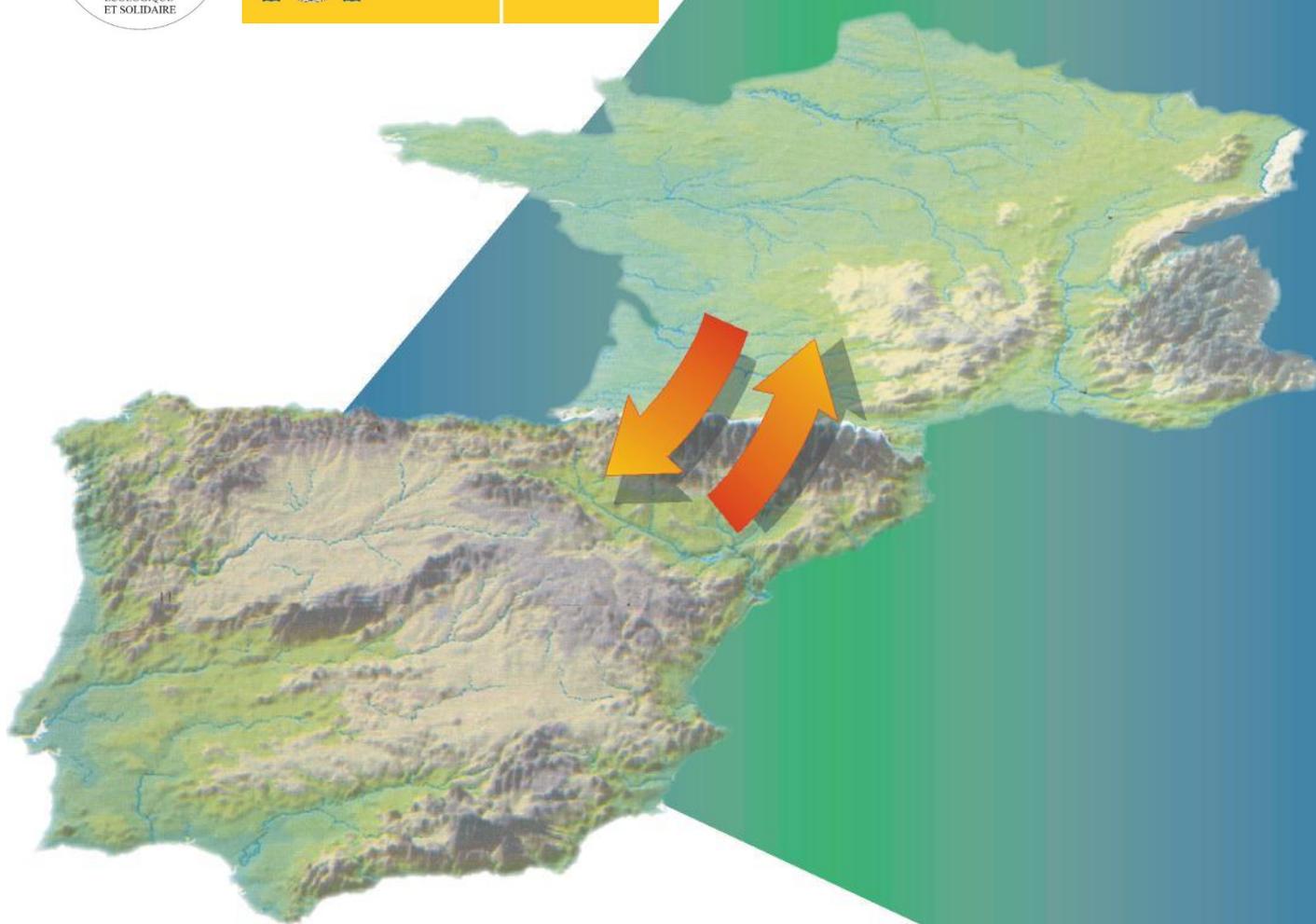


# Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos

DOCUMENTO Nº 8  
MAYO 2018



Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Fomento:  
[www.fomento.gob.es](http://www.fomento.gob.es)

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:  
<http://publicacionesoficiales.boe.es>

Título de la obra: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos. Documento nº 8, mayo 2018  
Autor: Ministerio de Fomento; Secretaría General de Transporte, División de Estudios y Tecnologías del Transporte  
Año de edición: 2018

*Edición digital:*  
1ª edición electrónica: mayo 2018  
Formato: Pdf  
Tamaño: 6,5 MB

NIPO: 161-15-032-X

Edita:  
© Ministerio de Fomento  
Secretaría General Técnica  
Centro de Publicaciones

**Aviso Legal:** Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte, ni registrada, ni transmitida por un sistema de recuperación de información en ninguna forma ni en ningún medio, salvo en aquellos casos específicamente permitidos por la Ley.



# Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos

DOCUMENTO Nº 8  
MAYO 2018



Coordinación:

ESPAÑA

Ministerio de Fomento  
Secretaría General de Transporte  
División de Estudios y Tecnología del Transporte  
Paseo de la Castellana, 67  
28071 MADRID  
Tel +34 915978213  
[www.fomento.gob.es](http://www.fomento.gob.es)

FRANCIA

Ministère de la Transition écologique et solidaire  
Direction Régionale de l'Environnement, de  
l'Aménagement  
et du Logement Occitanie  
1 rue de la cité administrative  
CS 80002  
31074 Toulouse Cedex 9  
<http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr>



# ÍNDICE

<b>1</b>	<b>PREÁMBULO</b> .....	<b>8</b>
	1.1 El Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos .....	8
	1.2 Objetivos del OTP .....	9
	1.3 Marco socioeconómico .....	9
	1.4 Infraestructuras de transporte .....	10
	1.5 Transporte de viajeros .....	10
	1.6 Transporte de mercancías .....	10
<b>2</b>	<b>MARCO SOCIOECONÓMICO</b> .....	<b>12</b>
	2.1 Contexto europeo .....	12
	2.2 Resumen de la construcción de la Unión Europea .....	13
	2.3 Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) .....	16
	2.4 Evolución demográfica .....	18
	2.5 Datos económicos generales .....	22
	2.6 Comercio exterior .....	25
	2.7 Tasa de motorización .....	29
<b>3</b>	<b>INFRAESTRUCTURAS</b> .....	<b>31</b>
	3.1 Carreteras .....	31
	3.2 Ferrocarriles .....	43
	3.3 Aeropuertos .....	49
	3.4 Puertos .....	51
<b>4</b>	<b>TRANSPORTE DE VIAJEROS</b> .....	<b>54</b>
	4.1 Tráfico y transporte por carretera .....	54
	4.2 Transporte ferroviario .....	68
	4.3 Transporte aéreo .....	71
	4.4 Resumen del transporte de viajeros .....	74
	4.5 Evolución del transporte de viajeros entre 2001 y 2015 .....	76
<b>5</b>	<b>TRANSPORTE DE MERCANCÍAS</b> .....	<b>81</b>
	5.1 Tráfico y transporte por carretera .....	81
	5.2 Transporte ferroviario .....	87
	5.3 Transporte marítimo .....	89
	5.4 Resumen del transporte de mercancías .....	94
	5.5 Evolución del transporte de mercancías entre 2001 y 2015 .....	96
<b>6</b>	<b>CONCLUSIONES</b> .....	<b>103</b>



## ÍNDICE DE MAPAS

1. Mapa político de Europa (a 01/01/2016).....	12
2. Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) – Corredores de la Red Básica .....	17
3. Densidad de población en Europa en 2015 (NUTS 2).....	20
4. Evolución demográfica en Europa entre 2010 y 2015 (NUTS 2).....	21
5. PIB regional (NUTS 2) en 2015 expresado en PPA (UE-28=100) .....	24
6. Red estructurante de carreteras en la zona pirenaica (2015).....	31
7. Intensidad media diaria en los pasos fronterizos más importantes en la zona pirenaica en 2015 .....	33
8. Red estructurante de carreteras en el área pirenaica en 2015 y proyectos en curso .....	39
9. Red de carreteras. Horizonte RTE-T .....	42
10. Red ferroviaria europea.....	43
11. Redes ferroviarias en el área pirenaica.....	44
12. Red ferroviaria de pasajeros RTE-T .....	47
13. Red ferroviaria de mercancías. Horizonte RTE-T.....	48
14. Aeropuertos de la red RTE-T en los países miembros de la UE.....	49
15. Aeropuertos de los territorios no insulares de Portugal, España y Francia .....	50
16. Puertos de la red RTE-T en los países miembros de la UE .....	51
17. Puertos de los territorios no insulares de Portugal, España y Francia.....	52
18. Reparto del flujo de vehículos ligeros que cruzaron la frontera en las dos autopistas en 2015 .....	64
19. Reparto del flujo de viajeros que cruzaron la frontera en las dos autopistas en 2015.....	65
20. Distribución del tráfico de vehículos ligeros (IMD) en las dos autopistas en 2015 por país de matriculación .....	66
21. Distribución de los viajeros en las dos autopistas en 2015 por país de origen/destino.....	67
22. Transporte de los principales aeropuertos de la Península Ibérica con el resto de Europa.....	73
23. Esquema de la distribución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2015 (en millones de viajeros).....	75
24. Mercancías recibidas en los puertos de la Península Ibérica procedentes del resto de la UE-28 en 2015 .....	91
25. Mercancías enviadas desde los puertos de la Península Ibérica con destino el resto de la UE-28 en 2015 .....	91
26. Distribución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Europa en 2015 (en millones de toneladas) .....	95



## ÍNDICE DE TABLAS

1.	Demografía de España, Francia y Portugal en 2015 .....	18
2.	Población de las regiones periféricas de los Pirineos en 2015 .....	19
3.	Intercambios comerciales entre España y Portugal con la Europa geográfica en 2015 (en miles de millones de euros).....	25
4.	Intercambios comerciales entre España y Portugal con la Europa geográfica en 2015 (en millones de toneladas).....	27
5.	Puntos de paso fronterizo de los Pirineos.....	32
6.	Estimación del número de viajeros que cruzaron los Pirineos en ambos sentidos en 2015 y 2014, y distribución intercambio-tránsito (en millones de viajeros) .....	59
7.	Estimación del número de viajeros que cruzaron los Pirineos en autocar en los dos sentidos en 2015 y 2014, y distribución intercambio-tránsito (en millones de viajeros).....	61
8.	Distribución de vehículos ligeros y viajeros en intercambio y tránsito en las dos autopistas .....	63
9.	Flujo de viajeros ferroviarios en las líneas internacionales (número de viajeros) .....	68
10.	Flujo de viajeros ferroviarios en las líneas regionales (número de viajeros) .....	69
11.	Flujo de viajeros ferroviarios en las líneas locales (número de viajeros).....	70
12.	Distribución del total de pasajeros por vía aérea con origen/destino la Península Ibérica en 2015 .....	73
13.	Resumen del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2015 (en millones de viajeros).....	74
14.	Evolución en términos relativos del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica.....	79
15.	Evolución en términos relativos del flujo de viajeros entre la Península Ibérica con la antigua UE-15+Suiza+Noruega.....	80
16.	Evolución en términos relativos del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y Francia.....	80
17.	Evolución en términos relativos del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y la UE-15 + Suiza + Noruega (sin Francia) .....	80
18.	Carga media de los vehículos pesados .....	85
19.	Estimación del transporte de mercancías por carretera a través de los Pirineos en 2015.....	85
20.	Reparto de los intercambios de mercancías según origen y destino (en porcentaje sobre toneladas).....	86
21.	Reparto de los intercambios de mercancías según origen y destino (en millones de toneladas) .....	86
22.	Distribución del transporte de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y el resto de Europa, en millones de toneladas (2015).....	90
23.	Tráfico de vehículos entre 2010 y 2013 de la ADM Gijón-Nantes.....	92
24.	Tráfico de vehículos entre 2013 y 2016 de la ADM Vigo-Nantes.....	92
25.	Resumen del transporte de mercancías a través de los Pirineos en 2015 (en millones de toneladas).....	94



26. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica.....	97
27. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15.....	98
28. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Francia .....	99
29. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 (sin Francia).....	101
30. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica (sin la UE-15).....	102

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

1. Evolución de la población de España, Francia y Portugal entre 1960 y 2015.....	18
2. Evolución de la población de las regiones próximas a los Pirineos entre 1990 y 2015.....	19
3. Evolución del PIB a precios de mercado en términos de PPA (UE-28=100) (periodo 2000-2015).....	22
4. Evolución del PIB a precios de mercado (periodo 2000-2015), en miles de euros per cápita.....	23
5. Evolución del PIB de las regiones fronterizas de los Pirineos en términos de paridad de poder adquisitivo (UE-28 = 100).....	23
6. Evolución del comercio exterior del conjunto España-Portugal con la Europa geográfica entre 2001 y 2015 (en miles de millones de euros).....	26
7. Evolución del comercio exterior del conjunto España-Portugal con la Europa geográfica entre 2001 Y 2015 (en millones de toneladas).....	27
8. Distribución del comercio exterior de España y Portugal con la Europa geográfica en 2015 (%).....	28
9. Participación de España y de Portugal en el comercio de la Península Ibérica con la Europa geográfica en 2015 (%).....	29
10. Evolución de la tasa de motorización (número de vehículos por mil habitantes).....	30
11. IMD anual de los pasos fronterizos en el año 2015 (incluidos todos los vehículos).....	34
12. Evolución diaria del tráfico en la autopista A63 en 2015 (Bariatou).....	35
13. Evolución diaria del tráfico en la autopista A9 en 2015 (Le Perthus).....	35
14. Evolución del tráfico en las autopistas litorales por día de la semana en 2015 .....	36
15. Tráficos medios mensuales en las autopistas litorales en 2015.....	37
16. Evolución del tráfico medio anual en las dos autopistas.....	38
17. IMD anual de vehículos ligeros en los pasos fronterizos en 2015 (suma de ambos sentidos).....	56
18. Evolución de la intensidad media diaria anual en el conjunto de los Pirineos.....	57
19. Evolución de la intensidad media diaria de vehículos ligeros en las autopistas pirenaicas.....	57



20. IMD de autocares en los pasos fronterizos durante el año 2015 (suma de ambos sentidos de circulación).....	60
21. Evolución del flujo de viajeros ferroviarios de 2008 hasta 2015.....	71
22. Distribución del transporte de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y Europa en 2015 .....	72
23. Reparto modal de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2015.....	74
24. Evolución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica .....	77
25. Evolución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 (más Suiza y Noruega) .....	77
26. Evolución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y Francia .....	78
27. Evolución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 (menos Francia) + Suiza + Noruega.....	79
28. IMD de vehículos pesados (incluyendo autocares) en los puntos fronterizos de mayor tráfico en 2015.....	82
29. Evolución de la IMD anual de los vehículos pesados (incluye autocares) que cruzaron la frontera hispano-francesa.....	83
30. Evolución de la IMD de los vehículos pesados (incluye autocares) en las 2 autopistas .....	84
31. Evolución del transporte ferroviario de mercancías, en ambos sentidos, a través de los Pirineos (en miles de toneladas) .....	87
32. Países de origen y destino de las mercancías ferroviarias al norte de los Pirineos en 2015 .....	88
33. Distribución del transporte de mercancías por vía marítima con origen y destino en los puertos de la Península Ibérica en 2015.....	89
34. Tráfico de vehículos entre 2010 y 2013 de la ADM Gijón-Nantes.....	92
35. Tráfico de vehículos entre 2013 y 2016 de la ADM Vigo-Nantes.....	93
36. Evolución de los intercambios de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y la UE entre 2000 y 2015.....	93
37. Reparto modal del transporte de mercancías a través de los Pirineos en 2015 .....	94
38. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica .....	96
39. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15.....	97
40. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Francia .....	99
41. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 sin Francia .....	100
42. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa (sin la UE-15).....	101



# 1 PREÁMBULO

El presente informe constituye el documento nº8 publicado por el Observatorio Hispano-francés de Tráfico en los Pirineos (OTP). Es el fruto del trabajo conjunto de los ministerios español y francés en materia de transportes, con el objetivo común de crear un instrumento permanente para la medida de los flujos de transporte existentes en la frontera de los Pirineos.

El documento nº8 presenta datos del año 2015. También se muestran los datos del tráfico de vehículos de la autopista del mar Vigo-Nantes del año 2016, ya que estaban disponibles en el momento de redactar este informe.

Para el cálculo del flujo de viajeros por carretera, el informe nº8 recoge los resultados de las encuestas de autocares realizadas en 2012 en las dos autopistas francesas (A9 y A63), así como los de las encuestas de vehículos ligeros realizadas en 2013 y 2014 en las autopistas, y en 2010 en los cuatro pasos centrales (Somport, Fos, Pas de la Case y Bourg-Madame). Estas encuestas permiten determinar los índices de ocupación de los vehículos ligeros y autocares, el origen y destino de los viajeros así como el motivo de sus desplazamientos.

Para la evaluación del transporte de mercancías por carretera, así como su reparto por origen y destino, en el informe nº 8 se emplean los resultados de la encuesta «Transit» del año 2010.

En resumen, el OTP nº8 recoge la evolución de los flujos de viajeros y mercancías entre 2001 y 2015.

## 1.1 EL OBSERVATORIO HISPANO-FRANCÉS DE TRÁFICO EN LOS PIRINEOS

Conscientes de la magnitud del transporte transfronterizo, de su crecimiento en el pasado y de su probable evolución futura, los gobiernos español y francés crearon un instrumento binacional encargado de seguir la evolución de estos flujos.

Las sucesivas cumbres bilaterales hispano-francesas vieron la necesidad de este instrumento compartido, que se concretó en 1998 en La Rochelle, con la creación del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (OTP).

El OTP fue concebido como un grupo de trabajo conjunto, formado por personal de los ministerios responsables del transporte en ambos países. Sus objetivos se centran en la elaboración de una base de datos común de los flujos de transporte transfronterizo, tanto de viajeros como de mercancías, teniendo en cuenta todos los modos de transporte.



Después de diecisiete años de funcionamiento, el OTP ha demostrado ser un instrumento eficaz y muy útil para las administraciones correspondientes y para el análisis estadístico del complejo sistema de transporte que sirve al intercambio entre la Península Ibérica y el resto de Europa.

## 1.2 OBJETIVOS DEL OTP

Para alcanzar de manera progresiva los objetivos fijados, y debido a los numerosos datos relacionados con el transporte e intercambio entre los países, en el Observatorio hispano-francés se acordó, desde la primera publicación de este documento, establecer un índice general para la presentación de los trabajos. La estructura del informe consta de cuatro capítulos sobre los siguientes temas:

- El marco socioeconómico;
- Las infraestructuras;
- El transporte de viajeros;
- El transporte de mercancías.

Cada uno de estos capítulos se construye a partir del conjunto de estadísticas, bases de datos y estudios realizados que están disponibles en ambos países.

El trabajo consiste en recoger, homogeneizar, armonizar y proporcionar un enfoque multimodal al conjunto de las fuentes, con el fin de proporcionar información sobre los aspectos relativos al transporte en los Pirineos. Para ello, el OTP se constituye como un instrumento abierto al exterior y que busca contactos con las entidades que, desde un punto de vista técnico, contribuyan a alcanzar sus objetivos.

## 1.3 MARCO SOCIOECONÓMICO

Los flujos de transporte a través de los Pirineos, ya sean de viajeros como de mercancías, se enmarcan dentro de un contexto socio-económico que considera tanto la situación regional de las comunidades fronterizas de ambos países como el contexto europeo. Este contexto se ha expandido notablemente hacia el este desde la creación del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos.

De esta manera, el contenido de este capítulo considera el ámbito europeo, después el ámbito nacional y finalmente el ámbito regional.

Los datos geográficos se refieren, en la medida de lo posible, a toda la Europa geográfica<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Europa geográfica: los 28 países de la Unión europea así como Macedonia, Turquía, Islandia, Montenegro, Suiza, Noruega, Albania, Bosnia-Herzegovina, Serbia, Ucrania, Bielorrusia, Rusia, Georgia, Armenia y Azerbaiyán.



## 1.4 INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

Este capítulo analiza las características técnicas de las infraestructuras de transporte que conectan España y Francia, en su triple vertiente europea, nacional y regional, con un nivel de detalle apropiado a la escala considerada. Se describe la situación actual y los desarrollos previstos por los instrumentos de planificación vigentes.

## 1.5 TRANSPORTE DE VIAJEROS

Si bien el principal objetivo del OTP reside en los flujos de mercancías, el transporte de viajeros es también de gran interés, ya que los viajeros y las mercancías comparten las mismas infraestructuras en los modos de transporte terrestre.

En el Observatorio se considera necesario tener en cuenta todos los modos de transporte. Los diferentes modos compiten entre sí y se complementan, y la evolución del transporte en cada uno de ellos es indicativa de su atractivo. Los flujos de viajeros se evalúan en función del modo de transporte empleado, el origen y destino, y los pasos fronterizos utilizados.

Se analiza asimismo la evolución desde el año 2001 del transporte a través de los Pirineos según el modo empleado, y los movimientos de intercambio con Francia y de tránsito a través de Francia. Ello permite determinar las tendencias pasadas y presentes, así como su correlación con la evolución de algunas variables aclaratorias.

Se considera dos clases de flujos:

- Los que utilizan los modos de transporte terrestre, para los que los flujos que se evalúan son aquellos que cruzan físicamente la frontera común de los Pirineos, ya sea en intercambio entre Francia y España o Portugal, o de tránsito por Francia.
- Un segundo grupo, compuesto por los pasajeros del modo aéreo, en el que se muestran los flujos entre los aeropuertos de la Península Ibérica (España y Portugal) y el resto de aeropuertos de la Europa geográfica.

## 1.6 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Este capítulo refleja los principales flujos de mercancías en función del origen/destino, modo de transporte y en su caso, paso fronterizo.

El análisis de la evolución de los flujos por modo y su evolución durante los diez últimos años, permite establecer las tendencias pasadas y recientes.

Como ocurre para los viajeros, los flujos de mercancías pueden dividirse en dos grupos distintos:



- El primero es el relativo al modo de transporte terrestre (carretera y ferroviario), en el que el OTP contabiliza todos los vehículos que cruzan la frontera, cualquiera que sea su origen o destino.
- El segundo se refiere al modo marítimo, en el que el OTP considera únicamente los flujos entre los puertos de la Península Ibérica y los del resto de la Europa geográfica.

Para determinar el origen/destino y la naturaleza de las mercancías transportadas por carretera, en el presente informe se emplean los resultados de la encuesta Transit 2010. Los flujos ferroviarios de mercancías se obtienen a partir de los datos publicados por Eurostat.

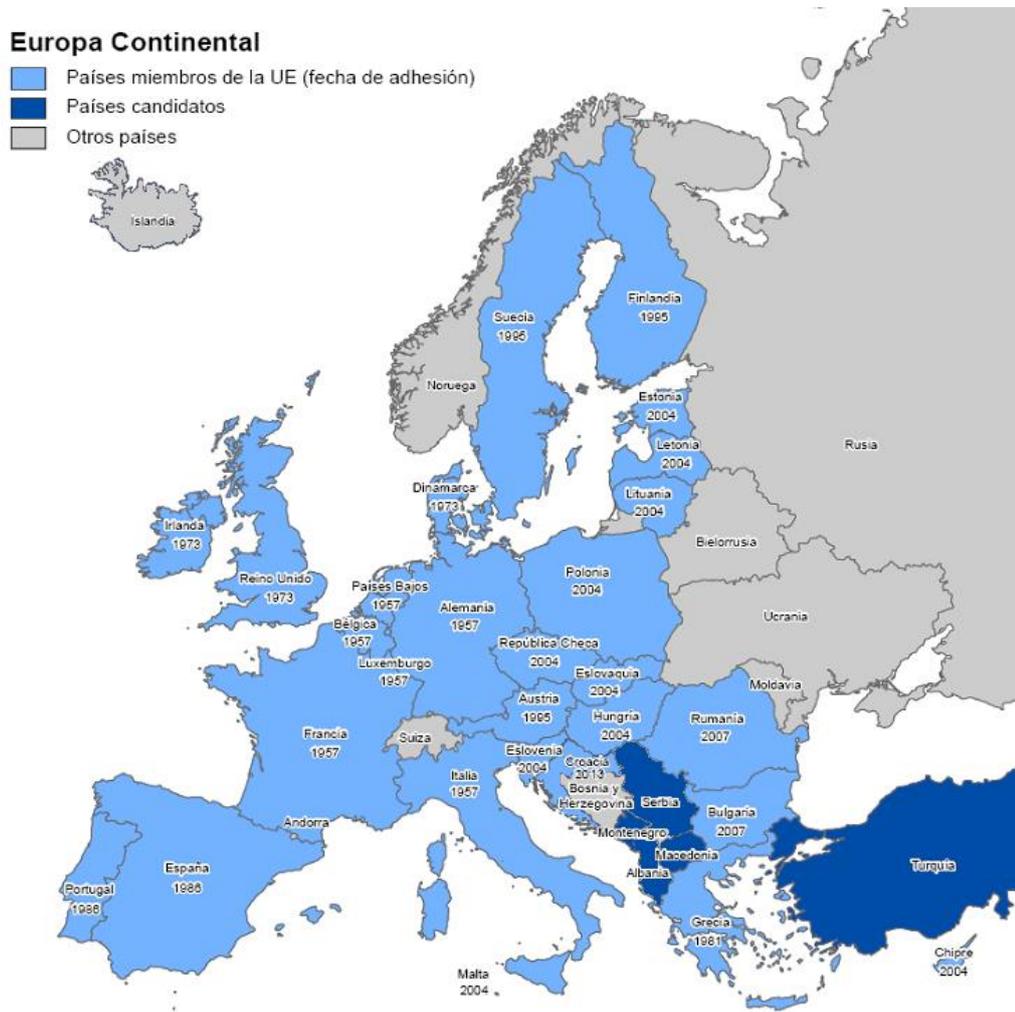


## 2 MARCO SOCIOECONÓMICO

### 2.1 CONTEXTO EUROPEO

En el mapa 1 se representa Europa y el año de adhesión de los países miembros de la Unión Europea (UE). Se representan asimismo los países que son oficialmente candidatos a entrar en la UE.

MAPA 1: MAPA POLÍTICO DE EUROPA (A 01/01/2016)





## 2.2 RESUMEN DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA

Los principales hitos de la construcción de la Unión europea han sido los siguientes:

- 1951 ➤ Firma en París del tratado constituyente de la Comunidad Europea del Carbón y el Acero (CECA), siendo los seis países firmantes: Bélgica, la República Federal de Alemania, Francia, Italia, Luxemburgo y los Países Bajos.
- 1957 ➤ Firma de dos tratados en Roma, el primero crea la Comunidad Económica Europea (CEE) y el segundo, la Comunidad Europea de la Energía Atómica (Euratom).
- 1958 ➤ Entrada en vigor de los tratados de Roma.
- 1960 ➤ Firma de la Convención de Estocolmo que crea la Asociación Europea de Libre Comercio (AELE).
- 1962 ➤ Entrada en vigor de la Política Agrícola Común (PAC).
- 1968 ➤ 1 de julio: Unión Aduanera.
- 1972 ➤ Entrada en vigor de la «Serpiente Monetaria Europea».
- 1973 ➤ Adhesión de 3 nuevos países (Dinamarca, Reino Unido e Irlanda) a la Comunidad Económica Europea (CEE); Noruega lo rechaza por referéndum.
- 1979 ➤ Creación del Sistema Monetario Europeo (SME), en sustitución de la «Serpiente Monetaria Europea» y del ECU.
- 1981 ➤ Adhesión de Grecia a la CEE.
- 1986 ➤ Adhesión de España y de Portugal a la CEE.
- 1989 ➤ Caída del muro de Berlín.
- 1990 ➤ Firma del acuerdo de Schengen.
- 1991 ➤ Acuerdo sobre la creación del Espacio Económico Europeo (EEE).  

Reunificación alemana e integración en la CEE de la antigua República Democrática Alemana (RDA).
- 1992 ➤ Firma del tratado de la Unión Europea en Maastricht.  

Firma del acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo en Oporto.
- 1993 ➤ 1 de enero: aplicación del Mercado Único.  

1 de noviembre: entrada en vigor del Tratado de Maastricht.



1995 ➤ Adhesión de Austria, Finlandia y Suecia a la Unión Europea.

Entrada en vigor del acuerdo de Schengen.

Adopción de la denominación « euro » y del calendario de paso a la moneda única.

1997 ➤ El Consejo Europeo de Ámsterdam se consagra a la reforma de las instituciones, para adaptarlas al funcionamiento de una futura Unión Europea extendida a más de 15 países.

2001 ➤ Tratado de Niza.

2002 ➤ Sustitución de las monedas nacionales por una moneda europea única, el euro, en los países de la zona euro (Alemania, Austria, Bélgica, España, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Irlanda, Luxemburgo, Países Bajos y Portugal).

2004 ➤ Adhesión de 10 nuevos países a la Unión Europea (Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, República Checa, Eslovaquia, Hungría, Eslovenia, Chipre y Malta), que alcanza así los 25 países.

2005 ➤ Turquía, Croacia y la antigua República Yugoslava de Macedonia son consideradas como países candidatos a la adhesión a la Unión Europea.

2007 ➤ Adhesión de Bulgaria y de Rumanía a la Unión Europea.

Entrada de Eslovenia en la zona euro.

Celebración de la 11ª cumbre entre la Unión Europea y Ucrania en Kiev.

Firma del acuerdo de Estabilización y Asociación entre la UE y Montenegro, y entre la UE y Serbia.

Firma del Tratado de Lisboa por todos los países miembros de la UE, que deben ratificarlo antes de finales de 2008 para su entrada en vigor en 2009.

Ampliación del espacio Schengen a Estonia, la República Checa, Lituania, Hungría, Letonia, Malta, Polonia, Eslovaquia y Estonia.

2008 ➤ Entrada de Chipre y Malta en la zona euro.

Entrada en vigor del « Acuerdo de Cielos Abiertos » entre la UE y Estados Unidos. Puesta en marcha de la Unión por el Mediterráneo.

Entrada de Suiza en el espacio Schengen.

Kosovo es reconocido como candidato potencial a la adhesión a la Unión Europea.

2009 ➤ Eslovaquia adopta el euro como moneda oficial.

Petición de adhesión a la UE de Islandia, Albania y Serbia.

Entrada en vigor del Tratado de Lisboa.



2010 ➤ Inicio de las negociaciones de adhesión de Islandia.

Montenegro es considerado como país candidato a la adhesión a la UE.

2011 ➤ Entrada de Estonia en la zona euro.

Liechtenstein se incorpora al espacio Schengen.

2012 ➤ Inicio de las negociaciones de adhesión de Montenegro.

Serbia es considerado como país candidato a ingresar en la UE.

2013 ➤ Adhesión de Croacia a la UE.

2014 ➤ Entrada de Letonia en la zona euro.

Albania es considerada como país candidato a la adhesión a la UE.

2015 ➤ Retirada la petición de adhesión de Islandia.

Entrada de Lituania en la zona euro.

2016 ➤ Referéndum favorable a la salida del Reino Unido de la Unión Europea.

Bosnia-Herzegovina es reconocida como candidato potencial a la adhesión a la UE

2017 ➤ Reino Unido notifica oficialmente al Consejo Europeo su intención de abandonar la UE, conforme al artículo 50 del Tratado de Lisboa.

Para la elaboración del presente documento, se considera la condición que posee cada país a fecha 1 de enero de 2015, a saber:

Antigua UE-15: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Suecia.

Países integrados en 2004: Chipre, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, República Checa, Eslovaquia, Eslovenia.

Países integrados en 2007: Bulgaria, Rumania.

Países integrados en 2013 (UE28): Croacia

Países candidatos (oficiales): Albania, Macedonia, Montenegro, Serbia y Turquía.

Resto de Europa: Andorra, Armenia, Azerbaiyán, Bielorrusia, Bosnia-Herzegovina, Islas Feroe, Georgia, Groenlandia, Islandia, Kosovo, Liechtenstein, Moldavia, Noruega, Rusia, San Marino, Suiza, Ucrania.



## 2.3 RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE (RTE-T)

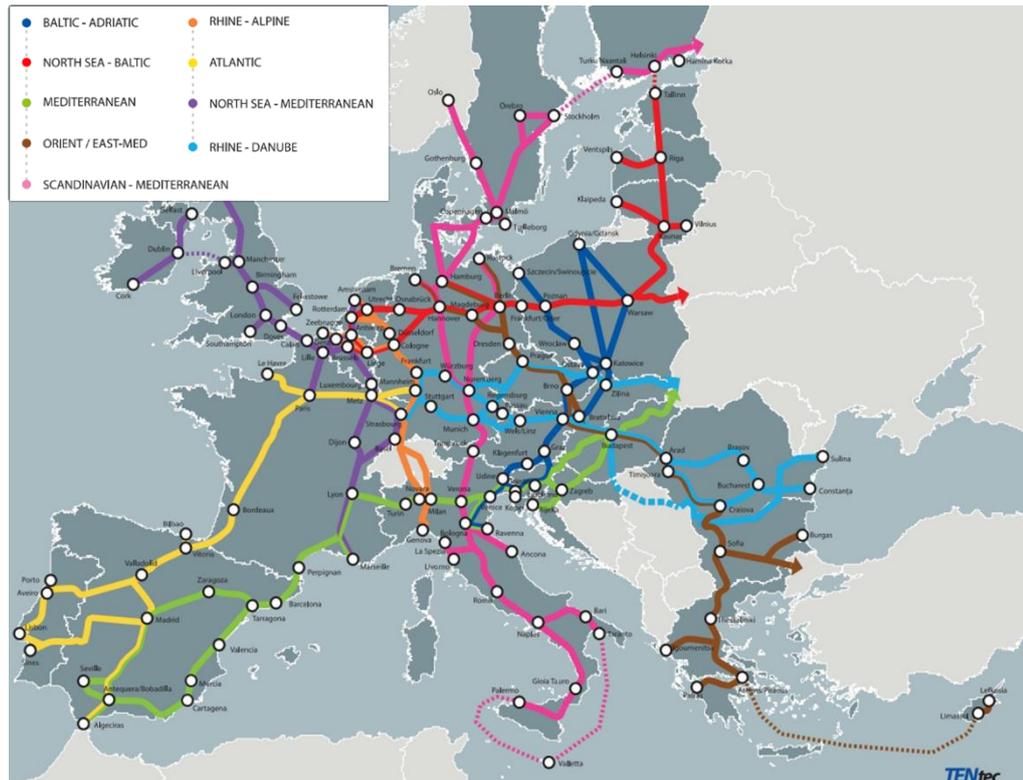
La nueva política de la UE en materia de transporte triplica hasta los 26.000 millones de euros los recursos que dedicará la UE al transporte durante el período 2014-2020, al tiempo que centra esa financiación en una nueva red central claramente definida. La nueva red constituirá el eje de los transportes en el mercado único europeo y, además de eliminar estrangulamientos y de modernizar las infraestructuras, racionalizará en toda la Unión las operaciones transfronterizas de transporte tanto para los viajeros como para las empresas.

La RTE-T está jerarquizada siguiendo dos niveles de planificación:

1. La red básica: está compuesta de aquellas partes de la red global que tienen la mayor importancia estratégica para la Unión Europea y sus estados miembros. La novedad que aportan estas orientaciones de la RTE-T es la introducción de 9 grandes corredores, que constituyen un verdadero refuerzo de las redes de transporte europeo, están destinados a facilitar el desarrollo de la red central y comprenden al menos tres modos de transporte, tres estados miembros y dos tramos transfronterizos:
  - \* Mar Báltico - Mar Adriático
  - \* Mar del Norte - Mar Báltico
  - \* Mediterráneo
  - \* Oriental - Mediterráneo Oriental
  - \* Escandinavia - Mediterráneo
  - \* Rin - Alpes
  - \* Atlántico
  - \* Mar del Norte - Mediterráneo
  - \* Rin - Danubio
2. La red global: se trata de una red multimodal que alcanza a todas las regiones europeas, con una accesibilidad que favorece el desarrollo económico, social y territorial de estas regiones así como la movilidad de sus ciudadanos. El objetivo es garantizar que progresivamente, de aquí a 2050, la gran mayoría de las empresas y de los ciudadanos europeos no estén a más de 30 minutos de tiempo de trayecto de esta extensa red.



## MAPA 2: RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE (RTE-T) – CORREDORES DE LA RED BÁSICA.



Fuente: Comisión Europea. *Mobility and Transport: Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe.*

Los corredores que cruzan los Pirineos son los corredores mediterráneo y atlántico.

El corredor mediterráneo (verde en el mapa), que enlaza los puertos de Algeciras, Cartagena, Valencia, Tarragona y Barcelona, atraviesa el sur de Francia, con un enlace hacia Marsella, Lyon hacia el norte de Italia y Eslovenia y un ramal a través de Croacia hacia Hungría y la frontera de Ucrania. Comprende la red de ferrocarril y de carreteras, los aeropuertos, los puertos, los terminales ferrocarril-carretera y, en el norte de Italia, también la vía navegable del Río Po. Los proyectos principales son las líneas de ferrocarril con ancho de vía UIC estándar, el túnel ferroviario Lyon –Turín y el cruce de Karst entre Trieste y Koper – Liubliana (Eslovenia).

El corredor atlántico (amarillo en el mapa), que enlaza los puertos ibéricos de Algeciras, Sines, Lisboa, Oporto y Bilbao, atravesando el oeste de Francia y, con un enlace desde Le Havre y Rouen, continúa hacia París y más hacia el este hacia Mannheim y Estrasburgo. Comprende las redes de ferrocarril y de carreteras, los aeropuertos, los puertos, las terminales ferrocarril-carretera y el Sena como vía navegable interior. Uno de sus objetivos principales es aumentar la interoperabilidad ferroviaria mediante el cambio al ancho de vía estándar UIC en la Península Ibérica.



## 2.4 EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA

La tabla 1 resume las principales características demográficas de España, Portugal y Francia en 2015.

TABLA 1: DEMOGRAFÍA DE ESPAÑA, FRANCIA Y PORTUGAL EN 2015

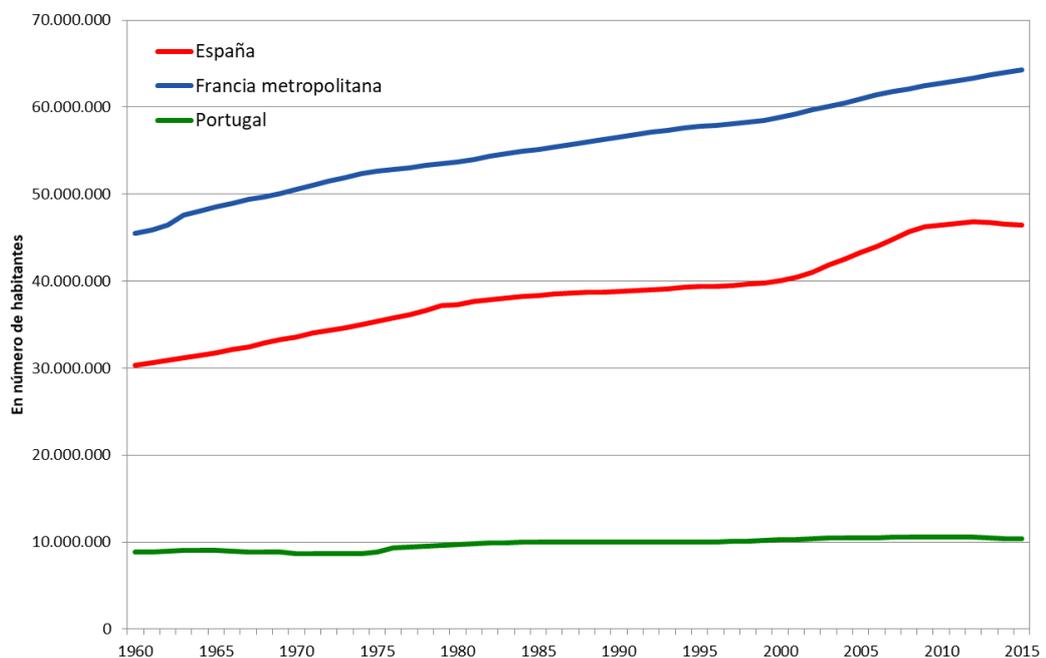
	Población (en millones de habitantes)	Crecimiento de la población en 10 años (2006-2015)	Crecimiento anual de la población (2014-2015)	Densidad de población (hab/km <sup>2</sup> )	% de la población europea
<b>España</b>	46,45	5,5%	-0,1%	91,8	9,1%
<b>Francia*</b>	64,28	4,8%	0,5%	118,2	12,6%
<b>Portugal</b>	10,37	-1,3%	-0,5%	112,7	2,0%
<b>UE-28</b>	508,50	4,0%	0,3%	114,0	100%

\* Francia metropolitana (no incluye los departamentos de Ultramar). En este documento, el término Francia designa siempre la Francia metropolitana.

Datos provisionales en 2015 para Francia y UE-28, estimados para Portugal.

Fuente: Eurostat. Población [demo\_pjan] para UE-28, España y Portugal INSEE para la Francia Metropolitana.

GRÁFICO 1: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE ESPAÑA, FRANCIA Y PORTUGAL ENTRE 1960 Y 2015



Fuente: Eurostat. Población [demo\_pjan].

En 2015, Francia, España y Portugal representaban cerca de un cuarto de la población total de los 28 países miembros de la Unión europea (23,8%), con 121,16 millones de habitantes. Este ratio se mantiene idéntico al presentado en el informe nº 6 (datos 2010) y nº7 (datos 2013).



En los diez últimos años, Francia y España han tenido tasas de crecimiento demográfico superiores a las de la UE-28: 5,5% para España y 4,9% para Francia, en relación al 4% de la UE-28 en el mismo periodo. Por el contrario, Portugal ha tenido un crecimiento demográfico negativo (-1,3%). Entre 2014 y 2015, solamente la tasa de crecimiento demográfico de Francia (0,5%) se situó por encima de la de UE-28 (0,3%).

España y Portugal han sufrido en los últimos años un descenso de su población (disminución regular desde 2012 para España y desde 2010 para Portugal).

En 2015, la densidad de población de la Francia metropolitana (118,3 hab/km<sup>2</sup>) fue superior a la media de la UE-28 (114,0 hab/km<sup>2</sup>), la de Portugal (112,7 hab/km<sup>2</sup>) fue ligeramente inferior, y la de España (91,8 hab/km<sup>2</sup>) se situó muy por debajo de la media de la UE-28.

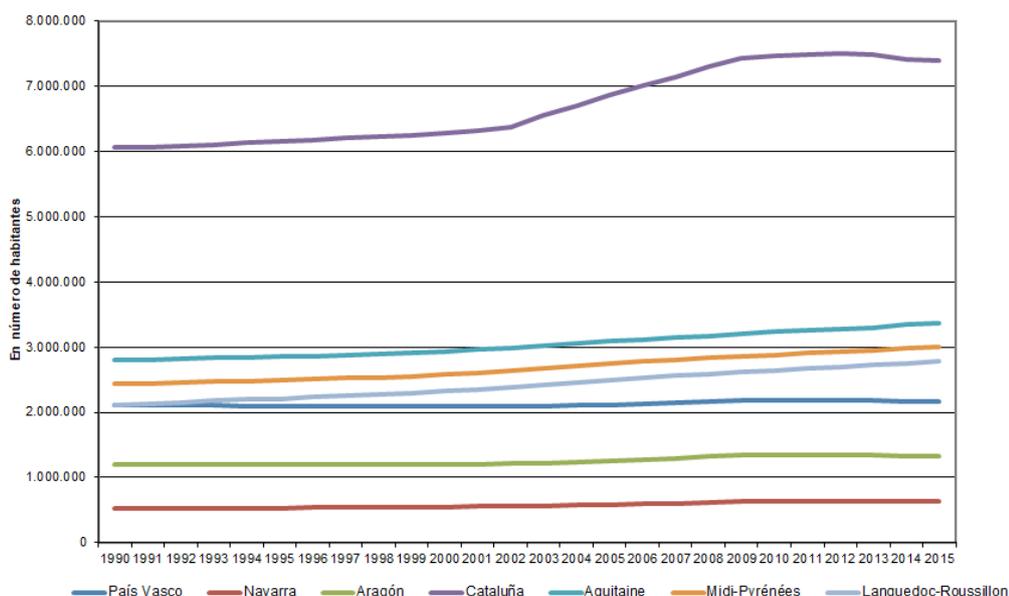
**TABLA 2: POBLACIÓN DE LAS REGIONES PERIFÉRICAS DE LOS PIRINEOS EN 2015**

	Población (en millones de habitantes)	Porcentaje de población entre 15 y 64 años	Crecimiento de la población en 10 años (2006-2015)	Crecimiento anual de la población (2014-2015)	Densidad de población (hab/km <sup>2</sup> )
<b>País Vasco</b>	2,165	64,4%	1,8%	-0,10%	299,3
<b>Navarra</b>	0,636	65,2%	7,5%	-0,01%	61,3
<b>Aragón</b>	1,326	64,8%	4,1%	-0,37%	27,8
<b>Cataluña</b>	7,397	65,6%	5,5%	-0,26%	230,3
<b>Aquitaine*</b>	3,372	62,2%	8,1%	0,87%	81,6
<b>Midi-Pyrénées*</b>	3,004	62,5%	8,2%	0,85%	66,3
<b>Languedoc-Roussillon*</b>	2,778	61,2%	9,6%	0,97%	101,5

\* Datos provisionales para 2015.

Fuente: Eurostat. Demografía – datos regionales [demo\_r\_d2jan].

**GRÁFICO 2: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE LAS REGIONES PRÓXIMAS A LOS PIRINEOS ENTRE 1990 Y 2015**



Datos provisionales para las regiones francesas en 2015.

Fuente: Eurostat. Demografía – datos regionales [demo\_r\_d2jan].



En 2015, la población de las cuatro regiones fronterizas españolas representaba un cuarto de la población total de España (24,8%), con 11.525 millones de habitantes, y la población de las tres regiones francesas, 14,2% de la población total francesa, con 9.155 millones de habitantes.

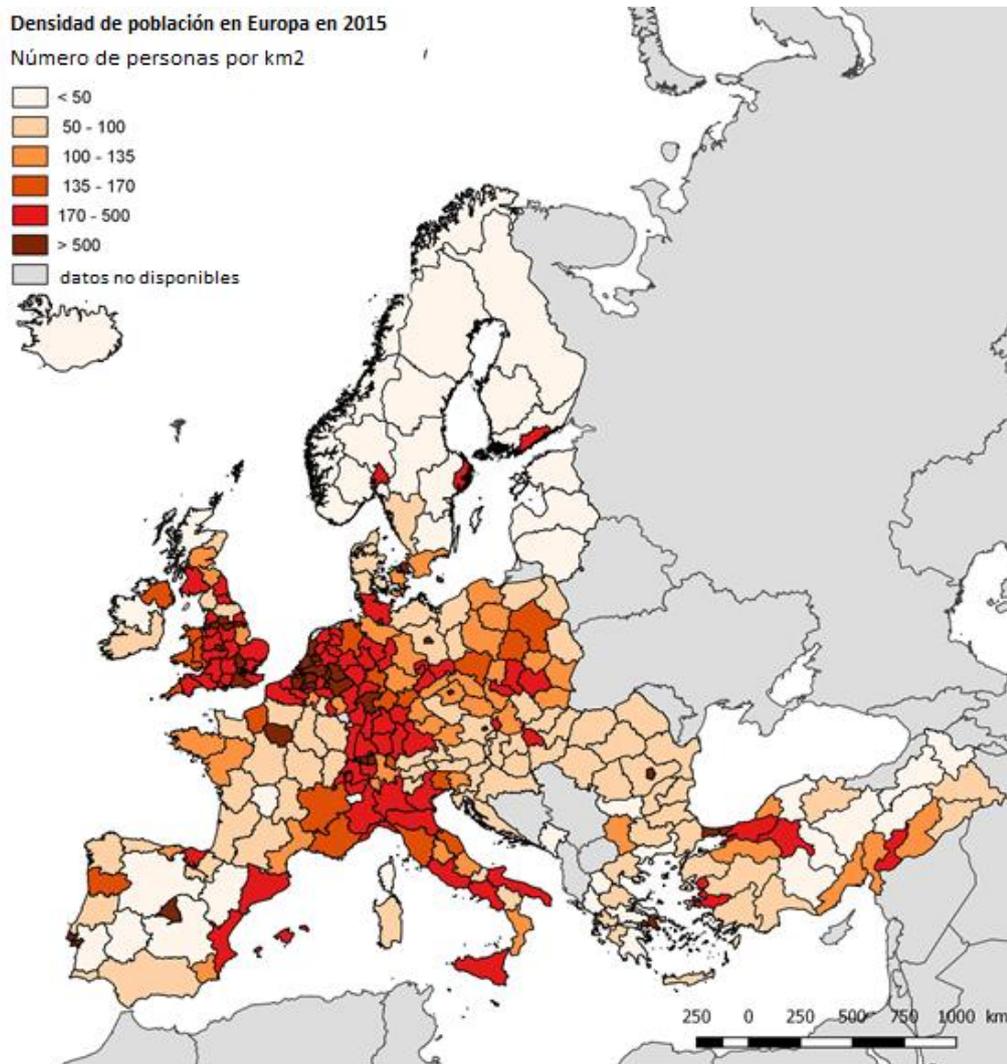
El reparto de la población entre las regiones fronterizas francesas es relativamente equilibrado, mientras que en España, la parte de Cataluña es bastante mayoritaria (7.397 millones de habitantes, es decir, el 64% de la población fronteriza española).

Las 4 regiones españolas han sufrido un descenso regular desde 2012, al contrario que las 3 francesas, en continuo crecimiento desde 1990, lo que explica un aumento mayor de la población fronteriza francesa a lo largo de los 10 últimos años.

En relación con la categoría de edad, el intervalo de 15-64 años se ha mantenido siempre menor en Francia que en España.

El mapa 3 indica la densidad de población europea, a escala regional NUTS 2, para el año 2015.

**MAPA 3: DENSIDAD DE POBLACIÓN EN EUROPA EN 2015 (NUTS 2)**



Fuente: Eurostat. Demografía [tgs00024].

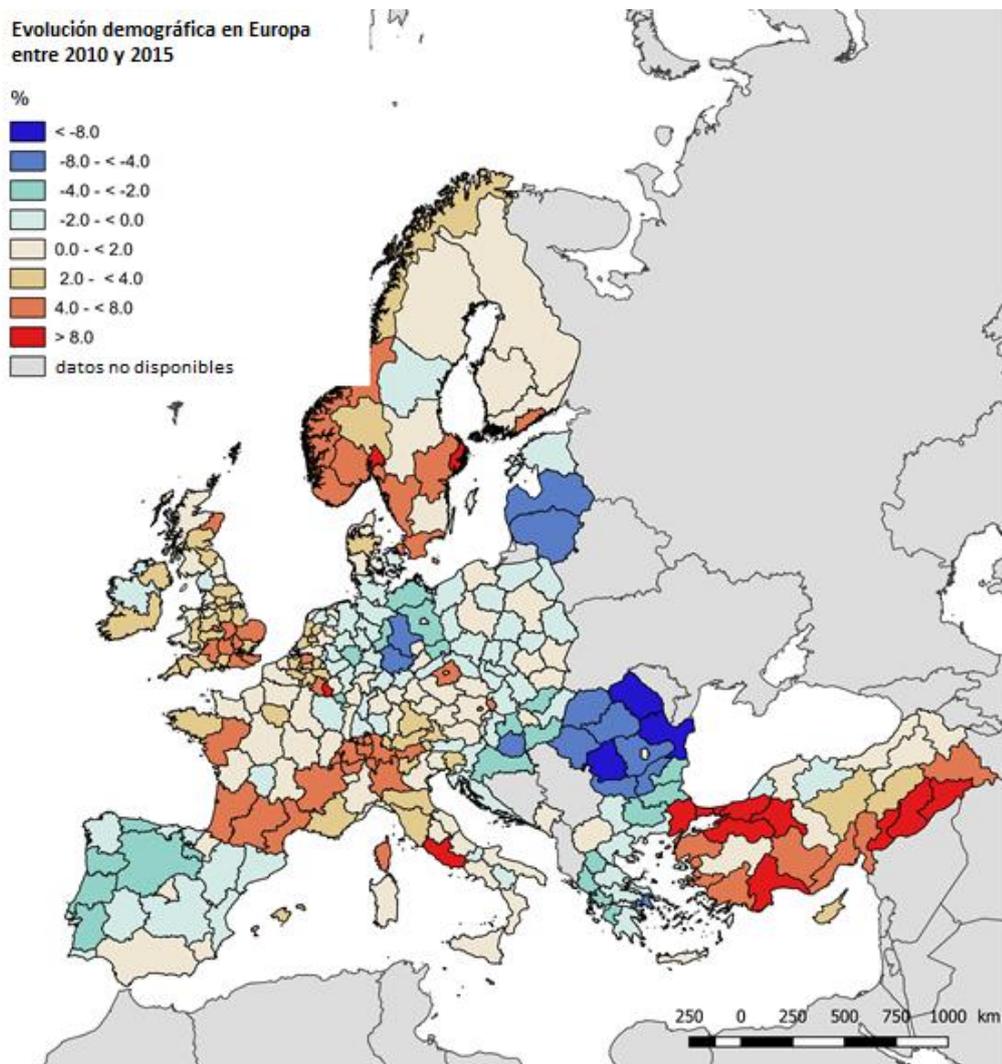


La densidad de población es mayor alrededor de las principales capitales europeas, que tienen una gran concentración de población como Bélgica, Países Bajos y Alemania.

En España los menores valores se dan en las comunidades de Aragón, Extremadura, Castilla y León y Castilla La Mancha y en Francia en Limousin. Las mayores densidades se encuentran en España en el País Vasco, Cataluña y la Comunidad Valenciana, y en Francia principalmente en Isla de Francia, Alsacia y el paso norte de Calais.

El mapa 4 indica la evolución demográfica en Europa entre 2010 y 2015, a escala regional NUTS 2.

MAPA 4: EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA EN EUROPA ENTRE 2010 Y 2015 (NUTS 2)



Fuente: Eurostat. Demografía – datos regionales [demo\_r\_d2jan].

Las regiones españolas presentan una evolución demográfica negativa entre 2010 y 2015, con excepción de Navarra, Madrid, Andalucía y Murcia.

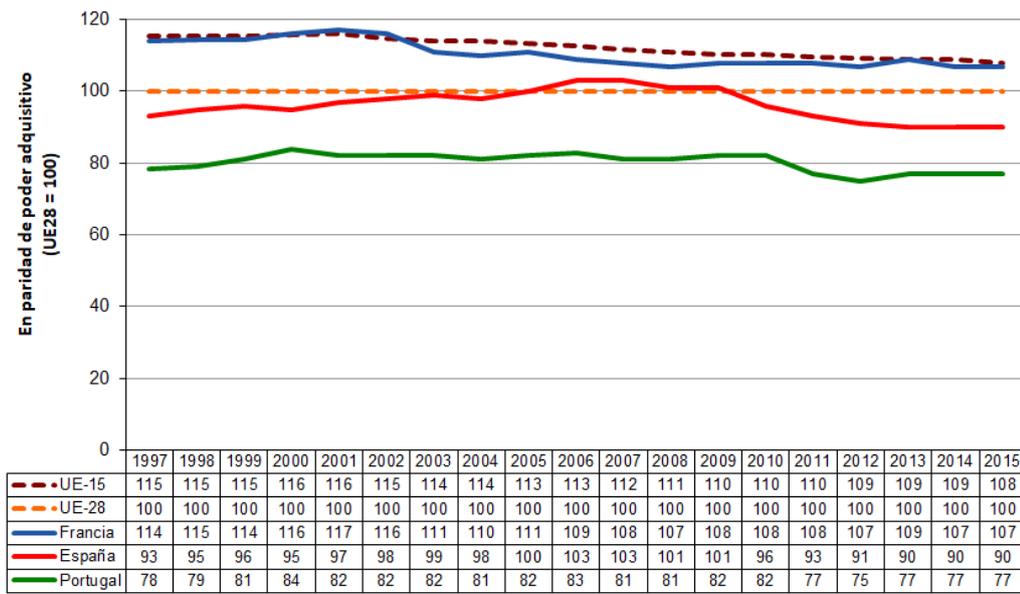
A la inversa, las regiones francesas se caracterizan por una evolución positiva con excepción de Lorena y Limousin.



## 2.5 DATOS ECONÓMICOS GENERALES

El gráfico 3 muestra la evolución del PIB per cápita en términos de paridad de poder adquisitivo (PPA<sup>2</sup>), tomando como valor de referencia UE-28 = 100.

GRÁFICO 3: EVOLUCIÓN DEL PIB A PRECIOS DE MERCADO EN TÉRMINOS DE PPA (UE28=100) (PERIODO 2000-2015)



Fuente: Eurostat. Cuentas anuales nacionales/PIB y principales componentes [nama\_10\_gdp] [tec00114].

El PIB por habitante en términos de PPA de Francia, después de una bajada significativa en 2003, tuvo después un cierto estancamiento hasta 2015, a pesar de un ligero ascenso en 2013. Los de España y Portugal sufrieron una fuerte disminución respectivamente en 2010 y 2011, antes de su estabilización en los tres últimos años considerados. Esta disminución se debe al hecho de que la cantidad de bienes y servicios producidos en España y Portugal por habitante se ha reducido considerablemente.

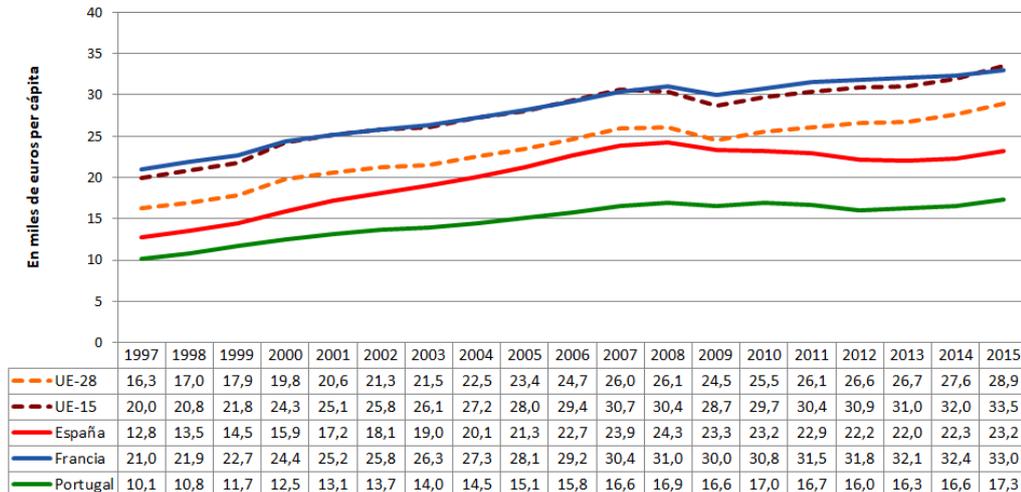
Por otra parte, el PIB en términos de PPA de Francia y el de la antigua UE-15 están relativamente próximos durante el periodo 2000-2015, y evolucionan de forma similar y claramente por encima del valor de referencia de la UE-28. Por el contrario, el PIB por habitante en PPA de España y sobre todo de Portugal están por debajo de dicho valor. El PIB por habitante de España superó al de la UE-28 entre 2006 y 2009, pero volvió a situarse por debajo del de la UE-28 a partir de 2010.

<sup>2</sup> La paridad de poder adquisitivo (PPA) es una unidad monetaria artificial que elimina las diferencias de los niveles de precios entre los países. Así, un PPA permite comprar la misma cantidad de bienes y servicios en todos los países. Esta unidad permite comparaciones de volumen significativas de los indicadores económicos entre los países.



La unidad «paridad de poder adquisitivo per cápita (UE-28 = 100)» enmascara las circunstancias que afectan al conjunto de Europa, como la crisis económica de 2009. En el gráfico 4 que se incluye a continuación se muestra la evolución del PIB a precios de mercado (en miles de euros per cápita).

**GRÁFICO 4: EVOLUCIÓN DEL PIB A PRECIOS DE MERCADO (PERIODO 2000-2015), EN MILES EUROS PER CÁPITA**

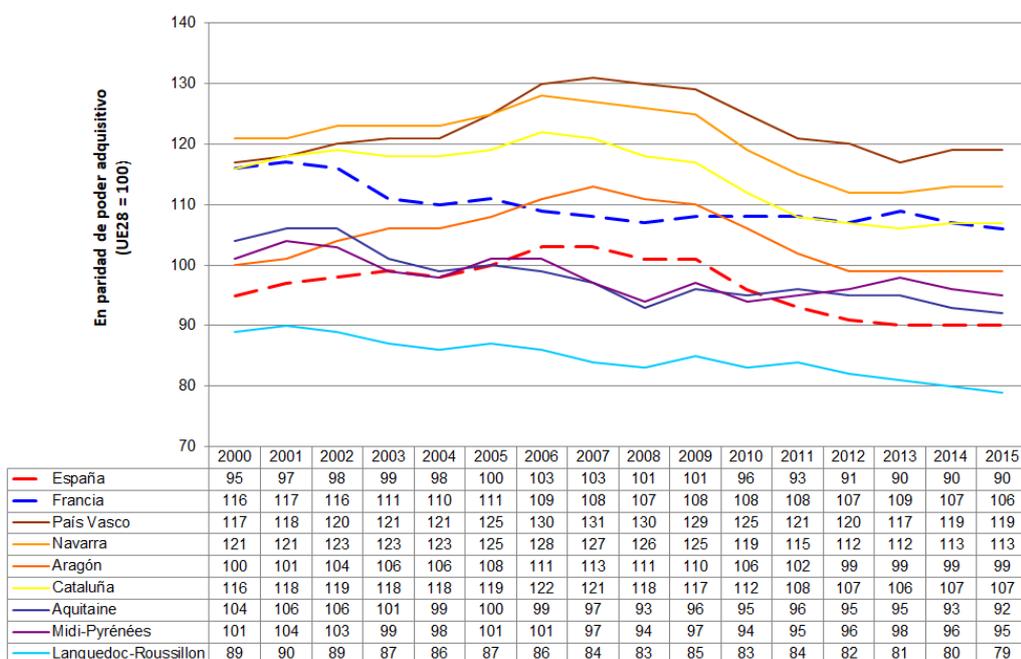


Los datos son provisionales en 2014 y 2015 para España, en 2015 para Francia y estimados para Portugal en 2015.

Fuente: Eurostat. Cuentas nacionales anuales/PIB y principales componentes [nama\_10\_gdp] [tec00001].

El PIB a precios de mercado de Francia retomó su crecimiento después de 2009, siguiendo la tendencia de la UE-28 y la antigua UE-15. El PIB de Portugal y España inició su crecimiento después de 2012 y 2013, respectivamente.

**GRÁFICO 5: EVOLUCIÓN DEL PIB DE LAS REGIONES FRONTERIZAS DE LOS PIRINEOS EN TÉRMINOS DE PARIDAD DE PODER ADQUISITIVO (UE-28 = 100)**



Fuente: Eurostat. Cuentas nacionales anuales/Cuentas económicas regionales [t\_nama\_reg] [tgs00006].



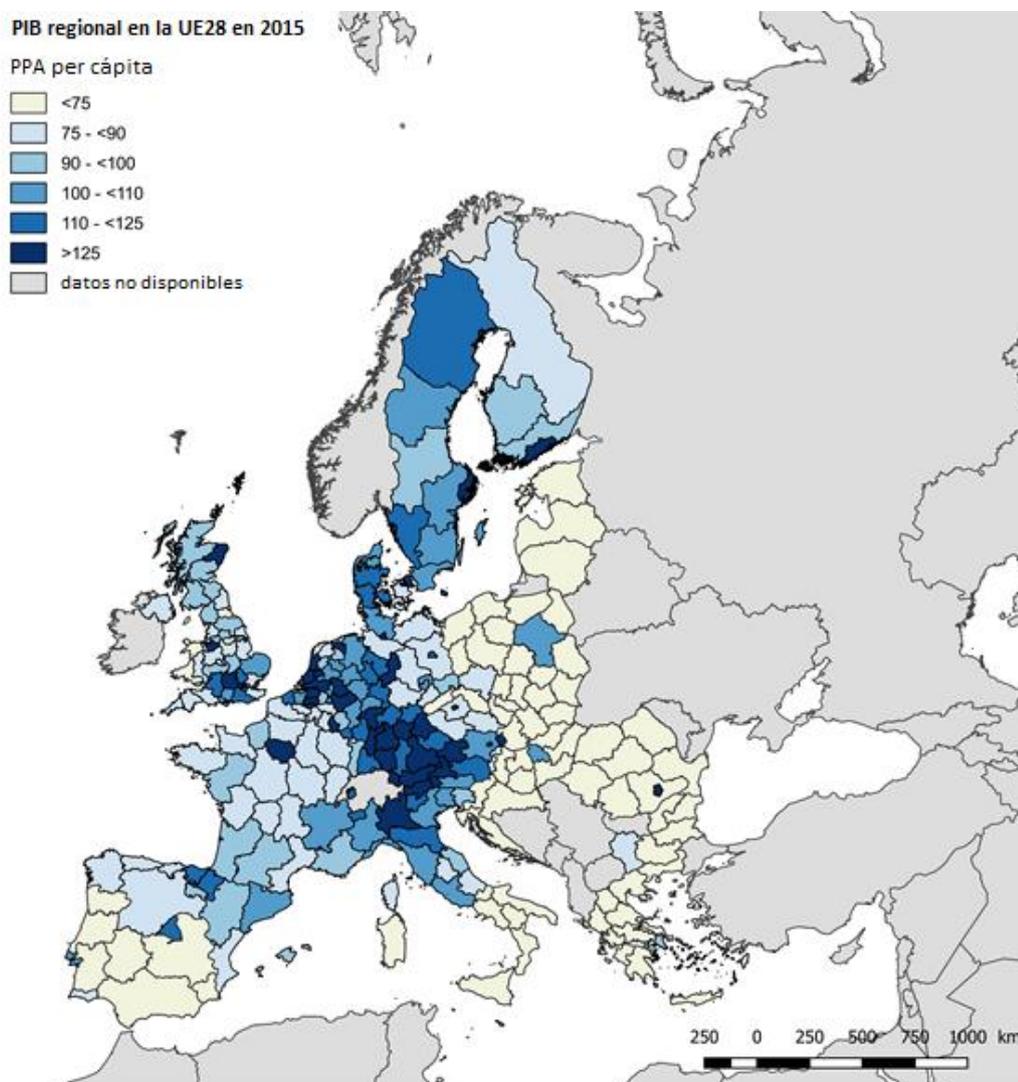
Al igual que se puso de manifiesto en el informe anterior (OTP nº7), el PIB en PPA per cápita de Francia es superior al de España, pero las cuatro regiones fronterizas españolas tienen un PIB en términos de PPA más alto que las tres regiones fronterizas francesas.

En términos generales, el PIB en términos de PPA per cápita de las regiones fronterizas españolas aumentó hasta 2007, para posteriormente descender hasta 2013 antes de volver a subir.

Del lado francés, la tendencia es en general descendente a pesar de un aumento en 2009, observándose descensos significativos en 2003, 2008 y 2015.

El mapa 5 muestra el PIB en Europa expresado en PPA (UE-28 = 100) en el año 2015, a escala regional NUTS 2.

**MAPA 5: PIB REGIONAL (NUTS 2) EN 2015 EXPRESADO EN PPA (UE-28=100)**



Fuente: Eurostat. Cuentas Nacionales Anuales/Cuentas económicas regionales [t\_nama\_reg] [tgs00006].

La distribución del PIB per cápita en España se caracteriza por una fuerte disimetría, con valores más bajos en el sur y más altos en el norte, particularmente en las regiones fronterizas -y especialmente en el País Vasco y Navarra- así como en Madrid.



En Francia, solo Ródano-Alpes e Isla de Francia presentan un PIB en PPA superior a 100, pero Aquitania y Midi-Pyrénées están próximas a este umbral.

Si se observa toda Europa, destacan las regiones económicas más importantes: Norte de Italia, Norte de Bélgica, Países Bajos, Dinamarca, Suecia, Austria, Sur et Oeste de Alemania y Sur de Inglaterra.

## 2.6 COMERCIO EXTERIOR

En 2015, el comercio exterior de España y de Portugal con los otros países europeos (UE-28, países candidatos a la adhesión a la UE<sup>3</sup> y el resto de la Europa geográfica<sup>4</sup>) fue de 390,5 millones de euros, repartido como se refleja en la tabla siguiente.

**TABLA 3: INTERCAMBIOS COMERCIALES ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL CON LA EUROPA GEOGRÁFICA EN 2015 (EN MILES DE MILLONES DE EUROS)**

	Importaciones			Exportaciones			Total		
	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal
Antigua UE15	142,47	24,25	166,71	132,23	22,02	154,25	274,70	46,27	320,96
Países ingresados en 2004	14,64	1,75	16,39	11,62	1,37	12,99	26,26	3,12	29,38
Países ingresados en 2007 y 2013	2,49	0,26	2,74	3,81	0,38	4,18	6,29	0,63	6,92
Países candidatos	4,90	0,49	5,38	5,38	0,38	5,76	10,28	0,87	11,14
Resto de Europa	10,35	1,68	12,03	8,98	1,12	10,10	19,33	2,80	22,13
<b>Total</b>	<b>174,84</b>	<b>28,42</b>	<b>203,26</b>	<b>162,01</b>	<b>25,27</b>	<b>187,28</b>	<b>336,85</b>	<b>53,69</b>	<b>390,54</b>

Fuente: Eurostat. Comercio exterior (Easy Comext Datasets – EU trade since 1988 by CN8 (DS-016890))

La mayoría de los intercambios de la Península Ibérica tienen como origen y destino los países miembros de la UE-28, y más concretamente los países que forman la antigua UE-15. Estos últimos representan el 82,2% de los intercambios con Europa. Les siguen los países ingresados en 2004 y los del resto de la Europa geográfica, con el 7,5% y 5,7%, respectivamente. El reparto entre las importaciones y las exportaciones de la Península Ibérica está ligeramente desequilibrado a favor de las importaciones: 52% - 48%.

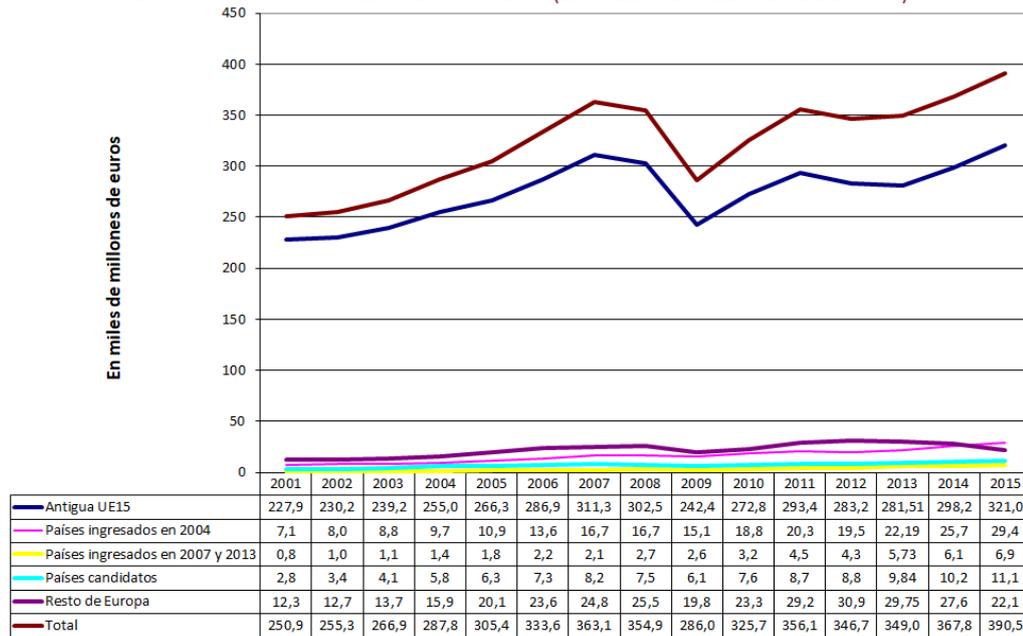
El gráfico siguiente muestra la evolución de los intercambios comerciales de España y Portugal con los países del resto de la Europa geográfica durante el periodo 2001-2015.

<sup>3</sup> Albania, Montenegro, Macedonia, Serbia y Turquía.

<sup>4</sup> Principado de Andorra., Armenia, Azerbaiyán, Bosnia-Herzegovina, Bielorrusia, Georgia, Islandia, Kosovo, Liechtenstein, República de Moldavia, Noruega, Rusia, San Marino, Suiza y Ucrania.



GRÁFICO 6: EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON LA EUROPA GEOGRÁFICA ENTRE 2001 Y 2015 (EN MILES DE MILLONES DE EUROS)



Fuente: Eurostat. Comercio exterior (Easy Comext Datasets – EU trade since 1988 by CN8 (DS-016890))

Después de haber disminuido los intercambios comerciales de España y Portugal con Europa en los años 2008 y 2009, se recuperaron en 2010 y 2011 (aumento del 24% en dos años), para posteriormente descender de nuevo un 3% en 2012. En 2012 disminuyeron los intercambios con los países de la UE-27; por el contrario, aumentaron (+5%) los de los países candidatos y los países del resto de la Europa geográfica.

Tras un nuevo descenso en 2013, los intercambios con los países de la UE-28 retomaron el crecimiento en 2014 y 2015. En particular, con los países de la antigua UE-15 (+14% entre 2013 y 2015) y los ingresados en 2004 (+32,5% entre 2013 y 2015).

En lo que se refiere a los países no miembros de la UE, solo aumentaron los intercambios con la Península Ibérica de los países candidatos, mientras que los intercambios con los países restantes disminuyeron claramente (-25,7% entre 2013 y 2015).

En la tabla 4 se muestra los intercambios comerciales de España y Portugal con Europa (desagregados en importaciones y exportaciones) en términos de volumen de mercancías.



**TABLA 4: INTERCAMBIOS COMERCIALES ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL CON LA EUROPA GEOGRÁFICA EN 2015 (EN MILLONES DE TONELADAS)**

	Importaciones			Exportaciones			Total		
	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal
Antigua UE15	62,30	9,89	72,19	74,19	11,31	85,50	136,49	21,20	157,69
Países ingresados en 2004	4,36	0,55	4,91	4,86	0,55	5,41	9,22	1,10	10,32
Países ingresados en 2007 y 2013	2,66	0,55	3,21	1,78	0,09	1,87	4,44	0,65	5,08
Países candidatos	4,22	0,43	4,65	3,04	0,36	3,40	7,26	0,78	8,05
Resto de Europa	24,48	4,25	28,73	6,15	1,09	7,24	30,63	5,34	35,97
<b>Total</b>	<b>98,03</b>	<b>15,66</b>	<b>113,69</b>	<b>90,01</b>	<b>13,40</b>	<b>103,42</b>	<b>188,04</b>	<b>29,06</b>	<b>217,11</b>

Fuente: Eurostat. Comercio exterior (Easy Comext Datasets – EU trade since 1988 by CN8 (DS-016890))

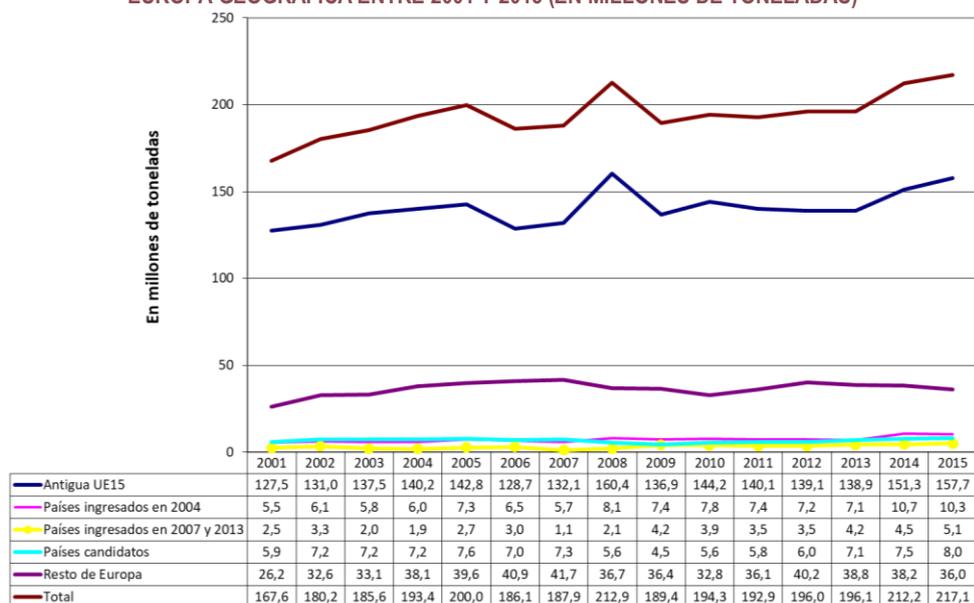
En 2015 se constata un ligero desequilibrio entre el volumen de las importaciones y exportaciones a favor de las primeras (52,4% - 47,6%), como ocurrió en el año 2012 (52% - 48%). En años anteriores este desequilibrio era mucho más importante (en 2009: 60% - 40%).

El reparto de los intercambios comerciales con los diferentes grupos de países es distinto según se lleve a cabo en términos económicos o de volumen (toneladas). Así, los intercambios con la antigua UE-15 representan el 72,6% en toneladas y el 82,2% en términos económicos, y los intercambios con los países del «resto de Europa» representan el 16,6% en toneladas y solamente el 5,7% en términos económicos.

Esta diferencia es aún mayor si se consideran solo las importaciones: los ratios alcanzan un 63,5% en toneladas y un 82% en términos económicos para la antigua UE-15, frente a un 25,3% en toneladas y solamente un 5,9% en términos económicos para el «resto de Europa».

El gráfico 7 muestra la evolución de los intercambios comerciales del conjunto de España y Portugal con la Europa geográfica a lo largo del periodo 2001-2015.

**GRÁFICO 7: EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON LA EUROPA GEOGRÁFICA ENTRE 2001 Y 2015 (EN MILLONES DE TONELADAS)**



Fuente: Eurostat. Comercio exterior (Easy Comext Datasets – EU trade since 1988 by CN8 (DS-016890))



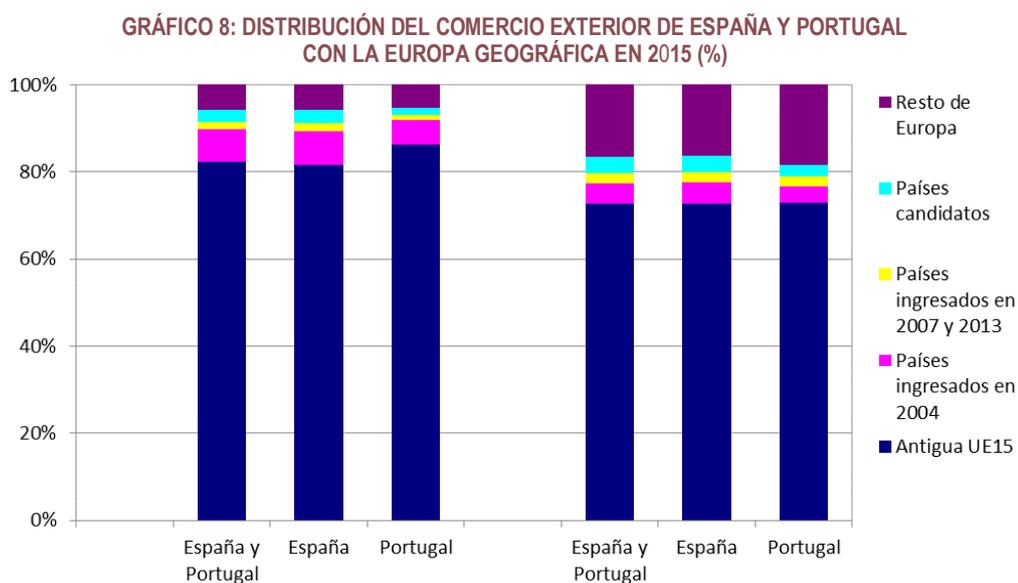
Entre 2001 y 2015, el comercio exterior de España y Portugal con los países de la Europa geográfica aumentó un 29,5% (medido en toneladas), lo que supone un crecimiento medio anual del 2,1%. Los intercambios con los países ingresados en 2004 son los que tuvieron un crecimiento mayor en términos relativos, con un 87,3% de aumento en el citado periodo.

Los intercambios con los países de la antigua UE-15 tuvieron también un crecimiento bastante sostenido, con un 23,7% en dicho periodo. Sin embargo, si se lleva a cabo un análisis más profundo, se observan varios descensos después de los periodos de crecimiento (en 2006, en el que se retrocede al nivel de 2001, y también en 2009 y 2011). Tras un periodo de estabilidad en 2012 y 2013, los intercambios se recuperaron claramente en 2014 y 2015.

Los intercambios con los países ingresados en 2007 (Bulgaria y Rumania), a los que se sumó Croacia en 2013, después de haber tenido alguna variación durante unos años, parece que iniciaron una senda creciente en 2012.

El volumen de mercancías intercambiadas entre la Península Ibérica y Europa, tras un fuerte descenso en 2009, se mantuvo relativamente estable durante cuatro años, para posteriormente crecer en 2014 y 2015 y llegar a alcanzar e incluso superar el máximo del año 2008.

El gráfico 8 muestra la distribución del comercio exterior de España y Portugal con los demás países de la Europa geográfica, expresado en términos económicos y en volumen.



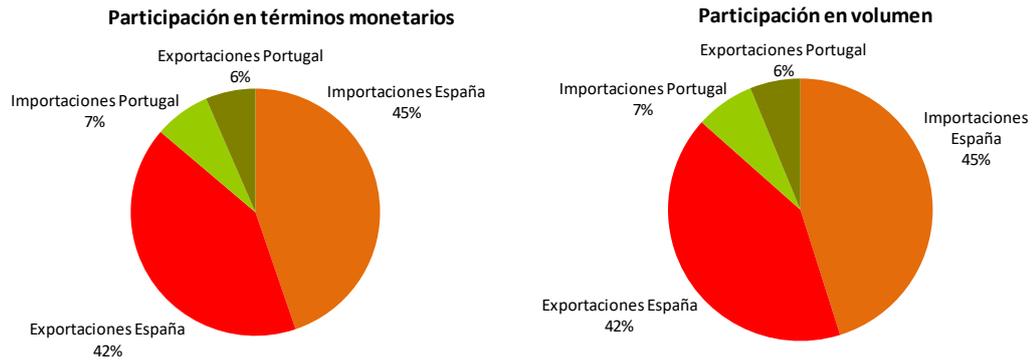
Fuente: Eurostat. Comercio exterior (Easy Comext Datasets – EU trade since 1988 by CN8 (DS-016890))

El gráfico 8 evidencia la importancia del comercio exterior de la Península Ibérica con los países de la antigua UE-15 (72,6% en volumen y 82,2% en términos económicos) así como el débil valor monetario de los productos intercambiados con países de fuera de la UE (20,2% en volumen y 8,5% en términos económicos).

El gráfico 9 refleja la participación de España y Portugal en el comercio exterior de la Península Ibérica con los otros países de la Europa geográfica.



**GRÁFICO 9: PARTICIPACIÓN DE ESPAÑA Y DE PORTUGAL EN EL COMERCIO DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON LA EUROPA GEOGRÁFICA EN 2015 (%)**



Fuente: Eurostat. Comercio exterior (Easy Comext Datasets – EU trade since 1988 by CN8 (DS-016890))

La participación de España en el comercio exterior de la Península Ibérica con el resto de la Europa geográfica alcanzó en 2015 el 86,3% en términos económicos y el 86,6% en volumen, mientras que la de Portugal supuso el 13,7% en términos económicos y el 13,4% en volumen.

El gráfico 9 permite asimismo analizar la balanza comercial de la Península Ibérica con el resto de la Europa geográfica. En España, el reparto entre importaciones y exportaciones tuvo en 2015 un ligero desequilibrio a favor de las importaciones, tanto en términos económicos como en volumen de mercancías (52% - 48%). En Portugal, este desequilibrio fue un poco más acentuado en términos económicos (53% - 47%) y en volumen de mercancías (54% - 46%).

Las exportaciones de la Península Ibérica alcanzaron en torno al 48% de los intercambios con Europa, tanto en términos económicos como en volumen. Si se comparan los datos de 2015 con los de 2009 y 2011, se observa un importante incremento de este indicador, que era entonces del 43% en términos económicos y del 40% en volumen.

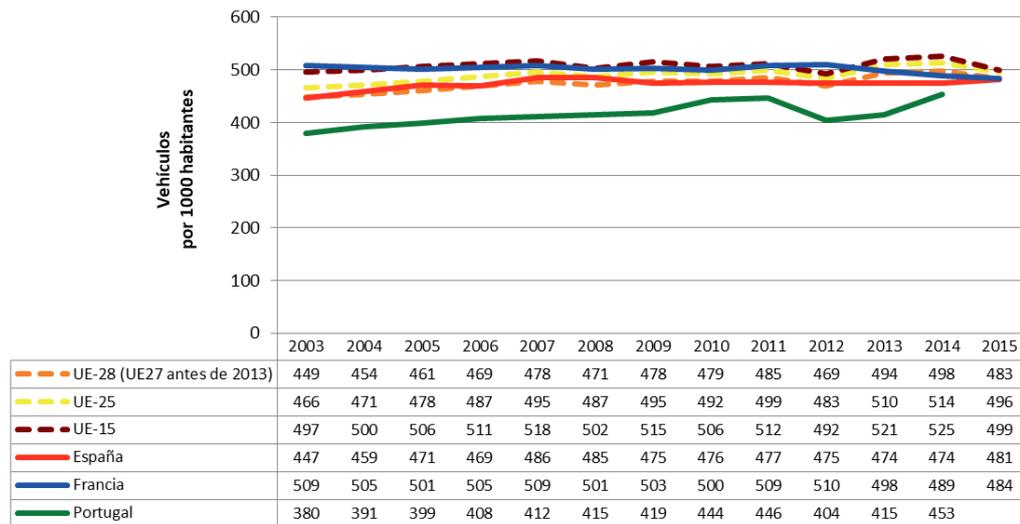
## 2.7 TASA DE MOTORIZACIÓN

El cálculo de la tasa de motorización se efectúa a partir de los datos recopilados por la Comisión Europea y proporcionados por los distintos estados miembros. Cabe señalar que en la Unión Europea no se cuenta con una definición común de la tasa de motorización, por lo que es necesario considerar que los datos que se recogen a continuación pueden representar distintas formas de medir la misma realidad.

El gráfico 10 muestra la evolución de la tasa de motorización en España, Portugal y Francia, así como en los países de la UE-15, la UE-25, y la UE-27 (la UE-28 a partir de 2013).



**GRÁFICO 10: EVOLUCIÓN DE LA TASA DE MOTORIZACIÓN (NÚMERO DE VEHÍCULOS POR MIL HABITANTES)**



*Nota: a partir del año 2009 la base de datos de Eurostat no dispone de los datos del paraue de vehículos de algunos países. Los valores medios de los tres grupos de países de la UE no son totalmente coherentes a lo largo de los años: en 2009 faltan Dinamarca y Reino Unido; en 2010, Dinamarca y Francia; en 2011, Dinamarca, Grecia, Francia y Chipre; en 2012, Dinamarca, Grecia, Francia, Italia y Suecia; en 2013, Dinamarca y Reino Unido; en 2014, Dinamarca, Países Bajos y Reino Unido; en 2015, Bulgaria, Dinamarca, Italia, Países Bajos y Portugal.*

*Fuente: Eurostat. «Cifras claves del transporte» del Ministerio de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, para los datos de 2010 a 2012 de Francia.*



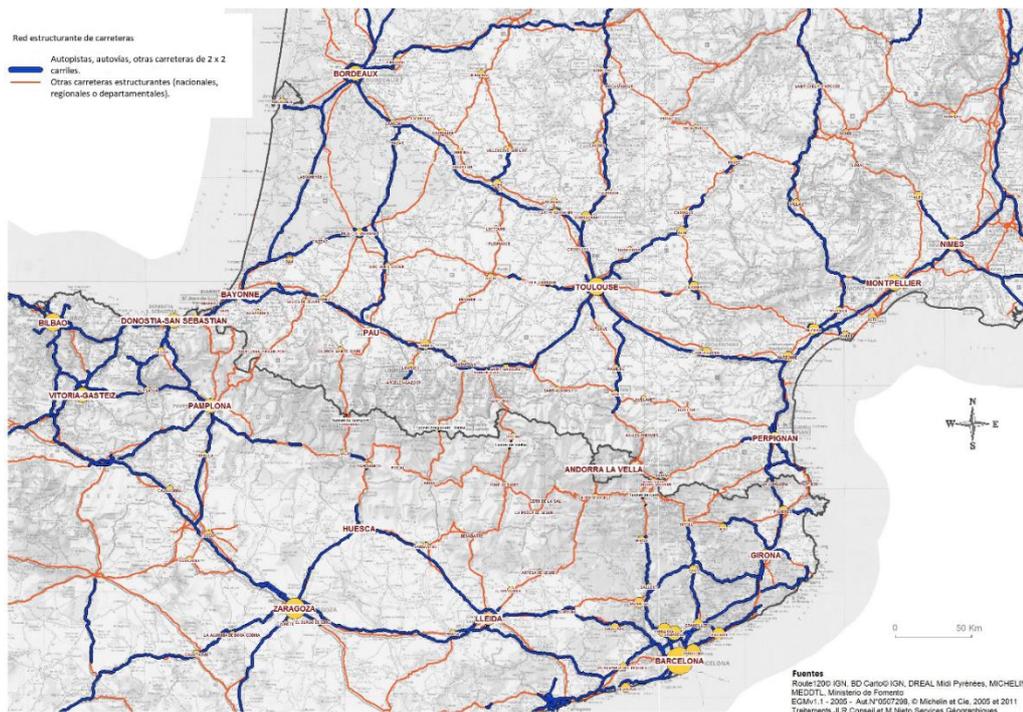
# 3 INFRAESTRUCTURAS

## 3.1 CARRETERAS

### 3.1.1. RED PIRENAICA DE CARRETERAS

La conexión viaria entre España y Francia está formada por un conjunto de carreteras de diferente categoría, entre las que destacan las autopistas situadas en los dos extremos de los Pirineos: la AP7/A9 en la fachada mediterránea y la AP8/A63 en la fachada atlántica.

MAPA 6: RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS EN LA ZONA PIRENAICA (2015)



Fuentes: Ministerio de Fomento – DG Carreteras y Ministère de la Transition écologique et solidaire

En la tabla 5 se detallan las 26 carreteras que atraviesan la frontera hispano-francesa y una 27 que une España y Francia cruzando el principado de Andorra. Los pasos fronterizos más importantes están destacados en color gris.



La circulación de los vehículos pesados se encuentra restringida o prohibida en algunos puntos, utilizándose los siguientes pasos fronterizos:

- En la fachada atlántica, del lado francés, la circulación de vehículos pesados de más de 7,5 toneladas está prohibida en la RD 810 y la RD 912 (excepto para servicios locales), pero pueden circular en los pasos fronterizos que atraviesan el Bidasoa.
- En la fachada mediterránea, siempre del lado francés, los camiones de más de 11 toneladas no pueden atravesar el pueblo del Perthus por la RD900 y la circulación de vehículos pesados de más de 20 toneladas está prohibida en la RD 914, entre Port-Vendres y la frontera.
- Desde el año 2007, en Bourg-Madame en la Vía Comunal (antes RN20) está prohibida la circulación de vehículos de más de 3,5 toneladas (excepto para servicios locales) entre el cruce con la RN 116 y la frontera. La circulación de vehículos pesados afectados por esta prohibición se traslada al paso de Puigcerdà-Llívia.

**TABLA 5: PUNTOS DE PASO FRONTERIZO DE LOS PIRINEOS**

LADO FRANCÉS		LADO ESPAÑOL	
Carretera	Identificación del paso	Identificación del paso	Carretera
RD 912	Hendaye	Irún	GI-636-H
RN 10	Hendaye (Béohobie) - Bourdeaux	Donostia/San Sebastián - Irún	GI-636
A 63	Hendaye (Biriattou) - Bayone	Donostia/San Sebastián - Irún	AP-8
RD 404	Col d'Ibardin	Puerto de Ibardin	NA-1310
RD 406	Sare Ouest	Puerto de Lizuñaga	NA-4410
RD 306	Col de Lizarrieta	Etxalar - Lizarreta	NA-4400
RD 20	Ainhoa - Dancharia - Bayone	Pamplona - Landibar	N-121-B
RD 949	St. Etienne de Baygorry	Erratzu - Izpegui	NA-2600
RD 58	Col d'Urquiaga (Esnazu)	Eugi - Olaberri	N-138
RD 933	St. Jean Pied-de-Port - Orthez	Pamplona - Roncesvalles - Valcarlos	N-135
RD 26	Larrau - Tardets	Ochagavía	NA-2011
RN 132	Pierre St. Martin - Arette	Isaba - Piedra de San Martín	NA-1370
<b>RN 134</b>	<b>Somport (tunnel) - Pau</b>	<b>Huesca - Somport (túnel)</b>	<b>N-330</b>
RN 134	Somport - Pau	Huesca - Somport	N-330
RD 934	Pourtalet - Pau	Huesca - Portalet	A-136
RD 929	Aragouet - Lannemezan	Barbastro - Bielsa	A-138
RD 618	Col du Portilhon - Bagnères de Luchon	Puerto del Portillón	N-141
<b>RN 125</b>	<b>Fos - Montréjeau</b>	<b>Lleida - Vielha - Les</b>	<b>N-230</b>
<b>RN 22</b>	<b>Andorre - Ax - Toulouse</b>	<b>Lleida - La Seu d'Urgell - Andorra</b>	<b>N-145</b>
RD 68	Puigcerdà - Llívia	Puigcerdà - Llívia	N-154
<b>RN 20</b>	<b>Bourg-Madame - Toulouse</b>	<b>Barcelona - Puigcerdà</b>	<b>N-152</b>
RD 115	Prats de Molló	Molló - Coll d'Ares	C-38
RD 3	Sant Llorenç de Cerdans	Maçanet de Cabrenys	GI-503
RD 13	Ceret	La Vajol	GI-501
<b>RN 9</b>	<b>Le Perthus - Perpignan</b>	<b>Barcelona - La Jonquera</b>	<b>A-2</b>
<b>A 9</b>	<b>Le Boulou - Perpignan</b>	<b>Barcelona - La Jonquera</b>	<b>AP-7</b>
RN 114	Cerbère - Perpignan	Barcelona - Figueres - Port Bou	N-260

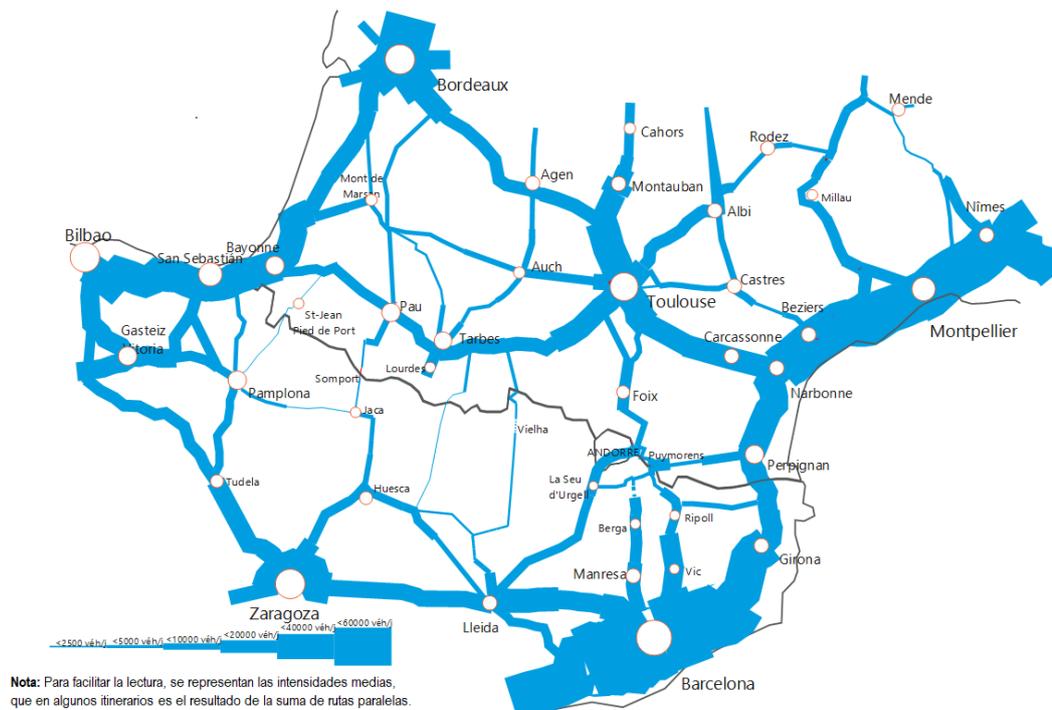
Fuente: Ministerio de Fomento – DG Carreteras y Ministère de la Transition écologique et solidaire



### 3.1.2. TRÁFICO TOTAL

El mapa 7 muestra la intensidad media diaria en los principales pasos fronterizos en 2015.

**MAPA 7: INTENSIDAD MEDIA DIARIA EN LOS PASOS FRONTERIZOS MÁS IMPORTANTES EN LA ZONA PIRENAICA EN 2015**



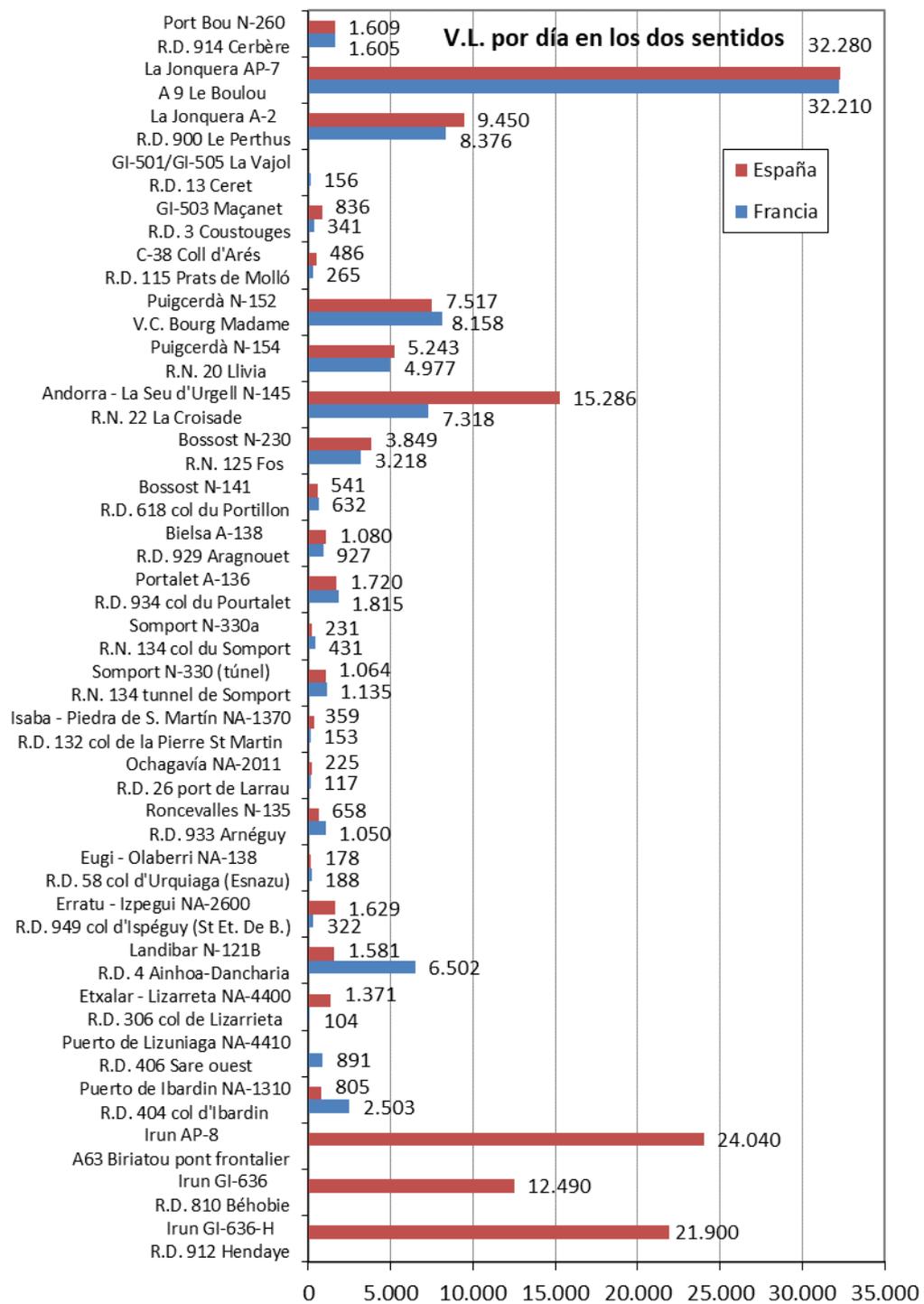
Fuente: Ministerio de Fomento – DG Carreteras y Ministère de la Transition écologique et solidaire

De media, 141.820 vehículos cruzaron la frontera hispano-francesa cada día en 2015. El tráfico total de vehículos aumentó (+1,9%) en relación a 2014 (139.160 vehículos por día). El tráfico en los itinerarios atlántico y mediterráneo representa el 71% del total.

El gráfico 11 refleja la intensidad media diaria (IMD) de vehículos en los pasos fronterizos en el año 2015.



GRÁFICO 11: IMD ANUAL DE LOS PASOS FRONTERIZOS EN EL AÑO 2015 (INCLUIDOS TODOS LOS VEHÍCULOS)



Fuente: Ministerio de Fomento – DG Carreteras, Ministère de la Transition écologique et solidaire, ASF, Conseils départementaux des Pyrénées-Atlantiques, des Hautes-Pyrénées, de la Haute-Garonne y des Pyrénées-Orientales.

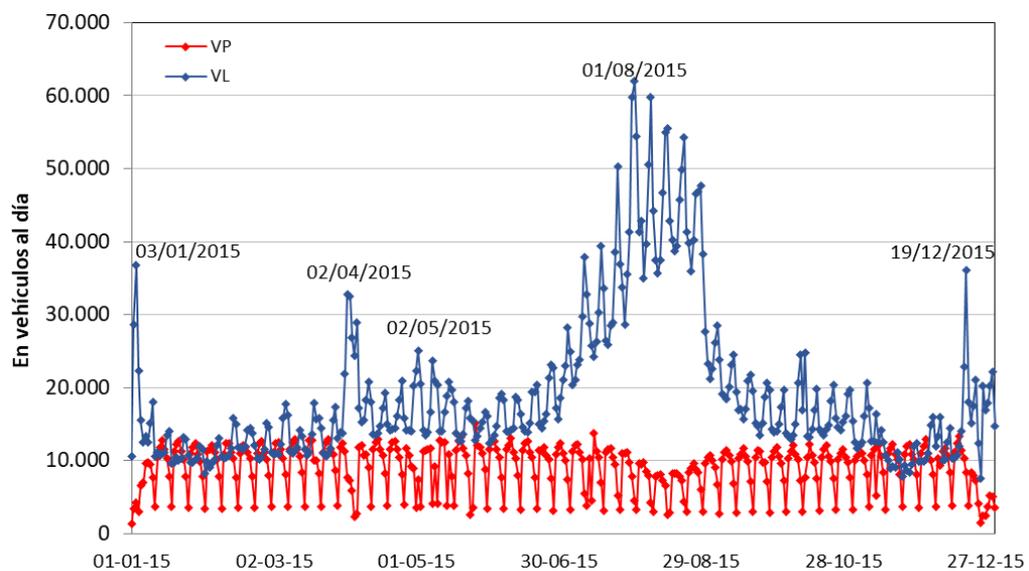


En el caso del itinerario Andorra-La Seu d'Urgell-N145/RN22-La Croisade, las cifras proporcionadas por la estación de aforo francesa muestran prácticamente 8.000 vehículos menos que los contabilizados del lado español. Esto se explica por el hecho de que entre las dos estaciones de aforo se encuentra el Principado de Andorra y de que el número de vehículos que van o vienen de Andorra con origen o destino España (contabilizados del lado español) es más alto que el número de vehículos que van o vienen de Andorra con origen o destino Francia (contabilizados del lado francés).

Las carreteras que soportan mayor tráfico son las autopistas litorales: la A63/AP-8 en la vertiente atlántica y la A9/AP-7 en la mediterránea, así como el puente de Saint-Jacques entre Irún y Hendaya en el lado atlántico (GI-636-H/RD912).

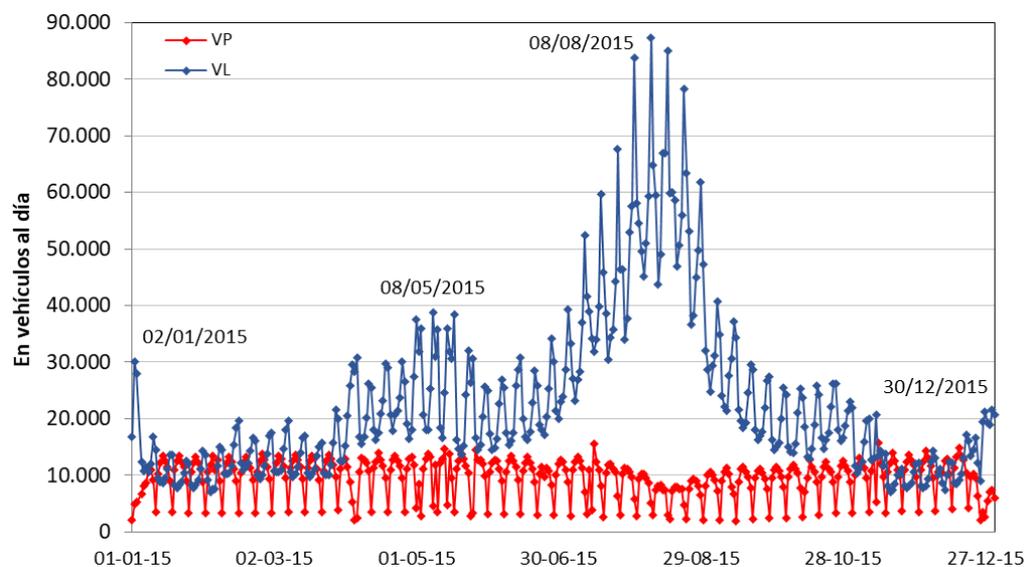
Los gráficos 12 y 13 representan los tráficos diarios de las dos autopistas.

**GRÁFICO 12: EVOLUCIÓN DIARIA DEL TRÁFICO EN LA AUTOPISTA A63 EN 2015 (BIRIATOU)**



Fuente: Autoroutes du Sud de la France (ASF)

**GRÁFICO 13: EVOLUCIÓN DIARIA DEL TRÁFICO EN LA AUTOPISTA A9 EN 2015 (LE PERTHUS)**



Fuente: Autoroutes du Sud de la France (ASF)

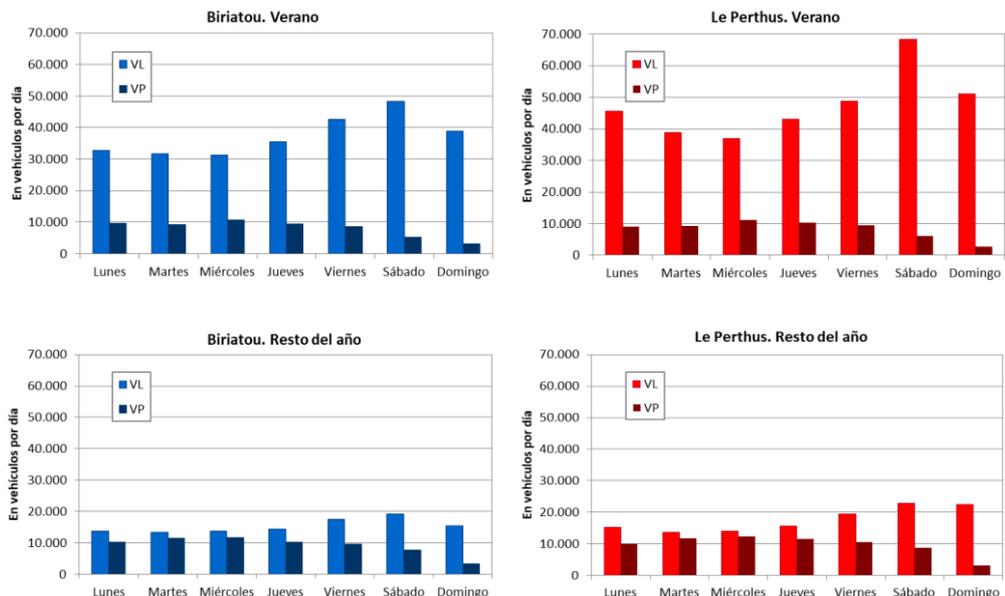


Del análisis de dichos gráficos se pueden obtener las siguientes conclusiones:

- Las dos autopistas registran un fuerte incremento en sus intensidades de tráfico durante los meses de verano (julio y agosto). La circulación de vehículos ligeros alcanza su máximo absoluto en agosto, mientras que el tráfico de los vehículos pesados disminuye debido a las restricciones especiales por la operación salida de vacaciones estivales.
- Los otros picos de tráfico de vehículos ligeros coinciden con días festivos, y más concretamente con los puentes del mes de mayo y las vacaciones de Navidad y de Semana Santa. En el caso de la A63, se observa la misma particularidad que en años anteriores: un pico en la intensidad de tráfico del día 2 de abril, que corresponde al jueves anterior a la Semana Santa, que es festivo en varias comunidades autónomas españolas.

Para un análisis detallado del comportamiento del tráfico en las autopistas litorales en verano (julio y agosto) y durante el resto del año, en el gráfico 14 se representa la intensidad media diaria de los días de la semana durante estos dos periodos.

**GRÁFICO 14: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN LAS AUTOPISTAS LITORALES POR DÍA DE LA SEMANA EN 2015**



Fuente: Autoroutes du Sud de la France (ASF).

Estos gráficos muestran lo siguiente:

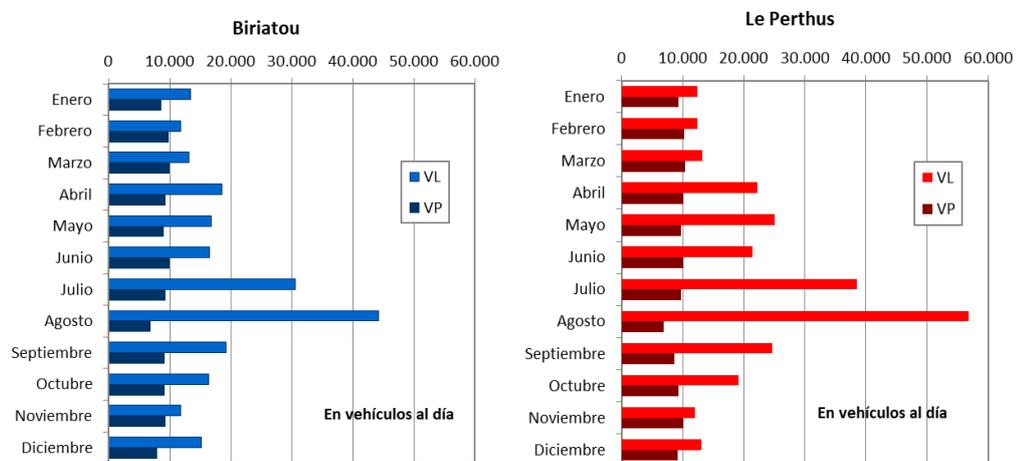
- Se observa en los cuatro gráficos que el sábado es el día de la semana en el que circulan más vehículos ligeros, aunque el domingo en Le Perthus en periodo no estival presenta valores prácticamente equivalentes. Una media diaria de 22.900 vehículos ligeros circula por Le Perthus y 19.160 por Biriattou fuera del periodo estival. Igualmente, una media diaria de 68.360 vehículos ligeros circula el sábado por Le Perthus y 48.320 por Biriattou durante el periodo estival.



- Para los vehículos pesados, el miércoles es el día con más intensidad de tráfico en las dos autopistas, independientemente del periodo: en Bariatou, 11.670 VP/día fuera del periodo estival y 10.760 VP/día en verano; y en Le Perthus, 12.410 VP/día fuera del periodo estival y 11.130 VP/día en verano. El domingo es el día en el que circulan menos vehículos pesados: 3.180 VP/día por Le Perthus y 3.390 VP/día por Bariatou fuera del periodo estival, frente a 2.640 VP/día por Le Perthus y 3.180 VP/día por Bariatou durante el periodo estival.
- Los martes y los miércoles son los días de la semana en los que la diferencia entre el tráfico de vehículos ligeros y de pesados es menor, menos de 2.000 vehículos/día fuera de temporada.

El gráfico siguiente pone de relieve la intensidad media de la circulación para los distintos meses del año, tanto para vehículos ligeros como para los pesados.

**GRÁFICO 15. TRÁFICOS MEDIOS MENSUALES EN LAS AUTOPISTAS LITORALES EN 2015**



Fuente: Autoroutes du Sud de la France (ASF)

En el verano las dos autopistas tienen un tráfico superior al de otros periodos del año, principalmente en el mes de agosto, con una intensidad media diaria de 56.850 vehículos ligeros en Le Perthus y de 44.280 en Bariatou.

Fuera de la temporada estival, el mes de septiembre es igualmente importante en términos de intensidad de tráfico de vehículos ligeros, al igual que los meses de abril en Bariatou y mayo en Le Perthus.

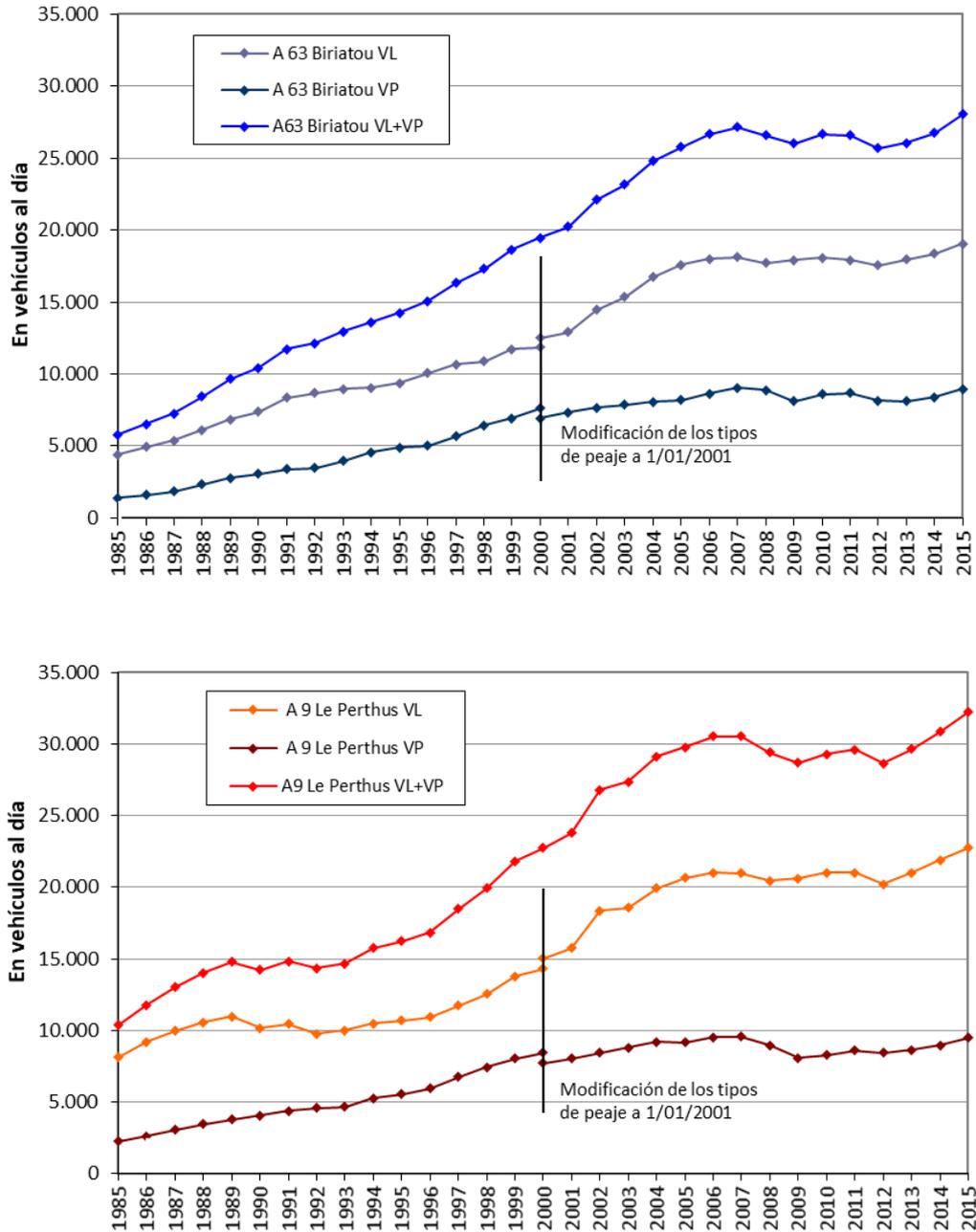
Los meses de febrero, marzo y junio son en los que se observa un mayor tráfico de vehículos pesados, a los que se añaden los meses de abril y noviembre para Le Perthus.

Febrero, marzo y noviembre permanecen como los meses en los que hay una menor diferencia entre el tráfico de vehículos ligeros y el de vehículos pesados en las dos autopistas.

En el gráfico 16 se representa la evolución de la intensidad media diaria de vehículos ligeros, de vehículos pesados y del total, para el periodo 1985-2015.



GRÁFICO 16. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MEDIO ANUAL EN LAS DOS AUTOPISTAS



Fuente: Autoroutes du Sud de la France (ASF péages).

En las dos autopistas, el tráfico aumentó casi regularmente hasta 2007, descendió notablemente en 2008, se estancó relativamente hasta 2012 y volvió claramente al alza durante los tres últimos años (+12% en Le Perthus y +9% en Biriattou entre 2015 y 2012 para el tráfico total de vehículos).

### 3.1.3. SITUACIÓN DE LA RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS EN 2015

#### MAPA 8. RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS EN EL ÁREA PIRENAICA EN 2015 Y PROYECTOS EN CURSO



Fuente: España: Ministerio de Fomento; Francia: Ministère de la Transition écologique et solidaire

### 3.1.4. PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES EN CARRETERA

En relación con la gestión de las conexiones transpirenaicas por carretera, en la 23ª cumbre hispano-francesa celebrada en Madrid el 27 de noviembre de 2013, se decidió continuar mejorando la seguridad vial en estos itinerarios sin aumentar su capacidad.

En el transcurso de la 25ª cumbre hispano-francesa (Málaga, 20 de febrero de 2017), España destacó la ejecución de obras en la zona transfronteriza, con una inversión en los últimos cinco años superior a 780 M€, además de cerca de 240 M€ en conservación y rehabilitación. Por su parte, Francia ha realizado importantes inversiones para obras de ampliación de las autopistas litorales de la fachada Atlántica y Mediterránea. Los dos países expresaron su voluntad de continuar invirtiendo para obtener una circulación por carretera más fluida y segura.

A continuación se describen brevemente las principales actuaciones en las carreteras españolas y francesas situadas en la zona fronteriza a fecha septiembre de 2017:

#### Itinerario Burdeos - frontera española (autopista A63)

En el lado francés la RN10, entre Salles y Saint-Geours-de-Maremne, se ha transformado en la autopista A63: su adaptación a los estándares de autopista y la ampliación de su sección a una vía de 2x3 carriles a lo largo de sus 104 kilómetros finalizó en abril de 2014.



La ampliación de la sección a una vía de 2x3 carriles afecta también al tramo Saint-Geours-de-Maremne-Biriatou (frontera) de la autopista A63.

El tramo central Ondres-Biarritz (18 km) está finalizado desde 2012 y la finalización del tramo sur Biarritz-Biriatou (22 km) se previó para principios de 2018.

El tramo norte Saint-Geours-de-Maremne-Ondres (27 km) se encuentra en ejecución y estará terminado a principios de 2020.

#### **Itinerario Huesca – Jaca - túnel de Somport y Pamplona – Jaca - túnel de Somport**

La N-330 entre Jaca y el túnel de Somport, es una carretera convencional de 25 kilómetros de largo, que une Jaca con la frontera francesa a través del citado túnel. El acondicionamiento de este tramo se encuentra en fase de estudio y proyecto.

Esta carretera constituye asimismo el acceso a Francia desde Jaca del corredor que comunica la cornisa cantábrica con Cataluña (formado por las futuras autopistas A-21, A-23, A-22 y A-27), y desde Huesca. Actualmente se está trabajando en las autovías A-21 y A-23. Estas autovías se encuentran en distintas fases de proyectos y obras, contando ambas con tramos ya en servicio.

#### **Itinerario Pau – túnel de Somport del lado francés – RN134:**

En la RN 134 está previsto realizar mejoras de seguridad y el desvío de Oloron Sainte Maire (puesta en servicio prevista para 2024).

#### **Itinerario Lleida - Montréjeau (a través del valle de Arán)**

En el lado español, el itinerario de la N-230 discurre entre Lleida y la frontera francesa pasando por Sopeira y Viella. Está prevista la construcción de la autovía A-14 en el tramo entre Lleida y Sopeira, mientras que en el tramo restante (Sopeira - frontera francesa) únicamente se prevé llevar a cabo actuaciones para mejorar la carretera convencional existente. Ya se encuentra en servicio el tramo de la A-14 entre Roselló y Almenar. El resto de las actuaciones de la autovía A-14 están en distintas fases de proyectos y obras.

En el lado francés, el itinerario Montréjeau – frontera española conecta la autopista A64 con España a través de la salida de la Vall d’Aran y la RN125. El inicio del acondicionamiento del itinerario es una carretera convencional con variantes de población. La variante de Saint Béat – Arlos, de 6 km de longitud, está en construcción con un túnel de 1 km y un puente sobre el Garona. Su puesta en servicio provisional se previó para abril de 2018 y la definitiva en 2024.

#### **Itinerario Toulouse - Barcelona por la RN20**

El desvío de Ax les Thermes (vía rápida de 6 km de longitud, con 2 carriles y con una sección de 2x2 en un tramo de 1,3 km) se puso en servicio en diciembre de 2016.

El túnel de Puymorens fue objeto de obras de modernización en 2013 y 2014.



### **Eje pirenaico (actual N-260 y A-26)**

Entre Llançà y Olot, se está llevando a cabo la construcción de la autopista A-26, que pasará por Figueres. El tramo entre Besalú y Olot, de 20 kilómetros se encuentra en servicio, mientras que el resto de la futura autovía está en distintas fases de redacción de estudios y proyectos.

### **Itinerario Barcelona – Girona - frontera francesa por la A-2/N-II**

Actualmente se encuentra en marcha el plan N-II que contempla un conjunto de actuaciones para mejorar la capacidad y seguridad vial de esta carretera.

### **Itinerario Perpignan – frontera española (autopista A9)**

La sección Perpignan-España de la autopista A9 (40 km) es objeto de ampliación a una sección de 2x3 carriles. Estas obras se desarrollan en tres fases. Los 17 kilómetros de la parte norte – Perpignan Nord-Perpignan Sud – están finalizados desde 2013. Los 15 kilómetros de la parte central – Perpignan Sud-Le Boulou – están acabados desde julio de 2016. Los 8 kilómetros de la parte sur – Le Boulou-España – están en ejecución.

### **Conexión con Andorra (N-145)**

La N-145 es una carretera convencional de 9 kilómetros de longitud que une la Seu d'Urgell con Andorra. Constituye la única vía de comunicación entre España y Andorra. Se encuentran en marcha las obras de mejora de esta carretera. Actualmente ya está en servicio el nuevo túnel de Bordar.

#### **3.1.5. PLANIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS EN PORTUGAL, ESPAÑA Y FRANCIA A LARGO PLAZO**

El mapa 9 presenta una visión «objetiva» del proyecto de planificación de la red de carreteras a largo plazo. Esta planificación se propone en el marco de la Red Transeuropea del Transporte (RTE-T). Esta red se configura como el instrumento de referencia para conseguir unas características homogéneas en Europa en el transporte por carretera e intermodal, tanto de viajeros como de mercancías.



### MAPA 9. RED DE CARRETERAS. HORIZONTE RTE-T



Fuente: Commission européenne. Mobility and Transport: Infrastructure -TEN-T – Connecting Europe.

### 3.2 FERROCARRILES

El mapa 10 presenta la red ferroviaria europea.

MAPA 10. RED FERROVIARIA EUROPEA

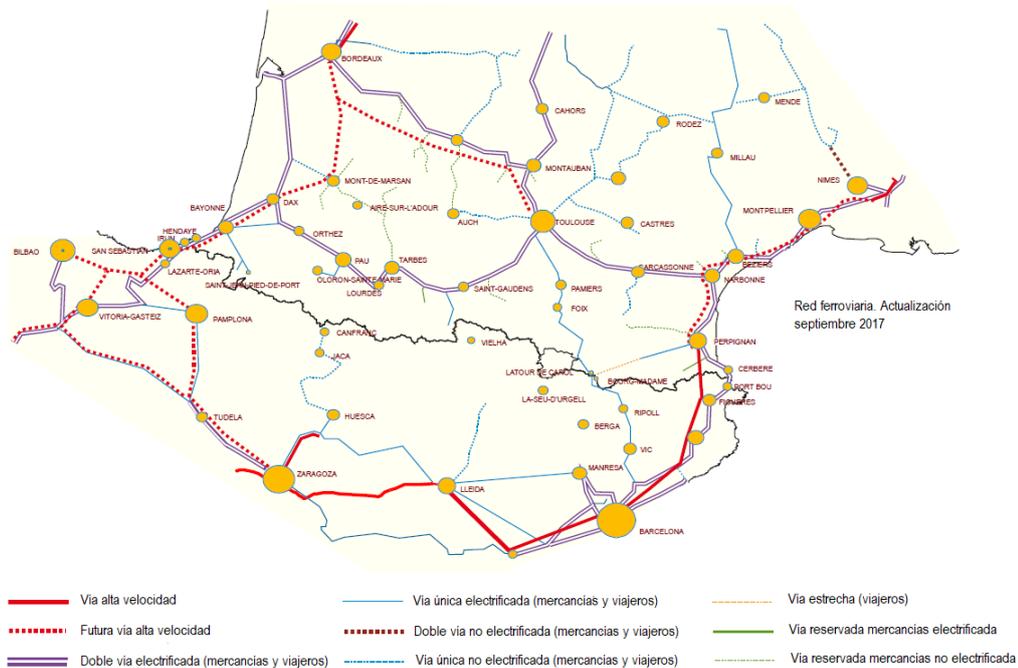


Fuente: SNCF Réseau, actualizada a 2017.

El mapa 11 presenta la red ferroviaria de la zona pirenaica y los proyectos en curso, actualizados a 2017.



## MAPA 11. REDES FERROVIARIAS EN EL ÁREA PIRENAICA



Fuente: España: Ministerio de Fomento; Francia: Ministère de la Transition écologique et solidaire

### 3.2.1. PROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES EN LÍNEAS FERROVIARIAS

Durante la 25ª cumbre hispano-francesa celebrada en Málaga el 20 de febrero de 2017, los dos países destacaron los importantes logros alcanzados desde la anterior cumbre (2014) y se comprometieron en continuar con la mejora de las conexiones transfronterizas con el objetivo del aumentar el transporte ferroviario.

Por otra parte, en el ámbito de los servicios ferroviarios, los dos países se congratulan del inicio de los estudios para la implantación de una autopista ferroviaria en el corredor atlántico, para los que se solicitó también una ayuda comunitaria en la convocatoria CEF 2016. Siguiendo la hoja de ruta acordada ambos países, se realizará una convocatoria de manifestación de interés destinada a promover y apoyar las iniciativas para la explotación de este servicio tanto en la vertiente atlántica como en la mediterránea.

Respeto a la conexión ferroviaria Pau-Canfranc, Francia confirmó que a iniciativa del Consejo Regional de la Nouvelle Aquitaine, que ha financiado íntegramente las obras, se reanudó el servicio ferroviario del tramo de 25 km entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous el 26 de junio de 2016. Por su parte, España, que mantiene los trenes en circulación hasta Canfranc, ha llevado a cabo mejoras para la modernización progresiva de la línea.

También han avanzado los estudios sobre la travesía ferroviaria central, proyecto que ya tiene finalizados los cuatro estudios de su plan de trabajo inicial. Está previsto seguir con el plan de trabajo del periodo 2016-2018, para el que se dispone de ayuda europea.



En cuanto a la programación de las actuaciones ferroviarias, a continuación se describe en detalle las líneas ferroviarias españolas que sirven de conexión con Francia, a fecha 1 de enero de 2018:

**Conexión mediterránea: línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa.**

Del lado español:

La línea de alta velocidad entre Madrid y Barcelona está en servicio desde 2008. En 2010, entró en servicio el tramo entre Mollet (Barcelona) y Girona-Mercancías, –con tramos que aprovechaban la línea convencional mediante un tercer carril– y el tramo internacional Figueres-Perpignan.

Finalmente, en diciembre de 2012, se completaron las obras de la línea de alta velocidad desde Barcelona a Figueres, con inicio de servicios comerciales en enero de 2013. La línea cuenta con vía doble, ancho UIC y está electrificada a 25 KV.

Del lado francés:

La circunvalación ferroviaria de Nîmes-Montpellier entró en servicio para el transporte de mercancías en diciembre de 2017. Para los viajeros será en julio de 2018.

Continúan los estudios previos a la información pública del proyecto de la nueva línea Montpellier-Perpignan: en 2011 se confirmó una zona de actuación de 1000 metros de ancho, así como las características del servicio (2 nuevas estaciones), y en 2013 se definieron el carácter mixto (transporte de viajeros y de mercancías) de la línea de alta velocidad de Montpellier a Béziers y de Rivesaltes a Toulouges, y la línea de alta velocidad de viajeros de Béziers à Rivesaltes. El trazado y el emplazamiento de las dos nuevas estaciones se aprobó en 2016. El programa de ejecución se decidió en 2017, con la realización en una primera fase del tramo Montpellier – Béziers.

Toulouse – Narbonne: los estudios previos al establecimiento de la Comisión Nacional del Debate Público han terminado. Sin embargo, el proyecto se ha clasificado como «horizonte lejano» por la Comisión Mobilité 21, «pour un schéma national de mobilité durable», de manera que no será objeto de debate público a corto plazo.

**Conexión mediterránea: línea convencional PortBou – Cerbère.**

Del lado español (al sur de Cerbère), la línea es de vía doble de ancho ibérico (1.668 mm), electrificada a 3 Kv.

Del lado francés (más la parte entre PortBou y la frontera), la línea es de vía doble, de ancho estándar (1435 mm), electrificada a 1,5 Kv.

**Línea convencional Zaragoza-Huesca-Canfranc-frontera francesa.**

Del lado francés, La línea Oloron-Bedous entró en servicio en junio de 2016. Los estudios para el tramo Bedous-Canfranc continúan.



### **Nueva conexión transpirenaica de gran capacidad.**

Se está estudiando una nueva conexión transfronteriza por la Agrupación Europea de interés Económico (GEIE) TGC-Pyrénées, que fue constituida en 2009. Los estudios preliminares de la primera fase del proyecto están acabados: tráfico de mercancías a través de los Pirineos, análisis medioambiental, análisis del contexto territorial y trazado de corredores posibles.

### **Conexión atlántica: línea de gran velocidad Madrid-Vitoria-frontera francesa.**

Del lado español:

En el futuro contará con vía doble, ancho UIC y una electrificación de 25 kV. El proyecto se encuentra en distintas fases de estudio, proyecto y ejecución de obras.

Del lado francés:

La nueva línea de alta velocidad Tours-Bordeaux (340 km, 302 de ellos de alta velocidad) se ha ejecutado en el marco de una concesión para la construcción y explotación. Su puesta en servicio tuvo lugar en julio de 2017.

En el marco del Gran proyecto ferroviario Sur-Oeste, las obras necesarias para la realización de las nuevas líneas Bordeaux-Toulouse y Bordeaux-Dax, entre Saint-Médard d'Eyrans (Gironde), Saint-Jory (Haute-Garonne) y Saint-Vincent de Paul (Landes) fueron declaradas de utilidad pública por decreto del Consejo de Estado de 2 de junio de 2016.

Este decreto da continuidad a dos órdenes prefectorales de 25 de noviembre de 2015, declarando de utilidad pública la realización de modificaciones ferroviarias al sur de Bordeaux, y de 4 de enero de 2016 para la realización de modificaciones ferroviarias al norte de Toulouse.

En lo relativo a las nuevas líneas Bordeaux-Toulouse y Bordeaux-Dax, el desarrollo del proyecto continúa con la fase de estudios detallados que conducen a la definición final del proyecto y del conjunto de medidas para su integración en el territorio; esta etapa se acompañará de un proceso de concertación local. El proyecto será objeto posteriormente de otros trámites administrativos complementarios (ley del agua, especies protegidas, deforestación, arqueología preventiva, estudios puntuales...) que comportarán nuevos procedimientos de información pública.

De forma paralela, los socios del proyecto (Estado, otras administraciones) deben establecer las condiciones financieras para la ejecución de las obras y la elección de la dirección de obra; para lo cual, el Gobierno ha decidido la creación de una orden en materia de financiación.

### **Conexión atlántica: línea convencional Vitoria-San Sebastián-Irún/Hendaye.**

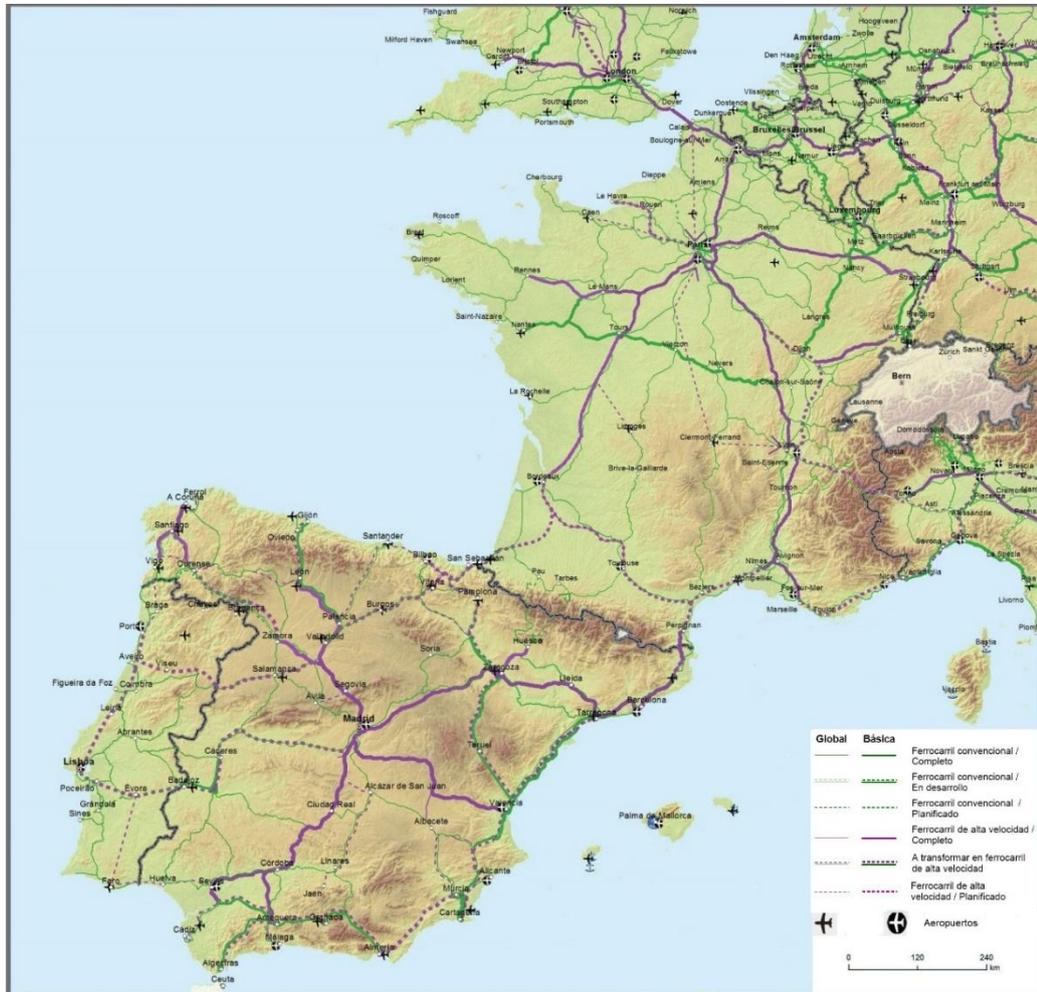
Del lado español, en servicio hasta Irún/Hendaya. Consta de vía doble de ancho ibérico, electrificada a 3 kV. En 2016, están contratadas las obras de implantación de ancho de vía estándar (UIC) mediante tercer carril entre Astigarraga (San Sebastián) y la frontera francesa (Irún/ Hendaya).

Del lado francés, la línea convencional cuenta con vía doble de ancho estándar (UIC), electrificada a 1,5 kV.

### 3.2.2. PLANIFICACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS A LARGO PLAZO EN PORTUGAL, ESPAÑA Y FRANCIA

El siguiente mapa representa una visión a largo plazo de los proyectos de las líneas de alta velocidad en la Red Transeuropea del Transporte (RTE-T).

MAPA 12. RED FERROVIARIA DE PASAJEROS RTE-T



Fuente: Comisión Europea. *Mobility and Transport: Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe*

La planificación en materia de transporte ferroviario de mercancías en la Red de Transporte Transeuropeo (RTE-T) recoge también el conjunto de proyectos a largo plazo, que, en este caso, se centran en la mejora del transporte de mercancías y de las comunicaciones transfronterizas.

El mapa 13 refleja la planificación relativa a la red de transportes de mercancías en la RTE-T.



### MAPA 13. RED FERROVIARIA DE MERCANCÍAS. HORIZONTE RTE-T



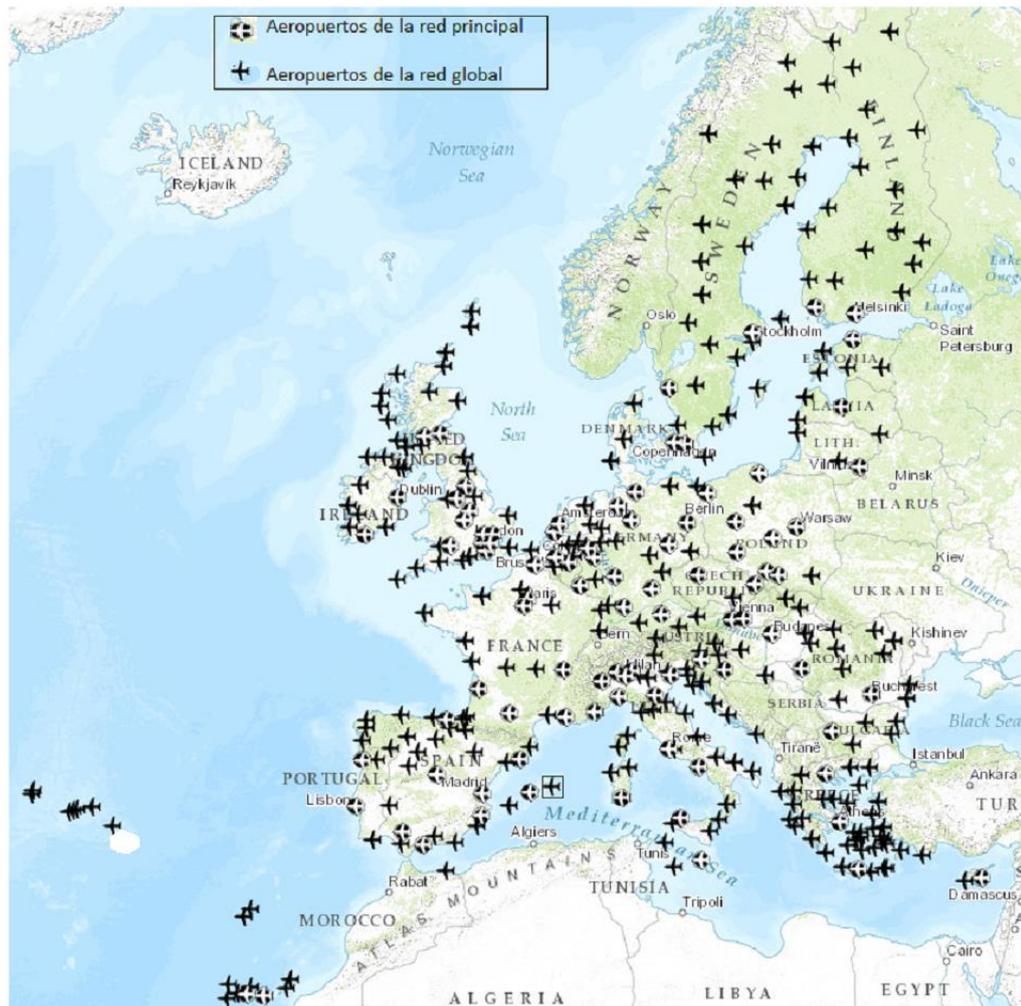
Fuente: Comisión Europea. *Mobility and Transport: Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe.*



### 3.3 AEROPUERTOS

En el mapa 14 se señalan los principales aeropuertos definidos en la red principal de la Red Transeuropea de Transporte de los países miembros de la Unión Europea.

MAPA 14. AEROPUERTOS DE LA RED RTE-T EN LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA UE



Fuente: Comisión Europea. *Mobility and Transport: Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe.*

En España, el aeropuerto de Madrid-Barajas es el más importante en tráfico de viajeros, con un movimiento de 46,8 millones en 2015, seguido de los aeropuertos de Barcelona (39,7 millones de viajeros) y Málaga (14,4 millones de viajeros). Estas cifras sitúan al aeropuerto de Madrid en sexta posición a nivel europeo, después de los aeropuertos de Londres Heathrow, París-Charles de Gaulle, Estambul-Atatürk, Fráncfort Rhein-Main y Amsterdam-Schiphol. El número de viajeros del aeropuerto de Madrid-Barajas registró un fuerte aumento entre 2013 y 2015 (+17%).

En las proximidades de los Pirineos, el aeropuerto de Barcelona es el más importante de la zona. En 2015, registró un tráfico de 39,7 millones de viajeros, de los cuales 29,1 millones fueron de tráfico internacional.

Al igual que el de Madrid, el aeropuerto de Barcelona ha visto aumentar su afluencia de tráfico entre 2013 y 2015, en particular del tráfico internacional (+13,4% tráfico total, +16,4% el tráfico internacional).

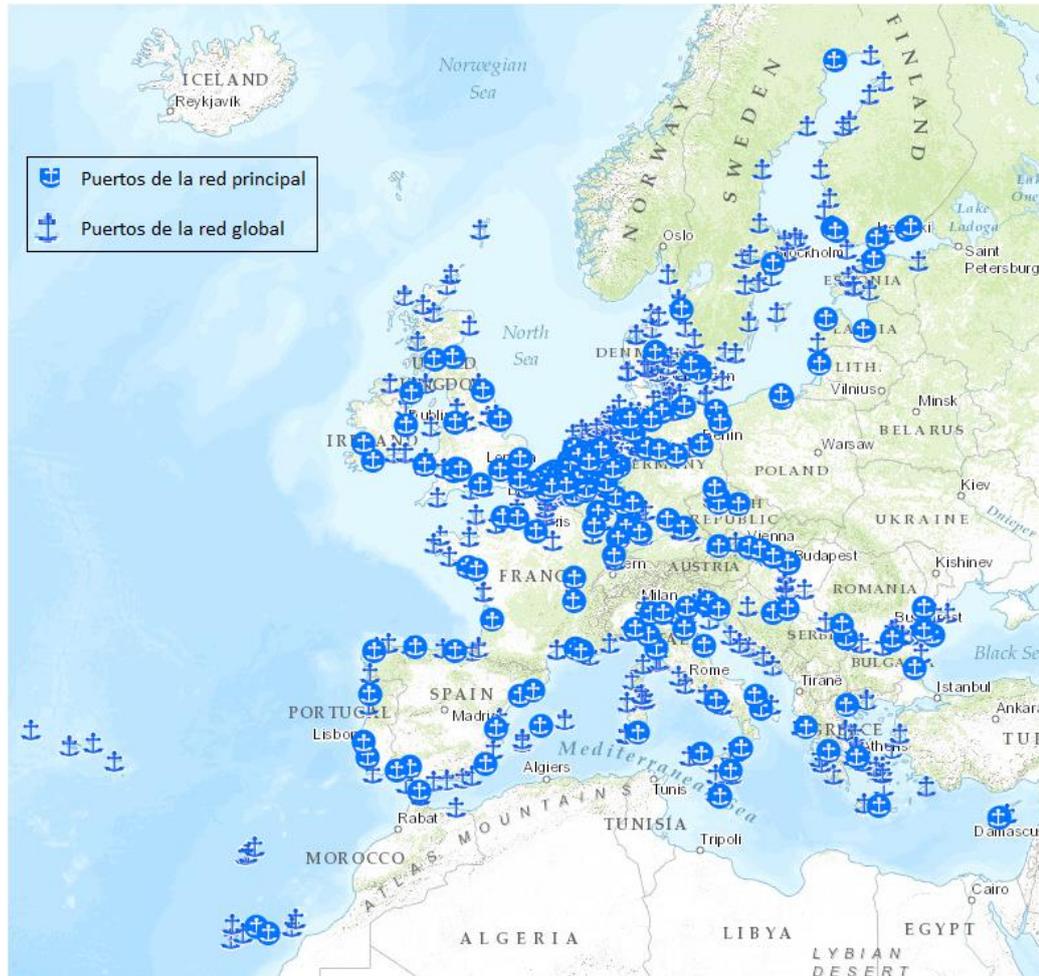




### 3.4 PUERTOS

En el mapa 16 se representan los puertos que forman parte de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) en los países miembros de la Unión Europea.

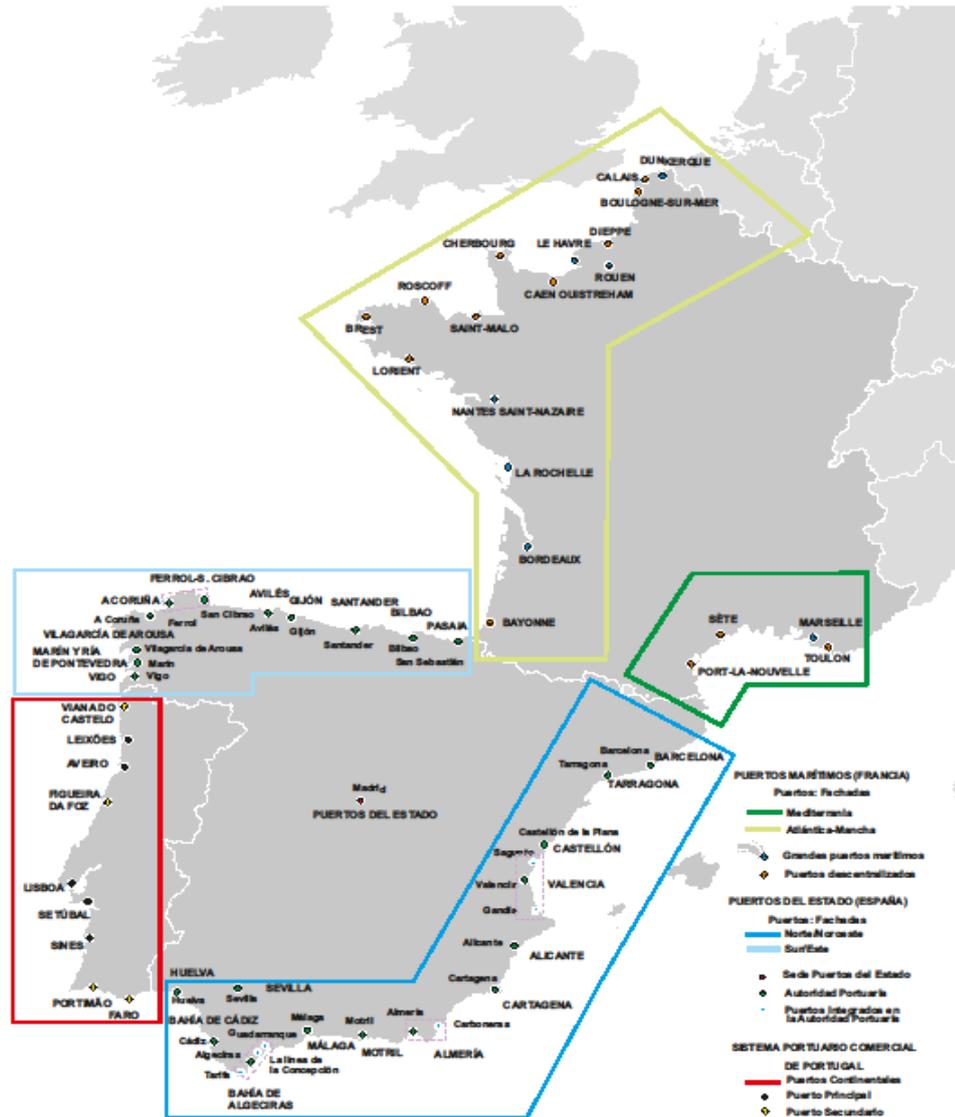
MAPA 16. PUERTOS DE LA RED RTE-T EN LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA UE



Fuente: Comisión Europea. *Mobility and Transport: Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe.*

En el mapa 17 siguiente se representa la ubicación de los puertos portugueses, españoles y franceses de interés general, indicando la categoría del puerto para Portugal y las autoridades portuarias de las que dependen (en mayúsculas) para España.

MAPA 17. PUERTOS DE LOS TERRITORIOS NO INSULARES DE PORTUGAL, ESPAÑA Y FRANCIA



Fuente: España: Puertos del Estado, Ministerio de Fomento; Portugal: Ministério da Economia; France: Ministère de la Transition écologique et solidaire.

Desde el punto de vista del tráfico marítimo, tienen especial importancia las Autopistas del Mar (ADM), aunque no se trate de infraestructuras propiamente físicas. Las ADM son un objetivo de la política de transportes de la Unión Europea. Tienen su origen en el Libro Blanco del Transporte de 2001 «La política europea de transportes de cara a 2012: la hora de la verdad», y se incorporaron a la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) en el año 2004.

Tras suscribirse un primer acuerdo internacional, los Estados español y francés, iniciaron a través de una Comisión intergubernamental (CIG) creada al efecto, los trabajos para el desarrollo y puesta en marcha de la ADM en el lado atlántico, con el objetivo de mejorar la situación de congestión alcanzada en los principales pasos por los Pirineos (Irún y La Jonquera).



En abril de 2007, los estados español y francés licitaron un concurso para la puesta en marcha de la ADM en el Atlántico, fruto del cual fueron seleccionadas dos ADM:

1. Gijón-Nantes/Saint-Nazaire, a cargo de la Sociedad de Explotación GLD Atlantique, cuyos socios mayoritarios eran Louis Dreyfus y el grupo italiano Grimaldi.
2. Algeciras/Vigo-Nantes/Saint-Nazaire-Le Havre, a cargo de la Sociedad de Explotación GLD Atlantique, cuyo socio mayoritario era Acciona Trasmediterránea, posteriormente sustituida por el grupo español Suardiáz.

En julio de 2010, se firmó un segundo acuerdo entre España y Francia, por el que se establecían las ayudas estatales para ambas ADM.

La ADM Gijón-Nantes se puso en servicio en septiembre del año 2010 y funcionó satisfactoriamente durante cuatro años. No obstante, el 18 de septiembre de 2014 la Sociedad explotadora suspendió el servicio. Desde entonces se viene trabajando por parte de España y Francia en la búsqueda de alternativas que permitan la reanudación del servicio.

En cuanto a la ADM Vigo-Nantes, esta se puso en servicio el 19 de enero de 2015, con dos barcos en operación, y tres salidas semanales desde ambos puertos. Actualmente el servicio se opera con cuatro salidas semanales desde ambos puertos, incluyendo una conexión con el puerto de Tánger.



# 4 TRANSPORTE DE VIAJEROS

## 4.1 TRÁFICO Y TRANSPORTE POR CARRETERA

El análisis del transporte de viajeros por carretera se basa en los datos de las intensidades medias diarias (IMD) obtenidos por las administraciones española (Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento) y francesa (Ministère de la Transition écologique et solidaire) para las estaciones de aforo de los distintos pasos fronterizos.

Este análisis tiene en cuenta los desplazamientos en vehículos ligeros y en autocares.

### 4.1.1. TRÁFICO DIARIO DE AUTOMÓVILES POR LOS DIFERENTES PASOS FRONTERIZOS

Los datos de tráfico que se han venido utilizando en el OTP tienen en cuenta los aforos realizados en Francia y en España, aunque difieren de manera significativa en algunos puntos. Las diferencias más importantes se refieren a los siguientes pasos:

- AP-8 / A63: los datos del lado francés no son representativos del tráfico fronterizo, ya que tienen en cuenta las vías de acceso del intercambiador de Biriattou, situadas entre la estación de peaje y el puente internacional.
- Puerto de Ibardin (NA-1310 / RD404) y Dancharia (N-121B / RD4): el tráfico es mucho más importante en el sentido Francia-España, ya que el impacto de las «ventas» es relevante en estos dos lugares. Además, los datos del paso de Dancharia del lado francés no son representativos debido a que la estación de aforo francesa captaba movimientos internos de Francia (entre la RD20 y la RD4) y no identificaba el tráfico proveniente de la fachada atlántica que cruza los Pirineos a través de la RD4.
- Puertos de Lizarieta (NA-4410 / RD306) e Izpegui (NA-2600 / RD949): las estaciones de aforo del lado español están muy alejadas de la frontera.
- Roncesvalles - Arnéguy (N-135 / RD933): la estación permanente francesa capta el fuerte tráfico ligado a las «ventas», situadas entre su emplazamiento y la frontera, así como las relaciones con la Comune de Arnéguy, por lo que el tráfico medido del lado francés es considerablemente superior al tráfico fronterizo.

Se han llevado a cabo nuevos aforos para una mejor estimación y homogeneización del tráfico por carretera que atraviesa la frontera. A partir de 2014, Francia (CEREMA<sup>5</sup>) ha realizado aforos en los pasos transfronterizos que se indican a continuación, con una frecuencia de una semana al trimestre:

- NA-1310 Puerto de Ibardin / RD404 Col d'Ibardin
- NA-4410 Puerto de Lizuñaga / RD406 Sare Ouest
- NA-4400 Etxalar - Lizarreta / RD306 Col de Lizarieta

<sup>5</sup> El CEREMA es una entidad pública bajo la tutela del "Ministère de la Transition écologique et solidaire" y del "Ministère de la Cohésion des Territoires".



- N-121B Landibar / RD4 Ainhoa - Dancharia
- NA-2600 Errazu - Izpegui / RD949 Col d'Ispéguy
- NA-138 Eugi - Olaberri / RD58 Col d'Urquiaga
- N-135 Roncesvalles - RD933 Arnéguy

Igualmente se han llevado a cabo aforos manuales para cuantificar el tráfico real de vehículos pesados –y de esta forma, disponer de una mejor estimación del tráfico de vehículos ligeros– con la misma frecuencia mencionada anteriormente y en las estaciones de aforo permanentes de los pasos:

- N-230 Bossost / RN125 Fos
- N-145 Andorra - La Seu d'Urgell / RN22 La Croisade
- N-154 Puigcerdá / RN20 Llívia
- N-152 Puigcerdá / Voie Communale Bourg-Madame
- A-2 La Jonquera / RD900 Le Perthus
- N-260 Port Bou / RD914Cerbère

Los 27 pasos fronterizos existentes pueden agruparse en tres grupos de carreteras, para los que la distribución del tráfico de vehículos ligeros (VL) a través de los Pirineos en el año 2015 fue:

- Autopistas litorales: 38.130 VL/día, 31,4%
- Carreteras costeras: 43.660 VL/día, 36,0%
- Carreteras interiores: 39.600 VL/día, 32,6%

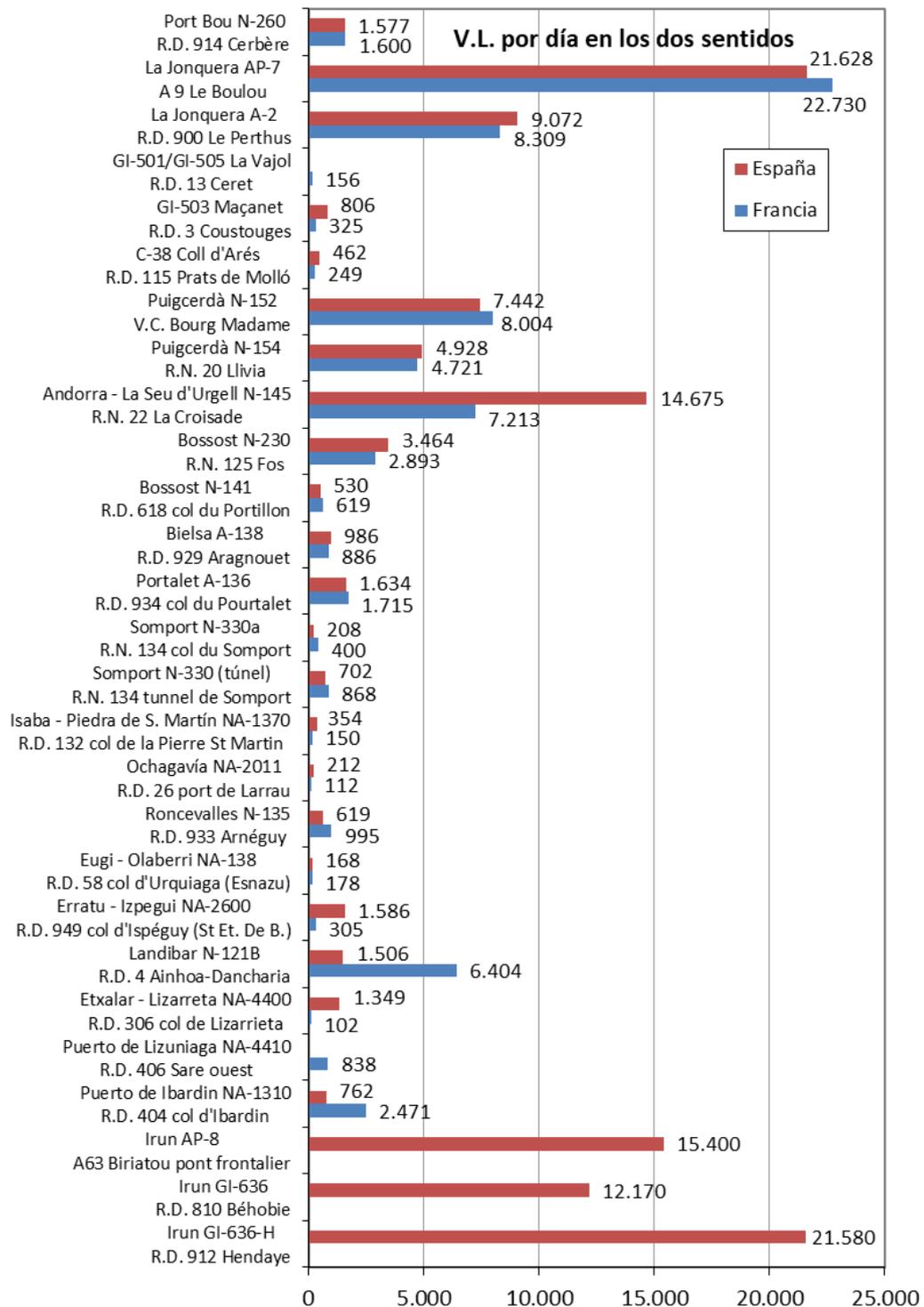
En 2015, un total de 121.390 vehículos ligeros cruzaron la frontera entre España y Francia de media diaria.

El análisis de los datos indica que el 84% del tráfico transfronterizo tuvo lugar en los 8 pasos más frecuentados (más de 5.000 VL/día), mientras que 14 pasos tuvieron un tráfico inferior a 1.000 VL/día, que representan en su conjunto el 5% del tráfico transfronterizo.

En el gráfico 17 siguiente se muestra la intensidad media anual de vehículos ligeros de cada una de las carreteras que cruzan la frontera de los Pirineos, en el que se distinguen los datos obtenidos del lado español de los correspondientes al lado francés.



**GRÁFICO 17. IMD ANUAL DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LOS PASOS FRONTERIZOS EN 2015 (SUMA DE AMBOS SENTIDOS)**

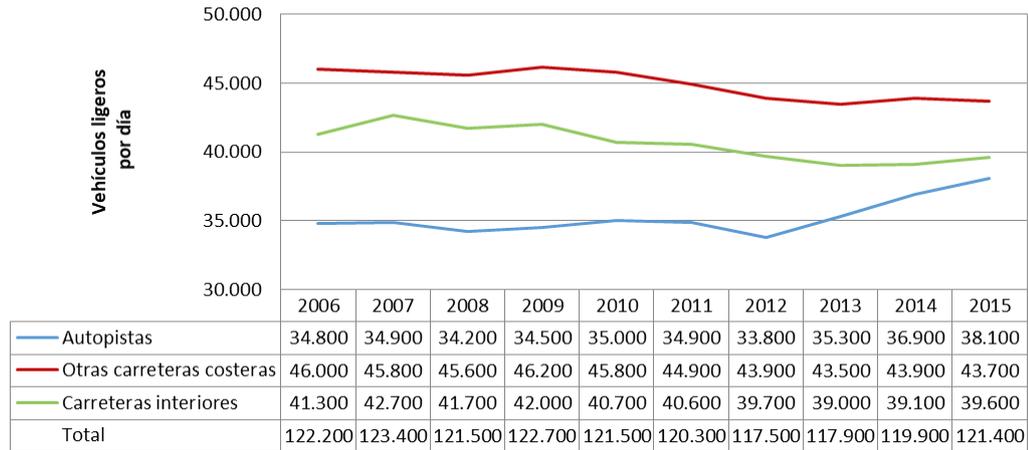


Fuente: elaboración OTP con datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa y Ministère de la Transition écologique et solidaire.

En el gráfico 18 se muestra la evolución del tráfico de vehículos ligeros que cruzaron la frontera entre 2006 y 2015, para los tres grupos de carreteras considerados.

Desde 2012 el tráfico en las carreteras interiores y costeras se ha caracterizado por una cierta estabilidad, mientras que en las autopistas ha tenido lugar un crecimiento sostenido y muy importante (+12,8% entre 2012 y 2015).

**GRÁFICO 18. EVOLUCIÓN DE LA INTENSIDAD MEDIA DIARIA ANUAL EN EL CONJUNTO DE LOS PIRINEOS**



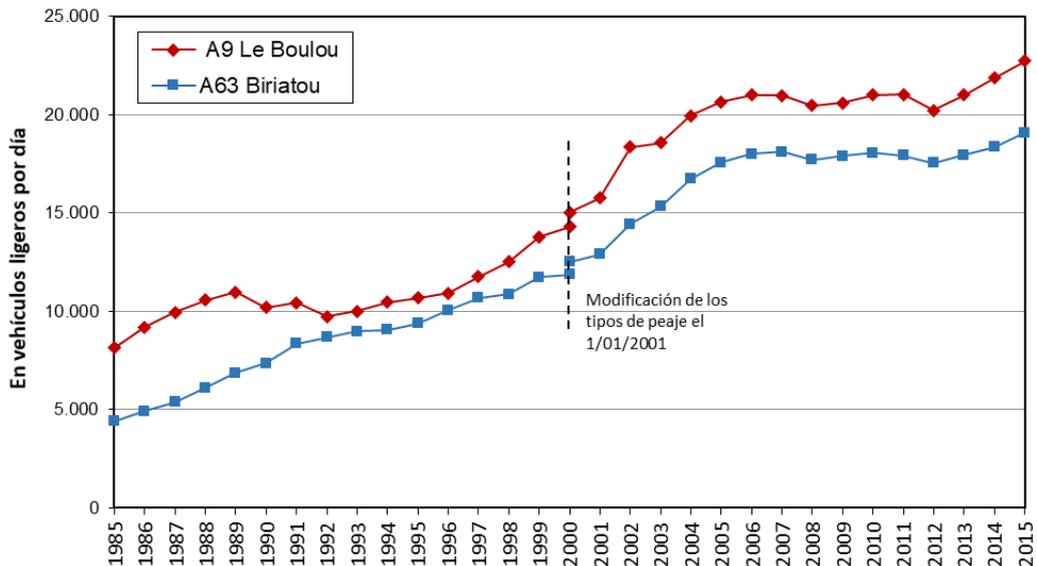
Fuente: elaboración OTP con datos de la Dirección General de Carreteras de Ministerio de Fomento y Ministère de la Transition écologique et solidaire.

#### 4.1.2. ANÁLISIS DETALLADO DEL TRÁFICO EN LAS DOS AUTOPISTAS

Las autopistas costeras AP-7/AP9 (La Jonquera/Le Boulou) y AP-8/A63 (Irún/Biriattou), son particularmente importantes en el seno de la red hispano-francesa de carreteras. El siguiente gráfico muestra la evolución de la intensidad media diaria de vehículos ligeros en estas autopistas (lado francés).

Después de una estabilidad relativa entre 2005 y 2012, se observa un fuerte aumento durante los tres últimos años (2013-2015).

**GRÁFICO 19. EVOLUCIÓN DE LA INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LAS AUTOPISTAS PIRENAICAS**



Fuente: elaboración OTP con datos de ASF.

Nota: El tráfico en la A63 en Biriattou no se corresponde con el tráfico transfronterizo.



#### 4.1.3. ESTIMACIÓN DE LA TASA DE OCUPACIÓN DE LOS VEHÍCULOS LIGEROS

La estimación del número de viajeros que cruzan la frontera entre España y Francia en vehículos ligeros se lleva a cabo a partir de los datos de IMD de las estaciones de aforo y unos índices medios de ocupación de los vehículos.

Los índices de ocupación considerados se obtienen de los resultados de las encuestas llevadas a cabo a lo largo de los años 2013 y 2014 en las autopistas A9 en Le Boulou y en la A63 en Biriattou (ver epígrafe 4.1.6), así como de las encuestas efectuadas en 2010 en los 4 pasos centrales (Somport, Fos, Pas de la Casa y Bourg-Madame). Los valores obtenidos son los siguientes:

- 2,61 viajeros por vehículo en la autopista A9 en Le Boulou.
- 2,51 viajeros por vehículo en la autopista A63 en Biriattou.
- 2,19 viajeros de media por vehículo para 4 pasos centrales. Este valor se aplica para el conjunto de los pasos interiores, así como para las carreteras costeras que no sean autopistas.

Otros datos que proceden de las encuestas antes citadas son los relativos a los porcentajes de intercambio y de tránsito por Francia. Los valores que se emplean son:

- 15,5% de tránsito en la autopista A9 en Le Boulou.
- 8,4% de tránsito en la autopista A63 en Biriattou.
- 0,8% de tránsito de media para los 4 pasos centrales considerados, excluyendo el tránsito del tráfico España-Andorra. Este valor se aplica también al tráfico de todas las conexiones interiores y a las carreteras costeras que no sean autopistas.

La tabla 6 muestra el número total de viajeros a través de las carreteras que unen España y Francia, así como su distribución entre viajeros de intercambio con Francia y viajeros en tránsito por Francia. Entre 2014 y 2015 el crecimiento del número de viajeros en vehículos ligeros fue del 1,8%.

**TABLA 6. ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS QUE CRUZARON LOS PIRINEOS EN AMBOS SENTIDOS EN 2015 Y 2014, Y DISTRIBUCIÓN INTERCAMBIO-TRÁNSITO (EN MILLONES DE VIAJEROS)**

2015	IMD (VL/día)	Indice de ocupación de los VL	Número de viajeros por año (millones)	% tránsito	Viajeros en tránsito (millones/año)	Viajeros de intercambio (millones/año)
A9 Perthus	22.730	2,61	21,65	15,5%	3,36	18,30
A63 Biriattou	15.400	2,51	14,11	8,4%	1,19	12,92
Los 4 pasos centrales encuestados	18.978	2,19	15,17	0,8%	0,12	15,05
Resto pasos interiores	20.626	2,19	16,49	0,8%	0,13	16,36
Pasos costeros	43.659	2,19	34,90	0,8%	0,28	34,62
<b>Total</b>	<b>121.393</b>	<b>2,31</b>	<b>102,32</b>	<b>5,0%</b>	<b>5,07</b>	<b>97,24</b>
<b>Redondeado a</b>	<b>121.390</b>		<b>102,3</b>		<b>5,1</b>	<b>97,2</b>

2014	IMD (VL/día)	Indice de ocupación de los VL	Número de viajeros por año (millones)	% tránsito	Viajeros en tránsito (millones/año)	Viajeros de intercambio (millones/año)
A9 Perthus	21.940	2,61	20,90	15,5%	3,24	17,66
A63 Biriattou	14.920	2,51	13,67	8,4%	1,15	12,52
Los 4 pasos centrales encuestados	19.513	2,19	15,60	0,8%	0,12	15,47
Resto pasos interiores	19.583	2,19	15,65	0,8%	0,13	15,53
Pasos costeros	43.924	2,19	35,11	0,8%	0,28	34,83
<b>Total</b>	<b>119.880</b>	<b>2,31</b>	<b>100,93</b>	<b>4,7%</b>	<b>4,92</b>	<b>96,01</b>
<b>Redondeado a</b>			<b>100,9</b>		<b>4,9</b>	<b>96,0</b>

Fuente: elaboración OTP con datos de Ministerio de Fomento, Ministère de la Transition écologique et solidaire y CEREMA.

Nota: las IMD de 2014 de los pasos interiores y costeros se han actualizado respecto de las que figuraban en el suplemento del OTP n°7, a partir de resultados del informe del CEREMA «Comptages passages secondaires 2014» (junio 2015).

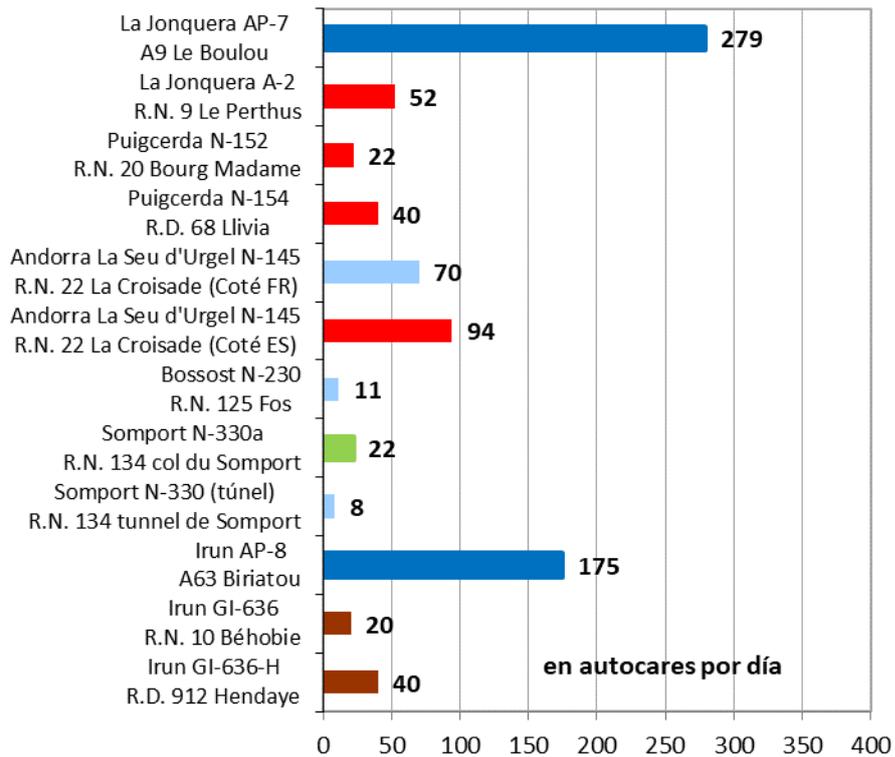
#### 4.1.4. TRÁFICO DE AUTOCARES

El gráfico 20 muestra el tráfico medio diario de autocares. Los datos se representan según los códigos de color siguientes:

- Las barras azules se refieren a los obtenidos de las observaciones visuales efectuadas 4 días al mes durante 8 horas en 2015 en las dos autopistas francesas A9 y A63.
- Las barras rojas hacen referencia a los datos del «Mapa de tráfico 2015» publicado por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.
- Las barras de color azul claro corresponden a los pasos fronterizos de la Croisade en dirección Andorra (con datos de la encuesta realizada en 2010 en este paso), Bossost/Fos y túnel de Somport (estos dos últimos con datos de 2012).
- Las barras de color marrón son una estimación a partir de los conteos manuales efectuados en 2011 en las carreteras de la provincia de Gipuzkoa.
- La barra verde es una estimación obtenida de la estación permanente del Ministère de la Transition écologique et solidaire para el año 2015.



**GRÁFICO 20. IMD DE AUTOCARES EN LOS PASOS FRONTERIZOS DURANTE EL AÑO 2015 (SUMA DE AMBOS SENTIDOS DE CIRCULACIÓN)**



Fuente: elaboración OTP con datos de Ministerio de Fomento, Minis Ministère de la Transition écologique et solidaire, centro de explotación del túnel de Somport, y Diputación de Gipuzkoa.

El paso fronterizo de Andorra-la Seu d'Urgell-La Croisade se representa dos veces, debido a que los valores francés y español son muy diferentes. En realidad, se contabiliza la IMD de autobuses hacia y desde Andorra, y no el tráfico entre Francia y España. No obstante, para la realización de los cálculos solo se contabiliza una vez por representar una misma vía de conexión.



#### 4.1.5. ESTIMACIÓN DEL FLUJO DE VIAJEROS EN AUTOCAR

La estimación del número de viajeros que cruzan los Pirineos en autocar se obtiene a partir de los aforos en los pasos fronterizos y de la tasa de ocupación de los vehículos.

**TABLA 7. ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS QUE CRUZARON LOS PIRINEOS EN AUTOCAR EN LOS DOS SENTIDOS EN 2015 Y 2014, Y DISTRIBUCIÓN INTERCAMBIO-TRÁNSITO (EN MILLONES DE VIAJEROS)**

2015	IMD (autocares/día)	Índice de ocupación	Número de viajeros por año (millones)	% tránsito	Viajeros en tránsito (millones/año)	Viajeros de intercambio (millones/año)
A9 Perthus	279	41,7	4,25	49,0%	2,08	2,16
A63 Biriattou	175	30,9	1,97	16,2%	0,32	1,65
4 pasos interiores encuestados	111	38	1,54	0,0%	0,00	1,54
Resto pasos interiores	62	38	0,86	0,0%	0,00	0,86
Pasos costeros	112	38	1,55	0,0%	0,00	1,55
<b>Total</b>	<b>739</b>	<b>37,72</b>	<b>10,17</b>	<b>23,6%</b>	<b>2,40</b>	<b>7,77</b>
<b>Redondeado a</b>			<b>10,2</b>		<b>2,4</b>	<b>7,8</b>

2014	IMD (autocares/día)	Índice de ocupación	Número de viajeros por año (millones)	% tránsito	Viajeros en tránsito (millones/año)	Viajeros de intercambio (millones/año)
A9 Perthus	252	41,7	3,84	49,0%	1,88	1,96
A63 Biriattou	151	30,9	1,70	16,2%	0,28	1,43
4 pasos interiores encuestados	117	38	1,62	0,0%	0,00	1,62
Resto pasos interiores	52	38	0,72	0,0%	0,00	0,72
Pasos costeros	88	38	1,22	0,0%	0,00	1,22
<b>Total</b>	<b>660</b>	<b>37,79</b>	<b>9,10</b>	<b>23,7%</b>	<b>2,16</b>	<b>6,95</b>
<b>Redondeado a</b>			<b>9,1</b>		<b>2,2</b>	<b>6,9</b>

Fuente: elaboración OTP con datos de Ministerio de Fomento, Bidegi y Ministère de la Transition écologique et solidaire

Nota: las IMD de 2014 de los pasos interiores y costeros se han actualizado respecto de las que figuraban en el suplemento del OTP n°7, a partir de resultados del informe del CEREMA «Comptages passages secondaires 2014» (junio 2015).

#### 4.1.6. PRINCIPALES RESULTADOS DE LA ENCUESTA DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LAS DOS AUTOPISTAS FRANCESAS (A9 Y A63)

Para mejorar el conocimiento de los desplazamientos a través de los Pirineos, el Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos llevó a cabo encuestas mediante entrevistas a los conductores de vehículos ligeros, durante la primavera de 2013 y el verano de 2014, en las dos autopistas, en Le Boulou y Biriattou.

Inicialmente se habían previsto dos periodos de encuestas en 2013, en verano y fuera de temporada, con 3 días de encuestas por periodo: 1 día laborable, 1 sábado y 1 domingo.

Pero desde hace algunos años, por cuestiones relacionadas con la seguridad de la circulación, no es posible parar los vehículos para realizar las encuestas, salvo algunas excepciones en puntos concretos.



De esta manera, las encuestas del periodo estival de 2013 tuvieron que anularse por indicación de las fuerzas del orden y del gestor de autopistas francés ASF. La distribución de sobres prefranqueados para encuesta postal tampoco fue autorizada por razones de seguridad de la circulación.

Las encuestas de 2013 de vehículos ligeros se realizaron únicamente fuera de temporada:

- en Bariatou, el jueves 11 de abril, sábado 25 de mayo y domingo 16 de junio de 2013;
- en Le Boulou, el sábado 25 de mayo, martes 4 de junio y domingo 16 de junio de 2013.

Para compensar la ausencia de datos, se decidió considerar la información procedente de los usuarios del telepeaje, cada vez más numerosos. Por todo ello, la DREAL Occitanie, con el apoyo de ASF, encargó un estudio para la realización de una encuesta origen-destino a estos usuarios durante el mes de septiembre de 2013, basada en un cuestionario en internet.

En 2014, se pudo llevar a cabo la distribución de sobres prefranqueados para encuesta postal, que tuvo lugar en verano en 3 periodos: sábado 19 de julio, jueves 24 de julio y domingo 10 de agosto.

Al final, fueron necesarios tres métodos distintos de recopilación de datos para llevar a cabo la totalidad de las encuestas de vehículos ligeros en la frontera pirenaica, lo que muestra la dificultad creciente para establecer actualmente esta clase de operaciones y la necesidad de reflexionar sobre la orientación de estos estudios hacia las nuevas tecnologías, lo que implicaría menores limitaciones humanas.

La muestra recogida fue de un total de 5.429 vehículos ligeros:

- 3.918 VL para las encuestas O/D «clásicas», 2.214 en Bariatou y 1.704 en Le Boulou. La tasa de muestreo es del 15% en Bariatou y del 13% en Le Boulou.
- 299 VL para el telepeaje, 127 en Bariatou y 172 en Le Boulou. La tasa de muestreo es muy baja (entre 1% y 3%) pero permite tener un mejor conocimiento del tipo de tráfico que utiliza el telepeaje.
- 1.212 VL para la encuesta postal, 533 en Bariatou y 679 en Le Boulou. La tasa de retorno es relativamente baja, alrededor del 5%, pero está ligada esencialmente al hecho de que un desplazamiento estival es ocasional, puesto que la gente se siente menos interesada que para un itinerario que efectúa de forma regular.

A partir de estas encuestas, se obtienen para el año 2015 la distribución de vehículos ligeros y viajeros en intercambio y tránsito en las dos autopistas.



TABLA 8. DISTRIBUCIÓN DE VEHÍCULOS LIGEROS Y VIAJEROS EN INTERCAMBIO Y TRÁNSITO EN LAS DOS AUTOPISTAS

**Distribución del tráfico de vehículos en movimientos de intercambio y tránsito**

En VL/día	Año 2015		
<b>A63 Biriadou</b>	Intercambio	14.210	92%
	Tránsito	1.190	8%
	<b>Total</b>	<b>15.400</b>	
<b>A9 Boulou</b>	Intercambio	19.800	87%
	Tránsito	2.930	13%
	<b>Total</b>	<b>22.730</b>	
<b>Total de las 2 autopistas</b>	Intercambio	34.010	89%
	Tránsito	4.120	11%
	<b>Total</b>	<b>38.130</b>	

**Distribución del transporte de viajeros en movimientos de intercambio y tránsito**

En viajeros/día	Año 2015		
<b>A63 Biriadou</b>	Intercambio	35.340	92%
	Tránsito	3.250	8%
	<b>Total</b>	<b>38.590</b>	
<b>A9 Boulou</b>	Intercambio	50.170	85%
	Tránsito	9.190	15%
	<b>Total</b>	<b>59.360</b>	
<b>Total de las 2 autopistas</b>	Intercambio	85.510	87%
	Tránsito	12.440	13%
	<b>Total</b>	<b>97.950</b>	

Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

En las 2 autopistas, la IMD en 2015 fue de 38.130 vehículos ligeros, de los cuales 34.010 fueron en intercambio y 4.120 en tránsito.

El número medio de viajeros por día en 2015 fue de 97.950 de los cuales 85.510 fueron en intercambio y 12.440 en tránsito.

Así, en el año 2015:

- 13,92 millones de vehículos ligeros cruzaron la frontera de los Pirineos por las dos autopistas, de los cuales:
  - \* 5,62 en Biriadou y 8,30 en Le Boulou, y;
  - \* 12,41 de intercambio con Francia y 1,51 en tránsito por Francia.
- 35,75 millones de viajeros cruzaron la frontera de los Pirineos por las dos autopistas, de los cuales:
  - \* 14,09 en Biriadou y 21,66 en Le Boulou, y;
  - \* 31,21 de intercambio con Francia y 4,54 en tránsito por Francia.

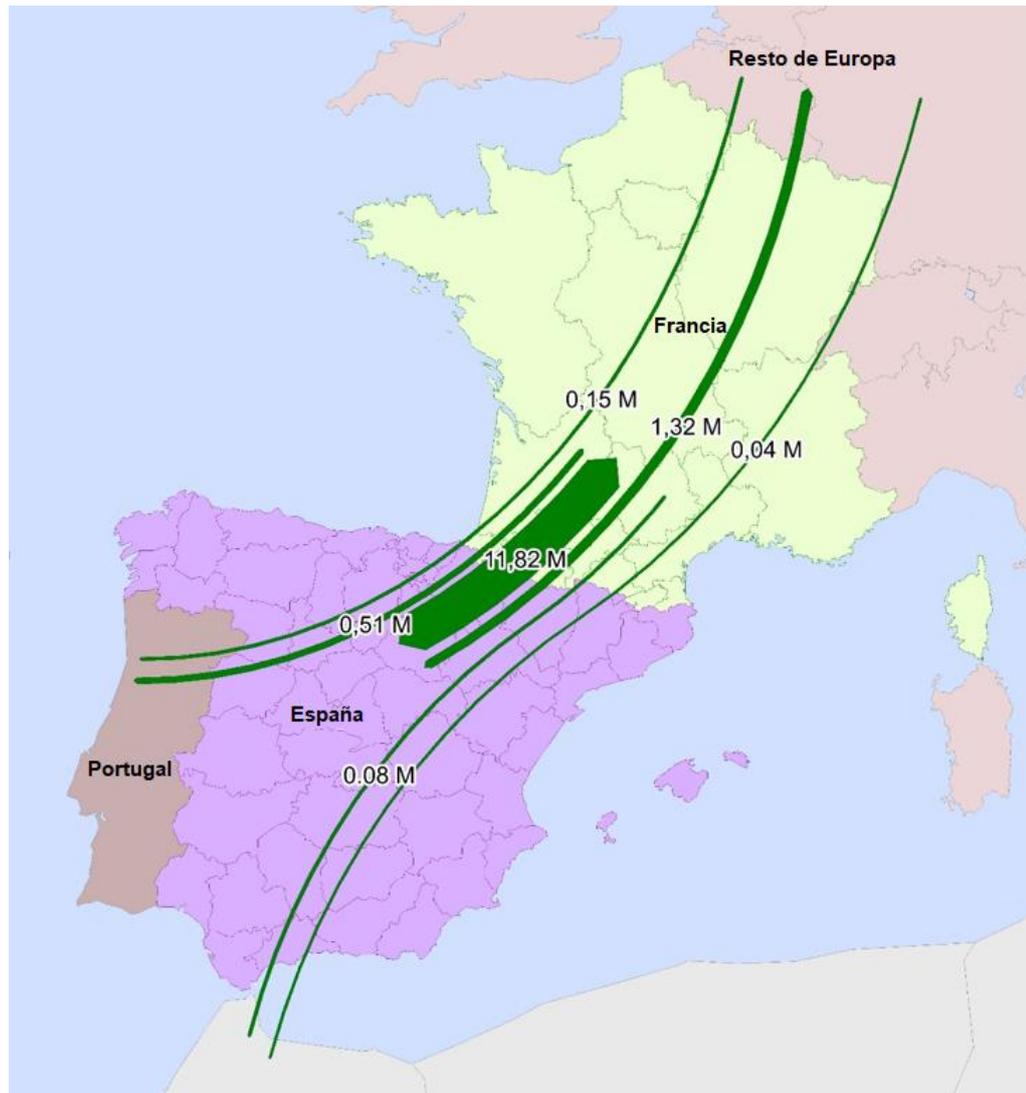


La tasa media de ocupación de los vehículos ligeros en el conjunto de las dos autopistas fue en 2015 de 2,57. En cada autopista y en los movimientos de intercambio y tránsito las tasas de ocupación fueron:

- 2,51 en Bariatou y 2,61 en Le Boulou.
- 2,52 para el tráfico de intercambio y 3,02 para el tráfico de tránsito.

Estos vehículos ligeros y viajeros se reparten de la forma siguiente:

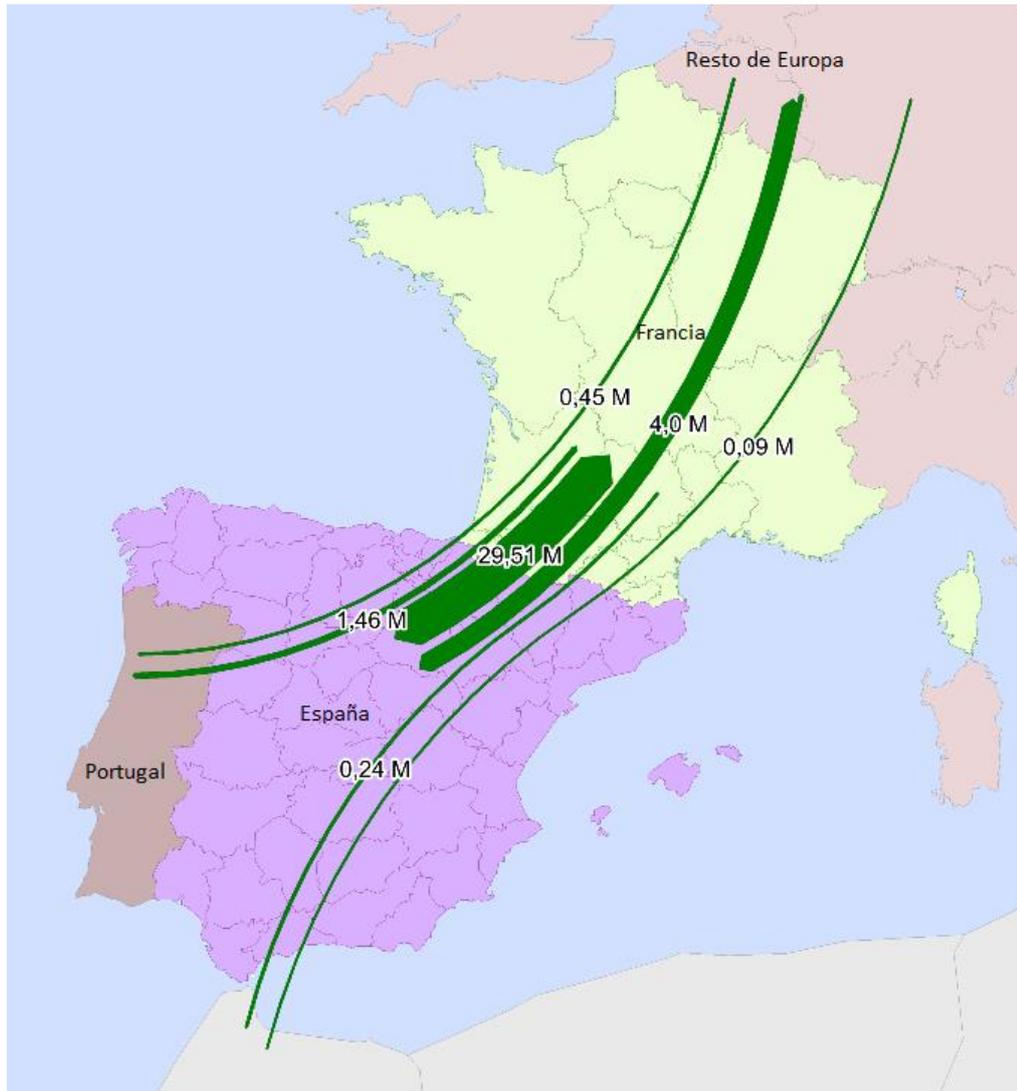
**MAPA 18. REPARTO DEL FLUJO DE VEHÍCULOS LIGEROS QUE CRUZARON LA FRONTERA EN LAS DOS AUTOPISTAS EN 2015**



Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

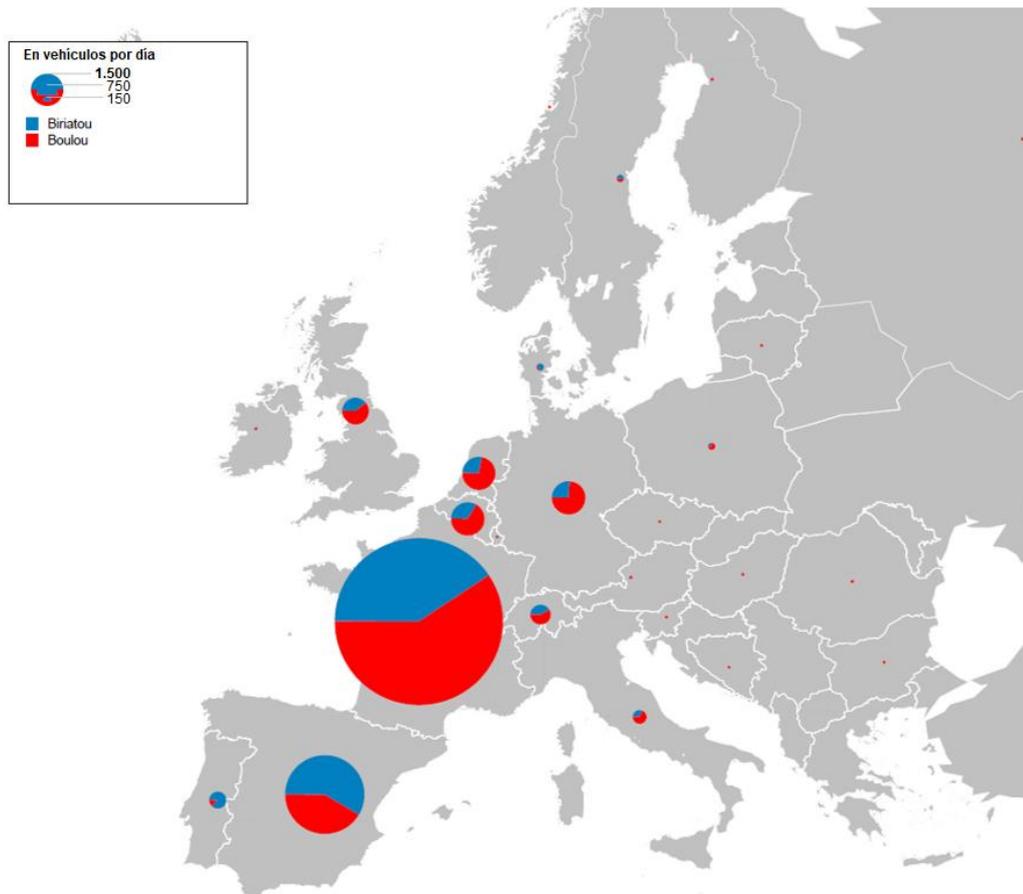


MAPA 19. REPARTO DEL FLUJO DE VIAJEROS QUE CRUZARON LA FRONTERA EN LAS DOS AUTOPISTAS EN 2015



Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

MAPA 20. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS LIGEROS (IMD) EN LAS DOS AUTOPISTAS EN 2015  
POR PAÍS DE MATRICULACIÓN



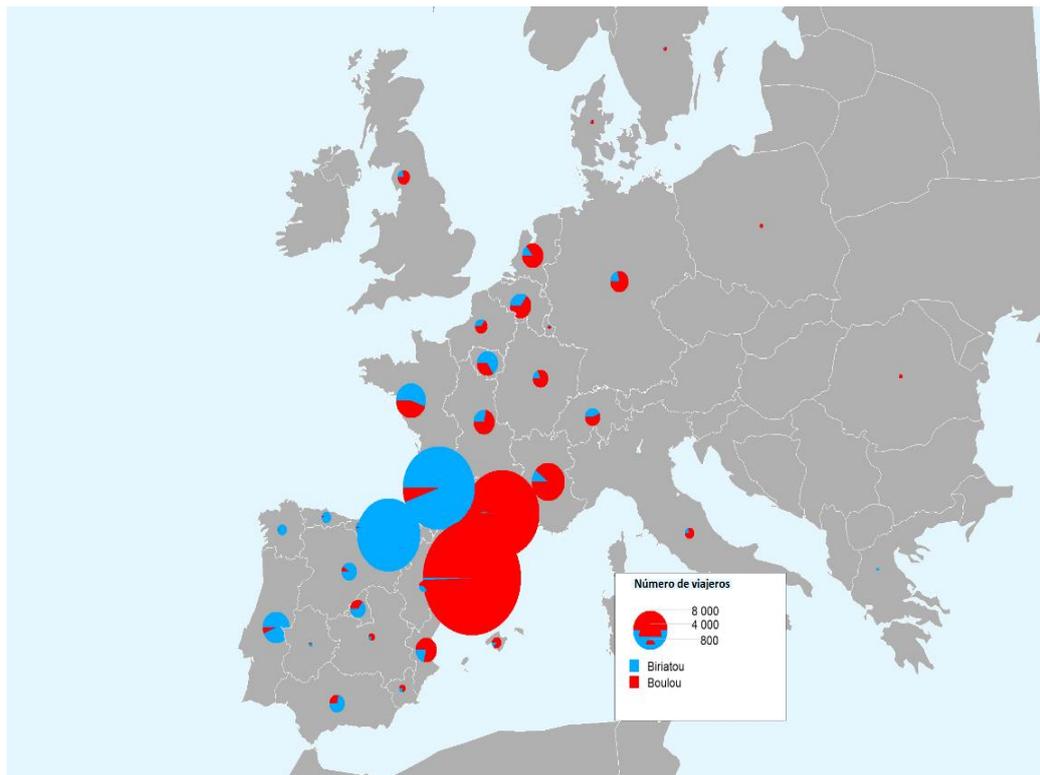
Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

Francia es el país más representado con 23.110 VL/día, de los cuales el 60% pasan por Le Boulou (13.730 VL). Los vehículos españoles (6.010 VL/día) atraviesan mayoritariamente por Bariatou (60%).

Los VL matriculados en Países Bajos (1.370 VL/día), Alemania (1.230 VL/día), Bélgica (1.210 VL/día), Reino Unido (850 VL/día) y Suiza (580 VL/día) son igualmente significativos y cruzan principalmente la frontera hispano-francesa por Le Boulou.



MAPA 21. DISTRIBUCIÓN DE LOS VIAJEROS EN LAS DOS AUTOPISTAS EN 2015 POR PAÍS DE ORIGEN/DESTINO



Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes

Las regiones con mayor representación son las regiones limítrofes a los pasos fronterizos:

- Aquitaine (27.310 viajeros/día) y el País Vasco (22.380 viajeros/día) en Biriattou
- Languedoc-Roussillon (29.570 viajeros/día) y Cataluña (47.730 viajeros/día) en Le Boulou.

En Francia, los viajeros pasan mayoritariamente por Le Boulou con excepción de las regiones de Centre-Ouest y l'Ile de France.

En España, es al contrario excepto para su parte Este, es decir, las comunidades autónomas valenciana, Murcia, Castilla La Mancha, Aragón y Baleares.

Los viajeros de otros países significativos -a excepción de Portugal con el 93% de pasajeros en Biriattou- utilizan la fachada mediterránea para cruzar la frontera hispano-francesa (Países Bajos 85%, Italia 79%, Alemania 78%, Reino Unido 77%, Bélgica 64%, Suiza 56%).

## 4.2 TRANSPORTE FERROVIARIO

La conexión ferroviaria entre Francia y España cuenta con diferentes tipos de servicios ferroviarios:

- Líneas internacionales: vía Irún y Portbou.
- Línea regional: vía Portbou.
- Líneas locales: Barcelona - Latour-de-Carol y Lasarte Oria-Hendaye (gestionada por Euskotren).

### 4.2.1. TRANSPORTE FERROVIARIO INTERNACIONAL

Entre 2008 y 2010, el departamento estadístico (SOeS) del Ministerio predecesor al Ministère de la Transition écologique et solidaire realizaba una estimación del número de viajeros que se desplazan en tren entre las diferentes regiones francesas y los países extranjeros. Sin embargo desde 2010, debido a la liberalización del transporte de viajeros, las empresas operadoras no facilitan los datos de pasajeros al Estado francés. Por ello, y con el fin de presentar unos valores globales más coherentes, solo se han tenido en cuenta los datos publicados por Eurostat -proporcionados por España- relativos al flujo de viajeros entre Francia y España en líneas internacionales.

En la tabla 9 se muestra la evolución del flujo ferroviario de viajeros en las líneas internacionales durante el periodo 2008-2015. Los datos de 2015 de viajeros entre España y el resto de Europa (más allá de Francia) proceden de Eurostat. Los datos de la línea Lisboa-Hendaya los proporciona Comboios de Portugal (CP).

**TABLA 9. FLUJO DE VIAJEROS FERROVIARIOS EN LAS LÍNEAS INTERNACIONALES (NÚMERO DE VIAJEROS)**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Flujo de viajeros entre España y Francia</b>								
Sentido España - Francia	279.000	276.000	265.000	161.000	149.000	121.000	406.000	464.000
Sentido Francia - España	275.000	278.000	264.000	159.000	152.000	126.000	418.000	445.000
Total	554.000	554.000	529.000	320.000	301.000	247.000	824.000	909.000
<b>Flujo de viajeros entre España y el resto de Europa (más allá de Francia)</b>								
Barcelona-Zurich-Milán	68.000	66.000	60.000	56.000	40.000	-	-	-
<b>Flujo de viajeros entre Portugal y Francia</b>								
Lisboa-Irún-Hendaya	101.000	86.000	83.000	78.000	67.000	69.000	78.000	76.500
<b>Total de viajeros en las líneas internacionales (redondeado)</b>	<b>723.000</b>	<b>706.000</b>	<b>672.000</b>	<b>454.000</b>	<b>408.000</b>	<b>316.000</b>	<b>902.000</b>	<b>985.500</b>

Fuente: elaboración OTP con datos de Eurostat, Renfe y Comboios de Portugal.

Nota: A partir de 2013 dejaron de circular los trenes que conectaban Barcelona con Zúrich y Milán.



Durante el año 2015, 985.500 viajeros utilizaron los servicios de las líneas internacionales para cruzar los Pirineos, considerando ambos sentidos de la marcha. Este valor ha aumentado un 59% con relación al del año 2008, lo que implica un incremento medio anual del 12%. La evolución desde 2008 no ha sido totalmente regular, por lo que este valor medio no es realmente significativo. Se aprecian en realidad dos fuertes descensos en 2011 y 2013, y un marcado ascenso en 2014 (+185% en un año). Este aumento, claramente apreciable en los flujos entre Francia y España, coincide con la apertura del servicio de trenes de alta velocidad entre los dos países.

El gran descenso en el año 2011 es debido a la desaparición de la línea Barcelona-Montpellier, y el descenso en 2013 está motivado en parte por el cese de la circulación de los trenes que enlazaban Barcelona con Zúrich y Milán. Ambas interrupciones se deben a motivos económicos, ya que la demanda no era suficiente para mantener los servicios ferroviarios.

#### 4.2.2. TRANSPORTE FERROVIARIO REGIONAL

La conexión ferroviaria regional entre España y Francia se encuentra en el lado mediterráneo a través de la línea Portbou-Cerbère. El tramo español es operado por Renfe Media Distancia. Según el operador, el número de viajeros que atravesaron la frontera en 2015, en sentido sur-norte, es de 22.684. Partiendo de la hipótesis de que los flujos norte-sur y sur-norte sean simétricos, se obtiene un flujo total anual de más de 45.000 viajeros.

**TABLA 10. FLUJO DE VIAJEROS FERROVIARIOS EN LAS LÍNEAS REGIONALES (NÚMERO DE VIAJEROS)**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Urbanos e Interurbanos - Cerbere								
Sentido Sur-Norte	56.314	53.122	36.306	31.326	25.967	31.637	24.534	22.684
<b>Total 2 sentidos (redondeado)</b>	<b>113.000</b>	<b>106.000</b>	<b>73.000</b>	<b>63.000</b>	<b>52.000</b>	<b>63.000</b>	<b>49.000</b>	<b>45.000</b>

Fuente: elaboración OTP con datos de Renfe.

El número de usuarios de las líneas regionales ha disminuido un 7,6% entre 2014 y 2015. Globalmente, el número total de viajeros ha descendido alrededor de un 60%, si se compara con el de primer año del periodo analizado (2008). La pérdida de viajeros más importante se produce en 2010, con una caída del 31% en relación a 2009.

#### 4.2.3. TRANSPORTE FERROVIARIO DE CERCANÍAS

El tráfico ferroviario de cercanías dispone de dos servicios regulares que conectan España con Francia, uno en cada extremo de los Pirineos. En el lado mediterráneo, se encuentra la línea R3 de cercanías, que une Barcelona y Latour-de-Carol. Alrededor de 12.500 viajeros utilizaron esta línea para cruzar la frontera en 2015. En la vertiente atlántica, el tren une las localidades de Lasarte/Oria con Hendaya, mediante una línea gestionada por Euskotren. En 2015, aproximadamente 686.500 viajeros utilizaron esta línea para cruzar la frontera.



**TABLA 11. FLUJO DE VIAJEROS FERROVIARIOS EN LAS LÍNEAS LOCALES (NÚMERO DE VIAJEROS)**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Barcelona-La Tour de Carol	12.000	15.000	15.000	7.400	6.384	22.140	24.672	12.578
Lasarte Oria-Hendaya (Euskotren)	572.000	624.000	598.000	503.206	603.267	700.696	702.000	686.559
<b>Total de las líneas de cercanías (redondeado)</b>	<b>584.000</b>	<b>639.000</b>	<b>613.000</b>	<b>511.000</b>	<b>610.000</b>	<b>723.000</b>	<b>727.000</b>	<b>699.000</b>

Fuente: elaboración OTP con datos de Renfe y Euskotren.

El transporte ferroviario de cercanías presenta durante el período considerado (2008-2015) un crecimiento positivo, a pesar del fuerte descenso en 2015 de la línea Barcelona – Latour-de-Carol (-49% entre 2014 y 2015, después de más del 100% de crecimiento en seis años). En el conjunto del periodo analizado (2008-2015), la demanda ha crecido (+20%), gracias al dinamismo de la línea Lasarte Oria – Hendaya (casi un 20% más).

No obstante, pese a este incremento global, se han producido variaciones en las dos líneas ferroviarias, con aumentos y descensos importantes en algunos años.

De esta manera, a lo largo de los siete últimos años, el número de viajeros que han utilizado la línea Barcelona - La Tour de Carol ha variado entre alrededor de 6.400 a más de 24.500 (+283% entre 2012 y 2014, después de un descenso del -57% en dos años). También la línea de Euskotren ha visto variar el número de los usuarios que cruzan la frontera entre 503.000 y 702.000 (casi +40% de 2011 a 2014, después de un descenso de cerca del -20% en dos años).

En conclusión, el flujo total de viajeros que cruzaron la frontera empleando las líneas de cercanías en 2015 fue de 699.000.

#### 4.2.4. ESTIMACIÓN DEL FLUJO TOTAL DE VIAJEROS FERROVIARIOS

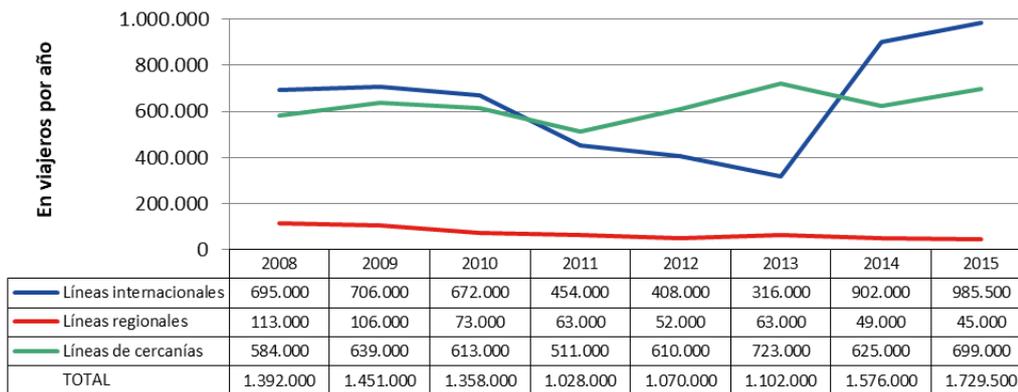
Si se analiza el conjunto de las líneas ferroviarias que unen Francia con la Península Ibérica, alrededor de 1,73 millones de viajeros utilizaron el tren para cruzar los Pirineos en 2015. Su distribución según el tipo de servicio ferroviario es la siguiente:

- Líneas internacionales: 985.500 viajeros.
- Líneas regionales: 45.000 viajeros.
- Líneas de cercanías: 699.000 viajeros.

A pesar de un periodo de tres años (de 2011 a 2013) en el que la demanda fue claramente más baja que en los tres años anteriores, la variación entre 2008 y 2015 ha sido de +24%. Este hecho se ha debido a fuertes aumentos sucesivos en 2014 y un menor crecimiento en 2015, gracias al importante aumento del tráfico internacional hispano-francés, como ya se ha señalado en el epígrafe 4.2.1.

En el gráfico 21 se representa la evolución del flujo de viajeros de las diferentes líneas ferroviarias en el periodo 2008-2015.

**GRÁFICO 21. EVOLUCIÓN DEL FLUJO DE VIAJEROS FERROVIARIOS DE 2008 HASTA 2015**



Fuente: elaboración OTP con datos de Eurostat, Renfe, Euskotren y Comboios de Portugal.

### 4.3 TRANSPORTE AÉREO

En el análisis del transporte aéreo de pasajeros de este Observatorio no se tienen en cuenta los flujos que tienen como origen o destino las islas españolas y portuguesas. Ello se debe a que estas islas son prácticamente independientes de la alternativa terrestre. Este criterio permite comparar de forma objetiva la demanda en los distintos modos de transporte.

La no inclusión de los territorios insulares supone una disminución importante del total de viajeros transportados, dado el peso relevante del transporte aéreo insular en el conjunto nacional. En 2015, el transporte internacional de pasajeros por vía aérea entre las islas españolas (Baleares y Canarias) y el resto de Europa (sin Portugal) representó el 37% del transporte aéreo internacional de España. Para las islas portuguesas (Azores y Madeira), el flujo aéreo internacional de pasajeros con el resto de Europa (sin España) fue el 6,3% del transporte aéreo internacional de Portugal.

A lo largo del año 2015, más de 79,1 millones de viajeros pasaron por los aeropuertos españoles con origen/destino otro país europeo (exceptuando Portugal). Para Portugal el transporte aéreo con Europa (sin España) fue de 23,4 millones de viajeros. Estas cifras reflejan un aumento del transporte aéreo de pasajeros del 15,1% para España y del 39,1% para Portugal, con respecto a los valores anteriores del OTP7 (datos de 2012).

En relación al informe del año 2012, los principales cambios que se observan se refieren al transporte aéreo con:

- los países candidatos, con un aumento del 34% para España y del 90% para Portugal;
- los últimos países adheridos a la UE: para España, casi +30% de incremento para los países adheridos en 2007 y 2013, y +19% para aquellos adheridos en 2004; para Portugal, +185% de incremento para los adheridos en 2007 y 2013, y +70% para aquellos adheridos en 2004.

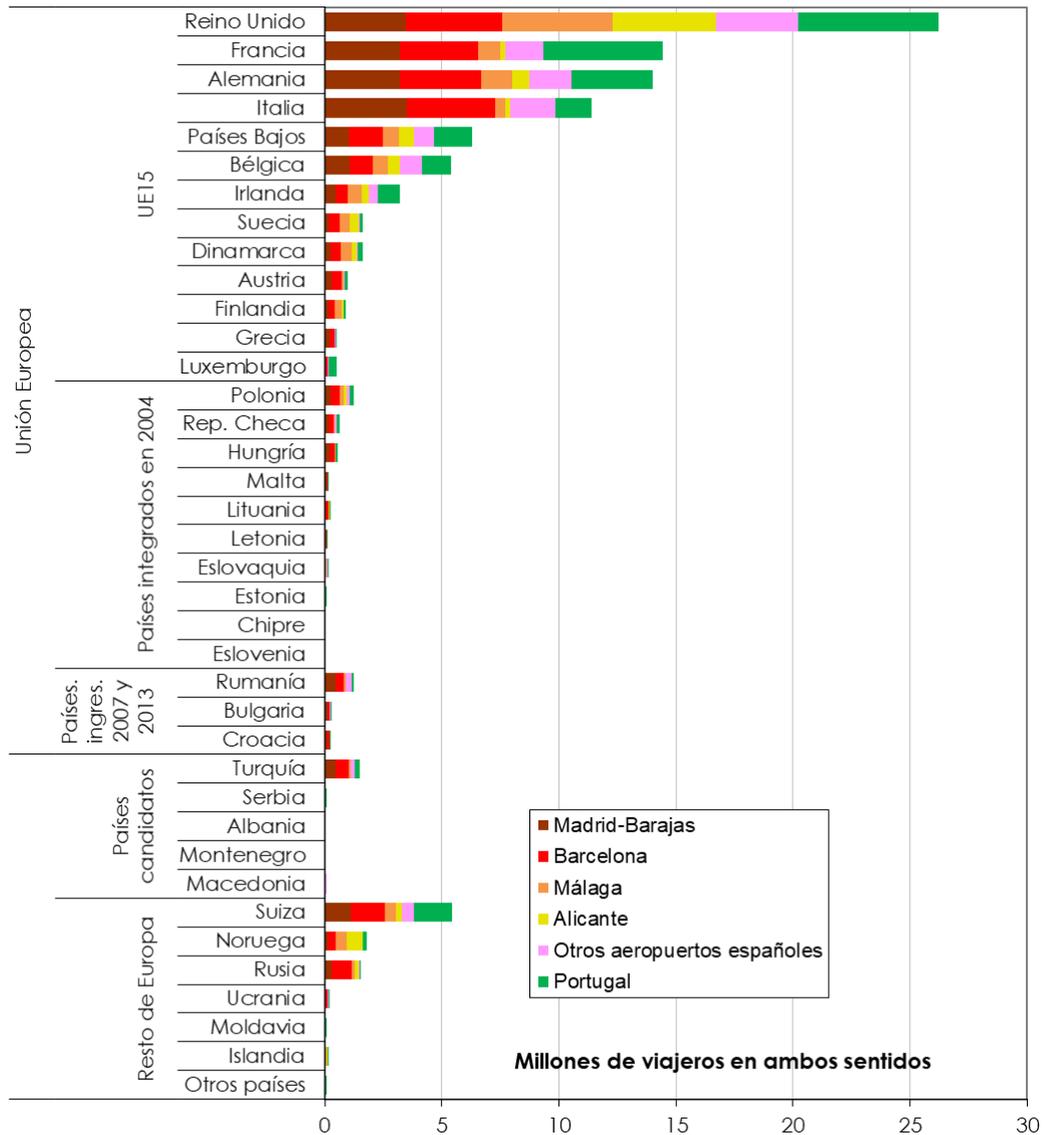
Estas variaciones representan alrededor de 1,14 millones de pasajeros adicionales para España y 320.000 para Portugal.



Sin embargo, si se consideran las variaciones en valor absoluto (número de pasajeros), los aumentos más importantes entre 2012 y 2015 se observan con los países de la antigua UE-15, con un aumento global de 14,5 millones de viajeros (8,7 millones de viajeros para España y 5,8 millones de viajeros para Portugal).

El siguiente gráfico muestra el reparto del transporte aéreo entre la Península Ibérica y el resto de Europa.

**GRÁFICO 22. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2015**



Fuente: elaboración OTP con datos de Aena, SME, S.A. (España) y ANAC (Portugal).

En la tabla 12 se presentan los datos relativos al flujo de pasajeros por vía aérea entre España y el resto de países europeos, así como entre Portugal y el resto de países europeos.

TABLA 12. DISTRIBUCIÓN DEL TOTAL DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA CON ORIGEN/DESTINO LA PENÍNSULA IBÉRICA EN 2015

	Total en ambos sentidos (millones de viajeros)			
	España	Portugal	Total	
Unión Europea	Antigua UE-15	66,2	20,9	87,1
	Países ingresados en 2004	2,6	0,4	3,0
	Países ingresados en 2007 y 2013	1,7	0,1	1,7
Países candidatos	1,3	0,2	1,5	
Resto de Europa	7,3	1,9	9,2	
<b>TOTAL EUROPA</b>	<b>79,1</b>	<b>23,4</b>	<b>102,5</b>	
Antigua UE-15 + Suiza + Noruega	71,7	22,6	94,3	

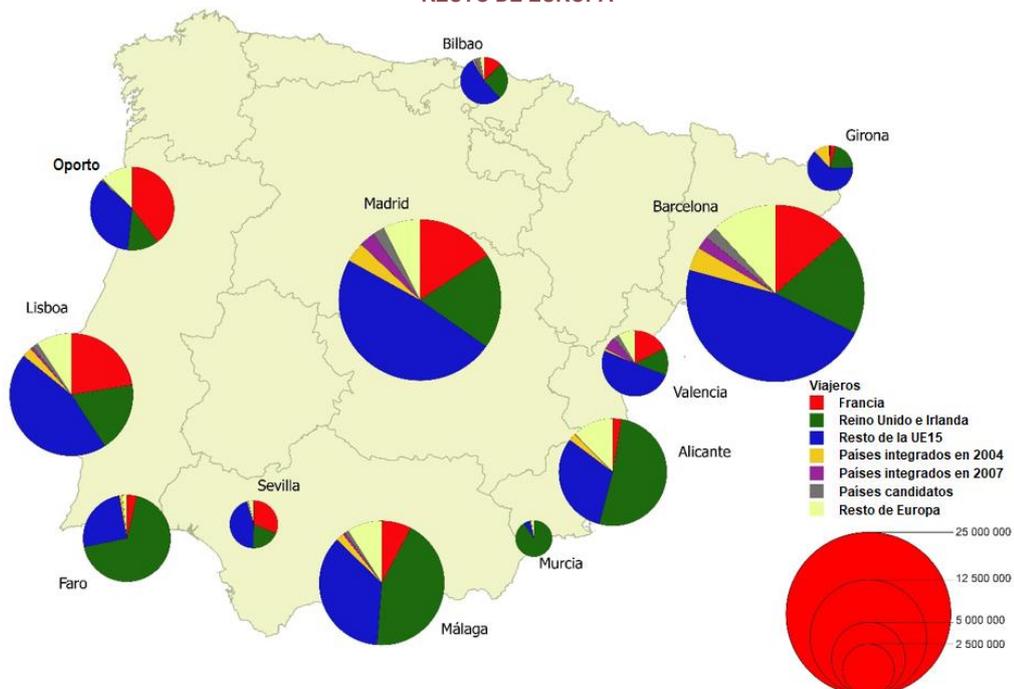
Fuente: elaboración OTP con datos de Aena, SME, S.A. (España) y ANAC (Portugal).

El aeropuerto de Barcelona-El Prat fue el aeropuerto peninsular que tuvo un mayor flujo de viajeros con el resto de Europa en 2015, con 24,7 millones de viajeros. Le siguen los aeropuertos de Madrid-Barajas (20,5 millones), Málaga (12,2 millones) y Lisboa (11,9 millones).

El Reino Unido (26,2 millones de viajeros), Francia (14,4 millones) y Alemania (cerca de 14 millones) son los que países europeos que generaron el mayor flujo de viajeros con España y Portugal.

El siguiente mapa muestra, de manera esquemática, el transporte aéreo con el resto de Europa en los principales aeropuertos españoles y portugueses (con un flujo superior al millón de viajeros).

MAPA 22. TRANSPORTE DE LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON EL RESTO DE EUROPA



Fuente: elaboración OTP con datos de Aena, SME, S.A. (España), y ANAC (Portugal).



#### 4.4 RESUMEN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS

En la tabla 13 se incluye un resumen del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2015, y en el Gráfico 23 se muestra el reparto modal. En los cálculos realizados no se ha tenido en cuenta el transporte de viajeros por vía marítima.

La distribución por grandes zonas de origen/destino del tráfico de vehículos ligeros, así como la tasa de ocupación, se han obtenido de las encuestas llevadas a cabo a lo largo de los años 2013 y 2014 en las autopistas A9 y A63, y en 2010 en los pasos centrales. En el caso de los autocares, los datos son fruto de las encuestas realizadas en las ciudades autopistas en 2012.

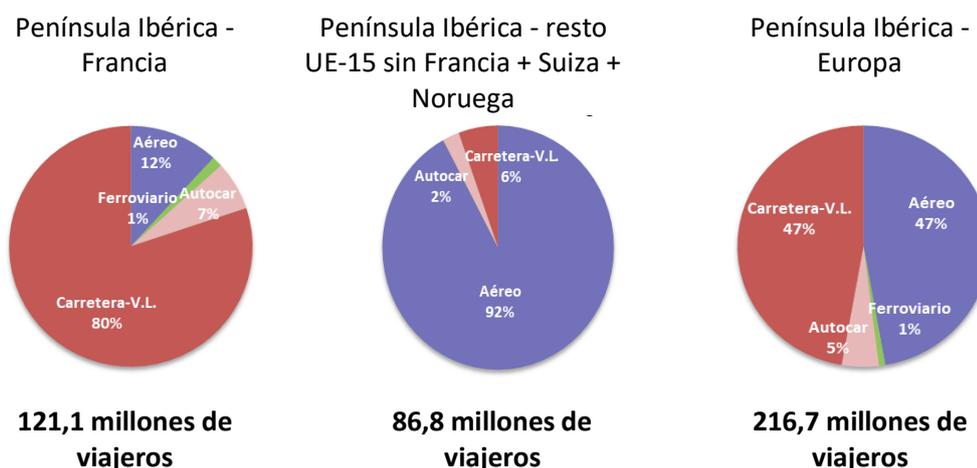
**TABLA 13. RESUMEN DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2015 (EN MILLONES DE VIAJEROS)**

Modo de transporte	Francia	Resto UE15 + Noruega + Suiza (sin Francia)	Países ingresados en 2004	Países ingresados en 2007 y 2013	Resto de Europa*	TOTAL
Carretera	VL	97,2	4,8	0,1	0,1	102,3
	Autocares	7,8	2,1	0,3	0,0	10,2
Ferrocarril	1,7	0,0				1,7
Aéreo	14,4	79,9	3,0	1,7	3,5	102,5
<b>Total</b>	<b>121,1</b>	<b>86,8</b>	<b>3,3</b>	<b>1,8</b>	<b>3,6</b>	<b>216,7</b>

\* Resto de Europa : Albania, Armenia, Azerbayán, Bielorrusia, Bosnia-Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia, Moldavia, Montenegro, Serbia, Rusia, Turquía, Ucrania.

Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

**GRÁFICO 23. REPARTO MODAL DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2015**

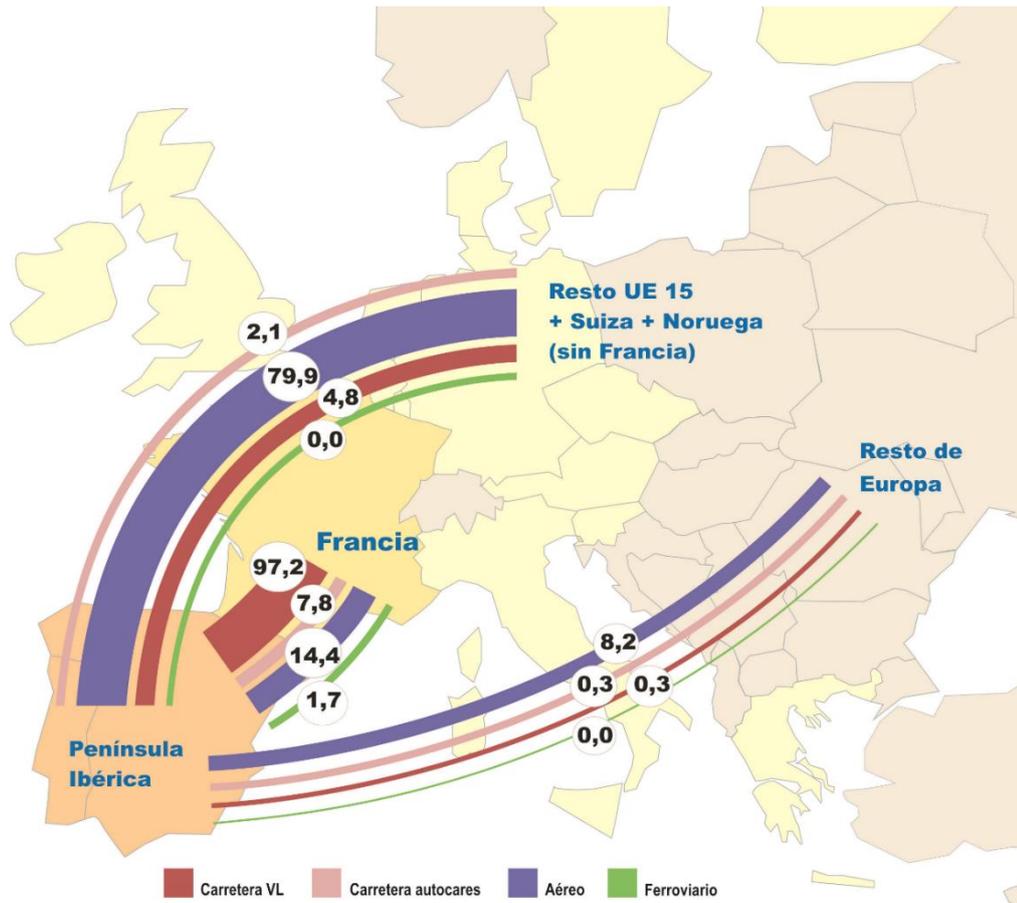


Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

El siguiente mapa muestra la distribución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de Europa en 2015.



MAPA 23. ESQUEMA DE LA DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2015 (EN MILLONES DE VIAJEROS)



Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.



## 4.5 EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE 2001 Y 2015

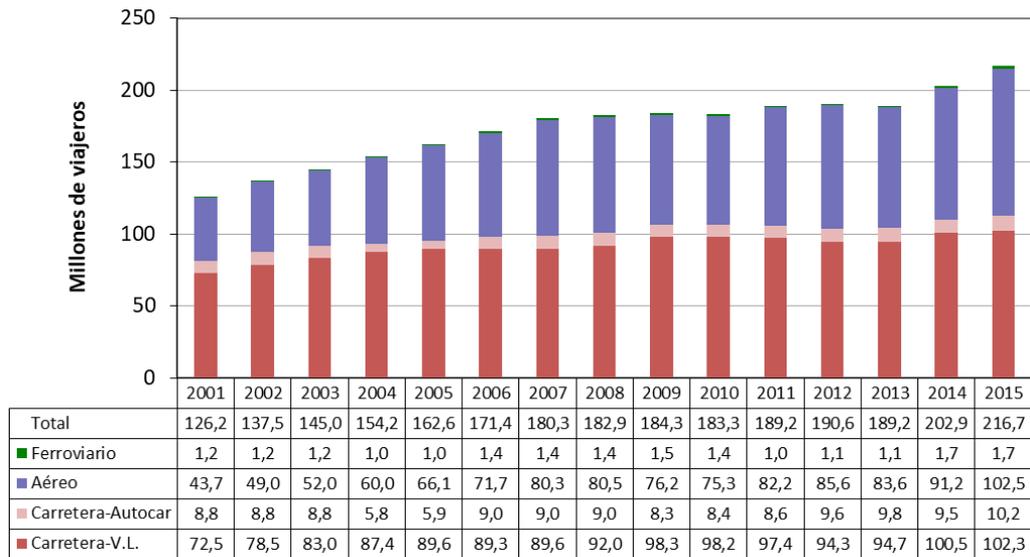
En este epígrafe se analiza la evolución en el tiempo del transporte de viajeros a través de los Pirineos a partir de la información recogida en los documentos siguientes:

- Datos de 2001: Bilan 2001 del l'Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées (avril 2003).
- Datos de 2002: Documento nº 3 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (diciembre 2003).
- Datos de 2003: Suplemento al Documento nº 3. Principales cifras actualizadas para el año 2003 (noviembre 2004).
- Datos de 2004: Documento nº 4 de Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (mayo 2006).
- Datos de 2005: Suplemento al Documento nº 4. Principales cifras actualizadas para el año 2005 (agosto 2007).
- Datos de 2006: Documento nº 5 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (diciembre 2008).
- Datos de 2007 y 2008: Suplemento al Documento nº 5. Principales cifras actualizadas para el año 2008 (agosto 2010).
- Datos de 2009: Documento nº 6 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (diciembre 2011)
- Datos de 2010 y 2011: Suplemento al Documento nº 6. Principales cifras actualizadas para los años 2010 y 2011 (noviembre 2013).
- Datos de 2012: Documento nº 7 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (abril 2015)
- Datos de 2013 y 2014: Suplemento al Documento nº 7. Principales cifras actualizadas para los años 2013 y 2014 (julio 2016).
- Datos de 2015: el presente documento.

En el gráfico 24 se muestra la evolución entre 2001 y 2015 del transporte total de viajeros a través de los Pirineos (entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica).



**GRÁFICO 24. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA EUROPA GEOGRÁFICA**



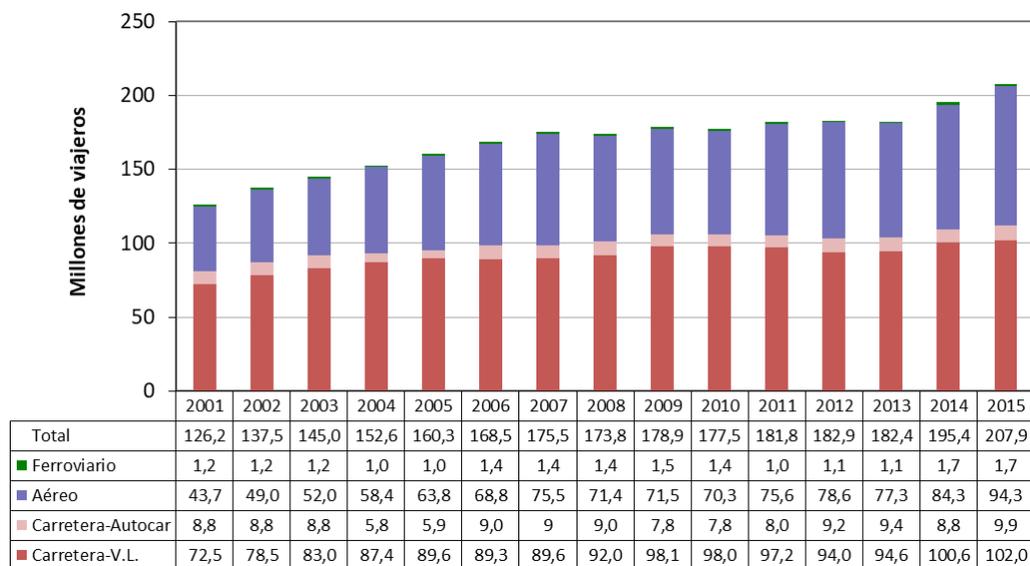
Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

Se aprecia que el flujo de viajeros ha aumentado de manera sostenida en el periodo que se observa, con unos años entre 2009 y 2013 en el que el crecimiento fue menor.

Aun cuando en todos los modos aumentó el flujo de viajeros, el crecimiento más importante tuvo lugar en el modo aéreo (+135% entre 2001 y 2015). El modo terrestre, por su parte, aumentó con menos intensidad y tuvo un periodo de estancamiento (2009-2010) y después de descenso (2011-2013).

En el gráfico 25 se muestra la evolución entre 2001 y 2015 del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y la antigua UE-15 más Suiza y Noruega.

**GRÁFICO 25. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15 (MÁS SUIZA Y NORUEGA)**



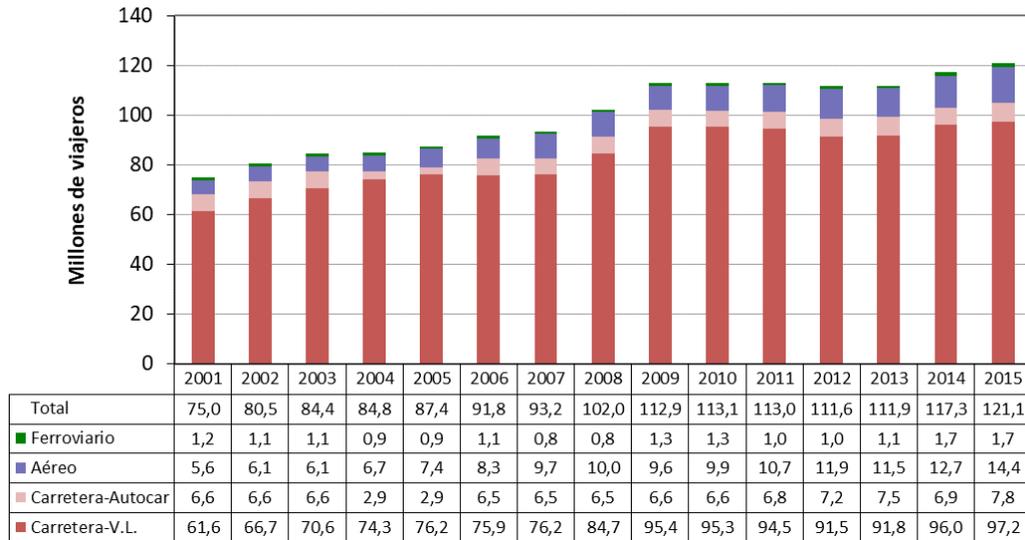
Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.



El análisis de este flujo de viajeros permite constatar que, después de unos años de continuo crecimiento, el flujo de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 + Suiza + Noruega se estabilizó en aproximadamente 180 millones de viajeros entre 2009 y 2013, antes de aumentar de nuevo con un crecimiento sostenido (+14% en dos años), en gran parte gracias al dinamismo del sector aéreo.

El gráfico 26 toma los datos del anterior, pero considerando solamente los viajeros de intercambio entre la Península Ibérica y Francia, y no los que atraviesan Francia (viajeros en tránsito) con origen/destino la antigua UE-15 más Suiza y Noruega.

**GRÁFICO 26. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA**

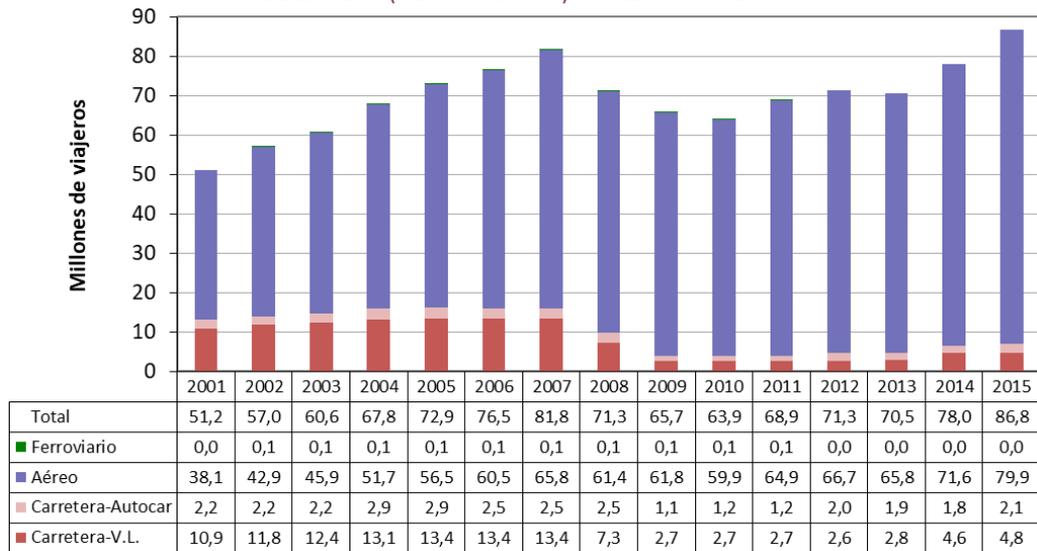


Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

Francia tiene un peso muy elevado en el global de las relaciones de transporte de España y Portugal con la antigua UE-15 más suiza y Noruega. Tras el valor máximo alcanzado en 2010, donde los viajeros con origen o destino Francia supusieron el 64% de estas relaciones, esta participación se estabilizó alrededor del 60%.

Al analizar con más detalle esta importante relación con Francia, se observa que aumentaron los viajeros en vehículos ligeros hasta 2009, con alrededor de 95 millones de viajeros, valor que posteriormente disminuyó y después volvió a aumentar en los años siguientes. El transporte aéreo registró una fuerte subida, con un crecimiento casi constante desde el inicio del periodo analizado (2001).

**GRÁFICO 27. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15 (MENOS FRANCIA) + SUIZA + NORUEGA.**



Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

En lo relativo al flujo de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 sin Francia más Suiza y Noruega, el transporte de viajeros en el modo aéreo representaba el 75% del transporte total a principios del periodo de análisis (2001) y ha ido ganando peso a lo largo de los años hasta alcanzar prácticamente el 95% en los últimos años.

En las cuatro tablas siguientes (14, 15, 16 y 17) se muestra la evolución de la utilización de los diferentes modos de transporte en el último año considerado y en el global de la serie (años 2001-2015). Estas tablas no recogen el transporte ferroviario de viajeros, ya que sus valores absolutos son muy pequeños en comparación con el resto de modos. Además, casi la totalidad del transporte ferroviario de viajeros se efectúa con Francia, lo que acentúa todavía más las diferencias absolutas con el resto de modos de transporte utilizados.

**TABLA 14. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA EUROPA GEOGRÁFICA**

	Evolución 2001/2015		En 1 año (2014/2015)
	Total	Media anual	
Total	72%	3,9%	6,8%
Carretera-V.L.	41%	2,5%	1,8%
Carretera-Autocar	16%	1,1%	7,4%
Ferrovioario	42%	2,5%	0%
Aéreo	135%	6,3%	12,4%

Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

Todos los modos de transporte aumentaron, y el modo aéreo fue el que registró un mayor crecimiento.



**TABLA 15. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON LA ANTIGUA UE-15+SUIZA+NORUEGA**

	Evolución 2001/2015		En 1 año
	Total	Media anual	(2014/2015)
Total	65%	3,6%	6,4%
Carretera-V.L.	41%	2,5%	1,4%
Carretera-Autocar	13%	0,8%	12,5%
Aéreo	116%	5,6%	11,9%

Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

El año 2015 se caracteriza por un fuerte aumento de los viajeros por carretera y en el modo aéreo en las relaciones entre la Península Ibérica y la UE-15 más Suiza y Noruega. El modo aéreo es el que registró un mayor crecimiento en el periodo analizado.

**TABLA 16. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA**

	Evolución 2001/2015		En 1 año
	Total	Media anual	(2014/2015)
Total	61%	3,5%	3,2%
Carretera-V.L.	58%	3,3%	1,3%
Carretera-Autocar	18%	1,2%	13,0%
Ferrovioario	42%	2,5%	0%
Aéreo	113%	5,5%	13,4%

Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

Las relaciones entre la Península Ibérica y Francia muestran las mismas pautas que las de la Península Ibérica y la UE-15 más Suiza y Noruega. Los modos aéreo y carretera tuvieron el mismo crecimiento entre 2014 y 2015.

**TABLA 17. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA UE-15 + SUIZA + NORUEGA (SIN FRANCIA)**

	Evolución 2001/2015		En 1 año
	Total	Media anual	(2014/2015)
Total	70%	3,8%	11,3%
Carretera-V.L.	-56%	-5,7%	4,3%
Carretera-Autocar	-5%	-0,3%	16,7%
Aéreo	110%	5,4%	11,6%

Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

En el periodo analizado, el crecimiento del flujo de viajeros por vía aérea compensó el descenso en la utilización de los otros modos de transporte. Entre 2014 y 2015 aumentó el transporte de viajeros en el conjunto de los modos.



# 5 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Para la elaboración de este capítulo se han empleado, para cada modo de transporte, las siguientes fuentes de datos

- Carretera: los datos provienen de las estaciones de aforo de ambos lados de la frontera hispano-francesa. También se utiliza la información obtenida de las encuestas de tráfico efectuadas periódicamente por la administración francesa. Asimismo cabe señalar la importancia de la encuesta Transit 2010.
- Ferroviario: la fuente es Eurostat.
- Marítimo: las fuentes de información son las estadísticas de Puertos del Estado en España y las del Ministério da Economia portugués.

## 5.1 TRÁFICO Y TRANSPORTE POR CARRETERA

Las principales fuentes de información utilizadas para la estimación del tráfico y el transporte de mercancías por carretera a través de los Pirineos son las siguientes:

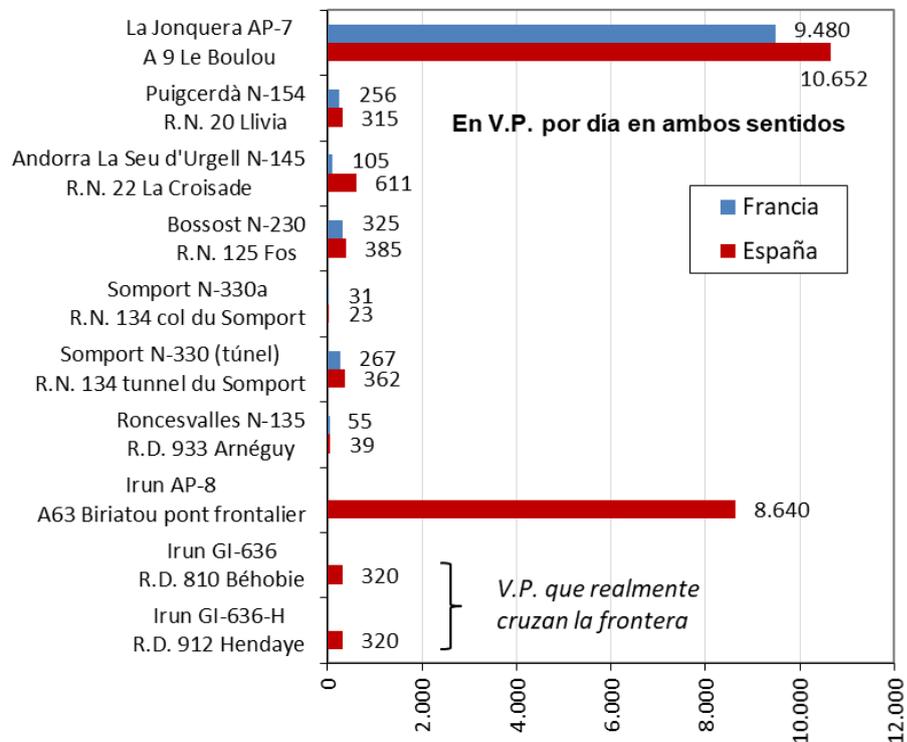
- El mapa de tráfico de 2015, elaborado por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Este mapa proporciona los datos del tráfico de vehículos en las estaciones de aforo españolas (fijas o de cobertura) en términos de IMD (número de vehículos/día), distinguiendo entre vehículos ligeros y pesados.
- ASF (Autopistas del Sur de Francia), sociedad concesionaria de las autopistas A9 y A63 en Francia. Proporciona datos de tráfico de las dos autopistas.
- La empresa encargada de la explotación del túnel de Somport proporciona datos de IMD de los vehículos que cruzan este túnel.
- BIDEGI, Sociedad Foral de la Diputación de Gipuzkoa, que se encarga de la gestión de la autopista del cantábrico AP-8, aporta datos de la IMD en el punto fronterizo de Irún, del lado español.
- La Diputación Foral de Gipuzkoa, que gestiona las carreteras de los dos puentes vascos de Santiago y Behovia.
- Los datos de las IMD en las carreteras nacionales francesas han sido proporcionados por los servicios exteriores del Ministère de la Transition écologique et solidaire. Las IMD relativas a las carreteras de los departamentos, por los servicios de los consejos departamentales de los Pirineos Atlánticos, los Pirineos Orientales, Altos Pirineos y Alta Garona.
- El CEREMA ha llevado a cabo aforos manuales (1 semana al trimestre) en los pasos que no disponen de estación de aforo que represente el tráfico fronterizo real, tal como se explica en el capítulo 4 de este documento.
- Los resultados de la Encuesta Transit 2010, que permiten disponer de la información relativa a la carga media de los vehículos pesados que circulan por los pasos fronterizos pirenaicos, y a sus zonas de origen/destino.



### 5.1.1. TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LOS PASOS FRONTERIZOS EN 2015

El gráfico 28 muestra la intensidad media diaria de los vehículos pesados en los principales pasos fronterizos entre España y Francia en 2015.

**GRÁFICO 28. IMD DE VEHÍCULOS PESADOS (INCLUYENDO AUTOCARES) EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS DE MAYOR TRÁFICO EN 2015**



Fuente: elaboración OTP con datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, Ministère de la Transition écologique et solidaire, ASF, y Conseils généraux des Pyrénées-Atlantiques, des Hautes-Pyrénées, de la Haute-Garonne et des Pyrénées-Orientales.

El anterior gráfico 28 representa la intensidad media diaria de los vehículos pesados (incluyendo los autocares) en los 10 pasos fronterizos susceptibles de tener un mayor tráfico de transporte internacional de mercancías. Las otras carreteras que cruzan los Pirineos tienen un tráfico de vehículos pesados poco relevante.

Al interpretar los datos relativos a las IMD representadas en el gráfico 28, es preciso tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- Como ya sucedía con los vehículos ligeros, las intensidades medias diarias de vehículos pesados observadas en el lado francés y en el lado español no coinciden exactamente. Las posibles causas de estas diferencias son:
  - \* La separación física entre las estaciones de aforo situadas a cada lado de la frontera. El caso más significativo es el de la travesía de Andorra (N-145 del lado español y N22 del lado francés).
  - \* Las distintas definiciones de vehículo pesado que se aplican en las autopistas de Francia y España.
  - \* La fiabilidad de los instrumentos de aforo empleados a uno y otro lado de la frontera.

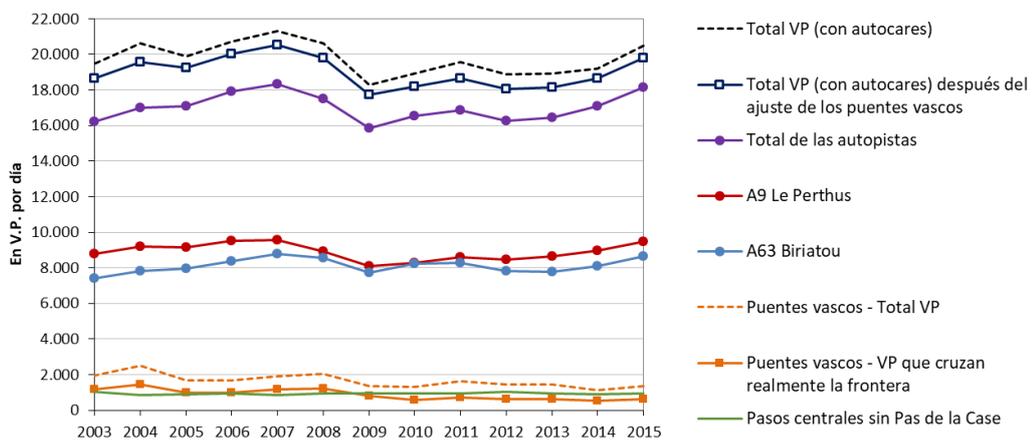


- Los pasos fronterizos para cruzar la frontera entre Hendaya e Irún presentan una situación particular. Existen tres puentes sobre el río Bidasoa: el de la autopista AP-8/A63 hacia Biriattou, el de la GI-636/RD810 hacia Behovia, y el de la GI-636-H/RD912 (puente de Santiago) hacia Hendaye. A partir de observaciones visuales efectuadas en esta zona, se ha podido determinar que algunos vehículos pesados circulan por los alrededores de estos tres puentes buscando un lugar donde aparcar, aumentando de hecho la IMD de vehículos que cruzan la frontera.
- El hecho anterior ya se ha tenido en cuenta en el presente documento, de modo que a las IMD de pesados obtenidas de los aforos de los pasos de Irún-Hendaye e Irún-Behovia, se les ha aplicado un factor reductor, que permite estimar el número de vehículos pesados que cruzan realmente la frontera. Este factor se determinó en 2010 a través de una encuesta a los conductores de vehículos pesados que circulaban por los puentes de Behovia y Hendaya. Los porcentajes son:
  - \* Paso Irún-Hendaya: 67%
  - \* Paso Irún-Behovia: 40%

Con las anteriores consideraciones, y sin tener en cuenta los autocares, 19.130 vehículos pesados cruzaron la frontera de los Pirineos en 2015. El 92% de estos vehículos circularon por las autopistas, mientras que el resto utilizó los pasos centrales (5%) o los puentes vascos (3%).

La importancia de las autopistas en el transporte de mercancías por carretera entre España y Francia se ve reflejada en el gráfico siguiente. El tráfico en las autopistas ha ido aumentando de forma regular desde 2012.

**GRÁFICO 29. EVOLUCIÓN DE LA IMD ANUAL DE LOS VEHÍCULOS PESADOS (INCLUYE AUTOCARES) QUE CRUZARON LA FRONTERA HISPANO-FRANCESA**

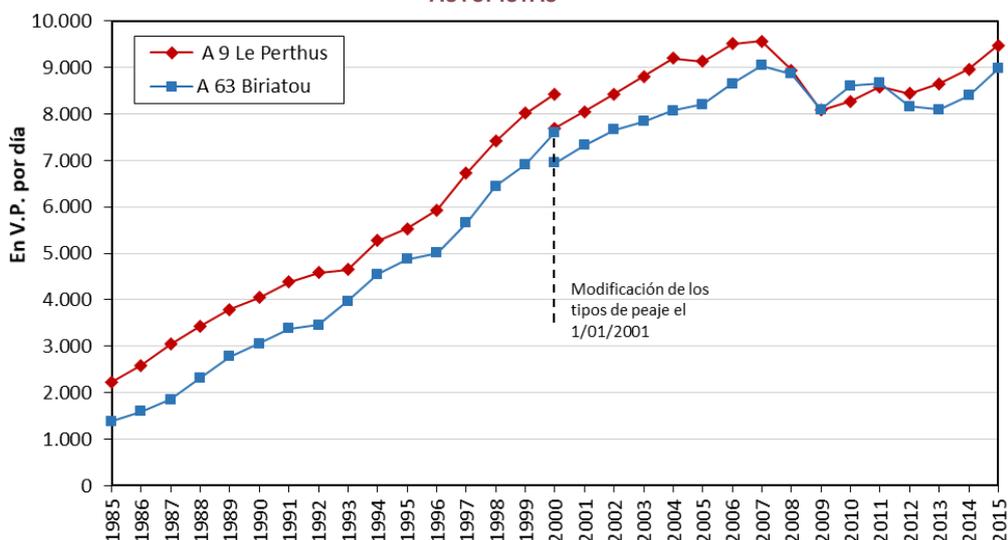


Fuente: elaboración OTP con datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, Ministère de la Transition écologique et solidaire, ASF, y Conseils généraux des Pyrénées-Atlantiques, des Hautes-Pyrénées, de la Haute-Garonne et des Pyrénées-Orientales.

### 5.1.2. ANÁLISIS DETALLADO DEL TRÁFICO EN LAS DOS AUTOPISTAS

En el gráfico 30 se muestra la evolución de la intensidad media diaria de vehículos pesados en las dos autopistas francesas A9 y A63. Estos valores se refieren a los vehículos pesados de las clases 3 y 4 de Francia (incluidos autocares) que cruzaron la frontera por el Perthus y Biriattou.

**GRÁFICO 30. EVOLUCIÓN DE LA IMD DE LOS VEHÍCULOS PESADOS (INCLUYE AUTOCARES) EN LAS 2 AUTOPISTAS**



Fuente: elaboración OTP con datos de ASF.

Cabe mencionar que los valores para la autopista A63 de este gráfico difieren de los que aparecen en el gráfico 29, ya que se refieren a diferentes fuentes de datos. En el gráfico 30, los datos proceden del peaje de Biriattou, mientras que para gráfico 29 los valores se obtienen a partir de la estación de aforo en el paso fronterizo. Esta diferencia corresponde al tráfico de vehículos pesados que circulan por el intercambiador de Biriattou hacia la carretera francesa RD811, a lo largo del río Bidasoa, con destino/origen la zona industrial de Hendaye.

Hasta el año 2008 el tráfico de vehículos pesados era más importante en la A9 que en la A63. De 2009 a 2011, la fachada atlántica superó a la fachada mediterránea, pero desde 2012 el tráfico de vehículos pesados en la A9 es nuevamente superior al de la A63.

### 5.1.3. ESTIMACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

En las autopistas A63 (Irún – Biriattou) y A9 (la Jonquera-Le Boulou), que constituyen los principales pasos transfronterizos de circulación de vehículos pesados, la estimación de la carga media de los vehículos se obtenía como resultado del pesaje dinámico de las estaciones HESTIA, situadas en las cercanías de la frontera. Estas estaciones quedaron obsoletas y fueron desmanteladas, sin ser reemplazadas. Para la elaboración del Suplemento al documento OTP nº 6 (datos de 2010 y 2011), se emplearon los resultados de la encuesta Transit 2010, que permitieron obtener una estimación de la carga media de los vehículos pesados que circulan en las dos autopistas. En la edición de este documento nº 8 del Observatorio, los cálculos efectuados se basan nuevamente en los datos de la Encuesta Transit 2010.



**TABLA 18. CARGA MEDIA DE LOS VEHÍCULOS PESADOS**

Pasos	Carga media t/V.P.	Fuente
Autopista AP-8 / A63 Norte-Sur	14,1	Encuesta Transit 2010 en autopistas
Autopista AP-8 / A63 Sur-Norte	15,1	Encuesta Transit 2010 en autopistas
AP-7 / A9 Norte-Sur	12,3	Encuesta Transit 2010 en autopistas
AP-7 / A9 Sur-Norte	15,5	Encuesta Transit 2010 en autopistas
R.D. 912 y R.N. 10	9,3	Encuesta Transit 2010 en puentes vascos
Otras R.N.	14,2	Encuesta Transit 2010 en pasos interiores

Fuente: elaboración OTP con datos de la encuesta Transit 2010.

El transporte de mercancías por carretera a través de los Pirineos (en toneladas) se ha estimado a partir de la carga media por vehículo y la IMD de vehículos pesados de mercancías. La IMD de vehículos pesados de mercancías que se muestra en la tabla 18 se obtiene restando de las IMD de pesados del gráfico 17 las correspondientes a la IMD de autocares (del capítulo 4).

**TABLA 19. ESTIMACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN 2015**

Pasos	Carga media t/V.P.	IMDp V.P./día	IMD autocares	IMD pesados mercancías (sin autocares)	Transporte medio diario miles t/día	Transporte anual mill. t/año
Autopista A8 - A63 Norte-Sur	14,1	4.340	90	4.250	60,0	21,9
Autopista A8 - A63 Sur-Norte	15,1	4.300	90	4.210	63,5	23,2
Autopista A7 - A9 Norte-Sur	12,3	4.720	140	4.580	56,4	20,6
Autopista A7 - A9 Sur-Norte	15,5	4.760	140	4.620	71,7	26,2
Puentes vascos - VP cruces reales	9,3	640	60	580	5,4	2,0
Otras R.N.	14,2	1.040	150	890	12,6	4,6
<b>Total</b>	<b>14,1</b>	<b>19.800</b>	<b>670</b>	<b>19.130</b>	<b>269,6</b>	<b>98,4</b>

Fuente: Ministère de la Transition écologique et solidaire, ASF, Encuesta Transit 2010, Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Un total de 98,4 millones de toneladas de mercancías cruzaron la frontera pirenaica en 2015, de las cuales el 93% lo hizo a través de las dos autopistas.

#### 5.1.4. REPARTO ENTRE INTERCAMBIO Y TRÁNSITO

En la encuesta Transit 2010 se definió también el reparto de mercancías según su origen y destino. Dado que no existe una actualización de los datos de esta encuesta, se ha efectuado la hipótesis de que los valores entonces obtenidos son aplicables a los valores del transporte de mercancías por carretera de 2015.



**TABLA 20. REPARTO DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS SEGÚN ORIGEN Y DESTINO (EN PORCENTAJE SOBRE TONELADAS)**

Intercambios con	España	Portugal	Marruecos	Andorra	Total
Francia	47,7%	4,1%	0,6%	0,3%	52,6%
Resto de la UE15 sin Francia	34,4%	4,8%	0,2%	0,0%	39,4%
Países ingresados en la UE en 2004	5,1%	0,4%	0,0%	0,0%	5,5%
Países ingresados en la UE en 2007	0,5%	0,1%	0,0%	0,0%	0,6%
Resto de Europa menos la UE25	1,5%	0,3%	0,0%	0,0%	1,8%
Total Europa	89,2%	9,7%	0,8%	0,3%	100,0%

Fuente: elaboración OTP con datos de la encuesta Transit 2010.

En los datos de la tabla anterior se observa que más de la mitad de las mercancías que cruzan los Pirineos por las dos autopistas (52%) representa un movimiento de intercambio con origen/destino Francia.

Si se aplican estos porcentajes al transporte de mercancías por carretera a través de los Pirineos del año 2015 (tabla 19), se obtiene:

**TABLA 21. REPARTO DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS SEGÚN ORIGEN Y DESTINO (EN MILLONES DE TONELADAS)**

Intercambios con	España	Portugal	Marruecos	Andorra	Total
Francia	46,9	4,0	0,6	0,3	51,8
Resto de la UE15 sin Francia	33,8	4,7	0,2	0,0	38,7
Países ingresados en la UE en 2004	5,0	0,4	0,0	0,0	5,4
Países ingresados en la UE en 2007	0,5	0,1	0,0	0,0	0,6
Resto de Europa menos la UE25	1,5	0,3	0,0	0,0	1,8
Total Europa	87,8	9,5	0,8	0,3	98,4

Fuente: elaboración OTP con datos de la encuesta Transit 2010 y otras fuentes.

En 2015, el transporte de mercancías de intercambio entre Francia y la Península Ibérica (con Marruecos y Andorra) representó 51,8 millones de toneladas y el transporte en tránsito por Francia 46,6 millones de toneladas.

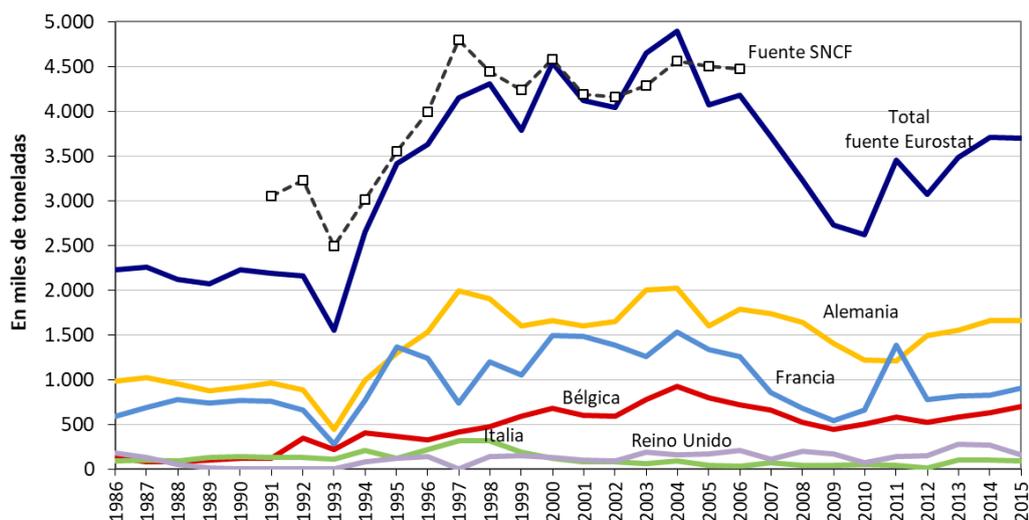
## 5.2 TRANSPORTE FERROVIARIO

Desde la liberalización del sector de transporte ferroviario de mercancías en 2007, el histórico operador francés (SNCF) no informa de sus datos al OTP. El servicio estadístico del ahora denominado Ministère de la Transition écologique et solidaire, que está sujeto a la aplicación estricta de la ley del secreto estadístico, no publicó los datos relativos al transporte ferroviario en los años 2007 y 2008. Para compensar esta falta de información, en el OTP nº6 (datos de 2009) se empezó a utilizar como fuente principal de datos la base de Eurostat correspondiente al transporte ferroviario de mercancías (rail\_go).

Esta base de datos ofrece información del transporte ferroviario internacional anual entre el país declarante y el país de carga o descarga. En principio, el transporte ferroviario internacional del país declarante «A» hacia el país de descarga «B» debería ser el mismo que el transporte del país de carga «A» hacia el país declarante «B», es decir, que las mercancías expedidas desde el país «A» hacia el país «B» deberían de ser iguales que las mercancías recibidas del país «B» con origen en el país «A». Sin embargo, hay diferencias entre las cifras declaradas por los diferentes países, de modo que se suelen representar los flujos con «un efecto espejo», es decir, considerando la suma de las mercancías expedidas desde los países declarantes.

El gráfico 31 presenta la evolución de los flujos ferroviarios de mercancías entre la Península Ibérica y los países al otro lado de los Pirineos. Los valores representados consideran la suma de las mercancías expedidas desde los países declarantes (enviadas desde España y Portugal hacia los otros países de Europa, más las enviadas desde el resto de países europeos hacia España y Portugal). En los casos en los que los datos de un país no se encuentran publicados en Eurostat, como sucede con Francia para los años 2007 y 2008, se considera la suma de las mercancías recibidas y expedidas declaradas por España y Portugal con origen/destino dicho país.

**GRÁFICO 31. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS, EN AMBOS SENTIDOS, A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS (EN MILES DE TONELADAS)**



Fuente: Eurostat (base rail\_go) con efecto espejo.



Entre 2004 – año en el que se alcanzó el valor máximo del transporte ferroviario de mercancías en la frontera hispano-francesa– y 2015, el volumen de mercancías ha disminuido un 25%. Descendió prácticamente cada año hasta 2010, con una disminución del -47% en 6 años, para alcanzar su valor más bajo desde 1993. Desde 2010 la tendencia ha sido ascendente, permaneciendo estable entre 2014 y 2015.

Todo este transporte se efectúa por las líneas situadas en los extremos de los Pirineos: Portbou-Cerbère en el este e Irún-Hendaya en el oeste. No obstante, los datos de Eurostat no permiten identificar los puntos de paso de las mercancías y, como consecuencia, no es posible realizar el reparto entre los corredores Atlántico y Mediterráneo.

En cambio, Eurostat sí permite conocer los países de origen y destino de las mercancías. Para el año 2015, al sur de los Pirineos el transporte ferroviario de mercancías de la Península Ibérica tiene su origen/destino casi exclusivamente en España. Al norte de los Pirineos, los principales países origen/destino del transporte ferroviario con la Península Ibérica son los siguientes:

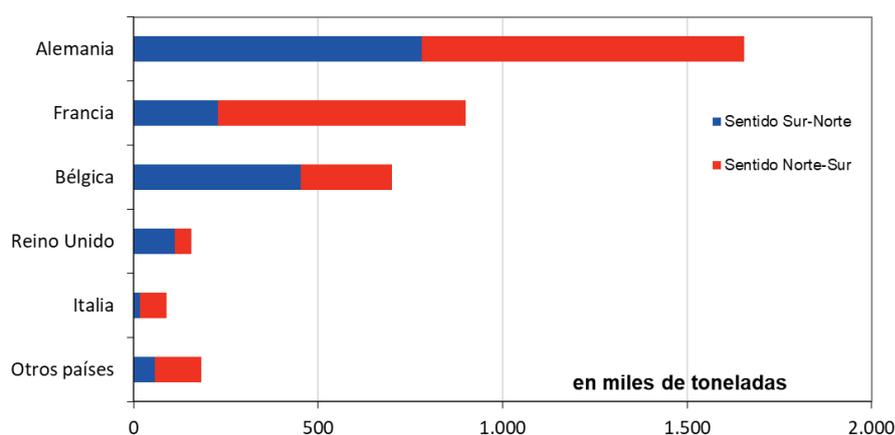
- Alemania: con una participación del 45%
- Francia: con una participación del 24,5%
- Bélgica: con una participación del 19%

El transporte ferroviario con el Reino Unido, cuya participación estaba próxima al 8% en 2013, se ha reducido casi a la mitad en dos años.

Entre 2014 y 2015, el volumen de mercancías intercambiadas permanece estable. Sin embargo, si diferenciamos los valores por sentido del flujo, se observa que el flujo sur-norte ha disminuido un 5%, mientras que el flujo norte-sur ha aumentado un 4,3%.

En el gráfico 32 se observa la distribución de las mercancías intercambiadas por país y por sentido de la circulación.

**GRÁFICO 32: PAÍSES DE ORIGEN Y DESTINO DE LAS MERCANCÍAS FERROVIARIAS AL NORTE DE LOS PIRINEOS EN 2015**



Fuente: Eurostat (base rail\_go), con efecto espejo.

En 2015, la distribución de las mercancías ferroviarias por sentido de la circulación se encuentra ligeramente desequilibrada: el 45% hace el recorrido sur-norte (mercancías enviadas desde España y Portugal) y el 55% el recorrido norte-sur (mercancías recibidas en España y Portugal).

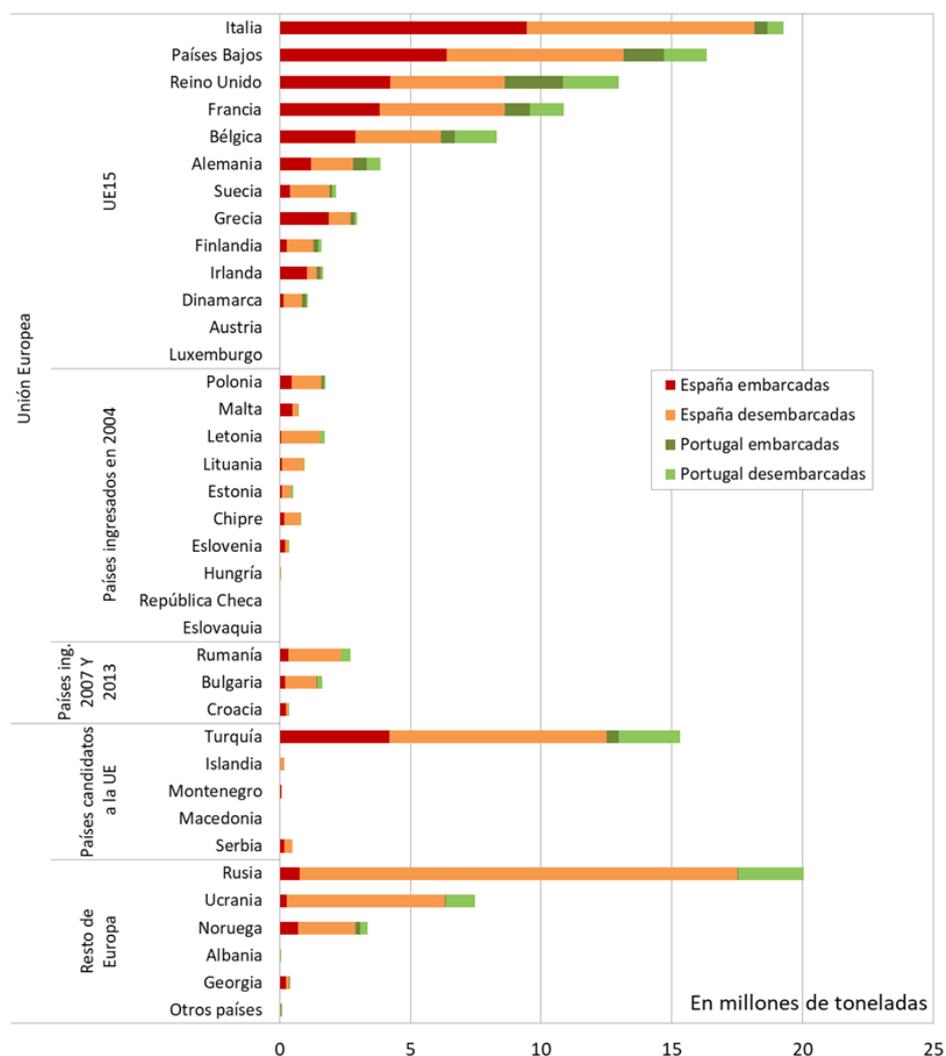
### 5.3 TRANSPORTE MARÍTIMO

Para el cómputo del volumen de mercancías desde España o Portugal, se han considerado las mercancías en navegación exterior que tienen como origen o destino un puerto peninsular. Al igual que ocurre en el transporte aéreo de viajeros, el uso de los modos terrestres no representa una alternativa al transporte marítimo de mercancías entre las islas y otros países. Al circunscribir el análisis al territorio peninsular se consigue comparar de forma objetiva la demanda de transporte en los distintos modos de transporte.

En 2015, el transporte marítimo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica fue de 140,1 millones de toneladas, lo que representa un crecimiento del 12,7% respecto a los 124,3 millones de toneladas del informe nº 7 del OTP (año 2012).

En el gráfico 33 se detalla la distribución del transporte marítimo de mercancías de España y Portugal con los países del resto de Europa, según el sentido del flujo, entrante (mercancías desembarcadas) o saliente (mercancías embarcadas).

**GRÁFICO 33. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA CON ORIGEN Y DESTINO EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA EN 2015**



Fuente: elaboración OTP con datos de Puertos del Estado y Ministério da Economia de Portugal.



De los 140,1 millones de toneladas de mercancías transportadas por vía marítima en 2015 con origen o destino la Península Ibérica, el 65,4% son mercancías recibidas y el 34,6% mercancías enviadas. Porcentajes casi idénticos se obtienen en España, lo que equivale a 76,1 millones de toneladas recibidas y 40,5 millones de toneladas expedidas. En lo que se refiere a Portugal, las mercancías recibidas representan el 66,3% del transporte marítimo de mercancías, es decir, 15,5 millones de toneladas, y las mercancías enviadas el 33,7%, lo que equivale a 7,9 millones de toneladas.

En la tabla 22 se detalla la distribución del transporte de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y el resto de Europa en el año 2015.

**TABLA 22. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA, EN MILLONES DE TONELADAS (2015)**

		Total en ambos sentidos (en mill. t)		
		España	Portugal	Total
Unión Europea	Antigua UE15	65,66	15,39	81,05
	Países ingresados en 2004	6,43	0,49	6,92
	Países ingresados en 2007 y 2013	4,09	0,62	4,71
Países candidatos		13,24	2,81	16,05
Resto de Europa		27,22	4,14	31,36
<b>Total Europa</b>		<b>116,63</b>	<b>23,46</b>	<b>140,09</b>

*Fuente: elaboración OTP con datos de Puertos del Estado y Ministério da Economia de Portugal.*

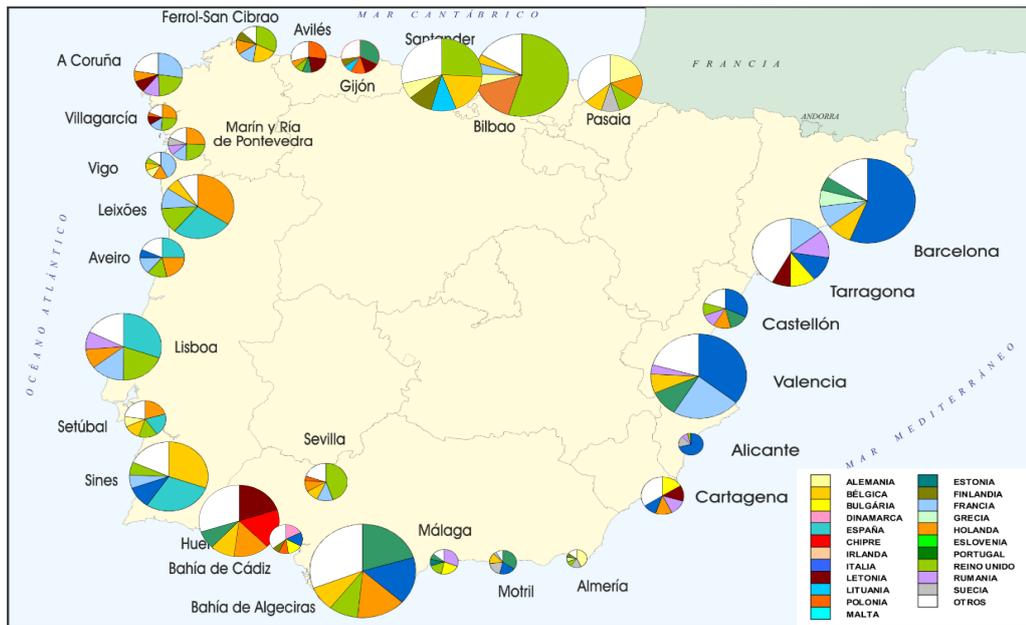
En la Península Ibérica, España representa el 83,3% del total de transporte marítimo de mercancías con el resto de Europa y Portugal el 16,7%.

Al norte de los Pirineos, la distribución del transporte marítimo de mercancías es la siguiente:

- Antigua UE-15: 57,9%
- Países adheridos a la UE en 2004: 4,9%
- Países adheridos a la UE en 2007 y 2013: 3,4%
- Países candidatos a la adhesión: 11,5%
- Resto de Europa: 22,4%

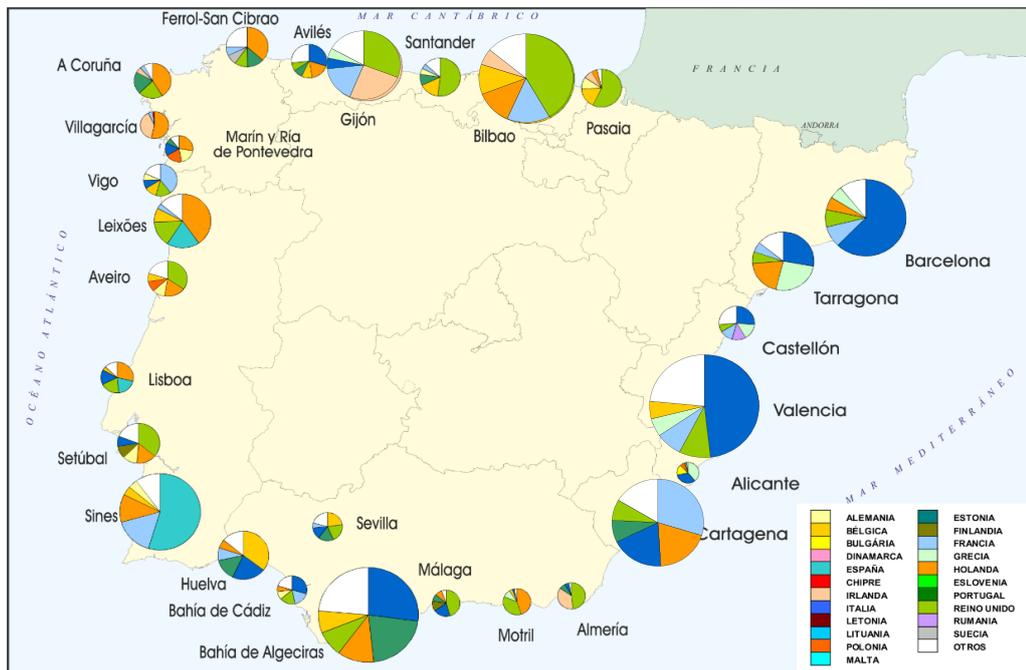
Los mapas 24 y 25 representan la importancia de las distintas autoridades portuarias de la Península Ibérica según el volumen de actividad de cada una de ellas, diferenciando entre las mercancías recibidas (o desembarcadas) y enviadas (o embarcadas).

**MAPA 24. MERCANCÍAS RECIBIDAS EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA PROCEDENTES DEL RESTO DE LA UE-28 EN 2015**



Fuente: elaboración OTP con datos de Puertos del Estado y Ministério da Economia de Portugal.

**MAPA 25. MERCANCÍAS ENVIADAS DESDE LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON DESTINO EL RESTO DE LA UE-28 EN 2015**



Fuente: elaboración OTP con datos de Puertos del Estado y Ministério da Economia de Portugal.

En lo que se refiere al transporte marítimo de mercancías, España y Francia han apostado por las Autopistas del Mar (ADM). Tal como se ha comentado en el capítulo 3 relativo a las infraestructuras, la primera ADM entre los dos países se puso en funcionamiento en 2010 entre Gijón y Nantes, siendo este servicio suspendido en septiembre de 2014. En la tabla 23 y el gráfico 34 se muestra el tráfico de vehículos en la mencionada ADM de 2010 a 2013.

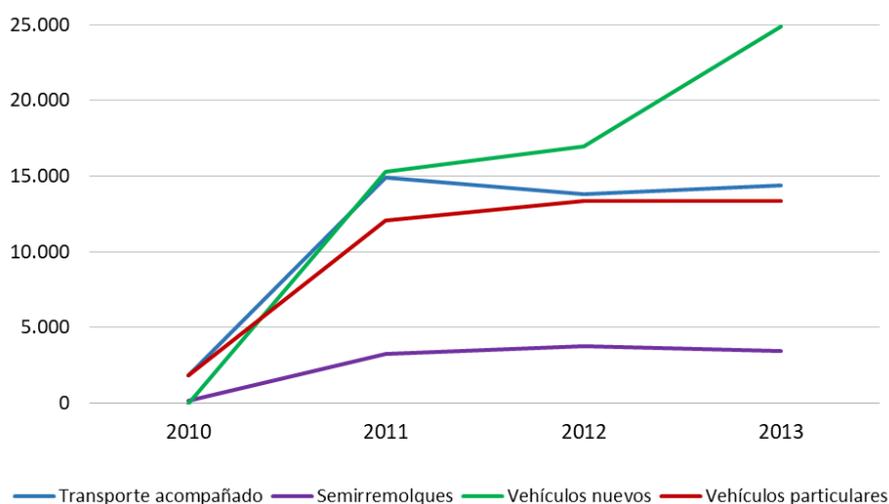


**TABLA 23. TRÁFICO DE VEHÍCULOS ENTRE 2010 Y 2013 DE LA ADM GIJÓN-NANTES**

	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Transporte acompañado	1.835	14.882	13.789	14.415
Semirremolques	199	3.274	3.775	3.477
Vehículos nuevos	0	15.261	16.955	24.902
Vehículos particulares	1.855	12.086	13.382	13.380
Otros	4	121	167	227
<b>TOTAL</b>	<b>3.893</b>	<b>45.624</b>	<b>48.068</b>	<b>56.401</b>

Fuente: elaboración OTP con datos de Puertos del Estado.

**GRÁFICO 34. TRÁFICO DE VEHÍCULOS ENTRE 2010 Y 2013 DE LA ADM GIJÓN-NANTES**



Fuente: Elaboración propia a partir de información de Puertos del Estado.

Nota: El transporte de esta autopista se refiere tanto a vehículos de mercancías como de pasajeros y sus vehículos particulares

En enero de 2015 se puso en funcionamiento otra autopista del mar entre Vigo y Nantes. Se trata de una conexión que ya existía y que ha sido mejorada.

La tabla 24 y el gráfico 35 muestran el tráfico de vehículos en esta ADM entre 2013 y 2016.

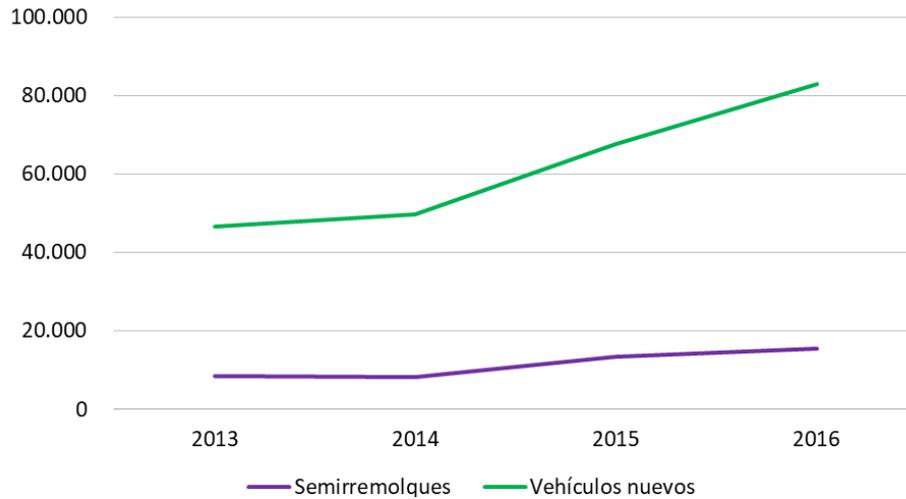
**TABLA 24. TRÁFICO DE VEHÍCULOS ENTRE 2013 Y 2016 DE LA ADM VIGO-NANTES**

	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Semirremolques	8.574	8.346	13.297	15.558
Vehículos nuevos	46.664	49.661	67.686	82.914

Fuente: elaboración OTP con datos de Puertos del Estado.



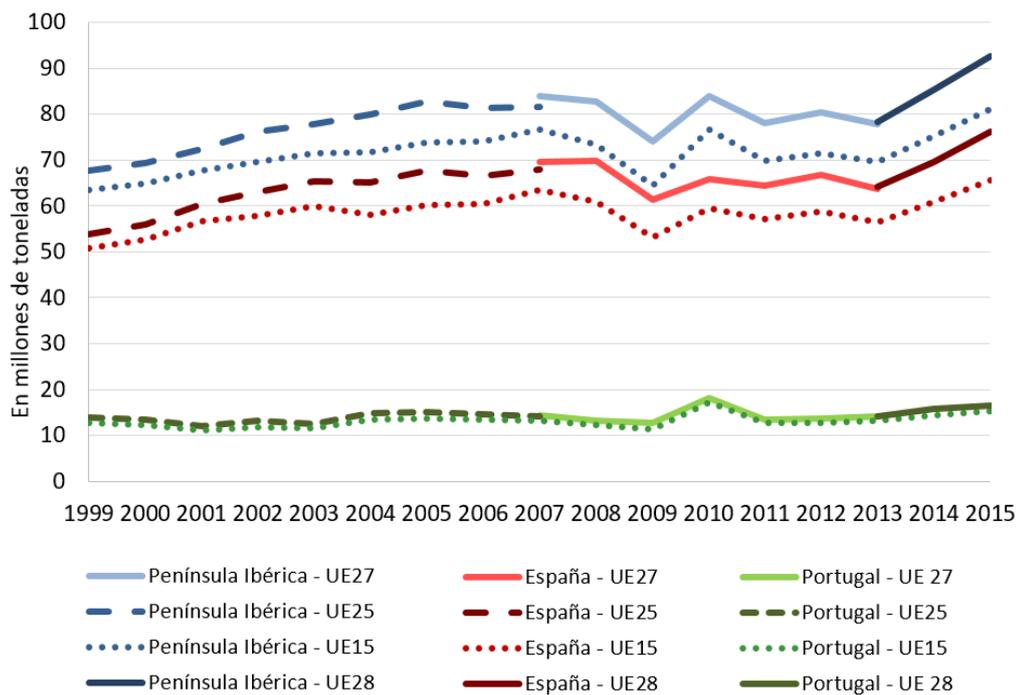
**GRÁFICO 35. TRÁFICO DE VEHÍCULOS ENTRE 2013 Y 2016 DE LA ADM VIGO-NANTES**



Fuente: elaboración OTP con datos de Puertos del Estado.

El gráfico 36 muestra la evolución del transporte marítimo de mercancías de España y Portugal con el conjunto de países restantes de la Unión Europea.

**GRÁFICO 36. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA UE ENTRE 2000 Y 2015.**



Fuente: elaboración OTP con datos de Puertos del Estado y Ministério da Economia de Portugal.

Después de un descenso en 2009 y una recuperación en 2010, los intercambios disminuyeron nuevamente en 2011 para estabilizarse durante dos años. Desde 2013, la tendencia es de nuevo al alza.

## 5.4 RESUMEN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

El resumen del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Europa para el año 2015 se presenta en la Tabla 25 y el Mapa 37, con la distribución del volumen de mercancías según el modo de transporte y el origen y destino de las mercancías. En el gráfico 37 se muestra el reparto modal del transporte de mercancías.

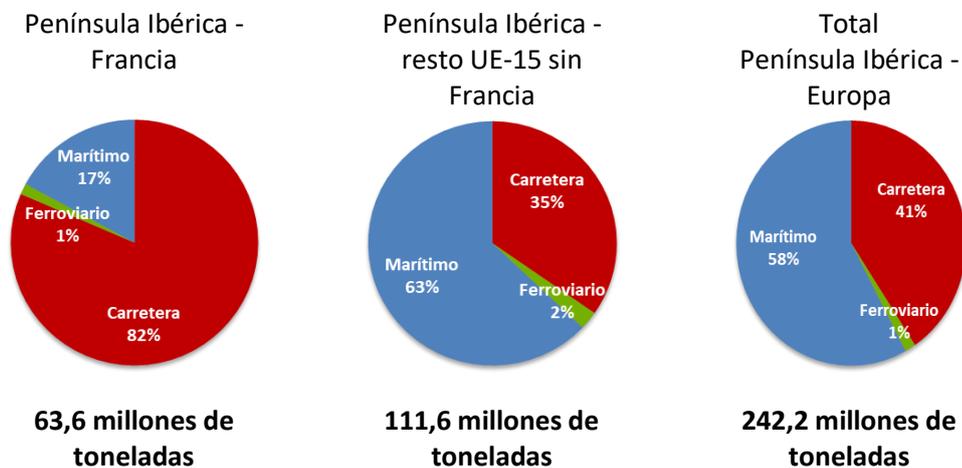
TABLA 25. RESUMEN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN 2015  
(EN MILLONES DE TONELADAS)

Modo de transporte	Francia	Resto de la UE15 sin Francia	Resto de Europa			Total
			Países adheridos en 2004	Países adheridos en 2007	Croacia (adherido en 2013) y otros*	
Carretera	51,8	38,7	5,4	0,6	1,8	98,4
Ferrovioario	0,9	2,7	0,1			3,7
Marítimo	10,9	70,2	6,9	4,7	47,4	140,1
<b>Total</b>	<b>63,6</b>	<b>111,6</b>	<b>12,4</b>	<b>5,3</b>	<b>49,2</b>	<b>242,2</b>

\* Otros países: los países candidatos en 2015 (Albania, Macedonia, Montenegro, Serbia y Turquía), así como Armenia, Azerbaiyán, Bielorusia, Bosnia-Herzegovina, Biélorrussie, Georgia, Islandia, Moldavia, Noruega, Rusia, Suiza y Ucrania.

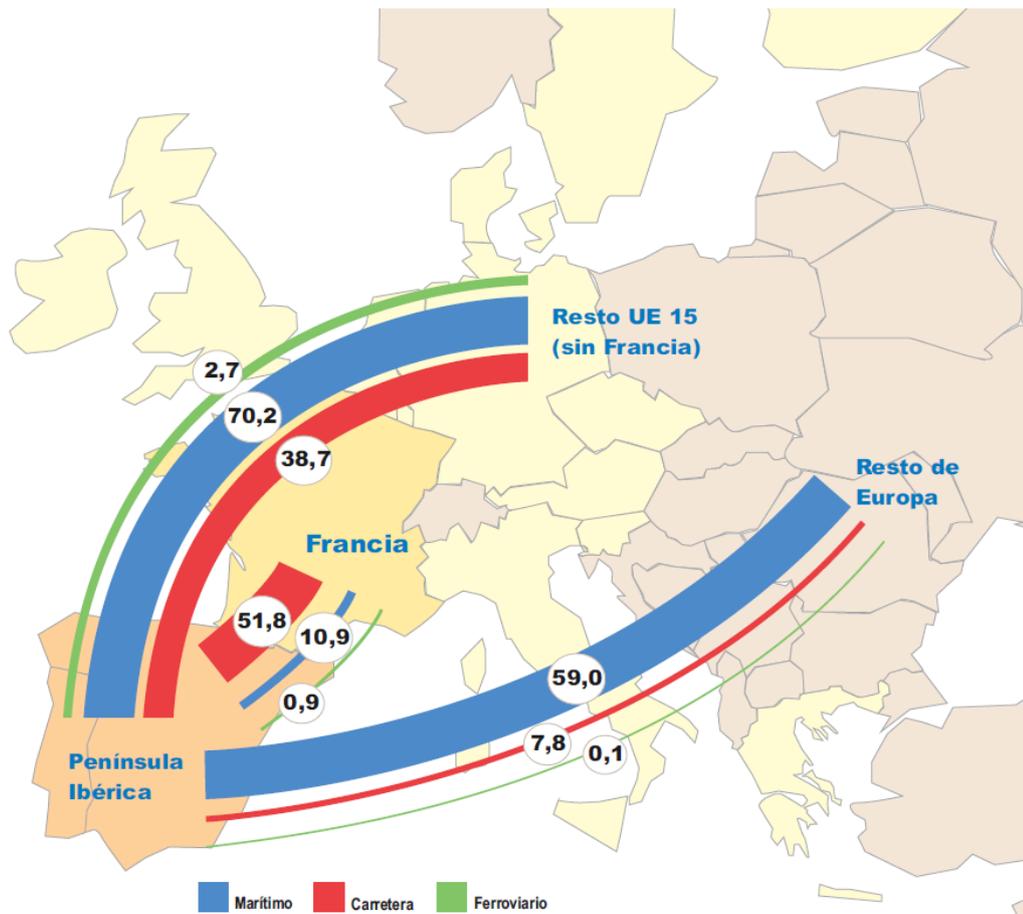
Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

GRÁFICO 37. REPARTO MODAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN 2015



Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

MAPA 26. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2015 (EN MILLONES DE TONELADAS)



Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

En la tabla 25 y el gráfico 37 se observa que prácticamente la totalidad del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Europa utiliza la carretera y el modo marítimo. Para los movimientos Península Ibérica – Francia, la carretera es el modo preponderante (más del 80%) debido a la situación de proximidad del país vecino, mientras que para los flujos con el resto de países de la antigua UE-15 (sin Francia), el modo marítimo predomina con casi las dos terceras partes de las toneladas transportadas (63%). Si se considera el conjunto de Europa sin Francia, la cuota del modo marítimo supone casi 3/4 partes del total (72,4%).

Si se comparan estos resultados con los publicados en OTP nº 7, se observa que el grueso de las mercancías transportadas entre Europa y la Península Ibérica ha aumentado un 11,7%, repartiéndose este crecimiento de manera bastante equilibrada entre los tres modos. El modo marítimo, el más importante con Europa, consolida su cuota. En lo que se refiere al flujo con Francia, el modo carretera, que había perdido un 4% de su cuota modal entre 2009 y 2012 (del 84% al 80%), sube hasta el 82%.

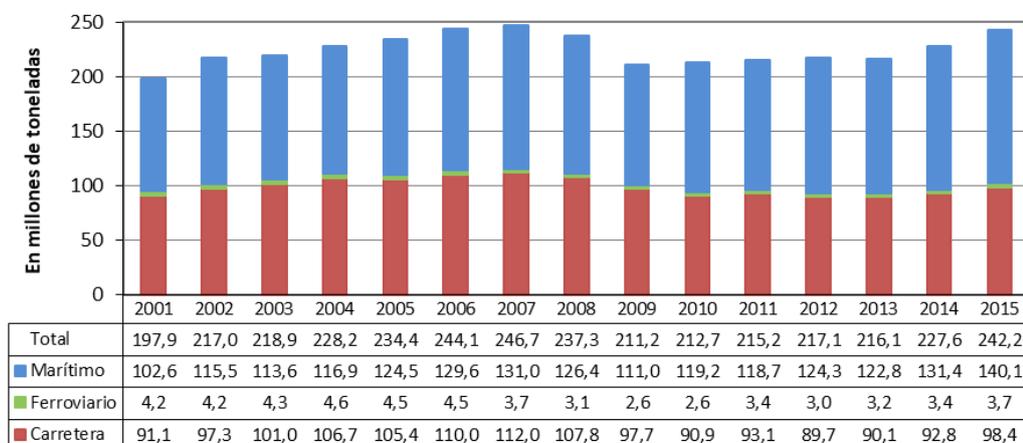
## 5.5 EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE 2001 Y 2015

En este apartado se resumen los datos del transporte de mercancías que se pueden encontrar en los documentos que se indican a continuación:

- Datos 2001: Bilan 2001 de l'Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées (abril 2003).
- Datos 2002: Documento nº 3 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (diciembre 2003).
- Datos 2003: Suplemento al Documento nº 3, Principales cifras actualizadas para el año 2003 (noviembre 2004).
- Datos 2004: Documento nº 4 de Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (mayo 2006).
- Datos 2005: Suplemento al Documento nº 4, Principales cifras actualizadas para el año 2005 (agosto 2007).
- Datos 2006: Documento nº 5 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (diciembre 2008).
- Datos 2007 y 2008: Suplemento al Documento nº 5, Principales cifras actualizadas para el año 2008 (agosto 2010).
- Datos 2009: Documento nº 6 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (diciembre 2011)
- Datos 2010 y 2011: Suplemento al Documento nº 6, Principales cifras actualizadas para los años 2010 y 2011 (noviembre 2013).
- Datos 2012: Documento nº 7 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (diciembre 2014)
- Datos 2013 y 2014: Suplemento al Documento nº 7, Principales cifras actualizadas para los años 2013 y 2014 (julio 2016).
- Datos 2015: el presente documento.

En el gráfico 38 se muestra la evolución (2001-2015) del transporte de mercancías de España y Portugal peninsular con el resto de la Europa geográfica.

**GRÁFICO 38. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA EUROPA GEOGRÁFICA**



Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.



El transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa alcanzó su valor máximo en 2007, para posteriormente descender un -14% en dos años. Después tuvo un periodo de estancamiento hasta 2013 (o de crecimiento muy débil: +2,3% en 4 años), y un claro aumento en los dos últimos años (+12%), sobrepasando en 2015 el valor alcanzado en 2008 y acercándose al máximo de 2007.

Entre 2001 y 2015, el transporte de mercancías aumentó un +22,4%. Pueden observarse cuatro periodos:

- de 2001 a 2007: crecimiento sostenido (+24,6% en 6 años);
- de 2007 a 2009: descenso significativo;
- de 2009 a 2013: estancamiento;
- de 2013 a 2015: recuperación importante.

Si se analiza por modo, se constata que:

- el modo ferroviario es poco representativo, con menos del 4% de participación;
- la carretera, cuya cuota se situaba alrededor de 45-46% entre 2001 y 2009, ha disminuido su participación hasta algo menos del 41% en 2014 y 2015;
- el modo marítimo es desde 2001 el más importante. Su cuota permaneció estable entre 2001 y 2009 (alrededor del 53%), y aumentó en los años siguientes hasta alcanzar cerca del 58% en 2015.

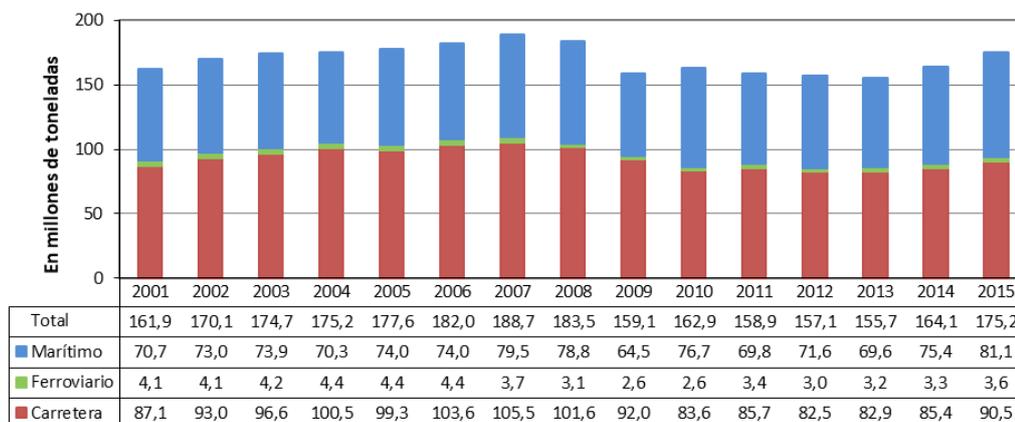
**TABLA 26. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA EUROPA GEOGRÁFICA**

	Evolución 2001/2015		En 1 año
	Total	Media anual	(2014/2015)
Total	22%	1,5%	6,4%
Carretera	8%	0,6%	6,0%
Ferroviano	-12%	-0,9%	8,8%
Marítimo	37%	2,3%	6,6%

Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

A continuación, el gráfico 39 y la tabla 27 muestran la evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y los países de la antigua UE-15.

**GRÁFICO 39. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15**



Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.



En este gráfico puede apreciarse que la tendencia general de la curva es la misma que en el gráfico anterior. Esto es lógico, ya que el transporte con la UE-15 supone la mayor parte de las mercancías transportadas con la Europa geográfica.

Si se observa con más detalle, se constata que el descenso en el transporte de mercancías con la Europa geográfica que se produjo entre 2007 y 2009 se debió esencialmente a la disminución del transporte de mercancías con los países de la antigua UE-15.

Además, la recuperación del transporte con la Europa geográfica que tuvo lugar después de 2009 fue más tardía en el caso del transporte con la UE-15 (a partir de 2014), lo que evidencia que esta recuperación se debió al aumento del transporte con países no pertenecientes a la UE-15. De esta forma, el crecimiento de las mercancías transportadas con la UE-15 entre 2001 y 2015 fue sólo del +8,2% (frente al +22,4% con el total de Europa).

Por otra parte, en el transporte con la antigua UE-15 el modo predominante es la carretera, aunque su porcentaje ha ido disminuyendo desde 2010 en beneficio del modo marítimo. La diferencia de cuota modal entre estos dos modos, superior al 10% antes de 2010, disminuyó y se situó en torno a un 6% en 2014 y 2015. La tabla 34 ilustra lo anterior, con un crecimiento medio anual del transporte marítimo en los 15 últimos años superior al de la carretera.

Esto se debe en gran medida al descenso importante del transporte de mercancías por carretera en los últimos años, que no ha recuperado el volumen del período 2002 a 2009. El transporte marítimo también disminuyó entre 2007 y 2009, aunque la tendencia ha cambiado en 2014 y 2015.

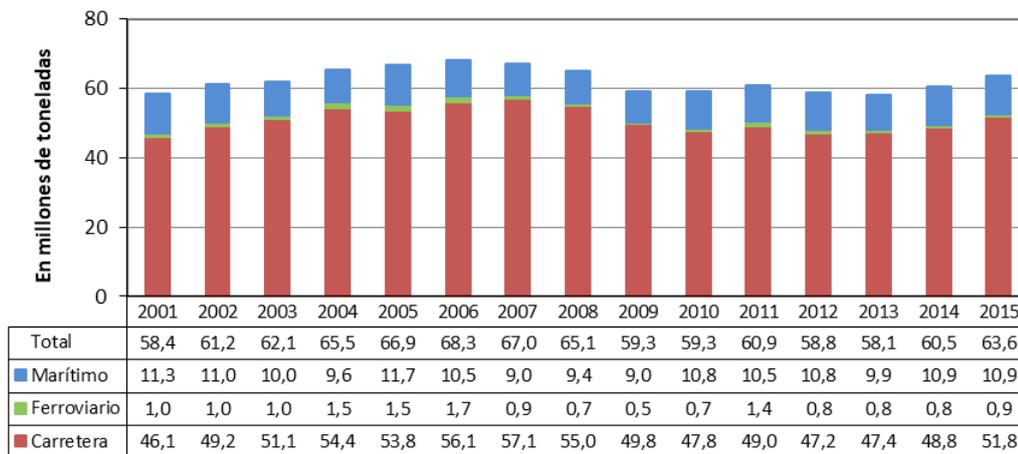
**TABLA 27. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15**

	<b>Evolución 2001/2015</b>		<b>En 1 año</b>
	<b>Total</b>	<b>Media anual</b>	<b>(2014/2015)</b>
Total	8%	0,6%	6,8%
Carretera	4%	0,3%	6,0%
Ferrovionario	-12%	-0,9%	9,1%
Marítimo	15%	1,0%	7,6%

*Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.*

Dentro de las relaciones con la antigua UE-15, el gráfico 40 y la tabla 28 se refieren a la evolución del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y Francia.

**GRÁFICO 40. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA**



Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

A lo largo de los últimos años, el transporte de mercancías con Francia ha presentado un comportamiento variable (aumento del +2,7% en 2011 y disminución del -4,5% en dos años y después de nuevo incremento del +9,5% entre 2013 y 2015).

El transporte con la UE-15 no aumentó hasta el año 2014, después de cinco años de estancamiento o de descenso (excepto en 2011). La recuperación del transporte con Francia fue sin embargo más lenta que para el conjunto de la UE-15 (+9,5% entre 2013 y 2015, frente a +12,5% para la UE-15).

En el transporte entre la Península Ibérica y Francia el modo mayoritario es la carretera, dada la proximidad entre estas dos zonas geográficas, a diferencia de lo que sucede en el transporte con la UE-15 y más aún con toda Europa.

El transporte marítimo con Francia es poco relevante (entre el 16% y el 20%), por lo que en épocas de descenso de la demanda de transporte ha tenido menos impacto en términos absolutos que la carretera. Es por tanto el transporte de mercancías por carretera el que ha tenido variaciones más importantes, siendo su volumen en 2015 superior al de 2003 aunque inferior al alcanzado durante los años 2004-2008.

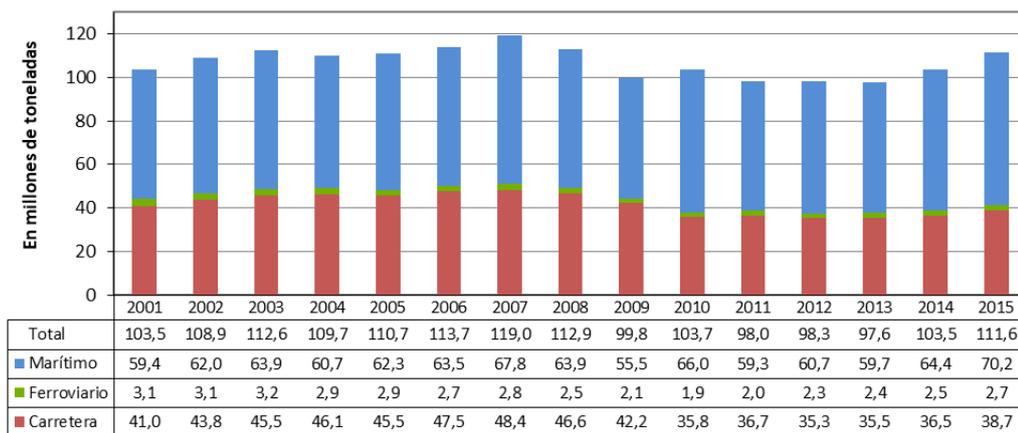
**TABLA 28. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA**

	Evolución 2001/2015		En 1 año (2014/2015)
	Total	Media anual	
Total	9%	0,6%	5,1%
Carretera	12%	0,8%	6,1%
Ferroviano	-10%	-0,7%	12,5%
Marítimo	-4%	-0,3%	0,0%

Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

A continuación se analiza la relación con el resto de países de la antigua UE-15, sin tener en cuenta a Francia.

**GRÁFICO 41. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15 SIN FRANCIA**



Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

Este gráfico muestra mucha semejanza con el del transporte entre la Península Ibérica y la Europa geográfica, aunque las cifras son del orden de la mitad.

El transporte se divide entre los modos terrestre y marítimo, con un predominio de este último, e igualmente se observa un aumento importante del volumen de transporte a partir de 2010 (con anterioridad a 2010 el reparto modal era aproximadamente del 56% para el modo marítimo y 42% para la carretera, y con posterioridad a 2010 ha sido de un 62%-36%).

En términos de volumen, el transporte de mercancías por carretera con la UE-15 sin Francia aumentó entre 2001 y 2007 (+18%) y descendió seguidamente durante 5 años (-27%). En los últimos tres años (2013 a 2015) se produjo un aumento, aunque sin volver a los niveles alcanzados entre 2001 y 2009.

El transporte en el modo marítimo ha presentado variaciones, pero sin grandes desviaciones entre un año y otro (excepto entre 2008 y 2010: -13% en 2009 y +19% en 2010). El modo marítimo ha tenido un importante aumento de la actividad en los dos últimos años (+17,6%), que ha permitido alcanzar en 2015 el valor máximo del período.

Cabe destacar que el transporte de mercancías por carretera con los 12 países que forman el conjunto de la UE-15 sin Francia (no se incluye España, Portugal ni Francia) no alcanza el volumen transportado con Francia. Ello permite concluir que Francia es el país de Europa con el que la Península Ibérica tiene un mayor volumen de transporte de mercancías por carretera. Esto se explica en la medida en que Francia es el único país de la UE limítrofe con la Península Ibérica.

En el transporte con el conjunto de países de la UE-15 (sin Francia) prevalece el modo marítimo, y la tendencia se consolida en los últimos años, como se muestra en la tabla 29.



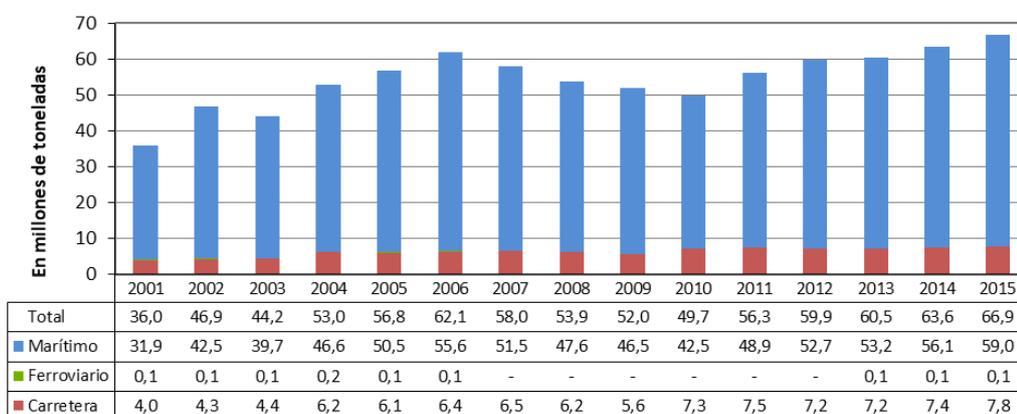
**TABLA 29. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15 (SIN FRANCIA)**

	Evolución 2001/2015		En 1 año
	Total	Media anual	(2014/2015)
Total	8%	0,5%	7,8%
Carretera	-6%	-0,4%	6,0%
Ferrovioario	-13%	-1,0%	8,0%
Marítimo	18%	1,2%	9,0%

Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

En el gráfico 42 y la tabla 30 se analiza el transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de países de la Europa geográfica que no pertenecen a la antigua UE-15.

**GRÁFICO 42. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA (SIN LA UE-15)**



Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.

Después de un periodo entre 2001 y 2006 de rápido crecimiento del volumen de transporte (+72,5%) con los países no pertenecientes a la UE-15, se produjo -al igual que con el resto de países de Europa- una época de disminución, que se extendió hasta 2010 (-20%).

Sin embargo, no se produjo un periodo de estancamiento de la demanda de transporte, y a partir de 2011 aumentó de manera sostenida (+34,6% entre 2010 y 2015).

Esta evolución del transporte de mercancías con el resto de Europa muestra que la recuperación del transporte con la Europa geográfica se debió en gran medida al crecimiento de los flujos con los países no pertenecientes a la UE-15 (+17,2 millones de toneladas entre 2010 y 2015, mientras que en el mismo periodo aumentó sólo +12,3 millones de toneladas para el conjunto de la UE-15).

Se observa asimismo que el transporte por carretera con estos países es muy minoritario (entre el 10% y el 12% del total), e incluso que si evoluciona ligeramente, lo hace de forma mucho menos intensa que el modo marítimo (entre 2010 y 2015: +7% para el modo carretera, frente a +39% para el modo marítimo).



TABLA 30. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA EUROPA GEOGRÁFICA (SIN LA UE-15)

	Evolución 2001/2015		En 1 año (2014/2015)
	Total	Media anual	
Total	86%	4,5%	5,2%
Carretera	95%	4,9%	5,4%
Ferroviario			
Marítimo	85%	4,5%	5,2%

Fuente: elaboración OTP con datos de diversas fuentes.



## 6 CONCLUSIONES

En este apartado se destacan los datos más relevantes que se han recogido en los apartados de transporte de viajeros y de mercancías que componen este octavo informe del Observatorio Hispano-francés de Tráfico en los Pirineos (OTP).

Respecto al transporte de viajeros, en el documento nº 8 se incluye su evolución entre 2001 y 2015 para los modos carretera, ferroviario y aéreo.

Los resultados más relevantes de este informe son:

- En el transporte de viajeros por carretera, la IMD pasó de 119.900 vehículos ligeros/día en 2014 a 121.400 en 2015, lo que supone un aumento del tráfico del orden de un 1,3%. En relación con los datos obtenidos en el informe nº 7 del OTP (año 2012), se observa un incremento del 5,4%, siendo el valor de la IMD entonces de 115.200 vehículos ligeros/día, su nivel más bajo desde 2001.
- El tráfico de autocares experimentó un crecimiento del 7,2% entre 2012 y 2015. En este periodo, el número de autocares contabilizados cada día en los pasos fronterizos pasó de 690 a 740. Este crecimiento no es sin embargo continuo, ya que se observó una IMD de 660 autocares en 2014, es decir, se registró una disminución del 4,4% entre 2012 y 2014.
- El transporte ferroviario, entre 2012 y 2015, se caracterizó por un aumento muy importante del número de viajeros, pasando de 1,07 millones en 2012 a 1,73 millones en 2015, lo que supone un aumento del 61,6%, que se explica por la puesta en servicio de trenes directos de alta velocidad entre España y Francia.
- El transporte aéreo confirma la progresión constante desde el anterior informe del OTP, mostrando un claro aumento del número de pasajeros entre 2012 y 2015. Así se ha pasado de 85,6 millones de viajeros a 102,5 millones, lo que representa un incremento del 19,7% en este periodo, y supone una mayor participación del modo aéreo en el reparto modal. Así, continua la tendencia del crecimiento alcanzado por el modo aéreo en el periodo 2001-2012 (de 34,6% a 44,9%), siendo en 2015 del 47,3%.
- En la comparación conjunta de los distintos modos de transporte, se constata que en 2015, un total de 216,7 millones de viajeros cruzaron los Pirineos por carretera, ferrocarril o avión, con origen o destino otro país de la Europa geográfica. En 2012, este total alcanzó los 190,5 millones de viajeros, por lo que en este periodo se ha producido un incremento importante (+13,8%).

En lo que se refiere al transporte de mercancías, en este informe del OTP se recogen los datos de la evolución de los modos de transporte por carretera, ferroviario y marítimo de 2001 a 2015, a la vez que se emplean los resultados de la encuesta Transit 2010.



Los datos más relevantes del transporte de mercancías son:

- La IMD de los vehículos pesados dedicados al transporte de mercancías por carretera fue en 2015 de 19.100 vehículos/día, lo que equivale a un total de 98,4 millones de toneladas anuales. Si se comparan estos datos con los recogidos en el informe nº 7 del OTP de 2012 (17.400 vehículos pesados/día y 89,9 millones de toneladas), se constata un aumento del tráfico del 9,8% y un incremento de las mercancías transportadas del 9,5%.
- Entre 2012 y 2015, el transporte de mercancías por ferrocarril confirma el crecimiento observado en el anterior informe. Las mercancías transportadas pasaron de 3,0 millones de toneladas en 2012 a 3,7 millones de toneladas en 2015 según datos de Eurostat, lo que supone un aumento de más del 21%. Esta cifra representa alrededor del 1,5% del volumen total del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y la Europa geográfica, frente al 1,4% de 2012. No obstante, todavía no se ha alcanzado la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías del año 2001 (2,1%).
- El transporte de mercancías por vía marítima muestra también un aumento en 2015, alcanzando 140,1 millones de toneladas transportadas entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica, frente a 124,3 en 2012, lo que significa un incremento del +12,7%. Este crecimiento en el transporte marítimo está ligado a flujos entre la Península Ibérica y otros países distintos de Francia, ya que los intercambios por vía marítima con Francia crecen menos del 1%.
- Entre 2012 y 2015, el total de mercancías transportadas con la Europa geográfica pasó de 217,1 a 242,2 millones de toneladas, lo que indica un aumento del 11,6%. Los países de la antigua UE-15 continúan siendo los principales destinatarios y receptores de las mercancías con origen/destino España y Portugal, con el 72,2% de las mercancías transportadas a través de los Pirineos (175,2 millones de toneladas en 2015), manteniéndose el dato prácticamente estable desde 2012.
- El transporte marítimo se consolida como el principal modo de transporte para el transporte de mercancías, al aumentar su participación del 57,3% en 2012 al 57,8% en 2015.