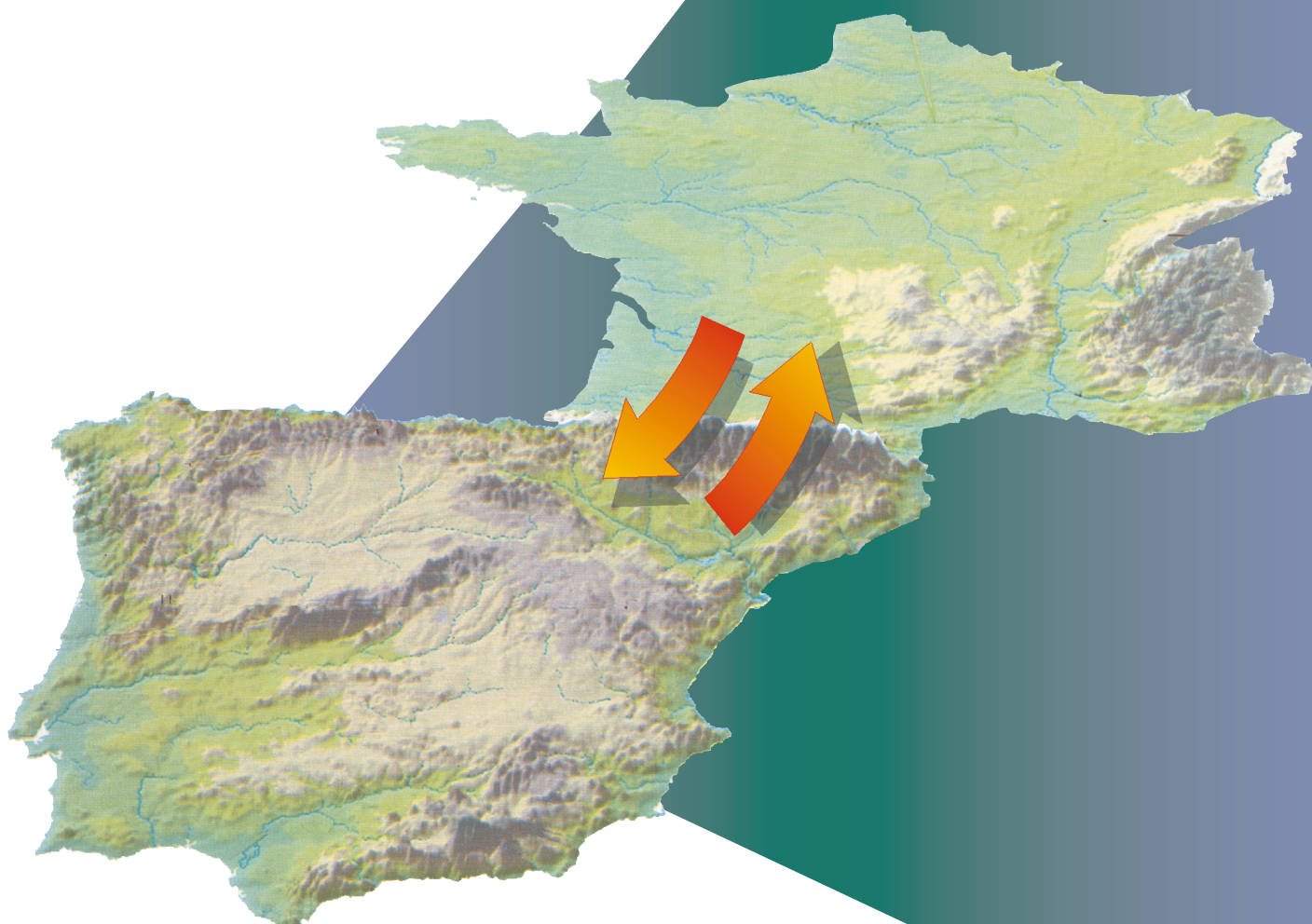


# Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos

DOCUMENTO N° 10  
DICIEMBRE 2023

  
MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

  
GOBIERNO  
DE ESPAÑA  
MINISTERIO  
DE TRANSPORTES  
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE





Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible:  
[www.mitma.gob.es](http://www.mitma.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 nº10, diciembre 2023

Autoría: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible;  
División de Estudios y Tecnología del Transporte - Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement d'Occitanie

Año de edición: 2023  
Publicado: enero 2024

Edita:  
© Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible  
Secretaría General Técnica  
Centro de Publicaciones

NIPO: 796-21-013-1

Publicación incluida en el Programa editorial del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de 2023 y editada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible / Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana de acuerdo con la reestructuración ministerial establecida por Real Decreto 829/2023 de 20 de noviembre

**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 N° 10

Coordinación:

ESPAÑA

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible  
División de Estudios y Tecnología del Transporte  
Paseo de la Castellana, 67  
28071 MADRID  
Tel +34 915978213  
[www.mitma.gob.es](http://www.mitma.gob.es)

FRANCIA

Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion  
des Territoires pour la France  
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

EDITORIAL DEL INFORME DEL OBSERVATORIO HISPANO-FRANCÉS DE TRÁFICO EN LOS PIRINEOS . . . . .	11
EDITO RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DES TRAFICS À TRAVERS LES PYRÉNÉES . . . . .	11
<b>1. PREÁMBULO . . . . .</b>	<b>13</b>
1.1. El Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos . . . . .	13
1.2. Los objetivos del OTP . . . . .	14
1.3. Marco socioeconómico . . . . .	14
1.4. Infraestructuras de transporte . . . . .	15
1.5. Transporte de viajeros . . . . .	15
1.6. Transporte de mercancías . . . . .	15
<b>2. MARCO SOCIOECONÓMICO . . . . .</b>	<b>17</b>
2.1. Contexto europeo . . . . .	17
2.2. Cronología de la construcción de la Unión Europea . . . . .	18
2.3. Red transeuropea de transporte (RTE-T) . . . . .	21
2.4. Evolución de la población . . . . .	23
2.5. Datos económicos generales . . . . .	28
2.6. El comercio exterior . . . . .	32
2.7. Tasa de motorización . . . . .	38
<b>3. INFRAESTRUCTURAS . . . . .</b>	<b>39</b>
3.1. Carreteras . . . . .	39
3.2. Ferrocarriles . . . . .	58
3.3. Aeropuertos . . . . .	63
3.4. Puertos . . . . .	66
<b>4. TRANSPORTE DE VIAJEROS . . . . .</b>	<b>69</b>
4.1. Tráfico y transporte por carretera . . . . .	69
4.2. Transporte ferroviario . . . . .	79
4.3. Transporte aéreo . . . . .	83
4.4. Resumen del transporte de viajeros . . . . .	89
4.5. Evolución del transporte de viajeros entre 2001 y 2020 . . . . .	94
<b>5. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS . . . . .</b>	<b>100</b>
5.1. Tráfico y transporte por carretera . . . . .	100
5.2. Transporte ferroviario . . . . .	108
5.3. Transporte marítimo . . . . .	111
5.4. Resumen del transporte de mercancías . . . . .	118
5.5. Evolución del transporte de mercancías entre 2001 y 2020 . . . . .	122
<b>6. CONCLUSIONES . . . . .</b>	<b>128</b>



## ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1. Mapa político de Europa (a 01/01/2020) . . . . .	17
Mapa 2. Red transeuropea de transporte (RTE-T)-corredores de la red básica. . . . .	22
Mapa 3. Densidad de población en Europa en 2019 (NUTS 2) . . . . .	26
Mapa 4. Evolución demográfica en Europa entre 2015 y 2020 (NUTS 2) . . . . .	27
Mapa 5. PIB regional (NUTS2) en 2019 expresado en EPA per cápita (en % de la media de la UE-28). . . . .	31
Mapa 6. Red estructurante de carreteras en la zona pirenaica (2019) . . . . .	39
Mapa 7. Intensidad media diaria de los pasos fronterizos más importantes en la zona pirenaica en 2019. . . . .	41
Mapa 8. Red estructurante de carreteras en el área pirenaica en 2020 y proyectos en curso . . . . .	54
Mapa 9. Red de carreteras. Horizonte RTE-T (2019) . . . . .	57
Mapa 10. Red ferroviaria europea (2020) . . . . .	58
Mapa 11. Redes ferroviarias en el área pirenaica (2020). . . . .	59
Mapa 12. Red ferroviaria de pasajeros. Horizonte RTE-T (2019) . . . . .	62
Mapa 13. Red ferroviaria de mercancías. Horizonte RTE-T (2019) . . . . .	63
Mapa 14. Aeropuertos de la RTE-T (2019) . . . . .	64
Mapa 15. Aeropuertos en territorios no insulares de Portugal, España y Francia (2020) . . . . .	65
Mapa 16. Puertos de la RTE-T (2019) . . . . .	66
Mapa 17. Puertos en territorios no insulares de Portugal, España y Francia (2020). . . . .	67
Mapa 18a. Pasajeros de los principales aeropuertos de la Península Ibérica con el resto de Europa en 2019. . . . .	88
Mapa 18b. Pasajeros de los principales aeropuertos de la Península Ibérica con el resto de Europa en 2020. . . . .	89
Mapa 19a. Esquema de la distribución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2019 (en millones de viajeros) . . . . .	91
Mapa 19b. Esquema de la distribución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2020 (en millones de viajeros) . . . . .	93
Mapa 20a. Mercancías descargadas en los puertos peninsulares de España y Portugal procedentes del resto de la UE-28 en 2019 . . . . .	115
Mapa 20b. Mercancías descargadas en los puertos peninsulares de España y Portugal procedentes del resto de la UE-28 en 2020 . . . . .	115
Mapa 21a. Mercancías cargadas en los puertos peninsulares de España y Portugal con destino el resto de la UE-28 en 2019. . . . .	116
Mapa 21b. Mercancías cargadas en los puertos peninsulares de España y Portugal con destino el resto de la UE-28 en 2020. . . . .	116
Mapa 22a. Distribución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Europa en 2019 (en millones de toneladas) . . . . .	119
Mapa 22b. Distribución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Europa en 2020 (en millones de toneladas) . . . . .	120



## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Demografía de España, Francia y Portugal en 2020 .....	23
Tabla 2. Población de las regiones fronterizas en 2020 .....	25
Tabla 3a. Intercambios comerciales de España y Portugal con Europa en 2019 (en miles de millones de euros) .....	32
Tabla 3b. Intercambios comerciales de España y Portugal con Europa en 2020 (en miles de millones de euros) .....	32
Tabla 4a. Intercambios comerciales de España y Portugal con Europa en 2019 (en millones de toneladas) .....	34
Tabla 4b. Intercambios comerciales de España y Portugal con Europa en 2020 (en millones de toneladas) .....	34
Tabla 5. Puntos de paso fronterizo de los Pirineos (2019) .....	40
Tabla 6a. Estimación del número de viajeros que cruzaron los Pirineos en ambos sentidos en 2019, y distribución intercambio-tránsito (en millones de viajeros) .....	75
Tabla 6b. Estimación del número de viajeros que cruzaron los Pirineos en ambos sentidos en 2020, y distribución intercambio-tránsito (en millones de viajeros) .....	76
Tabla 7a. Estimación del número de viajeros que cruzaron los Pirineos en autocar en los dos sentidos en 2019, y distribución intercambio-tránsito en millones de viajeros .....	78
Tabla 7b. Estimación del número de viajeros que cruzaron los Pirineos en autocar en los dos sentidos en 2020, y distribución intercambio-tránsito en millones de viajeros .....	79
Tabla 8. Flujo de viajeros ferroviarios en las líneas internacionales entre 2010 y 2020 (número de viajeros) .....	80
Tabla 9. Flujo de viajeros ferroviarios en las líneas regionales entre 2010 y 2020 (número de viajeros) .....	81
Tabla 10. Flujo de viajeros ferroviarios en las líneas locales entre 2010 y 2020 (número de viajeros) .....	81
Tabla 11a. Distribución del total de pasajeros por vía aérea con origen/destino la Península Ibérica en 2019 .....	87
Tabla 11b. Distribución del total de pasajeros por vía aérea con origen/destino la Península Ibérica en 2020 .....	87
Tabla 12a. Resumen del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2019 (en millones de viajeros) .....	90
Tabla 12b. Resumen del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2020 (en millones de viajeros) .....	92
Tabla 13. Evolución en términos relativos del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de Europa .....	95
Tabla 14. Evolución en términos relativos del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y la antigua UE-15 + Suiza + Noruega .....	96
Tabla 15. Evolución en términos relativos del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y Francia .....	97
Tabla 16. Evolución en términos relativos del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 sin Francia + Suiza + Noruega .....	98
Tabla 17. Carga media de los vehículos pesados (VP) en 2019 y 2020 .....	105
Tabla 18a. Estimación del transporte de mercancías por carretera a través de los Pirineos en 2019 .....	105
Tabla 18b. Estimación del transporte de mercancías por carretera a través de los Pirineos en 2020 .....	106
Tabla 19. Reparto de los intercambios de mercancías según origen y destino (en porcentaje sobre toneladas) .....	106
Tabla 20a. Reparto de los intercambios de mercancías según origen y destino en 2019 (en millones de toneladas) ..	107
Tabla 20b. Reparto de los intercambios de mercancías según origen y destino en 2020 (en millones de toneladas) ..	107
Tabla 21a. Distribución del transporte de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y el resto de Europa, en millones de toneladas (2019) .....	113



Tabla 21b. Distribución del transporte de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y el resto de Europa, en millones de toneladas (2020) . . . . .	114
Tabla 22a. Resumen del transporte de mercancías a través de los Pirineos en 2019 (en millones de toneladas). . . . .	119
Tabla 22b. Resumen del transporte de mercancías a través de los Pirineos en 2020 (en millones de toneladas). . . . .	120
Tabla 23. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica (2001-2020) . . . . .	122
Tabla 24. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 (2001-2020). . . . .	123
Tabla 25. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Francia (2001-2020). . . . .	124
Tabla 26. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 sin Francia (2001-2020) . . . . .	125
Tabla 27. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa sin la UE-15 (2001-2020) . . . . .	126

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Evolución de la población de España, Francia y Portugal entre 1960 y 2020 . . . . .	24
Gráfico 2. Evolución de la población de las regiones fronterizas entre 1990 y 2020 . . . . .	25
Gráfico 3. Evolución del PIB a precios de mercado en términos de PPA (UE-28-100) (período 2001-2020) . . . . .	28
Gráfico 4. Evolución del PIB a precios de mercado en miles de euros per cápita (período 2001-2020) . . . . .	29
Gráfico 5. Evolución del PIB de las regiones fronterizas en términos de estándar de poder adquisitivo (EPA) en porcentaje de la media de la UE-28 (2017-2019). . . . .	30
Gráfico 6. Evolución de los intercambios comerciales de España y Portugal con Europa entre 2001 y 2020 (en miles de millones de euros). . . . .	33
Gráfico 7. Evolución de los intercambios comerciales de España y Portugal con Europa entre 2001 y 2020 (en millones de toneladas) . . . . .	35
Gráfico 8. Distribución de los intercambios comerciales de España y Portugal con Europa en 2020 (%) . . . . .	36
Gráfico 9. Participación de España y Portugal en los intercambios comerciales con Europa en 2020 (%) . . . . .	36
Gráfico 10. Evolución de la tasa de motorización entre 2001 y 2019 (número de vehículos por 1000 habitantes). . . . .	38
Gráfico 11a. IMD anual de los pasos fronterizos en el año 2019 (incluidos todos los vehículos). . . . .	42
Gráfico 11b. IMD anual de los pasos fronterizos en el año 2020 (incluidos todos los vehículos). . . . .	44
Gráfico 12a. Evolución diaria del tráfico en la autopista A 63 en 2019 (Bariatou). . . . .	46
Gráfico 12b. Evolución diaria del tráfico en la autopista A 63 en 2020 (Bariatou). . . . .	46
Gráfico 13a. Evolución diaria del tráfico en la autopista A 9 en 2019 (Le Perthus) . . . . .	47
Gráfico 13b. Evolución diaria del tráfico en la autopista A 9 en 2020 (Le Perthus) . . . . .	47
Gráfico 14. Evolución del tráfico en las autopistas litorales por día de semana en 2019 . . . . .	48
Gráfico 15a. Tráficos medios mensuales en las autopistas litorales en 2019 . . . . .	50





Gráfico 15b. Tráficos medios mensuales en las autopistas litorales en 2020 .....	51
Gráfico 16. Evolución del tráfico medio anual en las dos autopistas entre 2001 y 2020 .....	53
Gráfico 17a. IMD anual de vehículos ligeros (VL) en los pasos fronterizos en 2019 (suma de ambos sentidos) .....	71
Gráfico 17b. IMD anual de vehículos ligeros (VL) en los pasos fronterizos en 2020 (suma de ambos sentidos) .....	72
Gráfico 18. Evolución de la intensidad media diaria anual en el conjunto de los Pirineos entre 2005 y 2020 .....	73
Gráfico 19. Evolución de la intensidad media diaria de vehículos ligeros (VL) en las autopistas pirenaicas entre 2001 y 2020 .....	74
Gráfico 20a. IMD de autocares en los pasos fronterizos durante el año 2019 (suma de ambos sentidos de circulación) .....	77
Gráfico 20b. IMD de autocares en los pasos fronterizos durante el año 2020 (suma de ambos sentidos de circulación) .....	77
Gráfico 21. Evolución del flujo de viajeros ferroviarios de 2010 a 2020 .....	82
Gráfico 22a. Distribución del transporte de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y Europa en 2019 .....	84
Gráfico 22b. Distribución del transporte de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y Europa en 2020 .....	85
Gráfico 22bis. Evolución del tráfico de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y Europa entre 2001 y 2020 (en millones de viajeros) .....	86
Gráfico 23a. Reparto modal de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2019 .....	90
Gráfico 23b. Reparto modal de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2020 .....	92
Gráfico 24. Evolución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y Europa (2001-2020) .....	95
Gráfico 25. Evolución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 + Suiza + Noruega (2001-2020) .....	96
Gráfico 26. Evolución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y Francia (2001-2020) .....	97
Gráfico 27. Evolución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 sin Francia + Suiza + Noruega (2001-2020) .....	98
Gráfico 28a. IMD de vehículos pesados (VP) (sin autocares) en los puntos fronterizos de mayor tráfico en 2019 .....	101
Gráfico 28b. IMD de vehículos pesados (VP) (sin autocares) en los puntos fronterizos de mayor tráfico en 2020 .....	102
Gráfico 29. Evolución de la IMD anual de los vehículos pesados (VP) (incluye autocares) que cruzaron la frontera hispano-francesa entre 2003-2020 .....	103
Gráfico 30. Evolución de la IMD de los vehículos pesados (VP) (incluye autocares) en las dos autopistas entre 2001-2020 .....	104
Gráfico 31. Evolución del transporte ferroviario de mercancías, en ambos sentidos, a través de los Pirineos (en miles de toneladas) en el periodo 2001-2020 .....	108
Gráfico 32. Países de origen y destino de las mercancías ferroviarias al norte de los Pirineos en 2020 .....	110
Gráfico 33a. Distribución del transporte de mercancías por vía marítima con origen y destino en los puertos de la Península Ibérica en 2019 .....	111
Gráfico 33b. Distribución del transporte de mercancías por vía marítima con origen y destino en los puertos de la Península Ibérica en 2020 .....	112



Gráfico 34. Evolución de los intercambios de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y la UE entre 2001 y 2020 .....	117
Gráfico 35a. Reparto modal del transporte de mercancías a través de los Pirineos en 2019 .....	118
Gráfico 35b. Reparto modal del transporte de mercancías a través de los Pirineos en 2020 .....	120
Gráfico 36. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica (2001-2020).....	122
Gráfico 37. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 (2001-2020) .....	123
Gráfico 38. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Francia (2001-2020) .....	124
Gráfico 39. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 sin Francia (2001-2020).....	125
Gráfico 40. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa sin la UE-15 (2001-2020).....	126



## Editorial del informe del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos

El Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (OTP), creado en 1998 durante la cumbre franco-española de La Rochelle, es un claro ejemplo de cooperación e intercambio de datos entre Francia y España. Esta cooperación se materializa a través de los ministerios competentes en materia de transportes de ambos países, esto es, el Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, a través de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie (DREAL Occitanie), por parte de Francia, y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la División de Estudios y Tecnología del Transporte, por parte de España.

Después de más de 25 años, el Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (OTP) sigue siendo una herramienta muy valiosa para el análisis de los flujos de transporte entre la península ibérica y el resto de Europa, a través de las 27 conexiones por carretera y las cinco relaciones ferroviarias que unen nuestros dos países. Asimismo, es una muestra de la estrecha colaboración existente entre España y Francia.

La perspectiva multimodal que caracteriza este observatorio permite identificar los desafíos específicos del transporte a través de los Pirineos, y enriquecer los análisis y actuaciones conjuntas en este campo.

En la última edición del documento, la décima, y que hoy se publica, se incorporan los datos correspondientes a los años 2019 y 2020, lo que ha permitido analizar

## Edito rapport de l'observatoire des trafics à travers les Pyrénées

Créé en 1998 lors du sommet franco-espagnol de La Rochelle, l'Observatoire des trafics à travers les Pyrénées est une instance inédite de coopération et de partage de données entre les ministères français et espagnol en charge des transports, c'est-à-dire, le Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, par le biais de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement d'Occitanie (DREAL Occitanie), du côté de la France, et le Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, par le biais de la División de Estudios y Tecnología del Transporte, du côté de l'Espagne.

Après plus de 25 ans, l'Observatoire reste un instrument précieux d'analyse des échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, via les 27 liaisons routières et les 5 lignes ferrées qui relient nos deux pays. Il est aussi un témoignage du partenariat étroit construit entre l'Espagne et la France.

L'approche multimodale qui caractérise cet observatoire permet d'éclairer les enjeux spécifiques des trafics dans les Pyrénées et de nourrir nos analyses et démarches mutuelles.

Il publie aujourd'hui son dixième rapport qui s'appuie sur des données collectées en 2019 et 2020. Celles-ci mettent en perspective les effets de la pandémie Covid-19 et des restrictions d'activité et de circulation sur les trafics transpyrénéens de personnes et de marchandises par voie routière, ferrée, aérienne et maritime.



los impactos de la pandemia del COVID-19 y las restricciones a la actividad y a la circulación transpirenaicas, tanto de viajeros como de mercancías y en los diferentes modos de transporte: carretera, ferrocarril, aéreo y marítimo.

Esta publicación ha sido posible gracias a la participación de un gran número de colaboradores, que proporcionan sus datos a este observatorio. También es necesario resaltar el inestimable conocimiento aportado por el Cerema al observatorio, pues ha apoyado a la DREAL Occitanie en la elaboración de este informe.

La publicación de este informe reafirma asimismo el apoyo hacia el mantenimiento y el fortalecimiento del observatorio, por su papel fundamental en el conocimiento de las dinámicas de transporte transfronterizo a través de los Pirineos, y como instrumento que a la vez permite mejorar y fortalecer las relaciones entre ambos países en el ámbito del transporte.



Directora de la División de Estudios  
y Tecnología del Transporte

**Rocío Báguena**

Cette publication est rendue possible aujourd'hui par le concours de nombreux partenaires de l'Espagne et de la France qui mettent à disposition de l'observatoire leurs données. Il est également nécessaire de souligner l'apport de connaissances précieuses du CEREMA à cet observatoire, ainsi que l'appui à la DREAL Occitanie dans l'exercice de ses fonctions liées à ce rapport.

La publication de ce rapport réaffirme également notre soutien au maintien et au renforcement de l'observatoire : son rôle est fondamental dans la compréhension de la dynamique du transport transfrontalier à travers les Pyrénées, et il offre un cadre privilégié pour l'amélioration et le renforcement des relations entre les deux pays dans le domaine des transports.



Direction Régionale  
de l'Environnement de l'Aménagement  
et du Logement d'Occitanie

**Patrick Berg**



# 1. Preámbulo

El presente informe es el documento nº 10 publicado por el Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (OTP). Este informe y los anteriores son 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 del volumen de los flujos de transporte existentes en la frontera de los Pirineos

El documento N° 10 presenta datos de los años 2019 y 2020. Para el cálculo de los flujos de viajeros en la carretera, el informe incorpora los datos recogidos en nuevos aforos de tráfico y observaciones realizados en seis pasos fronterizos de la frontera francesa, así como los resultados de las encuestas direccionales de 2017 en los puentes sobre el río Bidasoa en Irún. También se beneficiará de los resultados de las encuestas de autocares realizadas en 2012 en las dos autopistas francesas (A 9 y A 63), así como de las encuestas de vehículos ligeros (VL) realizadas en 2013 y 2014 en las autopistas, y en 2010 en los cuatro pasos centrales (Somport, Fos, Pas de la Casa y Bourg-Madame), para determinar los índices de ocupación de los vehículos ligeros (VL) y autocares, así como el origen y destino de los desplazamientos.

Para la evaluación del transporte de mercancías por carretera, así como su reparto por origen y destino, en el informe nº10 se emplean los resultados de las encuestas fronterizas realizadas en 2021, en lugar de la encuesta Transit del año 2010.

En resumen, el OTP nº10 recoge la evolución de los flujos de viajeros y de mercancías entre 2001 y 2020.

## 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 veinte 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. Los 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. A pesar de que en enero de 2016 entró en vigor una ley que redujo el número de regiones metropolitanas francesas de 22 a 13, el OTP nº 10 conserva la antigua división de las regiones francesas cuando se analiza algún parámetro entre las regiones fronterizas pirenaicas de España y Francia, en beneficio de la continuidad de las estadísticas que se han reflejado tradicionalmente en el OTP.

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: En 2020, los 28 países de la Unión europea (27 países desde el 31 de enero de 2020 al hacerse efectiva la salida del Reino Unido), así como Albania, Macedonia del Norte, Montenegro, Serbia, Turquía, Andorra, Armenia, Azerbaiyán, Bielorrusia, Bosnia y Herzegovina, Ciudad del Vaticano, Georgia, Islandia, Kosovo, Liechtenstein, Moldavia, Mónaco, Noruega, Rusia, San Marino, Suiza, Ucrania. Los datos de Groenlandia e Islas Feroe están incluidos en la categoría "Resto de Europa" en los gráficos 6, 7, 8, 22, 23, 24, 33, 37 y 38 y en las tablas 3, 4, 12, 13, 14, 22, 25 y 26, por disponer de estadísticas separadas a las de Dinamarca.



## 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.

Los diferentes apartados presentan información actualizada sobre los distintos modos de transporte, pero hay que señalar que la información relativa a las autopistas del mar (ADM) será actualizada en futuras versiones del OTP.

## 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, el motivo de viaje 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 consideran 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, agrupados por país.

## 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 entre 2001 y 2020, 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 las encuestas fronterizas de vehículos pesados realizadas en 2021. Los flujos ferroviarios de mercancías se obtienen a partir de los datos publicados por Eurostat.







## 2.2. Cronología de la construcción de la Unión Europea

- 1951: Firma en París el tratado constituyente de la Comunidad Europea del Carbón y del 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 tres nuevos países (Dinamarca, Reino Unido e Irlanda) a la Comunidad Económica Europea (CEE); Noruega lo rechazó 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 Portugal a la CEE.
- 1989: Caída del muro de Berlín.
- 1990: Firma del Acuerdo 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, Irlanda, Italia, 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 de la Unión Europea.
- 2007: Adhesión de Bulgaria y de Rumanía a la UE.
- Entrada de Eslovenia en la zona euro.
- Se celebra la 11ª Cumbre entre la UE 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 Eslovenia.
- 2008: Entrada de Chipre y Malta en la zona euro.
- Entrada en vigor del «Acuerdo de Cielos Abiertos» entre 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 de 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 la adhesión a 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 UE.
- Bosnia-Herzegovina es reconocida como candidata potencial a la adhesión a la UE.



Reordenación de las regiones de la Francia metropolitana, pasando de 22 a 13 regiones.

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

2020 El 31 de enero de 2020 se hace efectiva la salida del Reino Unido de la UE.

Para la elaboración del presente documento, se considera la condición que posee cada país a fecha 1 de enero de 2020, a saber:

- **Antigua UE-15:** Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Suecia, Reino Unido.
- **Resto de la UE-28:** Bulgaria, Croacia, Chipre, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, República Checa, Rumania.
- **Países candidatos (oficiales):** Albania, Macedonia del Norte, Montenegro, Serbia, Turquía.
- **Resto de Europa<sup>2</sup>:** Andorra, Armenia, Azerbaiyán, Bielorrusia, Bosnia y Herzegovina, Ciudad del Vaticano, Georgia, Islandia, Kosovo, Liechtenstein, Moldavia, Mónaco, Noruega, Rusia, San Marino, Suiza, Ucrania.

---

<sup>2</sup> Los datos de Groenlandia e Islas Feroe están incluidos en la categoría "Resto de Europa" en los gráficos 6, 7, 8, 22, 23, 24, 33, 37 y 38 y en las tablas 3, 4, 12, 13, 14, 22, 25 y 26, por disponer de estadísticas separadas a las de Dinamarca.



### 2.3. Red transeuropea de transporte (RTE-T)

La política de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) aborda la implementación y el desarrollo de una red europea de líneas ferroviarias, carreteras, vías navegables, rutas marítimas, puertos, aeropuertos y terminales ferroviarias. El objetivo final es cerrar brechas, eliminar cuellos de botella y barreras técnicas, así como fortalecer la cohesión social, económica y territorial en la UE. La política actual de la RTE-T se basa en el Reglamento (UE) N° 1315/2013.

Además de la construcción de nueva infraestructura física, la política RTE-T apoya la aplicación de innovación, nuevas tecnologías y soluciones digitales a todos los modos de transporte. El objetivo es mejorar el uso de la infraestructura, reducir el impacto ambiental del transporte, mejorar la eficiencia energética y aumentar la seguridad.

RTE-T comprende dos «capas» de red:

1. La red básica incluye las conexiones más importantes, vinculando los nodos más importantes, y se completará en 2030.
2. La red global cubre todas las regiones europeas y se completará en 2050.

La columna vertebral de la red básica está representada por nueve corredores, que fueron identificados para racionalizar y facilitar el desarrollo coordinado de dicha red:

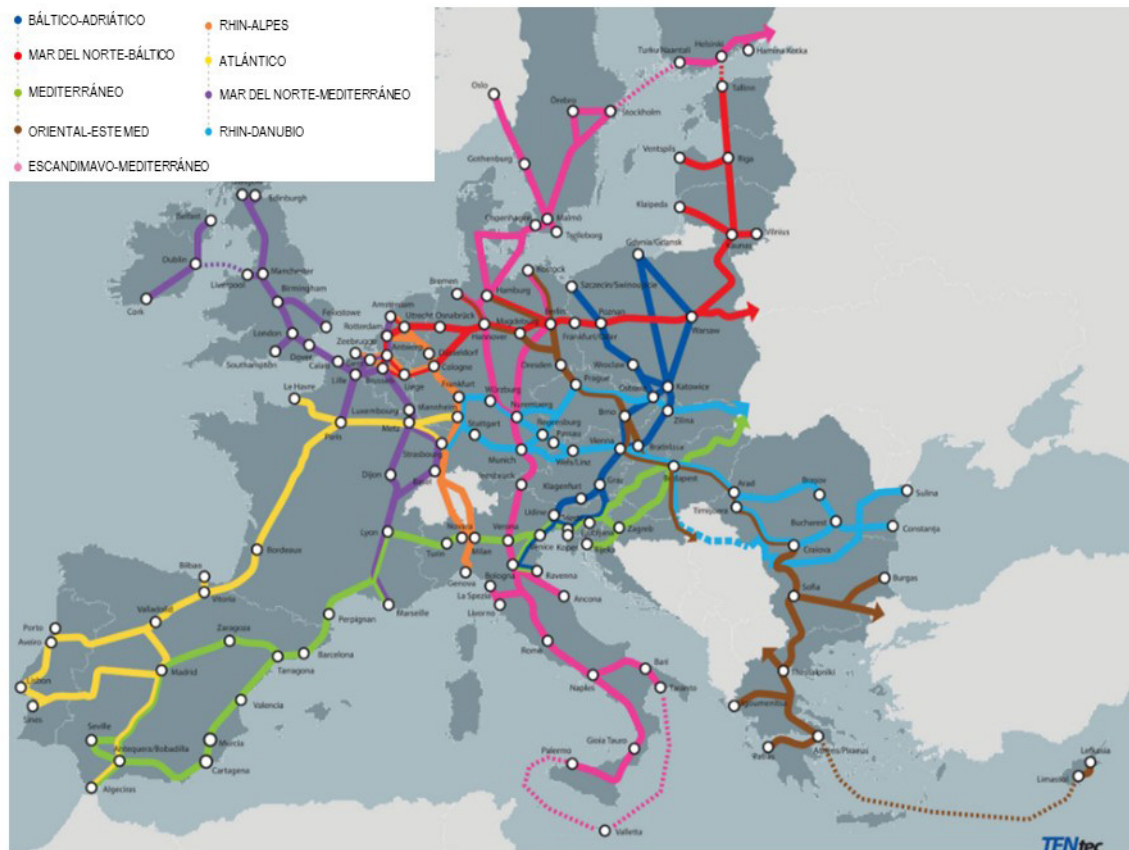
Mar Báltico–Mar Adriático

- Mar del Norte–Mar Báltico
- Mediterráneo
- Oriental–Mediterráneo Oriental
- Escandinavo–Mediterráneo
- Rin–Alpes
- Atlántico
- Mar del Norte–Mediterráneo
- Rin–Danubio

La red básica se complementa con dos prioridades horizontales, el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) y las autopistas del mar. La supervisión de los corredores y de las dos prioridades horizontales recae en los coordinadores europeos, designados por la Comisión Europea.



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



Fuente: DG MOVE - DG for Mobility and Transport.

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

El corredor mediterráneo (de color verde en el mapa 2) es el eje principal Este-Oeste en la RTE-T al sur de los Alpes. Se extiende entre la región mediterránea del suroeste de España y la frontera ucraniana con Hungría, siguiendo las costas de España y Francia y cruzando los Alpes hacia el Este a través de Italia, Eslovenia y Croacia y continuando a través de Hungría hasta su frontera oriental con Ucrania. El corredor se compone principalmente de carreteras y ferrocarriles, además del río Po, varios canales en el norte de Italia y el río Ródano desde Lyon hasta Marsella. El corredor tiene aproximadamente 3000 km de largo y proporcionará un enlace multimodal para los puertos del Mediterráneo occidental con el centro de la UE. También creará un enlace Este-Oeste a través de la parte sur de la UE, contribuirá a un cambio modal de carretera a ferrocarril en áreas sensibles como los Pirineos y los Alpes, y conectará algunas de las principales áreas urbanas de la UE con alta velocidad.

El corredor atlántico (de color amarillo en el mapa 2) se extiende desde los puertos de la Península Ibérica hasta el puerto de Le Havre, en el norte de Francia, y las ciudades de Estrasburgo y Mannheim, en la frontera entre Francia y Alemania. El componente ferroviario del corredor contará con nuevos enlaces ferroviarios de alta velocidad y líneas paralelas convencionales, que proporcionarán continuidad transfronteriza entre Lisboa, Madrid, París, Estrasburgo, Mannheim y Le Havre. El corredor tiene fuertes dimensiones multimodales, utilizando ferrocarriles, carreteras, vías navegables y rutas marítimas. Los proyectos clave para el corredor incluyen la conexión ferroviaria "Y" vasca y un nuevo enlace ferroviario de alta velocidad entre Burdeos y Toulouse.



## 2.4. Evolución de la población

La tabla 1 resume las principales características demográficas de España, Portugal y Francia en 2020.

**TABLA 1. DEMOGRAFÍA DE ESPAÑA, FRANCIA Y PORTUGAL EN 2020**

	<b>Población (millones de habitantes)</b>	<b>Crecimiento de la población en 10 años (2011-2020)</b>	<b>Crecimiento anual de la población (2019-2020)</b>	<b>Densidad de población (hab/km<sup>2</sup>)</b>	<b>% de la población europea</b>
<b>España</b>	47,33	3,6 %	0,8 %	92,6	9,2 %
<b>Francia*</b>	65,12	4,8 %	0,2 %	119,0	12,7 %
<b>Portugal</b>	10,30	-2,4 %	0,2 %	111,9	2,0 %
<b>UE-28**</b>	514,00	2,7 %	0,2 %	115,2	100 %

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

\*\* Población estimada.

Fuente: Eurostat. Población (demo\_pjan) para UE-28, España y Portugal. INSEE para la Francia metropolitana.

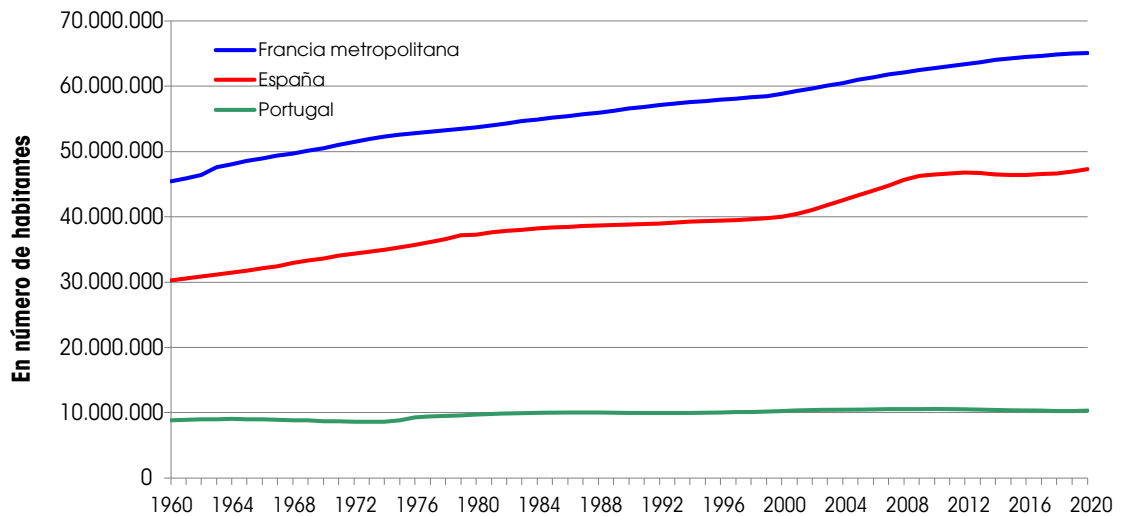
En 2020, la población de Francia, España y Portugal equivale prácticamente a un cuarto de la población total de los 28 países miembros de la Unión Europea (23,9 %) con 122,75 millones de habitantes. Un porcentaje que se mantiene idéntico al presentado en el informe nº 9 (datos 2017: 23,8 %).

En los últimos diez años, Francia con un 4,8 % y España con un 3,6 % han mostrado tasas de crecimiento demográfico más altas que la UE-28 (2,7 %). Portugal, por el contrario, ha sufrido una disminución de la población del 2,4 %, aunque en los años 2019 y 2020 refleja un cambio de tendencia con un ritmo de crecimiento similar al de la UE-28 (0,2 %).

En 2020, la densidad de población de la Francia metropolitana (119,0 hab/km<sup>2</sup>) se mantiene ligeramente por encima de la media comunitaria (115,2 hab/km<sup>2</sup>), de la densidad de población de Portugal (111,9 hab/km<sup>2</sup>) y de la de España (92,6 hab/km<sup>2</sup>).

En el gráfico 1 se presenta la evolución de la población de España, Francia y Portugal entre 1960 y 2020.

**GRÁFICO 1. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE ESPAÑA, FRANCIA Y PORTUGAL ENTRE 1960 Y 2017**



Fuente: Eurostat. Población (demo\_pjan) para España y Portugal. INSEE para la Francia metropolitana.

El crecimiento de la población en Francia ha sido alto entre los años 2000 y 2014, disminuyendo desde entonces, aunque mostrando todavía valores positivos. De hecho, en 2019 y 2020 el crecimiento ha sido similar al de la UE-28 (0,2 %).

En España el crecimiento de la población fue bastante importante entre los años 2000 y 2010, comenzando a disminuir hasta que mostró valores negativos entre 2013 y 2016. Desde entonces, el crecimiento de la población ha vuelto a ser positivo y aumenta cada año.

En comparación con España y Francia, Portugal ha reflejado un crecimiento demográfico muy lento. Durante 40 años, su población se ha situado en torno a 10 millones, alternando fases de lento crecimiento y decrecimiento. Después de una tendencia decreciente de nueve años, que se inició en el año 2011, la población aumentó en 2020.

La tabla 2 muestra las principales características de la población de las regiones fronterizas pirenaicas de España y Francia para el año 2020. Hay que señalar que en enero de 2016 entró en vigor una ley que redujo el número de regiones metropolitanas francesas de 22 a 13. En beneficio de la continuidad de las estadísticas que se han reflejado tradicionalmente en el OTP, y gracias a que Eurostat todavía ofrece información de las antiguas regiones, el OTP nº10 conserva el tratamiento de las antiguas regiones francesas cuando se analiza algún parámetro entre las regiones fronterizas pirenaicas de España y Francia.





**TABLA 2. POBLACIÓN DE LAS REGIONES FRONTERIZAS EN 2020**

	Población (millones de habitantes)	Porcentaje población entre 15 y 64 años	Crecimiento de población en 10 años (2011-2020)	Crecimiento anual población 2019-2020	Densidad de población (hab/km <sup>2</sup> )
<b>País Vasco</b>	2,189	63,3 %	0,3 %	0,52 %	302,9
<b>Aragón</b>	0,657	64,7 %	3,0 %	1,01 %	63,2
<b>Portugal</b>	1,330	64,3 %	-1,0 %	0,74 %	27,9
<b>Cataluña</b>	7,652	65,5 %	2,1 %	1,14 %	238,5
<b>Aquitaine</b>	3,479	60,8 %	6,9 %	0,59 %	84,2
<b>Midi-Pyrénées</b>	3,087	61,3 %	6,3 %	0,51 %	68,1
<b>Languedoc-Roussillon</b>	2,865	59,6 %	7,3 %	0,61 %	104,6

Fuente: Eurostat. Estadísticas regionales (demo\_r\_pjangroup).

Si se hace referencia a los grupos de edad, el conjunto de las regiones fronterizas españolas presenta un mayor porcentaje de población entre los 15 y los 64 años que el conjunto de las regiones fronterizas francesas: un 64,9 % para las regiones españolas frente un 61,4 % para las regiones francesas.

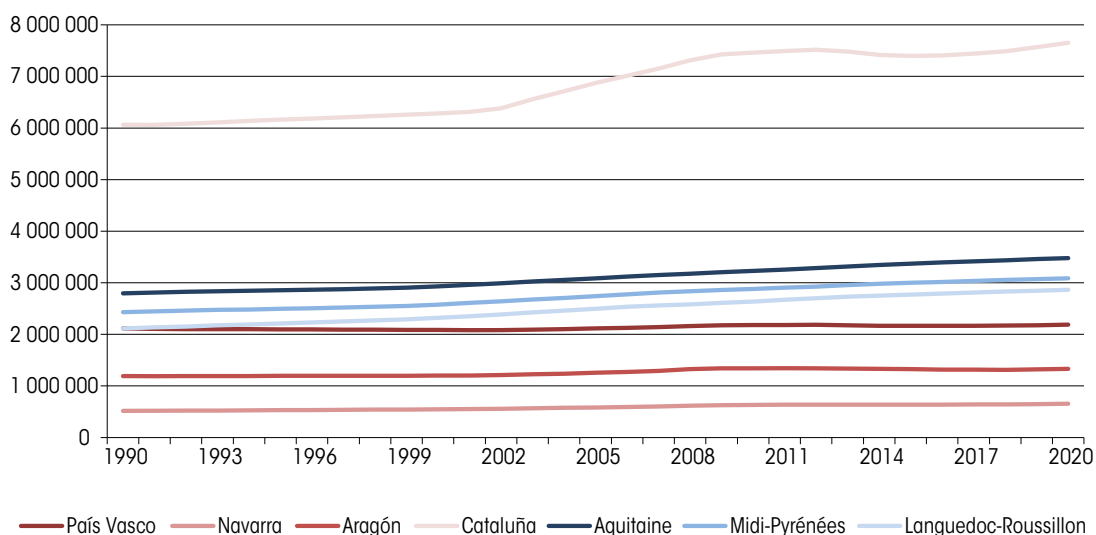
En 2020, la población de las cuatro regiones fronterizas españolas representa una cuarta parte de la población de España con 11,83 millones de habitantes, mientras que la población de las tres regiones francesas el 14 % de la población de Francia, con 9,43 millones de habitantes.

La distribución de la población en las regiones fronterizas francesas es relativamente equilibrada, mientras que en las regiones fronterizas españolas ocurre lo contrario, con un predominio de la participación de Cataluña (7,65 millones de habitantes, es decir, el 64,7 % de la población fronteriza española).

En cuanto a la categoría de edad, la proporción de personas de entre 15 y 64 años sigue siendo menor en las regiones fronterizas francesas (60,6 %) que en las españolas (64,9 %).

A continuación, el gráfico 2 presenta la evolución demográfica de estas regiones fronterizas.

**GRÁFICO 2. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE LAS REGIONES FRONTERIZAS ENTRE 1990 Y 2020**



Fuente: Eurostat. Estadísticas regionales (demo\_r\_pjangroup).

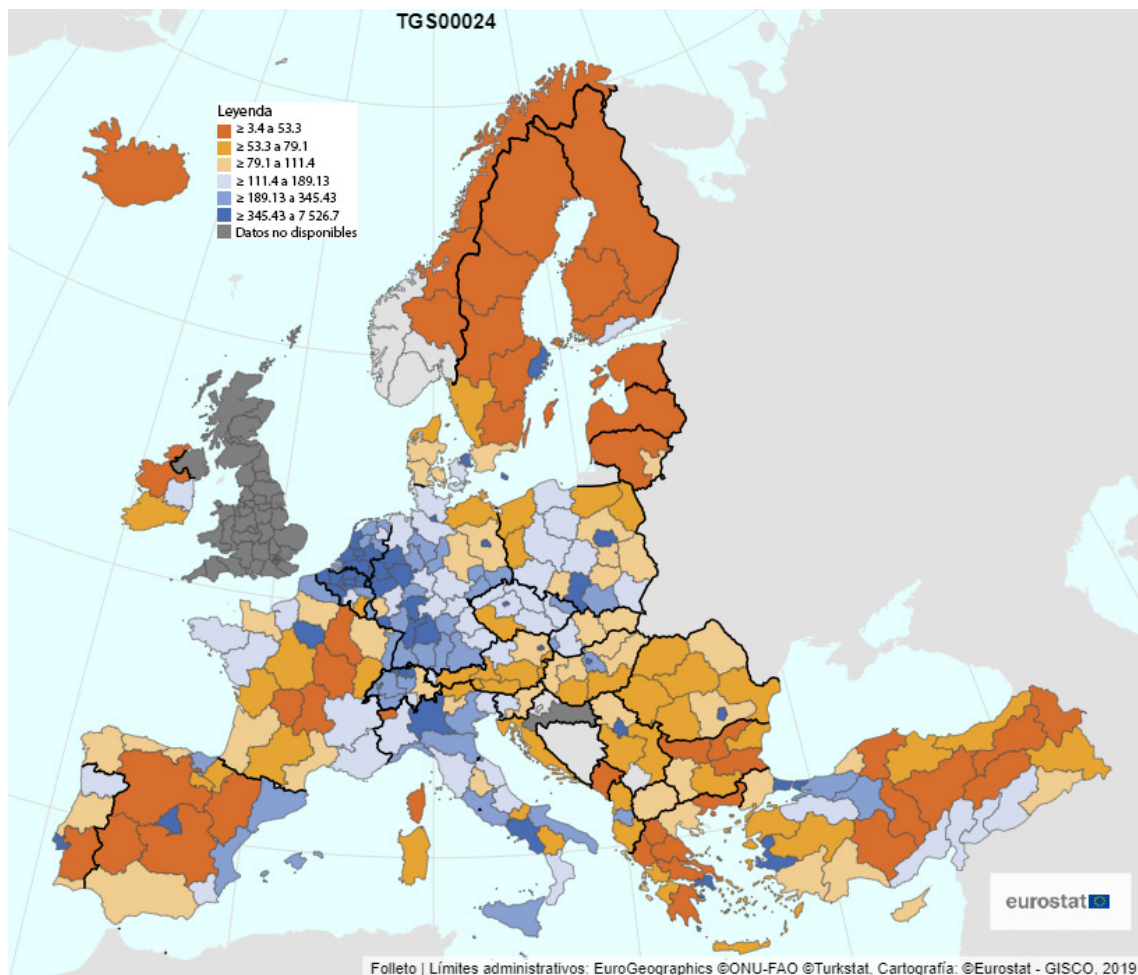


Después de experimentar una disminución constante de su población entre 2012 y 2016, con la excepción de Aragón, que continuó su descenso poblacional hasta 2018, las cuatro regiones fronterizas españolas han recuperado dinamismo demográfico, especialmente Navarra y Cataluña (con un crecimiento del 2,5 % para Navarra y 2,8 % para Cataluña entre 2017 y 2020, y más del 1 % en ambos casos entre 2019 y 2020). A largo plazo, es la población de Cataluña la que muestra un crecimiento superior al de las otras regiones fronterizas españolas.

Las tres regiones fronterizas francesas continúan experimentando un crecimiento demográfico anual positivo. Aunque este crecimiento se ha desacelerado desde 2015, se mantiene en un nivel estable y homogéneo en las tres regiones, alrededor del 0,6 % anual.

El mapa 3 presenta la densidad de población europea, a escala regional NUTS 2, para el año 2019.

**MAPA 3. DENSIDAD DE POBLACIÓN EN EUROPA EN 2019 (NUTS 2)**



Fuente: Eurostat. Demografía (tgs00024).

Las regiones con mayor densidad de población se encuentran alrededor de las principales capitales europeas, con una alta concentración en Bélgica, Países Bajos, Alemania y el Sur de Inglaterra.

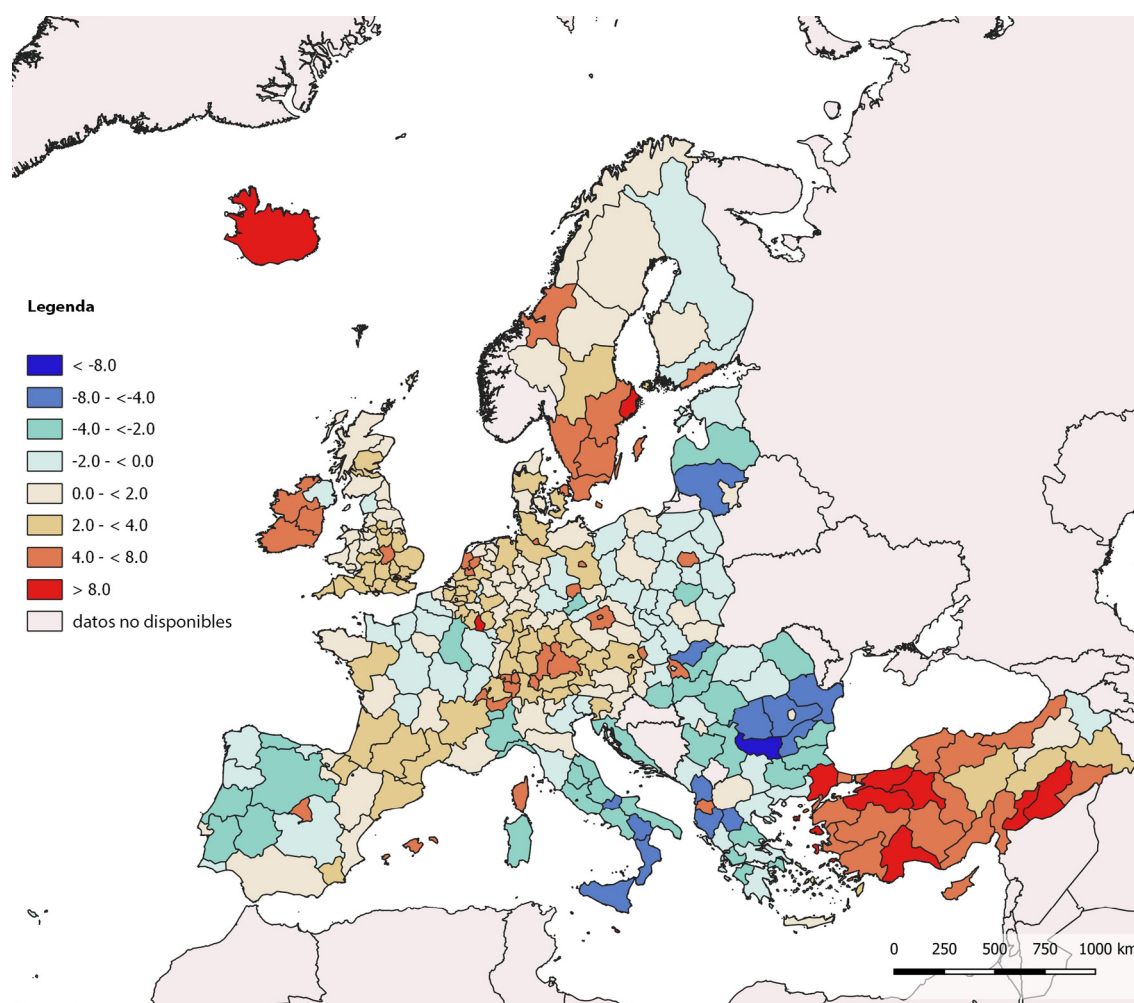
En España, las regiones con los valores más bajos de densidad de población son Aragón, Extremadura, Castilla y León y Castilla-La Mancha, mientras que las regiones con los valores más altos



son la Comunidad de Madrid, País Vasco, Cataluña y Comunidad Valenciana. En Francia, por otro lado, los valores más bajos de densidad de población se encuentran a lo largo de una franja occidental de Norte a Sur, mientras que los valores más altos se concentran principalmente en Île de France, Alsacia y Nord Pas de Calais.

El mapa 4 indica la evolución demográfica en Europa entre 2015 y 2020, a escala regional NUTS 2.

**MAPA 4. EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA EN EUROPA ENTRE 2015 Y 2020 (NUTS 2)**



Fuente: Eurostat. Demografía-datos regionales (demo\_r\_d2jan).

En España, durante el periodo 2015-2020, las regiones ubicadas en la mitad occidental experimentaron una disminución de población. Sin embargo, las regiones situadas en los Pirineos, en el entorno de la costa mediterránea y la Comunidad de Madrid experimentaron un aumento en su población.

En Francia, al igual que en España, se observa una división en dos grandes bloques demográficos. Por un lado, todas las regiones del Sur y de la costa atlántica han experimentado un crecimiento poblacional positivo. Por otro lado, el resto de las regiones, a excepción de Alsacia e Île de France, han experimentado una reducción en sus poblaciones.

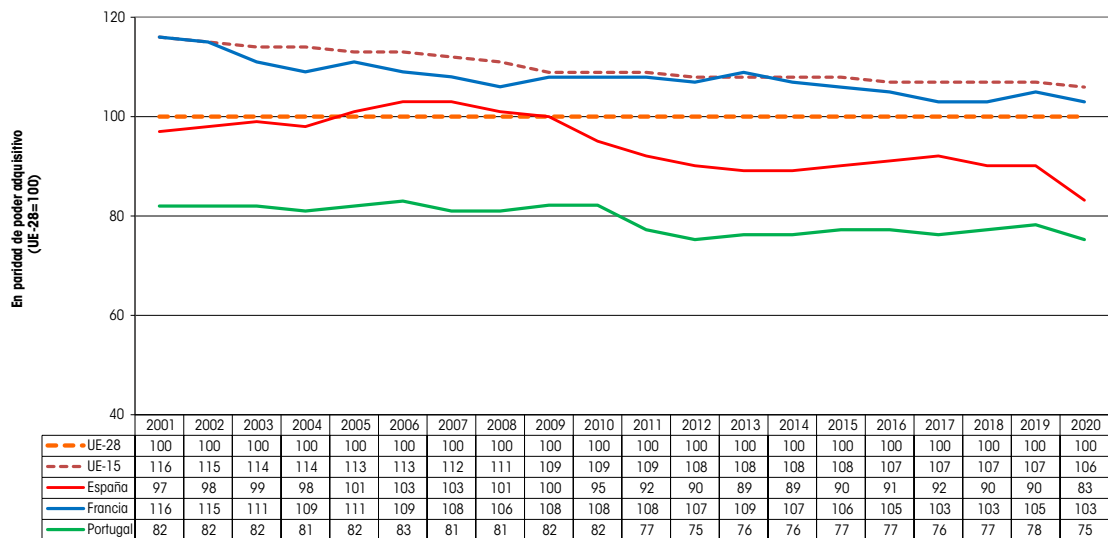


## 2.5. Datos económicos generales

En este apartado se presentarán los principales datos económicos de Francia y España y de sus regiones fronterizas, como marco geográfico principal donde se realiza el estudio de los flujos pirenaicos. Más concretamente, se analizan los datos de PIB y de poder adquisitivo ente 2001 y 2020 y se comparan con sus valores para el conjunto de la Unión Europea y de la antigua UE-15.

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

**GRÁFICO 3. EVOLUCIÓN DEL PIB A PRECIOS DE MERCADO EN TÉRMINOS DE PPA (UE-28=100)  
(PERIODO 2001-2020)**



Fuente: Eurostat. Precios - Paridad de poder adquisitivo (prc\_ppp\_ind). NA\_ITEM: "Volume indices of real expenditure per capita in PPS (EU28=100)".

Tras los descensos observados en España entre 2008 y 2014 y en Portugal entre 2010 y 2012, el PIB per cápita en PPA (PIB/PPA) de ambos países se estabilizó y mostró una ligera recuperación en diferentes periodos. En el caso de España, esta recuperación tuvo lugar entre 2016 y 2017, mientras que en Portugal fue entre 2018 y 2019. Sin embargo, desde entonces, el PIB per cápita en PPA ha vuelto a experimentar una caída significativa en ambos países. En el periodo 2017-2020, el PIB per cápita en PPA de España ha disminuido en un 10 %, alejándose de la media de la UE-28.

En el caso de Francia, se observó una disminución del PIB per cápita en PPA a partir de 2014, y esta tendencia se prolongó hasta 2018. Sin embargo, al igual que en Portugal, hubo una ligera recuperación en 2019. Lamentablemente, en el año 2020, el PIB per cápita en PPA volvió a caer, acercándose al nivel promedio de la UE-28.

El descenso del PIB per cápita en PPA experimentado por los tres países en 2020 se debe, entre otros factores, a la disminución de la actividad económica provocada por la pandemia del COVID-19. Sin embargo, este descenso no ha sido uniforme en los tres países. En el caso de

3 La paridad de poder adquisitivo (PPA): Indicador de las diferencias de niveles de precios entre países. Proporciona una comparación directa de las unidades de moneda necesarias para adquirir una determinada cantidad de bienes o servicios en distintos países.



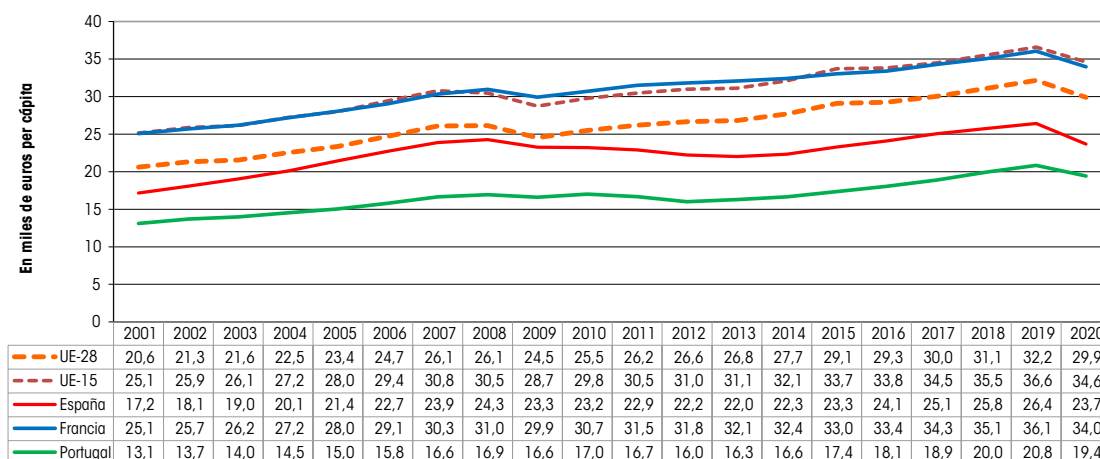
España, ha sido más pronunciado (-7,8 %) que para el conjunto de la UE-15 (-0,9 %). Además, dentro de la UE-15, los 15 países han experimentado desarrollos muy diferentes. Algunos países, como los del Sur (España, Francia, Grecia, Italia y Portugal) y el Reino Unido, tuvieron un PIB per cápita en PPA por debajo o igual a la media de la UE-15 en 2020. Por otro lado, los otros nueve países, excepto Austria que experimentó una ligera disminución, experimentaron un aumento en su PIB per cápita en PPA.

La diferencia entre el PIB per cápita en PPA de la UE-15 y el de la UE-28 experimentó una ligera disminución entre 2009 y 2015. Sin embargo, esta tendencia se ha revertido desde entonces y se observa un mayor acercamiento entre ambos valores. Esto se debe principalmente a que el PIB per cápita en PPA de los 13 países más recientes se está acercando gradualmente al de los 15 miembros principales de la UE.

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. Por ese motivo, en el gráfico 4 se muestra la evolución del PIB a precios de mercado (en miles de euros per cápita).

El gráfico 4 muestra que el PIB per cápita ha experimentado una tendencia creciente desde 2010 para Francia, y desde 2013 y 2014 para Portugal y España. Los valores indican un aumento gradual en el PIB por persona en esos países a lo largo de los años mencionados.

**GRÁFICO 4. EVOLUCIÓN DEL PIB A PRECIOS DE MERCADO EN MILES DE EUROS PER CÁPITA (PERIODO 2001-2020)**



Fuente: Eurostat. Precios - Paridad de poder adquisitivo (prc\_ppp\_ind). NA\_ITEM: *Nominal expenditure per inhabitant*.

En los últimos diez años, se observó un periodo de crecimiento del PIB per cápita para Francia, la UE-15, la UE-28, Portugal y España que se extendió hasta 2019. Para Francia, la UE-15 y la UE-28, este periodo comenzó en 2010, mientras que para España y Portugal comenzó en 2014 y 2013 respectivamente. Durante el periodo 2016-2019, los crecimientos fueron bastante similares entre Francia y la UE-15 (8 %), así como entre España y la UE-28 (alrededor del 10 %). En el caso de Portugal, el crecimiento fue aún mayor, alcanzando el 15 %.

En el año 2020 se ha producido un cambio de tendencia respecto a años anteriores, produciéndose descensos significativos respecto a 2019, siendo la consecuencia fundamental la pandemia del COVID-19. La UE-15 y Francia han sido las menos afectadas con disminuciones del 5,4 %

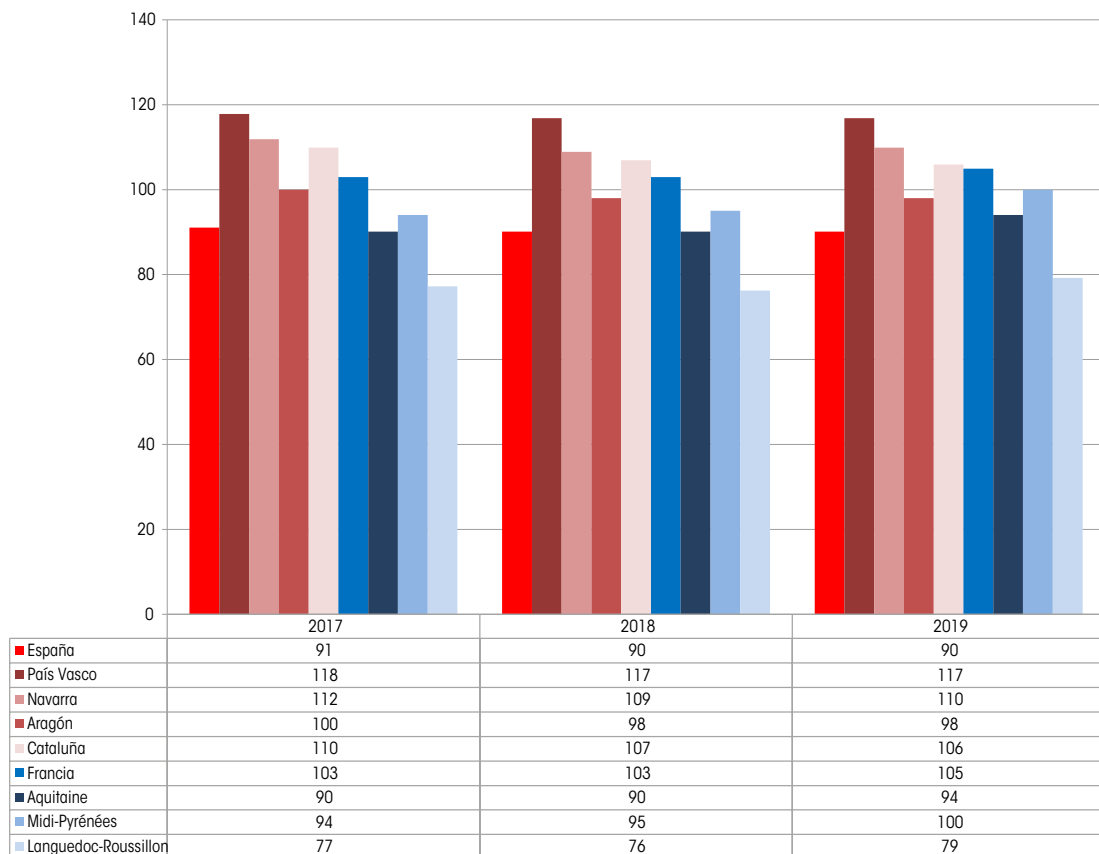


y 5,8 % respectivamente, mientras que España ha tenido un descenso más pronunciado, alcanzando un valor del 10,3 %.

A pesar de estas variaciones, desde el año 2015, las cinco categorías han seguido tendencias casi paralelas, y se ha observado una similitud notable entre las curvas de Francia y la UE-15.

A continuación, se realiza una comparación de la situación económica de las regiones fronterizas en términos de PIB per cápita en estándar de poder adquisitivo (EPA), expresado como porcentaje de la media de la UE-28.

**GRÁFICO 5. EVOLUCIÓN DEL PIB DE LAS REGIONES FRONTERIZAS EN TÉRMINOS DE ESTÁNDAR DE PODER ADQUISITIVO (EPA) EN PORCENTAJE DE LA MEDIA DE LA UE-28 (2017-2019)**



Fuente: Eurostat. Estadísticas regionales. Cuentas económicas regionales (nama\_10r\_2gdp).

En Francia, el PIB per cápita en EPA sigue siendo superior al promedio de la UE-28, mientras que en España el PIB per cápita en EPA se sitúa por debajo de la media de la UE-28. Sin embargo, se observa una reversión de las tendencias en los últimos años.

En el ámbito regional, históricamente las cuatro regiones fronterizas españolas tenían un PIB per cápita en EPA superior al de las tres regiones fronterizas francesas. Sin embargo, en 2019, la región de Midi-Pyrénées superó a la región de Aragón, alcanzando al mismo tiempo el promedio de la UE-28. Esto representa un cambio significativo, ya que no ocurría desde 2006.

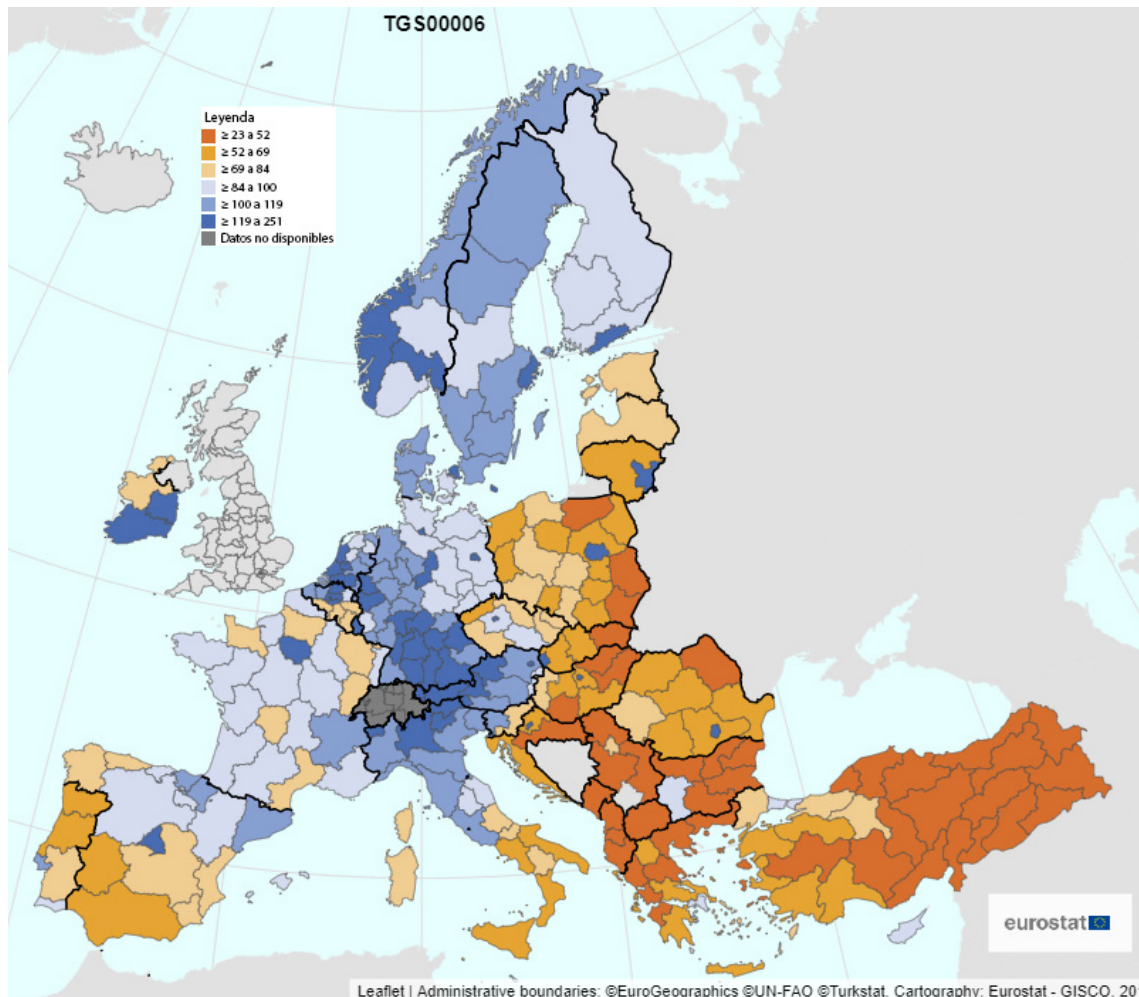
En el caso de España, después de cuatro años de estabilidad o ligero aumento en el PIB per cápita en EPA entre 2013 y 2017, las cuatro regiones fronterizas experimentaron una disminución en este indicador durante los años 2018 y 2019, volviendo al valor de 2013. A pesar de esto,



a excepción de Aragón, las regiones fronterizas españolas tienen un PIB per cápita en EPA superior al promedio de la UE-28 e incluso al promedio francés.

El mapa 5 muestra el PIB en Europa expresado en EPA per cápita (en % de la media de la UE-28) en el año 2019, a escala regional NUTS 2.

**MAPA 5. PIB REGIONAL (NUTS2) EN 2019 EXPRESADO EN EPA PER CÁPITA  
(EN % DE LA MEDIA DE LA UE-28)**



Fuente: Eurostat. Cuentas nacionales anuales. Cuentas económicas regionales (f\_nama\_reg) (tgs00006).

En España, se ha observado una fuerte asimetría en la distribución del PIB per cápita en EPA, con valores más bajos en el Sur y valores más altos en el Norte, especialmente en las regiones fronterizas y en la Comunidad de Madrid. Esto ha sido señalado en los informes OTP nº 8 Y OTP nº 9.

En Francia, solo algunas regiones, como Rhône-Alpes, Midi-Pyrénées e Île-de-France, han mostrado un PIB per cápita en EPA superior a 100 en el año 2019, con Aquitania acercándose a este umbral.

A nivel europeo, se han identificado como las regiones más dinámicas desde el punto de vista económico en 2019 aquellas ubicadas en el norte de Italia, el norte de Bélgica, los Países Bajos, Dinamarca, Suecia, Austria, el sur y oeste de Alemania, e Irlanda del Sur. Por el contrario, Grecia, Portugal y las regiones meridionales de Italia y España presentan un PIB per cápita en EPA significativamente más bajo que la media de la UE.



## 2.6. El comercio exterior

En 2019, el comercio exterior de España y Portugal con otros países europeos ascendió a 464,9 mil millones de euros, lo que supuso un aumento del 7,1 % en comparación con 2017 (434 mil millones de euros). Su distribución entre los diferentes grupos de países (UE-15, resto de la UE-28, candidatos a la adhesión a la UE y resto de Europa) se indica en la tabla 3a siguiente.

**TABLA 3a. INTERCAMBIOS COMERCIALES DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA EN 2019  
(EN MILES DE MILLONES DE EUROS)**

	Importaciones			Exportaciones			Total		
	España	Portugal	Península Ibérica	España	Portugal	Península Ibérica	España	Portugal	Península Ibérica
Antigua UE-15	158,7	33,6	192,2	152,1	27,6	179,7	310,8	61,2	372,0
Resto de la UE-28	23,9	3,1	27,0	21,5	3,0	24,4	45,3	6,1	51,4
Candidatos UE	7,9	1,0	8,8	4,9	0,6	5,5	12,8	1,6	14,4
Resto de Europa	13,1	2,5	15,6	10,5	1,1	11,6	23,6	3,6	27,2
<b>Total</b>	<b>203,5</b>	<b>40,2</b>	<b>243,6</b>	<b>189,0</b>	<b>32,3</b>	<b>221,3</b>	<b>392,4</b>	<b>72,5</b>	<b>464,9</b>

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

En 2020, los intercambios comerciales entre España y Portugal y el resto de países europeos alcanzaron un valor monetario de 414,9 mil millones de euros. Su distribución entre los diferentes grupos de países (antigua UE-15, resto de la UE-28, candidatos de la UE y resto de Europa) es la que se muestra en la tabla 3b siguiente.

**TABLA 3b. INTERCAMBIOS COMERCIALES DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA EN 2020  
(EN MILES DE MILLONES DE EUROS)**

	Importaciones			Exportaciones			Total		
	España	Portugal	Península Ibérica	España	Portugal	Península Ibérica	España	Portugal	Península Ibérica
Antigua UE-15	142,6	27,8	170,4	143,2	24,9	168,0	285,7	52,7	338,4
Resto de la UE-28	17,9	2,9	20,8	16,8	2,7	19,5	34,7	5,6	40,3
Candidatos UE	6,6	0,8	7,4	4,7	0,6	5,3	11,3	1,4	12,7
Resto de Europa	10,7	1,4	12,1	10,3	1,1	11,4	21,0	2,5	13,5
<b>Total</b>	<b>177,7</b>	<b>32,9</b>	<b>210,7</b>	<b>175,0</b>	<b>29,2</b>	<b>204,2</b>	<b>352,7</b>	<b>62,2</b>	<b>414,9</b>

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

La mayor parte de los intercambios comerciales en unidades monetarias de la Península Ibérica con Europa tienen como origen y destino la UE-28 y, más concretamente, en los miembros de la antigua UE-15. Estos países representan una cuota de mercado del 81,6 %, salvo para Portugal, donde este valor se eleva al 84,7 %. A la agrupación anterior le siguen los países integrados en la UE a partir de 2004 y los que constituyen la agrupación "Resto de Europa" con un 9,7 %





y un 5,7 % respectivamente. Finalmente, la agrupación "Candidatos de la UE" representa solo el 3,1 % del comercio total.

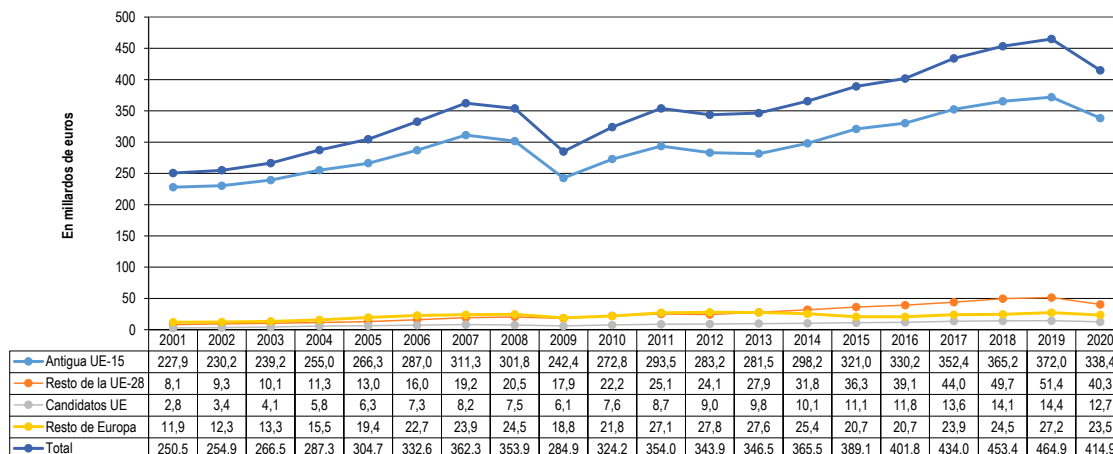
La distribución de las importaciones y exportaciones en unidades monetarias de la Península Ibérica muestra un ligero desequilibrio a favor de las importaciones. En general, las importaciones representan el 50,8 % del total, mientras que las exportaciones constituyen el 49,2 %.

En el caso específico de España, el saldo comercial es muy similar al de la Península Ibérica en su conjunto, con las importaciones representando el 50,4 % y las exportaciones el 49,6 %.

Por otro lado, en el caso de Portugal, el desequilibrio es más pronunciado, ya que las importaciones representan el 53 % del total, mientras que las exportaciones constituyen el 47 %.

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 2001-2020.

**GRÁFICO 6. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA ENTRE 2001 Y 2020 (EN MILES DE MILLONES DE EUROS)**



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

Entre los años 2017 y 2019, todos los grupos de países experimentaron un aumento en los intercambios comerciales en unidades monetarias con la Península Ibérica, siguiendo la tendencia observada desde 2014. Sin embargo, en 2020 se produjo una disminución significativa de los intercambios comerciales debido a la pandemia del COVID-19, alcanzando niveles similares a los del periodo 2016-2017.

Durante el periodo 2014-2019, el intercambio comercial entre la Península Ibérica y el conjunto de Europa aumentó un 27,2 %. En la antigua UE-15, el incremento fue del 24,7 %, mientras que para los demás estados miembros de la UE-28 fue del 61,6 % y para los países candidatos a la UE del 42,6 %. Después de un fuerte crecimiento en 2016-2017, se observó una desaceleración en los tres años siguientes, con un aumento del 8 % en 2017, 4,5 % en 2018 y 2,5 % en 2019 para el total de Europa.

En 2020, los intercambios comerciales entre la Península Ibérica y Europa experimentaron una caída del 10,8 %. El descenso en los intercambios con los países de la antigua UE-15 fue del 9 %, siendo menos pronunciado que en las demás agrupaciones: 21,6 % para el resto de



la UE-28, 11,8 % para los candidatos a la UE y 13,6 % para el resto de Europa. Esta disminución se debe en gran parte a los efectos de la pandemia del COVID-19 en el comercio internacional.

La tabla 4a muestra los intercambios comerciales de España y Portugal con Europa geográfica en unidades físicas para el año 2019, que ascendió a 236,8 millones de toneladas, lo que representa un aumento del 3,4 % en comparación con 2017 (229,1 millones de toneladas).

Los tonelajes se desglosan en diferentes grupos de países (UE-15, resto de la UE-28, candidatos a la UE y resto de Europa) y por tipología de flujos (importaciones y exportaciones).

**TABLA 4a. INTERCAMBIOS COMERCIALES DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA EN 2019  
(EN MILLONES DE TONELADAS)**

	Importaciones			Exportaciones			Total		
	España	Portugal	Península Ibérica	España	Portugal	Península Ibérica	España	Portugal	Península Ibérica
Antigua UE-15	63,3	11,3	74,6	83,3	12,2	95,5	146,6	23,5	170,1
Resto de la UE-28	9,2	1,5	10,7	7,3	0,9	8,2	16,4	2,4	18,8
Candidatos UE	7,5	0,9	8,4	3,4	0,7	4,1	10,9	1,6	12,5
Resto de Europa	25,5	5,5	31,0	4,0	0,5	4,4	29,5	5,9	35,4
<b>Total</b>	<b>105,4</b>	<b>19,2</b>	<b>124,7</b>	<b>98,0</b>	<b>14,2</b>	<b>112,2</b>	<b>203,4</b>	<b>33,4</b>	<b>236,8</b>

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

La tabla 4b muestra los intercambios comerciales de España y Portugal con Europa geográfica en unidades físicas para el año 2020, que ascendió a 220,6 millones de toneladas, lo que representa una disminución del 6,8 % en comparación con el año anterior.

**TABLA 4b. INTERCAMBIOS COMERCIALES DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA EN 2020  
(EN MILLONES DE TONELADAS)**

	Importaciones			Exportaciones			Total		
	España	Portugal	Península Ibérica	España	Portugal	Península Ibérica	España	Portugal	Península Ibérica
Antigua UE-15	61,1	10,7	71,8	79,1	11,4	90,6	140,2	22,1	162,4
Resto de la UE-28	8,1	1,2	9,3	6,9	0,8	7,7	15,1	1,9	17,0
Candidatos UE	7,1	0,8	8,0	3,0	0,8	3,8	10,1	1,6	11,7
Resto de Europa	21,6	3,6	25,2	3,9	0,4	4,3	25,5	4,0	29,5
<b>Total</b>	<b>98,0</b>	<b>16,3</b>	<b>114,3</b>	<b>93,0</b>	<b>13,4</b>	<b>106,4</b>	<b>191,0</b>	<b>29,7</b>	<b>220,6</b>

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

La distribución de los intercambios comerciales en unidades físicas con las diferentes agrupaciones de países muestra algunas diferencias con respecto a la distribución en unidades monetarias. En el año 2020, los intercambios comerciales en unidades físicas con la agrupación "Antigua UE-15" representaron el 73,6 %, mientras que en unidades monetarias este valor fue del 81,6 %. En el caso de la agrupación "Resto de Europa", los intercambios comerciales en unidades físicas representaron el 13,4 %, mientras que en unidades monetarias este valor fue del 5,7 %.

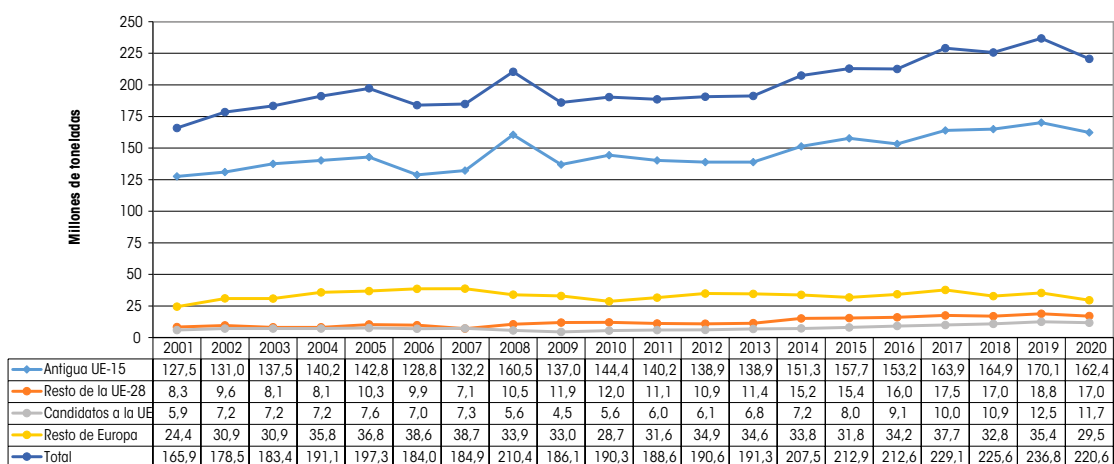


Esta diferencia es aún más marcada al considerar solo las importaciones. En unidades físicas, los intercambios comerciales con la agrupación "Antigua UE-15" representaron el 62,8 %, mientras que en unidades monetarias este valor fue del 80,9 %. Para la agrupación "Resto de Europa", los intercambios comerciales en unidades físicas representaron el 22 %, mientras que en unidades monetarias este valor fue del 5,75 %.

En cuanto a la distribución de importaciones y exportaciones en unidades físicas, se observa un ligero desequilibrio a favor de las importaciones (51,8 % frente a 48,2 %). Sin embargo, esta distribución varía significativamente según la agrupación considerada. En la agrupación "Antigua UE-15", el peso de las importaciones fue del 44,2 %, mientras que el de las exportaciones fue del 55,8 %. En la agrupación "Resto de Europa", estos porcentajes fueron del 85,4 % para las importaciones y del 14,6 % para las exportaciones.

A continuación, el gráfico 7 muestra la evolución de los intercambios comerciales de España y Portugal con la Europa geográfica en toneladas de mercancía a lo largo del periodo 2001-2020.

**GRÁFICO 7. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA ENTRE 2001 Y 2020 (EN MILLONES DE TONELADAS)**



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

Entre 2001 y 2020, el comercio exterior en unidades físicas de España y Portugal con los países de la Europa geográfica experimentó un crecimiento del 33 %, con una tasa de crecimiento media interanual del 1,5 %. Durante este periodo, los países integrados en la UE a partir de 2004 y los países candidatos a entrar en la UE experimentaron un crecimiento relativo más alto en sus intercambios comerciales con la Península Ibérica, con un aumento cercano al 100 %. En cambio, la antigua UE-15 registró un crecimiento del 27,4 %.

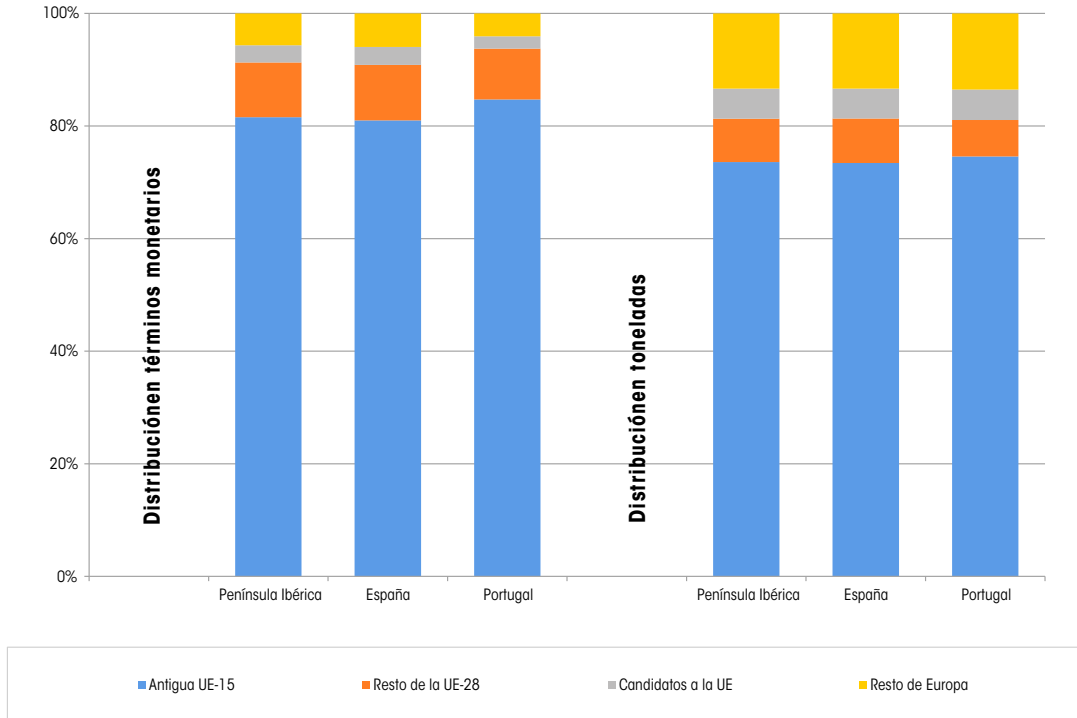
Después de un periodo de estancamiento en los intercambios comerciales en unidades físicas entre la Península Ibérica y Europa durante los años 2014-2016, se observó una tendencia creciente que se mantuvo hasta 2019, con un crecimiento del 11,4 % entre 2016 y 2019. Sin embargo, en el año 2020 se produjo una disminución del 6,8 % en los intercambios comerciales en comparación con el año anterior.

En 2020, todos los grupos de países experimentaron una disminución en las unidades físicas de mercancías intercambiadas. Entre ellos, la agrupación "Resto de Europa" experimentó la mayor disminución relativa (-16,7 %), casi alcanzando el nivel de 2010, el más bajo observado desde 2002.



El gráfico 8 permite comparar la importancia de los distintos grupos geográficos en los intercambios comerciales de España y Portugal en el año 2020 en términos económicos y en toneladas.

**GRÁFICO 8. DISTRIBUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA EN 2020 (%)**

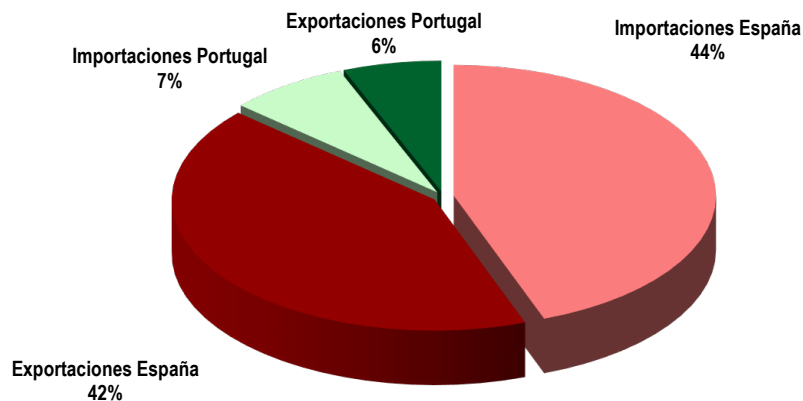


Fuente: Eurostat. Comercio exterior (*Easy Comext Datasets - EU trade since 1988 by CN8*).

El gráfico 8 muestra la importancia del comercio exterior de la Península Ibérica con los países de la antigua UE-15, representando el 73,6 % del total de los intercambios comerciales en unidades físicas y el 81,6 % cuando se expresan en unidades monetarias. Además, se observa una baja participación de los intercambios comerciales fuera de la UE, tanto en unidades físicas (18,7 %) como en unidades monetarias (8,7 %).

El gráfico 9 permite identificar la importancia de las importaciones y las exportaciones en los intercambios comerciales de España y Portugal con Europa en 2020.

**GRÁFICO 9. PARTICIPACIÓN DE ESPAÑA Y PORTUGAL EN LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES CON EUROPA EN 2020 (%)**



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



La participación de España en los intercambios comerciales de la Península Ibérica con el resto de Europa geográfica es del 85 % cuando se expresan en unidades monetarias y del 86,6 % en unidades físicas. En el caso de Portugal, estos porcentajes son del 15 % en unidades monetarias y del 13,4 % en unidades físicas.

En el gráfico 9 también se puede vislumbrar la balanza comercial de la Península Ibérica, de España y de Portugal con el resto de la Europa geográfica. En la Península Ibérica, esta balanza comercial muestra un ligero desequilibrio a favor de las importaciones, tanto en términos de unidades físicas como en términos monetarios. En el año 2020, la proporción de exportaciones en los intercambios comerciales con Europa fue del 49 % en términos monetarios y del 48 % en términos de unidades físicas. Estos valores han experimentado un ligero aumento desde 2017, cuando las exportaciones representaban el 48 % del total en términos monetarios y el 46 % en términos de unidades físicas.

En el caso de España, el desglose entre importaciones y exportaciones es casi equilibrado en términos monetarios, con un 50,4 % de importaciones y un 49,6 % de exportaciones. En términos de unidades físicas, las importaciones representan el 51,3 % y las exportaciones el 48,7 %. Por otro lado, en el caso de Portugal, el desequilibrio en la balanza comercial es algo más pronunciado, con un 53 % de importaciones y un 47 % de exportaciones en términos monetarios, y un 54,9 % de importaciones y un 45,1 % de exportaciones en términos de unidades físicas.

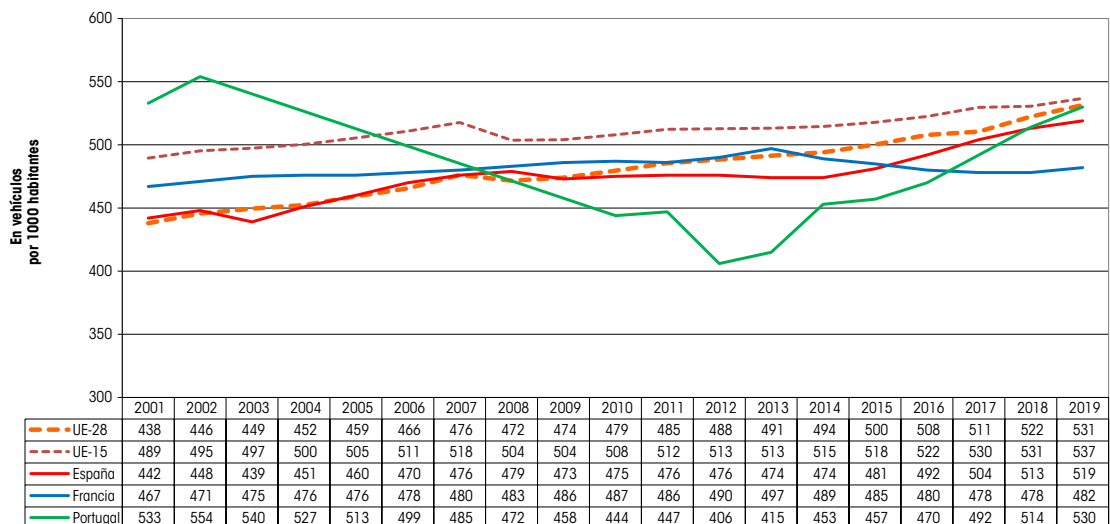


## 2.7. Tasa de motorización

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 el conjunto de los países de la UE-15 y la UE-28 entre 2001 y 2019. Ante la falta de datos en Eurostat sobre la tasa de motorización de ambas agrupaciones, ésta se ha estimado a partir del número de turismo y la población de los países que las componen.

**GRÁFICO 10. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE MOTORIZACIÓN ENTRE 2001 Y 2019  
(NÚMERO DE VEHÍCULOS POR 1000 HABITANTES)**



Los datos de Portugal entre 2001 y 2009 (ambos incluidos) se han obtenido de ediciones anteriores del informe del OTP.

En el cálculo de los valores de la tasa de motorización del año 2017 para la UE-28 y la UE-15, no se han tenido en cuenta ni Grecia ni Polonia al no estar disponibles la información sobre su parque de turismo.

Fuente: Eurostat. Transporte-Transporte por carretera (road\_eqs\_carhab). Transporte-Transporte por carretera (fran\_r\_vehst). Población-Demografía (demo\_pjan) y Servicio de estadística del ministerio francés (SDES).

Entre 2001 y 2019, la tasa de motorización en la UE-28 y la UE-15 aumentó de 438 a 531 turismo por cada mil habitantes y de 489 a 537 turismo por cada mil habitantes, respectivamente. En España, también se observó una tendencia creciente, pasando de 442 turismo por cada mil habitantes en 2001 a 519 turismo por cada mil habitantes en 2019.

Por otro lado, Francia mantuvo una tasa de motorización relativamente estable durante el mismo periodo. Después de alcanzar un pico de casi 500 turismo por cada mil habitantes, la tasa se mantuvo alrededor de los 480 turismo por cada mil habitantes.

En Portugal, después de una caída en 2012 y 2013, la tasa de motorización ha aumentado cada año, llegando a superar la de España a partir de 2018, con 530 turismo por cada mil habitantes en 2019.





TABLA 5. PUNTOS DE PASO FRONTERIZO DE LOS PIRINEOS (2019)

LADO FRANCÉS		LADO ESPAÑOL	
Carretera	Identificación del paso	Identificación del paso	Carretera
<b>RD 912</b>	<b>Hendaye</b>	<b>Irún</b>	<b>GI-636-H</b>
<b>RD 810</b>	<b>Hendaye (Béohobie)-Bordeaux</b>	<b>Donostia/San Sebastián-Irún</b>	<b>GI-636</b>
<b>A 63</b>	<b>Hendaye (Bariatou)-Bayonne</b>	<b>Donostia/San Sebastián-Irún</b>	<b>A-8-A</b>
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 4 + RD 20	Ainhoa-Dancharia-Bayonne	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
RD 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	Col du Somport-Pau	Huesca-Somport	N-330a
RD 934	Col du Pourtalet-Pau	Huesca-Portalet	A-136
RD 929	Aragnouet-Lannemezan	Barbastro-Bielsa	A-138
RD 618	Col du Portillon-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'Urgel-Andorra</b>	<b>N-145</b>
<b>RN 20</b>	<b>Ur-Toulouse</b>	<b>Puigcerdà-Barcelona</b>	<b>N-154</b>
Voie Communale	Bourg-Madame	Puigcerdà	N-152
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>RD 900</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>
RD 914	Cerbère-Perpignan	Barcelona-Figueres-Port Bou	N-260

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras, Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires. DREAL Occitanie.





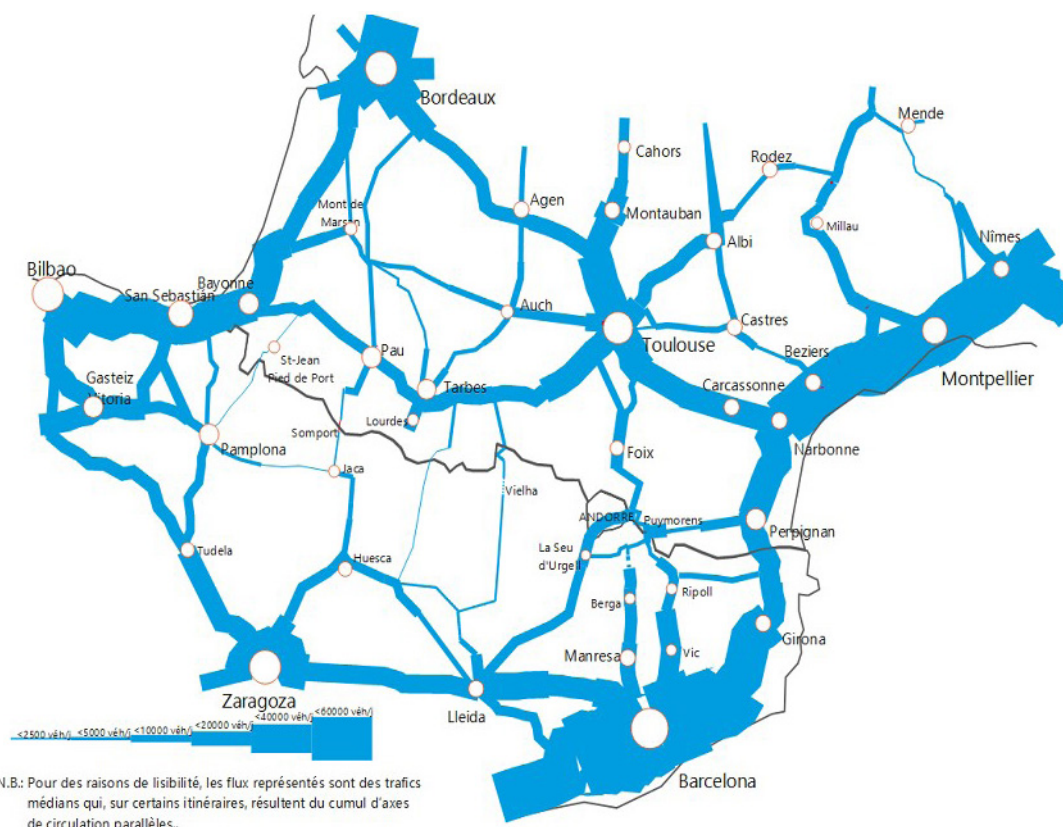
En algunos de los pasos pirenaicos anteriores existen restricciones o prohibiciones a la circulación de vehículos pesados (VP). Concretamente:

- En el lado francés de la fachada atlántica, la circulación de vehículos pesados (VP) 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 el lado francés de la fachada mediterránea, los camiones de más de 11 toneladas no pueden atravesar el pueblo del Perthus por la RD 900 y la circulación de vehículos pesados (VP) de más de 20 toneladas está prohibida en la RD 914, entre Port-Vendres y la frontera.
- En la carretera local de Bourg-Madame (antes RN 20) 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 desde el año 2007. La circulación de vehículos pesados (VP) afectados por esta prohibición se trasladó al paso de Ur-Toulouse.

### 3.1.2. Tráfico total

El mapa 7 muestra la intensidad media diaria (IMD) en los principales pasos fronterizos en 2019.

**MAPA 7. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE LOS PASOS FRONTERIZOS MÁS IMPORTANTES EN LA ZONA PIRENAICA EN 2019**

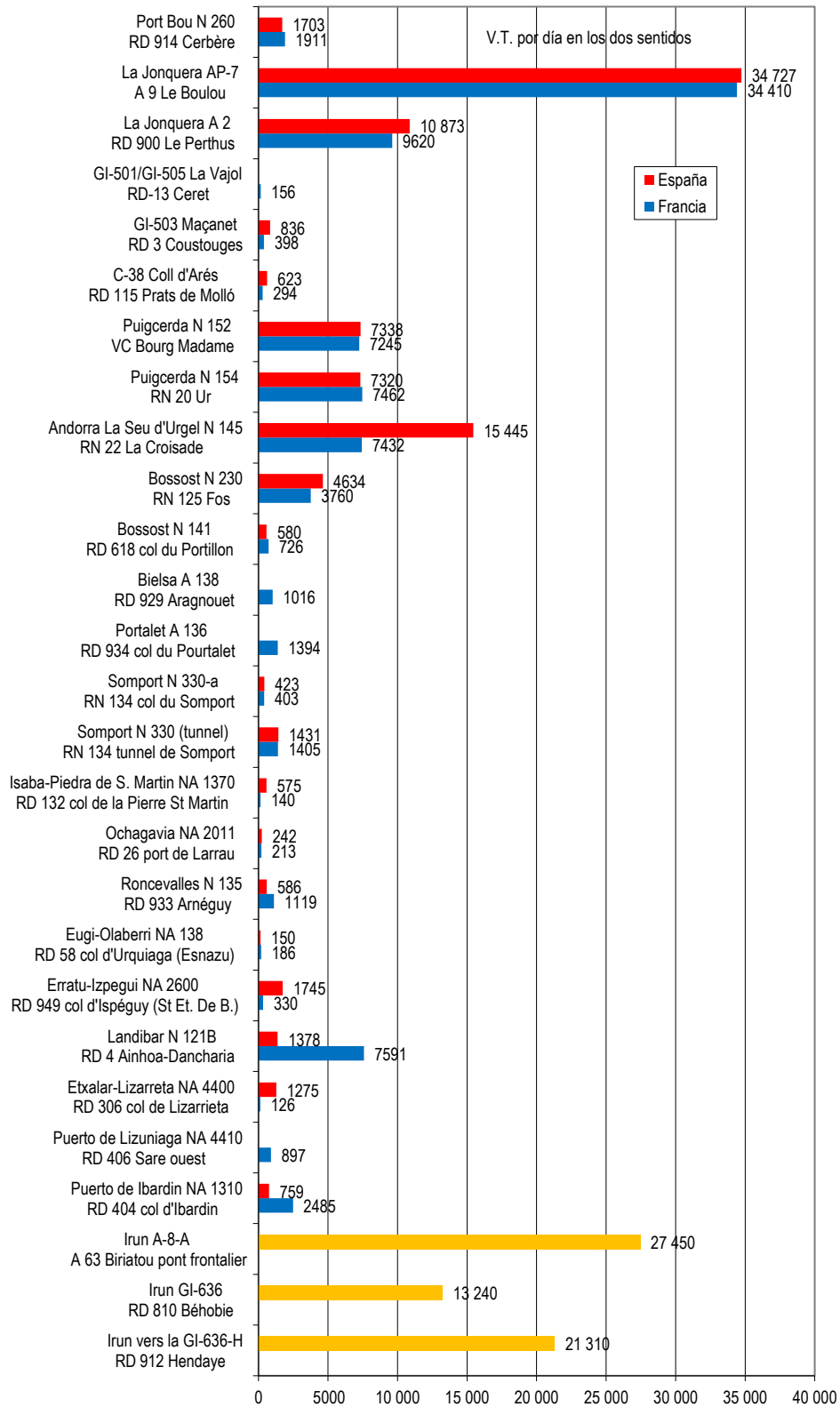


Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras, Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires. DREAL Occitanie.

Los gráficos 11a y 11b muestran la intensidad media diaria (IMD) de vehículos en los pasos fronterizos en 2019 y 2020.



**GRÁFICO 11a. IMD ANUAL DE LOS PASOS FRONTERIZOS EN EL AÑO 2019  
(INCLUIDOS TODOS LOS VEHÍCULOS)**



Los tres pasos fronterizos de Guipúzcoa aparecen en amarillo porque sus datos fueron modificados por el Cerema para reflejar el tráfico de vehículos efectivo, aunque las estaciones de aforo se encuentran en el lado español.

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras, Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires. DREAL Occitanie.

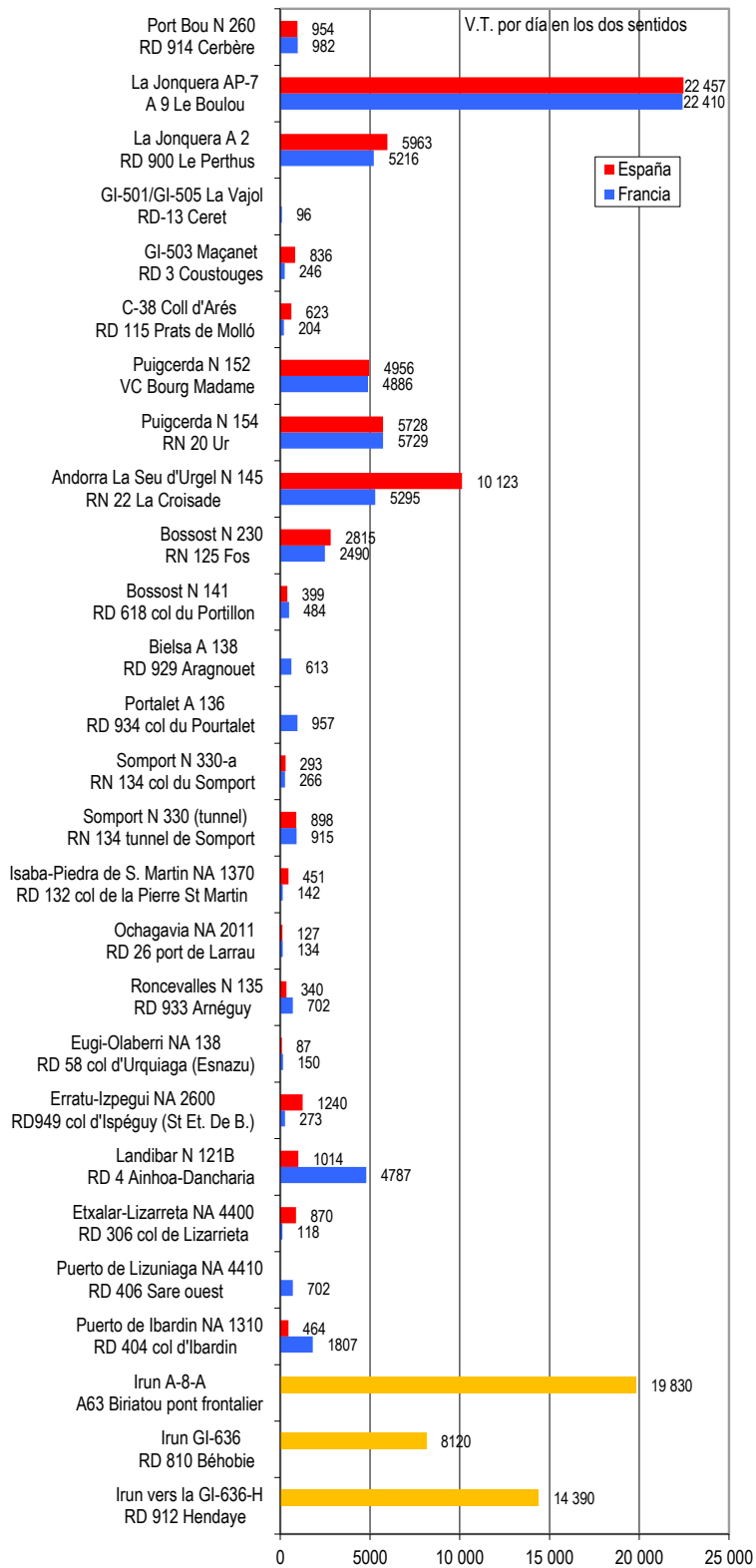


En 2019, la frontera entre Francia y España registró una Intensidad Media Diaria (IMD) de 152 719 vehículos/día. Esto representa un aumento del 4,9 % en comparación con la IMD del año 2017, que fue de 145 648 vehículos/día, según el informe anterior del Observatorio Hispano-Francés del Tráfico en los Pirineos (OTP n° 9).

El tráfico de las rutas atlánticas y mediterráneas constituye el 70,7 % del total. Dentro de las rutas atlánticas, se incluyen la autopista Irún AP-8/A 63 Bariatou y las carreteras costeras Irún GI-636-H/RD 912 Hendaya e Irún GI-636/RD 810 Béhobie. Mientras tanto, dentro de las rutas mediterráneas, se consideran la autopista La Jorquera AP-7/A 9 Le Boulou y las carreteras costeras La Jorquera A 2/RD 900 Le Perthus y Port Bou RN 260/RD 914 Cerbère.



**GRÁFICO 11b. IMD ANUAL DE LOS PASOS FRONTERIZOS EN EL AÑO 2020  
(INCLUIDOS TODOS LOS VEHÍCULOS)**



Los tres pasos fronterizos de Guipúzcoa aparecen en amarillo porque sus datos fueron modificados por el Cerema para reflejar el tráfico de vehículos efectivo, aunque las estaciones de aforo se encuentran en el lado español.

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras, Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires. DREAL Occitanie.



En 2020, se registró una media diaria de 101 944 vehículos cruzando la frontera entre Francia y España, lo que representa una disminución del 33,2 % en comparación con el año anterior (2019).

El tráfico de las rutas atlánticas, que incluye la autopista Irún AP-8/A 63 Bariatou y las carreteras costeras Irún GI-636-H/RD 912 Hendaya e Irún GI-636/RD 810 Béhobie, junto con las rutas mediterráneas, compuestas por la autopista La Jorquera AP-7/A 9 Le Boulou y las carreteras costeras La Jorquera A-2/RD 900 Le Perthus y Port Bou RN 260/RD 914 Cerbère, representaron el 69,6 % del total del tráfico.

Tradicionalmente, en este gráfico 11, se mostraban grandes diferencias entre los pares de datos (dato francés y dato español) de algunos pasos fronterizos. En esta edición del OTP se han tenido en cuenta una serie de consideraciones para representar un valor de IMD coherente de los distintos pasos fronterizos y se detallan a continuación:

- En el lado francés de los Pirineos se llevan a cabo desde 2014 nuevos aforos para una mejor estimación y homogeneización del tráfico por carretera que atraviesa la frontera, concretamente, Francia, a través del Cerema<sup>4</sup>, realiza recuentos rotativos, durante dos semanas en cada trimestre del año, en la frontera franco-española, en los siguientes siete ejes que no tienen estaciones de aforo permanentes en el lado francés (o si existen, no son representativos del tráfico fronterizo):
  - NA 1310 Puerto de Ibardin / RD 404 Col d'Ibardin
  - NA 4410 Puerto de Lizuñaga / RD 406 Sare Ouest
  - NA 4400 Etxalar-Lizarreta / RD 306 Col de Lizarrieta
  - N 121B Landibar / RD 4 + RD 20 Ainhoa-Dancharia
  - NA 2600 Errazu-Izpegui / RD 949 Col d'Ispéguy
  - NA 138 Eugi-Olaberri / RD 58 Col d'Urquiaga
  - N 135 Roncesvalles-RD 933 Arnéguy

Por este motivo, en estos siete pasos fronterizos juntamente con el de la N-152 Puigcerdà/Voie Commune Bour-Madame se escogerá el dato francés en el caso de existir grandes diferencias entre los datos de ambos lados de los Pirineos.

- En los pasos fronterizos para cruzar la frontera entre Hendaya e Irún, existen tres puentes sobre el río Bidasoa: el de la autopista AP-8/A 63 hacia Bariatou, el de la GI-636/RD 810 hacia Behovia, y el de la GI-636-H/RD 912 (puente de Santiago) hacia Hendaye. El Cerema efectúa observaciones visuales en esta zona para determinar la IMD de vehículos que cruzan la frontera evitando contabilizar el tráfico parásito.

En este caso, de existir diferencias significativas entre el dato registrado por la Dirección General de Carreteras y el Cerema, se escogerá el dato del Cerema, que será representado en amarillo por tratarse de un dato del lado español modificado.

- El único paso fronterizo en el que se representan los datos del lado francés y del lado español a pesar de su diferencia significativa es el paso N-145 Andorra-La Seu d'Urgell/RN 22 La Croisade. El motivo de su representación es que este paso no conecta directamente España con Francia, sino que conecta cada uno de los dos países con Andorra. Andorra genera por

---

<sup>4</sup> El Cerema es una entidad pública bajo la tutela del Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires.



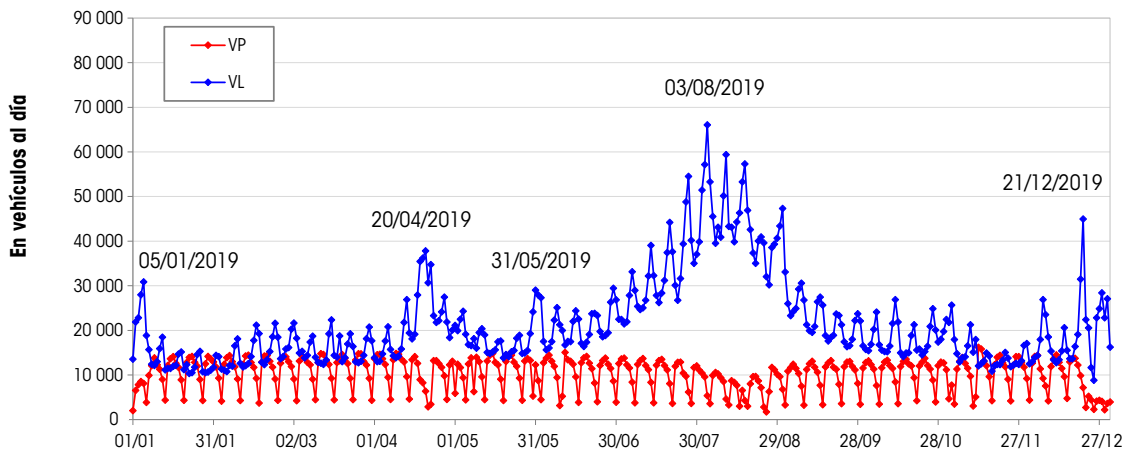
sí mismo un tráfico importante y desigual hacia Francia y hacia España, lo que queda reflejado en los datos de cada uno de los dos países en este punto fronterizo, con una diferencia entre ellos superior a 8000 vehículos/día.

- En el resto de los pasos fronterizos no debería existir diferencias significativas, de modo que se representen los valores de ambos lados de los Pirineos en el caso de existir datos.

Las carreteras que soportan mayor tráfico son las autopistas litorales: la A 63/AP-8 en la vertiente atlántica y la A 9/AP-7 en la mediterránea, así como el puente de Saint-Jacques entre Irún y Hendaya en el lado atlántico (GI-636-H/RD 912).

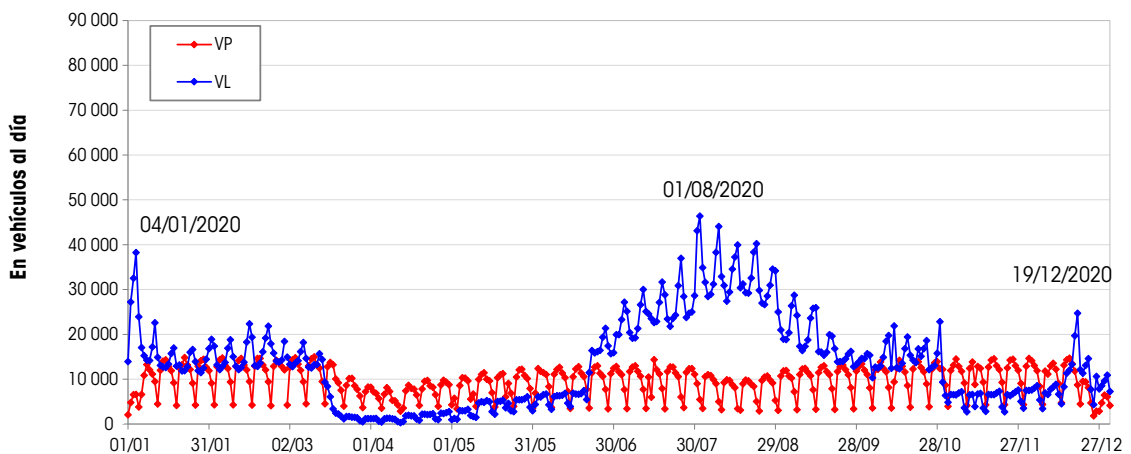
Los gráficos 12 y 13 representan los tráficos diarios de las dos autopistas durante 2017. Para evitar confusiones hay que señalar que el análisis realizado en Biriattou corresponde al peaje de la autopista A 63 y no al paso del punto fronterizo en el puente internacional.

**GRÁFICO 12a. EVOLUCIÓN DIARIA DEL TRÁFICO EN LA AUTOPISTA A 63 EN 2019 (BIRIATOU)**



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

**GRÁFICO 12b. EVOLUCIÓN DIARIA DEL TRÁFICO EN LA AUTOPISTA A 63 EN 2020 (BIRIATOU)**

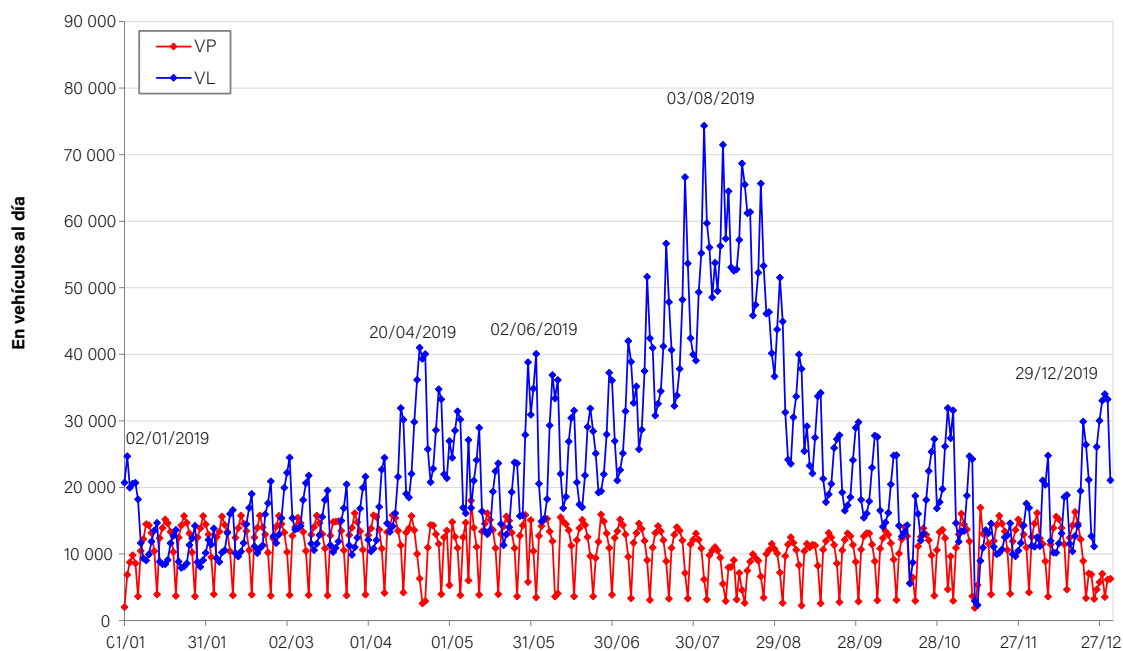


Fuente: Autoroutes du Sud de la France (ASF).

**GRÁFICO 13a. EVOLUCIÓN DIARIA DEL TRÁFICO**

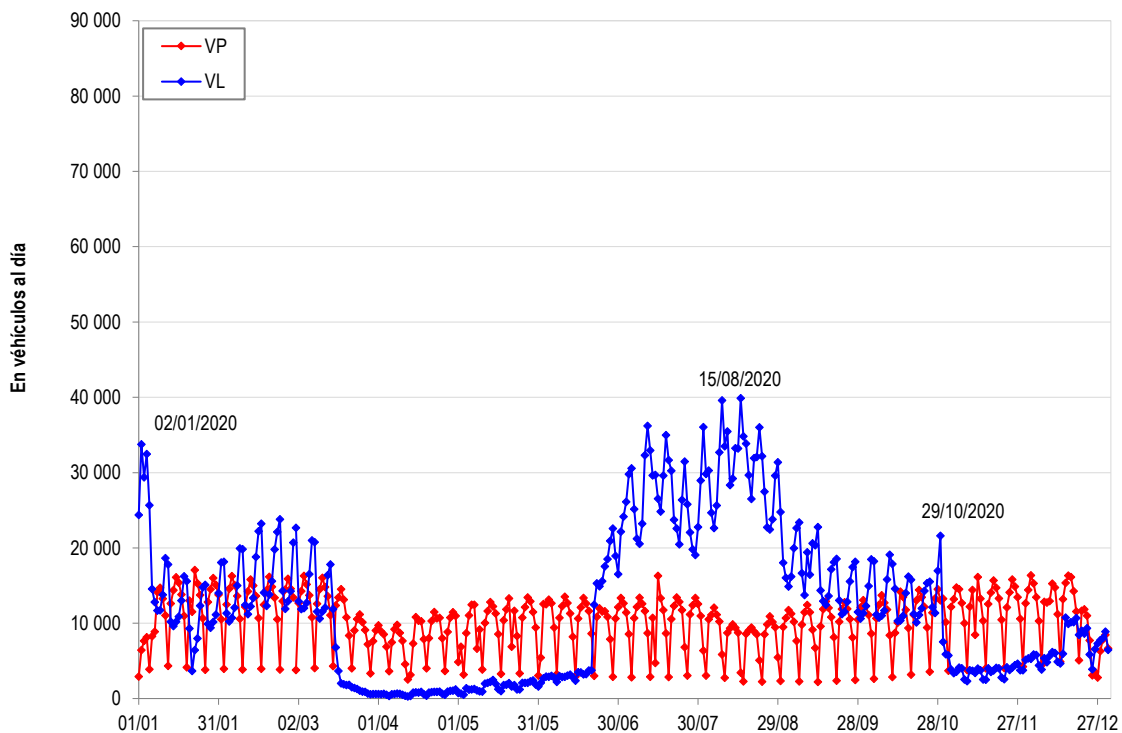


### EN LA AUTOPISTA A 9 EN 2019 (LE PERTHUS)



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

### GRÁFICO 13b. EVOLUCIÓN DIARIA DEL TRÁFICO EN LA AUTOPISTA A 9 EN 2020 (LE PERTHUS)



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

El análisis de los gráficos anteriores revela lo siguiente:

- Los meses de julio y agosto presentan la mayor intensidad de tráfico en ambas autopistas. En agosto se registra el máximo absoluto de circulación de vehículos ligeros (VL), mientras que

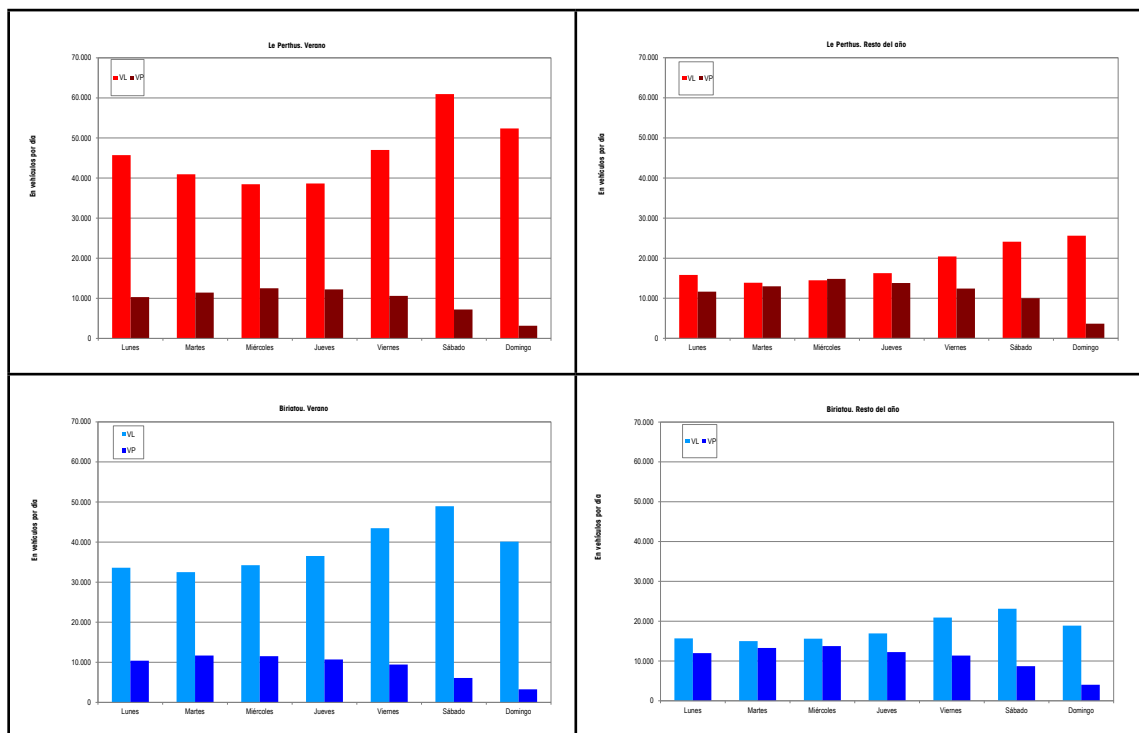


el tráfico de vehículos pesados (VP) disminuye en comparación con el resto del año debido a las restricciones especiales durante las vacaciones de verano.

- En el año 2019, se observan otros picos de tráfico de vehículos ligeros (VL) en días festivos y fines de semana largos. Específicamente, se destacan las festividades de Navidad, la Semana Santa en abril y el puente de la Ascensión en mayo (festivo nacional en Francia). Este último tuvo mayor influencia en la autopista A 9 que en la A 63.
- En el año 2020, se pueden apreciar claramente los periodos de confinamiento debido a la pandemia del COVID-19. El tráfico de vehículos pesados (VP) se vio ligeramente afectado por las restricciones de movilidad, mientras que el tráfico de vehículos ligeros (VL) experimentó una disminución significativa.

Para la realización de un análisis detallado del comportamiento de tráfico en las autopistas costeras en verano (julio y agosto) y durante el resto del año, el gráfico 14 muestra la intensidad media diaria por tipo de día durante estos dos periodos. Solo se representa el año 2019, ya que el año 2020 no es representativo debido a los periodos de confinamiento por la pandemia del COVID-19.

**GRÁFICO 14. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN LAS AUTOPISTAS LITORALES POR DÍA DE SEMANA EN 2019**



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





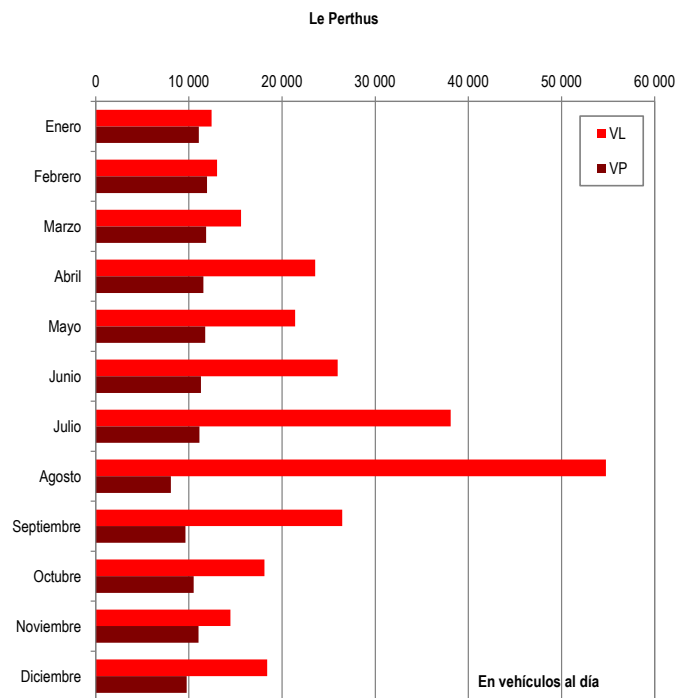
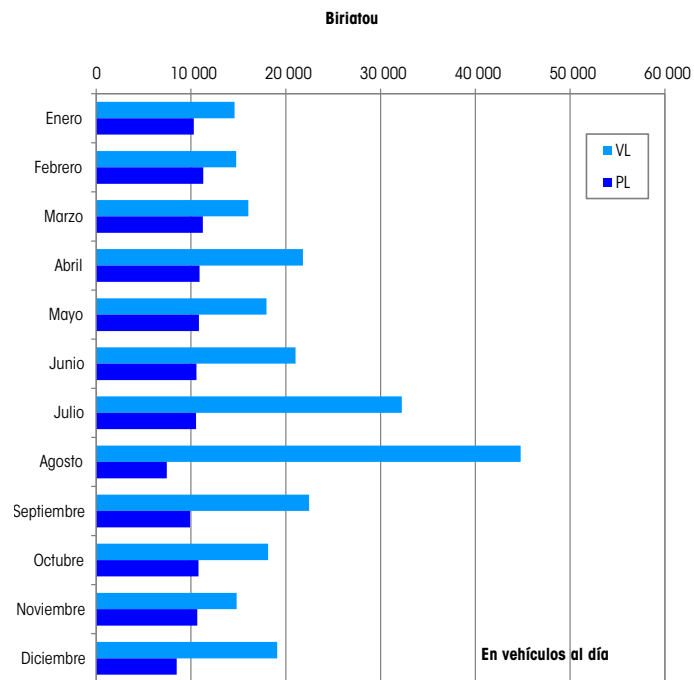
El análisis de las intensidades a lo largo de la semana muestra que:

- En la autopista A 63, los sábados son los días con mayor circulación de vehículos ligeros (VL) durante todo el año, tanto en temporada de verano como fuera de ella. En verano, se registran 48 957 VL/día los sábados, mientras que fuera de la temporada de verano, la cifra desciende a 23 117 VL/día. En cuanto a los vehículos pesados (VP), el miércoles es el día con mayor tráfico en Le Perthus, tanto en verano (12 515 VP/día) como fuera de la temporada de verano (14 833 VP/día).
- En la autopista A 9, el sábado es el día con mayor circulación de vehículos ligeros (VL) en verano (60 958 VL/día), mientras que los domingos son los días con mayor circulación fuera de la temporada de verano (25 606 VL/día). En Le Perthus, el miércoles es el día con más tráfico durante todo el año, con un promedio de 12 515 VP/día en verano y 13 744 VP/día fuera de la temporada de verano. En Biriadou, el martes es el día con mayor tráfico en verano (11 684 VP/día), mientras que fuera de la temporada de verano, el miércoles es el día con más tráfico (13 744 VP/día).
- Se observa que el tráfico en ambas carreteras se intensifica durante el verano, especialmente en el caso de los vehículos ligeros (VL) y en la zona de Le Perthus. Por otro lado, el tráfico de vehículos pesados (VP) se mantiene más estable a lo largo del año, aunque en los meses de verano se registra un tráfico ligeramente inferior en comparación con el resto del año, aunque no se trata de diferencias importantes.

Tras el análisis semanal, el gráfico 15 presenta las intensidades medias diarias de las dos autopistas según el mes del año durante 2019 y 2020.



**GRÁFICO 15a. TRÁFICOS MEDIOS MENSUALES EN LAS AUTOPISTAS LITORALES EN 2019**



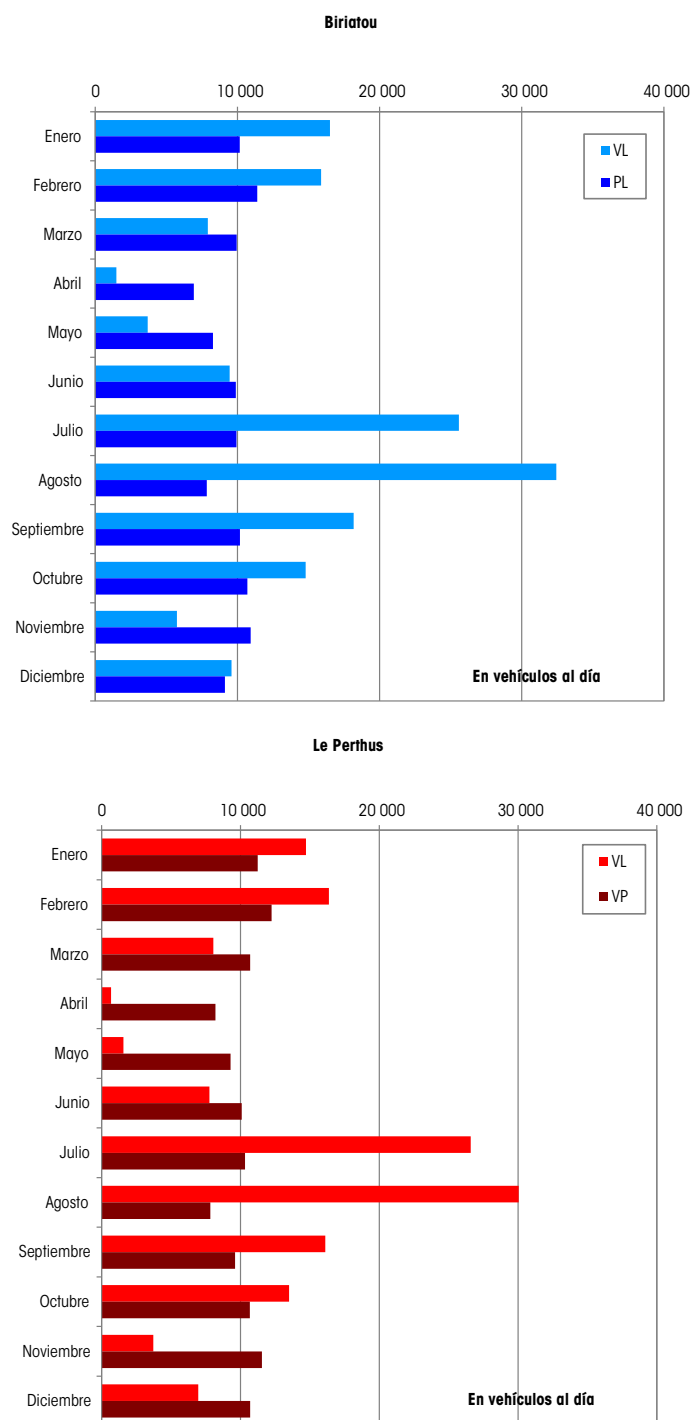
Fuente: Autoroutes du Sud de la France (ASF).

Como en ediciones anteriores del OTP, julio y especialmente agosto son los meses donde el tráfico de vehículos ligeros (VL) es más importante. En general, el tráfico es mayor en el periodo abril-septiembre que en el resto del año. Más concretamente, la IMD de Biriadou para los meses de julio y agosto es de 32 253 VL/día y 44 776 VL/día, respectivamente, mientras que para en Le Perthus estos valores ascienden a 38 096 VL/día y 54 760 VL/día. Por el contrario, los meses con menor tráfico son enero, febrero y noviembre con valores de IMD ente 14 600 VL/día y 14 800 VL/día en Birtaou y entre 12 426 VL/día y 14 460 VL/día en Le Perthus.



En lo que se refiere a vehículos pesados (VP), el tráfico es más estable durante todo el año y no se observan diferencias tan grandes como en el caso de los vehículos ligeros (VL). Sin embargo, los meses de agosto, septiembre y diciembre presentan un menor tráfico en comparación con el resto del año, tanto en Bariatou como en Le Perthus. En 2019, el mes más activo fue febrero, con un promedio de 11 287 VP/día en Bariatou y 11 937 VP/día en Le Perthus.

**GRÁFICO 15b. TRÁFICOS MEDIOS MENSUALES EN LAS AUTOPISTAS LITORALES EN 2020**



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



El año 2020 fue atípico debido a la pandemia del COVID-19, lo cual tuvo un impacto significativo en el tráfico, especialmente en el caso de los vehículos ligeros (VL). Durante los periodos de confinamiento y restricciones de tráfico, se observó una reducción considerable en la circulación de vehículos. Estas medidas implementadas para contener la propagación del virus tuvieron un efecto notable en la intensidad del tráfico en las carreteras.

Aunque julio y agosto siguieron siendo los meses con mayor tráfico, se observaron valores significativamente más bajos en comparación con 2019. En Biriadou, la IMD de vehículos ligeros (VL) fue de 25 585 VL/día en julio y de 32 426 VL/día en agosto, lo que representó una disminución de 12 350 VL/día en comparación con los valores del año anterior. En Le Perthus, la IMD de vehículos ligeros (VL) fue de 26 598 VL/día en julio, lo que significó una reducción de 11 500 VL/día en comparación con 2019, y de 30 046 VL/día en agosto, es decir, 24 700 VL/día menos que en 2019. Estos datos reflejan claramente el impacto de la pandemia en el tráfico de vehículos durante esos meses.

Los meses de abril, mayo y noviembre, correspondientes a los periodos de confinamiento, cuyos efectos también se observan claramente en marzo y junio, muestran un tráfico de vehículos ligeros (VL) muy bajo, con valores de 1484, 3686 y 5754 VL/día en Biriadou, y 682, 1570 y 3719 en Le Perthus.

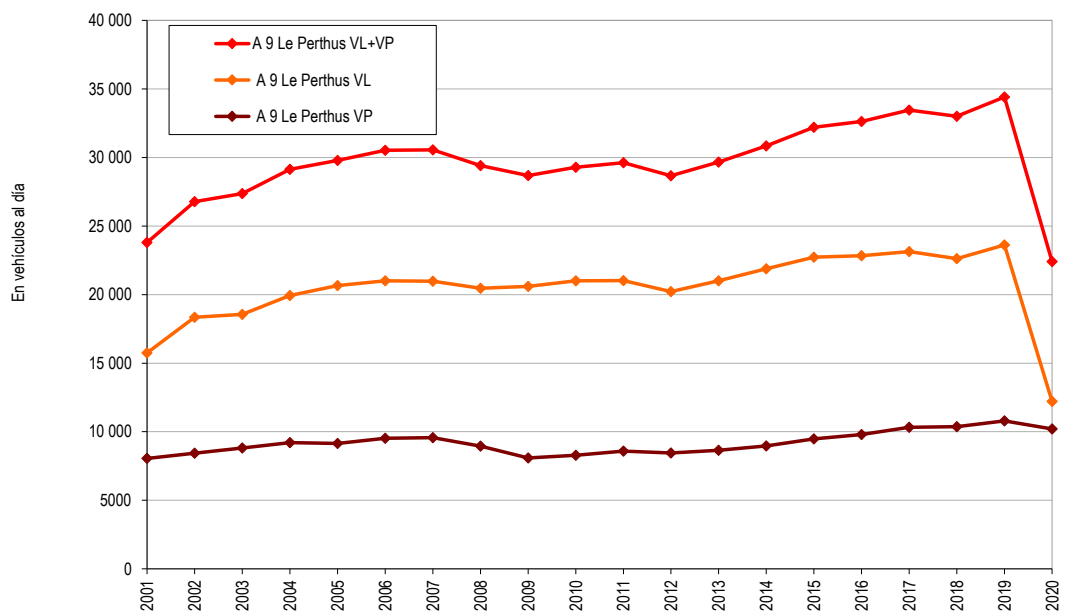
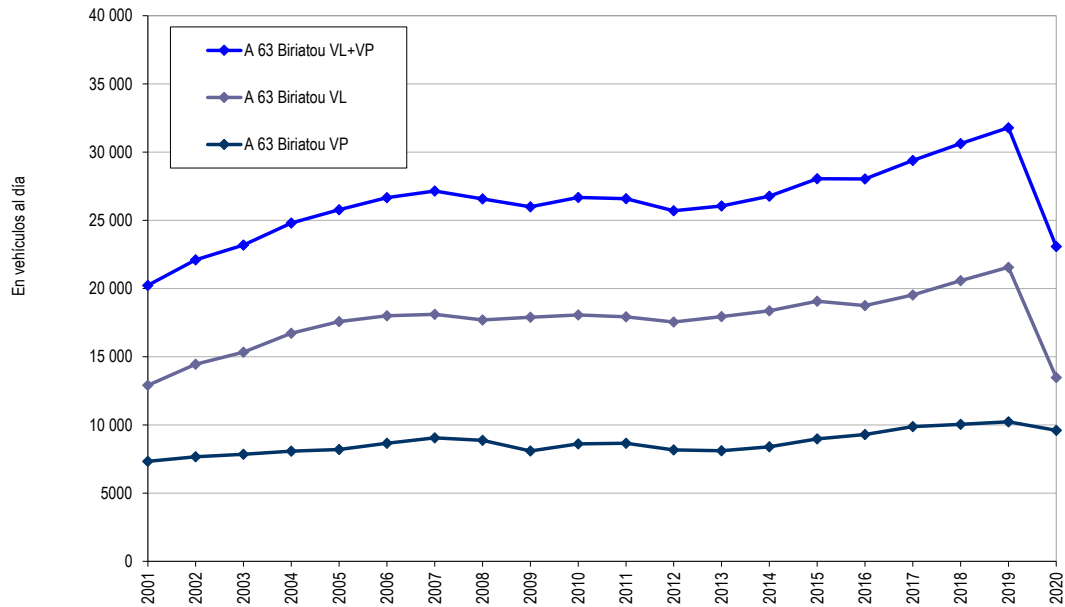
El tráfico de vehículos pesados (VP) también se vio afectado por la pandemia del COVID-19, con una disminución en comparación con 2019 durante el primer periodo de confinamiento, aunque en menor medida que el tráfico de vehículos ligeros (VL). A partir de agosto, el tráfico de vehículos pesados (VP) volvió a niveles "normales". Por lo tanto, además de agosto, que generalmente es el mes con menor tráfico de vehículos pesados (VP), abril y mayo registraron los valores de tráfico más bajos, con un intervalo medio diario (IMD) entre 6900 y 8300 VP/día en Biriadou, y entre 7800 y 9300 VP/día en Le Perthus.

Por el contrario, febrero es el mes con el mayor tráfico diario en ambas autopistas, con una IMD de 11 400 VP/día en Biriadou y 12 245 VP/día en Le Perthus.

El gráfico 16 muestra la evolución en ambas autopistas del tráfico anual de vehículos ligeros (VL), vehículos pesados (VP) y de ambos tipos de vehículos para el periodo 2001-2020.



**GRÁFICO 16. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MEDIO ANUAL EN LAS DOS AUTOPISTAS ENTRE 2001 Y 2020**



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

En 2019, la IMD del total de vehículos (VL+VP) fue de 31 790 vehículos/día en Bariatou y 34 410 vehículos/día en Le Perthus. En comparación con 2018, el tráfico de vehículos aumentó un 3,8 % en Bariatou y un 4,3 % en Le Perthus.

En Biriattou, el tráfico de vehículos pesados (VP) creció lentamente, pero de forma constante, entre 2013 y 2019 (26,3 %). Durante el mismo periodo, el tráfico de vehículos ligeros (VL) creció menos velocidad (20,2 %), pero con una aceleración desde 2016 (15 % en tres años).

En Le Perthus, el tráfico de vehículos pesados (VP) ha aumentado cada año desde 2012 (24,7 % entre 2013 y 2019). El tráfico de vehículos ligeros (VL), después de tres años de crecimiento entre 2012 y 2015 (12,4 %), se estancó e incluso disminuyó en 2018 antes de aumentar bruscamente en 2019.

### 3.1.3. Situación de la red estructurante de carreteras en 2020

**MAPA 8. RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS EN EL ÁREA PIRENAICA EN 2020 Y PROYECTOS EN CURSO**



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires.

### 3.1.4. Programación de las actuaciones en carretera

La última cumbre hispano-francesa celebrada hasta el momento, la 26ª, tuvo lugar el 15 de marzo de 2021 en Montauban. Durante la misma, ambos países reafirmaron la necesidad de seguir impulsando la actividad del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos, como instrumento de gran utilidad para el seguimiento de la evolución de la movilidad entre ambos países, así como para medir la eficacia de las decisiones adoptadas.

A continuación, se describen brevemente las principales actuaciones en las carreteras españolas y francesas situadas en la zona fronteriza a fecha diciembre de 2021:



### **Itinerario Burdeos-frontera española (autopista A 63)**

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 2 x 3 carriles afecta también el tramo Saint Géours de Maremnes-Biriattou (frontera) de la autopista A 63. El tramo central Ondres-Biarritz (18 km) está finalizado desde 2012. El tramo Sud Biarritz-Biriattou (22 km) se puso en servicio en 2018 y el tramo norte Saint Géours de Maremne-Ondres se ha puesto en servicio el 15 de abril 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 km de longitud que conecta Jaca con la frontera francesa a través del citado túnel. Se encuentra en fase de estudios y proyectos el acondicionamiento de este tramo.

La N-330 constituye asimismo el acceso a Francia, desde Jaca, del corredor que comunica la cornisa cantábrica con Cataluña (formado por las futuras autovías A-21, A-23, A-22 y A-27) y desde Huesca. Actualmente se está trabajando en las autovías A-21, A-22 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-RN 134**

En la RN 134 está previsto realizar mejoras de seguridad y el desvío de Oloron Sainte Marie (el proyecto del desvío está en fase de estudio y se espera obtener la autorización ambiental en torno a 2026).

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

En el lado español, la N-230 discurre entre Lleida y la frontera francesa pasando por Benabarre, Sopena y Viella. Está prevista la construcción de la autovía A 14 en el tramo entre Lleida y Benabarre, mientras que en el tramo restante (Benabarre, Sopena-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. Se está estudiando e implementando la continuación del trazado de la autopista A 14 .

En el lado francés, el itinerario Montréjeau-frontera española conecta la autopista A 64 con España a través de la salida de la Vall d'Aran y la RN 125. El inicio del acondicionamiento del itinerario es una carretera bidireccional de dos vías de circulación con desvío de las poblaciones. 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. La sección Norte, de 2,6 km de longitud, correspondiente al túnel, se puso en servicio en mayo de 2018. La sección Sur debería estar operativa en 2024.

### **Itinerario Toulouse-Barcelona por la RN 20**

El desvío de Ax les Thermes (vía rápida de 6 km de longitud, con 2 carriles y con una sección de 2 x 2 en un tramo de 1,3 km) fue puesto en servicio en diciembre de 2016. En 2019, el tramo a acondicionar de la RN 20 entre Tarascon-sur-Ariège y el túnel de Puymorens se redefinió en



carretera bidireccional con carriles de adelantamiento de 2 x 2, compatible con la actualización a carriles 2x2 a muy largo plazo. Se ha dado prioridad al desvío de Tarascon-sur-Ariège para su entrada en servicio en 2030.

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

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

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

Entre Olot y Puigcerdá se está trabajando en los estudios para el acondicionamiento de la N-260, que están en diversas fases de tramitación.

### **Itinerario Barcelona-Girona-frontera francesa por la A-2/N-II/AP-7**

En agosto de 2021, se eliminó el peaje de la autopista AP-7. Con esta medida, la autopista se fortalece como ruta principal para el tráfico de larga distancia. Actualmente se están llevando a cabo estudios para determinar las acciones necesarias en la ruta para adaptarse al nuevo régimen de exploración.

### **Itinerario Perpignan-frontera española (autopista A 9)**

La sección Perpignan-España de la autopista A 9 (40 km) está siendo ampliada a una sección de 2 x 3 carriles. Estas obras se están llevando a cabo en tres fases. Los 17 km de la parte Norte, Perpignan Norte-Perpignan Sur, se completaron en 2013. Los 15 km de la parte central, Perpignan Sur-Le Boulou, se finalizaron en julio de 2016. Los 8 km de la parte Sur, Le Boulou-España, se abrieron al tráfico el 24 de febrero de 2020.

### **Conexión con Andorra (N-145)**

La N-145 es una carretera convencional de 9 km de longitud que conecta La Seu d'Urgell con Andorra. Esta carretera es la única vía de comunicación entre España y Andorra.

## **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 de Portugal, España y Francia. Más concretamente, el mapa 9 muestra los dos niveles (global y básico) de las redes de carretera incluidos en la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) para estos países.

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 (2019)



Fuente: European Commission-DGMOVE TEN-T-Trans-European Transport Network TENtec (26.02.2019).

## 3.2. Ferrocarriles

El mapa 10 presenta la red ferroviaria europea:

**MAPA 10. RED FERROVIARIA EUROPEA (2020)**

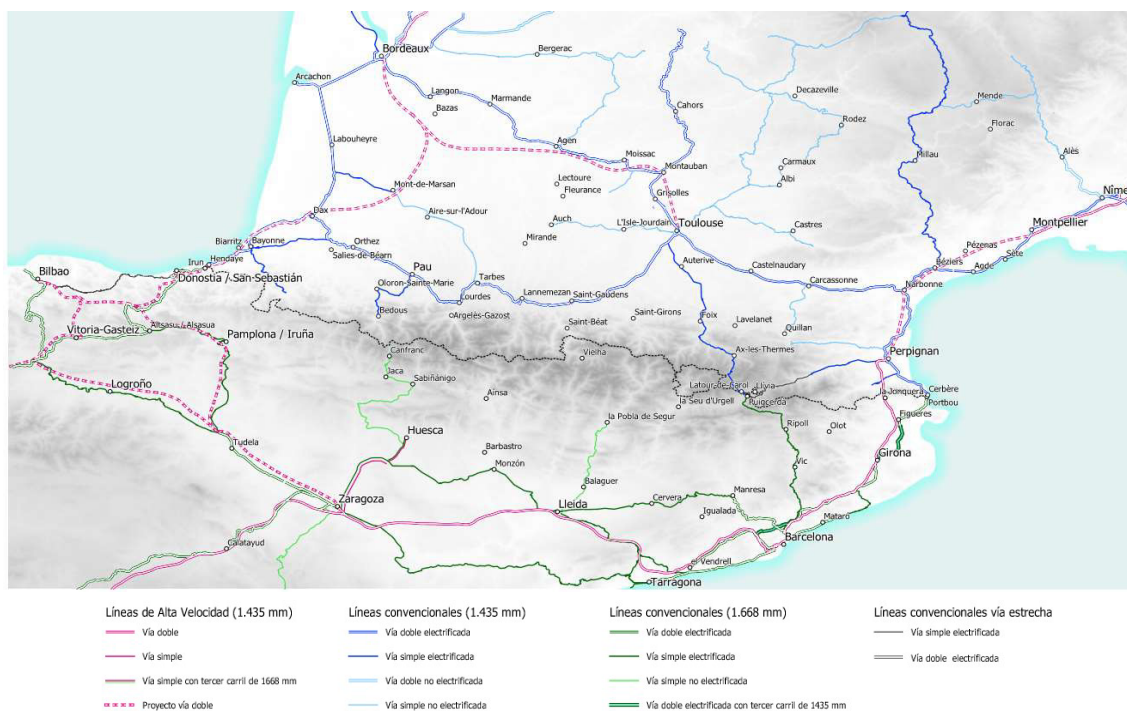


Fuente: SNCF. *Le réseau français au cœur de l'Europe*, actualizada a 2020.

Tras visualizar la red del conjunto del continente, a continuación, en el mapa 11, la atención se centra en la situación de las redes ferroviarias en el área pirenaica, principal ámbito de estudio del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos.



MAPA 11. REDES FERROVIARIAS EN EL ÁREA PIRENAICA (2020)



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires.

### 3.2.1. Programación de actuaciones en líneas ferroviarias

Durante la 26ª cumbre hispano-francesa celebrada en Montauban el 15 de marzo de 2021, los dos países se comprometieron a acelerar las acciones diseñadas para la realización de conexiones transfronterizas de calidad en los corredores mediterráneo y atlántico, así como a promover los trabajos en curso para la conexión a través de los Pirineos centrales.

En cuanto a la programación de las actuaciones ferroviarias, a continuación se describen en detalle las líneas ferroviarias que sirven de conexión entre España y Francia, a fecha de diciembre de 2021:

#### Conexión mediterránea: línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Montpellier-Nîmes

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 y para el transporte de viajeros en julio de 2018.



El proyecto de la línea nueva Montpellier-Perpiñán (LNMP) es el último tramo que queda por construir para asegurar la continuidad de la alta velocidad entre Francia y España. Está incluido como una de las prioridades establecidas por el Estado en la Ley de Orientación de la Movilidad de 2019. La definición del proyecto ha sido objeto de validaciones sucesivas: división en dos fases (Montpellier-Béziers y luego Béziers-Perpiñán), mezcla de tráfico de carga y pasajeros entre Montpellier y Béziers, y entre Rivesaltes y Toulouges, creación de dos nuevas estaciones, trazado e implantación de las nuevas estaciones.

La Declaración de Utilidad Pública de la primera fase fue pronunciada mediante decreto ministerial el 16 de febrero de 2023. Para esta sección, los trabajos están programados entre 2030 y 2034. Los estudios de definición de la segunda sección están en curso.

### **Conexión mediterránea: línea convencional Port Bou-Cerbère.**

Del lado español (al sur de Cerbère), la línea es de vía doble de ancho ibérico (1668 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**

En el lado español, está en redacción el estudio informativo de implantación del ancho de vía estándar en la línea ferroviaria de Canfranc y, a la vez, está programado iniciar a corto plazo las obras de renovación integral de la vía actual con implantación de traviesa polivalente, el aumento de la carga por eje a 22,5 toneladas y la adaptación de gálibos.

Del lado francés, la línea Oloron-Bedous (24 km) entró en servicio en junio de 2016. La región Nueva Aquitania continua con los estudios para el tramo Bedous-Tunnel (33 km), con financiación europea, para una encuesta pública en 2023-2024.

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

Se está estudiando una nueva conexión transfronteriza por la Agrupación Europea de interés Económico (AGEIE) 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.

Ya han finalizado todos los estudios previstos para el periodo 2016-2020. En 2021, se ha prorrogado la vigencia de la AEIE por cinco años adicionales para que pueda continuar con los nuevos estudios.

### **Conexión atlántica: línea de gran velocidad Madrid-Vitoria-frontera francesa (hacia Burdeos, Tours y Toulouse).**

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 el 2 de julio de 2017. Esta línea se extenderá hacia España y hacia Toulouse como parte del Gran Proyecto Ferroviario del Suroeste (GPSO).

El Gran Proyecto Ferroviario del Suroeste (GPSO) es uno de los principales proyectos ferroviarios respaldados por la Ley de Orientación de la Movilidad. Para la rama hacia Toulouse, los primeros trabajos consistirán en duplicar la línea existente en 12 km a la salida de Burdeos y en 19 km a la entrada de Toulouse, con el objetivo de aumentar la capacidad. Según los escenarios de planificación, su puesta en servicio, junto con la de la nueva línea Burdeos-Toulouse, se llevará a cabo en el periodo 2032-2035.

La sociedad del proyecto GPSO se creó en 2022 para garantizar la financiación del proyecto Burdeos-Toulouse a través de las contribuciones de las autoridades locales y de los ingresos fiscales destinados al proyecto. Para la rama hacia España, los escenarios de planificación prevén la puesta en servicio de la línea Burdeos-Dax en el periodo 2038-2042.

### **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 2021, están licitadas las obras de ejecución del proyecto completo de infraestructura, vía, catenaria e instalaciones de seguridad del trayecto Astigarraga-San Sebastián-Irún, que define las actuaciones necesarias para finalizar la implantación del ancho mixto (estándar UIC e ibérico) en el trayecto, y permitirán su uso como autopista ferroviaria. Además, está en fase de proyecto la implantación del ancho estándar en el tramo Irún - Hendaya, que da continuidad a las actuaciones anteriores. Comprende la vía y la electrificación.

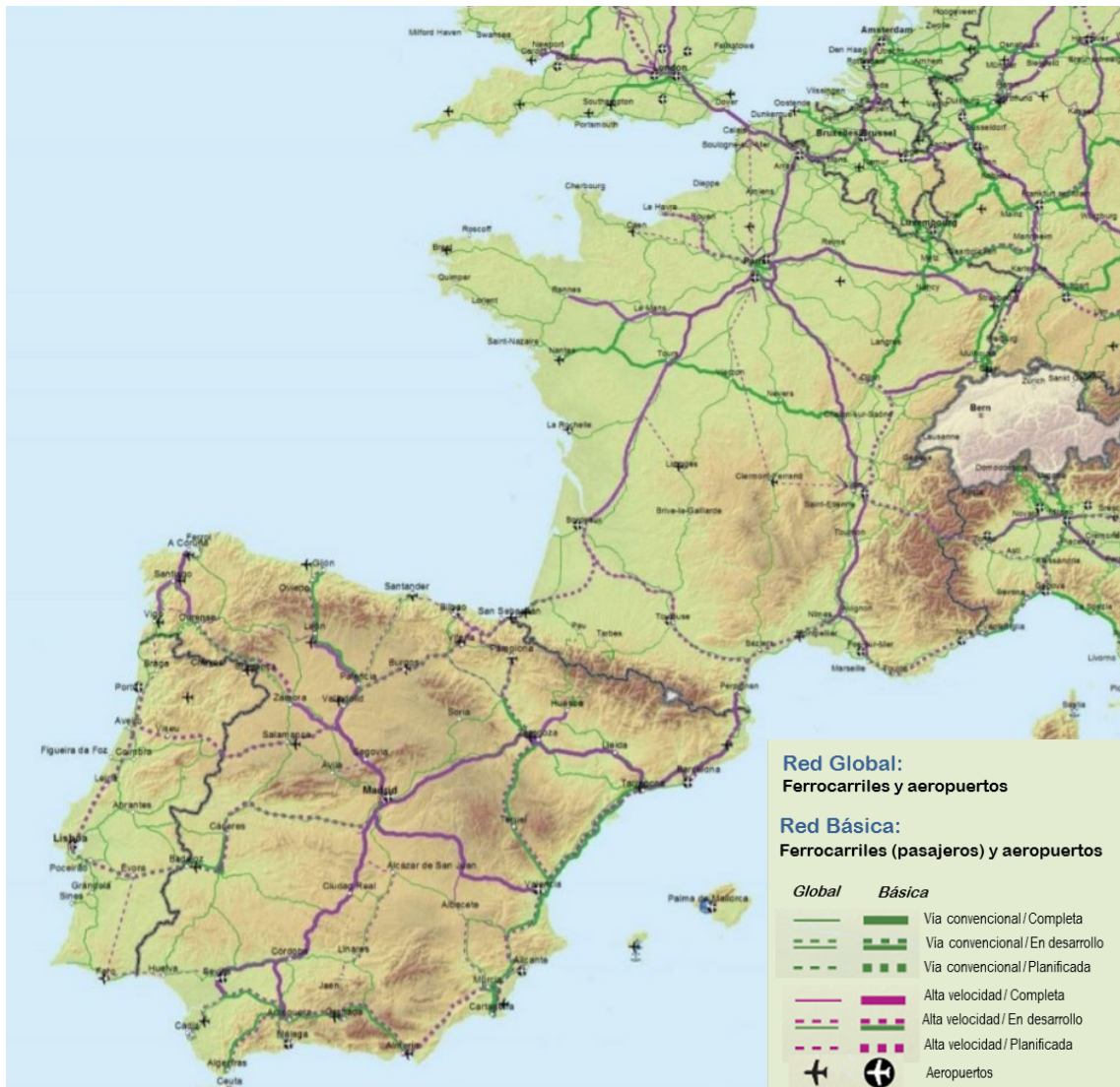
Del lado francés, la línea convencional cuenta con vía doble de ancho estándar (UIC), electrificada a 1,5 Kv.

### **3.2.2. Planificación de las infraestructuras ferroviarias a largo plazo en Portugal, España y Francia**

El mapa 12 presenta una visión «objetiva» del proyecto de planificación de la red ferroviaria de pasajeros de Portugal, España y Francia. Más concretamente, el mapa 12 muestra los dos niveles (global y básico) de las redes ferroviarias de pasajeros incluidos en la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) para estos países. En estos países, la futura red ferroviaria de pasajeros se basa en la consolidación de las vías convencionales y de las líneas de alta velocidad existentes y en el desarrollo y planificación de nuevas líneas de alta velocidad.

Esta red se configura como el instrumento de referencia para conseguir unas características homogéneas en Europa en el transporte ferroviario e intermodal, tanto de viajeros como de mercancías.

**MAPA 12. RED FERROVIARIA DE PASAJEROS. HORIZONTE RTE-T (2019)**



Fuente: European Commission-DGMOVE TEN-T-Trans-European Transport Network TENtec (26.02.2019).

La planificación en materia de transporte ferroviario de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) recoge también el conjunto de proyectos a largo plazo para el transporte de mercancías. Como ya ocurría con la red ferroviaria de viajeros, la futura red ferroviaria de mercancías se basa en la consolidación de las vías convencionales y de las líneas de alta velocidad existentes, así como en el desarrollo y planificación de nuevas líneas de alta velocidad.

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



MAPA 13. RED FERROVIARIA DE MERCANCÍAS. HORIZONTE RTE-T (2019)



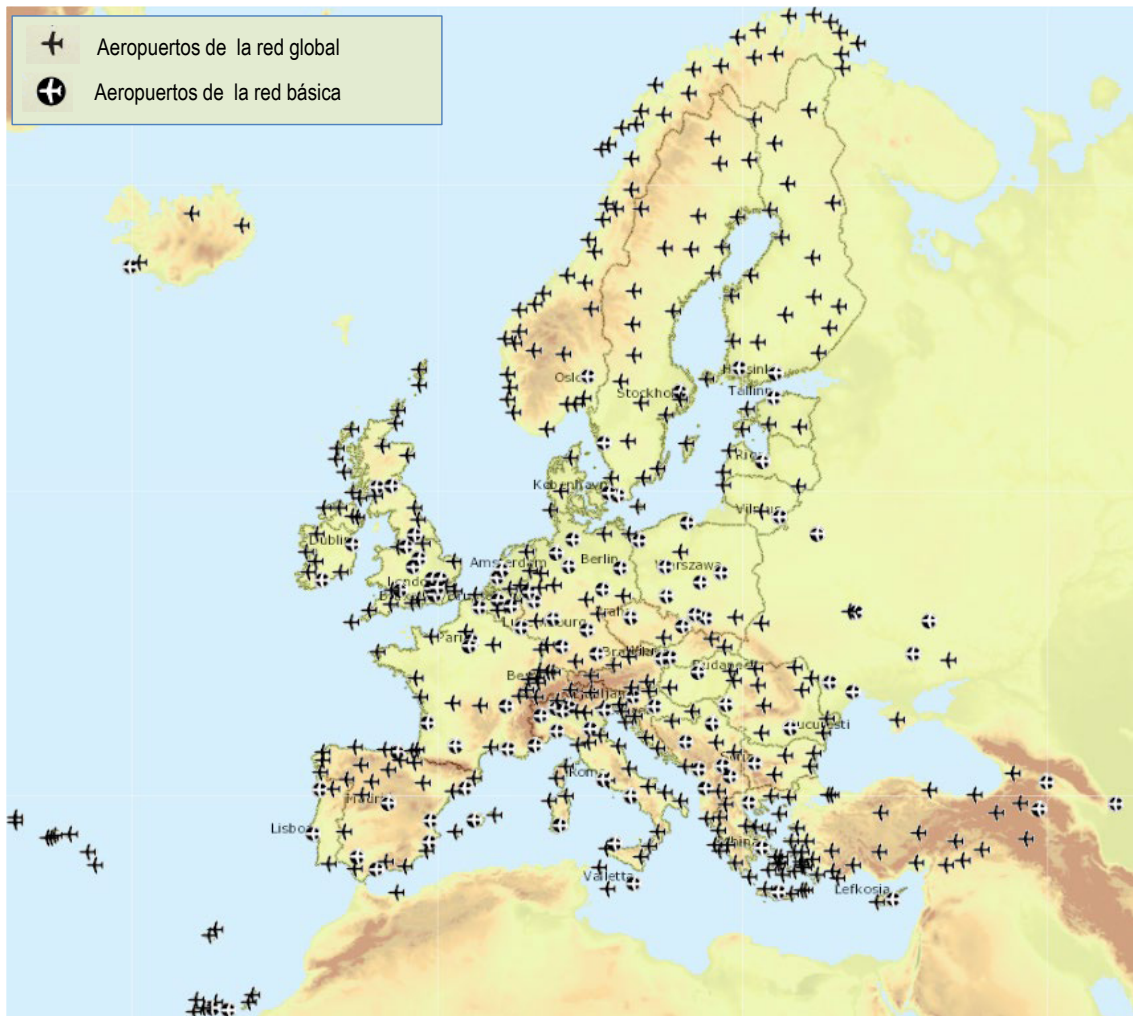
Fuente: European Commission-DGMOVE TEN-T-Trans-European Transport Network TENtec (26.02.2019).

### 3.3. Aeropuertos

En el mapa 14 se muestran los aeropuertos incluidos en la RTE-T, distinguiendo aquellos que además de formar parte de la red global también se encuentran en la red básica.

Aparte de los aeropuertos de los países de la Unión Europea, también se incluyen los aeropuertos del resto de países europeos, incorporados en los trabajos de planificación de la RTE-T.

#### MAPA 14. AEROPUERTOS DE LA RTE-T (2019)



Fuente: European Commission-DG MOVE-TENtec Interactive Map Viewer.

En España, el aeropuerto más importante en tráfico de viajeros es el Adolfo Suárez-Madrid-Barajas (Madrid), con un movimiento de 61,7 millones de viajeros en 2019, seguido por los aeropuertos de Josep Tarradellas Barcelona-E IPrat (Barcelona) (52,7 millones de viajeros) y Palma de Mallorca (28,0 millones de viajeros). Estas cifras sitúan a los aeropuertos de Madrid y Barcelona en la quinta y sexta posición, respectivamente, a nivel europeo, después de los aeropuertos de Londres-Heathrow, París-Charles de Gaulle, Ámsterdam-Schiphol y Frankfurt. Entre 2017 y 2019, el número de viajeros en ambos aeropuertos aumentó un 15,5 % en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y un 11,4 % en el aeropuerto de Barcelona.

El aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-EI Prat representa el aeropuerto más importante en las regiones fronterizas de los Pirineos.

En el lado francés, el aeropuerto de París-Charles de Gaulle ocupa el segundo lugar en Europa en términos de tráfico de viajeros, con aproximadamente 76,2 millones de viajeros en 2019. Su afluencia de viajeros aumentó 6,7 millones entre 2017 y 2019, lo que representa un crecimiento del 9,6 %.

Los principales aeropuertos regionales franceses cercanos a los Pirineos son los de Burdeos y Toulouse, con 7,7 y 9,6 millones de viajeros respectivamente en 2019.





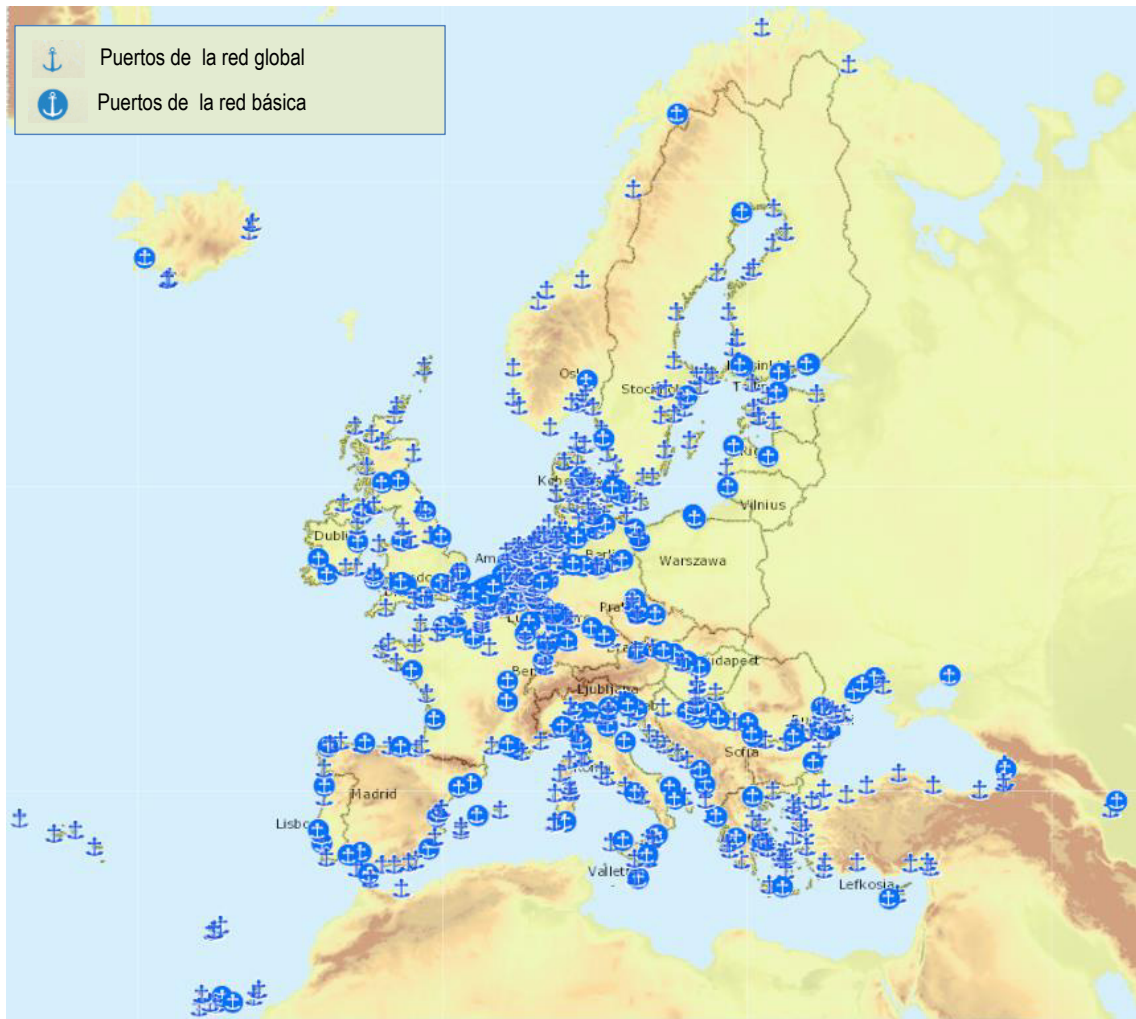


### 3.4. Puertos

En el mapa 16 se representan los puertos incluidos en la RTE-T, distinguiendo aquellos que además de formar parte de la red global también se encuentran en la red básica.

Aparte de los puertos de los países de la Unión Europea, también se incluyen los puertos del resto de países europeos, incorporados en los trabajos de planificación de la RTE-T.

**MAPA 16. PUERTOS DE LA RTE-T (2019)**

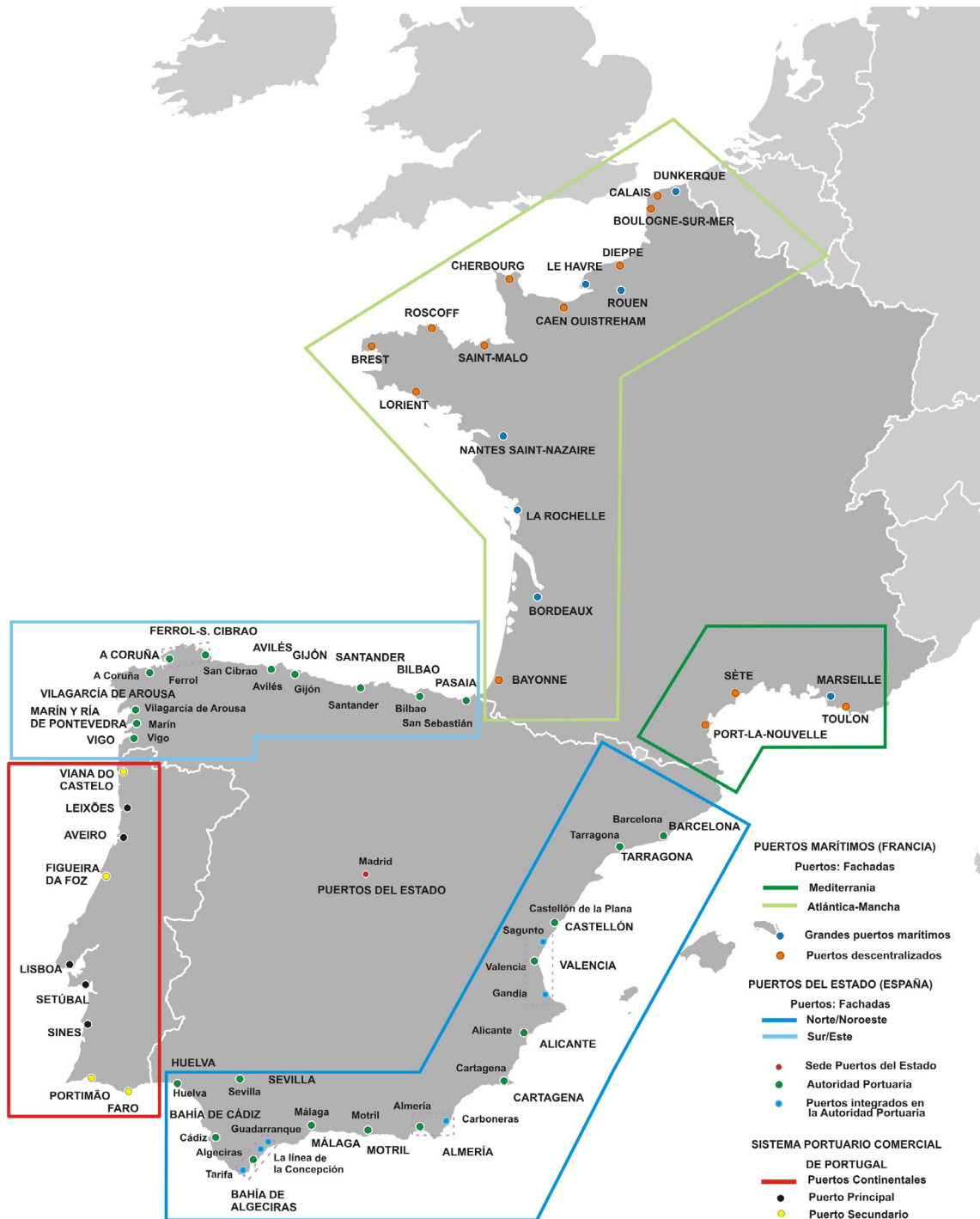


Fuente: European Commission-DG MOVE-TENtec Interactive Map Viewer.

En el mapa 17 siguiente se muestra 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 EN TERRITORIOS NO INSULARES DE PORTUGAL, ESPAÑA Y FRANCIA (2020)



Fuente: Portugal–Ministério da Economia; España–Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible–Puertos del Estado; Francia–Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires.

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/Biriatou y La Junquera/Le Boulou).

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.

Se está trabajando en la actualización de la información sobre las ADM y sus flujos que será presentada en futuros informes del OTP.



## 4. Transporte de viajeros

### 4.1. Tráfico y transporte por carretera

El análisis del transporte de viajeros por carretera se fundamenta en los datos de las intensidades medias diarias (IMD) recopilados por las autoridades españolas (Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) y francesas (Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires) en las estaciones de aforo de los distintos pasos fronterizos.

Este análisis considera tanto los desplazamientos en vehículos ligeros (VL) como en autocares.

#### 4.1.1. Tráfico diario de automóviles por los diferentes pasos fronterizos

En este apartado se representan las intensidades medias diarias (IMD) de vehículos ligeros (VL) registradas en los pasos fronterizos entre España y Francia. Tradicionalmente se mostraban los datos obtenidos de todos los aforos realizados en ambos países a pesar de que en algunos de ellos existieran diferencias significativas.

Esta edición del OTP pretende resolver la existencia de grandes diferencias entre los datos de un mismo paso fronterizo y por eso se detallan a continuación una serie de consideraciones que se han tenido en cuenta en los criterios de selección de los datos de un lado u otro de los Pirineos:

- En el lado francés de los Pirineos se llevan a cabo desde 2014 nuevos aforos para una mejor estimación y homogeneización del tráfico por carretera que atraviesa la frontera, concretamente, Francia, a través del Cerema<sup>8</sup> realiza recuentos rotativos, durante una semana, durante cada trimestre del año, en la frontera franco-española en los siguientes siete ejes que no tienen estaciones de aforo permanentes en el lado francés (o si existen, no son representativos del tráfico fronterizo):
  - NA-1310 Puerto de Ibardin/RD 404: Col d'Ibardin
  - NA-4410 Puerto de Lizuñaga/RD 406: Sare Ouest
  - NA-4400 Etxalar-Lizarreta/RD 306: Col de Lizarrieta
  - N-121B Landibar/RD 4 + RD 20: Ainhoa - Dancharia
  - NA-2600 Errazu-Izpegui/RD 949: Col d'Ispéguy
  - NA-138 Eugi-Olaberri/RD 58: Col d'Urquiaga
  - N-135 Roncesvalles-RD 933: Arnéguy

Por este motivo, en estos siete pasos fronterizos juntamente con el de la N-152 Puigcerdà/Voie Communale Bourg-Madame se escogerá el dato francés en el caso de existir grandes diferencias entre los datos de ambos lados de los Pirineos. El paso fronterizo N-152 Puigcerdà/Voie Communale Bourg-Madame no forma parte de los recuentos rotativos pero dispone de un radar por sentido durante todo el mes de septiembre, que es el mes más representativo para el tráfico anual en este eje.

<sup>8</sup> El Cerema es una entidad pública bajo la tutela del Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires.



- En los pasos fronterizos para cruzar la frontera entre Hendaya e Irún, existen tres puentes sobre el río Bidasoa: el de la autopista AP-8/A 63 hacia Biriattou, el de la GI-636/RD 810 hacia Behovia, y el de la GI-636-H/RD 912 (puente de Santiago) hacia Hendaye. Las observaciones visuales del Cerema permiten determinar el tráfico de vehículos pesados (VP) efectivo porque las estaciones de aforo de los tres puentes vascos sobreestiman el verdadero tráfico de vehículos pesados (VP), considerando vehículos pesados (VP) todos los vehículos de más de seis metros.

En este caso, de existir diferencias significativas entre el dato registrado por la Dirección General de Carreteras y el Cerema, se escogerá el dato del Cerema, que será representado en amarillo por tratarse de un dato del lado español modificado.

- El único paso fronterizo en el que se representan los datos del lado francés y del lado español a pesar de su diferencia significativa es el paso N-145 Andorra-La Seu d'Urgell/RN 22 La Croisade. El motivo de su representación es que este paso no conecta directamente España con Francia, sino que conecta cada uno de los dos países con Andorra. Andorra genera por sí mismo un tráfico importante y desigual hacia Francia y hacia España, lo que queda representado en los datos de cada uno de los dos países en este punto fronterizo.
- En el resto de pasos fronterizos no deberían existir diferencias significativas, de modo que se representan los valores de ambos lados de los Pirineos en el caso de existir datos.

Los 27 pasos fronterizos existentes se pueden agrupar en tres categorías de carreteras, con la siguiente distribución del tráfico de vehículos ligeros (VL) a través de los Pirineos en 2019.

- Autopistas litorales: 41 180 VL/día, representando el 31,8 %
- Carreteras costeras: 44 968 VL/día, representando el 34,7 %
- Carreteras interiores: 43 318 VL/día, representando el 33,5 %

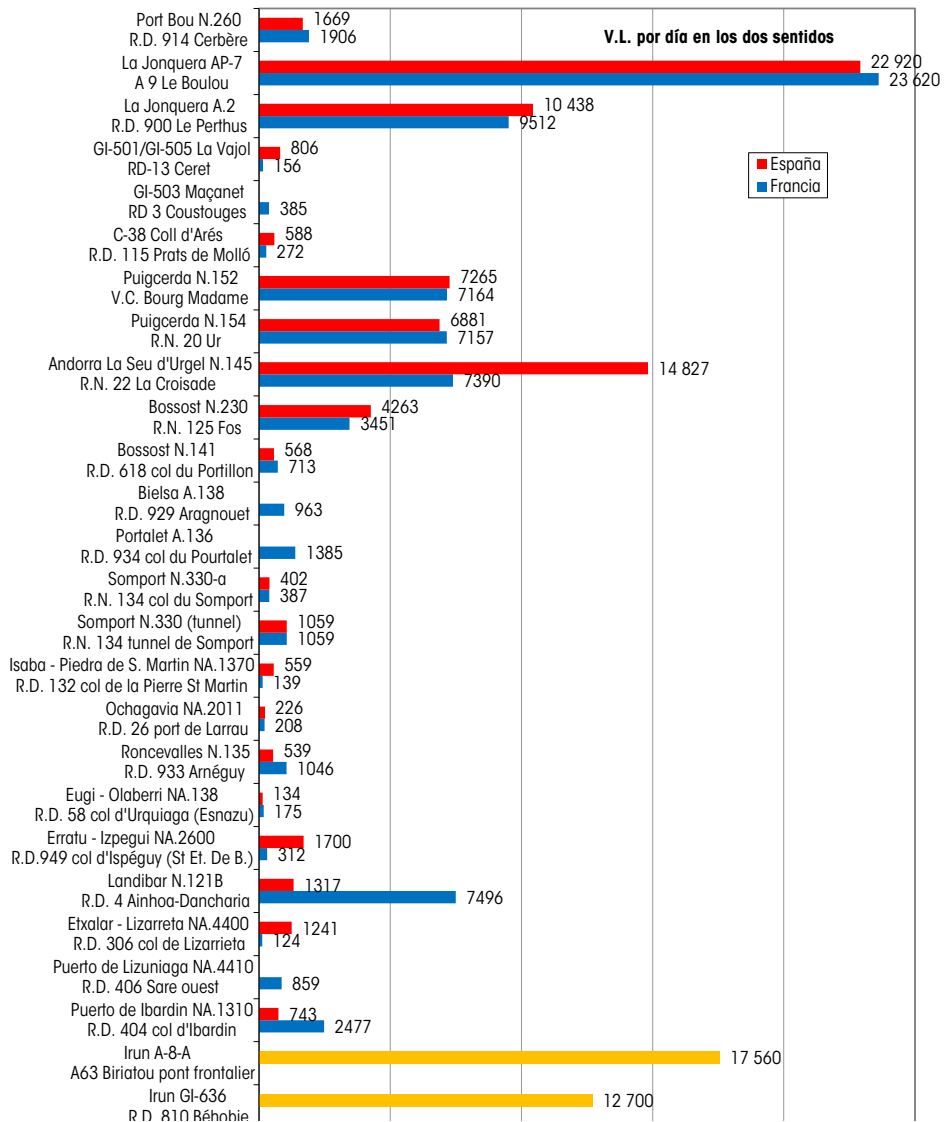
En 2019, se registró un promedio diario de 129 466 vehículos ligeros (VL) cruzando la frontera entre España y Francia.

Los nueve pasos fronterizos más transitados, con más de 7000 VL/día cada uno, concentraron el 87,6 % del tráfico transfronterizo. Mientras que los 12 pasos fronterizos con menor IMD, con menos 1000 VL/día cada uno, representaron el 3,6 % del tráfico transfronterizo.

A continuación, en los gráficos 17a y 17b, se detallan las intensidades medias anuales de vehículos ligeros (VL) de los 27 pasos fronterizos de los Pirineos en 2019 y 2020.



**GRÁFICO 17a. IMD ANUAL DE VEHÍCULOS LIGEROS (VL)  
EN LOS PASOS FRONTERIZOS EN 2019 (SUMA DE AMBOS SENTIDOS)**

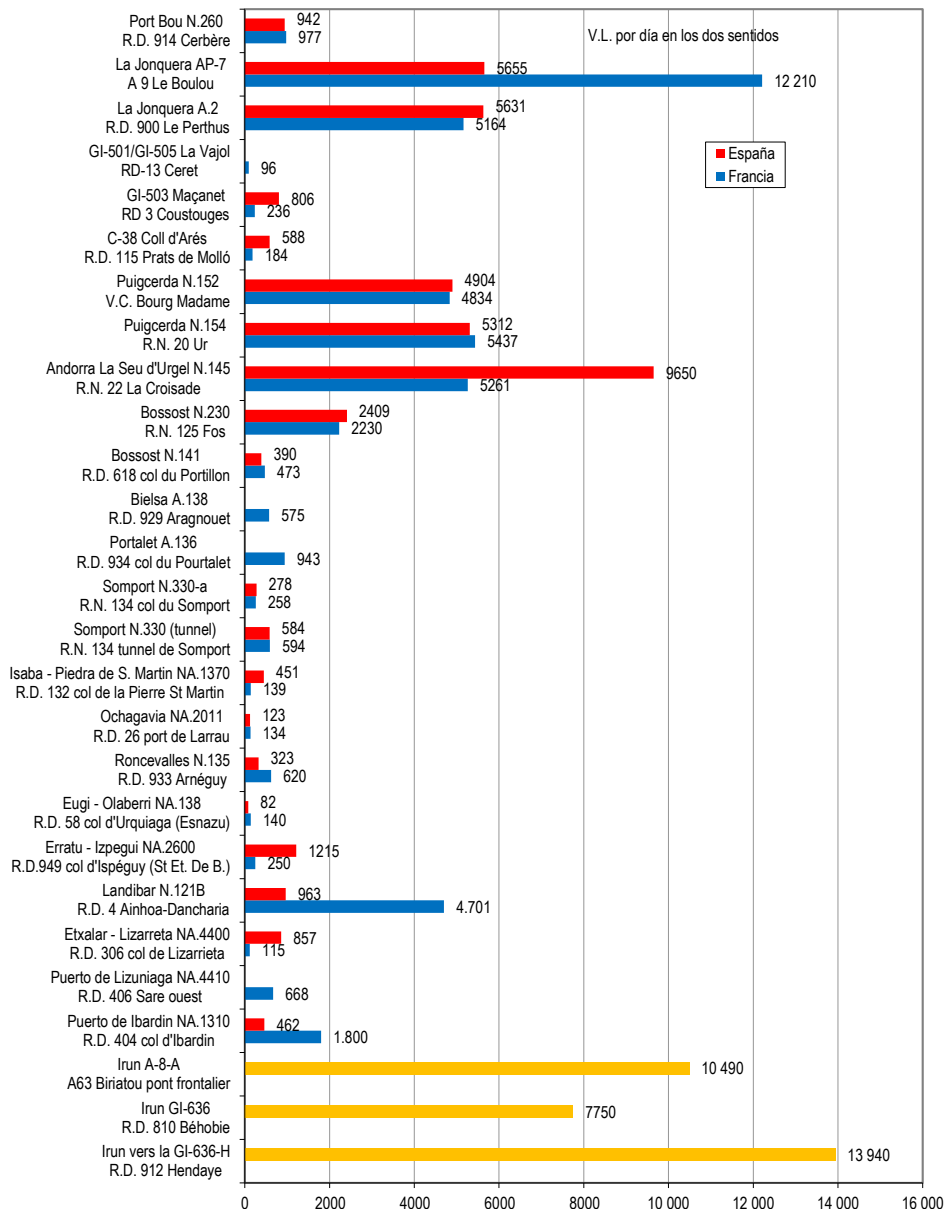


Los tres pasos fronterizos de Guipúzcoa aparecen en amarillo porque sus datos fueron modificados por el Cerema para reflejar el tráfico de vehículos pesados (VP) efectivo, aunque las estaciones de aforo se encuentran en el lado español.

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras y Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie.



**GRÁFICO 17b. IMD ANUAL DE VEHÍCULOS LIGEROS (VL)  
EN LOS PASOS FRONTERIZOS EN 2020 (SUMA DE AMBOS SENTIDOS)**



Los tres pasos fronterizos de Guipúzcoa aparecen en amarillo porque sus datos fueron modificados por el Cerema para reflejar el tráfico de vehículos pesados (VP) efectivo, aunque las estaciones de aforo se encuentran en el lado español.

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras y Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie.

En 2020, se registró una media diaria de 80 219 vehículos ligeros (VL) cruzando la frontera pirenaica.

En el gráfico 18 se muestra la evolución del tráfico de vehículos ligeros (VL) que cruzaron diariamente la frontera entre 2005 y 2021, clasificados en los tres grupos de carreteras considerados.

Durante el periodo 2012-2016, las carreteras interiores y costeras mostraron cierta estabilidad en su tráfico, con una ruptura de tendencia en 2016 cuando se observó una disminución. Por otro lado, las autopistas experimentaron un crecimiento constante en su tráfico durante todo el periodo, con un aumento del 12,9 % entre 2012 y 2016.

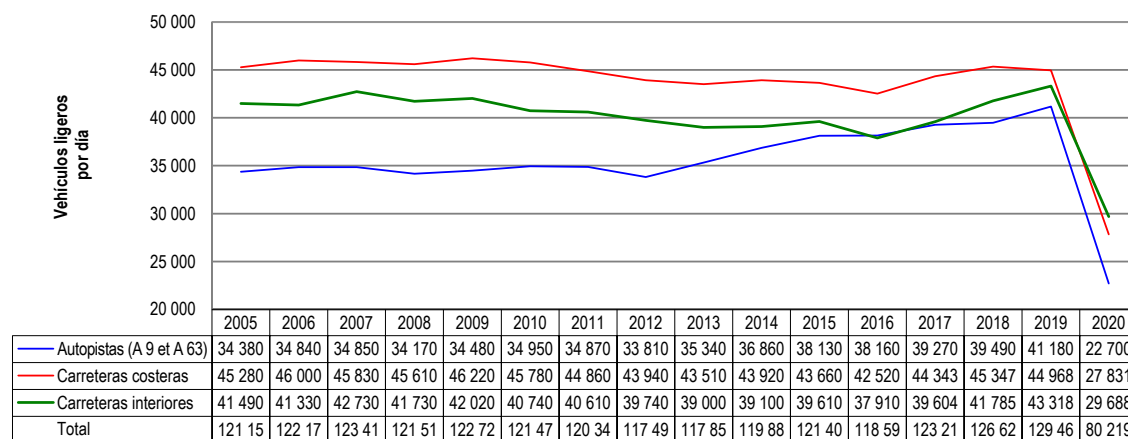




Entre 2016 y 2019, se registró un crecimiento en el tráfico de los tres grupos de carreteras: un 7,9 % en las autopistas, un 5,8 % en las carreteras costeras y un 14,3 % en las carreteras interiores.

En 2020, debido a la pandemia del COVID-19, se produjo una brusca caída en el tráfico en los tres grupos de carreteras, especialmente en las autopistas (una disminución del 44,9 %), seguido de las carreteras costeras (una disminución del 38,1 %) y las carreteras interiores (una disminución del 31,5 %).

**GRÁFICO 18. EVOLUCIÓN DE LA INTENSIDAD MEDIA DIARIA ANUAL EN EL CONJUNTO DE LOS PIRINEOS ENTRE 2005 Y 2020**



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras, Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie.

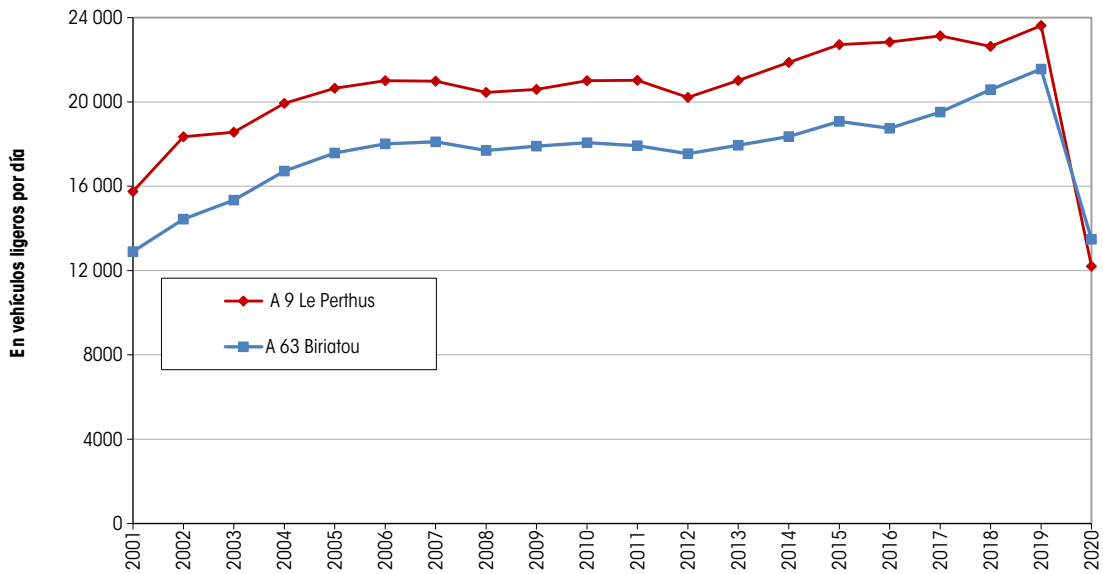
#### 4.1.2. Análisis detallado del tráfico en las dos autopistas

Las autopistas costeras AP-7/A 9 (La Junquera/Le Boulou) y AP-8/A 63 (Irún/Bariatou), son particularmente importantes en el seno de la red hispano-francesa de carreteras. El gráfico 19 muestra la evolución de la intensidad media diaria de vehículos ligeros (VL) en estas autopistas (lado francés).

Hay que señalar que los datos obtenidos en la A 63, no son representativos del tráfico fronterizo. Los datos de la A 63 reflejados en el gráfico 19 proceden del peaje de Bariatou, teniendo en cuenta las vías de acceso del intercambiador de Bariatou, situadas entre la estación de peaje y el puente internacional.



**GRÁFICO 19. EVOLUCIÓN DE LA INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS LIGEROS (VL) EN LAS AUTOPISTAS PIRENAICAS ENTRE 2001 Y 2020**



Fuente: ASF.

Entre 2016 y 2019, se observaron evoluciones diferentes en las dos autopistas. Después de dos años de estancamiento, el tráfico en la A 9 volvió a crecer en 2019, mientras que la A 63 experimentó un crecimiento continuo durante todo el periodo. Durante ese lapso, se registró un aumento del 3,4 % en la A 9 y del 15 % en la A 63. Además, la diferencia de tráfico entre las dos autopistas, que había alcanzado un pico histórico de 4090 VL/día en 2016 en favor de la A 9, se redujo a la mitad entre 2016 y 2018, alcanzando su nivel más bajo con 2050 VL/día.

En 2020, debido a los distintos periodos de confinamiento y las restricciones de tráfico, ambas autopistas experimentaron una disminución en el tráfico, especialmente la A 9, donde por primera vez el tráfico fue inferior al de la A 63. Se registró una disminución del 48,3 % para la A 9 y del 37,5 % para la A 63.

#### 4.1.3. Estimación de la tasa de ocupación de los vehículos ligeros (VL)

La estimación del número de viajeros que cruzan la frontera entre España y Francia en vehículos ligeros (VL) se calcula utilizando los datos de las intensidades medias diarias (IMD) de las estaciones de aforo y los 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 A 9 en Le Boulou y en la A 63 en Biriattou, así como de las encuestas efectuadas en 2010 en los cuatro pasos centrales (Somport, Fos, Pas de la Casa y Ur). Los valores obtenidos son los siguientes:

- 2,61 viajeros por vehículo en la autopista A 9 en Le Boulou.
- 2,51 viajeros por vehículo en la autopista A 63 en Biriattou.
- 2,19 viajeros de media por vehículo para cuatro pasos centrales. Este valor se aplica para el conjunto de los pasos interiores, así como para las carreteras costeras que no sean autopistas.

Los porcentajes de intercambio y de tránsito por Francia también se obtienen de las mismas encuestas. Los valores utilizados son:



- 15,5 % de tránsito en la autopista A 9 en Le Boulou.
- 8,4 % de tránsito en la autopista A 63 en Biriattou.
- 0,8 % de tránsito de media para los cuatro 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 tablas 6a y 6b muestran para los años 2019 y 2020 el flujo 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, cuyos valores ascienden a 109,2 millones de viajeros y 5,4 millones de viajeros respectivamente en 2019 y a 67,4 millones de viajeros y 3 millones de viajeros en 2020.

**TABLA 6a. ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS QUE CRUZARON LOS PIRINEOS EN AMBOS SENTIDOS EN 2019, Y DISTRIBUCIÓN INTERCAMBIO-TRÁNSITO (EN MILLONES DE VIAJEROS)**

	<b>IMD (VL/ día)</b>	<b>Índice de ocupación de los VL</b>	<b>Número de viajeros por año (millones)</b>	<b>% tránsito</b>	<b>Viajeros en tránsito (millones/año)</b>	<b>Viajeros de intercambio (millones/año)</b>
A 9 Perthus	23 620	2,61	22,50	15,5 %	3,49	19,01
A 63 Biriattou	17 560	2,51	16,09	8,4 %	1,35	14,74
Cuatro pasos interiores encuestados	19 057	2,19	15,23	0,8 %	0,12	15,11
Resto pasos interiores	24 261	2,19	19,39	0,8 %	0,16	19,24
Pasos costeros	44 968	2,19	35,95	0,8 %	0,29	35,66
<b>Total</b>	<b>129 466</b>	<b>2,31</b>	<b>109,16</b>	<b>5,0 %</b>	<b>5,40</b>	<b>103,76</b>
<b>Redondeado a</b>	<b>129 470</b>		<b>109,2</b>		<b>5,4</b>	<b>103,8</b>

Fuente: Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras, Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie



**TABLA 6b. ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS QUE CRUZARON LOS PIRINEOS EN AMBOS SENTIDOS EN 2020, Y DISTRIBUCIÓN INTERCAMBIO-TRÁNSITO (EN MILLONES DE VIAJEROS)**

	<b>IMD (VL/día)</b>	<b>Índice de ocupación de los VL</b>	<b>Número de viajeros por año (millones)</b>	<b>% tránsito</b>	<b>Viajeros en tránsito (millones/año)</b>	<b>Viajeros de intercambio (millones/año)</b>
A 9 Perthus	12 210	2,61	11,66	15,5 %	1,81	9,86
A 63 Biriadou	10 490	2,51	9,64	8,4 %	0,81	8,83
Cuatro pasos interiores encuestados	13 522	2,19	10,84	0,8 %	0,09	10,75
Resto pasos interiores	16 166	2,19	12,96	0,8 %	0,10	12,85
Pasos costeros	27 831	2,19	22,31	0,8 %	0,18	22,13
<b>Total</b>	<b>80 219</b>	<b>2,30</b>	<b>67,40</b>	<b>4,4 %</b>	<b>2,99</b>	<b>64,42</b>
<b>Redondeado a</b>	<b>80 220</b>		<b>67,4</b>		<b>3,0</b>	<b>64,4</b>

Fuente: Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras, Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie.

#### 4.1.4. Tráfico de autocares

En este apartado se representan las intensidades medias diarias (IMD) de autocares registradas en los principales pasos fronterizos entre España y Francia, aquellos con una IMD de autocares superior a diez. Tradicionalmente, su color de representación hacía referencia al lado de los Pirineos, origen de los datos, y a su forma de obtención.

En esta edición del OTP, de acuerdo con los criterios utilizados en la representación de las IMD de los vehículos ligeros (VL), se representan en rojo los datos de origen español; en azul, los datos de origen francés y en amarillo, los datos de origen español pero modificados por el Cerema. Además, se utiliza el color verde para los datos de la concesionaria del túnel de Somport.

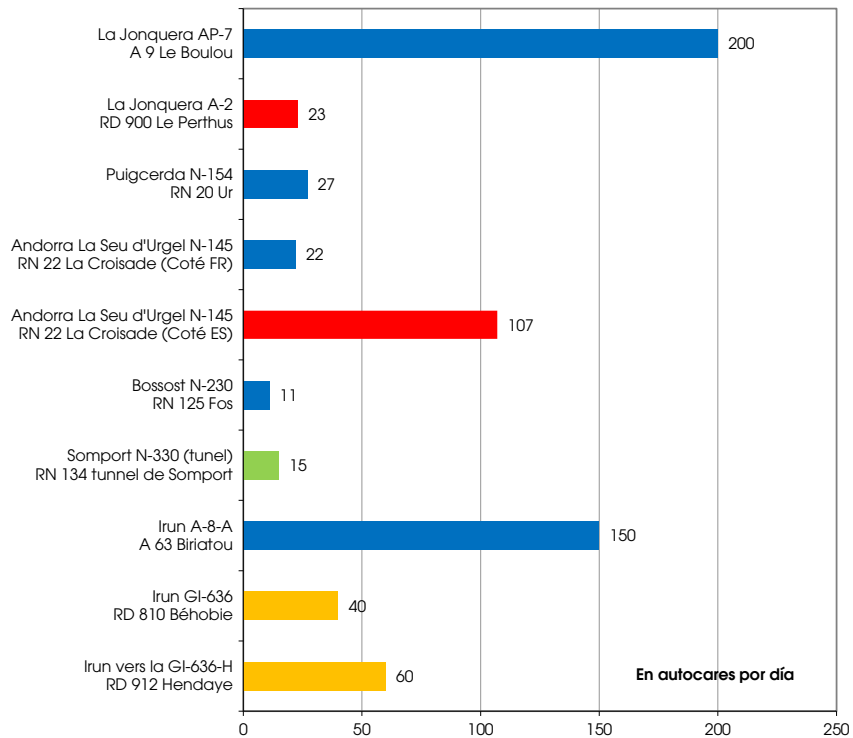
En la encuesta Transit 2010 se definió también el reparto de mercancías según su origen y destino. Dado que no existe una actualización de los datos de esta encuesta, se ha efectuado la hipótesis de que los valores entonces obtenidos son aplicables a los valores del transporte de mercancías por carretera de 2019 y 2020.

La única singularidad es la representación por partida doble de los datos relativos al paso fronterizo N-145 Andorra-La Seu d'Urgell / RN 22 La Croisade, mostrando los datos del lado español y francés por separado, por reflejar la IMD de autocares de ambos países con Andorra. En cálculos posteriores, este paso fronterizo solo se contabiliza una vez.

Finalmente, es importante destacar que, a partir del año 2012, en las dos autopistas, y desde el año 2018, en los tres principales pasos centrales (RN 125/Fos, RN 22/Pas de la Casa y RN 20/Puigcerdá), una asistencia técnica realiza aforos visuales de autocares con periodicidad mensual. Estos datos recopilados son utilizados por el Cerema para realizar los ajustes correspondientes en las intensidades medias diarias (IMD) de autocares en estos tramos.

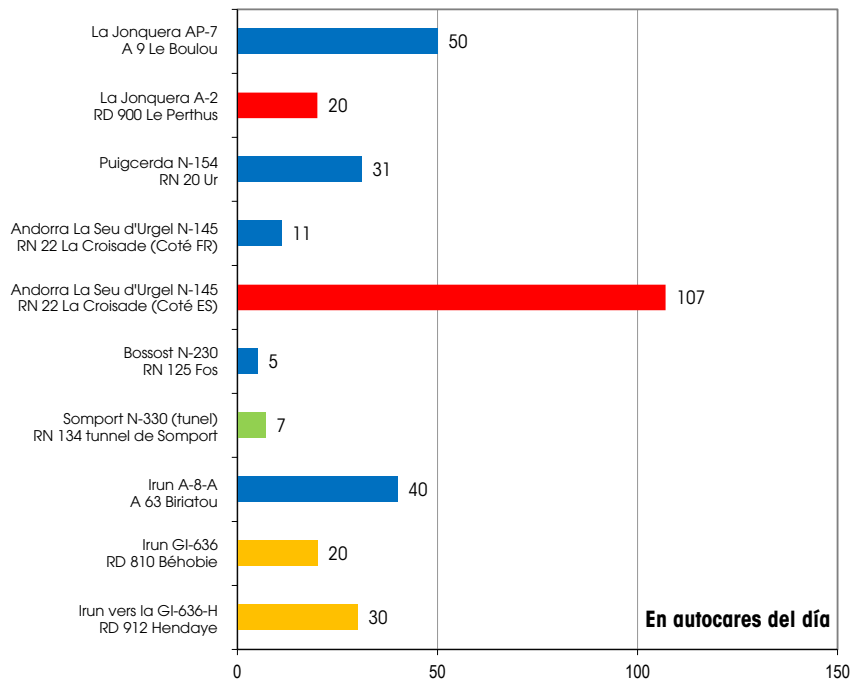


**GRÁFICO 20a. IMD DE AUTOCARES EN LOS PASOS FRONTERIZOS DURANTE EL AÑO 2019 (SUMA DE AMBOS SENTIDOS DE CIRCULACIÓN)**



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras y Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie.

**GRÁFICO 20b. IMD DE AUTOCARES EN LOS PASOS FRONTERIZOS DURANTE EL AÑO 2020 (SUMA DE AMBOS SENTIDOS DE CIRCULACIÓN)**



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras y Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie.



#### 4.1.5. Estimación del flujo de viajeros en autocares

La estimación del número de viajeros que cruzan los Pirineos en autocar se realiza a partir de los datos de IMD de autocares y de sus índices de ocupación.

Los valores de los índices de ocupación, así como del porcentaje de autocares en tránsito se han obtenido de las encuestas sobre autocares realizadas en las dos autopistas en 2012, mientras que los valores de índices de ocupación y porcentajes de autocares en tránsito del resto de pasos fronterizos se han conseguido de las encuestas realizadas en los cuatro pasos interiores en 2010.

La tabla 7a revela que, en el año 2019, aproximadamente 5,7 millones de viajeros cruzaron los Pirineos en autocar con origen o destino en Francia, mientras que 1,8 millones de viajeros realizaron el cruce en tránsito por Francia. Por lo tanto, el flujo total de viajeros que cruzaron la frontera hispano-francesa fue de 7,5 millones. En la tabla 7b, correspondiente al año 2020, se observa una disminución en comparación con los valores de 2019, con 2,5 millones menos de viajeros que cruzaron los Pirineos en autocar con origen o destino en Francia y una reducción de 0,4 millones en los viajeros en tránsito por Francia. Como resultado, el flujo total disminuyó a un valor de 2,9 millones de viajeros.

**TABLA 7a. ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS QUE CRUZARON LOS PIRINEOS EN AUTOCAR EN LOS DOS SENTIDOS EN 2019, Y DISTRIBUCIÓN INTERCAMBIO-TRÁNSITO EN MILLONES DE VIAJEROS**

	IMD (VL/ día)	Índice de ocupación de los VL	Número de viajeros por año (millones)	% tránsito	Viajeros en tránsito (millones/año)	Viajeros de intercambio (millones/año)
A 9 Perthus	200	41,7	3,04	49,0 %	1,49	1,55
A 63 Biriadou	150	30,9	1,69	16,2 %	0,27	1,42
Cuatro pasos interiores encuestados	75	38,0	1,04	0,0 %	-	1,04
Resto pasos interiores	0	38,0	-	0,0 %	-	-
Pasos costeros	123	38,0	1,71	0,0 %	-	1,71
<b>Total</b>	<b>548</b>	<b>37,4</b>	<b>7,48</b>	<b>23,6 %</b>	<b>1,77</b>	<b>5,72</b>
<b>Redondeado a</b>			<b>7,5</b>		<b>1,8</b>	<b>5,7</b>

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras y Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie.



**TABLA 7b. ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS QUE CRUZARON LOS PIRINEOS EN AUTOCAR EN LOS DOS SENTIDOS EN 2020, Y DISTRIBUCIÓN INTERCAMBIO-TRÁNSITO EN MILLONES DE VIAJEROS**

	<b>IMD (VL/día)</b>	<b>Índice de ocupación de los VL</b>	<b>Número de viajeros por año (millones)</b>	<b>% tránsito</b>	<b>Viajeros en tránsito (millones/año)</b>	<b>Viajeros de intercambio (millones/año)</b>
A 9 Perthus	50	41,7	0,76	49,0 %	0,37	0,39
A 63 Briatou	40	30,9	0,45	16,2 %	0,07	0,38
Cuatro pasos interiores encuestados	54	38,0	0,75	0,0 %	-	0,75
Resto pasos interiores	0	38,0	-	0,0 %	-	-
Pasos costeros	70	38,0	0,97	0,0 %	-	0,97
<b>Total</b>	<b>214</b>	<b>37,5</b>	<b>2,94</b>	<b>15,2 %</b>	<b>0,45</b>	<b>2,49</b>
<b>Redondeado a</b>			<b>2,9</b>		<b>0,4</b>	<b>2,5</b>

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras y Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie.

## 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. Tráfico ferroviario internacional

En el análisis del transporte ferroviario internacional de viajeros se utilizan los datos de líneas internacionales facilitados por Renfe y Comboios de Portugal. Anteriormente, también se utilizaban los datos de los operadores franceses, pero desde 2010, debido a la liberalización del transporte de viajeros, las empresas operadoras dejaron de facilitar los datos de pasajeros a Francia.

En la tabla 8 se presenta la evolución del flujo ferroviario de viajeros a través de las líneas internacionales entre 2010 y 2020. Los datos de viajeros entre España y el resto de Europa proceden de Renfe, mientras que los relativos a los viajeros entre Portugal y Francia proceden de Comboios de Portugal.



**TABLA 8. FLUJO DE VIAJEROS FERROVIARIOS EN LAS LÍNEAS INTERNACIONALES ENTRE 2010 Y 2020 (NÚMERO DE VIAJEROS)**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Flujo de viajeros entre España y Francia</b>											
Sentido España-Francia	265 000	161 000	149 000	121 000	406 000	464 000	420 000	414 000	409 000	422 000	116 000
Sentido Francia-España	264 000	159 000	152 000	126 000	418 000	445 000	434 000	434 000	416 000	430 000	120 000
Total	529 000	320 000	301 000	247 000	824 000	909 000	854 000	848 000	825 000	852 000	236 000
<b>Flujo de viajeros entre España y el resto de Europa (más allá de Francia)</b>											
Barcelona-Zurich-Milán	60 000	56 000	40 000	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Flujo de viajeros entre Portugal y Francia</b>											
Lisboa-Irún-Hendaya	83 000	78 000	67 000	69 000	78 000	76 500	78 850	79 720	74 520	75 200	6 910
<b>Total viajeros en las líneas internacionales (redondeado a miles de viajeros)</b>	<b>672 000</b>	<b>454 000</b>	<b>408 000</b>	<b>316 000</b>	<b>902 000</b>	<b>986 000</b>	<b>933 000</b>	<b>928 000</b>	<b>900 000</b>	<b>927 000</b>	<b>243 000</b>

Fuente: Renfe y Comboios de Portugal.

Tras la caída en el número de viajeros entre 2015 y 2018 (8,7 %), el tráfico ferroviario en rutas internacionales tuvo un crecimiento en 2019 (3,1 %), en gran parte gracias al tráfico de alta velocidad entre Francia y España (3,3 %).

En 2020, la pandemia del COVID-19 provocó una fuerte caída del tráfico (73,8 %). Las líneas que conectan España y Francia redujeron un 72,3 % su tráfico, debido, sobre todo, al cese de la línea Barcelona-Toulouse, mientras que la línea Lisboa-Hendaya, que permite la conexión entre España y Portugal, experimentó un descenso aún mayor (-90,8 %).

#### 4.2.2. Transporte ferroviario regional

El transporte ferroviario regional entre España y Francia se realiza a través del paso de Portbou-Cerbère. El tramo español es operado por Renfe Media Distancia. Según el propio operador, el número de viajeros que cruzaron la frontera en sentido Sur-Norte en 2019 fue de 20 988. Suponiendo que los flujos Norte-Sur y Sur-Norte son simétricos, se obtuvo un flujo total cercano a los 42 000 viajeros en 2019.

En 2020, debido a la pandemia del COVID-19, el valor de 2019 se redujo casi a la mitad, registrándose un valor de 22 000 viajeros.

La tabla 9 muestra la evolución de los viajeros que cruzaron la frontera en la línea regional entre 2010 y 2020.





**TABLA 9. FLUJO DE VIAJEROS FERROVIARIOS EN LAS LÍNEAS REGIONALES ENTRE 2010 Y 2020 (NÚMERO DE VIAJEROS)**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Urbanos e Interurbanos-Cerbere sentido Sur-Norte	36 306	31 326	25 967	31 637	24 534	22 684	16 894	17 391	20 052	20 988	11 006
<b>Total dos sentidos (redondeado)</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>	<b>34 000</b>	<b>35 000</b>	<b>40 000</b>	<b>42 000</b>	<b>22 000</b>

Fuente: Renfe.

Hay que destacar que, entre 2016 y 2019, el número de viajeros que cruzaron la frontera con la línea regional aumentó cada año. Esta tendencia marcó un cambio respecto al periodo 2010-2016, en el cual se observaron disminuciones significativas (-53,4 % entre 2010 y 2016).

### 4.2.3. Transporte ferroviario de cercanías

El transporte 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 La Tour de Carol. En 2019, alrededor de 6400 viajeros utilizaron sus servicios para cruzar la frontera. En la vertiente atlántica, el ferrocarril une las localidades de Lasarte/Oria con Hendaya mediante una línea gestionada por Euskotren. En 2019, casi 666 000 viajeros utilizaron esta línea para cruzar la frontera.

En total, las líneas ferroviarias de cercanías fueron utilizadas por aproximadamente 672 000 viajeros para cruzar la frontera en 2019, el 99 % de los cuales utilizaron los servicios de Euskotren.

A continuación, la tabla 10 presenta la evolución de los viajeros que utilizaron los servicios de las líneas locales para cruzar la frontera entre 2010 y 2020.

**TABLA 10. FLUJO DE VIAJEROS FERROVIARIOS EN LAS LÍNEAS LOCALES ENTRE 2010 Y 2020 (NÚMERO DE VIAJEROS)**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Barcelona-La Tour de Carol	15 000	7400	6384	22 140	24 672	12 578	10 425	7821	6390	6396	2688
Lasarte Oria-Hendaye (Euskotren)	598 000	503 206	603 267	706 009	701 943	686 559	713 730	716 368	704 500	665 840	305 068
<b>Total de las líneas de cercanías (redondeado al millar)</b>	<b>613 000</b>	<b>511 000</b>	<b>610 000</b>	<b>728 000</b>	<b>727 000</b>	<b>699 000</b>	<b>724 000</b>	<b>724 000</b>	<b>711 000</b>	<b>672 000</b>	<b>308 000</b>

Fuente: Renfe y Euskotren

Ambas líneas vieron caer su número de viajeros entre 2017 y 2019: un 7,1 % para la línea Lasarte Oria-Hendaya y un 18,2 % para la línea Barcelona-La Tour de Carol. En la línea Barcelona-La Tour de Carol, la disminución de viajeros ha sido más significativa que en la línea Lasarte Oria-Hendaya, concretamente ha experimentado una caída del 74,1 % en el número de viajeros entre 2014 y 2019.

Considerando el total de viajeros en ambas líneas, el número se mantuvo relativamente estable entre 2013 y 2017, con excepción de una ligera caída en 2015. Sin embargo, entre 2017 y 2019 se observa un cambio de tendencia que refleja una disminución del 7,2 %.



Finalmente, en 2019 y 2020, se registró una caída del tráfico que superó claramente el 50 % en ambas líneas.

#### 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, se observa que alrededor de 1,64 millones de viajeros utilizaron el tren para cruzar los Pirineos en 2019. Su distribución según el tipo de servicio ferroviario es la siguiente.

- Líneas internacionales: 927 000 viajeros.
- Líneas regionales: 42 000 viajeros.
- Líneas de cercanías: 672 000 viajeros.

En 2020, el total es de aproximadamente 570 000 viajeros, distribuidos de la siguiente manera:

- Líneas internacionales: 243 000 viajeros.
- Líneas regionales: 22 000 viajeros.
- Líneas de cercanías: 308 000 viajeros.

En el gráfico 21 se representa la evolución de los flujos de viajeros ferroviarios que cruzaron la frontera entre 2010 y 2020. La información se muestra desagregada en los tres tipos de servicios ferroviarios: líneas internacionales, líneas regionales y líneas de cercanías.

**GRÁFICO 21. EVOLUCIÓN DEL FLUJO DE VIAJEROS FERROVIARIOS DE 2010 A 2020**



Fuente: Renfe, Euskotren y Comboios de Portugal.

Desde 2014, año en que se inauguraron los servicios de alta velocidad entre Francia y España, hasta 2018, el número total de viajeros en la red ferroviaria entre ambos países superó los 1,65 millones. Sin embargo, este valor total de viajeros ha experimentado una ligera disminución cada año desde 2015, con una caída del 5,1 % entre 2015 y 2019, y un descenso del 0,5 % entre 2018 y 2019. Finalmente, entre 2019 y 2020, el flujo total de viajeros disminuyó un 65,1 %.



En cuanto a la distribución de los viajeros según el tipo de servicio ferroviario utilizado para cruzar los Pirineos, en 2019, las líneas internacionales representaron el 56,5 % de los viajeros, las líneas regionales el 2,6 %, y las líneas locales el 41 %. Estos porcentajes se han mantenido relativamente estables desde el lanzamiento de los trenes de alta velocidad en 2014, cuando la distribución era del 53,8 % para las líneas internacionales, el 2,9 % para las líneas regionales, y el 43,3 % para las líneas locales. Sin embargo, en 2020, estos porcentajes cambiaron a 42,4 % para las líneas internacionales, 3,8 % para las líneas regionales, y 53,7 % para las líneas locales, lo que indica un desplazamiento de los viajeros de las líneas internacionales hacia las regionales y, sobre todo, hacia las líneas locales.

### 4.3. Transporte aéreo

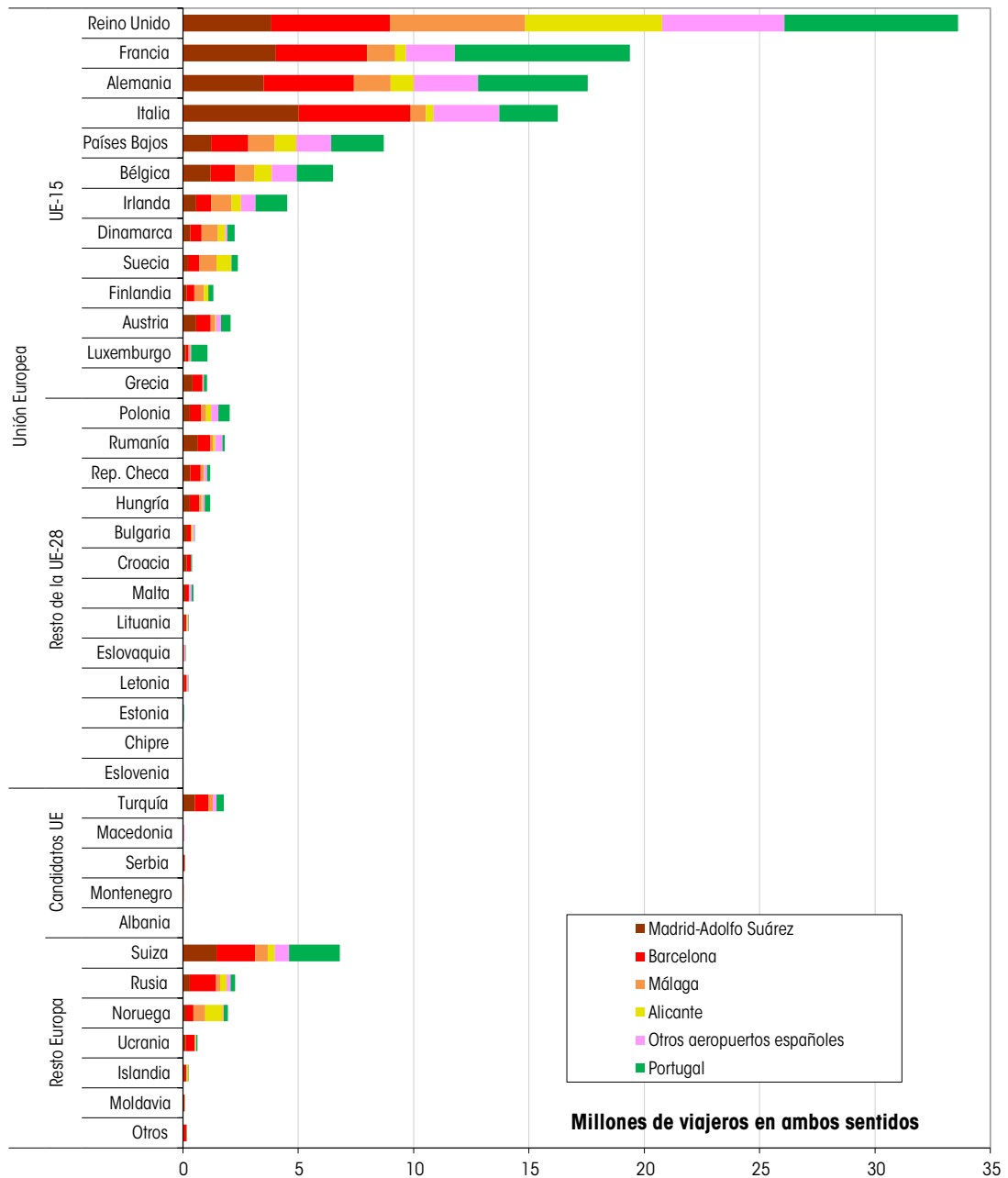
En el análisis del transporte aéreo de pasajeros se han utilizado datos de Aena para conocer la información relativa a los flujos y aeropuertos españoles y datos de ANAC, para la información de los flujos y aeropuertos portugueses. Sin embargo, en este análisis no se han tenido en cuenta los flujos que tienen como origen o destino las islas españolas y portuguesas, porque los flujos de estas islas son independientes de las alternativas de transporte terrestre. Este criterio permite comparar de forma objetiva la demanda en los distintos modos de transporte.

En 2019, un total de 138,7 millones de pasajeros viajaron entre la Península Ibérica y otros países europeos ubicados al otro lado de los Pirineos. De estos pasajeros, 104,9 millones tenían como origen o destino un aeropuerto español, mientras que 33,8 millones utilizaban un aeropuerto portugués. Estos números reflejan un aumento del 11,1 % en el transporte aéreo de pasajeros en la Península Ibérica, un 10,2 % en España y un 14,2 % en Portugal en comparación con los datos del informe anterior (OTP nº 9) basado en información de 2017.

En los gráficos 22a y 22b se muestra la distribución del transporte aéreo de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de países de Europa, destacando los principales aeropuertos peninsulares.



**GRÁFICO 22a. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2019**

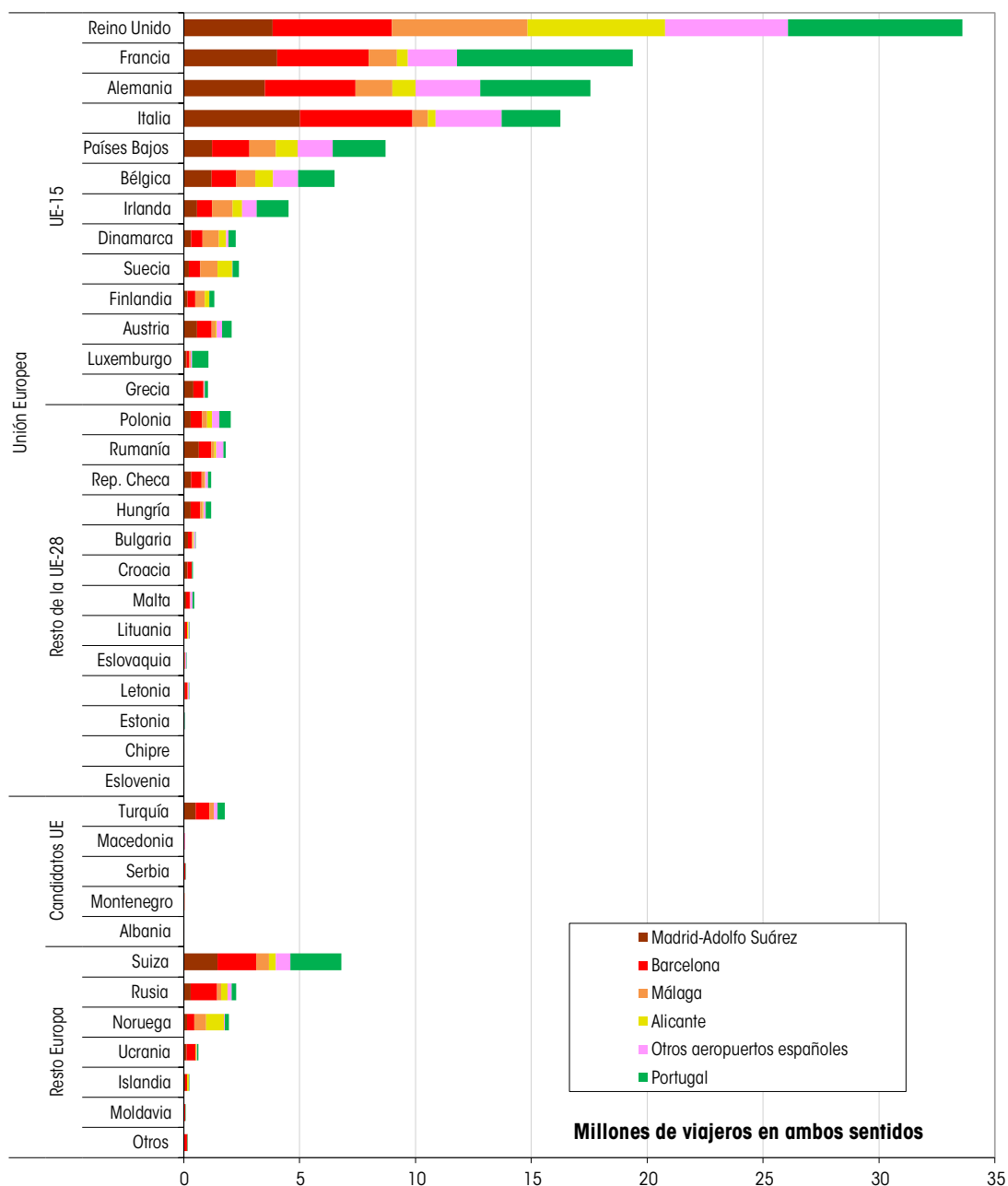


Fuente: AENA S.A. (España) y Ministério da Economia (Portugal).

Reino Unido, con 33,6 millones de viajeros, Francia, con 19,4 millones de viajeros, Alemania, con 17,5 millones de viajeros, e Italia, con 16,3 millones de viajeros, son los principales países de origen/destino en relación con la Península Ibérica.



**GRÁFICO 22b. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2020**



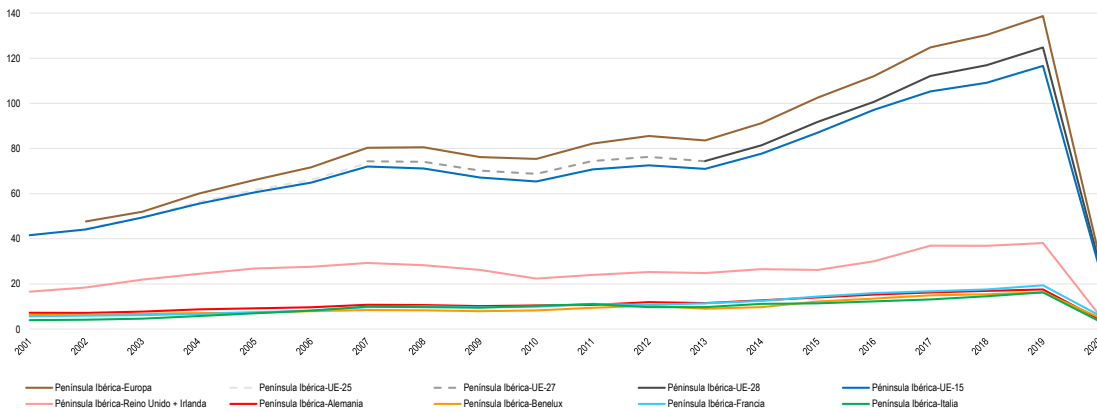
Fuente: AENA S.A. (España) y Ministério da Economia (Portugal).

En 2020, 32,3 millones de viajeros viajaron entre la Península Ibérica y otro país europeo, lo que supuso un descenso del 76,6 % respecto a 2019. Del total de viajeros, 23,4 millones salieron o llegaron a un aeropuerto español y 9 millones lo hicieron a uno portugués.

Entre los principales países conectados por vía aérea con la Península Ibérica, Reino Unido es el que tuvo la mayor caída de viajeros entre 2019 y 2020, al haber tenido en 2020 5,5 millones de viajeros menos que en 2019, lo cual supuso una caída del 83,7 %. En Francia, por su parte, en 2020 hubo 6,1 millones de viajeros menos que en 2019 (una disminución del 68,8 %), en Alemania este descenso del número de viajeros tuvo un valor de 4,4 millones (-74,9 % de viajeros respecto a 2019), mientras que en Italia el descenso del número de viajeros fue de 3,5 millones (-78,5 % de viajeros respecto a 2019).



**GRÁFICO 22bis. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA ENTRE 2001 Y 2020 (EN MILLONES DE VIAJEROS)**



Fuente: AENA S.A. (España) y Ministério da Economia (Portugal).

Tras el rápido crecimiento en el periodo 2001-2007 y el estancamiento en el periodo 2007-2013, donde se produjo apenas un crecimiento del 4,1 %, el tráfico aéreo entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica experimentó una fase de gran crecimiento durante el periodo 2013-2019, alcanzando un valor del 65,9 %. Este valor se situó por encima del crecimiento del tráfico aéreo con la antigua UE-15, cuyo valor fue del 64,3 %, pero por debajo del aumento del tráfico aéreo con la UE-28, el cual alcanzó un valor del 67,6 %, lo que reflejó el dinamismo de los nuevos países incorporados a la UE.

Asimismo, durante el periodo 2013-2019, los aumentos en el tráfico aéreo variaron en función del país. Por ejemplo, se registró un aumento del 53,8 % para el Reino Unido e Irlanda, mientras que para Bélgica, Luxemburgo y Países Bajos el incremento fue del 80,9 %.

Entre 2018 y 2019, el crecimiento del tráfico aéreo también fue notable, con un valor del 6,4 % para el tráfico con la Europa geográfica. Si analizamos este periodo a nivel de país, destacan el crecimiento significativo del tráfico aéreo con Francia e Italia, con valores del 10,4 % y 12 % respectivamente. Sin embargo, en 2020 el tráfico aéreo se vio fuertemente afectado por los efectos de la pandemia del COVID-19, volviendo a niveles similares a los del año 2000.

En las tablas 11a y 11b, se presentan los datos relativos al flujo de pasajeros por vía aérea entre España y distintas agrupaciones de países europeos, así como entre Portugal y distintas agrupaciones de países europeos, para los años 2019 y 2020.



**TABLA 11a. DISTRIBUCIÓN DEL TOTAL DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA  
CON ORIGEN/DESTINO LA PENÍNSULA IBÉRICA EN 2019**

<b>Total en ambos sentidos (millones de viajeros)</b>				
		<b>ESPAÑA</b>	<b>PORTUGAL</b>	<b>TOTAL</b>
Unión Europea	UE-15	86,92	29,69	116,61
	Resto de la UE-28	7,02	1,13	8,15
Países candidatos		1,57	0,30	1,86
Resto de Europa		9,41	2,65	12,06
<b>TOTAL EUROPA</b>		<b>104,92</b>	<b>33,76</b>	<b>138,68</b>
Antigua UE-15 + Suiza + Noruega		93,28	32,08	125,35
		75,66	24,34	

Fuente: AENA S.A. (España) y Ministério da Economia (Portugal).

En 2019, la mayoría de los viajeros que utilizaron el transporte aéreo con origen o destino en la Península Ibérica tuvieron como destino u origen un país perteneciente a la antigua UE-15. Estos flujos representaron el 84,1 % del total de viajeros. Si incluimos los flujos entre Suiza y Noruega, este porcentaje se eleva al 90,4 %.

**TABLA 11b. DISTRIBUCIÓN DEL TOTAL DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA  
CON ORIGEN/DESTINO LA PENÍNSULA IBÉRICA EN 2020**

<b>Total en ambos sentidos (millones de viajeros)</b>				
		<b>ESPAÑA</b>	<b>PORTUGAL</b>	<b>TOTAL</b>
Unión Europea	UE-15	19,50	7,76	27,27
	Resto de la UE-28	1,67	0,24	1,91
Países candidatos		0,39	0,07	0,46
Resto de Europa		1,79	0,92	2,71
<b>TOTAL EUROPA</b>		<b>23,36</b>	<b>8,99</b>	<b>32,34</b>
Antigua UE-15 + Suiza + Noruega		20,83	8,64	29,47
		72,22	27,78	

Fuente: AENA S.A. (España) y Ministério da Economia (Portugal).

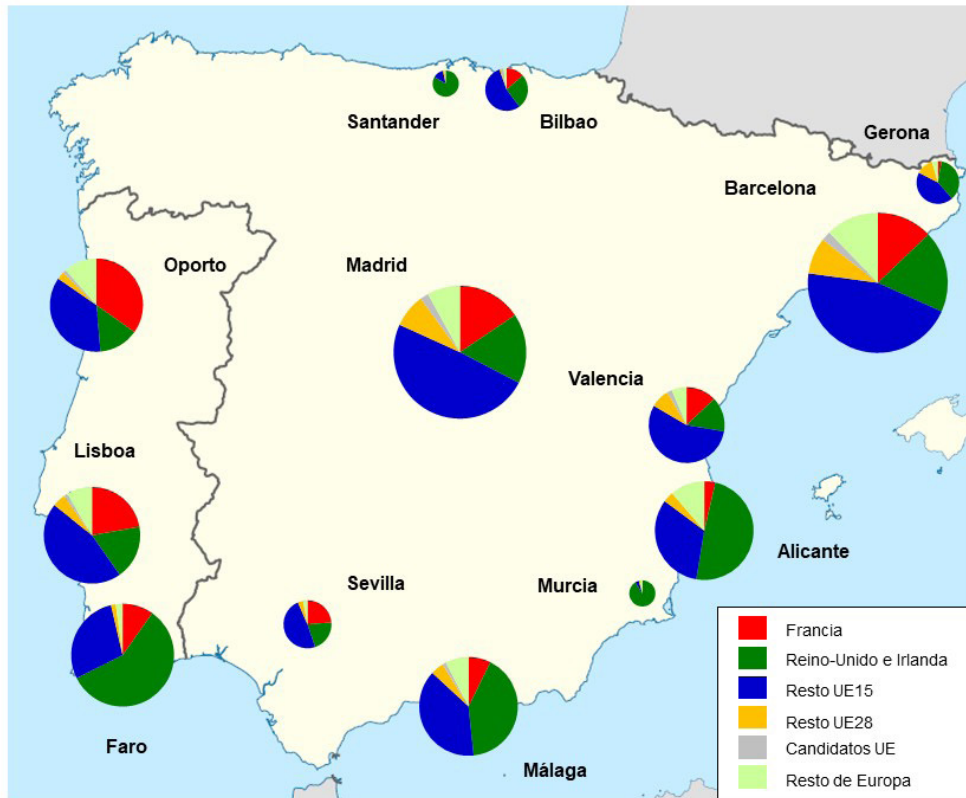
Entre 2019 y 2020, se produjo una caída significativa en el número de viajeros en los flujos con origen o destino en la Península Ibérica, siendo esta caída mayor en España que en Portugal. En España, hubo un descenso del 77,7 % en el número de viajeros, mientras que en Portugal la disminución fue del 73,4 %. Como resultado, la distribución de los viajeros en los flujos con origen o destino en la Península Ibérica cambió. En 2019, aproximadamente el 75,7 % de los viajeros correspondían a los flujos con origen o destino en España, y el 24,3 % restante correspondía a los flujos con origen o destino en Portugal. Sin embargo, en 2020, la proporción se modificó, con



el 72,2 % de los viajeros correspondiendo a los flujos con origen o destino en España y el 27,8 % para los flujos con origen o destino en Portugal.

Los mapas 18a y 18b muestran el volumen de viajeros de los principales aeropuertos españoles y portugueses (con un flujo superior al millón de viajeros) con el resto de Europa, para los años 2019 y 2020.

**MAPA 18a. PASAJEROS DE LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON EL RESTO DE EUROPA EN 2019**

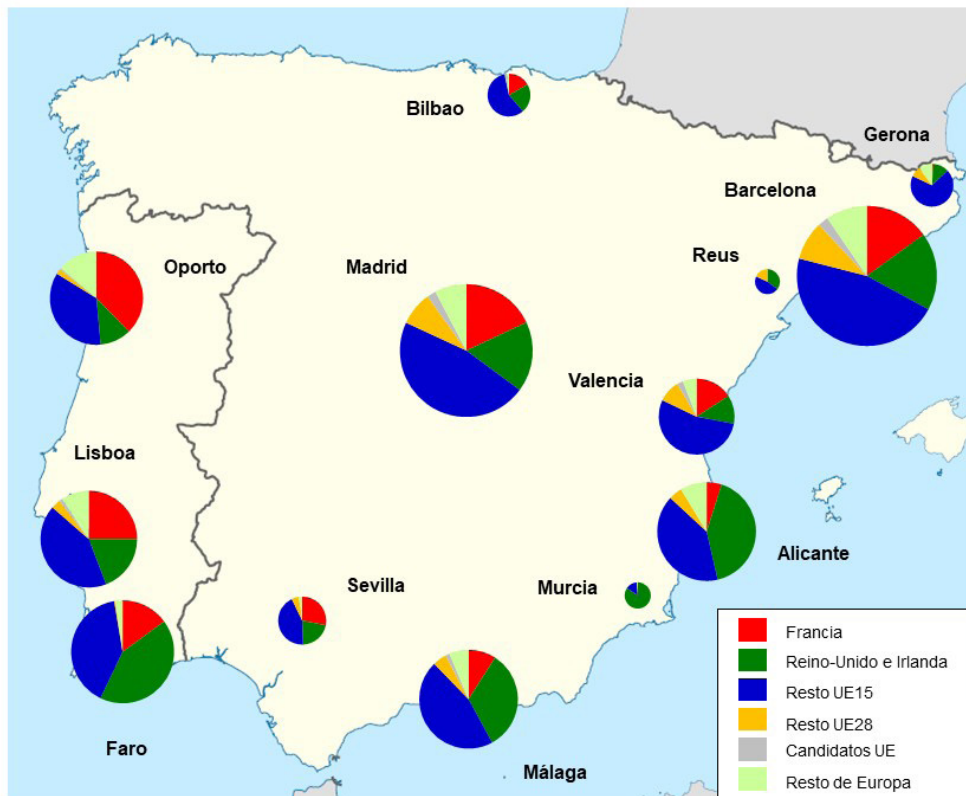


Fuente: AENA S.A. (España) y Ministério da Economia (Portugal).





**MAPA 18b. PASAJEROS DE LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON EL RESTO DE EUROPA EN 2020**



Fuente: AENA S.A. (España) y Ministério da Economia (Portugal).

En 2019, los aeropuertos de la Península Ibérica con mayor intercambio de viajeros con el resto de países europeos fueron Barcelona, Madrid, Lisboa y Málaga, con cifras de viajeros de 30,7 millones, 25,9 millones, 18 millones y 16,5 millones respectivamente.

Sin embargo, durante el periodo de 2017 a 2019, no todos los aeropuertos tuvieron una evolución similar. Algunos experimentaron un crecimiento moderado o incluso negativo, como Faro, Gerona y Murcia. Por otro lado, hubo aeropuertos que experimentaron un notable aumento en el número de viajeros, como Madrid con un crecimiento del 13,5 %, Oporto con un aumento del 16,3 %, Lisboa con un incremento del 27,1 %, Valencia con un aumento del 28,1 % y Sevilla con un incremento del 57,9 %.

En Portugal, los aeropuertos de Lisboa y Faro experimentaron una disminución de casi el 75 % en el número de viajeros. Sin embargo, esta reducción fue menos pronunciada en otros aeropuertos importantes, como el de Oporto, que registró una disminución de aproximadamente el 62 %.

#### 4.4. Resumen del transporte de viajeros

El resumen del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y Europa para los años 2019 y 2020 se presenta en las tablas 12a y 12b, los gráficos 23a y 23b, y los mapas 19a y 19b. Estos elementos muestran la distribución de los viajeros según el modo de transporte y la agrupación de países de origen/destino



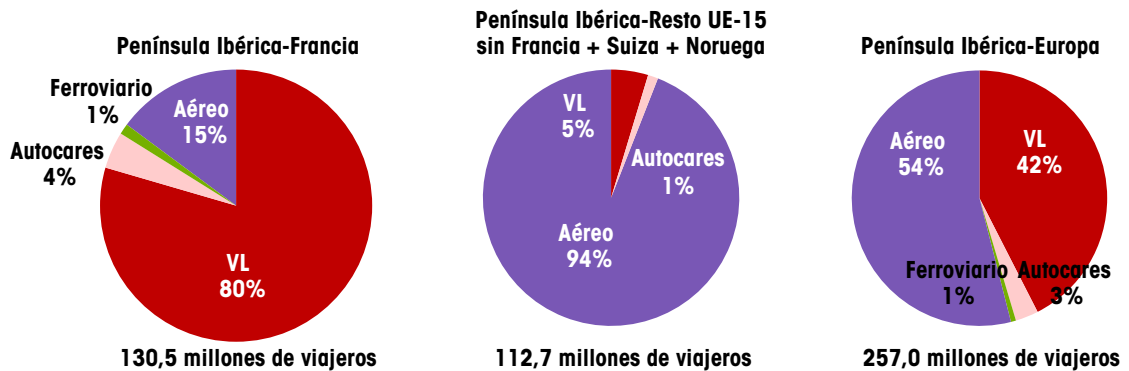
La distribución por grandes zonas de origen/destino del tráfico de vehículos ligeros (VL), así como su tasa de ocupación, se ha obtenido a partir de las encuestas llevadas a cabo durante los años 2013 y 2014 en las autopistas A 9 y A 63, y en el año 2010 en los pasos centrales. En cuanto a los autocares, los datos provienen de las encuestas realizadas en las mismas autopistas en el año 2012 y en los pasos centrales en 2010.

**TABLA 12a. RESUMEN DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2019  
(EN MILLONES DE VIAJEROS)**

Modo de transporte		Francia	Resto UE-15 sin Francia + Noruega + Suiza	Resto de la UE-28	Candidatos a la UE	Resto de Europa	Total
Carretera	VL	103,8	5,3	0,1	0,0	0,0	109,2
	Autocares	5,7	1,4	0,3	0,0	0,0	7,5
Ferrocarril		1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6
Aéreo		19,4	106,0	8,1	1,9	3,3	138,7
<b>Total</b>		<b>130,5</b>	<b>112,7</b>	<b>8,6</b>	<b>1,9</b>	<b>3,3</b>	<b>257,0</b>

Fuente: Elaboración OTP.

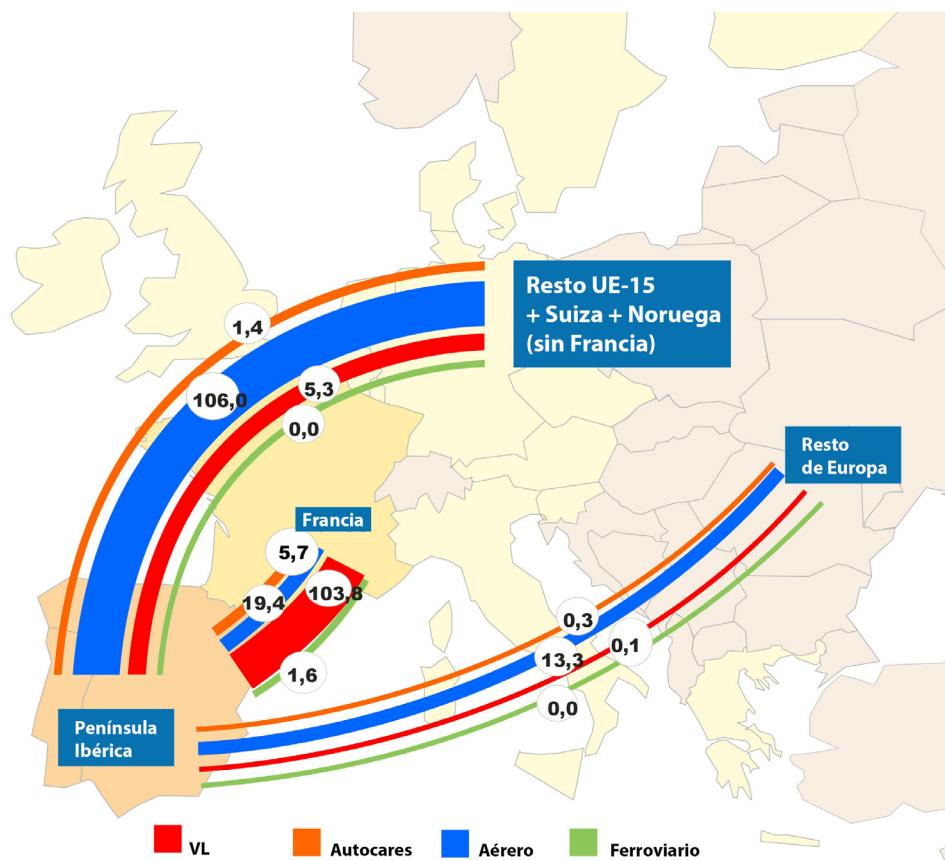
**GRÁFICO 23a. REPARTO MODAL DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2019**



Fuente: Elaboración OTP.



### MAPA 19a. ESQUEMA DE LA DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2019 (EN MILLONES DE VIAJEROS)



Fuente: Elaboración OTP.

Teniendo en cuenta todos los modos de transporte, el flujo total de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de Europa en 2019 fue de 257 millones, lo que representó un aumento del 7,6 % en comparación con los 238,8 millones registrados en 2017.

El análisis del transporte de viajeros en 2019 destaca la importancia de los países de la UE-15, Suiza y Noruega en los flujos de viajeros con origen/destino en la Península Ibérica. La antigua UE-15 representó el 94,7 % de los flujos de viajeros, con Francia como origen/destino del 50,8 % y otros países de la antigua UE-15, Suiza o Noruega representando el 43,9 %.

En cuanto a los diferentes modos de transporte, se observa una clara diferencia entre los viajeros con origen/destino en Francia y los viajeros con origen/destino en otros países. En el primer escenario, el transporte por carretera representó el 83,9 % de los desplazamientos totales (de este porcentaje, el 79,5 % se realizó en vehículos ligeros (VL) y el 4,4 % restante en autocar), mientras que el transporte aéreo representó el 14,8 % (un incremento respecto al 13,5 % en 2017) y el transporte ferroviario el 1,3 %. En el segundo escenario, el 94,3 % de los viajeros utilizaron el transporte aéreo, mientras que el 5,7 % restante optó por el transporte por carretera (de este porcentaje, el 4,3 % se realizó en vehículos ligeros (VL) y el 1,4 % restante en autocar).

En general, se ha observado que el transporte aéreo ha ganado cuota de tráfico en comparación con el transporte por carretera desde 2017. En 2017, el transporte aéreo representaba el 52,3 % del flujo total de viajeros, mientras que en 2019 se incrementó al 54 %. Esta tendencia



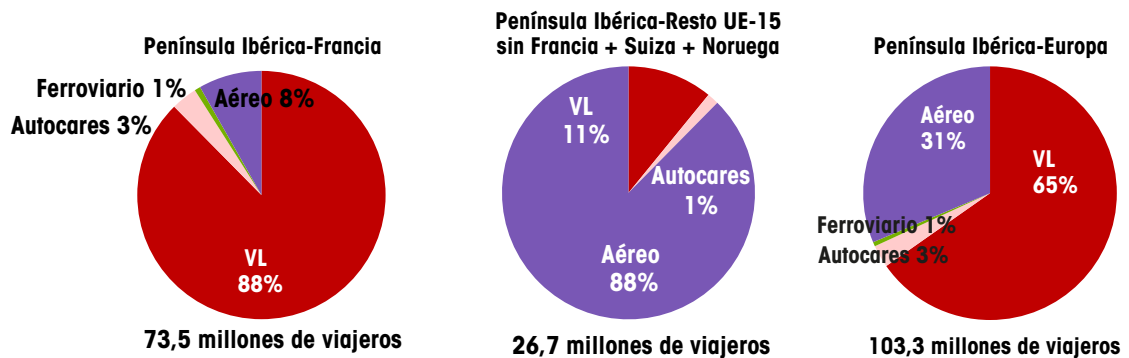
indica un aumento en la preferencia de los viajeros por el transporte aéreo en lugar del transporte por carretera para los desplazamientos entre la Península Ibérica y el resto de Europa.

**TABLA 12b. RESUMEN DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2020 (EN MILLONES DE VIAJEROS)**

Modo de transporte	Francia	Resto UE-15 sin Francia + Noruega + Suiza	Resto de la UE-28	Candidatos a la UE	Resto de Europa	Total
Carretera	VL	64,4	2,9	0,1	0,0	67,4
	Autocares	2,5	0,4	0,1	0,0	2,9
Ferrocarril	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6
Aéreo	6,1	23,4	1,9	0,5	0,5	32,3
<b>Total</b>	<b>73,5</b>	<b>26,7</b>	<b>2,1</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>103,3</b>

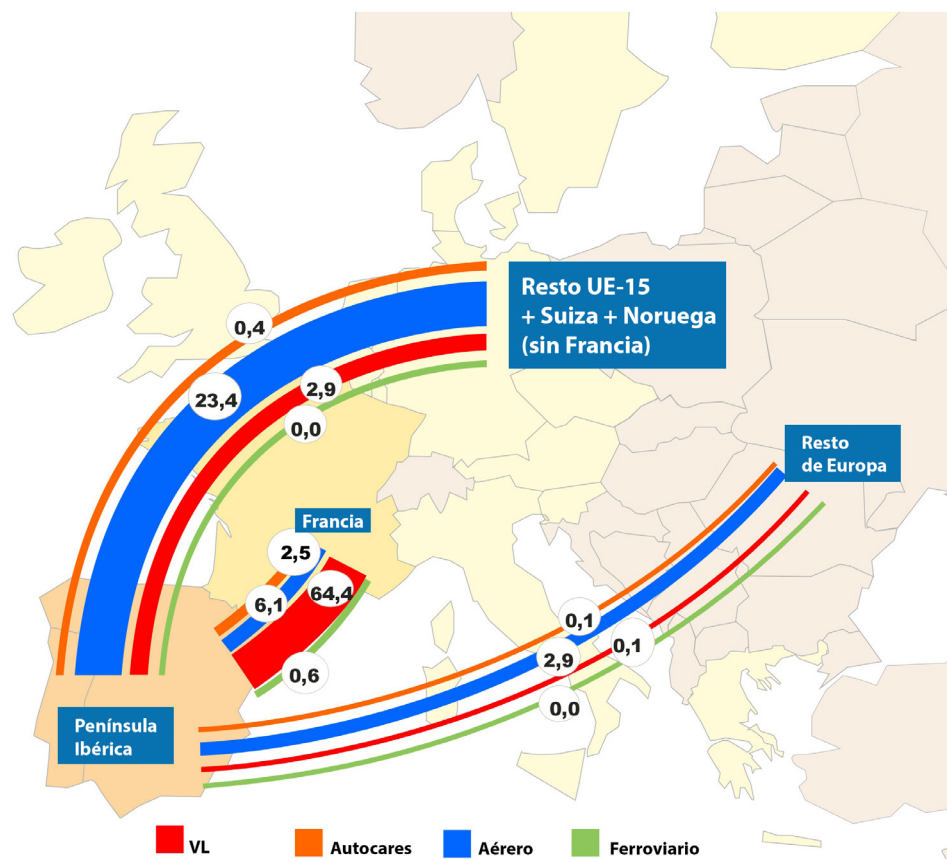
Fuente: Elaboración OTP.

**GRÁFICO 23b. REPARTO MODAL DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2020**



Fuente: Elaboración OTP.

**MAPA 19b. ESQUEMA DE LA DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2020 (EN MILLONES DE VIAJEROS)**



Fuente: Elaboración OTP.

El año 2020 fue un año excepcional debido a la pandemia del COVID-19 y las consiguientes restricciones de movilidad impuestas en todo el mundo.

Teniendo en cuenta esta situación y considerando todos los modos de transporte, se observó una disminución significativa del número total de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de Europa en un 59,8 % entre 2019 y 2020. Es importante destacar que el transporte público fue especialmente afectado, experimentando caídas más pronunciadas.

En cuanto a los flujos con origen/destino en la Península Ibérica, se registró una disminución del 43,75 % en el flujo de viajeros con origen/destino en Francia, lo cual fue menor en comparación con los flujos con origen/destino en el resto de países europeos, donde la reducción alcanzó el 76,4 %. En términos de distribución, en 2020, el 71,2 % de los flujos de viajeros con origen/destino en la Península Ibérica tenían como destino/origen Francia, mientras que el 28,8 % restante correspondía a otros países europeos distintos de Francia.



## 4.5. Evolución del transporte de viajeros entre 2001 y 2020

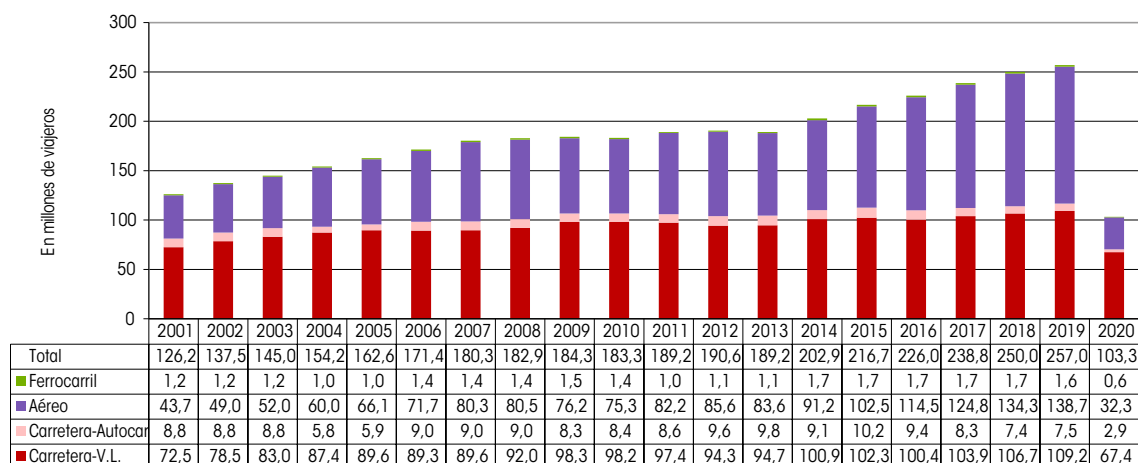
En este apartado se analiza la evolución en el tiempo del transporte de viajeros a través de los Pirineos a partir de la información recogida en los documentos que se indican a continuación:

- 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: Documento nº 8 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (mayo 2018).
- Datos 2016: Suplemento al Documento nº 8, Principales cifras actualizadas para los años 2016 (diciembre 2019).
- Datos 2017: Documento nº 9 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (diciembre 2020).
- Datos 2018: Suplemento al Documento nº 9, Principales cifras actualizadas para los años 2018 (diciembre 2021).
- Datos 2019 y 2020: el presente documento.

En el gráfico 24 se presenta la evolución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de Europa en el periodo comprendido entre 2001 y 2020. La tabla 13, por su parte, muestra esta evolución en términos relativos.



**GRÁFICO 24. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA (2001-2020)**



Fuente: Elaboración OTP.

**TABLA 13. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA**

	Evolución 2001/2019		En 1 año (2018/2019)	En 1 año (2019/2020)
	Total	Media anual		
<b>Total</b>	<b>104 %</b>	<b>4,0 %</b>	<b>2,8 %</b>	<b>-59,8 %</b>
Carretera-V.L.	51 %	2,3 %	2,3 %	-38,3 %
Carretera-Autocar	-14 %	-0,8 %	1,7 %	-60,7 %
Ferrocarril	37 %	1,8 %	-0,7 %	-65,1 %
Aéreo	217 %	6,6 %	3,2 %	-76,7 %

Fuente: Elaboración OTP.

En 2019, el transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de Europa continuó la tendencia creciente que se inició en 2014. Entre 2013 y 2019, el transporte de viajeros experimentó un aumento del 38,8 %. Durante este periodo, el transporte ferroviario aumentó un 48,3 %, el transporte aéreo un 65,9 %, y el transporte por carretera mostró un crecimiento del 15,3 % en el número de viajeros en vehículos ligeros (VL), pero una disminución del 22,9 % en el número de viajeros en autocar.

En el periodo comprendido entre 2001 y 2019, el número de viajeros, considerando todos los modos de transporte, se duplicó, gracias al transporte por carretera que representó un 51 % del flujo total de viajeros, y al transporte aéreo, en el cual el número de viajeros aumentó considerablemente.

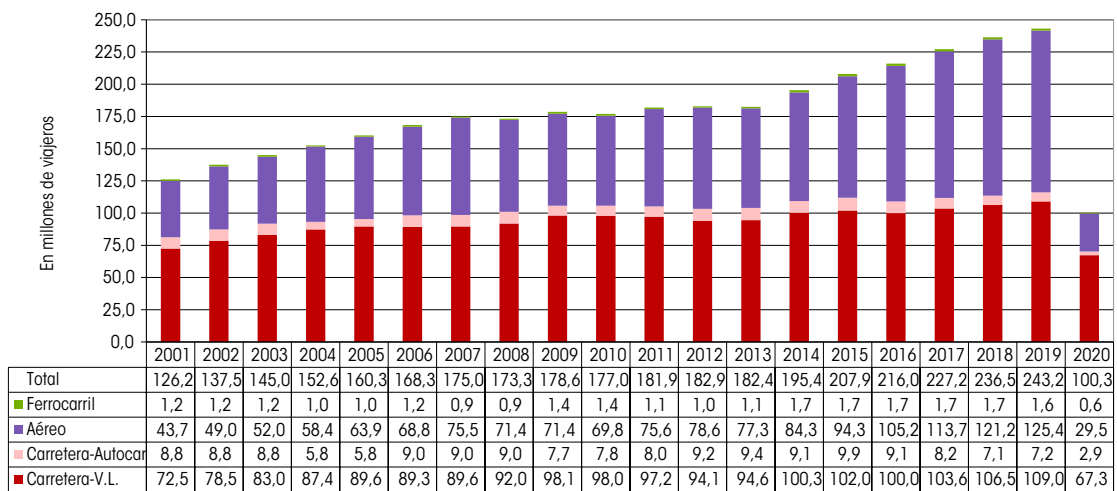
En 2019, el transporte aéreo consolidó su posición como el modo de transporte líder desde 2015 y continuó impulsando el crecimiento del tráfico de viajeros desde 2014. De hecho, en 2019, el transporte aéreo representó el 54 % del tráfico total de viajeros, en comparación con el 52,3 % registrado en 2017.



Sin embargo, en 2020 el transporte aéreo se vio fuertemente afectado por la pandemia del COVID-19, con una disminución del 76,7 % en el número de viajeros. El transporte ferroviario también experimentó una caída del 65,1 % en su número de viajeros, mientras que el transporte por carretera en autobús registró una disminución del 60,7 %. El descenso en el transporte por carretera en vehículos ligeros (VL) fue más moderado, con una disminución del 38,3 %. Como resultado, la fuerte caída en el transporte aéreo en 2020 lo convirtió en el segundo modo de transporte, representando el 31,3 % del tráfico total de viajeros, detrás del transporte por carretera en vehículos ligeros (VL), que representó el 65,2 % de los viajeros.

A continuación, el gráfico 25 y la tabla 14 muestran la evolución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y los países de 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 + SUIZA + NORUEGA (2001-2020)**



Fuente: Elaboración OTP.

**TABLA 14. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA ANTIGUA UE-15 + SUIZA + NORUEGA**

	Evolución 2001/2019		En 1 año (2018/2019)	En 1 año (2019/2020)
	Total	Media anual		
<b>Total</b>	<b>93 %</b>	<b>3,7 %</b>	<b>2,9 %</b>	<b>-58,8 %</b>
Carretera-V.L.	50 %	2,3 %	2,4 %	-38,2 %
Carretera-Autocar	-18 %	-1,1 %	1,4 %	-59,7 %
Ferrocarril	-56 %	-4,4 %	-0,7 %	-65,1 %
Aéreo	187 %	6,0 %	3,4 %	-76,5 %

Fuente: Elaboración OTP.

En 2019, los países de la antigua UE-15, junto con Suiza y Noruega, fueron los destinos principales de los viajes desde la Península Ibérica, representando el 94,7 % del total de viajeros. Esto explica por qué el gráfico 25 es muy similar al gráfico 24, ya que muestran evoluciones muy similares en los diferentes modos de transporte. Además, durante el periodo de 2013 a 2019, el número de viajeros en todos los modos de transporte aumentó un 33,4 %. Si analizamos esta tendencia por





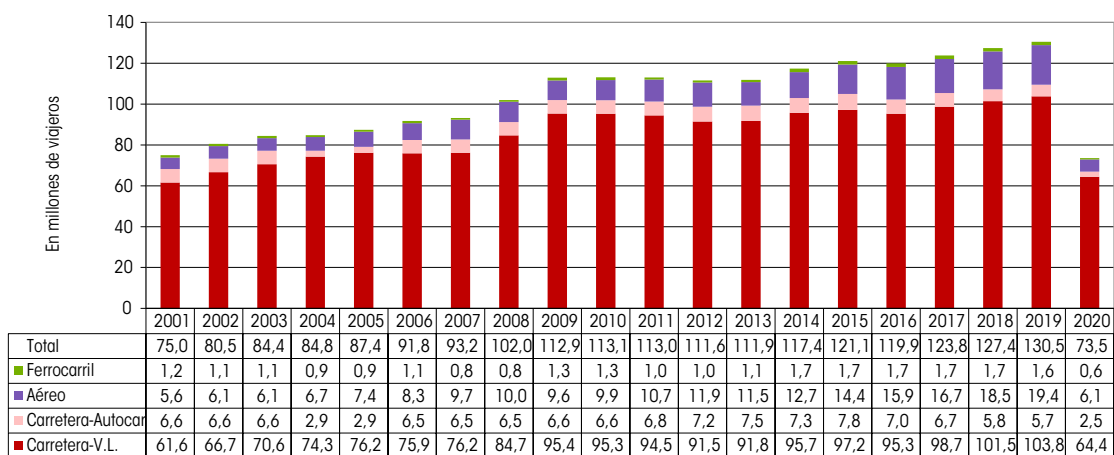
modo, el transporte aéreo experimentó un aumento del 62,2 % en el número de viajeros, el transporte por carretera en vehículos ligeros (VL) aumentó un 15,2 %, y el transporte ferroviario aumentó un 49,2 %, mientras que el transporte por carretera en autobús tuvo una disminución del 23 %.

El transporte aéreo se convirtió en el modo de transporte más utilizado desde 2016 hasta 2019. Al igual que en el conjunto de Europa, su participación en el tráfico total aumentó, representando un 51,5 % del total de viajeros en 2019.

En cuanto a las variaciones interanuales de 2018 a 2019 y de 2019 a 2020, estas fueron muy similares a las observadas en Europa en su conjunto.

El gráfico 26 y la tabla 15 se refieren a la evolución de viajeros entre la Península Ibérica y Francia.

**GRÁFICO 26. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA (2001-2020)**



Fuente: Elaboración OTP.

**TABLA 15. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA**

	Evolución 2001/2019		En 1 año (2018/2019)	En 1 año (2019/2020)
	Total	Media anual		
<b>Total</b>	<b>74 %</b>	<b>3,1 %</b>	<b>2,4 %</b>	<b>-43,7 %</b>
Carretera-V.L.	68 %	2,9 %	2,3 %	-37,9 %
Carretera-Autocar	-12 %	-0,7 %	-1,4 %	-56,4 %
Ferrocarril	37 %	1,8 %	-0,7 %	-65,1 %
Aéreo	246 %	7,1 %	4,7 %	-68,8 %

Fuente: Elaboración OTP.

En el periodo comprendido entre 2013 y 2019, Francia experimentó un aumento en el tráfico de viajeros con la Península Ibérica, al igual que el resto de Europa, aunque en un grado ligeramente menor, con un crecimiento del 16,7 %. Este patrón también se observa en el periodo de 2001 a 2019, donde Francia registró un crecimiento del 74 %, mientras que el crecimiento para toda



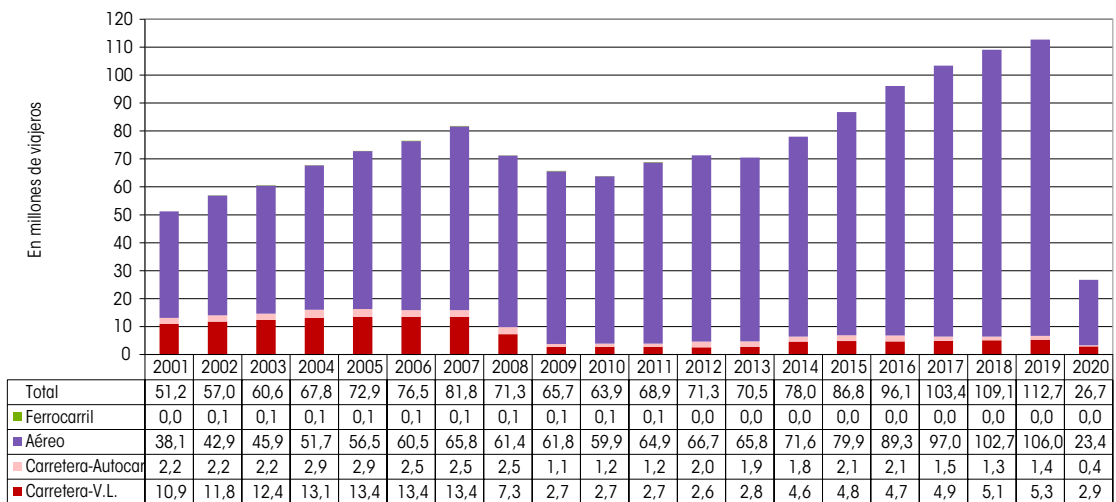
Europa fue del 104 %. Sin embargo, Francia continúa siendo el país que representa el mayor porcentaje de viajeros en los flujos con origen o destino en la Península Ibérica, con un 50,8 % del total de viajeros, en comparación con el 49,8 % que representan los demás países europeos.

En cuanto al análisis por modos de transporte, en 2019 el modo más utilizado fue el transporte por carretera en vehículos ligeros (VL), elegido por el 79,4 % del total de viajeros. El transporte aéreo fue utilizado por el 14,8 % de los viajeros y ha experimentado un crecimiento constante desde 2001, con un aumento del 246 % en el periodo de 2001-2019 (superior al crecimiento observado en Europa en su conjunto).

En 2020, se produjo una disminución general en el transporte de viajeros debido a la pandemia del COVID-19, aunque esta disminución fue menos pronunciada que la experimentada en toda Europa. Esto se debe a que, a nivel europeo, la disminución en el transporte por carretera en vehículos ligeros (VL) (que afecta en gran medida a Francia) fue más moderada que la experimentada en el transporte aéreo, que afecta principalmente a Europa en general, sin considerar a Francia.

Finalmente, en el gráfico 27 y en la tabla 16, se analiza la relación con el resto de países de la antigua UE-15, sin tener en cuenta Francia.

**GRÁFICO 27. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15 SIN FRANCIA + SUIZA + NORUEGA (2001-2020)**



Fuente: Elaboración OTP.

**TABLA 16. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15 SIN FRANCIA + SUIZA + NORUEGA**

	Evolución 2001/2019		En 1 año (2018/2019)	En 1 año (2019/2020)
	Total	Media anual		
<b>Total</b>	<b>120 %</b>	<b>4,5 %</b>	<b>3,3 %</b>	<b>-76,3 %</b>
Carretera-V.L.	-52 %	-4,0 %	3,1 %	-44,6 %
Carretera-Autocar	-34 %	-2,3 %	14,3 %	-72,5 %
Ferrocarril	-	-	-	-
Aéreo	178 %	5,8 %	3,2 %	-77,9 %

Fuente: Elaboración OTP.



En comparación con Francia, esta agrupación de países presenta un reparto modal completamente opuesto. En 2019, el transporte aéreo representó el 94 % del total de viajeros, mientras que el transporte por carretera en vehículos ligeros (VL) y en autobús se utilizó muy poco, con un 4,7 % y 1,3 % respectivamente. Además, el transporte ferroviario dejó de utilizarse desde 2012.

Entre 2001 y 2019, esta agrupación de países experimentó un crecimiento relativo del número de viajeros superior al de Europa en su conjunto, con un aumento del 120 % (en comparación con el 104 % de Europa y el 74 % de Francia). Este crecimiento se debió principalmente al transporte aéreo. Por otro lado, el transporte por carretera experimentó una disminución de niveles bajos a niveles muy bajos.

Durante el periodo de 2013 a 2019, el fuerte crecimiento del tráfico aéreo (61,1 %) y su predominancia en el reparto modal permitieron a esta agrupación de países registrar un crecimiento general del tráfico de casi el 60 %.

En 2020, la caída del tráfico aéreo (casi del 78 %) provocó una disminución significativa en el número de viajeros, con una reducción del 76,3 % (en comparación con la reducción del 59,9 % de Europa y del 47,3 % de Francia). Sin embargo, al igual que en Francia, el tráfico por carretera en vehículos ligeros (VL) experimentó una disminución menor que el tráfico aéreo, lo que llevó a que la participación del transporte por carretera en vehículos ligeros (VL) representara el 10,9 % del total de viajeros en 2020.



## 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. Por esta razón, se realizaron encuestas de tráfico en 2021 en las dos autopistas y en los tres principales pasos centrales (RN 125/N-230, RN 134/N-330 y RN 20/N-154) para determinar nuevos ratios. Sin embargo, dado que no se realizó una encuesta en el sentido España-Francia en la A 9/AP-7, los diferentes ratios relacionados con este sentido y derivados de la encuesta Transit 2010 seguirán aplicándose en el presente informe.
- Ferroviario: los datos son los publicados por Eurostat.
- Marítimo: los datos se obtienen de las estadísticas de Puertos del Estado en España y del Ministério da Economia portugués.

### 5.1. Tráfico y transporte por carretera

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

- Los mapas de tráfico de 2019 y 2020, elaborados por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Estos mapas proporcionan 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 (VL) y pesados.
- ASF (Autopistas del Sur de Francia), sociedad concesionaria de las autopistas A 9 y A 63 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 las direcciones de carreteras, los servicios exteriores del Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires.
- El Cerema ha llevado a cabo aforos manuales (dos semanas 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 las encuestas realizadas en 2021 en las dos autopistas y en los tres principales pasos centrales, que han permitido actualizar los valores de los tonelajes medios transportados por vehículos pesados (VP) y la distribución de intercambio/tránsito según el sentido. Sin embargo, dado que no se realizó una encuesta en el sentido España-Francia en la A 9/AP-7, los ratios derivados de la encuesta Transit 2010 seguirán aplicándose en ese sentido en el presente informe.

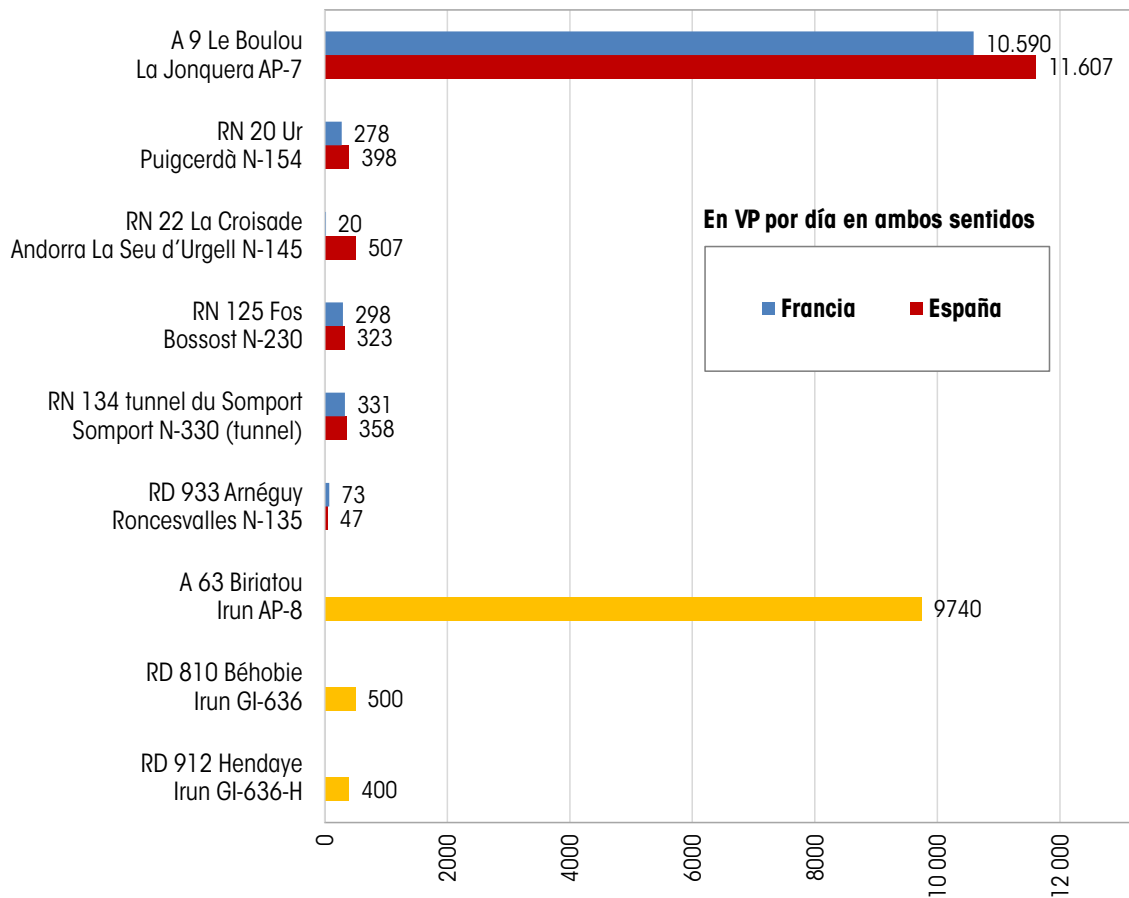


### 5.1.1. Tráfico de vehículos pesados (VP) en los pasos fronterizos en 2019 y 2020

Los gráficos 28a y 28b muestran la intensidad media diaria de vehículos pesados (VP) en los principales puntos de paso fronterizos entre España y Francia en 2019 y 2020 (los que tienen un tráfico de carga importante, ya que otras rutas que atraviesan los Pirineos tienen un tráfico insignificante de vehículos pesados (VP)).

En este número del Observatorio hispano-francés, al igual que en el anterior, el gráfico 28 no considera los autocares como se hacía tradicionalmente, dado que ya se presentan por separado en el capítulo 4.

**GRÁFICO 28a. IMD DE VEHÍCULOS PESADOS (VP) (SIN AUTOCARES)  
EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS DE MAYOR TRÁFICO EN 2019**

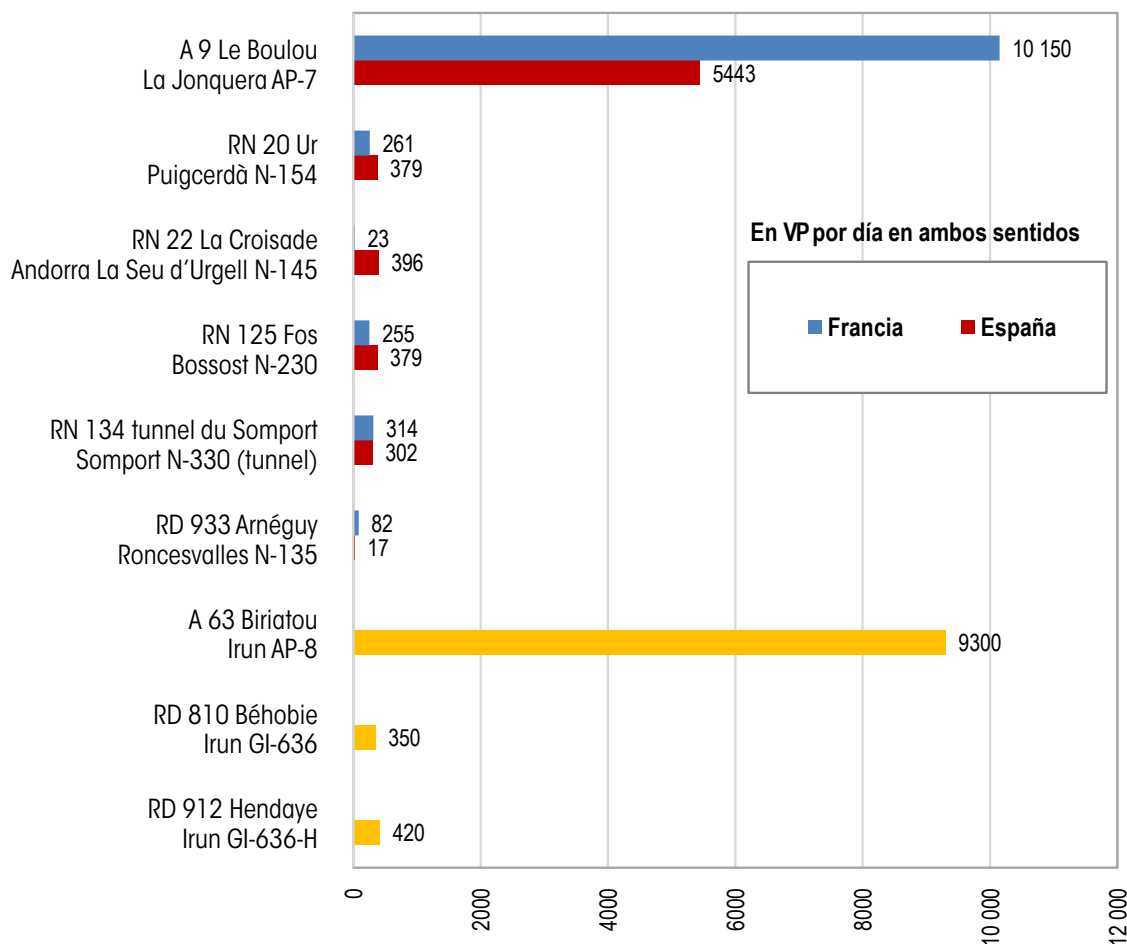


Los tres pasos fronterizos de Guipúzcoa aparecen en amarillo porque sus datos fueron modificados por el Cerema para reflejar el tráfico de vehículos pesados (VP) efectivo, aunque las estaciones de aforo se encuentran en el lado español.

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras y Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie.



**GRÁFICO 28b. IMD DE VEHÍCULOS PESADOS (VP) (SIN AUTOCARES)  
EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS DE MAYOR TRÁFICO EN 2020**



Los tres pasos fronterizos de Guipúzcoa aparecen en amarillo porque sus datos fueron modificados por el Cerema para reflejar el tráfico de vehículos pesados (VP) efectivo, aunque las estaciones de aforo se encuentran en el lado español.

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras y Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie.

- Al igual que sucedía con los vehículos ligeros (VL), las intensidades medias diarias de vehículos pesados (VP) observadas en el lado francés y en el lado español no coinciden exactamente. Las posibles causas de estas diferencias son las siguientes:
  - 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 N 22 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. Hay tres puentes sobre el río Bidasoa: el de la autopista AP-8/A 63 hacia Biriadou, el de la GI-636/RD 810 hacia Behobia y el de la GI-636-H/RD 912 (puente de Santiago) hacia Hendaya. A partir de observaciones visuales realizadas en esta zona, se ha determinado el tráfico efectivo de vehículos pesados (VP).



- En este informe, se ha tenido en cuenta lo mencionado anteriormente. A las IMD de vehículos pesados (VP) obtenidas de los aforos en los pasos de Irún/Hendaya e Irún/Behobia, se les ha aplicado un factor reductor que permite estimar el número real de vehículos pesados (VP) que cruzan la frontera, denominados como vehículos pesados efectivos (VP efectivos). Este factor se actualizó en 2017 a partir de recuentos realizados en el puente de Santiago y el puente de Behobia por el Cerema. Los resultados de estos recuentos, que son los más recientes y, por lo tanto, se mantienen para este informe, son los siguientes:

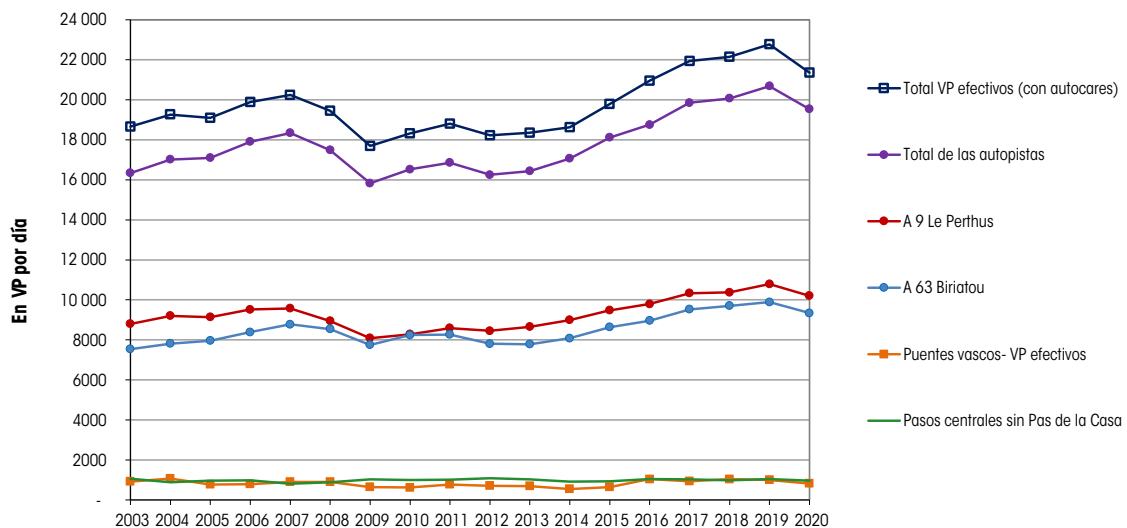
- Paso Irún-Hendaya: 63 %
- Paso Irún-Behobia: 53 %

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, el total de vehículos pesados (VP) (excluyendo autobuses) que cruzaron los Pirineos en 2019 fue de 22 230 vehículos. Si se incluyen los autobuses, el número de vehículos pesados (VP) que cruzaron la frontera entre España y Francia en 2019 fue de 22 770. Considerando los autobuses, la mayoría de los vehículos pesados (VP), un 91 %, utilizaron las autopistas. El resto se distribuyó entre los puentes vascos, un 4 %, y los pasos interiores, un 5 %.

En 2020, el número total de vehículos pesados (VP) (excluyendo autobuses) que cruzaron los Pirineos fue de 21 155 vehículos/día. Incluyendo los autobuses, el total asciende a 21 357.

Como se muestra en el gráfico 29, el tráfico de vehículos pesados (VP) en autopistas (incluyendo autobuses) es predominante y ha aumentado constantemente del 2012 al 2019 (27,2 %).

**GRÁFICO 29. EVOLUCIÓN DE LA IMD ANUAL DE LOS VEHÍCULOS PESADOS (VP) (INCLUYE AUTOCARES) QUE CRUZARON LA FRONTERA HISPANO-FRANCESA ENTRE 2003-2020**

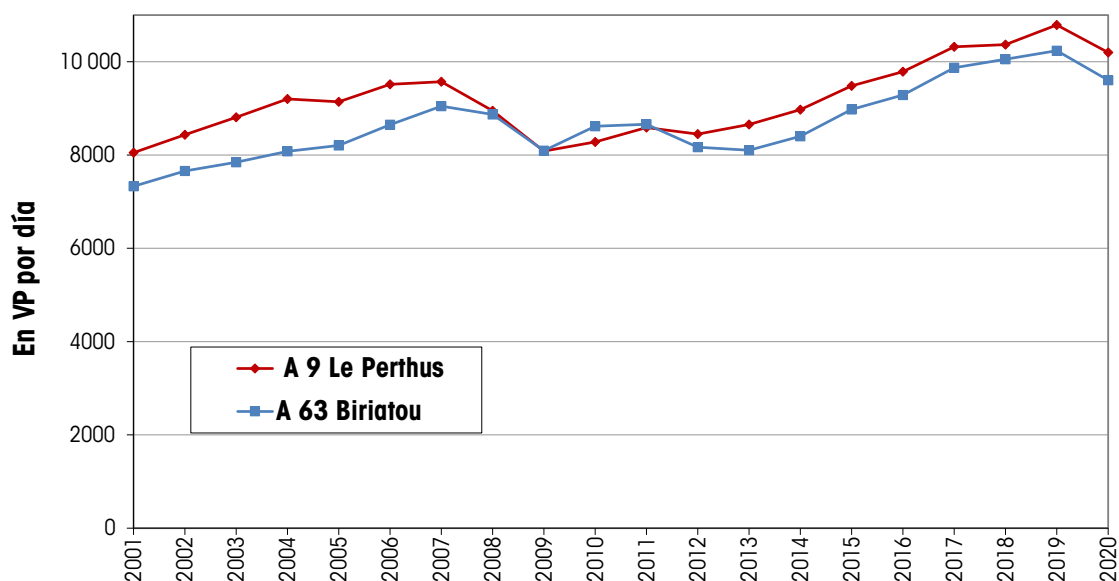


### 5.1.2. Análisis detallado del tráfico en las dos autopistas

El gráfico 30 muestra la evolución de la intensidad media diaria de vehículos pesados (VP) en las dos autopistas francesas A 9 y A 63. Estos valores se refieren a los vehículos pesados (VP) 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 (VP) (INCLUYE AUTOCARES) EN LAS DOS AUTOPISTAS ENTRE 2001-2020**



Es importante tener en cuenta que los valores para la autopista A 63 difieren de los del gráfico 29, ya que se refieren a diferentes fuentes de datos. En el gráfico 30, los datos provienen del peaje de Biriattou, mientras que en el gráfico 29, los valores se obtienen de la estación de aforo ubicada en el paso fronterizo. Esta diferencia corresponde al tráfico de camiones que ingresan y salen a través del intercambiador de Biriattou, ubicado entre el peaje y la frontera.

Desde 2013, ambas autopistas han experimentado una evolución muy similar en el tráfico de pesados (VP). Entre 2013 y 2019, el tráfico diario promedio de vehículos pesados (VP) en la A 63 aumentó un 26,4 %, mientras que en la A 9 aumentó un 24,7 %. Al igual que en el caso de los vehículos ligeros (VL), el tráfico de pesados se vio afectado por el COVID-19, aunque de manera menos significativa. Así, entre 2019 y 2020, el número de vehículos pesados (VP) disminuyó un 6,2 % en la A 63 y un 5,5 % en la A 9.

### 5.1.3. Estimación del transporte de mercancías por carretera

En 2021, se llevaron a cabo encuestas en la A 9/AP-7, la A 63/AP-8, así como en el túnel del Somport, la RN 125/N-230 y la RN 20/N-154, con el fin de actualizar los valores de la carga media transportada por los vehículos pesados (VP). Estos nuevos valores reemplazan a los utilizados desde 2012, que eran los de la encuesta Transit 2010. Sin embargo, es importante destacar que no se realizó una encuesta en el sentido España-Francia en la A 9/AP-7, por lo que se seguirá aplicando la carga media asociada a la encuesta Transit 2010 en este sentido en el presente informe.





**TABLA 17. CARGA MEDIA DE LOS VEHÍCULOS PESADOS (VP) EN 2019 y 2020**

Pasos	Carga media t/VP	Fuente
Autopista AP-8-A 63 Norte-Sur	13,9	Encuestas 2021 en autopistas
Autopista AP-8-A 63 Sur-Norte	15,8	Encuestas 2021 en autopistas
Autopista AP-7-A 9 Norte-Sur	12,6	Encuestas 2021 en autopistas
Autopista AP-7 - A 9 Sur-Norte	15,5	Encuesta Transit 2010 en autopistas
Puentes vascos	9,3	Encuesta Transit 2010 en autopistas
Otras R.N.	13,5	Encuestas 2021 en pasos interiores

Fuente: Encuesta Transit 2010 y encuesta realizada por el Cerema en 2021.

El tonelaje total de mercancías transportadas por carretera a través de los Pirineos se estima a partir del tonelaje medio y el tráfico medio diario.

Las encuestas realizadas en 2021 en los tres principales pasos centrales han permitido actualizar los tonelajes promedio transportados:

- RN 134/N-330: 16,2 T
- RN 125/N-230: 15,4 T
- RN 20/N-154: 8,6 T

El tonelaje en Puigcerda parece bajo debido a que el eje RN 20/N-154 se refiere principalmente a distancias medias o cortas.

Al promediar estos puntos fronterizos, el tonelaje medio por camión en los pasos centrales es de 13,5 T.

El tráfico de vehículos pesados (VP) mencionado en las tablas 18a y 18b corresponde al tráfico de vehículos pesados (VP) del gráfico 28 sin Arneguy.

**TABLA 18a. ESTIMACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN 2019**

Pasos	Tonelaje medio t/VP	IMDp VP/día	IMD autocares /día	IMD VP mercancías /día	Tonelaje por día en kt/día	Tonelaje anual en Mt/año
Autopista AP-8-A 63 Norte-Sur	13,9	4975	75	4900	68,1	24,9
Autopista AP-8-A 63 Sur-Norte	15,8	4915	75	4840	76,5	27,9
Autopista AP-7-A 9 Norte-Sur	12,6	5360	100	5260	66,3	24,2
Autopista AP-7-A 9 Sur-Norte	15,5	5430	100	5330	82,7	30,2
Puentes vascos-VP efectivos	9,3	1000	100	900	8,4	3,1
Otras R.N.	13,5	1002	75	927	12,5	4,6
<b>Total</b>	<b>14,2</b>	<b>22 682</b>	<b>525</b>	<b>22 157</b>	<b>314,5</b>	<b>114,8</b>

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras y Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie, ASF, Encuesta Transit 2010 y encuesta realizada por el Cerema en 2021.



**TABLA 18b. ESTIMACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN 2020**

Pasos	Tonelaje medio t/VP	IMDp VP/día	IMD autocares /día	IMD VP mercancías /día	Tonelaje por día en kt/día	Tonelaje anual en Mt/año
Autopista AP-8-A 63 Norte-Sur	13,9	4720	20	4700	65,3	23,9
Autopista AP-8-A 63 Sur-Norte	15,8	4620	20	4600	72,7	26,6
Autopista AP-7-A9 Norte-Sur	12,6	5045	25	5020	63,3	23,2
Autopista AP-7-A 9 Sur-Norte	15,5	5155	25	5130	79,6	29,1
Puentes vascos-VP efectivos	9,3	820	50	770	7,2	2,6
Otras R.N.	13,5	907	54	853	11,5	4,2
<b>Total</b>	<b>14,2</b>	<b>21 267</b>	<b>194</b>	<b>21 073</b>	<b>299,6</b>	<b>109,6</b>

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Dirección General de Carreteras, y Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie, ASF, Encuesta Transit 2010 y encuesta realizada por el Cerema en 2021.

En 2019, se transportaron un total de 114,8 millones de toneladas de mercancías a través de la frontera de los Pirineos. De ese total, aproximadamente el 93 % (106,6 millones de toneladas) se transportaron a través de las dos autopistas principales. En 2020, la cifra total de tonelaje transportado disminuyó ligeramente a 109,6 millones de toneladas, pero el porcentaje transportado por las autopistas se mantuvo similar, cerca del 94 %.

#### 5.1.4. Reparto entre intercambio y tránsito

Las encuestas realizadas en 2021 en las dos autopistas y los tres principales pasos centrales han permitido actualizar las diferentes relaciones de flujos de mercancías según su origen y destino, que se basaban en la encuesta Transit 2010. Estas relaciones de flujos de mercancías se incluyen en la tabla 19 siguiente:

**TABLA 19. REPARTO DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS SEGÚN ORIGEN Y DESTINO EN 2020 (EN PORCENTAJE SOBRE TONELADAS)**

Intercambios con	España	Portugal	Marruecos	Total
Francia	51,5 %	4,8 %	0,4 %	56,7 %
Resto de la UE-15 menos Francia	29,5 %	5,2 %	0,3 %	35,1 %
Países ingresados en 2004	6,0 %	0,7 %	0,0 %	6,7 %
Países ingresados en 2007	0,4 %	0,0 %	0,0 %	0,4 %
Resto de Europa menos la UE-25	0,7 %	0,4 %	0,0 %	1,2 %
<b>Total Europa</b>	<b>88,1 %</b>	<b>11,2 %</b>	<b>0,7 %</b>	<b>100,0 %</b>

Fuente: Encuesta Transit 2010 y encuesta realizada por el Cerema en 2021.



La tabla muestra que más de la mitad (56,7 %) de las mercancías que cruzaron los Pirineos a través de las dos autopistas y los tres principales pasos centrales correspondieron a un tráfico de intercambio desde o hacia Francia (en comparación con el 52,6 % que se obtuvo en 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.

Aplicando estos porcentajes a los tonelajes estimados para 2019 y 2020 en toda la región de los Pirineos (tablas 18a y 18b), se obtienen las siguientes distribuciones:

**TABLA 20a. REPARTO DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS SEGÚN ORIGEN Y DESTINO EN 2019 (EN MILLONES DE TONELADAS)**

<b>Intercambios con</b>	<b>España</b>	<b>Portugal</b>	<b>Marruecos</b>	<b>Total</b>
Francia	59,1	5,5	0,4	65,0
Resto de la UE-15 menos Francia	33,8	6,0	0,4	40,2
Países ingresados en 2004	6,9	0,8	0,0	7,7
Países ingresados en 2007	0,4	0,0	0,0	0,4
Resto de Europa menos la UE-25	0,9	0,5	0,0	1,4
<b>Total Europa</b>	<b>101,1</b>	<b>12,9</b>	<b>0,8</b>	<b>114,8</b>

Fuente: Encuesta Transit 2010 y encuesta realizada por el Cerema en 2021.

**TABLA 20b. REPARTO DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS SEGÚN ORIGEN Y DESTINO EN 2020 (EN MILLONES DE TONELADAS)**

<b>Intercambios con</b>	<b>España</b>	<b>Portugal</b>	<b>Marruecos</b>	<b>Total</b>
Francia	56,4	5,3	0,4	62,1
Resto de la UE-15 menos Francia	32,3	5,8	0,4	38,4
Países ingresados en 2004	6,6	0,8	0,0	7,4
Países ingresados en 2007	0,4	0,0	0,0	0,4
Resto de Europa menos la UE-25	0,8	0,5	0,0	1,3
<b>Total Europa</b>	<b>96,5</b>	<b>12,3</b>	<b>0,8</b>	<b>109,6</b>

Fuente: Encuesta Transit 2010 y encuesta realizada por el Cerema en 2021.

En 2019, el tráfico de intercambio entre Francia y la Península Ibérica (incluyendo Marruecos) fue de 65 Mt y el tráfico de tránsito de 49,7 Mt.

En 2020, esos valores se elevaron a 62,1 Mt para el tráfico de intercambio y a 47,5 Mt para el tráfico de tránsito.



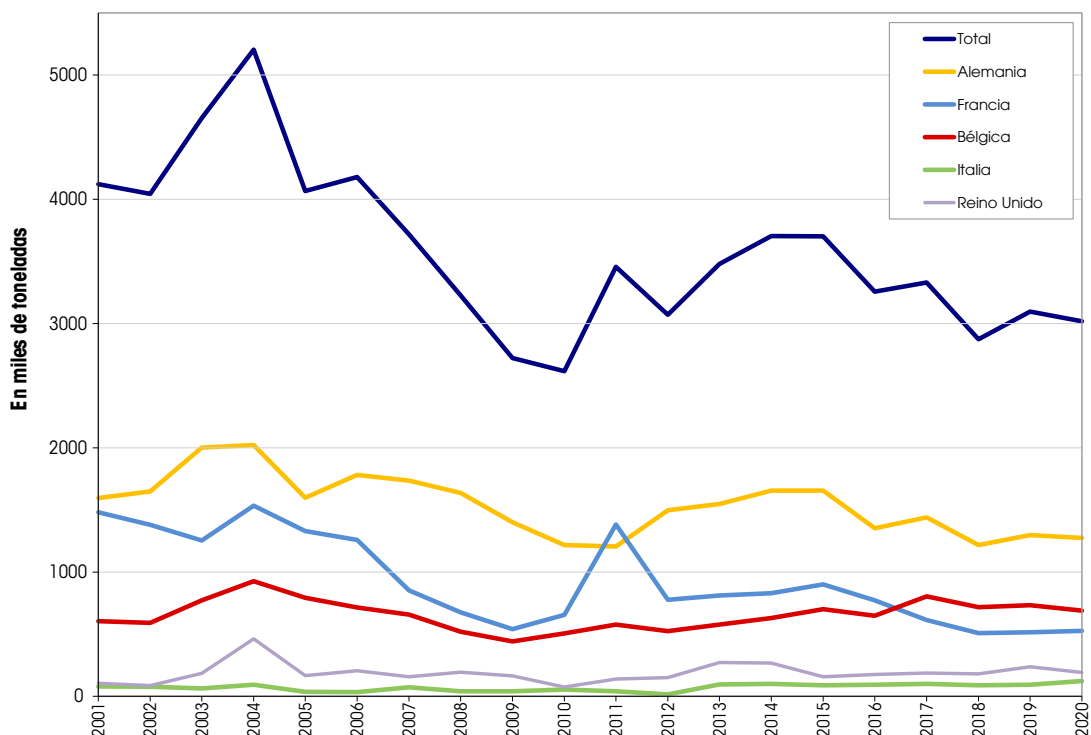
## 5.2. Transporte ferroviario

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 de la Cohésion des Territoires, 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 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) EN EL PERIODO 2001-2020**



Fuente: Eurostat - Transporte (rail\_go\_intgong) y (rail\_go\_intcmgm).



El transporte de mercancías por ferrocarril a través de los Pirineos, después de alcanzar su máximo en 2004 con más de 5 millones de toneladas transportadas, experimentó un declive hasta 2010, seguido de una ligera recuperación, y desde entonces se ha mantenido alrededor de los 3 millones de toneladas anuales.

Entre 2017 y 2020, el tonelaje transportado ha disminuido en un 9,3 %.

Los países de la antigua UE-15 representan prácticamente la totalidad del tráfico ferroviario de mercancías, en particular son tres los países que concentran cerca del 83 % de los intercambios con la Península Ibérica en 2020:

- Alemania: con una participación del 42 %
- Bélgica: con una participación del 22,9 %
- Francia: con una participación del 175,1 %

Los intercambios con Alemania y Francia, después de experimentar un ligero crecimiento entre 2012 y 2015, han disminuido desde entonces. Entre 2015 y 2020, el tonelaje intercambiado con Alemania ha disminuido en un 23 %, mientras que el tonelaje intercambiado con Francia ha disminuido en un 41,4 %.

Los intercambios con Bélgica también aumentaron entre 2012 y 2015, e incluso en 2017, antes de disminuir moderadamente desde entonces. Entre 2015 y 2020, los intercambios con Bélgica disminuyeron un 1,6 %.

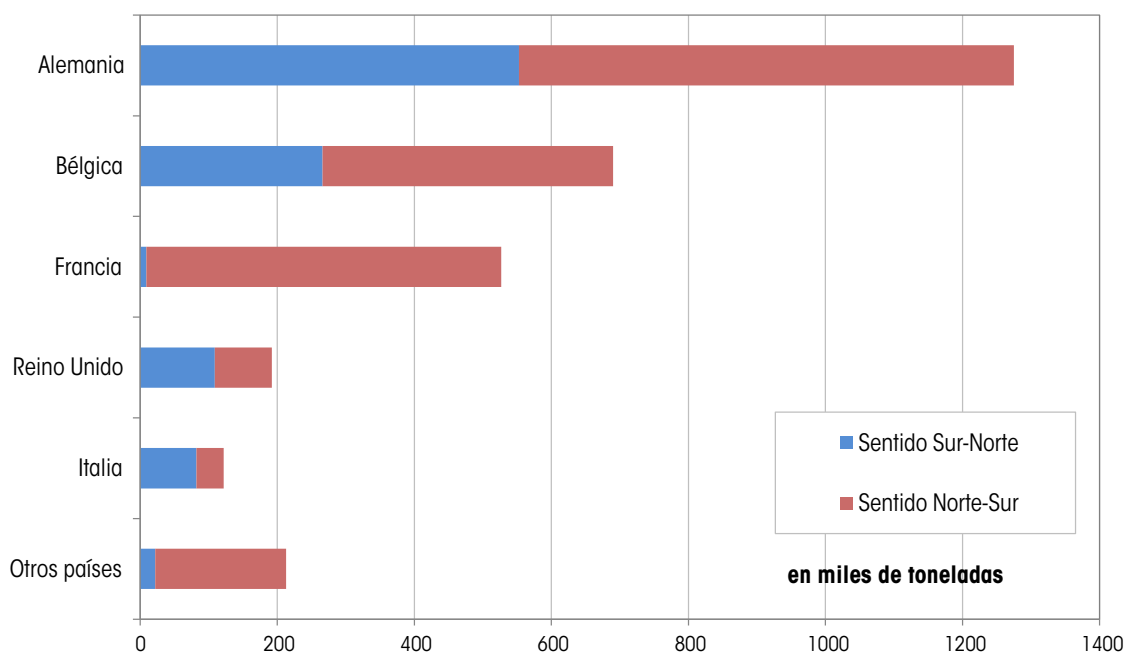
Todo este transporte se realizó a través de las líneas ubicadas en los extremos de los Pirineos: Portbou-Cerbère al Este e Irún-Hendaya al Oeste. Sin embargo, los datos de Eurostat no permiten identificar los puntos de paso de las mercancías y, por lo tanto, no fue posible determinar la distribución entre los corredores Atlántico y Mediterráneo.

Por otro lado, Eurostat permite conocer la dirección de los flujos. El gráfico 32 muestra la dirección de los flujos con los principales países de origen y destino de las mercancías ferroviarias. En este ámbito, cabe destacar la predominancia del flujo de Norte a Sur (mercancías recibidas en España y Portugal), que representó el 65,5 % de las mercancías que atravesaron los Pirineos por ferrocarril, en comparación con el flujo de Sur a Norte (mercancías enviadas desde España y Portugal), que representó el 34,5 %.

Entre los países analizados, Alemania es el país con el que la Península Ibérica mantuvo intercambios más equilibrados, con un 43,4 % en sentido Sur-Norte y un 56,6 % en sentido Norte-Sur. En cambio, en el intercambio de mercancías ferroviarias entre la Península Ibérica y Francia, el sentido Norte-Sur concentró más del 98 % de las mercancías, mientras que el sentido Sur-Norte representó menos del 2 %.

El gráfico 32 muestra la distribución de las mercancías intercambiadas por país y por sentido de circulación en 2020.

**GRÁFICO 32. PAÍSES DE ORIGEN Y DESTINO DE LAS MERCANCÍAS FERROVIARIAS AL NORTE DE LOS PIRINEOS EN 2020**



Fuente: Eurostat - Transporte (rail\_go\_intgong) y (rail\_go\_intcmgm).

### 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.

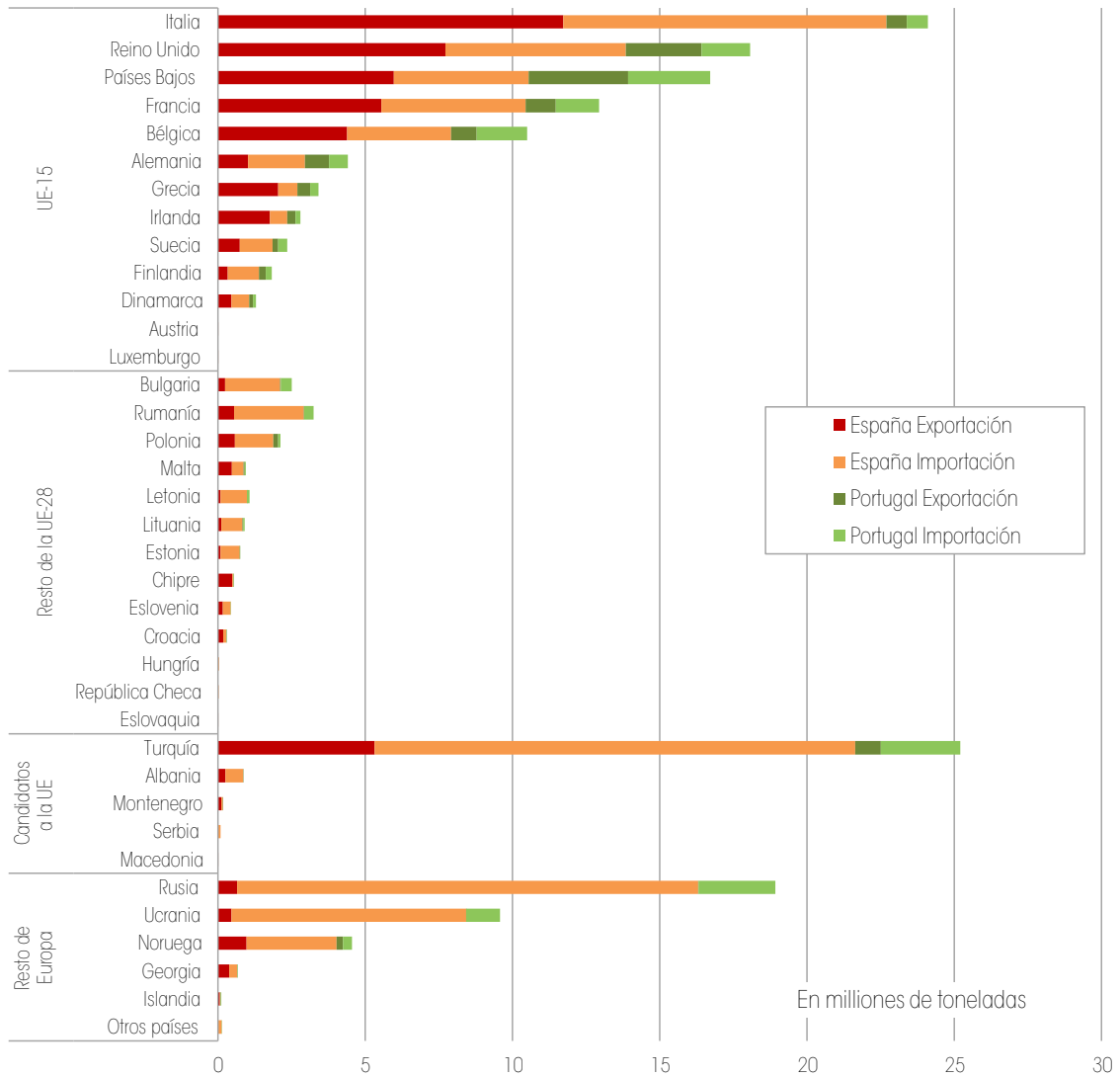
En 2019, el tráfico marítimo de mercancías desde la Península Ibérica hacia el resto de Europa alcanzó los 171,6 millones de toneladas, lo que representó un aumento del 7,4 % en comparación con los 159,9 millones de toneladas registradas en el documento nº 9 de la OTP (datos de 2017).

En 2020, el tráfico marítimo representó 165,2 millones de toneladas, lo que significó una disminución del 3,7 % en comparación con el año anterior.

Los gráficos 33a y 33b detallan la distribución del tráfico marítimo de mercancías desde España y Portugal, según la dirección del flujo, de entrada o salida, con los países del resto de Europa en 2019 y 2020.



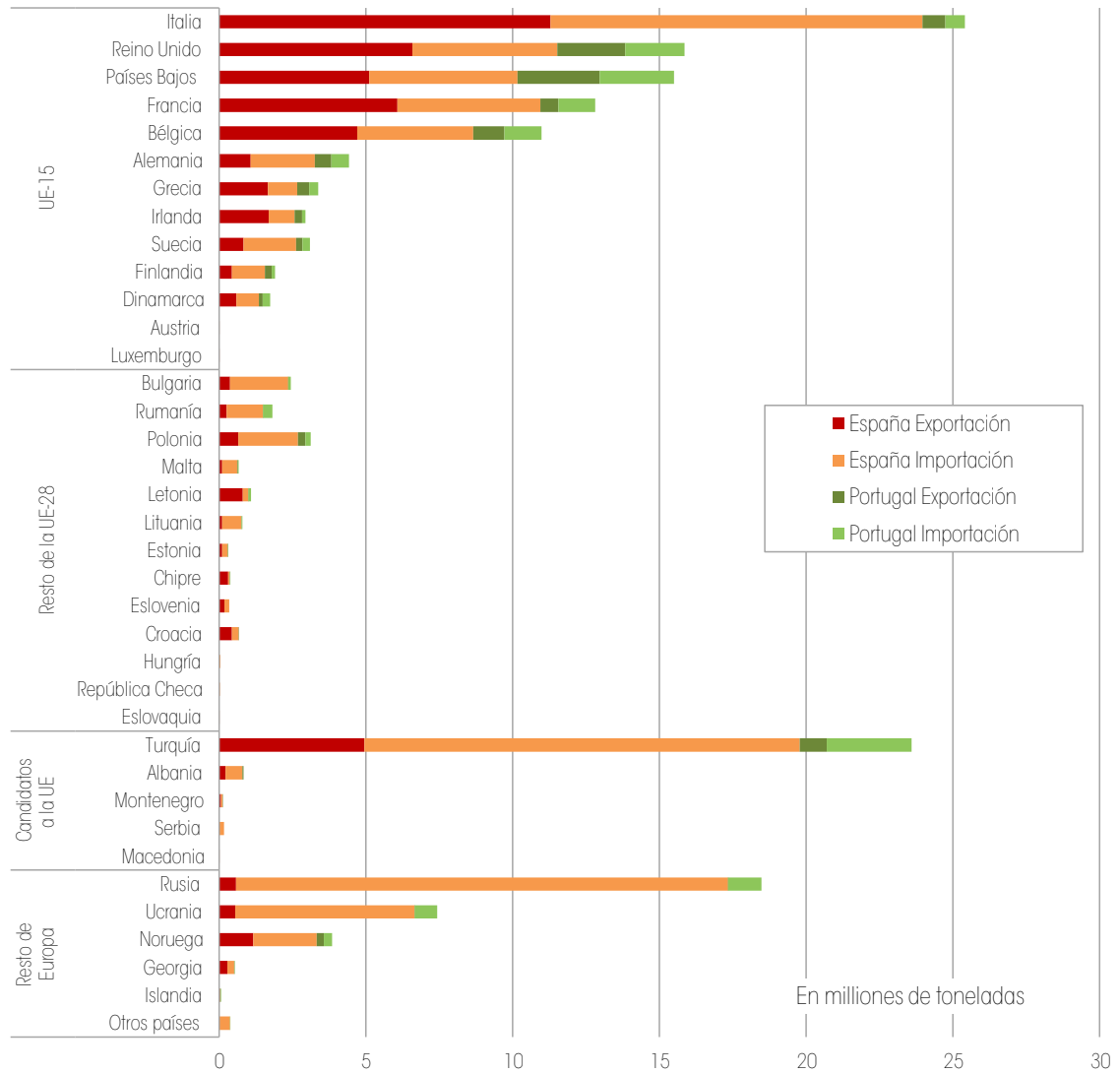
**GRÁFICO 33a. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA CON ORIGEN Y DESTINO EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA EN 2019**



Fuente: Puertos del Estado (España) y Ministério da Economia (Portugal).



**GRÁFICO 33b. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA CON ORIGEN Y DESTINO EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA EN 2020**



Fuente: Puertos del Estado (España) y Ministério da Economia (Portugal).





De los 171,6 millones de toneladas de mercancías transportadas por vía marítima en 2019 entre la Península Ibérica y el resto de Europa, el 62,1 % correspondieron a mercancías recibidas y el 37,9 % a mercancías enviadas. España presentó porcentajes muy similares, con el 62,7 % de mercancías recibidas (88,8 millones de toneladas) y el 37,3 % de mercancías enviadas (52,9 millones de toneladas). En cuanto a Portugal, las mercancías recibidas fueron 17,8 millones de toneladas (59,7 % del transporte marítimo de mercancías) y las mercancías enviadas fueron 12 millones de toneladas (40,3 %), lo que representó un fuerte aumento desde 2017 (34 %).

Estos valores variaron poco en 2020, con el 62,4 % de mercancías recibidas y el 37,6 % de mercancías enviadas para la Península Ibérica (en el caso de España, la distribución fue del 63,2 %/36,8 %, y para Portugal fue del 58,4 %/41,6 %).

En las tablas 21a y 21b se detalla la distribución del transporte de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y el resto de Europa en los años 2019 y 2020.

**TABLA 21a. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA, EN MILLONES DE TONELADAS (2019)**

<b>TOTAL EN AMBOS SENTIDOS (EN MT)</b>				
		<b>España</b>	<b>Portugal</b>	<b>Total</b>
Unión Europea	UE-15	77,78	20,67	98,45
	Resto países de la UE-28	11,63	1,23	12,86
Países candidatos		22,76	3,56	26,32
Resto de Europa		29,61	4,37	33,97
<b>TOTAL EUROPA</b>		<b>141,78</b>	<b>29,83</b>	<b>171,61</b>
		82,62	17,38	

Fuente: Puertos del Estado (España) y Ministério da Economia (Portugal).

En 2019, dentro de la Península Ibérica, España representó el 82,6 % del total del transporte marítimo de mercancías con el resto de Europa, mientras que Portugal representó el 17,4 %.

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

- Antigua UE-15: 57,4 %
- Resto de países de la UE-28: 7,5 %
- Países candidatos a la adhesión: 15,3 %
- Resto de Europa: 19,8 %

Entre 2017 (datos publicados en el informe nº 9 de la OTP) y 2019, el tonelaje de las mercancías transportadas por vía marítima entre la Península Ibérica y el resto de Europa aumentó un 7,4 %. Sin embargo, esta evolución fue más significativa en España (8,1 %) que en Portugal (3,7 %).

El dinamismo de España se explica por el aumento de los intercambios entre España y los países de la antigua UE-15, que aumentaron un 7,1 % (5,1 millones de toneladas), y el fuerte aumento de los intercambios con los países candidatos (30,4 %, es decir, 5,3 millones de toneladas).



Los intercambios de Portugal con los países de la antigua UE-15 aumentaron notablemente (19,4 %, es decir, 3,4 millones de toneladas), pero los intercambios con el resto de Europa disminuyeron un 34 % (2,3 millones de toneladas).

**TABLA 21b. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA, EN MILLONES DE TONELADAS (2020)**

<b>TOTAL EN AMBOS SENTIDOS (EN MT)</b>				
		<b>España</b>	<b>Portugal</b>	<b>Total</b>
Unión Europea	UE-15	79,29	18,78	98,06
	Resto países de la UE-28	10,63	1,03	11,67
Países candidatos		20,85	3,85	24,71
Resto de Europa		28,25	2,49	30,74
<b>TOTAL EUROPA</b>		<b>139,02</b>	<b>26,15</b>	<b>165,17</b>

Fuente: Puertos del Estado (España) y Ministério da Economia (Portugal).

En 2020, dentro de la Península Ibérica, España representó el 84,2 % del total del transporte marítimo de mercancías con el resto de Europa, mientras que Portugal representó el 15,8 %.

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

- Antigua UE-15: 59,4 %
- Resto de países de la UE-28: 7,1 %
- Países candidatos a la adhesión: 15,0 %
- Resto de Europa: 18,6 %

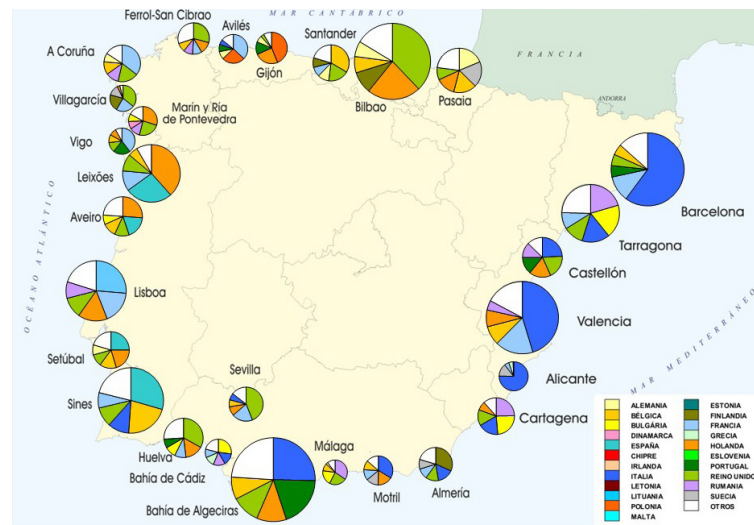
Entre 2019 y 2020, el transporte marítimo de mercancías disminuyó un 3,8 % (6,4 millones de toneladas). La disminución fue del 1,9 % para España (2,8 millones de toneladas) y del 12,3 % para Portugal (3,7 millones de toneladas).

Los intercambios de España con los países de la antigua UE-15 aumentaron un 1,9 % (1,5 millones de toneladas), pero los intercambios con los demás grupos de países disminuyeron un promedio del 6,7 % (4,3 millones de toneladas).

Los intercambios de Portugal con los países de la antigua UE-15 disminuyeron un 9,1 % (1,9 millones de toneladas), y los intercambios con el grupo "resto de Europa" disminuyeron un 43 % (1,9 millones de toneladas).

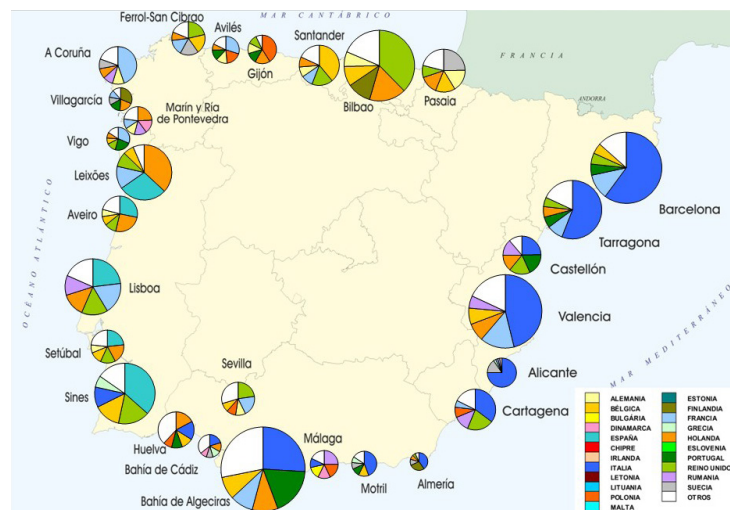
En los mapas 20 y 21 se muestra la distribución del transporte marítimo de mercancías en toneladas en las diferentes zonas portuarias de la Península Ibérica para los años 2019 y 2020, distinguiendo entre las mercancías recibidas y enviadas.

**MAPA 20a. MERCANCIAS DESCARGADAS EN LOS PUERTOS PENÍNSULARES DE ESPAÑA Y PORTUGAL PROCEDENTES DEL RESTO DE LA UE-28 EN 2019**



Fuente: Puertos del Estado (España) y Ministério da Economia (Portugal).

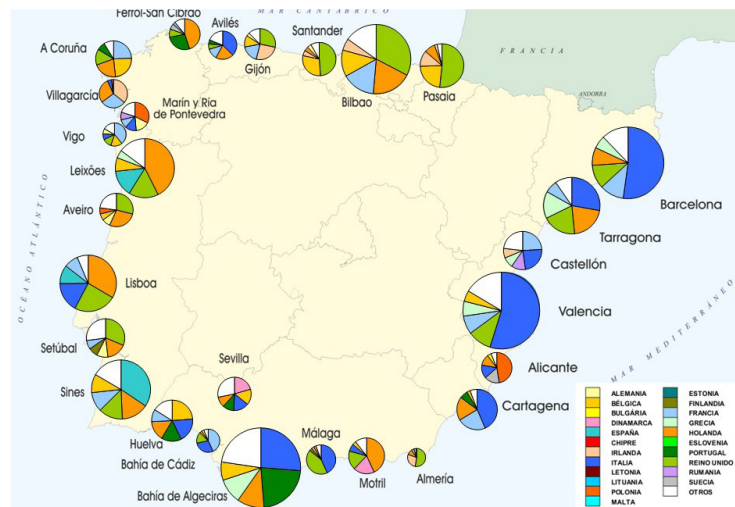
**MAPA 20b. MERCANCIAS DESCARGADAS EN LOS PUERTOS PENÍNSULARES DE ESPAÑA Y PORTUGAL PROCEDENTES DEL RESTO DE LA UE-28 EN 2020**



Fuente: Puertos del Estado (España) y Ministério da Economia (Portugal).

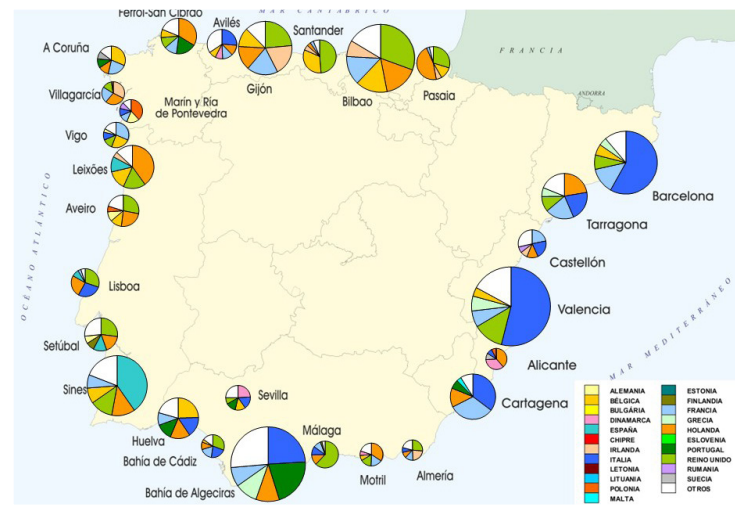


**MAPA 21a. MERCANCIAS CARGADAS EN LOS PUERTOS PEÑINSULARES DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON DESTINO EL RESTO DE LA UE-28 EN 2019**



Fuente: Puertos del Estado (España) y Ministério da Economia (Portugal).

**MAPA 21b. MERCANCIAS CARGADAS EN LOS PUERTOS PEÑINSULARES DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON DESTINO EL RESTO DE LA UE-28 EN 2020**

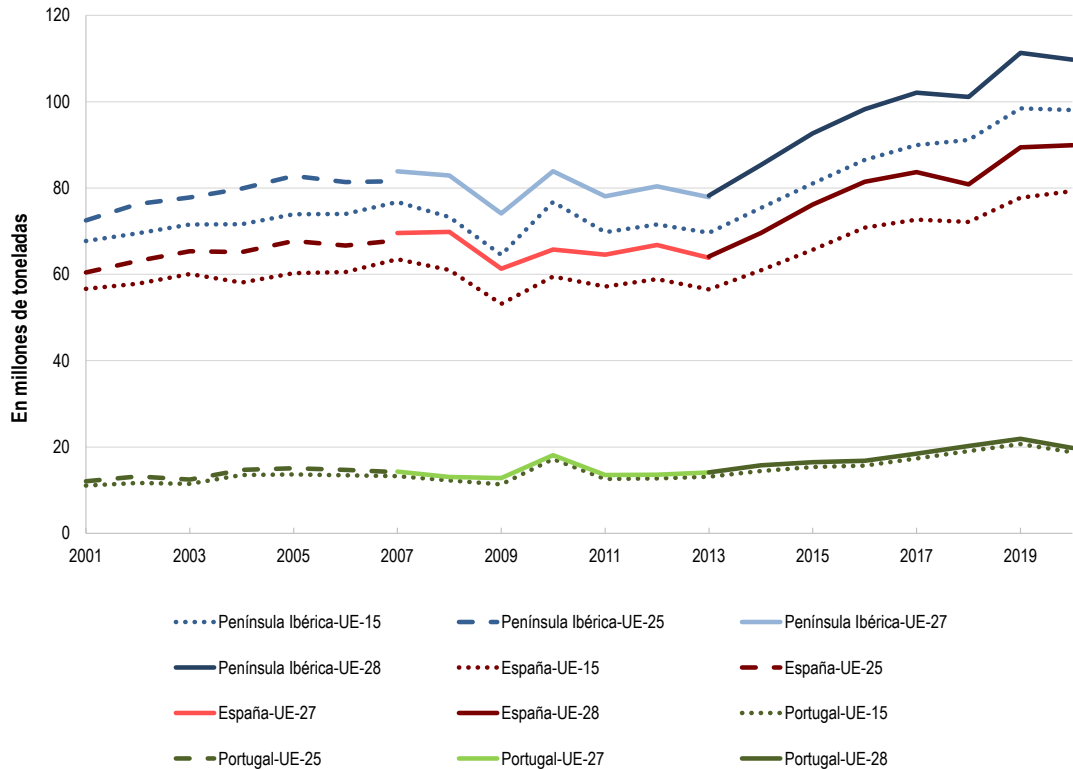


Fuente: Puertos del Estado (España) y Ministério da Economia (Portugal).



El gráfico 34 muestra la evolución del transporte marítimo de mercancías desde España y Portugal hacia el resto de la Unión Europea entre 2001 y 2020.

**GRÁFICO 34. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA UE ENTRE 2001 Y 2020**



Fuente: Puertos del Estado (España) and Ministério da Economia (Portugal).

Después del periodo 2007-2013, caracterizado por su comportamiento irregular, el comercio marítimo de mercancías entre España y Portugal y la Unión Europea experimentó un crecimiento continuo entre 2013 y 2017.

El intercambio comercial entre ambos países y la UE aumentó entre 2017 y 2019 (7 % para España, 19 % para Portugal). El intercambio de España con la UE continuó aumentando de forma moderada en 2020, mientras que el de Portugal disminuyó casi un 10 %.

En cuanto al intercambio de mercancías con la UE-28 en su conjunto, el comercio con los países de la UE-15 representa una parte muy importante. En 2020, los países de la UE-15 representaron



el 88,2 % de este comercio para España y el 94,8 % para Portugal. Si consideramos la Península Ibérica en su conjunto, los países de la UE-15 representaron el 89,4 % del comercio marítimo de mercancías.

#### 5.4. Resumen del transporte de mercancías

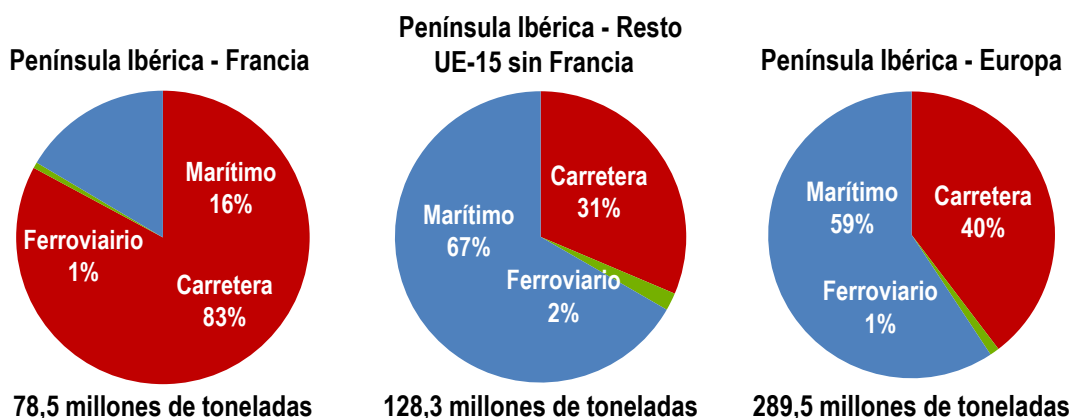
El resumen del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Europa para los años 2019 y 2020 se presenta en las tablas 22a y 22b, así como en los mapas 22a y 22b. Estos muestran la distribución del volumen de mercancías en toneladas según el modo de transporte y las principales zonas de origen y destino de las mismas. Los gráficos 35a y 35b muestran la distribución modal del flujo de mercancías.

**TABLA 22a. RESUMEN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN 2019  
(EN MILLONES DE TONELADAS)**

Modo de transporte	Francia	UE-15 sin Francia	Resto de la UE-28	Candidatos a la UE	Resto de Europa	Total
Carretera	65,0	40,2	7,7	0,4	1,4	<b>114,8</b>
Ferrocarril	0,5	2,5	0,1	0,0	0,0	<b>3,1</b>
Marítimo	12,9	85,5	12,9	26,3	34,0	<b>171,6</b>
<b>Total</b>	<b>78,5</b>	<b>128,3</b>	<b>20,6</b>	<b>26,7</b>	<b>35,3</b>	<b>289,5</b>

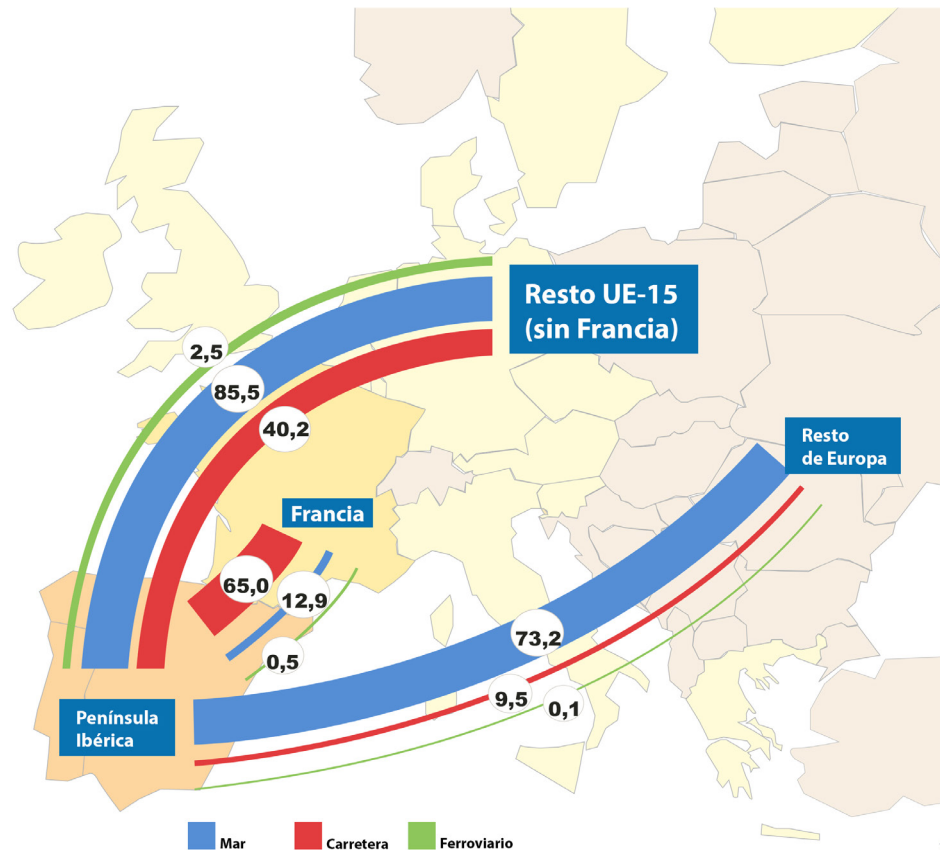
Fuente: Elaboración OTP.

**GRÁFICO 35a. REPARTO MODAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN 2019**



Fuente: Elaboración OTP.

**MAPA 22a. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2019 (EN MILLONES DE TONELADAS)**



Fuente: Elaboración OTP.

Entre 2017 (datos publicados en el informe OTP nº 9) y 2019, el tonelaje de mercancías transportadas entre la Península Ibérica y Europa aumentó un 6,1 %, pasando de 272,8 a 289,5 millones de toneladas. Este aumento fue impulsado principalmente por el modo de transporte por carretera (5,4 millones de toneladas, es decir, 4,9 %) y, sobre todo, el modo de transporte marítimo (11,7 millones de toneladas, es decir, 7,3 %), que incrementó su participación en el tráfico total (59,3 %, en comparación con el 58,6 % en 2017).

Todos los grupos de países experimentaron un aumento en el intercambio de mercancías con la Península Ibérica, pero fue Francia la que registró el mayor crecimiento (8,3 millones de toneladas, es decir, 11,8 %), principalmente debido al modo de transporte por carretera (7,5 millones de toneladas, es decir, 12,9 %).

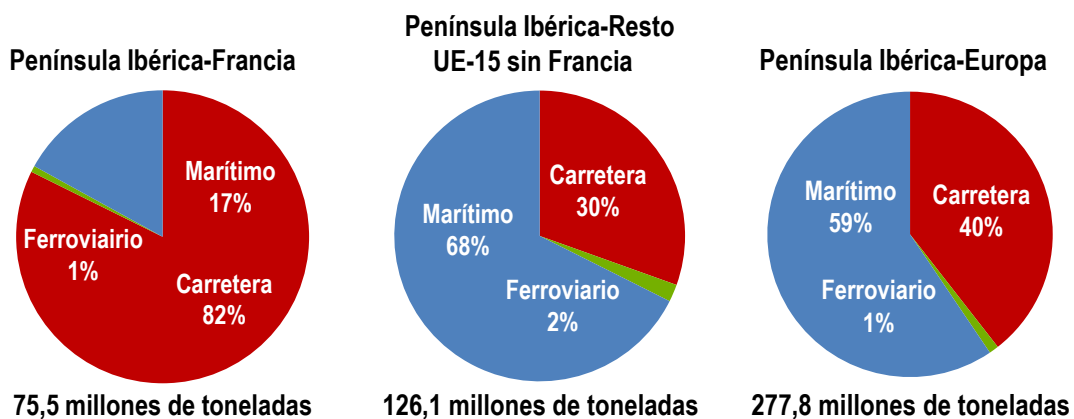
**TABLA 22b. RESUMEN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN 2020 (EN MILLONES DE TONELADAS)**

Modo de transporte	Francia	UE-15 sin Francia	Resto de la UE-28	Candidatos a la UE	Resto de Europa	Total
Carretera	62,1	38,4	7,4	0,4	1,3	<b>109,6</b>
Ferrocarril	0,5	2,4	0,0	0,0	0,0	<b>3,0</b>
Marítimo	12,8	85,2	11,7	24,7	30,7	<b>165,2</b>
<b>Total</b>	<b>75,5</b>	<b>126,1</b>	<b>19,1</b>	<b>25,1</b>	<b>32,0</b>	<b>277,8</b>

Fuente: Elaboración OTP.

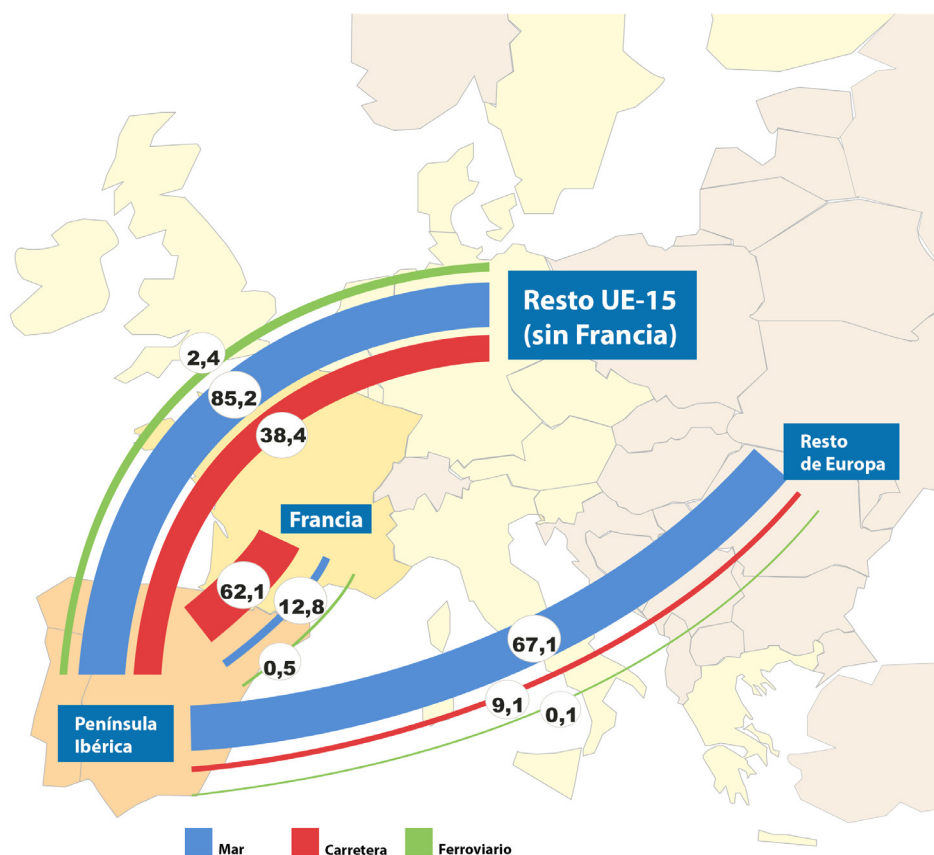


GRÁFICO 35b. REPARTO MODAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN 2020



Fuente: Elaboración OTP.

MAPA 22b. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2020 (EN MILLONES DE TONELADAS)



Fuente: Elaboración OTP.

De 2019 a 2020, el tonelaje de mercancías transportadas entre la Península Ibérica y Europa disminuyó un 4 %, con una disminución bastante equilibrada en todos los modos de transporte. Entre los cinco grupos de países, la UE-15 sin incluir a Francia experimentó la disminución más baja, con un 1,7 %. Francia, con un 3,8 %, se encuentra dentro del promedio europeo, mientras que los demás grupos vieron una disminución más significativa en sus intercambios.





En 2019 y 2020, al igual que en años anteriores, los modos de transporte por carretera (casi el 40 %) y marítimo (casi el 60 %) representaron aproximadamente el 99 % de los flujos de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa, mientras que el transporte ferroviario se mantuvo en niveles muy bajos.

Según la distancia desde la Península Ibérica, la distribución entre los dos principales modos de transporte difirió de un país a otro. Por ejemplo, en los intercambios con Francia, un país vecino, el transporte por carretera fue abrumadoramente predominante en comparación con el transporte marítimo (82,2 % frente al 17 % en 2020), mientras que ocurrió lo contrario con todos los demás países europeos. Para los demás países de la UE-15, la distribución fue aproximadamente del 31 % por carretera y del 67 % por mar, mientras que para los países del resto de la UE-28 fue del 38,7 % por carretera y del 61,3 % por mar. Los intercambios con los países candidatos y el resto de Europa, que representaban más del 20 % de los flujos, se realizaron casi exclusivamente por vía marítima (98,5 % y 96 %, respectivamente).

## 5.5. Evolución del transporte de mercancías entre 2001 y 2020

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

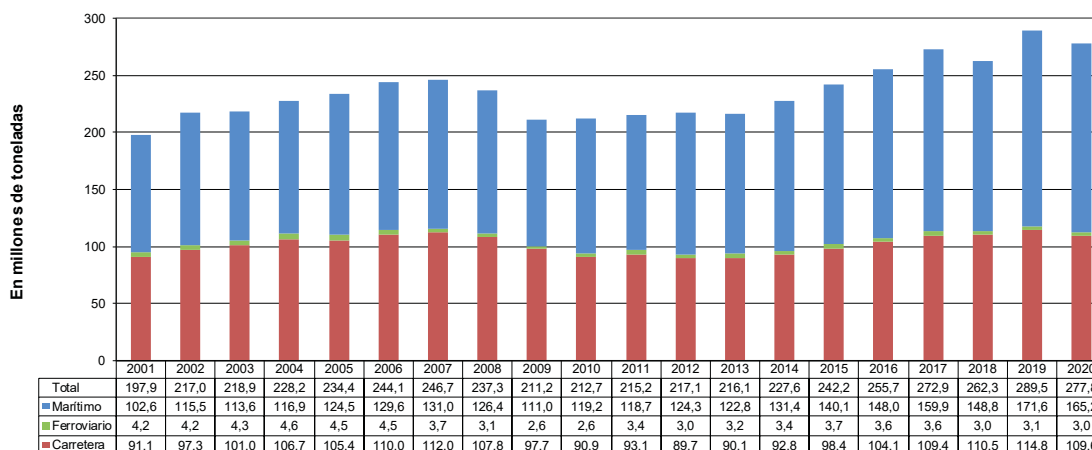
- Datos 2001: Bilan 2001 de l'Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées (abril 2003).
- Datos 2002: Documento nº 3 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (diciembre 2003).
- Datos 2003: Suplemento al Documento nº 3, principales cifras actualizadas para el año 2003 (noviembre 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: Documento nº 8 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (mayo 2018).
- Datos 2016: Suplemento al Documento nº 8, principales cifras actualizadas para los años 2016 (diciembre 2019).
- Datos 2017: Documento nº 9 del Observatorio Franco-Español de Tráficos en los Pirineos (diciembre de 2020). Datos 2017: el presente documento.
- Datos 2018: Suplemento del Documento nº 9, principales cifras actualizadas para el año 2018 (diciembre de 2021).



- Datos 2019 y 2020: el presente documento.

El gráfico 36 muestra la evolución (2001-2020) del transporte de mercancías entre la Península Ibérica (España y Portugal) y el resto de Europa geográfica. Esta evolución se presenta en términos relativos en la tabla 23.

**GRÁFICO 36. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA EUROPA GEOGRÁFICA (2001-2020)**



Fuente: Elaboración OTP.

**TABLA 23. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA EUROPA GEOGRÁFICA (2001-2020)**

	Evolución 2001/2019		En 1 año (2018/2019)	En 1 año (2019/2020)
	Total	Media anual		
<b>Total</b>	<b>46 %</b>	<b>2,1 %</b>	<b>10,3 %</b>	<b>-4,0 %</b>
Carretera	26 %	1,3 %	3,9 %	-4,5 %
Ferrocarril	-26 %	-1,7 %	3,1 %	-2,5 %
Marítimo	67 %	2,9 %	15,3 %	-3,8 %

Fuente: Elaboración OTP.

Después del periodo de crecimiento continuo de 2013 a 2017 (26,2 %), los intercambios de mercancías con Europa tuvieron un comportamiento irregular (3,9 % en 2018, 10,3 % en 2019, 4 % en 2020, lo que fue equivalente a un aumento del 1,8 % en tres años), influenciados principalmente por el modo marítimo, que experimentó variaciones significativas (11 millones de toneladas en 2018, 22,8 en 2019, 6,4 en 2020). El modo de transporte por carretera, que aumentó entre 2017 y 2019 (4,9 %), experimentó una disminución del 4,5 % en 2020, lo que representó un crecimiento del 0,2 % en tres años. El modo ferroviario, que ya era muy bajo, perdió un 16,3 % de actividad entre 2017 y 2018 y se ha mantenido estable desde entonces.

Si bien todos los modos de transporte disminuyeron de manera bastante homogénea en 2020, todos ellos habían aumentado su actividad entre 2018 y 2019, con un crecimiento sostenido para el transporte por carretera y ferroviario, pero considerable para el transporte marítimo (15,3 %).

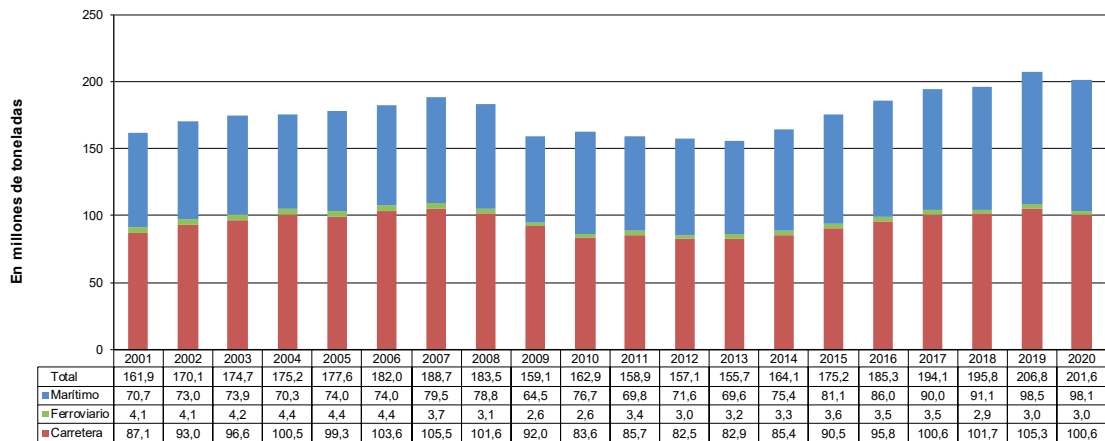


El transporte marítimo, que representó el 59,5 % del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Europa, ya era el modo principal en 2001 (51,8 % del tráfico total) y desde entonces, con un crecimiento anual cercano al 3 %, consolidó ampliamente su ventaja sobre el transporte por carretera, cuya evolución fue más moderada.

El modo ferroviario siguió siendo marginal, superando apenas el 1 % del tráfico.

A continuación, el gráfico 37 y la tabla 24 muestran la evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y los países de la antigua UE-15.

**GRÁFICO 37. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15 (2001-2020)**



**TABLA 24. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15 (2001-2020)**

	Evolución 2001/2019		En 1 año (2018/2019)	En 1 año (2019/2020)
	Total	Media anual		
<b>Total</b>	<b>28 %</b>	<b>1,4 %</b>	<b>5,6 %</b>	<b>-2,5 %</b>
Carretera	21 %	1,1 %	3,5 %	-4,5 %
Ferrocarril	-26 %	-1,7 %	2,9 %	-2,3 %
Marítimo	39 %	1,9 %	8,0 %	-0,4 %

Fuente: Elaboración OTP.

En general, este gráfico muestra una tendencia similar al anterior, pero a un nivel inferior, siendo la antigua UE-15 el principal socio de la Península Ibérica (72,6 % del total europeo en 2020), lo que condiciona el comportamiento de toda Europa. Sin embargo, entre 2017 y 2018, los flujos de mercancías con la antigua UE-15 aumentaron, a diferencia de los flujos con Europa en su conjunto. En los años 2019 y 2020, se observó una tendencia similar a la habitual, aunque con algunas diferencias.

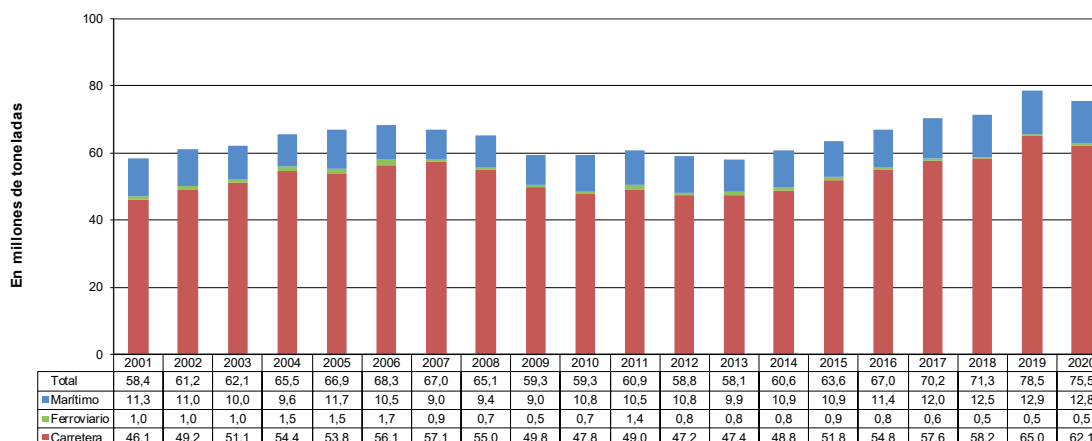
Al igual que en Europa, el tráfico de mercancías experimentó un crecimiento positivo en 2019 y una disminución en 2020, pero en menor medida. En 2019, todos los modos de transporte aumentaron su actividad, pero la diferencia entre el crecimiento del modo marítimo y los demás modos fue menor que en Europa en su conjunto. En 2020, la disminución del tráfico total se debió principalmente a la disminución del tráfico por carretera.



A diferencia de Europa, el modo principal de transporte en la Península Ibérica fue el modo por carretera, pero su participación en el tráfico está disminuyendo gradualmente en favor del transporte marítimo. En 2001, la distribución entre el modo por carretera y el modo marítimo era del 53,8 % frente al 43,7 %, mientras que en 2020 fue del 49,9 % frente al 48,7 %.

Dentro de las relaciones con la antigua UE-15, el gráfico 38 y la tabla 25 se refieren a la evolución del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y Francia.

**GRÁFICO 38. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA (2001-2020)**



**TABLA 25. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA (2001-2020)**

	Evolución 2001/2019		En 1 año (2018/2019)	En 1 año (2019/2020)
	Total	Media anual		
<b>Total</b>	<b>34 %</b>	<b>1,7 %</b>	<b>10,1 %</b>	<b>-3,9 %</b>
Carretera	41 %	1,9 %	11,7 %	-4,5 %
Ferrocarril	-49 %	-3,6 %	-4,8 %	2,3 %
Marítimo	15 %	0,8 %	3,1 %	0,9 %

Fuente: Elaboración OTP.

A diferencia de toda Europa, y al igual que la antigua UE-15, Francia no experimentó una disminución en sus intercambios con la Península Ibérica en 2018, manteniendo así la fase de crecimiento continuo que comenzó en 2013 (35,1 % entre 2013 y 2019).

En 2019 y 2020, las tendencias relativas fueron similares a las de toda Europa, con un aumento significativo en 2019 y una disminución cercana al 4 % en 2020. Sin embargo, en el caso de Francia, fueron las variaciones en el modo de transporte por carretera las que condicionaron la tendencia general, ya que este modo fue ampliamente dominante desde el comienzo de las observaciones (82,3 % del tráfico en 2020, frente al 17 % para el modo marítimo y 0,7 % para el ferroviario).

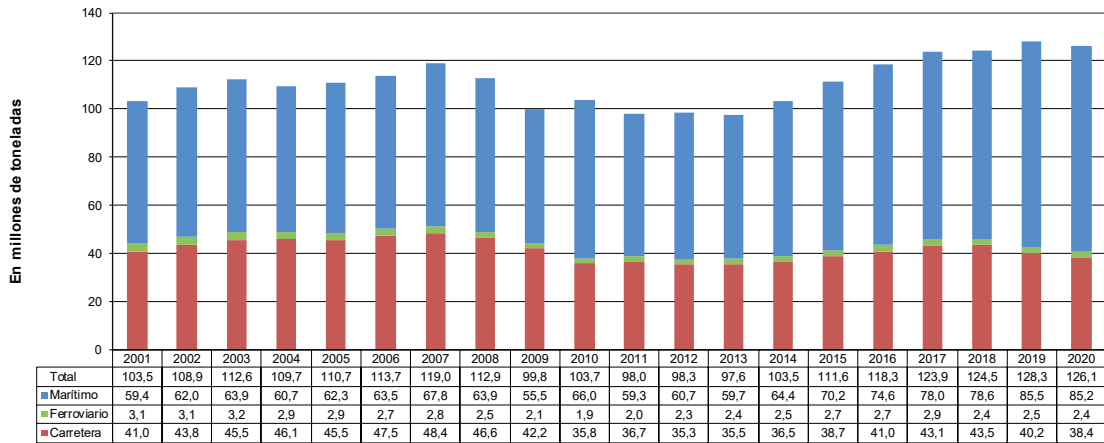
En general, el crecimiento de los intercambios de mercancías con la Península Ibérica fue más importante para Francia que para la antigua UE-15, pero menor que para toda Europa. Este



crecimiento se debió principalmente al dinamismo del transporte por carretera (41 %, frente al 15 % para el modo marítimo). El transporte ferroviario ha perdido la mitad del tonelaje transportado entre 2001 y 2019 y siguió siendo marginal.

A continuación, en el gráfico 39 y en la tabla 26, se analiza la relación con el resto de países de la antigua UE-15, sin tener en cuenta Francia.

**GRÁFICO 39. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15 SIN FRANCIA (2001-2020)**



Fuente: Elaboración OTP.

**TABLA 26. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15 SIN FRANCIA (2001-2020)**

	Evolución 2001/2019		En 1 año (2018/2019)	En 1 año (2019/2020)
	Total	Media anual		
<b>Total</b>	<b>24 %</b>	<b>1,2 %</b>	<b>3,0 %</b>	<b>-1,7 %</b>
Carretera	-2 %	-0,1 %	-7,5 %	-4,5 %
Ferrocarril	-19 %	-1,1 %	4,6 %	-3,2 %
Marítimo	44 %	2,0 %	8,8 %	-0,3 %

Fuente: Elaboración OTP.

Las variaciones observadas en 2019 y 2020 fueron menos importantes que para el conjunto de la antigua UE-15. Entre 2018 y 2019, el tráfico marítimo aumentó considerablemente, pero el modo de transporte por carretera experimentó una disminución significativa, lo que generó un crecimiento total del 3 %. Entre 2019 y 2020, el tráfico por carretera disminuyó en las mismas proporciones que en Francia, la antigua UE-15 y Europa (-4,5 %), mientras que el tráfico marítimo disminuyó muy poco.

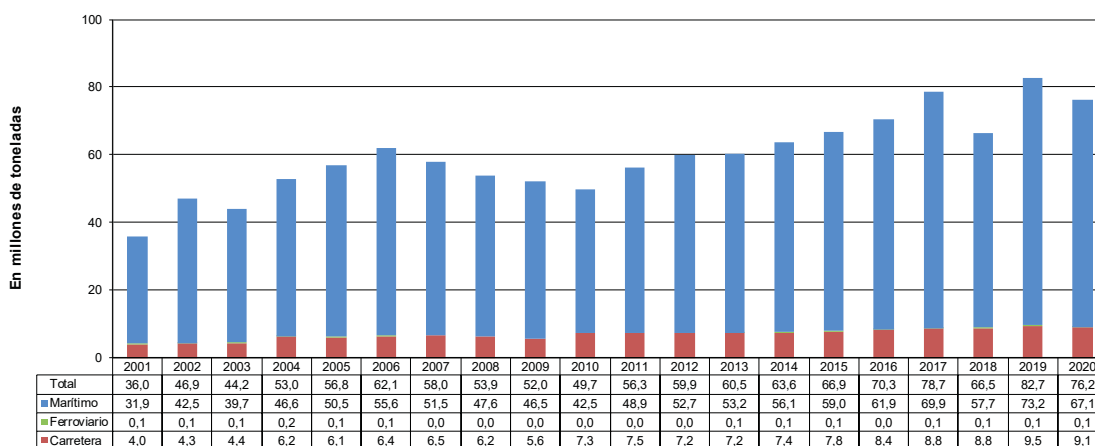
Entre 2001 y 2019, el crecimiento total fue menor que en los grupos mencionados anteriormente, y provino exclusivamente del sector marítimo, ya que los volúmenes de tráfico por carretera y ferrocarril disminuyeron en este periodo. Cabe destacar que el transporte ferroviario disminuyó menos que en otros grupos de países y mantuvo una participación modal cercana al 2 % (3 % en 2001).



El tráfico marítimo, que ya era mayoritario en 2001, consolidó su posición, especialmente desde 2013 (57,4 % del tráfico total en 2001, 61,2 % en 2013 y 67,6 % en 2020). El tráfico por carretera, que representaba el 39,6 % del tráfico total en 2001, vio disminuir su participación al 36,4 % en 2013 y al 30,5 % en 2020.

Finalmente, en el gráfico 40 y en la tabla 27 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 40. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA SIN LA UE-15 (2001-2020)**



Fuente: Elaboración OTP.

**TABLA 27. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA SIN LA UE-15 (2001-2020)**

	Evolución 2001/2019		En 1 año (2018/2019)	En 1 año (2019/2020)
	Total	Media anual		
<b>Total</b>	<b>130 %</b>	<b>4,7 %</b>	<b>24,3 %</b>	<b>-7,8 %</b>
Carretera	138 %	4,9 %	8,1 %	-4,6 %
Ferrocarril	-39 %	-2,7 %	13,0 %	-11,5 %
Marítimo	129 %	4,7 %	26,8 %	-8,3 %

Fuente: Elaboración OTP.

Mientras que el crecimiento del tráfico fue continuo entre 2010 y 2017 (58,4 %), se observó una importante disminución en los intercambios en 2019 (12,2 millones de toneladas, es decir, -15,5 %), exclusivamente debido a una caída en el tráfico marítimo (-17,5 %), mientras que los otros dos modos se mantuvieron estables. Esta disminución fue ampliamente compensada al año siguiente (24,3 %) con un aumento significativo en los tres modos, especialmente en el marítimo (26,8 %).

Entre 2019 y 2020, el tráfico por carretera disminuyó en la misma proporción que en el caso de la antigua UE-15, pero el tráfico marítimo disminuyó aún más. El tráfico ferroviario, también en disminución, fue prácticamente inexistente.



En el periodo 2001-2019, el crecimiento de los intercambios entre los países fuera de la antigua UE-15 y la Península Ibérica fue proporcionalmente mucho más importante que el de los países de la antigua UE-15 (130 % frente a 28 %).

Este crecimiento fue impulsado por los modos de transporte por carretera y marítimo, que crecieron casi al mismo ritmo. Sin embargo, a diferencia de Francia, en estos países fue el modo marítimo el que tuvo una clara predominancia (88 % frente a 12 % para el modo de transporte por carretera en 2020).



## 6. Conclusiones

El documento nº10 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos actualiza los datos socioeconómicos de Francia y la Península Ibérica, la evolución de las infraestructuras y los datos del transporte de viajeros y mercancías a través de los Pirineos (y en un sentido más amplio, entre Europa y la Península Ibérica).

La evolución del transporte se analiza en el periodo 2001-2020, con especial atención a los años 2019 y 2020. El año 2020 estuvo marcado por la pandemia de COVID-19 y las diversas restricciones de circulación derivadas de la misma, lo que provocó fuertes perturbaciones en el transporte de viajeros y en menor medida en el transporte de mercancías.

Datos socioeconómicos:

Los efectos económicos de la disminución de la actividad aparentemente relacionada con la pandemia de COVID-19 fueron claramente evidentes en 2020. Mientras que el PIB per cápita a precios de mercado de España, Francia y Portugal había estado aumentando constantemente de 2014 a 2019 (al igual que para la antigua UE-15 y la UE-28), todos ellos disminuyeron en 2020, volviendo globalmente al nivel de 2017.

En términos de intercambio comercial, después de dos años de aumento entre 2017 y 2019, estos descendieron en 2020 a niveles inferiores a los de 2017, tanto en términos monetarios como de tonelaje.

Transporte de viajeros:

En el ámbito del transporte de viajeros se han obtenido las siguientes conclusiones:

1. El transporte total de viajeros entre la Península Ibérica y Europa, que fue de 238,8 millones en 2017, aumentó un 7,6 % alcanzando los 257 millones de viajeros en 2019. En 2020, debido a las diversas restricciones de circulación, disminuyó casi un 60 % hasta llegar a los 103,3 millones de viajeros.
2. El transporte de viajeros en vehículos ligeros (VL), que representaba 103,9 millones de viajeros en 2017, aumentó un 5 % llegando a los 109,2 millones de viajeros en 2019. En 2020, disminuyó de manera menos significativa que el transporte total (-38,3 %). En cuanto a la cuota modal, el transporte de VL representaba el 43,5 % del total de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2017 y el 42,5 % en 2019. Siendo menos afectado que otros modos de transporte en 2020, el transporte por carretera con VL fue el más utilizado ese año (65,3 % del total de viajeros).
3. El transporte de viajeros en autobús, que ya había disminuido entre 2015 y 2017, continuó esa tendencia entre 2017 y 2019 (-10,2 % de pasajeros). En 2020, la pérdida de viajeros superó el 60 %. La participación modal de los autobuses ha disminuido desde 2015 (4,7 % en 2015, 3,5 % en 2017, 2,9 % en 2019 y 2,8 % en 2020).
4. El transporte ferroviario de viajeros continúa experimentando una disminución lenta desde 2015 (-2,7 % de pasajeros entre 2017 y 2019, y -5,1 % entre 2015 y 2019). Entre 2019 y 2020, esta disminución superó el 65 %. La participación modal del tráfico ferroviario, aunque muy baja, ha estado disminuyendo desde 2015 (alrededor del 0,6 % en 2019 y 2020).





5. El transporte aéreo ha aumentado de forma constante tanto en términos de número de pasajeros como en términos de participación modal de 2014 a 2019, reforzando así su posición como el modo de transporte dominante. El número de viajeros aumentó un 11,1 % entre 2017 y 2019 (de 124,8 a 138,7 millones), mientras que la participación del modo aéreo pasó del 52,3 % al 54 % de los viajeros. En 2020, hubo una pérdida muy significativa de viajeros (-76,7 %), lo que también hizo disminuir la participación modal del modo aéreo (31,3 % del total de pasajeros).
6. Si se considera que 2019 fue un año "normal", o al menos un año en el que la circulación de personas no estuvo restringida como ocurrió en 2020, el modo aéreo aparece como el más dinámico, seguido del modo carretera en vehículos ligeros (VL), que también experimenta un crecimiento en términos de viajeros. Por otro lado, los modos carretera en autobús y ferroviario experimentaron una disminución en su frecuencia de uso.
7. En 2020, los viajes entre la Península Ibérica y Francia presentaron un descenso significativamente menor que con el resto de países europeos (-43,7 % frente a -76,4%). Al ser Francia, con diferencia, el país con mayor número de intercambios de pasajeros en VL con la Península Ibérica (95% del total europeo), se explica que el descenso del modo VL sea más moderado que otros tipos de transporte.

#### Transporte de mercancías:

En el ámbito del transporte de mercancías se han obtenido las siguientes conclusiones:

1. El total de mercancías transportadas entre la Península Ibérica y el resto de Europa alcanzó los 289,5 millones en 2019, lo que representó un aumento del 6,1 % en comparación con el total de 2017 (272,9 millones de toneladas). Sin embargo, en 2020 se registró una disminución de 11,7 millones de toneladas, lo que equivale a una caída del 4 %.
2. El tráfico medio diario anual de vehículos pesados (VP) se estableció en 22157 en 2019, con un volumen de 114,8 millones de toneladas durante el año, lo que representó un aumento del 3,8 % en el tráfico y del 4,9 % en el volumen transportado en comparación con 2017 (21 342 vehículos pesados (VP) y 109,4 millones de toneladas). En 2020, el tráfico fue de 21 073 vehículos pesados (VP) por día y el volumen transportado fue de 109,6 millones de toneladas, lo que representó una disminución del 4,9 % en el tráfico y del 4,5 % en el volumen transportado en un año. La participación modal del transporte por carretera, que se mantuvo entre el 40 % y el 42 % desde 2012 hasta 2018, descendió por debajo del 40 % en 2019 y 2020 (39,6 % y 39,5 %).
3. El transporte ferroviario de mercancías disminuyó un 13,7 % entre 2017 y 2019, pasando de 3,6 a 3,1 millones de toneladas transportadas. Continuó disminuyendo en 2020 (-2,5 %) para ubicarse ligeramente por encima de los 3 millones de toneladas, lo que representó una participación modal muy baja, del 1,1 %.
4. El transporte marítimo de mercancías, en línea con los años anteriores, continuó su crecimiento alcanzando 171,6 millones de toneladas en 2019, en comparación con 159,9 millones de toneladas en 2017, lo que representó un aumento del 7,3 % en dos años (a pesar de la disminución que se produjo en 2018). En 2020, el volumen transportado disminuyó un 3,8 % y se situó en 165,2 millones de toneladas. Junto con Francia, los intercambios por vía marítima aumentaron lentamente desde 2001. Por el contrario, aumentaron de manera bastante rápida con los países de la antigua UE-15, excepto Francia, y aún más rápido con los países europeos fuera de la UE-15. Por lo tanto, la distancia de la Península Ibérica pareció favorecer el uso



del modo marítimo en lugar de modos terrestres. En cuanto a la participación modal, mientras que el transporte marítimo representaba en promedio alrededor del 53 % del total de mercancías transportadas entre 2001 y 2010, superó el 57 % en promedio entre 2011 y 2018. En 2019 y 2020, el transporte marítimo superó el 59 % de participación modal, reforzando así su posición como el principal modo de transporte de mercancías entre Europa y la Península Ibérica.