

Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos

DOCUMENTO Nº 7
ABRIL 2015

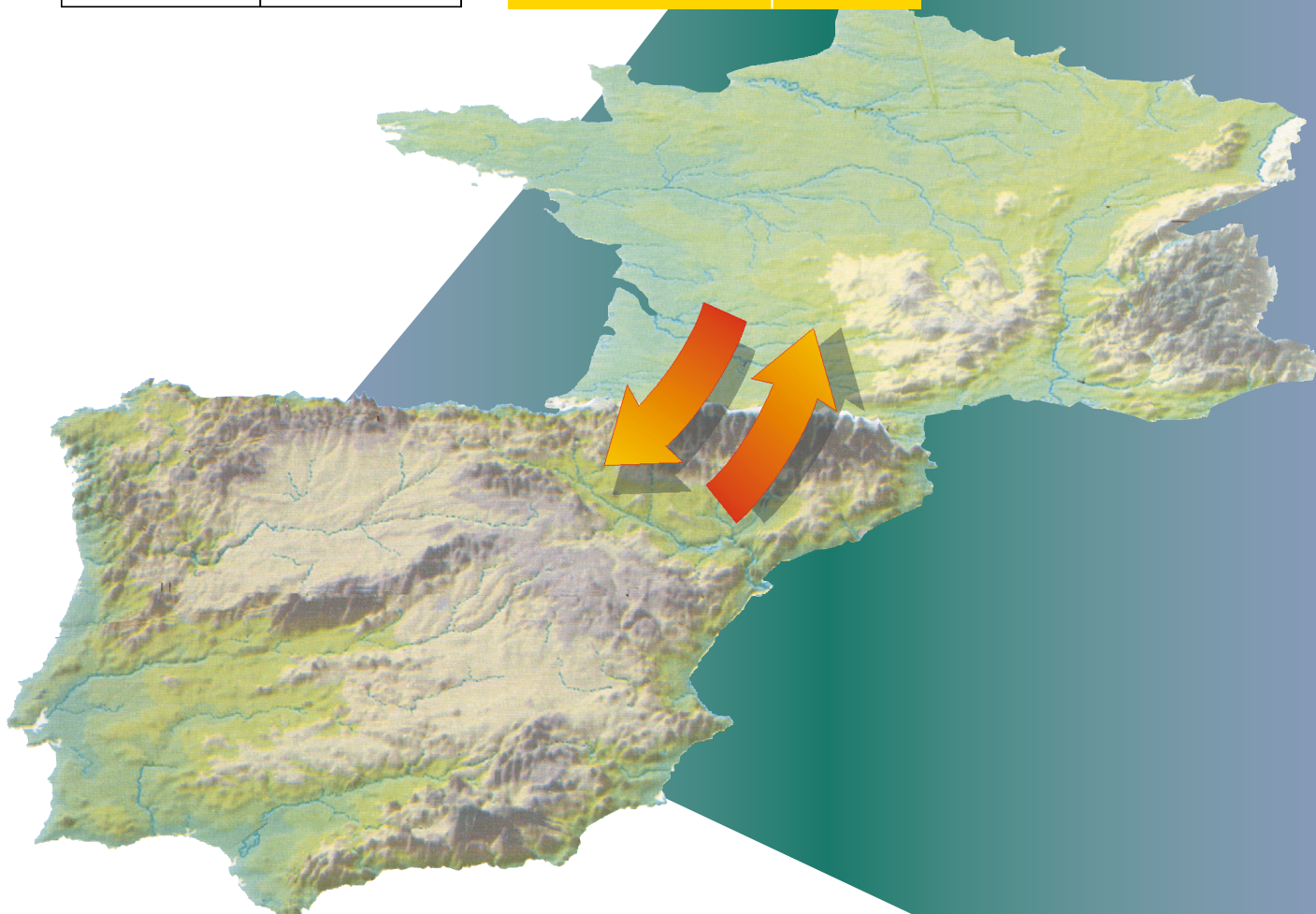


MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO





Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Fomento:
www.fomento.gob.es

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

Título de la obra: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos. Documento nº 7, abril 2015
Autor/Editor: Secretaría General de Transporte; Centro de Publicaciones, Ministerio de Fomento
Año de edición: 2015

Edición digital:
1ª edición electrónica: mayo 2015
Formato: Pdf
Tamaño: 25 MB

NIPO: 161-15-032-X

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

“ 24 « 31 ES” Todos los derechos reservados. Esta publicación no podrá ser reproducida ni en todo, ni en parte, ni transmitida por sistema de recuperación de información en ninguna forma ni en ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico o cualquier otro.



Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos

DOCUMENTO N° 7



Coordinación:

ESPAÑA

Ministerio de Fomento
Secretaría General de Transporte
División de Prospectiva y Tecnología del Transporte
Paseo de la Castellana, 67
28071 MADRID
Tel +34 915978200
www.fomento.gob.es

FRANCIA

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement Midi-Pyrénées
Service Transports, Infrastructures et Déplacements
1 rue de la cité administrative
CS 80002
31074 Toulouse Cedex 9
stid.dreal-midi-pyrenees@developpement-durable.gouv.fr
www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr



ÍNDICE

<u>1</u>	PREÁMBULO	8
	1.1. El Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos	8
	1.2. Los objetivos del OTP	9
	1.3. El cuadro socioeconómico	9
	1.4. Las infraestructuras del transporte.	9
	1.5. Tráfico de viajeros	10
	1.6. Flujos de mercancías	10
<u>2</u>	EL CUADRO SOCIOECONÓMICO	11
	2.1. El contexto europeo	11
	2.2. Resumen de la construcción de la Unión Europea	12
	2.3. Red transeuropea de transporte (RTE-T)	13
	2.4. Evolución de la población	15
	2.5. Datos económicos generales	19
	2.6. El comercio exterior.	23
	2.7. Las tasas de motorización.	26
<u>3</u>	LAS INFRAESTRUCTURAS	28
	3.1. Carreteras.	28
	3.2. Ferrocarriles	40
	3.3. Aeropuertos	45
	3.4. Puertos	47
<u>4</u>	TRÁFICO DE VIAJEROS.	50
	4.1. Tráfico por carretera	50
	4.2. Tráfico ferroviario	68
	4.3. Tráfico aéreo	71
	4.4. Resumen del transporte de viajeros	73
	4.5. Evolución del transporte de viajeros entre 2001 y 2012	75
<u>5</u>	TRÁFICO MERCANCÍAS	78
	5.1. Tráfico por carretera	78
	5.2. Tráfico ferroviario	91
	5.3. Tráfico marítimo	96
	5.4. Resumen del transporte de mercancías.	100
	5.5. Evolución del transporte de mercancías entre 2001 y 2012	102
<u>6</u>	CONCLUSIONES.	107



ÍNDICE DE MAPAS

1. Mapa político de Europa (a 1/1/2013)	11
2. Red Transeuropea de Transporte, Corredores de la red central de la RTE-T	14
3. Densidad de población en Europa en 2012	18
4. Evolución demográfica de Europa en 2012	19
5. PIB regional en la UE-27 (2012) expresado en PPA	22
6. Red estructurante de carreteras en la zona pirenaica (2013)	28
7. Intensidad media diaria en los pasos fronterizos más importantes en la zona pirenaica en 2013	30
8. Red estructurante de carreteras en el área pirenaica en 2013 y proyectos en curso	36
9. Red de carreteras. Horizonte RTE-T	39
10. Red ferroviaria francesa	40
11. Redes ferroviarias en el área pirenaica	40
12. Red ferroviaria de pasajeros. Horizonte RTE-T	43
13. Red ferroviaria de mercancías. Horizonte RTE-T	44
14. Aeropuertos de la red RTE-T en los países miembros de la UE	45
15. Aeropuertos de los territorios no insulares de Portugal, España y Francia	46
16. Puertos de la RTE-T en los países miembros de la UE	47
17. Puertos de los territorios no insulares de Portugal, España y Francia	48
18. Nacionalidad de los viajeros que cruzaron la frontera en autocar por las dos autopistas (2012)	55
19. Origen y destino de los viajeros que cruzaron la frontera en autocar por las dos autopistas (2012)	59
20. Principales flujos de autocares por el puesto de Biriattou (flujos corregidos con la IMD - Excepto verano - 2012) (122 autocares)	60
21. Principales flujos de autocares por el puesto de Biriattou (flujos corregidos con la IMD - Verano - 2012) (175 autocares)	61
22. Principales flujos de autocares por el puesto de Le Boulou (flujos corregidos con la IMD - Excepto verano - 2012) (270 autocares)	61
23. Principales flujos de autocares por el puesto de Le Boulou (flujos corregidos con la IMD - Verano - 2012) (397 autocares)	62
24. Total de viajeros por carretera, residentes en Francia (o en otros países) que entran a España (flechas rojas) y total de viajeros por carretera, residentes en España, que salen de España (flechas azules), estimados a partir de las encuestas de TURESPAÑA	64
25. Principales entradas de extranjeros y salidas de españoles por carretera a través de los Pirineos, según Comunidad Autónoma (año 2013)	67
26. Tráfico de los principales aeropuertos de la Península Ibérica con el resto de Europa	73
27. Esquema de la distribución del tráfico de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2012 (en millones de viajeros)	74
28. Países de origen o destino de los flujos de mercancías por carretera a través de los Pirineos (en toneladas)	84
29. Intercambios de mercancías por carretera entre Francia y la Península Ibérica en el sentido Norte-Sur (en toneladas)	85
30. Intercambios de mercancías entre Francia y la Península Ibérica en el sentido Sur-Norte (en toneladas)	86
31. Intercambios de mercancías por carretera entre Europa (sin Francia) y la Península Ibérica en el sentido Norte-Sur (en toneladas)	87
32. Intercambios de mercancías entre Europa (sin Francia) y la Península Ibérica en el sentido Sur-Norte (en toneladas)	88



33. Intercambio y tránsito ferroviario sentido Norte-Sur en 2013.	94
34. Intercambio y tránsito ferroviario sentido Sur-Norte en 2013.	95
35. Importaciones de los puertos de la Península Ibérica con el resto de la UE-27 en 2012	98
36. Exportaciones de los puertos de la Península Ibérica con el resto de la UE-27 en 2012	98
37. Distribución del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y Europa en el año 2012 (millones de toneladas)	101

ÍNDICE DE TABLAS

1. Demografía de España, Francia y Portugal en 2013.	15
2. Población de las regiones periféricas de los Pirineos en 2013	17
3. Intercambios comerciales entre España y Portugal con la Europa geográfica en 2012 (en miles de millones de euros).	23
4. Intercambios comerciales entre España y Portugal con la Europa geográfica en 2012 (en millones de toneladas)	24
5. Puntos de paso fronterizo de los Pirineos.	29
6. Estimación del número de viajeros que cruzaron los Pirineos en ambos sentidos en 2013 y 2012 y distribución intercambio-tránsito (en millones de viajeros por año)	53
7. Índice de ocupación de los autocares que cruzaron la frontera por autopista y período (2012).	55
8. Características de los autocares que cruzaron la frontera por autopista y período (2012)	56
9. IMD de autocares vacíos que cruzaron la frontera por autopista y período (2012).	56
10. % de autocares vacíos que cruzaron la frontera por autopista y período (2012).	57
11. IMD de autocares que cruzaron la frontera por autopista y período, según naturaleza del servicio (2012)	58
12. % de autocares que cruzaron la frontera por autopista y período, según naturaleza del servicio (2012) . .	58
13. Longitud en Km. de los trayectos de los autocares que cruzaron la frontera por autopista y período, según naturaleza del servicio (2012)	58
14. Reparto de intercambio y tránsito de los autocares que cruzaron la frontera, por autopista y período (2012)	59
15. Estimación del número de viajeros que cruzaron los Pirineos en los dos sentidos en 2013 y 2012, y distribución intercambio-tránsito (en millones de viajeros por año)	63
16. Reparto del número de viajeros (residentes en España y Francia) en automóviles y autocares según motivos de viaje en 2013	65
17. Reparto de los flujos Norte-Sur por carretera (33,1 millones de viajeros), por nacionalidad y por comunidad autónoma de destino.	66
18. Reparto de los flujos Sur-Norte por carretera (11,8 millones de viajeros), por región de origen y por país de destino	66
19. Flujo de viajeros ferroviarios en las líneas internacionales.	68
20. Flujo de viajeros ferroviarios en las líneas regionales	69
21. Flujo de viajeros ferroviarios en las líneas de cercanías.	70
22. Distribución del total de pasajeros por vía aérea con origen/destino la Península Ibérica en 2012	72
23. Resumen del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en el año 2012.	74
24. Evolución en términos relativos del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y la UE-15 más Suiza y Noruega	77
25. Evolución en términos relativos del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y Francia	77



26. Evolución en términos relativos del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y la UE-15 más Suiza y Noruega (sin Francia)	77
27. Estimación de los tonelajes medios transportados por vehículos pesados en 2013	89
28. Estimación del tonelaje de mercancías transportado por carretera a través de los Pirineos en 2013	89
29. Reparto de los intercambios de mercancías según origen y destino (en toneladas)	90
30. Distribución del tráfico de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa en millones de toneladas (2012)	97
31. Tráfico de vehículos entre 2010 y 2013 de la ADM Gijón-Nantes	99
32. Resumen del tráfico de intercambio de mercancías a través de los Pirineos en 2012. (millones de toneladas/año)	100
33. Flujo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica	103
34. Evolución en términos relativos del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15	104
35. Evolución en términos relativos del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y Francia	105
36. Evolución en términos relativos del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 (sin Francia)	105
37. Evolución en términos relativos del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica (sin la UE-15)	106

ÍNDICE DE GRÁFICOS

1. Evolución de la población de Francia, España y Portugal entre 1960 y 2013.	16
2. Evolución de la población de las regiones próximas a los Pirineos entre 1990 y 2013	17
3. Evolución del PIB a precios de mercado en términos de paridad de poder adquisitivo (UE 27=100) (Período 1997-2013).	20
4. Evolución del PIB a precios de mercado en miles de euros per cápita (Período 1997-2013)	21
5. Evolución del PIB de las regiones fronterizas de los Pirineos en términos de paridad de poder adquisitivo (UE27=100), por habitante	21
6. Evolución del comercio exterior del conjunto España-Portugal con la Europa geográfica entre 2000 y 2012 (en millardos de euros)	23
7. Evolución del comercio exterior entre el conjunto España-Portugal con la Europa geográfica durante el período 2000-2012 (en millones de toneladas)	25
8. Comercio exterior de España y de Portugal con la Europa geográfica en 2012	25
9. Porcentaje de España y de Portugal en el comercio de España y Portugal con la Europa geográfica en 2012	26
10. Evolución de la tasa de motorización (número de vehículos por mil habitantes)	27
11. IMD anual de los pasos fronterizos en el año 2013	31
12. Evolución diaria del tráfico en la autopista A63 en 2013 (Biriadou)	32
13. Evolución diaria del tráfico en la autopista A9 en 2013 (Le Perthus)	32
14. Evolución del tráfico en las autopistas litorales por día de la semana en 2013	33
15. Tráficos medios mensuales en las autopistas litorales en 2013	34
16. Evolución del tráfico medio anual en las dos autopistas Biriadou (A63) y Le Perthus (A9)	35
17. IMD anual de vehículos ligeros en los puntos fronterizos en el año 2013 (suma ambos sentidos)	51
18. Evolución de la intensidad media diaria anual en el conjunto de los Pirineos	52
19. IMD de autocares en los puntos fronterizos en el año 2013 (suma de ambos sentidos de circulación)	54



20. Reparto de viajeros (residentes en España y en Francia) que atravesaron la frontera en vehículos ligeros y autocares en 2013 (según motivo)	65
21. Evolución de la IMD de vehículos ligeros en las autopistas pirenaicas.	67
22. Evolución del flujo de viajeros ferroviarios desde 2006 hasta 2013	70
23. Distribución del tráfico de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y Europa en 2012	72
24. Reparto modal de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2012	74
25. Evolución del tráfico de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 +Suiza+Noruega	75
26. Evolución de la distribución del tráfico de viajeros de la Península Ibérica con Francia y de la Península Ibérica con el resto de la UE-15 más Suiza y Noruega menos Francia.	76
27. IMD de vehículos pesados en los puntos fronterizos de mayor tráfico en 2013.	79
28. Evolución de la IMD anual de los vehículos pesados que cruzaron la frontera franco-española	80
29. Distribución de V.P. vacíos por paso, por sentido de circulación y por tipo de tráfico (intercambio o tránsito)	82
30. Tráfico de mercancías en tránsito por Francia que cruzan los Pirineos, según el país de origen/destino, en 2010 (millones de toneladas).	83
31. Evolución de la IMD anual de vehículos pesados en las 2 autopistas	90
32. Evolución del tráfico ferroviario de mercancías en ambos sentidos a través de los Pirineos (en miles de toneladas)	91
33. Países de origen y de destino de las mercancías ferroviarias al Norte de los Pirineos en 2013.	92
34. Evolución de los flujos ferroviarios de mercancías a través de los Pirineos.	93
35. Distribución del tráfico de mercancías por vía marítima con origen y destino en los puertos de la Península Ibérica en 2012	96
36. Tráfico de vehículos entre 2010 y 2013 de la ADM Gijón-Nantes.	99
37. Evolución de los intercambios de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y la UE-25 entre 1999 y 2012.	100
38. Reparto modal del flujo de mercancías que cruzaron los Pirineos en 2012.	101
39. Evolución del tráfico de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica.	102
40. Evolución del tráfico de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15	103
41. Evolución del tráfico de mercancías entre la Península Ibérica y Francia.	104
42. Evolución del tráfico de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 (sin Francia)	105
43. Evolución del tráfico de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa (sin la UE-15)	106



1 PREÁMBULO

El presente informe es el documento nº 7 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 nº 7 incluye fundamentalmente datos del año 2012, si bien en algún caso se han proporcionado datos de 2013 cuando estaban disponibles. Además, el documento nº 7 recoge los resultados de las encuestas de autocares realizadas en 2012 en las autopistas francesas A63 y A9, los resultados de la encuesta TRANSIT de 2010 y el índice de ocupación obtenido para los vehículos ligeros en las encuestas llevadas a cabo en 2010 en los cuatro pasos centrales (Somport, Fos, Pas de la Case y Bourg Madame) y en 2009 en las autopistas francesas A63 y A9. Estas encuestas permiten actualizar los valores de los índices de ocupación de los vehículos ligeros y de los autocares, y el conocimiento de los orígenes y destinos de los viajeros así como el motivo de sus desplazamientos.

El documento nº 7 también incluye la evolución de los flujos de viajeros y mercancías entre los años 2001 y 2012.

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

Los Gobiernos de España y Francia tomaron la decisión de crear un instrumento encargado de cuantificar y de seguir la evolución de sus flujos de tráfico transfronterizo, conscientes de la magnitud creciente de dichos flujos durante los últimos años, de los fuertes incrementos observados en el pasado y de su probable evolución en un futuro próximo.

Durante las sucesivas 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, cuando se alcanzó un acuerdo para la creación de un Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (OTP).

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 transfronterizo, tanto de viajeros como de mercancías, examinándose todos los modos de transporte.

En sus catorce 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.



1.2. LOS OBJETIVOS DEL OTP

El análisis del tráfico entre España y Francia ofrece una gran amplitud de posibilidades, por consiguiente se convino, desde la primera publicación del OTP, un índice de materias que sirvieran para encauzar los trabajos a realizar en aras de alcanzar, de forma progresiva, los objetivos marcados por el Observatorio. La estructura adoptada consta de los cuatro capítulos fundamentales siguientes:

- El cuadro socioeconómico.
- Las infraestructuras.
- Los flujos de viajeros.
- Los flujos de mercancías.

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

El trabajo efectuado consiste en recoger, homogeneizar, armonizar y dar un formato intermodal al conjunto de las fuentes actualmente existentes, con el fin de aclarar las discrepancias entre las mismas en todo aquello que se refiere al 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 enfoque técnico, le ayuden a alcanzar sus objetivos.

1.3. EL CUADRO SOCIOECONÓMICO

Los flujos de transporte a través de los Pirineos, ya sean de viajeros o de mercancías, se sitúan en un contexto socioeconómico que considera la situación regional de las comunidades fronterizas de ambos países y el contexto europeo. De modo, que el enfoque de este capítulo se orienta en la dimensión europea, para descender a la dimensión nacional y llegar, finalmente, al detalle de la dimensión regional.

Los datos geográficos se refieren en la medida de lo posible a toda la Europa geográfica¹.

1.4. LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

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

¹ Europa geográfica: los 27 países de la Unión Europea así como *Croacia, Macedonia, Turquía, Islandia, Montenegro, Suiza, Noruega, Albania, Bosnia-Herzegovina, Serbia, Moldavia, Ucrania, Bielorrusia, Rusia, Georgia, Armenia y Azerbaiyán.*



1.5. TRÁFICO DE VIAJEROS

El principal objetivo del Observatorio continúa orientado a los flujos de mercancías. Sin embargo, la medida de los flujos de viajeros es de gran interés, ya que en los modos de transporte terrestre los viajeros y las mercancías comparten las mismas infraestructuras.

En el Observatorio es necesario considerar todos los modos de transporte, ya que la competencia existente entre los distintos modos y las evoluciones de sus tráficos son indicadores de su atractivo. Los flujos de viajeros se evalúan según los modos de transporte, origen/destino, paso fronterizo y motivo del desplazamiento.

Se analiza asimismo de la evolución de los flujos en los distintos modos de transporte, y los movimientos de intercambio/tránsito a través de los Pirineos desde el año 2001, lo que permite determinar las tendencias pasadas y presentes. En este estudio se diferencian los modos terrestres (carretera y ferrocarril) del modo aéreo. En los primeros, los flujos atraviesan físicamente la frontera común de los Pirineos, y se incluye tanto los flujos de interrelación entre ambos países como los de tránsito a través de alguno de ellos. En el modo aéreo, se contemplan los principales flujos entre los aeropuertos de la Península Ibérica (España y Portugal) y el resto de aeropuertos de la Europa geográfica.

1.6. FLUJOS DE MERCANCÍAS

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

Al igual que en el caso del transporte de viajeros, se analiza la evolución durante los últimos años de los flujos por modo de transporte y de los movimientos de intercambio/tránsito, lo que permite observar las tendencias pasadas y recientes. En este estudio se diferencian los diferentes modos de transporte considerados: carretera, ferroviario y marítimo. En el modo carretera, todos los vehículos que cruzan la frontera son contabilizados con independencia de su origen o destino. Para determinar el origen/destino de la mercancía transportada por carretera, se utilizan los datos de la encuesta TRANSIT realizada en 2010. Las mercancías transportadas por ferrocarril se obtienen a partir de los datos publicados por Eurostat relativos a las exportaciones de los distintos países. En el modo marítimo, sólo se contabilizan los flujos entre la Península Ibérica y los puertos del resto de la Europa geográfica.

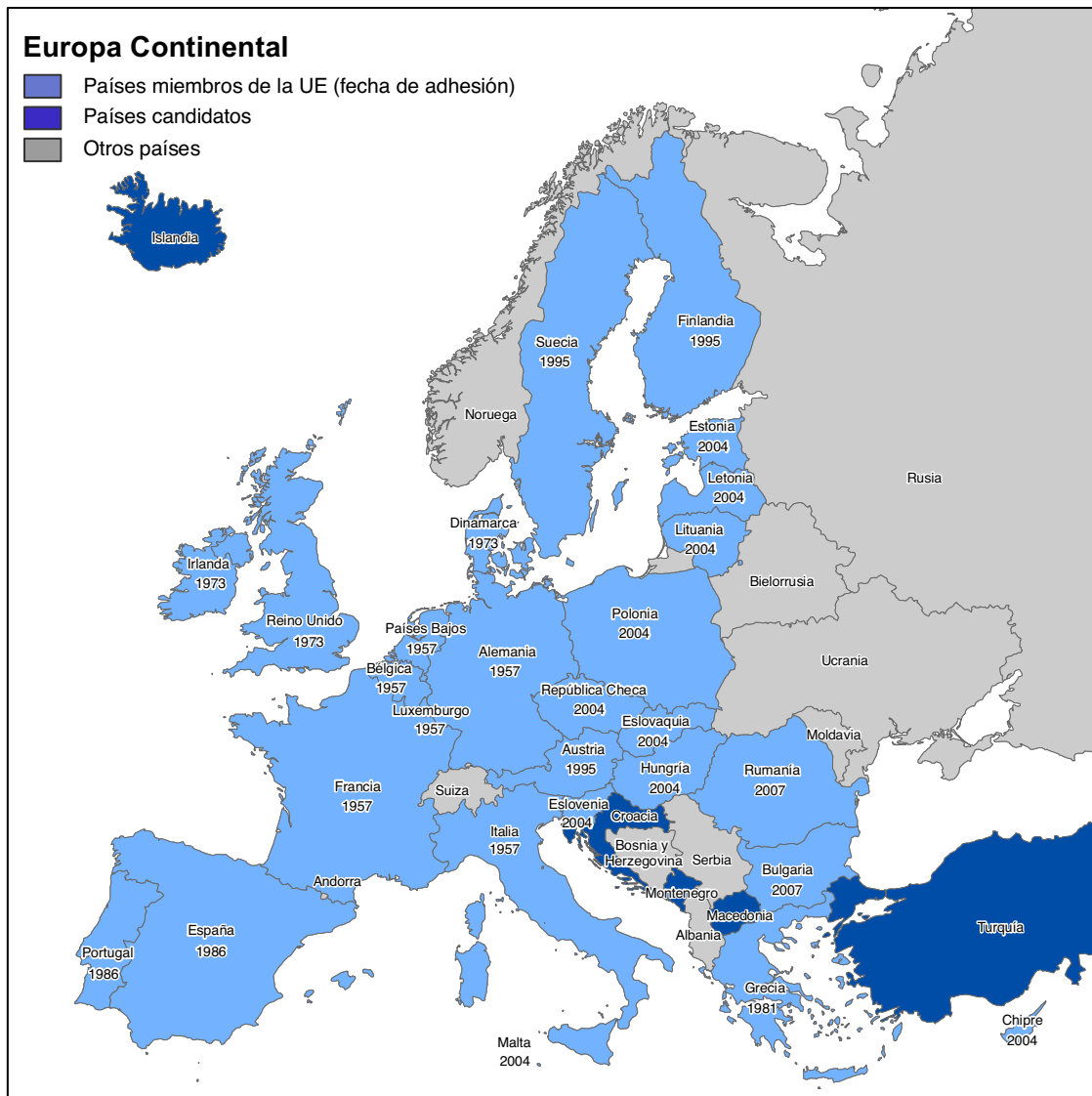


2 EL CUADRO SOCIOECONÓMICO

2.1. EL CONTEXTO EUROPEO

En el Mapa 1 se representa el mapa de Europa diferenciando los países miembros de la UE. Los países candidatos y candidatos potenciales se representan de forma conjunta.

MAPA 1. MAPA POLÍTICO DE EUROPA (A 1/1/2013)





2.2. RESUMEN DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA

Los hitos principales de la constitución de la Unión Europea son los siguientes:

- 1951: Los seis (Bélgica, República Federal de Alemania, Francia, Italia, Luxemburgo, Países Bajos) firman en París el tratado constituyente de la Comunidad del Carbón y del Acero (CECA).
- 1957: Firma de los tratados de Roma constituyendo la Comunidad Económica Europea (CEE) y el EURATOM.
- 1958: Entrada en vigor del Tratado de Roma.
- 1960: Firma de la Convención de Estocolmo que crea la Asociación Europea de Libre Cambio (AELC).
- 1962: Entrada en vigor de la Política Agrícola Común (PAC).
- 1968: 1 de julio: Unión Aduanera.
- 1972: Fijación de la «serpiente» monetaria.
- 1973: Entrada de 3 nuevos miembros: Dinamarca, Reino Unido e Irlanda en la Comunidad Económica Europea (CEE); referéndum negativo en Noruega.
- 1979: Creación del Sistema Monetario Europeo (SME), en sustitución de la «serpiente» monetaria, y del ECU.
- 1981: Entrada de Grecia en la CEE.
- 1986: Entrada de España y Portugal en la CEE.
- 1989: Caída del muro de Berlín.
- 1990: Firma del Acuerdo Schengen.
- 1991: Acuerdo sobre la constitución 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: Entrada de Austria, Finlandia y Suecia en la Unión Europea. Entrada en vigor de la Convención de Schengen. Adopción de la denominación «Euro» para la moneda única europea. Adopción del escenario de paso al Euro.
- 1997: Consejo Europeo de Ámsterdam consagrado a la reforma de las instituciones para adaptarlas al funcionamiento de una Unión Europea a más de 15 países.
- 2001: Tratado de Niza.
- 2002: Sustitución de las monedas nacionales por la moneda única europea, el Euro, en los países de la zona Euro (Alemania, Austria, Bélgica, España, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Irlanda, Luxemburgo, Países Bajos y Portugal).
- 2004: Entrada de 10 nuevos países (Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, República Checa, Eslovaquia, Hungría, Eslovenia, Chipre y Malta) en la Unión Europea que alcanza los 25 países miembros.
- 2005: Turquía, Croacia y la Antigua República Yugoslava de Macedonia son considerados como países candidatos a ingresar en la Unión Europea.



- 2007: Entrada de Bulgaria y Rumanía en 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 los países de Montenegro y de Serbia.
Se firma el Tratado de Lisboa por parte de todos los países pertenecientes a la UE y donde cada uno de ellos debe ratificar el tratado antes de finalizar el 2008 para que entre 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.
Se pone en marcha la Unión por el Mediterráneo.
Suiza se incorpora a la «zona Schengen».
- 2009: Eslovaquia adopta el euro como moneda oficial.
Islandia, Albania y Serbia solicitan la adhesión a la UE.
Entrada en vigor del Tratado de Lisboa.
- 2010: Inicio de las negociaciones de adhesión de Islandia.
Montenegro es considerado como país candidato a ingresar en la Unión Europea.
- 2011: Entrada de Estonia en la zona Euro.
Liechtenstein se incorpora a la «zona Schengen».
- 2012: Inicio de las negociaciones de adhesión de Montenegro.
Serbia es considerado como país candidato a ingresar en la Unión Europea.
- 2013: Entrada de Croacia en la UE.
Inicio de las negociaciones de adhesión de Serbia.
- 2014: Entrada de Letonia en la zona Euro.

Para la elaboración de este documento, la consideración del estatus de cada país en los años de estudio va ligada a la posesión de ese estatus en la totalidad de dichos años. Con esta premisa los cambios de estatus reflejados en el documento nº 7 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos respecto al documento nº 6 son los siguientes:

- Islandia es considerado como país candidato.
- Montenegro es considerado como país candidato.
- Serbia es considerado como país candidato para los datos del año 2013.

Por otro lado, Croacia es considerado como país candidato para los datos de 2013 porque no cumple el año entero con el estatus de país miembro. Obtiene el estatus de país miembro en julio de 2013.

De este modo los países considerados candidatos en los datos de 2012 son Croacia, Islandia, Montenegro, República Yugoslava de Macedonia y Turquía. Para el año 2013, Serbia se añade a todos los países citados anteriormente.

2.3. RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE (RTE-T)

El contexto europeo fija un esquema de referencia para las conexiones entre España y Francia, definidas a través de los grandes corredores y que se inscriben en la política de redes europeas acordada a nivel comunitario.



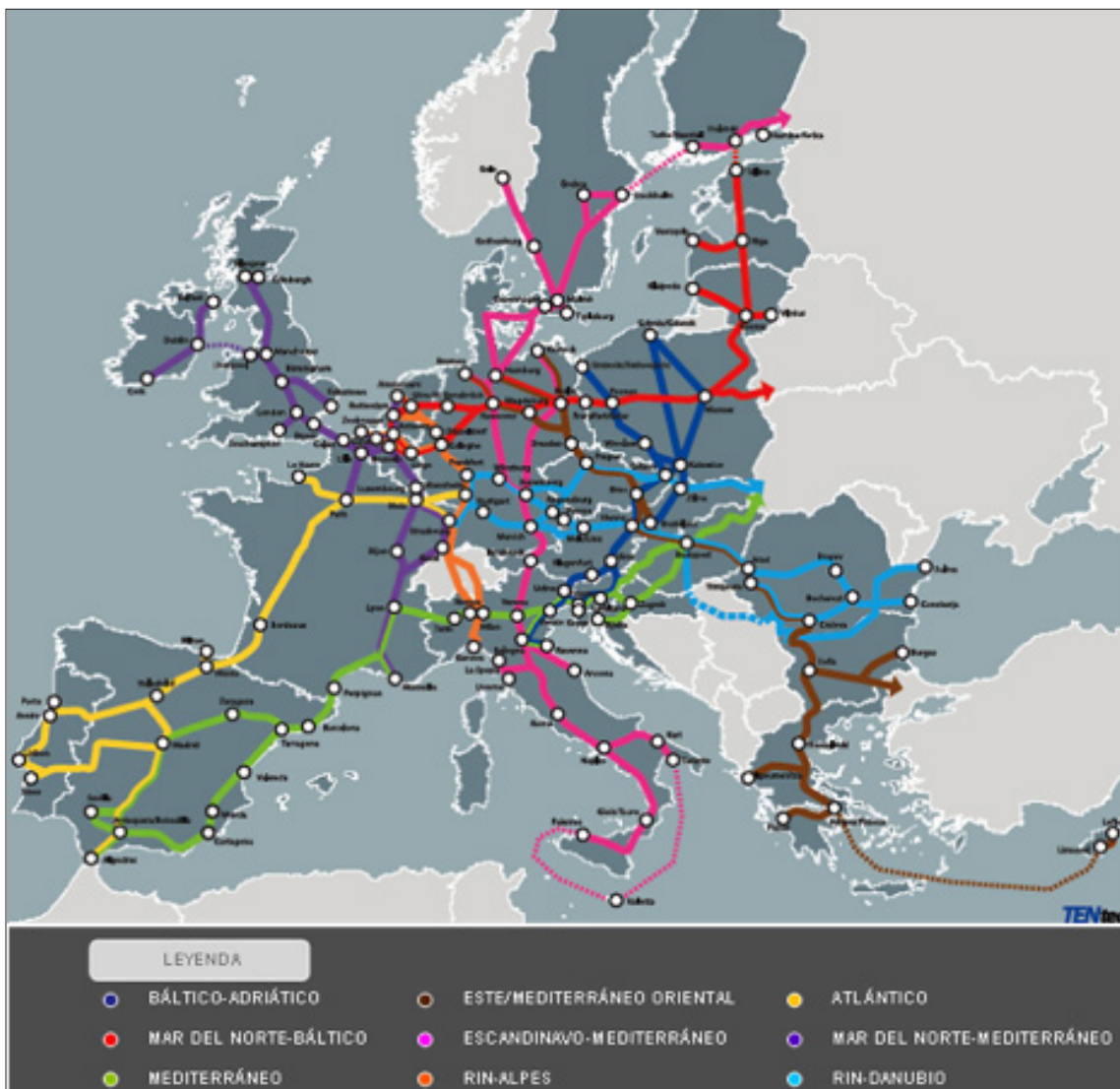
En el sector transporte, las primeras directrices relativas a la red europea fueron adoptadas en 1996. En 2009, la política de redes europeas de transporte basada en la RTE-T inició un proceso de revisión. Hasta entonces, se articulaba a través de proyectos prioritarios distribuidos por los distintos estados miembros, pero actualmente, tras la modificación de la política de infraestructuras de transporte, se articula a través de una serie de corredores multimodales que recorren la Unión Europea.

La RTE-T es una red que comprende carreteras, líneas de ferrocarril, aguas navegables interiores y puertos, aeropuertos y terminales de intercambio entre ferrocarril y carretera a través de los estados miembros. Está compuesta por dos niveles de planificación:

1. La red global: una red multimodal que alcanza a todas las regiones europeas, con una accesibilidad que favorece el desarrollo económico, social y territorial de dichas regiones, así como la movilidad de sus ciudadanos;
2. La red central: una parte de la red global, que se distingue por su importancia estratégica para los principales flujos europeos y globales de transporte.

Para facilitar la implementación de la red central se han definido 9 corredores de esta red.

MAPA 2. RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE, CORREDORES DE LA RED CENTRAL DE LA RTE-T



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



Los corredores que cruzan los Pirineos son el corredor Mediterráneo y el corredor Atlántico.

El corredor Mediterráneo unirá la Península Ibérica con la frontera ucraniana de Hungría, siguiendo la costa mediterránea de España y Francia y cruzando los Alpes hacia el este a través de Italia, Eslovenia y Croacia. Este corredor, de cerca de 3.000 km, ofrecerá una conexión multimodal a los puertos del oeste del Mediterráneo con el centro de Europa. También creará una conexión este-oeste por el sur de Europa, contribuyendo a la intermodalidad de áreas como los Pirineos y los Alpes y conectando algunas de las mayores zonas urbanas de la Unión Europea con los trenes de alta velocidad. Un ejemplo es la conexión ferroviaria de alta velocidad que conecta Madrid y Barcelona, abierta en febrero de 2008. Esta nueva línea logró reducir el tiempo de viaje entre las dos ciudades, pasando de 5 horas a un poco más de 2 horas y media, captando un elevado número de usuarios del transporte aéreo y del transporte por carretera y reduciendo la saturada ruta aérea que unía ambas ciudades.

Por otro lado, el corredor Atlántico conectará la Península Ibérica con Francia y Alemania con servicios ferroviarios de alta velocidad y líneas convencionales, ofreciendo continuidad de las redes entre Lisboa, Madrid, París y Estrasburgo/Mannheim. Mejorará las conexiones entre las zonas urbanas más importantes de su área de influencia y fomentará el trasvase de modo de transporte desde los modos aéreo y carretera, muy congestionados, al ferroviario. La dimensión marítima tiene un papel muy importante en este corredor, ya que une y refuerza el papel de los puertos de la red central del oeste de la Europa continental (Sines, Lisboa/Setúbal, Leixoes-Porto), y conecta con el Mar del Norte a través del eje multimodal de Paris-Le Havre (vías navegables interiores, ferrocarriles y carreteras). La ruta de este corredor incluye otros puertos clave del Cantábrico y el Golfo de Vizcaya, como el de Bilbao y el de Burdeos.

2.4. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN

La Tabla 1 muestra las principales características demográficas de Portugal, Francia y España en 2013.

TABLA 1. DEMOGRAFÍA DE ESPAÑA, FRANCIA Y PORTUGAL EN 2013

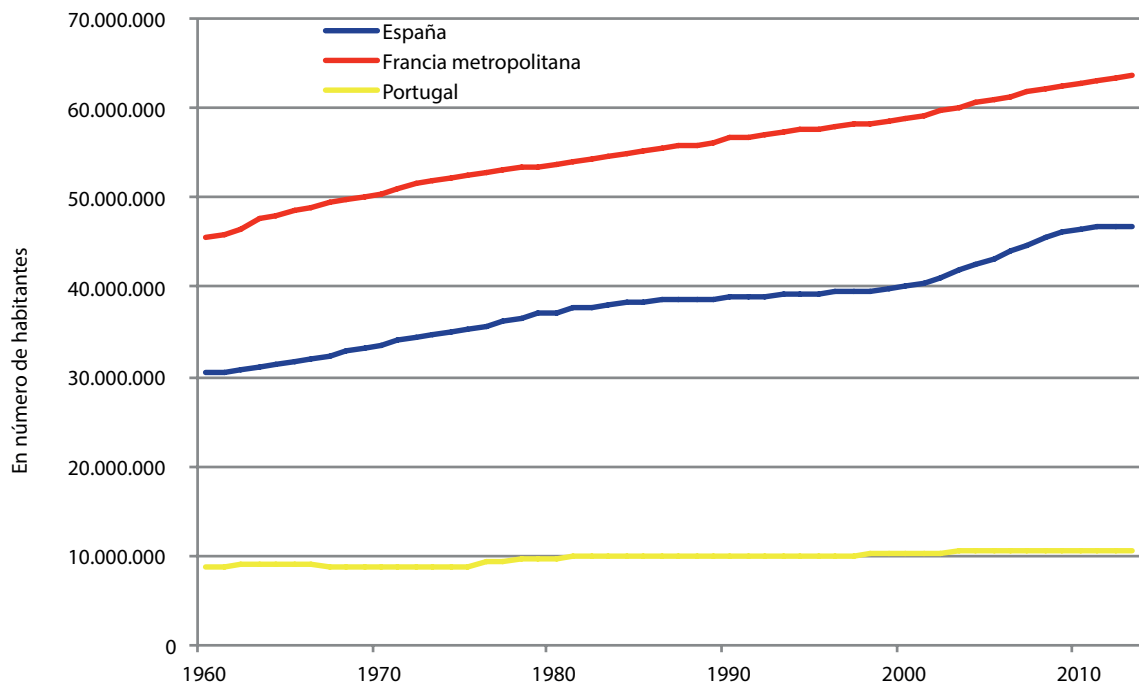
	Población (millones de habitantes)	Crecimiento de la población en 10 años (2004-2013)	Crecimiento anual de la población (2013-2012)	Densidad de población (hab/km ²)	% de la población europea
España	46,73	9,8%	-0,2%	92,3	9,3%
Francia*	63,66	5,2%	0,4%	117,0	12,7%
Portugal	10,49	0,1%	-0,5%	113,9	2,1%
UE-27	502,90	3,0%	0,2%	114,2	100%

*Francia metropolitana (no incluye los departamentos de Ultramar). Siempre que se hable de Francia se hará referencia a la Francia metropolitana.

Fuente: Eurostat. Población datos nacionales.



GRÁFICO 1. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE FRANCIA, ESPAÑA Y PORTUGAL ENTRE 1960 Y 2013



Fuente: Eurostat. Población datos nacionales

En 2013, Francia, España y Portugal concentraban cerca de un cuarto de la población total de la Unión Europea de los 27 (24,0%) con 120,87 millones de habitantes. Una proporción idéntica a la presentada en el OTP nº6, con datos del 2010, a pesar de las variaciones de población que se han producido a lo largo de estos años.

Durante los últimos diez años, Francia y España han tenido índices de crecimiento poblacional superiores a los de la UE-27: 9,8% para España y 5,2% para Francia, frente al 3,0% de la UE-27 en este período. Por su parte Portugal ha tenido un crecimiento inferior y casi nulo, un 0,1%. En cambio, analizando el crecimiento del último año, solamente Francia (0,4%) se sitúa por encima del valor de la UE-27 (0,2%). España y Portugal han sufrido descensos de población entre 2012 y 2013.

En 2013 las densidades de población de la Francia metropolitana, de Portugal y de la UE-27 son muy similares (117,0; 113,9 y 114,2 hab/km², respectivamente) mientras que el valor español es bastante inferior (92,3 hab/km²).



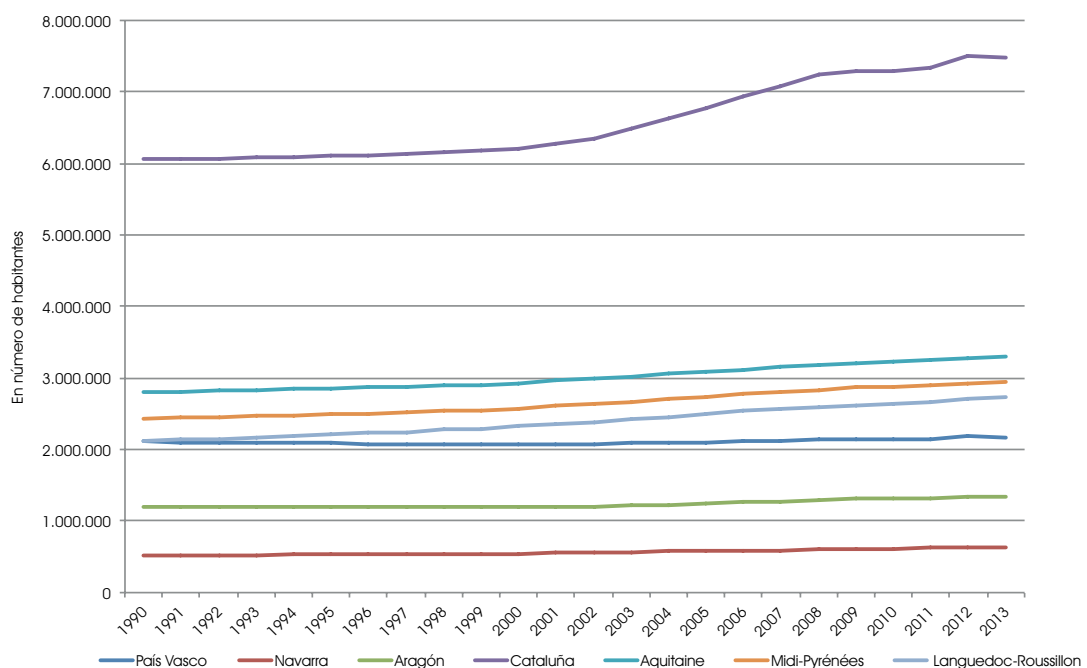
TABLA 2. POBLACIÓN DE LAS REGIONES PERIFÉRICAS DE LOS PIRINEOS EN 2013

	Población (millones de habitantes)	Porcentaje población entre 15 y 64 años	Crecimiento población en 10 años (2004-2013)	Crecimiento anual población (2012 -2013)	Densidad población (hab/km ²)
País Vasco	2,177	65,7%	3,9%	-0,35%	300,9
Navarra	0,639	66,0%	11,5%	-0,17%	61,5
Aragón	1,338	65,6%	8,9%	-0,41%	28,0
Cataluña	7,481	66,7%	12,7%	-0,45%	233,0
Aquitaine*	3,303	62,9%	8,1%	0,71%	80,0
Midi -Pyrénées*	2,947	63,3%	8,8%	0,72%	65,0
Languedoc- Roussillon*	2,727	62,1%	10,9%	1,03%	99,6

*Datos provisionales para 2013.

Fuente: Eurostat. Demografía. Datos regionales.

GRÁFICO 2. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE LAS REGIONES PRÓXIMAS A LOS PIRINEOS ENTRE 1990 Y 2013



Datos provisionales para las regiones francesas en 2013

Fuente: Eurostat. Demografía. Datos regionales

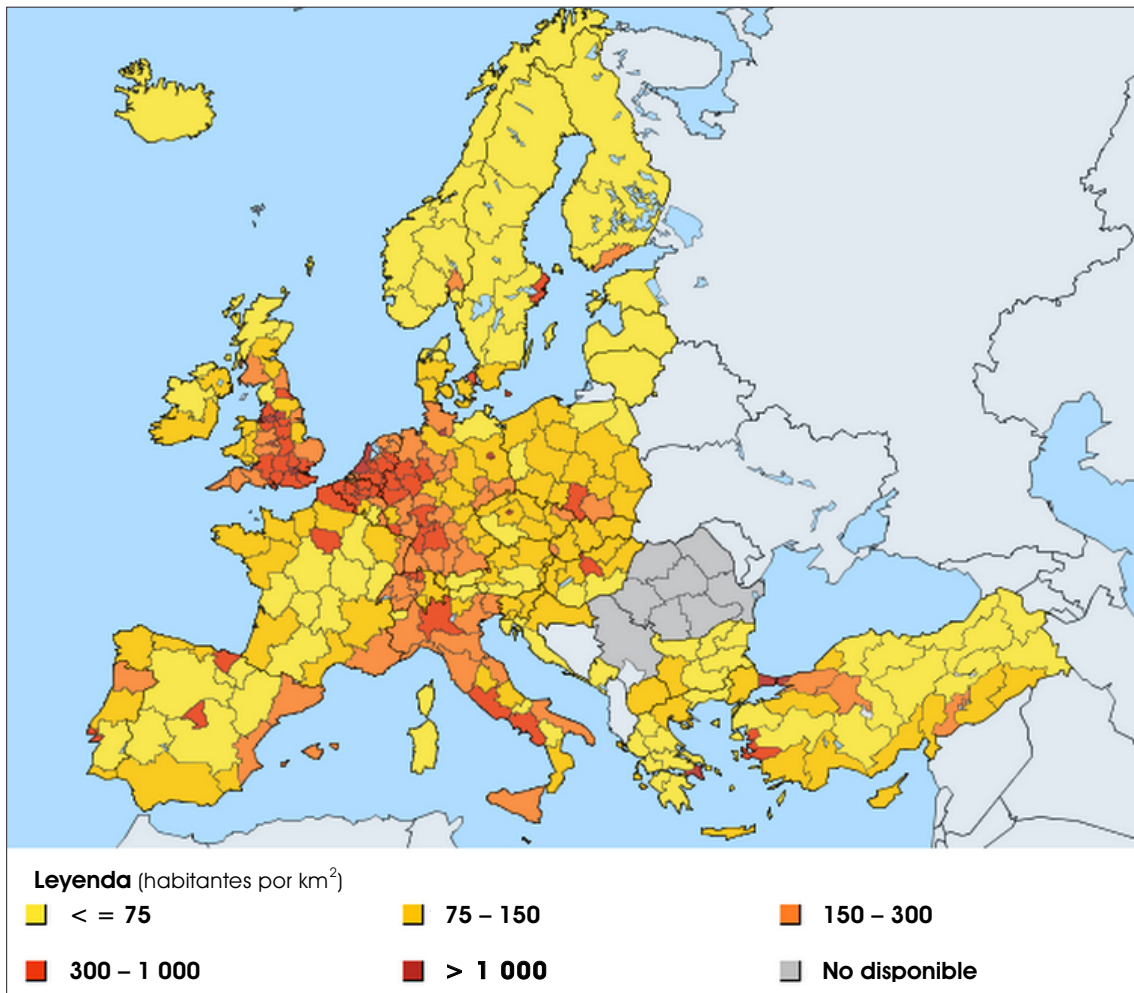
La población de las cuatro regiones fronterizas españolas representaba en 2013 casi una cuarta parte de la población de España (24,9%) con 11,635 millones de habitantes, y la población de las tres regiones francesas de los Pirineos el 14,1% de la población francesa, 8,977 millones de habitantes.

El crecimiento medio anual de la población de las 3 regiones francesas en los últimos 10 años fue de un 1%. Mientras que si se consideran las 4 regiones españolas la media anual entre 2004 y 2013 fue una décima superior (1,1%). Las cuatro regiones españolas vieron reducida su población en el 2013.



Comparando las categorías de edad en ambos lados de la frontera, el intervalo comprendido entre los 15 y 64 años representa el 66,3% dentro de las regiones españolas y el 62,8% dentro de las regiones francesas en el año 2013.

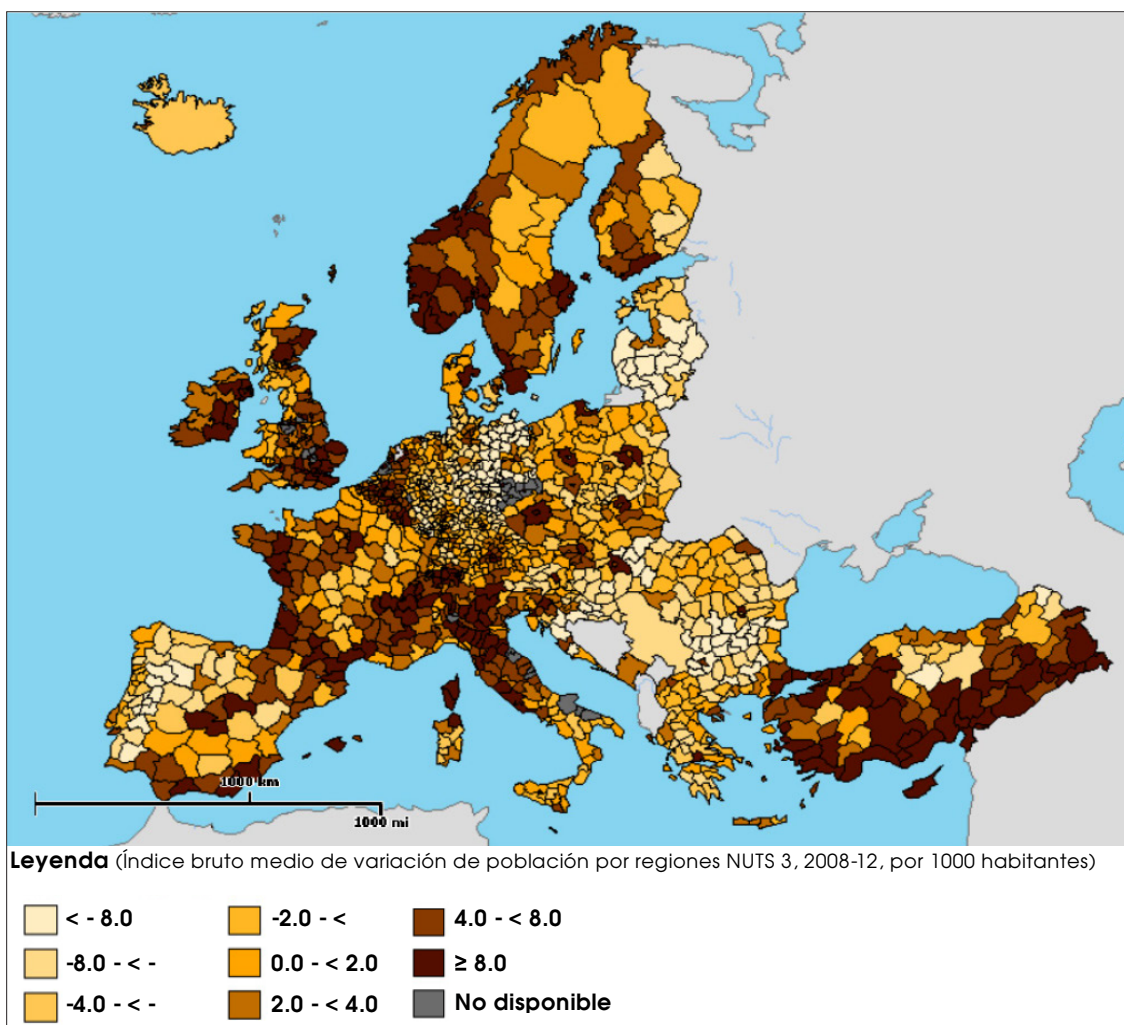
MAPA3: DENSIDAD DE POBLACIÓN EN EUROPA EN 2012



Fuente: Anuario Regional Eurostat 2014



MAPA 4. EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA DE EUROPA EN 2012



Fuente: Anuario Regional Eurostat 2014

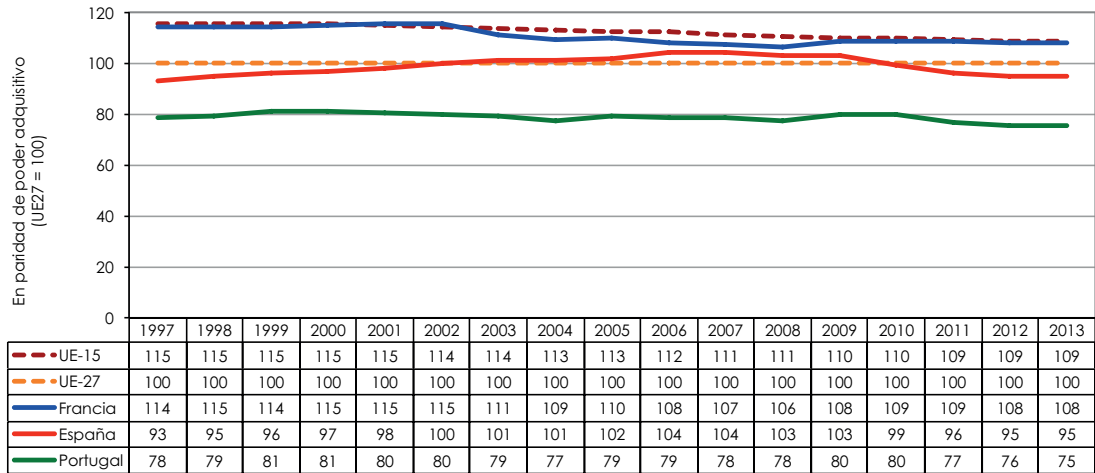
2.5. DATOS ECONÓMICOS GENERALES

En el gráfico 3 se representa la evolución del PIB per cápita en términos de paridad de poder adquisitivo (PPA²) cogiendo el valor de la Unión Europea de los 27 como el valor de referencia (UE-27=100).

² PPA: Paridad de poder adquisitivo. Es la suma final de cantidades de bienes y servicios producidos en un país, al valor monetario de un país de referencia. En este caso la referencia es la UE27.



**GRÁFICO 3. EVOLUCIÓN DEL PIB A PRECIOS DE MERCADO EN TÉRMINO DE PARIDAD DE PODER ADQUISITIVO (E27=100)
(PERÍODO 1997-2013)**



Fuente: Eurostat. Cuentas nacionales anuales (nama_gdp_c)

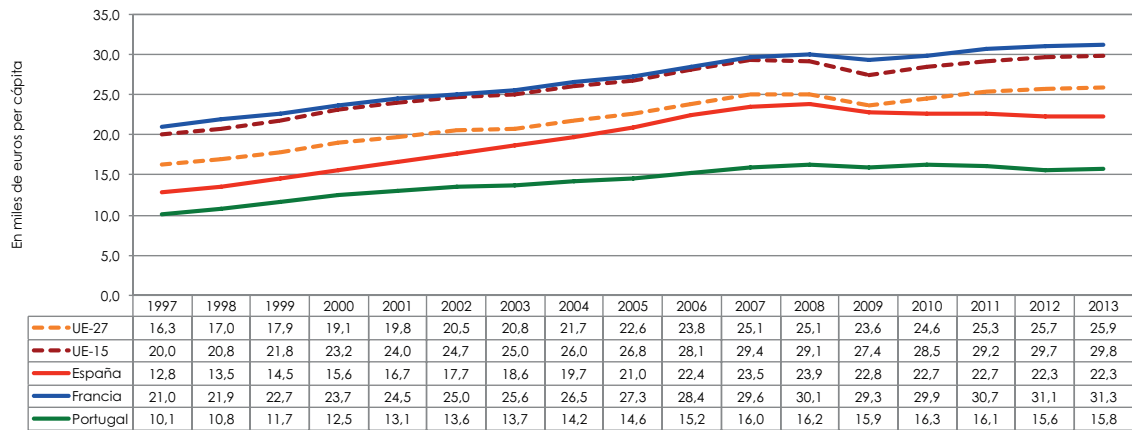
Los últimos datos publicados representan una estabilización de los valores del PIB a precios corrientes por habitante y en PPA. Las variaciones de los últimos tres años son inferiores a los 2 puntos porcentuales en los cuatro casos analizados (UE-15, Francia, España y Portugal). Si la comparación se establece con los datos publicados en el anterior número del OTP (número 6, año 2009) se observan unas variaciones significativas en España y Portugal. En este período la variación del PIB en PPA ha caído casi 8 puntos porcentuales para España y casi 6 puntos para Portugal. Este descenso representa que tanto España como Portugal han reducido las cantidades de bienes y servicios producidos, por habitante, respecto a los producidos por la UE-27. Francia también ha experimentado un descenso, aunque solo ha sido de un 0,5%, un valor mucho más reducido que los experimentados por los países ibéricos.

Por otro lado, Francia conserva los porcentajes similares a los de la antigua UE-15, que han caracterizado su comportamiento a lo largo de toda la serie histórica, ambos por encima de los valores de la UE-27, establecido como referencia. En cambio, tanto España como Portugal se sitúan por debajo. Según los datos publicados en el OTP 6 (valores del 2009), España ha pasado de producir unas cantidades de bienes y servicios, por habitante, superiores a las de la UE-27 a producir unas cantidades menores.

Presentados y analizados los valores relativos en lo que se refiere al PIB, en el Gráfico 4 se muestran los valores absolutos del PIB a precios de mercado en euros por habitante, para la UE-27, la antigua UE-15, Francia, España y Portugal.



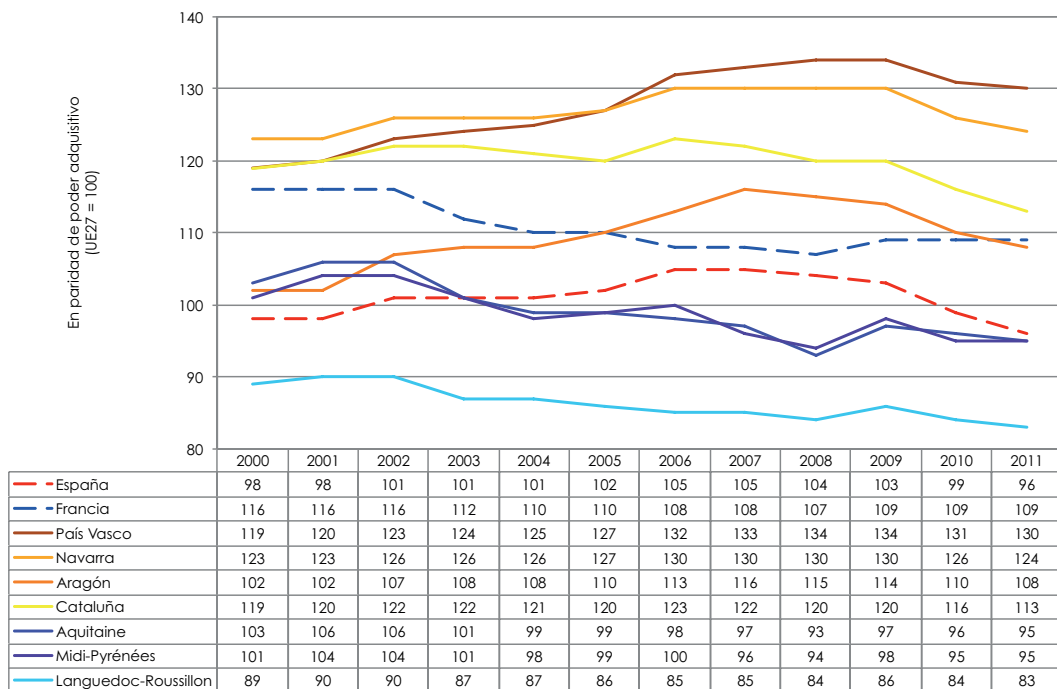
GRÁFICO 4: EVOLUCIÓN DEL PIB A PRECIOS DE MERCADO EN MILES DE EUROS PER CÁPITA (PERIODO 1997-2013)



Fuente: Eurostat. Cuentas nacionales anuales (nama_gdp_c)

Se aprecia que los valores de Francia continúan aumentando aunque de manera menos acelerada, siguiendo las tendencias de la UE-27 y la antigua UE-15. Sin embargo el PIB a precios de mercado para España y Portugal presenta una estabilización en los últimos años.

GRÁFICO 5: EVOLUCIÓN DEL PIB DE LAS REGIONES FRONTERIZAS DE LOS PIRINEOS EN TÉRMINOS DE PARIDAD DE PODER ADQUISITIVO (UE27=100), POR HABITANTE



Fuente: Eurostat. Cuentas anuales regionales (nama_r_e2gdp)

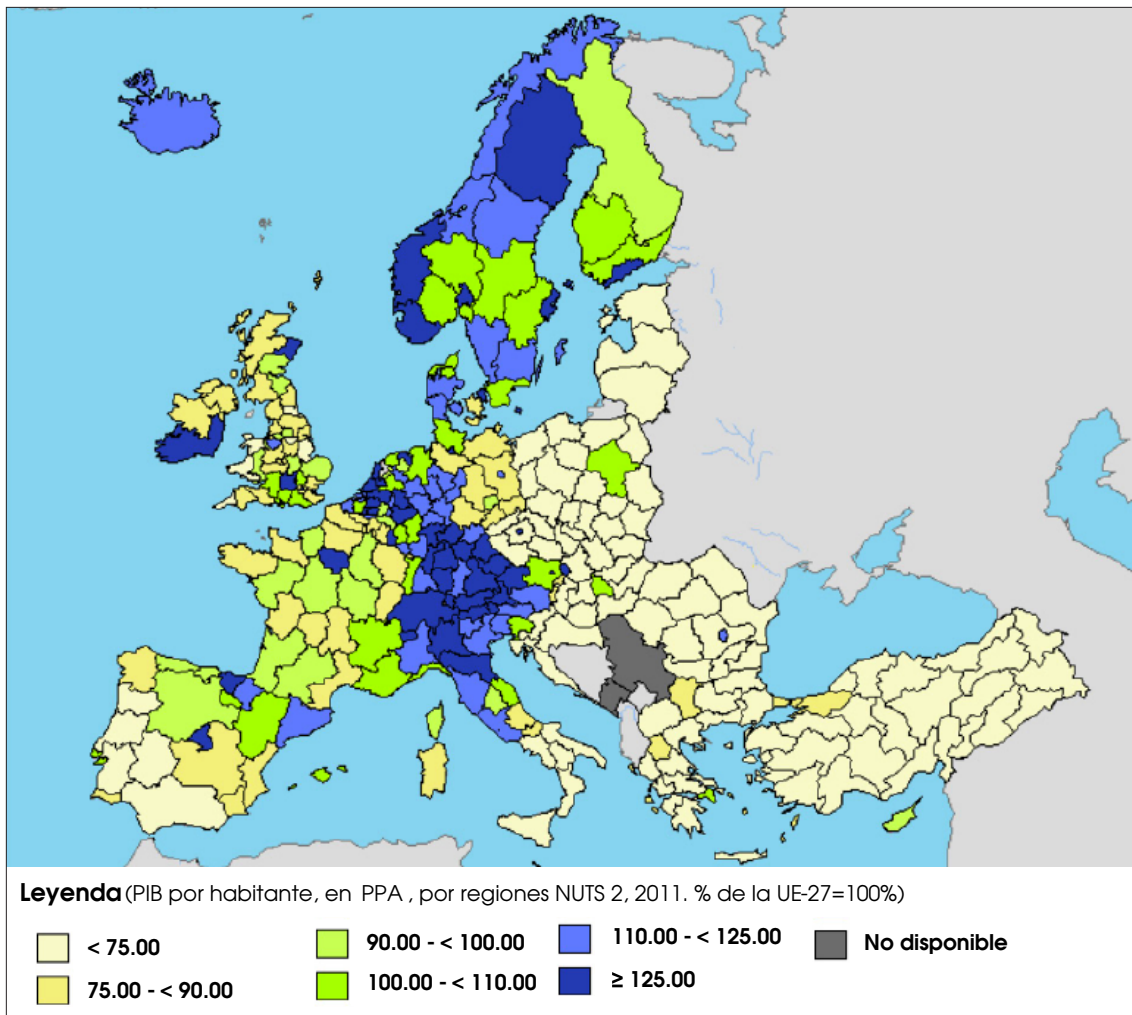
A pesar de que el valor del PIB francés en PPA por habitante es superior al español, en las regiones limítrofes de ambos países la situación es la contraria. Es decir, todas las regiones fronterizas españolas tienen unos valores de PIB superiores a los de las regiones fronterizas francesas.



Si se comparan los últimos datos disponibles con los publicados en el OTP nº6 (datos del año 2008), puede verse que el comportamiento de las regiones es muy similar al del país del que forman parte. Las regiones francesas se caracterizan por un comportamiento del PIB estable en el tiempo, con variaciones inferiores o iguales a un 2% entre 2008 y 2011. Las regiones españolas han experimentado unas variaciones más pronunciadas, que se sitúan entre el 4% y el 7% entre 2008 y 2011.

Desde el 2008 las regiones españolas se caracterizan por un descenso del valor porcentual del PIB en paridad de poder adquisitivo por habitante.

MAPA 5. PIB REGIONAL EN LA UE-27 (2012) EXPRESADO EN PPA



Fuente: Anuario Regional Eurostat 2014



2.6. EL COMERCIO EXTERIOR

El comercio exterior de España y Portugal con Europa (UE-27 más los países candidatos a unirse a la UE más el resto de la Europa geográfica) en el año 2012 fue de 346,81 miles de millones de euros que se repartieron tal como se refleja en la Tabla 3.

**TABLA 3. INTERCAMBIOS COMERCIALES ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL CON LA EUROPA GEOGRÁFICA EN 2012
(EN MILES DE MILLONES DE EUROS)**

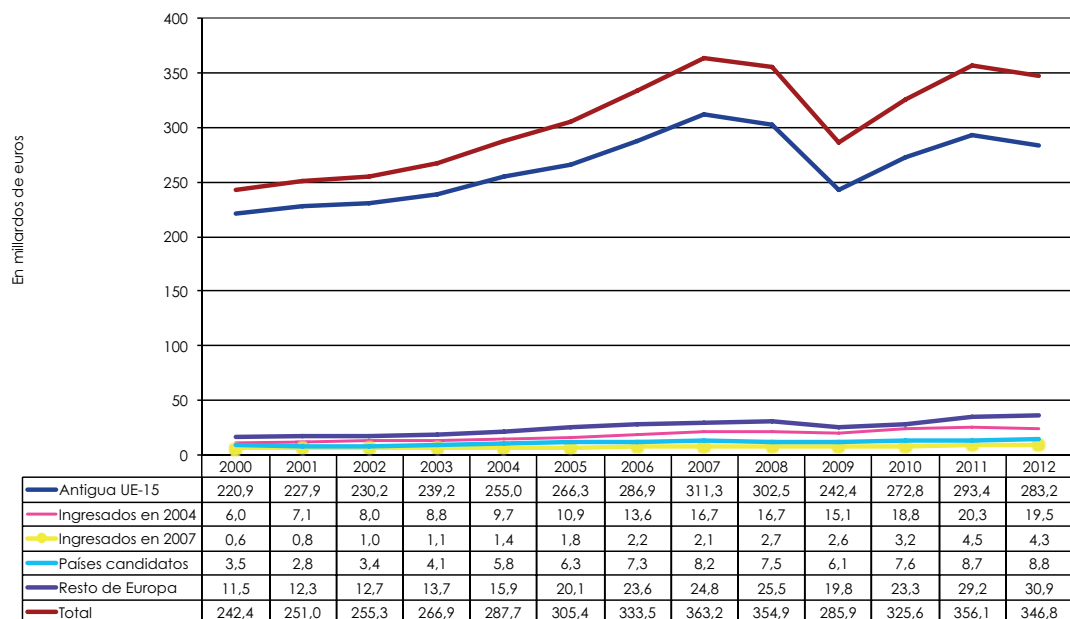
	Importaciones			Exportaciones			Total		
	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal
Antigua UE-15	122,9	20,8	143,7	118,9	20,5	139,5	241,8	41,4	283,2
Países ingresados en 2004	8,5	1,2	9,7	8,6	1,1	9,7	17,2	2,3	19,5
Países ingresados en 2007	1,4	0,3	1,7	2,3	0,3	2,6	3,7	0,6	4,3
Países candidatos a la UE	3,2	0,1	3,4	5,1	0,4	5,4	8,3	0,5	8,8
Resto de Europa	15,5	1,8	17,3	12,5	1,1	13,6	28,1	2,9	30,9
Total	151,6	24,3	175,9	147,5	23,4	170,9	299,1	47,8	346,8

Fuente: Eurostat. Comercio exterior

La mayoría de los intercambios tienen como origen y destino la UE-25, y más concretamente los países miembros de la antigua UE-15, que representan un 82% de los intercambios. A continuación les siguen los países del resto de Europa y aquellos ingresados en 2004 con un 9% y un 6% respectivamente. La distribución del total de importaciones y exportaciones es muy equilibrada, con una distribución 51% - 49%.

El Gráfico 6 muestra la evolución de los intercambios comerciales de España y Portugal durante el período 2000-2012.

GRÁFICO 6: EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON LA EUROPA GEOGRÁFICA ENTRE 2000 Y 2012 (EN MILLARDO DE EUROS)



Fuente: Eurostat. Comercio exterior



Después de un par de años de caída de los intercambios comerciales con Europa, en los años 2010 y 2011 se produjo una importante recuperación, creciendo un 14% y un 9% respectivamente el total de los intercambios comerciales de España y Portugal. Sin embargo, en el 2012 se registró una caída del 3%, a pesar de que los intercambios crecieron con los países candidatos a la Unión Europea y con aquellos clasificados como resto de Europa.

En la Tabla 4 se recogen los intercambios comerciales de España y Portugal con Europa en términos de volumen de mercancías transportadas, divididos en importaciones y exportaciones. El total de estos intercambios fue de 195,98 millones de toneladas en 2012.

**TABLA 4: INTERCAMBIOS COMERCIALES ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL CON LA EUROPA GEOGRÁFICA EN 2012
(EN MILLONES DE TONELADAS)**

	Importaciones			Exportaciones			Total		
	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal
Antigua UE-15	53,9	8,9	62,8	66,1	10,2	76,2	120,0	19,1	139,1
Países ingresados en 2004	2,7	0,3	3,1	3,8	0,4	4,1	6,5	0,7	7,2
Países ingresados en 2007	1,7	0,6	2,3	1,1	0,1	1,1	2,8	0,7	3,5
Países candidatos a la UE	2,2	0,2	2,3	3,3	0,3	3,7	5,5	0,5	6,0
Resto de Europa	28,6	3,0	31,6	7,7	0,9	8,6	36,3	3,9	40,2
Total	89,1	13,0	102,2	82,0	11,8	93,8	171,1	24,9	196,0

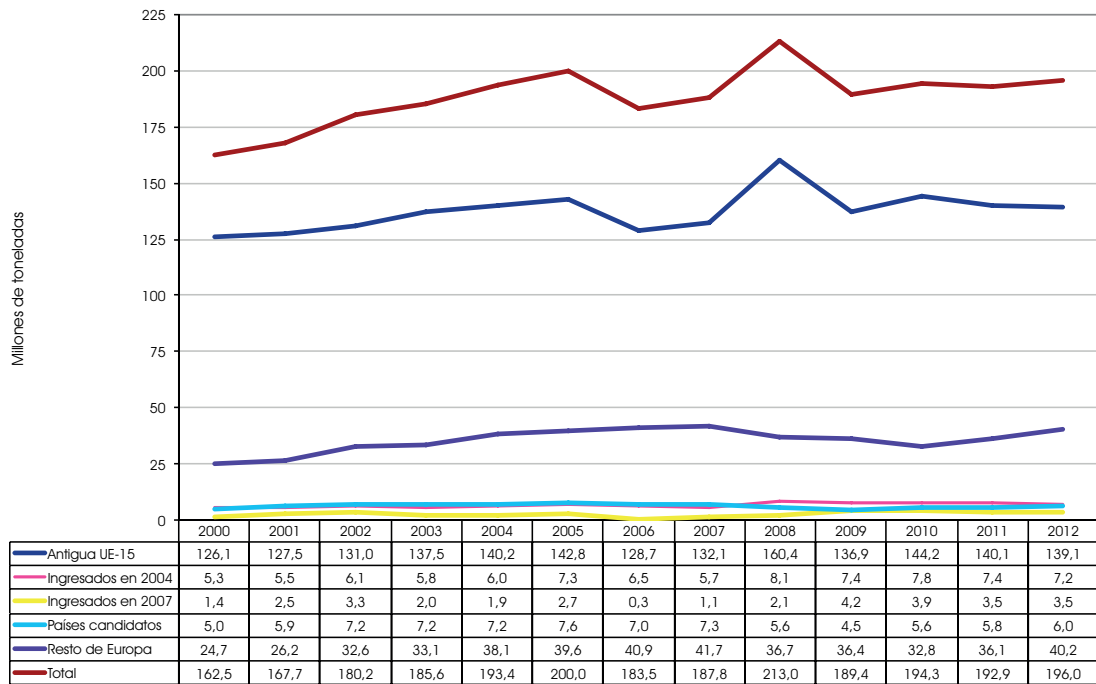
Fuente: Eurostat. Comercio exterior

Se observa nuevamente que el volumen del total de importaciones y exportaciones es muy equilibrado, con una distribución 52% - 48%. Sin embargo, los porcentajes relativos al volumen de mercancía intercambiada según socio comercial, difieren de los observados en términos económicos, especialmente en lo que se refiere a los países de la antigua UE-15 y a aquellos clasificados como resto de Europa. En términos de volumen, la antigua UE-15 representaba el 71% de los intercambios y el resto de Europa el 21%, cuando en términos económicos eran el 82% y 9% respectivamente. La diferencia es todavía más significativa en las importaciones, donde la antigua UE-15 representa el 62% de los intercambios y el resto de Europa el 31% en volumen. En términos económicos, estos porcentajes son del 82% y del 10% respectivamente.

El Gráfico 7 refleja la evolución de los intercambios comerciales del conjunto España-Portugal con los países del resto de Europa entre los años 2000 y 2012.



GRÁFICO 7: EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR ENTRE EL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON LA EUROPA GEOGRÁFICA DURANTE EL PERIODO 2000-2012 (EN MILLONES DE TONELADAS)



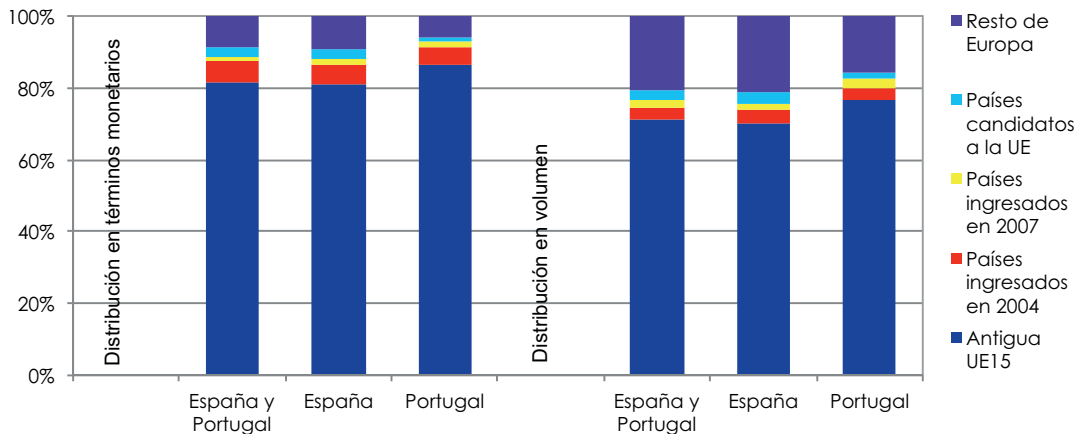
Fuente: Eurostat. Comercio exterior

En el período 2000-2012 el comercio exterior (en volumen) de España y Portugal con los países del resto de la Europa geográfica ha aumentado un 1,7% de media anual.

Después de la fuerte caída producida en el año 2009 en el volumen de mercancías intercambiadas entre la Península Ibérica y Europa, se observa que este valor tiende a estabilizarse a partir de 2010.

En el Gráfico 8 se muestra la distribución del comercio exterior de España y Portugal con los otros países de la Europa geográfica en volumen y en términos económicos.

GRÁFICO 8: COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y DE PORTUGAL CON LA EUROPA GEOGRÁFICA EN 2012



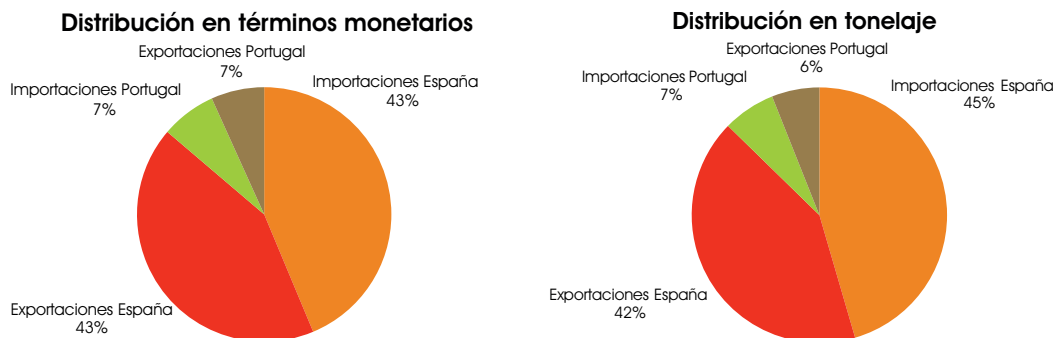
Fuente: Eurostat. Comercio exterior



En el gráfico anterior se observa la importancia del comercio exterior de la Península Ibérica con la UE-15 (71% en volumen y 82% en unidades monetarias), y las diferencias existentes en términos económicos y de volumen con los países que forman el resto de Europa.

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

GRÁFICO 9: PORCENTAJE DE ESPAÑA Y DE PORTUGAL EN EL COMERCIO DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON LA EUROPA GEOGRÁFICA EN 2012



Fuente: Eurostat. Comercio exterior

En el Gráfico 9 se observa que España representa un porcentaje mayor (87% en volumen y 86% en unidades monetarias) que Portugal (13% en volumen y 14% en unidades monetarias) en los intercambios con el resto de países de Europa. Además permite visualizar la situación de la balanza comercial de la Península Ibérica en relación al continente europeo, en términos de volumen y económicos.

Tanto para España como para Portugal, la distribución entre importaciones y exportaciones es muy similar, ya sea en términos monetarios (51% - 49%) o en volumen de mercancías (52% - 48%), lo que indica una balanza comercial muy equilibrada para el conjunto de la Península Ibérica.

En comparación con los datos publicados en el OTP nº6, estos valores representan un destacado crecimiento relativo de las exportaciones respecto a las importaciones, ya que en el anterior OTP las exportaciones peninsulares eran el 43% y el 40% de los intercambios comerciales en términos monetarios y en volumen, respectivamente.

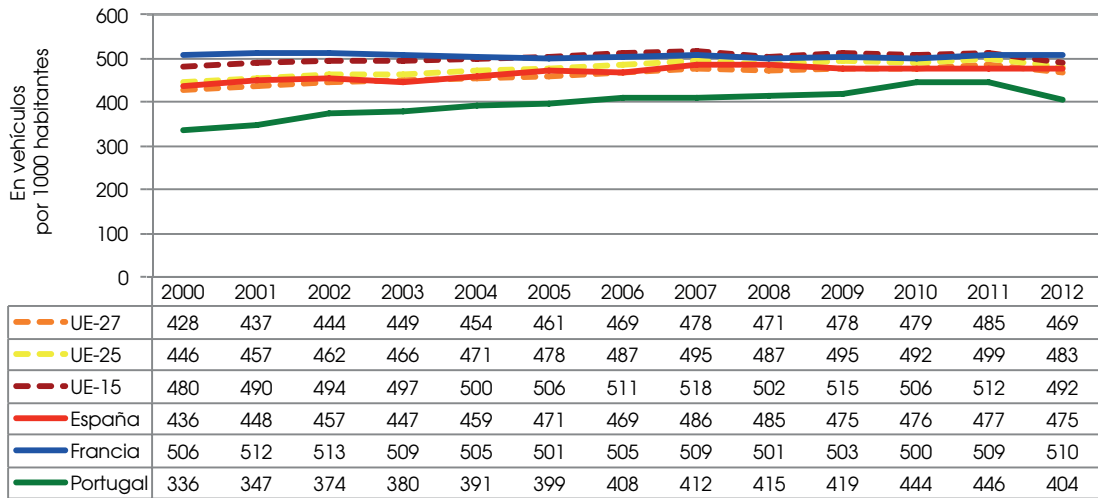
2.7. LAS TASAS DE MOTORIZACIÓN

Se incluye a continuación la información publicada por la Comisión Europea relativa a la tasa de motorización, elaborada a partir de los datos procedentes de los Estados miembros. Cabe señalar que en la Unión Europea no existe una definición común de la tasa de motorización, por lo que los datos que se recogen a continuación pudieran representar distintas formas de medir la misma realidad.

El Gráfico 10 muestra la evolución de la tasa de motorización en España, Portugal, Francia y en el conjunto de países que formaron la antigua UE-15 y las más recientes UE-25 y UE-27.



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



Fuente: Eurostat.

Nota: Eurostat no dispone de los datos de stock de vehículos de todos los países en los años de estudio, de modo que la información mostrada a partir del año 2009 no es comparable con la de años anteriores. Para 2009, faltan los datos de Dinamarca y el Reino Unido; para 2010, los de Dinamarca y Francia; para 2011, los de Dinamarca, Grecia, Francia y Chipre y para 2012, Dinamarca, Grecia, Francia, Italia y Suecia. Los datos que se muestran para Francia en el período 2010- 2012 se han obtenido del documento "Chiffres clés du transport" del Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Énergie.

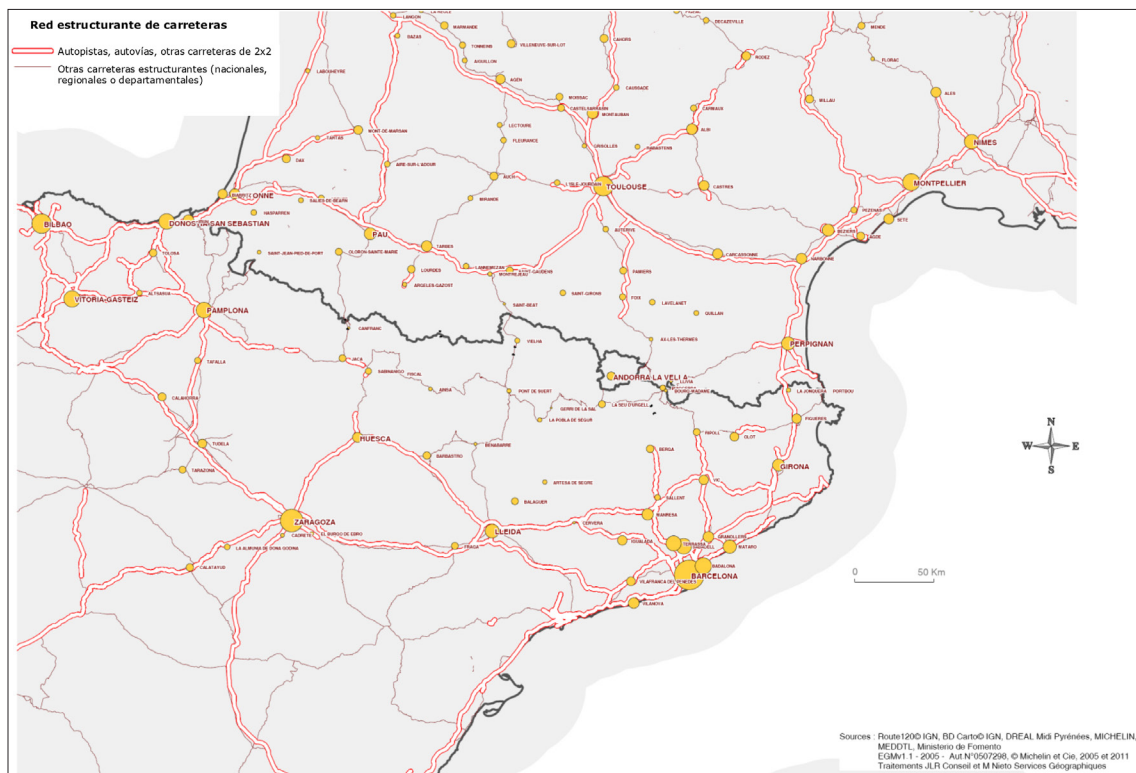
3 LAS INFRAESTRUCTURAS

3.1. CARRETERAS

3.1.1. RED PIRENAICA DE CARRETERAS

La conexión viaria entre España y Francia está formada por un conjunto de carreteras de diferente categoría, entre las que destacan las autopistas situadas en los dos extremos de los Pirineos: la AP-7/A9 en la fachada mediterránea y la AP-8/A63 en la fachada atlántica.

MAPA 6. RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS EN LA ZONA PIRENAICA (2013)



Fuente: Ministerio de Fomento, DG Carreteras et Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

En la Tabla 5 se detallan las 26 carreteras que atraviesan la frontera franco-española, más otra vía que une España y Francia a través del Principado de Andorra. Los pasos fronterizos **destacados** en negrita son los que se consideran más importantes.

La circulación de vehículos pesados se encuentra restringida o prohibida en algunos puntos:

- En el lado atlántico, y por parte francesa, en las carreteras RN 10 y RD 912 la circulación de vehículos pesados de más de 7,5 toneladas está prohibida (excepto para servicios locales), teniendo como alternativa los puentes que atraviesan el río Bidasoa.



- En el lado mediterráneo, y por parte francesa, el paso de Le Perthus está prohibido para camiones de más de 11 toneladas. En el caso de la carretera RN 114, la circulación está prohibida para camiones de más de 20 toneladas entre Port-Vendres y la frontera.
- En la RN 20 hacia Bourg Madame 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 afectados por esta prohibición se traslada al paso de Puigcerdá-Llívia.

TABLA 5: PUNTOS DE PASO FRONTERIZO DE LOS PIRINEOS

LADO FRANCÉS		LADO ESPAÑOL	
Carretera	Identificación del paso	Identificación del paso	Carretera
RD 912	Hendaye	Irún	GI-636-H
RN 10	Hendaye (Béhobie) - Bourdeaux	Donostia/San Sebastián - Irún	GI-636
A 63	Hendaye (Biriattou) - Bayone	Donostia/San Sebastián - Irún	A-8-A
RD 404	Col d'Íbardin	Puerto de Ibardín	NA-1310
RD 406	Sare Ouest	Puerto de Lizuñaga	NA-4410
RD 306	Col de Lizarrieta	Etxalar - Lizarreta	NA-4400
RD 20	Ainhoa - Dancharia - Bayone	Pamplona - Landibar	N-121-B
RD 949	St. Etienne de Baygorry	Erratzu - Izpegui	NA-2600
RD 58	Col d'Urquiaga (Esnazu)	Eugi - Olaberri	N-138
RD 933	St. Jean Pied-de-Port - Orthez	Pamplona - Roncesvalles - Valcarlos	N-135
RD 26	Larrau - Tardets	Ochagavía	NA-2011
RN 132	Pierre St. Martin - Arette	Isaba - Piedra de San Martín	NA-1370
RN 134	Somport (tunnel) - Pau	Huesca - Somport (túnel)	N-330
RN 134	Somport - Pau	Huesca - Somport	N-330
RD 934	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
RN 125	Fos - Montréjeau	Lleida - Vielha - Les	N-230
RN 22	Andorre - Ax - Toulouse	Lleida - La Seu d'Urgel - Andorra	N-145
RD 68	Puigcerdá - Llívia	Puigcerdá - Llívia	N-154
RN 20	Bourg-Madame - Toulouse	Barcelona - Puigcerdá	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
RN 9	Le Perthus - Perpignan	Barcelona - La Jonquera	A-2
A 9	Le Boulou - Perpignan	Barcelona - La Jonquera	AP-7
RD 114	Cerbère - Perpignan	Barcelona - Figueres - Port Bou	N-260

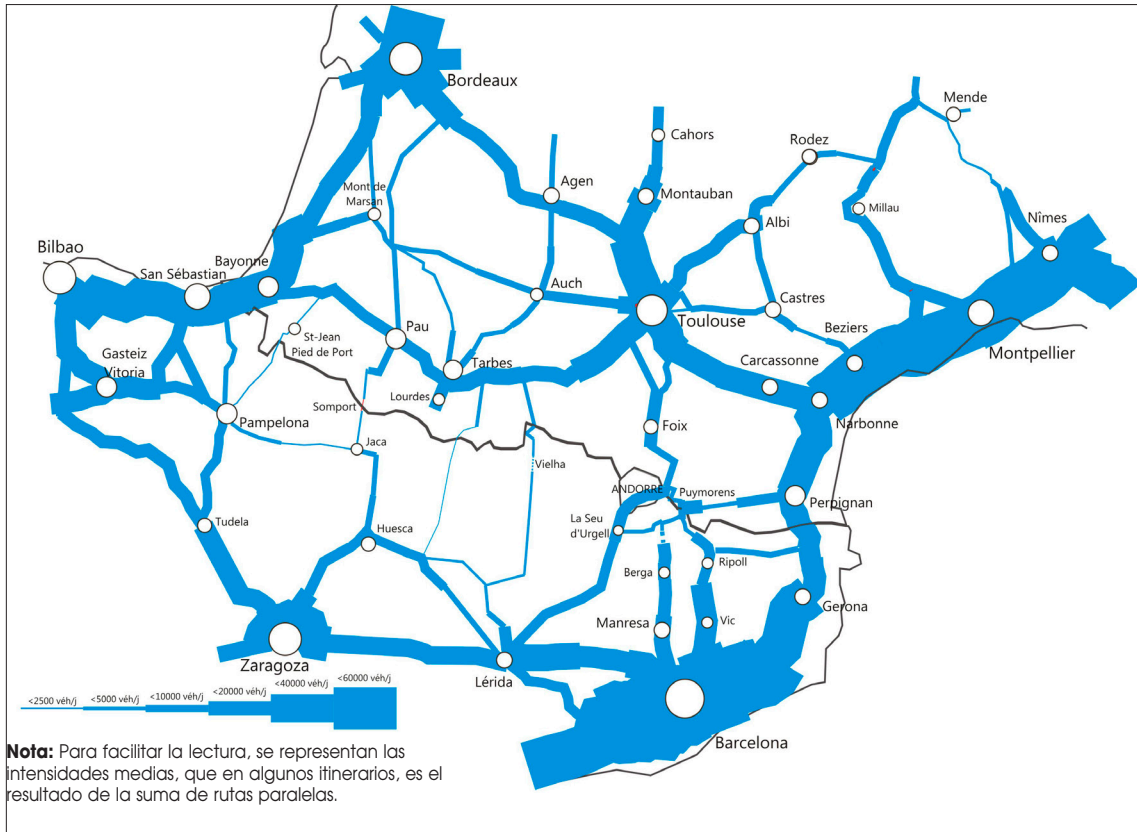
Fuente: Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, y Ministère de l'Écologie, du développement et de l'Énergie



3.1.2 TRÁFICO TOTAL

El Mapa 7 muestra la intensidad media diaria (IMD) en los principales pasos fronterizos en 2013.

MAPA 7. INTENSIDAD MEDIA DIARIA EN LOS PASOS FRONTERIZOS MÁS IMPORTANTES EN LA ZONA PIRENAICA EN 2013



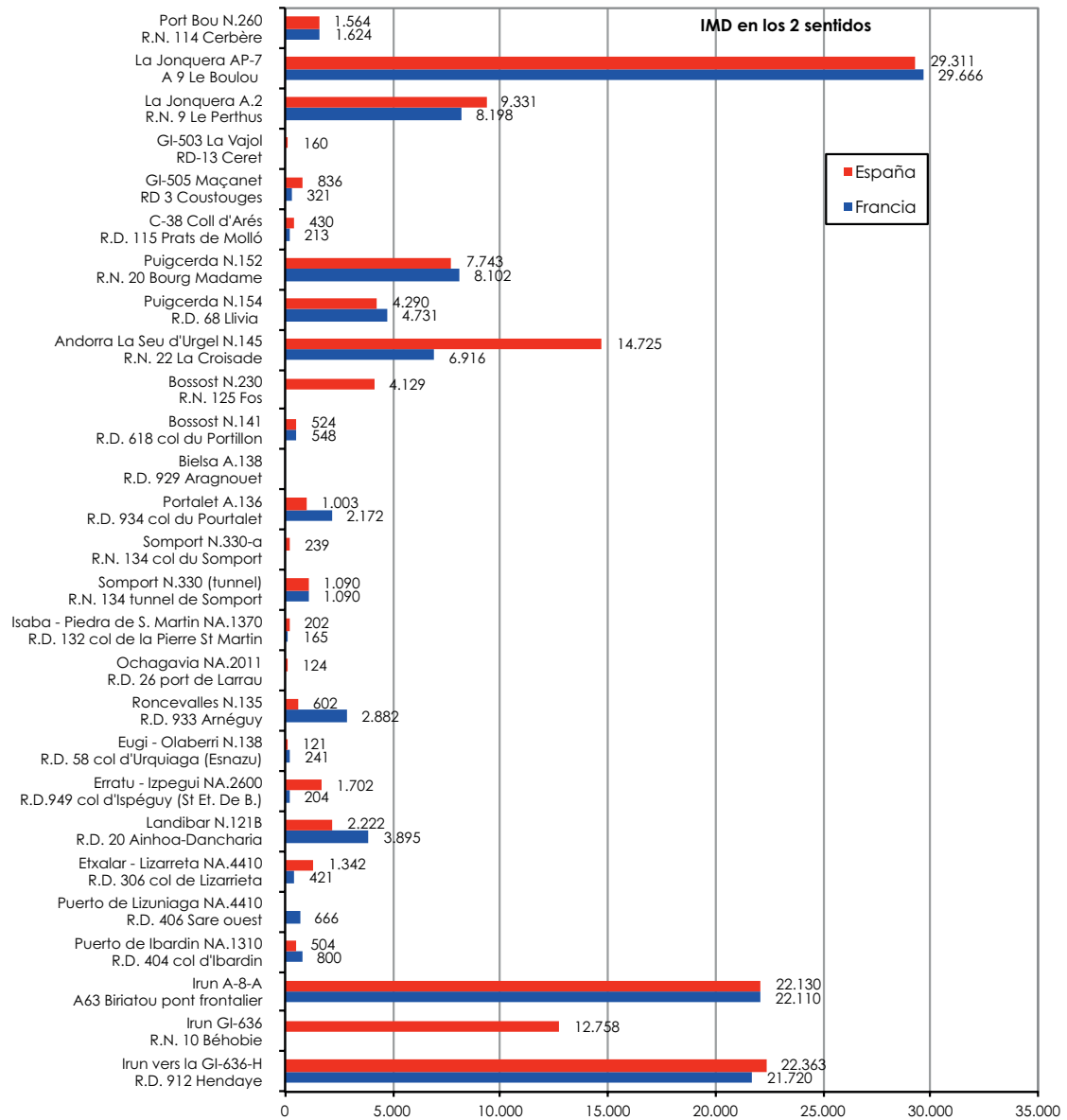
Fuente: Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Se ha estimado que 134.600 vehículos atravesaron diariamente la frontera hispano-francesa durante el año 2013. Este valor supone un incremento del 0,3% en relación al valor de 2012 (134.300 vehículos). El tráfico generado en los itinerarios atlántico y mediterráneo de los Pirineos representa el 72% del total (71% en 2012).

El Gráfico 11 refleja la intensidad media diaria (IMD) del conjunto de vehículos en los pasos fronterizos del año 2013.



GRÁFICO 11. IMD ANUAL DE LOS PASOS FRONTERIZOS EN EL AÑO 2013



Fuente: Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, y Autoroutes du Sud de la France (ASF).

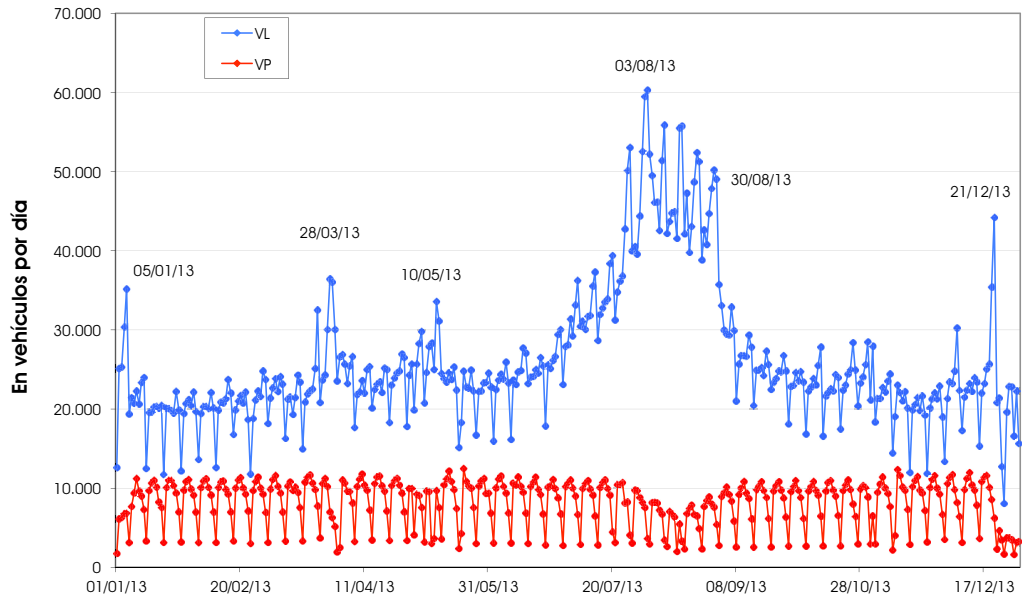
En el gráfico anterior se observan dos aspectos destacables. Uno es la diferencia en los valores registrados del lado español y del lado francés en el itinerario Andorra-La Seu d'Urgell N-145 / RN 22 La Croisade. Esta diferencia (7.800 vehículos), se debe a que no se cruza realmente una frontera entre España y Francia, sino que se atraviesa el país andorrano para comunicar ambos países, de modo que la distancia entre las dos estaciones de aforo es considerable. El otro aspecto a destacar es la falta de datos en el itinerario Bielsa A-138-R.D. 929 Aragnouet, debido a que el túnel que une los dos países estuvo en obras durante parte del año, afectando a las estaciones de aforo.

Las carreteras que soportan más tráfico son las autopistas litorales, la A63 – AP8 en la vertiente atlántica y la A9 – AP-7 en la mediterránea, así como el puente de Saint Jacques entre Irún y Hendaya en el lado atlántico (GI-636-H / RD912).



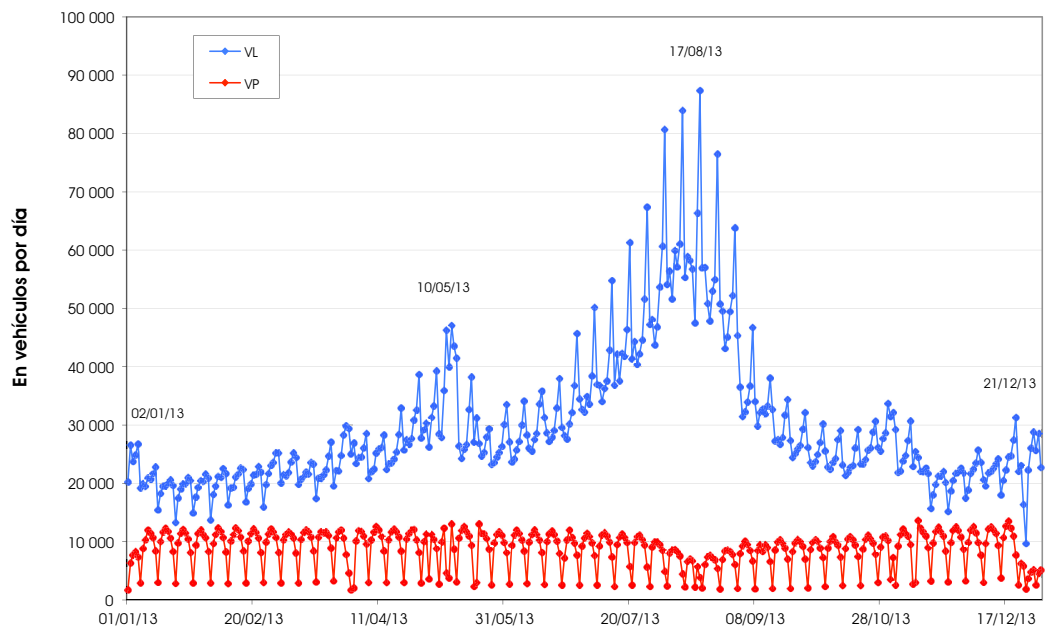
Los Gráficos 12 y 13 muestran una representación de los tráficos diarios de las dos autopistas.

GRÁFICO 12. EVOLUCIÓN DIARIA DEL TRÁFICO EN LA AUTOPISTA A63 EN 2013 (BIRIATOU)



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

GRÁFICO 13. EVOLUCIÓN DIARIA DEL TRÁFICO EN LA AUTOPISTA A-9 EN 2013 (LE PERTHUS)



Fuente: ASF.

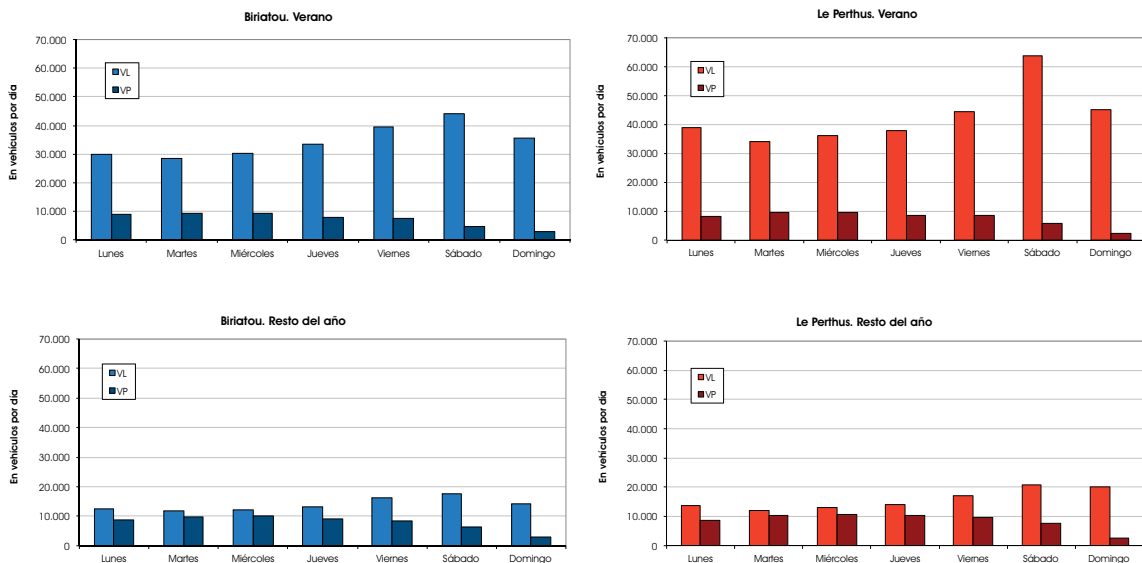


Del análisis de dichos gráficos, se pueden obtener las siguientes conclusiones:

- Durante los meses de verano (julio y agosto) ambas autopistas registran un fuerte incremento de sus intensidades de tráfico. El valor máximo de circulación de vehículos ligeros en ambas autopistas se produce en el mes de agosto, debido a las vacaciones estivales. Al mismo tiempo, se observa una disminución de la intensidad de vehículos pesados, lo que posiblemente se deba a restricciones especiales por operación salida o retorno.
- Otros máximos relativos de intensidad de circulación de vehículos ligeros se registran con motivo de las vacaciones de Navidad y Semana Santa. En el caso de la A63 se observa otro pico importante el 29 de marzo, coincidente con el día de Pentecostés (1 de mayo en 2013), que fue festivo en algunas comunidades autónomas de España.
- Si se analiza la variación del tráfico durante el período semanal, se observa que el valor máximo de tráfico de vehículos ligeros se da durante el fin de semana (más concretamente los sábados). En el caso del tráfico pesado, los valores mínimos se producen los domingos debido a las restricciones de circulación.

En el gráfico 14 se representa la intensidad media de los días de la semana para los meses de julio y agosto, y del conjunto de los meses restantes.

GRÁFICO 14. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN LAS AUTOPISTAS LITORALES POR DÍA DE LA SEMANA EN 2013



Fuente: ASF.

En el Gráfico 14 se observa que:

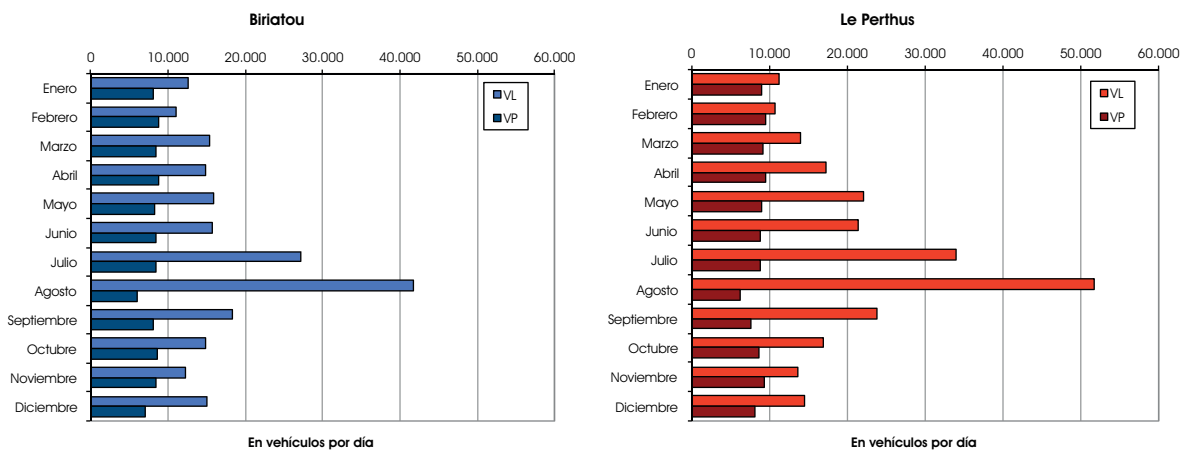
- En los cuatro gráficos se observa que el sábado es el día de la semana en que circulan más vehículos ligeros (20.722 V.L./día por Le Perthus y 17.524 V.L./día por Bariatou durante el periodo no estival y 63.874 V.L./día por Le Perthus y 44.002 V.L. por Bariatou durante el periodo estival), y los domingos el que circulan menos vehículos pesados (2.613 V.P./día por Le Perthus y 2.835 V.P./día por Bariatou durante el periodo no estival y 2.289 V.P./día por Le Perthus y 2.759 V.P./día por Bariatou durante el periodo estival).



- El martes es el día de la semana en el que hay una menor diferencia entre el tráfico de vehículos ligeros y pesados. En un día martes de verano, pasan por Le Perthus 24.690 más ligeros que pesados, 19.169 en el caso de Biriattou. En el periodo que corresponde al resto del año, por Le Perthus pasan 1.899 más vehículos ligeros que pesados, 1.883 en el caso de Biriattou.
- Ambas carreteras soportan más tráfico en verano que en los otros periodos, sobre todo en el caso de la A9 que, por ser un paso importante de flujo turístico veraniego, pasa de tener IMD's entre 43.000 y 70.000 vehículos en verano, a valores comprendidos entre 22.000 y 29.000 el resto del año.

En el gráfico siguiente se muestra la intensidad media de circulación para los distintos meses del año, tanto de vehículos ligeros como de vehículos pesados.

GRÁFICO 15. TRÁFICOS MEDIOS MENSUALES EN LAS AUTOPISTAS LITORALES EN 2013



Fuente: ASF.

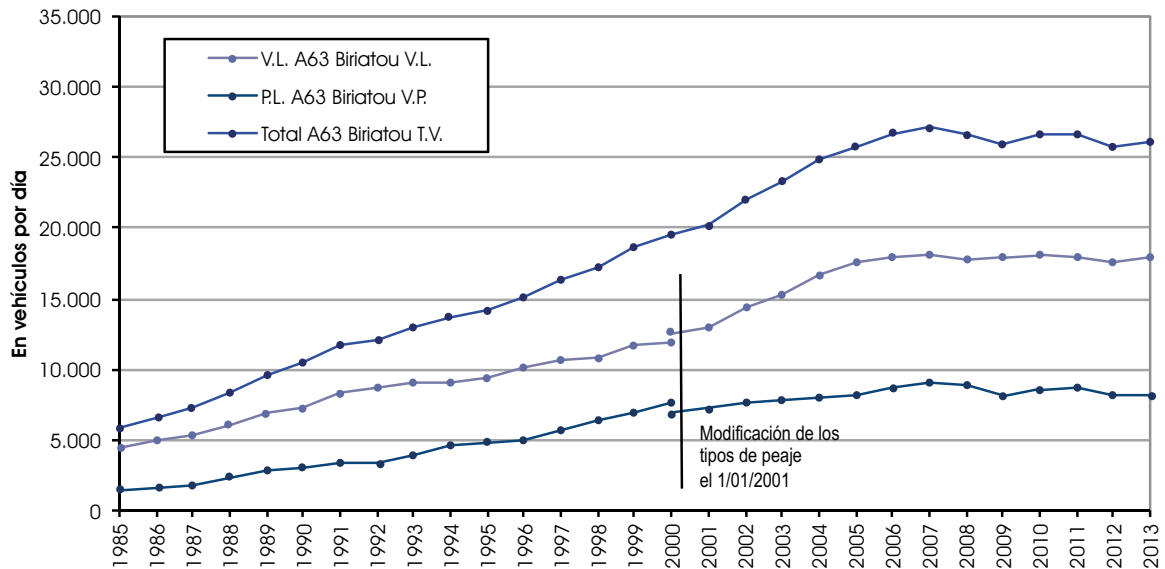
- Se observa nuevamente el aumento del tráfico de vehículos ligeros en verano y la disminución, aunque menos acentuada, del tráfico de vehículos pesados en esta época. En general, ambos pasos fronterizos tienen unas intensidades de tráfico muy similares. La mayor diferencia se encuentra en el flujo de vehículos ligeros durante el periodo estival, cuando circulan cerca de 34.400 V.L./día por Biriattou y 42.900 V.L./día por Le Perthus.

En el gráfico 16 se representa la evolución de la intensidad media diaria de vehículos ligeros, de vehículos pesados, y total, para el período 1985-2013.

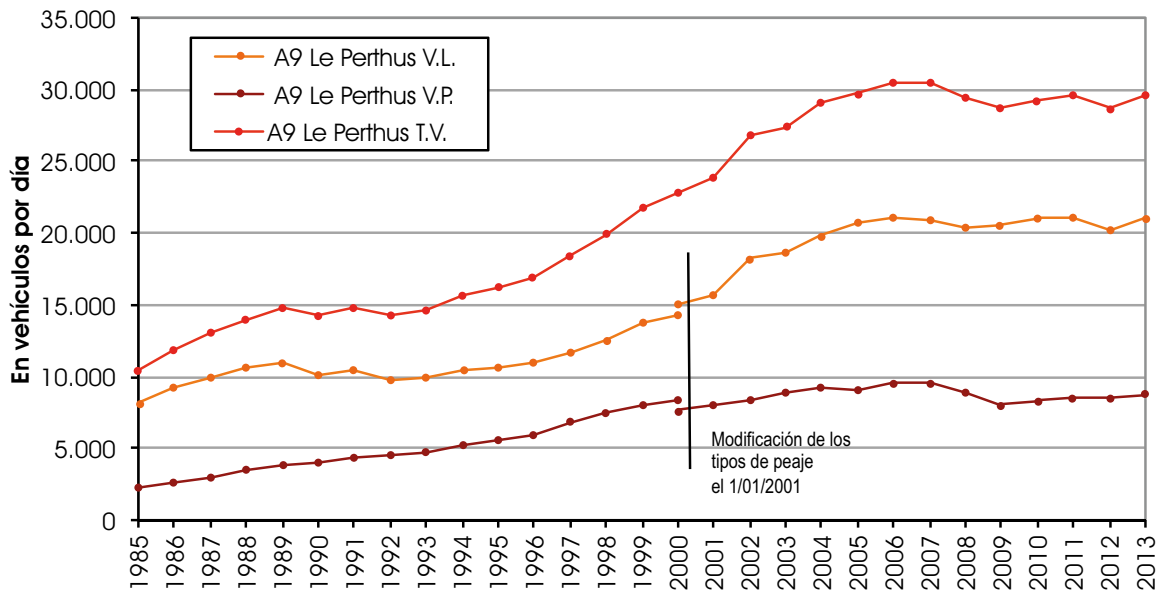


GRÁFICO 16. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MEDIO ANUAL EN LAS DOS AUTOPISTAS

BIRIATOU (A63)



LE PERTHUS (A9)



Fuente: ASF

En el gráfico anterior se observa una primera etapa, comprendida entre el año 2000 y el 2006, que se caracteriza por un fuerte incremento del tráfico (36,9% en Bariatou y 34,3% en Le Perthus), y una segunda etapa (2006-2013) representada por un descenso del tráfico total del 2,3% en Bariatou y del 2,8% en Le Perthus. Parece que la tendencia en ambas autopistas es a tener una intensidad media diaria alrededor de los 26.000-29.000 vehículos diarios para Bariatou y Le Perthus, respectivamente.

MAPA 8. RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS EN EL ÁREA PIRENAICA EN 2013 Y PROYECTOS EN CURSO



Fuente: España: Ministerio de Fomento; Francia: Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

3.1.4 PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES EN CARRETERAS

En la XXIV Cumbre hispano-francesa, celebrada en París el pasado 1 de diciembre de 2014, ambos países acordaron que en materia de carreteras Francia efectuará importantes obras de seguridad y circunvalación urbana en el eje E7/RN 134, en los Pirineos Atlánticos, destinadas a un tráfico más fluido en esta vía esencial de comunicación entre ambos países. Asimismo, España informó de que está acometiendo el desarrollo de la autopista A-23 Huesca-Jaca, donde han sido inaugurados en 2014 tres tramos con una longitud total de 10,7 kilómetros.

En la anterior Cumbre, que tuvo lugar en Madrid el 27 de noviembre de 2013, en lo relativo a las infraestructuras viarias, se acordó continuar mejorando la seguridad de los enlaces transpirenaicos por carretera, especialmente sensibles en circunstancias meteorológicas adversas, como el eje Pau-Somport-Zaragoza, entre otros, sin que ello supusiese sin embargo un aumento de su capacidad.



A continuación se describen brevemente las principales actuaciones en las carreteras españolas y francesas situadas en la zona fronteriza:

Itinerario Bordeaux – Frontera española (autopista A63)

La RN10 entre Salles y Saint Geours de Maremnes 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 km finalizó en abril de 2014.

La ampliación de la sección a una vía de 2x3 carriles afecta también al tramo Saint Geours de Maremnes – Biriattou (frontera) de la autopista A63. El tramo central Ondres-Biarritz (18 km) está finalizado desde 2012. El tramo Sud Biarritz-Biriattou (22 km) está en obras.

Itinerarios 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 y A-23. Estas autovías se encuentran en distintas fases de proyectos y obras, contando ambas con algún tramo ya en servicio.

Itinerario Pau – túnel de Somport del lado francés – RN134

En la RN 134 está previsto realizar mejoras de seguridad y el desvío de Oloron Sainte Marie.

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

En el lado francés, el itinerario Montréjeau – frontera española conecta la autopista A64 con España a través de la salida de la Vall d’Aran y la RN125. El inicio del acondicionamiento del itinerario es una carretera bidireccional de 2 vías de circulación con variantes de población. La variante de Saint Béat – Arlos, de 6 km de longitud, está en construcción con un túnel de 1 km y un puente sobre el Garona. Su puesta en servicio está prevista para finales de 2016.



Itinerario Toulouse – Barcelona por la RN20

El desvío de Ax les Thermes (vía rápida de 6 km de longitud, con 2 carriles y con una sección de 2x2 en un tramo de 1,3 km) se encuentra en construcción y su entrada en servicio está prevista para mediados del 2016.

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

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

Entre Llançà y Olot se está llevando a cabo la 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.

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

Actualmente se encuentra en marcha el Plan N-II que contempla un conjunto de actuaciones de mejora de la situación actual con la duplicación de la calzada.

Itinerario Perpignan – Frontera española (autopista A9)

La sección Perpignan – España de la autopista A9 (40 km) es objeto de ampliación a una sección de 2x3 carriles. Estas obras se desarrollan en 3 fases. Los 17 km de la parte Norte, Perpignan Norte – Perpignan Sur se encuentran terminados desde 2013. Los 15 km de la parte central, Perpignan Sur – Le Boulou están en obras y su finalización está prevista para finales de 2016. Los 8 km de la parte Sur, Le Boulou – España están en estudio.

Conexión con Andorra (N-145)

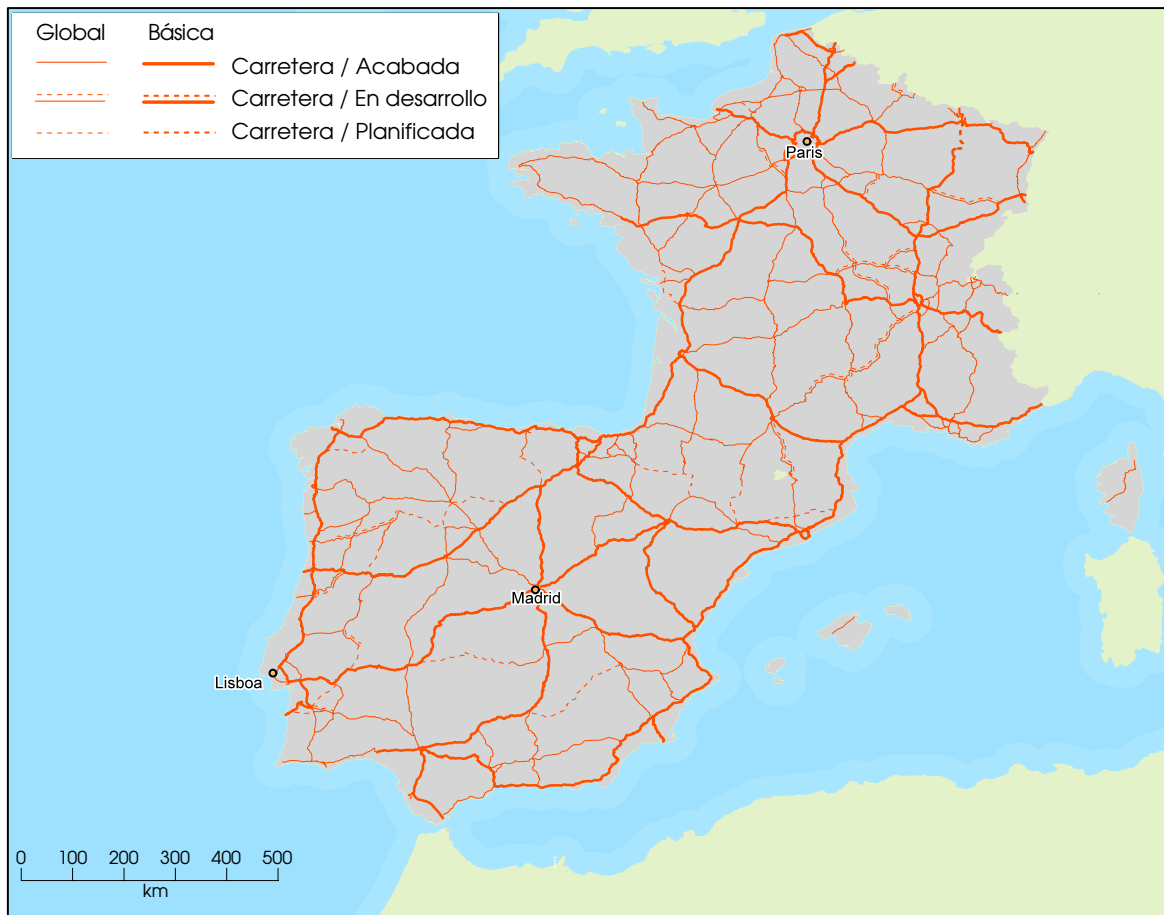
La N-145 es una carretera convencional de 9 km de longitud que une La Seu d'Urgell con Andorra. Constituye la única vía de comunicación entre España y Andorra. Se encuentran en marcha las obras de mejora de esta carretera. Actualmente ya está en servicio el nuevo túnel del Bordar.



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

Como visión de la red de carreteras "objetivo" a largo plazo, se incluye a continuación el Mapa 9, con la planificación en materia de carreteras propuesta para la Red Transeuropea de Transporte (TRE-T). Esta red se configura como el instrumento para conseguir unas características homogéneas con Europa en el transporte por carretera e intermodal tanto de viajeros como de mercancías.

MAPA 9. RED DE CARRETERAS. HORIZONTE RTE-T

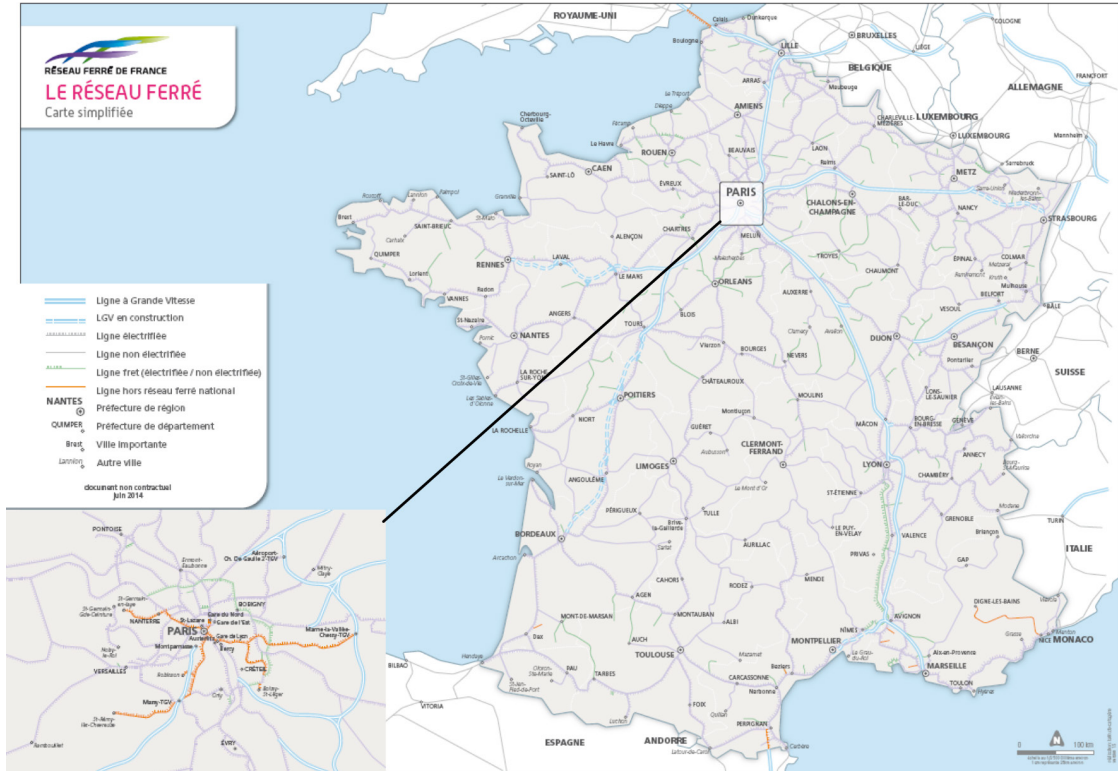


Fuente: Comisión Europea. Mobility and Transport: Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe.

3.2. FERROCARRILES

El mapa 10 presenta la red ferroviaria francesa.

MAPA 10. RED FERROVIARIA FRANCESA



Fuente: RFF.

El Mapa 11 presenta la red ferroviaria cercana a los Pirineos y los proyectos en curso, actualizados a 2014.

MAPA 11. REDES FERROVIARIAS EN EL ÁREA PIRENAICA



Fuente: España: Ministerio de Fomento; Francia: Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie



3.2.1 PROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES EN LÍNEAS FÉRREAS

En la XXIV Cumbre hispano-francesa, celebrada en París el pasado 1 de diciembre de 2014, ambos países confirmaron la intención de seguir con los estudios del tramo Montpellier-Perpiñán, proyecto prioritario de la red transeuropea de transporte que permitiría enlazar Barcelona y París en cinco horas, y considerar la posibilidad de iniciar una consulta pública de aquí a 2016. Asimismo, se informó que la consulta pública del ramal Burdeos-Dax de la línea de alta velocidad se está llevando a cabo con la perspectiva de una puesta en servicio en 2027, mientras que los estudios sobre el enlace hasta la frontera española y de allí hasta Astigarraga continúan actualmente.

Asimismo se comunicó que está previsto el adelanto de las obras de la "Y" vasca, impulsada recientemente mediante la convocatoria de ofertas para las obras de los dos nuevos tramos del itinerario desde Vitoria hasta la frontera.

España y Francia expresaron también su intención de presentar una solicitud conjunta a la Comisión Europea en el marco de la actual convocatoria de financiación en virtud del Instrumento de Interconexión para Europa (IIE), para el fomento, la mejora y el aumento de las capacidades de los enlaces ferroviarios entre los dos países.

También confirmaron el deseo de finalizar la fase de estudios actualmente en curso sobre la travesía ferroviaria central (cuyos resultados están previstos para finales de 2015) y reafirmaron la importancia de la calidad de las comunicaciones viales transpirenaicas.

En la declaración conjunta de la XXIII Cumbre hispano-francesa celebrada en Madrid en 2013, el Gobierno español y el Gobierno francés informaron, entre otras cuestiones, de los avances en materia de infraestructuras ferroviarias que se indican a continuación.

En el ramal mediterráneo, España ha avanzado en la implantación del ancho UIC desde Castellbisbal (Barcelona) hasta Valencia y Alicante, licitando todas las obras hasta Valencia. En Francia, el eje mediterráneo viene marcado por el comienzo de las obras de circunvalación ferroviaria de Nimes y Montpellier.

En el Ramal Atlántico, en territorio español avanzan las obras de la "Y Vasca" y los trabajos que permitirán implantar ancho mixto en la línea convencional hasta la frontera. Durante 2013 también se ha trabajado en la redacción de los estudios de la nueva línea entre Astigarraga y la frontera francesa. En territorio francés se ha confirmado la perspectiva de una nueva línea entre Burdeos y la frontera.

Además se reafirmó la voluntad de continuar el programa de estudios previos relativos al nuevo eje ferroviario transpirenaico de gran capacidad, llevados a cabo por la Agrupación Europea de Interés Económico TGC-Pirineos. En 2013 se finalizó el Estudio de Flujos de Mercancías y se licitó el Análisis territorial para la nueva línea.

Por último, se reconoció la importancia de avanzar en el estudio del proyecto de reapertura de la línea férrea Pau-Canfranc.

En cuanto a la programación de las actuaciones ferroviarias, a continuación se describe en detalle las líneas ferroviarias españolas que sirven de conexión con Francia, con su situación a fecha 1 de enero de 2013:



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

Del lado español:

En servicio la línea de alta velocidad entre Madrid y Barcelona desde 2008. En 2010 se puso en servicio el tramo entre Mollet (Barcelona) y Girona-Mercancías, con tramos que aprovechaban la línea convencional mediante 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. Cuenta con vía doble, ancho UIC y está electrificada a 25 kV.

Del lado francés:

Los trabajos de la circunvalación ferroviaria Nimes-Montpellier empezaron a finales del 2012 en el marco de una colaboración publico-privada. Se deben construir 80 nuevos kilómetros de línea (60 km son de alta velocidad) y dos nuevas estaciones. Su puesta en servicio se prevé para finales de 2017.

Los estudios previos a la consulta pública del proyecto de la nueva línea Montpellier - Perpignan continúan: la zona de paso de 1.000 m de ancho fue validada en 2011, las características de servicio (2 nuevas estaciones) y de carácter mixto (línea de alta velocidad mixta de mercancías y viajeros de Montpellier a Béziers y línea de alta velocidad de viajeros de Béziers a Rivesaltes) fueron definidas en 2013. La consulta pública tiene como horizonte el 2017.

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

Línea convencional Zaragoza - Huesca - Canfranc - frontera francesa

En la parte francesa los trabajos para la reintroducción del servicio del tramo Oloron-Berdous han empezado. Los estudios continúan en el tramo Bedous-Canfranc.

Nueva conexión transpirenaica de gran capacidad

Se está estudiando una nueva conexión transfronteriza por la Agrupación Europea de Interés Económico AEIE TGC Pirineos, que fue constituida en el año 2009.

Conexión atlántica: línea de alta velocidad Madrid - Vitoria - frontera francesa

En un futuro contará con vía doble, ancho UIC, y electrificación a 25 kV. El lado español se encuentra en distintas fases de estudio, proyecto y ejecución de las obras.

En el lado francés, la nueva línea de alta velocidad Tours-Bordeaux (340 km, 302 de ellos de alta velocidad) se está ejecutando en el marco de una concesión para la construcción y explotación. Las obras empezaron en 2012 y su puesta en servicio está prevista para 2017.

En el marco del Gran Proyecto Ferroviario Sur-Oeste, las nuevas líneas Bordeaux – Toulouse y Bordeaux – Dax se han sometido a debate público de octubre a diciembre 2014.



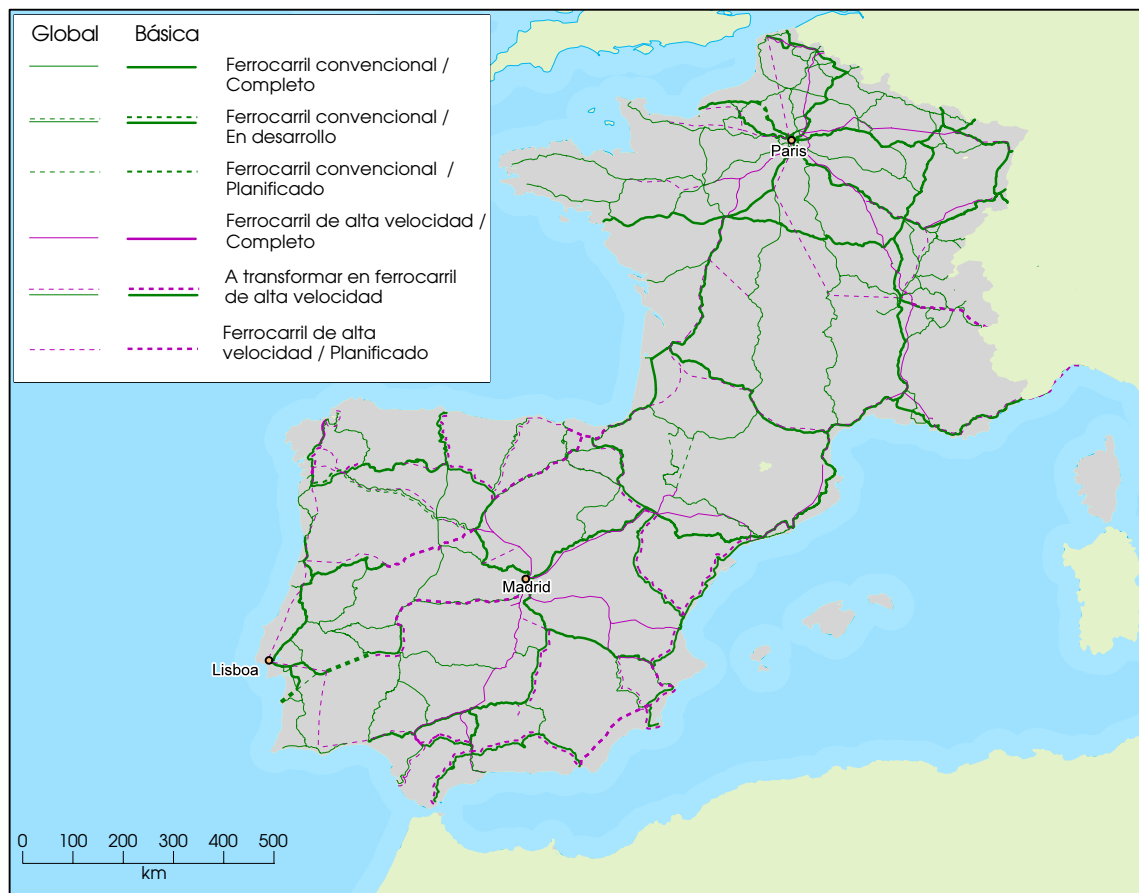
Conexión atlántica: línea convencional Vitoria - San Sebastián - Irún/Hendaya

En servicio hasta Irún/Hendaya. Consta de vía doble de ancho ibérico, electrificada a 3 kV. En 2012 estaban en marcha obras de renovación de vía entre San Sebastián y la frontera francesa (Irún / Hendaya).

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

A continuación se muestra, como visión de soporte de la red "objetivo" a largo plazo, la imagen final de la planificación para la red ferroviaria de alta velocidad propuesta para la Red de Transporte (RTE-T).

MAPA 12. RED FERROVIARIA DE PASAJEROS. HORIZONTE RTE-T

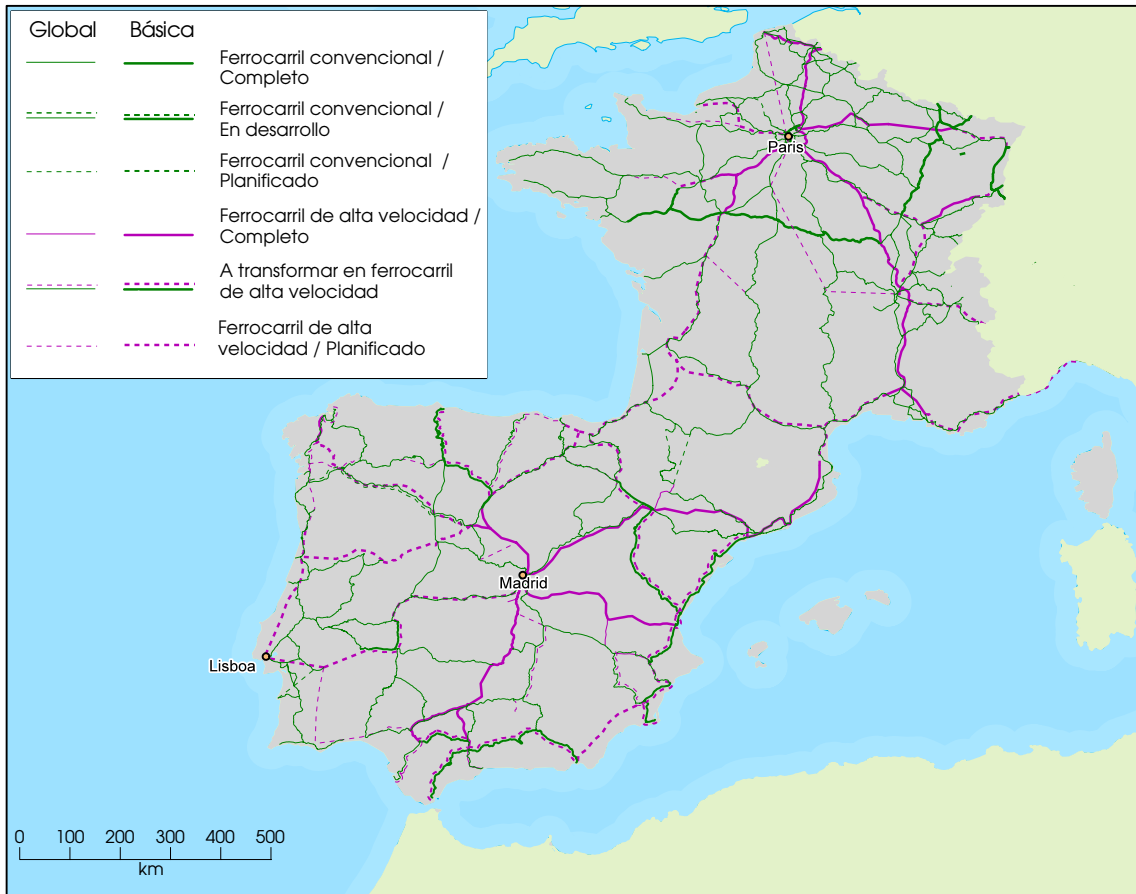


Fuente: Comisión Europea. Mobility and Transport: Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe.

Del mismo modo, la planificación en materia de transporte ferroviario de mercancías recogida para la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) constituye un conjunto de actuaciones a largo plazo que, en este caso, se centran en la mejora del encaminamiento de las mercancías y de las comunicaciones transfronterizas. La planificación para la red de mercancías en el horizonte RTE-T se muestra en el Mapa 13.



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

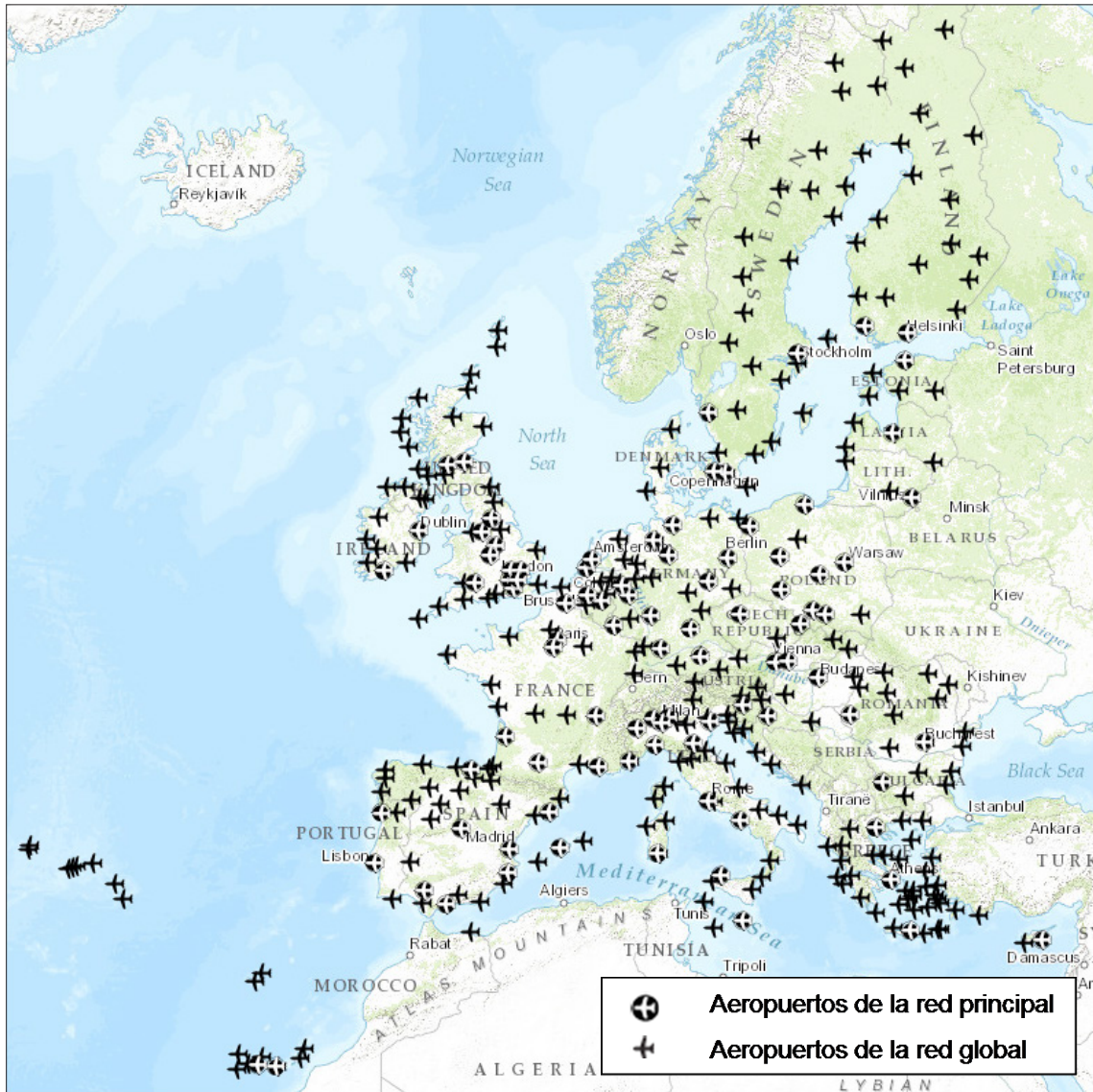


Fuente: Comisión Europea. Mobility and Transport: Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe.

3.3. AEROPUERTOS

En el Mapa 14 pueden observarse los principales aeropuertos definidos en la red principal de la Red Transeuropea de Transporte en los países miembros de la Unión Europea.

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



Fuente: Comisión Europea. Mobility and Transport: Infraestructure – TEN-T – Connecting Europe

En España, el aeropuerto de Madrid-Barajas es el más importante en tráfico de viajeros con un movimiento de 40 millones en 2013, seguido por los aeropuertos de Barcelona (35 millones de viajeros) y Málaga (13 millones). Estos números sitúan al aeropuerto de Madrid en quinta posición a nivel europeo, tras los aeropuertos de London Heathrow, París-Charles de Gaulle, Frankfurt Rhein-Main y Amsterdam Schiphol.

En las proximidades de los Pirineos, el aeropuerto de Barcelona es el más importante. En 2013 registró un tráfico de 35 millones de pasajeros (25 millones de tráfico internacional), siendo similar el número total de pasajeros del año 2012 y ligeramente inferior el de tráfico internacional (23,7 millones de pasajeros).



En el lado francés, el aeropuerto París-Charles de Gaulle se sitúa como el segundo a nivel europeo en tráfico de viajeros con 62 millones. Los principales aeropuertos regionales franceses en la zona de los Pirineos son los de Burdeos y Toulouse con 4,7 y 7,7 millones de viajeros respectivamente en 2013. Ambos han experimentado una pequeña subida respecto a los valores de 2012 cuando tuvieron 4,5 y 7,6 millones de viajeros cada uno.

La red española de aeropuertos de interés general comprende 46 aeropuertos y dos helipuertos operados por AENA S.A. Aeropuertos, además de otros tres de carácter privado, en diferentes grados de desarrollo y operatividad⁴. También muy próximo a los Pirineos, en enero de 2010, entró en funcionamiento el aeropuerto de Lleida-Alguaire.

MAPA 15. AEROPUERTOS DE LOS TERRITORIOS NO INSULARES DE PORTUGAL, ESPAÑA Y FRANCIA



Fuente: Portugal: INAC; España: Ministerio de Fomento; Francia: Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

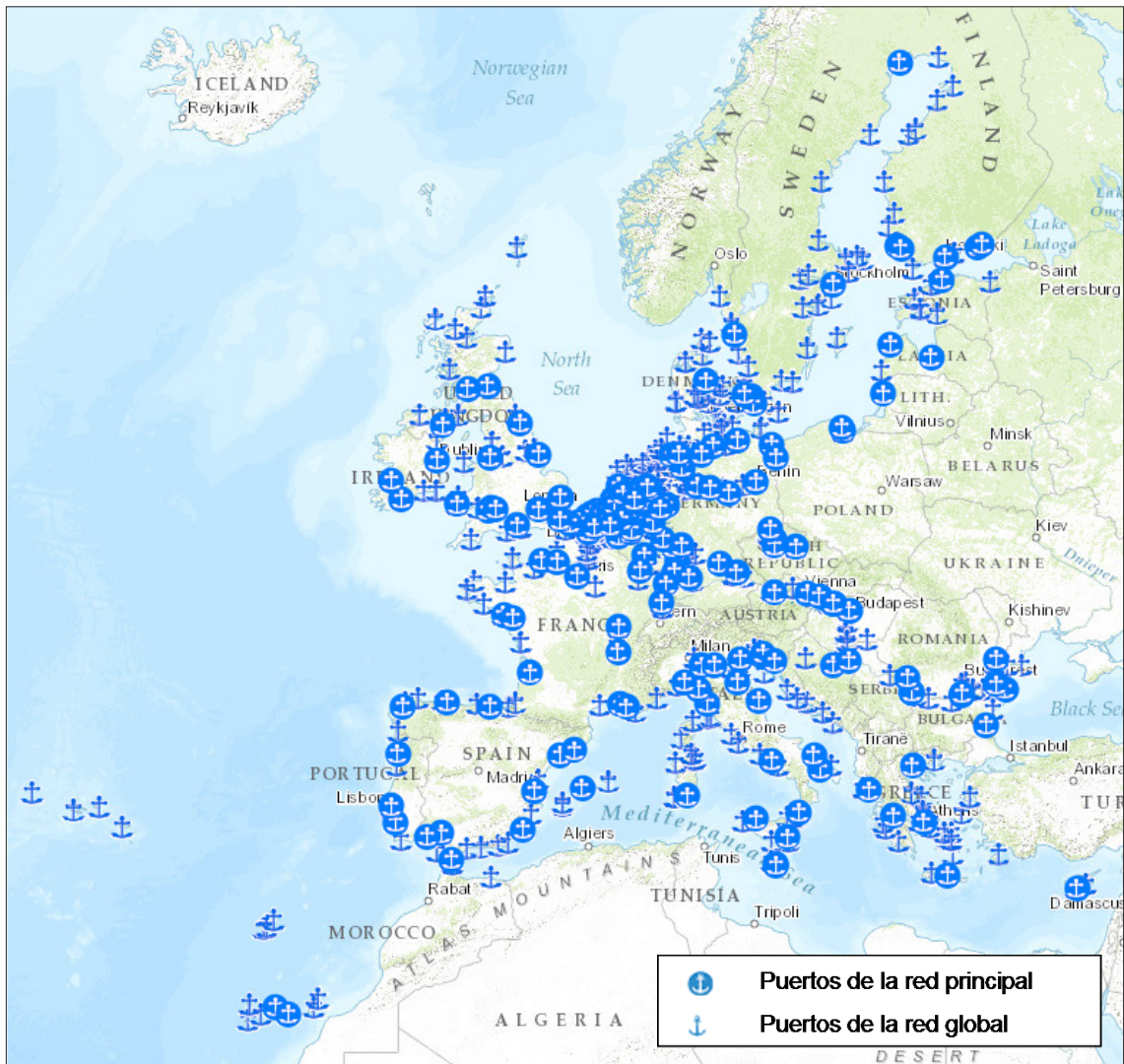
⁴ Castellón, Murcia-Corvera y Ciudad Real.



3.4. PUERTOS

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

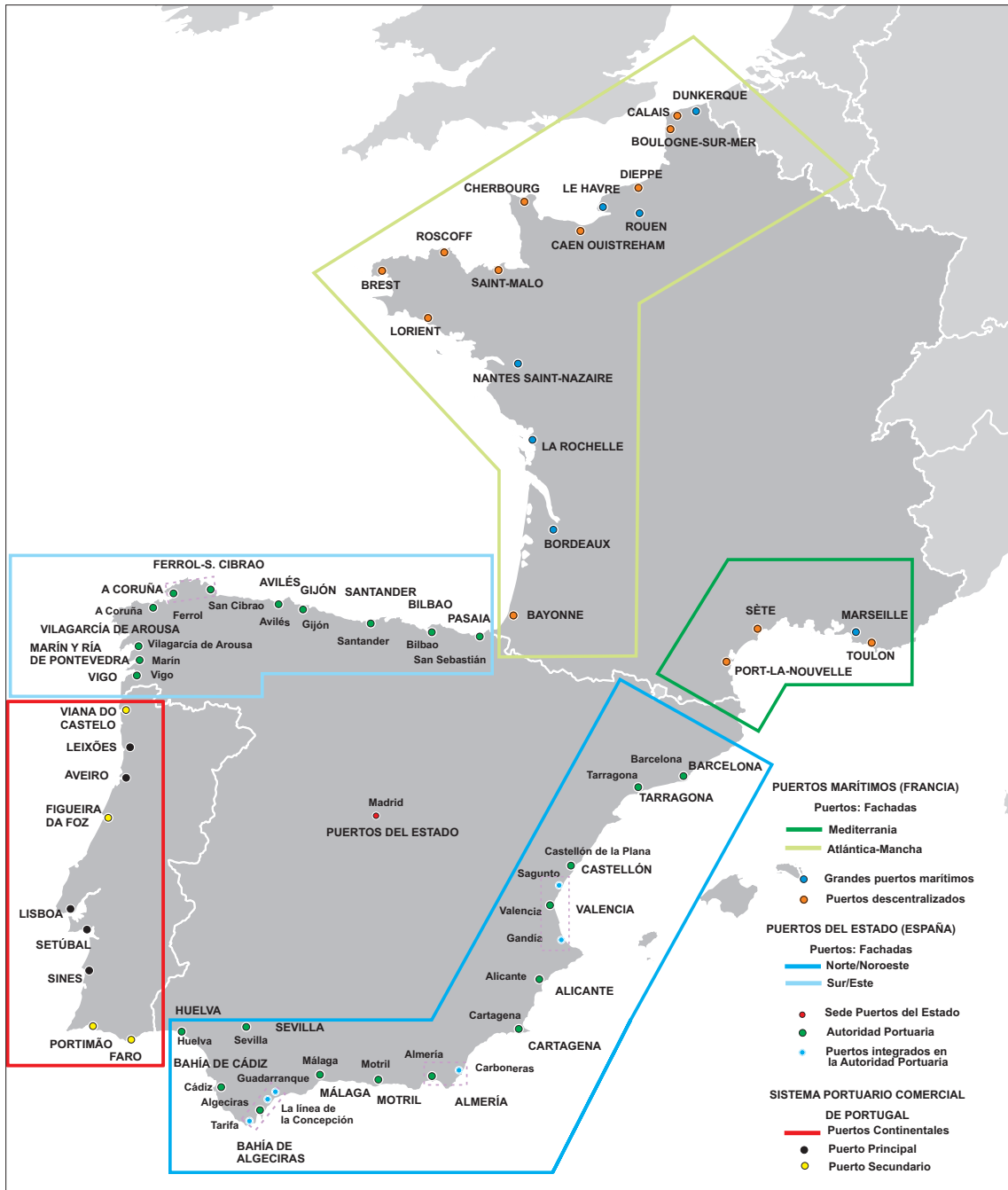
MAPA 16. PUERTOS DE LA RTE-T EN LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA UE



Fuente: Comisión Europea. Mobility and Transport: Infraestructure – TEN-T – Connecting Europe

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

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



Fuente: España, Puertos del Estado. Ministerio de Fomento. Ministério da Economia de Portugal y Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Énergie.

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. Nacen en el Libro Blanco del Transporte de 2001 "La política europea de transportes de cara al 2012: la hora de la verdad" y se han incorporado a la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) desde 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 ADM en el lado Atlántico, con el objetivo de mejorar la situación de congestión alcanzada en los principales pasos por los Pirineos (Irún y La Junquera).



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

- (1) Gijón – Nantes/Saint Nazaire, a cargo de la Sociedad Explotadora GLD Atlantique, cuyos socios mayoritarios eran Louis Dreyfus y Grimaldi.
- (2) Algeciras/Vigo- Nantes/Saint Nazaire/Le Havre, a cargo de la Sociedad Explotadora Atlántica S.L., cuyo socio mayoritario era Acciona Trasmediterránea, posteriormente sustituida por Grupo Suardiaz.

En julio del año 2010, se firmó un segundo Acuerdo entre España y Francia por el que se establecían las ayudas estatales a ambas ADM.

La ADM Gijón-Nantes se puso en servicio en septiembre del año 2010 y ha funcionado satisfactoriamente durante cuatro años. No obstante, el 18 de septiembre de 2014, la Sociedad explotadora suspendió el servicio. Se está trabajando por parte de España y Francia para encontrar una solución que permita su reanudación.

En cuanto a la ADM Vigo-Nantes, se ha puesto en servicio el 19 de enero de 2015, pendiente de finalizar el trámite de aprobación de las ayudas estatales por parte de la Comisión Europea. El retraso en esta puesta en marcha es debido fundamentalmente al cambio en la composición societaria del operador, antes mencionado.



4 TRÁFICO DE VIAJEROS

4.1 TRÁFICO POR CARRETERA

El análisis del transporte de viajeros por carretera se basa en la medida de las intensidades medias diarias (IMD) por parte de las autoridades españolas (Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, Dirección General de Tráfico y TURESPAÑA) y francesas (Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie), registradas en las estaciones de aforo de los distintos pasos fronterizos.

Para la determinación del tráfico de viajeros por carretera se consideran los desplazamientos en automóvil y en autocar.

4.1.1 TRÁFICO DIARIO DE AUTOMÓVILES POR LOS DIFERENTES PASOS FRONTERIZOS

Las intensidades medias diarias medidas por Francia y España se representan en el Gráfico 17, en colores azul y rojo respectivamente.

Cabe mencionar que en un mismo paso fronterizo puede haber diferencias entre los valores registrados en España y Francia, debido a que las estaciones de aforo de ambos países se encuentran separadas. Cuanto mayor es la distancia entre ellas, mayor es la posibilidad que la diferencia entre cada uno de sus valores sea más grande. El caso más destacado es el de la conexión con Andorra (carreteras N-145 en el lado español y N22 del lado francés), aunque en este caso las diferencias no se deben principalmente a la distancia entre ellas, sino más bien a la existencia de un país (Andorra) que genera por sí mismo un tráfico importante y desigual hacia Francia y hacia España.

Los 27 pasos existentes pueden agruparse en 3 grupos de carreteras, con los siguientes porcentajes de distribución del tráfico pirenaico para el año 2013:

- Autopistas litorales: 30,6%
- Carreteras costeras: 37,6%
- Carreteras interiores: 31,8%

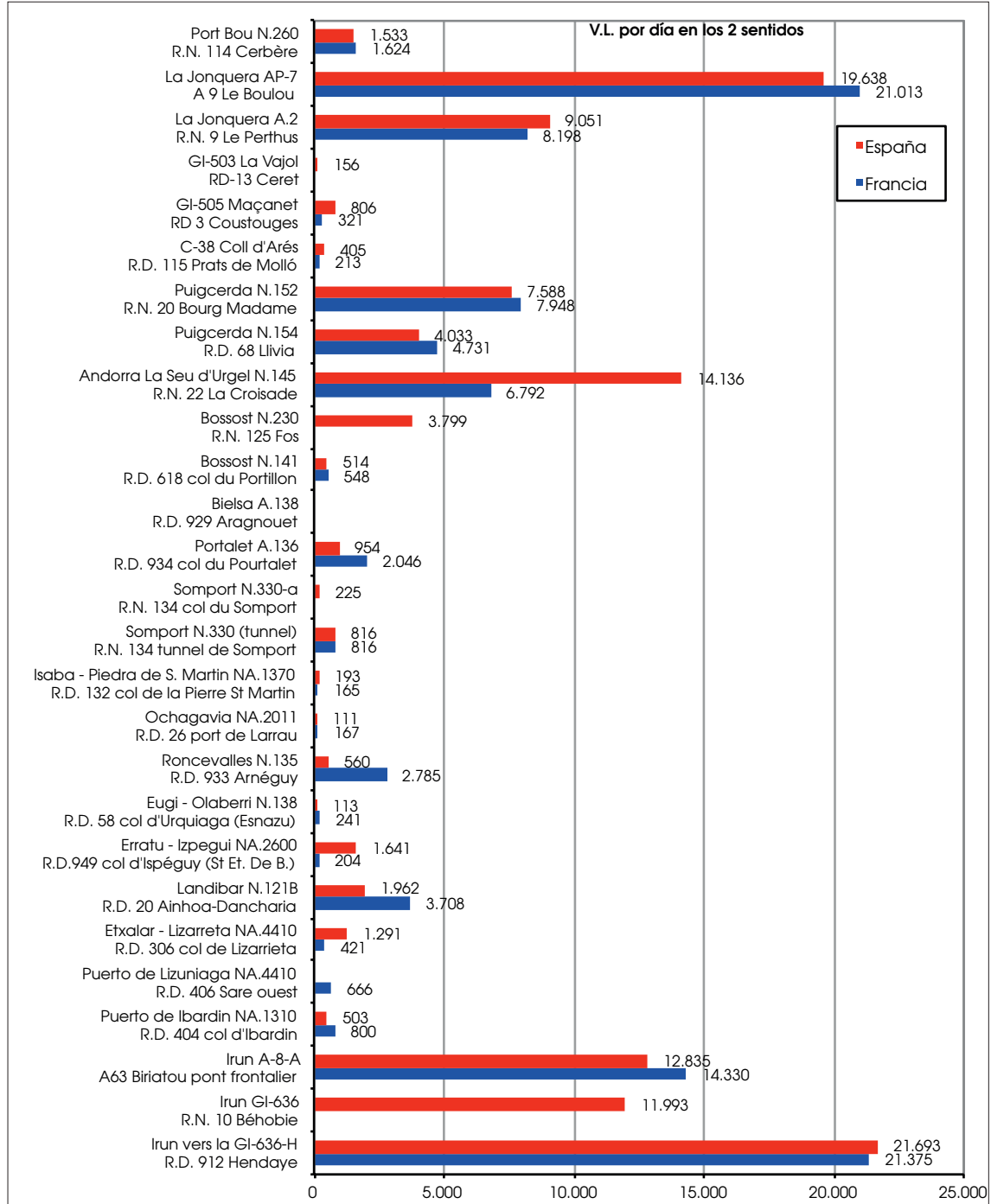
En 2013 se contabilizaron en total más de 115.600 vehículos ligeros que cruzaron la frontera entre España y Francia de media diaria.

Entre los pasos fronterizos que unen España y Francia hay que destacar la situación del túnel de Aragnouet que en marzo de 2013 volvió a abrirse al tráfico después de permanecer cerrado desde el 2012 por obras de mejora y que a lo largo del 2013 ha sufrido cierres y alternancias de paso en ambos sentidos como consecuencia de las obras de mejora y mantenimiento. No se dispone de datos de tráfico a través del túnel para estos años.



Al analizar los datos de IMD de vehículos ligeros se observa que los 7 pasos con una intensidad mayor de 5.000 vehículos representan el 80% del tráfico pirenaico, mientras que los 13 pasos con una intensidad inferior a 1.000 vehículos equivalen al 4% del tráfico transfronterizo.

GRÁFICO 17. IMD ANUAL DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS EN EL AÑO 2013 (SUMA AMBOS SENTIDOS)



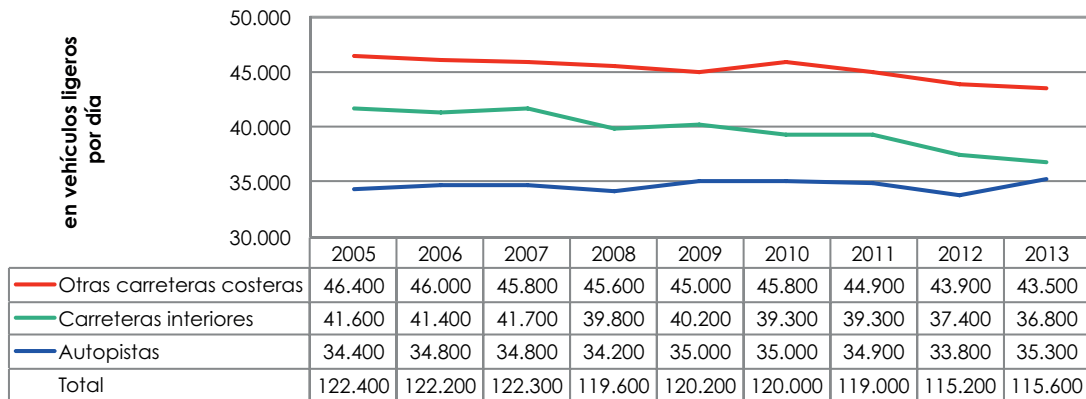
Fuente: Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento y Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

En el Gráfico 18 se muestra la evolución del tráfico de vehículos ligeros que cruzaron diariamente la frontera entre 2005 y 2013, clasificados en grupos de carreteras. Las autopistas son las que conservan unos valores más estables en todo este periodo, mientras que el resto de carreteras costeras y las carreteras interiores tienden a perder usuarios.



La pérdida de viajeros en el resto de las carreteras costeras es del 6,2% en todo este período y del 1,0% entre 2012 y 2013. En las carreteras interiores esta pérdida es más acentuada, concretamente del 11,5% entre 2005 y 2013, y del 1,6% entre 2012 y 2013.

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



Fuente: Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento y Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

4.1.2 ESTIMACIÓN DEL FLUJO DE VIAJEROS EN VEHÍCULOS LIGEROS

La determinación del flujo de viajeros que cruzaron la frontera entre España y Francia por carretera en vehículo ligero se calcula a partir de las IMDs en las estaciones de aforo y con el índice de ocupación de los vehículos.

Los índices de ocupación considerados se han obtenido de las encuestas sobre vehículos ligeros que se llevaron a cabo en el año 2009 en las autopistas A9 en el Perthus y en la A63 en Biriattou, y de las encuestas realizadas en 2010 en los 4 pasos centrales (Somport, Fos, Pas de la Case y Bourg Madame). Los valores resultantes de estas encuestas son los siguientes:

- 2,47 viajeros por vehículo en la autopista A9 en el Perthus.
- 2,22 viajeros por vehículo en la autopista A63 en Biriattou.
- 2,19 viajeros por vehículo de media en los 4 pasos centrales. Esta tasa se aplicará al tráfico de todos los pasos interiores así como a las carreteras costeras que no sean autopistas.

Otras informaciones utilizadas de las encuestas citadas anteriormente son los porcentajes de intercambio y tránsito por Francia. Los valores utilizados son:

- 9,2% de tránsito en la autopista A9 en el Perthus.
- 5,6% de tránsito en la autopista A63 en Biriattou.
- 0,8% de tránsito de media en los 4 pasos centrales encuestados, excluyendo el tránsito del tráfico España-Andorra. Esta tasa de tránsito se aplicará también al tráfico de todas las conexiones interiores y a las carreteras costeras que no sean autopistas.

Con estos valores, la Tabla 6 muestra el flujo total de viajeros a través de las carreteras que unen España y Francia, así como su distribución entre intercambio y tránsito. Entre 2012 y 2013 el incremento del número de viajeros en vehículos ligeros fue del 0,5%.



TABLA 6. ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS QUE CRUZARON LOS PIRINEOS EN AMBOS SENTIDOS EN 2013 Y 2012, Y DISTRIBUCIÓN INTERCAMBIO-TRÁNSITO (EN MILLONES DE VIAJEROS POR AÑO)

2013	IMD (en V.L./día)	Índice de ocupación de los V.L.	Número de viajeros por año (en millones)	% tránsito	Viajeros en tránsito (en millones/año)	Viajeros de intercambio (en millones/año)
A9 Perthus	21.013	2,47	18,94	9,2%	1,74	17,20
A63 Bariatou	14.330	2,22	11,61	5,6%	0,65	10,96
4 pasos centrales encuestados	19.355	2,19	15,47	0,8%	0,12	15,35
Resto pasos interiores	17.397	2,19	13,91	0,8%	0,11	13,79
Pasos costeros	43.508	2,19	34,78	0,8%	0,28	34,50
Total	115 .602	2,24	94,71	3,1%	2,91	91,80
Redondeado a			94,7		2,9	91,8

2012	IMD (en V.L./día)	Índice de ocupación de los V.L.	Número de viajeros por año (en millones)	% tránsito	Viajeros en tránsito (en millones/año)	Viajeros de intercambio (en millones/año)
A9 Perthus	20.216	2,47	18,23	9,2%	1,68	16,55
A63 Bariatou	13.590	2,22	11,01	5,6%	0,62	10,40
4 pasos interiores encuestados	19.946	2,19	15,94	0,8%	0,13	15,82
Resto pasos interiores	17.477	2,19	13,97	0,8%	0,11	13,86
Pasos costeros	43.937	2,19	35,12	0,8%	0,28	34,84
Total	115.166	2,24	94,27	3,0%	2,81	91,46
Redondeado a			94,3		2,8	91,5

Fuente: Ministerio de Fomento y Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

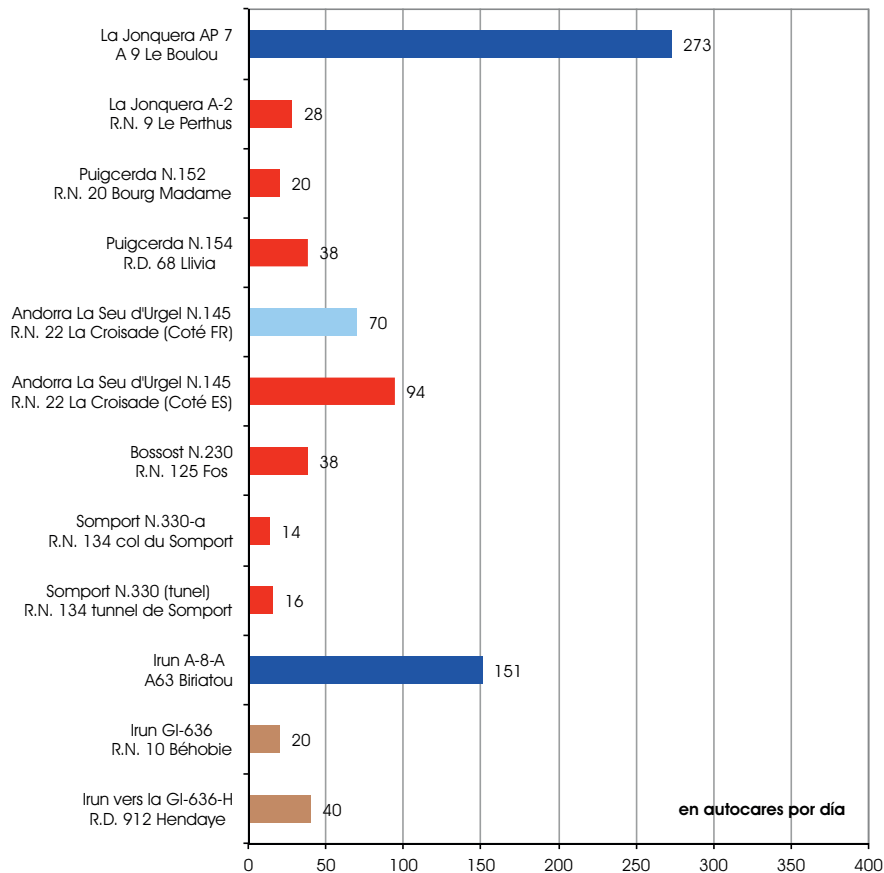
4.1.3 TRÁFICO DE AUTOCARES

En el Gráfico 19 se muestra el tráfico medio diario de autocares. Para mostrar la información se han empleado los siguientes códigos de colores y fuentes de datos:

- Las barras azules representan los datos obtenidos en las encuestas en las 2 autopistas (A9 y A63) realizadas en 2012 en territorio francés.
- Las barras rojas hacen referencia a datos del "Mapa de tráfico 2013" de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.
- La barra azul claro representa la IMD de autocares por el paso de La Croisade hacia Andorra, a partir del porcentaje de autocares sobre la IMD obtenido en la encuesta realizada en 2010 sobre este paso fronterizo.
- Las barras marrones son una estimación a partir de los conteos manuales realizados en las carreteras de la provincia de Guipúzcoa en 2011.



GRÁFICO 19. IMD DE AUTOCARES EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS EN EL AÑO 2013 (SUMA DE AMBOS SENTIDOS DE CIRCULACIÓN)



Fuente: Ministerio de Fomento, BIDEGI y Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

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

4.1.4 PRINCIPALES RESULTADOS DE LA ENCUESTA DE AUTOCARES EN LAS DOS AUTOPISTAS (A9 Y A63)

Para mejorar el conocimiento de los desplazamientos de los viajeros en autocar a través de los Pirineos, el Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos encargó realizar encuestas a los conductores de autocar en primavera y verano de 2012, en las dos autopistas, en Le Boulou y en Biriadou:

- Período no estival: 1 día laborable (martes) y 2 días de fin de semana (sábado y domingo).
- Período estival: 1 día laborable (martes), 1 día de fin de semana (sábado) y 1 noche de fin de semana (de sábado a domingo).

La muestra recogida asciende a 597 entrevistas.



Los principales resultados son los siguientes:

- De media en el conjunto de las 2 autopistas, el índice de ocupación de los autocares es el mismo que en la encuesta precedente de 2007: 38 pasajeros por autocar. Por el contrario, entre 2007 y 2012, el índice de ocupación se ha reducido en Biriattou (de 35 en 2007 a 31 en 2012) y ha aumentado en Le Boulou (de 39 en 2007 a 42 en 2012).

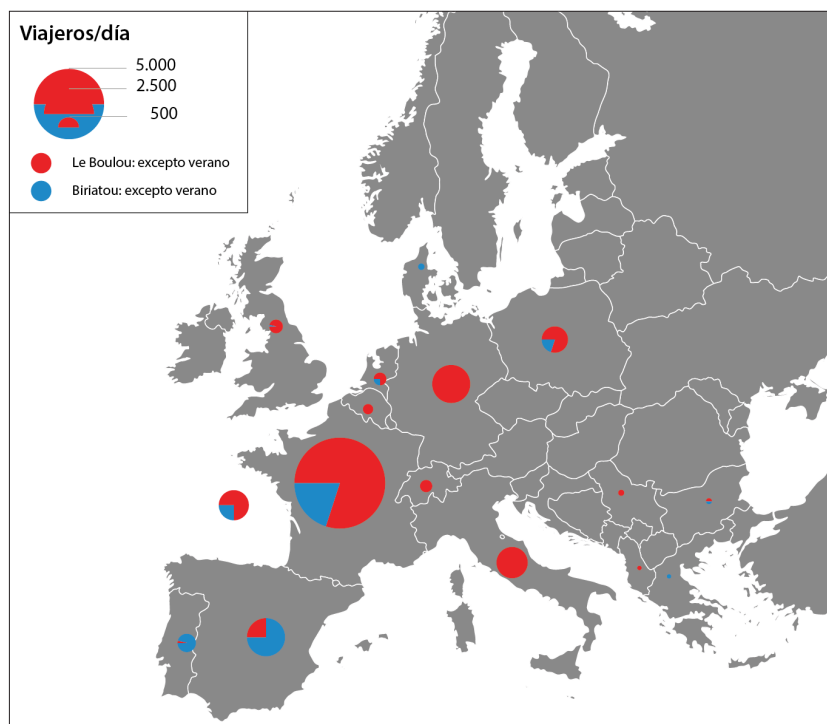
TABLA 7. ÍNDICE DE OCUPACIÓN DE LOS AUTOCARES QUE CRUZARON LA FRONTERA POR AUTOPISTA Y PERÍODO (2012)

Número medio de pasajeros por autocar		Biriattou		Le Boulou		Total frontera Año 2012
		Verano	Excepto verano	Verano	Excepto verano	
2 ejes	Sin piso	28,0	28,0	33,8	39,0	34,7
	Con piso	47,3	36,3	39,0	34,0	39,0
	Total 2 ejes	29,1	28,2	33,8	39,0	34,8
3 ejes	Sin piso	32,4	36,0	34,6	45,5	41,3
	Con piso	68,8	71,1	60,5	56,9	59,8
	Total 3 ejes	38,0	40,3	52,4	48,5	47,3
Total		30,9	30,9	41,3	41,8	38,4

- **Las nacionalidades de los viajeros** son mayoritariamente:
 - En Biriattou, portugueses en verano y franceses y españoles el resto del año.
 - En Le Boulou, holandeses y alemanes en verano y franceses en temporada baja.

En el año 2012 y en el conjunto de ambos pasos, los franceses representan el 40% del tráfico anual de viajeros, los españoles y los alemanes el 10%.

MAPA 18. NACIONALIDAD DE LOS VIAJEROS QUE CRUZARON LA FRONTERA EN AUTOCAR POR LAS DOS AUTOPISTAS (2012)





● **Características de los autocares:**

- La proporción de autocares de dos ejes, sin piso extra y sin remolque es mayoritaria durante el año, 3 de cada 4 autocares en Biriadou y 2 de cada 3 en Le Boulou.
- En Biriadou, la estructura del tráfico es la misma sea cual sea la estación, aproximadamente el 80% son de dos ejes y el 20% de tres ejes.
- En Le Boulou, la proporción de tráfico de tres ejes es más elevada, especialmente en verano (40% del tráfico).
- La proporción de autocares de dos pisos es muy débil en Biriadou (5% en temporada baja, 8% en verano). En Le Boulou existe un elevado contraste entre ambas temporadas, fuera del período estival es del 8% y en verano se sitúa alrededor del 30%.
- La proporción de autocares sin remolque es débil en verano (6%) y casi inexistente en temporada baja, tanto en Biriadou como en El Le Boulou.
- El número medio de plazas de los autocares es de 55 considerando ambos pasos conjuntamente, aunque es más elevado en Le Boulou (56) que en Biriadou (53).
- La proporción de **autocares vacíos** es muy pequeña en Le Boulou, tanto en verano como el resto del año. Sin embargo es significativa en Biriadou, casi 1 de cada 5 autocares van vacíos, ya sea en verano o fuera de la temporada estival. Desde 2007, esta proporción ha aumentado claramente en Biriadou y se ha reducido en Le Boulou.

TABLA 8. CARACTERÍSTICAS DE LOS AUTOCARES QUE CRUZARON LA FRONTERA POR AUTOPISTA Y PERÍODO (2012)

Tipo de autocar	Biriadou						Le Boulou						Total frontera					
	Verano		Excepto verano		Anual		Verano		Excepto verano		Anual		Verano		Excepto verano		Anual	
2 ejes sin piso	127	72%	92	75%	98	75%	236	60%	195	70%	202	68%	363	63%	287	72%	300	70%
2 ejes con piso	7	4%	2	2%	3	2%	1	0%	1	1%	1	0%	7	1%	4	1%	4	1%
2 ejes con remolque	4	2%	1	1%	1	1%	-	-	-	-	-	-	4	1%	1	0%	1	0%
2 ejes con remolque y piso	1	0%	-	-	0	0%	-	-	-	-	-	-	1	0%	-	-	0	0%
Total 2 ejes	138	79%	95	78%	102	78%	237	60%	196	71%	203	68%	375	66%	291	73%	305	71%
3 ejes sin piso	31	18%	24	20%	25	19%	34	9%	56	20%	53	18%	65	11%	80	20%	78	18%
3 ejes con piso	1	0%	3	3%	3	2%	103	26%	20	7%	34	12%	104	18%	24	6%	37	9%
3 ejes con remolque	-	-	0	0%	0	0%	16	4%	4	1%	6	2%	16	3%	4	1%	6	2%
3 ejes con remolque y piso	5	3%	-	-	1	1%	7	2%	1	0%	2	1%	12	2%	1	0%	3	1%
Total 3 ejes	37	21%	28	23%	29	22%	160	40%	82	29%	95	32%	197	35%	109	27%	124	29%
Total	175	100%	122	100%	131	100%	397	100%	278	100%	298	100%	572	100%	400	100%	429	100%

TABLA 9. IMD DE AUTOCARES VACÍOS QUE CRUZARON LA FRONTERA POR AUTOPISTA Y PERÍODO (2012)

Tipo de autocar	Biriadou						Le Boulou					
	Verano		Excepto verano		Anual		Verano		Excepto verano		Anual	
	Vacíos	Ocupados	Vacíos	Ocupados	Vacíos	Ocupados	Vacíos	Ocupados	Vacíos	Ocupados	Vacíos	Ocupados
2 ejes	25	113	19	76	20	82	1	236	5	192	4	199
3 ejes	7	30	3	25	4	26	11	149	0	82	2	93
Total	32	143	22	101	23	108	12	385	5	273	6	292
	175		122		131		397		278		298	



TABLA 10. % DE AUTOCARES VACÍOS QUE CRUZARON LA FRONTERA POR AUTOPISTA Y PERÍODO (2012)

Tipo de autocar	Biriadou						Le Boulou					
	Verano		Excepto verano		Anual		Verano		Excepto verano		Anual	
	Vacios	Ocupados	Vacios	Ocupados	Vacios	Ocupados	Vacios	Ocupados	Vacios	Ocupados	Vacios	Ocupados
2 ejes	18,1%	81,9%	19,8%	80,2%	19,4%	80,6%	0,4%	99,6%	2,3%	97,7%	1,9%	98,1%
3 ejes	18,8%	81,2%	10,7%	89,3%	12,4%	87,6%	7,1%	92,9%	0,0%	100,0%	2,0%	98,0%
Total	18,3%	81,7%	17,7%	82,3%	17,8%	82,2%	3,1%	96,9%	1,6%	98,4%	1,9%	98,1%

● **Matriculación de autocares:**

- En Biriadou, sea cual sea la temporada, el tráfico de autocares está fuertemente marcado por su matriculación en Francia, España y Portugal.

En verano, los autocares con matrícula española son mayoría con más de la mitad del tráfico de autocares. Los de matrícula portuguesa (1/4 del tráfico) y francesa (18% del tráfico) son también importantes. Estos tres países representan el 94% del tráfico veraniego de autocares.

Fuera de la temporada estival, la proporción de autocares con matrícula francesa aumenta significativamente (42% del tráfico) y supera a los de matrícula española (40%). Al contrario, los autocares con matrícula portuguesa disminuyen (10% del tráfico). La proporción de autocares con matrícula de estos tres países mantiene su importancia (92% del tráfico).

- En Le Boulou, el tráfico de autocares se caracteriza por un número de matrículas extranjeras superior al del paso de Biriadou.

En verano, los autocares con matrícula española son mayoría con casi 1 de cada 3 autocares. La proporción de autocares con matrícula holandesa es significativa (19%) y la de francesas muy débil.

Fuera de la temporada estival, la proporción de autocares con matrícula francesa crece en gran medida (42% del tráfico). El número de autocares con matrícula alemana e italiana es también importante.

- **Número de conductores:** Para el conjunto de los puestos encuestados y en el año 2012, casi el 30% de los autocares tienen 2 o más conductores. En 2007 esta proporción era del 25%.

- **Naturaleza del servicio:** El servicio discrecional es mayoritario en los puestos encuestados a excepción del de Le Boulou en verano donde es relativamente débil. Desde 2007 ha ido en aumento en el conjunto de ambos pasos.

Los circuitos representan en cada uno de los dos puntos de encuesta un tercio del tráfico de autocares, pero esta proporción se reduce respecto el 2007 (40% del tráfico de autocares).

En 2012, los servicios regulares representan más del 10% del tráfico de autocares en Biriadou y el 17% en Le Boulou. Si esta proporción se conserva respecto el 2007 en Le Boulou, en 2012 en Biriadou se dobla (este hecho se explica porque en 2007, las noches, más favorables al paso de este tipo de tráfico en Biriadou, no fueron encuestadas, de manera que esta proporción fue subestimada).



TABLA 11. IMD DE AUTOCARES QUE CRUZARON LA FRONTERA POR AUTOPISTA Y PERÍODO, SEGÚN NATURALEZA DEL SERVICIO (2012)

Tipo de servicio	Bariatou			Le Boulou			Las 2 autopistas		
	Verano	Excepto verano	Anual	Verano	Excepto verano	Anual	Verano	Excepto verano	Anual
1- regular	37	10	14	160	29	51	197	39	66
2- discrecional	103	68	74	76	170	154	178	238	228
3- circuito	35	45	43	162	79	93	197	124	136
Total	175	122	131	397	278	298	572	400	429

TABLA 12. % DE AUTOCARES QUE CRUZARON LA FRONTERA POR AUTOPISTA Y PERÍODO, SEGÚN NATURALEZA DEL SERVICIO (2012)

Tipo de servicio	Bariatou			Le Boulou			Las 2 autopistas		
	Verano	Excepto verano	Anual	Verano	Excepto verano	Anual	Verano	Excepto verano	Anual
1- regular	21,3%	7,9%	10,9%	40,2%	10,5%	17,2%	34,4%	9,7%	15,3%
2- discrecional	58,6%	55,6%	56,3%	19,1%	61,1%	51,6%	31,2%	59,4%	53,0%
3- circuito	20,1%	36,5%	32,8%	40,7%	28,5%	31,2%	34,4%	30,9%	31,7%

- **Longitud de los recorridos:** Los recorridos más largos se han registrado en Le Boulou, tanto para el verano como en temporada baja. El recorrido medio anual en el conjunto de ambos pasos es de 1.134 km.

TABLA 13. LONGITUD EN KM DE LOS TRAYECTOS DE LOS AUTOCARES QUE CRUZARON LA FRONTERA POR AUTOPISTA Y PERÍODO, SEGÚN NATURALEZA DEL SERVICIO (2012)

Tipo de servicio	Bariatou		Le Boulou		Las 2 autopistas
	Verano	Excepto verano	Verano	Excepto verano	
1- regular	1.517	653	1.590	1.049	1.269
2- discrecional	679	539	1.408	1.064	889
3- circuito	1.842	1.320	1.547	1.507	1.479
Longitud media (todos los servicios)	1.091	833	1.538	1.154	1.134

- **Distribución intercambio-tránsito:** En temporada baja, el tráfico de intercambio es mayoría en las dos autopistas, más elevado en Bariatou (87% de los autocares y 89% de los viajeros) que en Le Boulou (61% de los autocares y 60% de los viajeros). En verano, las 2 autopistas presentan estructuras de tráfico muy diferentes: en Bariatou, el intercambio es siempre preponderante con el 70% de los autocares, sin embargo en Le Boulou, 3 de cada 4 autocares están en tránsito a través de Francia. De media anual en las dos autopistas, la distribución entre intercambio/tránsito es del 62%/38% en número de autocares y del 59%/41% en número de viajeros.



TABLA 14. REPARTO DE INTERCAMBIO Y TRÁNSITO DE LOS AUTOCARES QUE CRUZARON LA FRONTERA, POR AUTOPISTA Y PERÍODO - 2012

Reparto intercambio/tránsito del tráfico (en autocares/día)

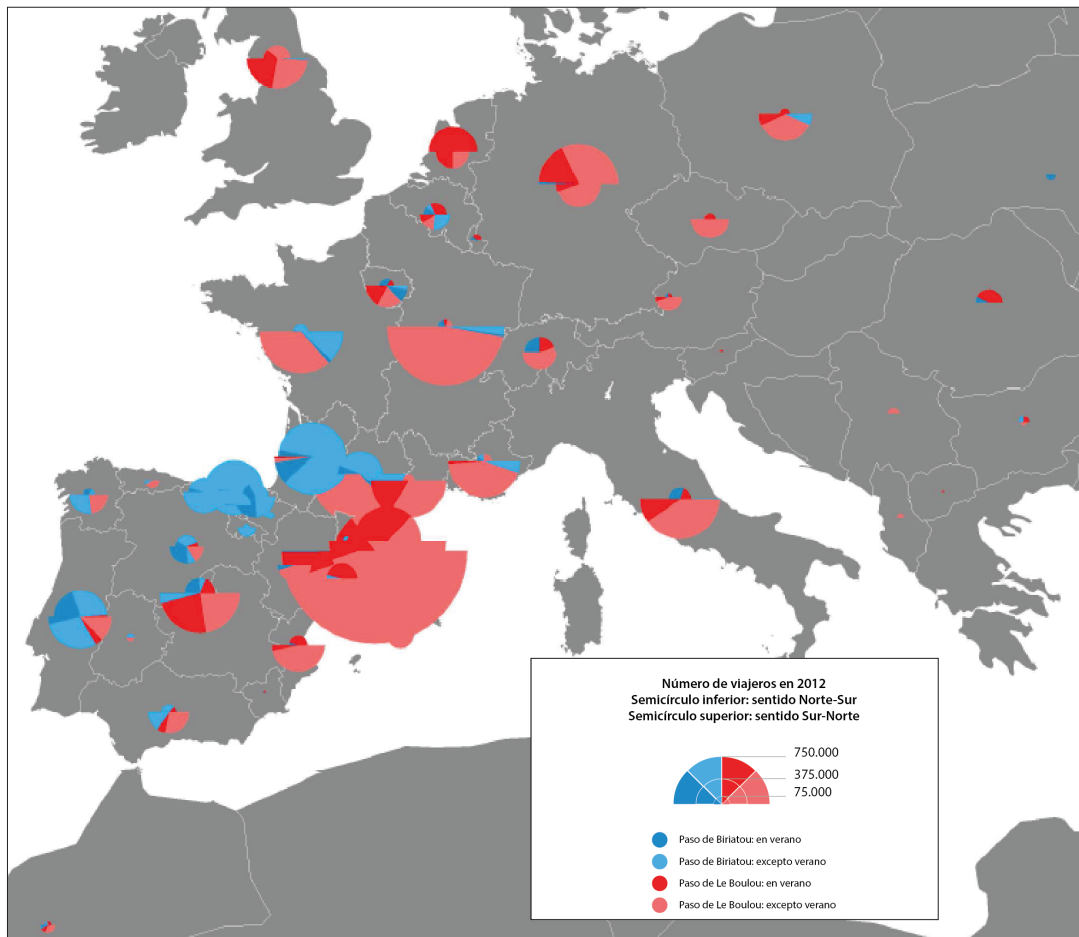
	Verano		Excepto verano		Anual	
	Intercambio	Tránsito	Intercambio	Tránsito	Intercambio	Tránsito
A63 Biriadou	Intercambio	123 70%	106 87%	109 83%		
	Tránsito	52 30%	16 13%	22 17%		
A9 Le Boulou	Intercambio	100 25%	169 61%	157 53%		
	Tránsito	297 75%	109 39%	141 47%		
Total de las 2 autopistas	Intercambio	223 39%	275 69%	266 62%		
	Tránsito	349 61%	125 31%	163 38%		

Reparto intercambio/tránsito del tráfico (en viajeros/día)

	Verano		Excepto verano		Anual	
	Intercambio	Tránsito	Intercambio	Tránsito	Intercambio	Tránsito
A63 Biriadou	Intercambio	3.587 66%	3.359 89%	3.398 84%		
	Tránsito	1.836 34%	419 11%	658 16%		
A9 Le Boulou	Intercambio	3.134 19%	6.988 60%	6.335 51%		
	Tránsito	13.276 81%	4.626 40%	6.092 49%		
Total de las 2 autopistas	Intercambio	6.721 31%	10.347 67%	9.733 59%		
	Tránsito	15.112 69%	5.045 33%	6.750 41%		

- Origen y destino:

MAPA 19. ORIGEN Y DESTINO DE LOS VIAJEROS QUE CRUZARON LA FRONTERA EN AUTOCAR POR LAS DOS AUTOPISTAS (2012)





En Bariatou en temporada baja, el tráfico de intercambio Francia-España es ampliamente mayoritario con más del 70% del tráfico, principalmente con las relaciones de proximidad Aquitania-Guipúzcoa y Aquitania-Vizcaya que representan 1 de cada 3 autocares. El tráfico de tránsito es relativamente débil, alrededor del 12%. La región de Aquitania genera como emisor o como receptor más de la mitad del tráfico. En verano, el tráfico de intercambio Francia-España es siempre mayoritario, pero en una proporción menor que el resto del año (57% del tráfico). Solo la relación Aquitania-Guipúzcoa representa una cuarta parte del tráfico. El tráfico de tránsito equivale al 30% del tráfico con importantes relaciones entre Madrid e Italia y Portugal y Suiza.

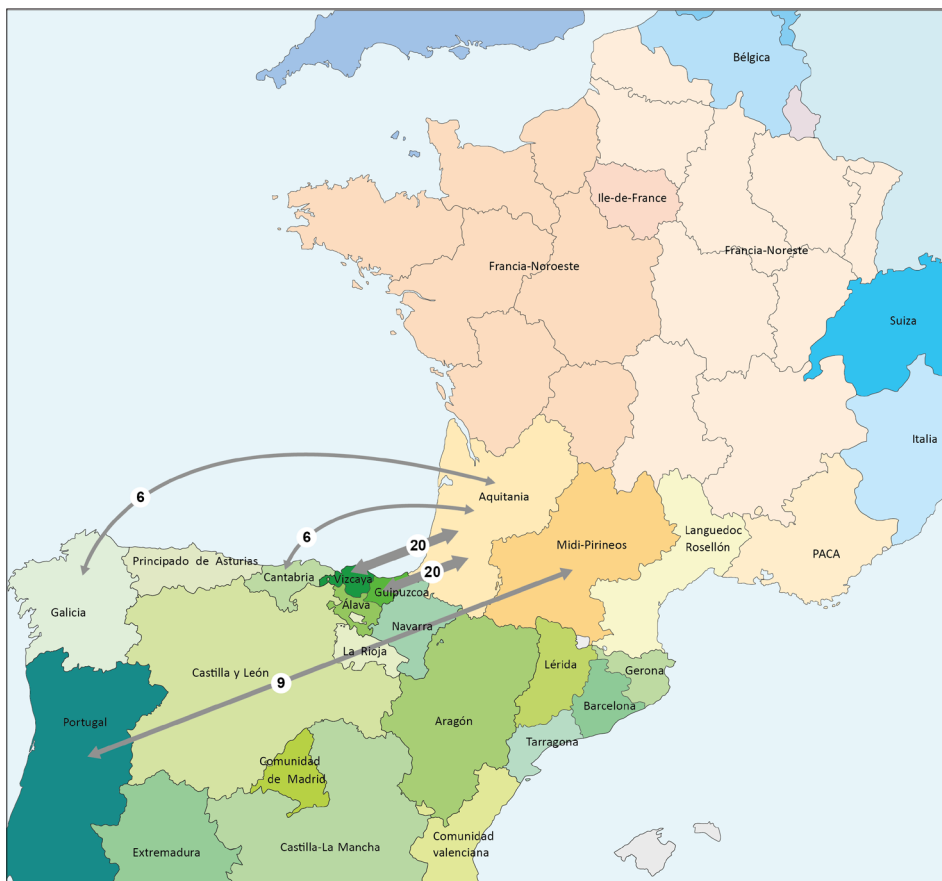
En Le Boulou, en temporada baja, el tráfico de intercambio Francia-España es mayoría con un 60% del tráfico. El tráfico de tránsito alcanza el 40% del tráfico con importantes relaciones entre Barcelona y Alemania y entre Barcelona e Italia. La provincia de Barcelona genera como emisor o como receptor más de la mitad del tráfico.

En verano, el tráfico de tránsito es ampliamente mayoritario con 3 de cada 4 autocares. Los principales países europeos implicados son el Reino Unido, Alemania, Italia y principalmente Holanda.

Se puede afirmar que el tráfico de autocares en Bariatou se caracteriza por una preponderancia del tráfico de intercambio de proximidad Francia-España, mientras que el tráfico de autocares en Le Boulou tiene un carácter más internacional con una elevada proporción de tráfico de tránsito sea cual sea la época del año.

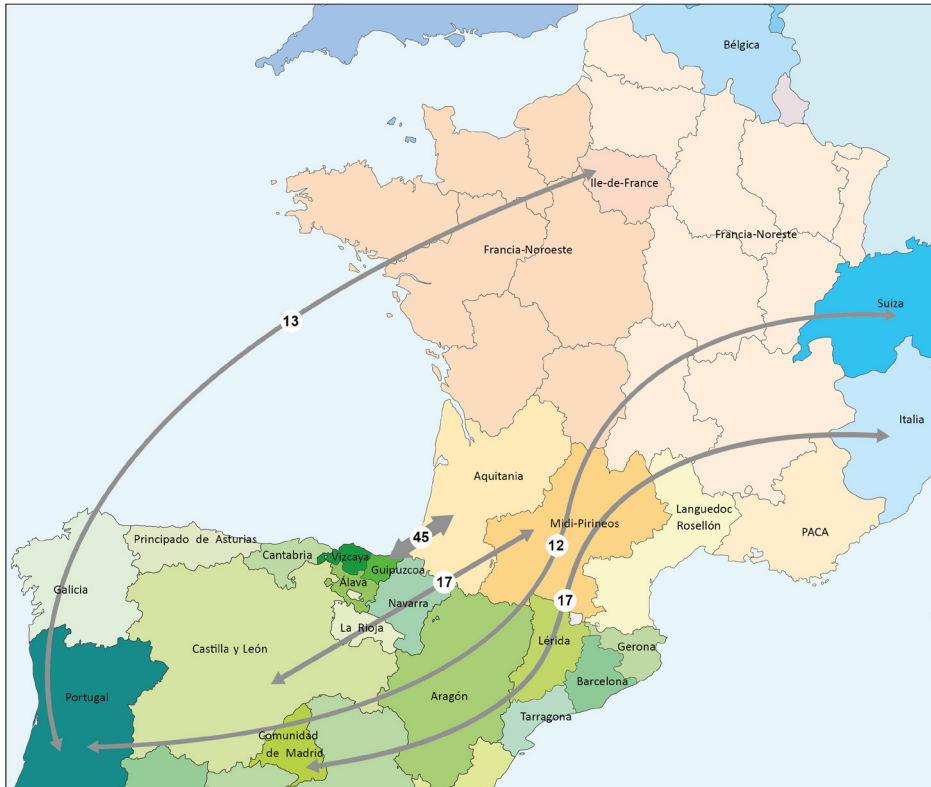
- **Los principales flujos de autocares:**

**MAPA 20. PRINCIPALES FLUJOS DE AUTOCARES POR EL PUESTO DE BIRIATOU
(FLUJOS CORREGIDOS CON LA IMD - EXCEPTO VERANO - 2012) (122 AUTOCARES)**



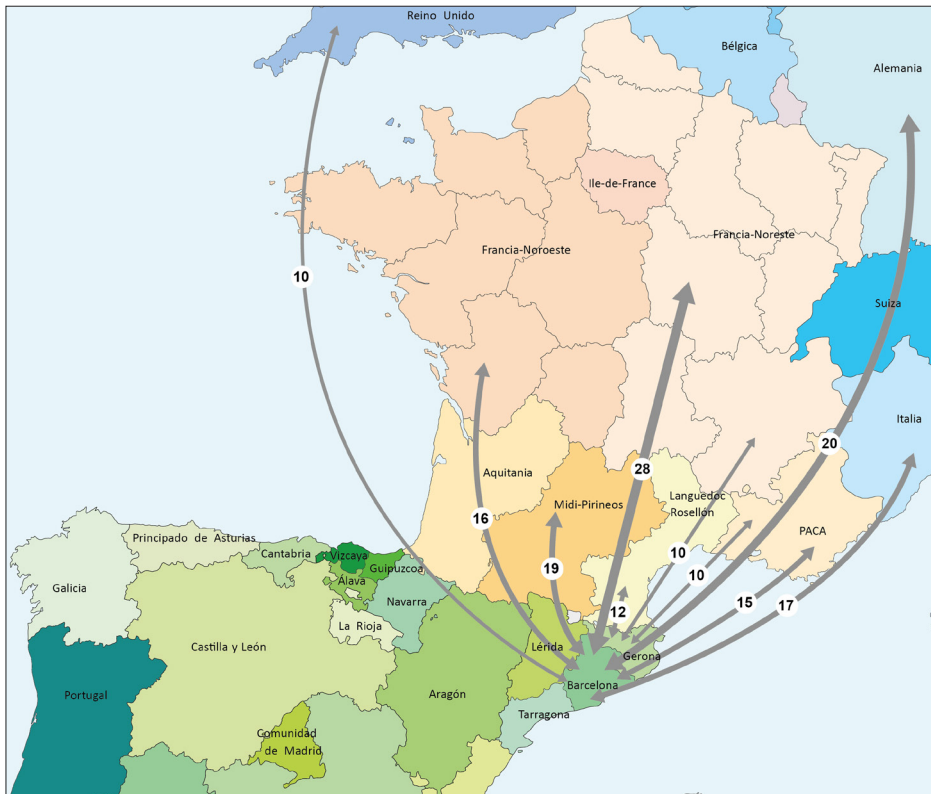
Nota: Estas relaciones representan la mitad del tráfico de autocares que pasa la frontera hispano-francesa por Bariatou

MAPA 21. PRINCIPALES FLUJOS DE AUTOCARES POR EL PUESTO DE BIRIATOU (FLUJOS CORREGIDOS CON LA IMD - VERANO - 2012) (175 AUTOCARES)



Nota: Estas relaciones representan el 60% del tráfico de autocares que pasa la frontera hispano-francesa por Biriattou

MAPA 22. PRINCIPALES FLUJOS DE AUTOCARES POR EL PUESTO DE LE BOULOU (FLUJOS CORREGIDOS CON LA IMD - EXCEPTO VERANO - 2012) (270 AUTOCARES)



Nota: Estas 10 relaciones representan el 56% de tráfico de autocares que pasa la frontera hispano-francesa por Le Boulou

MAPA 23. PRINCIPALES FLUJOS DE AUTOCARES POR EL PUESTO DE LE BOULOU
(FLUJOS CORREGIDOS CON LA IMD - VERANO - 2012) (397 AUTOCARES)



Nota: Estas 10 relaciones representan la mitad del tráfico de autocares que pasa la frontera hispano-francesa por Le Bourou



4.1.5 ESTIMACIÓN DEL FLUJO DE VIAJEROS EN AUTOCAR

Se incluye a continuación la estimación del número de viajeros que atraviesan la frontera en autocar, calculado a partir de las IMD de los pasos fronterizos y el índice de ocupación de los autocares. Asimismo se determina el número de viajeros en intercambio y tránsito.

TABLA 15. ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS QUE CRUZARON LOS PIRINEOS EN LOS DOS SENTIDOS EN 2013 Y 2012, Y DISTRIBUCIÓN INTERCAMBIO-TRÁNSITO (EN MILLONES DE VIAJEROS POR AÑO)

2013	IMD (en autocares por día)	Índice de ocupación	Número de viajeros por año (en millones)	% tránsito	Viajeros en tránsito (en millones/año)	Viajeros de intercambio (en millones/año)
A9 Perthus	273	38	3,79	29%	1,10	2,69
A63 Biriadou	151	38	2,09	26%	0,54	1,55
4 pasos interiores encuestados	144	38	2,00	0%	-	2,00
Resto pasos interiores	52	38	0,72	0%	-	0,72
Pasos costeros	88	38	1,22	0%	-	1,22
Total	708	38	9,82	17%	1,64	8,18
Redondeado a			9,8		1,6	8,2

2012	IMD (en autocares por día)	Índice de ocupación	Número de viajeros por año (en millones)	% tránsito	Viajeros en tránsito (en millones/año)	Viajeros de intercambio (en millones/año)
A9 Perthus	298	38	4,13	29%	1,20	2,93
A63 Biriadou	131	38	1,82	26%	0,47	1,34
4 pasos interiores encuestados	107	38	1,48	0%	-	1,48
Resto pasos interiores	44	38	0,61	0%	-	0,61
Pasos costeros	111	38	1,54	0%	-	1,54
Total	691	38	9,58	17%	1,67	7,91
Redondeado a			9,6		1,7	7,9

Fuente: Ministerio de Fomento, BIDEGI y Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

4.1.6 EXPLOTACIÓN DE LAS ENCUESTAS DE TURISMO DE TURESPAÑA

El Instituto de Estudios Turísticos (TURESPAÑA), actualmente Subdirección General de Conocimiento y Estudios Turísticos dependiente del Instituto de Turismo de España (TURESPAÑA), que es un organismo integrado en la Secretaría de Estado de Turismo del Ministerio de Industria, Energía y Turismo de España, que se encarga de la realización de un informe anual en el que se estudian los factores que inciden sobre el turismo, así como de la elaboración, recopilación y valoración de estadísticas, información y datos relativos al mismo.

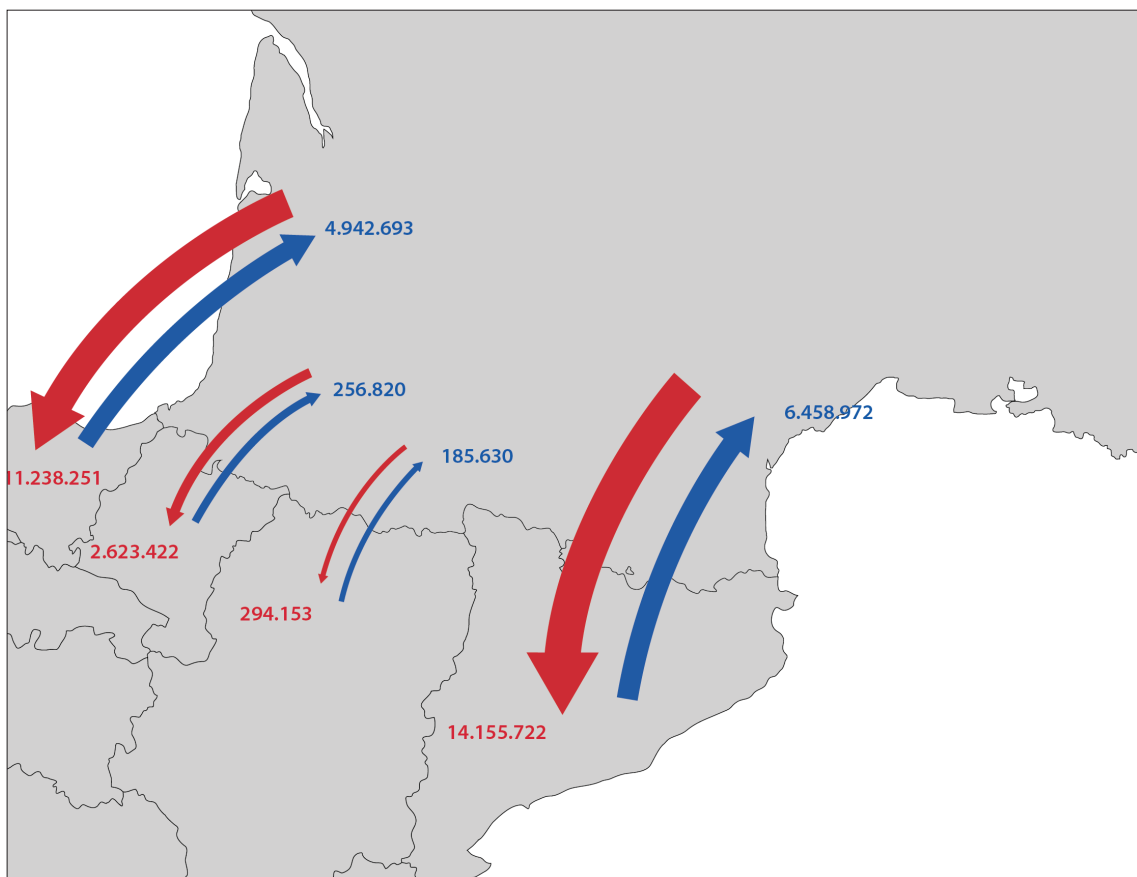
La encuesta movimientos turísticos de los españoles (FAMILITUR) cuantifica los flujos de viajeros residentes en España entre las distintas comunidades autónomas y hacia el extranjero, y caracteriza su comportamiento turístico en función de los aspectos más relevantes. La encuesta de movimientos turísticos en fronteras (FRONTUR) estima el número de visitantes no residentes que acceden a España por las distintas vías de acceso, y aproximación al comportamiento turístico.



La encuesta FAMILITUR consiste en encuestas personales y telefónicas a los domicilios, en las que se pregunta específicamente por todos los tipos de viaje que ha podido realizar el hogar encuestado durante el periodo de referencia. Por otra parte, la encuesta FRONTUR recoge la información a través de peticiones administrativas a distintos organismos y empresas públicas responsables de las distintas vías de acceso a España, a través de conteos manuales en pasos fronterizos por carretera y encuestas en las principales vías de acceso (comprenden 21 pasos fronterizos por carretera, 20 aeropuertos, 7 puertos y 8 líneas férreas internacionales).

Durante el año 2013, se contabilizaron cerca de 45 millones de viajeros que cruzaron los Pirineos por carretera. Casi dos tercios de ellos eran viajeros residentes en Francia (28,3 millones) y un cuarto viajeros residentes en España (11,8 millones). Cataluña y el País Vasco son las comunidades autónomas que registran un mayor paso de viajeros, tal como se refleja en el Mapa 24.

MAPA 24. TOTAL DE VIAJEROS POR CARRETERA, RESIDENTES EN FRANCIA (O EN OTROS PAÍSES) QUE ENTRAN A ESPAÑA (FLECHAS ROJAS) Y TOTAL DE VIAJEROS POR CARRETERA, RESIDENTES EN ESPAÑA, QUE SALEN DE ESPAÑA (FLECHAS AZULES), ESTIMADOS A PARTIR DE LAS ENCUESTAS DE TURESPAÑA



Fuente: TURESPAÑA

Respecto a los motivos del viaje, más de un tercio de los entrevistados alega ocio o vacaciones, otro tercio lo justifica por motivos de trabajo y negocios o por motivos personales, mientras que el tercio restante hace referencia a otros motivos para justificarlo. La gran mayoría de estos viajes, un 96%, se efectúan en automóvil y un 4% en autocar. A continuación, en la tabla 16 y el gráfico 20, puede analizarse con más detalle los motivos de viaje.

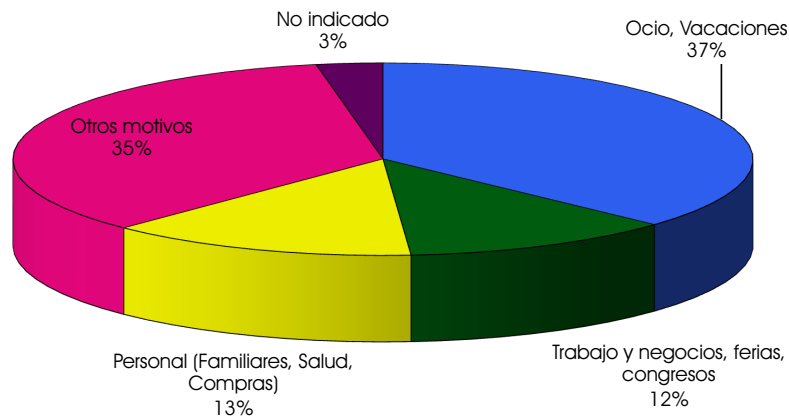


TABLA 16. REPARTO DEL NÚMERO DE VIAJEROS (RESIDENTES EN ESPAÑA Y FRANCIA) EN AUTOMÓVILES Y AUTOCARES SEGÚN MOTIVOS DE VIAJE EN 2013

Motivo	Norte-Sur		Sur-Norte		Total
	Automóvil	Autocar	Automóvil	Autocar	
Ocio, vacaciones	31,0%	57,3%	48,7%	59,0%	36,9%
Trabajo y negocios, ferias, congresos	5,3%	4,2%	29,4%	2,8%	11,9%
Personal (familiares, salud, compras)	16,4%	0,0%	8,3%	0,4%	13,5%
Otros motivos	45,1%	11,5%	12,7%	6,8%	34,8%
No indicado	2,2%	27,0%	0,9%	31,0%	2,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: TURESPAÑA

GRÁFICO 20. REPARTO DE VIAJEROS (RESIDENTES EN ESPAÑA Y EN FRANCIA) QUE ATRAVESARON LA FRONTERA EN VEHÍCULOS LIGEROS Y AUTOCARES EN 2013 (SEGÚN MOTIVO)



Fuente: TURESPAÑA

A continuación, en la Tabla 17 se indican las nacionalidades de los viajeros que entraron a España por las carreteras que cruzan los Pirineos. Un 85,5% de ellos eran de nacionalidad francesa, lo que refleja la importancia de la proximidad en los desplazamientos por carretera. La nacionalidad de los viajeros restantes se distribuye entre el resto de países europeos. Las comunidades autónomas fronterizas de Cataluña (50%), País Vasco (32,1%) y Navarra (8,6%) representan las principales comunidades de destino.



TABLA 17. REPARTO DE LOS FLUJOS NORTE-SUR POR CARRETERA (33,1 MILLONES DE VIAJEROS), POR NACIONALIDAD Y POR COMUNIDAD AUTÓNOMA DE DESTINO

Nacionalidad de los viajeros que entran a España por la frontera francesa %	%	CCAA de destino	%
Francia	85,5%	Cataluña	50,0%
Alemania	2,0%	País Vasco	32,1%
Países Bajos	1,3%	Navarra	8,6%
Bélgica	1,3%	C. Valenciana	2,8%
Reino Unido	0,8%	Andalucía	1,5%
Portugal	0,8%	Madrid	1,3%
Italia	0,7%	Castilla y León	1,1%
Suiza	0,6%	Aragón	0,8%
Rusia	0,4%	Cantabria	0,5%
Países Nórdicos	0,3%	Asturias	0,2%
Resto de Europa	4,4%	Otras regiones	0,5%
No indicado	2%	No indicado	0,6%

Fuente: TURESPAÑA

Análogamente a la tabla anterior, la Tabla 18 muestra las principales zonas de origen y destino, pero en este caso, de los residentes en España que cruzaron los Pirineos por carretera en el año 2013. Los habitantes de Cataluña (49,0%) y del País Vasco (27,1%) son los españoles que más utilizan las conexiones viarias hispano-francesas y los principales destinos escogidos son Francia con un 71,8% y Andorra con un 23,5%.

TABLA 18. REPARTO DE LOS FLUJOS SUR-NORTE POR CARRETERA (11,8 MILLONES DE VIAJEROS), POR REGIÓN DE ORIGEN Y POR PAÍS DE DESTINO

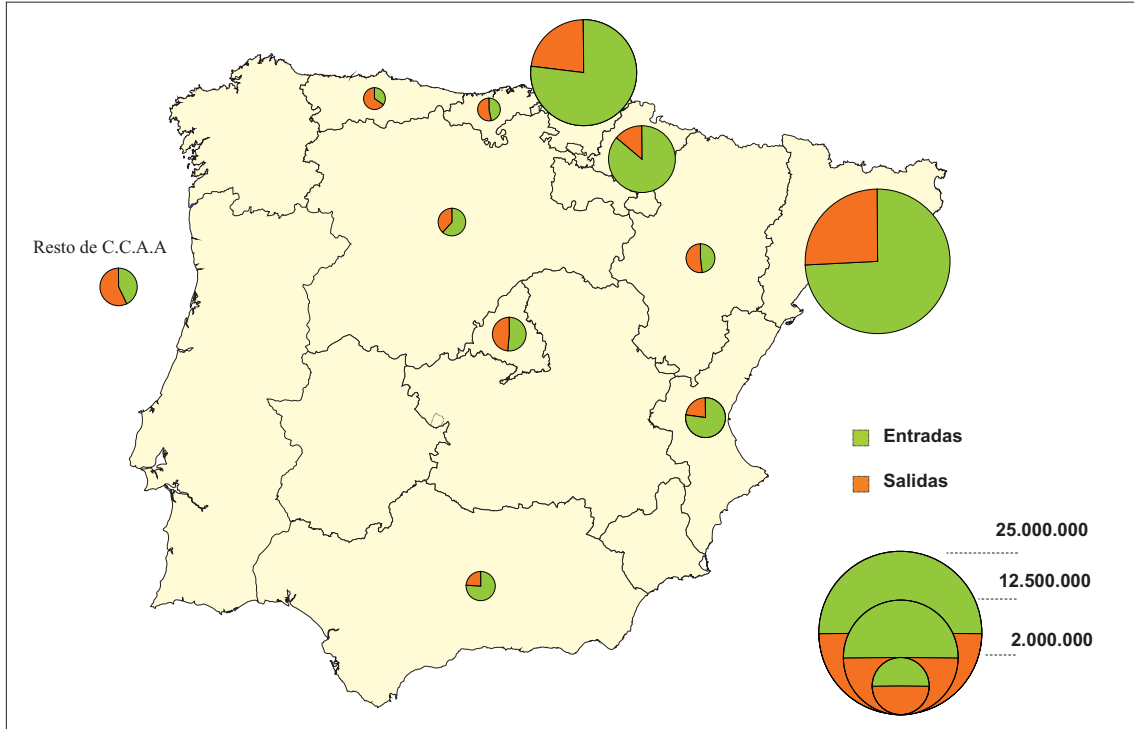
CCAA de origen	%	Destino de los viajeros españoles por la frontera francesa %	%
Cataluña	49,0%	Francia	71,8%
País Vasco	27,1%	Andorra	23,5%
Navarra	5,5%	Italia	0,7%
Madrid	3,3%	Alemania	0,4%
Aragón	2,6%	Suiza	0,3%
C. Valenciana	2,3%	No indicado	3,3%
Castilla y León	1,8%		
Andalucía	1,3%		
Cantabria	1,7%		
Asturias	1,3%		
Otras regiones	1,3%		
No indicado	2,9%		

Fuente: TURESPAÑA



Finalmente, en el Mapa 25 se representan los flujos de entrada de extranjeros y salida de españoles a través de la frontera con Francia por las principales comunidades autónomas de origen o destino.

MAPA 25. PRINCIPALES ENTRADAS DE EXTRANJEROS Y SALIDAS DE ESPAÑOLES POR CARRETERA A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS, SEGÚN COMUNIDAD AUTÓNOMA (AÑO 2013)

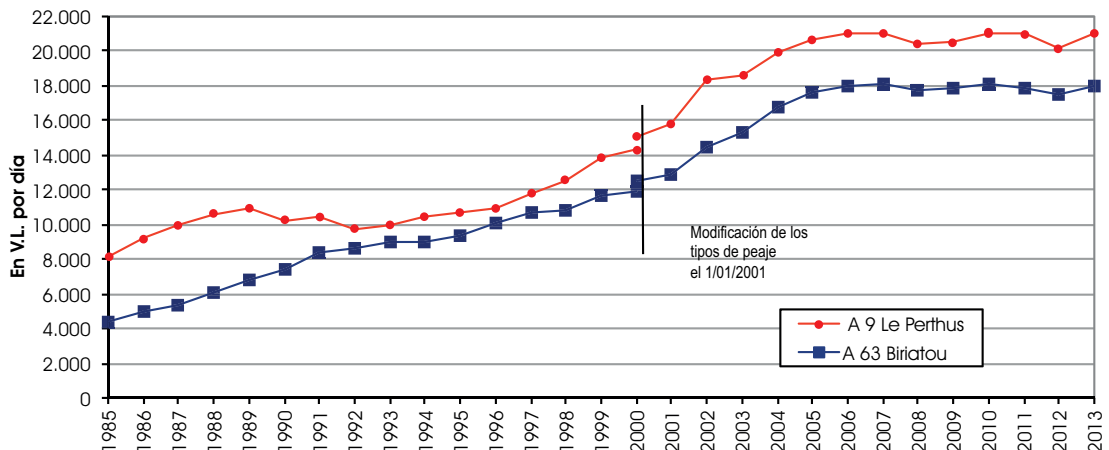


Fuente: TURESPAÑA

4.1.7 ANÁLISIS DETALLADO DEL TRÁFICO EN LAS DOS AUTOPISTAS

Las autopistas litorales, A9 (Le Perthus) y A63 (Biarrotou), son dos de los pasos fronterizos más importantes en la red de conexiones viarias entre Francia y España. Por ese motivo, a continuación se presenta, en el Gráfico 21, la evolución de su intensidad media diaria de vehículos ligeros. En él puede observarse como sus valores tienen un comportamiento muy parejo a lo largo de los años y una estabilización alrededor de los 18.000 vehículos ligeros diarios en la A63 y alrededor de los 21.000 vehículos ligeros diarios en la A9.

GRÁFICO 21. EVOLUCIÓN DE LA IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LAS AUTOPISTAS PIRENAICAS



Fuente: ASF, peajes



4.2 TRÁFICO FERROVIARIO

La conexión ferroviaria hispano-francesa cuenta con diferentes servicios ferroviarios:

- Internacionales, mediante los pasos de Irún y Portbou.
- Regional, mediante el paso de Portbou.
- Cercanías, a través de la línea Barcelona - La Tour de Carol y la línea Lasarte Oria - Hendaye, esta última gestionada por EuskoTren.

4.2.1 TRÁFICO FERROVIARIO INTERNACIONAL

Desde 2008 el departamento estadístico (SOes) del Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie realizaba una estimación del número de viajeros en tren entre las distintas regiones francesas y los países extranjeros. Sin embargo, a partir de 2010, debido a la liberalización del transporte de viajeros, las empresas operadoras ya no facilitan los datos de pasajeros al Estado. Por ello, y con el fin de presentar unos valores más coherentes en la totalidad de la serie representada, se han utilizado los datos facilitados por Eurostat en lo que se refiere al flujo de viajeros entre Francia y España.

En la tabla 19 se muestra el flujo de viajeros por ferrocarril en las líneas internacionales durante el período 2006-2013. Los datos de viajeros entre España y el resto de Europa (más allá de Francia) proceden de RENFE y Eurostat. Estos datos son muy similares, habiéndose decidido utilizar los de Eurostat. En lo que se refiere al flujo de viajeros entre Portugal y Francia, se han empleado los datos proporcionados por RENFE, ya que Eurostat no dispone de esta información.

TABLA 19. FLUJO DE VIAJEROS FERROVIARIOS EN LAS LÍNEAS INTERNACIONALES

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Flujo de viajeros entre Francia y España								
Sentido España - Francia	282.000	231.000	279.000	276.000	265.000	161.000	149.000	121.000
Sentido Francia - España	283.000	232.000	275.000	278.000	264.000	159.000	152.000	126.000
Total	565.000	463.000	554.000	554.000	529.000	320.000	301.000	247.000
Flujo de viajeros entre España y el resto de Europa (más allá de Francia)								
Barcelona - Zurich - Milán	102.000	81.000	68.000	66.000	60.000	56.000	40.000	-*
Flujo de viajeros entre Portugal y Francia								
Lisboa - Irún - Hendaya	111.000	95.000	101.000	86.000	83.000	78.000	67.000	69.000
Total viajeros en las líneas internacionales (redondeado a miles de viajeros)	778.000	639.000	723.000	706.000	672.000	454.000	408.000	316.000

Fuente: Eurostat - rail_pa_intcmng et rail_pa_intgong - España y Portugal países declarantes para el tráfico de las líneas internacionales España-Francia y España-Resto de Europa, RENFE para la línea Portugal-Francia.

* A partir de 2013 dejan de circular los trenes que conectan Barcelona con Zurich y Milán.



En el año 2013 el número de viajeros que utilizaron los servicios de las líneas ferroviarias internacionales para cruzar los Pirineos es de 316.000, considerando ambos sentidos de la marcha. Este valor representa un descenso del 59% respecto del año 2006 y una bajada media anual del 12%.

Se observa un gran descenso en el año 2011 debido a la desaparición de los servicios Barcelona-Montpellier. Además, como ya se ha indicado anteriormente, en 2013 se produce el cese de la circulación de los trenes que enlazaban Barcelona con Zurich y Milán. Ambas interrupciones se deben a motivos económicos, ya que la demanda no era suficiente para mantener las líneas.

4.2.2 TRÁFICO FERROVIARIO REGIONAL

La conexión ferroviaria regional entre España y Francia se produce a través del paso Portbou-Cerbère. El tramo español es operado por RENFE Media Distancia. Según la operadora, el número de viajeros que atravesaron la frontera en el sentido Norte-Sur en 2013 fue de 31.637. Para la obtención del total de viajeros se ha realizado la hipótesis de que los flujos Norte-Sur y Sur-Norte son simétricos, obteniendo un flujo superior a los 63.000 viajeros a través de la línea de Portbou-Cerbère.

TABLA 20. FLUJO DE VIAJEROS FERROVIARIOS EN LAS LÍNEAS REGIONALES

Urbanos e Interurbanos - Cerbère	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Sentido Sur -Norte	76.500	59.688	56.314	53.122	36.306	31.326	25.967	31.637
Total en los dos sentidos (redondeado al millar)	153.000	119.000	113.000	106.000	73.000	63.000	52.000	63.000

Fuente: RENFE Media Distancia

El número de usuarios de las líneas regionales ha crecido un 22% entre 2012 y 2013. No obstante, el total de viajeros ha disminuido un 59% si se compara con el año de inicio de la serie (2006). La pérdida más importante de viajeros se produjo en 2010, con una reducción del 31% respecto al 2009.

4.2.3 TRÁFICO FERROVIARIO DE CERCANÍAS

El tráfico ferroviario de cercanías dispone de dos servicios regulares que conectan España con Francia, uno a cada extremo de los Pirineos. En el lado mediterráneo se encuentra la línea R3 de cercanías que une Barcelona y La Tour de Carol. El total de viajeros que emplearon esta línea para cruzar la frontera en 2013 fue de 22.000. En la vertiente atlántica, el ferrocarril une las localidades de Lasarte/Oria con Hendaya mediante una línea gestionada por Euskotren. En 2013 más de 700.000 viajeros utilizaron esta línea para cruzar la frontera.



TABLA 21. FLUJO DE VIAJEROS FERROVIARIOS EN LAS LÍNEAS DE CERCANÍAS

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Barcelona-La Tour de Carol	16.000	16.000	12.000	15.000	15.000	7.000	6.000	22.000
Lasarte/Oria-Hendaya	439.000	523.000	572.000	624.000	598.000	503.000	603.000	701.000
Total de las líneas de cercanías (redondeado al millar)	455.000	539.000	584.000	639.000	613.000	510.000	609.000	723.000

Fuente: RENFE, Euskotren

Al contrario de lo que ocurre con las líneas internacionales y regionales, el transporte ferroviario de cercanías presenta números positivos en el último año y en el cómputo global de la serie histórica analizada (2006-2013). El número de viajeros que en estos 7 años ha utilizado la línea de La Tour de Carol enlazando Francia con España ha pasado de 16.000 a 22.000, lo que representa un incremento del 38%. Por otro lado, desde 2006, la línea de Euskotren ha visto aumentados un 60% los viajeros que utilizan sus servicios para cruzar la frontera y un 16% entre 2012 y 2013.

En conclusión, el total de viajeros que atravesaron la frontera empleando las líneas de cercanías en 2013 fue de 723.000.

4.2.4 ESTIMACIÓN DE LA INTENSIDAD TOTAL DE VIAJEROS FERROVIARIOS

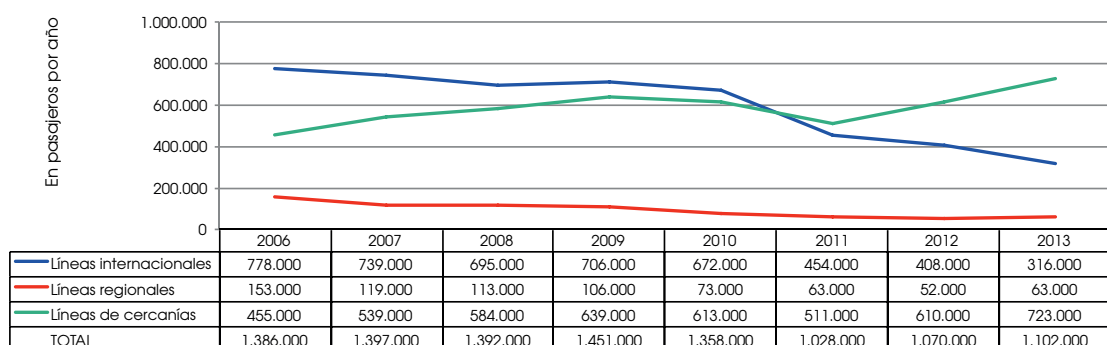
Si se analiza el conjunto de todos los servicios de ferrocarril que unen Francia con la Península Ibérica, se obtiene que 1,1 millones de viajeros cogieron el tren para cruzar los Pirineos en 2013. De forma desagregada, los valores para cada ámbito ferroviario son los siguientes:

- Líneas internacionales: 316.000 viajeros.
- Líneas regionales: 63.000 viajeros.
- Líneas de cercanías: 723.000 viajeros.

Aunque en el último año el flujo de viajeros por ferrocarril ha crecido un 3%, la variación respecto del año 2006 es de un -20%. Ello se debe especialmente a la pérdida de usuarios en las líneas internacionales, que no es capaz de compensarse ni siquiera con el incremento de viajeros de la línea de cercanías Lasarte/Oria-Hendaya.

En el Gráfico 22 se representa la evolución del flujo de viajeros de las diferentes líneas de ferrocarril en el período 2006-2013.

GRÁFICO 22. EVOLUCIÓN DEL FLUJO DE VIAJEROS FERROVIARIOS DESDE 2006 HASTA 2013



Fuente: Eurostat, RENFE y EUSKOTREN.



4.3 TRÁFICO AÉREO

En el cómputo del tráfico aéreo de pasajeros no se ha tenido en cuenta los flujos que tienen como origen o destino las islas de España o Portugal, ya que las islas son prácticamente independientes de la alternativa terrestre. De este modo, se pretende conseguir una comparativa más real entre los distintos modos de transporte.

La no inclusión de las zonas insulares representa una disminución destacada del total de viajeros transportados con el resto de Europa, debido al peso relevante del transporte aéreo insular en el conjunto nacional. En el año 2012, el flujo de pasajeros de las islas españolas (Baleares y Canarias) con resto de Europa (sin Portugal) representa el 38% del flujo español. Para las islas portuguesas, Azores y Madeira, el flujo de pasajeros con el resto de Europa (sin España) equivale al 7% del flujo aéreo total portugués.

En el año 2012, un total de 68,7 millones de viajeros pasaron por los aeropuertos españoles con origen/destino otro país europeo al otro lado de los Pirineos. Para Portugal, el valor es de 16,8 millones de viajeros. Estos valores representan un incremento de usuarios del 11,0% y del 17,7% respectivamente a los datos del anterior OTP (datos 2009). Respecto al 2009, las principales variaciones en términos relativos se producen en ambos casos con los países catalogados como resto de Europa⁵, con unos incrementos del 63% y del 21% para España y Portugal respectivamente. Estos últimos incrementos equivalen a un aumento de 2,60 millones de viajeros para España y de 250.000 viajeros para Portugal.

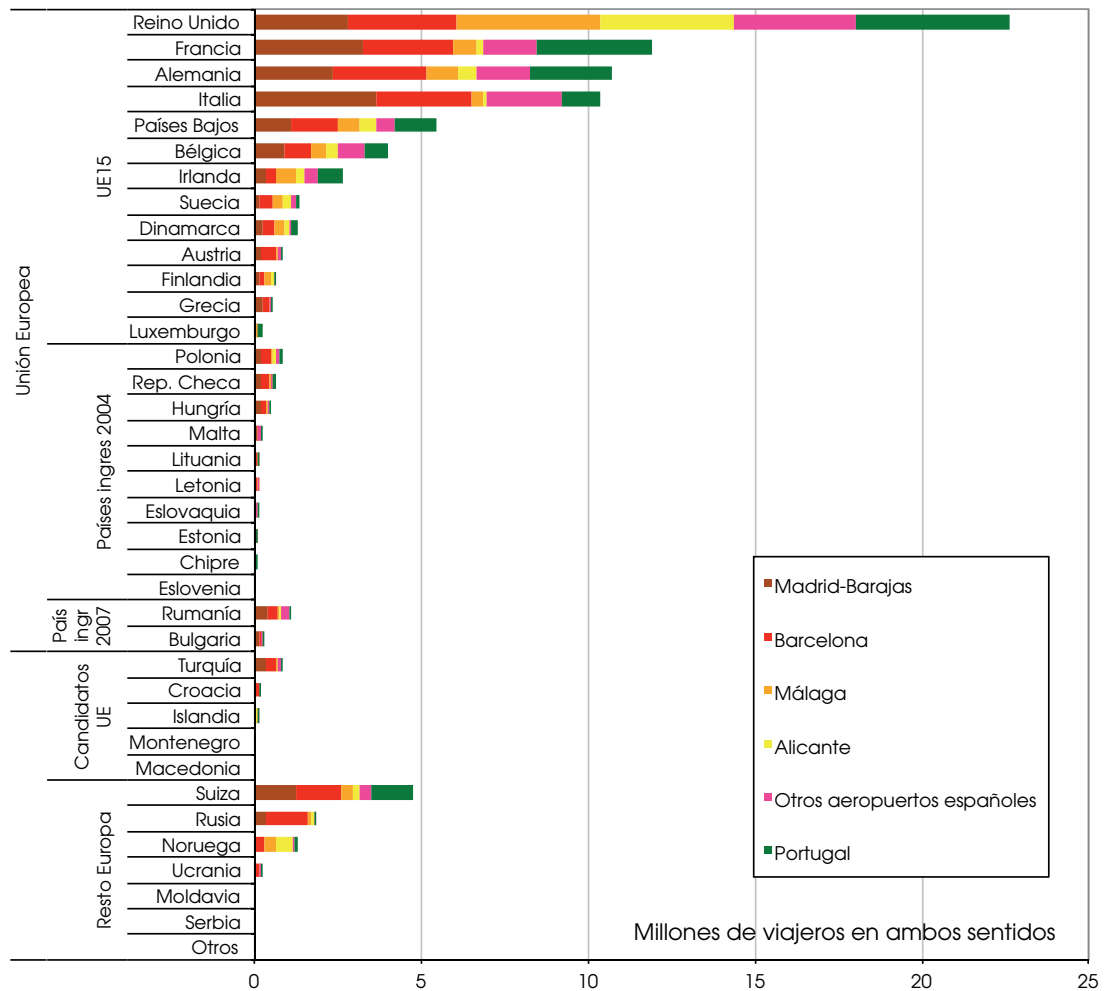
Si se comparan los datos de 2009 y 2012, se aprecia que la mayor variación de pasajeros de España y Portugal se produce con los países de la antigua UE-15, con un incremento de 5,4 millones de viajeros (3,2 millones de viajeros pertenecientes a España y 2,2 millones de viajeros pertenecientes a Portugal).

En el Gráfico 23 se muestra el reparto del tráfico nacional entre España y Portugal y los países del resto de Europa.

⁵ Países del Resto de Europa. Son aquellos países que no forman parte de la Unión Europea y que no tienen el estatus de país candidato a la Unión Europea.



GRÁFICO 23. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2012



Fuente: Aena S.A. y Aeroports de Catalunya (España) y SIMOPTC/INAC (Portugal)

En la Tabla 22 se incluyen los datos relativos a los flujos de pasajeros por vía aérea entre España y el resto de países europeos, y de igual manera entre Portugal y el resto de los países europeos.

TABLA 22. DISTRIBUCIÓN DEL TOTAL DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA CON ORIGEN/DESTINO LA PENÍNSULA IBÉRICA EN 2012

		Total en ambos sentidos (millones de viajeros)		
		España	Portugal	Total
Unión Europea	Antigua UE-15	57,5	15,0	72,6
	Países de nuevo ingreso (2004)	2,2	0,2	2,4
	Países de nuevo ingreso (2007)	1,3	0,0	1,3
Países candidatos		1,0	0,1	1,1
Resto de Europa		6,7	1,5	8,2
TOTAL EUROPA		68,7	16,8	85,6
Antigua UE 15 + Suiza + Noruega		62,2	16,4	78,6

Fuente: Aena S.A., Aeroports de Catalunya (España), SIMPOTC/INAC (Portugal)

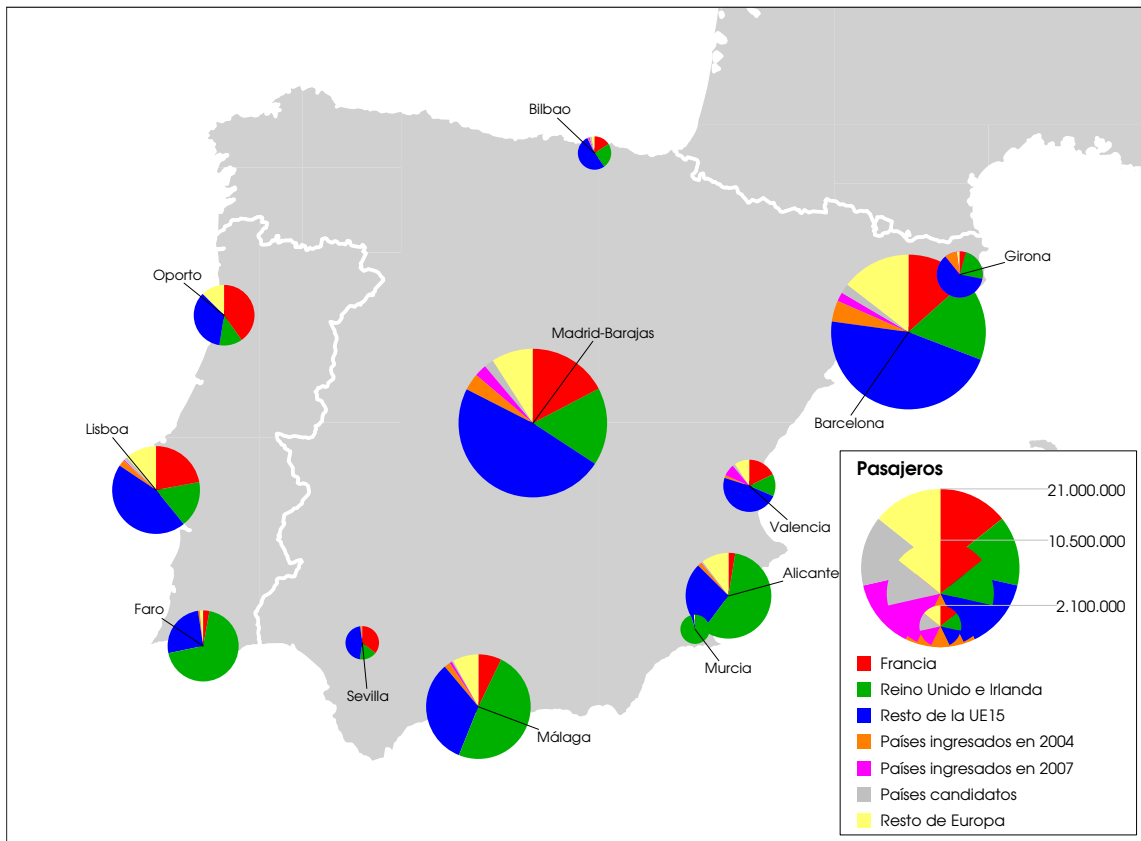


El aeropuerto de Barcelona-El Prat fue el aeropuerto peninsular que tuvo un mayor flujo de viajeros con el resto de Europa (20,3 millones) en el año 2012. Le siguen Madrid-Barajas, Málaga y Lisboa con 18,6; 10,0 y 7,7 millones de viajeros respectivamente.

El Reino Unido, Francia y Alemania son los países europeos que presentan un mayor flujo de viajeros con España y Portugal, con 22,6; 11,9 y 11,7 millones de viajeros respectivamente.

El Mapa 26 muestra de modo esquemático el tráfico de los principales aeropuertos españoles y portugueses (con un flujo superior al millón de viajeros) con el resto de Europa.

MAPA 26. TRÁFICO DE LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON EL RESTO DE EUROPA



Fuente: Aena S.A. (España), SIMPOTC/INAC (Portugal)

4.4 RESUMEN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS

En la Tabla 23 se incluye un resumen del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en el año 2012, y en el Gráfico 24 se muestra el reparto modal. En los cálculos realizados no se ha tenido en cuenta el tráfico de viajeros por vía marítima.

La distribución por grandes zonas de origen/destino del tráfico de vehículos ligeros, así como la tasa de ocupación, se han obtenido de las encuestas realizadas en el año 2009 en las autopistas A9 y A63, y en 2010 en los pasos centrales. En el caso de los autocares, estos datos son fruto de las encuestas llevadas a cabo en las citadas autopistas en el año 2012.

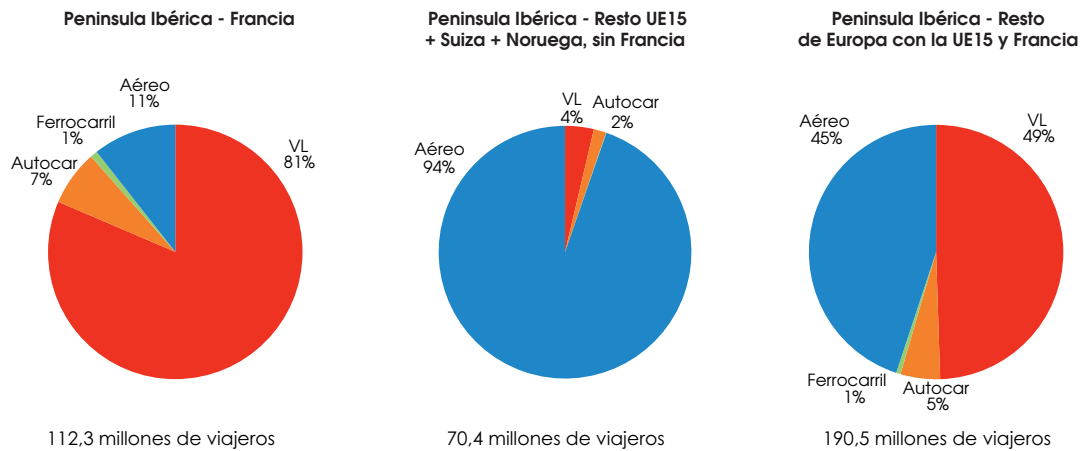


TABLA 23. RESUMEN DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN EL AÑO 2012

Modo de transporte		Francia	Resto UE-15 + Noruega + Suiza (sin Francia)	Países ingresados en 2004	Países ingresados en 2007	Resto de Europa*	TOTAL
Carretera	VL	91,5	2,6	0,1	0,1	0,0	94,3
	Autocares	7,9	1,1	0,3	0,2	0,1	9,6
Ferrocarril		1,0	0,0				1,0
Aéreo		11,9	66,7	2,4	1,3	3,2	85,6
Total		112,3	70,4	2,8	1,6	3,4	190,5

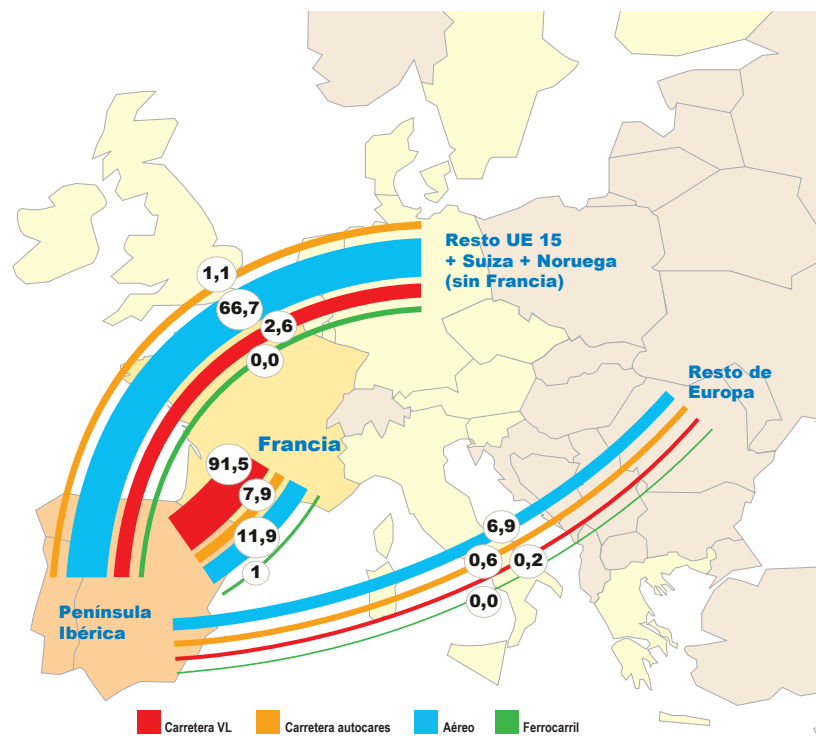
* Resto de Europa: Albania, Bielorrusia, Bulgaria, Bosnia-Herzegovina, Croacia, Macedonia, Moldavia, Serbia, Rusia, Turquía, Ucrania.

GRÁFICO 24. REPARTO MODAL DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2012



En el mapa 27 se representa la distribución del tráfico de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de Europa en el año 2012.

MAPA 27. ESQUEMA DE LA DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2012 (EN MILLONES DE VIAJEROS)





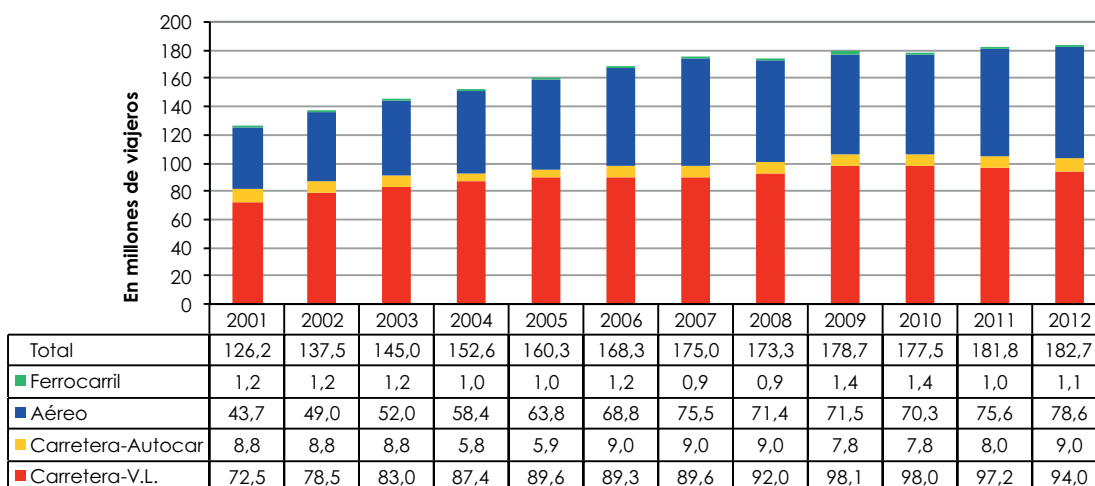
4.5 EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE 2001 Y 2012

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

- Datos 2001: Bilan 2001 del 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 del 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 2008)
- Datos 2010 y 2011: Suplemento al Documento nº 6, Principales cifras actualizadas para el año 2010 y 2011 (Noviembre 2013).
- Datos 2012: El presente documento.

En el Gráfico 25 se muestra la evolución del tráfico de viajeros a través de los Pirineos, entre la Península Ibérica y la antigua UE15 más Suiza y Noruega, entre 2001 y 2012.

GRÁFICO 25. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15 +SUIZA+NORUEGA



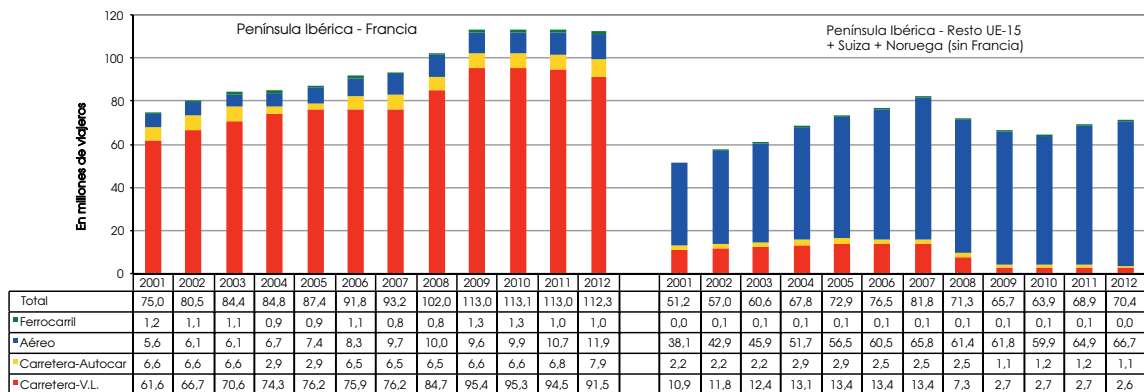
Fuente: España: Ministerio de Fomento; Francia: Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.



Si se analiza el flujo total de viajeros se observa como después de unos años de continuo crecimiento el flujo de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15+Suiza y Noruega tiende a estabilizarse alrededor de los 180 millones de viajeros, debido a que en los últimos años el transporte por carretera y el transporte aéreo compensan entre sí sus pequeñas variaciones.

En el Gráfico 26 se desglosa la información contenida en el gráfico anterior, diferenciando entre el tráfico entre la Península Ibérica y Francia o el resto de la antigua UE-15 más Noruega.

GRÁFICO 26. EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON FRANCIA Y DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON EL RESTO DE LA UE-15 MÁS SUIZA Y NORUEGA MENOS FRANCIA



Fuente: España: Ministerio de Fomento; Francia: Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Francia tiene un peso muy elevado en el global de las relaciones de España y Portugal con la antigua UE-15 más Suiza y Noruega. Concretamente, a partir de 2009 el porcentaje total de intercambio de viajeros con Francia se sitúa por encima del 60%, alcanzando en 2010 el 64%. Al analizar con más detalle esta relación con Francia, se observa en 2009 un incremento del uso de vehículos ligeros, que supera los 90 millones de viajeros, valor que se conserva en los años posteriores. En términos relativos el transporte aéreo ha experimentado un fuerte crecimiento, doblando prácticamente los valores que se registraban en el año de inicio de la serie (2001).

En los flujos de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 (sin Francia) más Suiza y Noruega, el transporte de pasajeros por modo aéreo representaba el 75% del flujo al inicio de la serie (2001) y ha ido ganando peso a lo largo de los años hasta alcanzar prácticamente el 95% en los últimos años. Los motivos que explican este comportamiento son un aumento del 75% de los usuarios del transporte aéreo, unido a una disminución del 76% del uso de vehículo ligero entre 2001 y 2012.

Un análisis más detallado de las variaciones en el último año y en el global de la serie (años 2001-2012) y por modo de transporte puede observarse en las Tablas 24, 25 y 26. Estas tablas no reflejan el transporte por ferrocarril, ya que sus valores absolutos son muy pequeños en comparación con el resto de modos. Además, casi la totalidad del flujo ferroviario de pasajeros se establece con Francia, lo que acentúa todavía más las diferencias absolutas con el resto de modos de transporte en el resto de países europeos.



TABLA 24. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA UE-15 MÁS SUIZA Y NORUEGA

	Evolución 2001/2012		En un año (2012/2011)
	Total	Media anual	
Total	45%	3,4%	0,5%
Carretera (V.L.)	30%	2,4%	-3,2%
Carretera (autocares)	3%	0,2%	12,9%
Vía Aérea	80%	5,5%	3,9%

En el año 2012, la disminución en el número de viajeros por carretera lleva a un descenso del flujo total de viajeros entre la Península Ibérica con la UE-15 más Suiza y Noruega a pesar del aumento de viajeros en avión, debido al mayor peso del sector viario respecto al aéreo.

TABLA 25. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA

	Evolución 2001/2012		En un año (2012/2011)
	Total	Media anual	
Total	50%	3,7%	-0,6%
Carretera (V.L.)	48%	3,7%	-3,2%
Carretera (autocares)	20%	1,7%	16,4%
Vía Aérea	113%	7,1%	11,3%

En las relaciones con Francia el flujo de pasajeros por modo aéreo es el que experimenta un mayor crecimiento en el global de la serie, doblando al resto de modos. Analizando solamente el último año, es el único modo de transporte que crece, con un 11,3%.

TABLA 26 EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA UE-15 MÁS SUIZA Y NORUEGA (SIN FRANCIA)

	Evolución 2001/2012		En un año (2012/2011)
	Total	Media anual	
Total	38%	2,9%	2,2%
Carretera (V.L.)	-76%	-12,3%	-4,2%
Carretera (autocares)	-49%	-6,0%	-6,7%
Vía Aérea	75%	5,2%	2,7%

En el último año, 2012, el crecimiento del flujo de viajeros por vía aérea consigue compensar los descensos de usuarios en el resto de modos logrando que el total de viajeros entre la Península Ibérica y la UE-15 (sin Francia) y Suiza y Noruega también aumente.



5 TRÁFICO DE MERCANCÍAS

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

- Carretera: la información sobre las IMD's procede de las estaciones de aforo de ambos lados de la frontera hispano-francesa. También se han utilizado datos de las encuestas de tráfico que realiza la administración francesa con cierta periodicidad. Entre todas estas encuestas destaca la encuesta TRANSIT, que se realizó por última vez en 2010.
- Ferroviario: las fuentes son los datos publicados por Eurostat y los facilitados por RENFE.
- Marítimo: las fuentes de información son Puertos del Estado, en España, y el Ministério da Economia, en Portugal.

5.1 TRÁFICO POR CARRETERA

Las principales fuentes de información utilizadas para la estimación del tráfico de mercancías por carretera que cruza los Pirineos son las siguientes:

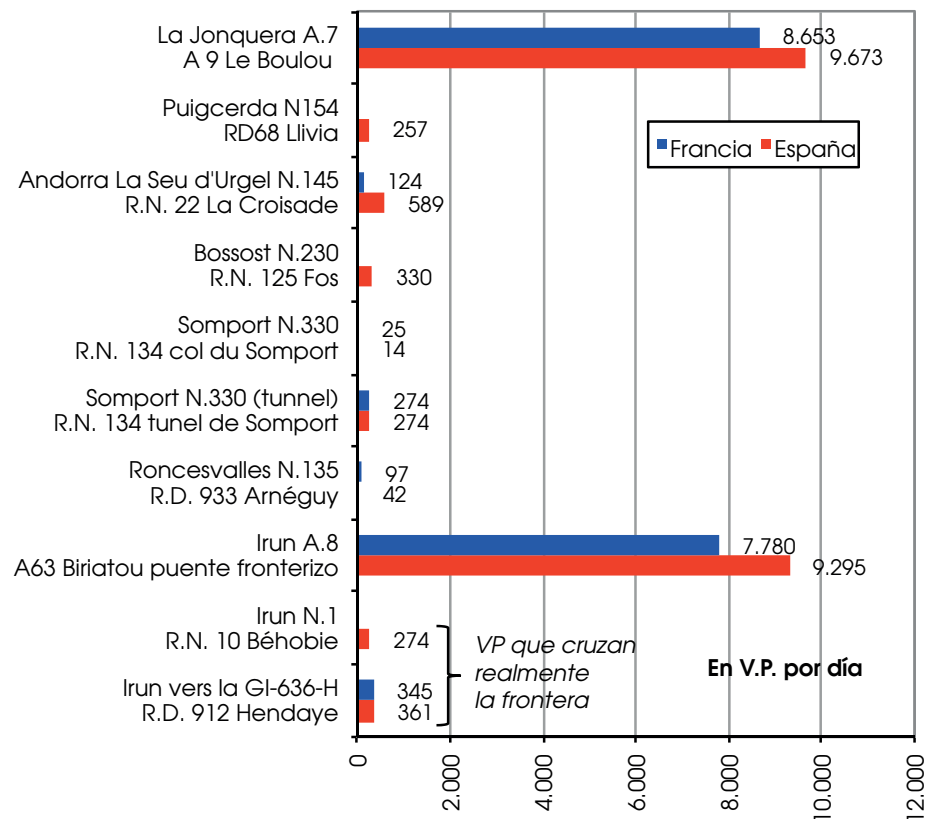
- Los mapas de tráfico de 2012 y 2013 elaborados por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Estos mapas ofrecen los datos de los flujos de vehículos que circulan por las carreteras españolas, y se elaboran a partir de los datos registrados en las estaciones de aforo de España (fijas o de cobertura), diferenciando entre vehículos pesados y ligeros, en términos de IMD (número de vehículos/día).
- ASF (Autopistas del Sur de Francia), sociedad concesionaria de las autopistas A9 y A63 en Francia. Dispone de los datos de IMD de ambas autopistas.
- La empresa responsable de la explotación del túnel de Somport, que ha proporcionado los datos de IMD de los vehículos que cruzan el túnel. Su estación de aforo se encuentra situada en el lado español de la frontera.
- BIDEGI, Sociedad Foral de la Diputación de Guipúzcoa, que se encarga de la gestión de la Autopista del Cantábrico AP-8. Dispone de los datos de IMD en el punto fronterizo de Irún, del lado español.
- Los datos de las IMDs en las carreteras nacionales francesas han sido proporcionadas por los servicios exteriores del Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Las IMDs relativas a las carreteras de los departamentos, han sido facilitadas por los Servicios Generales de los Pirineos Atlánticos, Pirineos Orientales, Altos Pirineos y Alta Garona.
- Encuesta TRANSIT 2010, que se ha utilizado para disponer de información del tonelaje de los vehículos pesados que circulan por los pasos fronterizos pirenaicos y de sus zonas de origen/destino.



5.1.1 TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LOS PASOS FRONTERIZOS EN 2013

El Gráfico 27 muestra la intensidad media diaria de los vehículos pesados en los principales pasos fronterizos entre España y Francia en 2013.

GRÁFICO 27. IMD DE VEHÍCULOS PESADOS EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS DE MAYOR TRÁFICO EN 2013



Fuente: España: Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Francia: Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, ASF, Conseil Général des Pyrénées Atlantique, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales.

A efectos de interpretar los datos de las IMD's representadas en el gráfico anterior, hay que tener presentes las siguientes consideraciones:

- Como ya sucedía con los vehículos ligeros, las intensidades medias diarias de vehículos pesados observadas en el lado francés y en el lado español, no coinciden exactamente. A continuación se enuncian las posibles causas de estas diferencias:
 - 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 RN22 del lado francés).
 - Las distintas definiciones de vehículo pesado que se usan en los peajes de las autopistas de Francia y España.
 - El nivel de fiabilidad de los instrumentos de aforo empleados a un lado y a otro de la frontera.



- Los pasos fronterizos para cruzar la frontera entre Hendaya e Irún presentan una situación particular. Existen tres puentes sobre el Bidasoa: el de la autopista A63 - AP-8 hacia Bariatou, el de la RN10 - N-I hacia Behobia y el de la RD912 —puente de Santiago— hacia Hendaya. A partir de observaciones visuales en esta zona se ha podido determinar que un determinado número de vehículos pesados circulan alrededor de los tres puentes buscando un lugar donde aparcar, sobrevalorando el valor de la IMD de vehículos que atraviesan la frontera.

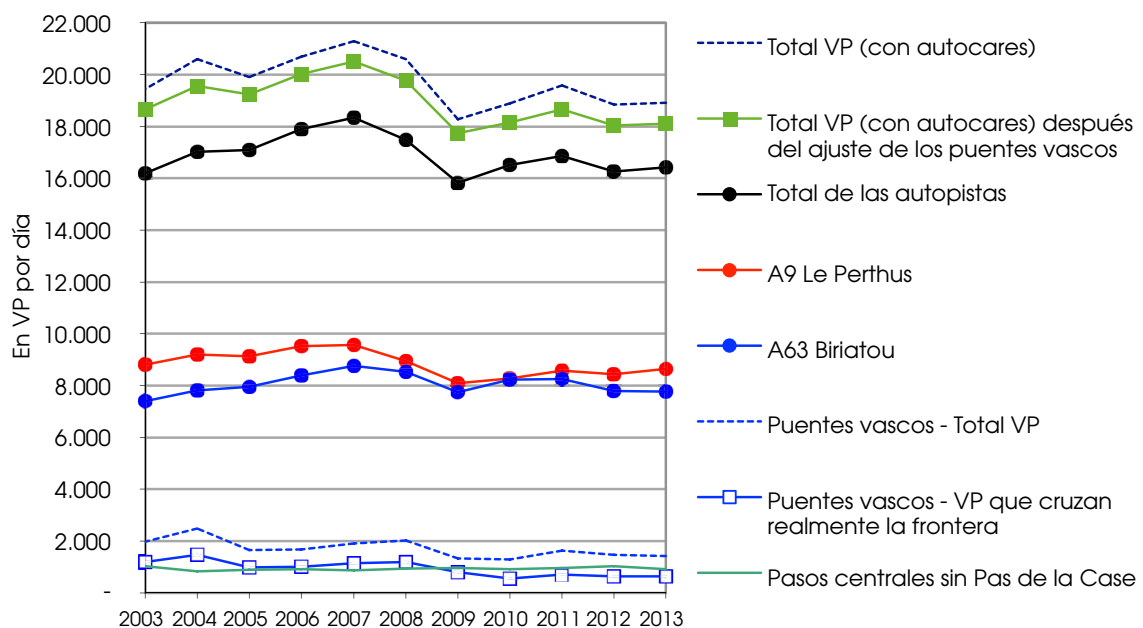
El hecho anterior ya se ha tenido en cuenta en el presente documento, de modo que a las IMD's obtenidas de los aforos de los pasos Irún-Hendaya e Irún-Behobia se les ha aplicado un factor reductor, que equivale a los conductores de vehículos pesados que cruzan realmente la frontera. Este factor se determinó en 2010 a través de una encuesta a los conductores de vehículos pesados que circulaban por los puentes de Behobia y Hendaya. Los porcentajes son:

- Paso Irún-Hendaya: 67%
- Paso Irún-Behobia: 40%

Con todas estas consideraciones, se ha estimado que en el año 2013 cruzaron la frontera cerca de 18.120 V.P/día, entre los que se contabilizaron 660 autocares, de modo que la intensidad diaria de vehículos pesados destinados al transporte de mercancías ascendió a 17.460. El 91% de estos vehículos circula por las autopistas, mientras que el resto emplea los pasos interiores (5%) o los puentes vascos (4%).

La importancia de las autopistas en el transporte de mercancías por carretera entre España y Francia se ve reflejada en el Gráfico 28.

GRAFICO 28. EVOLUCIÓN DE LA IMD ANUAL DE LOS VEHÍCULOS PESADOS QUE CRUZARON LA FRONTERA FRANCO-ESPAÑOLA



Fuente: España: Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Francia: Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, ASF, Conseil Général des Pyrénées Atlantique, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales.



5.1.2 ENCUESTA TRANSIT 2010

En 2010-2011, se realizó una encuesta sobre flujos internacionales de mercancías por carretera, denominada Encuesta Transit 2010. El objetivo de dicha encuesta era actualizar el conocimiento de los flujos de mercancías a través de los macizos montañosos de los Alpes y de los Pirineos, como continuación a encuestas similares efectuadas en 1992-1993, en 1999 y 2004. La encuesta principal llevada a cabo en los Pirineos, abarcaba los dos pasos de las autopistas A9 en Le Perthus y A63 en Biriattou, por donde circulan el 91% de los vehículos pesados que atraviesan los Pirineos.

Para completar esta información, se llevaron a cabo dos encuestas complementarias:

- Una en 2010, sobre los 4 pasos centrales principales: Somport, Fos-Vielha, Pas de la Casa y Puigcerdà.
- Una en 2011, sobre los 2 puentes vascos entre Hendaya e Irún: el puente de Saint Jacques y el puente de Behobia.

Esta encuesta, que fue realizada mediante entrevistas a conductores de vehículos pesados, es objeto de una publicación específica.

Los resultados de la encuesta Transit 2010 resultan directamente aplicables al cálculo de las toneladas de mercancías que atraviesan los Pirineos, y fueron ya empleados en el cálculo del tráfico de mercancías de los años 2010 y 2011, recogido en el suplemento al documento nº6.

La encuesta Transit realizada en los 2 puentes vascos citados (que no son autopistas), puso de manifiesto la importancia de los tráficos parásitos (pasos múltiples, medias vueltas, etc.). El número de vehículos pesados que atravesó realmente la frontera ascendió al 36% del tráfico medido en la estación de aforo del puente de Behobia (RN10) y al 54% en el puente de Saint Jacques (RD912). Desde 2010, el dato relativo al número de vehículos pesados que cruzó la frontera en estos 2 pasos, se refiere al número de vehículos que realmente la atravesaron, es decir, eliminando los tráficos parásitos.

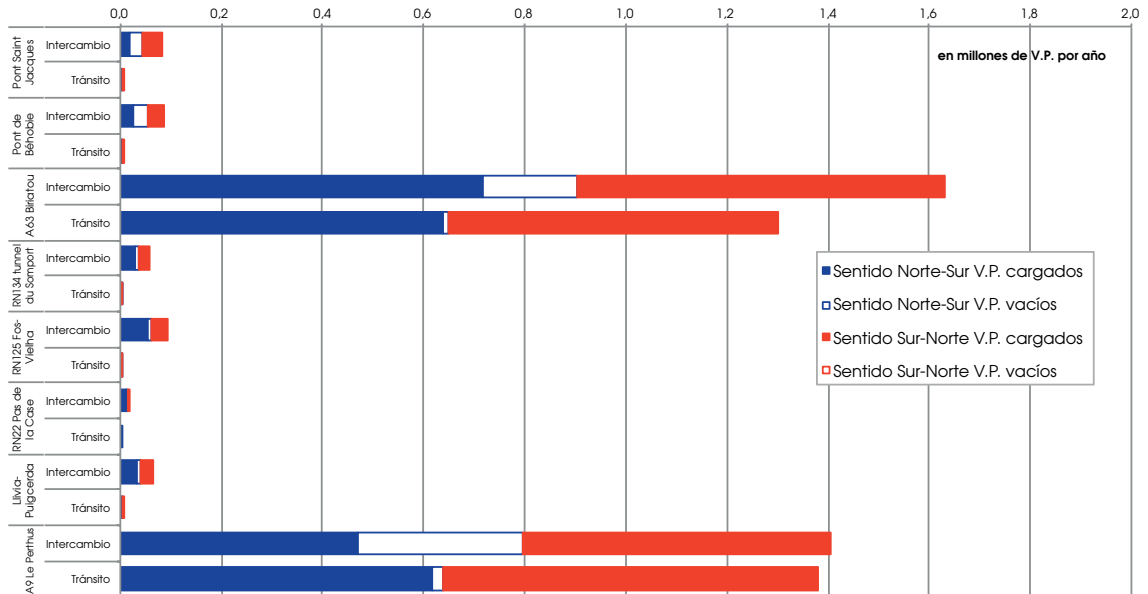
La encuesta Transit permite dar una estimación del volumen medio anual de mercancías transportadas por los vehículos pesados y conocer el tráfico de vehículos pesados sin carga o vacíos.

El número total de vehículos pesados vacíos que atravesó los Pirineos fue de 963.000 V.P. anuales (para 2010), es decir 2.600 vehículos pesados diarios, lo que representa un 15% del tráfico total.

El gráfico siguiente presenta la distribución de V.P. vacíos por paso, por sentido de circulación y por tipo de tráfico (intercambio o tránsito).



GRAFICO 29. DISTRIBUCIÓN DE V.P. VACÍOS POR PASO, POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN Y POR TIPO DE TRÁFICO (INTERCAMBIO O TRÁNSITO)



Fuente: Encuesta Transit 2010

El tráfico de vehículos pesados en vacío es más numeroso:

- En intercambio que en tránsito, con unos porcentajes del 23,8% y el 2,6%, respectivamente.
- En sentido norte-sur que en sentido sur-norte, con el 19,2% y el 10,5% respectivamente.

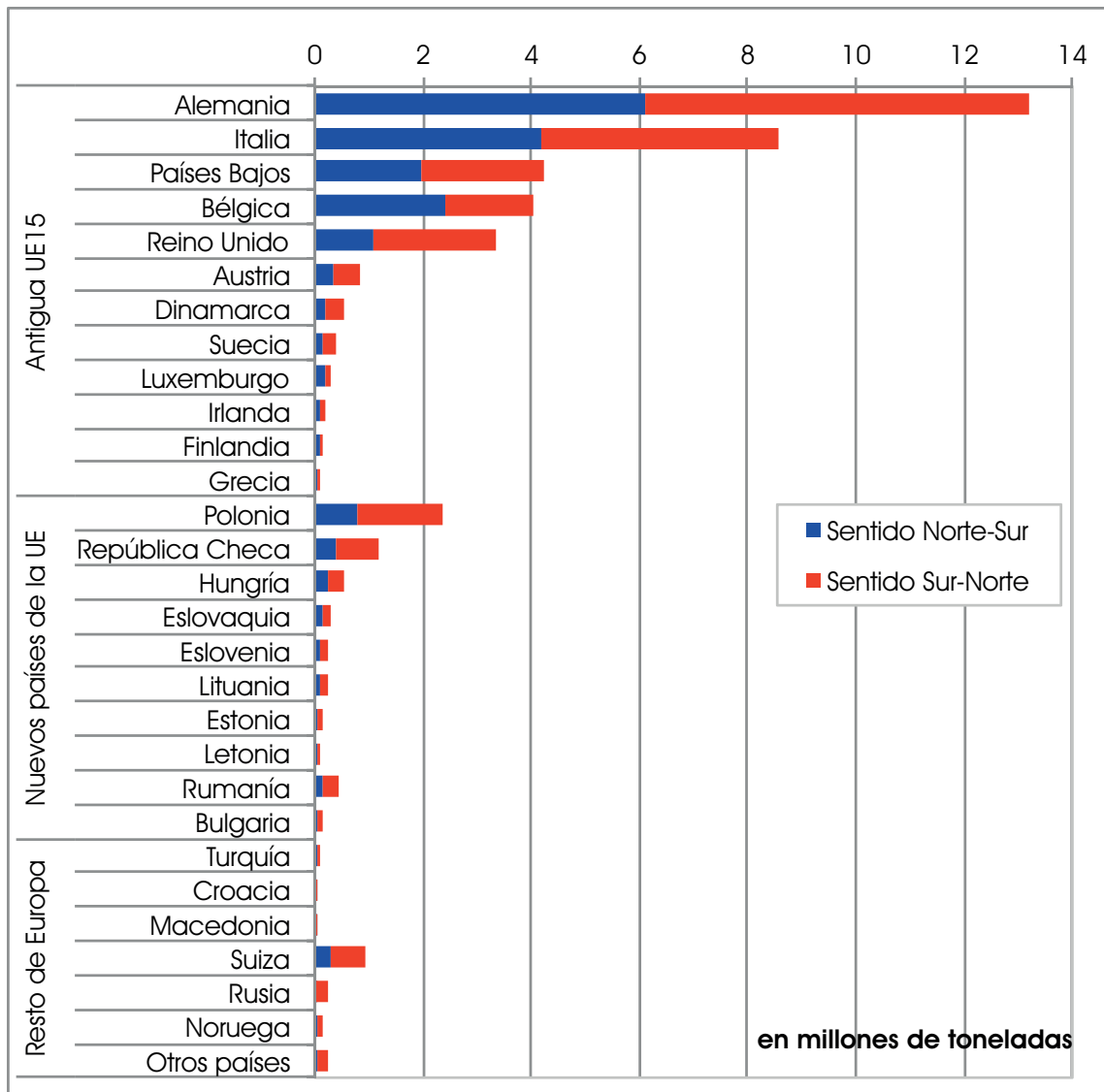
La proporción de V.P. vacíos es muy importante:

- En los 3 pasos interiores, Somport, Fos-Vielha y Puigcerdà: 31,5% en ambos sentidos de circulación, y 44,3% en el sentido sur-norte.
- En el Pas de la Casa (acceso a Andorra), 33,8% en ambos sentidos de circulación, y 81,3% en el sentido sur-norte.
- En los 2 puentes vascos: 37,3% en ambos sentidos de circulación, y 50,2% en el sentido norte-sur.

Globalmente, en las 2 autopistas, los V.P. vacíos representan el 13,1% del tráfico. El porcentaje de V.P. vacíos es más importante en Le Perthus (con el 16,4%, es decir 1.300 V.P. vacíos diarios) que en Biarritz (con el 10,0%, es decir 840 V.P. vacíos diarios). También, es más importante en intercambio (22,1%) que en tránsito (2,5%).



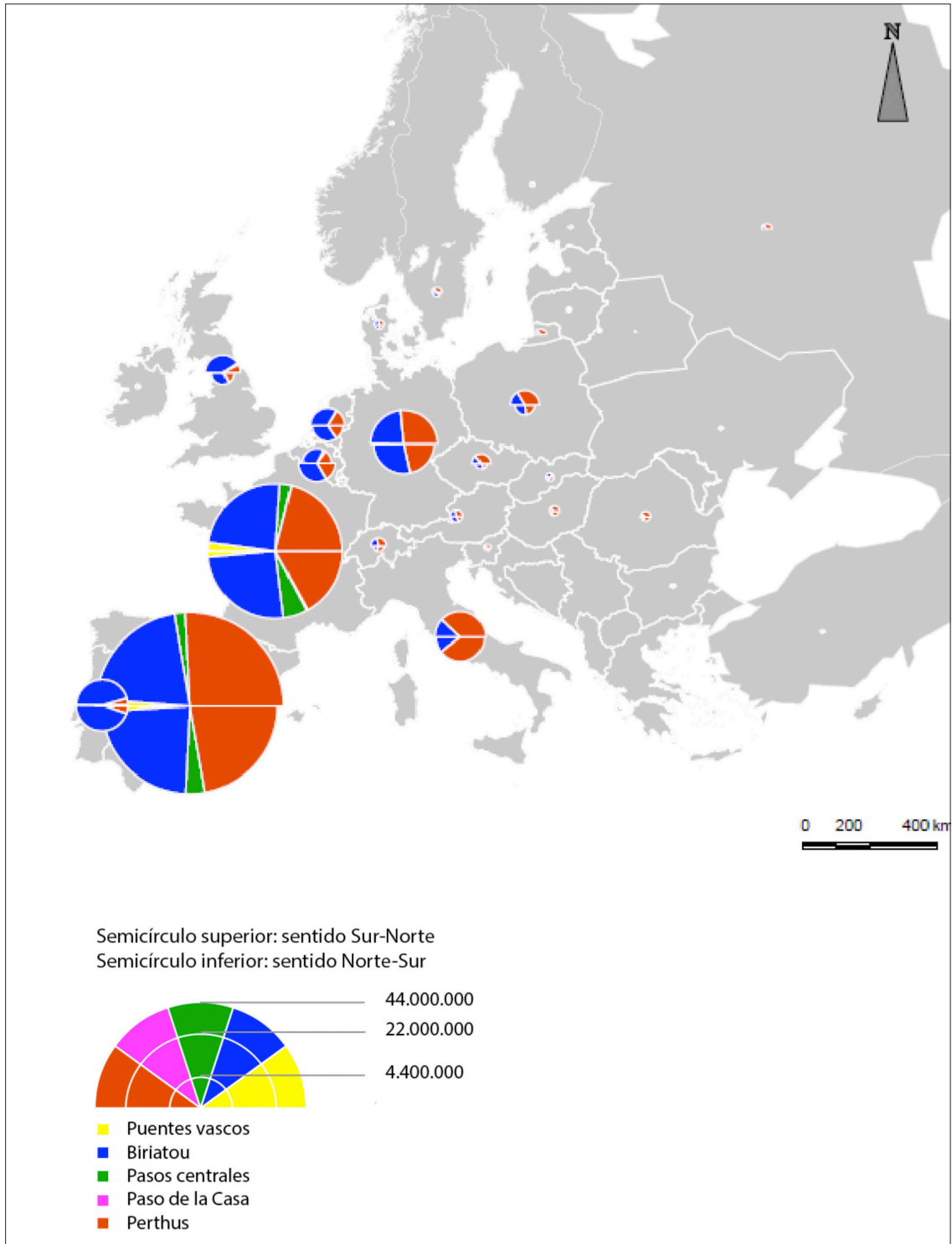
GRAFICO 30. TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN TRÁNSITO POR FRANCIA QUE CRUZAN LOS PIRINEOS, SEGÚN EL PAÍS DE ORIGEN/DESTINO, EN 2010 (MILLONES DE TONELADAS)



Fuente: Encuesta Transit 2010



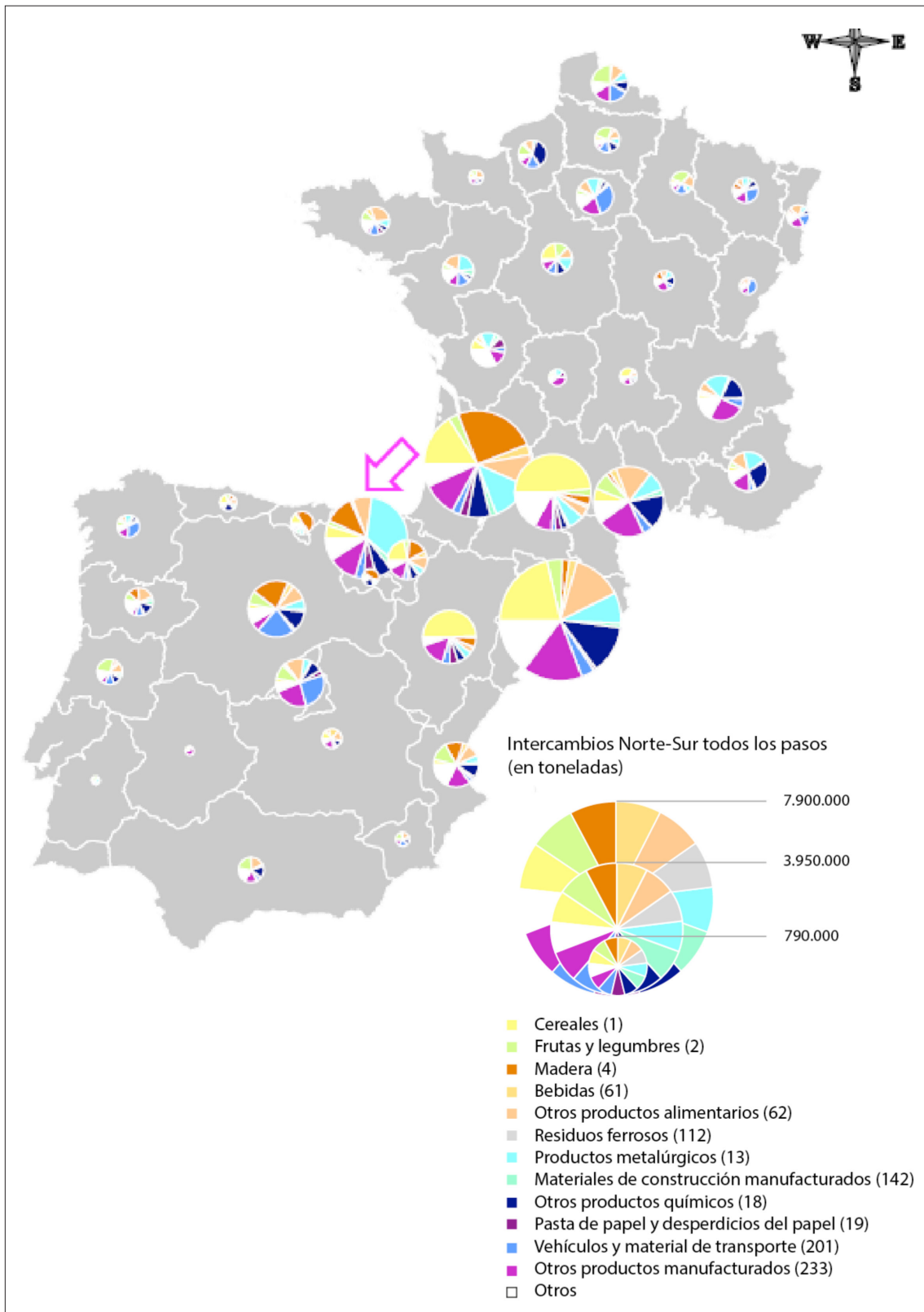
MAPA 28. PAÍSES DE ORIGEN O DESTINO DE LOS FLUJOS DE MERCANCÍAS POR CARRETERA A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS (EN TONELADAS)



Fuente: Encuesta Transit 2010



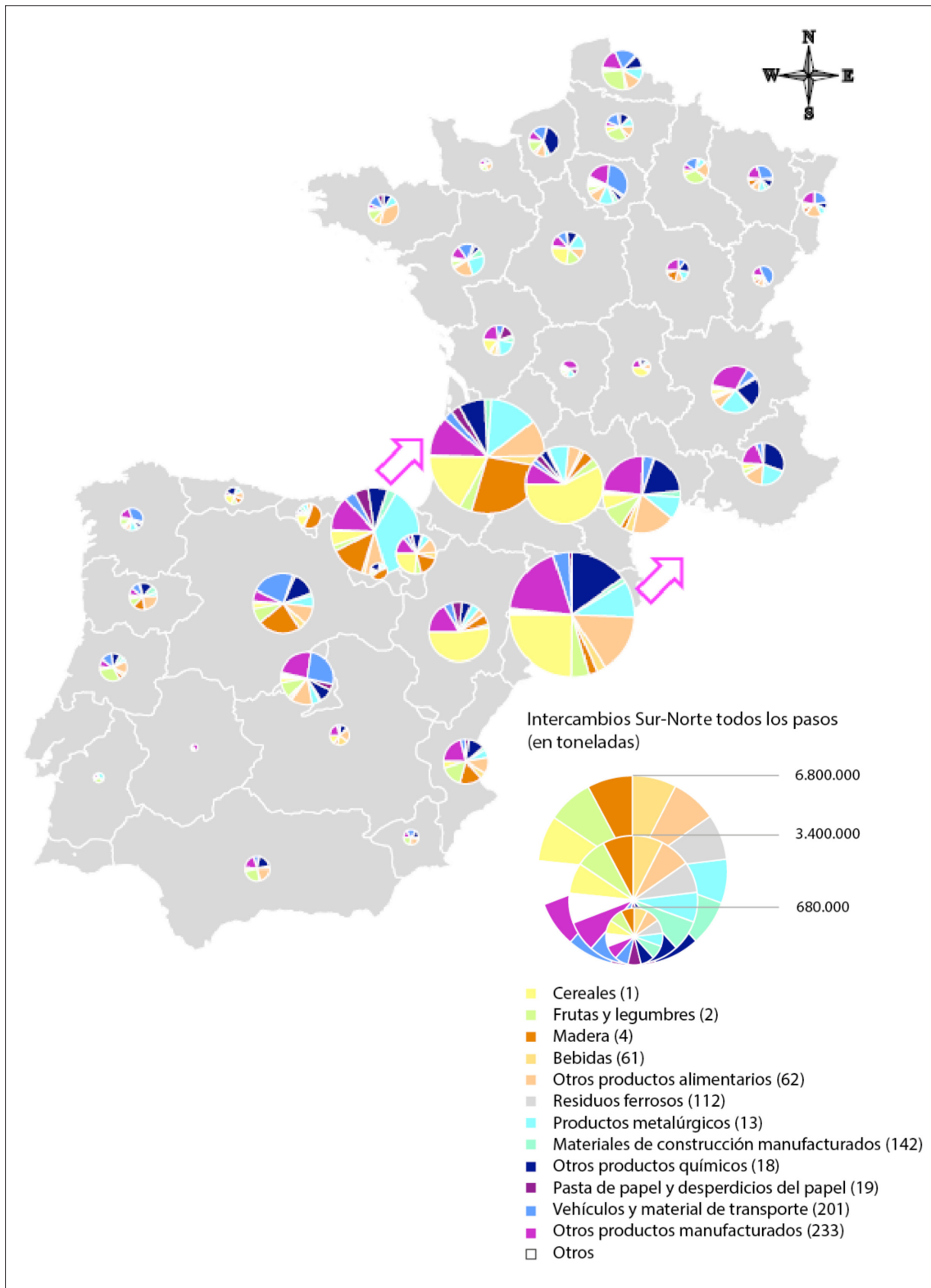
MAPA 29. INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE FRANCIA Y LA PENÍNSULA IBÉRICA EN EL SENTIDO NORTE-SUR (EN TONELADAS)



Fuente: Encuesta Transit 2010



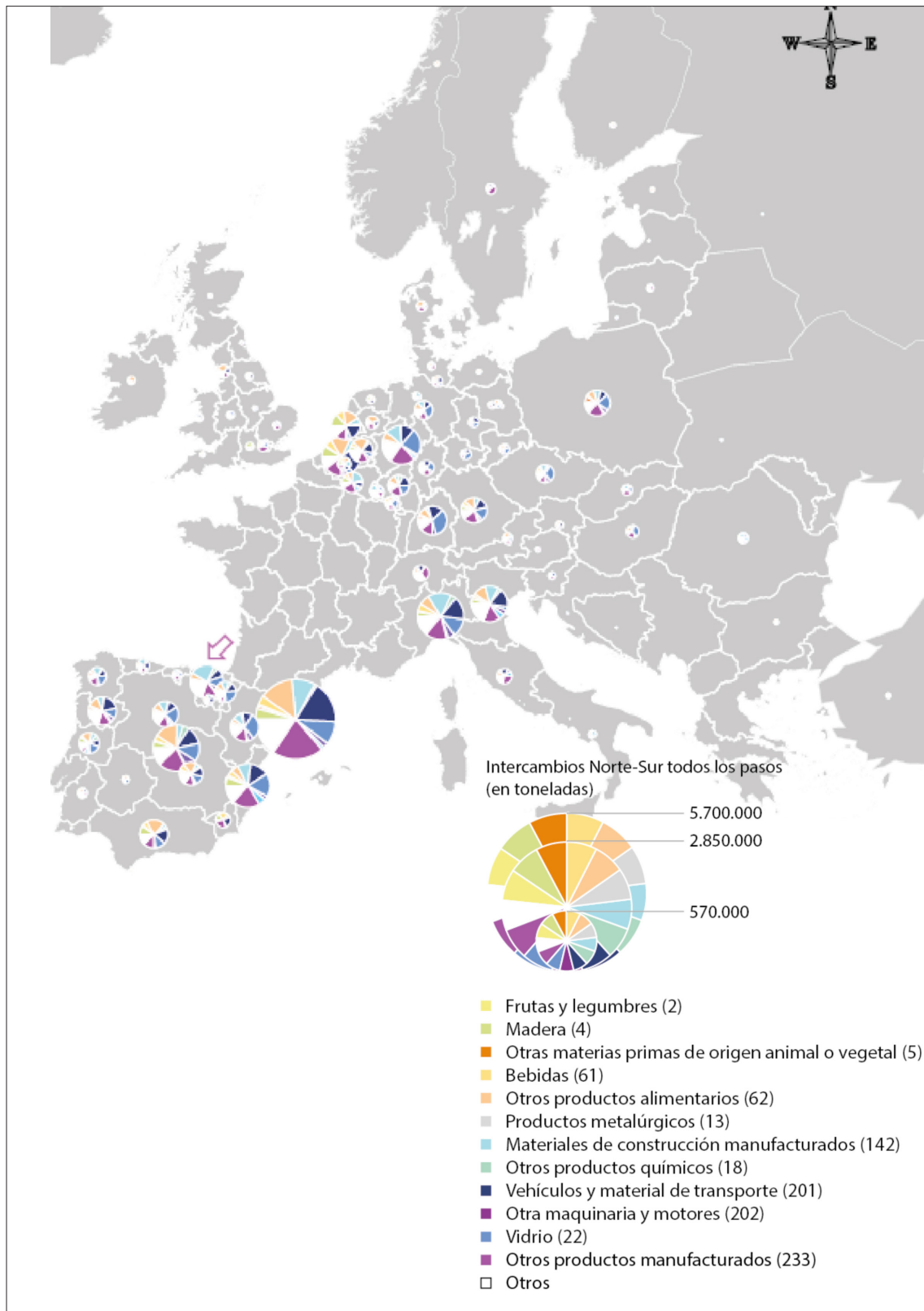
MAPA 30. INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE FRANCIA Y LA PENÍNSULA IBÉRICA EN EL SENTIDO SUR-NORTE (EN TONELADAS)



Fuente: Encuesta Transit 2010



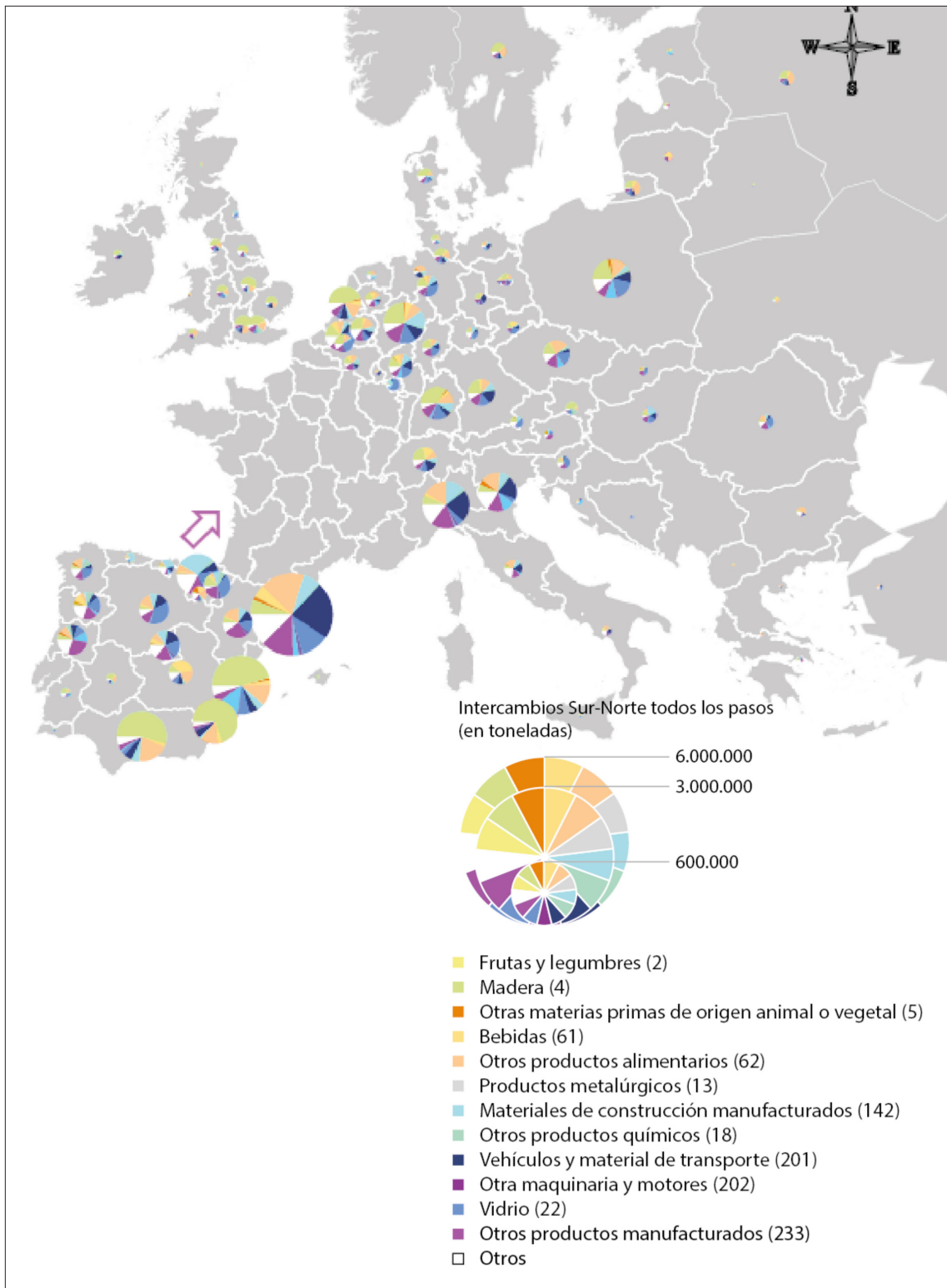
MAPA 31. INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE EUROPA (SIN FRANCIA)
Y LA PENÍNSULA IBÉRICA EN EL SENTIDO NORTE-SUR (EN TONELADAS)



Fuente: Encuesta Transit 2010



MAPA 32. INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE EUROPA (SIN FRANCIA) Y LA PENÍNSULA IBÉRICA EN EL SENTIDO SUR-NORTE (EN TONELADAS)



Fuente: Encuesta Transit 2010



5.1.3 ESTIMACIÓN DEL TONELAJE DE MERCANCÍAS

En las autopistas A63, paso Irún - Bariatou, y A9, La Jonquera - Le Boulou, principales puntos de circulación de los vehículos pesados que cruzan los Pirineos, la estimación del tonelaje medio se obtenía como resultado del pesaje dinámico de las estaciones HESTIA, situadas en las cercanías de la frontera. Estas estaciones quedaron obsoletas y han sido desmanteladas, sin ser reemplazadas. Para la elaboración del Suplemento al documento OTP nº6 (datos de 2010 y 2011), la estimación del tonelaje medio se obtuvo del resultado de la encuesta TRANSIT 2010. Como consecuencia, el tonelaje medio de los vehículos pesados que circulaban por ambas autopistas pasó de 15,5 a 14,3 t/V.P., lo que representa una disminución del 8%. En la actual edición del Observatorio, documento nº7, los cálculos realizados vuelven a basarse en la encuesta TRANSIT 2010.

TABLA 27. ESTIMACIÓN DE LOS TONELAJES MEDIOS TRANSPORTADOS POR VEHÍCULOS PESADOS EN 2013

Pasos	Tonelajes medios t / V.P.	Fuentes
Autopista A8 - A63 Norte-Sur	14,1	Encuesta TRANSIT 2010 en autopistas
Autopista A8 - A63 Sur-Norte	15,1	Encuesta TRANSIT 2010 en autopistas
Autopista A7 - A9 Norte-Sur	12,3	Encuesta TRANSIT 2010 en autopistas
Autopista A7 - A10 Sur-Norte	15,5	Encuesta TRANSIT 2010 en autopistas
R.D. 912 y R.N. 10	9,3	Encuesta TRANSIT 2010 en puentes vascos
Otras R.N.	14,2	Encuesta TRANSIT 2010 en pasos interiores

Fuente: Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Énergie, ASF, Encuesta TRANSIT 2010.

A partir de este tonelaje medio y de la IMD representada anteriormente, se ha estimado el volumen total de mercancía transportada por carretera a través de los Pirineos.

TABLA 28. ESTIMACIÓN DEL TONELAJE DE MERCANCÍAS TRANSPORTADO POR CARRETERA A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN 2013

Pasos	Tonelaje medio t / V.P.	Tráfico V.P. / día	Tráfico autocares por día	Tráfico VP mercancías por día	Tonelaje por día en kt / día	Tonelaje anual en Mt/año
Autopista A8 - A63 Norte-Sur	14,1	3.890	76	3.814	53,9	19,7
Autopista A8 - A63 Sur-Norte	15,1	3.890	75	3.815	57,5	21,0
Autopista A7 - A9 Norte-Sur	12,3	4.327	137	4.190	51,6	18,9
Autopista A7 - A9 Sur-Norte	15,5	4.327	136	4.191	65,0	23,8
Puentes vascos - VP cruces reales	9,3	635	60	575	5,4	2,0
Otras R.N.	14,2	1.052	176	876	12,4	4,6
Total	14,1	18.120	660	17.460	245,8	89,9

Fuente: Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Énergie, ASF, Encuesta TRANSIT 2010, Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.



5.1.4 REPARTO ENTRE INTERCAMBIO Y TRÁNSITO

En la encuesta TRANSIT 2010 se define también el reparto de esta mercancía según su origen y destino. Dado que no existe una actualización de los datos contenidos en dicha encuesta, se ha efectuado la hipótesis de que los datos que ofrece esta encuesta (Tabla 29) son aplicables a los valores de flujo de mercancías por carretera de 2012 y 2013.

TABLA 29. REPARTO DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS SEGÚN ORIGEN Y DESTINO (EN TONELADAS)

Intercambios con	España	Portugal	Marruecos	Andorra	Total
Francia	47,7%	4,1%	0,6%	0,3%	52,6%
Resto de la UE-15 menos Francia	34,4%	4,8%	0,2%	0,0%	39,4%
Países ingresados en 2004	5,1%	0,4%	0,0%	0,0%	5,5%
Países ingresados en 2007	0,5%	0,1%	0,0%	0,0%	0,6%
Resto de Europa menos la UE-25	1,5%	0,3%	0,0%	0,0%	1,8%
Total Europa	89,2%	9,7%	0,8%	0,3%	100,0%

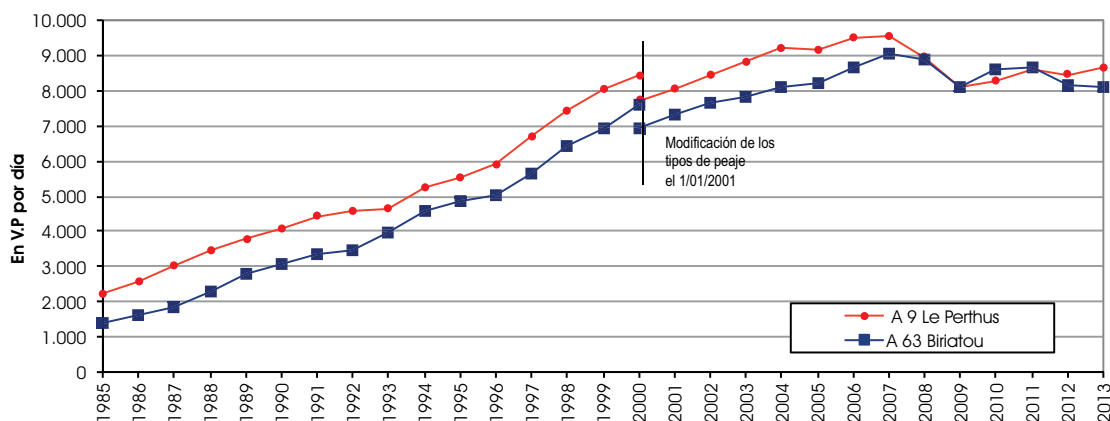
Fuente: Encuesta TRANSIT 2010

En los datos de la tabla anterior se observa que más de la mitad de las mercancías que cruzan los Pirineos, un 52%, es un tráfico de intercambio, con origen o destino Francia.

5.1.5 ANÁLISIS DETALLADO DEL TRÁFICO EN LAS DOS AUTOPISTAS

La evolución de la IMD de los vehículos pesados en las autopistas del litoral se refleja en el Gráfico 31. Estos valores contabilizan los vehículos de las clases 3 y 4 en Francia (incluye autocares), que cruzaron la frontera en Le Perthus y Bariatou.

GRÁFICO 31. EVOLUCIÓN DE LA IMD ANUAL DE VEHÍCULOS PESADOS EN LAS 2 AUTOPISTAS



Fuente: ASF

Cabe mencionar que los valores para la autopista A63 difieren de los que aparecen en el Gráfico 27, ya que se refieren a diferentes fuentes de datos. En el Gráfico 31 los datos proceden del peaje, mientras que en el 27 los valores se han obtenido a partir de la estación de aforo de Bariatou. Esta diferencia corresponde al tráfico de vehículos pesados que circula por el intercambiador de Bariatou hacia la carretera francesa RN-111, a lo largo del río Bidasoa, con destino/origen la zona industrial de Hendaya, o el que circula por los puentes fronterizos de la GI-636/RN-10 o de la GI-636-H/RD-912 procedente o con destino España.

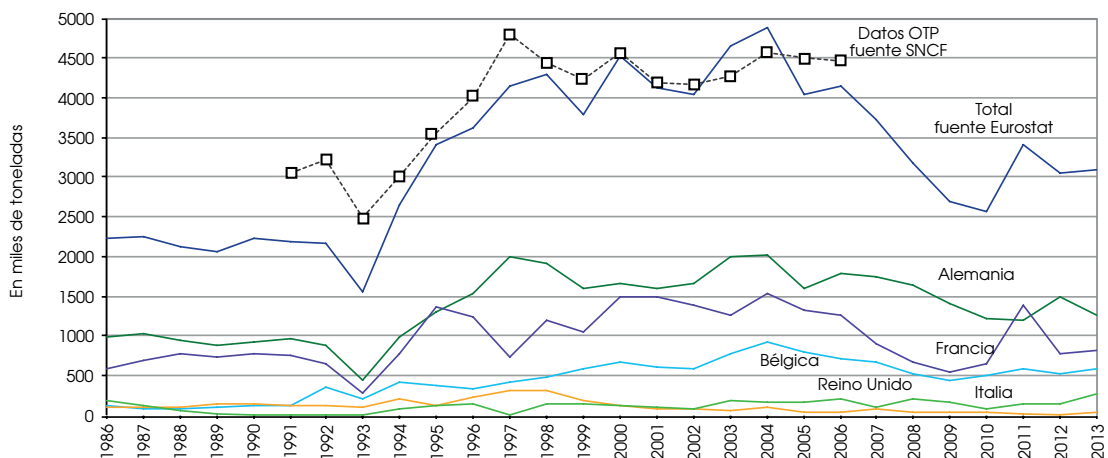
5.2 TRÁFICO FERROVIARIO

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 Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie está sujeto a la aplicación de estrictas reglas de secreto estadístico y no publicó datos de tráfico ferroviario de mercancías para los años 2007 y 2008. Para compensar esta falta de información, en el OTP nº6 (datos de 2009) se empezó a utilizar la base de datos de Eurostat relativa al transporte de mercancías ferroviarias (rail_go) como fuente principal de información.

Esta base de datos ofrece información del transporte ferroviario internacional anual entre el país declarante y el país de carga o descarga. Normalmente, el transporte ferroviario internacional de un país declarante «A» hacia el país de descarga «B» debería ser el mismo que el transporte desde el país de carga «A» hacia el país declarante «B», o sea que las exportaciones de «A» hacia «B» deberían ser iguales a las importaciones a «B» desde «A». Sin embargo, existen diferencias entre los flujos reportados por los diferentes países, de modo que se suelen presentar los flujos con un «efecto espejo», es decir considerando la suma de las exportaciones de los países declarantes.

Este sistema de contabilización de los flujos se ha utilizado en el siguiente gráfico, Gráfico 32, para representar los flujos de mercancías entre los países de ambos lados de los Pirineos. Es decir, los valores representados consideran la suma de las exportaciones de los países declarantes (exportaciones de España y Portugal hacia los otros países de Europa, más las exportaciones del resto de países europeos hacia España y Portugal). Como en 2007 y 2008 los datos de Francia no se hicieron públicos en Eurostat, se consideró la suma de las importaciones y las exportaciones de España y Portugal con Francia para la elaboración del gráfico. Lo mismo sucede entre 1993 y 1997. De igual manera hubo que proceder en el caso de Alemania y el Reino Unido en 2013, y Bélgica en 2012 y 2013.

GRÁFICO 32. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN AMBOS SENTIDOS A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS (EN MILES DE TONELADAS)



Fuente: Eurostat (base rail_go) con efecto espejo



Desde el 2004, año en el que se produjo el mayor flujo de intercambio de mercancías entre la frontera de España y Francia, hasta el 2013, el volumen de mercancías se ha reducido un 37%. En 2011, se produjo un repunte de los intercambios ferroviarios con un incremento del 33% respecto al 2010, pero desde entonces ha sufrido un descenso del 9%.

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

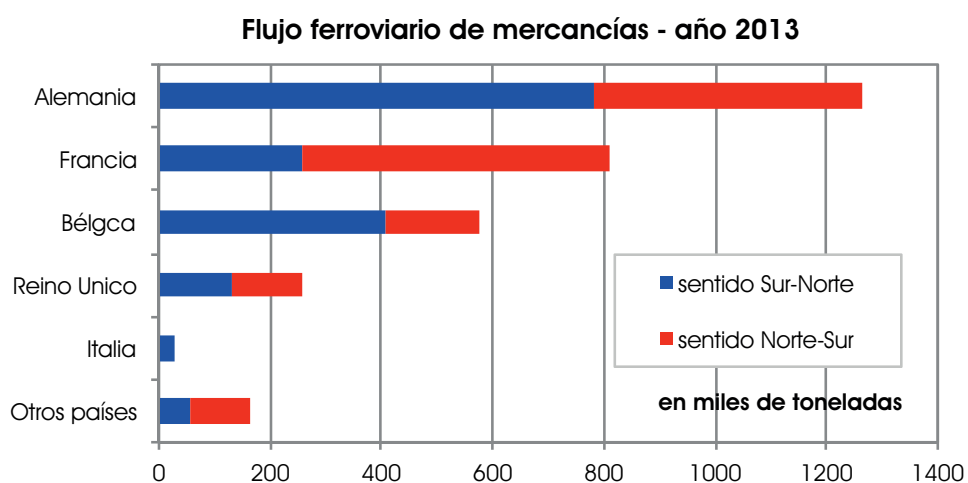
En cambio, Eurostat sí que ofrece información sobre los países de origen y destino de estas mercancías, tal y como se muestra en el Gráfico 35. Para el año 2013, al Sur de los Pirineos, el tráfico ferroviario de mercancías se genera casi exclusivamente en España. Al Norte, los principales países generadores de mercancía ferroviaria que cruza los Pirineos son los siguientes:

- Alemania: 41%
- Francia: 26%
- Bélgica: 19%
- Reino Unido: 8%

Entre el 2012 y el 2013 se ha producido un incremento del 2% del volumen de mercancías, pasando de los 3,04 millones de toneladas intercambiadas a los 3,10 millones de toneladas. Diferenciando los valores por sentido del flujo, se obtiene que mientras el flujo Sur-Norte ha aumentado un 15%, el Norte-Sur ha disminuido un 10%.

En el Gráfico 33 se observa la distribución de mercancía intercambiada por país y por sentido.

GRÁFICO 33: PAÍSES DE ORIGEN Y DE DESTINO DE LAS MERCANCÍAS FERROVIARIAS AL NORTE DE LOS PIRINEOS EN 2013



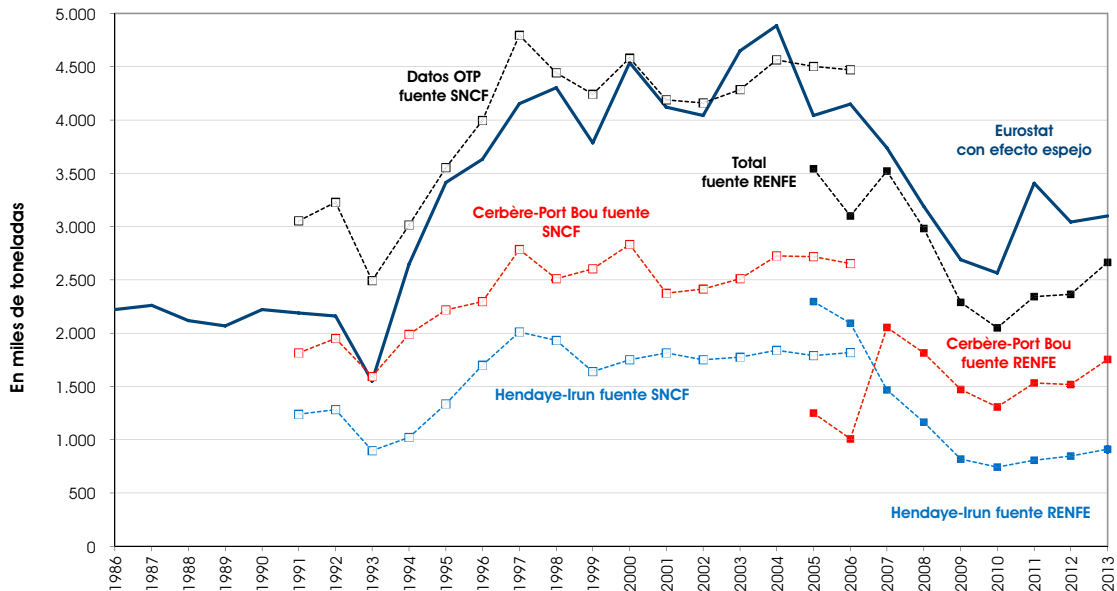
Fuente: Eurostat (base rail_go) con efecto espejo

En el año 2013, la distribución de las mercancías ferroviarias por sentido de la circulación se encuentra bastante equilibrada: el 54% hace el recorrido Sur-Norte (exportaciones de España o Portugal) y el 46% realiza el recorrido inverso, Norte-Sur (importaciones de España o Portugal).



Además de Eurostat, también se dispone de información de RENFE, que facilita sus datos permitiendo conocer la distribución de mercancías entre los 2 corredores, el de Cerbère-Port Bou en el lado Mediterráneo y el de Hendaya-Irún en el lado Atlántico. Esta información, anteriormente facilitada por la SNCF, se refleja en el Gráfico 34.

GRÁFICO 34. EVOLUCIÓN DE LOS FLUJOS FERROVIARIOS DE MERCANCÍAS A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS



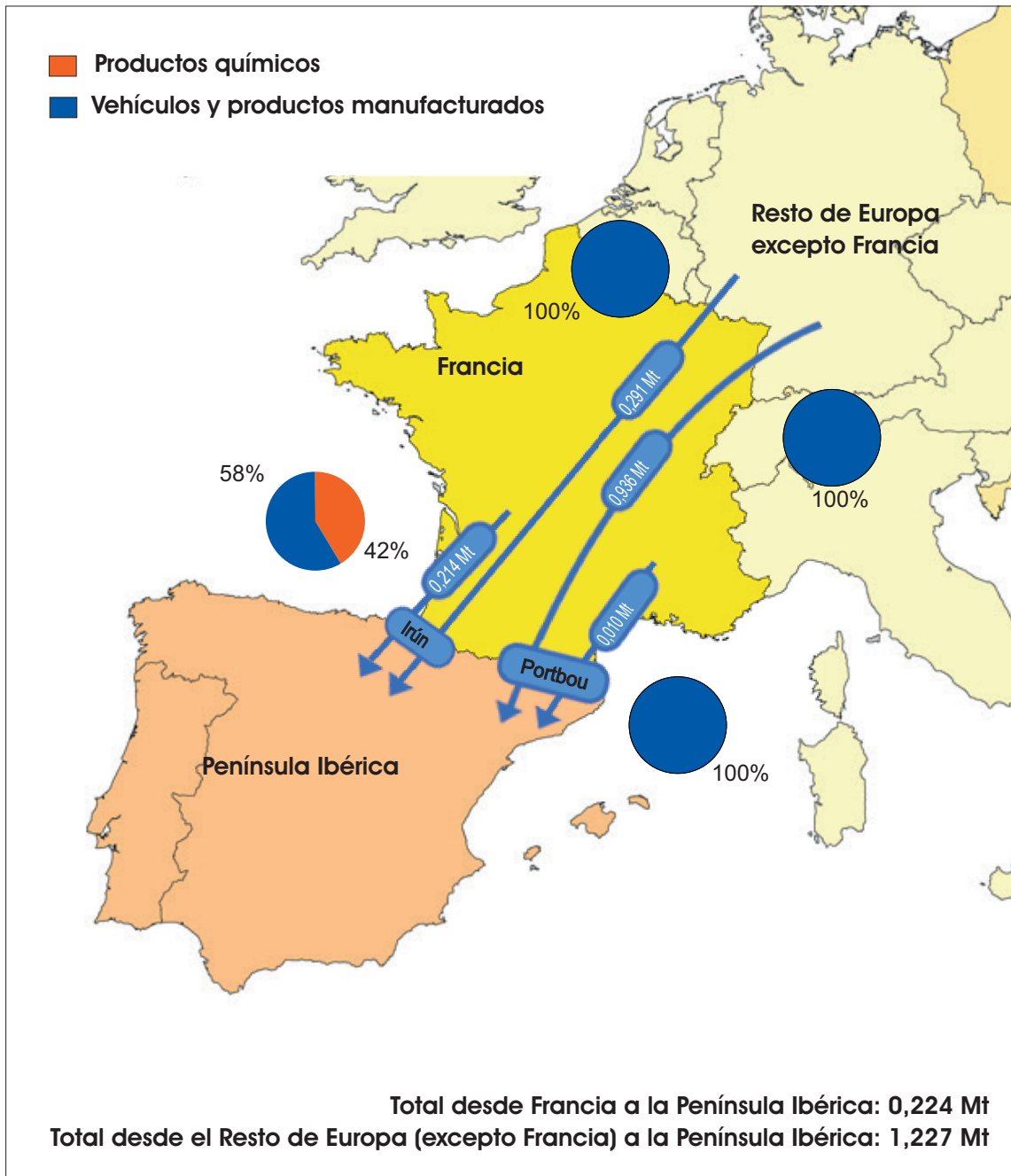
Fuente: SNCF hasta 2006, RENFE a partir de 2005, Eurostat (base rail_go) con efecto espejo

Según información de RENFE, el paso ferroviario de Port Bou - Cerbère concentra aproximadamente dos tercios de los intercambios ferroviarios de mercancías, un 66%, mientras que el tercio restante, un 34%, utiliza la conexión Irún - Hendaya. Aunque RENFE es el operador ferroviario español que concentra la mayor parte del mercado en los intercambios de mercancías con Francia a través del ferrocarril, existen otros operadores españoles que ofrecen y realizan este servicio de transporte.

En los Mapas 33 y 34 se representa el volumen de mercancía transportada por paso fronterizo y el carácter de la misma (intercambio o tránsito).



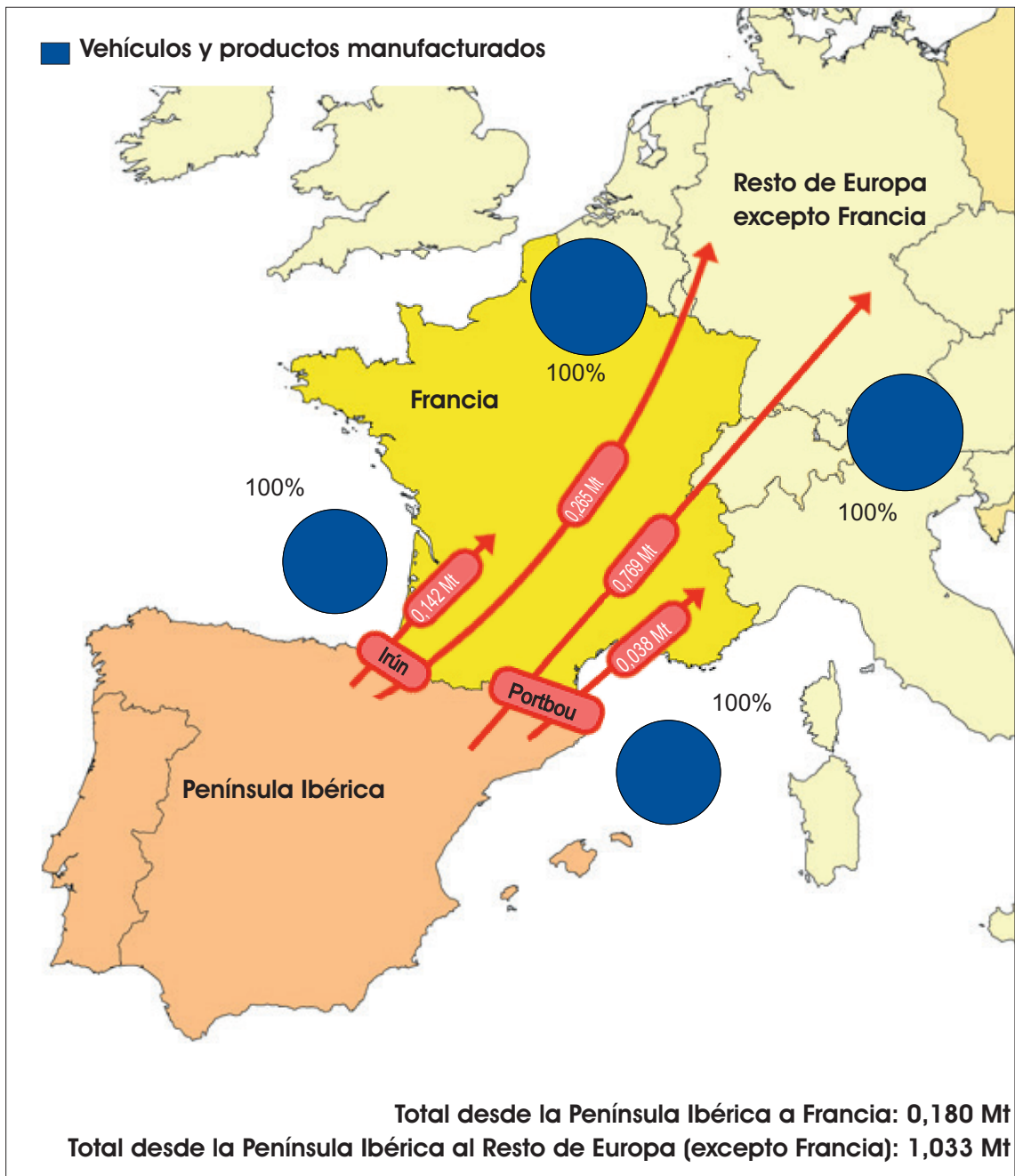
MAPA 33. INTERCAMBIO Y TRÁNSITO FERROVIARIO SENTIDO NORTE-SUR EN 2013



Fuente: RENFE



MAPA 34. INTERCAMBIO Y TRÁNSITO FERROVIARIO SENTIDO SUR-NORTE EN 2013



Fuente: RENFE

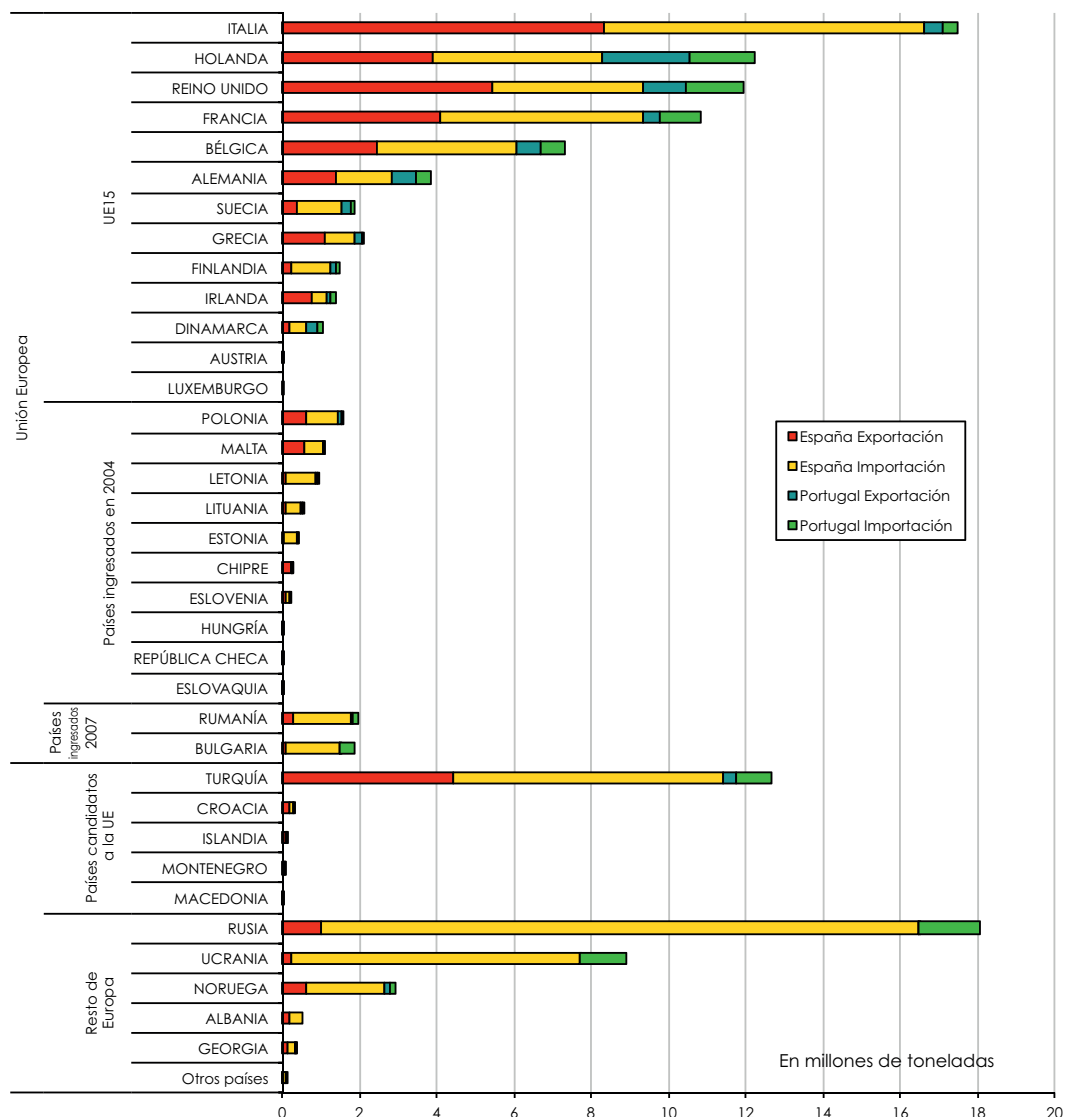
5.3 TRÁFICO MARÍTIMO

Para el cómputo del volumen de mercancías intercambiadas desde España o Portugal se han considerado las mercancías que tienen como origen o destino un puerto peninsular. Igual que ocurre con los aeropuertos en el flujo de viajeros, en las islas el uso de los modos terrestres no representa una alternativa en el intercambio de mercancías con otros países. Al considerar únicamente el territorio peninsular se consigue una comparativa más real con el resto de modos de transporte.

En 2012, el tráfico marítimo de mercancías entre el territorio peninsular de España y Portugal y el resto de la Europa geográfica fue de 124,3 millones de toneladas, lo que representa un incremento del 12,3% respecto a los 110,7 millones del OTP n°6 (año 2009).

En el Gráfico 35 se detalla la distribución del tráfico marítimo de mercancías de España y Portugal según el sentido del flujo, exportación o importación, para los países del resto de Europa.

GRÁFICO 35. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA CON ORIGEN Y DESTINO EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA EN 2012



Fuente: Puertos del Estado, Ministério da Economia de Portugal



De los 124,3 millones de mercancías intercambiadas en 2012 por el conjunto peninsular, un 65% son importaciones y un 35% exportaciones. Los mismos porcentajes se dan en España, lo que equivale a 69,3 millones de toneladas importadas y 36,9 millones de toneladas exportadas. En lo que se refiere a Portugal, las importaciones representan el 60% de este tipo de intercambios, 10,9 millones de toneladas, y las exportaciones el 40%, 7,2 millones de toneladas.

En la tabla 30 se muestra más información sobre los volúmenes de mercancía transportada por vía marítima con el resto de Europa en el año 2012.

TABLA 30. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA EN MILLONES DE TONELADAS (2012)

		Total en ambos sentidos (en Mt)		
		España	Portugal	Total
Unión Europea	Antigua UE-15	58,88	12,69	71,57
	Países de nuevo ingreso (2004)	4,67	0,31	4,98
	Países de nuevo ingreso (2007)	3,26	0,56	3,82
Países candidatos		11,79	1,28	13,07
Resto de Europa		27,66	3,22	30,88
TOTAL EUROPA		106,26	18,06	124,32

Fuente: Puertos del Estado, Ministério da Economia de Portugal.

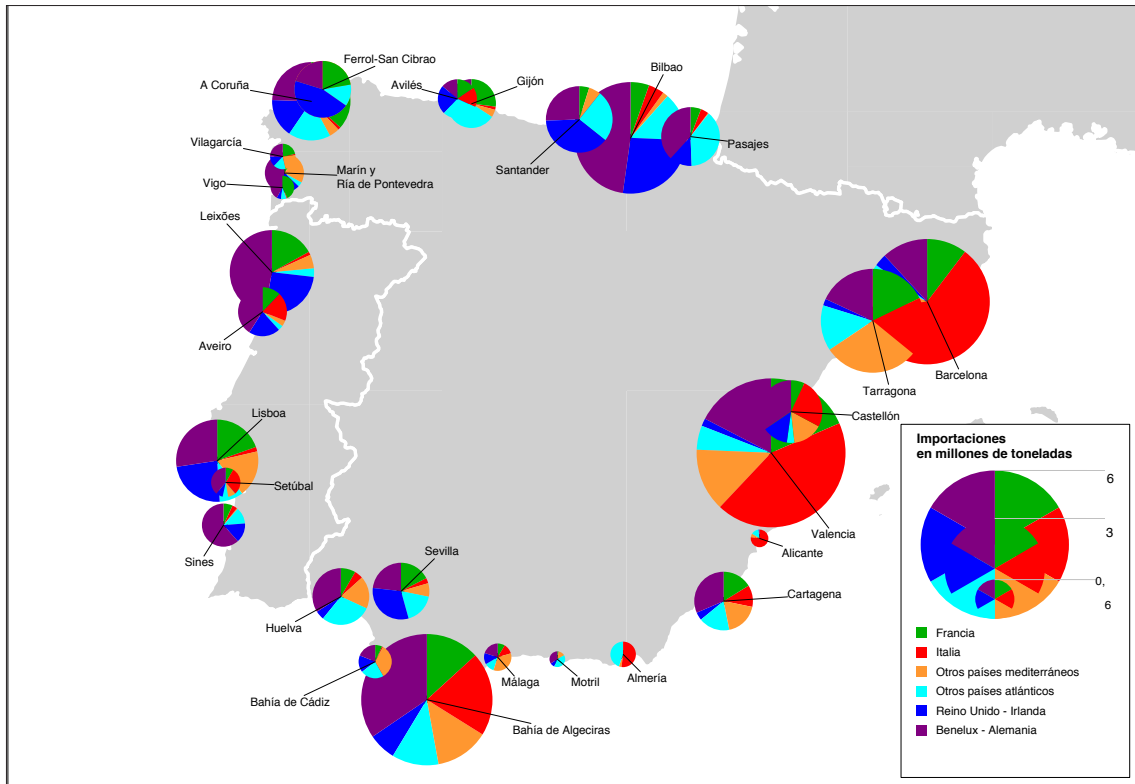
España participa en el 85% de los intercambios y Portugal en el 15%. Al norte de los Pirineos, la distribución del tráfico marítimo es la siguiente:

- Antigua UE-15: 58%
- Países adheridos a la UE en 2004: 4%
- Países adheridos a la UE en 2007: 3%
- Países candidatos a la adhesión: 10%
- Resto de Europa: 25%

Para reflejar la importancia de las distintas Autoridades Portuarias de la Península Ibérica en este flujo de mercancías, en los Mapas 35 y 36 se representa el volumen movido por cada una de ellas, diferenciando entre importaciones y exportaciones.

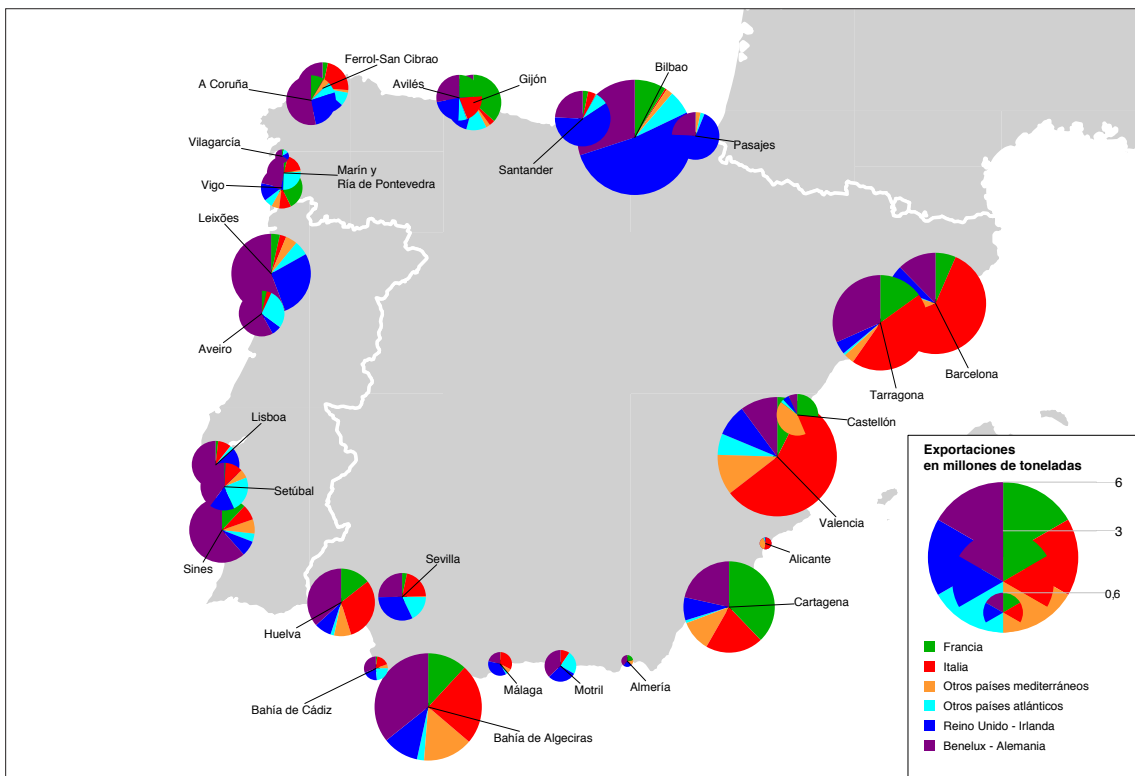


MAPA 35. IMPORTACIONES DE LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON EL RESTO DE LA UE-27 EN 2012



Fuente: Puertos del Estado, Ministério da Economia de Portugal.

MAPA 36. EXPORTACIONES DE LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON EL RESTO DE LA UE-27 EN 2012



Fuente: Puertos del Estado, Ministério da Economia de Portugal.



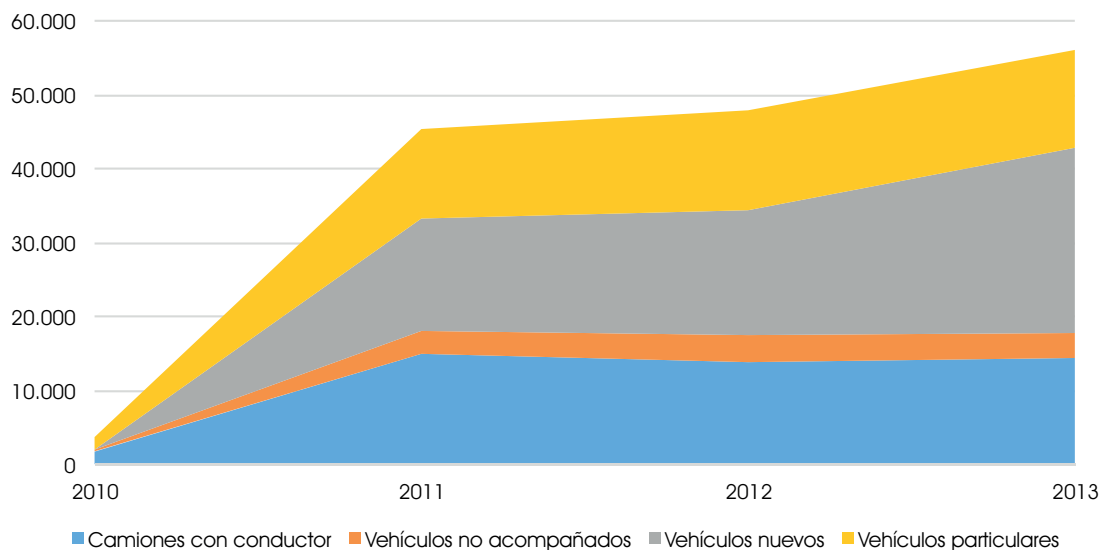
En lo que se refiere a transporte marítimo de mercancías, España y Francia han apostado por las Autopistas del Mar (ADM). Tal como se comenta en el capítulo 3 de infraestructuras, en 2010 se puso en funcionamiento la primera ADM entre ambos países, que une Gijón y Nantes. En la Tabla 31 y en el Gráfico 36 se muestra su tráfico de vehículos correspondiente a los años 2010 a 2013.

TABLA 31. TRÁFICO DE VEHÍCULOS ENTRE 2010 Y 2013 DE LA ADM GIJÓN-NANTES

	2010	2011	2012	2013
Camiones con conductor	1.835	14.882	13.789	14.415
Vehículos no acompañados	199	3.274	3.775	3.477
Vehículos nuevos	0	15.261	16.955	24.902
Vehículos particulares	1.855	12.086	13.382	13.380
Otros	4	121	167	227
TOTAL VEHÍCULOS	3.893	45.624	48.068	56.401

Fuente: Puertos del Estado.

GRÁFICO 36. TRÁFICO DE VEHÍCULOS ENTRE 2010 Y 2013 DE LA ADM GIJÓN-NANTES

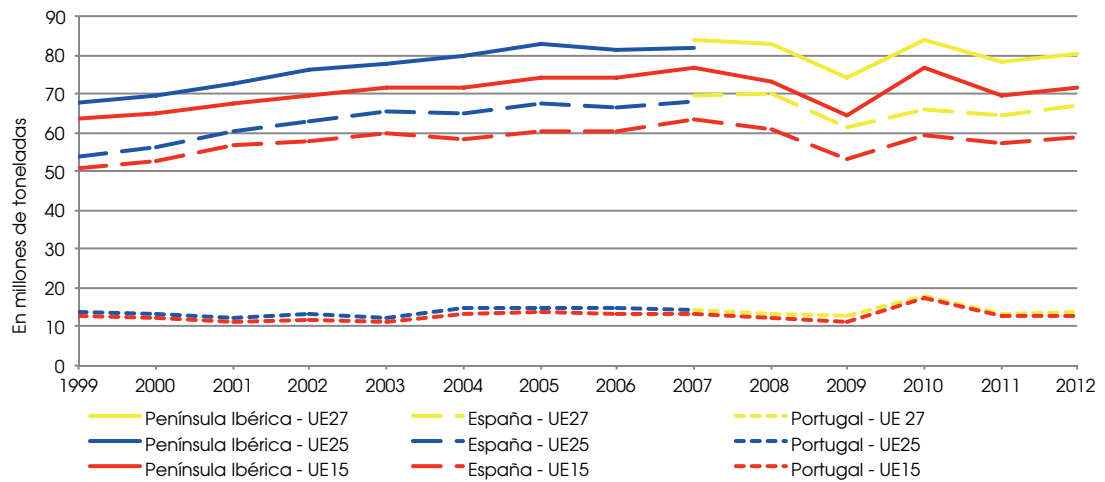


Fuente: Elaboración propia a partir de información de Puertos del Estado.

El Gráfico 37 muestra la perspectiva histórica de estos intercambios entre España y Portugal con el conjunto de países miembros de la Unión Europea.



GRÁFICO 37. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA UE-25 ENTRE 1999 Y 2012



Fuente: Puertos del Estado. Ministério da Economia de Portugal.

Si se analizan los datos representados, se observa una disminución en todos los intercambios en los últimos cinco años, que es de un 4,0% entre España y los países de la UE-27, y de un 7,3% entre España y los países de la Antigua UE-15.

5.4 RESUMEN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

En la Tabla 32 y en el Mapa 37 se presenta, como resumen de este capítulo, una recopilación de datos de volúmenes de mercancías para el año 2012 según el modo de transporte y el origen o destino de las mercancías. En el Gráfico 38 se muestra el reparto modal del flujo de mercancías.

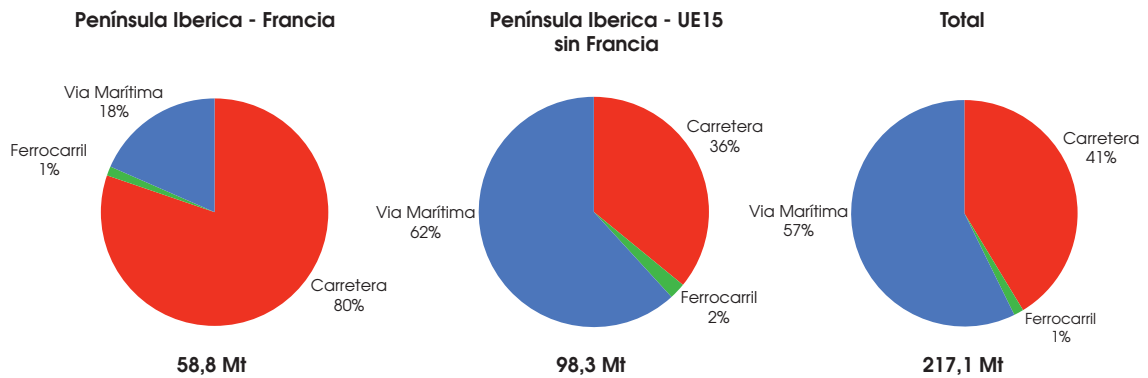
TABLA 32. RESUMEN DEL TRÁFICO DE INTERCAMBIO DE MERCANCÍAS A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN 2012. (MILLONES DE TONELADAS/AÑO)

Modo de transporte	Francia	Resto de la UE15 (menos Francia)	Resto de Europa			Total
			Países ingresados en 2004	Países ingresados en 2007	Otros países*	
Carretera	47,2	35,3	5,0	0,6	1,7	89,7
Ferrocarril	0,8	2,3				3,1
Vía Marítima	10,8	60,7	5,0	3,8	43,9	124,3
Total	58,8	98,3	10,0	4,4	45,6	217,1

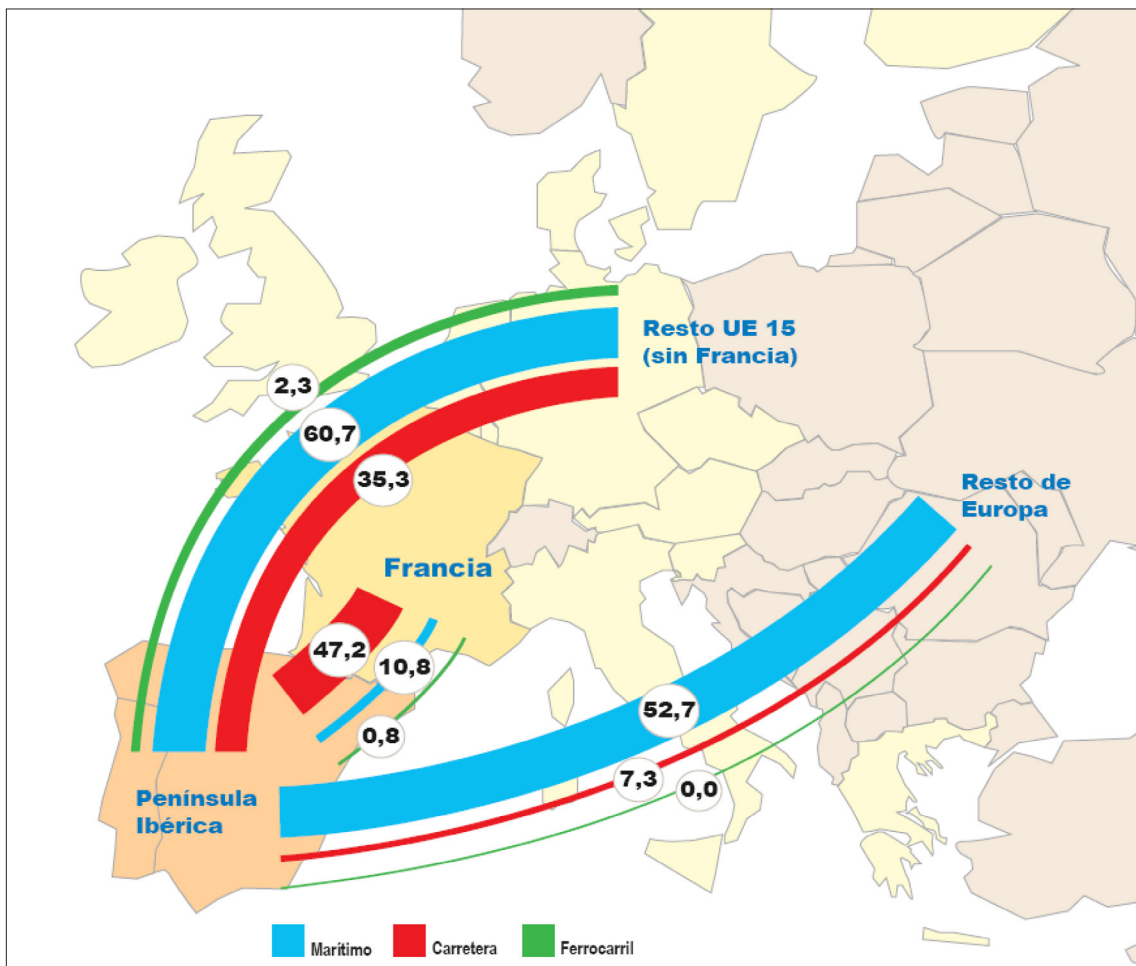
* Otros países: los países candidatos en 2012 (Croacia, Macedonia, Turquía, Islandia y Montenegro) y Suiza, Noruega, Albania, Bosnia-Herzegovina, Serbia, Moldavia, Ucrania, Bielorrusia, Rusia, Georgia, Armenia, Azerbaiyán.



GRÁFICO 38. REPARTO MODAL DEL FLUJO DE MERCANCÍAS QUE CRUZARON LOS PIRINEOS EN 2012



MAPA 37. DISTRIBUCIÓN DEL FLUJO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN EL AÑO 2012 (MILLONES DE TONELADAS)



En la Tabla 32 y el Gráfico 38 se observa como el transporte por carretera y el marítimo se reparten prácticamente la totalidad de los intercambios con el conjunto de Europa. Si se analiza por zonas geográficas, en los flujos con Francia la importancia de la carretera es mucho mayor a la del transporte marítimo debido a la proximidad existente, mientras que con el resto de países de la Antigua UE-15 (sin Francia) el transporte por mar representa casi los dos tercios de los intercambios existentes.



Si se comparan estos resultados con los publicados en el OTP nº6, se observa que el transporte por carretera ha perdido peso relativo en las tres relaciones representadas en el Gráfico 38, pasando del 84% al 80% en los intercambios con Francia, del 42% al 36% con la UE-15 sin Francia, y del 46% al 41% con el conjunto de Europa.

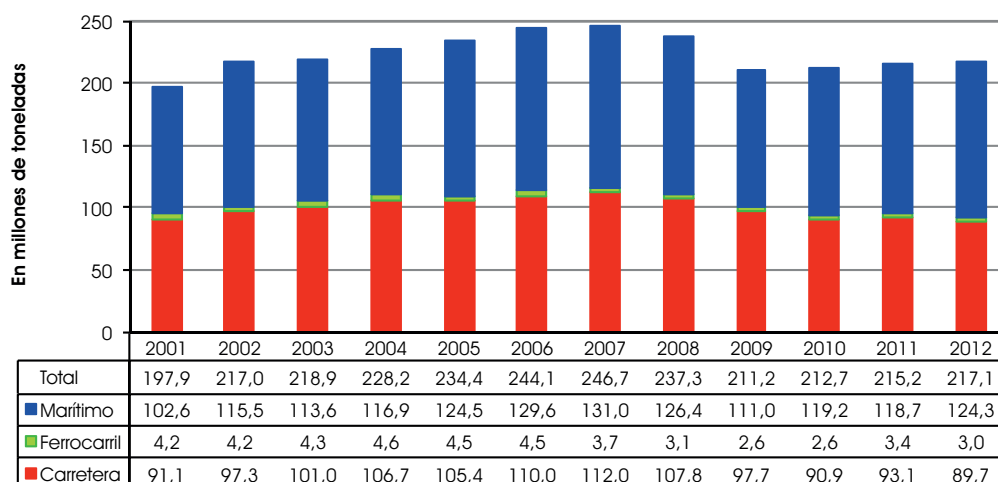
5.5. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE 2001 Y 2012

En este apartado se resumen los datos de flujos de mercancías que se pueden encontrar en los documentos que se listan a continuación:

- Datos 1998: Document nº 2 del Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées (diciembre 2000).
- Datos 2001: Bilan 2001 del 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 del 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 el año 2010 y 2011 (Noviembre 2013).
- Datos 2012: El presente documento.

En el Gráfico 39 se muestra la evolución (2001-2012) del flujo de mercancías de España y Portugal peninsular con el resto de la Europa geográfica.

GRÁFICO 39. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA EUROPA GEOGRÁFICA





En dicho gráfico se aprecia un descenso del tráfico de mercancías entre 2007 y 2009, y posteriormente ligeros incrementos del 0,7%, 1,2% y 0,9% para 2010, 2011 y 2012 respectivamente.

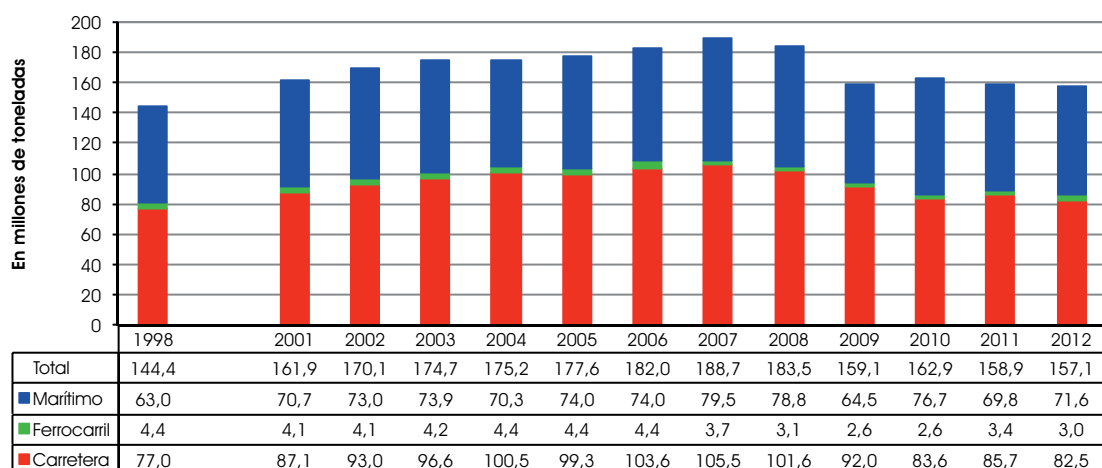
Durante el conjunto del periodo representado (2001-2012) se observa que el flujo de mercancías ha crecido un 10%, incremento que ha sido absorbido por el transporte marítimo, ya que el resto de modos han reducido su volumen de mercancía transportada. Este aumento del transporte marítimo se ha traducido también en una mayor cuota de transporte de mercancías respecto al total, ya que en 2001, el 52% de las mercancías transportadas lo hacían por mar y en 2012 son el 57%. El transporte por carretera ha pasado del 46% al 41% y el transporte ferroviario del 2% al 1%.

TABLA 33. FLUJO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA EUROPA GEOGRÁFICA

	Evolución 2001/2012		En 1 año (2012/2011)
	Total	Media anual	
Total	10%	0,8%	0,9%
Carretera	-2%	-0,1%	-3,7%
Ferrocarril	-28%	-2,9%	-10,7%
Marítimo	21%	1,8%	4,7%

A continuación, en el Gráfico 40 y la Tabla 34 se refleja la relación con el conjunto de países que formaban la antigua Unión Europea de los 15.

GRÁFICO 40. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15



En este gráfico puede apreciarse como la caída de transporte de mercancías producida entre 2007 y 2009 con la Europa geográfica, se debió principalmente al descenso del flujo de mercancías con los países de la antigua Unión Europea de los 15. Pero al contrario de lo que ocurría con la Europa geográfica, parece que el flujo en los últimos años no se recupera y sigue sufriendo un descenso de su volumen aunque con unos valores más moderados, del 2,5% en 2011 y del 1,1% en 2012.



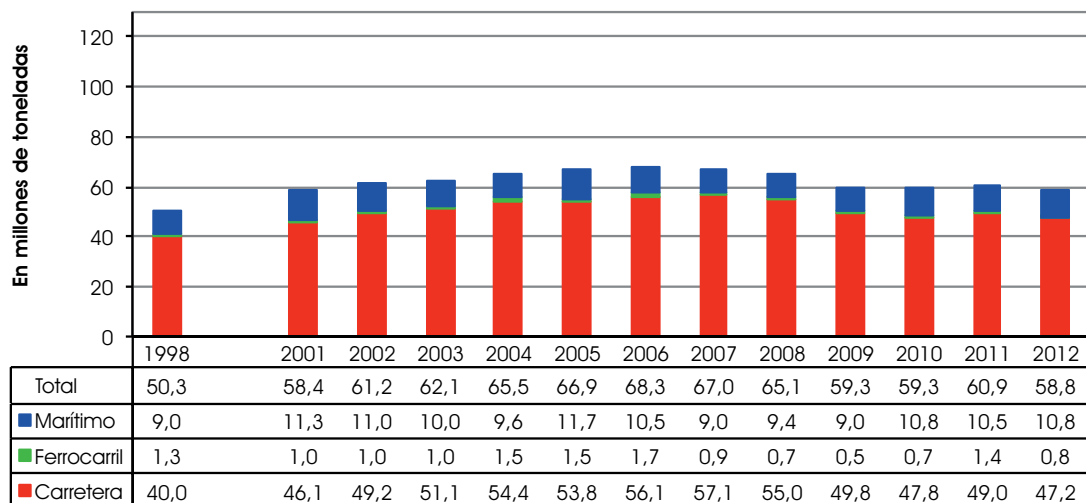
Estos descensos han generado que en el global de la serie histórica 2001-2012 los transportes terrestres hayan perdido volumen de mercancía transportada. En cambio el transporte marítimo gana mercancía, un 1% desde 2001, aunque en el último año su crecimiento ha sido del 2,5%, tal como reflejan los porcentajes de la Tabla 34.

TABLA 34. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15

	Evolución 2001/2012		En 1 año (2012/2011)
	Total	Media anual	
Total	-3%	-0,3%	-1,1%
Carretera	-5%	-0,5%	-3,7%
Ferrocarril	-26%	-2,7%	-10,7%
Marítimo	1%	0,1%	2,5%

Dentro de las relaciones con la antigua Unión Europea de los 15, se analiza con más detalle el intercambio de mercancías con Francia, a través del Gráfico 41 y la Tabla 35.

GRÁFICO 41. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA



En los últimos años el intercambio de mercancías con Francia presenta un comportamiento irregular (aumento del 2,7% en 2011 y descenso del 3,3% en 2012) y registra en 2012 unos valores muy similares a los de 2001 y 2002. Esta semejanza se da tanto en los volúmenes de mercancías movidas (1% más en 2012 respecto al 2001) como en las porcentajes que transporta cada modo: la carretera mueve el 80% en 2012 (79% en 2001) y el transporte marítimo mueve el 18% en 2012 (19% en 2001). En el último año, el transporte marítimo es el único que aumentó.

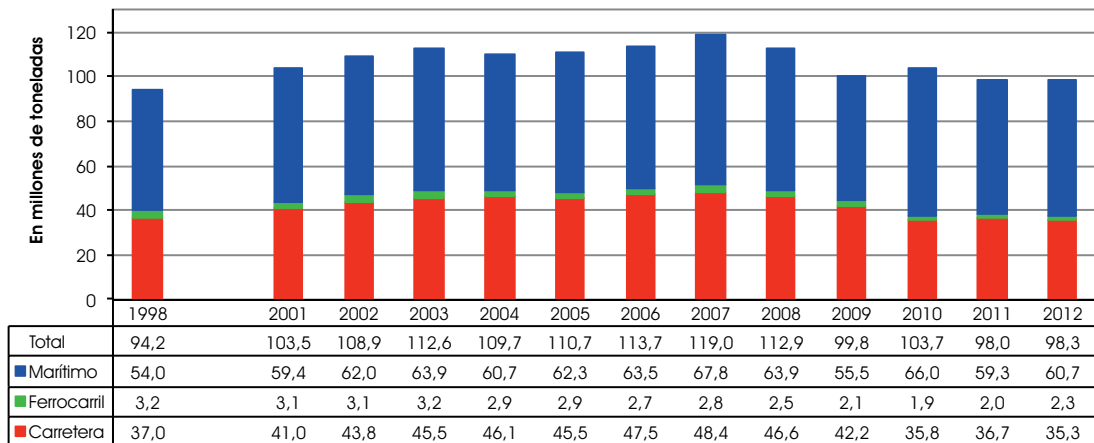


TABLA 35. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA

	Evolución 2001/2012		En 1 año (2012/2011)
	Total	Media anual	
Total	1%	0,1%	-3,3%
Carretera	2%	0,2%	-3,7%
Ferrocarril	-22%	-2,3%	-43,8%
Marítimo	-4%	-0,4%	3,8%

A continuación se analiza la relación con el resto de países de la antigua Unión Europea de los 15, sin tener en cuenta Francia.

GRÁFICO 42. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15 (SIN FRANCIA)



Igual que ocurría en las relaciones con Francia, después del 2009, el volumen de mercancías no se recuperó y en 2012 el volumen de mercancías fue inferior al de 2009. Desde 2001, el transporte marítimo es el único que aumentó (2%), mientras que el transporte por carretera disminuyó un 14% y el transporte ferroviario lo hizo un 27%. Un dato a destacar es que antes del 2009 la cuota del transporte marítimo oscilaba entre el 55 -57% pero después se situó por encima del 60% (64% en 2010, 61% en 2011 y 62% en 2012).

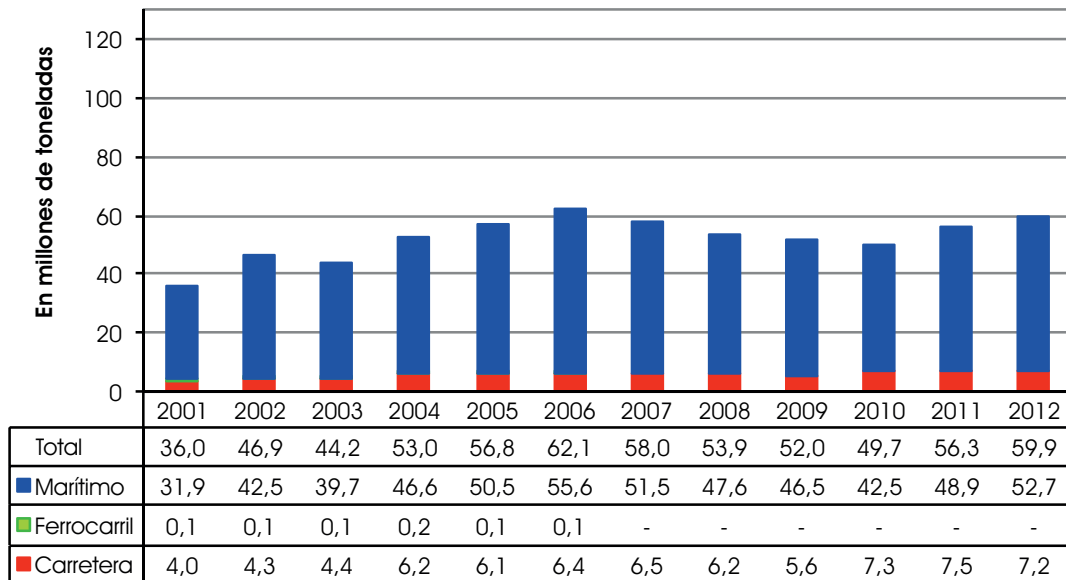
TABLA 36. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15 (SIN FRANCIA)

	Evolución 2001/2012		En 1 año (2012/2011)
	Total	Media anual	
Total	-5%	-0,5%	0,3%
Carretera	-14%	-1,4%	-3,7%
Ferrocarril	-27%	-2,8%	12,0%
Marítimo	2%	0,2%	2,3%



En el Gráfico 43 y la Tabla 37 se analiza la relación que se establece entre los territorios peninsulares de España y Portugal con los países de la Europa geográfica que no pertenecen a la antigua Unión Europea de los 15.

GRÁFICO 43. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA (SIN LA UE-15)



Se observa que el incremento del volumen de mercancías transportadas con el conjunto de la Europa geográfica se debe a estos países. A pesar del descenso de mercancías que se registró entre 2006 y 2010, en el 2011 y 2012 el crecimiento fue del 13% y del 6% respectivamente. Si no se considera el transporte por ferrocarril, que tiene poca presencia en el reparto modal, el transporte de mercancías por carretera y por mar han experimentado importantes subidas en términos relativos desde el 2001, concretamente han crecido un 80% el viario y un 65% el marítimo.

TABLA 37. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA EUROPA GEOGRÁFICA (SIN LA UE-15)

	Evolución 2001/2012		En 1 año (2012/2011)
	Total	Media anual	
Total	66%	4,7%	6,4%
Carretera	80%	5,5%	-3,7%
Ferrocarril			
Marítimo	65%	4,7%	7,9%



6 CONCLUSIONES

En este apartado se destacan los datos más relevantes que se han recogido en los apartados de tráfico de viajeros y mercancías que componen este séptimo número del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (OTP).

Respecto al tráfico de viajeros, en el documento nº7 del OTP se incluye su evolución entre 2001 y 2012 para los modos carretera, ferroviario y aéreo, y datos de 2013 para los modos carretera y ferroviario. Además también figuran los resultados de la encuesta de autocares realizada en 2012 sobre las autopistas A9 y A63.

Los datos más destacados en este capítulo son:

- En el transporte de viajeros por carretera, la IMD pasó de 119.000 vehículos ligeros/día en 2011 a 115.200 vehículos ligeros/día en 2012. Estos valores suponen un descenso del 3%. Comparándolo con los valores del documento nº6 del OTP (año 2009) el descenso es superior (4%), dado que el valor de la IMD era de 120.200 vehículos ligeros.
- Sin embargo, el tráfico de autocares ha experimentado un crecimiento del 15% entre 2009 y 2012. En este período se ha pasado de contabilizar 599 a 691 autocares a través de los pasos pirenaicos.
- El tráfico ferroviario entre 2009 y 2012 viene caracterizado por un descenso del número de viajeros. En 2012 el número de viajeros fue de 1.070.000, mientras en 2009 fue de 1.451.000. Estos valores representan una disminución del 26%, que se explica por la disminución en los viajeros de las líneas internacionales y regionales, cuyo número descendió un 42% y un 51% respectivamente. En las líneas de cercanías la reducción fue solo del 1%.
- Al contrario de lo que pasa en el transporte de viajeros por carretera y por ferrocarril, el transporte aéreo vio incrementado su número de viajeros entre 2009 y 2012. Se pasó de los 76,2 millones de viajeros a los 85,6 millones, que representa un incremento del 12%.
- En la comparación conjunta de los modos de transporte, se observa que en 2012 un total de 190,5 millones de viajeros cruzaron los Pirineos por carretera, ferrocarril o transporte aéreo con origen o destino otro país de la Europa geográfica. Este valor representa un incremento del 3% respecto de los viajeros del 2009. Este crecimiento se debe especialmente al transporte aéreo, que ha pasado de una cuota modal del 41% al 45%.

Respecto al tráfico de mercancías, en el documento nº7 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos, se recoge su evolución entre 2001 y 2012 para los modos viario, ferroviario y marítimo, y datos de 2013 de los modos carretera y ferroviario. Además también se incluyen los resultados de la encuesta TRANSIT 2010.



Los datos más relevantes en el tráfico de mercancías son:

- La IMD de vehículos pesados dedicados al transporte de mercancías por carretera en 2012 fue de 17.400 vehículos pesados/día, que equivale a un total de 89,7 millones de toneladas anuales. Estos valores no se pueden comparar con los presentados en 2009 en el OTP nº6 (17.800 vehículos pesados/día), ya que para el documento nº7 se ha logrado descontar el tráfico de agitación de los vehículos pesados que circulan por los puentes sobre el Bidasoa y que afectan a los valores de las IMDs de los pasos fronterizos entre Hendaya e Irún. Si se hubiese utilizado la misma metodología de cálculo que en documentos anteriores, se habría contabilizado un total de 17.900 vehículos pesados/día, lo que demuestra que el tráfico de agitación en esta zona es relevante.
- El tráfico de mercancías por ferrocarril experimenta una recuperación entre 2009 y 2012, con un crecimiento del 13% según datos de Eurostat, situándose en 3 millones de toneladas y sigue representando un 1% del volumen total de los intercambios comerciales entre la Península Ibérica y la Europa geográfica.
- El transporte de mercancías por vía marítima va recuperándose de los efectos de la crisis y entre 2009 (cuando se registró el valor más bajo en volumen de mercancías desde 2001) y 2012, creció un 12%, alcanzando los 124,3 millones de toneladas transportadas con el resto de la Europa geográfica. No existen variaciones significativas a nivel porcentual entre España y Portugal con las diferentes agrupaciones de países establecidas dentro de la Europa geográfica.
- Entre el 2009 y el 2012 el cómputo total de las mercancías intercambiadas con la Europa geográfica pasó de 211,0 millones de toneladas a 217,1 millones de toneladas. Los países de la antigua UE15 siguen siendo los principales socios comerciales de los territorios peninsulares de España y Portugal, con casi tres cuartas partes de las mercancías intercambiadas (157,1 millones de toneladas en 2012), sin embargo, el incremento del volumen de mercancías entre 2009 y 2012 se debió a la mejora de las relaciones con el resto de países de la Europa geográfica (incremento de un 15% de los intercambios).
- El transporte marítimo se consolida como el principal modo de transporte para el transporte de mercancías, aumentando incluso su peso en los intercambios comerciales, al pasar de un 52% en 2009 al 57% en 2012.