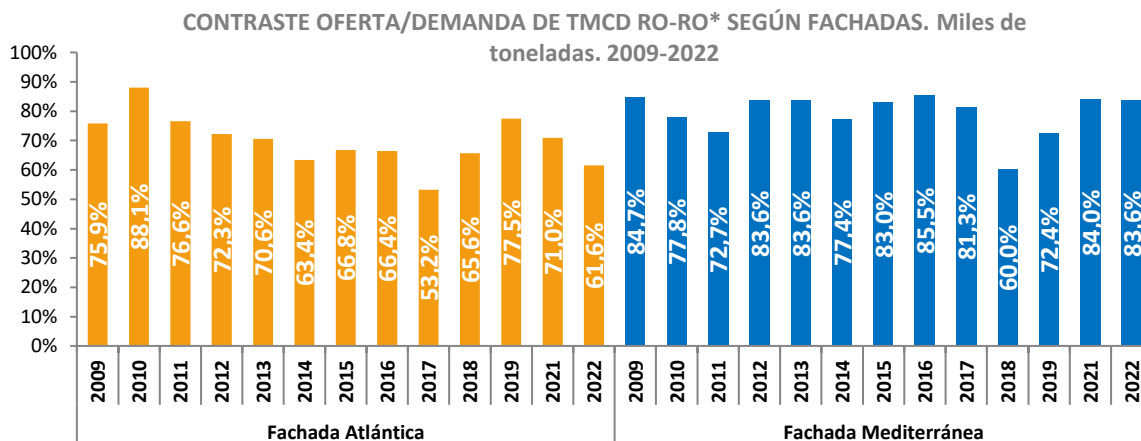
* Los importantes crecimientos en los indicadores de las AdM a partir de 2018 se deben a un cambio metodológico, al incluir en este concepto servicios con el Norte de África que no se consideraban anteriormente.



CONTRASTE OFERTA - DEMANDA

La ocupación estimada de la oferta en 2022 fue del **77,0%**, habiendo aumentado ligeramente respecto a la registrada en el año 2021, 80,6%.

La fachada Atlántica presenta un nivel de ocupación (61,6%) que se ha reducido significativamente respecto a 2021 (71,0%), debido a que la oferta ha aumentado sensiblemente más que la demanda. La fachada Mediterránea, por el contrario, ha mantenido casi por completo su ocupación -83,6%- frente a la registrada en 2021 -84,0%-.

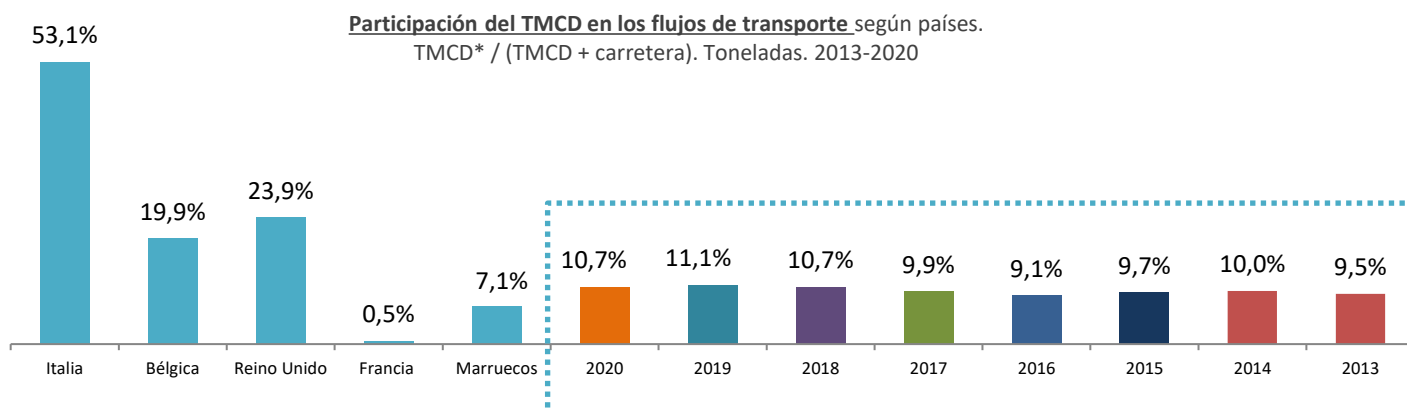


TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA VS. TRANSPORTE POR CARRETERA

10,7%
Cuota TMCD

En relación con el transporte por carretera, el TMCD ro-ro captó en 2020 el **10,7%** de la demanda de transporte internacional, algo inferior al año 2019 (11,1%). Italia registra la mayor cuota con un **53,1%**

Aunque con ligeras variaciones, la cuota se mantiene en niveles similares a los de los dos años precedentes. Italia y Reino Unido siguen siendo los países donde el TMCD ro-ro muestra una cuota de participación más elevada, estando en el caso de Italia en el 53,1%. Destaca asimismo la cuota de Bélgica en torno al 20%.



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

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

TMCD alternativo a la carretera

En el segundo semestre de 2022 se ofertaban en la fachada Atlántica 13 servicios por 6 navieras con un total de 46 buques de carga rodada.

Mientras que, en la fachada Mediterránea, 7 navieras cubrían 14 líneas de TMCD alternativo a la carretera, con 52 buques de carga rodada.

Los datos disponibles solo permiten valorar la evolución en cuanto al número de buques ro-ro/ro-pax, que en ambas fachadas han aumentado en el segundo semestre de 2022 respecto al 2º semestre de 2021: de 34 a 46 en la atlántica, y de 24 a 52 en la mediterránea.

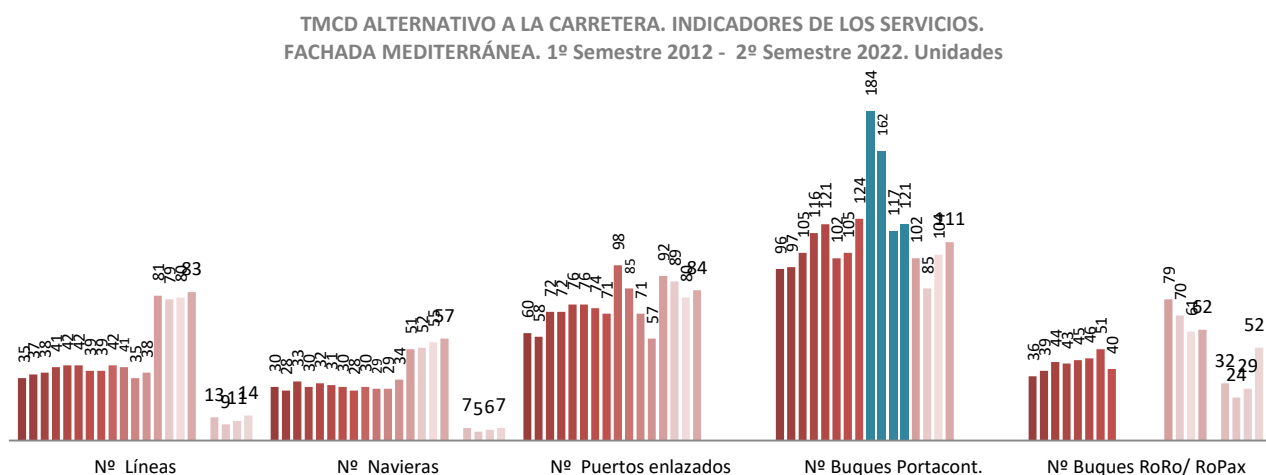
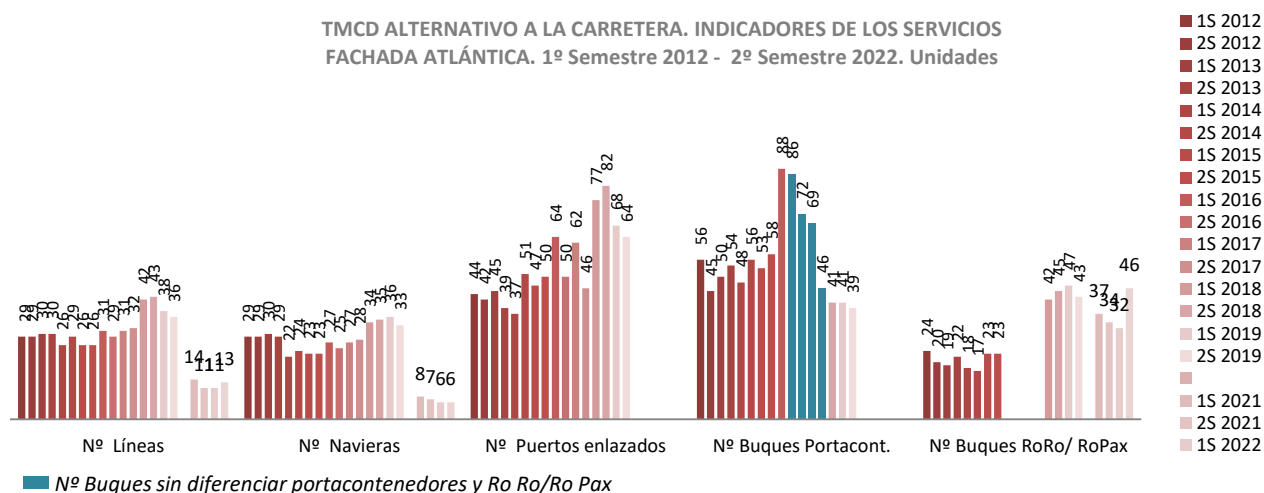
En cuanto a la evolución de la capacidad ofertada en los servicios de carga rodada, en la **fachada atlántica la evolución ha sido muy positiva**, con un aumento del **28,2%**, pasando de 1,0 a 1,3 millones de metros lineales. Lo mismo ocurre en la **fachada mediterránea, la capacidad ofertada ha aumentado (5,0%)**, en 0,1 millones de metros lineales.

En términos anuales, la evolución es desigual: en la fachada atlántica se ha registrado un aumento del **13,4%** en 2022 respecto a 2021, mientras que en la fachada mediterránea ha habido una disminución del **5,9%**.

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 2012-2022.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



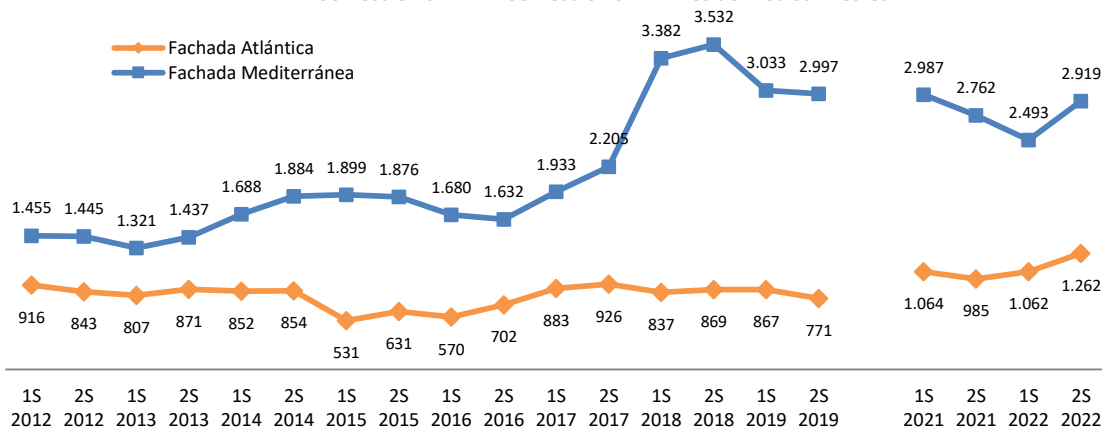
Fuente: Base de datos SPC-Spain
Elaboración SPC-Spain

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 2012-2022.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%

TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA
CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS DE CARGA RODADA SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2022. Miles de metros lineales



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

Autopistas del Mar

En cuanto a la oferta de Autopistas del Mar, en el 2º semestre de 2022 estaba constituida por 9 líneas operadas por 6 navieras, enlazando 12 puertos internacionales, y servidas por 27 buques de carga rodada.

Su distribución por fachadas muestra que, en la fachada Atlántica, dos empresas navieras ofertaban **3 Autopistas del Mar** con 10 buques de carga rodada enlazando con 4 puertos, mientras que en la fachada Mediterránea se ofertaban **6 Autopistas del Mar** por 4 navieras, enlazando 8 puertos, y servidas por 17 buques de carga rodada.

En cuanto a la evolución desde el segundo semestre de 2021 hasta el 2º semestre de 2022, se observa que en la fachada Atlántica se mantienen 3 Autopistas del Mar, así como las **navieras** (dos), el número de puertos enlazados también se ha mantenido en 4 y el número de **buques de carga** rodada ha **aumentado** hasta 10.

Por su parte, en la fachada Mediterránea ha aumentado en tres unidades el número de Autopistas del Mar y el número de navieras se duplica hasta alcanzar las cuatro; se ha incrementado en tres el número de puertos internacionales enlazados, y el número de buques de carga rodada ha aumentado en 7.

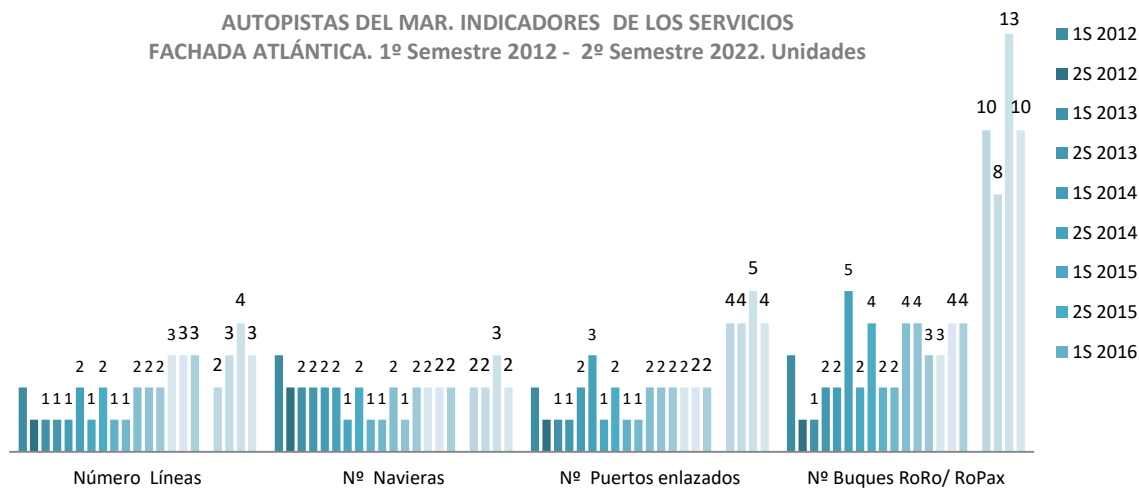
En cuanto a la **capacidad ofertada**, en la **fachada Atlántica en el 2º semestre de 2022 se ofertaron un total de 693,7 miles de metros lineales**, lo que representa una significativa subida respecto al mismo semestre de 2021, debido a que más servicios marítimos han adquirido la condición de Autopistas del Mar. En el caso de la **fachada Mediterránea la capacidad, que se ha mantenido estable**, fue de 2,2 millones de metros lineales.

2.- AUTOPISTAS DEL MAR

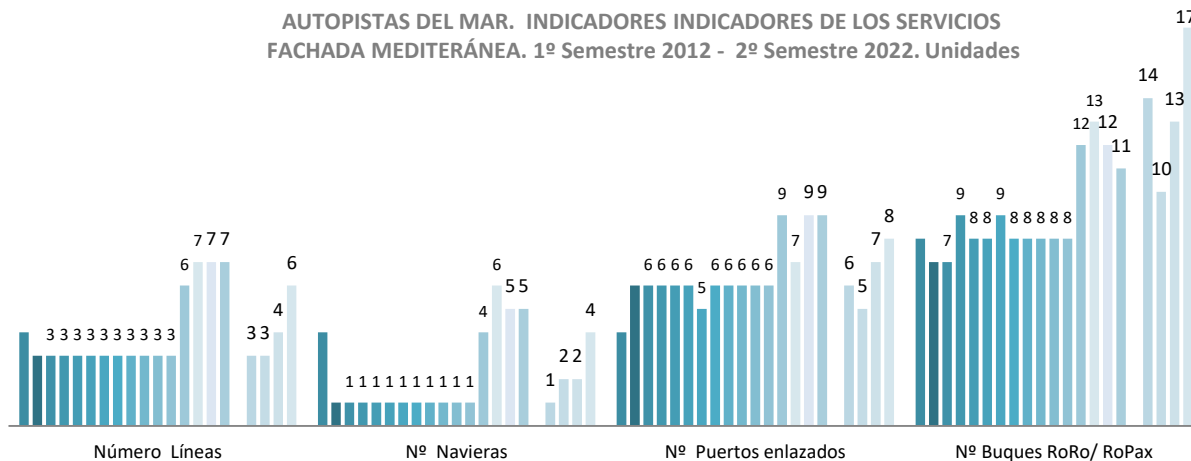
2.1: AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS OFERTADOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2022.S1

	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

AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS FACHADA ATLÁNTICA. 1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2022. Unidades



AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS FACHADA MEDITERRÁNEA. 1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2022. Unidades



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

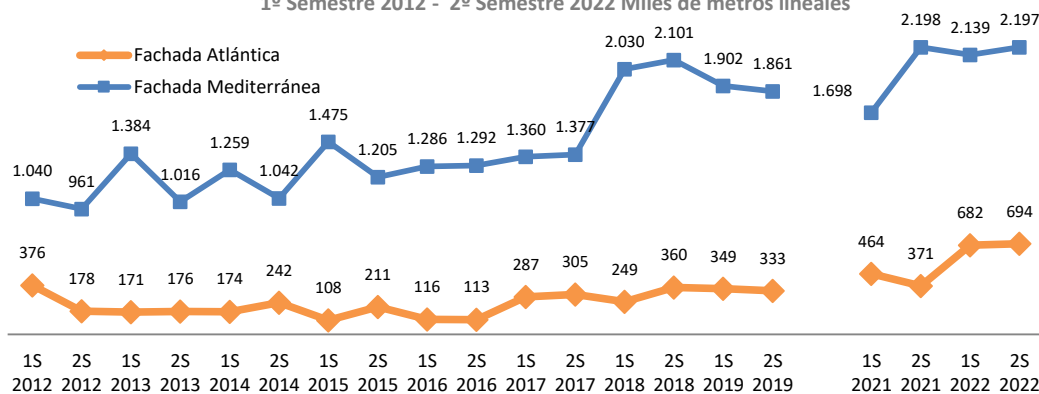
2.- AUTOPISTAS DEL MAR

2.2: AUTOPISTAS DEL MAR. CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS OFERTADOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2012-2022.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%



AUTOPISTAS DEL MAR . CAPACIDAD SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2022 Miles de metros lineales



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

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

En el año 2022, el Transporte Marítimo de Corta Distancia en España totalizó 269,92¹ millones de toneladas (prácticamente la misma cifra que en 2021 (270,9 Mt) y 2019 (269,5 Mt)), de las que el 21,7% correspondieron a cabotaje (tráfico nacional) y el 78,3% a exterior (tráfico internacional). El tráfico de cabotaje creció un 12,7% con respecto a 2021, y el tráfico exterior descendió en un 3,5%.

Más de la mitad del TMCD (52%) corresponde a los tráficos de graneles (140,5 millones de toneladas). El restante 48% de mercancía general -129,5 millones de toneladas- se distribuye entre la mercancía contenerizada -65,5 millones de toneladas-, la carga rodada -53,2 millones de toneladas- y la mercancía convencional -10,5 millones de toneladas-.

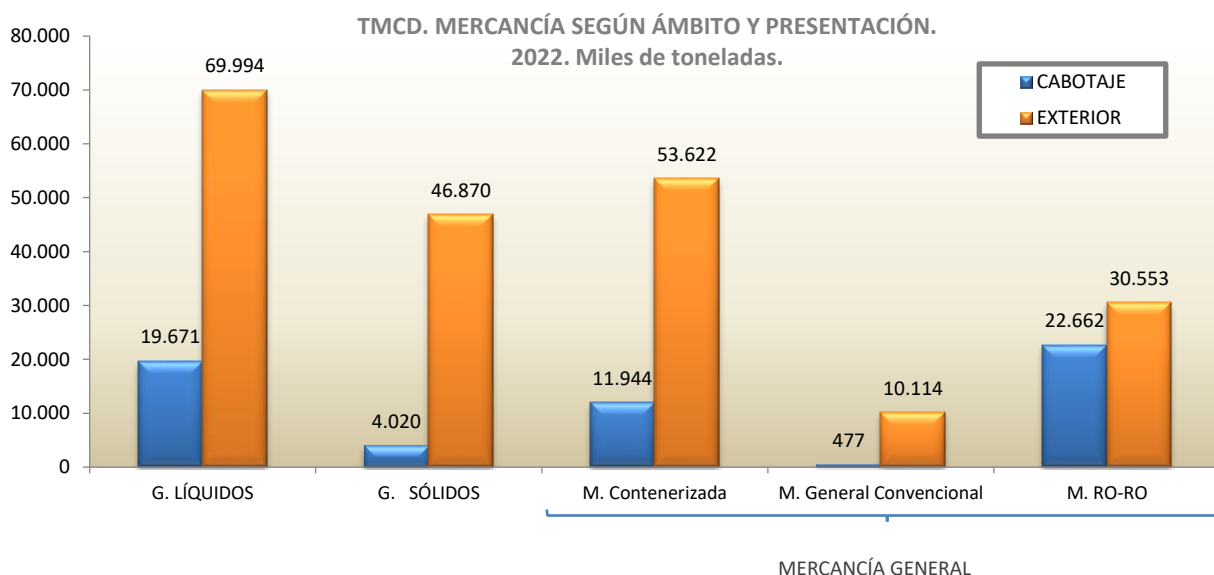
Graneles sólidos y graneles líquidos han variado en la misma proporción, pero en diferente sentido, con respecto 2021. El tráfico de graneles líquidos cayó en un 3,5%, mientras que el de los graneles sólidos aumentó en un 3,5%.

Respecto a la mercancía general, esta apenas ha aumentado en un 0,4%. De entre sus componentes, la mercancía contenerizada y la general convencional presentan decrecimientos, pequeño en el primer caso (4,1%), más acusado en el segundo (14,6%). En esta situación, destaca la mercancía ro-ro como único componente de la mercancía general que presenta una variación positiva (10,7%). El resultado es que la mercancía general apenas ha variado entre 2021 y 2022 (128,9 y 129,3 millones de toneladas respectivamente).

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

1.-TMCD. CABOTAJE Y EXTERIOR. EVOLUCIÓN 2014-2021. MILES DE TONELADAS.

		G. LÍQUIDOS	G. SÓLIDOS	MERCANCÍA GENERAL				TOTAL
				Total	M. Contenerizada	M. General Convencional	M. RO-RO	
2015	CABOTAJE	16.069	4.362	25.709	8.392	387	16.930	46.139
	EXTERIOR	61.264	40.171	77.588	46.789	11.931	18.868	179.022
	TOTAL	77.332	44.532	103.297	55.181	12.318	35.797	225.161
2016	CABOTAJE	16.483	4.161	27.293	9.016	281	17.995	47.936
	EXTERIOR	65.535	39.864	81.355	49.716	12.144	19.494	186.753
	TOTAL	82.017	44.025	108.647	58.732	12.425	37.490	234.689
2017	CABOTAJE	15.906	4.173	28.208	9.112	386	18.710	48.287
	EXTERIOR	72.070	43.370	84.599	51.102	12.428	21.069	200.040
	TOTAL	87.976	47.544	112.807	60.214	12.814	39.780	248.327
2018	CABOTAJE	16.295	4.154	29.506	9.276	481	19.749	49.955
	EXTERIOR	67.666	44.324	89.692	53.574	12.933	23.185	201.683
	TOTAL	83.961	48.478	119.198	62.851	13.414	42.933	251.638
2019	CABOTAJE	16.871	3.860	30.483	9.144	420	20.919	51.214
	EXTERIOR	78.823	46.020	93.408	55.995	12.745	24.668	218.252
	TOTAL	95.695	49.880	123.892	65.139	13.165	45.588	269.466
2020	CABOTAJE	14.590	3.126	26.447	9.040	272	17.134	44.163
	EXTERIOR	66.065	42.280	89.996	56.108	10.736	23.152	198.341
	TOTAL	80.656	45.406	116.442	65.148	11.008	40.286	242.504
2021	CABOTAJE	17.018	3.956	31.151	10.932	368	19.851	52.126
	EXTERIOR	75.916	45.216	97.681	57.424	12.030	28.227	218.814
	TOTAL	92.934	49.173	128.833	68.357	12.399	48.077	270.939
2022	CABOTAJE	19.671	4.020	35.083	11.944	477	22.662	58.774
	EXTERIOR	69.994	46.870	94.289	53.622	10.114	30.553	211.153
	TOTAL	89.664	50.890	129.373	65.566	10.591	53.216	269.927
VARIACIÓN 2022/2021		-3,5%	3,5%	0,4%	-4,1%	-14,6%	10,7%	-0,4%



Fuente: Puertos del Estado

Elaboración: SPC - Spain

Con la colaboración de

Puertos del Estado

www.shortsea.es

TEIARLOG INGENIERIA

13

Volumen de mercancías en transporte internacional. Evolución 2021-2022

En el año 2022, el Transporte Marítimo de Corta Distancia internacional en España totalizó 211,153 millones de toneladas -un 3,5% menos que en 2021 -, de las cuales el 57% fueron desembarcadas y el 43% restante embarcadas.

Su distribución según la presentación de la mercancía muestra que los graneles líquidos representan el 33,1% del total (70,0 millones de toneladas), los graneles sólidos el 22,2% (46,8 millones de toneladas), mientras que el restante 44,7% (94,4 millones de toneladas) correspondiente a la mercancía general se distribuye entre un 25,4% de la mercancía en contenedor (53,6 millones de toneladas), un 14,4% de la mercancía Ro-Ro (30,5 millones de toneladas) y un 4,8% de la mercancía general convencional (10,1 millones de toneladas).

Los graneles presentan un gran desequilibrio a favor de las mercancías desembarcadas, especialmente los graneles líquidos. Por el contrario, la mercancía general embarcada es superior a la desembarcada en cualquiera de sus formas excepto en la mercancía general convencional.

Respecto a 2021, se ha registrado un descenso global del 3,5% debido principalmente a la **caída de los graneles líquidos (7,8%)**, - que pasan de 7,6 millones en 2021 a 7,0 millones de toneladas en 2022- aunque también debido al descenso de la mercancía general, especialmente la contenerizada (15,9%). En este escenario destaca el crecimiento experimentado por la mercancía rodada (8,2%) y, aunque más moderado, el del granel sólido (3,7%).

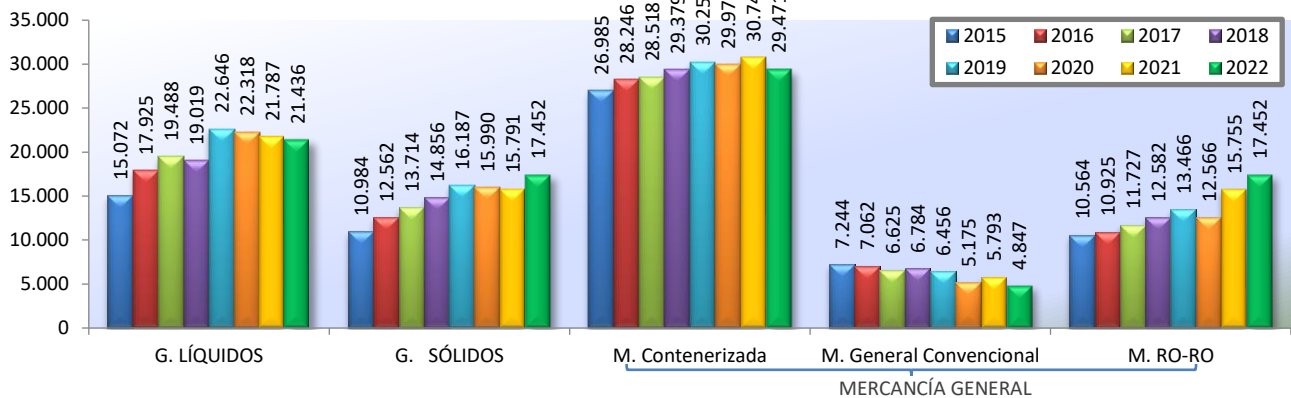
Hay que destacar que la variación negativa respecto a 2021 es debida especialmente al descenso de la mercancía desembarcada (6,2%) pues la embarcada ha presentado una ligera subida (0,8%).

En el caso de las mercancías desembarcadas, con respecto a 2021, todas las formas de mercancía general muestran decrecimientos, salvo la mercancía rodada, mientras que los graneles sólidos muestran crecimiento, y los líquidos decrecen levemente. Destacan los incrementos de la mercancía rodada (10,8%) y la caída de la mercancía convencional (16,3%), mientras que la mercancía contenerizada desciende en un (4,1%).

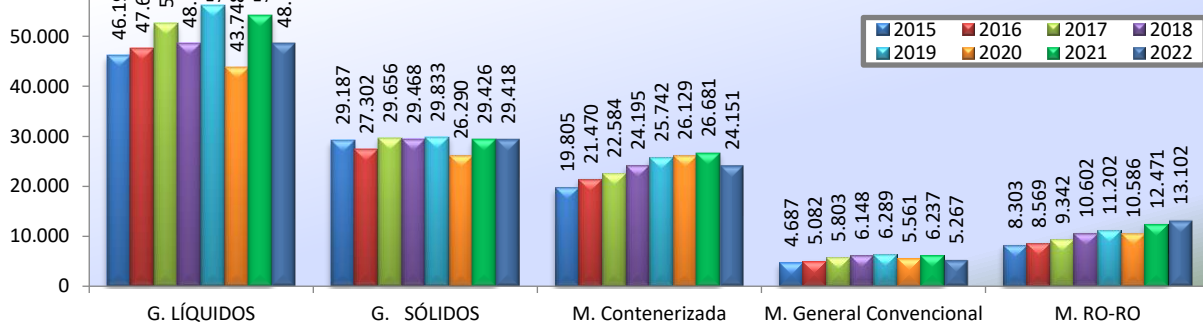
2.-TMCD EXTERIOR. MERCANCÍA SEGÚN SU PRESENTACIÓN. EVOLUCIÓN 2014-2021. MILES DE TONELADAS.

		G. LÍQUIDOS	G. SÓLIDOS	MERCANCÍA GENERAL				TOTAL
				TOTAL	M. Contenerizada	M. General Convencional	M. RO-RO	
2015	TOTAL	61.264	40.171	77.588	46.789	11.931	18.868	179.022
	EMBARQUE	17.925	12.562	46.234	28.246	7.062	10.925	76.721
2016	DESEMBARQUE	47.610	27.302	35.121	21.470	5.082	8.569	110.033
	TOTAL	65.535	39.864	81.355	49.716	12.144	19.494	186.753
	EMBARQUE	19.488	13.714	46.870	28.518	6.625	11.727	80.072
2017	DESEMBARQUE	52.582	29.656	37.730	22.584	5.803	9.342	119.967
	TOTAL	72.070	43.370	84.599	51.102	12.428	21.069	200.040
	EMBARQUE	19.019	14.856	48.746	29.379	6.784	12.582	82.621
2018	DESEMBARQUE	48.648	29.468	40.946	24.195	6.148	10.602	119.062
	TOTAL	67.666	44.324	89.692	53.574	12.933	23.185	201.683
	EMBARQUE	22.646	16.187	50.175	30.253	6.456	13.466	89.009
2019	DESEMBARQUE	56.177	29.833	43.233	25.742	6.289	11.202	129.243
	TOTAL	78.823	46.020	93.408	55.995	12.745	24.668	218.252
	EMBARQUE	22.318	15.990	47.720	29.979	5.175	12.566	86.027
2020	DESEMBARQUE	43.748	26.290	42.276	26.129	5.561	10.586	112.314
	TOTAL	66.065	42.280	89.996	56.108	10.736	23.152	198.341
	EMBARQUE	21.787	15.791	52.292	30.743	5.793	15.755	89.870
2021	DESEMBARQUE	54.129	29.426	45.389	26.681	6.237	12.471	128.944
	TOTAL	75.916	45.216	97.681	57.424	12.030	28.227	218.814
	EMBARQUE	21.436	17.452	51.770	29.471	4.847	17.452	90.658
2022	DESEMBARQUE	48.558	29.418	42.519	24.151	5.267	13.102	120.495
	TOTAL	69.994	46.870	94.289	53.622	10.114	30.553	211.153
VARIACIÓN 2022/2021		-7,8%	3,7%	-3,5%	-6,6%	-15,9%	8,2%	-3,5%

TMCD EXTERIOR MERCANCÍA EMBARCADA SEGÚN SU PRESENTACIÓN EVOLUCIÓN 2015-2022. Miles de toneladas



TMCD EXTERIOR MERCANCÍA DESEMBARCADA SEGÚN SU PRESENTACIÓN EVOLUCIÓN 2015-2022. Miles de toneladas



Fuente: Puertos del Estado

Elaboración: SPC - Spain

Volumen de mercancías Ro-Ro. Evolución 2021-2022

En el año 2022, el Transporte Marítimo de Corta Distancia internacional Ro-Ro en España experimentó un crecimiento del 8,2%, respecto a 2021, pasando de 28,2 en 2021 a 30,5 millones de toneladas en 2022. El crecimiento fue mayor en los embarques (10,7%, pasando de 15,8 millones de toneladas en 2021 a 17,4 en 2022) que en los desembarques (5,6%, pasando de 12,4 en 2021 a 13,1 millones de toneladas en 2022).

Según unidades de carga, son mayoritarios los vehículos de mercancías (88%) cuyo crecimiento ha sido del 10,1% respecto a 2021, seguido de los vehículos en régimen de mercancías (8,8% del total y creciendo el 10,7%, respecto a 2021). Por su parte, los contenedores ro-ro son los únicos componentes que experimentan decrecimiento (34,4%, respecto 2021).

La evolución del tráfico rodado por fachadas (excluyendo los vehículos en régimen de mercancía) muestra que, en 2022, en la fachada Atlántica, con un volumen de TMCD Ro-Ro muy inferior (3,3 millones de toneladas) a la fachada Mediterránea (24,5 millones de toneladas), se registró un leve descenso (1,6%) frente al leve ascenso del 9,5% de la fachada Mediterránea respecto a 2021.

La variación en ambas fachadas es desigual al distinguir entre embarques y desembarques. Los embarques en la fachada atlántica decrecieron en un 6,3%, mientras que en la mediterránea crecieron en un 14%. Por otro lado, los desembarques aumentaron en ambas fachadas, un 4,8% en la atlántica, y un 4,1% en la mediterránea, con respecto a 2021.

Transporte internacional de vehículos en régimen de mercancía. Evolución 2021-2022

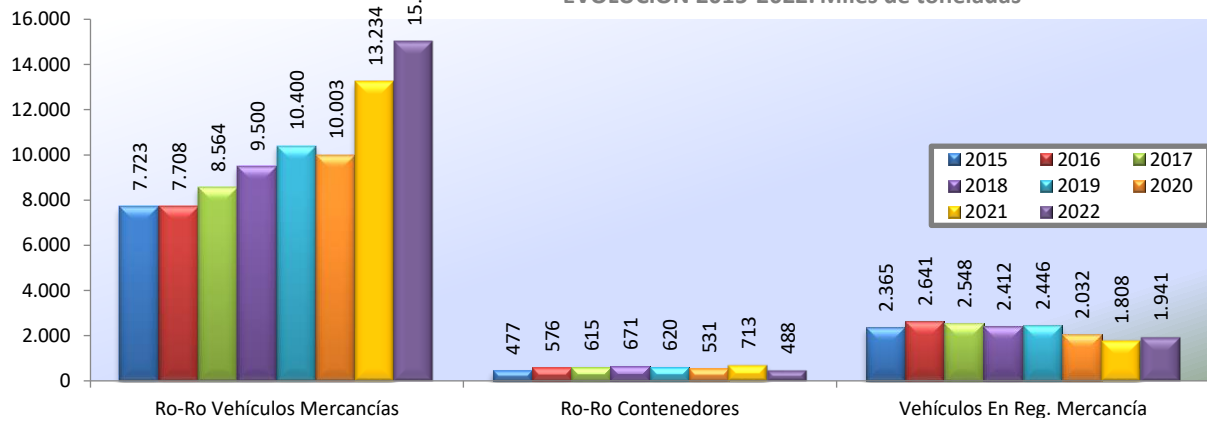
El tráfico de vehículos en régimen de mercancía representa el 8,8% del tráfico Ro-Ro, y ha registrado un incremento tanto en los embarques (7,3%) como en los desembarques (20,3%) en 2022 respecto a 2021.

Según fachadas y operación, la fachada Mediterránea ha registrado un significativo incremento del 15,6% respecto a 2021, mientras que el ascenso registrado en la fachada Atlántica ha sido más moderado (6,9%).

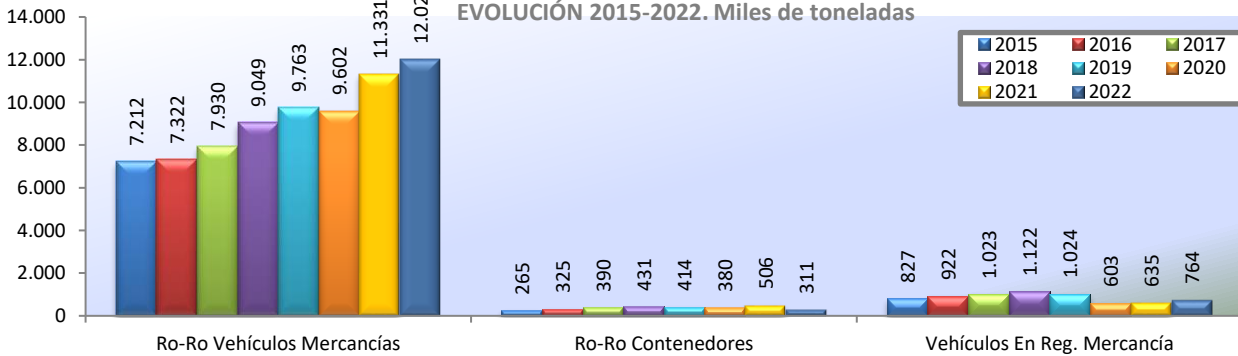
3.-TMCD EXTERIOR. MERCANCIAS RO-RO SEGÚN UNIDAD DE CARGA. EVOLUCIÓN 2014-2021. MILES DE TONELADAS.

		Ro-Ro Vehículos Mercancías	Ro-Ro Contenedores	Vehículos En Reg. Mercancía	TOTAL
2015	EMBARQUE	7.723	477	2.365	10.564
	DESEMBARQUE	7.212	265	827	8.303
	TOTAL	14.934	741	3.192	18.868
2016	EMBARQUE	7.708	576	2.641	10.925
	DESEMBARQUE	7.322	325	922	8.569
	TOTAL	15.029	901	3.564	19.494
2017	EMBARQUE	8.564	615	2.548	11.727
	DESEMBARQUE	7.930	390	1.023	9.342
	TOTAL	16.494	1.005	3.571	21.069
2018	EMBARQUE	9.500	671	2.412	12.582
	DESEMBARQUE	9.049	431	1.122	10.602
	TOTAL	18.548	1.102	3.534	23.185
2019	EMBARQUE	10.400	620	2.446	13.466
	DESEMBARQUE	9.763	414	1.024	11.202
	TOTAL	20.164	1.034	3.470	24.668
2020	EMBARQUE	10.003	531	2.032	12.566
	DESEMBARQUE	9.602	380	603	10.586
	TOTAL	19.605	911	2.636	23.152
2021	EMBARQUE	13.234	713	1.808	15.755
	DESEMBARQUE	11.331	506	635	12.471
	TOTAL	24.565	1.219	2.443	28.227
2022	EMBARQUE	15.022	488	1.941	17.452
	DESEMBARQUE	12.027	311	764	13.102
	TOTAL	27.049	799	2.705	30.553
VARIACIÓN 2022/2021		10,1%	-34,4%	10,7%	8,2%

TMCD EXTERIOR MERCANCIAS RO-RO* EMBARCADAS SEGÚN UNIDAD DE CARGA EVOLUCIÓN 2015-2022. Miles de toneladas



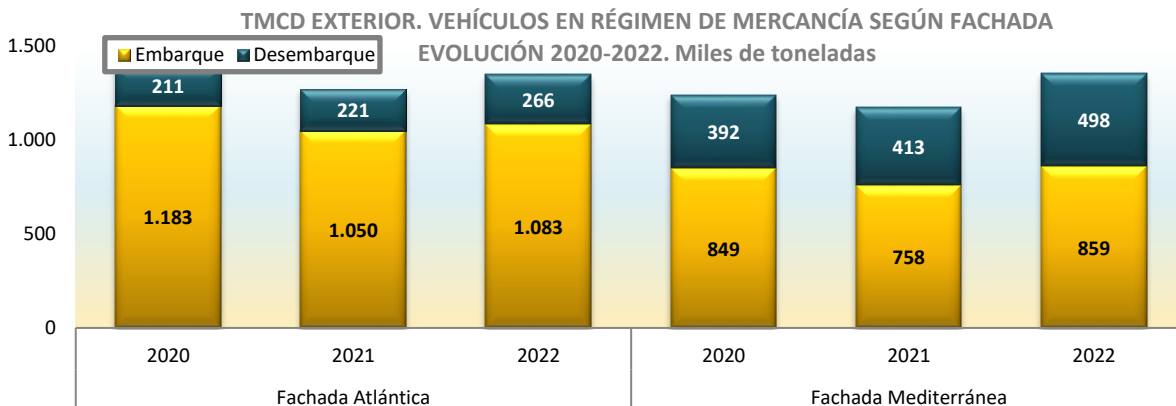
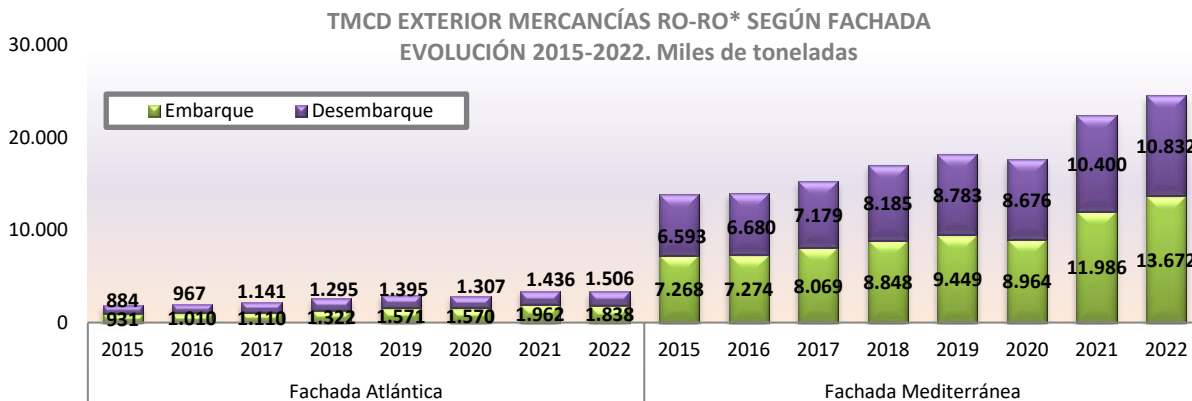
TMCD EXTERIOR MERCANCIAS RO-RO* DESEMBARCADAS SEGÚN UNIDAD DE CARGA EVOLUCIÓN 2015-2022. Miles de toneladas



4.-TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2014-2021. MILES DE TONELADAS.

		Fachada Atlántica	Fachada Mediterránea	Total
2015	EMBARQUE	931	7.268	8.199
	DESEMBARQUE	884	6.593	7.476
	TOTAL	1.815	13.861	15.676
2016	EMBARQUE	1.010	7.274	8.284
	DESEMBARQUE	967	6.680	7.647
	TOTAL	1.977	13.954	15.931
2017	EMBARQUE	1.110	8.069	9.179
	DESEMBARQUE	1.141	7.179	8.320
	TOTAL	2.251	15.248	17.499
2018	EMBARQUE	1.322	8.848	10.171
	DESEMBARQUE	1.295	8.185	9.480
	TOTAL	2.618	17.033	19.651
2019	EMBARQUE	1.571	9.449	11.020
	DESEMBARQUE	1.395	8.783	10.178
	TOTAL	2.967	18.231	21.198
2020	EMBARQUE	1.570	8.964	10.534
	DESEMBARQUE	1.307	8.676	9.982
	TOTAL	2.877	17.639	20.516
2021	EMBARQUE	1.962	11.986	13.947
	DESEMBARQUE	1.436	10.400	11.836
	TOTAL	3.398	22.386	25.784
2022	EMBARQUE	1.838	13.672	15.510
	DESEMBARQUE	1.506	10.832	12.338
	TOTAL	3.345	24.503	27.848
VARIACIÓN 2022/2021		-1,6%	9,5%	8,0%

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



Fuente: Puertos del Estado
Elaboración: SPC - Spain

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

La evolución del año 2021 al año 2022 en cuanto a la carga rodada **según Autoridades Portuarias** muestra que, en la fachada Atlántica, los puertos de Bilbao y de Pasaies han registrado un significativo crecimiento de este tráfico (16,6% y 38,8% respectivamente), a diferencia de puertos como el puerto de Vigo, que decreció en un 21,1%. También, se ha registrado un descenso en Santander (7,8%) y en mayor medida en Ferrol - San Cibrao (45,7%). No obstante, tanto Santander con 1,8 millones de toneladas como Bilbao con 1,0 millones de toneladas, son los puertos con mayor carga rodada de la fachada atlántica.

En el caso de la fachada Mediterránea es reseñable, respecto a 2021, por una parte, el crecimiento del puerto de Bahía de Algeciras (25,4%) y, las caídas de Almería (4,3%), Valencia (8,6%) y Barcelona (5,4%).

Merece destacar el incremento del puerto de Tarragona 33,5%, y los de los puertos de Motril y Alicante, aunque con volúmenes menores.

Según **países de origen/destino**, en la fachada Atlántica, en la evolución del volumen de mercancías Ro-Ro en 2022, respecto a 2021 destaca el incremento de Bélgica (9,8%) e Irlanda (5,9%). Por su parte, Reino Unido y Francia decrecen un 10,9%, un 18,5% respectivamente.

En cuanto a la fachada Mediterránea, destaca Marruecos como el país con mayor tráfico y crecimiento de los tráficos, (23% respecto a 2022), mientras que el tráfico con Italia, segundo mayor en toneladas movidas, ha decrecido respecto al año anterior un 5,7%. Argelia aumenta en un 13,8%, mientras que Túnez desciende en un 9,3%.

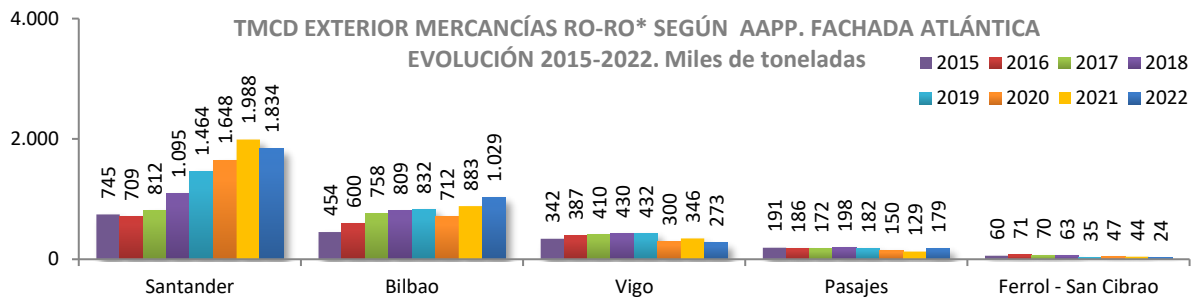
5.-TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN FACHADA Y AA.PP. EVOLUCIÓN 2014-2021. MILES DE TONELADAS.

		Fachada Atlántica				
		Santander	Bilbao	Vigo	Pasajes	Ferrol - San Cibrao
2015	TOTAL	745	454	342	191	60
2016	TOTAL	709	600	387	186	71
2017	TOTAL	812	758	410	172	70
2018	TOTAL	1.095	809	430	198	63
2019	TOTAL	1.464	832	432	182	35
2020	TOTAL	1.648	712	300	150	47
2021	EMBARQUE	1.169	490	164	126	9
	DESEMBARQUE	820	393	182	4	35
	TOTAL	1.988	883	346	129	44
2022	EMBARQUE	1.035	551	131	113	4
	DESEMBARQUE	799	478	142	67	19
	TOTAL	1.834	1.029	273	179	24
VARIACIÓN 2022/2021		-7,8%	16,6%	-21,1%	38,8%	-45,7%

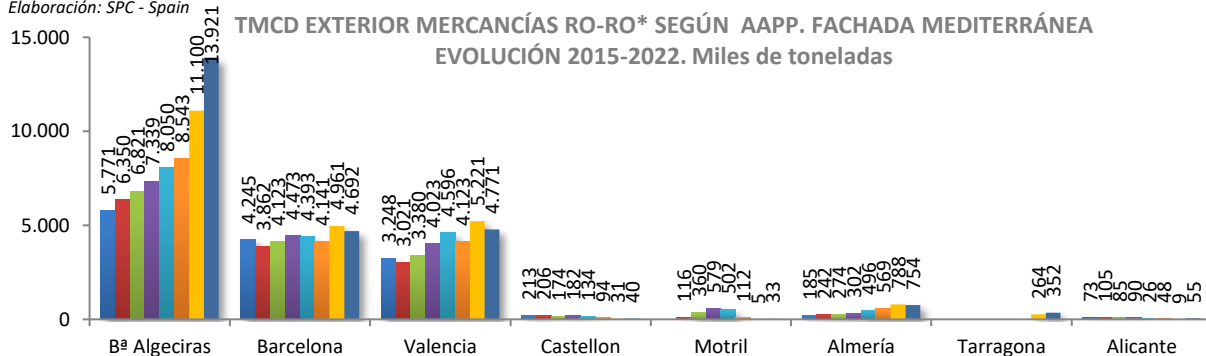
* No incluye el tráfico de "Vehículos en reg. Mercancía"

		Fachada Mediterránea								
		Bª Algeciras	Barcelona	Valencia	Castellon	Motril	Almería	Tarragona	Alicante	
2015	TOTAL	5.771	4.245	3.248	213		185		73	
2016	TOTAL	6.350	3.862	3.021	206		242		105	
2017	TOTAL	6.821	4.123	3.380	174		360		85	
2018	TOTAL	7.339	4.473	4.023	182		579		90	
2019	TOTAL	8.050	4.393	4.596	134		502		26	
2020	TOTAL	8.543	4.141	4.123	94		569		48	
2021	EMBARQUE	5.868	2.653	2.818	15		519	104	2	
	DESEMBARQUE	5.232	2.308	2.403	16		269	159	7	
	TOTAL	11.100	4.961	5.221	31		788	264	9	
2022	EMBARQUE	7.983	2.475	2.589	26		472	158	10	
	DESEMBARQUE	5.938	2.217	2.182	14		283	194	45	
	TOTAL	13.921	4.692	4.771	40		754	352	55	
VARIACIÓN 2022/2021		25,4%	-5,4%	-8,6%	26,4%		613,7%	-4,3%	33,5%	481,2%

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



Fuente: Puertos del Estado
Elaboración: SPC - Spain



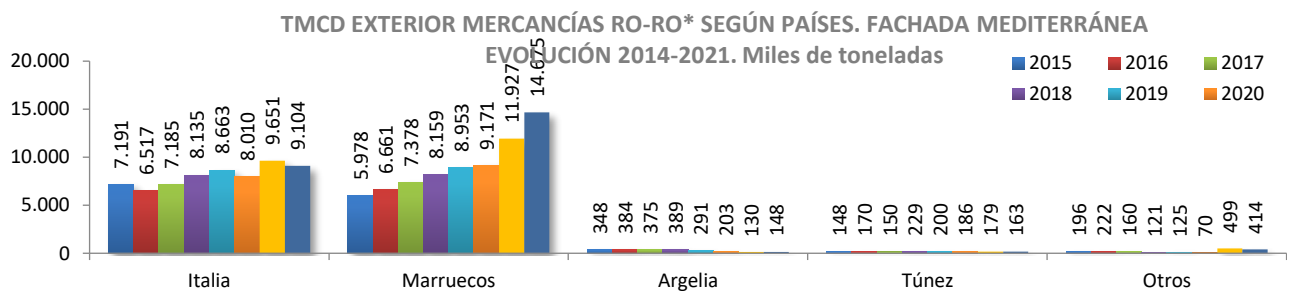
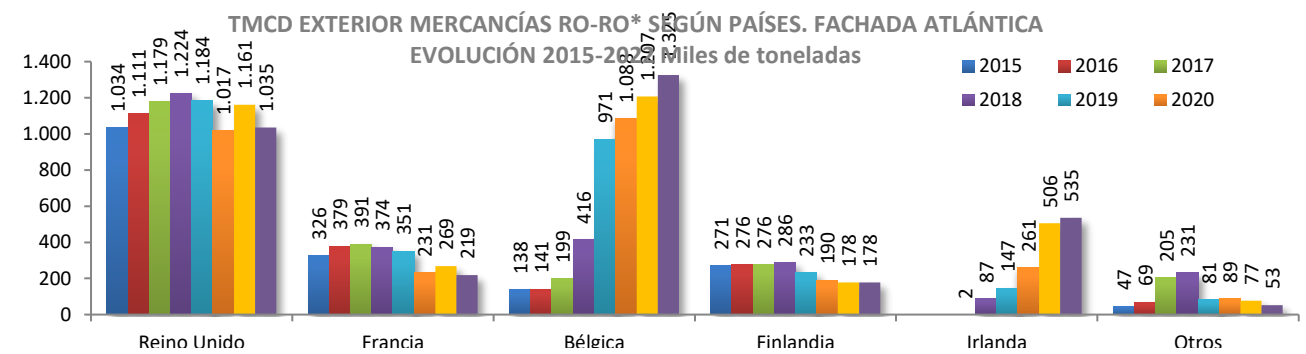
6.-TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN FACHADA Y PAÍSES. EVOLUCIÓN 2014-2021. MILES DE TONELADAS.

		Fachada Atlántica						TOTAL
		Reino Unido	Francia	Bélgica	Finlandia	Irlanda	Otros	
2015	TOTAL	1.034	326	138	271		47	1.815
2016	TOTAL	1.111	379	141	276		69	1.977
2017	TOTAL	1.179	391	199	276	2	205	2.251
2018	TOTAL	1.224	374	416	286	87	231	2.618
2019	TOTAL	1.184	351	971	233	147	81	2.967
2020	TOTAL	1.017	231	1.088	190	261	89	2.877
2021	EMBARQUE	771	153	646	19	316	56	1.962
	DESEMBARQUE	390	116	562	159	189	21	1.436
	TOTAL	1.161	269	1.207	178	506	77	3.398
2022	EMBARQUE	667	122	671	28	319	31	1.838
	DESEMBARQUE	368	97	654	150	216	21	1.506
	TOTAL	1.035	219	1.325	178	535	53	3.345
VARIACIÓN 2022/2021		-10,9%	-18,5%	9,8%	-0,4%	5,9%	-31,8%	-1,6%

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

		Fachada Mediterránea					TOTAL
		Italia	Marruecos	Argelia	Túnez	Otros	
2015	TOTAL	7.191	5.978	348	148	196	13.861
2016	TOTAL	6.517	6.661	384	170	222	13.954
2017	TOTAL	7.185	7.378	375	150	160	15.248
2018	TOTAL	8.135	8.159	389	229	121	17.033
2019	TOTAL	8.663	8.953	291	200	125	18.231
2020	TOTAL	8.010	9.171	203	186	70	17.639
2021	EMBARQUE	5.069	6.419	77	132	288	11.986
	DESEMBARQUE	4.581	5.508	53	47	210	10.400
	TOTAL	9.651	11.927	130	179	499	22.386
2022	EMBARQUE	4.809	8.461	50	126	225	13.672
	DESEMBARQUE	4.294	6.214	98	36	189	10.832
	TOTAL	9.104	14.675	148	163	414	24.503
VARIACIÓN 2022/2021		-5,7%	23,0%	13,8%	-9,3%	-17,0%	9,5%

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



Fuente: Puertos del Estado

Elaboración: SPC - Spain

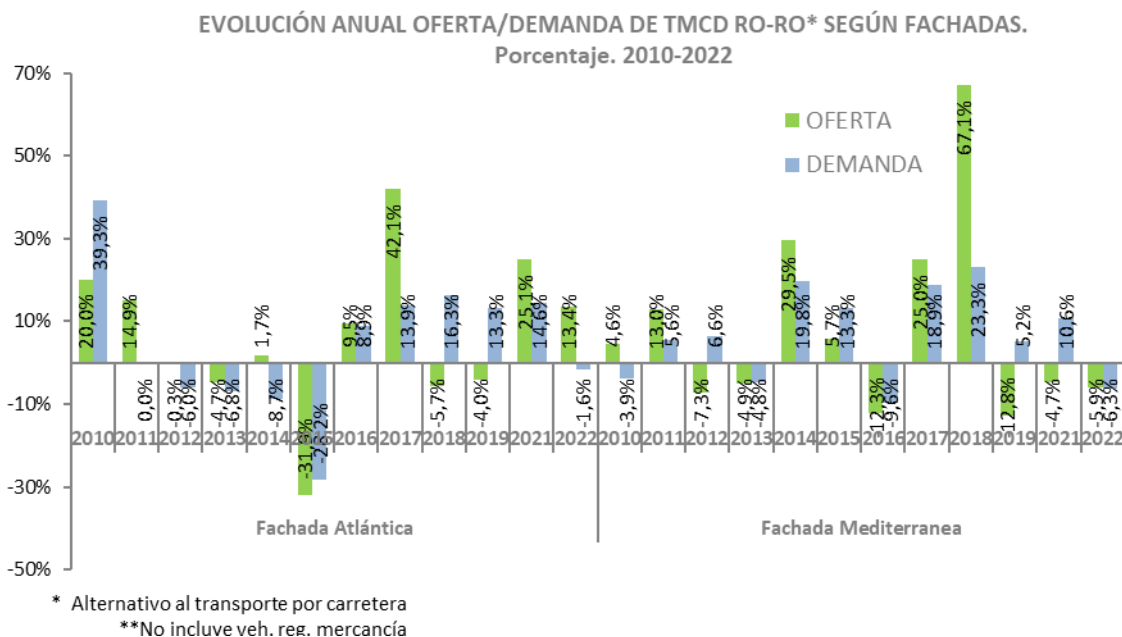
4. Contraste Oferta / Demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España

El análisis conjunto de la oferta de servicios regulares de TMCD ro-ro alternativo al transporte por carretera² en España, y la demanda de este tipo de transporte, permite realizar una comparación que ofrece datos estimativos del nivel de ocupación de la oferta de TMCD ro-ro.

En términos globales, **la ocupación estimada de la oferta en 2022 fue del 77,0%**, habiendo disminuido respecto a la registrada en el año 2021, **80,6%**, debido especialmente a la fachada Atlántica, en la que la oferta aumentó (13,4%) mientras que la demanda no lo hizo (-1,6%).

Existen diferencias destacables entre fachadas:

- La fachada Atlántica presenta un nivel de ocupación que se ha reducido significativamente respecto a 2021, registrando una ocupación del 61,6% frente al 71,0% de 2021. Ello es debido a que la oferta ha aumentado sensiblemente sin que lo hiciera la demanda.
- La fachada Mediterránea, por su parte, mantiene su elevada ocupación (83,6% frente al 84,0% de 2021) gracias a que los descensos experimentados tanto por parte de la oferta como de la demanda son muy similares (-5,9% y -6,3% respectivamente).



Se puede concluir que en 2022 la cuota de ocupación se ha reducido moderadamente, aunque de forma desigual entre fachadas: mientras en la Mediterránea se mantiene con cifras elevadas, en la Atlántica se ha reducido, principalmente debido a un comportamiento muy creciente de la oferta.

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

ANEXO. - Metodología aplicada

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

- Estadística de tráficos de las Autoridades Portuarias, proporcionada por el Organismo Público Puertos del Estado.
- Base de datos de los servicios regulares de TMCD, proporcionada por la F. Valenciaport (hasta 2019).
- Datos proporcionados por las navieras y Puertos del Estado sobre escalas realizadas, buques utilizados y capacidad.
- Estadística de transporte internacional de transporte de mercancías por carretera, proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, con datos de la “Encuesta Permanente de Transporte de mercancías por carretera (EPTMC)” y de Eurostat.

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

El ámbito de análisis se corresponde con la definición de TMCD de la Comisión Europea²¹: “el transporte de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre esos puertos y los situados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa”.

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

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

AGRUPACIÓN UTILIZADA DE LAS UNIDADES DE CARGA RO-RO

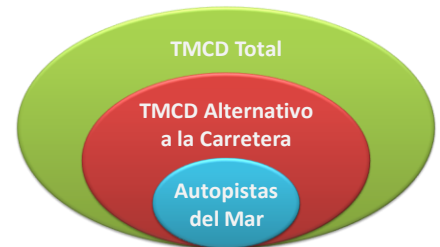
AGRUPACIÓN	UNIDAD DE CARGA	AGRUPACIÓN	UNIDAD DE CARGA
Ro-Ro Carga General	Carga Gral. Produc. Forestales Carga Gral. Produc. Siderurgi.	Ro-Ro Vehículos de transporte de Mercancías	Cabeza Tractora Camión <= 3500 Camión > 3500 Furgones Plataforma <= 6 Plataforma > 6 Remolques no Acompañados Tren de Carretera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

² COM (1999) 317 final “El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible”.

El análisis de la oferta de servicios regulares de Transporte Marítimo de Corta Distancia ofertados en los puertos españoles se realiza utilizando datos de Puertos del estado y de las compañías navieras. La Oferta de servicios de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España ha sido clasificada en este documento en tres categorías:

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

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



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

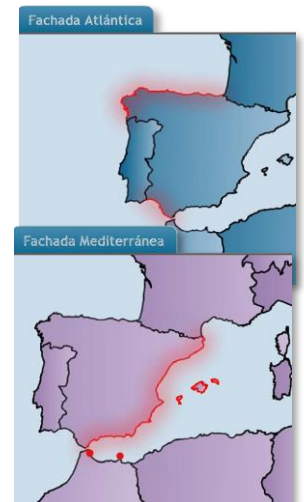
- **Fachada Atlántica :** Incluye los puertos españoles ribereños del océano Atlántico, del mar Cantábrico y las islas Canarias.
- **Fachada Mediterránea:** Incluye el puerto Bahía de Algeciras, los puertos españoles ribereños del mar Mediterráneo y las islas Baleares.

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

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

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

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



NOTA:

- 1) Desde el 1º semestre de 2017, el proceso metodológico de recogida de datos de oferta ha variado, por lo que en ciertos indicadores puede existir una “ruptura” estadística.
- 2) Asimismo, desde el 1º semestre de 2018 se ha incluido mejoras de carácter metodológico que permiten analizar el TMCD de vehículos en régimen de carga, que implica una ruptura en la serie histórica de los datos calculados hasta ahora.
- 3) A partir de 2020 se dejan de ofrecer los datos de oferta para transporte en contenedores y para el TMCD total.



SPC – SPAIN

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

Calle Cronos, 63, 3ª Planta, Oficina 6

Tel: +34 91 304 13 59

Fax: +34 91 327 41 99

www.shortsea.es

info@shortsea.es