

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

RESUMEN EJECUTIVO ENERO 2026



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

TEIRLOG INGENIERIA

1. TRANSPORTE REALIZADO POR CARRETERA POR LOS VEHÍCULOS PESADOS ESPAÑOLES	4
2. TRANSPORTE REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS)	15
3. MERCANCÍAS EXPEDIDAS POR CARRETERA HACIA OTROS PAÍSES	26
4. MERCANCÍAS RECIBIDAS POR CARRETERA DESDE OTROS PAÍSES	31
5. TRANSPORTE POR CARRETERA ENTRE TERCEROS PAÍSES (ESTADOS DIFERENTES AL DEL VEHÍCULO PESADO)	36
6. TRANSPORTE DE CABOTAJE POR CARRETERA	38
7. DISTRIBUCIÓN MODAL	44
8. INTERMODALIDAD	50
9. TRANSPORTE INTERNACIONAL TMCD RO-RO	55

Este documento es el resumen ejecutivo del Observatorio de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, finalizado en enero de 2026. Se expondrán los principales datos del transporte de mercancías por carretera en España y en el resto de los países de la UE-27, en todos sus ámbitos. Para acceder a las tablas con los datos numéricos y todas las informaciones, es posible acceder al documento completo en la [página web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible](#).

Para su elaboración, se han analizado los datos de distintas fuentes de diferentes organismos, tanto nacionales como internacionales, de los cuales se han recogido los datos que nutren este informe, pudiendo analizar los movimientos de carga y de distancia del transporte por carretera, tanto de los vehículos españoles como de los europeos.

En esta edición se ha incorporado, además, un análisis de la distribución modal para los países de la UE-27, un análisis del transporte intermodal y un análisis del Transporte de Mercancías de Corta Distancia (en adelante TMCD) Ro-Ro.

Por último, se indica que se ha desarrollado un sistema de visualización de los datos a través de **Power BI**, al que es posible acceder pulsando [aquí](#).



1. TRANSPORTE REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS ESPAÑOLES

En las páginas siguientes se recoge la evolución del transporte de mercancías por carretera realizado por los vehículos pesados españoles. Los datos proceden de la “Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera”(EPTMC) elaborada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

En 2024, los vehículos españoles transportaron un total de 1.644 millones de toneladas, dando lugar a un total de 271.584 millones de tn-km producidas. El recorrido medio fue de 165 km.

El transporte interior es el más importante cuantitativamente, representando en 2024 el 94,2% de las toneladas transportadas y el 67,4% de las toneladas-kilómetro producidas. El transporte internacional representó el 5,8% de las toneladas transportadas (**95,0 millones de tn**) y el 32,6% de las toneladas-kilómetro producidas (**88.605 millones de tn-km**). El mayor volumen del transporte internacional realizado por los vehículos pesados españoles lo lleva a cabo el servicio público, tanto en las mercancías expedidas desde España como en las recibidas.

Una vez pasada la pandemia y la recuperación que se esperaba en 2021, la evolución ha sido decreciente, con una ligera subida en 2023 respecto al año anterior que ha continuado en 2024, en cuanto a toneladas transportadas, mientras que en caso de las toneladas-km producidas tras la contracción en 2022 y 2023 se observa un aumento en 2024 superando el nivel de 2021.

Se considera transporte internacional entre terceros y cabotaje al transporte cuyo origen no sea España y cuyo destino tampoco sea España, con independencia de que los países de origen y de destino sea diferente o no.

En 2024, la mayor parte de la carga del transporte internacional (99,0%) lo realiza el servicio público frente al servicio privado (1,0%). El transporte total internacional se distribuye **en la carga expedida desde España hacia el exterior (50,1%) frente a la carga recibida (37,9%) y la carga entre terceros y cabotaje (12,1%).**

En el año 2024, **el transporte internacional experimentó un aumento respecto a 2023, tanto en la carga total (5,0%) como en la distancia de carga útil (4,1%).** El aumento en la carga se produce tanto en la carga recibida (3,3%) como en la expedida (9,5%), no así en la carga entre terceros y cabotaje que decrece (-6,1%).

1. TRANSPORTE REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS ESPAÑOLES



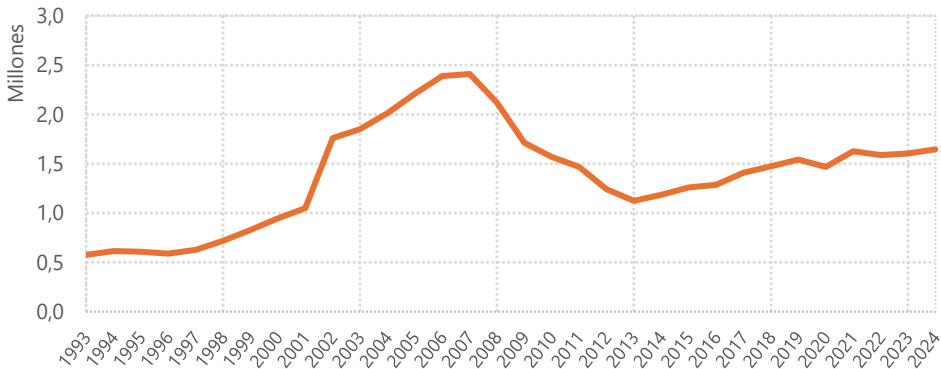
Total



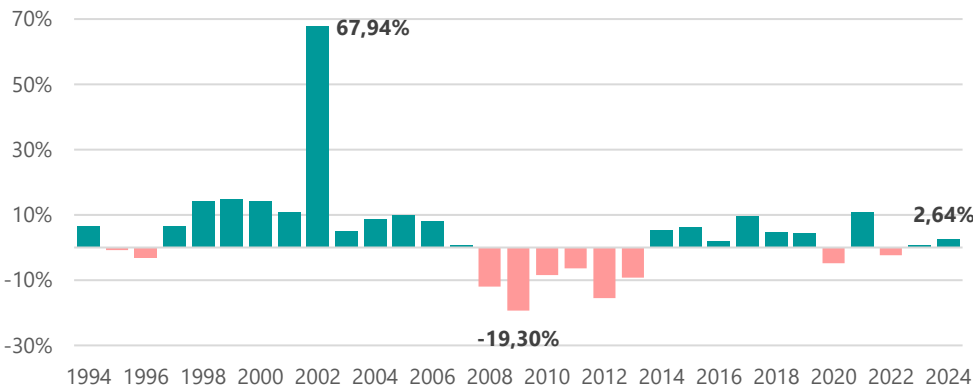
España

1.1 TRANSPORTE TOTAL

Transporte Total. Total Carga (miles de toneladas)
Evolución

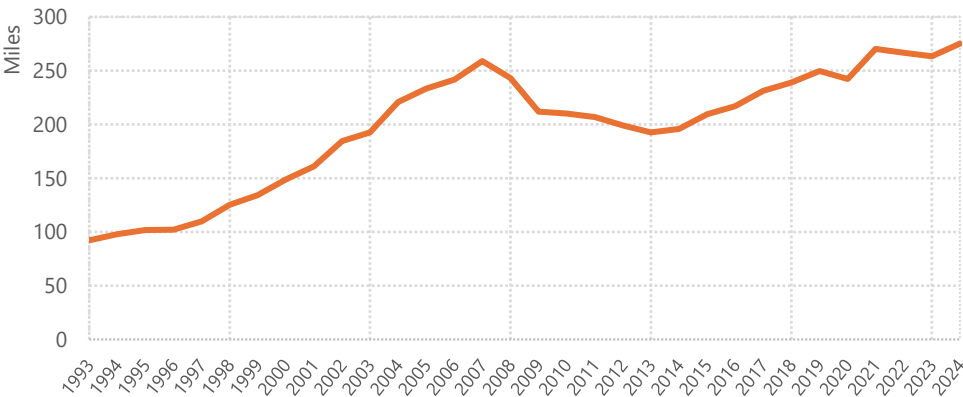


Variación anual

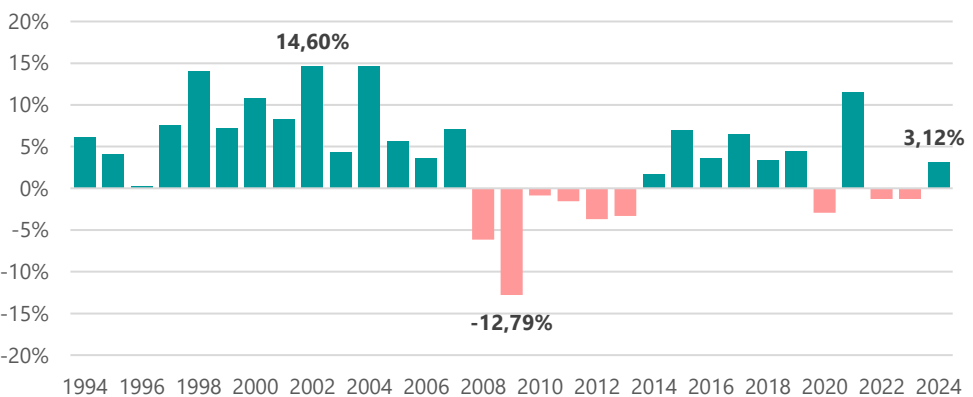


Transporte Total. Distancia x carga útil (millones de toneladas-kilómetro)

Evolución



Variación anual



1. TRANSPORTE REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS ESPAÑOLES



Total

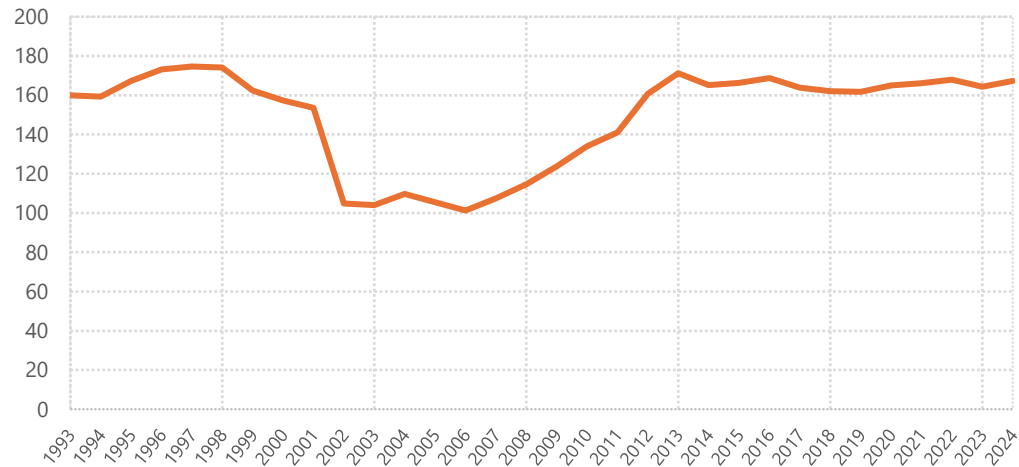


España

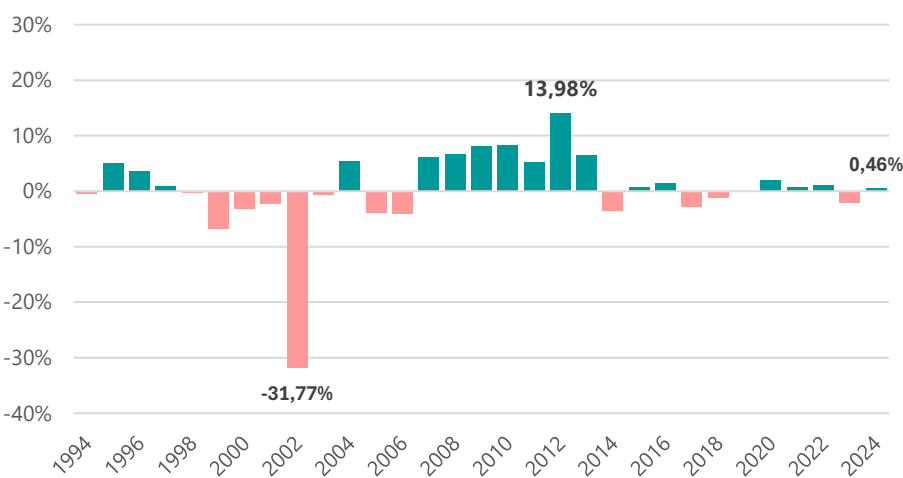
1.1 TRANSPORTE TOTAL

Transporte Total. Recorrido medio (km)

Evolución



Variación anual



1. TRANSPORTE REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS ESPAÑOLES



Total

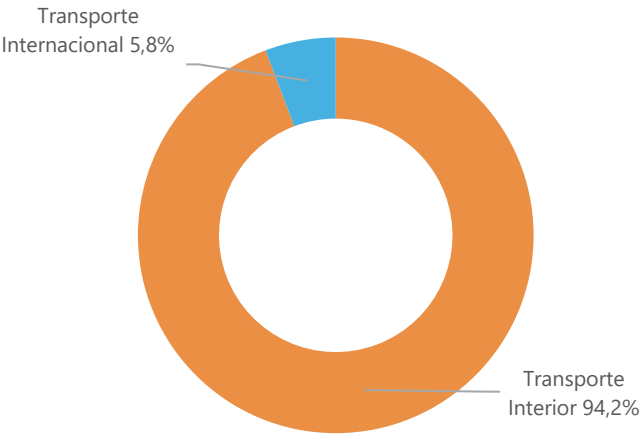


España

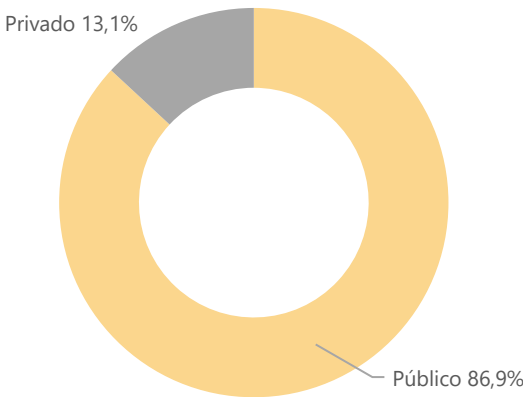
1.1 TRANSPORTE TOTAL

Total Carga (miles de toneladas)

Distribución por ámbito (2024)

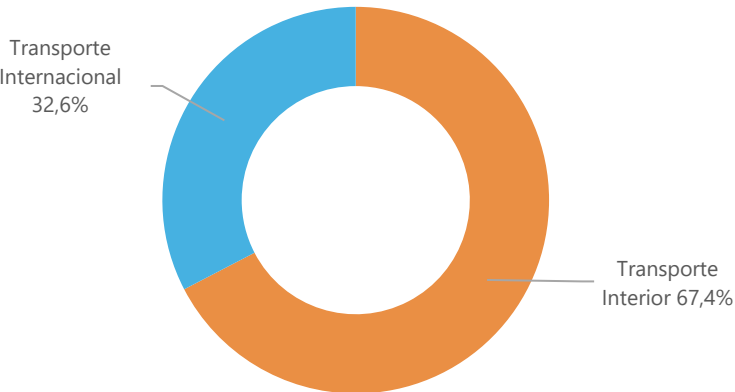


Distribución por tipo de servicio (2024)

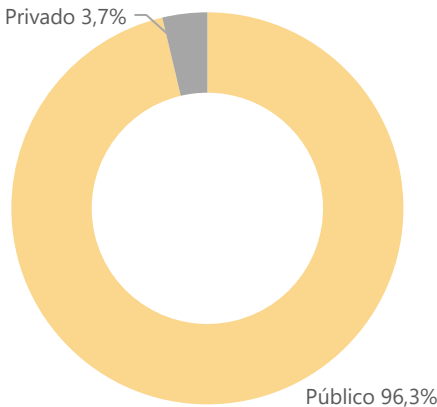


Distancia x carga útil (millones de toneladas-kilómetro)

Distribución por ámbito (2024)



Distribución por tipo de servicio (2024)



1. TRANSPORTE REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS ESPAÑOLES



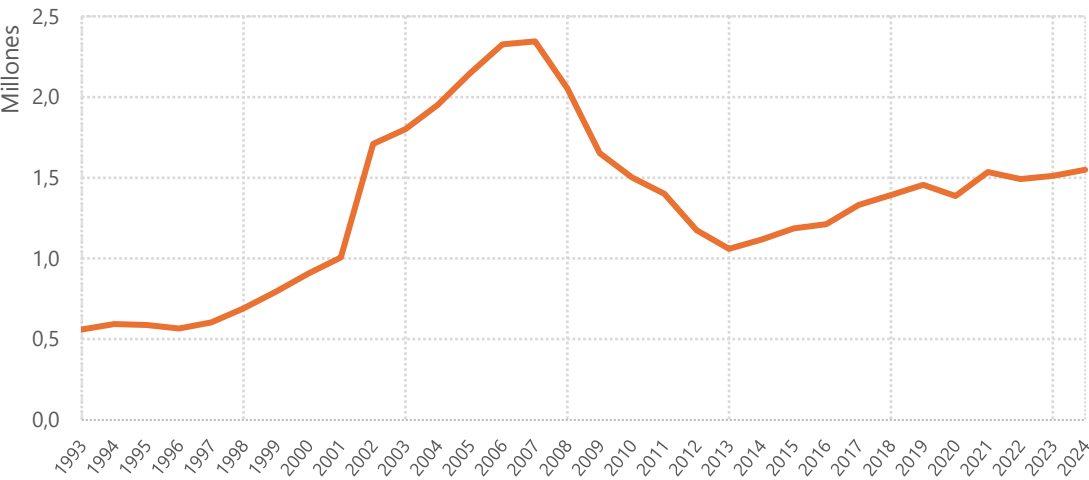
Interior



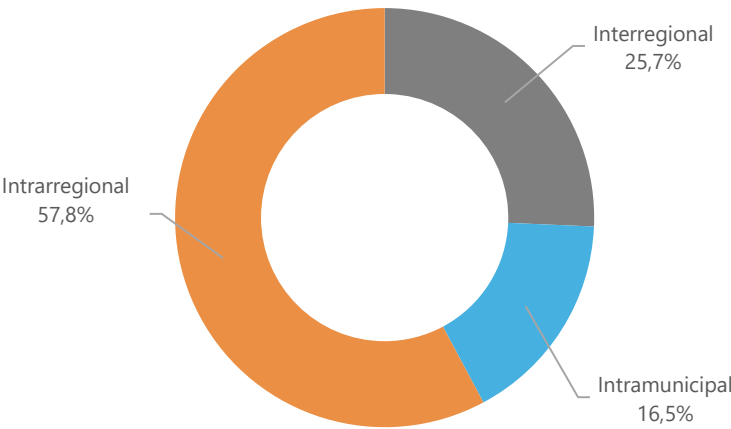
España

1.2. DISTRIBUCIÓN TRANSPORTE INTERIOR

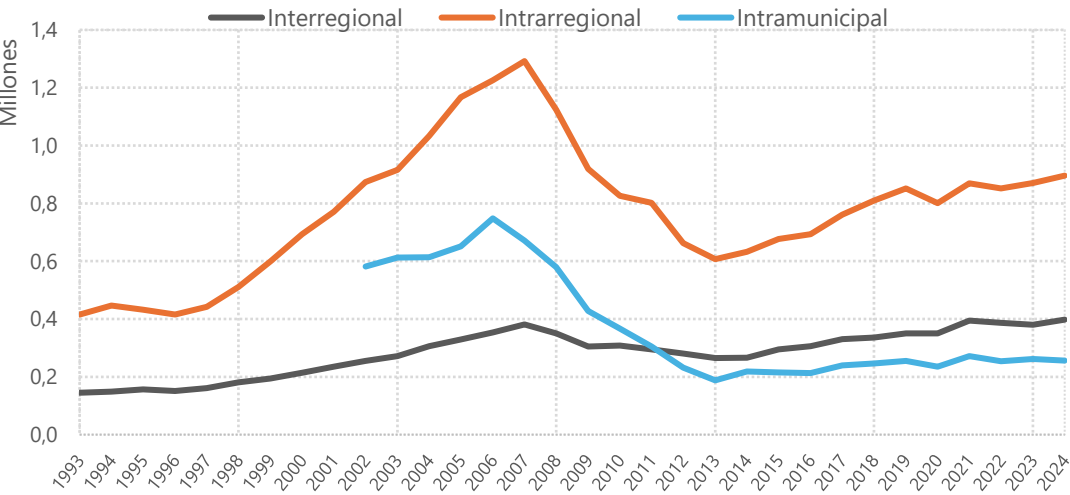
Evolución carga total (miles de toneladas)



Distribución de la carga por ámbito (2024)



Evolución carga por tipo de tráfico interior (miles de toneladas)



1. TRANSPORTE REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS ESPAÑOLES



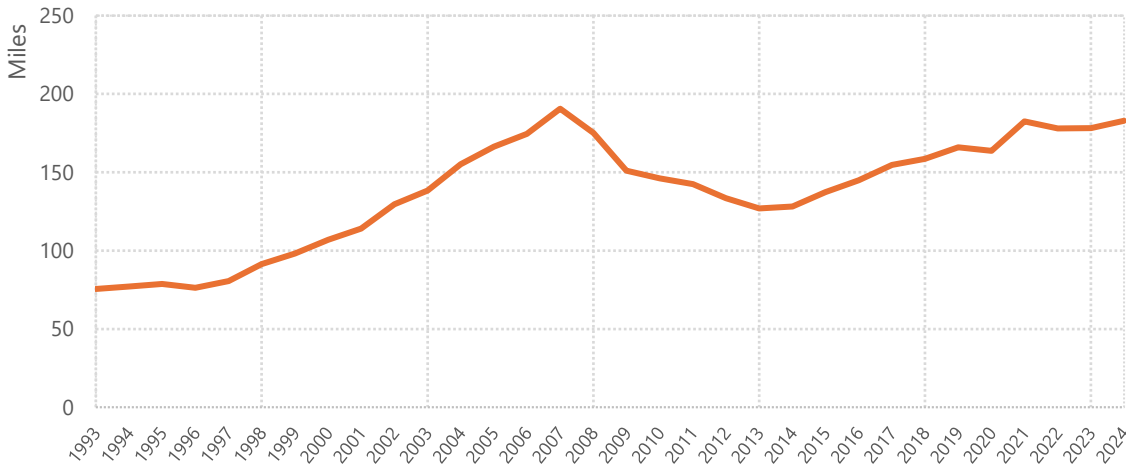
Interior



España

1.2. DISTRIBUCIÓN TRANSPORTE INTERIOR

Evolución distancia x carga útil total (millones de toneladas-kilómetro)

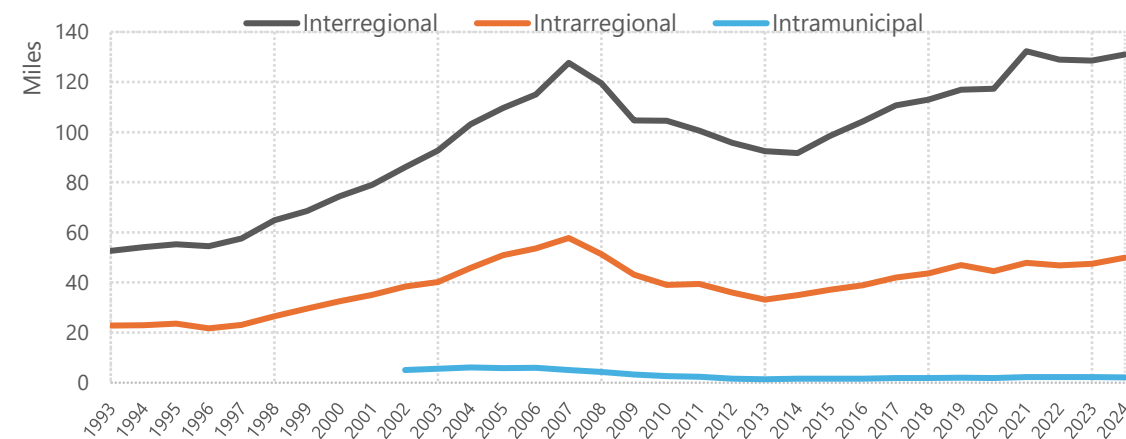


Distribución de la distancia x carga útil por ámbito (2024)



■ Interregional
■ Intramunicipal
■ Intrarregional

Evolución distancia x carga útil por tipo de tráfico interior (millones de toneladas-kilómetro)



1. TRANSPORTE REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS ESPAÑOLES



Internacional

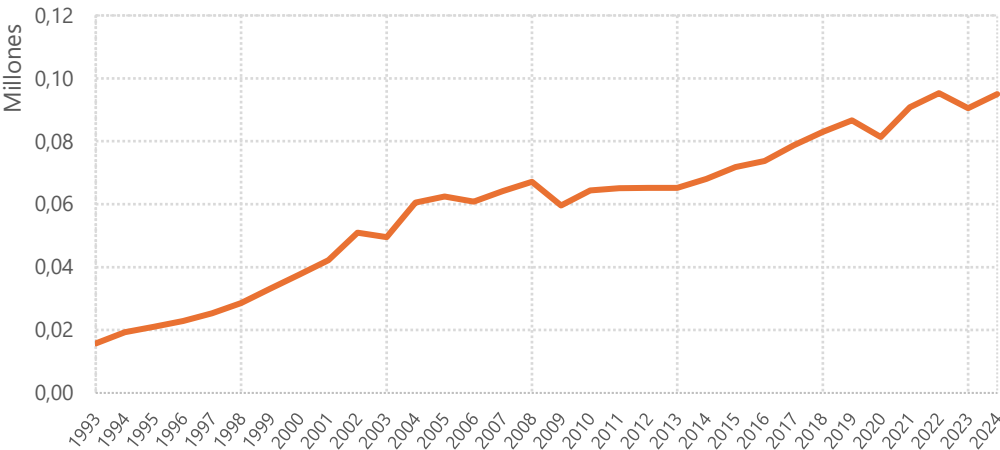


España

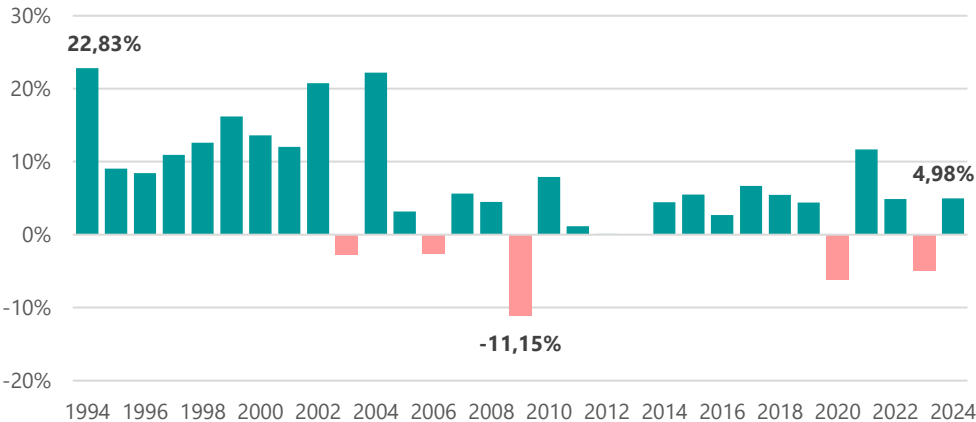
1.3 TRANSPORTE INTERNACIONAL

Total Carga (miles de toneladas)

Evolución

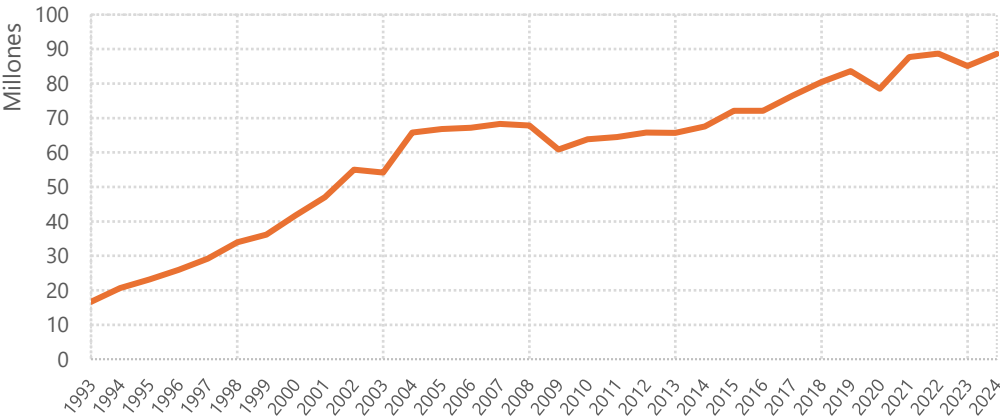


Variación anual



Distancia x carga útil (millones de toneladas-kilómetro)

Evolución



Variación anual



1. TRANSPORTE REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS ESPAÑOLES

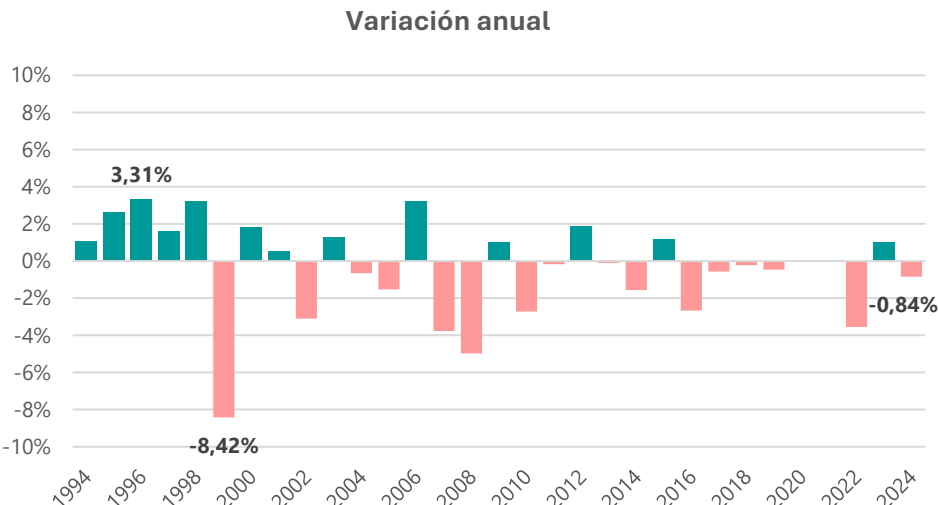
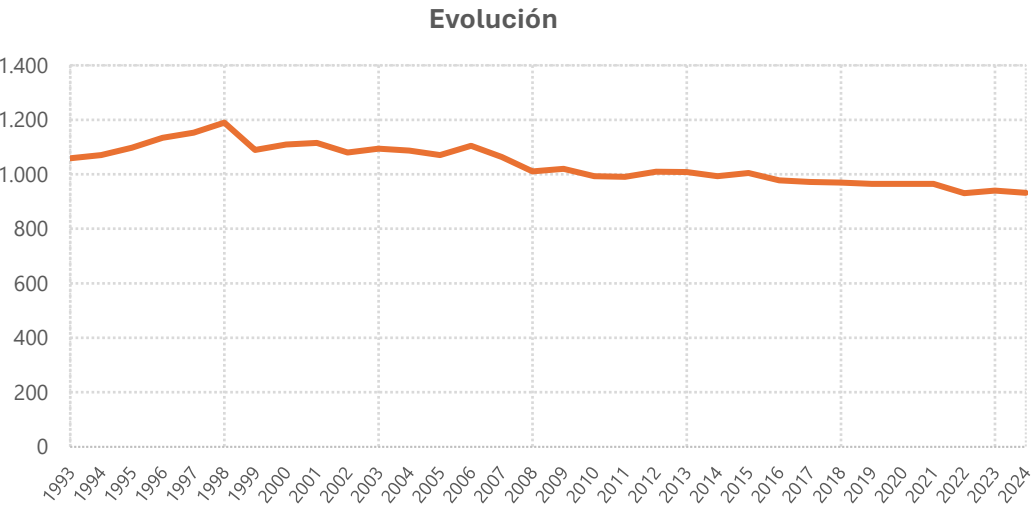


Internacional

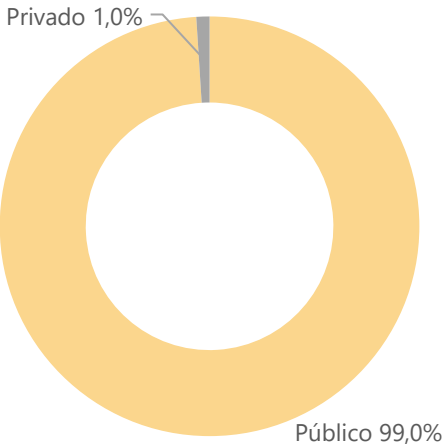
España

1.3 TRANSPORTE INTERNACIONAL

Recorrido medio (km)



Distribución de la carga por tipo de servicio (2024)

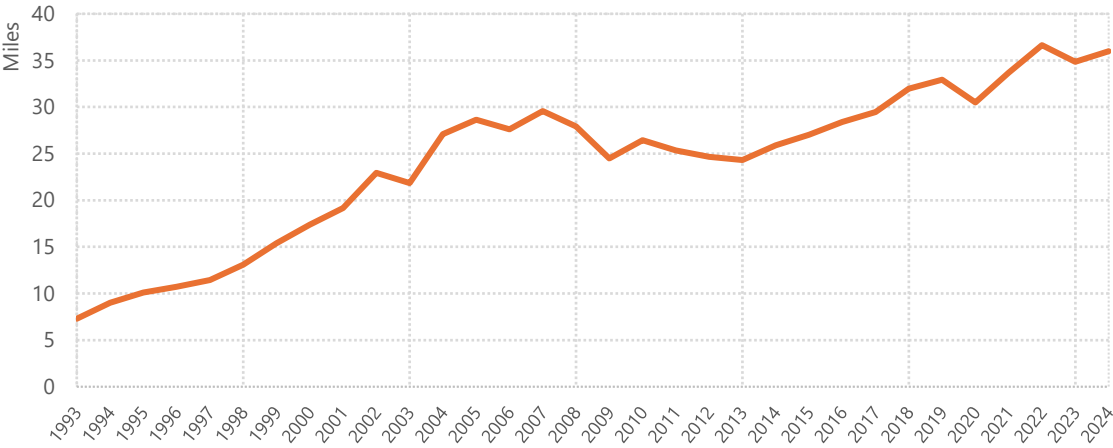


1. TRANSPORTE REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS ESPAÑOLES

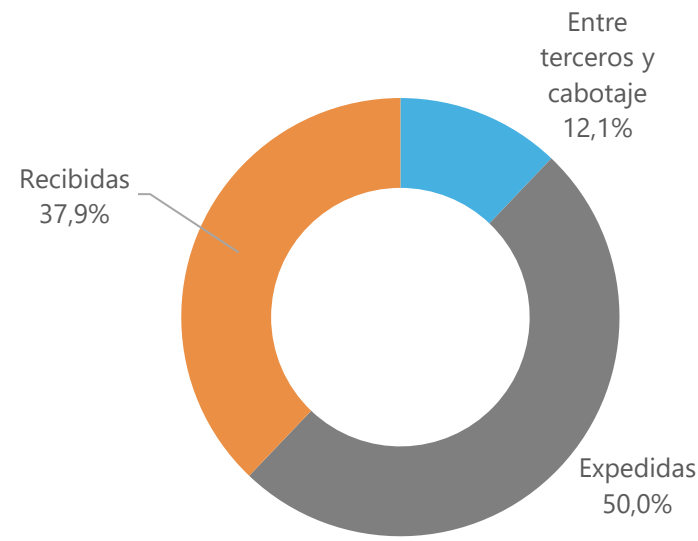


1.3.1 DISTRIBUCIÓN TRANSPORTE INTERNACIONAL

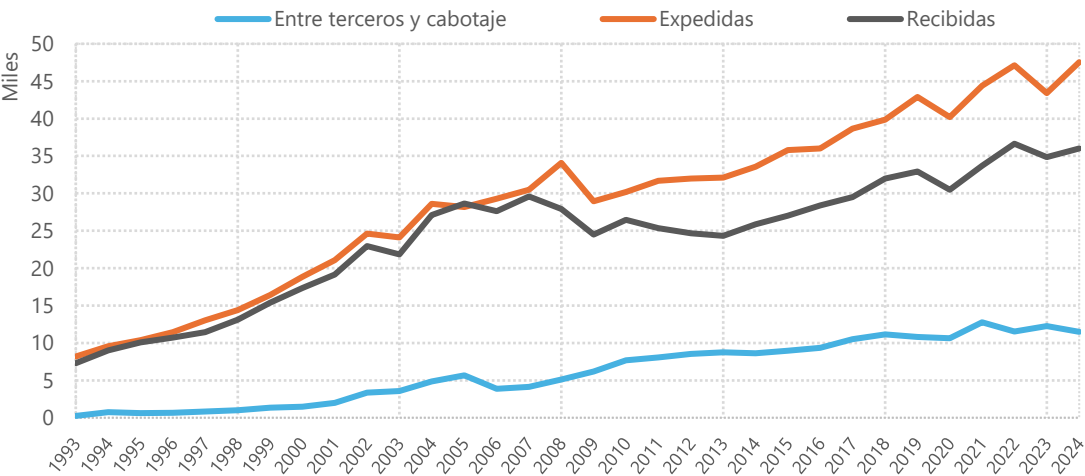
Evolución carga total (miles de toneladas)



Distribución de la carga por tipo de tráfico (2024)



Evolución carga por tipo de tráfico internacional (miles de toneladas)



1. TRANSPORTE REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS ESPAÑOLES



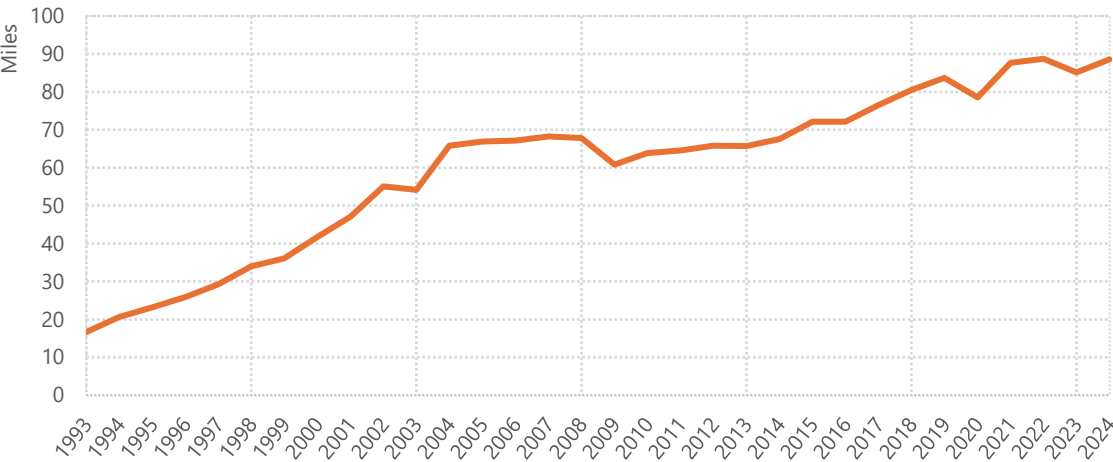
Internacional



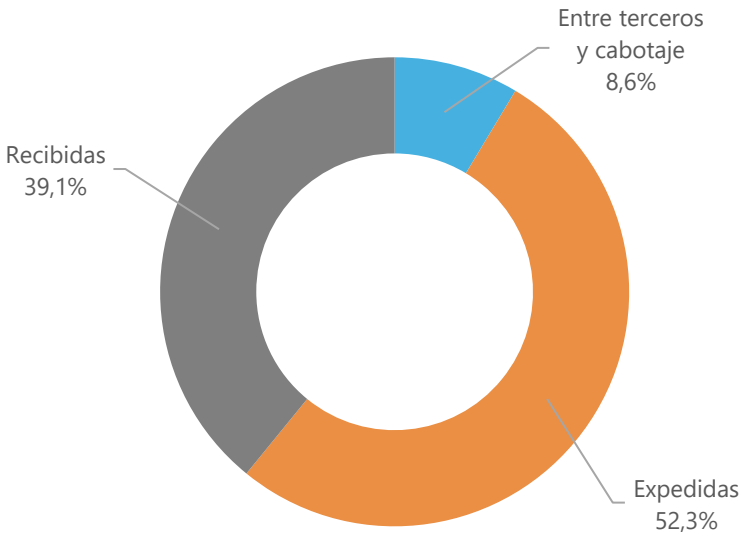
España

1.3.1 DISTRIBUCIÓN TRANSPORTE INTERNACIONAL

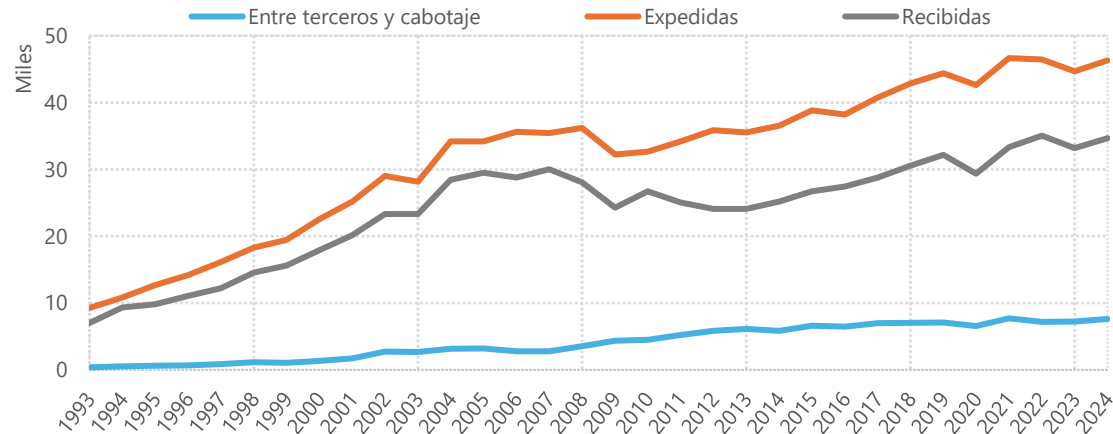
Evolución distancia de carga útil total (millones de toneladas-kilómetro)



Distribución de la distancia x carga útil por tipo de tráfico (2024)



Evolución distancia de carga útil por tipo de tráfico internacional (millones de toneladas-kilómetro)



1. TRANSPORTE REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS ESPAÑOLES



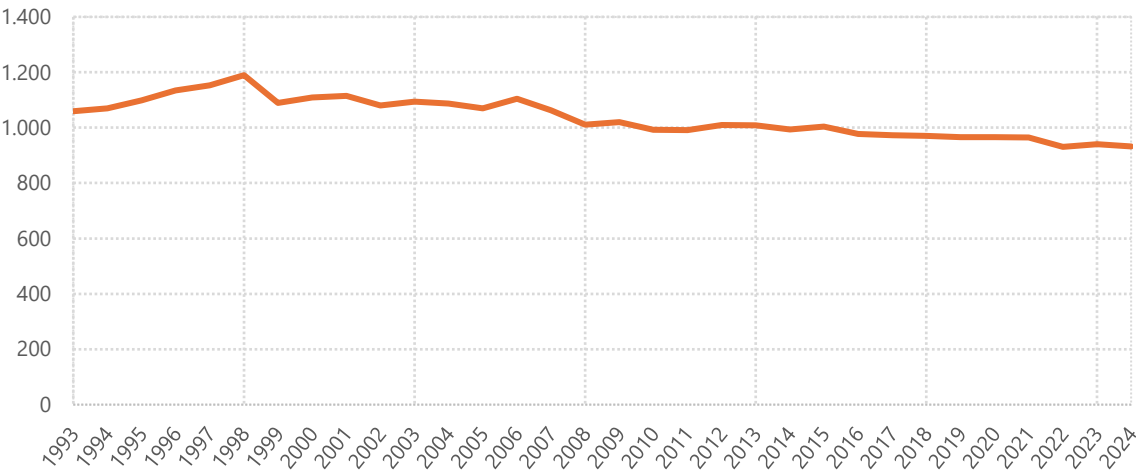
Internacional



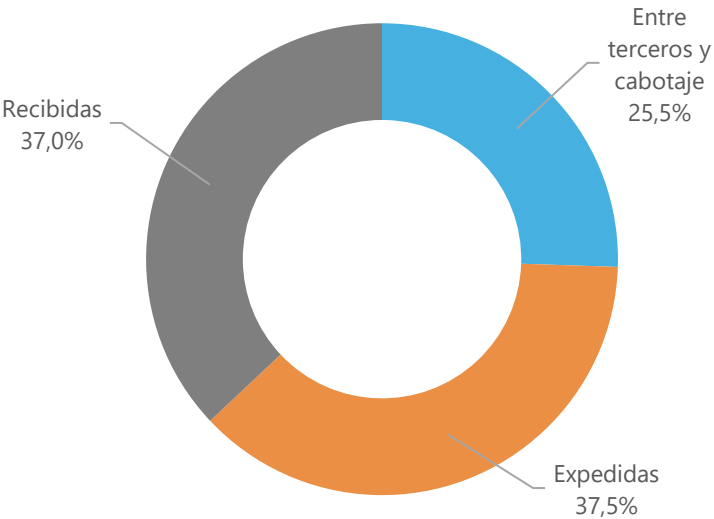
España

1.3.1 DISTRIBUCIÓN TRANSPORTE INTERNACIONAL

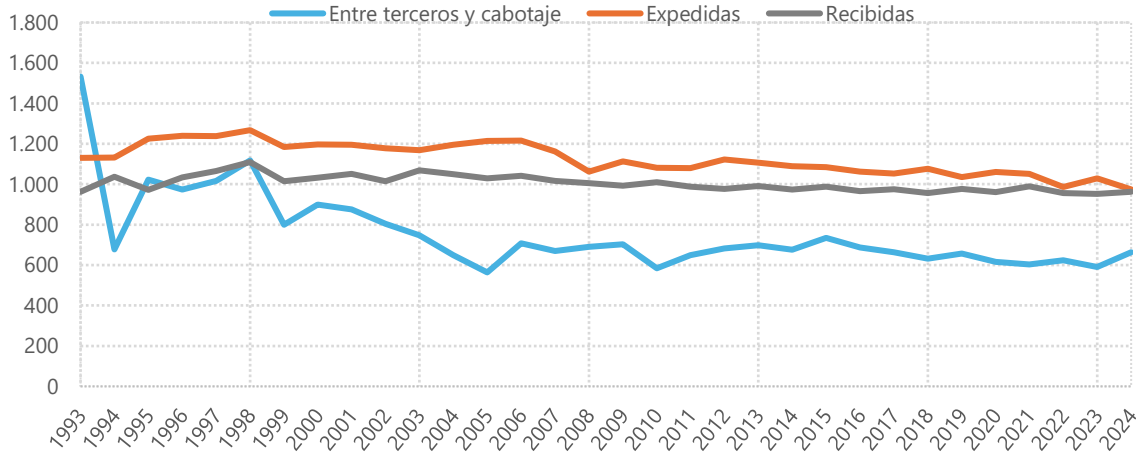
Evolución recorrido total (km)



Distribución del recorrido por tipo de tráfico (2024)



Evolución recorrido por tipo de tráfico internacional (km)





Total



2. TRANSPORTE REALIZADO POR VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS)

En este capítulo se recoge la evolución del transporte total de mercancías por carretera realizado por los vehículos pesados de varios países europeos (UE-27 y otros). Estos datos son de Eurostat.

Los vehículos pesados que más toneladas transportan son de Alemania (2.778 millones de toneladas; 20,9% del total de toneladas), España (1.644 millones de toneladas; 12,1% del total), Francia (1.548 millones de toneladas; 11,4% del total) y Polonia (1.528 millones de toneladas; 11,3% del total).

Polonia es el único con una continua tendencia creciente.

En cuanto a las toneladas-kilómetro producidas, los vehículos pesados de la Unión Europea con mayor transporte total son también los de Polonia (19,3% del total), Alemania (14,7%), España (14,3%) y Francia (9,1%), siendo los vehículos pesados polacos los primeros debido a que realizan desplazamientos más largos.

Por otro lado, de nuevo son Polonia, Alemania, España y Francia los países con mayor vehículos-kilómetro.

En los últimos años se observa un fuerte crecimiento del transporte realizado por los vehículos pesados polacos. Este incremento se produce sobre todo en el transporte internacional, teniendo este tipo de transporte un peso importante en el transporte total de los vehículos polacos.

A partir de 2021 se observa un cambio de tendencia respecto a la caída en 2020 provocada por la pandemia. En 2024 se produce un crecimiento de la actividad en la mayoría de los países europeos, siendo este más notable en España.

No se dispone de datos de Reino Unido a partir del año 2020 debido a su salida de la Unión Europea. Esto se refleja de manera clara en la evolución del volumen de toneladas transportadas.

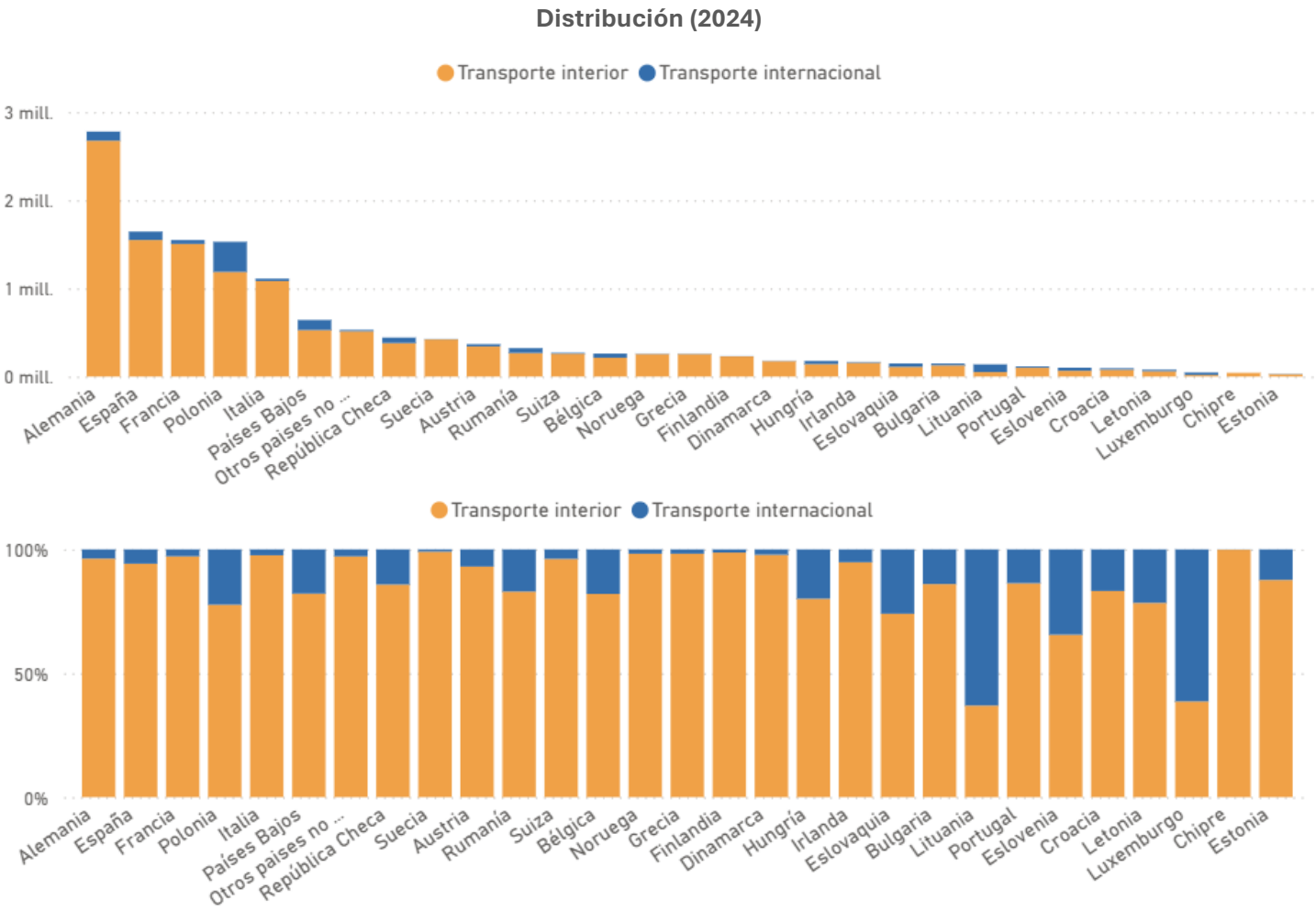
2. TRANSPORTE REALIZADO POR VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS)



Total

2.1 TRANSPORTE TOTAL

Total Carga (miles de toneladas)



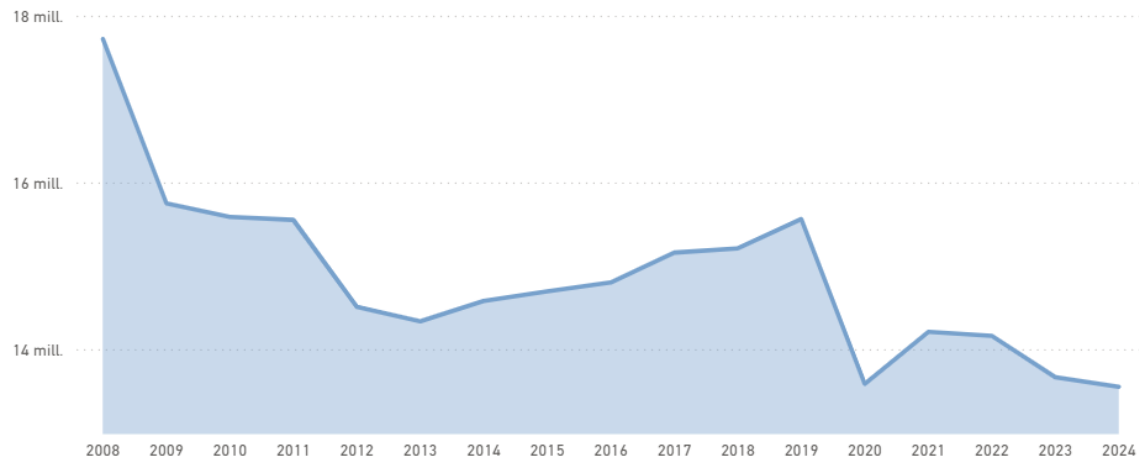
2. TRANSPORTE REALIZADO POR VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS)



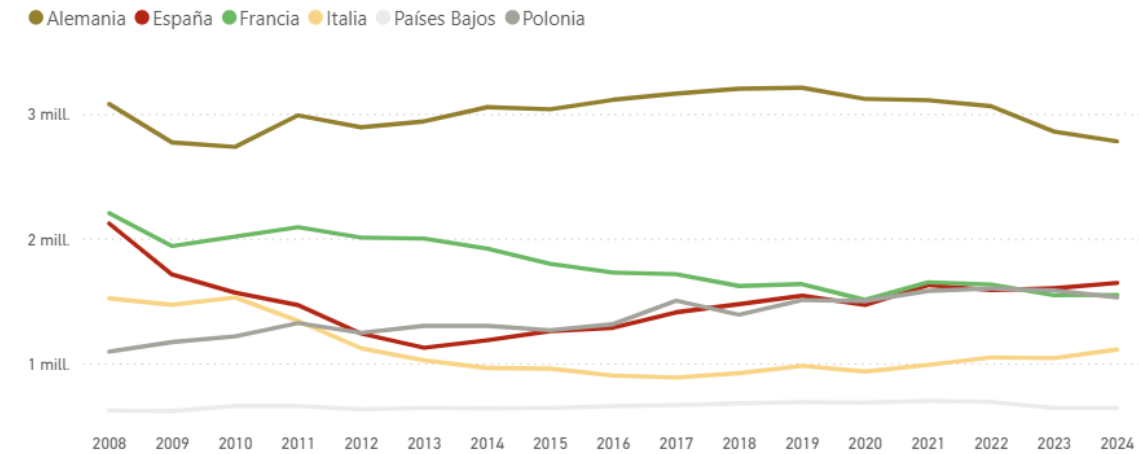
Total

2.1 TRANSPORTE TOTAL

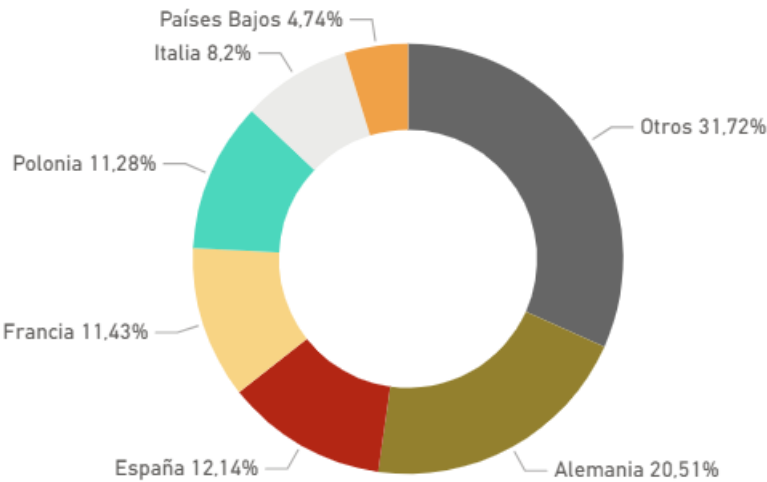
Total Carga (miles de toneladas)



Evolución por países (países seleccionados)



Participación (2024)



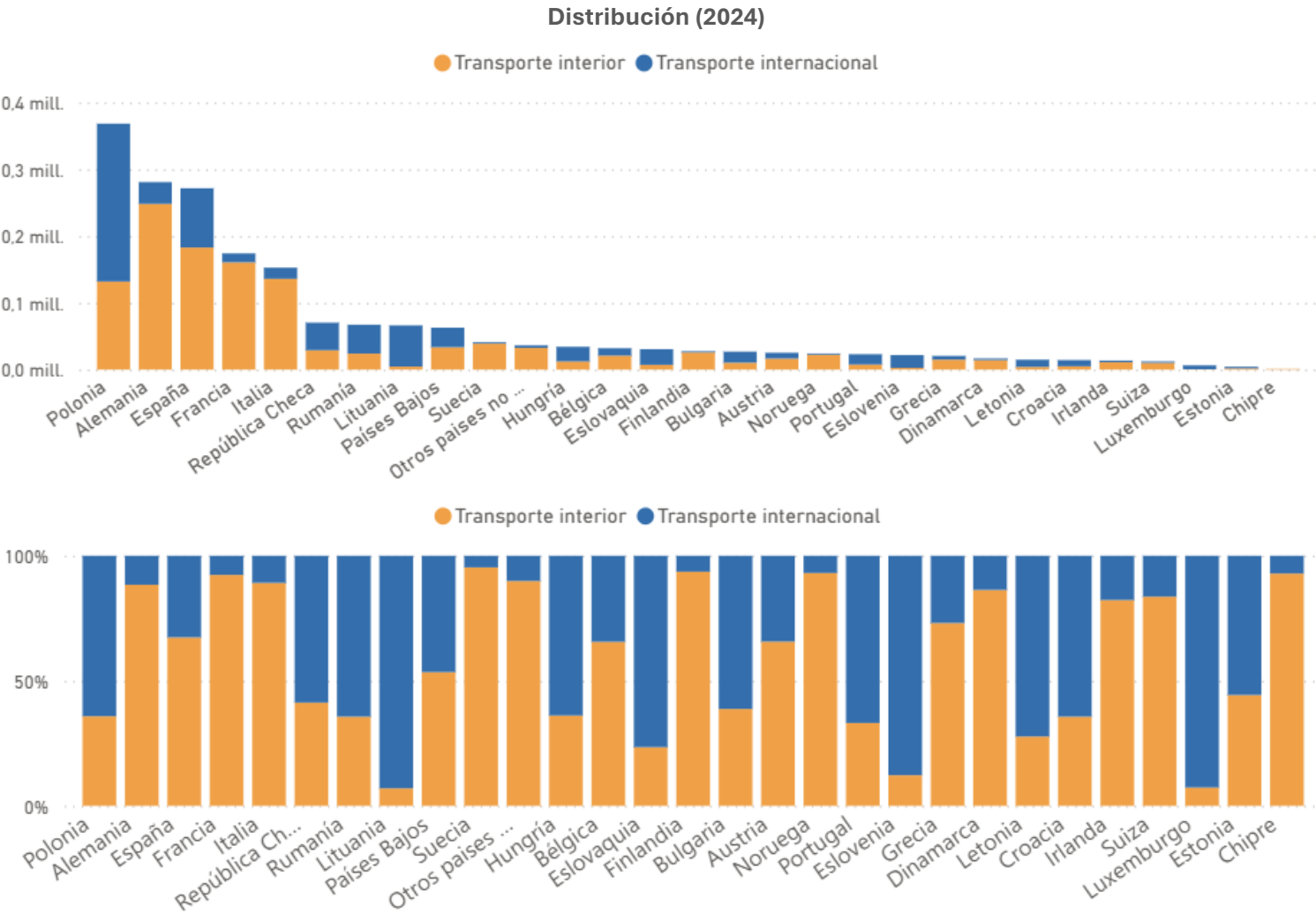
2. TRANSPORTE REALIZADO POR VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS)



Total

2.1 TRANSPORTE TOTAL

Distancia x carga útil (millones de toneladas-kilómetro)



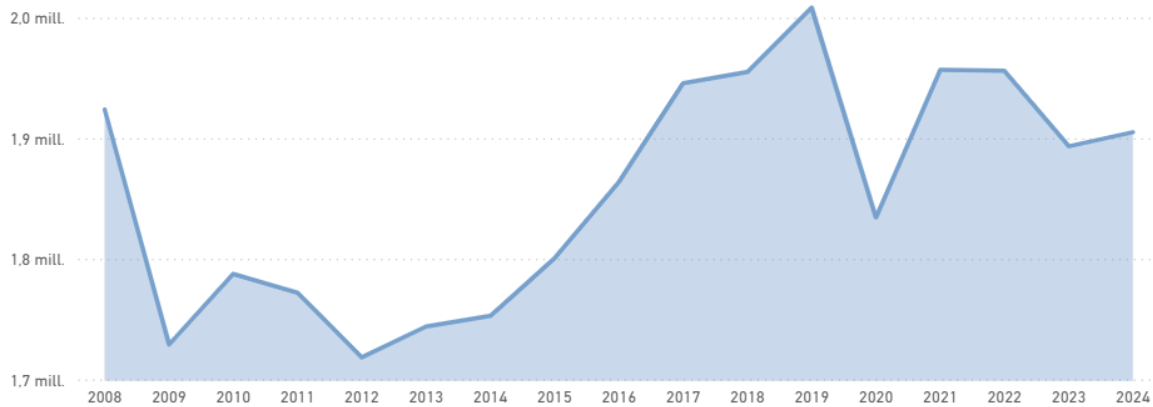
2. TRANSPORTE REALIZADO POR VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS)



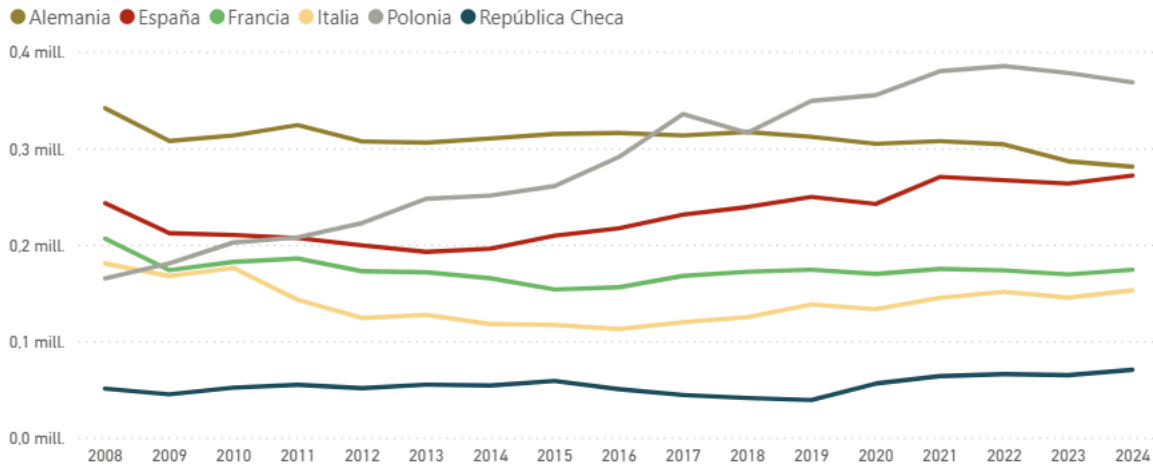
Total

2.1 TRANSPORTE TOTAL

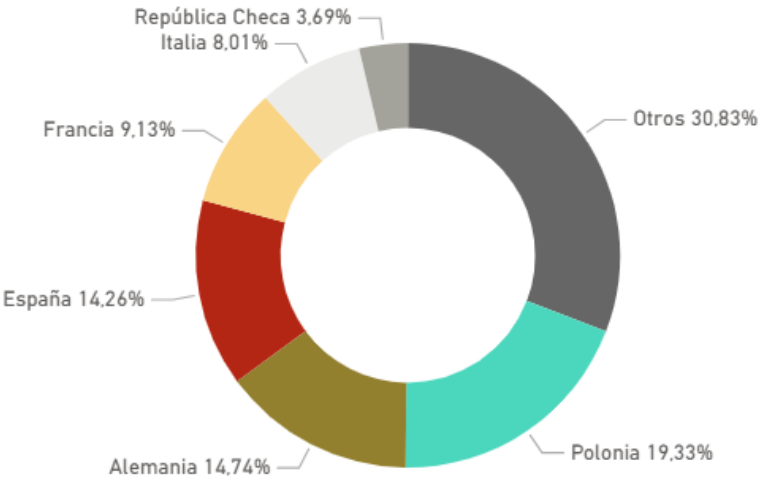
Distancia x carga útil (millones de toneladas-kilómetro)



Evolución por países (países seleccionados)



Participación (2024)



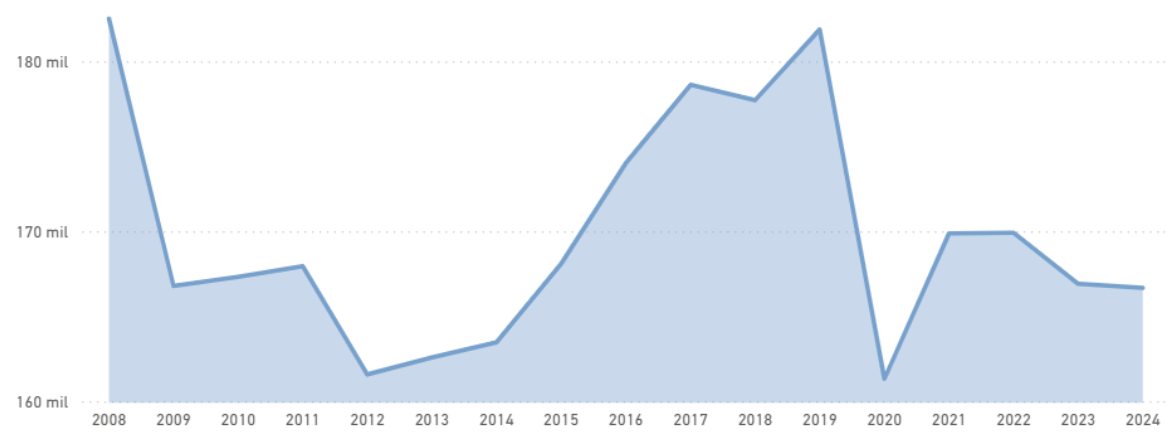
2. TRANSPORTE REALIZADO POR VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS)



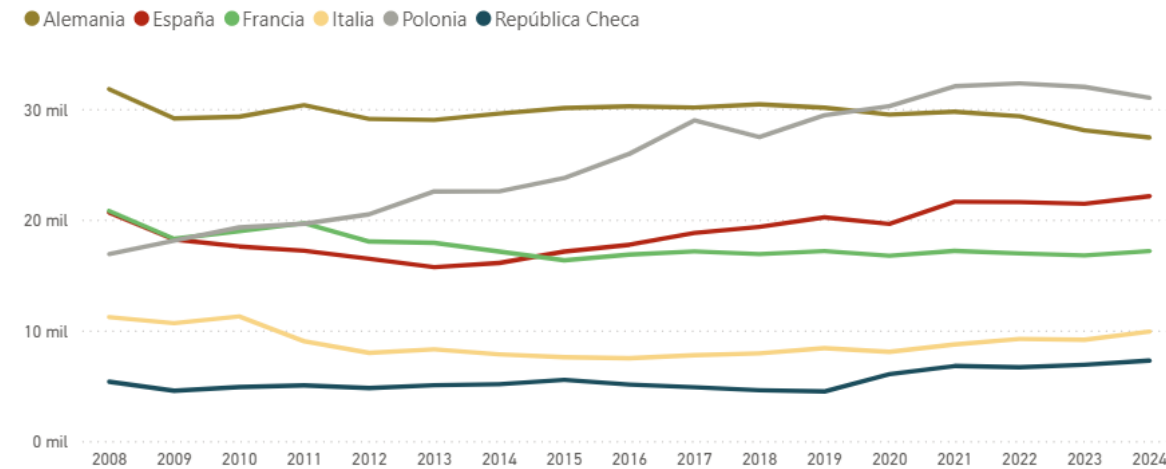
Total

2.1 TRANSPORTE TOTAL

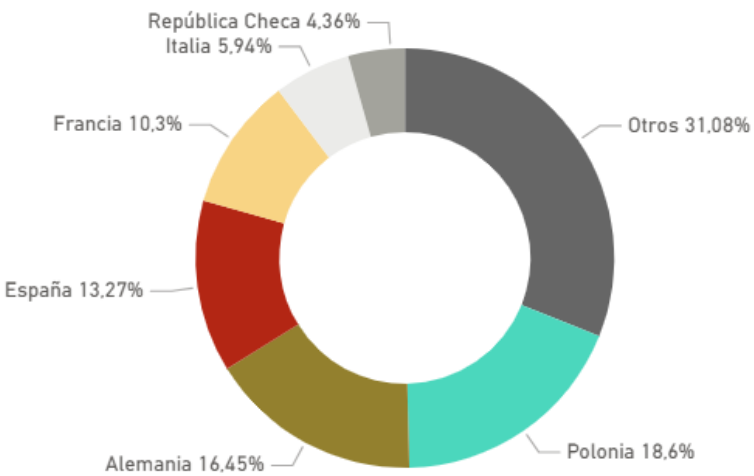
Flujo de tráfico (millones de vehículos-kilómetro)



Evolución por países (países seleccionados)



Participación (2024)





2.2 TRANSPORTE INTERIOR

En este apartado se recoge la evolución del transporte interior de mercancías por carretera realizado por los vehículos pesados de varios países europeos (UE-27 y otros). El transporte interior es el realizado dentro del país del vehículo. Estos datos son de Eurostat.

Desde el punto de vista de transportes totales en el interior, el mayor volumen de toneladas transportadas se da en Alemania (21,8% del total), España (12,6%), Francia (12,2%), Polonia (9,7%) e Italia (8,8%). La tendencia en España era creciente en los últimos años, pero decreció levemente en 2020 por los efectos de la pandemia. A partir de 2021 se retoma la tendencia al alza, de una forma más pronunciada. Sucede lo mismo en cuanto a toneladas-kilómetro.

Por otro lado, los países con más vehículos-kilómetro son Alemania, España, Francia, Italia y Polonia.

El volumen total de transporte interior realizado por los vehículos de los países de la UE alcanza los 11.783 millones de toneladas y 1,15 billones de tn-km.

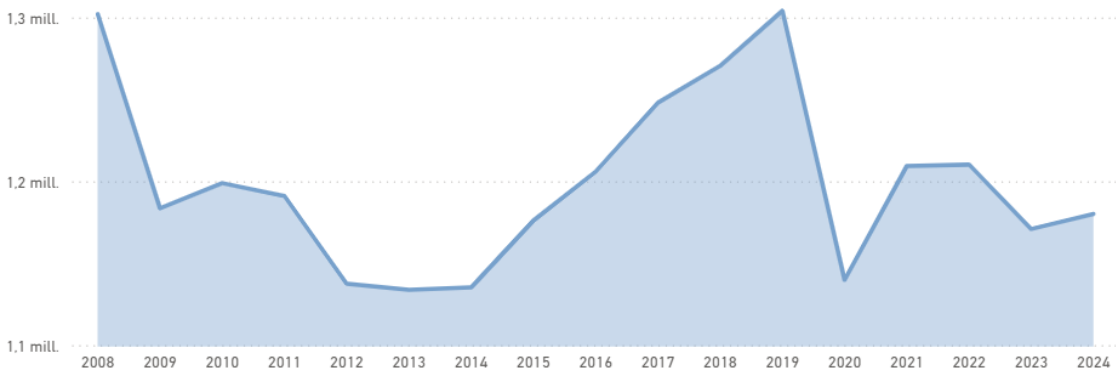
2. TRANSPORTE REALIZADO POR VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS)



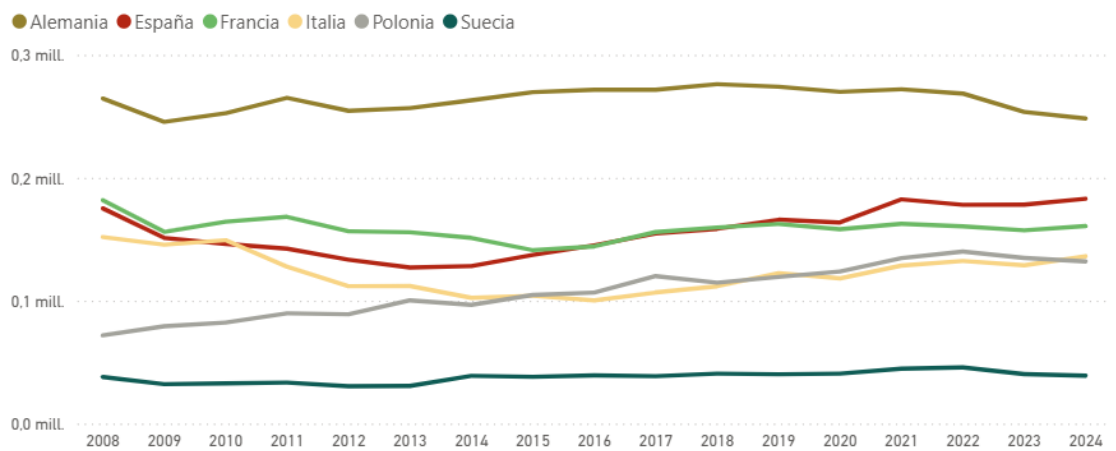
Interior

2.2 TRANSPORTE INTERIOR

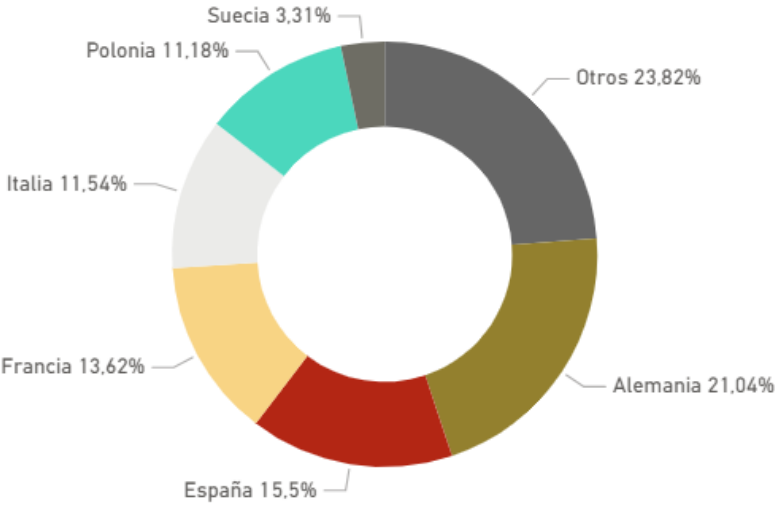
Distancia x carga útil (millones de toneladas-kilómetro)



Evolución por países (países seleccionados)



Participación (2024)





2.3 TRANSPORTE INTERNACIONAL

En este apartado se recoge la evolución del transporte internacional de mercancías por carretera realizado por los vehículos pesados de varios países europeos (UE-27 y otros). Estos datos son de Eurostat.

El transporte internacional realizado por los vehículos pesados de un país lo componen:

- Transporte de las mercancías expedidas desde su país hacia otros países.
- Transporte de las mercancías recibidas en su país desde otros países.
- Transporte entre terceros países (diferentes al del vehículo pesado).
- Transporte de cabotaje entre otros países.

En el conjunto de vehículos de países de la UE, el volumen de transporte internacional realizado fue de 1.233 millones de toneladas y de 721.297 millones de tn-km.

En cuanto al volumen de carga total (toneladas), lideran con una diferencia importante los vehículos pesados polacos (27,3% del total), seguidos de vehículos de Países Bajos (9,2%), Alemania (8,3%), España (7,6%) y Lituania (7,0%). En el caso de los vehículos polacos, la tendencia era creciente hasta el año 2021 y se mantiene estable. En el caso de España, el año 2022 muestra un aumento importante para volver en 2023 a los valores del 2021 y recuperarse en 2024.

En cuanto a las toneladas-kilómetro y los vehículos-kilómetros, los vehículos polacos destacan sobre el resto (32,6% de las t-km totales) y, al igual que ocurre con el volumen de carga total, la tendencia creciente experimentada hasta el año 2021 se ha detenido. Le siguen en menor proporción vehículos españoles (12,2% de t-km totales), lituanos (8,5% de t-km totales), rumanos (6,0% de t-km totales) y checos (5,7%) que vienen siguiendo una tendencia estable.

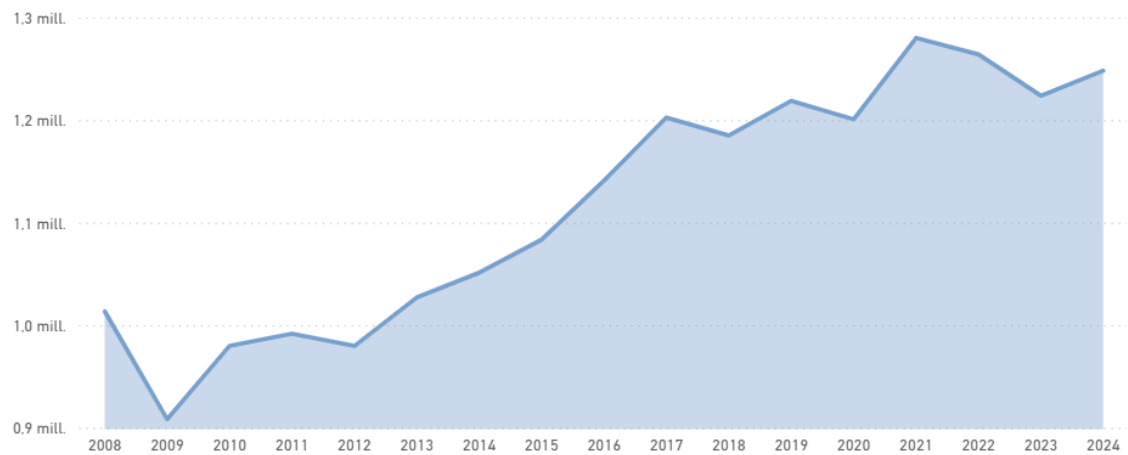
2. TRANSPORTE REALIZADO POR VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS)



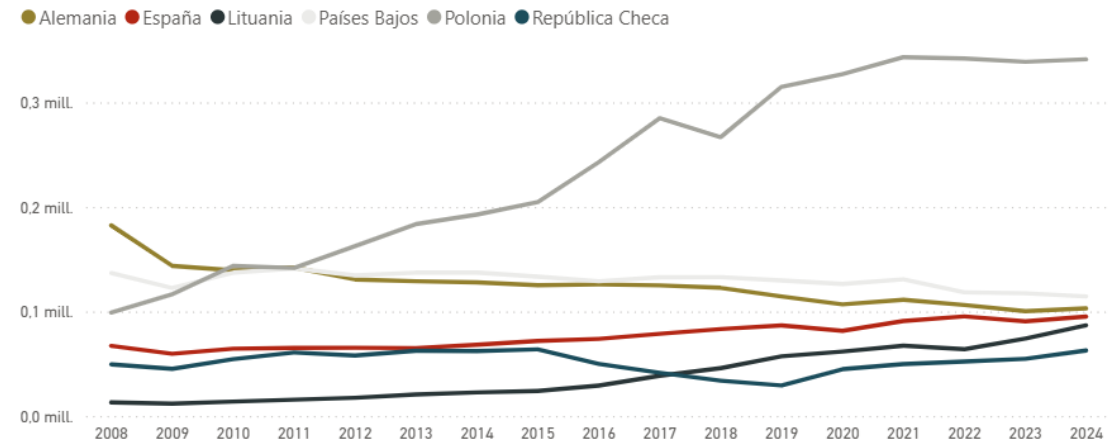
Internacional

2.3 TRANSPORTE INTERNACIONAL

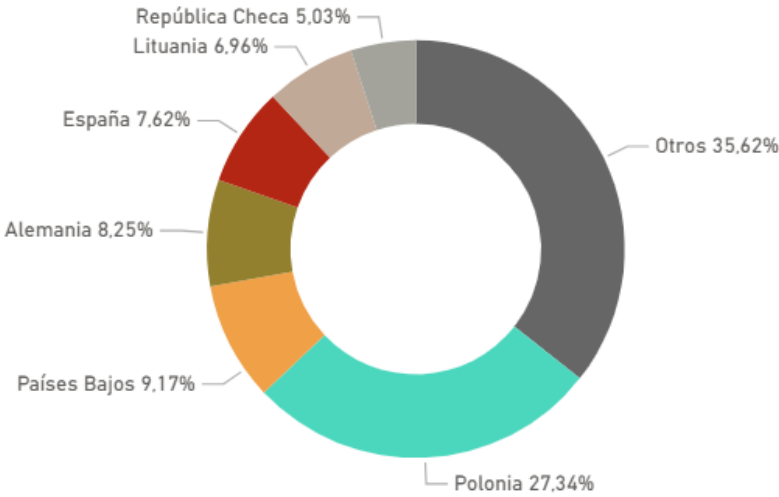
Total Carga (miles de toneladas)



Evolución por países (países seleccionados)



Participación (2024)



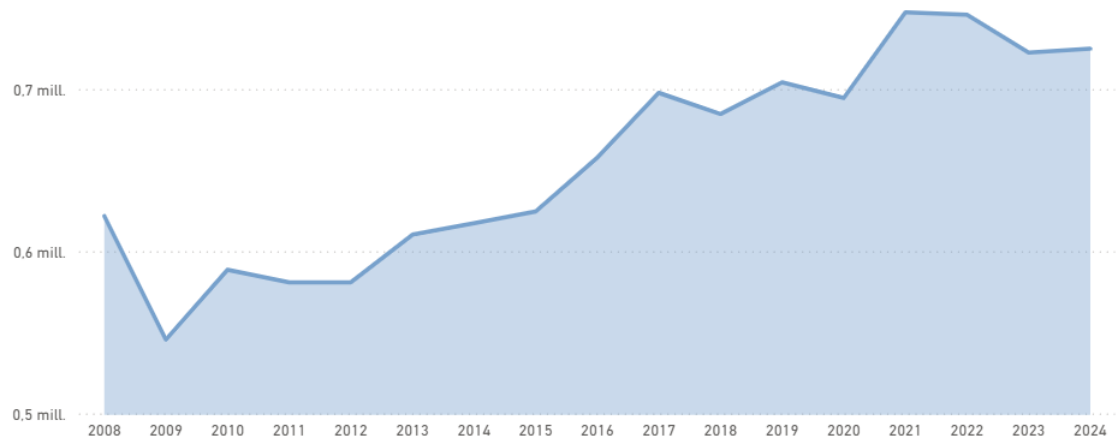
2. TRANSPORTE REALIZADO POR VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS)



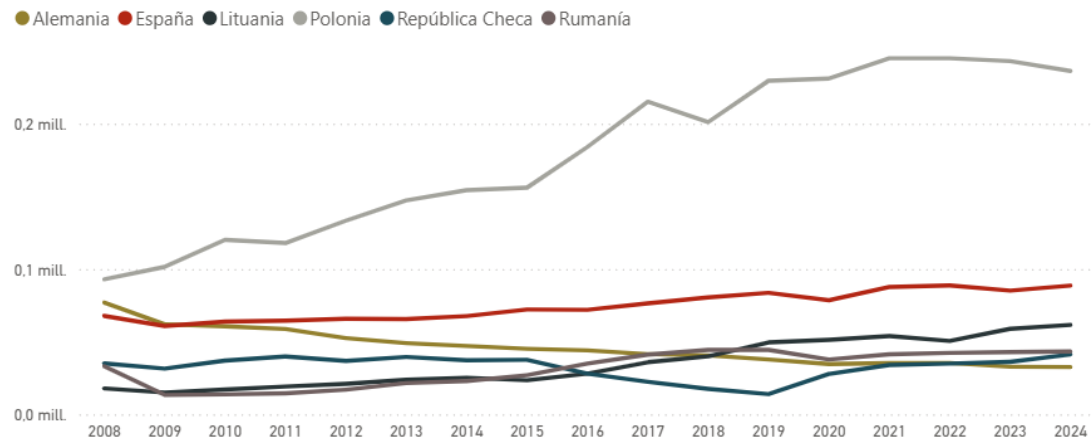
Internacional

2.3 TRANSPORTE INTERNACIONAL

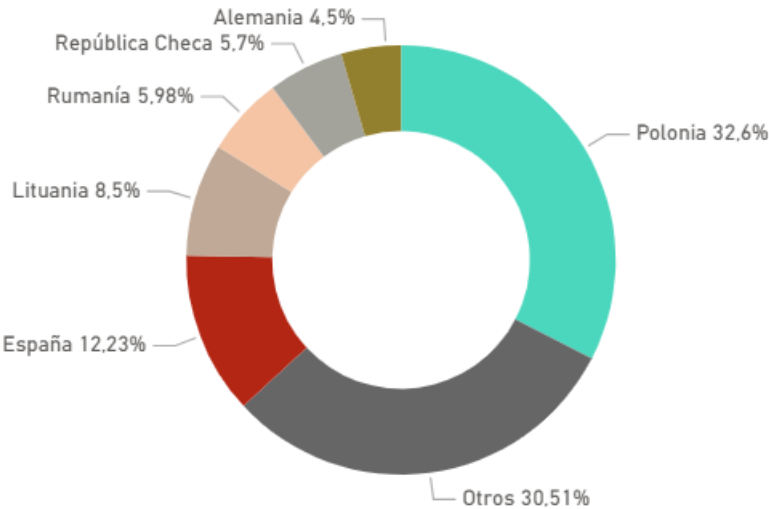
Distancia x carga útil (millones de toneladas-kilómetro)



Evolución por países (países seleccionados)



Participación (2024)





3. MERCANCÍAS EXPEDIDAS POR CARRETERA HACIA OTROS PAÍSES

3. MERCANCÍAS EXPEDIDAS POR CARRETERA HACIA OTROS PAÍSES

En las páginas siguientes se recoge la evolución del transporte de mercancías por carretera realizado por los vehículos pesados de varios países europeos (UE-27 y otros) en las mercancías expedidas desde su país hacia el exterior. Estos datos son de Eurostat.

En cuanto a las toneladas-kilómetro producidas, los vehículos pesados de la Unión Europea que más transporte realizan en las mercancías expedidas desde su país hacia el exterior son los de Polonia (27,2% de las t-km totales), España (18,4%), República Checa (6,8%), Alemania (6,7%), Países Bajos (5,7%) y Rumanía (5,1%).

Los vehículos pesados que más toneladas transportan en las mercancías expedidas desde su país hacia el exterior son los de Polonia (20,3% de las t totales), Alemania (12,6%), Países Bajos (11,9%), España (11,2%) y República Checa (6,4%). Los vehículos españoles tienen menor participación que en las toneladas-kilómetro producidas debido a que realizan desplazamientos más largos. **En el conjunto de la UE, se expidieron, en 2024, un total de 417.107 toneladas.**

En los últimos años se observa un fuerte crecimiento en este tipo de transporte realizado por los vehículos pesados polacos y también crece este tipo de transporte realizado por los vehículos pesados españoles. A raíz de los efectos de la pandemia, en todos los casos se produjo un descenso del volumen en todos los indicadores, sobre todo en el caso de los vehículos pesados alemanes, franceses y de Países Bajos, donde se produce un decremento importante. A partir de 2021 la tendencia mejora, siendo ésta más notable en Polonia y España.

También se recoge la evolución de las mercancías expedidas por carretera desde España hacia el exterior y transportadas por los vehículos pesados de varios países europeos (UE-27 y otros). **Los vehículos pesados españoles son los que más transporte realizan en las mercancías expedidas por carretera desde España** hacia el exterior, con una participación en 2024 **del 61,4% de las toneladas-kilómetro totales producidas y del 68,7% de las toneladas totales transportadas.** Los vehículos pesados del resto de la Unión Europea que más transporte realizan en las mercancías expedidas por carretera desde España hacia el exterior son los de Portugal, Polonia, Lituania, Francia y Rumanía (en volumen de carga total), y Polonia, Lituania, Portugal, Rumanía y República Checa (en toneladas-kilómetro).

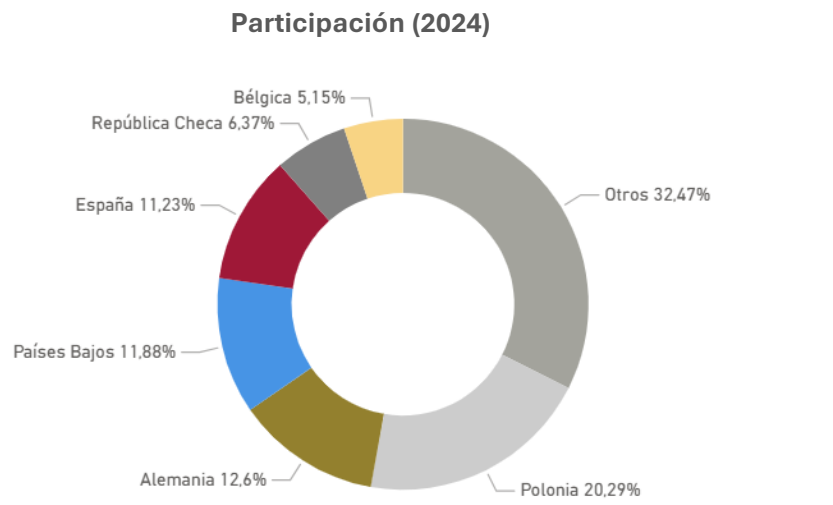
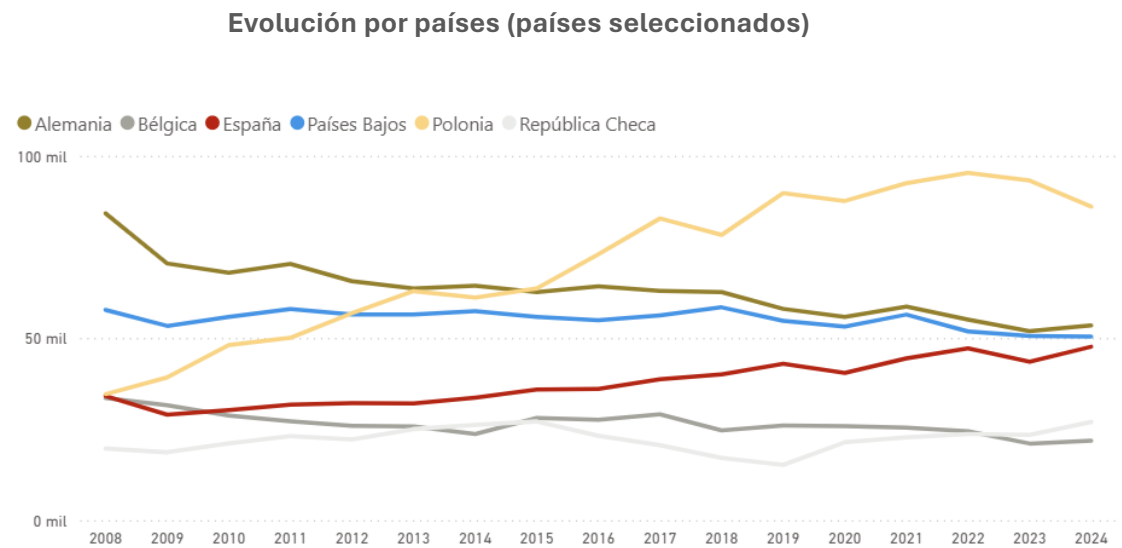
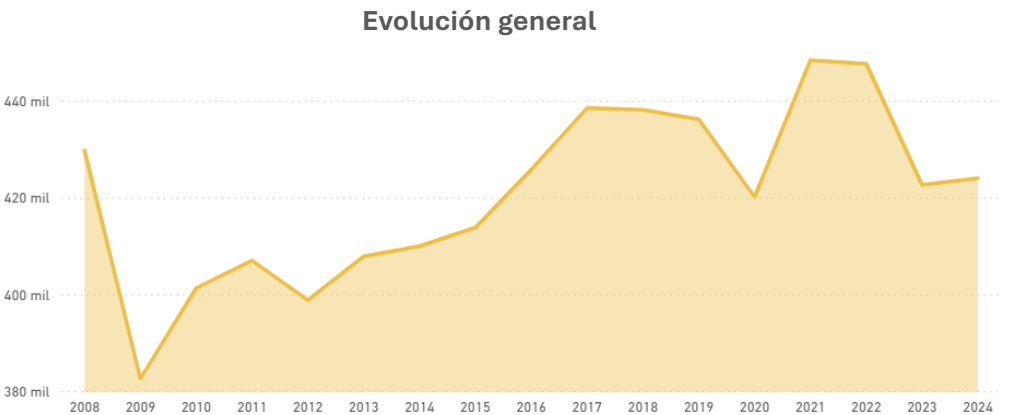
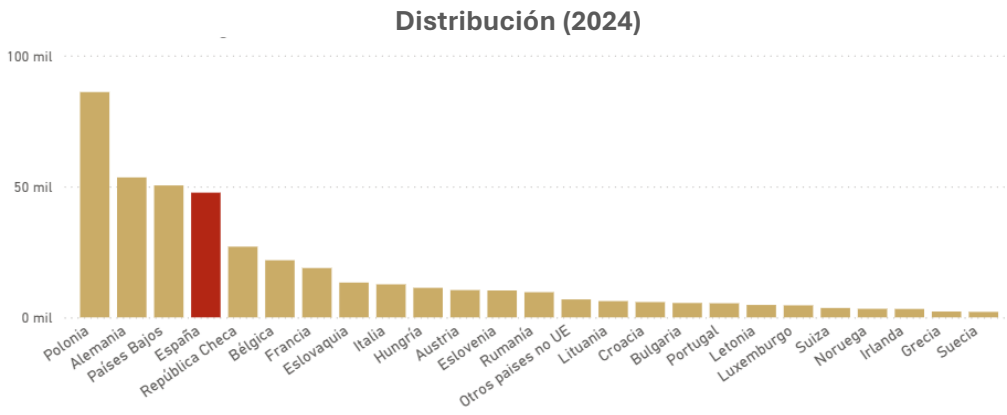
Y, finalmente, se recoge la evolución de las mercancías expedidas por carretera desde España hacia el exterior, transportadas por los vehículos pesados de varios países europeos (UE-27 y otros), **según el país de destino de la carga.** Los países de destino de las mercancías expedidas por carretera desde España hacia el exterior y con **mayores volúmenes de transporte son Francia, Portugal, Alemania e Italia.**

3. MERCANCÍAS EXPEDIDAS POR CARRETERA HACIA OTROS PAÍSES



3.1 TRANSPORTE POR CARRETERA REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS) EN LAS MERCANCÍAS EXPEDIDAS DESDE SU PAÍS HACIA OTROS PAÍSES

Total Carga (miles de toneladas)

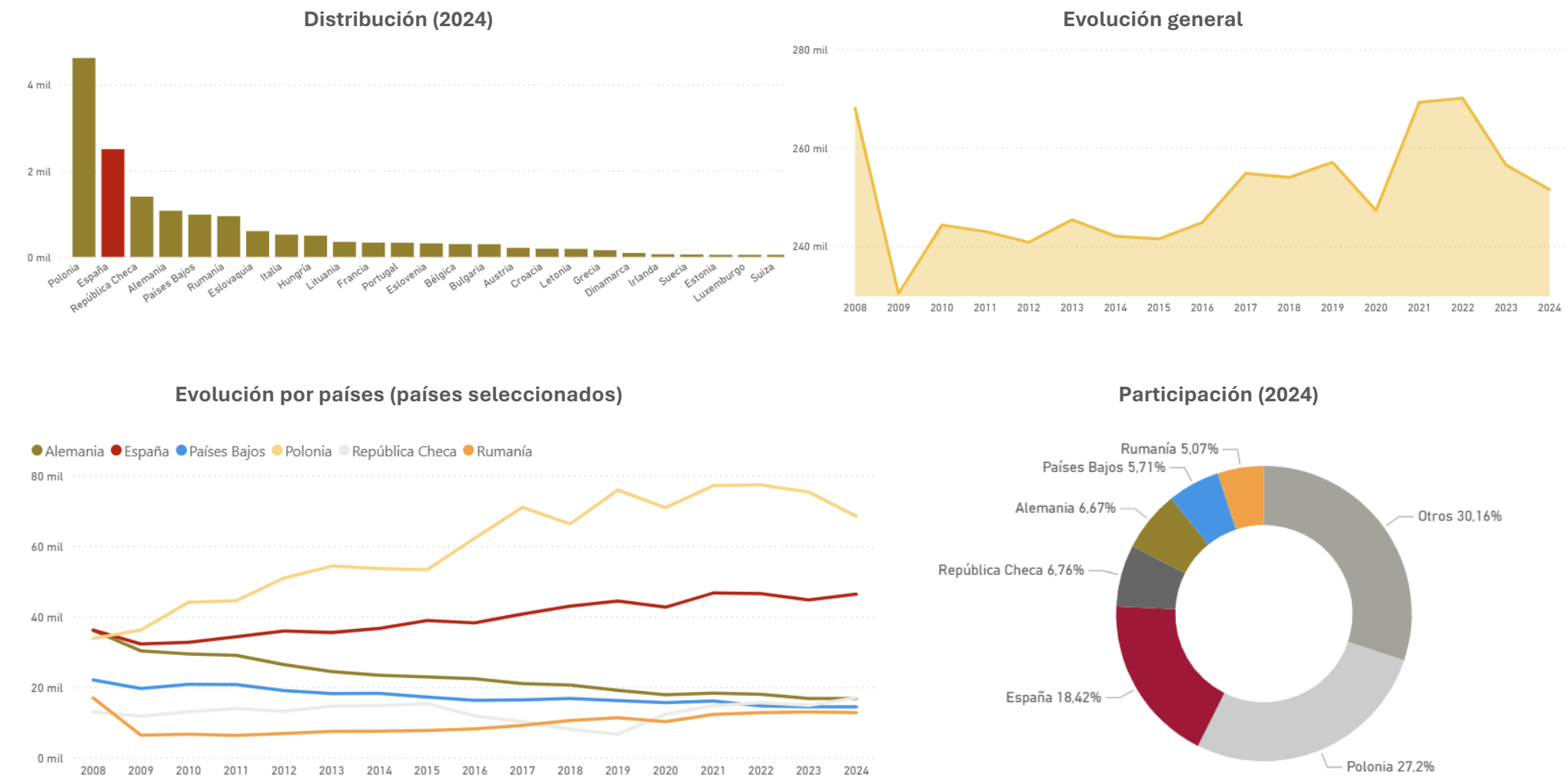




3. MERCANCÍAS EXPEDIDAS POR CARRETERA HACIA OTROS PAÍSES

3.1 TRANSPORTE POR CARRETERA REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS) EN LAS MERCANCÍAS EXPEDIDAS DESDE SU PAÍS HACIA OTROS PAÍSES

Distancia x carga útil (millones de toneladas-kilómetro)

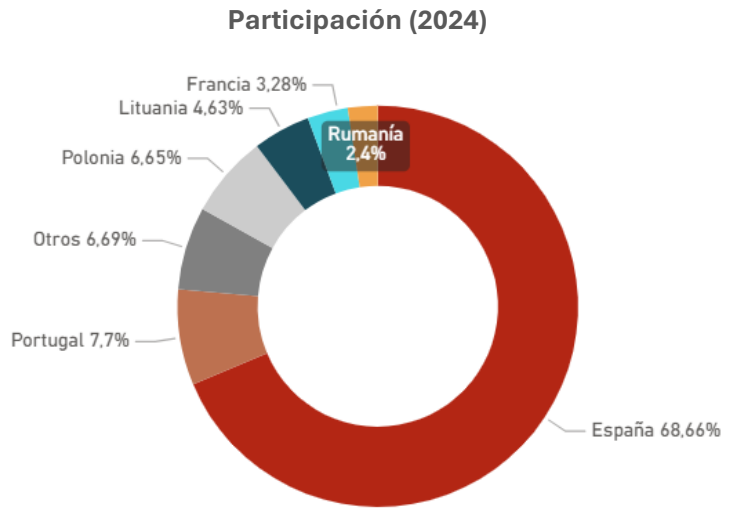
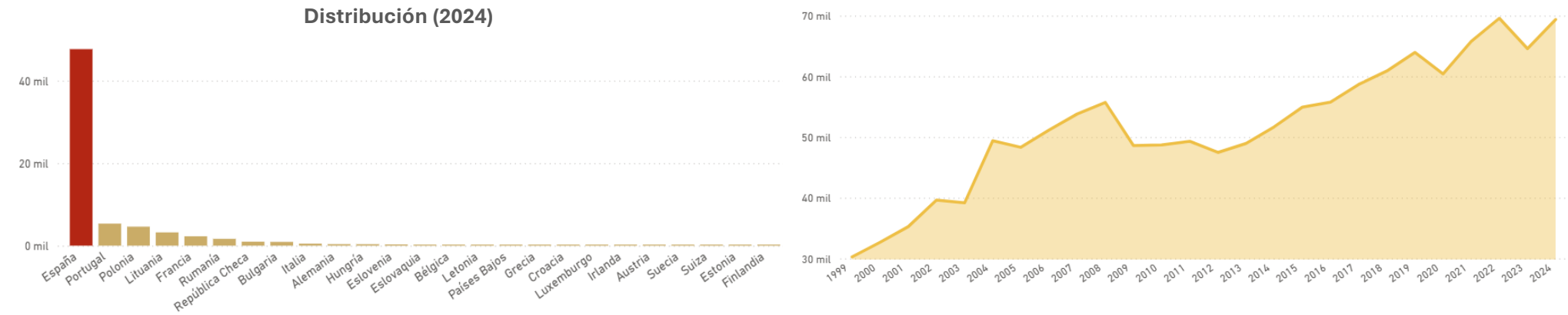


3. MERCANCÍAS EXPEDIDAS POR CARRETERA HACIA OTROS PAÍSES



3.2 MERCANCÍAS EXPEDIDAS POR CARRETERA DESDE ESPAÑA HACIA OTROS PAÍSES, TRANSPORTADAS POR LOS VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS), SEGÚN EL PAÍS DE LOS VEHÍCULOS PESADOS QUE REALIZAN EL TRANSPORTE

Total Carga (miles de toneladas)

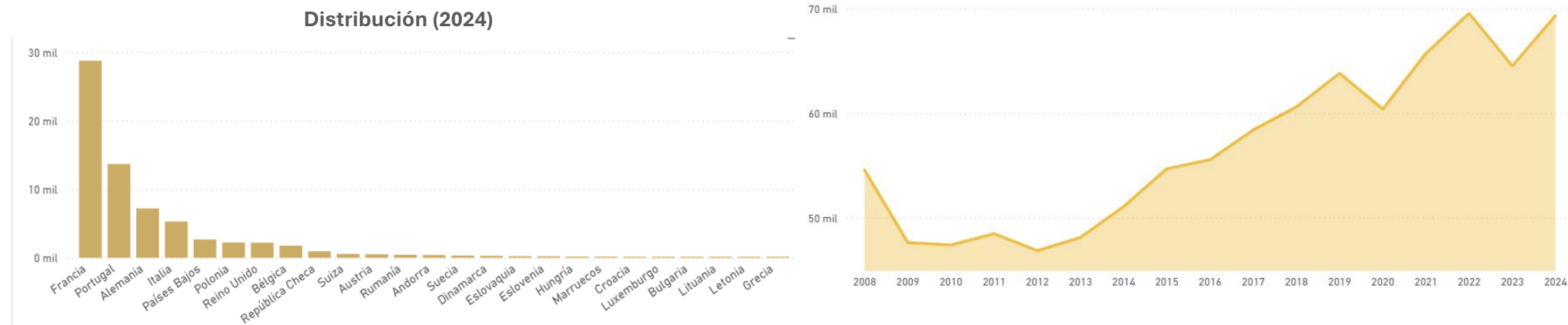


3. MERCANCÍAS EXPEDIDAS POR CARRETERA HACIA OTROS PAÍSES



3.3 MERCANCÍAS EXPEDIDAS POR CARRETERA DESDE ESPAÑA HACIA OTROS PAÍSES, TRANSPORTADAS POR LOS VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS), SEGÚN EL PAÍS DE DESTINO DE LA CARGA

Total Carga (miles de toneladas)





4. MERCANCÍAS RECIBIDAS POR CARRETERA DESDE OTROS PAÍSES

4. MERCANCÍAS RECIBIDAS POR CARRETERA DESDE OTROS PAÍSES

A continuación se recoge la evolución del transporte de mercancías por carretera realizado por los vehículos pesados de varios países europeos (UE-27 y otros) en las mercancías recibidas en su país desde el exterior. Estos datos son de Eurostat.

Los vehículos pesados que más toneladas transportan respecto a las mercancías recibidas en su país desde el exterior son los de Polonia, Países Bajos, España y Alemania.

En cuanto a las **toneladas-kilómetro producidas**, los vehículos pesados de la Unión Europea que más transporte realizan en las mercancías recibidas en su país desde el exterior son los de Polonia (64.878 millones de tn-km), España (34.690 millones de tn-km), República Checa, Alemania y Rumanía. Los vehículos españoles tienen mayor participación respecto al volumen de carga debido a que los desplazamientos que realizan son más largos.

En los últimos años se observa un fuerte crecimiento en este tipo de transporte realizado por los vehículos pesados polacos mientras que en el caso de los vehículos pesados españoles se produce un crecimiento más moderado. En el caso de los vehículos pesados alemanes y franceses se produce un decremento.

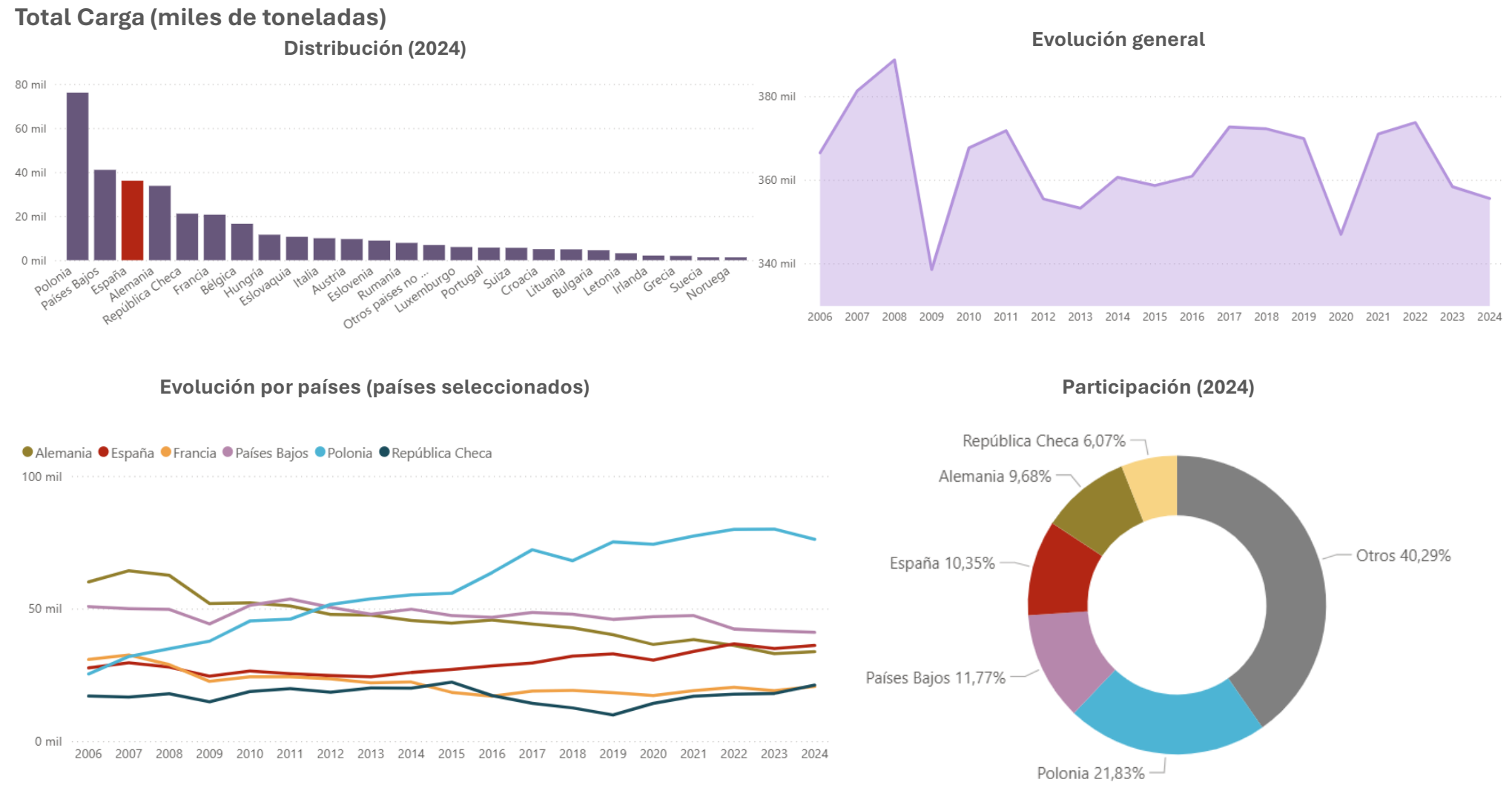
Los datos de la evolución de las mercancías recibidas por carretera en España desde el exterior y transportadas por los vehículos pesados de varios países europeos (UE-27 y otros) muestran **que los vehículos pesados españoles son los que más transporte realizan en las mercancías recibidas por carretera en España** desde el exterior, con una participación en 2024 del **58,9% de las toneladas-kilómetro producidas y del 65,5% de las toneladas transportadas**. Los vehículos pesados del resto de la Unión Europea que más transporte realizan en las mercancías recibidas por carretera en España desde el exterior son los de Portugal, Polonia y Lituania.

También se observa que en la evolución de las mercancías recibidas por carretera en España desde el exterior, transportadas por los vehículos pesados de varios países europeos (UE-27 y otros), según el país de origen de la carga, los países de origen de las mercancías recibidas por carretera en España desde el exterior con mayores volúmenes de transporte (en toneladas) son Francia, Portugal, Alemania, Italia, Países Bajos y Bélgica. Atendiendo a las toneladas-kilómetro, los principales países de origen de las mercancías recibidas son Francia, Alemania, Italia, Portugal y Países Bajos.



4. MERCANCÍAS RECIBIDAS POR CARRETERA DESDE OTROS PAÍSES

4.1 TRANSPORTE POR CARRETERA REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS) EN LAS MERCANCÍAS RECIBIDAS EN SU PAÍS DESDE OTROS PAÍSES

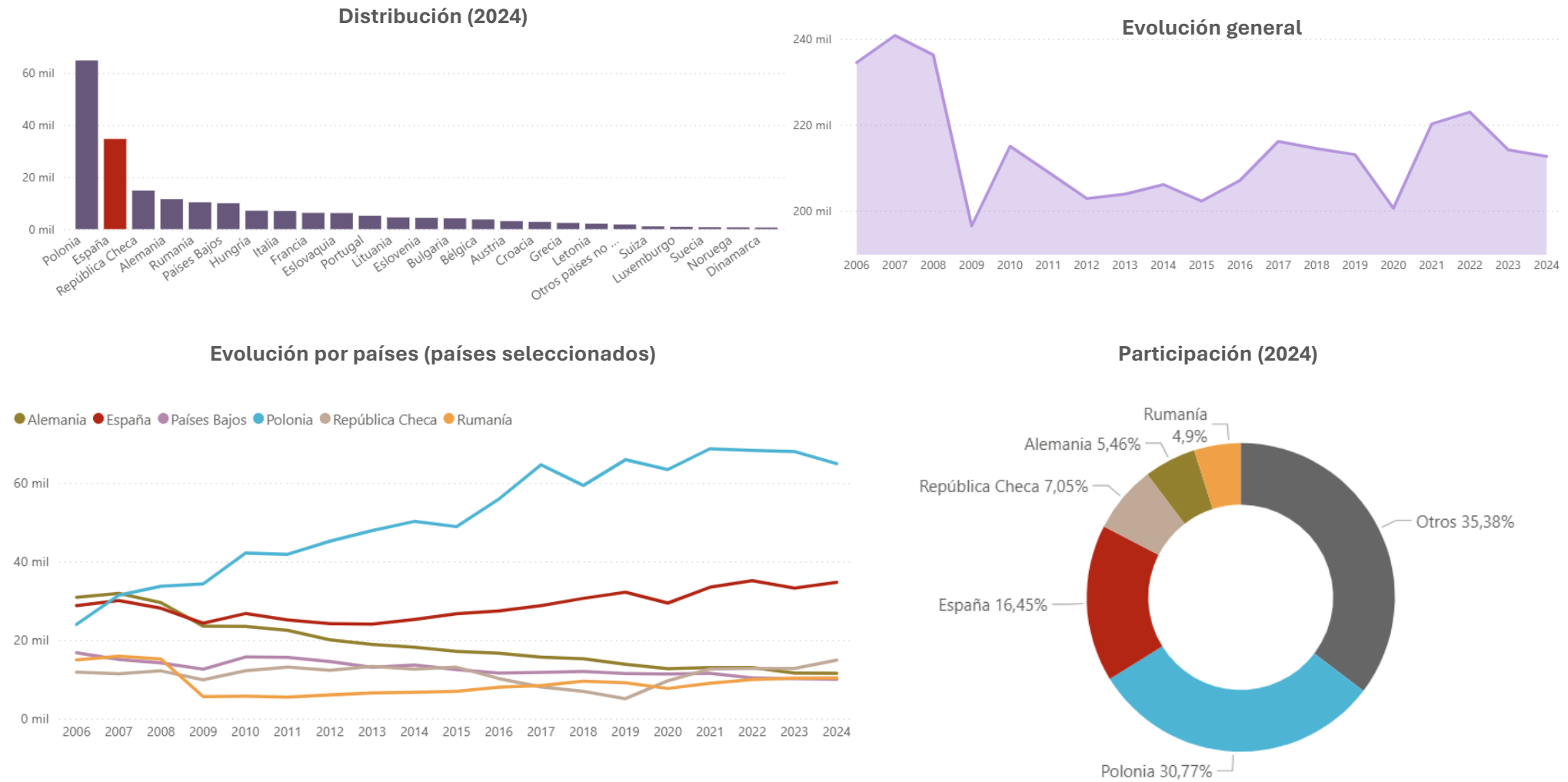


4. MERCANCÍAS RECIBIDAS POR CARRETERA DESDE OTROS PAÍSES



4.1 TRANSPORTE POR CARRETERA REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS) EN LAS MERCANCÍAS RECIBIDAS EN SU PAÍS DESDE OTROS PAÍSES

Distancia x carga útil (millones de toneladas-kilómetro)

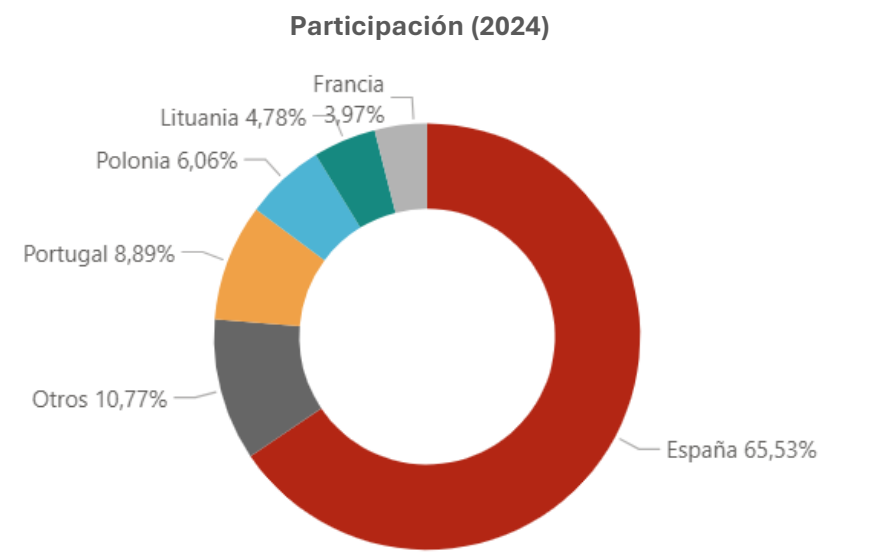
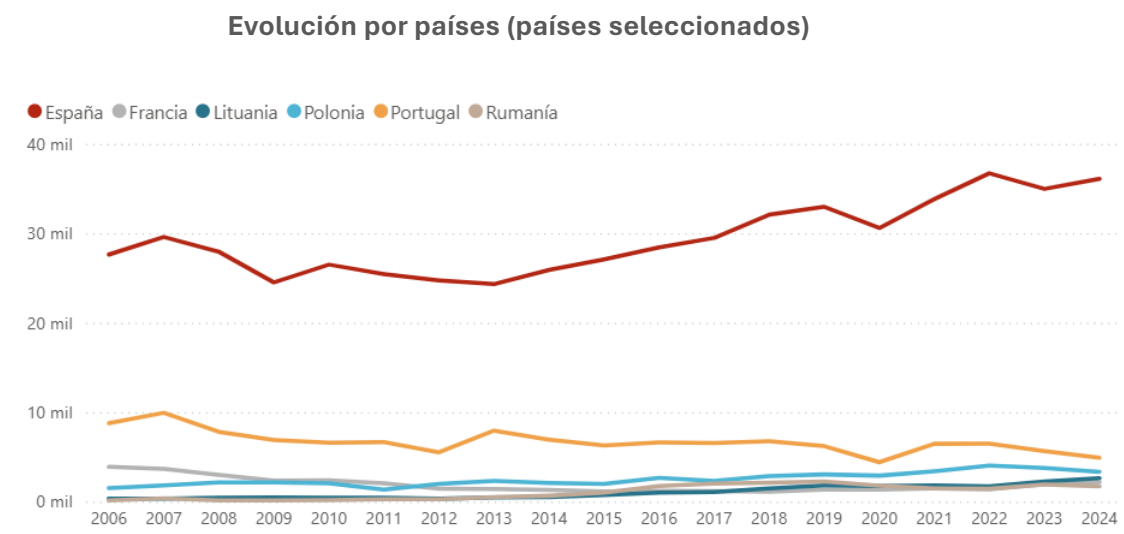
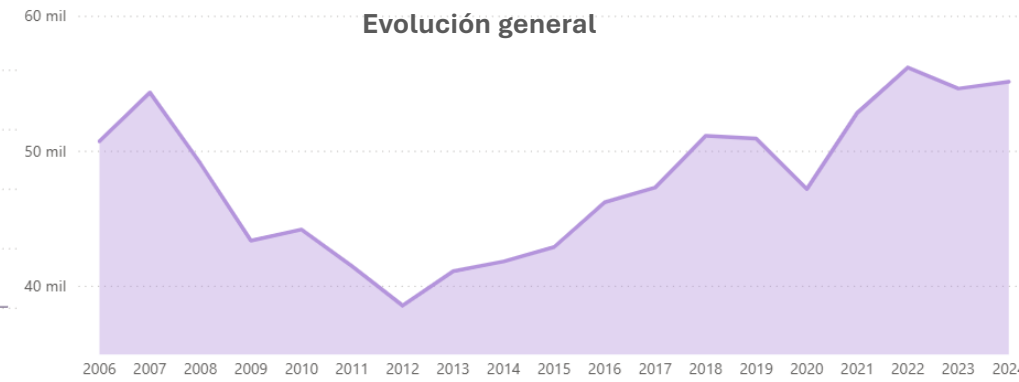
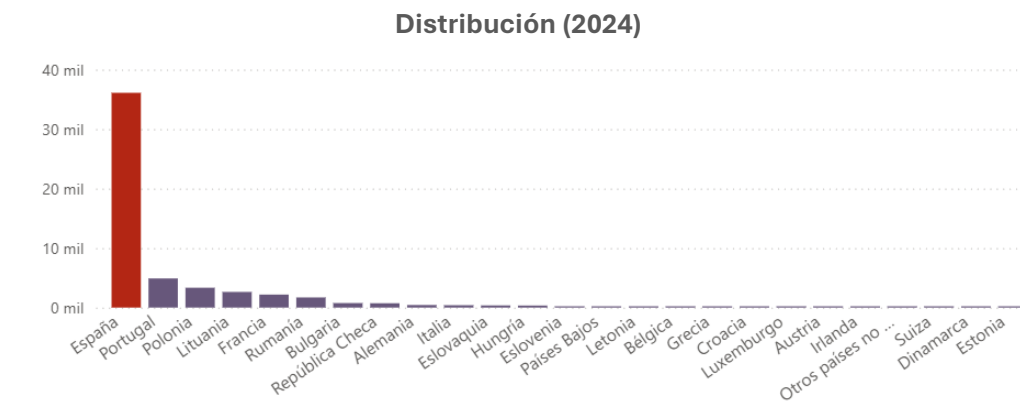




4. MERCANCÍAS RECIBIDAS POR CARRETERA DESDE OTROS PAÍSES

4.2. MERCANCÍAS RECIBIDAS POR CARRETERA EN ESPAÑA DESDE OTROS PAÍSES, TRANSPORTADAS POR LOS VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS), SEGÚN EL PAÍS DE LOS VEHÍCULOS PESADOS QUE REALIZAN EL TRANSPORTE

Total Carga (miles de toneladas)

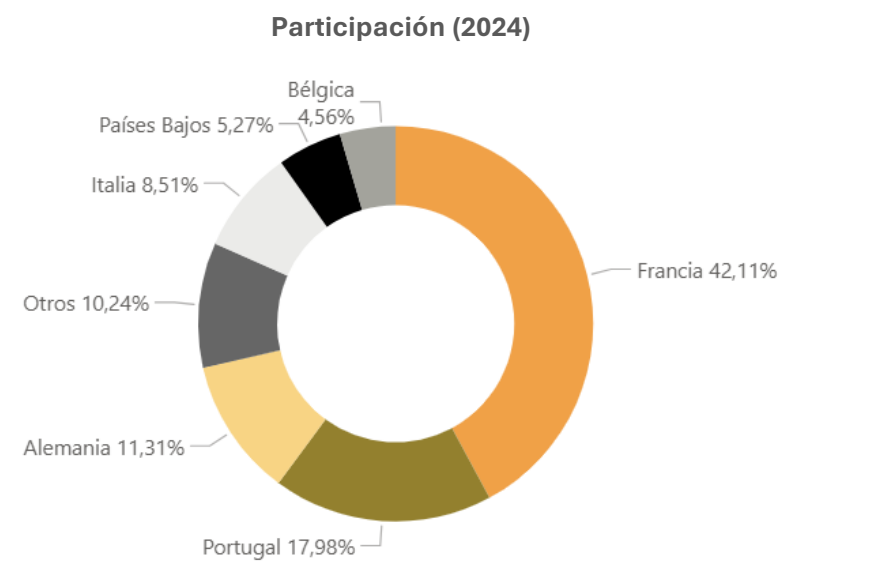
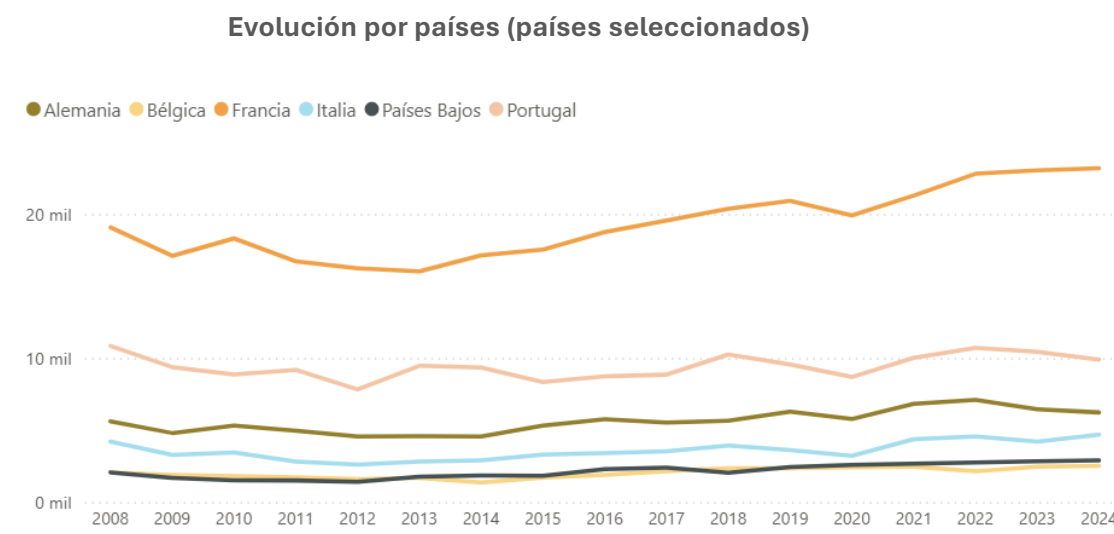
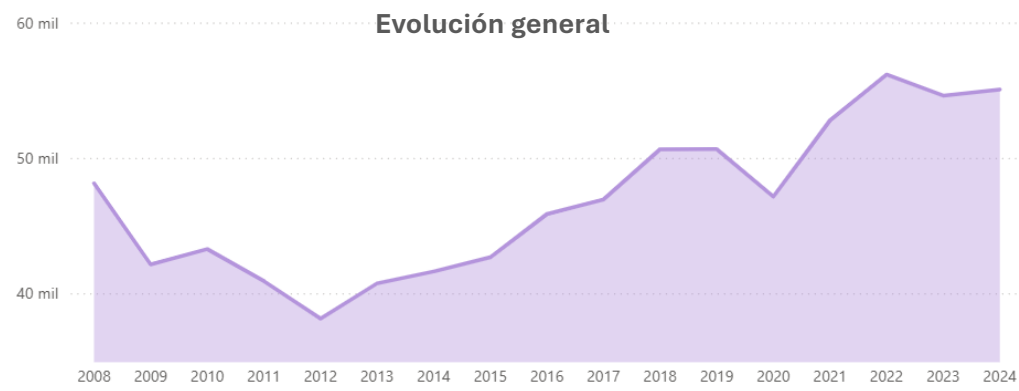
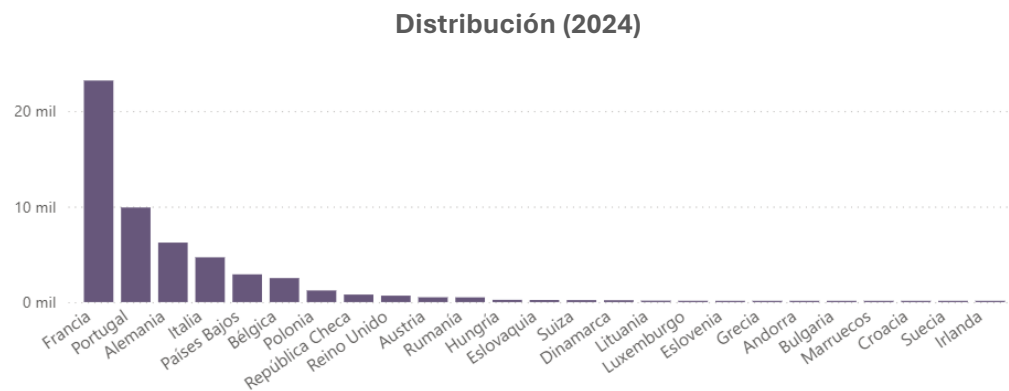




4. MERCANCÍAS RECIBIDAS POR CARRETERA DESDE OTROS PAÍSES

4.3 MERCANCÍAS RECIBIDAS POR CARRETERA EN ESPAÑA DESDE OTROS PAÍSES, TRANSPORTADAS POR LOS VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS), SEGÚN EL PAÍS DE ORIGEN DE LA CARGA

Total Carga (miles de toneladas)





5. TRANSPORTE POR CARRETERA ENTRE TERCEROS PAÍSES (ESTADOS DIFERENTES AL DEL VEHÍCULO PESADO)

A continuación se recoge la evolución del transporte por carretera entre terceros países (estados diferentes al del vehículo pesado) realizado por los vehículos pesados de varios países europeos (UE-27 y otros). Estos datos son de Eurostat.

Los vehículos pesados de la Unión Europea que realizan más transporte entre terceros países son los de Polonia (110.293 miles de t; 37,5% del total de t y 38,1% del total de t-km), seguidos muy de lejos por los de Lituania (19,3% de t), Rumanía (8,9% de t), Hungría (4,2% de t) y Eslovenia (3,8% de t). **En total, el volumen de transporte por carretera entre terceros países realizado por vehículos de la UE en territorio comunitario es de 293.541 millones de tn.**

En el caso de los vehículos pesados españoles se realiza un menor transporte entre terceros países, situándose (con 5.355 miles de t) entre Alemania y Letonia en volumen de carga y (con 4.900 millones de t-km) entre Letonia y Hungría en distancia de carga útil. **En total, el transporte por carretera entre terceros países realizado por vehículos de la UE en territorio comunitario supuso, en 2024, 210.275 millones de tn-km.**

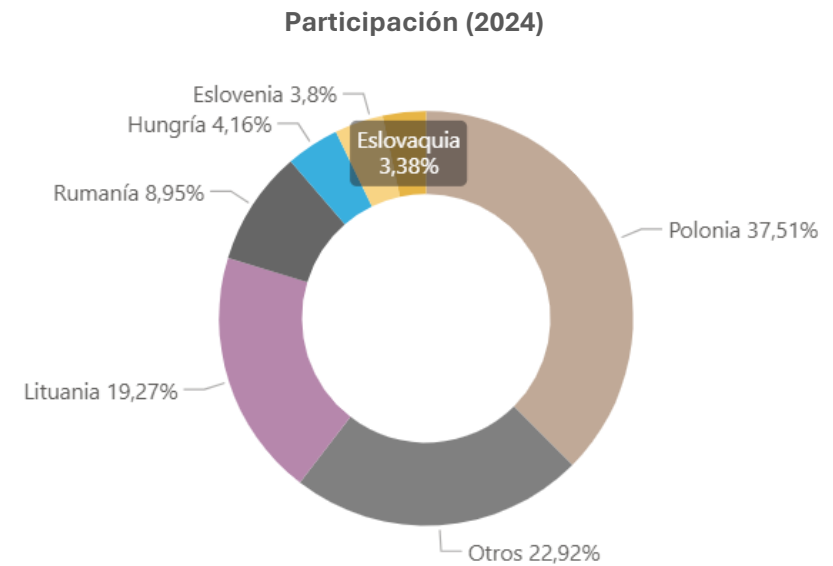
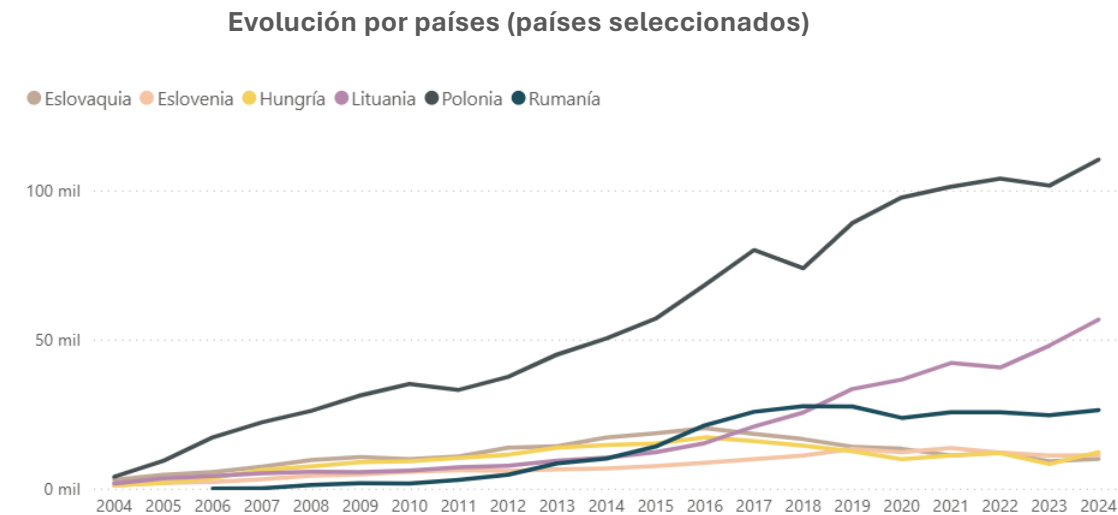
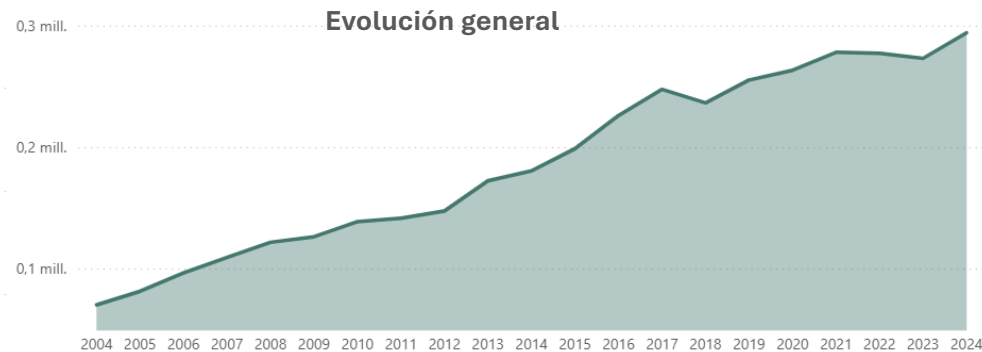
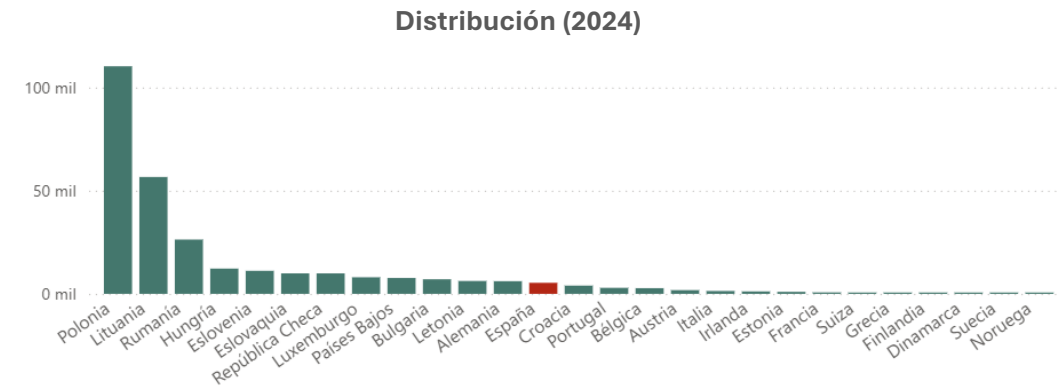
En los últimos años se observa un importante crecimiento en referencia al transporte realizado entre terceros por los vehículos pesados polacos y lituanos.



5. TRANSPORTE POR CARRETERA ENTRE TERCEROS PAÍSES (ESTADOS DIFERENTES AL DEL VEHÍCULO PESADO)

5.1 TRANSPORTE POR CARRETERA ENTRE TERCEROS PAÍSES (ESTADOS DIFERENTES AL DEL VEHÍCULO PESADO) REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS)

Distancia x carga útil (millones de toneladas-kilómetro)



6. TRANSPORTE DE CABOTAJE POR CARRETERA

En este capítulo se recoge la evolución del transporte de cabotaje de mercancías por carretera realizado por los vehículos pesados de varios países europeos (UE-27 y otros). Estos datos son de Eurostat.

Los vehículos pesados de la Unión Europea que más cabotaje realizan con una gran diferencia respecto a los demás son los de Polonia (37,0% de las t y 43,7% de las t-km), que en los últimos años han experimentado un gran crecimiento. Le siguen en volumen de carga: Lituania (10,6% de las toneladas totales), Países Bajos (8,2%), Rumanía (6,0%), Alemania (5,2%) y Luxemburgo (5,1%); y en distancia x carga útil: Lituania (14,7%), Rumanía (5,2%), España (5,2%) y Países Bajos (3,5%).

En el conjunto de la UE, el cabotaje realizado por los vehículos de los países europeos presenta un volumen de 185,3 millones de toneladas y 51.953 millones de tn-km.

En la tabla que se presenta a continuación, se muestran los cinco países de la UE que más cabotaje realizan en términos de t-km y en qué países realizan principalmente transporte de cabotaje. Más de las tres cuartas partes del cabotaje realizado por transportistas polacos se realizó en Alemania.

España fue el cuarto mayor proveedor de transporte de cabotaje, con el 5,19% de las t-km totales y el 3,27% de las t, en el año 2024. Para los transportistas españoles, Francia representó el 86,6% del cabotaje total en 2024.

Ranking	País que realiza el cabotaje	Millones de t-km	3 principales países dónde tiene lugar el cabotaje	%
1	Polonia	21.761	Alemania	71,6
			Francia	13,3
			Países Bajos	3,1
2	Lituania	7.660	Alemania	36,7
			Francia	34,5
			Italia	9,8
3	Rumanía	2.719	Alemania	30,5
			Francia	23,2
			Italia	8,5
4	España	2.703	Francia	86,6
			Alemania	3,5
			Portugal	3,5
5	Países Bajos	1.820	Alemania	58,5
			Bélgica	25,2
			Francia	7,4

6. TRANSPORTE DE CABOTAJE POR CARRETERA

Además, se recoge también en este capítulo la evolución y situación del transporte de cabotaje por carretera desde otras perspectivas:

1. Transporte de cabotaje realizado por los vehículos pesados españoles según el país donde lo realizan.

Como hemos visto en el apartado anterior, **España**, en el año 2024, es el **cuarto mayor proveedor de transporte de cabotaje, (2.703 millones de tn-km)** representando el **5,19% del total de las toneladas-kilómetro**. Para los transportistas de España, sus países vecinos fueron los principales mercados de cabotaje. Para los transportistas españoles, Francia representó, en el año 2023, el 86,6% de las toneladas-kilómetro y el 70,4% de las toneladas.

2. Transporte de cabotaje por carretera realizado por los vehículos pesados de varios países europeos (UE-27 y otros) según el país donde lo realizan.

En 2024, el 49,3% del transporte de cabotaje en la UE (en toneladas-kilómetro) se realizó en territorio alemán (el 42,7% de las toneladas). Además, casi una cuarta parte del transporte de cabotaje en la UE tuvo lugar en Francia, con un 23,4% de las toneladas-kilómetro y un 16,5% de las toneladas totales.

Se puede observar una tendencia creciente en estos dos países, Alemania y Francia, en los últimos años aunque en 2024 se ha producido un leve decrecimiento. Les siguen, atendiendo a las toneladas-kilómetro, Italia, Bélgica y España.

3. Transporte de cabotaje por carretera realizado en España por los vehículos pesados de varios países europeos (UE-27 y otros).

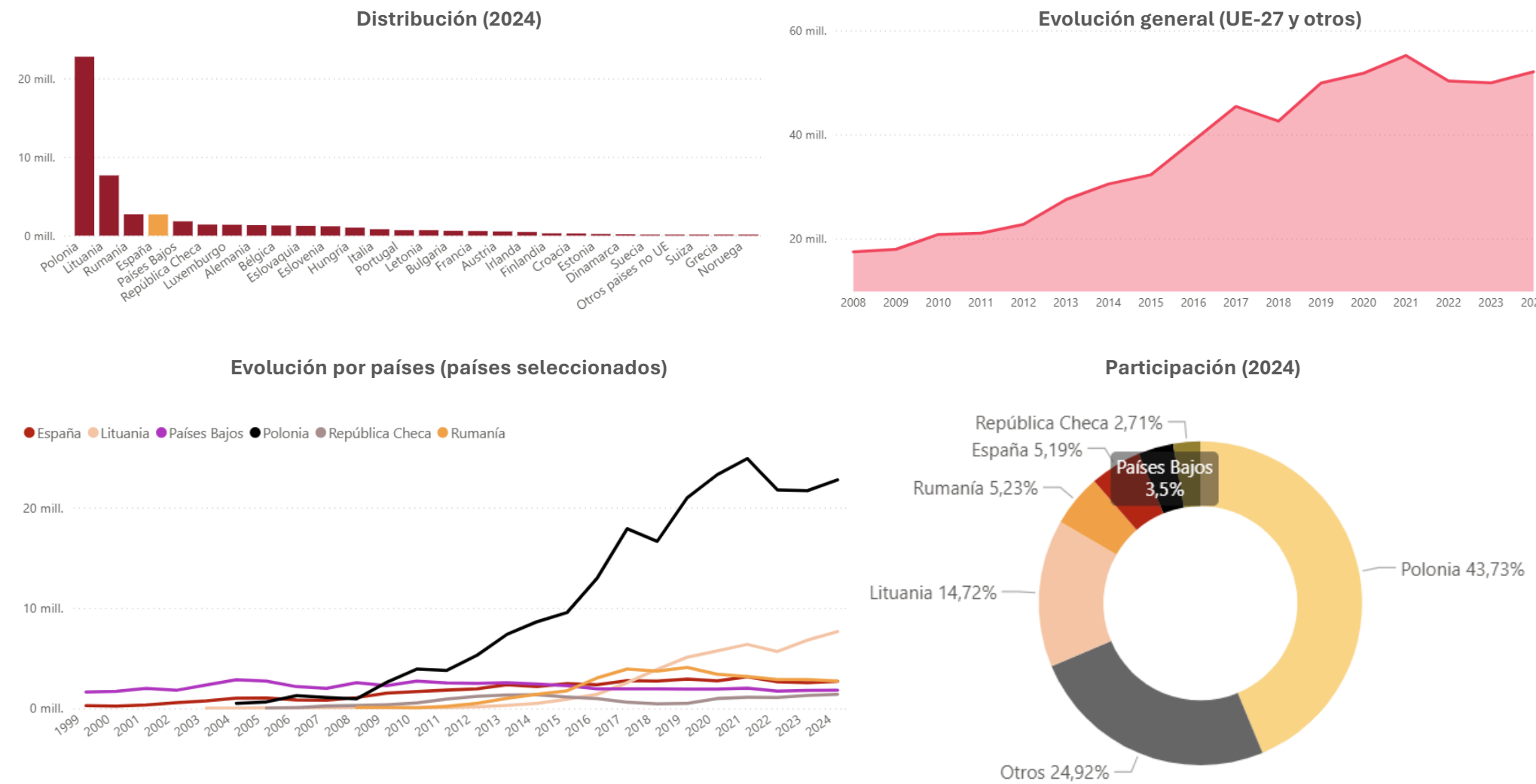
Como hemos visto anteriormente, España ocupa el cuarto puesto de los países en los que se realiza transporte de cabotaje.

En España, la mayor parte del cabotaje lo realizan los vehículos pesados de **Portugal (25,2% de las toneladas totales y 30,1% de las toneladas-kilómetro)**, Polonia (22,4% de las toneladas y 20,5% de las toneladas-kilómetro) y Lituania (11,5% de las toneladas y 14,6% de las toneladas-kilómetro).

6. TRANSPORTE DE CABOTAJE POR CARRETERA

6.1 TRANSPORTE DE CABOTAJE POR CARRETERA REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS)

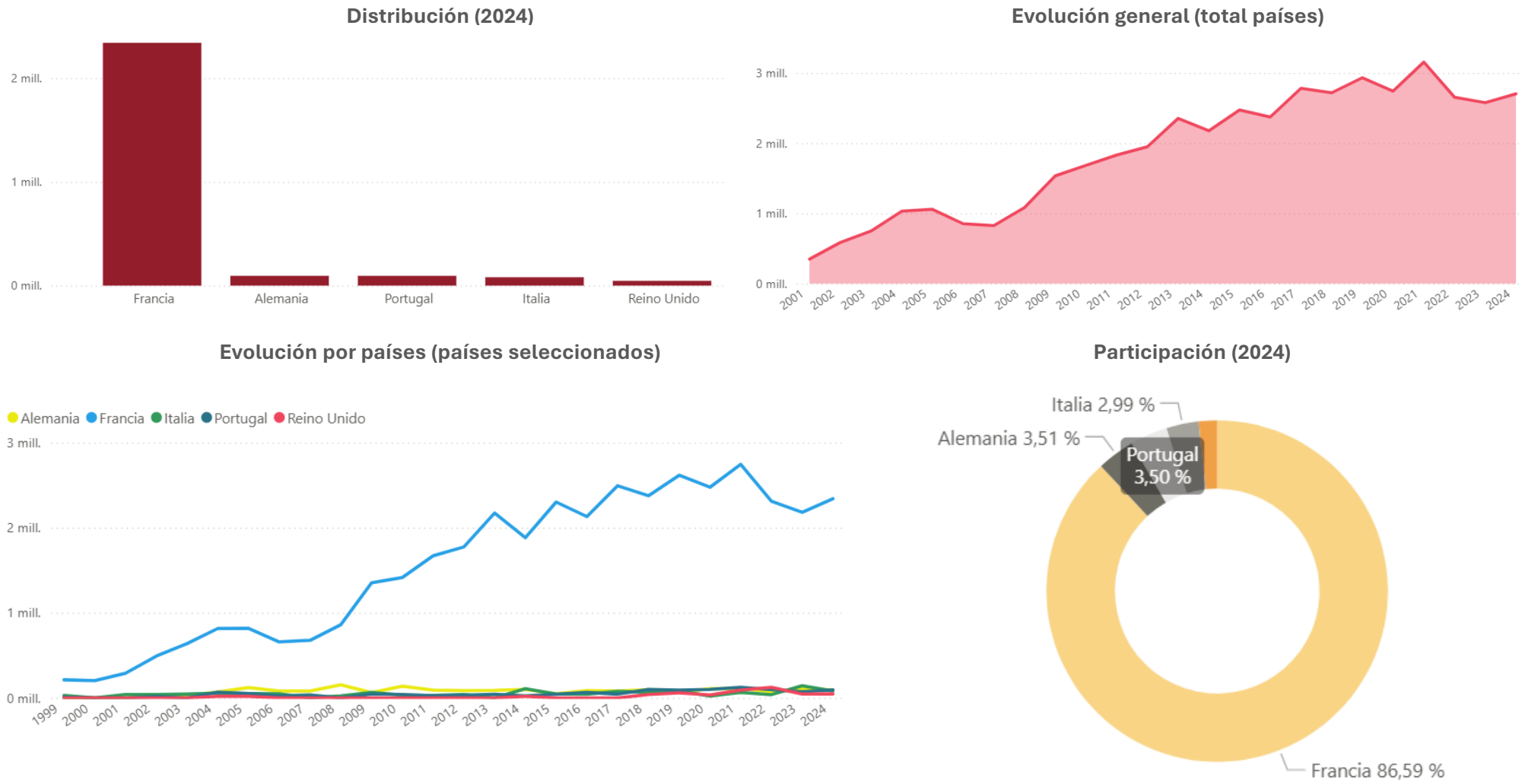
Distancia x carga útil (miles de toneladas-kilómetro)



6. TRANSPORTE DE CABOTAJE POR CARRETERA

6.2 TRANSPORTE DE CABOTAJE POR CARRETERA REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS PESADOS ESPAÑOLES SEGÚN EL PAÍS DONDE LO REALIZAN

Distancia x carga útil (miles de toneladas-kilómetro)

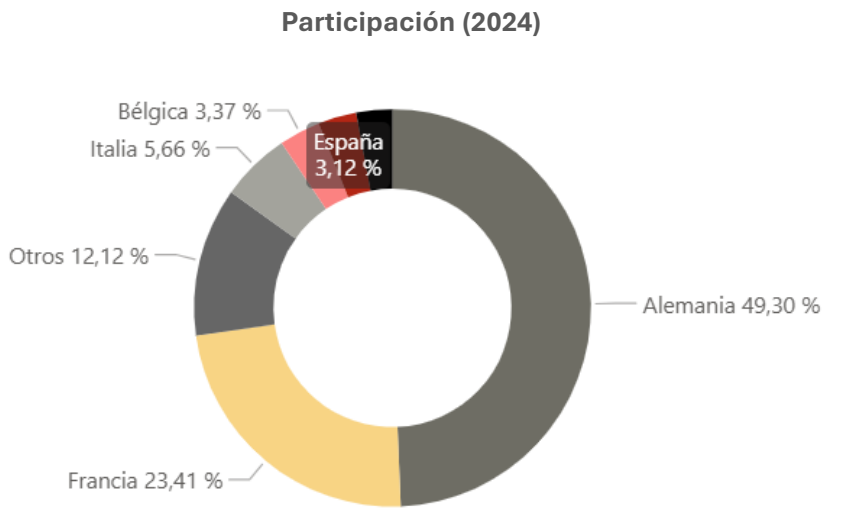
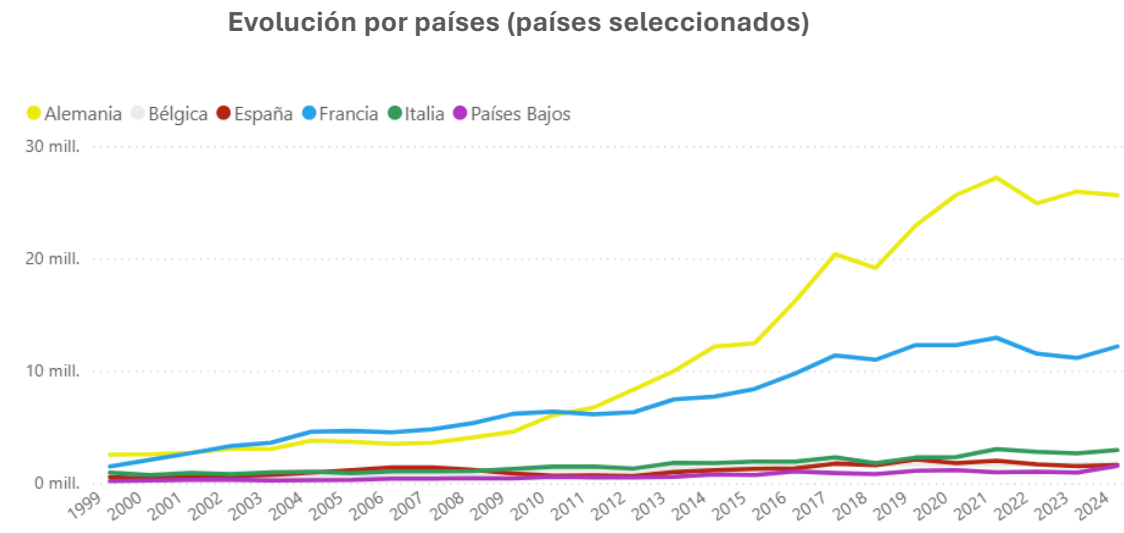
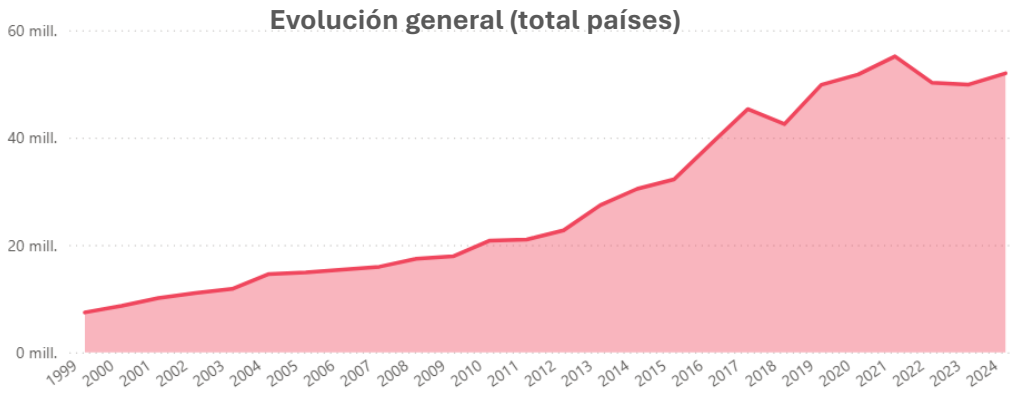
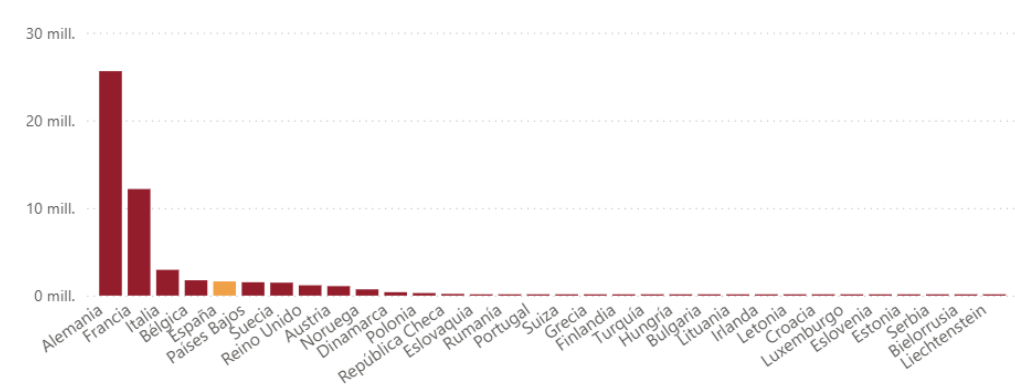


6. TRANSPORTE DE CABOTAJE POR CARRETERA

6.3 TRANSPORTE DE CABOTAJE POR CARRETERA REALIZADO POR LOS VEHÍCULOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS) SEGÚN EL PAÍS DONDE LO REALIZAN

Distancia x carga útil (miles de toneladas-kilómetro)

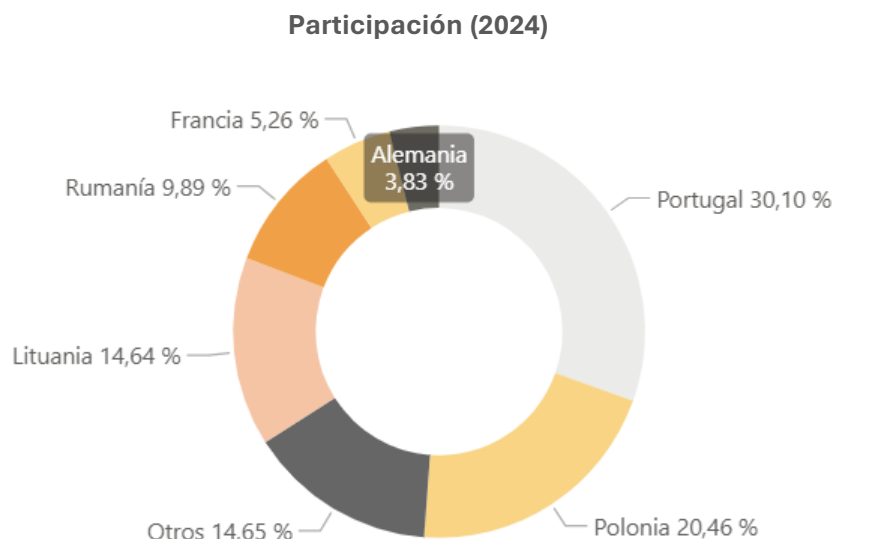
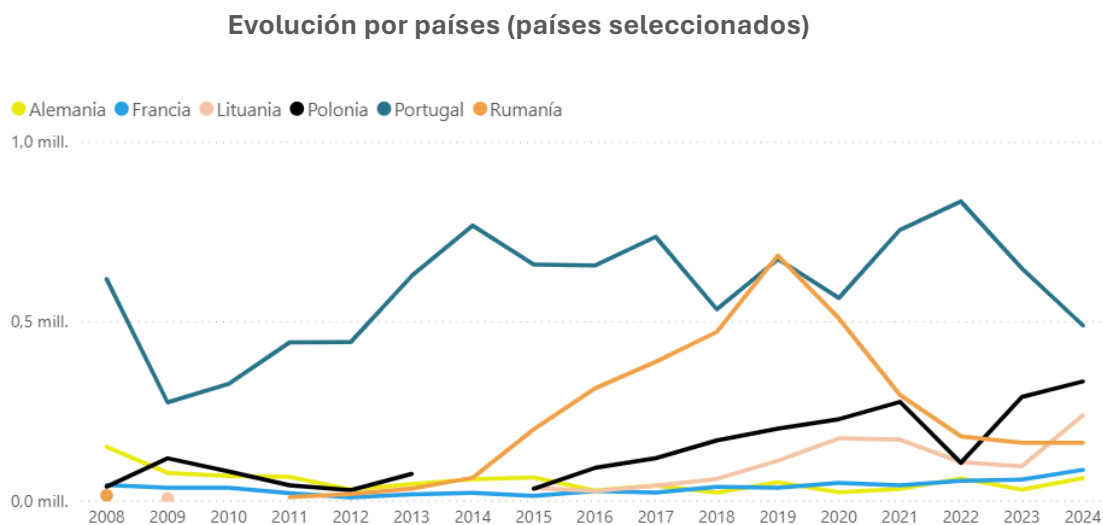
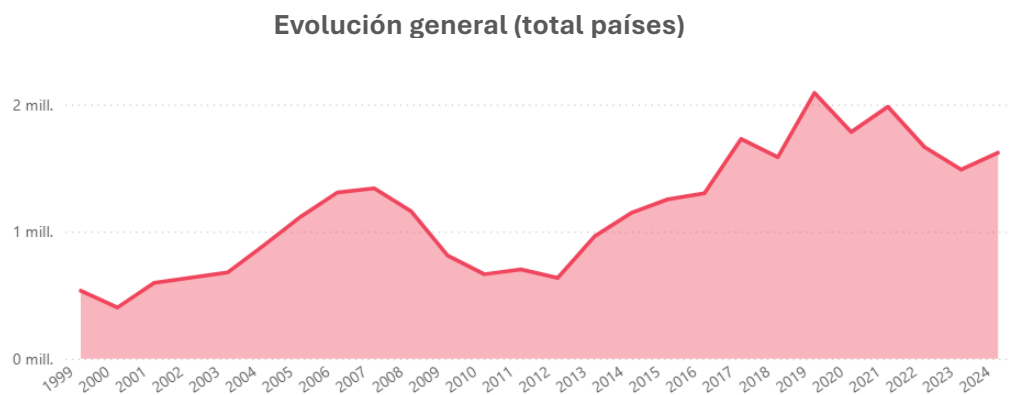
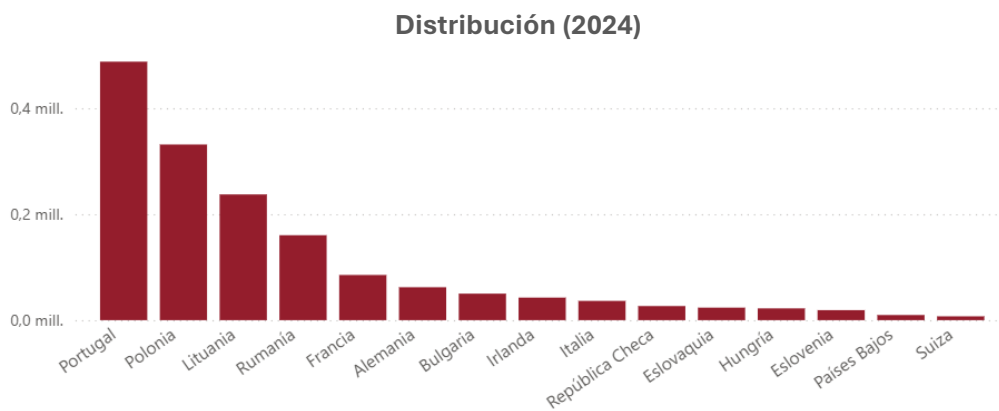
Distribución (2024)



6. TRANSPORTE DE CABOTAJE POR CARRETERA

6.4 TRANSPORTE DE CABOTAJE POR CARRETERA REALIZADO EN ESPAÑA POR LOS VEHÍCULOS PESADOS DE VARIOS PAÍSES EUROPEOS (UE-27 Y OTROS)

Distancia x carga útil (miles de toneladas-kilómetro)



7. DISTRIBUCIÓN MODAL

En este apartado se analiza la importancia relativa de los cinco modos de transporte principales (marítimo, carretera, ferrocarril, vías navegables interiores y aéreo) en el transporte total de mercancías en la UE, a partir de datos de Eurostat.

El **transporte marítimo es el modo de transporte con mayor cuota modal en la UE-27**. Su cuota en el año 2023 es del **67,4%** (4.823 miles de millones de t-km), la más baja de los últimos diez años, tras caer cuatro años consecutivos. Cabe señalar que el transporte marítimo se ha visto afectado por las restricciones en el transporte de mercancías debido al conflicto entre Rusia y Ucrania desde 2022.

El **transporte de mercancías por carretera**, por su parte, ha alcanzado **su mayor cuota modal histórica** con un **25,3%** (1.807 miles de millones de t-km) en 2023.

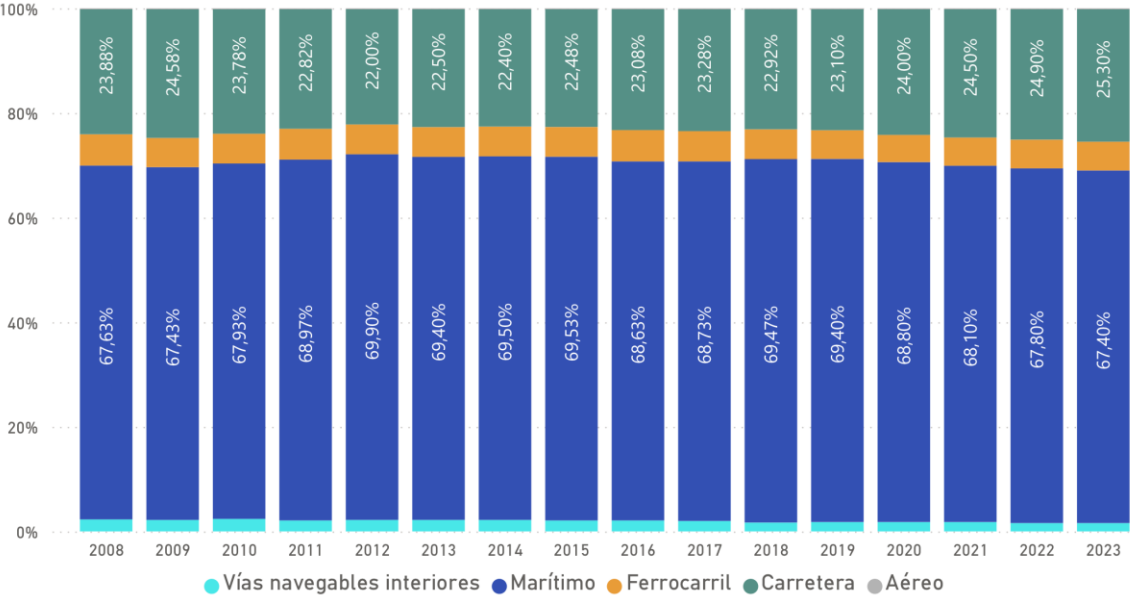
Tanto la **cuota modal del ferrocarril** en el transporte de mercancías (5,5% y 391 miles de millones de t-km, en 2023) como la cuota modal de las vías navegables interiores (1,6% y 116 miles de millones de t-km, también en 2023) han permanecido relativamente estables en los últimos años.

La **cuota del transporte aéreo** de mercancías ha sido del 0,2% en los últimos años (14 miles de millones de t-km para el año 2023).

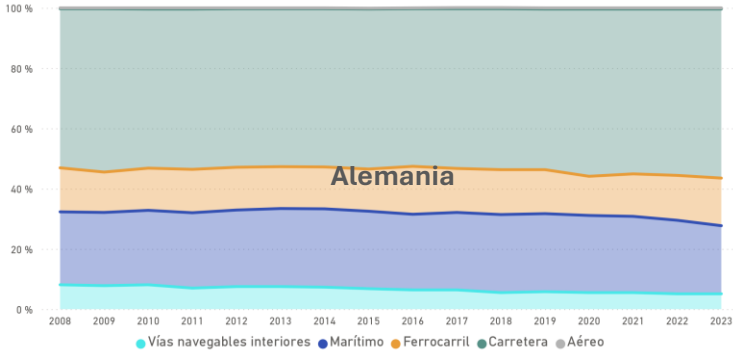
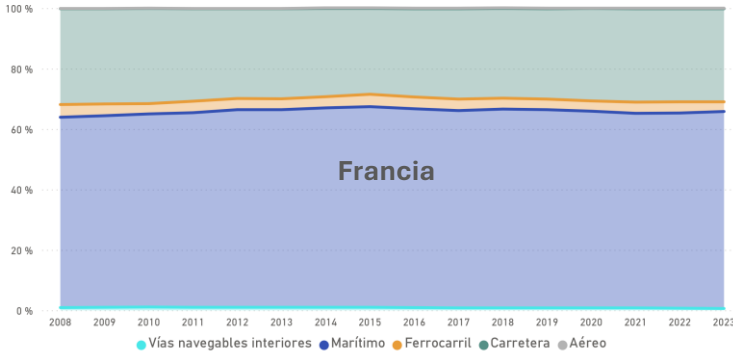
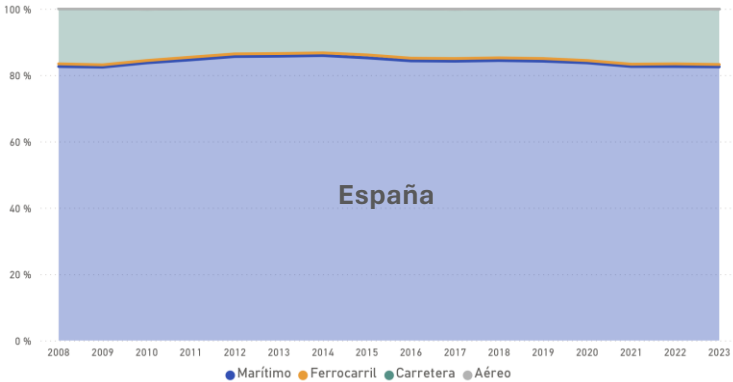
7. DISTRIBUCIÓN MODAL

7.1 DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Evolución de la distribución modal del transporte de mercancías de la UE-27 (% del total de toneladas-kilómetro)



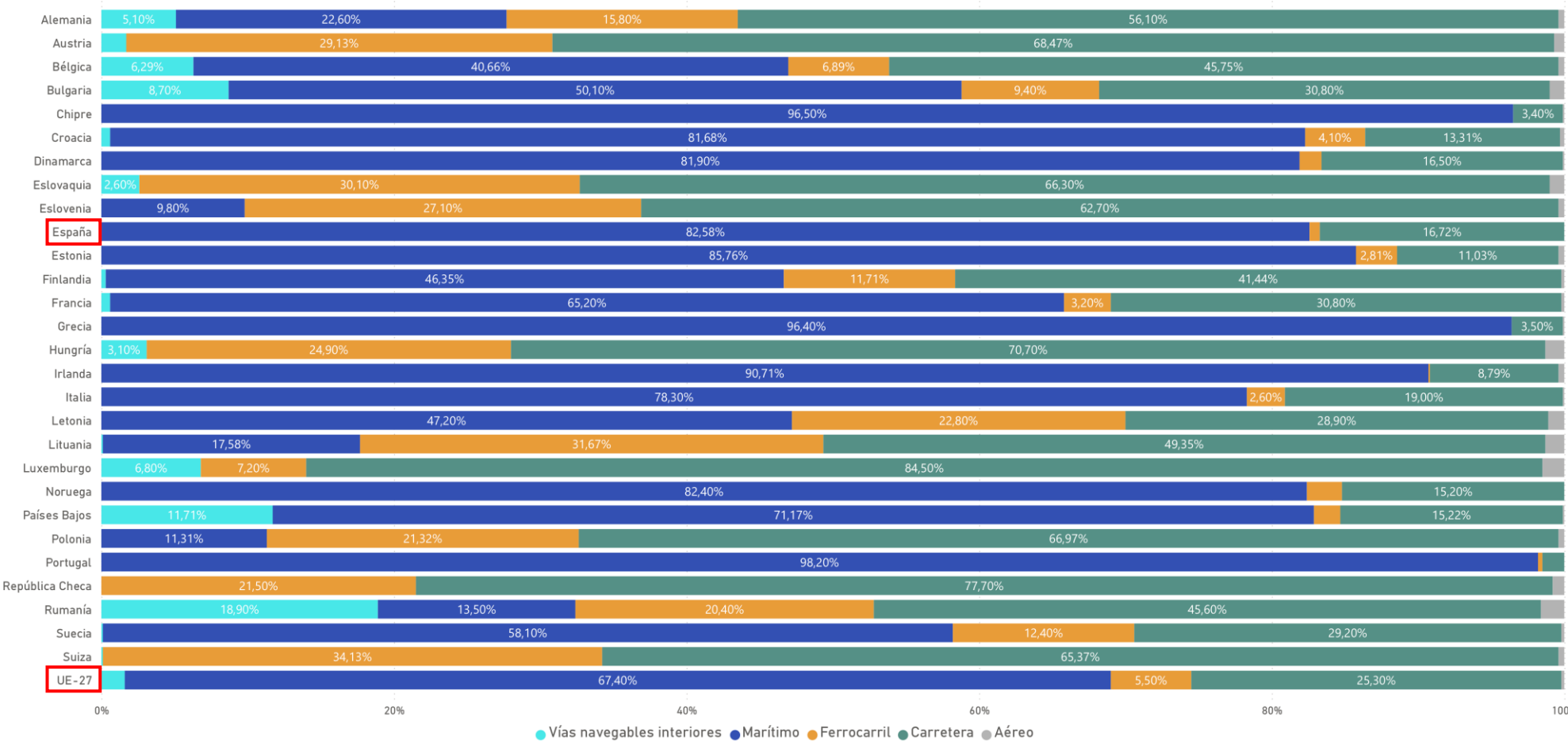
Evolución de la distribución modal del transporte de mercancías (% del total de t-km)



7. DISTRIBUCIÓN MODAL

7.1 DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Distribución modal del transporte de mercancías. Año 2023
% del total de toneladas-kilómetro



7. DISTRIBUCIÓN MODAL

7.2 DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS

En este apartado se analiza la proporción relativa de cada modo de transporte terrestre de mercancías (es decir, con exclusión del aéreo y el marítimo) en los distintos países de la Unión Europea, a partir de datos de Eurostat.

Para el conjunto de los países de la Unión Europea (UE-27), en el año 2023, la carretera representa un 78,1% del total de toneladas-kilómetro, el ferrocarril un 16,9% y las vías navegables interiores un 5%. La carretera ha ido aumentando su proporción relativa desde el 74,4% del año 2005 al 78,1% del año 2023.

En España, la carretera representa un 95,8% del total de toneladas-kilómetro en el transporte terrestre, porcentaje que apenas ha variado desde el año 2005.

En el caso de Alemania, la carretera ha pasado de representar un 69,9% en el año 2005 a un 72,8% en el año 2023. En Francia la carretera representa un 88,9% en el año 2023 y en Italia representa un 88%.

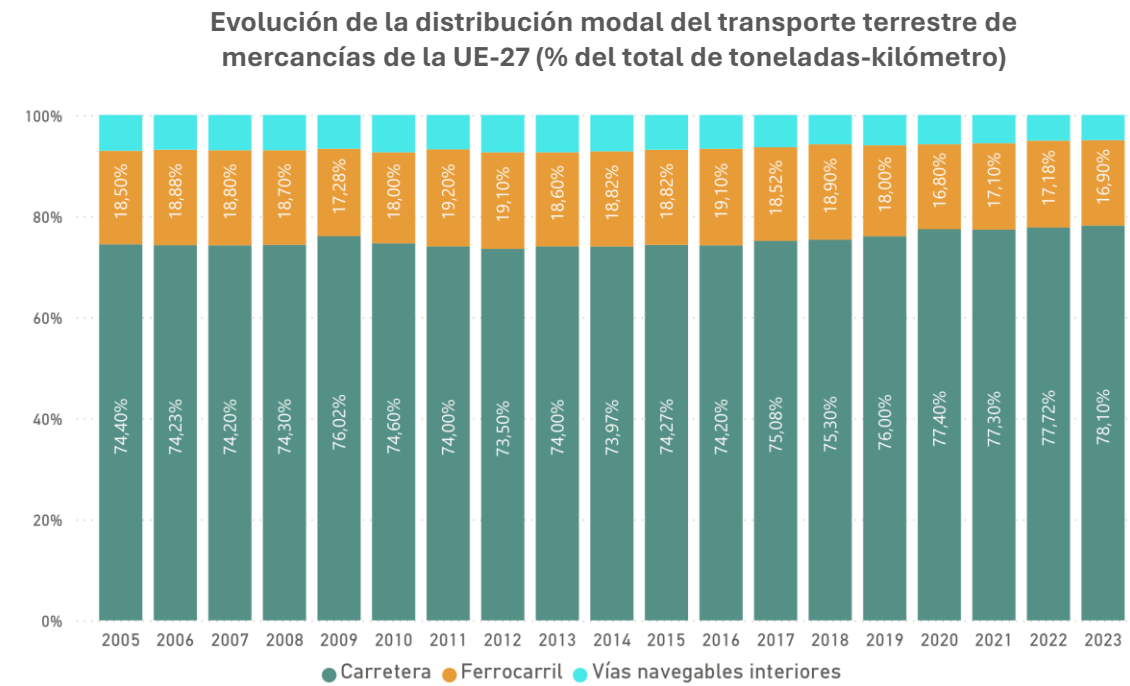
Grecia (98,9%), España (95,8%) y Dinamarca (91,8%) son los países de la Europa continental en los que la carretera tiene un mayor peso relativo.

Letonia era el único país, hasta el año 2022, en el que el ferrocarril tenía mayor peso que el resto de modos de transporte terrestre de mercancías, representando un 53,2%, pero en el año 2023, este porcentaje ha caído hasta el 44%. Tras Letonia, que sigue siendo el país con mayor peso relativo del ferrocarril, se encuentran Lituania (39,1%), Suiza (34,3%), Eslovaquia (30,4%) y Eslovenia (30,2%).

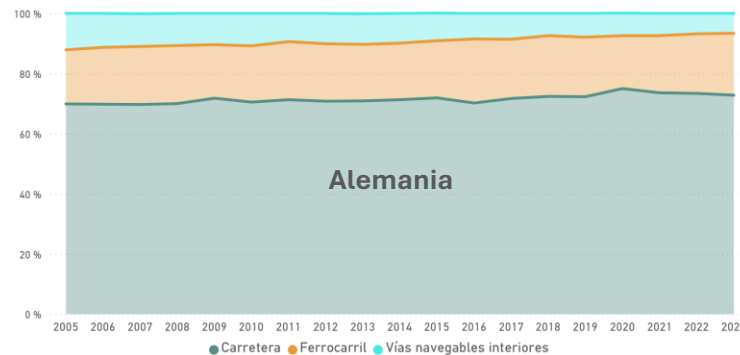
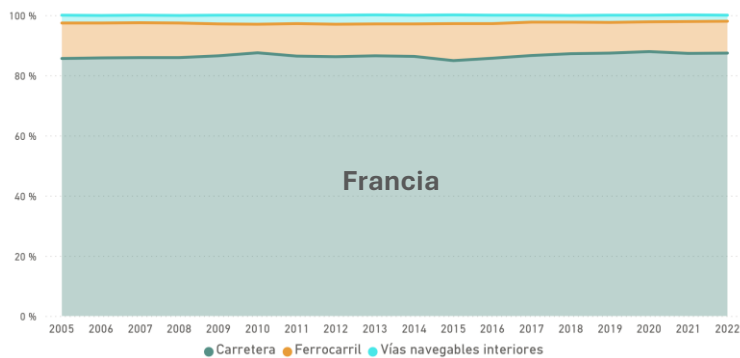
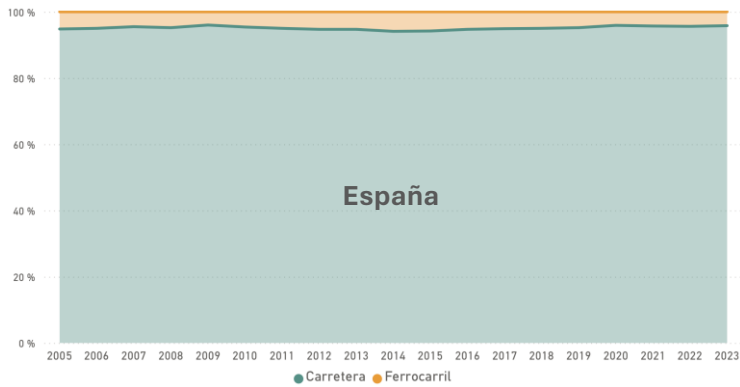
Países Bajos es el país en que más peso tienen las vías navegables interiores (40,9%), seguido de Rumanía (22,3%) y Bulgaria (17,9%).

7. DISTRIBUCIÓN MODAL

7.2 DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS



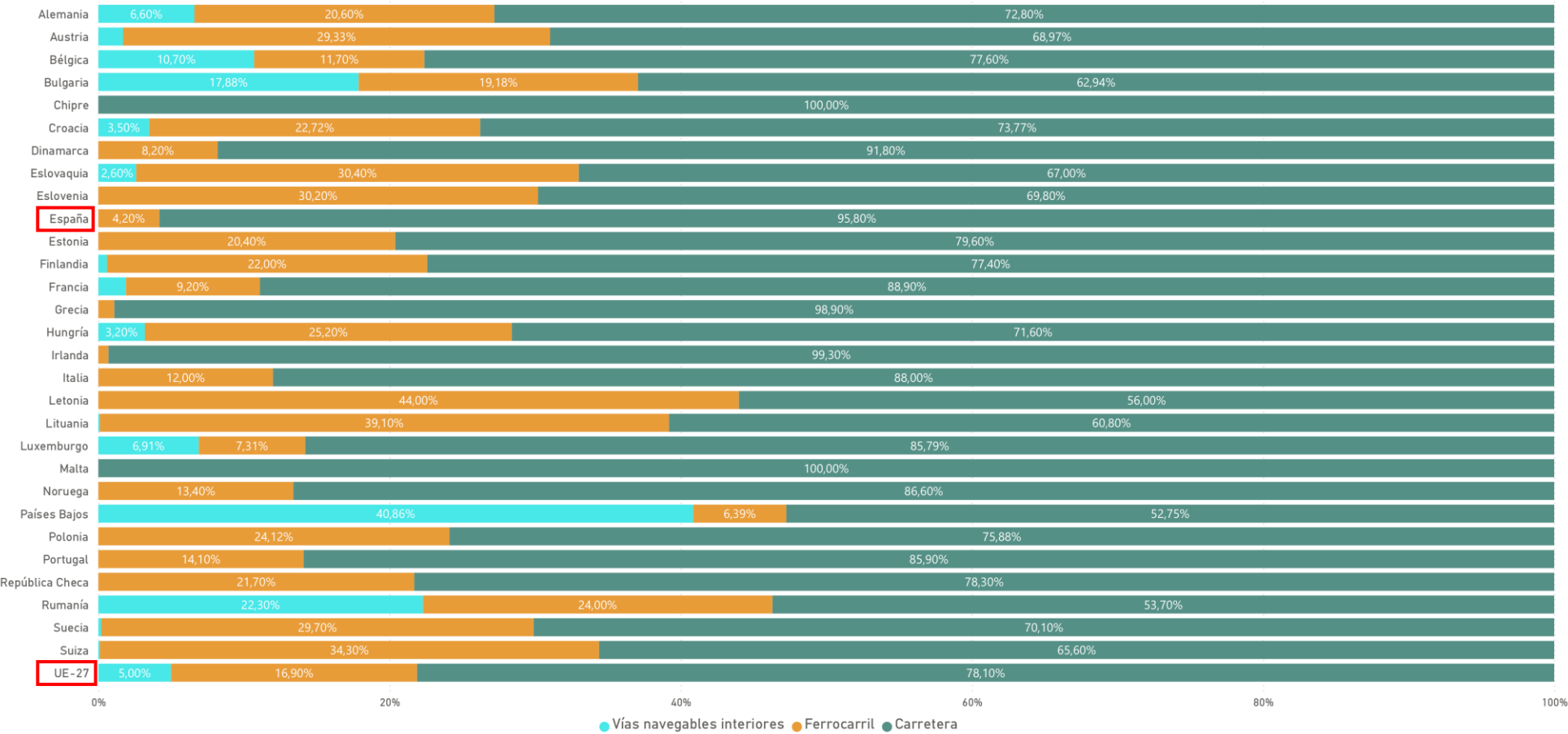
Evolución de la distribución modal del transporte terrestre de mercancías (% del total de t-km)



7. DISTRIBUCIÓN MODAL

7.2 DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS

Distribución modal del transporte terrestre de mercancías. Año 2023
% del total de toneladas-kilómetro



8. INTERMODALIDAD

Este capítulo presenta estadísticas sobre el transporte intermodal de mercancías en la Unión Europea (UE) y los países de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC o, por sus siglas en inglés, EFTA).

Las estadísticas contienen un conjunto de indicadores desarrollados por Eurostat sobre mercancías transportadas en contenedores y otras unidades de transporte intermodal (UTI).

Las tendencias recientes en los datos ilustran claramente la importancia y el creciente papel del transporte intermodal en Europa. El enfoque principal se centra en la proporción de **unitización** en diferentes modos de transporte.

La “**unitización**” expresa la proporción del total de mercancías transportadas en Unidades de Transporte Intermodal (UTI), es decir, unidades de transporte estandarizadas aptas para diferentes modos de transporte, con respecto al transporte total de mercancías por carretera. Estas UTI incluyen contenedores convencionales, cajas móviles y otros contenedores especializados, con equipos que puedan manipularse por sí mismos (semirremolques) o por equipos especializados (grúas pórtico o móviles). En el transporte por carretera, el peso de las mercancías transportadas se mide como «peso bruto», es decir, incluye el embalaje, pero excluye la tara (peso en vacío) del contenedor en el que se transportan las mercancías.

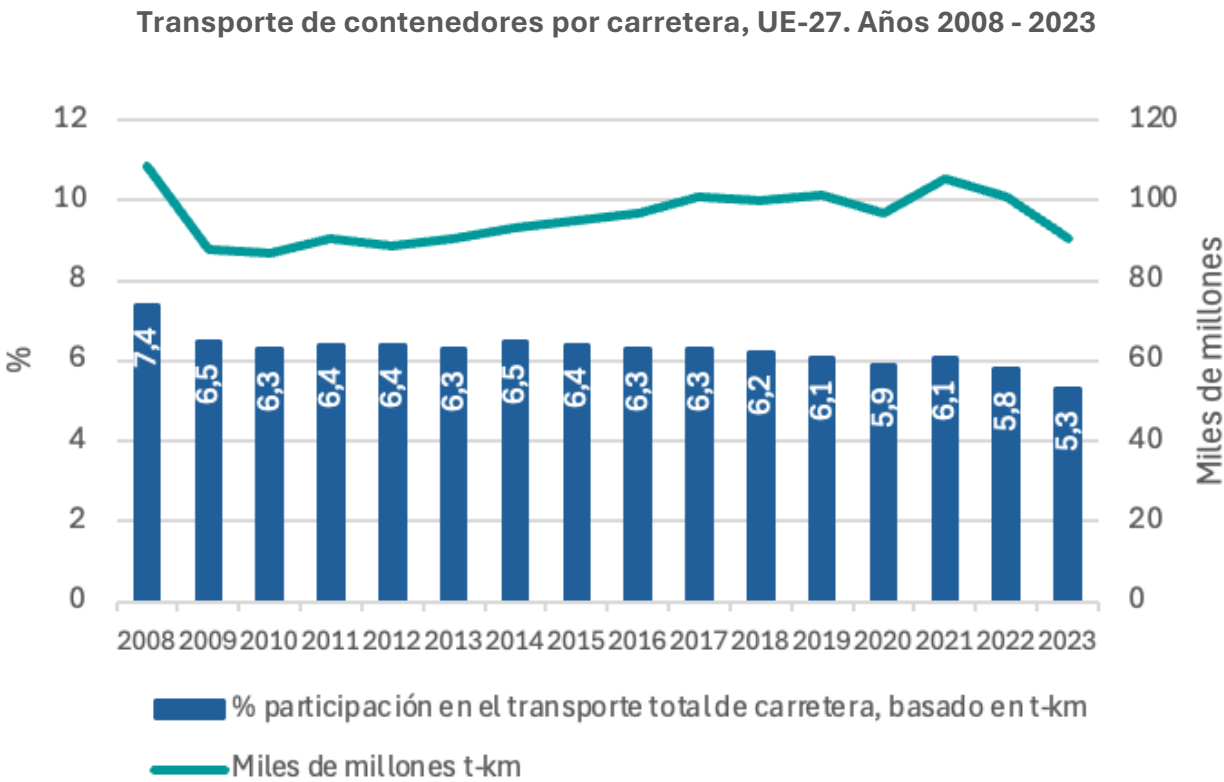
El potencial de transferencia modal del transporte de mercancías por carretera de larga distancia en contenedores (en toneladas-kilómetro y en toneladas) relaciona el transporte de contenedores cargados por carretera **a distancias de 300 km o más** con el transporte total de contenedores cargados por carretera. Se generan dos indicadores independientes, para el rendimiento del transporte y el volumen de transporte, respectivamente:

- ✓ Potencial de transferencia modal del transporte de mercancías por carretera de larga distancia en contenedores (en toneladas-kilómetro para el peso bruto de las mercancías).
- ✓ Potencial de transferencia modal del transporte de mercancías por carretera de larga distancia en contenedores (en toneladas para el peso bruto de las mercancías).

8. INTERMODALIDAD

8.1. INTERMODALIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Durante el período 2008-2023, la proporción del transporte de contenedores en el total del transporte por carretera en la UE ha descendido del 7,4% del 2008 al 5,3% del 2023, situándose en 90.254 millones de tn-km.



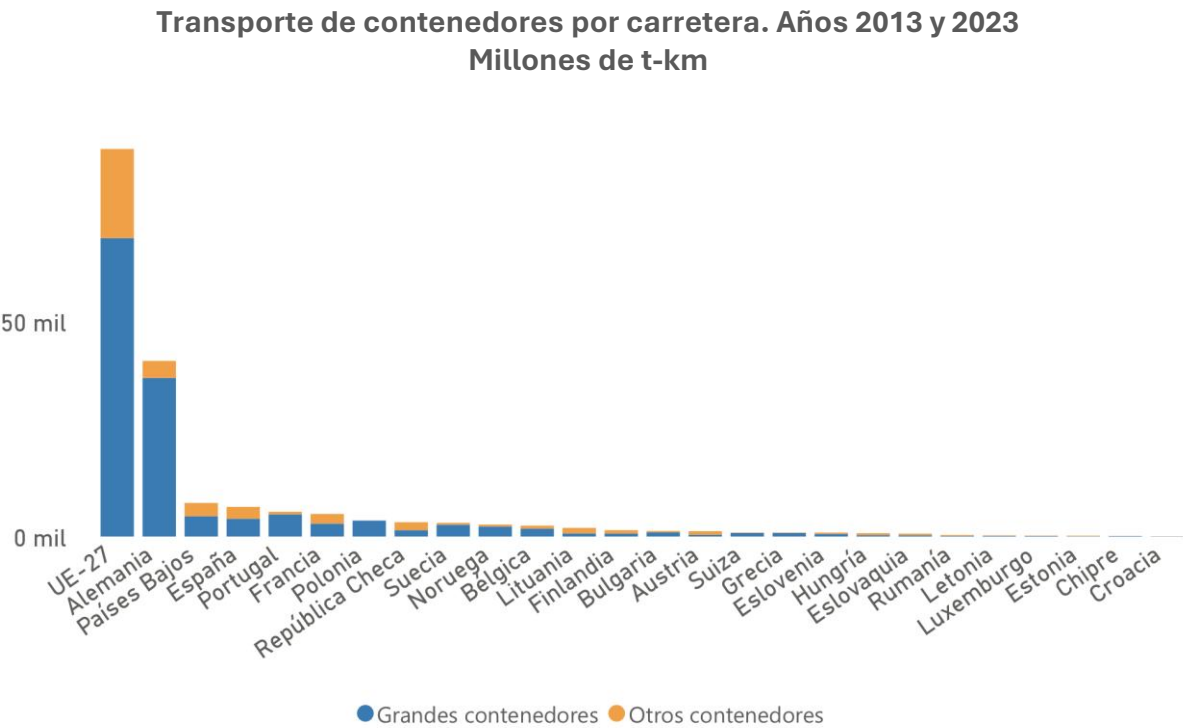
8. INTERMODALIDAD

8.1. INTERMODALIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

En los últimos diez años, el volumen de transporte de mercancías en contenedores por carretera disminuyó en nueve países de la UE. Lituania destaca por su marcado aumento del transporte de contenedores por carretera durante este período (más del 200%).

En 20 países de la UE, las toneladas-kilómetro transportadas en contenedores por carretera descendieron en 2023 con respecto al año 2022.

Alemania, con más de 40.000 millones de toneladas-kilómetro, fue, con diferencia, el Estado miembro de la UE con el mayor volumen de transporte de contenedores. Entre 2022 y 2023 disminuyó un 7,5%, pero entre los años 2013 y 2023 aumentó un 5,9%.



8. INTERMODALIDAD

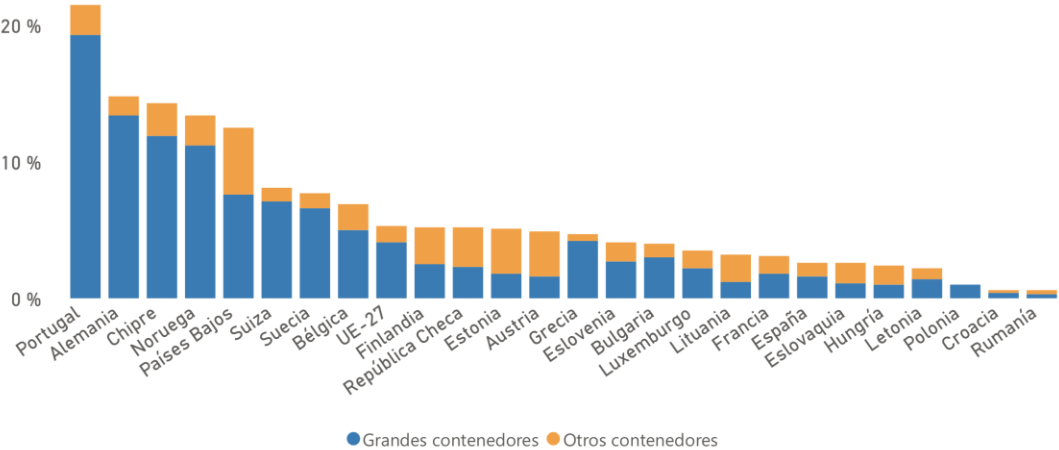
8.1. INTERMODALIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

En el año 2023, seis países de la UE tuvieron porcentajes de unitización de mercancías en el transporte por carretera superiores a la media estimada de la UE. Estos fueron: Portugal (21,5%), Alemania (14,8%), Chipre (14,4%), Países Bajos (12,5%), Suecia (7,6%) y Bélgica (6,9%). Los países de la AELC, Noruega (13,4%) y Suiza (8%), también tuvieron una tasa de unitización para carretera superior a la media de la UE en 2023.

Los grandes contenedores constituyeron la mayor parte de la unitización del transporte de mercancías por carretera en la mayoría de los países de la UE. Las excepciones fueron República Checa, Estonia, Lituania, Hungría, Austria, Rumanía y Eslovaquia, donde la mayor parte del transporte de contenedores por carretera se realizó en otros contenedores.

En Estonia, Chipre, Portugal, Suecia y Noruega, el transporte marítimo desempeña un papel importante. Bélgica, Alemania y los Países Bajos cuentan con importantes puertos de contenedores que sirven como puntos de entrada de mercancías a la UE (Amberes-Brujas en Bélgica, Hamburgo y Bremen/Bremerhaven en Alemania, y Rotterdam en los Países Bajos). El hecho de que los contenedores que llegan o salen por mar tiendan a transportarse por carretera, en particular hacia y desde el interior de los puertos marítimos, podría ser una de las explicaciones de las altas tasas de unitización observadas en el transporte por carretera en estos países.

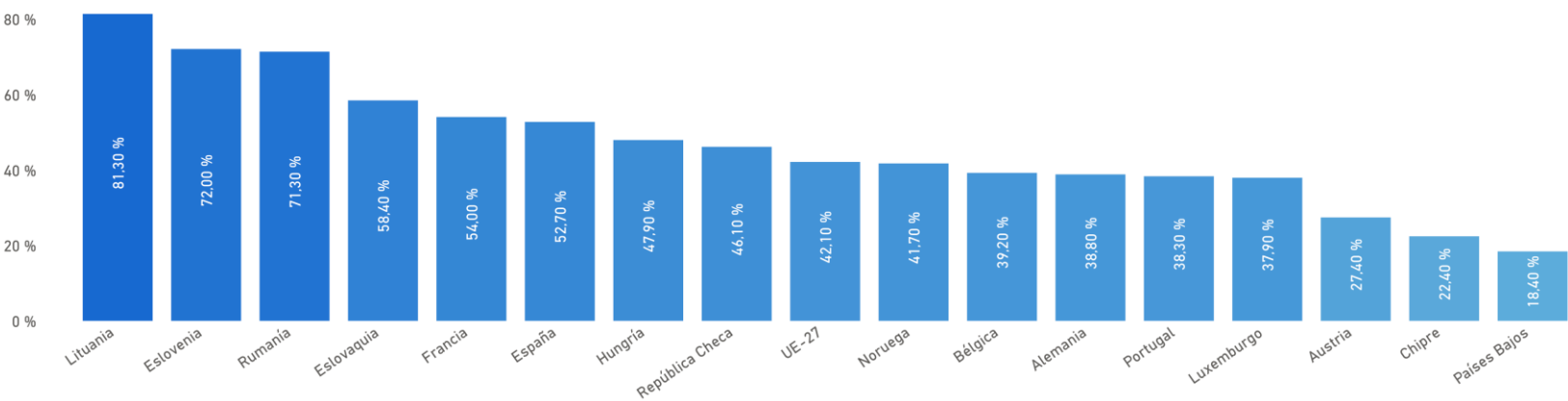
Transporte de contenedores por carretera. Año 2023
% de participación en el total del transporte de mercancías por carretera, basado en t-km



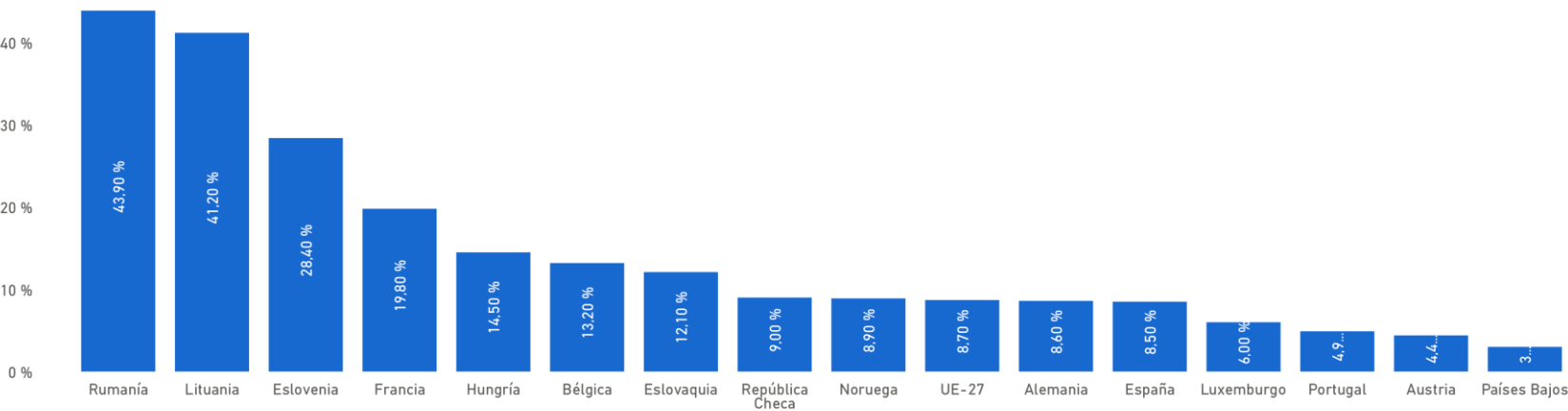
8. INTERMODALIDAD

8.2. POTENCIAL DE CAMBIO MODAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DE LARGA DISTANCIA EN CONTENEDORES

Potencial de cambio modal del transporte de mercancías por carretera de larga distancia en contenedores. Año 2023
% de participación con respecto al total del transporte de mercancías por carretera en contenedores, basado en t-km



Potencial de cambio modal del transporte de mercancías por carretera de larga distancia en contenedores. Año 2023
% de participación en el total del transporte de mercancías por carretera, basado en t



9. TRANSPORTE INTERNACIONAL TMCD RO-RO

El tráfico de **mercancías Ro-Ro totales (expedidas y recibidas)** en **España alcanzó en 2024 el volumen de 26,3 millones de toneladas**, habiéndose contabilizado **963.652 UTIs**. Según Autoridades Portuarias muestra como los principales puertos en este tipo de tráficos, tanto por volumen de mercancías como por UTI's en 2023, son los siguientes: Bahía de Algeciras, Valencia, Barcelona, Santander, Bilbao y Almería.

La distribución de los tráficos en el año 2024 posiciona al puerto de **Bahía de Algeciras con el 44,90% de los volúmenes** de tráficos y el **49,12% de las UTI's**, le siguen Valencia y Barcelona en el pódium de tráficos expedidos por Autoridad Portuaria, pero sin alcanzar el 20% en ninguno de estos dos puertos, tanto en toneladas como UTI's.

Desde 2010 a 2024 casi todos los puertos de la lista anterior han presentados evoluciones positivas en las toneladas totales, liderados por Bahía de Algeciras (8,28%) seguido de Almería (8,25%) y Valencia (7,15%). La excepción es Bilbao con una pérdida de tráficos de -0,68%.

La evolución en las toneladas totales de 2024 respecto a 2023, muestra crecimientos importantes en los puertos de Bilbao (27,85%) y Almería (12,38%) y un decrecimiento importante para el puerto de Bahía de Algeciras (-11,32%). La evolución de las UTI's muestra crecimientos en todos los puertos excepto en el puerto de Santander (-6,06%).

Observando la evolución por países, el ranking de los seis principales países, en 2024, en el tráfico total de este tipo es: Marruecos, Italia, Bélgica, Reino Unido, Irlanda y Francia.

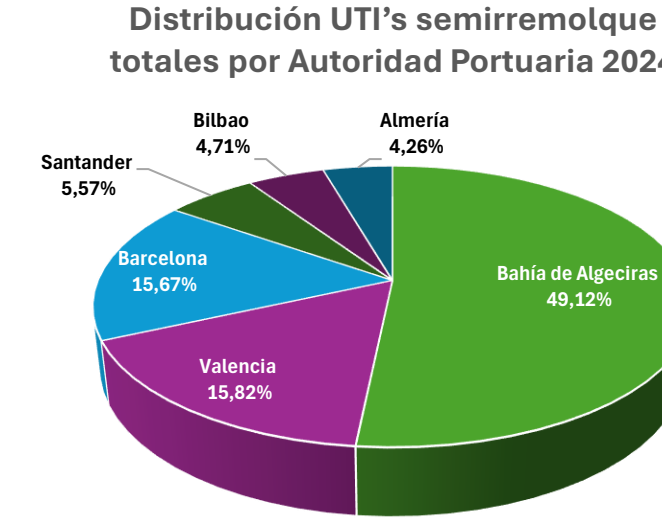
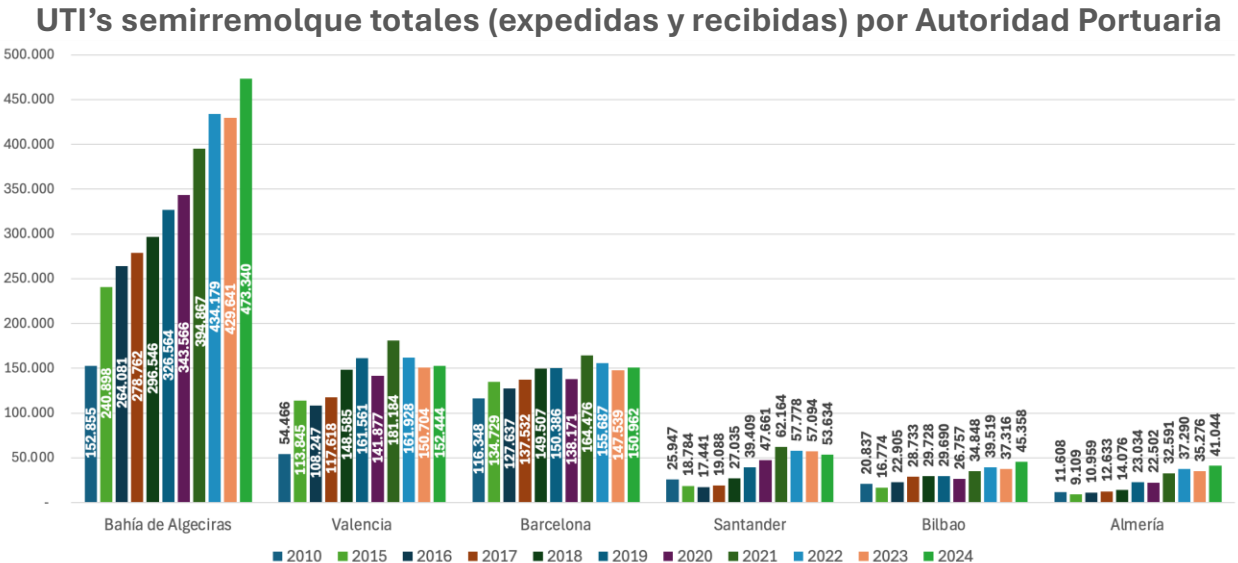
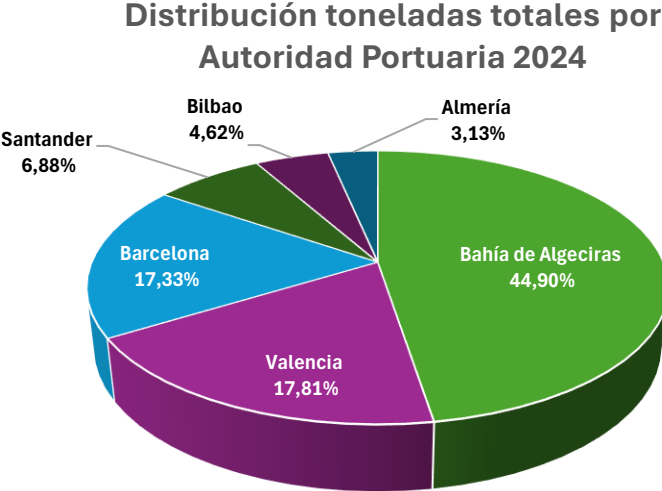
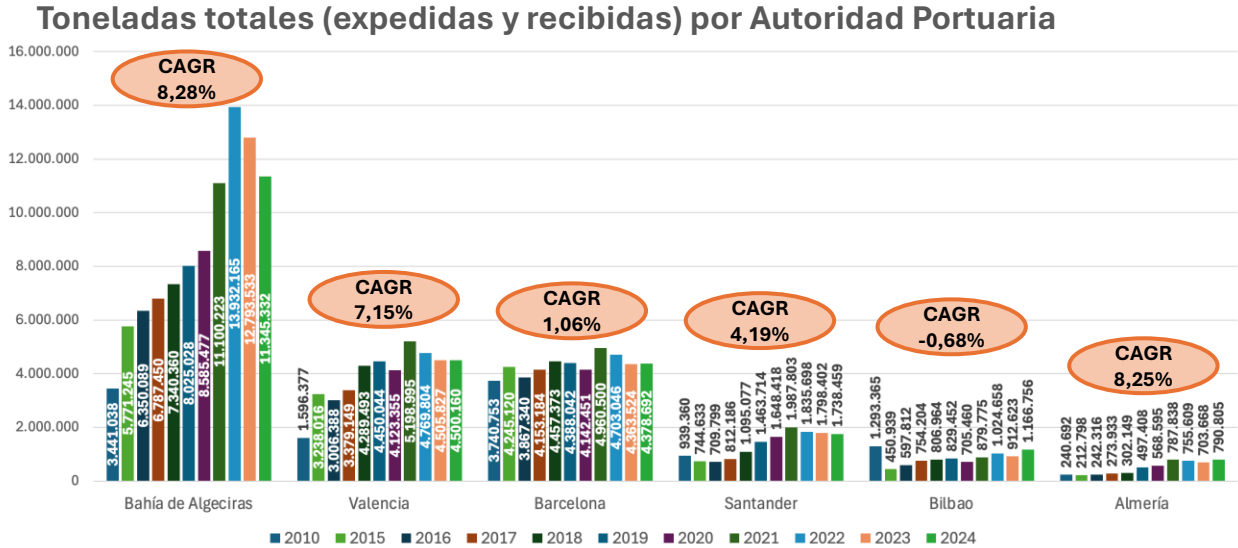
En cuanto a la distribución geográfica, el país mejor posicionado es **Marruecos**, con casi la mitad de las toneladas (**49,82 %, 12,6 millones de toneladas**) y más de la mitad de las UTI's (**55,15%, 531.486 UTIs**). Le siguen Italia con una participación del 33,91% en toneladas y un 31,28% en UTI's y Bélgica (6,43% de las toneladas y 5,20% de las UTI's).

De 2010 a 2024 presentan tasas de crecimiento positivas en las toneladas totales Irlanda (50,38%) seguida de lejos por Marruecos (7,37%), Bélgica (3,99%), Italia (3,63%). Sin embargo, las tasas de crecimiento son negativas en los casos de Finlandia (-9,42%), Argelia (-4,03%) y Francia (-2,59%).

La evolución de las toneladas totales en 2024 muestra ascensos en los principales países, liderando este crecimiento Argelia (183,65%), seguido por Bélgica (32,03%), Túnez (10,96%), Reino Unido (10,85%), Irlanda (6,14%) y Francia (1,96%). El resto de países analizados presenta decrecimientos: Finlandia (-11,06%), Marruecos (-10,99%) e Italia (-0,76%).

9. TRANSPORTE INTERNACIONAL TMCD RO-RO

9.1 TRANSPORTE INTERNACIONAL TMCD RO-RO SEGÚN AUTORIDAD PORTUARIA DE ORIGEN O DESTINO



9. TRANSPORTE INTERNACIONAL TMCD RO-RO

9.2 TRANSPORTE INTERNACIONAL TMCD RO-RO SEGÚN PAÍS DE ORIGEN O DESTINO

