

Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos

DOCUMENTO Nº 2
ABRIL 2002



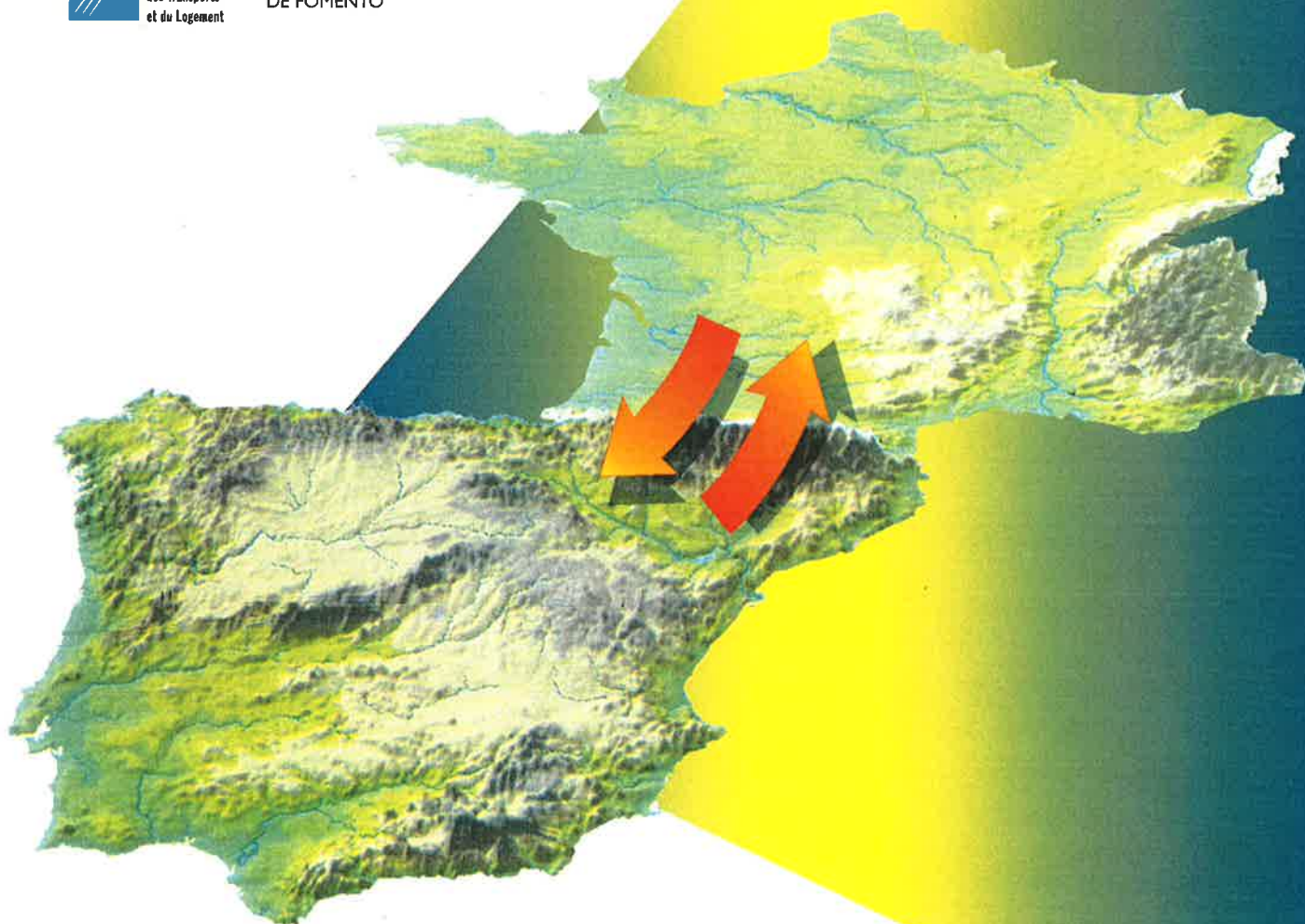
Liberté - Égalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
de l'Équipement
des Transports
et du Logement



MINISTERIO
DE FOMENTO



Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos

DOCUMENTO N° 2
ABRIL 2002



Documento coordinado
por la Secretaría Técnica
de Transportes

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

NIPO: 161-02-009-8
Depósito Legal: M-32155-2002
Diseño y maquetación: Carmen G. Ayala
Imprime: I.G. Saljen, S.L.

Papel ecológico



ÍNDICE

<u>1</u>	PRESENTACIÓN	5
<u>2</u>	EL OBSERVATORIO HISPANO-FRANCÉS DE TRÁFICO EN LOS PIRINEOS (O.T.P.)	6
<u>3</u>	LOS OBJETIVOS DEL O.T.P.	7
	3.1. El ámbito socioeconómico	8
	3.2. Las infraestructuras de transportes	8
	3.3. Oferta de servicios en transporte público	8
	3.4. Flujos de viajeros	9
	3.5. Flujos de mercancías	9
<u>4</u>	EL CONTEXTO EUROPEO	10
<u>5</u>	EL ÁMBITO SOCIOECONÓMICO	13
	5.1. El comercio exterior	13
	5.2. Evolución de la población	15
	5.3. Datos económicos generales	16
	5.4. Índice de motorización	17
<u>6</u>	LAS INFRAESTRUCTURAS	19
	6.1. Carreteras	19
	6.2. Ferrocarriles	25
<u>7</u>	LA OFERTA DE SERVICIOS	29
	7.1. Carreteras	29
	7.2. Ferrocarriles	30
	7.3. Aéreo	31
<u>8</u>	LOS FLUJOS DE VIAJEROS	32
	8.1. Carreteras	32
	8.2. Ferrocarriles	35
	8.3. Aéreo	36
<u>9</u>	LOS FLUJOS DE MERCANCÍAS	38
	9.1. Análisis general: Península Ibérica-Europa	38
	9.2. Análisis de los intercambios de España con Francia y resto de Europa	39
	9.3. Análisis por modo de transporte	41
	9.4. Reparto del transporte de mercancías por modos en el año 2000	53
<u>10</u>	OBSERVACIONES Y COMENTARIOS	54



1 PRESENTACIÓN

El presente informe constituye el DOCUMENTO N° 2 publicado por el Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos (OTP). Se basa en el trabajo realizado conjuntamente desde la publicación del DOCUMENTO N° 1 por los Ministerios Español y Francés responsables 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 conjunta de los Pirineos.

Este documento tiene además en cuenta, en lo relativo a las estadísticas comunitarias, los cambios de metodología introducidos últimamente por Eurostat.

Le présent rapport, constitue le document N° 2 publié par l'Observatoire franco-espagnol du Trafic dans les Pyrénées (OTP). Il est basé dans le travail réalisé conjointement dès la publication du document n°1 par les deux Ministères Espagnol et Français, responsables du transport, dont l'objectif commun est de mettre en place un instrument permanent de mesure des flux de transports existants à la frontière commune des Pyrénées.

Ce document tient compte en plus, en ce qui concerne les statistiques communautaires, les changements de méthodologie dernièrement introduits par Eurostat.



2. EL OBSERVATORIO HISPANO-FRANCÉS DE TRÁFICO EN LOS PIRINEOS (O.T.P.)

Los Gobiernos de España y Francia son conscientes de la importante magnitud que han alcanzado, durante los últimos años, los volúmenes de sus tráficos transfronterizos, de los fuertes incrementos observados en el pasado, y de su probable evolución en un futuro próximo. Ante esta realidad, tomaron en su día la decisión de crear un instrumento binacional encargado de cuantificar y de seguir la evolución de dichos flujos.

Durante las varias Cumbres Bilaterales Hispano-Francesas se consensuaron posturas sobre la necesidad de poner en servicio dicho instrumento, siendo en 1998, en la Cumbre celebrada en La Rochelle, donde se alcanzó un acuerdo para la creación de un Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos (OTP).

En su constitución inicial, el OTP ha sido 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 sobre los flujos de transporte transfronterizos, tanto de viajeros como de mercancías, examinándose todos los modos de transporte. En sus casi tres años de funcionamiento, el OTP ha demostrado ser un instrumento muy útil para la reflexión conjunta de 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.

Les gouvernements espagnol et français sont conscients de l'importance qu'ont atteint, ces dernières années, les volumes de leurs trafics transfrontaliers, leur croissance observée dans le passé et leur probable évolution dans un futur proche. Face à cette réalité, ils ont créé un instrument binational chargé de suivre l'évolution desdits flux.

Au cours de plusieurs sommets bilatéraux franco-espagnols, un accord s'est fait sur la nécessité de mettre en oeuvre cet instrument; ce fut en 1998, à La Rochelle, qu'a été décidée la création de l'Observatoire franco-espagnol des Trafics dans les Pyrénées (OTP).

Lors de sa constitution initiale, l'OTP a été conçu comme un groupe de travail conjoint, composé par les personnels des ministères chargés des Transports des deux pays. Ses objectifs sont centrés sur l'élaboration d'une base de données commune aux deux pays sur les flux de transports transfrontaliers, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises. Elle prendra compte de tous les modes de transport. Pendant presque trois ans de fonctionnement, l'OTP a montré qu'il s'agit d'un instrument très utile pour que les Administrations concernées réfléchissent ensemble et pour l'analyse statistique du complexe système de transports qui sert aux échanges entre la Péninsule Iberique et le reste de l'Europe.



3. LOS OBJETIVOS DEL O.T.P.

Para alcanzar, de una manera progresiva, los objetivos que el Observatorio tiene marcados, dada la amplitud de las posibilidades que el análisis del tráfico entre España y Francia ofrece, se confeccionó desde el número 1 un índice de materias para encauzar los trabajos a realizar. La estructura adoptada consta de los cinco capítulos fundamentales siguientes:

- El ámbito socioeconómico
- Las infraestructuras
- La oferta de servicios
- Los flujos de viajeros
- Los flujos de mercancías

Cada uno de estos capítulos es construido a partir del conjunto de estadísticas, bases de datos y estudios realizados, disponibles en ambos países.

El trabajo consiste en recoger, homogeneizar, armonizar y dar un formato intermodal a estas fuentes que existen en la actualidad y que, en su gran mayoría, son inconexas desde un punto de vista tan particular como es el tráfico en los Pirineos. Para ello, el OTP se constituye como un órgano abierto al exterior que busca el contacto con todas aquellas entidades que, desde un punto de vista técnico, le ayuden a alcanzar sus objetivos. En tal sentido se han establecido relaciones de cooperación técnica con la Comunidad de Trabajo de los Pirineos que agrupa a todas las Regiones y CC.AA. limítrofes con los Pirineos además de Andorra.

A medida que aparecen los sucesivos Documentos editados por el Observatorio, los capítulos se van completando y dotando, cada vez, de un mayor contenido, elaborándose los estudios complementarios necesarios para precisar aquellos elementos que necesiten mayor elaboración.

Pour atteindre de façon progressive les objectifs que s'est fixé l'Observatoire franco-espagnol et en raison des nombreuses données relatives aux échanges et aux trafics entre les deux pays, il fût convenu dès la première publication d'établir un cadre général pour orienter les travaux à effectuer. Sa structure en cinq chapitres correspond aux thèmes principaux suivants:

- *Le cadre socio-économique.*
- *Les infrastructures.*
- *L'offre de services.*
- *Les flux de voyageurs.*
- *Les flux de marchandises.*

Chacun de ces chapitres est construit à partir de l'ensemble des statistiques, bases de données et études disponibles dans chaque pays.

Le travail consiste à rassembler, homogénéiser, harmoniser et donner un format intermodal à l'ensemble de ces sources qui existent actuellement, afin d'éclairer les enjeux des trafics dans les Pyrénées. A cet égard, l'OTP est conçu comme un instrument ouvert sur l'extérieur et entretient les contacts avec les entités qui, d'un point de vue technique, contribuent à atteindre ses objectifs. Ainsi des relations de coopération technique se sont développées avec la Communauté de Travail des Pyrénées qui réunit les régions limitrophes des Pyrénées et Andorre.

Au fur et à mesure que les documents successifs de l'Observatoire sont établis, ces chapitres sont complétés et dotés chaque fois d'informations plus approfondies, si nécessaire à partir d'études complémentaires, afin d'apporter des réponses mieux appropriées à toutes les parties intéressées.



3.1. EL ÁMBITO SOCIOECONÓMICO

Los flujos de transporte a través de los Pirineos, tanto de viajeros como de mercancías, se enmarcan dentro de un contexto socioeconómico que responde a un ámbito que sobrepasa ampliamente al regional de las comunidades fronterizas de ambos países.

Por ello, el enfoque de este capítulo deberá orientarse primero a la dimensión europea, para descender a la dimensión nacional y llegar, finalmente, al detalle de la dimensión regional.

Los dos primeros servirán para corregir y proporcionar una óptica más global a las conclusiones que, desde el nivel regional, pudieran extraerse sobre los efectos socioeconómicos producidos por la existencia o por la creación de nuevas infraestructuras.

Dentro del epígrafe del "comercio exterior", serán igualmente tenidos en consideración, además de los datos de ambos países, los datos globales sobre el comercio exterior de Portugal con los demás Estados miembros de la Unión Europea, habida cuenta de la importancia de los flujos de mercancías que genera a través de España y de los Pirineos y del reciente establecimiento de un observatorio de tráfico hispano-luso.

3.2. LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES

Este capítulo analizará también en su triple vertiente europea, nacional y regional, con un grado de detalle mayor, a medida que se descienda la escala territorial considerada, las características técnicas de las infraestructuras de transporte que conectan España y Francia.

Se tratará la situación actual y los desarrollos previstos por la planificación vigente.

En la situación actual, se describirán las infraestructuras de transporte "en servicio", así como aquellas plataformas logísticas más importantes que intervienen dentro de la cadena del transporte.

La planificación recogerá el conjunto de planes intermodales que, desde el nivel europeo hasta el regional, estén aprobados.

3.3. OFERTA DE SERVICIOS EN TRANSPORTE PÚBLICO

Se trata de describir la oferta de servicios en los diferentes modos, sobre las principales relaciones, sobre todo para en la definición de variables como precio, tiempo de recorrido y frecuencia. Estos datos son necesarios para poder llegar a explicar, tanto en viajeros como en mercancías, el reparto modal existente, así como apreciar el grado de accesibilidad que poseen los centros productivos de ambos países en su relación con el resto de Europa.



3.4. FLUJOS DE VIAJEROS

Si bien la principal preocupación del observatorio continúa centrada sobre los flujos de mercancías, la medida de los flujos de viajeros es de gran interés, ya que en los modos terrestres viajeros y mercancías utilizan las mismas infraestructuras. La interacción entre viajeros y mercancías es por ello importante y explica, entre otras cosas, la necesidad de conocer bien los flujos de viajeros.

Es necesario también tener en cuenta la totalidad de los modos, ya que existe una competencia entre ellos y las evoluciones de los tráficos en cada modo constituyen una indicación de su atractivo.

Los flujos de viajeros se miden por tanto según el modo, origen/destino, el punto de travesía y el motivo del viaje. se subrayan también ciertos aspectos particulares, como el hecho de que los viajeros hacia las islas son prácticamente una clientela cautiva del modo aéreo.

La realización de un análisis retrospectivo de la evolución de los flujos por modo y por relación, sobre los diez últimos años, permitirá establecer las tendencias pasadas y recientes.

Respecto de los flujos que han de ser contemplados, existen dos grupos diferenciados. Un primer grupo donde se analizan los modos terrestres y para el cual no existe duda: los flujos observados utilizan las fronteras comunes de los Pirineos, bien sean flujos de interrelación entre ambos países, o bien sean de tránsito en alguno de ellos. En un segundo grupo, en el que se encuentran los viajeros que utilizan el modo aéreo, serán contemplados los principales flujos entre aeropuertos de la Península Ibérica (España y Portugal) y el resto de los aeropuertos más importantes de Europa.

3.5. FLUJOS DE MERCANCÍAS

De forma semejante a los viajeros, este capítulo reflejará los principales flujos de mercancías definiendo origen/destino, modo de transporte, punto de entrada y tipo de mercancías (clasificación NST).

La realización de un análisis retrospectivo de la evolución de los flujos por modo y por relación, sobre los diez últimos años, permitirá establecer las tendencias pasadas y recientes.

También en este caso, para el transporte marítimo, se contemplarán los principales flujos de los puertos de la Península Ibérica con los del resto de Europa, en las dos fachadas: Atlántica y Mediterránea.



4. EL CONTEXTO EUROPEO

El contexto europeo marca un referente para las principales conexiones entre España y Francia. Éstas, definidas dentro de grandes corredores de transporte, vienen enmarcadas dentro de la política de Redes Transeuropeas, adoptada a nivel comunitario.

Los objetivos prioritarios y las grandes líneas de acción previstas en el ámbito de la Red Transeuropea de Transporte quedan recogidos en la DECISIÓN Nº 1692/96/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO "sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte".

Entre los catorce proyectos prioritarios, adoptados por el Consejo Europeo de Essen (9 y 10 de diciembre de 1994), el proyecto Nº 3 (Tren de alta velocidad Sur), en sus dos vertientes, oriental y occidental, concierne directamente al paso de los Pirineos.

Dentro de los objetivos del Observatorio se hace mayor hincapié en los modos terrestres: ferrocarril y carretera, dada su interferencia en las infraestructuras. Es en estos modos donde la planificación, construcción y puesta en servicio de nuevas infraestructuras, o incluso la mejora de las existentes se apoyarán, en dicho marco, en el acuerdo mutuo de ambos países.

En este sentido, en abril de 1991, fue firmado un convenio entre el Reino de España y la República Francesa para la construcción de un túnel de carretera en el Puerto de Somport, que entrará en servicio en a lo largo del año 2002.

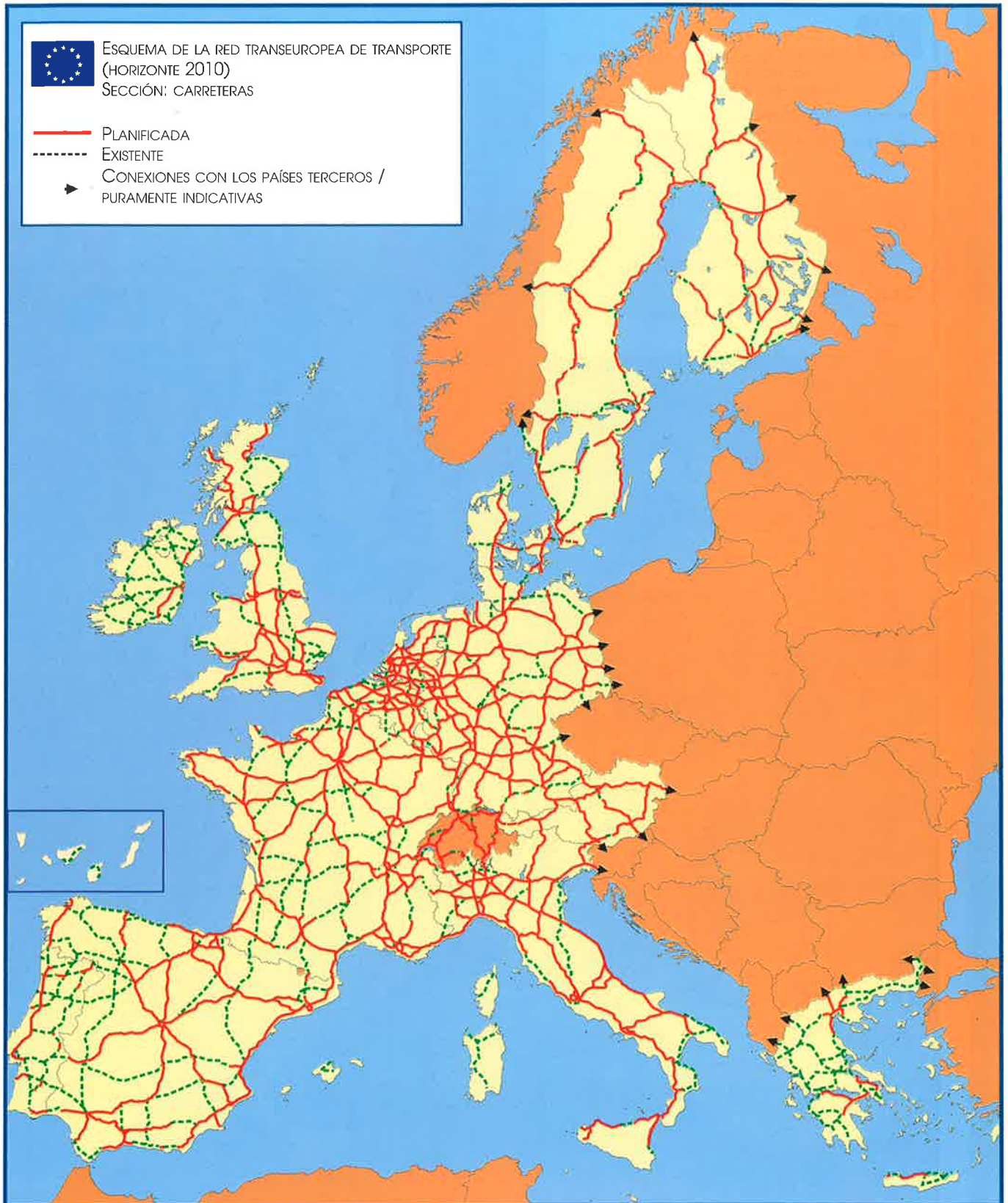
Igualmente ha sido ratificado por los Parlamentos de ambos países, el Acuerdo firmado en octubre de 1995 entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República Francesa para la construcción y explotación de la Sección Internacional de una línea ferroviaria de alta velocidad entre España y Francia (Vertiente Mediterránea del proyecto prioritario Nº 3 de la lista aprobada en el Consejo de Fosen).

Se están llevando a cabo reflexiones con las vistas a la actualización de estos esquemas, en particular para el desarrollo de líneas ferroviarias prioritarias para las mercancías.

Resulta finalmente relevante la Comunicación presentada con fecha 12 de setiembre de 2001 por la Comisión Europea al Consejo y Parlamento Europeos, en relación con las decisiones a adoptar con vista al futuro en el marco de la política comunitaria de transportes. De acuerdo con esta Comunicación es previsible una próxima modificación de los esquemas de la Red Transeuropea de Transporte.



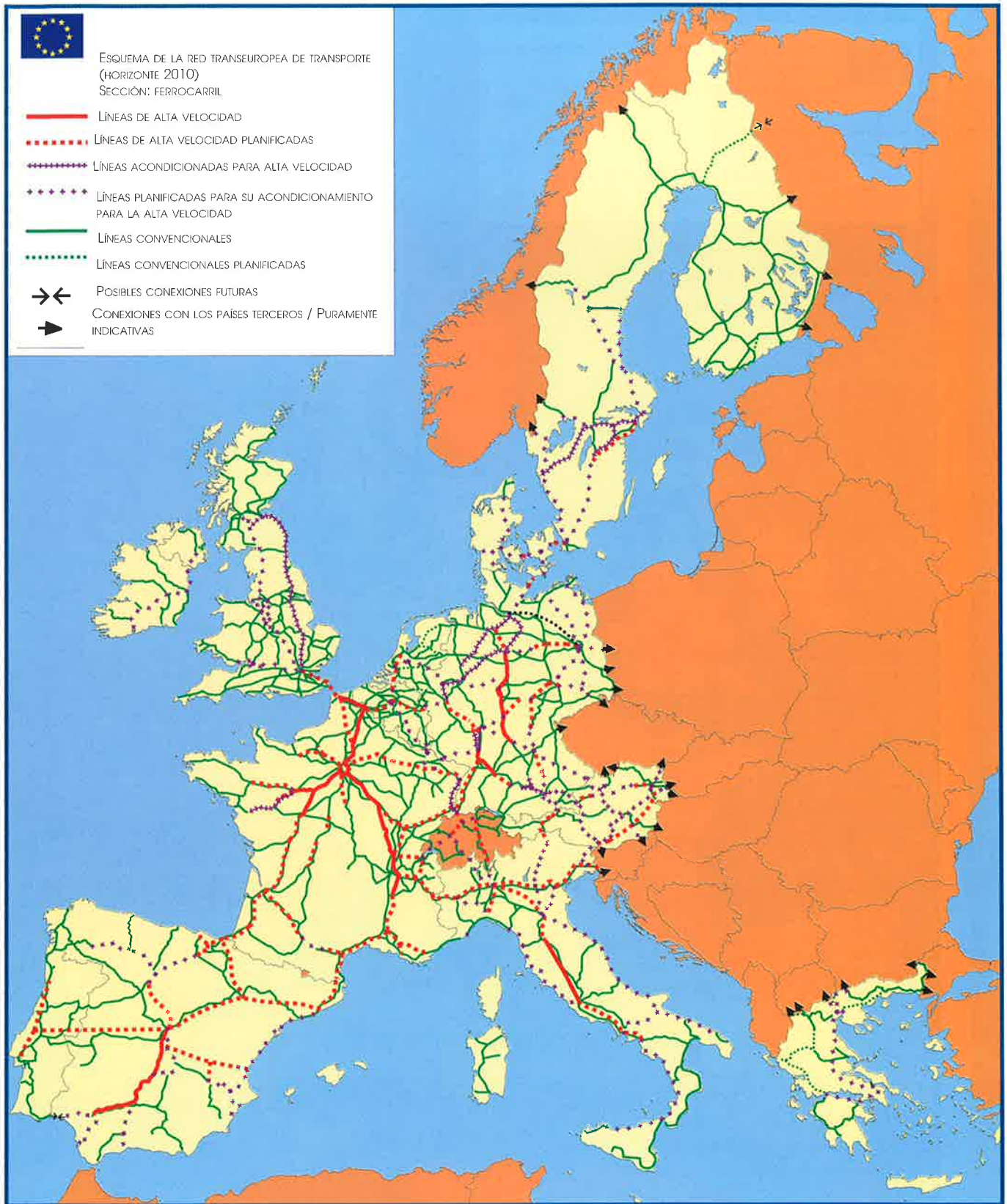
ESQUEMA DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE SECCIÓN: CARRETERAS



Fuente: Diario Oficial de las Comunidades Europeas: 9/09/96



ESQUEMA DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE SECCIÓN: FERROCARRIL



Fuente: Diario Oficial de las Comunidades Europeas: 9/09/96



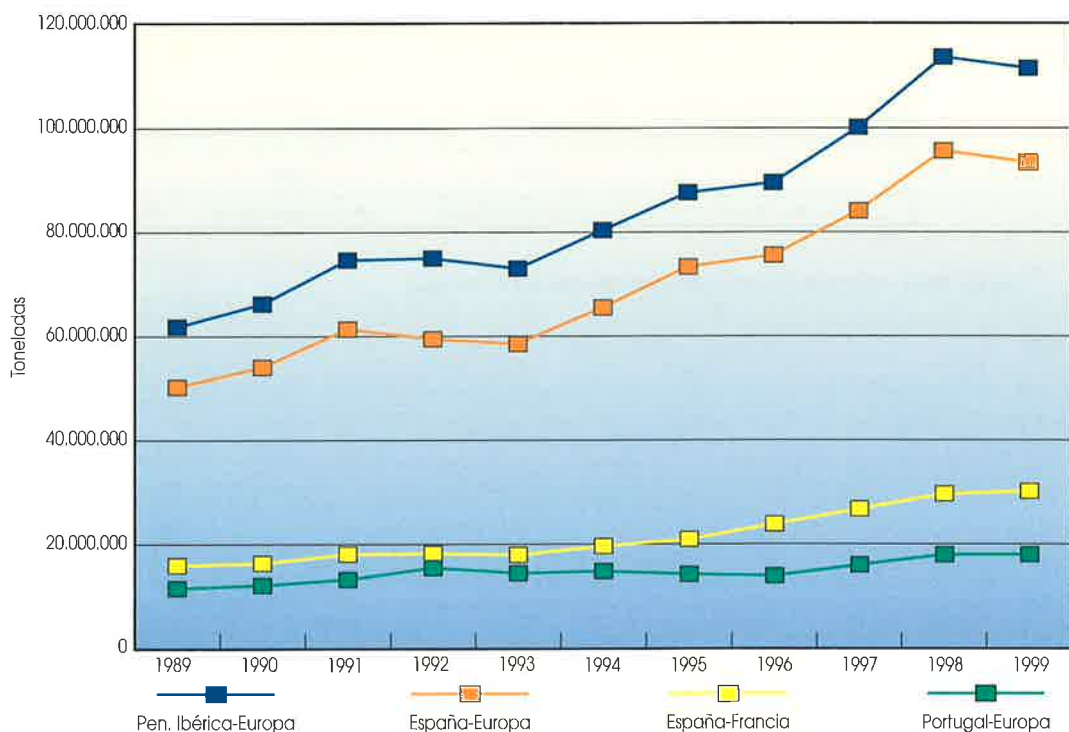
5. EL ÁMBITO SOCIOECONÓMICO

Existen numerosas variables socioeconómicas que alcanzan a explicar los flujos de transporte que se producen entre dos áreas geográficas. No obstante, la mayoría de ellas están interrelacionadas, demostrando la experiencia que son variables como la población, el PIB y la motorización las que mejor explican los fenómenos de movilidad.

5.1. EL COMERCIO EXTERIOR

Durante los últimos diez años, los intercambios comerciales de la Península Ibérica (España y Portugal) con el resto de la Europa Comunitaria han aumentado hasta casi duplicarse. Este hecho tiene una traducción directa sobre el incremento de tráfico en todos los modos de transporte. Sin embargo, los incrementos no se han producido de una forma proporcional en todos ellos, como se comprobará en los epígrafes que contemplan los flujos de mercancías. La carretera ha sido, sin duda, el modo que ha captado la mayor parte de este incremento.

**EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR
DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON EUROPA (UE-15)**



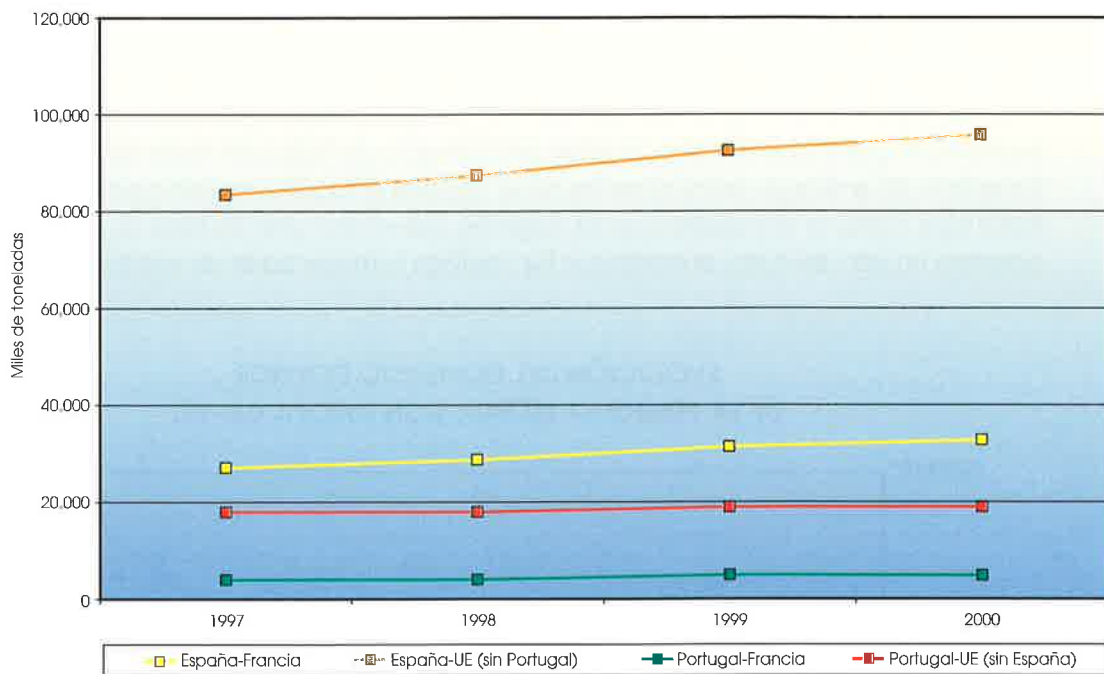
Fuente: EUROSTAT (base de datos Intrastat)



El gráfico anterior, procedente de los datos de comercio exterior de la base de datos COMEXT de EUROSTAT muestra una disminución de los intercambios entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 en 1999. Este retroceso no se corresponde con los datos provenientes de otras fuentes estadísticas, y en particular de los datos nacionales (comercio exterior de España y Portugal publicado por los respectivos organismos o institutos estadísticos).

Ello muestra el interés de utilizar fuentes complementarias para el análisis y contraste de estos datos en tanto la Comisión Europea ultima las medidas ya en marcha para la mejora del sistema INTRASTAT.

EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON EUROPA (UE-15)

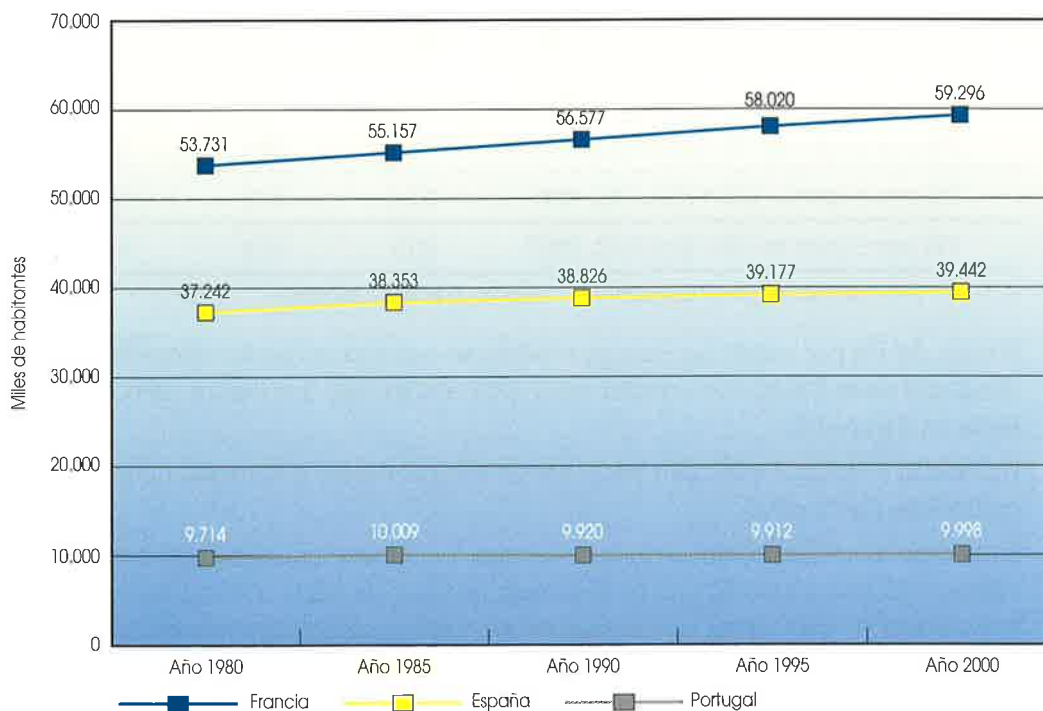


Fuente: datos nacionales (Agencia tributaria España e INE Portugal)



5.2. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN



Fuente: Eurostat

La suma de la población de los dos países constituye el 29% del total de habitantes de la EU15. La densidad de población, para el año 1999, expresada en habitantes por km² es inferior en ambos países (España 78 hab/km², Portugal 109 hab/km²) a la media de la UE15 (117 hab/km²). Los datos nacionales de población de 1999 (Institutos Nacionales de Estadística) arrojan para Francia un total de 60.082.000 habitantes (de los cuales 1.665.000 en los departamentos de ultramar), para España 40.202.000 habitantes y 9.998.000 para Portugal.

Las cuatro Comunidades Autónomas españolas limítrofes con los Pirineos tenían en 1999 una población de 10.033.000 personas, casi un 25% de la población española. Las 3 Regiones francesas fronterizas con los Pirineos representaban, en 1999, 7.756.000 personas, es decir, un 13% de la población metropolitana francesa.



5.3. DATOS ECONÓMICOS GENERALES

	ESPAÑA	FRANCIA	PORTUGAL	EU15
PIB (nominal) 1996, MECU	457.773	1.201.205	85.765	6.685.812
PIB per cápita en PPA (EU=100), 1995	78,3	104,1	70,7	100
PIB per cápita en PPA (EU=100), 1996	79,5	102,1	70,7	100
PIB per cápita en PPA (EU=100), 1997	79,9	99,2	74,5	100
PIB per cápita en PPA (EU=100), 1998	79,2	99,1	72,9	100
PIB per cápita en PPA (EU=100), 1999	80,4	99,2	73,9	100
PIB per cápita en PPA (EU=100), 2000	80,6	99,4	74,6	100

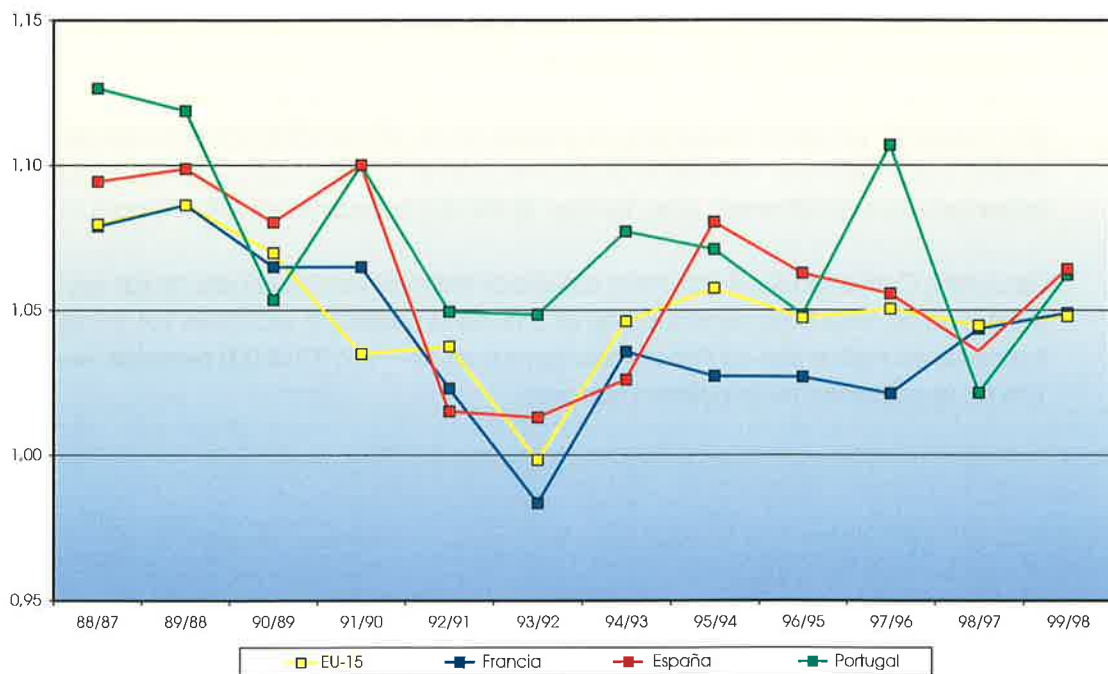
PPA: Paridad del poder adquisitivo Fuente: EUROSTAT, PIB ESA95

El valor del PIB per cápita en Francia, medido en paridad del poder adquisitivo, se sitúa alrededor de la media comunitaria, en un porcentaje que, durante los últimos años, ha oscilado entre un 4 y un -1 %.

En España y Portugal este valor viene siendo siempre inferior a la media comunitaria en un porcentaje significativo.

En consecuencia, se comprueba que, aunque las diferencias entre los países han disminuido desde 1995, existe todavía una gran ventaja en favor de Francia respecto a la variable económica PIB per cápita, que se puede cuantificar porcentualmente en aproximadamente un 20% frente a España y un 25% frente a Portugal.

TASA ANUAL DEL CRECIMIENTO DEL PIB

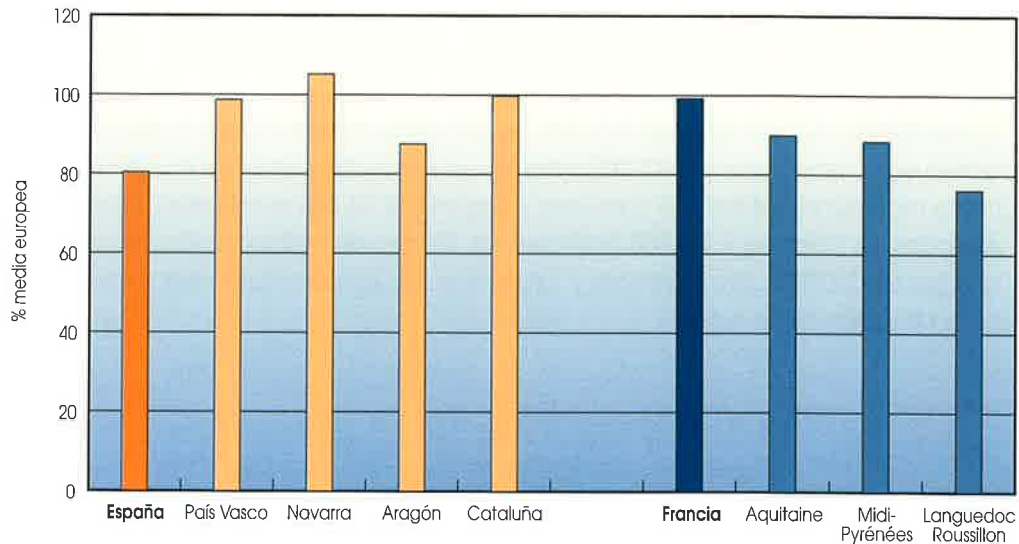


Fuente: EUROSTAT



Los crecimientos anuales del PIB en ambos países son acordes con las tendencias observadas para la media de la Unión Europea.

PIB "PER CÁPITA" EN LAS REGIONES FRONTERIZAS PPA por habitante- AÑO 1999



Fuente EUROSTAT

Para la parte española, se aprecia cómo las Comunidades Autónomas fronterizas se encontraron en 1999 por encima de la media nacional y, salvo Navarra, ligeramente por debajo de la media europea. Para las Regiones francesas, los PIB por habitante son sensiblemente inferiores a la media francesa, así como a la comunitaria. Finalmente, refiriéndose a la media comunitaria entre 1995 y 1999 es importante observar que, para esta zona fronteriza, la evolución de las regiones españolas es al alza mientras que la de las francesas es a la baja.

5.4. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN

La definición del índice de motorización no está armonizada al nivel comunitario. Su seguimiento se realiza a partir de la recopilación elaborada por los servicios de la Comisión Europea a partir de los datos nacionales, que representa por tanto elementos no homogéneos entre los diferentes países.

La Federación Internacional de carreteras (IRF) suministra igualmente datos procedentes de fuentes nacionales con similar grado de incertidumbre sobre la homogeneidad. Según estos datos el número de vehículos privados por mil habitantes es el que figura en la tabla siguiente:



	FRANCIA	ESPAÑA	PORTUGAL	MEDIA UE
1997	445	385	305	440
1999	469	411	321	452

Fuente: IRF

En 1999 había registrados en circulación en España 3.605.000 camiones y furgonetas, 54.000 autobuses y microbuses, 16.847.000 vehículos de turismo y 1.404.000 motocicletas. El ritmo de matriculación de vehículos por año era de 317.000 para camiones y furgonetas, 54.000 para autobuses y microbuses y 1.503.000 para los vehículos de turismo. En el caso de Francia, en 1999 había matriculados 4.847.000 camiones y furgonetas, 86.000 autobuses y microbuses, 29.272.000 vehículos de turismo y 1.404.000 motocicletas. El ritmo de matriculación de nuevos vehículos por año fué de 380.000 para camiones y furgonetas, 53.000 para autobuses y microbuses y 2.148.000 para los vehículos de turismo.



6. LAS INFRAESTRUCTURAS

El presente documento refleja la descripción de las redes existentes incluyendo elementos concernientes a las obras en curso de ejecución y a los proyectos cuya realización está aprobada.

6.1. CARRETERAS

La comunicación entre España y Francia mediante carretera está asegurada por un conjunto de infraestructuras viales de diferentes características técnicas, destacando la particularidad de que es en los extremos de su frontera (atlántico y mediterráneo) donde se posicionan las dos vías de alta capacidad, actualmente existentes, sin solución de continuidad a ambos lados (autopistas).

Se presentan a continuación, en dos tablas diferentes, los viales más importantes para vehículos ligeros y pesados en función de los itinerarios habituales de tráfico, distinguiéndose en un cuadro específico aquellos itinerarios que son más transitados por los vehículos pesados, y en otro los principales itinerarios seguidos por los vehículos ligeros, siempre que tengan una Intensidad Media Diaria de tráfico superior a los 500 vehículos/día.

ITINERARIOS POR CARRETERA A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS VEHÍCULOS LIGEROS

LADO ESPAÑOL		LADO FRANCÉS	
Irún	direc N.I	Hendaye	D.912
Donostia/San Sebastián - Irún	N.I	Hendaye (Béhobie) - Bourdeaux	N.10
Donostia/San Sebastián - Irún	A.8	Hendaye (Biriartou) - Bayonne	A.63
Puerto de Ibañeta	NA.1310	Col d'Ibañeta	D.404
Puerto de Lizuñaga	NA.4410	Sare Ouest	D.406
Pamplona - Dancharinea	N.121	Dancharia - Bayonne	D.20
Pamplona - Roncesvalles	N.135	St. Jean Pied-de-Port - Orthez	D.933
Huesca - Somport	N.330	Somport - Pau	N.134
Huesca - Portalet	N.260+A.136	Portalet - Pau	D.934
Barbastro - Bielsa	A.138	Aragnoet - Lannemezan	D.929+D.173
Puerto del Portillón	N.141	Col du Portillon-Bag. de Luchon	D.618
Lleida - Vielha	N.230	Fos - Montréjeau	N.125
(Lleida) - La Seo d'Urgel - Andorra	C14+N.145	Andorre - Ax - (Toulouse)	N.22+N.20
Puigcerdà - Llívia	N.154 (neutra)	Puigcerdà - Llívia	D.68 (neutra)
Barcelona - Puigcerdà	A18+C16+N.260	Bourg-Madame - Toulouse	N.20
Barcelona - La Jonquera	N.II	Le Perthus - Perpignan	N.9
Barcelona - La Jonquera	A.7	Le Boulou - Perpignan	A.9
Barcelona - Figueres - Port Bou	N.II+N.260	Cerbère - Perpignan	N.114

Sólo se han reflejado aquellas carreteras cuya IMD es superior a 500 vehículos por día.

Fuente: M^o DE FOMENTO y M. DE L'EQUIPEMENT



6.1.2.

ITINERARIOS POR CARRETERA A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS VEHÍCULOS PESADOS

LADO ESPAÑOL		LADO FRANCÉS	
Pamplona - Roncesvalles	N.135	St. Jean Pied-de-Port - Orthez	D.933
Donostia/San Sebastián - Irún	A.8	Hendaye (Briatou) - Bayonne	A.63
Huesca - Somport	N.330	Somport - Pau	N.134
Lleida - Vielha	N.230	Fos - Montréjeau	N.125
Barcelona - Puigcerdà	A-18+C.16+N.260	Bourg-Madame - Toulouse	N.20
Barcelona - La Jonquera	A.7	Le Boulou - Perpignan	A.9

Fuente: M^o DE FOMENTO y M. DE L'EQUIPEMENT

Los itinerarios que corresponden a las carreteras departamentales de Francia no figuran en esa tabla porque los tráficos de camiones en ellas son débiles.

Para el caso de la RN10 y RD912, del lado francés, estos dos itinerarios están efectivamente prohibidos a los camiones de más de 7,5 Tm (salvo tráfico local), pero los puntos fronterizos sobre el Bidasoa reciben, además de los camiones de tráfico local, una parte de los camiones concernidos por el intercambiador de autopista de Briatou. La importancia de estos tráficos de camiones se precisará en futuras ediciones tras la realización de encuestas de tráfico.

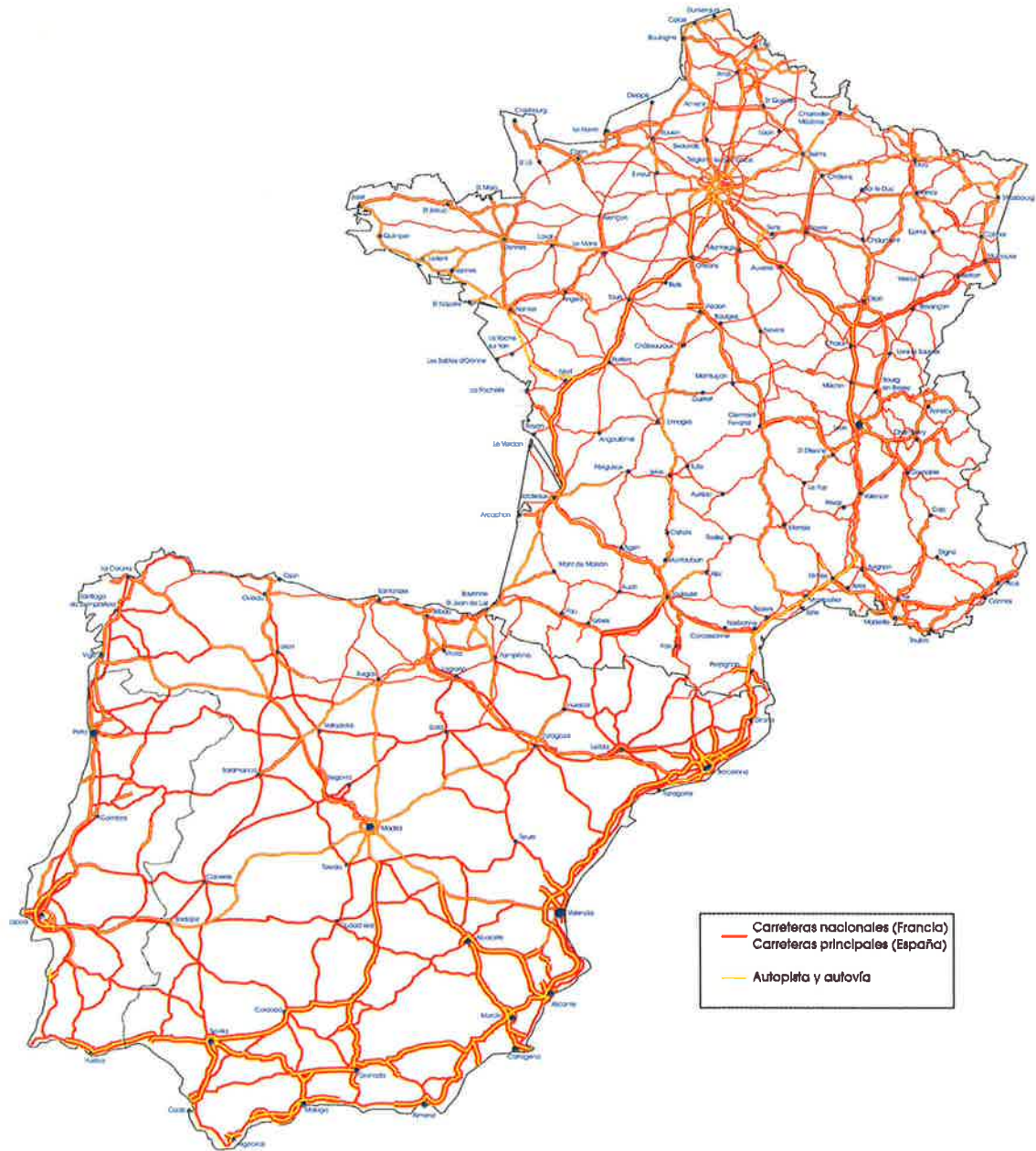
Para la RN9, la travesía de la villa de Perthus está prohibida a los camiones de más de 11 Tm.

Para la RN114, el tramo comprendido entre Port Vendrés y la frontera está prohibido a los camiones de más de 20 Tm.



6.1.3.

RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS ESPAÑA - FRANCIA (a octubre de 2001)



Fuente: M^o DE FOMENTO y M. DE L'EQUIPEMENT



6.1.4. MEJORAS DE LOS VIALES

MEJORAS DE LA RED DE CARRETERAS DETALLE DE LA ZONA PIRENAICA



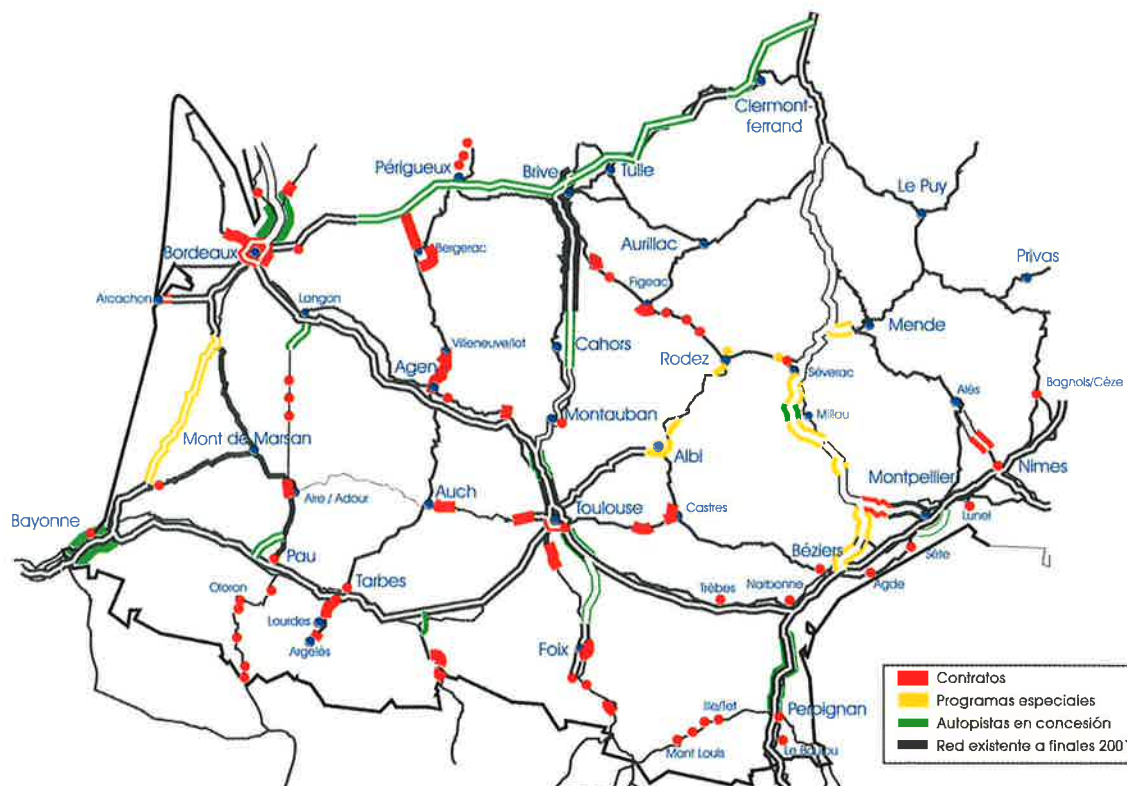
Fuente: M^o DE FOMENTO y COMPLETADO DEL LADO FRANCÉS Estrictamente con la red existente y las mejoras en curso



LADO FRANCÉS

Están previstas a corto plazo mejoras sensibles de las infraestructuras de carreteras próximas a los Pirineos. Del lado francés, estas mejoras resultan de los Contratos-Programa 2000-2006 del Estado francés con las Regiones (Aquitania, Midi-Pyrénées y Languedoc-Roussillon), así como de los proyectos de autopistas en concesión. Estas operaciones de mejora del lado francés, de Oeste a Este, son las siguientes:

- Mejoras en Burdeos en las zonas periurbanas y el acceso al puente de Aquitania, terminación de la transformación en autopista del vial Burdeos-Bayona, ampliación a 2x3 carriles de la A.63 entre Bayona y San Juan de Luz.
- Terminación de la autopista A75 (Clermont-Ferrand/Beziers) que constituye un itinerario Norte-Sur alternativo al valle del Ródano.
- Primeras mejoras al Sur de Langon, desviación de Aires/Adour y desviación noroeste de Pau. Realización del enlace de autopista entre la A64 y Oloron, continuación de la adecuación de la RN 134 en el valle de Aspe, puesta en servicio del túnel de Somport.
- Por el valle de Arán: se destaca ante todo la finalización de la A20 hacia Cahors y la ampliación a 2x3 carriles de la A62 entre la A20-A64 (Montauban) y Toulouse. Realización del enlace de autopista del valle de Arán (al oeste de Montréjeau) y mejoras de la RN125 por medio de desviaciones en St Béat y Fos.
- A partir de Toulouse, ampliación a 2x3 carriles de la A61 y a continuación puesta en servicio de la nueva autopista A66 hasta Pamiers (realizado el 27 de febrero de 2002). Al sur de Foix, desviaciones de Tarascon y de Sinsat a 2x2 carriles y desviación de Aix-les-Thermes a 2 carriles. Se destaca igualmente adecuaciones de viales importantes en la RN20 al sur de Toulouse, con vistas a una transformación a 2x2 carriles hasta Auterive y los trabajos en curso para facilitar el acceso a Andorra.



Fuente: M. DE L'EQUIPEMENT



LADO ESPAÑOL

A corto plazo, hay numerosas mejoras previstas en el eje pirenaico (N260), destacando además:

- Tramo Cervera-Sta. María del Camí en la N2, que al ser transformado en autovía a 2x2 carriles, permite el enlace gratuito de alta capacidad Lleida-Barcelona.
- Ampliación de la A8 entre Irun y Eibar (con desviación desde San Sebastián), autopista entre Eibar y Vitoria-Gasteiz y finalización de la ampliación a 2x2 carriles de la NI al Sur de San Sebastián entre Beasaín y Alsasua.
- Terminación de la ampliación a 2x3 carriles de la autopista A7 entre La Jonquera y Girona.
- Desviación de Vielha y comienzo del nuevo túnel de Vielha.
- Carretera de Berga a Manresa, conversión a 2x2 carriles.
- Transformación de la N2, al norte de Barcelona, en vía de alta capacidad de 2x2 carriles, en el trayecto Torderá-Girona, a la vez que se terminan los estudios sobre los 65 km entre Girona y la frontera francesa.

A medio plazo, por parte española y dentro del Plan de Infraestructuras 2000-2007, se están transformando en vías de gran capacidad las 4 principales carreteras de acceso al interior de los Pirineos, como se muestra en el esquema que sigue a continuación, que incluye la construcción, ya iniciada, del nuevo túnel de alta seguridad en el paso de Vielha:

- Pamplona-Valcarlos
- Zaragoza-Huesca-Jaca-Túnel de Somport
- Lleida-Benabarre-Vielha
- Barcelona-Puigcerdá



Fuente: MINISTERIO DE FOMENTO



6.2. FERROCARRILES

En la actualidad existen 4 enlaces ferroviarios entre España y Francia:

- Irún-Hendaye
- Canfranc
- Puigcerdà-La Tour de Carol
- Port Bou-Cerbère

De ellos, los dos principales son Irún-Hendaye (fachada atlántica) y Port Bou-Cerbère (fachada mediterránea). Por ambos enlaces se prestan los únicos servicios, tanto de viajeros como de mercancías, que tienen carácter internacional.

El diferente ancho de vía que presenta la red ferroviaria española, con sus 1.668 mm de distancia entre interiores de cabezas de carriles (ancho RENFE), respecto al existente en las demás redes europeas (salvo Portugal) con 1.435 mm (ancho UIC o internacional), obliga a que los servicios internacionales necesiten realizar una operación técnica en frontera para superar esta dificultad. Esta dificultad no es la única, ya que también existen diferencias en el voltaje empleado para la electrificación de las líneas y en los sistemas de señalización utilizados.

En el sentido Sur-Norte, los accesos a los complejos ferroviarios de Irún y Port Bou se realizan desde la red ferroviaria española en doble vía electrificada. Las conexiones desde las instalaciones de estos complejos con los complejos ferroviarios franceses, de Hendaye y Cerbère, se realizan, en ambos casos, en vía doble electrificada, siendo una vía de ancho UIC y la otra de ancho RENFE. Siguiendo hacia el Norte, finalmente las conexiones con la red ferroviaria francesa se realizan también en vía doble electrificada.

En Irún y Port Bou se realizan las operaciones técnicas necesarias para cambiar de ancho a los trenes de rodadura desplazable de viajeros. También en estos mismos complejos tiene lugar el transbordo de mercancías, vagón a vagón, en sentido Norte-Sur y el transbordo de contenedores en ambos sentidos. En los complejos ferroviarios situados en Francia (Hendaye y Cerbère), se ejecuta la maniobra técnica de "cambio de ejes" para el transporte de mercancías, así como el transbordo Sur-Norte.

RENFE y SNCF, como empresas ferroviarias/operadores de mercancías, están realizando conjuntamente un estudio de las posibilidades de mejora y ampliación de las instalaciones y equipamiento de los Complejos Ferroviarios Port Bou/Cerbère e Irún/Hendaye, para hacer frente a las necesidades de tratamiento del tráfico que transita por estos puntos fronterizos, inicialmente con horizontes a corto y medio plazo (2006). De las conclusiones preliminares podría deducirse que entre ambos puntos fronterizos se podría llegar a duplicar la capacidad de tratamiento actual, si bien serían necesarias importantes inversiones.

La línea de Puigcerdà a La Tour de Carol es una infraestructura ferroviaria de vía única, electrificada a los dos lados de la frontera. Su explotación está consagrada esencialmente al tráfico de viajeros y no asegura ningún servicio internacional directo.

El enlace a través de Canfranc, de vía única, no está actualmente operativo por la rotura, hace 30 años, de un viaducto en territorio francés. En el lado español, una línea sin electrificar



se encuentra operativa y en explotación hasta la frontera. Existe un compromiso político entre ambos países para la reapertura de este enlace ferroviario a corto-medio plazo, dotando a las líneas de acceso de las mejoras necesarias para una explotación óptima (actualmente y como se explica a continuación en el lado español esta línea se está transformando a ancho UIC con características de alta velocidad).

RED FERROVIARIA ESPAÑA - FRANCIA (a octubre 2001)



Fuente: RENFE, SNCF



MEJORAS PREVISTAS

Las inversiones proyectadas en los ferrocarriles que permiten una mejora de las travesías de los Pirineos son importantes; para el transporte de mercancías estas inversiones deben suponer el comienzo de la proposición de una alternativa al "todo carretera". A continuación, se señalan las inversiones que se encuentran en ejecución o estudio avanzado:

Corredor Mediterráneo: Ante todo, la sección internacional Perpignan-Figueras, de la nueva línea ferroviaria mixta viajeros-mercancías a gran velocidad, ha sido objeto de un concurso para la concesión y la construcción y explotación de 45 Kms. de líneas ferroviarias. En el primer semestre de 2002, los gobiernos español y francés elegirán al concesionario.

En España, prosiguen los trabajos de terminación de la nueva línea ferroviaria a gran velocidad y ancho UIC en la relación Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona-Frontera, de forma que el tramo Madrid-Lleida estará ya operativo en el segundo semestre del año 2002.

En Francia, hay que destacar los estudios de una línea nueva TGV y mercancías entre Nimes y Montpellier, contorneando las dos ciudades y los estudios de modernización de la línea existente entre Montpellier y Perpignan, así como el desarrollo de las actividades de mercancías en la plataforma de Perpignan-St. Charles.

Más allá de esta fachada mediterránea hay que hacer notar, del lado francés, los estudios de mejora entre Toulouse y Narbonne y los trabajos de la estrella ferroviaria de Toulouse que permiten una alternativa al paso por el corredor del Ródano.

Corredor Atlántico: Una parte importante de los trabajos ferroviarios en la vertiente atlántica conciernen a la supresión del "atasco ferroviario" de Burdeos. Hay que hacer notar igualmente, por parte francesa, el enlace ferroviario Burdeos-Le Verdon, que permite alcanzar el desarrollo del puerto avanzado de Verdon. Se están mejorando las capacidades ferroviarias en Bayona y la optimización de la plataforma multimodal de Hendaya-Irún.

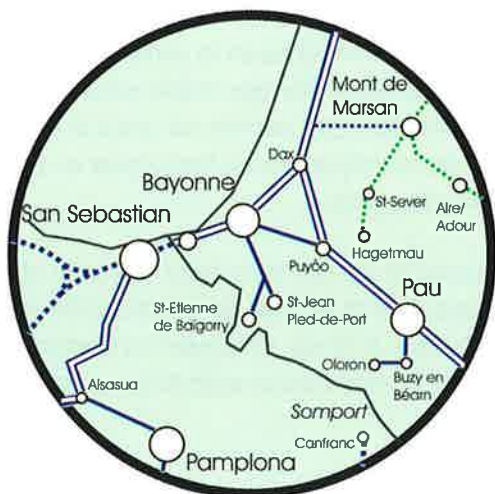
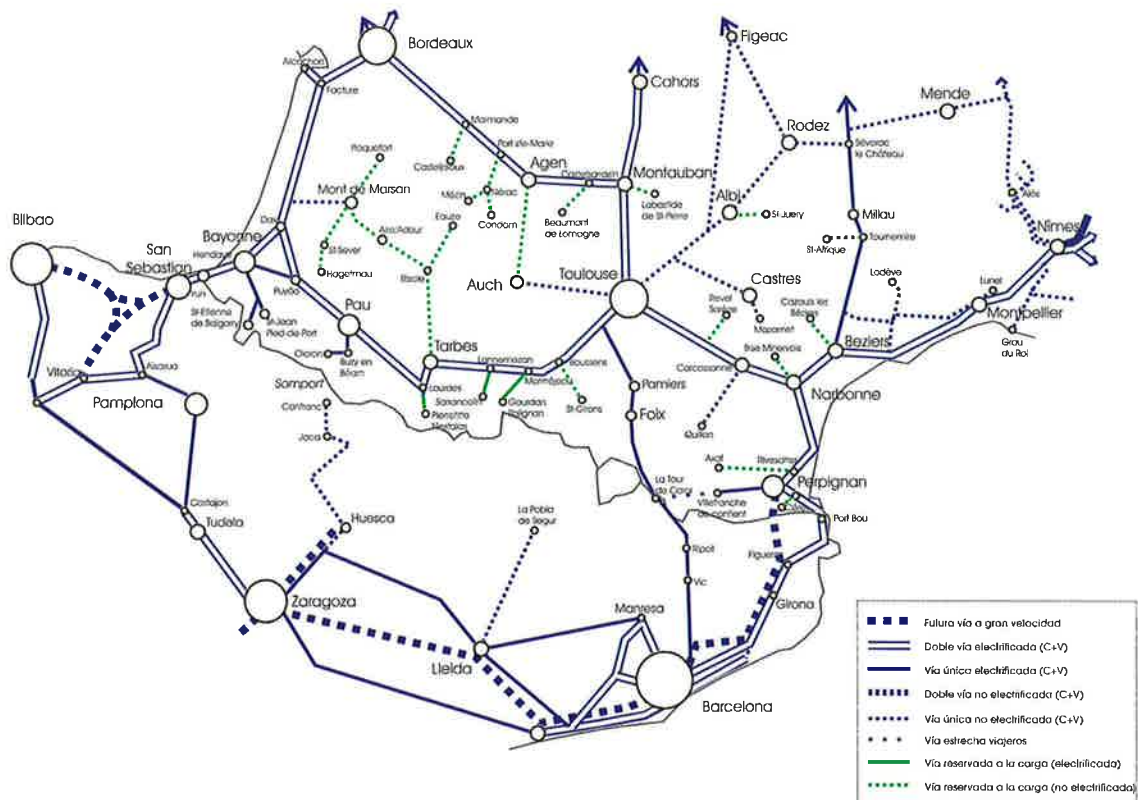
En España, avanza el proyecto transeuropeo de corredor de alta velocidad del lado atlántico Madrid-Vitoria/Bilbao-Dax. Por parte española se encuentran en fase de construcción el tramo Madrid-Valladolid, así como la circunvalación de Burgos. A la vez, prosiguen los trámites para la puesta en ejecución de los proyectos del resto de los tramos, destacando la ya realizada información pública de la denominada "Y" vasca.

Pau-Zaragoza: Por el lado español se ha publicado ya el concurso para transformar la línea actual en línea de alta velocidad con ancho UIC hasta Huesca, estando prevista a lo largo del 2002 la licitación del resto de la transformación de la línea hasta Canfranc. Por parte francesa hay que destacar los trabajos de mejora entre Dax y Pau, así como, tras los estudios necesarios, la reapertura del tramo entre Oloran y Canfranc y la adaptación del resto de los tramos entre Oloran y Dax.

En términos más generales, por parte española, y dentro del Programa ferroviario, en el marco del Plan de Infraestructuras 2000-2007, la construcción de más de 7.000 km de líneas de alta velocidad, junto con el cambio de ancho previsto, liberará gran parte de la red convencional para el uso exclusivo de mercancías, aumentando de manera espectacular la capacidad de transporte de este modo.



RED FERROVIARIA(a Octubre 2001) DETALLE DE LA ZONA PIRENAICA



Fuente: M^o DE FOMENTO y M. DE L'EQUIPEMENT



7. LA OFERTA DE SERVICIOS

España es un país periférico con una importante actividad dentro del sector turístico, lo que le posiciona como un gran generador y atractor de viajes. Los servicios internacionales ofertados por el conjunto de modos de transporte, que atienden a las necesidades, tanto de los viajeros como de las mercancías, juegan un papel básico en la marcha de la economía española.

Por su parte, Francia, a la vez que genera o atrae los flujos propios de las relaciones con España, se convierte en un lugar de tránsito para los movimientos de la Península Ibérica con el resto de Europa.

La oferta de servicios en el transporte de mercancías depende en gran medida de la calidad del servicio proporcionado por los operadores y de los acuerdos comerciales que éstos concertan con sus clientes. No obstante, la oferta no se puede desligar de la capacidad y características de las redes de infraestructuras existentes en cada momento y de los itinerarios de encaminamiento seguidos. Por tanto, será útil la tarea de recoger y analizar todas aquellas informaciones disponibles que permitan definir las variables que actúan de manera directa en los condicionantes económicos y competitivos de cada modo e igualmente establecer un paralelismo entre la oferta y la evolución de los volúmenes movidos en los servicios regulares, prestando especial atención al transporte combinado.

En el transporte de viajeros es más fácil obtener una visión general de las características y del número de servicios regulares ofertados para cada uno de los modos. Se incluye una presentación de los servicios no regulares o discrecionales, especialmente en el modo aéreo, en el que se presenta una parte importante de los tráficos (flujos turísticos).

7.1. CARRETERAS

SERVICIOS REGULARES DE AUTOBÚS
RELACIONES DIRECTAS PENÍNSULA IBÉRICA-FRANCIA
Número de servicios semanales por sentido

FRONTERA	VERANO	INVIERNO
La Jonquera	58	45
Irún	132*	130*
La Seu d'Urgell	5	1

*27 de estos servicios tienen origen en Portugal
Fuente: M^o DE FOMENTO



SERVICIOS REGULARES DE AUTOBÚS
RELACIONES DIRECTAS PENÍNSULA IBÉRICA-EUROPA
Número de servicios semanales por sentido

FRONTERA	CON PARADA en FRANCIA		SIN PARADA en FRANCIA	
	VERANO	INVIERNO	VERANO	INVIERNO
La Jonquera	109	91	12	9
Irún	84	83	25	22

Fuente: M^o DE FOMENTO

SERVICIOS REGULARES DE AUTOBÚS
RELACIONES DIRECTAS FRANCIA-MARRUECOS
Número de servicios semanales por sentido

FRONTERA	VERANO	INVIERNO
La Jonquera	10	10
Irún	27	27

Fuente: M. DE L'EQUIPEMENT

Durante el período estival, más de 460 servicios regulares de transporte de viajeros en autobús por sentido, atraviesan, semanalmente, los Pirineos (10% más que en el período invernal). La frontera de Irún-Hendaye canaliza el 58% de estos servicios, frente al 41% de la vertiente mediterránea y el 1% de la zona central. Junto a estos servicios regulares existe una importante oferta de servicios discrecionales que atiende a los viajeros, cuyo motivo principal de viaje es el "ocio". Para poder llegar a cuantificar la oferta real y el número de servicios que se prestan en el transporte internacional de viajeros en autobús, atendido mediante servicios discrecionales, se necesitaría, indispensablemente, realizar aforos y encuestas en las distintas fronteras de carretera.

7.2. FERROCARRILES

OFERTA DE SERVICIOS FERROVIARIOS
RELACIONES DIRECTAS ESPAÑA-FRANCIA-EUROPA
Número de servicios directos semanales por sentido

SERVICIO	FRONTERA	VERANO	INVIERNO
Barcelona-Milán	Port Bou	7	3
Barcelona-Zurich	Port Bou	7	4
Barcelona-Montpellier	Port Bou	7	7
Barcelona-París	Port Bou	7	7
Cartagena-Montpellier	Port Bou	7	7
Madrid-París	Irún	7	7

Fuente: RENFE



Los servicios presentados aquí reflejan solamente los trenes cuyo recorrido es de ámbito internacional, es decir aquellos servicios de largo recorrido prestados por RENFE que, con origen o destino en España, discurren por más de un país, sin transbordo en la frontera (trenes tipo TALGO).

No quedan recogidos, sin embargo, aquellos otros servicios prestados por RENFE y SNCF, que, con carácter nacional, acceden hasta las fronteras ferroviarias comunes existentes entre España y Francia. Estos posibilitan, mediante un transbordo, una forma diferente de correspondencia ferroviaria entre ambos países. Una buena parte de estos tráficos puede deducirse de los datos de billeteaje internacional que recoge los viajes con cambio de tren en frontera.

7.3. AÉREO

OFERTA AÉREA DE ESPAÑA CON EUROPA SERVICIOS REGULARES

PAÍS	VERANO 2000		INVIERNO 2000-01	
	Frecuencia semanal por sentido	Total plazas ofertadas	Frecuencia semanal por sentido	Total plazas ofertadas
FRANCIA	400	3.066.384	618	2.719.864
TOTAL UE-15	3.390	31.439.684	2.964	19.935.871
RESTO EUROPA	269	2.131.486	312	1.418.974
TOTAL	3.659	33.571.170	3.276	21.354.745

Fuente: M° DE FOMENTO

OFERTA AÉREA DE ESPAÑA CON EUROPA SERVICIOS NO REGULARES

PAÍS	VERANO 2000	INVIERNO 2000-01
	Total plazas ofertadas	Total plazas ofertadas
FRANCIA	870.592	165.116
TOTAL UE-15	24.173.429	6.229.070
RESTO EUROPA	1.647.702	540.448
TOTAL	25.821.131	6.501.944

Fuente: M° DE FOMENTO

En las relaciones entre España y Europa y en especial con la UE-15, la oferta aérea alcanza una significación relevante si se mide ésta en el volumen de plazas ofertadas. En las temporadas de verano del año 2000 e invierno del 2000/01, más de ochenta y siete millones de plazas fueron ofertadas entre los servicios regulares (55 millones y el 61% del total) y los servicios no regulares (32,3 millones y el 39% del total). De estas plazas, más del 90% se ofertó en las relaciones de España con la UE-15. En total, existen entre España y el resto de Europa (excluido Portugal) unas 800 relaciones ciudad-ciudad en vuelos regulares y unas 1400 en vuelos no regulares.



8. LOS FLUJOS DE VIAJEROS

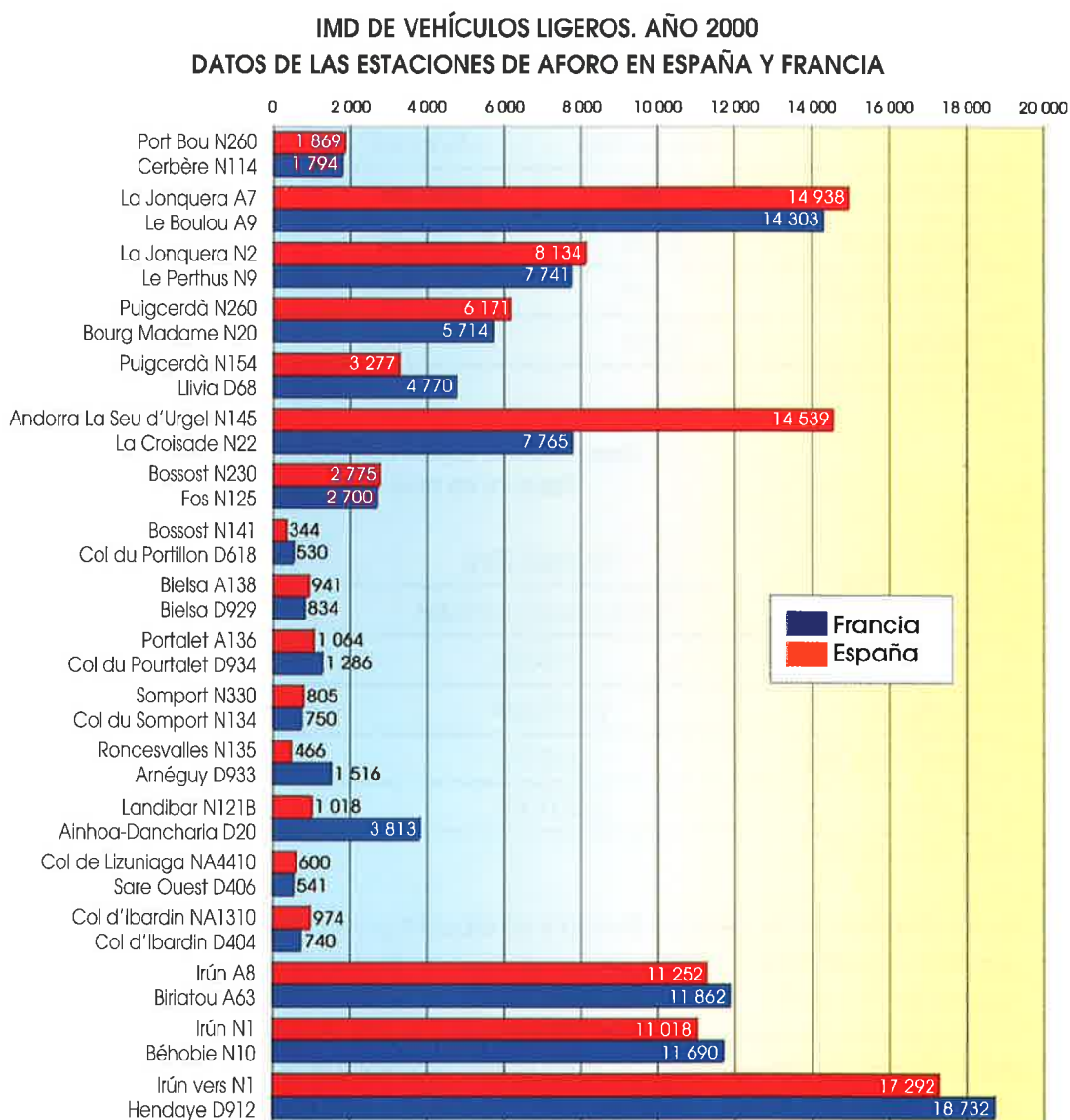
8.1. CARRETERAS

La cuantificación de los flujos de viajeros a través de los Pirineos puede ser realizada mediante el análisis y la utilización de dos indicadores diferentes:

* Observando las intensidades medias diarias del tráfico de vehículos ligeros y de autobuses que se obtienen de los recuentos efectuados en las estaciones de aforo ubicadas en ambos países en las diferentes carreteras de acceso a los puntos fronterizos.

* Utilizando las encuestas que se realizan, desde las diversas Administraciones Públicas en los dos países, con el objeto de conocer mejor sus movimientos turísticos de ámbito internacional.

8.1.1. INTENSIDADES MEDIAS DE TRÁFICO



Fuente: M^o DE FOMENTO y M. DE L'EQUIPEMENT



Las intensidades medias diarias observadas a uno y otro lado de la frontera, no coinciden exactamente, dado que la mayor o menor proximidad de las estaciones de aforo al punto fronterizo hace que la realidad medida sea distinta a cada uno de los lados. El hecho más destacado se produce en la conexión a través de Andorra (N.145 - N.22), que obviamente no es un mero lugar de tránsito, sino que genera y atrae su propio tráfico con cada uno de los dos países.

En el año 2000 atravesaron las fronteras de los Pirineos una media diaria superior a los 97.000 vehículos ligeros. Un tercio de ellos lo hizo por las carreteras de montaña, otro tercio lo hizo por las autopistas litorales y, el tercio restante lo hizo por las otras carreteras costeras de alrededor del 6% en relación con 1999.

8.1.2. MOVIMIENTOS TURÍSTICOS

El número de viajeros entrados en España por carretera en el año 2000, a través de las fronteras de Los Pirineos, asciende a más de treinta y ocho millones, de los cuales un 32% se trata de viajeros residentes en España.

En la hipótesis de que existe simetría entre los flujos de viajeros de entrada y de salida en el modo carretera, resultaría que, en el período anual contemplado, habría pasado la frontera un volumen de más de setenta y siete millones de viajeros. El autobús posee, dentro de este mercado del transporte por carretera, un porcentaje que supera claramente el diez por ciento.

ENTRADA DE VIAJEROS POR CARRETERA VEHÍCULOS LIGEROS Y AUTOCARES Año 2000

FRONTERA	TOTAL	Residentes en España	VISITANTES		
			Total	Turistas	Excursionistas
Port Bou (Girona) N-260	749.945	77.463	672.482	152.674	519.808
La Jonquera (Girona) A-7	8.113.050	1.064.819	7.048.231	4.913.957	2.134.274
La Jonquera (Girona) N-II	2.899.866	463.681	2.436.185	412.716	2.023.469
Puigcerdà-Bourgmadame (Girona) N-152	2.643.265	1.147.729	1.495.536	259.133	1.236.403
Puigcerdà-Llívia (Girona) N-154	154.756	66.290	88.466	15.391	73.075
La Seu d'Urgell (Lleida) N-145	6.710.374	4.199.925	2.510.449	1.194.570	1.315.879
Les (Lleida) N-230	1.243.894	142.252	1.101.642	164.877	936.765
Canfranc (Huesca) N-330	411.859	159.148	252.711	78.057	174.654
Valcarlos (Navarra) N-135	463.295	75.593	387.702	41.472	346.230
Dancharinea (Navarra) N-121-B	1.537.639	158.120	1.379.519	29.861	1.349.658
Behovia (Guipúzcoa) A-8	4.557.935	1.267.460	3.290.475	1.313.706	1.976.769
Behovia (Guipúzcoa) N-121A	3.518.955	968.448	2.550.507	233.464	2.317.043
Irún (Guipúzcoa) N-1	5.545.147	2.571.911	2.973.236	148.862	2.824.374
TOTAL	38.549.980	12.362.839	26.187.141	8.958.740	17.228.401

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos (FRONTUR)

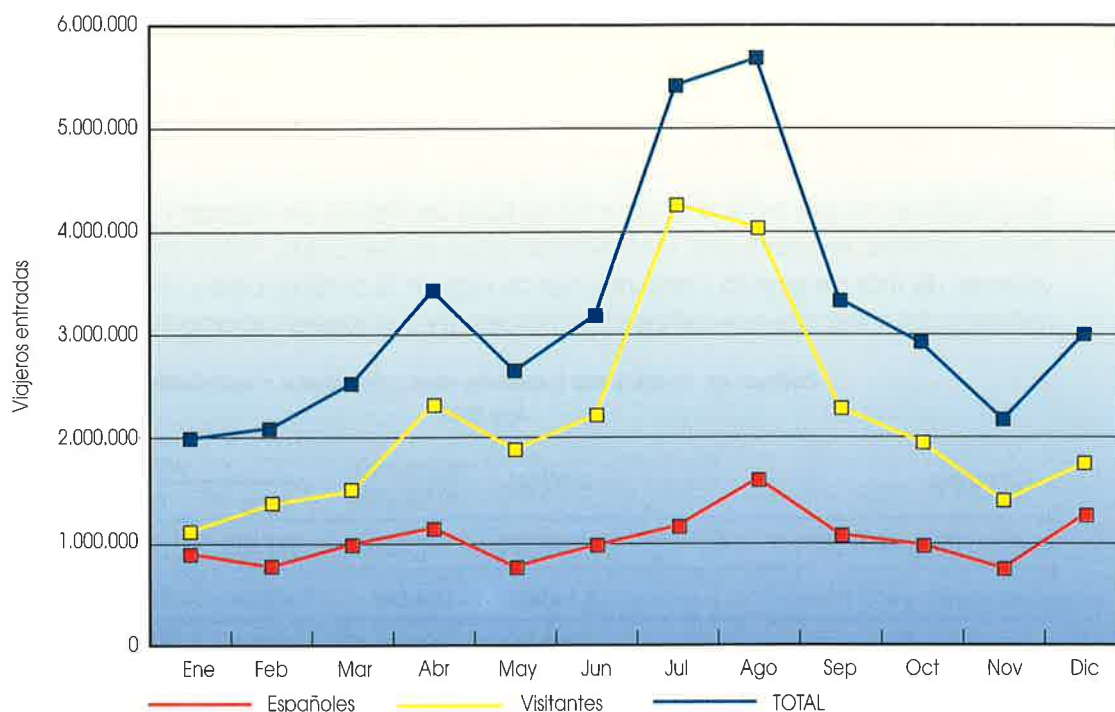
Es necesario destacar la marcada estacionalidad que existe en los flujos de viajeros por carretera, como lo demuestra el hecho de que éstos, prácticamente, se duplican respecto al valor medio anual durante los meses de julio y agosto.



FRONTERA DE PIRINEOS	TOTAL	Residentes en España	VISITANTES		
			Total	Turistas	Excursionistas
Viajeros	34.420.442	11.014.749	23.405.693	6.944.333	16.461.360
Autocares	4.129.538	1.348.090	2.781.448	2.014.407	767.041
% autocares/total	10,7%	10,9%	10,6%	22,5%	4,4%

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos (FRONTUR)

ESTACIONALIDAD DE LOS FLUJOS DE VIAJEROS POR CARRETERA ENTRADOS EN ESPAÑA POR LOS PIRINEOS Año 2000



Fuente: Instituto de Estudios Turísticos (FRONTUR)

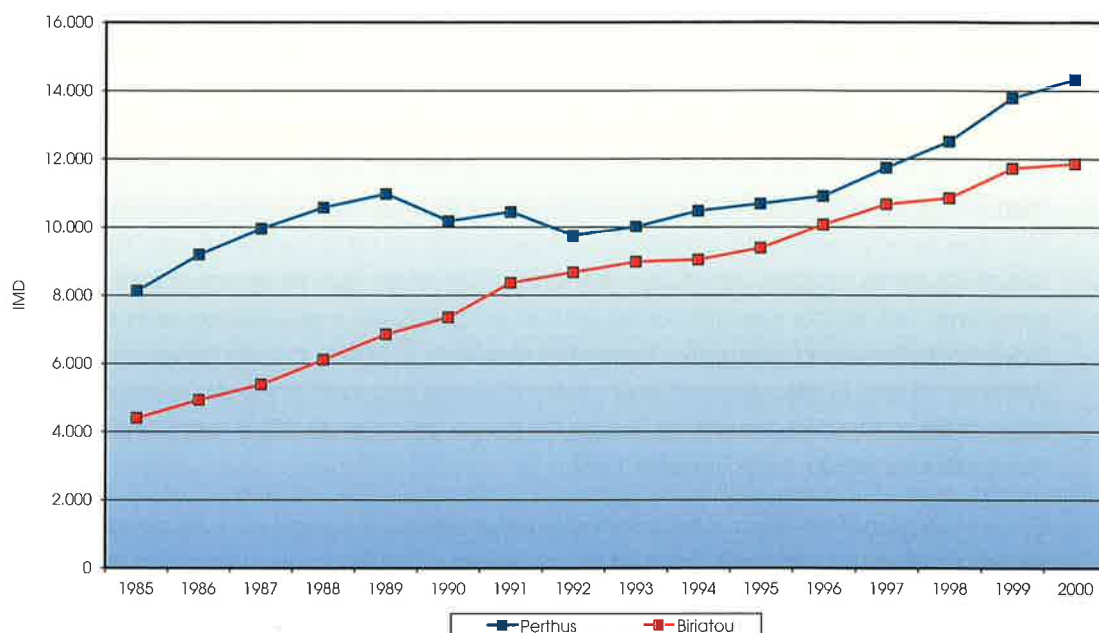
Evidentemente esta punta de demanda se corresponde con viajes realizados por el motivo "ocio" dado que, como se puede apreciar, se presenta tan sólo durante el período vacacional estival. Las puntas vacacionales de Semana Santa y Navidad se dejan sentir de una forma mucho más moderada.

Es difícil establecer, de una manera exacta, cuál ha sido la evolución de estos flujos de viajeros por carretera durante la última década, ya que ha habido una ruptura en la serie estadística empleada como base de datos, debido a un cambio en la metodología empleada para la obtención del número de viajeros entrados en España. Por ello, la mejor información disponible, que indique cómo pueden haber evolucionado estos flujos en el tiempo, la proporciona, de una manera indirecta, la evolución registrada en las IMD de vehículos ligeros en las dos principales vías de conexión (Autopistas A.7-A.9 y A.8-A63).

En su conjunto, se aprecia cómo el tráfico de vehículos ligeros ha crecido en un 42% durante los últimos diez años, siendo la autopista atlántica (A.8-A.63) la que más, y de una manera más constante, lo ha hecho.



EVOLUCIÓN DE LA IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LAS AUTOPISTAS DE CONEXIÓN ESPAÑA-FRANCIA



Fuente: M. DE L'EQUIPEMENT

8.2. FERROCARRILES

VIAJEROS ENTRADOS Y SALIDOS DE ESPAÑA EN FERROCARRIL AÑO 2000

SENTIDO	IRÚN / HENDAYE	PORT BOU / CERBÈRE	TOTAL
S / N	79.959	260.139	340.098
N / S	73.546	247.996	321.542
TOTAL	153.505	508.135	661.640

Fuente: RENFE

En el cuadro tan solo quedan reflejados los viajeros que utilizan los servicios directos internacionales, prestados por trenes "Talgo", cuya tecnología es capaz de compatibilizar el diferente ancho de la red ferroviaria española con el de la red europea. Existe, no obstante, otro importante volumen de viajeros que realizan transbordo en las fronteras, principalmente de Irún-Hendaye y Portbou-Cerbère, aprovechándose, para ello, de los servicios nacionales que llegan hasta dichas estaciones fronterizas. La cuantificación de los viajeros ferroviarios totales necesitaría, para una mejor aproximación a la realidad existente, un análisis "ad hoc" de ventas de billetes y la realización de aforos y encuestas específicas.

Si bien durante los últimos años se ha apreciado una cierta recuperación de los tráficos ferroviarios de viajeros, el ferrocarril sigue poseyendo una muy modesta participación como modo de transporte de viajeros en este mercado internacional.



8.3. AÉREO

El transporte aéreo de viajeros tiene una gran importancia en España. En el año 2000 el número de viajeros entrados y salidos de los aeropuertos españoles creció un 9,4% sobre el registrado en 1999. El número de viajeros internacionales de todo el mundo con origen y destino España, superó en dicho año los 81 millones. La demanda aérea de España con el área económica europea y Suiza ya era cercana a los setenta millones de viajeros en el año 1999, siendo éste mismo tipo de tráfico en Francia del orden de los 35 millones de pasajeros (datos Eurostat 1999). Hay que tener presente, sin embargo, la importancia de los flujos que se canalizan hacia o desde las zonas insulares españolas (Baleares y Canarias), que representan más del cincuenta por ciento del tráfico, repartido entre ambos archipiélagos, y que obviamente son casi independientes de la alternativa terrestre o marítima. El tráfico por vía aérea entre España y Alemania/Reino Unido, representó en dicho año casi la cuarta parte del mercado total internacional intracomunitario de transporte aéreo (que fue de 183,6 millones de pasajeros transportados según datos Eurostat 1999).

El volumen global de viajeros transportados entre España y Europa en 1999 por medio de servicios aéreos no regulares, a través de los aeropuertos fundamentalmente turísticos, fue de cuantía cercana al transportado en servicios regulares, aunque inferior. Dado que en la Unión Europea la reglamentación vigente permite también la clasificación de los vuelos turísticos como regulares (claro ejemplo es la evolución habida en el caso de Alemania), la conclusión de que el tráfico aéreo internacional tiene en España una fuerte componente turística se refuerza aún más, ya que también una gran parte de los viajeros que salen o entran en España por rutas internacionales regulares intracomunitarias, viajarían por motivos relacionados con el turismo.

Durante los últimos diez años el total del tráfico aéreo de viajeros entre España y Europa ha crecido un 75%.

De entre los varios aeropuertos situados a uno y otro lado de la barrera Pirenaica, en las regiones limítrofes a la misma, destaca el de Barcelona, ya que su tráfico en el año 2000 fue de 19.375.000 pasajeros (+13% s/1999), repartidos casi a partes iguales entre domésticos e internacionales.

Destacan por su importancia Madrid-París (1.567.000 viajeros) y Barcelona-París (985.000 viajeros).

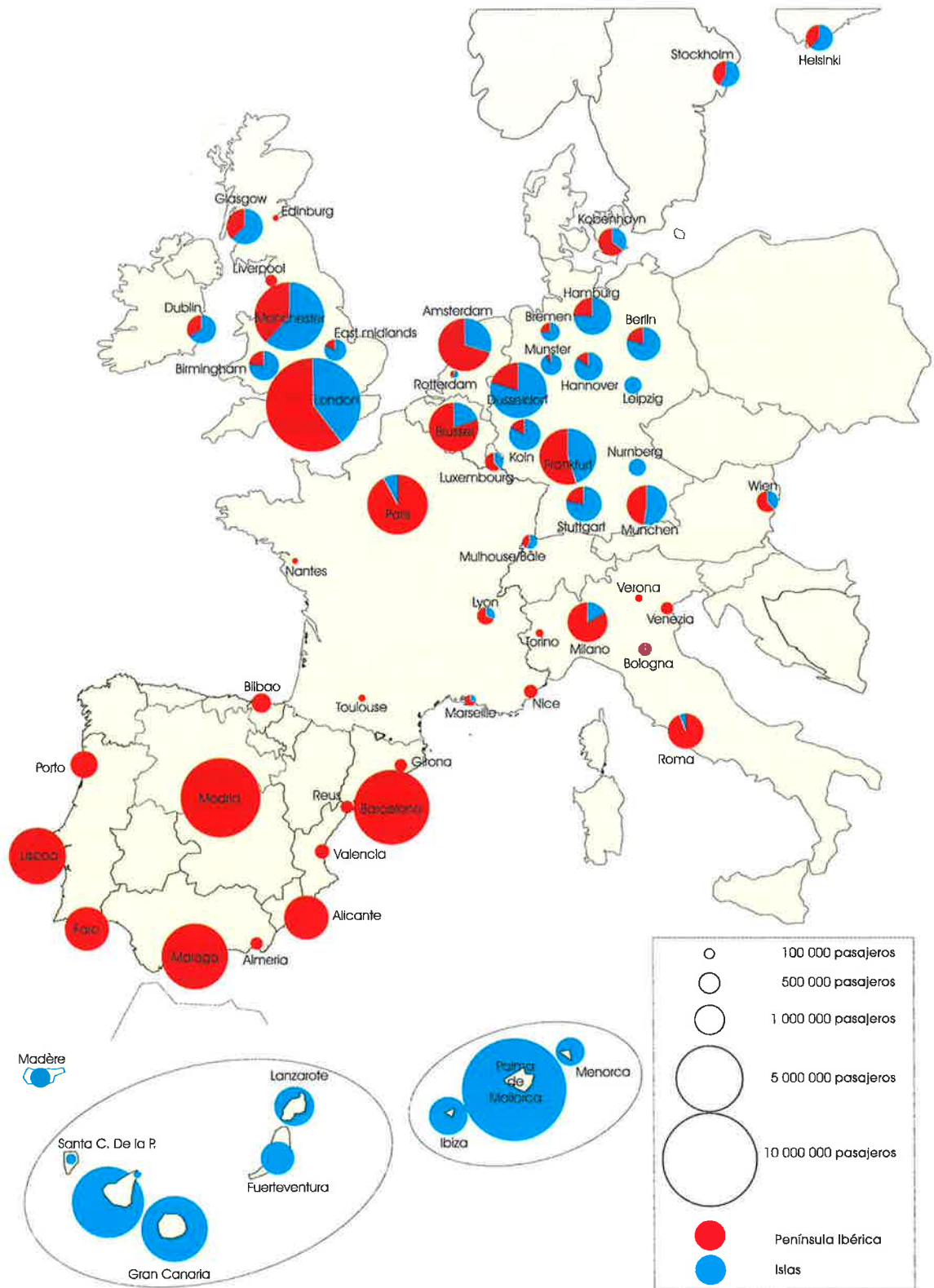
MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA CON O/D EN ESPAÑA
TRÁFICO TOTAL AÑO 2000

PAÍS ORIGEN / DESTINO	LLEGADAS	SALIDAS	VIAJEROS
ALEMANIA	9.576.155	9.699.191	19.275.346
BÉLGICA	1.617.606	1.655.480	3.273.086
FRANCIA	2.552.869	2.568.516	5.121.385
PAÍSES BAJOS	1.714.073	1.731.332	3.445.405
ITALIA	2.048.407	2.094.229	4.142.636
REINO UNIDO	12.943.204	12.988.317	25.931.521
OTROS UE-15 (sin Portugal)	3.357.596	3.368.859	6.726.455
TOTAL UE-15 (sin Portugal)	33.809.910	34.105.924	67.915.834

Fuente: Ministerio de Fomento



PASAJEROS AÉREOS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA - AÑO 1999



Fuente: Eurostat, DGAC y AENA



9. LOS FLUJOS DE MERCANCÍAS

La cuantificación de los flujos de mercancías, que se generan en los intercambios entre la Península Ibérica y el resto de Europa, se realiza de dos formas diferentes.

La primera busca obtener la máxima homogeneidad entre los datos presentados, utilizando para ello una fuente única: la suministrada por los servicios de la Administración de cada país que controlan los movimientos que se producen en el comercio exterior (datos INTRASTAT para el caso del comercio entre Estados miembros de la UE) y que, de forma global, son recogidos por EUROSTAT combinando las estadísticas nacionales.

Una segunda fuente, que sirve de comparación y contraste con la anterior, consiste en el análisis de los datos proporcionados por los operadores del transporte, así como por los responsables de las infraestructuras de cada país. En esta segunda edición de la publicación anual del Observatorio, se han utilizado en parte algunos datos obtenidos de la encuesta "Tránsito" (Transit), realizada por Francia en 1999, cuya explotación ha tenido lugar en el año 2000.

9.1. ANÁLISIS GENERAL: PENÍNSULA IBÉRICA - EUROPA

Los tráficos de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la Europa comunitaria superaron, en 1999 y según los datos de comercio exterior INTRASTAT, los 110 millones de toneladas.

A partir de 1996 el tonelaje de las mercancías transportadas por carretera viene superando al transportado por vía marítima. Este hecho se debe a que del aumento habido en estos intercambios durante los últimos 10 años (80%), la carretera ha absorbido casi el 80%. El reparto modal actual sitúa a la carretera en primer lugar con el 50 % del mercado, cuando hace una década solo suponía el 36 %.

Todos los modos han aumentado sus volúmenes de transporte durante este período: la carretera el 140%, el transporte marítimo el 41% y el ferrocarril el 32%. El volumen del transporte de mercancías por vía aérea entre la Península Ibérica y el resto de Europa es insignificante en peso, pero no lo es en valor. Por otro lado, existe un cierto tráfico de mercancías por carretera originado por el transporte aéreo, principalmente destinado a cambiar de modo en aeropuertos europeos con gran desarrollo carguero (fundamentalmente París, Amsterdam y Frankfurt).

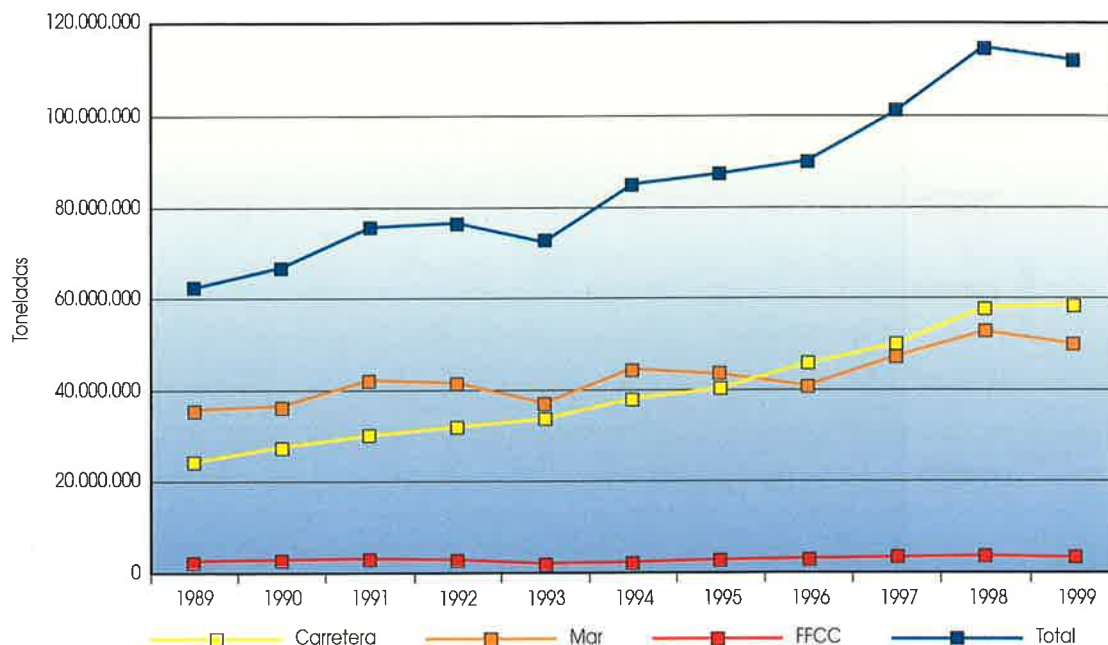
EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15
(en miles de toneladas por modo)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
CARRETERA	24.305	27.453	30.218	31.982	33.827	37.970	40.523	46.093	49.929	57.920	58.494
MAR	35.567	36.345	42.188	41.603	36.874	44.500	43.807	40.716	47.525	52.923	50.046
FFCC	2.630	2.906	3.249	2.829	2.005	2.333	2.789	3.024	3.560	3.759	3.483
TOTAL	62.502	66.704	75.655	76.414	72.706	84.803	87.119	89.833	101.014	114.602	112.023

Fuente: EUROSTAT, datos del comercio exterior (INTRASTAT)



EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA UE-15



Fuente: EUROSTAT, datos de comercio exterior

9.2. ANÁLISIS DE LOS INTERCAMBIOS DE ESPAÑA CON FRANCIA Y RESTO DE EUROPA

Los intercambios realizados por España con el resto de la UE (salvo Portugal) durante 1999, alcanzan los 94 millones de Tm en datos de comercio exterior, lo que supone el 84% de estos mismos intercambios cuando se contempla el conjunto de la Península Ibérica. La carretera es el modo dominante con el 55,5% del mercado, mientras que el transporte marítimo posee el 41%, quedando para el ferrocarril, tan sólo, el 3,5% restante.

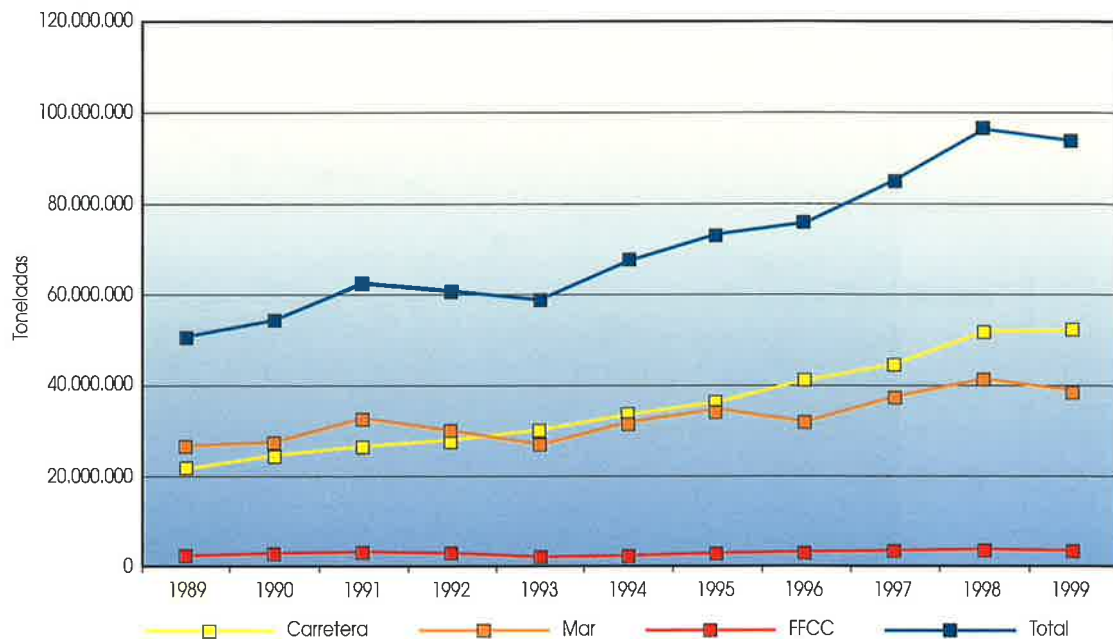
EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y RESTO DE LA UE (salvo Portugal) (en miles de toneladas por modo)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
CARRETERA	21.690	24.401	26.583	27.916	29.913	33.529	36.148	41.227	44.417	51.747	52.182
MAR	26.633	27.270	32.529	29.922	26.869	31.811	34.296	31.672	37.222	41.108	38.460
FFCC	2.479	2.722	3.123	2.742	1.924	2.201	2.711	2.936	3.427	3.610	3.283
TOTAL	50.802	54.393	62.235	60.580	58.705	67.541	73.155	75.835	85.066	96.465	93.925

Fuente: EUROSTAT, datos de comercio exterior



EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y LA UE-15 (salvo Portugal)



Fuente: EUROSTAT

Nota: La disminución resultante de los datos Eurostat en 1999 no se corresponde con la representada por las fuentes estadísticas nacionales de España y Portugal.

Desde 1994, la carretera viene siendo el modo más dinámico en el transporte de mercancías entre España y Europa. Su volumen ha aumentado, durante los últimos diez años, un 140%, cuando el global de estos intercambios lo hacía en un 85%.

La carretera es el único modo que crece de una forma continuada, mientras el resto de los modos, aunque siguen en general la tendencia de crecimiento experimentada por el volumen total de las mercancías transportadas sufren, en ocasiones, recesos en sus demandas;

EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA (en miles de toneladas por modo)

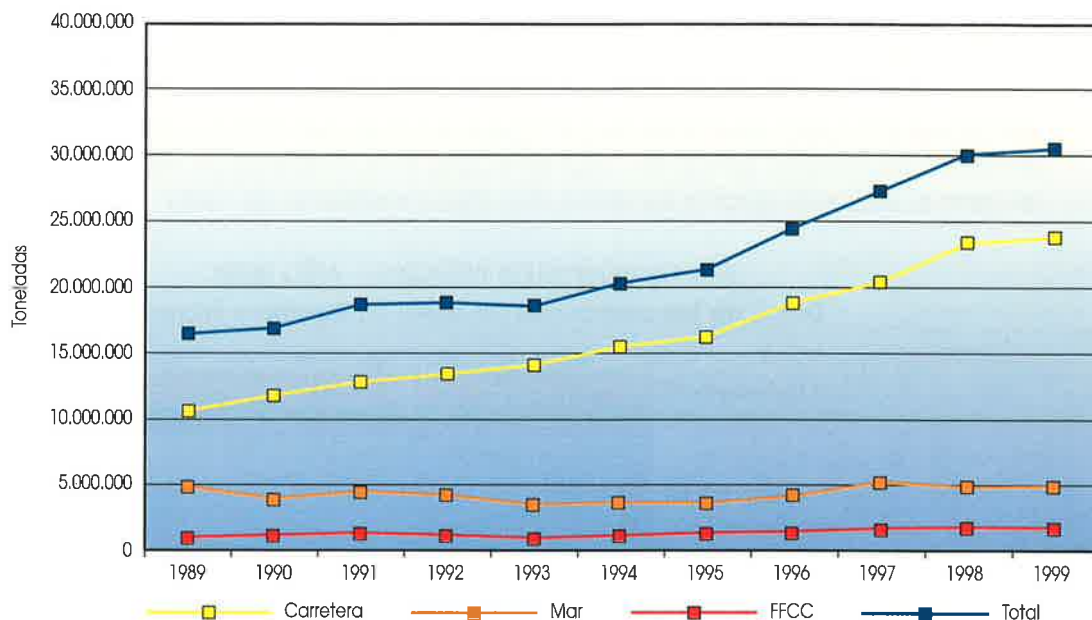
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
CARRETERA	10.658	11.815	12.845	13.456	14.088	15.503	16.305	18.808	20.372	23.399	23.804
MAR	4.841	3.969	4.542	4.247	3.551	3.658	3.619	4.212	5.225	4.874	4.970
FFCC	993	1.167	1.345	1.172	940	1.154	1.397	1.436	1.674	1.813	1.746
TOTAL	16.492	16.951	18.732	18.875	18.578	20.315	21.320	24.456	27.271	30.086	30.520

Fuente: EUROSTAT, datos de comercio exterior

Los intercambios de mercancías entre España y Francia, 30,5 millones de Tm en 1999, suponen el 32% de los intercambios que España realiza con la EU (excepto Portugal). El modo dominante es la carretera, que acapara casi el 78% del mercado del transporte de mercancías entre los dos países en 1992. El modo marítimo el 16% y el ferrocarril alrededor del 6%.



EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA (toneladas modo)



Fuente: EUROSTAT

El crecimiento de los intercambios, durante los últimos diez años, ha sido del 85% (porcentaje superior a la media habida en las relaciones con el conjunto europeo). Este crecimiento ha sido prácticamente absorbido por la carretera (en un 123,10%). Durante este período, la carretera ha doblado su volumen de transporte, mientras que el resto de los modos han aumentado en porcentajes muy inferiores (el modo marítimo un 3% y el ferrocarril un 75,10%).

9.3. ANÁLISIS POR MODO DE TRANSPORTE

Con los datos aportados por los diferentes operadores del transporte de mercancías, así como con los proporcionados por los entes responsables de las infraestructuras en España y Francia, se han realizado análisis independientes por modo de transporte. De una manera general, los resultados obtenidos con estas fuentes deberían ser superiores a los obtenidos a partir de las bases de datos del comercio exterior, ya que éstos últimos tan sólo contemplan el volumen de la mercancía principal, sin tener en cuenta la tara del embalaje, no teniendo en cuenta por otro lado el sistema INTRASTAT, ciertos movimientos de mercancías en el Mercado Único.

9.3.1. CARRETERAS

En el transporte internacional de mercancías por carretera, además de los datos proporcionados por los servicios estatales y comunitarios relacionados con el comercio exterior, existen otras tres fuentes de información, de cuyo análisis podrían extraerse importantes conclusiones:

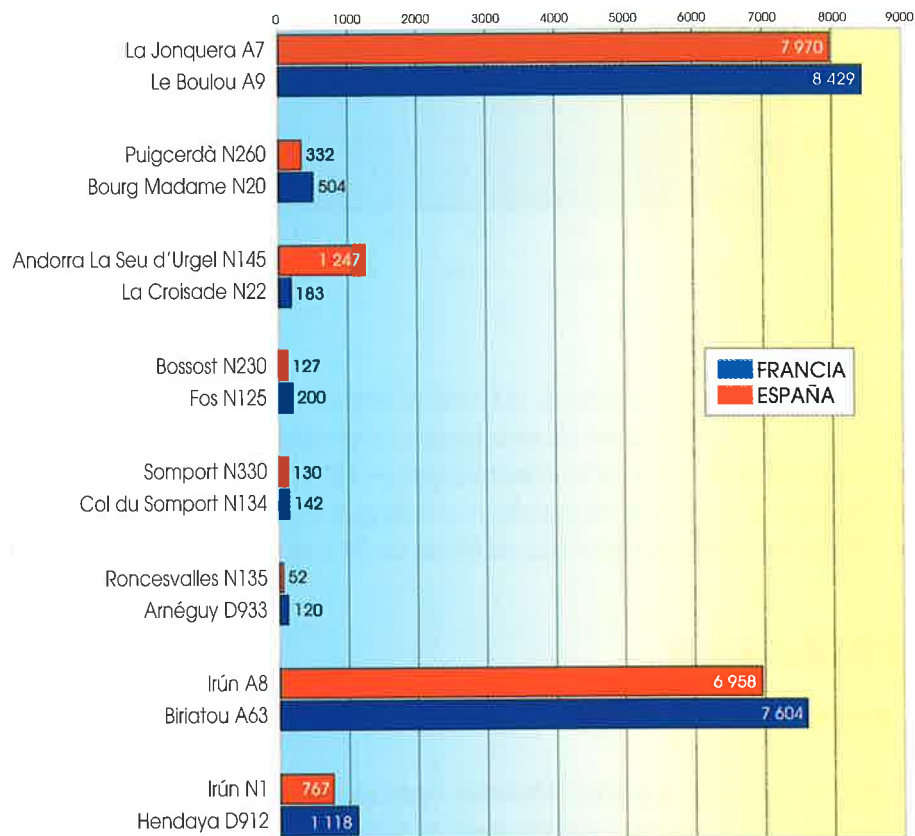
- Los informes estadísticos y encuestas permanentes efectuados por los países de la Unión Europea sobre los vehículos de transporte de mercancías en ellos matriculados (Reglamento CE 1172/98).



- Los estudios específicos, en particular la observación de los flujos de mercancías en tránsito por las barreras montañosas (Alpes y Pirineos) realizados por la Administración francesa (julio 92-junio 93 y enero-diciembre 99).
- Los aforos de vehículos pesados que cruzan la frontera.

Ello permite dar una imagen ilustrativa de la importancia del transporte internacional de mercancías por carretera a través de los Pirineos: el número de vehículos pesados que atraviesan esta frontera (cerca de 17.000 en el 2000, en su inmensa mayoría por las autopistas), así como su evolución durante los últimos diez años (crecimiento del 130%).

IMD DE VEHÍCULOS PESADOS - AÑO 2000 Datos de las estaciones de aforo en España y Francia



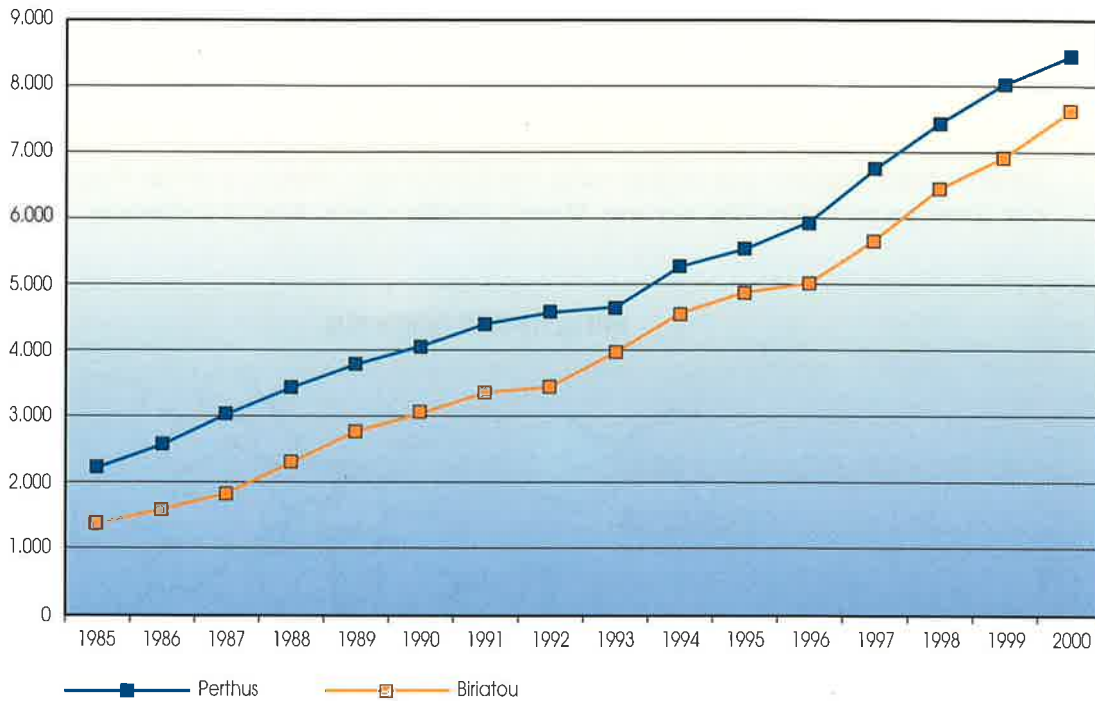
Fuente: Mº de Fomento y M. de l'Equipement

Las diferencias apreciadas en los aforos de vehículos pesados, realizados a un lado y al otro de la frontera, tienen varias explicaciones:

- La definición de vehículo pesado. La clasificación de los vehículos es diferente según sea hecha en un peaje de autopista español o francés. También varía según el grado de especialización que se posea en las estaciones de aforo que existen en cada país, a uno y otro de la frontera, en la distinción de hasta catorce tipos de vehículos.
- Los instrumentos de aforo. Se obtienen diferentes grados de fiabilidad y resultados de función si se utiliza para el aforo desde una goma neumática hasta varios bucles magnéticos adyacentes.
- El emplazamiento de las estaciones de aforo. Las estaciones de aforo, en su inmensa mayoría, no se encuentran físicamente en el punto fronterizo, lo que provoca que también sea incluido, en el dato sobre el aforo de vehículos, el tráfico local que pueda existir entre su emplazamiento y la frontera.



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS A7-A9 y A8-A63



Fuente: Min. de L'Equipérent y datos ASF clases 3 y 4

EXPLORACIÓN DE LA ENCUESTA "TRANSIT 1999" EN LAS FRONTERAS DE FRANCIA

En el año 1999 se ha desarrollado en Francia una encuesta sobre los flujos fronterizos de mercancías por carretera.

Su objeto era actualizar los conocimientos sobre estos flujos a través del territorio francés, como continuación de un primer ejercicio de observación realizado de julio de 1992 a junio de 1993. Es de notar, que si bien el objetivo esencial de esta encuesta era medir el "tránsito" de los transportes por carretera a través de Francia, los datos obtenidos permiten también conocer los "intercambios" entre Francia y el resto de los países europeos.

Para los Pirineos, las encuestas llevadas a cabo en Biriadou (autopista A63) y Le Perthus (autopista A9) han permitido conocer la casi totalidad del tráfico de tránsito entre la Península Ibérica y Francia. No obstante, con el fin de disponer de una visión casi exhaustiva del transporte carretero de mercancías a través de los Pirineos, se han llevado a cabo igualmente encuestas en los tres casos de carreteras centrales que soportan tráficos pesados (Somport-N134; Fos-N125 y Bourg-Madame-N20).

El gran interés de esta encuesta consiste en que permite disponer de indicaciones complementarias de las suministradas por los aforos permanentes y en particular sobre:

- Orígenes y destinos de las mercancías.
- Tipos de mercancía.

Los planos que figuran a continuación, proporcionan indicaciones sobre los principales itinerarios tomados por los vehículos que transportan las mercancías, tanto entre la Península Ibérica y Francia ("intercambios"), como entre la Península Ibérica y el resto de Europa ("tránsitos").

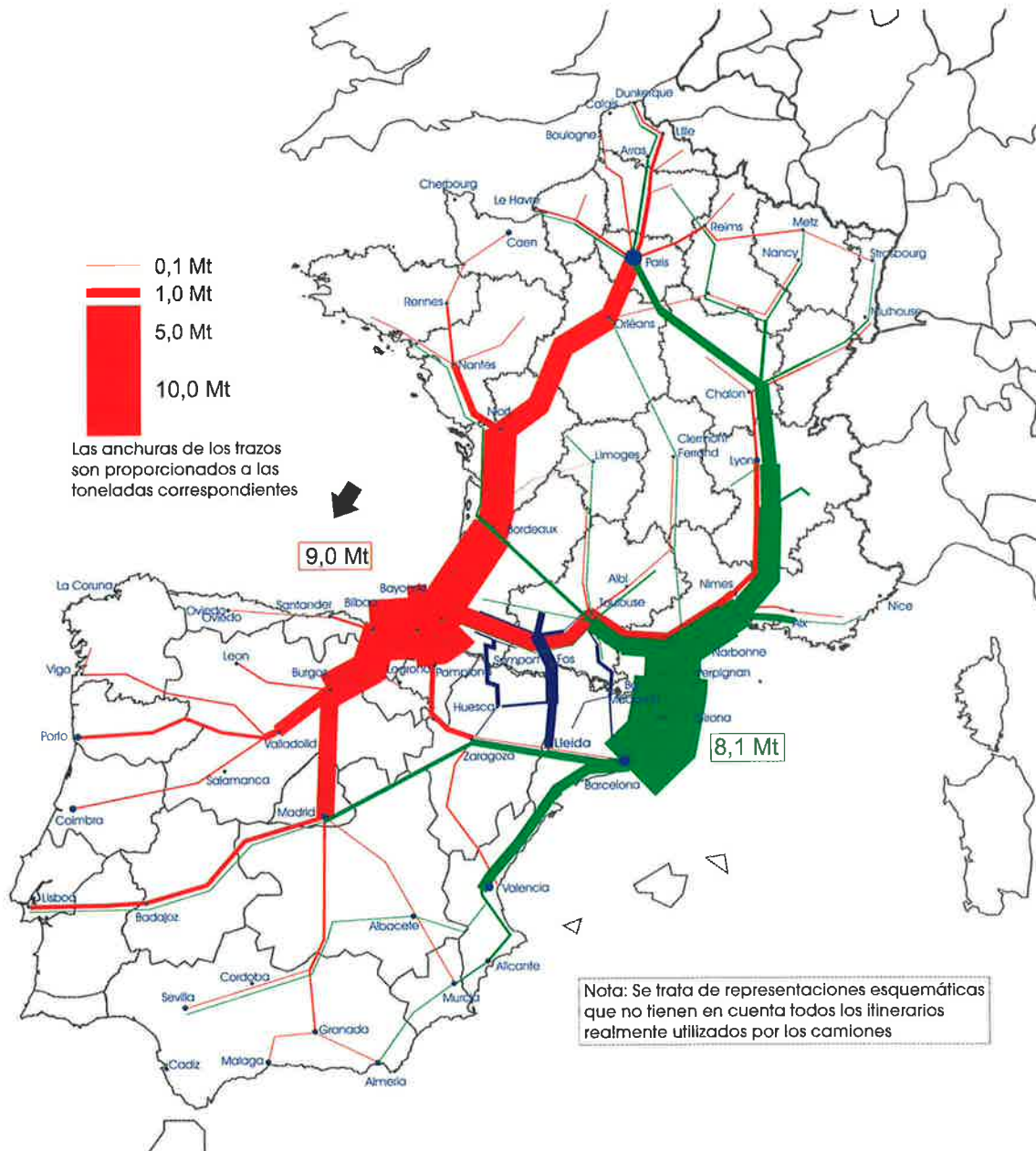


INTERCAMBIOS FRANCIA-PENÍNSULA IBÉRICA

Las regiones francesas que más tráfico de carretera generan hacia la Península Ibérica son las pirenaicas (Aquitaine, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées), así como las de mucha población (Islas de Francia, Ródano-Alpes y Provenza-Alpes-Costa Azul).

Las principales regiones que reciben estas mercancías son Cataluña y el País Vasco. Las siguen, con tonelajes sensiblemente menores, Madrid, Castilla y León, Aragón y Valencia.

INTERCAMBIOS NORTE-SUR



Las principales mercancías son los cereales, vehículos y prendas de vestir.

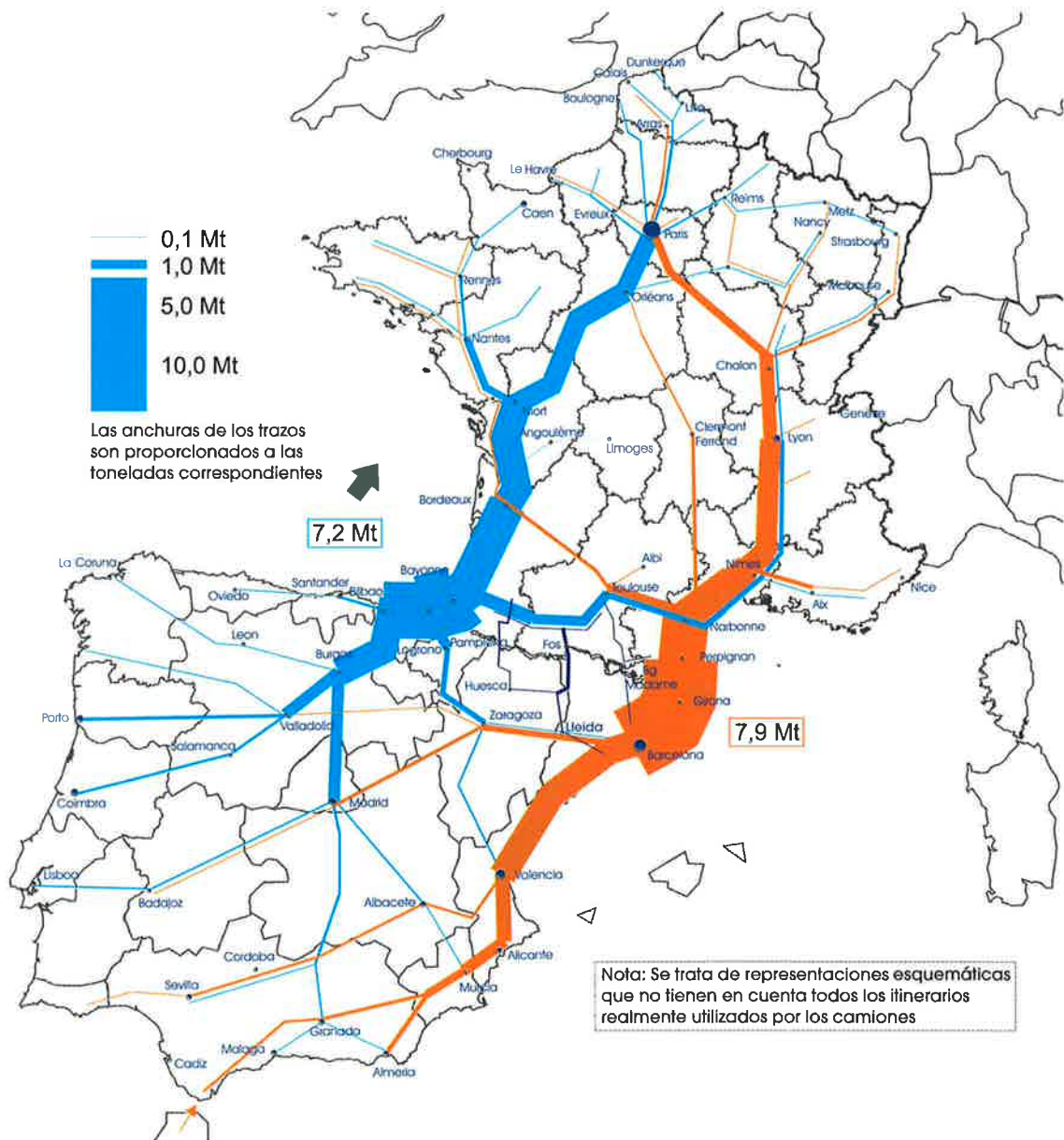


INTERCAMBIOS PENÍNSULA IBÉRICA-FRANCIA

Las principales regiones de la Península Ibérica que generan tráfico de mercancías por carretera con destino a Francia son Cataluña y el País Vasco, seguidos de Valencia y Andalucía.

En Francia, las regiones receptoras son las del Sudoeste (Languedoc-Roussillon, Aquitania y Midi-Pyrénées), así como otras regiones francesas de gran población (Isla de Francia, Ródano-Alpes y Provenza-Alpes-Costa Azul).

INTERCAMBIOS SUR-NORTE



Las principales mercancías son la fruta y legumbre, los productos alimenticios y los vehículos.

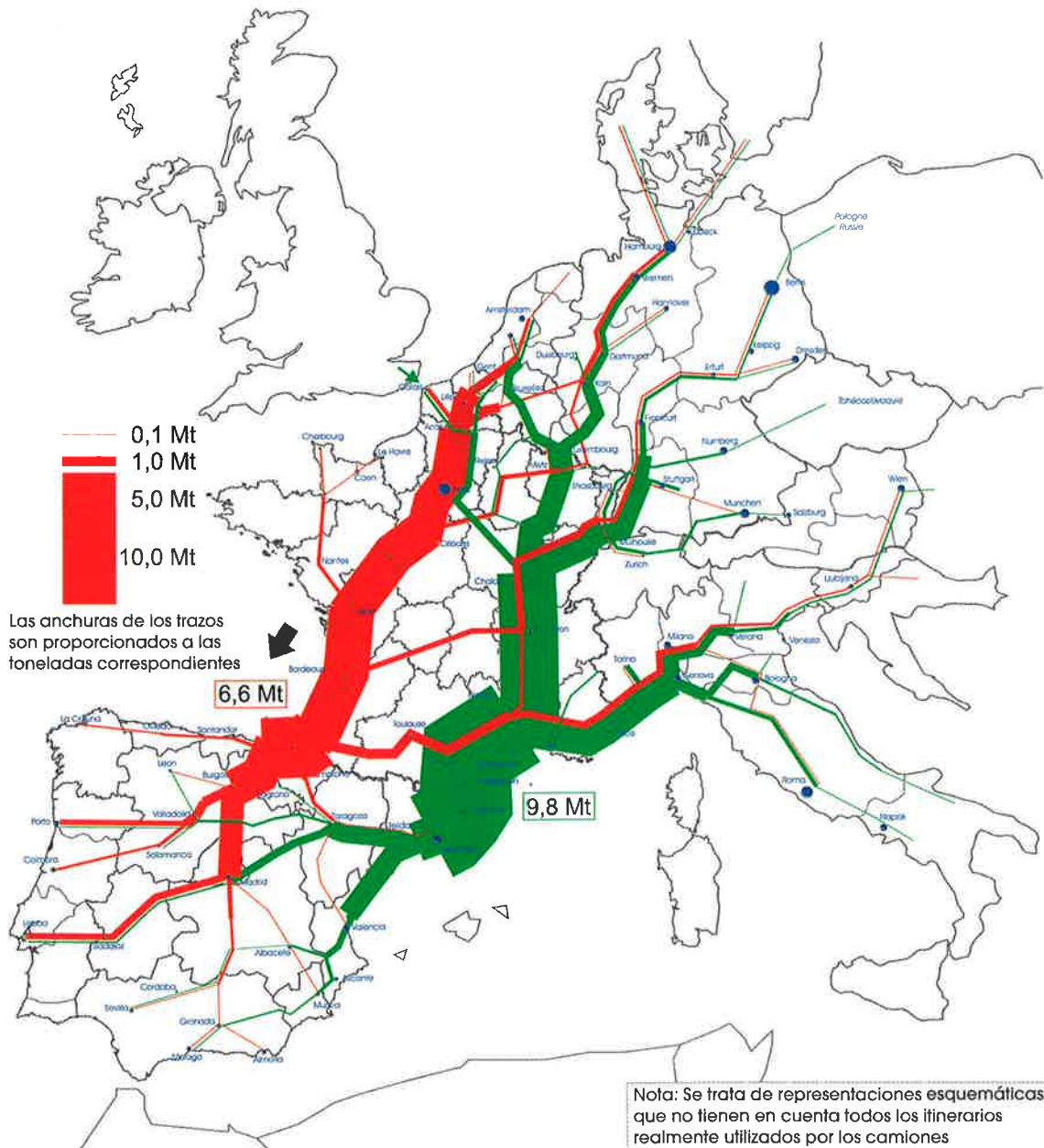


TRÁNSITO EUROPA-PENÍNSULA IBÉRICA A TRAVÉS DE FRANCIA

Numerosas regiones europeas generan movimiento de mercancías por carretera hacia la Península Ibérica a través de Francia, y se caracterizan esencialmente por estar densamente pobladas. Así, encontramos que las mercancías proceden de las regiones alemanas de Westfalia, Baden-Würtemberg y Baviera e igualmente de regiones de Italia del Norte.

Las regiones receptoras de la Península Ibérica son también las de gran población como Cataluña, Madrid, Valencia y País Vasco.

TRÁNSITO NORTE-SUR



Las principales mercancías son las prendas de vestir, los vehículos, los productos alimenticios y los productos químicos.

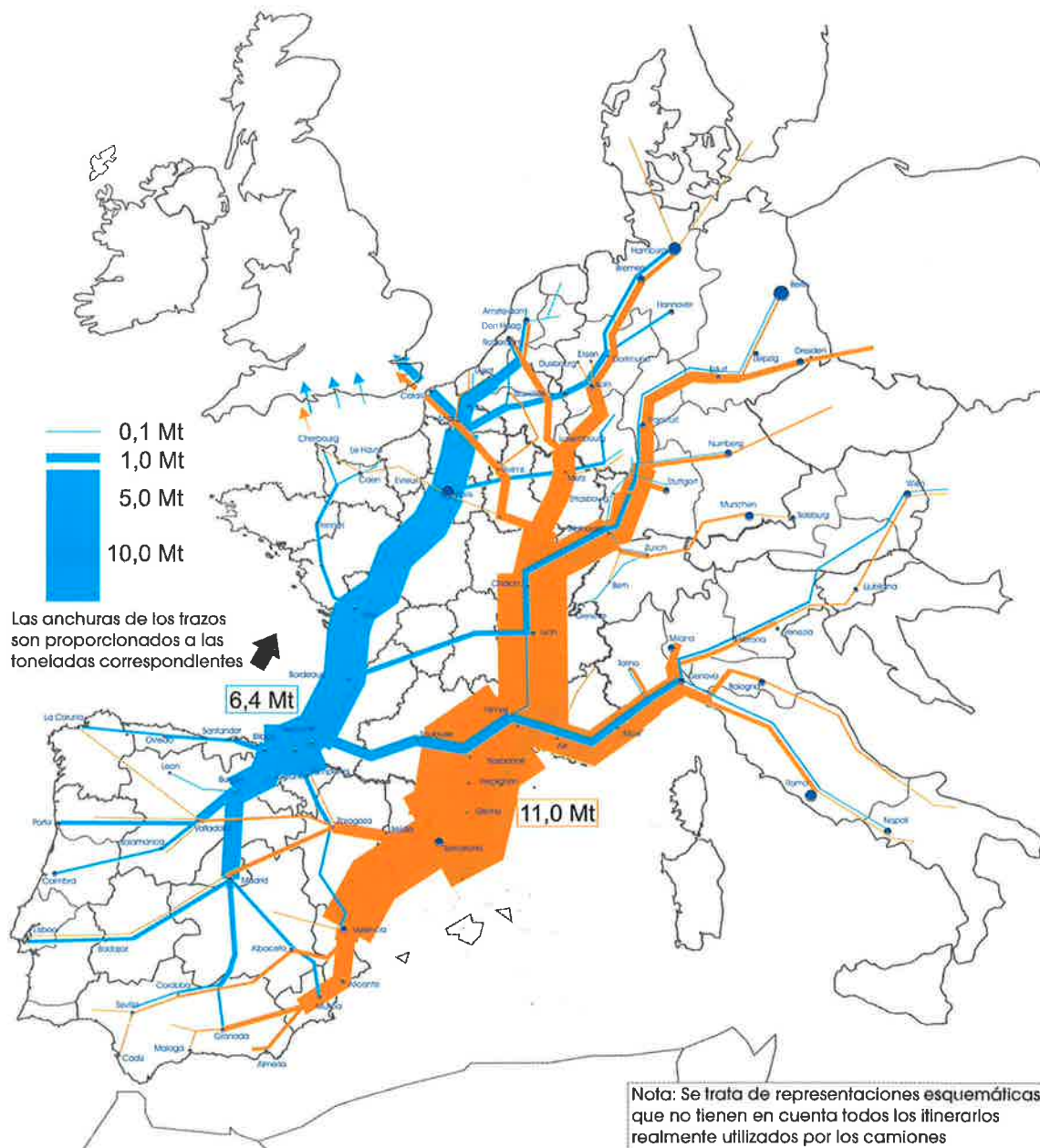


TRÁNSITO PENÍNSULA IBÉRICA-EUROPA A TRAVÉS DE FRANCIA

Las principales regiones de la Península Ibérica que generan tráfico por carretera de mercancías, transitando por Francia hacia el resto de Europa, se caracterizan, esencialmente, por la importancia de su población e igualmente por la actividad de producción de frutas y legumbres: Cataluña, Valencia, Murcia y el País Vasco.

Las regiones europeas receptoras de estas mercancías son numerosas y la importancia de los tráficos está igualmente ligada a su población: Westfalia, Lombardía, Baden-Würtemberg, Gran Bretaña y regiones de los Países Bajos y Bélgica.

TRÁNSITO SUR-NORTE

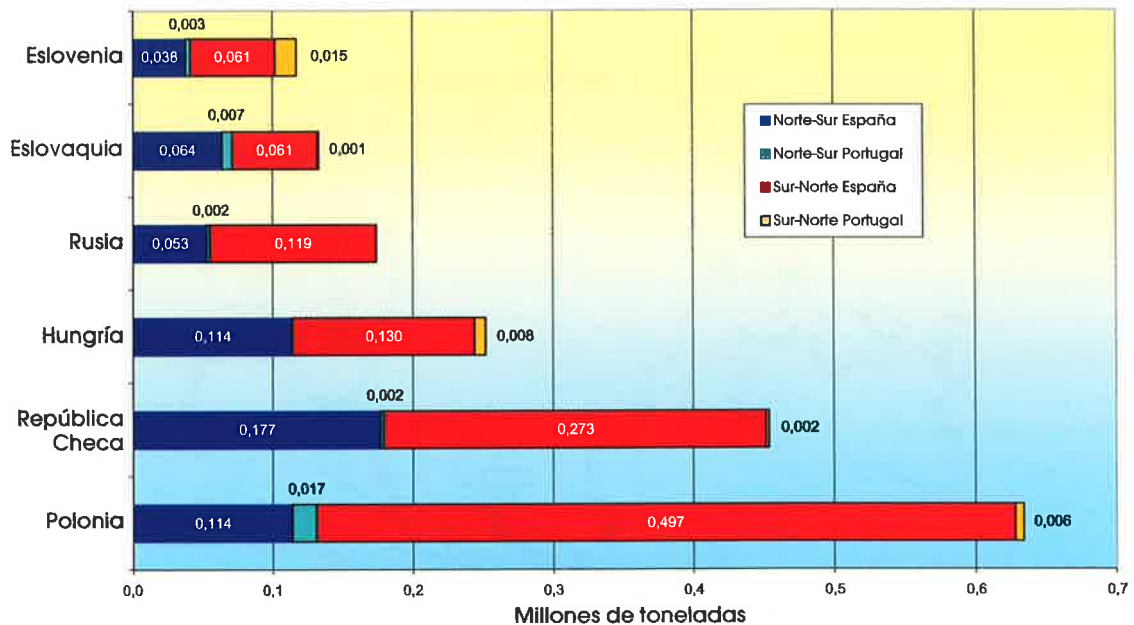


Las principales mercancías son las frutas y legumbres, las prendas de vestir, los productos alimenticios y los vehículos.

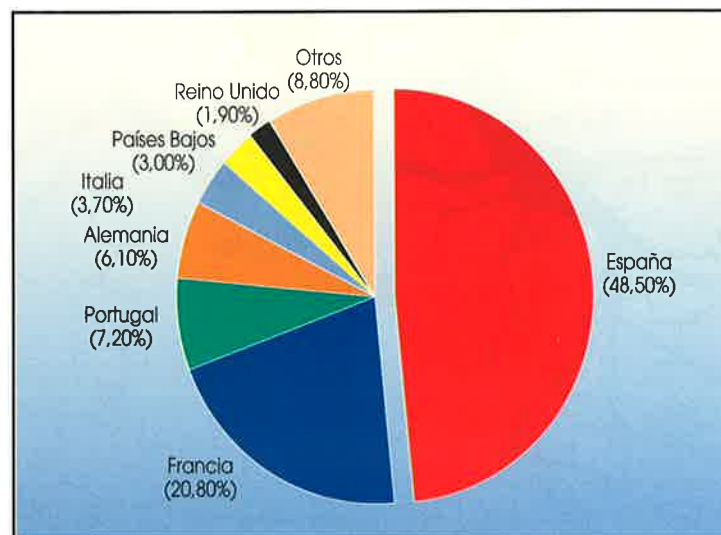


TRÁNSITO PENÍNSULA IBÉRICA-EUROPA DEL ESTE

Esta encuesta "tránsito 1999" ha puesto en evidencia tráficos por carreteras significativos entre la Península Ibérica y ciertos países del Este de Europa, teniendo en cuenta el potencial de desarrollo de estos tráficos, en los cuales dominan las importaciones que provienen de España, con cerca de 500.000 Tm (la mitad de las cuales consiste en frutas y legumbres). A continuación se encuentran la República Checa, con 270.000 Tm de importaciones de productos españoles, de los cuales 150.000 son también frutas y legumbres.



MATRÍCULA DE LOS CAMIONES QUE CIRCULAN A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS



Fuente: Encuesta Transit 1999

La encuesta ha permitido igualmente identificar las matrículas de los camiones. El gráfico muestra la importancia de los transportistas de la Península Ibérica que representan más del 55% del total.

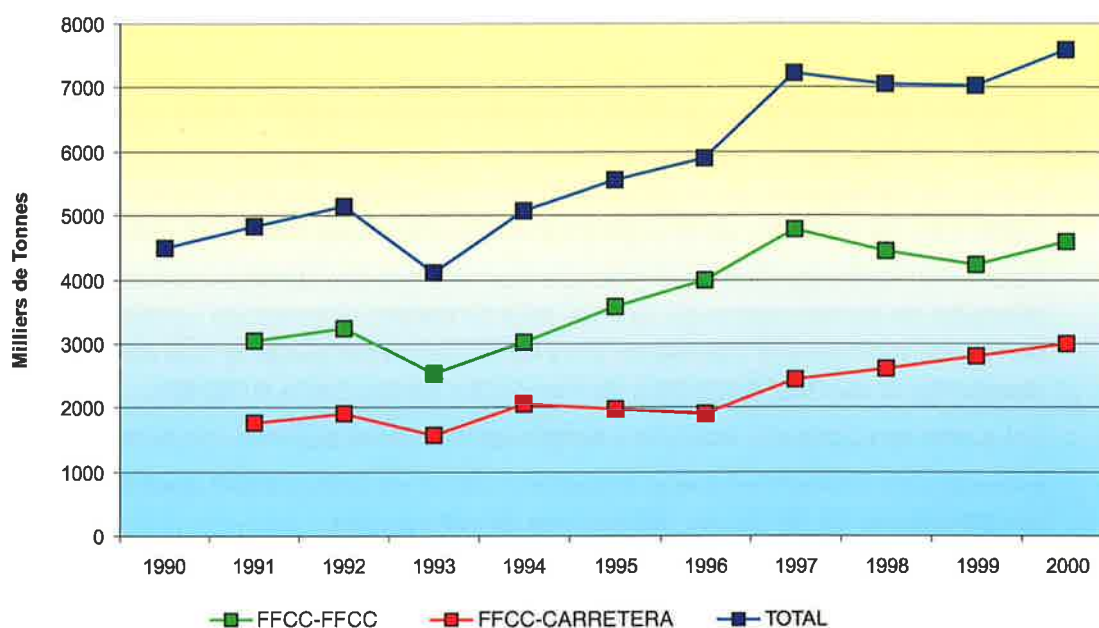


9.3.2. FERROCARRILES

Los datos del transporte ferroviario de mercancías suministrados por la SNCF, son coherentes con los de RENFE y muy superiores a los proporcionados por las estadísticas de Comercio Exterior.

En los dos pasos fronterizos principales hay que destacar la existencia de una importante transferencia entre modos y que concierne a una parte del tráfico carretero en España que se convierte en ferroviario en Francia (denominado ferrocarril-carretera).

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA



Fuente: SNCF

Sumando los tráficos de Hendaya-Irún y de Cerbere-Port Bou, se constata que a lo largo de los diez últimos años la evolución global ha sido ampliamente positiva y ha representado para el conjunto ferrocarril-ferrocarril y ferrocarril-carretera cerca de un 70% de aumento.

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL CON LA PENÍNSULA IBÉRICA (TONELADAS DEL AÑO 2000 POR TRAVESÍA Y POR TIPO DE TÉCNICA)

en miles de toneladas

			HENDAYA-IRÚN	CERBÈRE-PORT BOU	TOTAL
Norte-Sur	FFCC-FFCC	Vagones	831	649	2.769
		Combinado	251	1.038	
	Carretera-FFCC	Vagones	505	1.226	1.895
		Combinado	164		
Total Norte Sur			1.751	2.913	4.664
Sur-Norte	FFCC-FFCC	Vagones	406	337	1.814
		Combinado	262	809	
	Carretera-FFCC	Vagones	209	768	1.100
		Combinado	123		
Total Sur-Norte			1.000	1.914	2.914

La tabla anterior muestra, por una parte, el desequilibrio entre los sentidos Norte-Sur (cerca de 4,7 millones de Tm) y Sur-Norte (alrededor de 2,9 millones de Tm) y, de otra, la importancia de la transferencia modal de la carretera hacia el ferrocarril, que representa prácticamente 3 millones de Tm.



Con ocasión de la encuesta de carretera realizada en 1999 en las fronteras francesas (Encuesta "transit"), la compañía nacional francesa de ferrocarriles, SNCF, ha suministrado datos que permiten comparar los dos modos de transporte.

Ante todo, hay que tener en cuenta que el tráfico por ferrocarril con Portugal es muy débil (menos del 1% del tonelaje total).

Los intercambios entre Francia y España representan alrededor del 30% del tonelaje total ferrocarril-ferrocarril en la frontera.

Para estos intercambios Francia-España, es el paso por Irún-Hendaya el que es preponderante, en particular, en relación con los productos metalúrgicos para el sentido Norte-Sur y con los vehículos fabricados para ambos sentidos.

En España, los intercambios con Francia conciernen esencialmente al País Vasco, Cataluña, Castilla y León y Madrid.

En Francia, las regiones concernidas se sitúan en el nordeste (Alsacia, Lorena, Norte-Paso de Calais e Isla de Francia) y en el sur (Aquitania, Provenza-Alpes-Costa Azul y Midi-Pyrénées).

Para el tránsito Europa-España, el paso por Cerbére. Port Bou domina ampliamente con alrededor de los tres cuartos del tonelaje total de tránsito; el transporte combinado (1,8 millones de Tm), los vehículos (0,8 millones de Tm) y los productos metalúrgicos (0,25 millones de Tm), representan lo esencial de los tipos de mercancías transportadas en tránsito.

En España, son Cataluña, Valencia y Aragón las principales regiones concernidas.

En Europa, son las regiones que se encuentran del sur de Gran Bretaña al sur de Alemania las que constituyen los principales generadores de intercambios.

TRÁFICOS FERROVIARIOS DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA EN 1999

en toneladas

			INTERCAMBIOS ENTRE FRANCIA Y LA PENÍNSULA IBÉRICA			TRÁNSITO EUROPA-PENÍNSULA IBÉRICA A TRAVÉS DE FRANCIA			TOTAL GENERAL POR TIPO DE MERCANCÍA
			FR→Esp	ESP→FR	TOTAL	UE→Esp	ESP→UE	TOTAL	
NST 0	Productos agrícolas	Hendaya	14.734		14.734			0	43.476
		Port Bou	25.987		25.987	2.309	446	2.755	
NST 1	Productos alimentarios	Hendaya	5.501	1.062	6.563		5.977	5.977	72.665
		Port Bou	18.945	30.694	49.639	22	10.464	10.485	
NST 4	Minerales	Hendaya	24		24			0	12.706
		Port Bou	12.682		12.682			0	
NST 5	Productos metalúrgicos	Hendaya	357.571	50.960	408.531	156.783	19.696	176.479	801.828
		Port Bou	136.178		136.178	57.165	23.475	80.640	
NST 6	Minerales y mat. constr.	Hendaya	28		28			0	30.558
		Port Bou	3.281		3.281	2.870	24.379	27.249	
NST 7	Abonos	Hendaya	14.719		14.719			0	17.824
		Port Bou		3.078	3.078	27		27	
NST 8	Productos químicos	Hendaya	23.976	8.712	32.688	7.077	520	7.597	53.263
		Port Bou	18		18	12.960		12.960	
NST 9	Maquinaria vehículos, etc.	Hendaya	98.647	138.821	237.468	113.113	172.392	285.505	1.143.328
		Port Bou	26.681	55.473	82.154	204.901	333.330	538.201	
TC	Transporte combinado	Hendaya	76.593	87.987	164.580	140.894	116.483	257.377	2.026.785
		Port Bou	19.700	22.299	41.999	972.805	590.024	1.562.829	
	Total	Hendaya	591.793	287.542	879.335	417.867	315.068	732.935	
		Port Bou	243.472	111.544	355.016	1.253.059	982.088	2.235.147	
Total general					1.234.351		2.968.082	4.202.433	

Fuente: SNCF



9.3.3. PUERTOS

En el transporte de mercancías por vía marítima, los datos de transportes suministrados por Eurostat y los gestores de las infraestructuras portuarias, para el tráfico entre España y Europa, también difieren sensiblemente de los datos obtenidos de las estadísticas Eurostat y nacionales de comercio exterior. De una forma sistemática, los datos portuarios de intercambio de mercancías son superiores a los datos del comercio exterior. Esta diferencia se debe, principalmente, a que, como ya se señaló para los otros modos, las fuentes utilizadas miden unidades diferentes: los puertos reflejan la carga, incluyendo el peso del embalaje de las mercancías que, en ocasiones, puede ser muy importante (contenedores, por ejemplo).

España cuenta entre sus puertos con tres puertos peninsulares que se encuentran entre los once primeros de la UE en lo que se refiere al tráfico de contenedores (Algeciras, Valencia y Barcelona, teniendo el primero un tráfico de casi 2 millones de TEUs y cien mil camiones anuales y los dos segundos más de un millón).

Atendiendo al total de mercancías cargadas y descargadas el Puerto de Algeciras, con más de 45 millones de toneladas anuales, ocupa el decimotercer lugar en la lista de puertos marítimos comunitaria y los de Barcelona, Bilbao y Tarragona los lugares vigésimo primero a vigésimo tercero.

En 1999 el intercambio de mercancías con Europa, a través de los puertos españoles, alcanzó más de 70 millones de toneladas, de las cuales más de 53 millones con el resto de la Unión Europea.

TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR FACHADA MARÍTIMA ESPAÑA-EUROPA EN 2000 (EN MILES DE TONELADAS)

ATLÁNTICO	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TOTAL	MEDITERRÁNEO	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TOTAL
Reino Unido	9.571	3.799	13.370	Italia	7.725	4.118	11.842
Países Bajos	3.093	2.969	6.062	Francia (mediterránea)	2.706	624	3.330
Francia (atlántica)	3.444	1.159	4.603	Grecia	1.248	1.136	2.384
Alemania	2.379	1.506	3.884	Total fachada mediterr.	11.679	5.877	17.556
Bélgica	1.659	1.286	2.944				
Suecia	1.133	416	1.549				
Finlandia	1.346	236	1.581				
Irlanda	253	415	668				
Dinamarca	441	148	589				
Total fachada atlántica	23.318	11.933	35.251				

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO

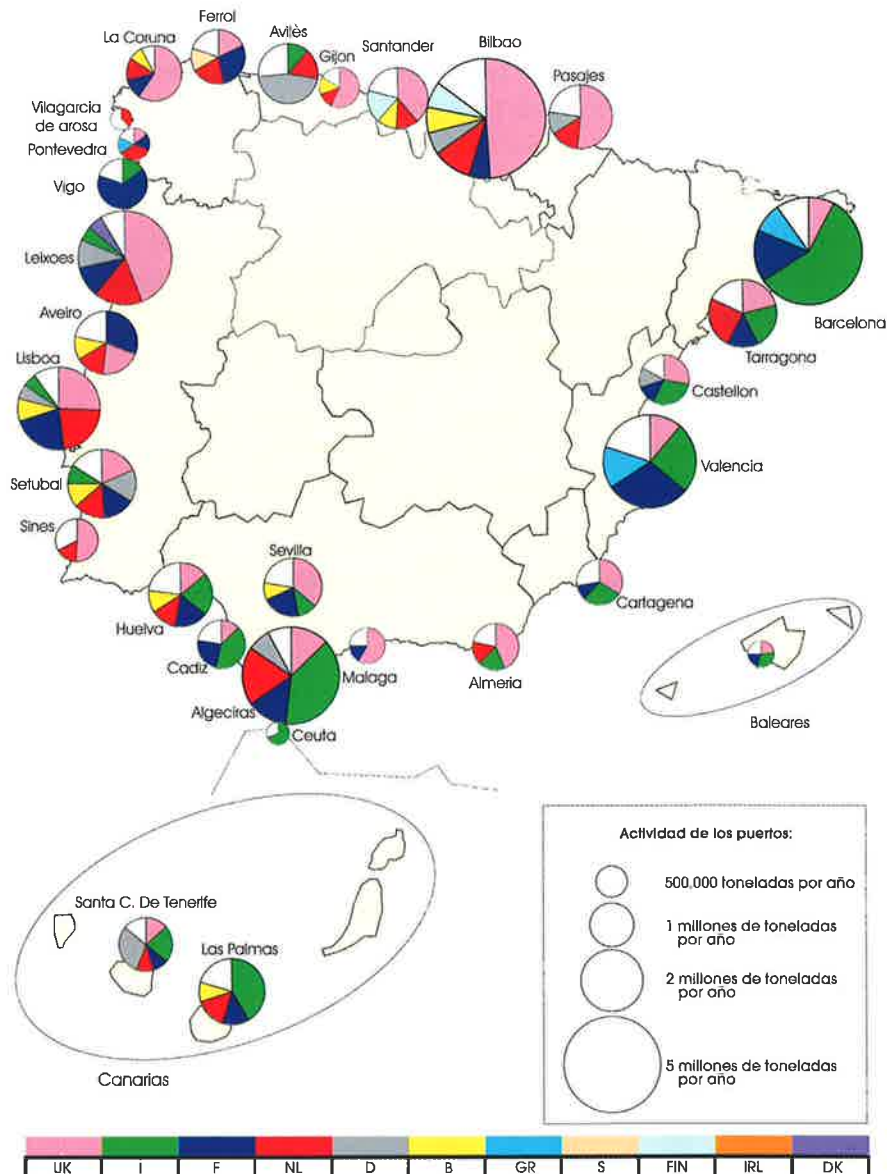
PORTUGAL-EUROPA EN 2000 (EN MILES DE TONELADAS)

ATLÁNTICO	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TOTAL	MEDITERRÁNEO	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TOTAL
Reino Unido	3.505	888	4.393	Italia	642	260	901
Países Bajos	1.449	842	2.291	Francia (mediterránea)	922	73	995
Francia (atlántica)	1.173	135	1.308	Grecia	99	276	375
Alemania	717	543	1.260	Total fachada mediterr.	1.663	609	2.272
Bélgica	840	246	1.087				
Suecia	319	132	451				
Finlandia	110	169	279				
Irlanda	44	32	76				
Dinamarca	291	68	359				
Total fachada atlántica	8.448	3.056	11.504				

Fuente: INE y Ministerio de Equipamiento Social



PRINCIPALES PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA TRÁFICO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS CON EUROPA (AÑO 2000)



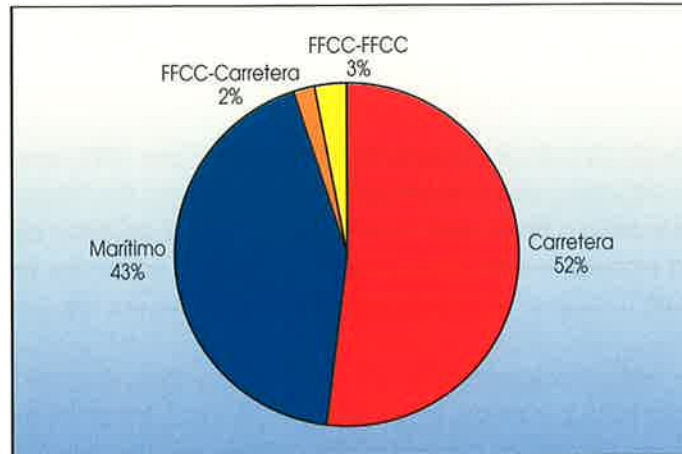
Es de destacar que, fuera de la UE-15, aparecen tráficos marítimos muy considerables con ciertos países de Europa del Este, el más importante con Rusia (8.424.754 toneladas), pero también los 3 países Bálticos candidatos al ingreso en la UE (2 millones de tm), Ucrania (1,5 millones de tm) o Polonia (1,1 millones de tm).

Resulta igualmente interesante reflejar los datos de transporte de mercancías de los puertos españoles por fachadas marítimas, con objeto de tener una primera idea de las posibilidades que ofrece el transporte marítimo para absorber el crecimiento de la demanda, sobre todo en relación con el cabotaje europeo. En general, casi un tercio de la actividad de los grandes puertos españoles está dedicada al transporte de cabotaje europeo, Mediterráneo-Mar del Norte-Mar Negro y Atlántico.



9.4. REPARTO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR MODOS EN EL AÑO 2000

A partir de las estadísticas suministradas por los organismos responsables de las correspondientes infraestructuras y servicios en los diferentes países, el reparto por modo del tráfico Península Ibérica-Resto de Europa, se muestra en el gráfico siguiente:



Fuentes: Carretera-Aforos.
Ferrocarril-Datos SNCF y RENFE.
Marítimo-Datos de los puertos españoles y portugueses.

Para el modo ferroviario, hay que distinguir entre los transportes que se efectúan totalmente por medio del ferrocarril (unos 4,6 millones de toneladas), de los que son transferidas del modo de carretera al ferroviario en las cercanías de la frontera (ferrocarril-carretera, del orden de 3 millones de toneladas).

El modo carretera representó alrededor de 80 millones de toneladas en el año 2000, pero si se tiene en cuenta la transferencia de modo en la frontera, el modo puramente de carretera, representaría 77 millones de toneladas.

El modo marítimo supuso del orden de 66 millones de toneladas.



10. OBSERVACIONES Y COMENTARIOS

Esta es la segunda publicación del Observatorio de tráfico hispano-francés (OTP), puesto en funcionamiento como consecuencia de las decisiones tomadas en la cumbre de la Rochelle en noviembre de 1998. Se trata de una estructura de coordinación técnica entre los Ministerios de transportes francés y español, cuyo cometido es reunir, coordinar y actualizar el conjunto de informaciones y datos estadísticos que caracterizan los flujos de transporte de viajeros y mercancías que cruzan la zona pirenaica entre España y Francia en los distintos modos.

Tras la publicación del primer documento, a finales del año 1999, ha quedado plenamente establecido el dispositivo de cooperación técnica entre los dos Ministerios, la lista de informaciones y datos a tratar, que constituirán un banco de datos común, y la forma de los documentos a elaborar e intercambiar las informaciones existentes. De modo específico, ha sido realizado un trabajo en común sobre los datos ferroviarios, de carretera y marítimos.

El conjunto de estos datos permite así disponer de una visión retrospectiva sobre la evolución de los cambios y los flujos por modo, la consistencia de las redes de infraestructuras y la oferta de servicios, todo ello referido en general al año 2000 o en su defecto a 1999.

Del examen de estos diferentes elementos de las dos publicaciones realizadas hasta ahora por el OTP, se pueden deducir algunos comentarios generales que se exponen a continuación:

Los análisis más detallados efectuados sobre el modo de carretera, especialmente a partir de la encuesta realizada en 1999 por la Administración francesa sobre el tráfico de camiones en las fronteras, permite apreciar mejor los principales orígenes y destinos de los flujos, la naturaleza de las mercancías transportadas, los itinerarios utilizados y la intensidad de los tráficos correspondientes. Estas informaciones serán muy útiles para evaluar las condiciones y perspectivas de la transferencia modal. Se puede resaltar, en particular, la aparición de un flujo de intercambio creciente con los países del este europeo. El conjunto de estos datos confirma, por otro lado, el papel dominante de la carretera, que se tradujo en el año 2000 por un tráfico medio diario, sumados todos los vehículos pesados, que alcanzó los 7.000 sobre las autopistas A8-A63 y los 8.000 sobre las A7-A9.

Por otra parte, el tráfico de mercancías que utiliza los modos ferroviario y marítimo se encuentra casi estancado, lo que acentúa el desequilibrio entre modos.

El crecimiento sostenido de intercambios entre España (y la Península Ibérica) y los países de Europa, durante la década 1991-2000, ha dado lugar a que el tráfico de vehículos pesados sobre los dos principales pasos a través de los Pirineos (Perthus y Bariatou en las autopistas A7-A9 y A8-A63), se multiplique por más dos.

Paralelamente, el tráfico de mercancías por vía marítima ha aumentado alrededor del 15% y el ferroviario ha crecido el 30%.



Los intercambios de mercancías con Francia representan casi el 50% del tráfico por carretera entre España y el resto de la UE allende los Pirineos y, a su vez, la mitad de este tráfico se registra entre las regiones vecinas de los Pirineos de ambos países.

En los nueve últimos años, globalmente, el modo carretera ha captado el 82% del crecimiento de los intercambios, el modo marítimo el 16% y el modo ferroviario el 2%.

Si esta evolución continuara con la misma tendencia en los próximos años, se ocasionarían problemas importantes en la actual red de autopistas (y de carreteras) en Francia, teniendo en cuenta la citada parte del tráfico por carretera que cruza los Pirineos y que es de tránsito a través de Francia hacia los otros países de Europa.

Igualmente, los incrementos del tráfico de mercancías están suponiendo una utilización masiva de la red de carreteras españolas, en las que desde 1994 el incremento de tráfico de vehículos pesados viene siendo considerablemente superior al de vehículos ligeros.

Estas constataciones y las tendencias que de ellas se deducen, incitan a profundizar en la reflexión realista sobre las posibilidades de desarrollo de una oferta ferroviaria atractiva y significativa y sobre cuáles serían las condiciones que permitirían también aumentar el papel del transporte marítimo en aquellas relaciones en las que su posicionamiento pueda ser favorable a su integración eficaz en las cadenas de transporte. Esta reflexión no ha de olvidar la posición periférica de la Península Ibérica, respecto a los centros de producción de la Unión, y la necesidad de conseguir una accesibilidad óptima, tanto para sus ciudadanos como para sus mercancías.

La evolución del reparto modal de tráfico hacia los modos ferroviario y marítimo se inscribe dentro de las políticas recomendadas por la Unión Europea. Algunas actuaciones concretas podrían ser las siguientes:

- Por un lado, en lo relativo al transporte de mercancías por ferrocarril, el refuerzo del corredor mediterráneo (en especial en apoyo de la nueva línea Montpellier-Perpignan-Figueras-Barcelona), el estudio de la planificación definitiva del corredor de mercancías en la fachada atlántica, a fin de mejorar la capacidad, y las características de las líneas y las instalaciones existentes (en particular de los pasos de la frontera).
- Por otra parte, la promoción del cabotaje marítimo por líneas regulares, tanto en el Mediterráneo como en el arco atlántico, incluyendo el Mar del Norte.

Con ocasión de la cumbre franco-española de octubre del 2001, se ha decidido la creación de dos grupos de trabajo. El primero, sobre el tema del cabotaje marítimo ("short sea shipping"); el segundo para examinar en detalle las condiciones y modalidades de desarrollo del transporte ferroviario de mercancías a medio y largo plazo. Los trabajos del Observatorio aportarán su contribución a estos grupos, especialmente en lo necesario para evaluar mejor las perspectivas de reparto modal y conocer mejor los datos relativos al transporte combinado.

Dado que se han creado estructuras específicas de trabajo común sobre el tema del cabotaje marítimo, podrá desarrollarse un análisis más profundo, sobre la base de los datos del Observatorio, con vistas a elaborar propuestas concertadas entre los Ministerios competentes para concretar estas evoluciones deseadas.

El escenario al que nos enfrentaremos en los próximos 20 años, en el contexto de una Unión Europea ampliada, contempla la duplicación del volumen de mercancías transportadas y, por lo tanto, existirá la necesidad de la redistribución de 100 a 120 millones de Tm suplementarias



entre los diferentes modos. Una de las cuestiones que está siendo examinada por ambos países es la de definir las condiciones en las que el modo ferroviario podría absorber al menos el 20% de este crecimiento y el modo marítimo del 25% al 30%, y establecer los indicadores pertinentes para controlar el ritmo de estas evoluciones.

En lo que concierne a los viajeros, los datos del Observatorio siguen confirmando la importancia de los intercambios de proximidad y el peso de los flujos turísticos, cuyos efectos son particularmente sensibles en período estival, en las secciones de autopistas, que juegan un papel de barreras urbanas (Bayona, Donostia/San Sebastián, Burdeos, Montpellier).

Hay que hacer notar, igualmente, el importante papel que juega el modo aéreo en las relaciones con los países de la Unión Europea y resto del continente, y el bastante más modesto del ferrocarril, que actualmente transporta tan sólo el 4% de los viajeros, mientras que el autobús asegura un tráfico casi tres veces superior al del ferrocarril.

Las tablas que figuran a continuación para el año 2000, dan una idea de los intercambios entre España y Francia y entre España y la Unión Europea (excluidas Francia y Portugal), alcanzando los volúmenes siguientes en millones de Tm:

**INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y EL RESTO DE LA UE (SALVO FRANCIA Y PORTUGAL)
AÑO 2000**

Modo	Carretera	Marítimo	Ferroviano	Total
Millones de Tm	32,9	28,9	1,0	62,8
Porcentaje	52,4%	46%	1,6%	100%

**INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA
AÑO 2000**

Modo	Carretera	Marítimo	Ferroviano	Total
Millones de Tm	25,3	5,9	1,6	32,8
Porcentaje	77,1%	18%	4,9%	100%

Nota: Los del Eurostat de comercio no tienen en cuenta el peso de los embalajes

Se puede notar en particular la importancia que ya ha tomado el transporte marítimo para los intercambios entre España y el resto de la UE más allá de Francia.



MINISTERIO
DE FOMENTO

CENTRO
DE PUBLICACIONES