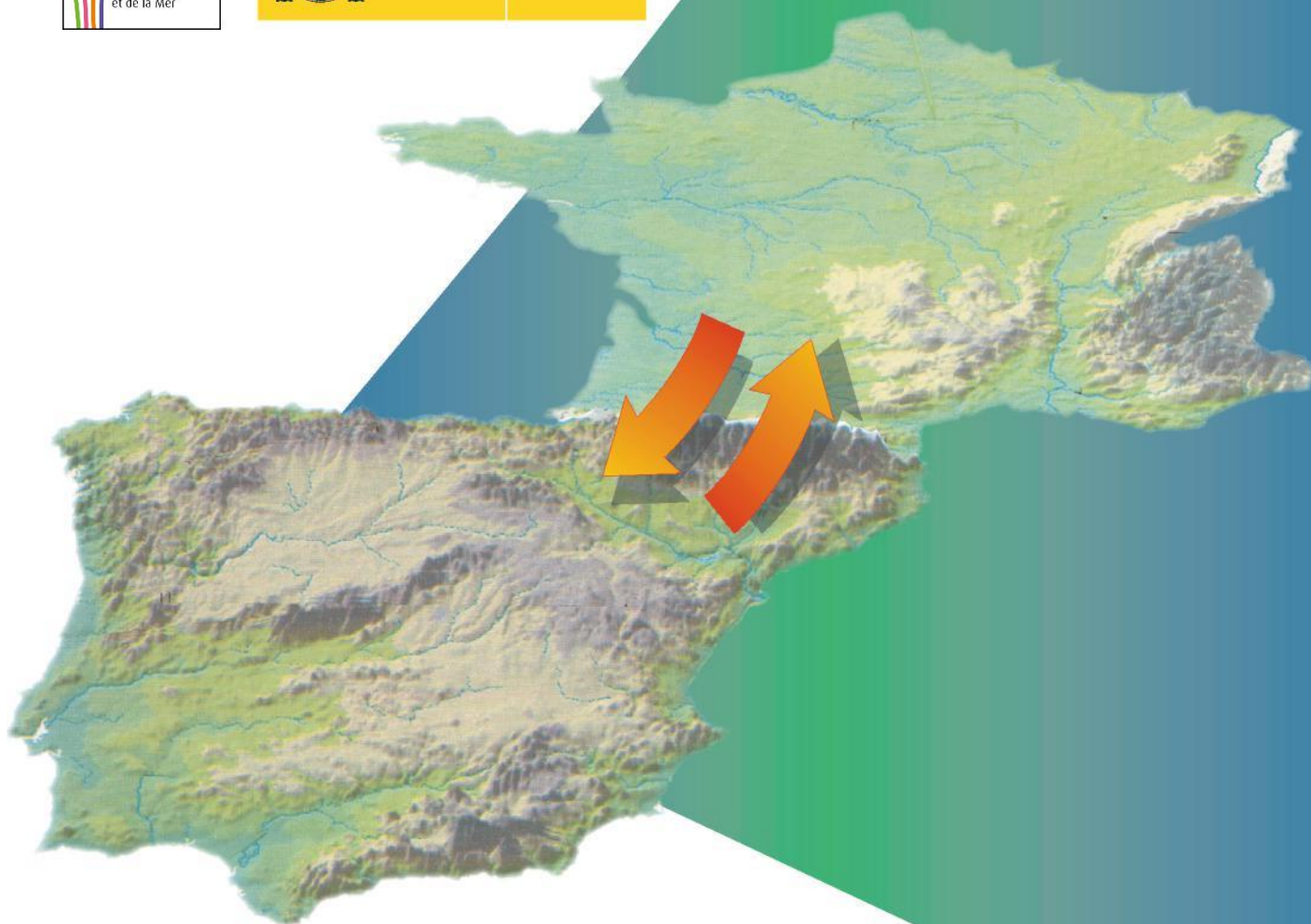


Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos

SUPLEMENTO AL DOCUMENTO Nº 7

JULIO 2016

PRINCIPALES CIFRAS ACTUALIZADAS PARA LOS AÑOS 2013 y 2014



Título de la obra: **Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos. Suplemento al documento n°7**

Año de edición: *Julio 2016.*

Corrección de erratas: *Enero 2017.*

Autor: Secretaría General de Transporte, Ministerio de Fomento

Preámbulo

Mapa 1. Red estructurante de carreteras
Actualización del mapa 8 (página 36) del OTP nº7



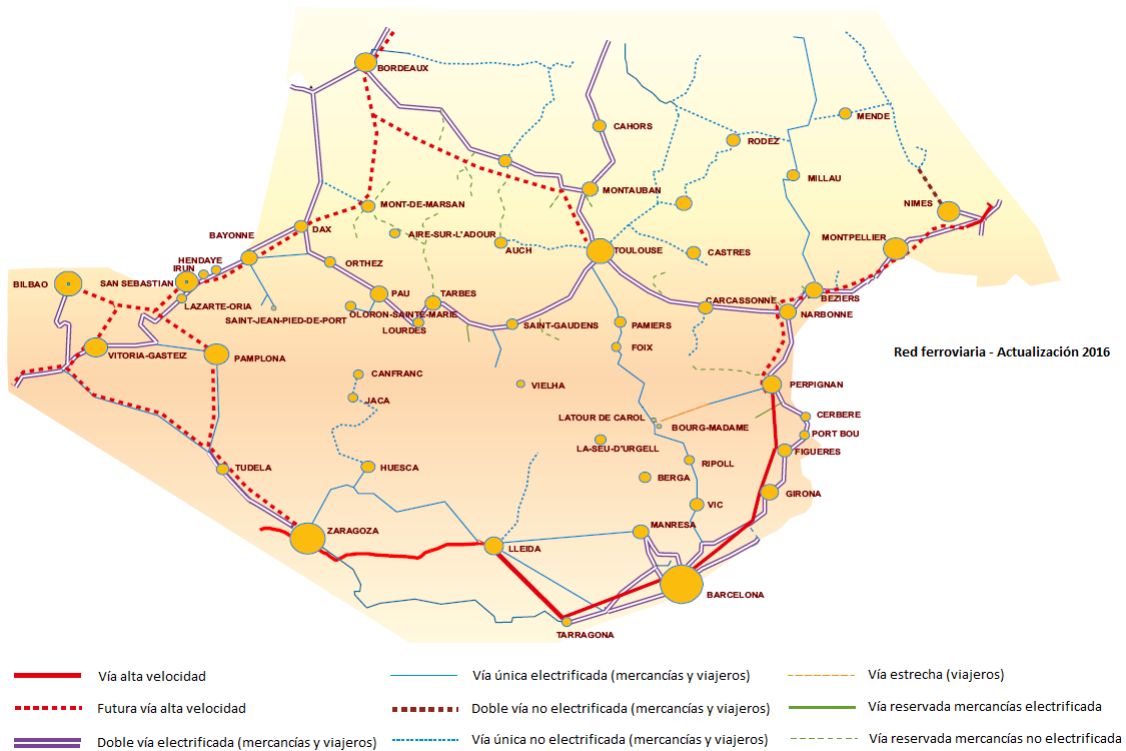
Fuentes: Ministerio de Fomento para España y Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer para Francia

Hay un total de 27 enlaces por carretera entre España y Francia a través de los Pirineos, de diferentes categorías. Uno de estos enlaces une ambos países atravesando el principado de Andorra.

Las principales vías de conexión son las autopistas costeras (la AP-7/A9 en la fachada mediterránea y la AP-8/A63 en la fachada atlántica), por las que circula el 39% del tráfico transfronterizo.

Mapa 2. Red ferroviaria

Actualización del mapa 11 (página 40) del OTP nº7



Fuentes: Ministerio de Fomento para España y Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer para Francia

Existen un total de 6 líneas ferroviarias que atraviesan la frontera hispano-francesa y prestan diferentes tipos de servicio (por orden del lado atlántico al lado mediterráneo):

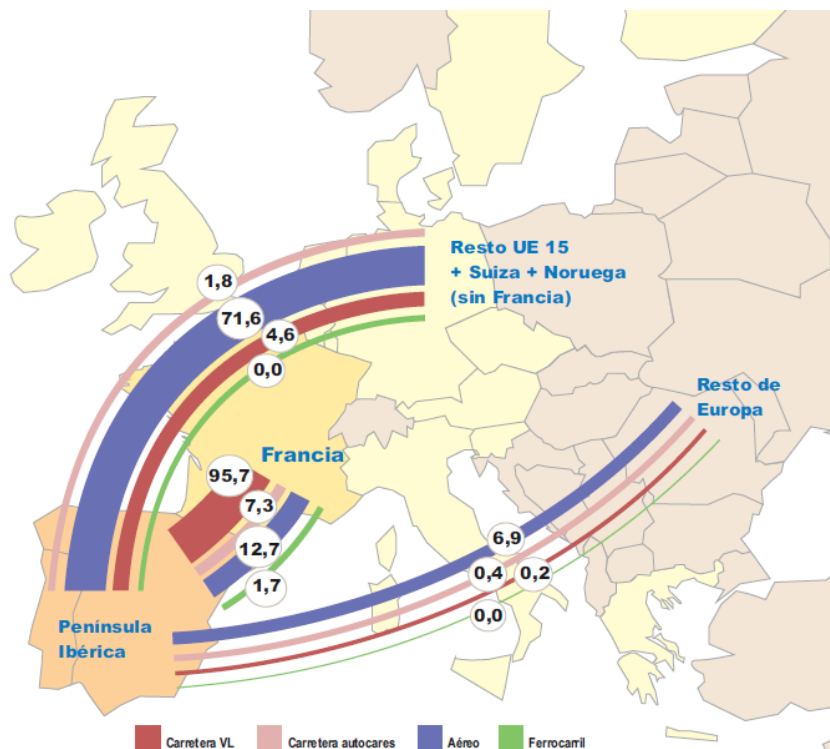
- Irún – Hendaya,
- Lasarte Oria – Hendaya,
- Canfranc – sin continuación actualmente,
- Puigcerdà – la Tour de Carol,
- Figueres – Perpiñán,
- Portbou – Cerbère.

Gran parte del transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril a través de la frontera se lleva a cabo por las líneas internacionales de Irún, el túnel de El Pertús o Portbou.

Los enlaces Lasarte Oria – Hendaya y Puigcerdà – la Tour de Carol principalmente prestan servicio al transporte local de viajeros.

Mapa 3. Reparto del flujo de viajeros en 2014 entre la Península Ibérica y el resto de Europa por modo de transporte (millones de viajeros) para los 3 perímetros (Francia, resto de la UE15¹ menos Francia + Suiza y Noruega, resto de Europa²)

Actualización del mapa 27 (página 74) del OTP nº7



Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, ASF y Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales, Centro de explotación del túnel de Somport, AENA, S.A., Aeroportos de Portugal, Eurostat, Comboios de Portugal (CP), Renfe y Euskotren

Tabla 1. Resumen del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2014 (millones de viajeros)

Actualización de la tabla 23 (página 74) del OTP nº7

Modo de transporte		Resto de la UE15		Resto de Europa			Total (Gráfico C)
		Francia (Gráfico A)	sin Francia + Suiza + Noruega (Gráfico B)	Países adheridos en 2004	Países adheridos en 2007	Croacia (adherido en 2013) y otros	
Carretera	VL	95,7	4,6	0,1	0,1	0,0	100,5
	Autocares	7,3	1,8	0,3	0,1	0,0	9,5
Ferrocarril		1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7
Aéreo		12,7	71,6	2,2	1,4	3,3	91,2
Total		117,4	78,0	2,6	1,6	3,3	202,9

Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, ASF y Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales, Centro de explotación del túnel de Somport, AENA, S.A., Aeroportos de Portugal, Eurostat, Comboios de Portugal (CP), Renfe y Euskotren

¹ UE15 hace referencia a la Unión Europea con los 15 países miembros que la componían antes de 2004 (Francia, Alemania, Italia, Bélgica, Países Bajos, Luxemburgo, Reino Unido, Irlanda, Dinamarca, Grecia, España, Portugal, Suecia, Finlandia y Austria).

² Se trata del conjunto de los países siguientes: los 10 países integrados en la Unión Europea en 2004 (Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, República Checa, Eslovaquia, Hungría, Eslovenia, Chipre, Malta), los 2 países integrados en la Unión Europea en 2007 (Bulgaria, Rumanía), los países integrados en 2013 (Croacia), los países candidatos (Albania, Antigua República Yugoslava de Macedonia, Montenegro, Serbia y Turquía) y los otros países (Bosnia-Herzegovina, Moldavia, Ucrania, Bielorrusia, Rusia, Georgia, Armenia, Azerbaiyán, Islandia).

Gráfico 1. Reparto modal de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2014

Actualización del gráfico 24 (página 74) del OTP nº7

Gráfico A
Península Ibérica - Francia

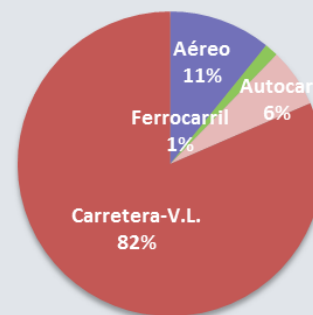


Gráfico B
Península Ibérica - resto UE15 sin Francia + Suiza + Noruega

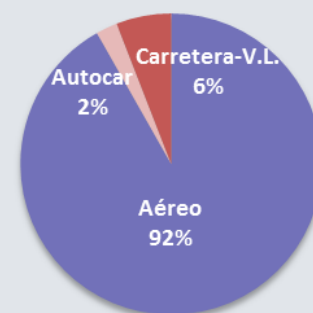
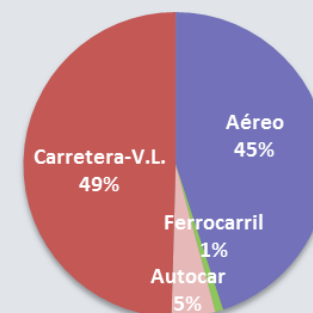
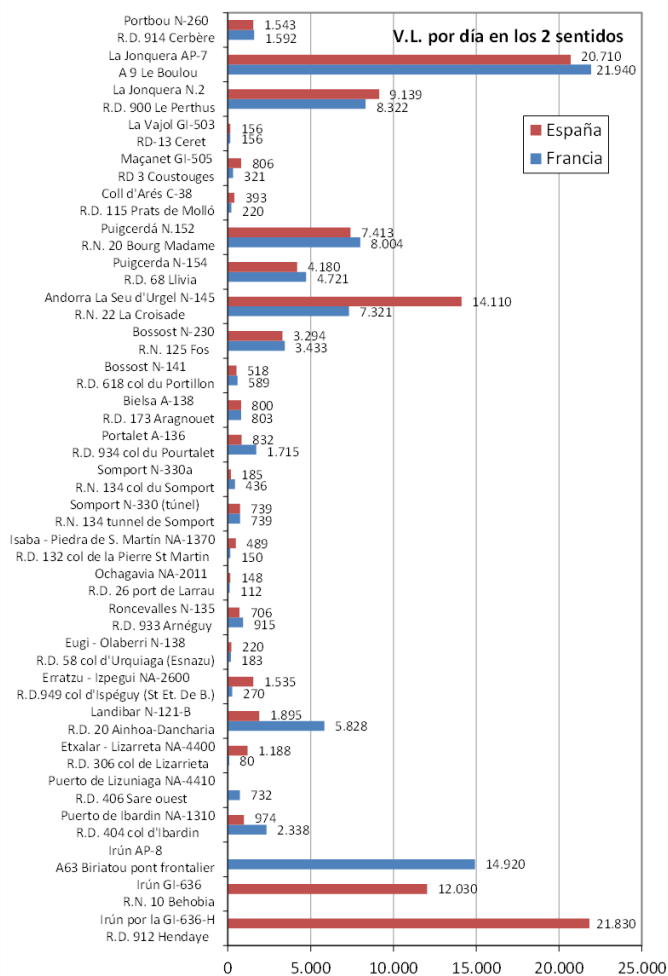


Gráfico C
Península Ibérica - Europa



Por carretera

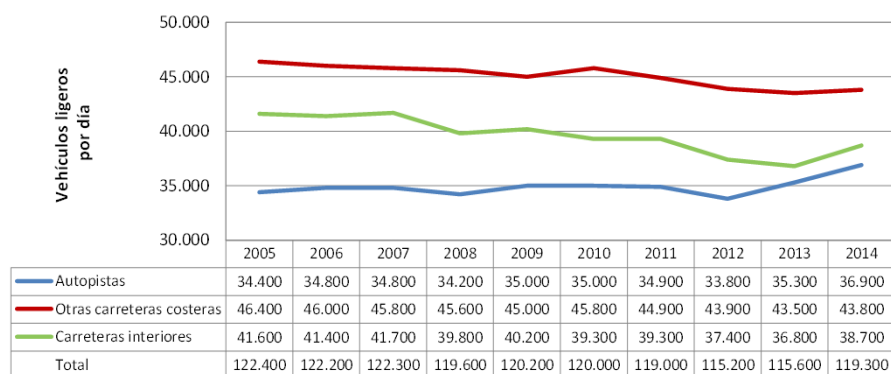
Gráfico 2. IMD anual de vehículos ligeros en los puntos fronterizos en el año 2014 (suma ambos sentidos)
Actualización del gráfico 17 (página 51) del OTP nº7



Nota: Los tráficos medios diarios observados por los 2 países no coinciden de manera uniforme debido a la mayor o menor proximidad de las estaciones de aforos de una y otra parte de la frontera. El caso más notorio es el de la travesía de Andorra (N-145 lado español y N22 lado francés) ya que no es solamente un lugar de paso, sino un país que genera por sí mismo un tráfico importante y desigual hacia Francia por una parte y hacia España por la otra.

Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer; ASF y Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales

Gráfico 3. Evolución de la Intensidad Media Diaria anual de vehículos ligeros en el conjunto de los Pirineos en 2014
Actualización del Gráfico 18 (página 52) del OTP nº7

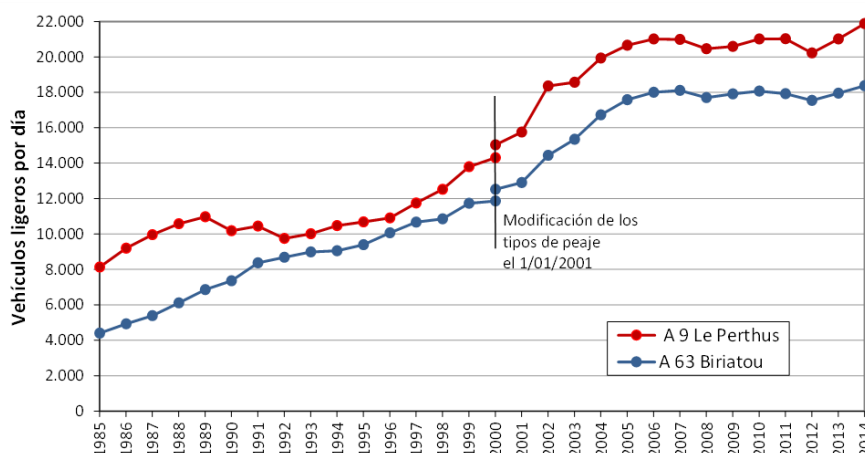


Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer; ASF y Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales

La media de vehículos ligeros que atravesaron la frontera hispano-francesa cada día es de **115.600 en 2013 y 119.300 en 2014**, de los cuales el 31% ha sido por las dos autopistas, el 37% por las otras carreteras costeras y el 32% por las interiores.

El tráfico de vehículos ligeros aumentó el 3,2% en 2014 en relación al año 2013 y un 0,3% en 2013 en relación a 2012. Globalmente, entre 2005 y 2014, el tráfico de vehículos ligeros que atraviesan la frontera hispano-francesa disminuyó el 2,5%.

Gráfico 4. Evolución de la IMD de vehículos ligeros en las 2 autopistas pirenaicas en 2014
 Actualización del gráfico 21 (página 67) del OTP nº7



Fuente: elaboración propia con datos de ASF

El gráfico anterior representa la evolución del tráfico de vehículos ligeros (que incluye los vehículos de categoría de peaje 1, 2 y 5 de Francia) que ha sido contabilizado en las barreras de peaje de El Pertús en la autopista francesa A9 y en Bariatou en la autopista francesa A63.

Tabla 2. Estimación del número de viajeros que cruzaron los Pirineos en vehículos ligeros en los dos sentidos y distribución intercambio – tránsito en 2014 (millones de viajeros por año)
 Actualización de la tabla 6 (página 53) del OTP nº7

	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	21.940	2,61	20,90	15,0%	3,14	17,77
A63 Bariatou	14.920	2,51	13,67	8,0%	1,09	12,58
4 pasos interiores encuestados	19.358	2,19	15,47	0,8%	0,12	15,35
Resto pasos interiores	19.318	2,19	15,44	0,8%	0,12	15,32
Pasos costeros	43.774	2,19	34,99	0,8%	0,28	34,71
Total	119.310	2,31	100,48	4,7%	4,76	95,72
Redondeado a			100,5		4,8	95,7

Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Guipúzcoa, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, ASF et Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales

Entre 2012 y 2014 se ha constatado el incremento del tráfico en las 2 autopistas francesas de peaje, que ha sido de mayor intensidad en El Pertús:

- A9 El Pertús: + 3,9% en 2013 y +4,1% en 2014,
- A63 Bariatou: + 2,3% en 2013 seguido de +2,3% en 2014.

El flujo de viajeros que cruza los Pirineos en vehículo ligero se estima a partir de:

- los tráficos de vehículos ligeros contabilizados por los aforos automáticos, y
- la tasa de ocupación de los vehículos.

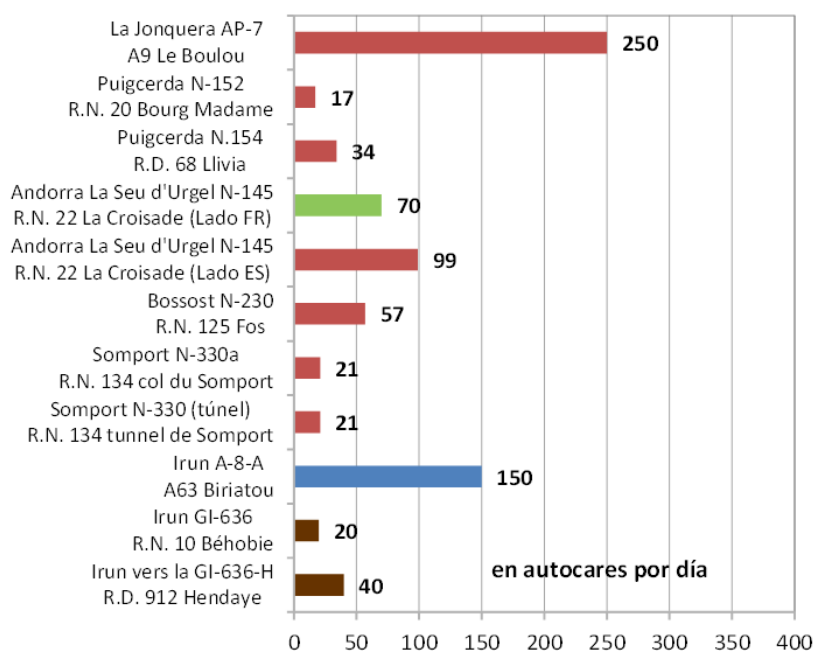
La tasa de ocupación de los vehículos ligeros se estima a partir de los resultados de las encuestas realizadas en las dos autopistas francesas en 2013 y 2014, y en 2010 en los 4 principales pasos centrales:

- 2,61 personas/vehículo ligero en El Pertús (A63),
- 2,51 personas/vehículo ligero en Bariatou (A9),
- 2,19 personas/vehículo ligero para los otros pasos.

Las encuestas permiten asimismo conocer el origen y destino de los viajeros y, por tanto, la distribución entre intercambio y tránsito:

- 85% / 15% en El Pertús (A63),
- 92% / 8% en Bariatou (A9),
- 99% / 1% en los otros pasos.

Gráfico 5. IMD de autocares en los puntos fronterizos en el año 2014 (suma de ambos sentidos de circulación)
 Actualización del gráfico 19 (página 54) del OTP nº7



Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, Centro de explotación del túnel de Somport, Diputación de Guipúzcoa y ASF

El gráfico anterior que representa el tráfico medio diario de los autocares se obtiene de fuentes muy diversas:

- Las barras azules representan los datos de las 2 autopistas francesas (A9 y A63).
- Las barras rojas hacen referencia a datos del “Mapa de tráfico 2014” de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.
- La barra verde representa la IMD de autocares por el paso de La Croisade hacia Andorra, del lado francés.
- Las barras marrones provienen de los aforos manuales de 2011 de Guipúzcoa.

Tabla 3. Estimación del número de viajeros que cruzaron los Pirineos en autocar en los dos sentidos en 2014, y distribución intercambio-tránsito (en millones de viajeros)
 Actualización de la tabla 15 (página 63) del OTP nº7

	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 El Pertús	250	42	3,83	49%	1,88	1,95
A63 Biriadou	150	31	1,70	16%	0,27	1,43
4 pasos interiores encuestados	165	38	2,29	0%	-	2,29
Resto pasos interiores	55	38	0,76	0%	-	0,76
Pasos costeros	60	38	0,83	0%	-	0,83
Total	680	38	9,41	23%	2,15	7,26
Redondeado a			9,4		2,1	7,3

Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, Centro de explotación del túnel de Somport, Diputación de Guipúzcoa y ASF

La media de autocares que atravesaron la frontera hispano-francesa cada día ascendió a **708 en 2013 y 680 en 2014**, de los cuales el 59% discurrió por las 2 autopistas del litoral.

El tráfico de autocares aumentó en 2013 en relación al año 2012 y disminuyó el 4,0% en 2014 respecto a 2013.

El flujo de viajeros que cruzan los Pirineos en autocares se determina a partir de los tráficos de autocares contabilizados por los aforos, y las tasas de ocupación de los autocares.

La tasa de ocupación se estima a partir de los resultados de las encuestas de autocares realizadas en 2012 en las 2 autopistas y en 2010 en los 4 pasos centrales principales. La ocupación media obtenida es:

- 42 pasajeros en El Pertús (A9),
- 31 pasajeros en Biriadou (A63),
- 38 pasajeros en el resto de los pasos.

Las encuestas permiten igualmente conocer el origen y el destino de los viajeros y la distribución entre intercambio y tránsito:

- 51% / 49% en El Pertús (A9),
- 84% / 16% en Biriadou (A63),
- ningún tránsito en los pasos centrales.

Transporte ferroviario

Tabla 4. Evolución del flujo ferroviario de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de Europa (número de viajeros)

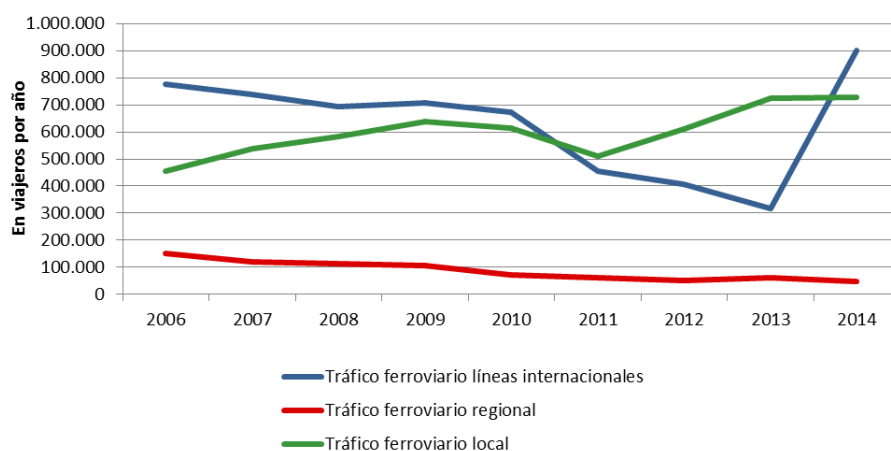
Actualización de la tabla anexa al gráfico 22 (página 70) del OTP nº7

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Tráfico ferroviario líneas internacionales	778.000	739.000	695.000	706.000	672.000	454.000	408.000	316.000	902.000
España-Francia	565.000	563.000	526.000	554.000	529.000	320.000	301.000	247.000	824.000
España-resto de Europa	102.000	81.000	68.000	66.000	60.000	56.000	40.000		
Portugal-Francia	111.000	95.000	101.000	86.000	83.000	78.000	67.000	69.000	78.000
Tráfico ferroviario regional	153.000	119.000	113.000	106.000	73.000	63.000	52.000	63.000	49.000
Tráfico ferroviario local	455.000	539.000	584.000	639.000	613.000	511.000	610.000	723.000	727.000
Barcelona-Latour de Carol	16.000	16.000	12.000	15.000	15.000	7.000	6.000	22.000	25.000
Lasarte Oria-Hendaye (Euskotren)	439.000	523.000	572.000	624.000	598.000	503.000	603.000	701.000	702.000
TOTAL	1.386.000	1.397.000	1.392.000	1.451.000	1.358.000	1.028.000	1.070.000	1.102.000	1.678.000

Fuente: elaboración propia con datos de Eurostat - rail_pa_intcmng y rail_pa_intgong – países declarantes España para el tráfico de líneas internacionales, Comboios de Portugal (CP) para el tráfico Portugal-Francia, RENFE y Euskotren para los otros flujos

Gráfico 6. Evolución del flujo ferroviario de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de Europa

Actualización del gráfico 22 (página 70) del OTP nº7



Fuente: elaboración propia con datos de Eurostat - rail_pa_intcmng y rail_pa_intgong – países declarantes España para el tráfico de líneas internacionales, Comboios de Portugal (CP) para el tráfico Portugal-Francia, RENFE y Euskotren para los otros flujos

En 2014, más de la mitad de los viajeros que cruzaron la frontera en tren lo hicieron a través de las líneas internacionales (54%), seguidos de los viajeros que utilizaron el servicio de cercanías de Euskotren (42%). Destaca el crecimiento en 2014 de los viajeros en las líneas internacionales, que coincide con la apertura del servicio de trenes directos de alta velocidad entre España y Francia.

El número de viajeros que cruzaron los Pirineos en tren fue de **1,10 millones en 2013** y **1,68 millones en 2014**. Este incremento se debe sobre todo al aumento del transporte ferroviario internacional entre Francia y España.

El número de viajeros que cruzan la frontera hispano-francesa en tren se mantuvo relativamente estable de 2006 a 2010, alrededor de 1,4 millones de viajeros por año. En 2011 descendió a 1 millón de viajeros (-24%), y ascendió en 2012, 2013 y especialmente en 2014 (+52%).

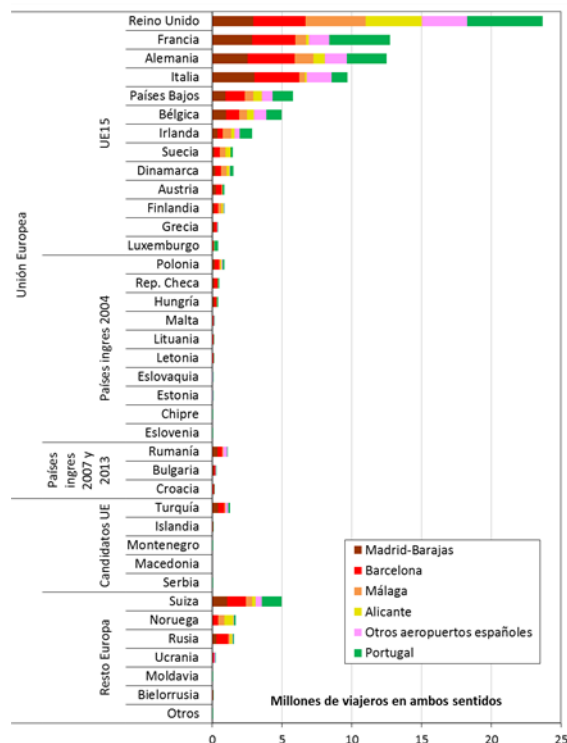
El transporte internacional de viajeros por ferrocarril fue en 2014 un 16% superior al de 2006.

El tráfico ferroviario regional disminuyó desde 2006 hasta 2014 un 13% de media por año, aunque en 2013 se produjo puntualmente un incremento.

El número de viajeros de las líneas locales aumentó un 6% de media por año desde 2006 a 2014, aunque en el período comprendido entre 2009 y 2011 disminuyó el 20%.

T transporte aéreo

Gráfico 6. Distribución del tráfico de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y el resto de Europa en 2014
 Actualización del gráfico 23 (página 72) del OTP nº7

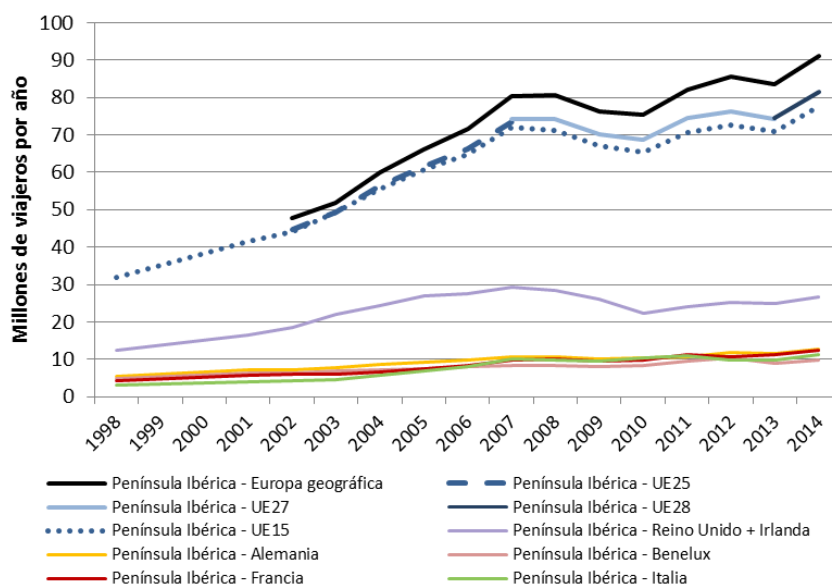


Fuente: elaboración propia con datos de AENA, S.A. y Aeroportos de Portugal

El número total de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y Europa alcanzó **91,2 millones de viajeros en el año 2014**. No se tiene en cuenta en esta cifra los flujos con origen o destino las islas de España o Portugal.

Por países de origen/destino, el principal flujo aéreo de viajeros se produjo entre la Península Ibérica y el Reino Unido, seguido de Francia, Alemania e Italia.

Gráfico 7. Evolución del flujo de viajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y el resto de Europa entre 1998 y 2014



Fuente: elaboración propia con datos de AENA, S.A. y Aeroportos de Portugal

En la última década (2004-2014), el flujo de viajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y Europa aumentó un 50%. No obstante, en algunos años concretos – 2008, 2009 y 2013 – se aprecian caídas en el número de viajeros transportados en el modo aéreo. Destaca el crecimiento del 9,1% del transporte aéreo de viajeros en el año 2014 respecto a 2013.

Evolución

A continuación se resumen los datos de los flujos de viajeros recogidos en este documento y en los documentos anteriores del OTP:

- Datos 2001: Balance 2001 del Observatorio de Tráfico a través los Pirineos (abril 2003).
- Datos 2002: Documento nº 3 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (diciembre 2003).
- Datos 2003: El 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 nº6, Principales cifras actualizadas para los años 2010 y 2011 (noviembre 2013).
- Datos 2012 y 2013: Documento nº7 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (abril 2015).

Gráfico 8. Evolución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 + Suiza + Noruega
Actualización del gráfico 25 (página 75) del OTP nº7

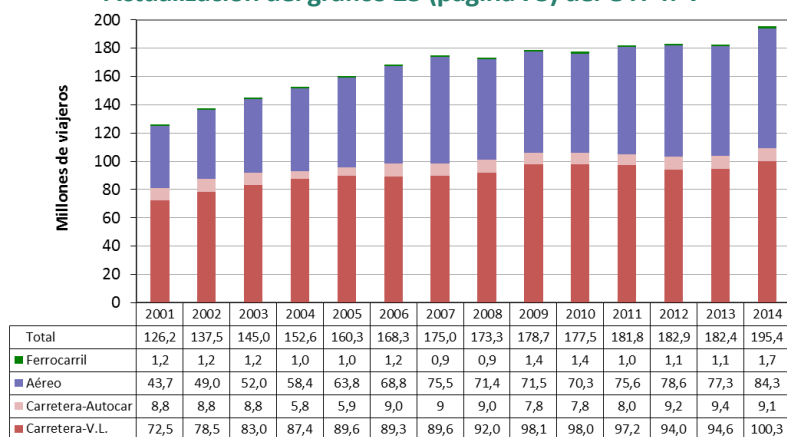


Tabla 5. Evolución en términos relativos del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 + Suiza + Noruega
Actualización de la tabla 24 (página 77) del OTP nº7

	Evolución 2001/2014		En 1 año (2014/2013)
	Total	Media anual	
Total	55%	3,4%	7,1%
Carretera-V.L.	38%	2,5%	6,0%
Carretera-Autocar	3%	0,3%	-3,2%
Ferrocarril	42%	2,7%	54,5%
Aéreo	93%	5,2%	9,1%

Entre 2001 y 2014 el flujo de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 más Suiza y Noruega se incrementó un 3,4% de media por año.

En 2014 se produjo un aumento en el transporte de viajeros del 7,1% respecto a 2013. Considerando los modos individualmente, en 2014 se incrementó el transporte de viajeros en todos los modos a excepción del transporte en autocar. Destaca el incremento del transporte por ferrocarril (+54,5%) y el del modo aéreo (+9,1%).

Gráfico 9. Evolución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y Francia

Actualización parcial del gráfico 26 (página 76) del OTP nº7

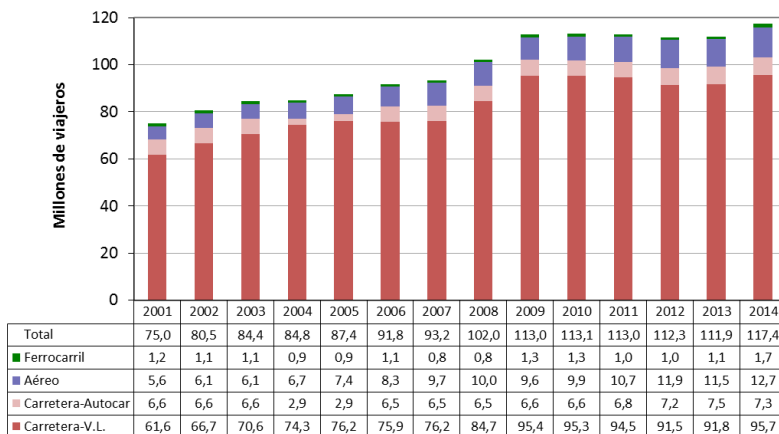


Tabla 6. Evolución en términos relativos del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y Francia
Actualización de la tabla 25 (página 77) del OTP nº7

	Evolución 2001/2014		En 1 año
	Total	Media anual	(2014/2013)
Total	57%	3,5%	4,9%
Carretera-V.L.	55%	3,4%	4,2%
Carretera-Autocar	11%	0,8%	-2,7%
Ferrocarril	42%	2,7%	54,5%
Aéreo	127%	6,5%	10,4%

Gráfico 10. Evolución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 + Suiza + Noruega sin Francia

Actualización parcial del gráfico 26 (página 76) del OTP nº7



Tabla 7. Evolución en términos relativos del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 + Suiza + Noruega sin Francia
Actualización de la tabla 26 (página 77) del OTP nº7

	Evolución 2001/2014		En 1 año
	Total	Media anual	(2014/2013)
Total	52%	3,3%	10,6%
Carretera-V.L.	-58%	-6,4%	64,3%
Carretera-Autocar	-18%	-1,5%	-5,3%
Ferrocarril	-	-	-
Aéreo	88%	5,0%	8,8%

El flujo de viajeros entre la Península Ibérica y Francia se incrementó un 57% en el periodo 2001-2014.

Cabe destacar el aumento experimentado en el último año (2013-2014) en el transporte ferroviario de viajeros (+ 54,5%).

En el modo carretera, el transporte de viajeros en autocar disminuyó un 2,7% entre 2013 y 2014, mientras que para los vehículos ligeros se observa un incremento del 4,2% en el mismo periodo.

El transporte de viajeros en el modo aéreo también se incrementó en el último año (+10,4%).

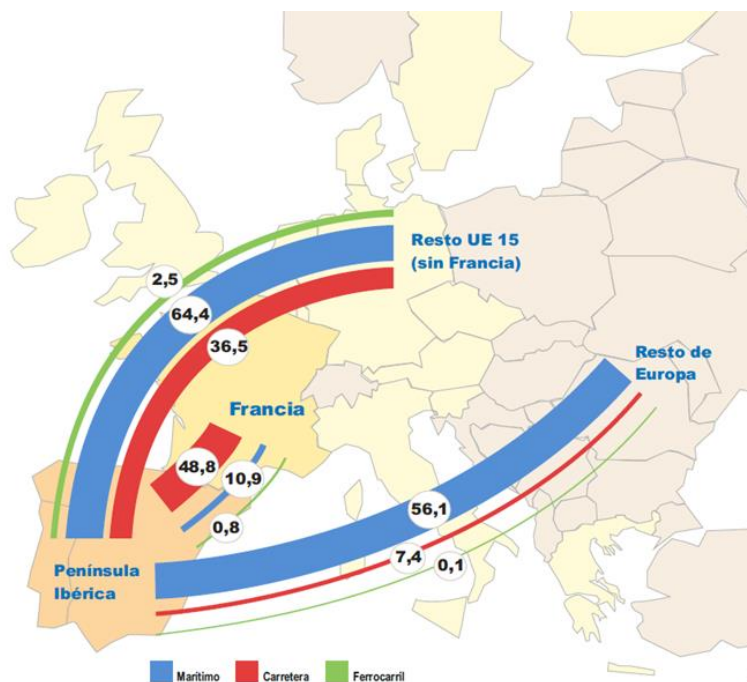
El flujo de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 más Suiza y Noruega sin Francia aumentó un 52% en el periodo 2001-2014.

Destaca el incremento del transporte aéreo de viajeros en 2014 (+8,8%).

En el modo carretera se observa la disminución del transporte de viajeros en autocar y el aumento del transporte en vehículo ligero.

Mapa 4. Reparto del flujo de mercancías en 2014 entre la Península Ibérica y el resto de Europa por modo de transporte (millones de toneladas) para los 3 perímetros (Francia, resto de la UE15³ sin Francia, resto de Europa⁴)

Actualización del mapa 37 (página 101) del OTP nº7



Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales, ASF, Encuesta Transit 2010, Eurostat, Puertos del Estado, e Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) de Portugal

Tabla 8. Resumen del transporte de mercancías a través de los Pirineos en 2014 (millones de toneladas)

Actualización de la tabla 32 (página 100) del OTP nº7

Modo de transporte	Francia (Gráfico A)	Resto de la UE15 sin Francia (Gráfico B)	Resto de Europa			Total (Gráfico C)
			Países adheridos en 2004	Países adheridos en 2007	Croacia (adherido en 2013) y otros*	
Carretera	48,8	36,5	5,1	0,6	1,7	92,8
Ferrocarril	0,8	2,5				3,4
Marítimo	10,9	64,4	5,6	4,0	46,5	131,4
Total	60,6	103,5	10,8	4,5	48,2	227,6

* Otros países: países candidatos en 2014 (Islandia, Macedonia, Montenegro, Serbia, Turquía) y Albania, Andorra, Armenia, Azerbaiján, Bielorrusia, Bosnia-Herzegovina, Georgia, Groenlandia, Islas Feroe, Moldavia, Mónaco, Noruega, Rusia, San Marino, Suiza y Ucrania.

Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales, ASF, Encuesta Transit 2010, Eurostat, Puertos del Estado, e Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) de Portugal

³ UE15 hace referencia a la Unión Europea con los 15 países miembros que la componían antes de 2004 (Francia, Alemania, Italia, Bélgica, Países Bajos, Luxemburgo, Reino Unido, Irlanda, Dinamarca, Grecia, España, Portugal, Suecia, Finlandia y Austria).

⁴ Se trata del conjunto de los países siguientes: los 10 países integrados en la Unión Europea en 2004 (Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, República Checa, Eslovaquia, Hungría, Eslovenia, Chipre, Malta), los 2 países integrados en la Unión Europea en 2007 (Bulgaria, Rumania), los países integrados en 2013 (Croacia), los países candidatos (Albania, Antigua República Yugoslava de Macedonia, Montenegro, Serbia y Turquía) y los otros países (Bosnia-Herzegovina, Moldavia, Ucrania, Bielorrusia, Rusia, Georgia, Armenia, Azerbaiján, Islandia).

Gráfico 12. Reparto modal de mercancías entre la Península Ibérica y Europa en 2014

Actualización del gráfico 38 (página 101) del OTP nº7

Gráfico A
Península Ibérica – Francia

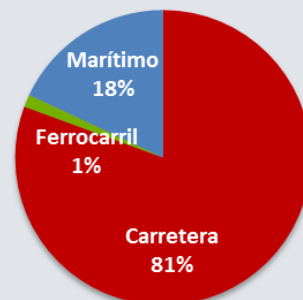


Gráfico B
Península Ibérica – resto UE15 sin Francia

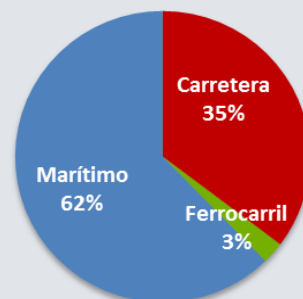
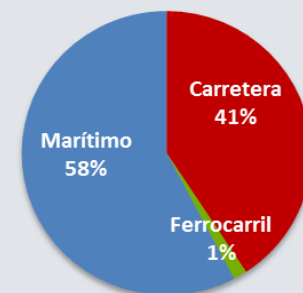
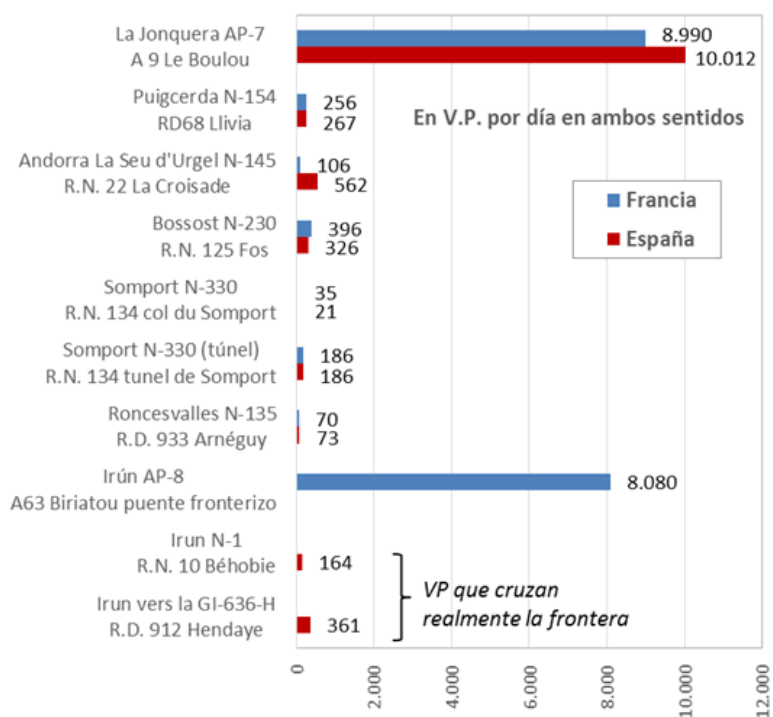


Gráfico C
Península Ibérica – Europa (total)



Por carretera

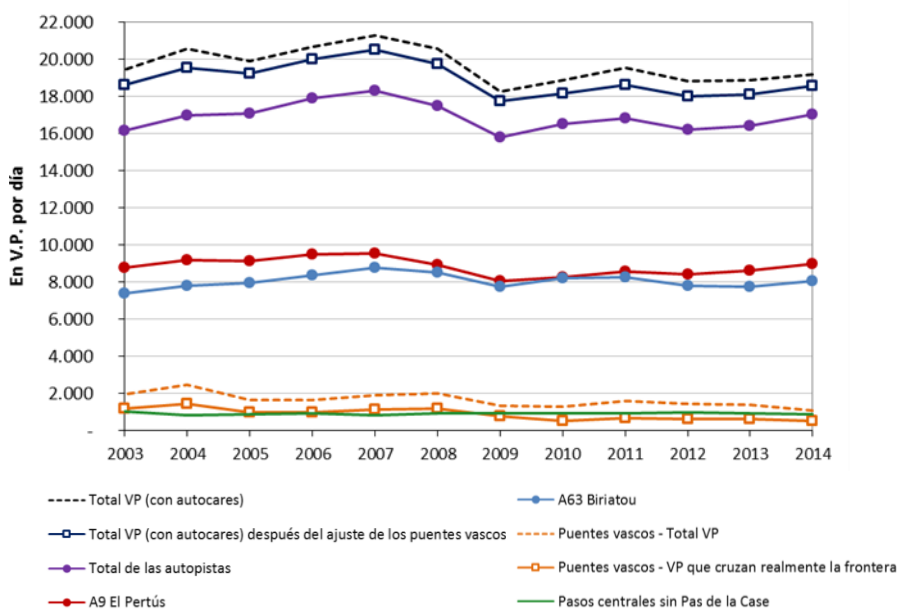
Gráfico 11. IMD de vehículos pesados en los puntos fronterizos de mayor tráfico en 2014 (suma ambos sentidos)
 Actualización del gráfico 27 (página 79) del OTP nº7



Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales y ASF

Gráfico 12. Evolución de la Intensidad Media Diaria anual
 Evolución de la IMD anual de vehículos pesados que cruzan la frontera hispano-francesa en 2014

Actualización del gráfico 28 (página 80) del OTP nº7



Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales, ASF y Encuesta Transit 2010

El cálculo del número de vehículos pesados tiene en cuenta los resultados de la encuesta Transit 2010 en los 2 puentes vascos: Irún N-1/RN10 Behobia, e Irún hacia la GI-636-H/RD912 Hendaya (puente de Santiago), en las que se identificó un gran tráfico parásito (36% en el puente de Behobia y 54% en el puente de Santiago).

El total de vehículos pesados que cruzan la frontera hispano-francesa alcanzó, de media, los 18.100 vehículos/día en 2013 y 18.600 en 2014, incluidos los autocares. El tráfico total de vehículos pesados de mercancías asciende a 17.500 vehículos/día en 2013 y 18.000 en 2014. En 2014, el 92% de ellos utilizaron las 2 autopistas y solamente el 5%, es decir, alrededor de 850 vehículos/día emplearon los 4 pasos interiores (N-135/RD933, N-330/RN134, N-230/RN125 y N-154/RD68).

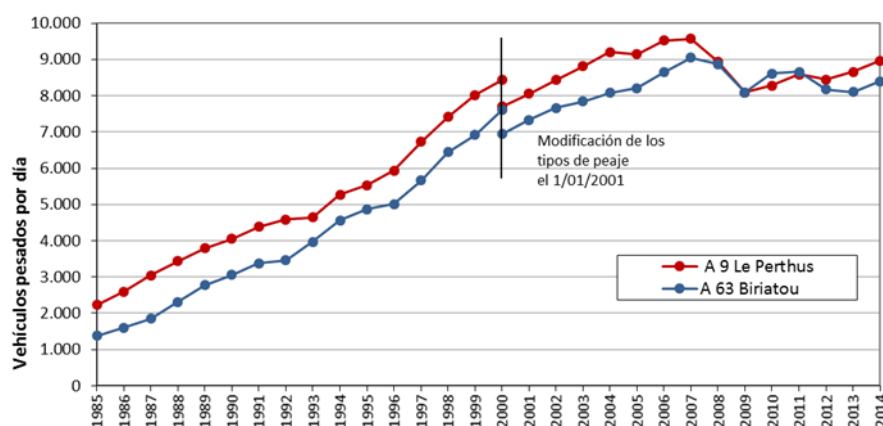
La estimación del número de vehículos pesados que cruzaron la frontera tiene en cuenta el caso particular del tráfico parásito en los puentes vascos, de modo que se considera únicamente el número de ellos que cruzaron realmente la frontera.

La evolución de la IMD de vehículos pesados muestra la fuerte disminución que conllevó la crisis económica de 2009 (-14% globalmente entre 2007 y 2009). A partir de entonces, el número de vehículos pesados que cruzan los Pirineos aumentó en 2010 (+2,4%) y 2011 (+2,7%), para luego descender en 2012 (-3,3%), y volver a aumentar en 2013 (+0,5%) y 2014 (+2,6%).

El tráfico de vehículos pesados en las 2 autopistas se incrementó el 1,1% en 2013 y el 3,9% en 2014. En los pasos interiores, el tráfico disminuyó en 2013 (-9,2%) y 2014 (-4,4%).

Gráfico 13. Evolución de la IMD anual de vehículos pesados en las 2 autopistas

Actualización del gráfico 31 (página 90) del OTP nº7



Fuente: elaboración propia con datos de ASF

Tabla 9. Estimación del transporte de mercancías por carretera a través de los Pirineos en 2014

Actualización de la tabla 28 (página 89) del OTP nº7

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	4.065	75	3.990	56,4	20,6
Autopista A8 - A63 Sur-Norte	15,1	4.015	75	3.940	59,4	21,7
Autopista A7 - A9 Norte-Sur	12,3	4.473	125	4.348	53,5	19,6
Autopista A7 - A9 Sur-Norte	15,5	4.520	125	4.395	68,2	25,0
Puentes vascos - VP cruces reales	9,3	524		524	4,9	1,8
Otras R.N.	14,2	993	203	790	11,2	4,1
Total	14,1	18.590	603	17.987	253,6	92,8

Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Guipúzcoa, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, Conseil Départemental des Pyrénées Atlantiques, ASF y Encuesta Transit 2010

Tabla 10. Reparto de los intercambios de mercancías según origen y destino

Actualización de la tabla 29 (página 90) del OTP nº7

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

El gráfico contiguo representa la evolución del tráfico de vehículos pesados (vehículos de categoría de peaje 3 y 4, incluidos los autocares) medido en las barreras de las autopistas francesas de peaje situadas en Le Perthus (A9) y Bariatou (A63).

La evolución fue la siguiente:

- A9 Le Perthus: +2,4% en 2013 y +3,7% en 2014, lo que supone un incremento de +6,2% en 2 años,
- A63 Bariatou: -0,8% en 2013 y 3,7% en 2014, lo que supone un incremento de +2,9% en 2 años.

El transporte de mercancías por carretera a través de los Pirineos se ha estimado a partir del tráfico de vehículos pesados de mercancías en los pasos fronterizos y de la carga media transportada por ellos.

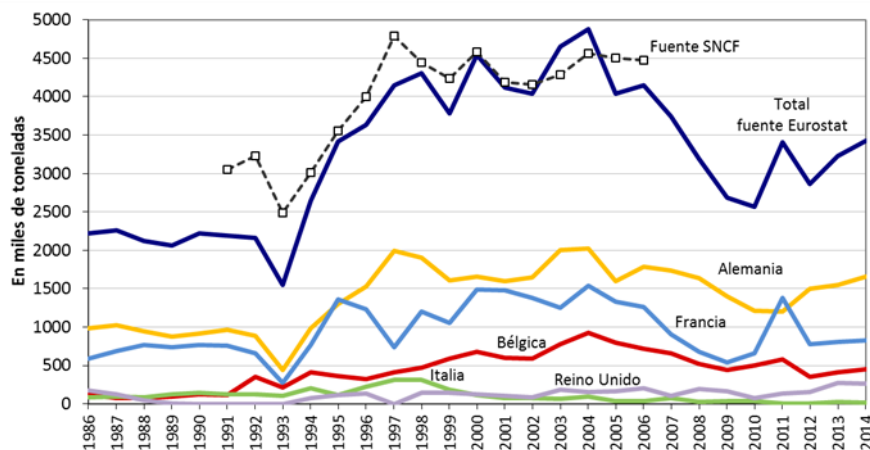
La estimación del tonelaje medio transportado por los vehículos pesados proviene de los resultados de la encuesta Transit 2010 en las 2 autopistas, los 4 pasos centrales principales y los 2 puentes vascos. En las autopistas, el tonelaje medio que se utilizó hasta 2009 resultaba de los pesajes dinámicos de las estaciones HESTIA. Estas estaciones quedaron obsoletas y fueron desmontadas y no reemplazadas. El impacto de este cambio hizo pasar el tonelaje medio de los vehículos pesados en las autopistas de 15,5 toneladas/VP en 2009 a 14,1 toneladas/VP a partir de 2010.

Las mercancías que cruzaron los Pirineos por carretera ascendieron a **90,1 Mt en 2013** y **92,8 Mt en 2014** (incremento del 3,0%).

T transporte ferroviario

Gráfico 14. Evolución del transporte ferroviario de mercancías en ambos sentidos a través de los Pirineos, en función del país origen/destino

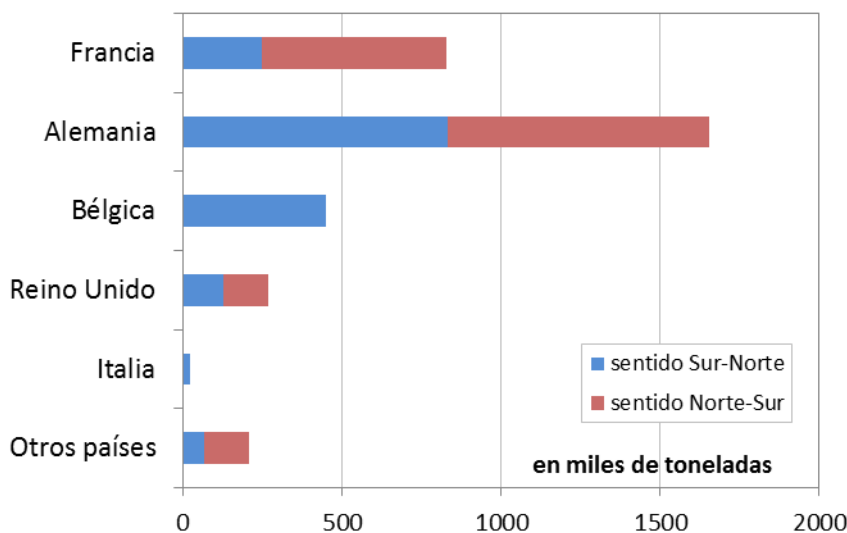
Actualización del gráfico 32 (página 91) del OTP nº7



Fuente: elaboración propia con datos de Eurostat – rail_go, y SNCF (hasta 2006)

Gráfico 15. Distribución del transporte ferroviario de mercancías en ambos sentidos a través de los Pirineos por origen/destino (año 2014)

Actualización del gráfico 33 (página 91) del OTP nº7



Fuente: elaboración propia con datos de Eurostat – rail_go

La estimación del transporte ferroviario de mercancías se lleva a cabo en el OTP a partir de los datos de Eurostat (base rail_go) con efecto espejo: las curvas de trazo continuo representan la suma de las mercancías expedidas por España y Portugal hacia los otros países de la UE y las mercancías expedidas por los otros países de la UE hacia España y Portugal. Para los años 2007 y siguientes, las cifras de Francia no están publicadas por Eurostat y el gráfico ha tenido en cuenta la suma de las mercancías recibidas y expedidas en España y Portugal con Francia.

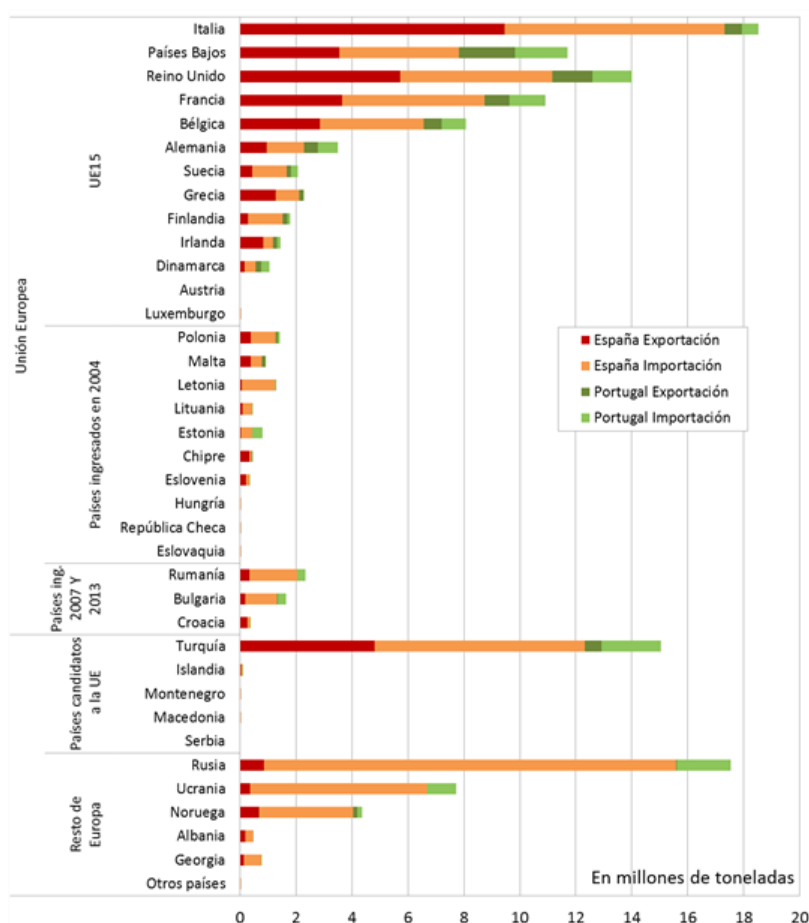
En el gráfico contiguo, la línea discontinua de color negro representa las mercancías transportadas por ferrocarril a través de los Pirineos publicadas por este Observatorio hasta el año 2006, que se obtenían a partir de los datos de la SNCF.

El transporte ferroviario de mercancías a través de los Pirineos ascendió a **3,2 Mt en 2013** (+13% en relación a 2002) y **3,4 Mt en 2014** (aumento del 6% respecto a 2013).

El transporte ferroviario de mercancías a través de los Pirineos se produjo en un 51% en el sentido Sur-Norte y un 49% en el sentido Norte-Sur.

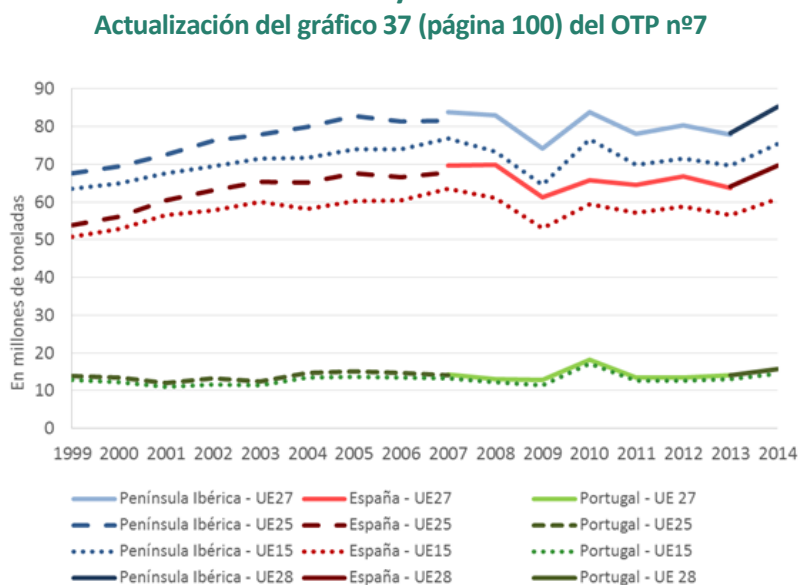
Transporte marítimo

Gráfico 16. Distribución del transporte de mercancías por vía marítima con origen o destino la Península Ibérica en 2014
 Actualización del gráfico 35 (página 96) del OTP nº7



Fuente: elaboración propia con datos de Puertos del Estado e Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) de Portugal

Gráfico 17. Evolución del transporte de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y la Unión Europea entre 1999 y 2014
 Actualización del gráfico 37 (página 100) del OTP nº7



Fuente: elaboración propia con datos de Puertos del Estado e Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) de Portugal

El transporte de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y el resto de Europa se genera en un 83% por España y un 17% por Portugal. Ascendió a **131,4 Mt en 2014 y 122,8 Mt en 2013**. La distribución del transporte marítimo se produjo de la manera siguiente:

- Antigua UE15: 57,3% en 2014 y 56,7% en 2013.
- Países adheridos a la UE en 2004: 4,3% en 2014 y 3,8% en 2013.
- Países adheridos a la UE en 2007: 3,0% en 2014 y 3,0% en 2013.
- Países adheridos a la UE en 2013: 0,3% en 2014 y 0,3% en 2013.
- Países candidatos a la adhesión: 11,6% en 2014 y 10,8% en 2013.
- Resto de Europa: 23,5% en 2014 y 25,4% en 2013.

Globalmente, los flujos marítimos de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa descendieron de forma ligera entre 2012 y 2013 (-1,2%) y aumentaron entre 2013 y 2014 (+7,0%). Los de España decrecieron en 2013 (-3,1 %) y se incrementaron en 2014 (+ 6,5%), y los de Portugal aumentaron un 9,7% en 2013 y un 10,1% en 2014. Los intercambios con la antigua UE15 disminuyeron un 2,7% en 2013 y aumentaron un 8,3% en 2014. Les intercambios con los otros países de Europa (fuera de la UE15) crecieron un 0,8% en 2013 y un 5,4% en 2014.

Los principales puertos de la Península Ibérica en relación con su transporte de mercancías con el resto de Europa, son:

- Bahía de Algeciras con 13,2 Mt en 2013 y 14,8 Mt en 2014,
- Valencia con 12,8 Mt en 2013 y 14,7 Mt en 2014,
- Bilbao con 13,0 Mt en 2013 y 13,3 Mt en 2014,
- Barcelona con 10,4 Mt en 2013 y 11,4 en 2014,
- Tarragona con 10,2 Mt en 2013 y 10,2 Mt en 2014.

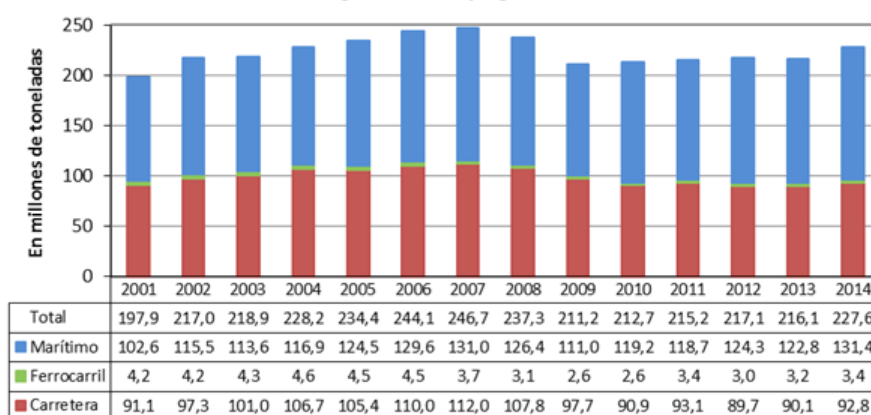
Evolución

A continuación se resumen los datos de los flujos de viajeros recogidos en este documento y en los documentos anteriores del OTP:

- Datos 2001: Balance 2001 del Observatorio de Tráfico a través de los Pirineos (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 nº6, Principales cifras actualizadas para los años 2010 y 2011 (noviembre 2013).
- Datos 2012 y algunos de 2013: Documento nº7 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (abril 2015).

Gráfico 18. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa

Actualización del gráfico 39 (página 102) del OTP nº7



Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

Tabla 11. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa

Actualización de la tabla 33 (página 103) del OTP nº7

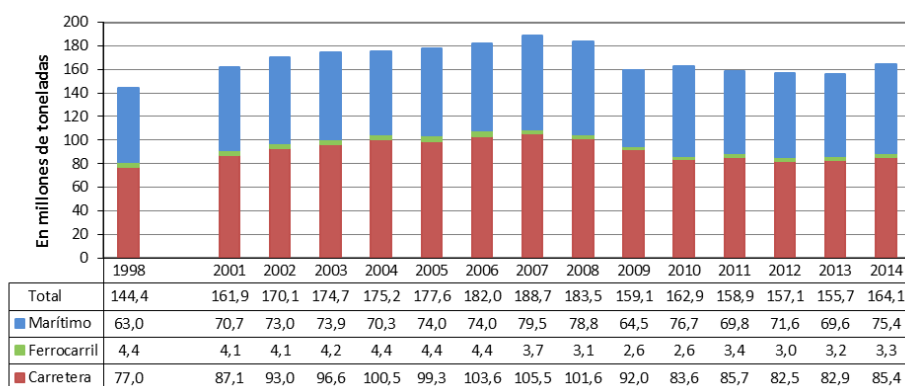
	Evolución 2001/2014		En 1 año (2014/2013)
	Total	Media anual	
Total	15%	1,1%	5,3%
Carretera	2%	0,1%	3,0%
Ferrocarril	-19%	-1,6%	5,3%
Marítimo	28%	1,9%	7,0%

Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

El flujo total de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa alcanzó su máximo en 2007 (246,7 Mt) y su mínimo en 2009 (211,2 Mt). Desde 2009 se fue incrementando este flujo hasta alcanzar en **2014 la cantidad de 227,7 Mt.**

Entre 2001 y 2014, el flujo de mercancías en el modo marítimo aumentó un 28,0% (+7,0% en el período 2013/2014), y en el modo carretera se incrementó un 2,0% (+3,0% en el período 2013/2014). En el modo ferroviario, aunque sufrió un retroceso del 19% entre 2001 y 2014, aumentó un 5,3% entre 2013 y 2014.

Gráfico 19. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE15
Actualización del gráfico 40 (página 103) del OTP nº7



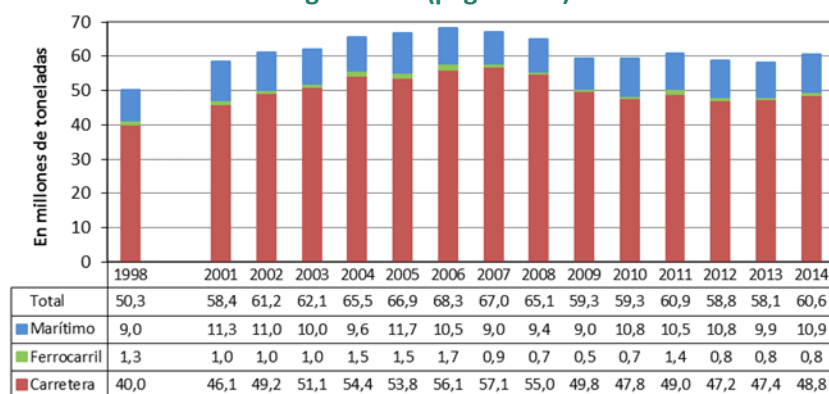
Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

Tabla 12. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE15
Actualización de la tabla 34 (página 104) del OTP nº7

	Evolución 2001/2014		En 1 año (2014/2013)
	Total	Media anual	
Total	1%	0,1%	5,4%
Carretera	-2%	-0,2%	3,0%
Ferrocarril	-19%	-1,6%	5,1%
Marítimo	7%	0,5%	8,3%

Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

Gráfico 20. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Francia
Actualización del gráfico 41 (página 104) del OTP nº7



Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

Tabla 13. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Francia
Actualización de la tabla 35 (página 105) del OTP nº7

	Evolución 2001/2014		En 1 año (2014/2013)
	Total	Media anual	
Total	4%	0,3%	4,3%
Carretera	6%	0,4%	3,0%
Ferrocarril	-17%	-1,4%	2,2%
Marítimo	-3%	-0,3%	10,6%

Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

En el período 2001-2014 el flujo marítimo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 aumentó un 7%. La evolución en los 10 años del transporte de mercancías por carretera no es totalmente representativa porque se rompe la serie en 2010 debido a que, hasta entonces, el OTP no consideraba los tráficos parásitos en los puentes vascos. Entre 2013 y 2014, el flujo marítimo aumentó un 8,3% y el flujo por carretera un 3,0%.

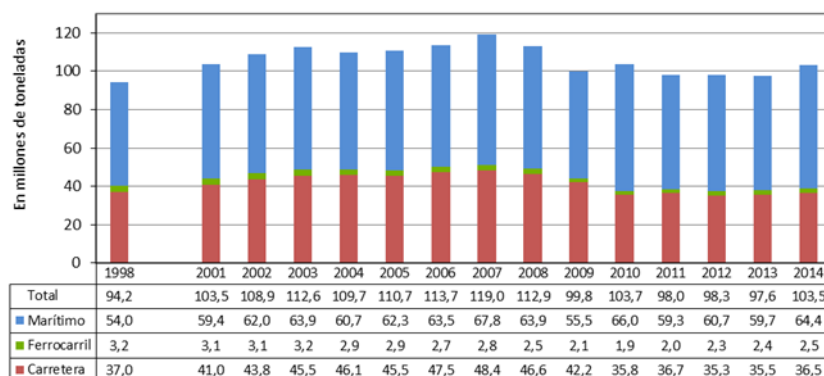
En el mismo período (2001-2014) el transporte ferroviario de mercancías con el resto de la UE15 disminuyó un 19%, aunque en el último año (2013/2014) se produjo un incremento del 5,1%.

El intercambio por vía marítima entre la Península Ibérica y Francia disminuyó un 3% entre 2001 y 2014. La evolución del intercambio de mercancías por carretera no es del todo representativa por la ruptura de la serie ya comentada. Entre 2013 y 2014, el flujo marítimo aumentó un 10,6% y el intercambio por carretera un 3,0%.

En el período 2001-2014 el transporte de mercancías por ferrocarril entre la Península Ibérica y Francia disminuyó un 17%. Entre 2013 y 2014, el intercambio por ferrocarril creció un 2,2%.

Gráfico 21. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 sin Francia

Actualización del gráfico 42 (página 105) del OTP nº7



Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

Tabla 14. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 sin Francia

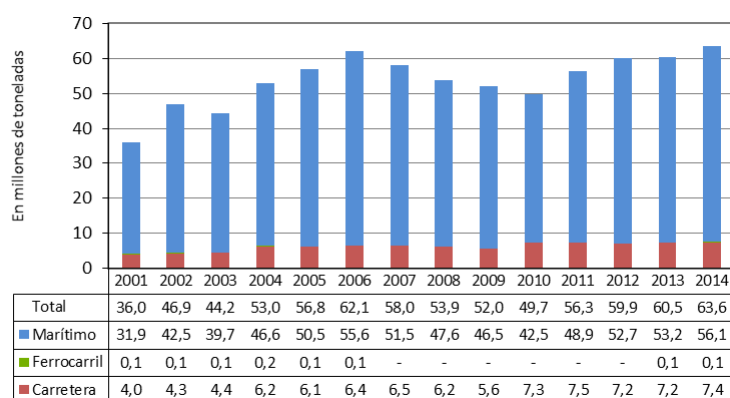
Actualización de la tabla 36 (página 105) del OTP nº7

	Evolución 2001/2014		En 1 año (2014/2013)
	Total	Media anual	
Total	0%	0,0%	6,0%
Carretera	-11%	-0,9%	3,0%
Ferrocarril	-19%	-1,6%	6,2%
Marítimo	8%	0,6%	7,9%

Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

Gráfico 22. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa (sin la UE15)

Actualización del gráfico 43 (página 106) del OTP nº7



Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

Tabla 15. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa (sin la UE15)

Actualización de la tabla 37 (página 106) del OTP nº7

	Evolución 2001/2014		En 1 año (2014/2013)
	Total	Media anual	
Total	77%	4,5%	5,2%
Carretera	86%	4,9%	3,0%
Ferrocarril	-29%	-2,6%	12,7%
Marítimo	76%	4,4%	5,4%

Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

En el período 2001-2014 el transporte marítimo entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 sin Francia aumentó un 8%. La evolución en este período del transporte de mercancías por carretera no es totalmente representativa, por la ruptura de la serie antes comentada. Entre 2013 y 2014 aumentaron tanto el flujo marítimo (+7,9%) como el flujo por carretera (+3,0%).

El transporte marítimo entre la Península Ibérica y el resto de Europa sin la UE15 alcanza su máximo valor en 2014, con **56,1 Mt.** Aumentó de media un 4,4% por año entre 2001 y 2014. El flujo por carretera, aun cuando no es totalmente comparable por la ruptura de la serie en 2010, muestra un crecimiento considerable en este período (+86%, que supone un +4,9% de media anual).

