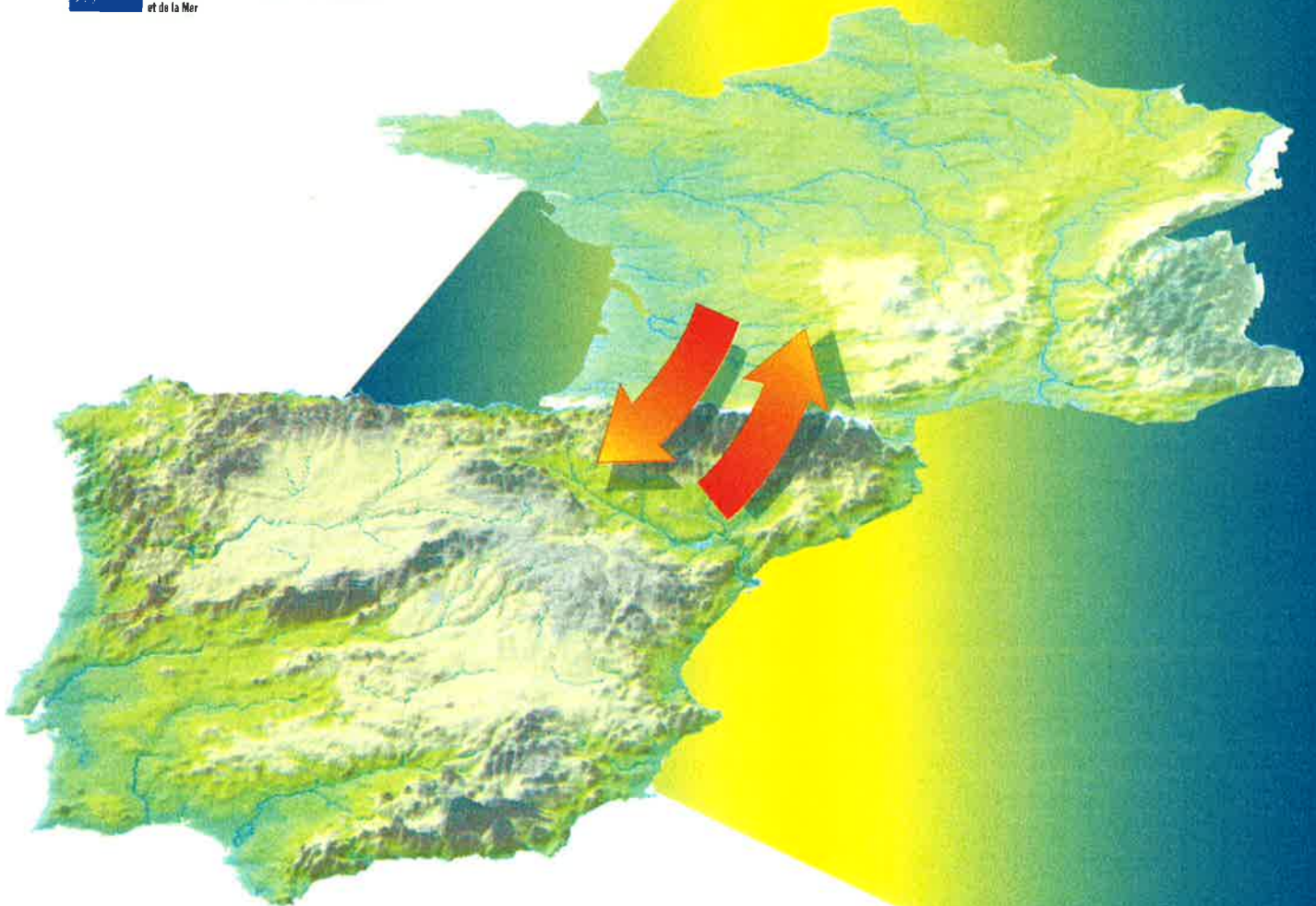


# Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos

DOCUMENTO Nº 4  
MAYO 2006





# Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos

DOCUMENTO N° 4  
MAYO 2006



Coordinación:

ESPAÑA

Ministerio de Fomento  
Secretaría General de Transportes  
División de Prospectiva y Estudios del Transporte  
Paseo de la Castellana, 67  
28071 MADRID  
Tel +34 915978748  
Fax +34 915978749  
stf@fomento.es  
www.fomento.es

FRANCIA

Ministère des Transports, de l'Équipement, du Logement,  
du Tourisme et de la Mer  
Service Transport Déplacement  
cité administrative  
Boulevard Armand Duportal  
31074 Toulouse Cedex 9  
Tel 0561586329  
Fax 0561239921  
www.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr

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

NIPO: 161-06-048-8  
Depósito Legal: M-35883-2006  
Imprime: I.G. Saljen, S.L.

Papel ecológico



# ÍNDICE

<u>1</u>	PREÁMBULO .....	5
	1.1. El Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos .....	6
	1.2. Los objetivos del OTP .....	7
	1.3. El cuadro socioeconómico .....	8
	1.4. Las infraestructuras del transporte .....	8
	1.5. Tráfico de viajeros .....	9
	1.6. Flujos de mercancías .....	9
<u>2</u>	EL CUADRO SOCIOECONÓMICO .....	10
	2.1. El contexto europeo .....	10
	2.2. La evolución de la población .....	15
	2.3. Datos económicos generales .....	18
	2.4. El comercio exterior .....	21
	2.5. Las tasas de motorización .....	24
<u>3</u>	LAS INFRAESTRUCTURAS .....	25
	3.1. Carreteras .....	25
	3.2. Ferrocarriles .....	36
	3.3. Aeropuertos .....	41
	3.4. Puertos .....	42
<u>4</u>	TRÁFICO DE VIAJEROS .....	43
	4.1. Por carretera .....	43
	4.2. Tráfico ferroviario .....	51
	4.3. Tráfico aéreo .....	52
	4.4. Resumen del transporte de viajeros .....	56
	4.5. Evolución entre 1998 y 2004 del transporte de viajeros .....	58
<u>5</u>	FLUJOS DE MERCANCÍAS .....	61
	5.1. Transporte por carretera .....	61
	5.2. Tráfico de mercancías por ferrocarril .....	71
	5.3. Tráfico marítimo de mercancías .....	77
	5.4. Resumen del transporte de mercancías a través de los Pirineos en el año 2004 .....	80
	5.5. Evolución del transporte de mercancías entre 1998 y 2004 .....	82
<u>6</u>	CONCLUSIONES .....	86





# 1 PREÁMBULO

El presente informe es el documento nº 4 que publica el Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (OTP). Se basa en el trabajo realizado conjuntamente, desde la publicación del suplemento al documento nº 3 «Principales cifras actualizadas para el año 2003», así como el folleto «Evolución 1998-2003», por los Ministerios español y francés responsables en materia de transportes, con el objetivo común de crear un instrumento permanente para la medida del volumen de los flujos de transporte existentes en la frontera conjunta de los Pirineos.

*Le présent rapport, constitue le document n° 4 publié par l'Observatoire franco-espagnol des Trafics dans les Pyrénées (OTP). Il est basé sur le travail réalisé conjointement, depuis la publication du supplément au document n° 3 «Principaux chiffres actualisés pour l'année 2003» ainsi que la plaquette «Évolution 1998-2003», par les deux Ministères Espagnol et Français, responsables des Transports, avec l'objectif commun de mettre en place un instrument permanent de mesurer des flux de transports existants à la frontière commune des Pyrénées.*



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

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

Durante las 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).

En su constitución inicial, el OTP ha sido concebido como un grupo de trabajo conjunto, formado por personal de los ministerios responsables del transporte en ambos países. Sus objetivos se centran en la elaboración de una base de datos común sobre los flujos de transporte transfronterizo, tanto de viajeros como de mercancías, examinándose todos los modos de transporte. En sus siete años de funcionamiento, el OTP ha demostrado ser un instrumento muy útil para la reflexión conjunta de las administraciones correspondientes y para el análisis estadístico del complejo sistema de transporte que sirve al intercambio entre la Península Ibérica y el resto de Europa.

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

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

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





## 1.2. LOS OBJETIVOS DEL OTP

Para alcanzar, de una manera progresiva, los objetivos que el Observatorio tiene marcados, dada la amplitud de las posibilidades que el análisis del tráfico entre España y Francia ofrece, se convino desde la primera publicación del O.T.P. un índice de materias para encauzar los trabajos a realizar. 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. En tal sentido se han establecido relaciones de cooperación técnica, en particular con la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, que agrupa a todas las regiones y CCAA limítrofes con los Pirineos, además de Andorra. Algunas regiones de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos han iniciado un programa de estudios dentro del cuadro de los sucesivos programas europeos INTERREG.

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

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

- *Le cadre socio-économique.*
- *Les infrastructures.*
- *Les flux de voyageurs.*
- *Les flux de marchandises.*

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

*Le travail consiste à rassembler, homogénéiser, harmoniser et donner un format intermodal à l'ensemble de ces sources qui existent actuellement, afin d'éclairer les enjeux des trafics dans les Pyrénées. A cet égard, l'OTP est conçu comme un instrument ouvert sur l'extérieur et*



entretient les contacts avec les entités qui, d'un point de vue technique, contribuent à atteindre ses objectifs. Ainsi des relations de coopération technique se sont développées avec la Communauté de Travail des Pyrénées qui réunit les régions limitrophes des Pyrénées et Andorre. Certaines régions de la Communauté de Travail des Pyrénées ont engagé un programme d'études dans le cadre des programmes européens INTERREG successifs.

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

### 1.3. EL CUADRO SOCIOECONÓMICO

Los flujos de transporte a través de los Pirineos, tanto de viajeros como de mercancías, se enmarcan dentro de un contexto socioeconómico que responde a un ámbito que sobrepasa ampliamente no solo al regional de las comunidades fronterizas de ambos países, sino también al contexto europeo que se ha abierto ampliamente al este desde la creación del OTP.

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

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

Los datos geográficos se orientarán en el futuro en la medida de lo posible a toda Europa.

### 1.4. LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

Este capítulo analizará, también en su triple vertiente europea, nacional y regional, con un mayor detenimiento a medida que se descienda en el nivel de detalle en el territorio, las características técnicas de las infraestructuras de transporte que conectan España y Francia. Tratará de la situación actual, y de los desarrollos previstos por la programación actual.

En lo que se refiere a la situación actual se describen las infraestructuras existentes y las más importantes plataformas logísticas que intervienen en la logística del transporte.

La planificación incluirá el conjunto de planes intermodales, tanto a nivel europeo como regional, aprobados y en vigor. Además estos planes serán desarrollados en la zona pirenaica mediante las infraestructuras en curso de desarrollo y por aquellas que han sido objeto de acuerdos ya firmes y que serán construidas en breve.



## 1.5. TRÁFICO DE VIAJEROS

Si bien la principal preocupación del Observatorio continúa centrada sobre los flujos de mercancías, la medida de los flujos de viajeros es de gran interés, ya que los modos terrestres de viajeros y mercancías utilizan las mismas infraestructuras. La interacción entre viajeros y mercancías justifica, entre otros extremos, el interés por tomar en consideración la totalidad de los modos de transporte, ya que existe una competencia entre ellos y la evolución de los tráficos en cada uno de los mismos constituye una indicación de su atractivo.

Los flujos de viajeros son evaluados según los modos de transporte, su origen/destino, paso fronterizo y, finalmente su motivo. Para alcanzar este objetivo se han utilizado en el presente documento los datos de las encuestas de turismo españolas y portuguesas.

La realización de un análisis retrospectivo de la evolución de los flujos por modo y por relación, durante los diez últimos años, permitirá establecer las tendencias habidas y su correlación con la evolución de ciertas variables explicativas.

Respecto de los flujos de tráfico que se estudian existen dos grupos diferenciados:

- El primero, donde se analizan los modos terrestres (carretera y ferrocarril), que incluye tanto los flujos de interrelación entre ambos países como los de tránsito a través de alguno de ellos.
- El segundo, en el que se analiza el tráfico aéreo. En él se contemplan los principales flujos entre aeropuertos de la Península Ibérica (España y Portugal) y los principales aeropuertos de Francia y del resto de Europa, incluidas Turquía y Rusia.

## 1.6. FLUJOS DE MERCANCÍAS

De forma semejante a lo anteriormente expuesto respecto al caso de los viajeros, este capítulo reflejará los principales flujos de mercancías definiendo origen/destino y modo de transporte.

Al igual que en el caso del transporte de viajeros, se lleva a cabo un análisis retrospectivo de la evolución de los flujos por modo y por relación, durante los diez últimos años, lo que permite establecer las tendencias pasadas y recientes.

Para el transporte marítimo, en concreto, se contemplan los principales flujos de los puertos de la Península Ibérica con los del resto de Europa, en las dos fachadas, atlántica y mediterránea.



## 2. EL CUADRO SOCIOECONÓMICO

### 2.1. EL CONTEXTO EUROPEO

En el Mapa 1 se muestra el mapa de Europa, indicando, para los países miembros de la UE, el año de incorporación a la misma.

MAPA 1. MAPA POLÍTICO DE EUROPA (A 31-12-2004)





## 2.1.1. RESUMEN DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA

Los hitos principales de la construcción 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 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.
- 1987: Entrada en vigor del Acta Única Europea.
- 1989: Caída del muro de Berlín.
- 1990: Firma del Acuerdo de Schengen.  
Reunificación alemana.
- 1991: Acuerdo sobre la constitución del Espacio Económico Europeo (EEE).
- 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 el Euro en los 12 países de la zona Euro.
- 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.

#### **Previsiones:**

- 2007: Fecha prevista por el Consejo Europeo de Copenhague para la adhesión de Bulgaria y Rumanía.  
Turquía es considerada como país candidato a ingresar en la Unión Europea.  
Se acepta la candidatura de Croacia.

#### **2.1.2. 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 grandes corredores y que se inscriben en la política de redes europeas acordada a nivel comunitario.

Los objetivos prioritarios y las grandes líneas de actuación previstas en el contexto de las redes europeas están definidos en la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, modificada por la Decisión nº 884/2004/CE de 29 de abril de 2004 «Sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de las redes transeuropeas de transporte».

Por parte de la Unión Europea han sido definidos 30 proyectos prioritarios, que se muestran en el Mapa 2, de los cuales conciernen particularmente a las travesías pirenaicas los siguientes:

- Proyecto nº 3, eje ferroviario de alta velocidad del sur-oeste de Europa, con dos ramas, oriental y occidental.
- Proyecto nº 8, eje multimodal Portugal/España-resto de Europa.
- Proyecto nº 16, eje ferroviario de mercancías Sines/Algeciras-Madrid-París.
- Proyecto nº 19, interoperabilidad de líneas ferroviarias de alta velocidad en la Península Ibérica.
- Proyecto nº 21, autopistas del mar: la de Europa occidental (que une España y Portugal, vía atlántica, al Mar del Norte y al Mar de Irlanda) y la de Europa del Sur-Oeste (Mediterráneo occidental) que une España, Francia, Italia y Malta y se une a la autopista del mar de la Europa del Sur-Este.



MAPA 2. LA RED TRANSEUROPEA (RTE-T) Y LOS 30 EJES Y PROYECTOS PRIORITARIOS

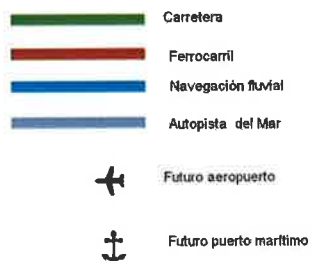




## LEYENDA

1. Eje ferroviario Berlín-Verona/Milán-Bolonia-Nápoles-Mesina-Palermo
2. Eje ferroviario de Alta Velocidad París-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres
3. Eje Ferroviario de Alta Velocidad del sur-oeste de Europa
4. Eje ferroviario de Alta velocidad del Este
5. Línea de la Betuwe
6. Eje ferroviario Lyon-Trieste-Divaça/Koper-Divaça-Ljubljana-Budapest-frontera ucraniana
7. Eje de autopista Igumenitsa/Patras-Atenas-Sofia-Budapest
8. Eje multimodal Portugal/España-Europa Central
9. Eje ferroviario Cork-Dublin-Belfast-Stranraer
10. Aeropuerto de Malpensa
11. Enlace fijo del Öresund
12. Triángulo nórdico ferrocarril-carretera
13. Enlace vial Irlanda/Reino Unido/Benelux
14. Línea principal de la costa occidental (ferrocarril)
15. Gallieo
16. Eje ferroviario para el transporte de mercancías Sines/Algeciras-Madrid-París
17. Eje ferroviario París-Estrasburgo-Stuttgart-Viena-Bratislava
18. Eje fluvial del Rin/Mosa-Main-Danubio
19. Interoperabilidad de líneas de alta Velocidad en la Península Ibérica
20. Eje ferroviario del estrecho del Fehmarn
21. Autopistas del mar
22. Eje ferroviario Atenas-Sofia-Budapest- Viena-Praga- Nuremberg/Dresde
23. Eje ferroviario Gdansk-Varsovia-Brno/Bratislava-Viena
24. Eje ferroviario Lyon/Génova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Amberes
25. Eje de autopistas Gdansk-Brno/Bratislava-Viena
26. Eje ferroviario /vial Irlanda/Reino Unido-Europa continental
27. «Rail Baltica»: Eje ferroviario Varsovia-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
28. «Eurocaprail» en el eje ferroviario Bruselas-Luxemburgo-Estrasburgo
29. Eje ferroviario del corredor intermodal Jónico-Adriático
30. Canal fluvial Sena-Escalda

### Ejes y Proyectos prioritarios



### Red Transeuropea de Transporte



### Número del eje prioritario



Fuente: Red Transeuropea de Transporte-RTE-T, ejes y proyectos prioritarios- Decisión nº 884/2004/CE del 29 de abril de 2004.

En el marco del Proyecto Prioritario nº 3, España y Francia firmaron un acuerdo internacional en octubre de 1995 para la construcción y explotación de la sección internacional de la línea ferroviaria de alta velocidad entre España y Francia (vertiente mediterránea). La concesión de la línea internacional Perpignan-Figueras (45 km) se adjudicó al grupo TP Ferro en febrero de 2004. Los trabajos comenzaron en octubre de 2004 y las obras de perforación del túnel transfronterizo de Le Perthus se iniciaron en julio de 2005. La puesta en servicio está prevista para 2009.





Igualmente, dentro del Proyecto nº 3 (vertiente mediterránea), se ha publicado la Declaración de Utilidad Pública de la sección Nîmes-Montpellier (70 km) el 16 de mayo de 2005 y se han iniciado los estudios preparatorios del tramo Montpellier-Perpignan para la presentación ante la Comisión Nacional del Debate Público francesa.

En octubre de 2003 comenzó la explotación de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa con la puesta en servicio del tramo Madrid-Lleida. La conexión ferroviaria con Barcelona está prevista para 2007 y la llegada a Figueres, para enlazar con la sección internacional, en 2009.

En la vertiente atlántica del Proyecto nº 3, la Comisión Nacional del Debate Público francesa ha decidido el 4 de enero de 2006 comenzar los estudios sobre la realización de una línea de alta velocidad entre Burdeos y España.

En esa misma vertiente atlántica del Proyecto Prioritario nº 3, el tramo Madrid- Valladolid, una vez terminados los túneles de Guadarrama, de 28 km de longitud, entrará en servicio en 2007.

En abril de 2006 se ha firmado un Convenio de Colaboración entre la Administración General del Estado, la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para la construcción de la nueva red ferroviaria en el País Vasco, la denominada «Y» vasca.

## 2.2. LA EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN

En la Tabla 1 se recoge la evolución durante el período 1995-2004 de la población de España, Francia y Portugal.

**TABLA 1. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE ESPAÑA, FRANCIA Y PORTUGAL EN EL PERÍODO 1995-2004**  
(MILLONES DE HABITANTES)

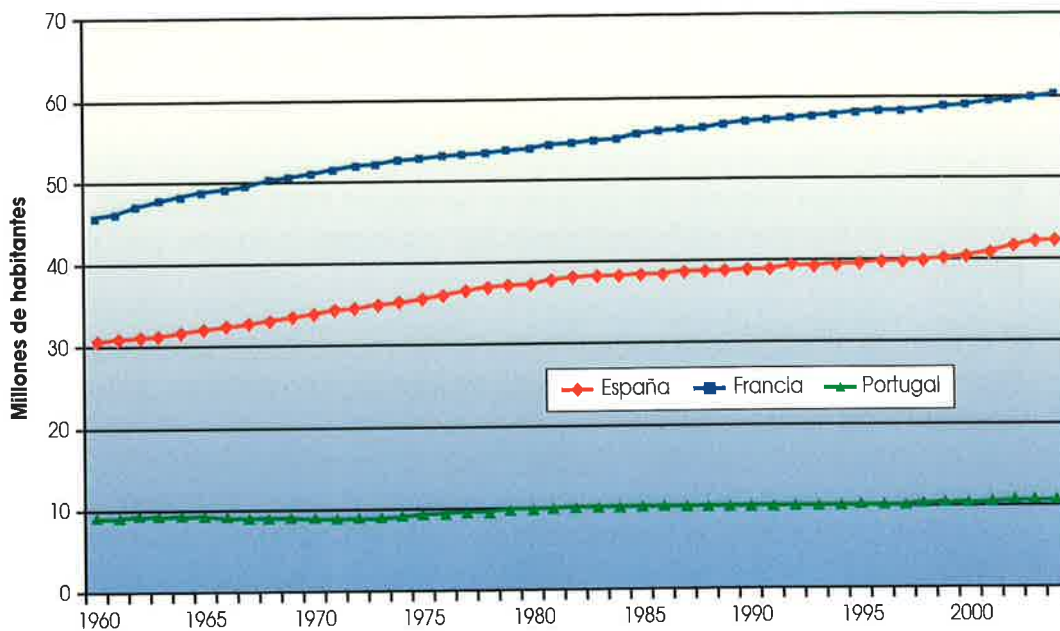
Año	España	Francia	Portugal
1995	39.387	57.844	10.030
1996	39.478	58.026	10.058
1997	39.582	58.207	10.091
1998	39.721	58.398	10.129
1999	39.926	58.623	10.172
2000	40.263	58.896	10.226
2001	40.720	59.193	10.293
2002	41.314	59.489	10.368
2003	42.005	59.768	10.441
2004	42.345	60.200	10.475

Fuente: EUROSTAT. *Estadísticas de población.*

La evolución de la población en el período 1960-2004 se muestra en el Gráfico 1.



GRÁFICO 1. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE ESPAÑA, FRANCIA Y PORTUGAL EN EL PERÍODO 1960-2004



Fuente: EUROSTAT. *Estadísticas de población.*

La suma de la población de España, Portugal y Francia representa aproximadamente el 24% del total de habitantes de la UE-25 (457,2 M a 1-01-2004). La densidad actual de población, expresada en habitantes por km<sup>2</sup> es inferior en los tres países (España 83 hab./km<sup>2</sup>, Portugal 113 y Francia 110 hab./km<sup>2</sup>) a la media de la UE-25<sup>1</sup> (117 hab./km<sup>2</sup>). Los datos nacionales de población correspondientes al primero de enero de 2004, según EUROSTAT, arrojan para España, 42,345, Francia (metropolitana), 60,200 y para Portugal 10,475 millones de habitantes respectivamente.

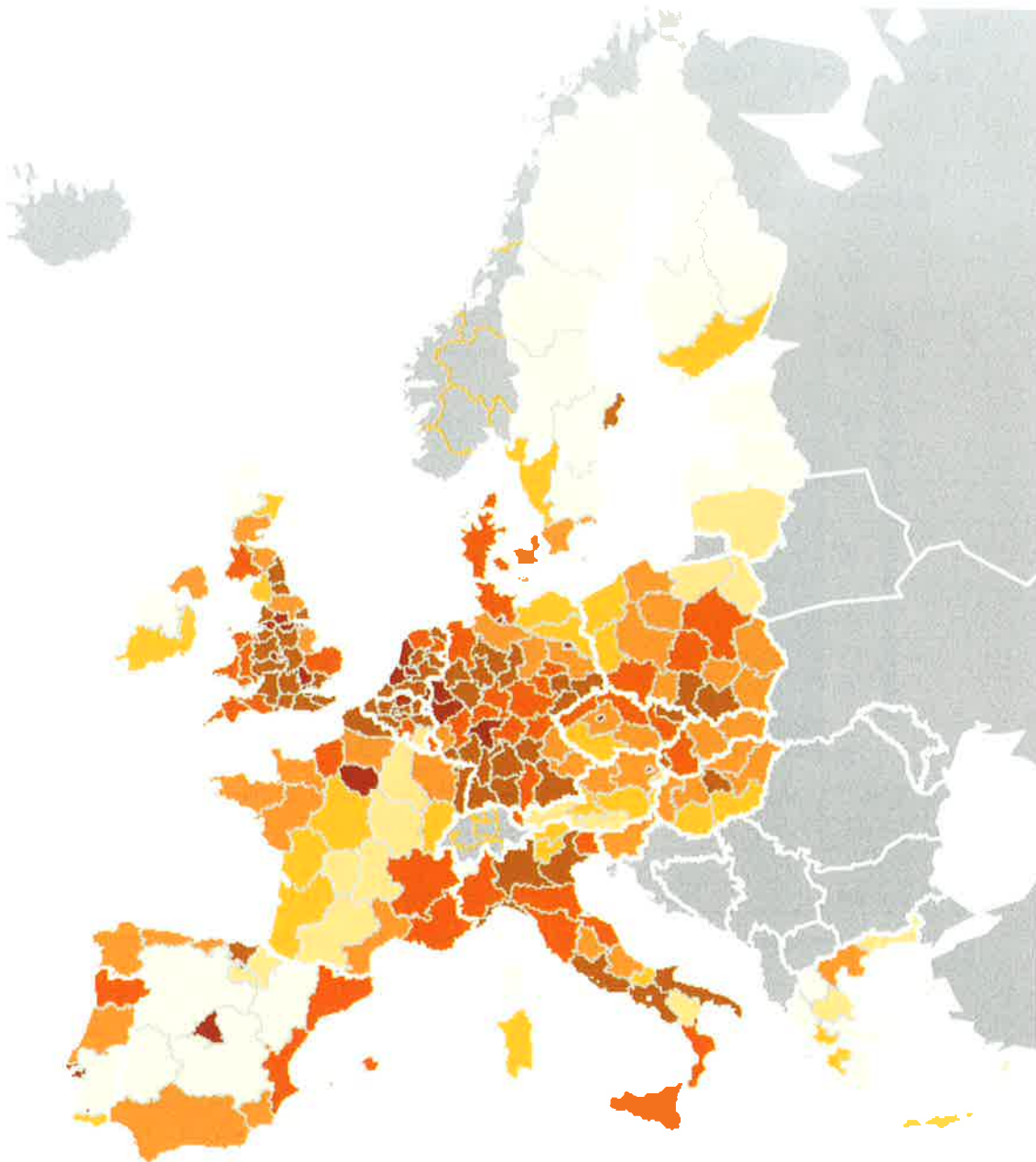
Las cuatro regiones españolas fronterizas de los Pirineos alcanzaron, en 2003, la cifra de 10.448 millones de habitantes, es decir un cuarto de la población total de España. Las tres regiones francesas que limitan con los Pirineos contaban en el mismo año con 8.148 millones de habitantes, lo que representa aproximadamente el 14% de la población metropolitana de Francia.

El Mapa 3 muestra los valores de densidad de población en Europa a finales de 2003.

<sup>1</sup> La extensión de la UE-25 es de 3,9 Mkm<sup>2</sup>.



MAPA 3. DENSIDAD DE POBLACIÓN EN EUROPA A FINALES DE 2003



Densidad de población en 2003  
expresado en habitantes por km<sup>2</sup> (nivel UE-25, NUTS 2)

- Inferior a 40
- [ 40 - 60 ]
- [ 60 - 80 ]
- [ 80 - 120 ]
- [ 120 - 200 ]
- [ 200 - 500 ]
- Superior a 500

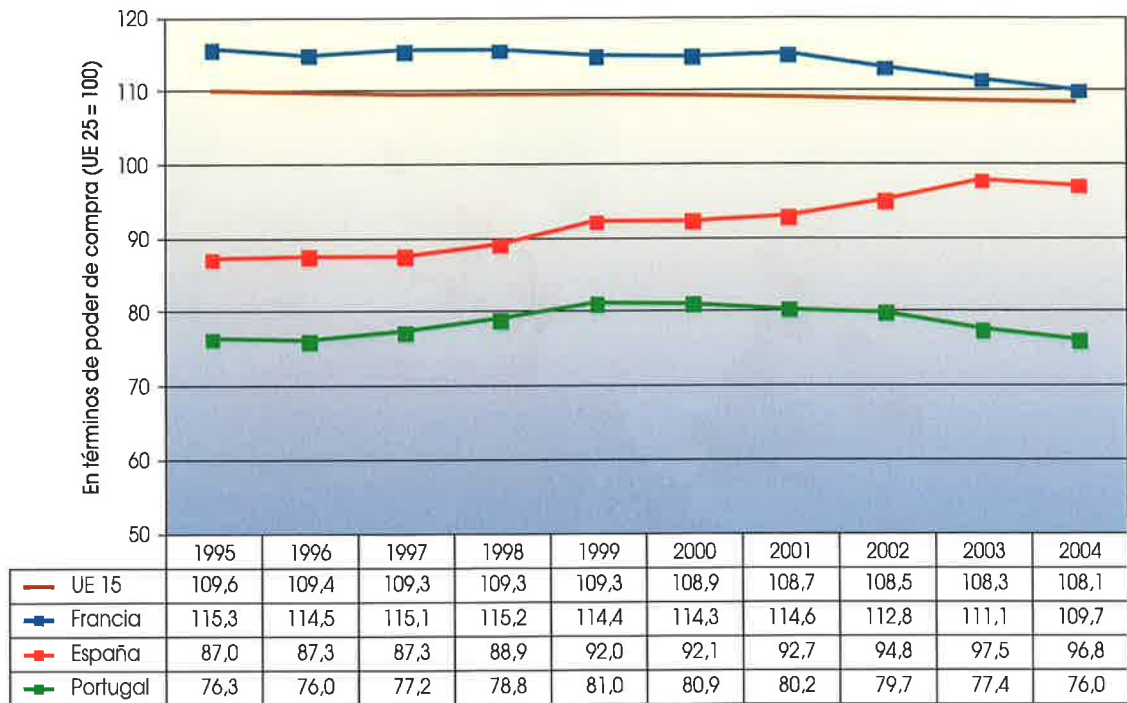
Fuente: EUROSTAT.



### 2.3. DATOS ECONÓMICOS GENERALES

En el Gráfico 2 se muestra la evolución del PIB por habitante expresado en términos de poder de compra (UE-25 = 100).

**GRÁFICO 2. EVOLUCIÓN DEL PIB POR HABITANTE EXPRESADO EN TÉRMINOS DE PODER DE COMPRA (UE-25 = 100). PIB EN VALORES CONSTANTES, EN EL PERÍODO 1995-2004**



Fuente: EUROSTAT. *Indicadores estructurales* (los valores 2004 son estimados, así como los correspondientes a 2003 para el caso de España).

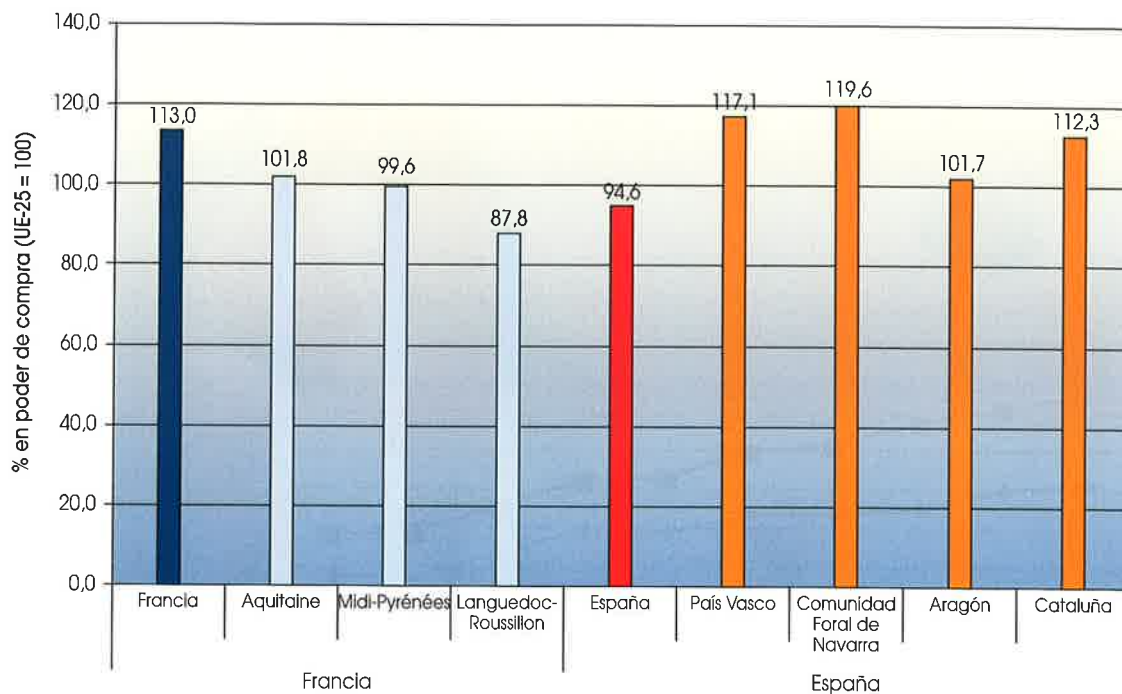
Mientras que el PIB por habitante francés y español se encuentra en la media de la Unión Europea, en Portugal su valor es netamente inferior a dicha media, y, aunque las diferencias han disminuido desde 1995, existe aún una importante desigualdad a favor de Francia, respecto a España y Portugal.

Los crecimientos anuales del PIB en España y Francia son acordes con las tendencias observadas para la media de la Unión Europea, aunque en los períodos de crecimiento económico, España crece en términos relativos más que Francia. En los últimos diez años, mientras que Francia y Portugal se mantienen paralelos a la evolución de la UE-25, España ha recortado su diferencia con la media europea en aproximadamente un 10%.

En el Gráfico 3 se muestra el valor del PIB per cápita en las regiones fronterizas en el año 2002.



GRÁFICO 3. COMPARACIÓN DE LOS VALORES DEL PIB EN LAS ENTIDADES TERRITORIALES FRONTERIZAS ESPAÑOLAS Y FRANCESAS (AÑO 2002)



Fuente: EUROSTAT, *Statistiques regionales*.

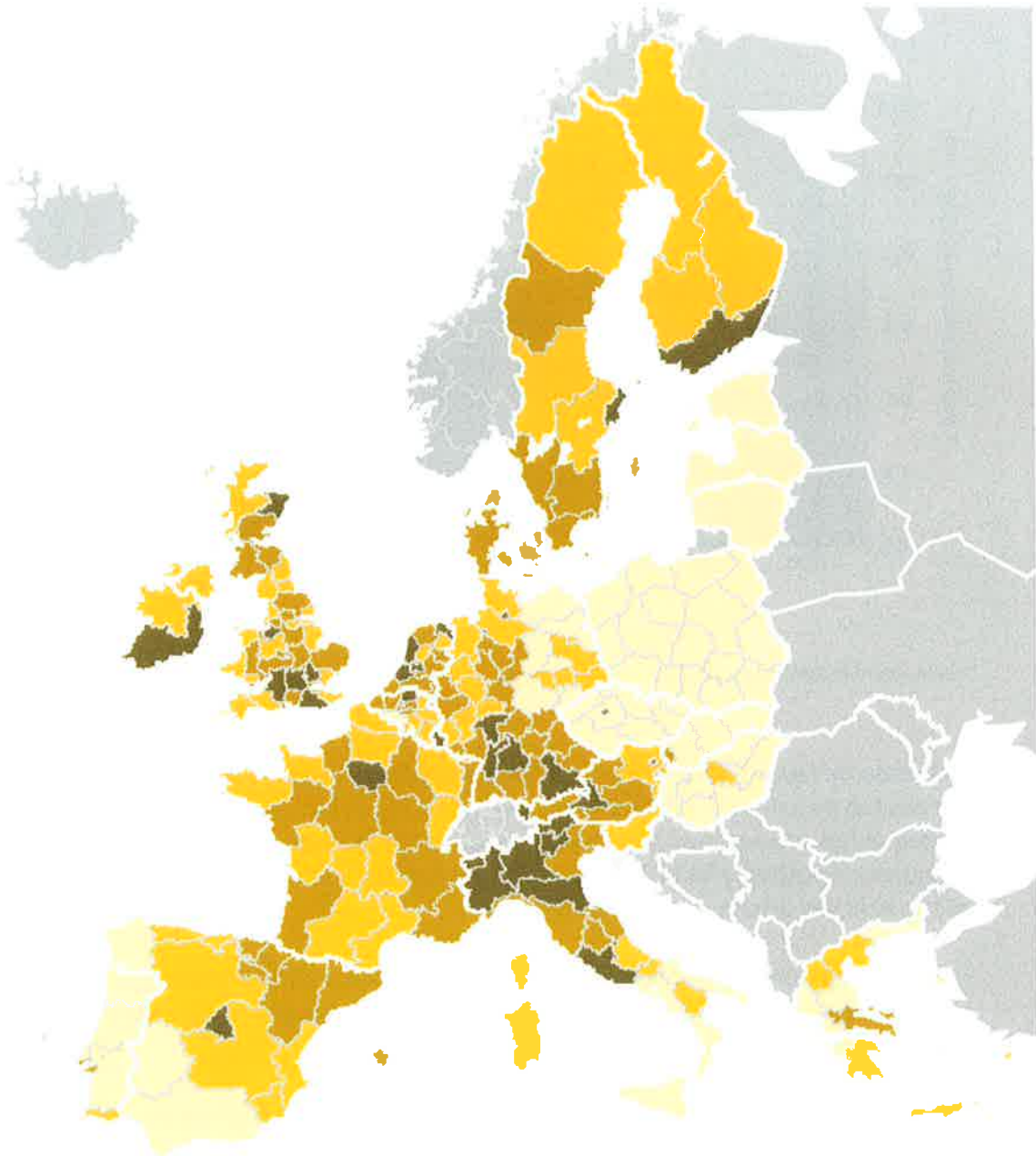
En el caso de España, se aprecia cómo las Comunidades Autónomas fronterizas se encuentran por encima de la media nacional y, salvo Aragón, por encima de la media europea, expresado en porcentaje sobre la media de la Unión Europea (UE-25). Para las regiones francesas, Languedoc-Roussillon y Midi-Pyrénées, los PIB por habitante son sensiblemente inferiores a la media francesa así como a la comunitaria.

Finalmente, refiriéndose a la media comunitaria entre 1998 y 2002 es interesante observar que, para esta zona fronteriza, la evolución en las regiones españolas es al alza mientras que la de las francesas es a la baja.

El Mapa 4 muestra la distribución de los valores del PIB, expresados en paridad de poder adquisitivo en el conjunto de la UE 25 a finales de 2002.



MAPA 4. VALORES DEL PIB EN LA UE-25 A NIVEL REGIONAL EN EL AÑO 2002



PIB por habitante en 2002

expresado en PPA (UE-25 = 100)

- inferior o igual a 75
- [ 76 - 100 ]
- [ 101 - 125 ]
- Superior a 125

Fuente: EUROSTAT: *Régions: Annuaire statistique 2005 - La diversité régionale en chiffres.*



## 2.4. EL COMERCIO EXTERIOR

El comercio exterior de España y Portugal con el resto de Europa (UE-25, países candidatos al ingreso en la UE<sup>2</sup>, y el resto de Europa<sup>3</sup>) en el año 2004 se eleva a 300 G€ (miles de millones de euros) con la distribución que se muestra en la Tabla 2.

**TABLA 2. INTERCAMBIOS COMERCIALES DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EL RESTO DE EUROPA EN EL AÑO 2004 (MILES DE MILLONES DE EUROS)**

	Importaciones			Exportaciones			Importaciones + Exportaciones		
	España	Portugal	Total Península Ibérica	España	Portugal	Total Península Ibérica	España	Portugal	Total Península Ibérica
Antigua UE-15	137,08	24,91	161,99	88,61	15,41	104,02	225,69	40,32	266,01
UE-25 Países ingresados en 2004	5,51	1,05	6,56	3,41	0,31	3,72	8,92	1,36	10,28
Total de la UE	142,59	25,96	168,55	92,02	15,72	107,74	234,61	41,68	276,29
Países candidatos al ingreso en la UE <sup>(1)</sup>	2,99	0,41	3,40	3,42	0,25	3,67	6,41	0,66	7,07
Resto de Europa <sup>(2)</sup>	9,74	1,68	11,42	4,35	0,52	4,87	14,09	2,20	16,29
<b>TOTAL</b>	<b>155,32</b>	<b>28,05</b>	<b>183,37</b>	<b>99,79</b>	<b>16,49</b>	<b>116,28</b>	<b>255,11</b>	<b>44,54</b>	<b>299,65</b>

Fuente: EUROSTAT. *Estadísticas de Comercio Exterior*.

La mayor parte de los intercambios tienen su origen o destino en la UE-25, con una preponderancia absoluta de los que se llevan a cabo con los países que formaban la antigua UE-15.

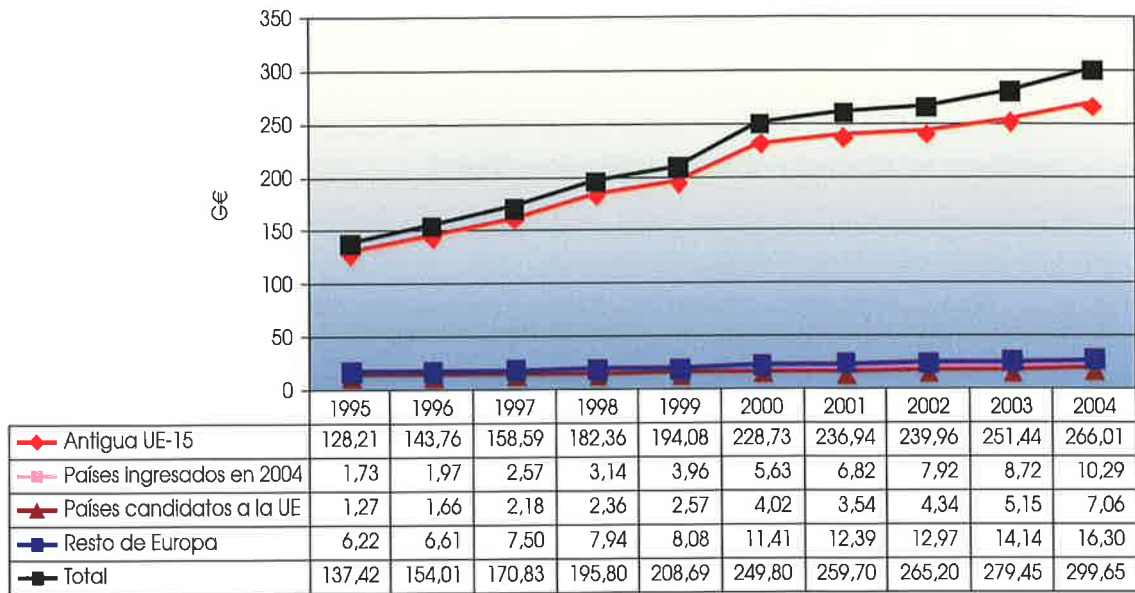
La evolución de este intercambio en el período 1995-2004, se muestra en el Gráfico 4.

<sup>2</sup> Bulgaria, Rumanía, Turquía y Croacia.

<sup>3</sup> Albania, Bielorrusia, Bosnia-Herzegovina, Macedonia, Moldavia, Noruega, Serbia y Montenegro, Suiza, Rusia y Ucrania.



**GRÁFICO 4. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA EN EL PERÍODO 1995-2004 (EN MILES DE MILLONES DE EUROS)**



Fuente: EUROSTAT. *Estadísticas de comercio exterior.*

Entre 1995 y 2004, el total de los intercambios, en términos económicos, entre la Península Ibérica y el resto de Europa se ha multiplicado por 2,2.

Los intercambios con los países que formaban la UE-15, que representan el 90% del total, se han multiplicado por 2,1. Los llevados a cabo con los países ingresados en 2004 y los cuatro países candidatos (el 5% del total) lo han hecho por 5,8, mientras que los efectuados con el resto de Europa lo han hecho por 2,6.

En términos de volumen de mercancías transportadas, en la Tabla 3 se muestran los valores correspondientes al año 2004.

**TABLA 3. INTERCAMBIOS COMERCIALES DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EL RESTO DE EUROPA EN EL AÑO 2004 (MILLONES DE TONELADAS)**

	Importaciones			Exportaciones			Importaciones + Exportaciones		
	España	Portugal	Total Península Ibérica	España	Portugal	Total Península Ibérica	España	Portugal	Total Península Ibérica
Antigua UE-15	71,80	12,26	84,06	50,27	6,35	56,62	122,07	18,61	140,68
UE-25 Países ingresados en 2004	2,66	0,53	3,19	1,98	0,11	2,09	4,64	0,64	5,28
Total de la UE	74,46	12,79	87,25	52,25	6,46	58,71	126,71	19,25	145,96
Países candidatos al ingreso en la UE <sup>(1)</sup>	5,48	1,20	6,68	2,17	0,18	2,35	7,65	1,38	9,03
Resto de Europa <sup>(2)</sup>	26,17	3,86	30,03	2,77	0,20	2,97	28,94	4,06	33,00
<b>TOTAL</b>	<b>106,11</b>	<b>17,85</b>	<b>123,96</b>	<b>57,19</b>	<b>6,84</b>	<b>64,03</b>	<b>163,30</b>	<b>24,69</b>	<b>187,99</b>

(1) Bulgaria, Croacia, Rumanía, Turquía.

(2) Albania, Bielorrusia, Bosnia-Herzegovina, Macedonia, Moldavia, Noruega, Serbia y Montenegro, Suiza, Rusia y Ucrania.

Fuente: EUROSTAT. *Estadísticas de Comercio Exterior.*

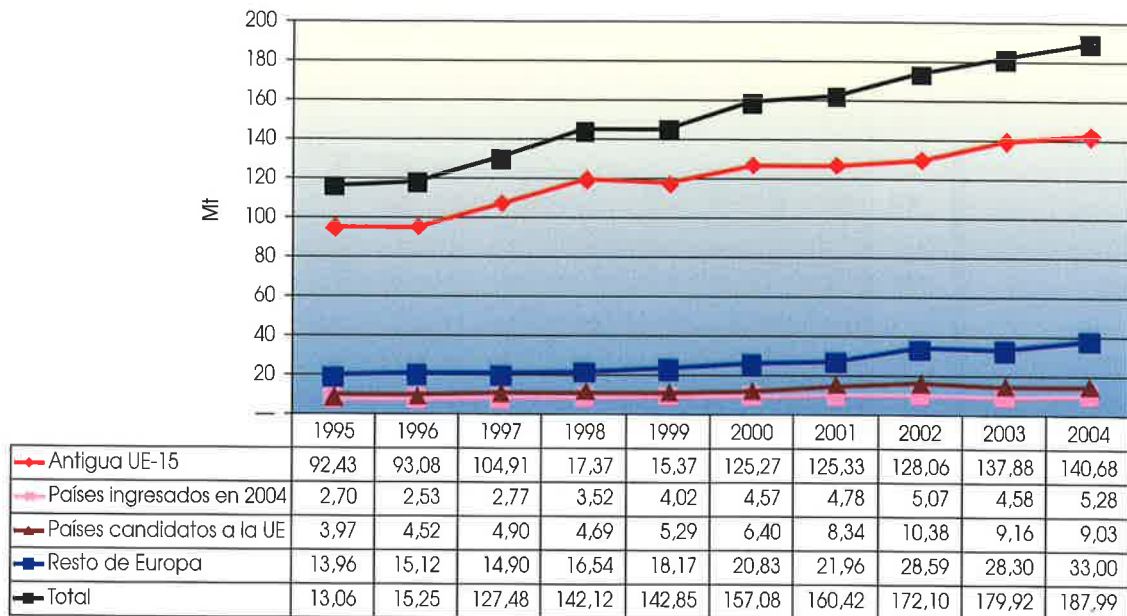




La evolución del volumen de mercancías transportadas se muestra en el Gráfico 5. Los intercambios con los países que formaban la UE-15, que representan el 74% del total, se han multiplicado por 1,5. Los llevados a cabo con los países ingresados en 2004 y con los países candidatos (que representan el 8% del total) lo han hecho por 2,1 mientras que los efectuados con el resto de Europa (el 18% restante) lo han hecho por 1,7.

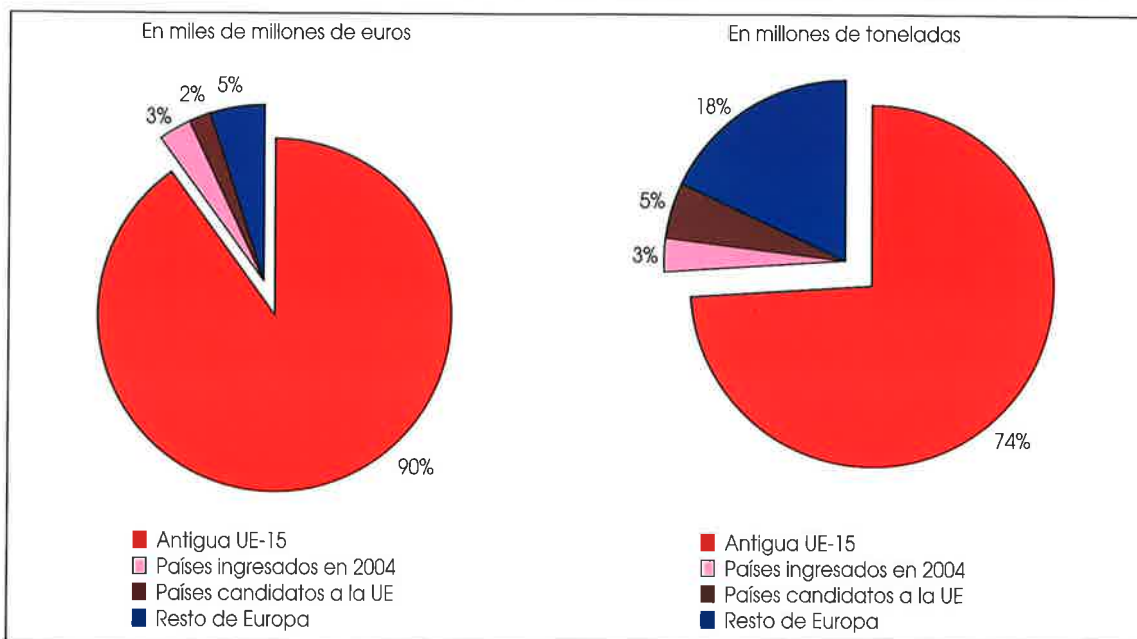
Finalmente el Gráfico 6 muestra el reparto de los intercambios de España y Portugal con el resto de Europa en el año 2004, en términos económicos y de volumen de mercancías transportadas.

**GRÁFICO 5. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA EN EL PERÍODO 1995-2004 (EN MILLONES DE TONELADAS)**



Fuente: EUROSTAT. *Estadísticas de Comercio Exterior.*

**GRÁFICO 6. REPARTO DE LOS INTERCAMBIOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EL RESTO DE EUROPA EN EL AÑO 2004**



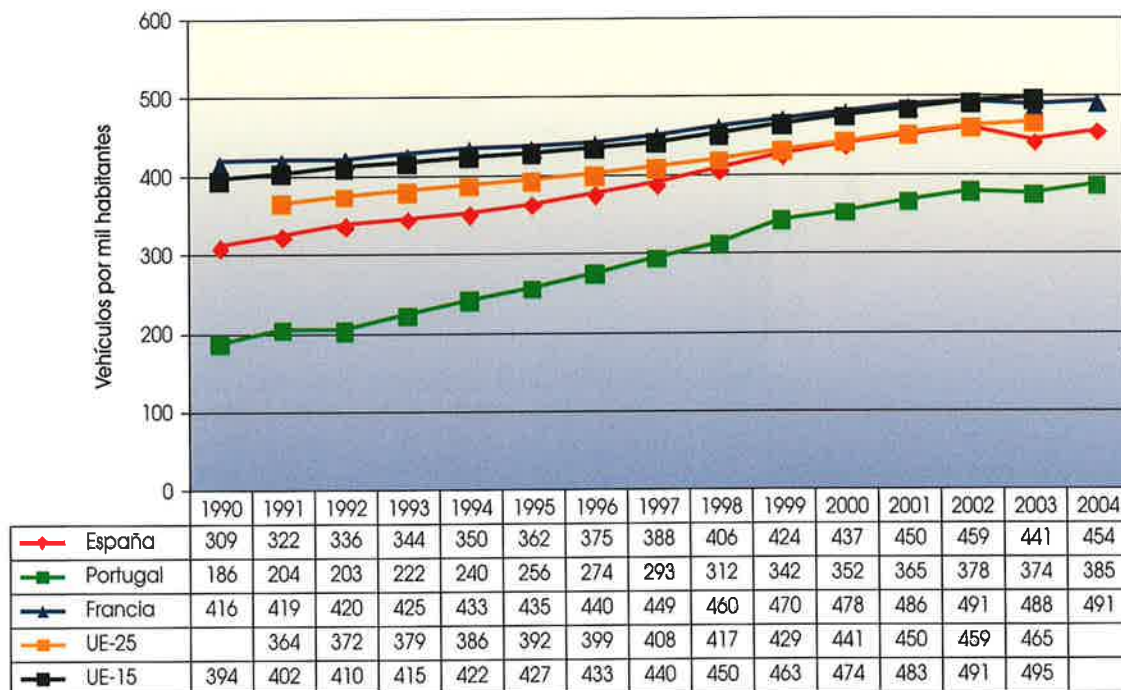
Fuente: EUROSTAT. *Estadísticas de Comercio Exterior.*



## 2.5. LAS TASAS DE MOTORIZACIÓN

La definición del índice de motorización no está armonizada a nivel comunitario. Su seguimiento se lleva a cabo a partir de la recopilación elaborada por los servicios de la Comisión Europea sobre la base de los datos nacionales, teniendo siempre presente que pudieran representar formas distintas de medir la misma realidad. El Gráfico 7 muestra la evolución de los niveles de motorización en España, Portugal y Francia.

**GRÁFICO 7. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE MOTORIZACIÓN (VEHÍCULOS POR MIL HABITANTES) EN ESPAÑA, FRANCIA Y PORTUGAL**



Fuente: EUROSTAT. *The EU in figures 2005*.



### 3. LAS INFRAESTRUCTURAS

En este capítulo del documento se incluye la descripción de las redes existentes, refundiendo elementos concernientes a las obras en curso de ejecución, a los proyectos cuya realización está aprobada, así como a la planificación a más largo plazo de ambos países.

#### 3.1. CARRETERAS

##### 3.1.1. RED TRANSEUROPEA DE CARRETERAS

El Mapa 5 muestra la red transeuropea de carreteras de la UE-25.

MAPA 5. RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE DE LA UE-25 (CARRETERAS)

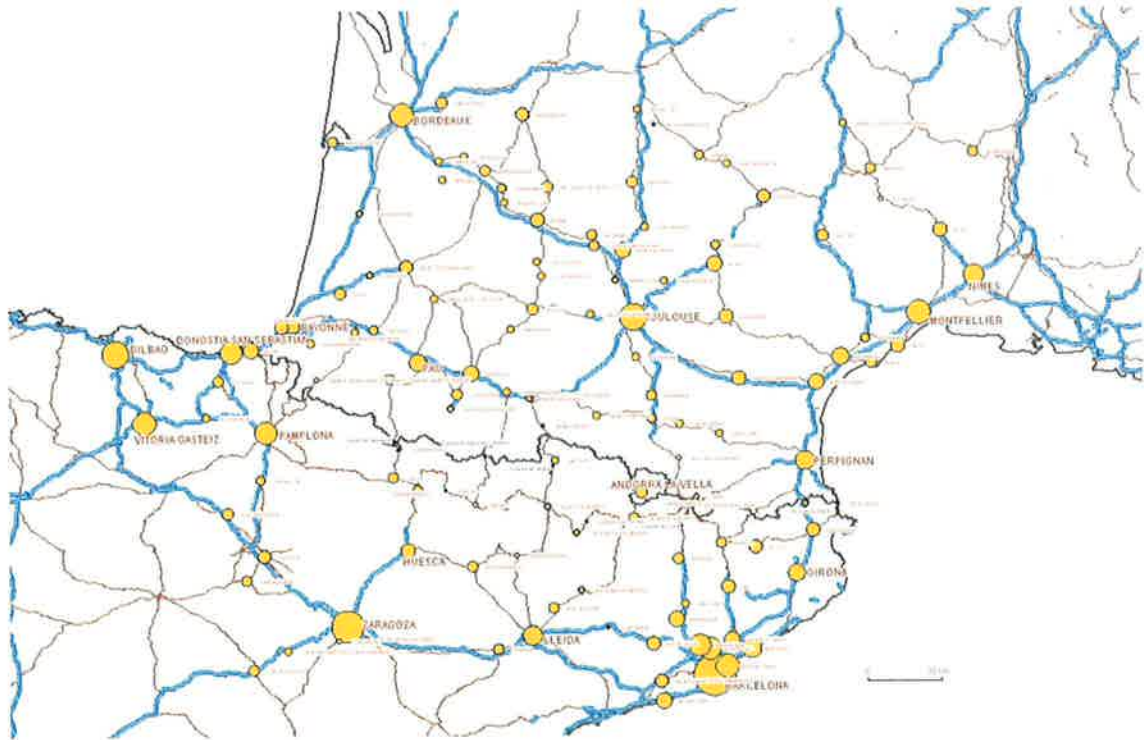


Fuente: Rectificación de la Decisión nº 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29/04/2004 modificando la Decisión nº 1692/96/CE sobre orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte.



La comunicación entre España y Francia mediante carretera está constituida por un conjunto de infraestructuras viales de diferentes características técnicas, destacando la particularidad de que es en los extremos de su frontera común, fachadas atlántica y mediterránea, donde se encuentran las dos vías de alta capacidad actualmente existentes, que, prácticamente sin solución de continuidad, siguen a ambos lados de la frontera.

**MAPA 6. RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS EN LA ZONA PIRENAICA (DICIEMBRE 2004)**



Fuentes: España: Ministerio de Fomento; Francia: Ministère de l'Équipement.

26 carreteras atraviesan la frontera franco española y un vigésimo séptimo enlace une España y Francia a través de Andorra. La Tabla 4 muestra una relación de sus pasos fronterizos. En ella se han resaltado los más importantes.



TABLA 4. PASOS FRONTERIZOS EN LA ZONA PIRENAICA

LADO FRANCÉS		LADO ESPAÑOL	
Carretera	Identificación del paso	Identificación del paso	Carretera
R.D.912	Hendaye	Irún	N-I-H
R.N.10	Hendaye (Béhobie) – Bordeaux	Donostia/San Sebastián – Irún	N-I
A.63	Hendaye (Bariatou) – Bayonne	Donostia/San Sebastián – Irún	A-8
R.D.404	Col d'Ibardin	Puerto de Ibardin	NA-1310
R.D.406	Sare Ouest	Puerto de Lizuniaga	NA-4410
R.D.306	Col de Lizarieta	Etxalar – Lizarieta	NA-4400
R.D.20	Ainhoa – Dancharia – Bayone	Pamplona – Dantxarinea	N-121-B
R.D.949	St. Etienne de Baygorry	Izpegi	NA-2600
R.D.58	Col d'Urquiaga (Esnazu)	Eugi-Alduides	N-138
R.D.933	St. Jean Pied-de-Port – Orthez	Pamplona – Roncesvalles – Valcarlos	N-135
R.D.26	Larrau – Tardets	Ochagavía – Larrau	NA-2011
R.D.132	Pierre St. Martin – Arette	Isaba – Belagua	NA-1370
R.N.124	Col du Somport	Puerto de Somport	N-330
<b>R.N.134</b>	<b>Somport – Pau (tunnel du Somport)</b>	<b>Huesca – Somport (túnel de Somport)</b>	<b>N-330</b>
R.D.934	Pourtalet – Pau	Huesca – Portalet	A-136
R.D.929	Aragnouet – Lannemezan	Barbastro – Bielsa	A-138
R.D.618	Col du Portillon – Bag. De Luchon	Puerto del Portillón	N-141
<b>R.N.125</b>	<b>Fos – Montréjeau</b>	<b>Lleida – Vielha – Les</b>	<b>N-230</b>
<b>R.N.22</b>	<b>Andorre – Ax – Toulouse</b>	<b>Lleida – La Seu d'Urgell – Andorra</b>	<b>N-145</b>
R.D.68	Puigcerdà – Llivia	Puigcerdà – Llivia	N-154
<b>R.N.20</b>	<b>Bourg-Madame – Toulouse</b>	<b>Barcelona – Puigcerdà</b>	<b>N-152</b>
R.D.115	Prats de Molló	Molló – Coll d'Ares	C-38
R.D.3	Coustouges	Maçanet de Cabrenys	GI-505
R.D.13	Ceret	La Vajol	GI-503
<b>R.N.9</b>	<b>Le Perthus – Perpignan</b>	<b>Barcelona – La Jonquera</b>	<b>N-II</b>
<b>A.9</b>	<b>Le Boulou – Perpignan</b>	<b>Barcelona – La Jonquera</b>	<b>A-7</b>
R.N.114	Cerbère – Perpignan	Barcelona – Figueres – Port Bou	N-260

Fuentes: Ministerio de Fomento de España, DG. Carreteras y Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer de Francia.

En el lado atlántico, y por parte francesa, en las carreteras RN 10 y RD 912 está prohibido el tráfico de camiones de más de 7,5 t (excepto para servicios locales), aunque pueden circular a través de los puentes fronterizos sobre el río Bidasoa.

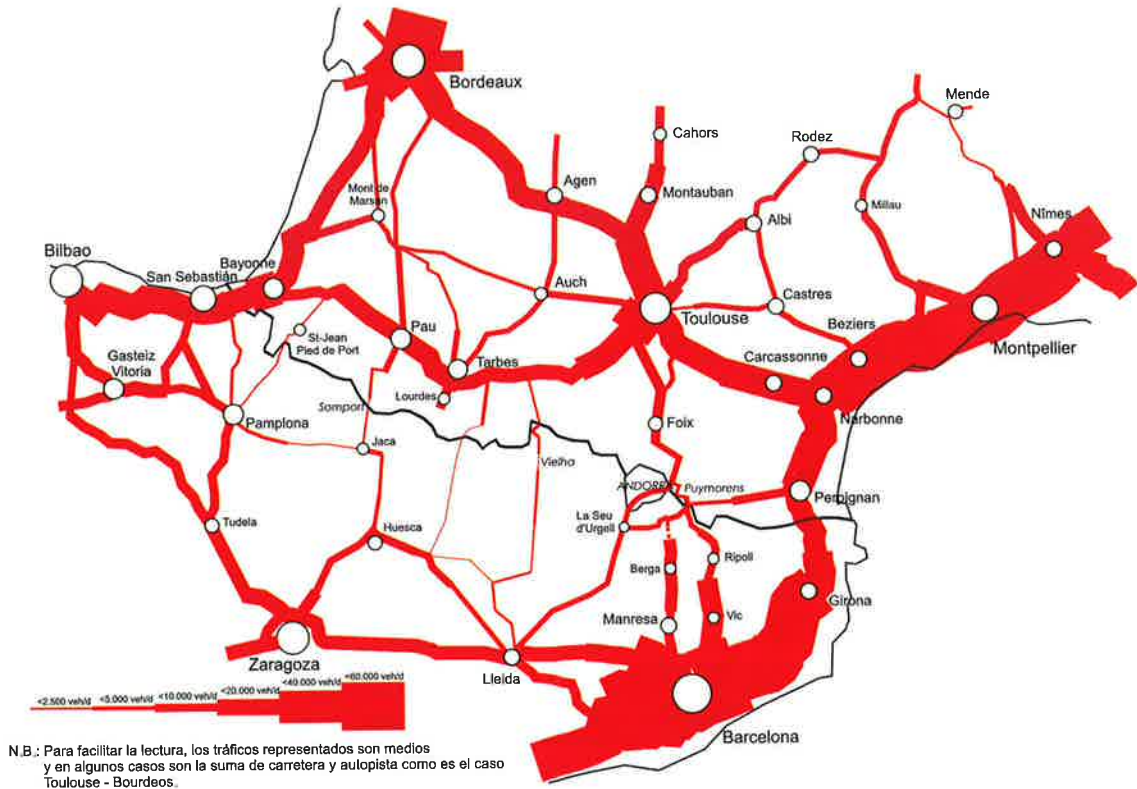
En el lado mediterráneo, y también por parte francesa, el paso por la ciudad de Le Perthus está prohibido a los camiones de más de 11 t. En la carretera RN 114 está prohibido el paso de camiones de más de 20 t entre Port-Vendres y la frontera.



### 3.1.2. TRÁFICO TOTAL

El Mapa 7 muestra el tráfico diario medio en los itinerarios más importantes de la zona fronteriza.

**MAPA 7. INTENSIDAD MEDIA DIARIA EN LOS ITINERARIOS MÁS IMPORTANTES DE LA ZONA PIRENAICA**



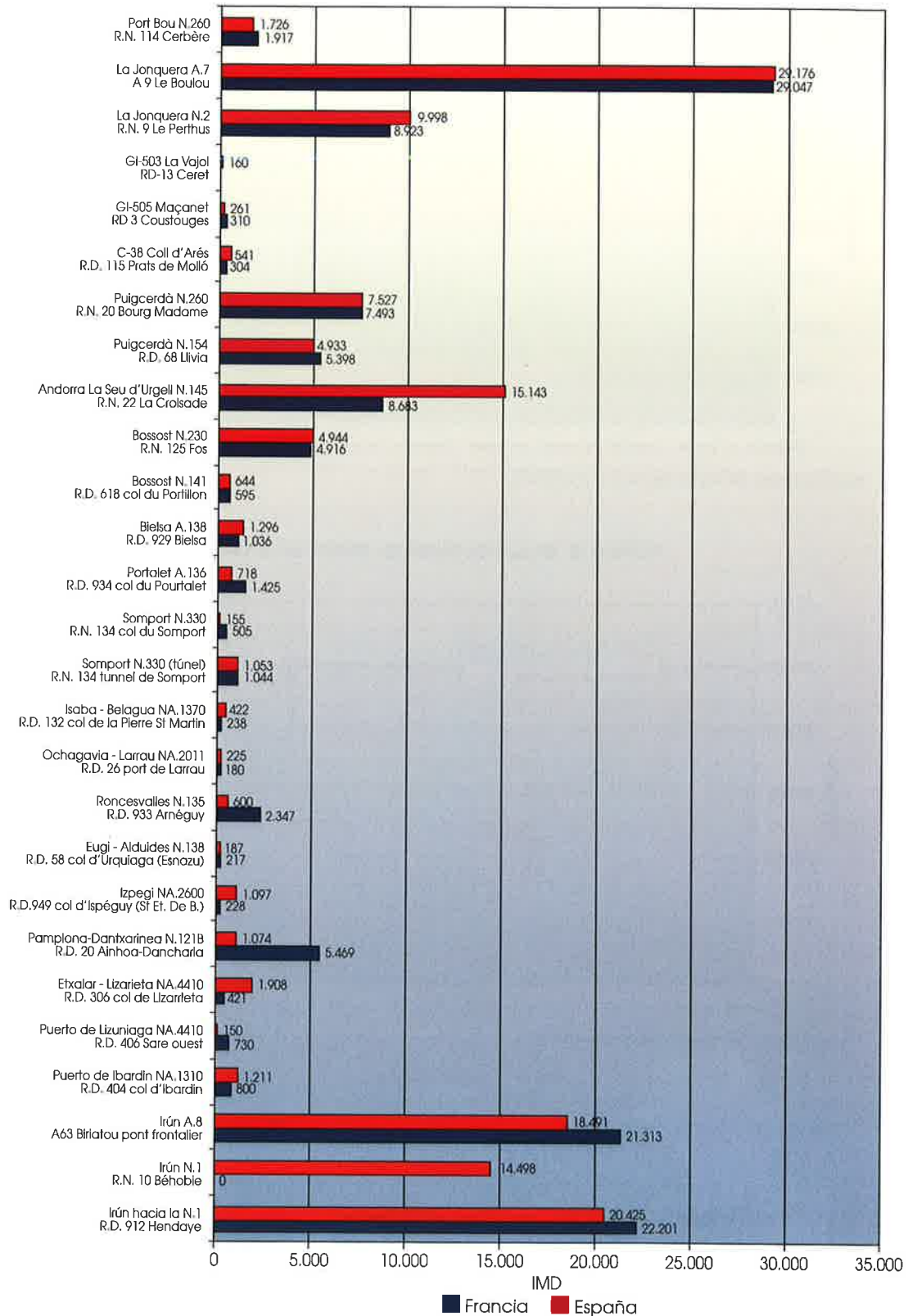
Fuentes: España: Ministerio de Fomento; Francia: Ministère de l'Équipement, ASF. Cartografía: DRE Midi-Pyrénées.

En promedio 140.000 vehículos atravesaron en 2004 diariamente las fronteras pirenaicas. El 70% de este tráfico corresponde a los extremos atlántico y mediterráneo.

En el Gráfico 8 se muestra la intensidad media de tráfico del conjunto de vehículos en los pasos fronterizos.



**GRÁFICO 8. IMD EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS EN 2004 (TODOS LOS VEHÍCULOS)**

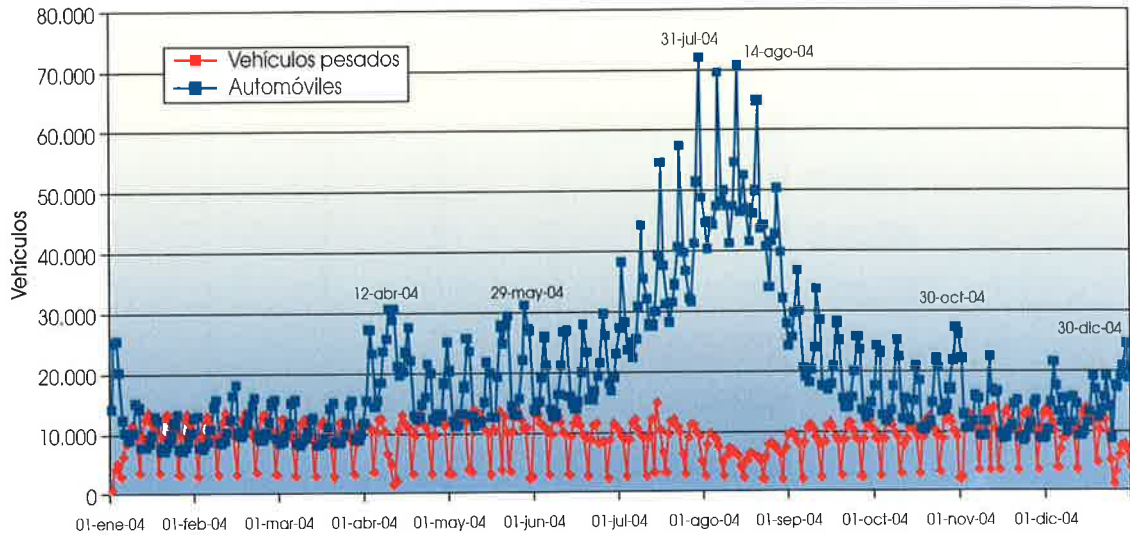


Fuentes: España: Ministerio de Fomento; Francia Ministère de l'Équipement, ASF.

La IMD es un concepto muy simple que permite comparar para una base de tiempo anual o plurianual la evolución del tráfico. En la práctica enmascara la realidad, mucho más compleja, del tráfico y sus variaciones. A título de ejemplo, se muestra a continuación la evolución diaria del tráfico en las autopistas litorales.

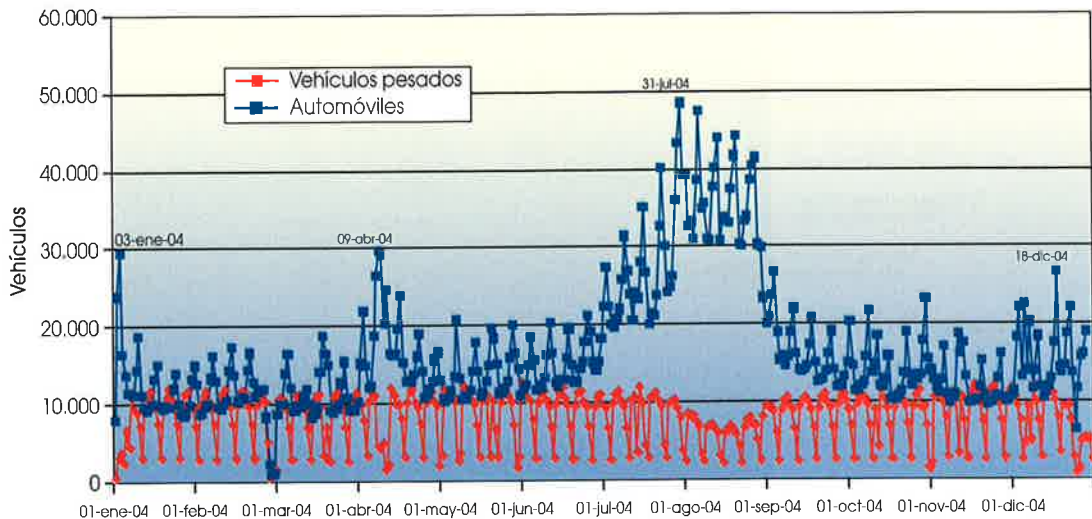


GRÁFICO 9. EVOLUCIÓN DIARIA DEL TRÁFICO EN LA AUTOPISTA A-9



Fuente: Francia: ASF. Puntos de peaje de Le Perthus.

GRÁFICO 10. EVOLUCIÓN DIARIA DEL TRÁFICO EN LA AUTOPISTA A-63



Fuente: Francia: ASF. Puntos de peaje de Biriadou.

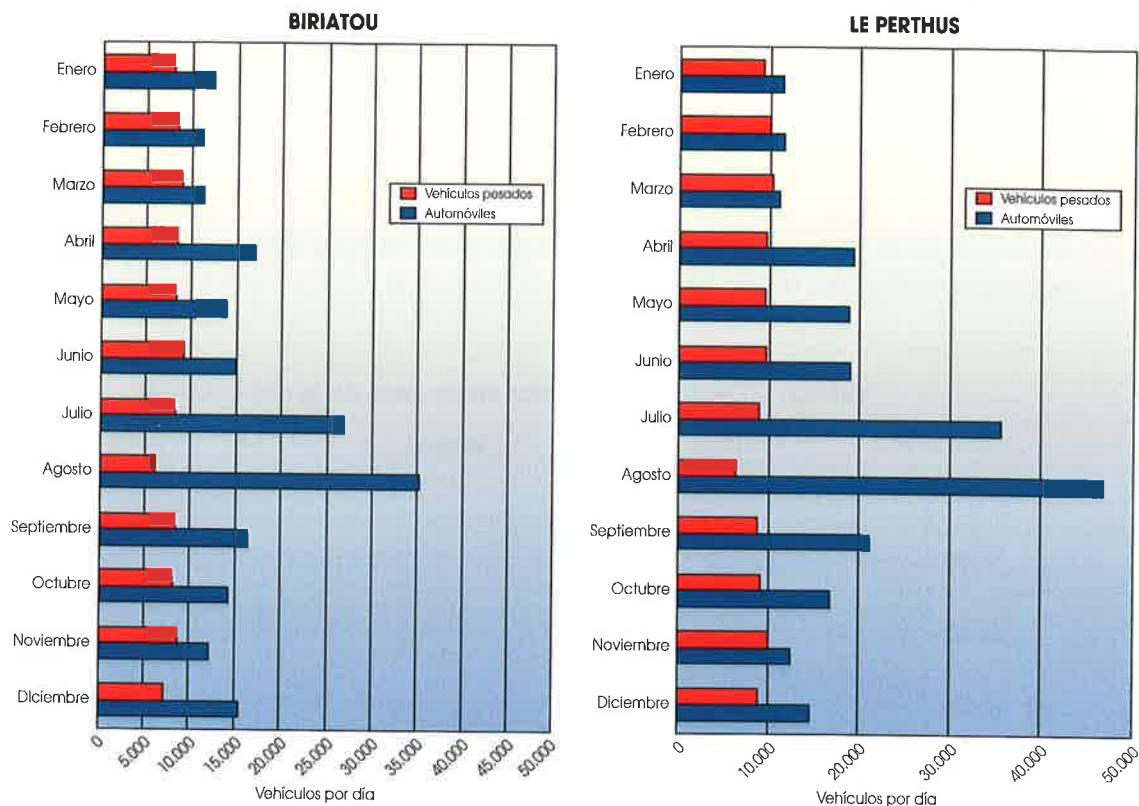
De estos gráficos se deduce:

- Las importantes puntas del verano, para los automóviles, y la relativa disminución de la importancia de los camiones en el mes de agosto (que, con más detalle, se muestra en el Gráfico 11).
- Las puntas de tráfico de automóviles los fines de semana, asociadas a un tráfico menor de camiones los domingos dado que tienen prohibido circular.
- La preponderancia del tráfico pesado sobre el ligero los días laborables (excepto en verano). En la práctica en esos días la IMD de camiones y automóviles es muy similar (Gráfico 12).



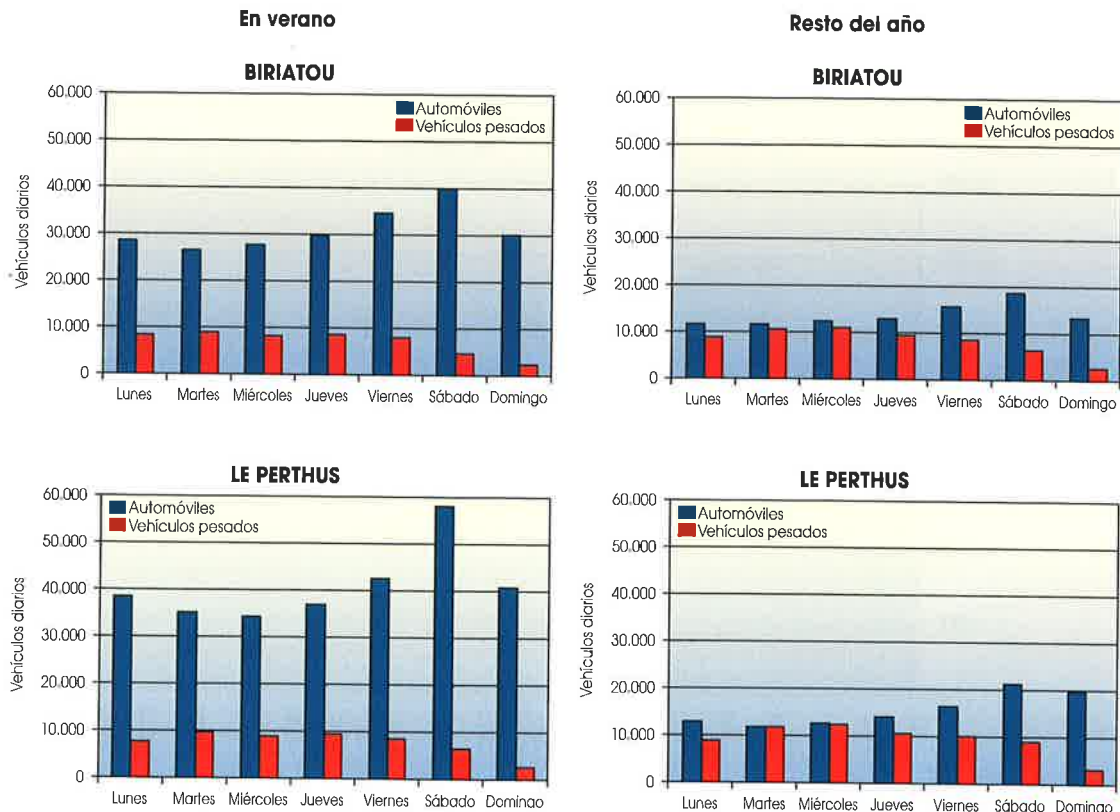


GRÁFICO 11. TRÁFICOS MEDIOS MENSUALES EN LAS DOS AUTOPISTAS EN EL AÑO 2004



Fuente: Francia: ASF Peajes.

GRÁFICO 12. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN LAS AUTOPISTAS LITORALES POR DÍA DE SEMANA Y ÉPOCA DEL AÑO EN 2004



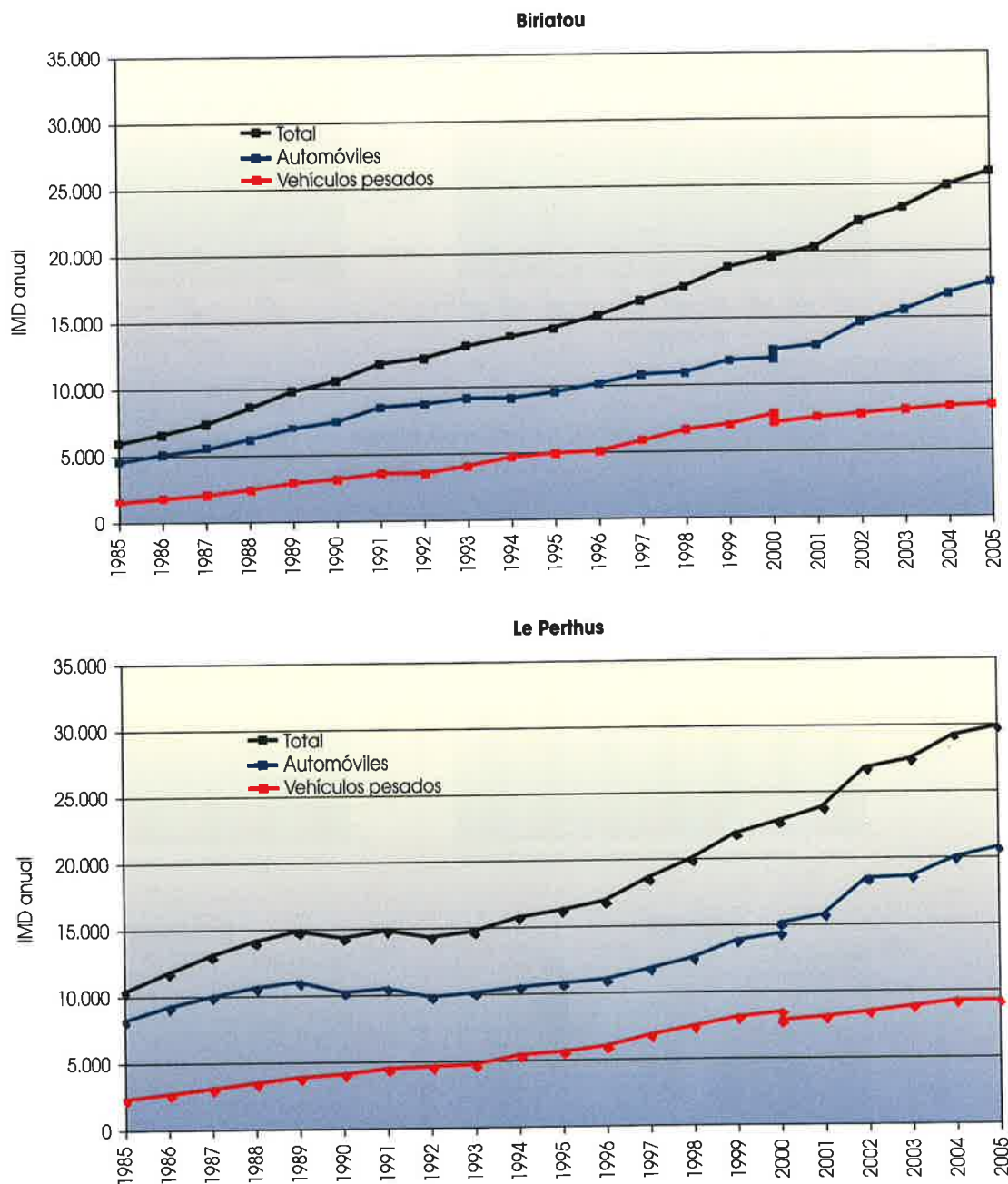
Fuente: Francia: ASF-Peajes.



En el Gráfico 13 se muestra la evolución del tráfico medio anual en las autopistas litorales en el período 1985-2005. Se observa que durante los últimos 20 años en las autopistas A-8, A63 el tráfico aumenta de modo lineal en 1.000 vehículos anuales. En el caso de las autopistas AP-7-A9 el aumento del tráfico es más irregular. Se presenta un estancamiento en el período 1989-1993. A partir de 1995 el aumento del tráfico es lineal: en el conjunto de los 20 años el incremento medio es de 1.350 vehículos anuales.

El porcentaje de vehículos pesados en los peajes de Le Perthus y Bariatou se eleva a 31,6 y 32,6% respectivamente para el año 2004.

**GRÁFICO 13. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MEDIO ANUAL EN LAS DOS AUTOPISTAS**



Fuente: Francia: ASF Peajes.

### 3.1.3. ESTADO DE LA RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS EN EL AÑO 2005

El Mapa 8 muestra la red estructurante de carreteras en el área pirenaica y los proyectos en curso.

**MAPA 8. RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS EN EL ÁREA PIRENAICA Y PROYECTOS EN CURSO EN EL AÑO 2005**



Fuentes: España: Ministerio de Fomento; Francia: Ministère de l'Équipement.

### 3.1.4. PROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES EN CARRETERAS

El Encuentro Hispano-Francés de alto nivel de 17 de octubre de 2005 aprobó el siguiente Programa de Trabajo para las conexiones por carretera:

#### Enlace Zaragoza-Somport-Pau

##### Actuaciones conjuntas:

- Apertura al tráfico de mercancías peligrosas del túnel de Somport a partir de enero de 2006.

##### Actuaciones en España:

- Entrada en servicio del acondicionamiento del tramo Jaca-Túnel de Somport, en 2010.
- Entrada en servicio en 2010 de la totalidad de la autovía Zaragoza-Jaca.

##### Actuaciones en Francia:

- Entrada en servicio en 2010 de la autopista Langon-Pau.
- Tramos Pau-Oloron y variante de Oloron: aprobación de los Estudios Informativos en 2006 con el objetivo de aprobar las declaraciones de utilidad pública en 2007.



- Realización, a corto plazo, 2006, de los estudios y trabajos puntuales en los tramos que lo exijan para garantizar la seguridad del tráfico.
- Realización en 2006 de los Estudios Informativos necesarios para el lanzamiento de las encuestas de utilidad pública para el conjunto de los tramos que lo precisen entre Oloron y el Túnel de Somport.
- Apertura de la variante de Gan en 2005 y de la de Bedous en 2007.

### **Enlace Lleida –Toulouse por Vielha**

#### *Actuaciones en España:*

- Puesta en servicio del Túnel de Vielha en 2006.
- Finalización del Estudio Informativo e inicio de redacción de los siguientes proyectos:
  - En 2006: tramo Lleida-Túnel de Vielha
  - En 2007: tramo Túnel de Vielha-frontera francesa

#### *Actuaciones en Francia:*

- Previsión de puesta en servicio de la variante de Fos en 2009.
- Previsión de puesta en servicio de la variante de Saint Beat en 2011.

### **Enlace Barcelona-Puigcerdá-Toulouse**

#### *Actuaciones conjuntas:*

- Como resultado de la cumbre de Zaragoza, se han retomado los estudios que finalizarán en 2006, incluyendo la decisión sobre el punto de conexión en la frontera.

### **Enlace Pamplona-Orthez**

#### *Actuaciones conjuntas:*

- Ambas partes constatan el interés de las Instituciones regionales por esta conexión.
- Los dos países se felicitan de los avances conseguidos por el Gobierno de Navarra y el Departamento de los Pirineos Atlánticos por lo que se refiere a la realización del Estudio Informativo de esta conexión, así como de sus esfuerzos para garantizar un adecuado encaje medioambiental de este proyecto.

### **Conexión San Sebastián-Irún/Hendaye-Bayonne**

#### *Actuaciones en España:*

- Puesta en servicio en 2007 de la autopista de tres carriles desde el peaje de Olartzun hasta el peaje de Irún.

#### *Actuaciones en Francia:*

- Obtención en 2007 de la Declaración de Utilidad Pública para la ampliación a tres carriles de la autovía entre Belin-Beliet y Saint Geours de Maremne.
- Comienzo de los trabajos de ampliación a tres carriles en 2007 en el tramo Bayonne-frontera española.

### **Conexión Barcelona-Perpignan**

#### *Actuaciones en España:*

- Puesta en servicio en 2007 del tramo entre Caldes de Malavella y Girona.
- Inicio en 2006 de las obras en el tramo Maçanet de la Selva-Caldes de Malavella.
- Finalización del Estudio Informativo Girona-frontera francesa en 2006.

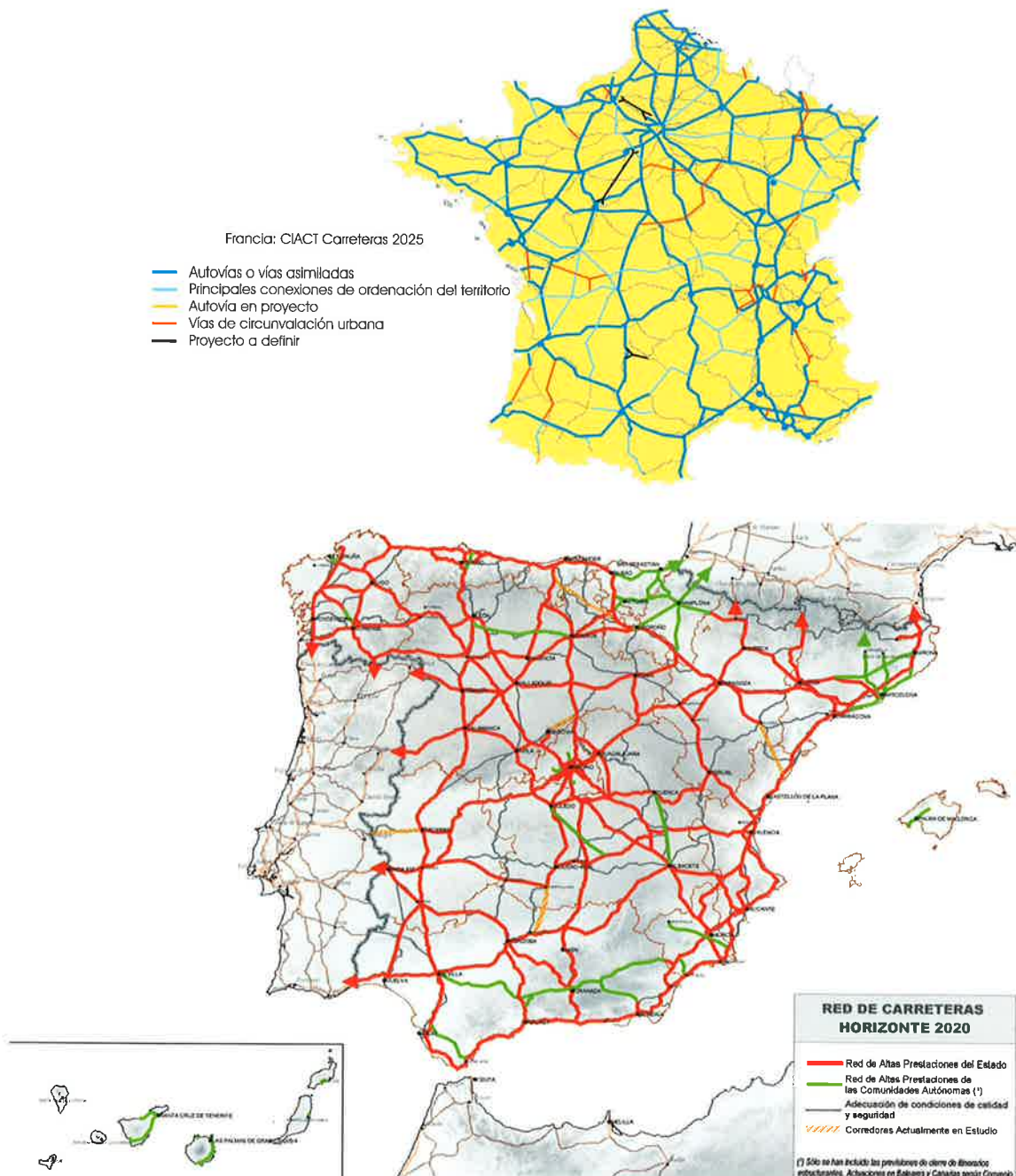


### 3.1.5. PLANIFICACIÓN DE CARRETERAS EN ESPAÑA Y FRANCIA A LARGO PLAZO

El Mapa 9 presenta la planificación de actuaciones en las redes de carreteras que tienen como marcos de referencia:

- CIADT<sup>1</sup> de diciembre de 2003, completado por CIACT<sup>2</sup> de octubre 2005 y CIACT<sup>2</sup> marzo 2006 por parte de Francia.
- PEIT<sup>3</sup> 2005-2020 por parte de España.

**MAPA 9. PLANIFICACIÓN DE ACTUACIONES EN LA RED DE CARRETERAS: CIACT 2025 (FRANCIA) Y PEIT 2005-2020 (ESPAÑA)**



Fuentes: España: PEIT 2005-2020; Francia: CIACT 2025.

<sup>1</sup> CIADT: Comité interministeriel d'aménagement et de développement du territoire.

<sup>2</sup> CIACT: Comité interministeriel d'aménagement et de compétitivité des territoires.

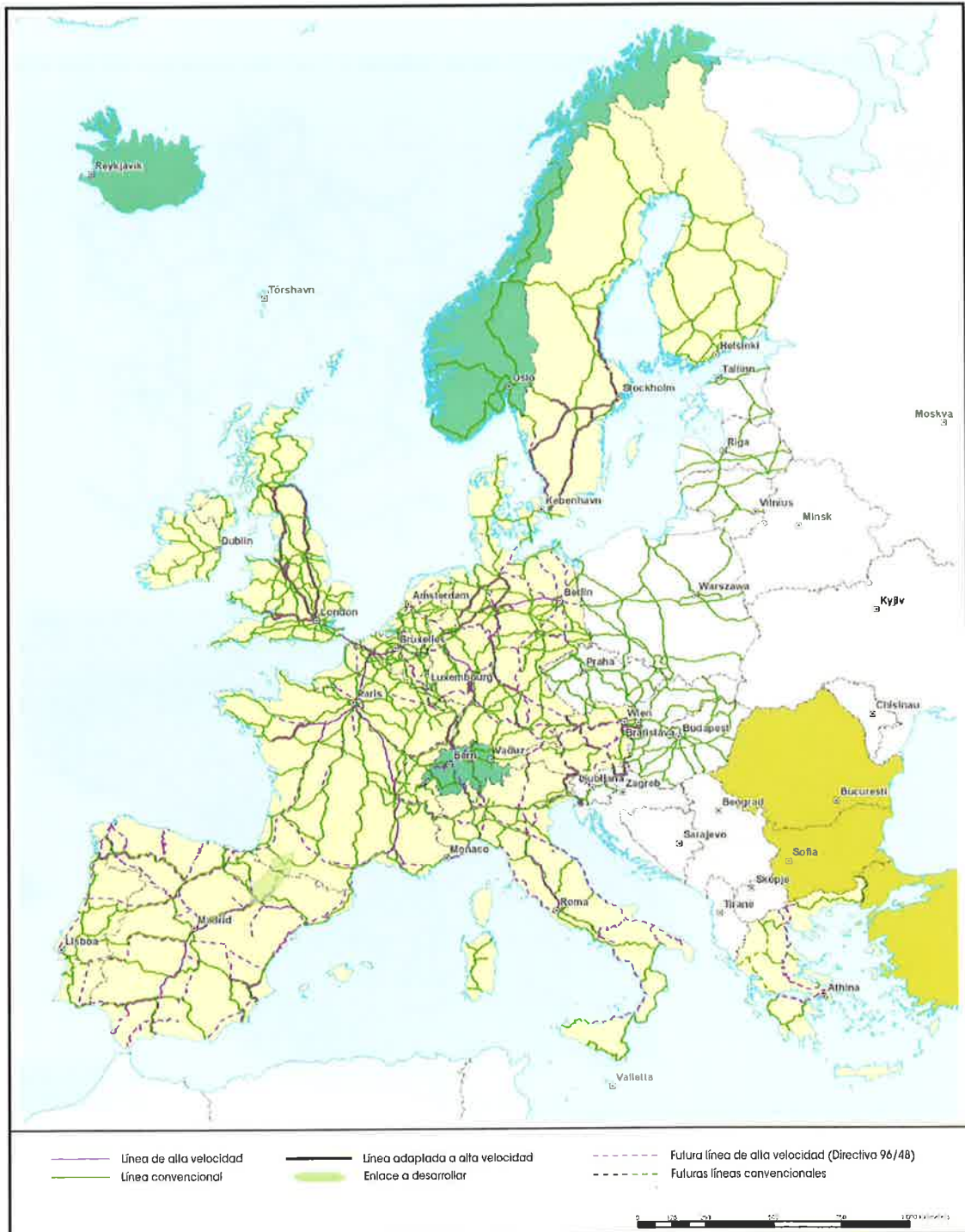
<sup>3</sup> PEIT: Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte.



### 3.2. FERROCARRILES

El Mapa 10 muestra la Red Transeuropea Ferroviaria de Transporte de la UE-25.

MAPA 10. RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE DE LA UE-25 (FERROCARRILES)



Fuente: Rectificación de la Decisión nº 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29/04/2004 modificando la Decisión nº 1692/96/CE sobre orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte.

En lo que se refiere a la región pirenaica, el Mapa 11 muestra las redes ferroviarias en el área pirenaica, y los proyectos en curso, actualizados a diciembre del año 2004.

**MAPA 11. REDES FERROVIARIAS EN EL ÁREA PIRENAICA**



**Red ferroviaria**

- Línea de alta velocidad en servicio
- - - - - Futura línea de alta velocidad
- = Vía doble electrificada (mercancías y viajeros)
- Vía única electrificada (mercancías y viajeros)
- - - - - Vía doble no electrificada (mercancías y viajeros)
- - - - - Vía única no electrificada (mercancías y viajeros)
- - - - - Vía estrecha (viajeros)
- Vía electrificada reservada para mercancías
- - - - - Vía no electrificada reservada para mercancías

Fuentes: España, RENFE; Francia: SNCF.

**3.2.1. PROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES EN LÍNEAS FÉRREAS**

El Encuentro Hispano-Francés de alto nivel de 17 de octubre de 2005 aprobó el siguiente Programa de Trabajo para las conexiones por ferrocarril:

**Enlace Figueres-Perpignan-Montpellier**

*Actuaciones conjuntas:*

- Impulsar de manera coordinada las acciones necesarias para llevar a cabo una solicitud común del aumento del porcentaje, hasta un 20%, de las ayudas



comunitarias para el tramo Perpignan-Figueres. Ambos Ministerios cooperarán con el coordinador Sr. Etienne Davignon, designado por la Comisión Europea para el Proyecto Prioritario nº 3 de las Redes Transeuropeas de Transporte «Eje ferroviario de alta velocidad del Suroeste de Europa», deseando, como lo han expresado los dos Ministros en una carta conjunta a la Comisión, que centre su interés en el tema de la financiación.

- Adquirir, por parte de ambos países, el compromiso de ejecutar las inversiones y tomar las decisiones necesarias para que el tramo internacional Perpignan-Figueres pueda ponerse en servicio en los plazos previstos (2009).

#### *Actuaciones en España:*

- Poner en operación el tramo Barcelona-Figueres en el año 2009, lo que permitirá garantizar la continuidad de la concesión en el momento de su entrada en servicio. Para esta fecha ya estará en explotación el conjunto de la línea Madrid-Barcelona-Figueres.

#### *Actuaciones en Francia:*

- Finalizar en 2009 las obras de conexión del tramo internacional con la línea convencional en Perpignan y el programa de mejora e incremento de la capacidad de la línea Montpellier-Perpignan.
- Por lo que respecta a la variante de Nîmes-Montpellier, cuya Declaración de Utilidad Pública ha sido publicada en mayo de 2005, el objetivo es finalizar el plan de financiación en 2006 para permitir el inicio de las obras.
- Los estudios prefuncionales del tramo Montpellier-Perpignan han sido iniciados, con vistas a un debate público.

### **Enlace Vitoria-Dax**

#### *Actuaciones conjuntas:*

- Coordinar los esfuerzos para conseguir la cofinanciación de los estudios realizados por la AEIE «SEA Vitoria-Dax» con cargo a las redes transeuropeas de transporte, en el marco de la política conjunta que debe ser desarrollada por los dos Ministerios en relación con el Proyecto prioritario nº 3 de las Redes Transeuropeas «Eje ferroviario de Alta Velocidad del Suroeste de Europa».
- En el marco del Grupo Ferroviario Hispano-Francés, definir los estudios necesarios en los complejos ferroviarios Irún-Hendaye, que forman parte del corredor ferroviario Vitoria-Dax y la asignación de competencias para su elaboración entre ambos Ministerios y la AEIE.

#### *Actuaciones en España:*

- Poner en explotación la línea Madrid-Valladolid en 2007.
- Finalizar entre 2007 y 2008 la totalidad de los proyectos de la línea Valladolid-Burgos-Vitoria e iniciar la licitación de obras.
- En cuanto a la conexión Vitoria-frontera francesa, que forma parte de la denominada «Y» vasca:

— Finalización en 2006 de los proyectos del tramo Vitoria-Mondragón e inicio de licitación de obras.





- Finalización en 2007 de los proyectos del tramo Mondragón-Irún e inicio de la licitación de obras.

*Actuaciones en Francia:*

- Obtener, durante el año 2006, la Declaración de Utilidad Pública para el tramo Angoulême-Burdeos, lo que permitirá lanzar la operación en el año 2007. Sobre el tramo Tours-Angoulême, el Estudio Informativo finalizará en 2006, con el objetivo de iniciar la encuesta previa a la Declaración de Utilidad Pública.
- Ejecutar durante 2006-2007 los estudios y proyectos necesarios para la mejora e incremento de la capacidad de la línea Burdeos- frontera española.
- Lanzar en el año 2005 los procedimientos de debate público sobre una nueva línea entre Burdeos y la frontera española.

### **Línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau**

*Actuaciones conjuntas:*

- Se propone a las Entidades territoriales correspondientes participar en la evaluación del proyecto de reapertura de la línea, teniendo en cuenta el proyecto de nueva travesía ferroviaria de los Pirineos, en una perspectiva de cooperación interregional, en el seno de un grupo de trabajo en el que se asociará a ambos Ministerios, a la vista de sus respectivas políticas ferroviarias.

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

*Actuaciones conjuntas:*

- Licitación, antes de finalizar el año 2005, del estudio que tiene como objetivos la modelización del reparto modal de los tráficos de mercancías y el análisis del encaje funcional de la nueva conexión ferroviaria en las redes ferroviarias de ambos países, a fin de que los primeros resultados puedan obtenerse a lo largo del año 2006, para definir los posibles corredores de trazado.
- En una fase posterior, se acometerá un estudio detallado que contemple el análisis territorial y medioambiental de los trazados, dentro de los corredores previamente definidos. El término de este estudio está previsto para 2008.
- Ambos países recuerdan que han incluido este proyecto en sus planificaciones estratégicas respectivas, conforme al Proyecto Prioritario nº 16 de las Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T).

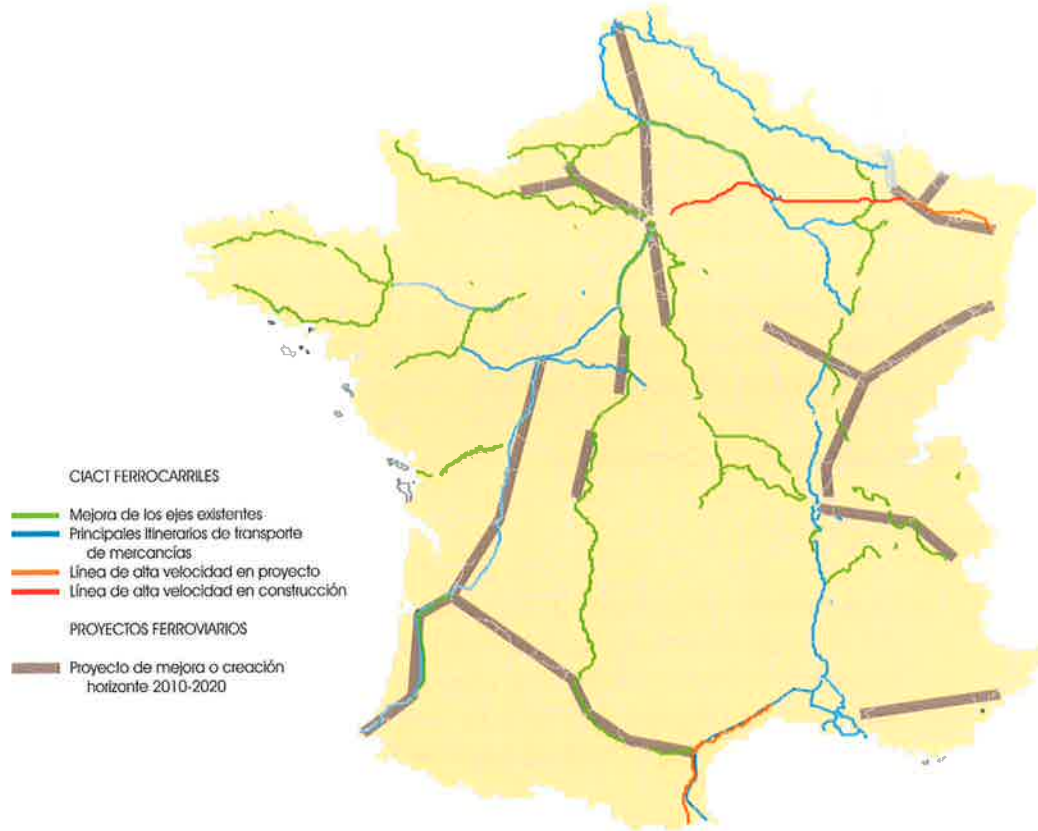
## **3.2.2. PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS A LARGO PLAZO EN ESPAÑA Y FRANCIA**

El Mapa 12 presenta la planificación de actuaciones en las redes ferroviarias que tienen como marcos de referencia:

- CIADT<sup>1</sup> de diciembre de 2003, completado por CIACT<sup>2</sup> de octubre 2005 y CIACT<sup>2</sup> marzo 2006 por parte de Francia.
- PEIT<sup>3</sup> 2005-2020 por parte de España.



**MAPA 12. PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS: CIACT 2025 (FRANCIA) Y PEIT 2005-2020 (ESPAÑA)**



Fuentes: España: PEIT 2005-2020; Francia: CIACT 2025.

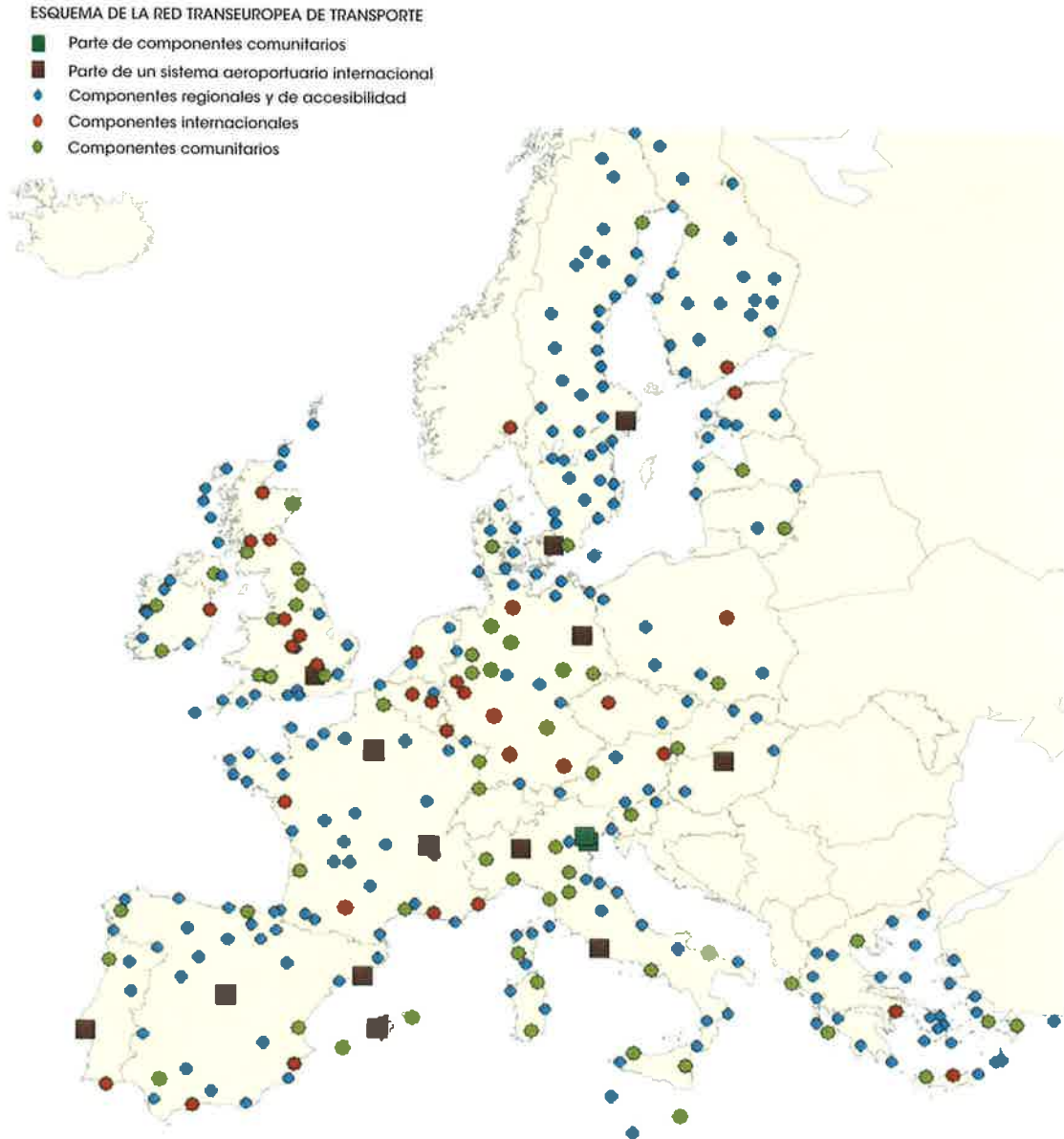
<sup>1</sup> CIACT: Comité interministeriel d'aménagement et de développement du territoire.  
<sup>2</sup> CIACT: Comité interministeriel d'aménagement et de compétitivité des territoires.  
<sup>3</sup> PEIT: Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte.



### 3.3. AEROPUERTOS

El Mapa 13 muestra un esquema de la ubicación de los principales aeropuertos de la UE-25.

MAPA 13. PRINCIPALES AEROPUERTOS DE LA UE-25 (HORIZONTE 2010)



Fuente: Rectificación de la Decisión nº 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29/04/2004 modificando la Decisión nº 1692/96/CE sobre orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transportes.

El aeropuerto de Madrid-Barajas, con un tráfico total en 2004 de 38,7 millones de pasajeros, de los cuales 20,1 en tráfico internacional, ocupa el quinto puesto entre los aeropuertos europeos, después de París-Charles de Gaulle, London-Heathrow, Francfort Rhein/Main y Amsterdam-Schiphol.

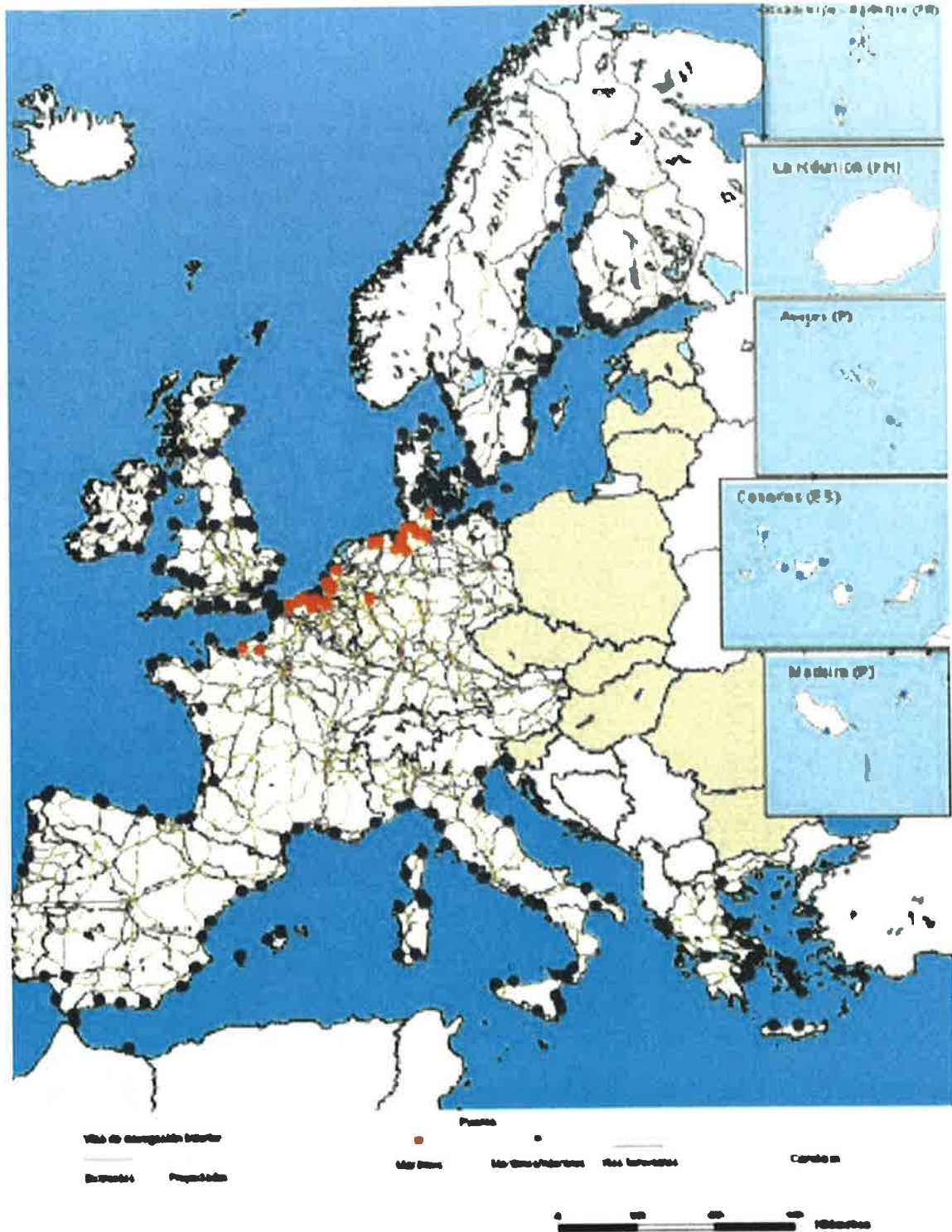
En las proximidades de los Pirineos, el aeropuerto de Barcelona tiene un tráfico total de 24,6 millones de pasajeros en 2004, de los cuales 12,6 millones corresponden a tráfico internacional.



### 3.4. PUERTOS

El Mapa 14 muestra los principales puertos de la UE-25.

MAPA 14. PRINCIPALES PUERTOS DE LA UE-25



Fuente: Decisión nº 1346/2001/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de mayo de 2001 por la que se modifica la Decisión nº 1692/96/CE en lo que se refiere a puertos marítimos, puertos interiores y terminales Intermodales, así como al proyecto nº 8 del Anexo III.



## 4. TRÁFICO DE VIAJEROS

### 4.1. POR CARRETERA

El análisis del transporte de viajeros por carretera se lleva a cabo a partir del análisis de los aforos que realizan las autoridades españolas (DG de Carreteras, DG de Tráfico e I.E.T.) y francesas (Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer). Se consideran los desplazamientos efectuados en automóvil y en autobús.

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

El Gráfico 3 muestra los valores de intensidad media diaria (IMD) según los aforos llevados a cabo por las autoridades españolas y francesas.

Se observa que únicamente 9 de los 27 pasos registran intensidades de circulación superiores a 5.000 vehículos/día<sup>4</sup>. Debe señalarse al respecto que, si bien para el cómputo total, las intensidades medias diarias observadas a uno y otro lado de la frontera son similares, los valores individuales de los distintos pasos fronterizos no coinciden exactamente, dado que la mayor o menor proximidad de las estaciones de aforo al punto fronterizo y sus diferentes características hacen que la realidad medida sea distinta a cada uno de los lados. El caso más destacado es el de la travesía de Andorra (carreteras N-145 del lado español, y N-22 del lado francés) dado que no es únicamente un punto de paso, sino también un país que genera por sí mismo un tráfico importante —y desigual— tanto con Francia como con España.

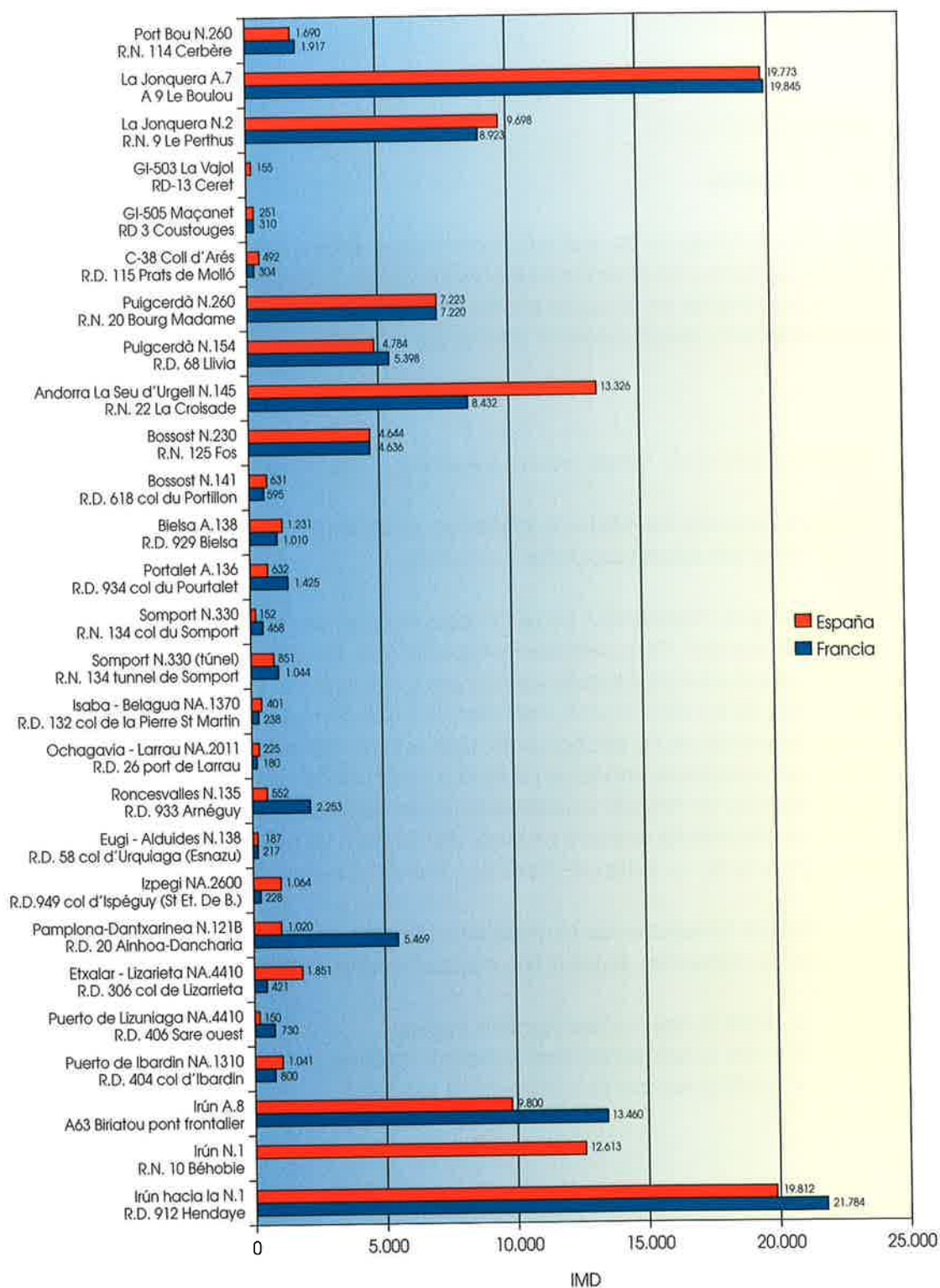
En el año 2004 atravesaron las fronteras de los Pirineos una media diaria del orden de 119.400 vehículos. Su distribución, según el tipo de paso fronterizo utilizado fue la siguiente:

- El 28% lo hizo por las autopistas litorales.
- El 38% lo hizo por las otras carreteras costeras.
- El 34% lo hizo por las carreteras de montaña.

<sup>4</sup> En orden decreciente de magnitud Irún hacia la N I-RD 912 Hendaye, La Jonquera A7-A 9 Le Boulou, Andorra La Seu d'Urgell N145-RN 22 La Crolsade, Irún N I-RN 10 Béhible, Irún A8-A63 Biriatau, La Jonquera N2-RN 9 Le Perthus y Puigcerdà N260-RN 20 Bourg Madame.



**GRÁFICO 14. TRÁFICO DE AUTOMÓVILES (IMD) EN LOS PASOS FRONTERIZOS EN EL AÑO 2004 (ACUMULACIÓN DE AMBOS SENTIDOS)**



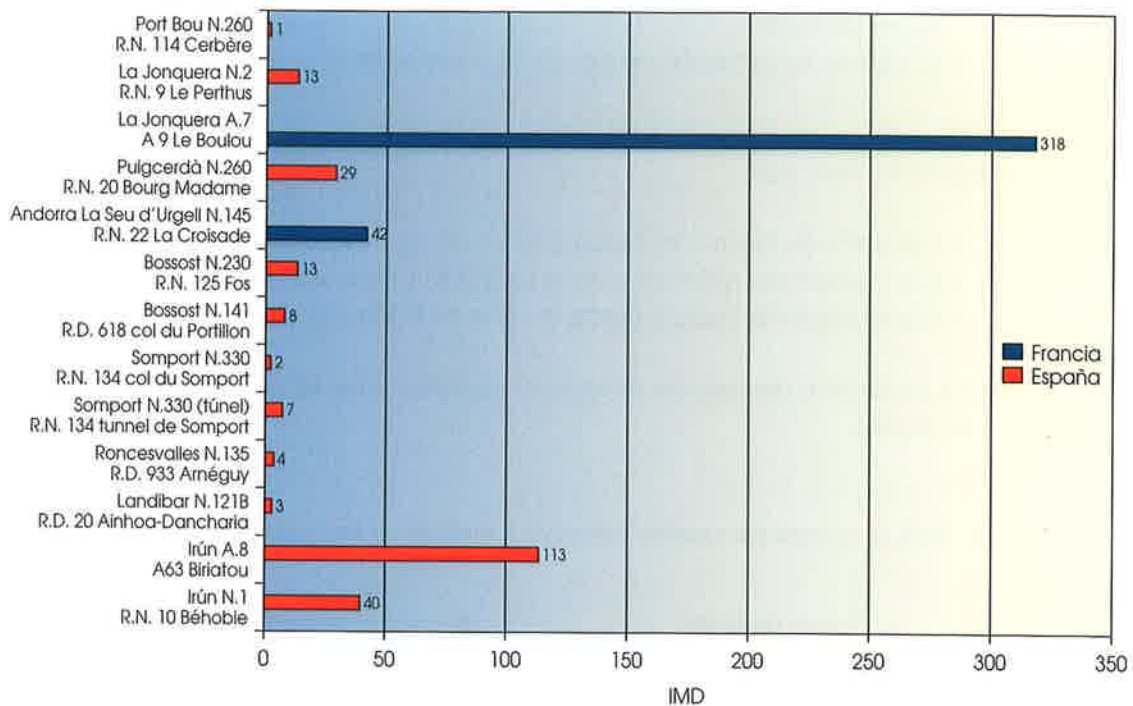
Fuentes: Ministerio de Fomento de España, DG Carreteras, y Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer de Francia.



#### 4.1.2. TRÁFICO EN AUTOCAR

El Gráfico 15 muestra la IMD de autocares en los principales puntos fronterizos. Se observa que la mayor parte del tráfico se efectúa por las autopistas costeras. La evolución del tráfico por autocar tiene un signo claramente descendente.

**GRÁFICO 15. TRÁFICO DE AUTOCARES (IMD) EN LOS PASOS FRONTERIZOS EN EL AÑO 2004 (ACUMULACIÓN DE AMBOS SENTIDOS)**



Fuentes: Ministerio de Fomento de España, DG. Carreteras, y Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer de Francia.

En el año 2004 aproximadamente 590 autocares pasaron diariamente la frontera hispano francesa (en ambos sentidos). De ellos el 73% lo hizo por las autopistas litorales.

La circulación de autocares y de camiones esta prohibida en Francia en la RN-9 en Le Perthus y en la RN-114 en Cerbère. Los 13 autocares que, como media, se registran en la N-2 española, atraviesan la frontera por la autopista.

#### 4.1.3. EXPLOTACIÓN DE LOS DATOS DE LAS ENCUESTAS DE TURISMO DEL IET

El Instituto de Estudios Turísticos de España (en lo sucesivo IET), centro dependiente de la Secretaría de Estado de Comercio y Turismo del Ministerio de Economía de España, publica información acerca del número de visitantes que anualmente entran en España.

En relación con la cobertura territorial, la encuesta recoge información de todos los medios de transporte, todos los meses del año, realizando encuestas en una muestra de 22 pasos fronterizos de carretera, 17 aeropuertos distribuidos por toda la geografía española, en el



servicio de ferry del puerto de Algeciras, en 6 de los principales puertos de pasajeros y en trenes internacionales procedentes de Francia y Portugal. Los tamaños muestrales para el año 2004 fueron de 3.073.493 encuestas personales asistidas por ordenador en carretera, 408.000 encuestas en aeropuertos, 9.600 encuestas en ferrocarriles y 33.700 en puertos. En el caso de la frontera con Francia, los trece pasos controlados representan el 98% del tráfico de automóviles. Esta encuesta analiza los movimientos que se llevan a cabo en automóvil o autocar bajo la división siguiente:

- El número de ciudadanos no residentes en España que entran en España (base de datos FRONTUR).
- El número de residentes en España que entran en Francia (base de datos FAMILITUR).

Esta información se completa, a fin de estimar una evaluación total del número de viajeros que atraviesan la frontera, con:

- Los datos de turismo de Portugal (DG Turismo).
- Las migraciones alternantes españolas (INE) y francesas (INSEE).
- Las migraciones hacia o desde el norte de África (operación «Paso del estrecho»).

La Tabla 5 presenta la agregación de los flujos de tráfico resultantes de los trece principales puntos fronterizos.

**TABLA 5. TOTAL DE VIAJEROS POR CARRETERA ESTIMADOS A PARTIR DE LAS ENCUESTAS DE TURISMO EN 2004, POR SENTIDO**

Fuente de datos	Número de viajeros por sentido		
	Automóvil	Autocar	Total
FRONTUR	28.832.816	2.069.521	30.902.337
FAMILITUR	12.050.540	895.103	12.945.643
<b>Turismo total (España)</b>	<b>40.883.356</b>	<b>2.964.624</b>	<b>43.847.980</b>
Turismo total (Portugal)	1.698.312	16.531	1.714.843
Migraciones alternativas	Francia	378.150	378.150
	España	592.500	592.500
	El Maghreb	888.582	888.582
<b>Total de viajeros a otros destinos</b>	<b>3.557.544</b>	<b>16.531</b>	<b>3.574.075</b>
<b>TOTAL</b>	<b>44.440.900</b>	<b>2.981.155</b>	<b>47.422.055</b>

Fuentes: España IET e INE; Francia INSEE; Portugal: DG Turismo.

Sobre un total de 47,4 M de viajeros por sentido, los no incluidos en las encuestas del IET no representan más que el 7% del total.

Los datos FRONTUR y FAMILITUR divididos por las IMDs de automóviles y autocares permiten calcular el nivel de ocupación de los vehículos, que son de 2 personas para los automóviles y 27 para los autocares.

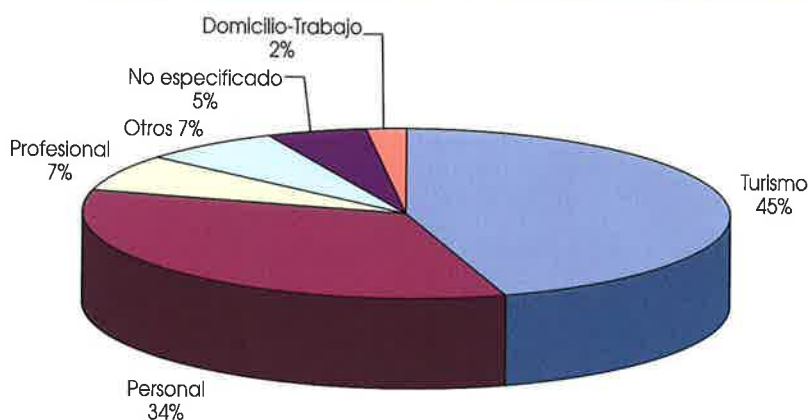
Asimismo, las encuestas de turismo permiten conocer los motivos de los desplazamientos, así como las zonas de origen o destino de los mismos.





**TABLA 6. REPARTO DEL NÚMERO DE VIAJEROS EN AUTOMÓVILES Y AUTOCARES SEGÚN MOTIVOS DE VIAJE**

Motivo	Norte-Sur (1)	Sur-Norte (2)	Total
Turismo	13.922.194	6.777.732	20.699.926
Personal	12.550.770	3.777.533	16.328.303
Profesional	1.628.698	1.644.427	3.273.125
Otros	2.800.698	752.033	3.552.731
No especificado	2.366.869	230.451	2.597.320
Domicilio-trabajo	378.150	592.500	970.650
<b>TOTAL</b>	<b>33.647.379</b>	<b>13.774.676</b>	<b>47.422.055</b>



(1) Viajeros no residentes en España.

(2) Viajeros residentes en España.

Fuente: España: IET.

Casi la mitad de los desplazamientos se originan por motivo de ocio, mientras que los personales, tales como los relacionados con compras, visitas al médico, etc., representan un tercio del total.

Las principales zonas de origen y destino de los extranjeros que entraron en España en el año 2004 se muestran en el Mapa 15. El 75% de los mismos procedieron de Francia.

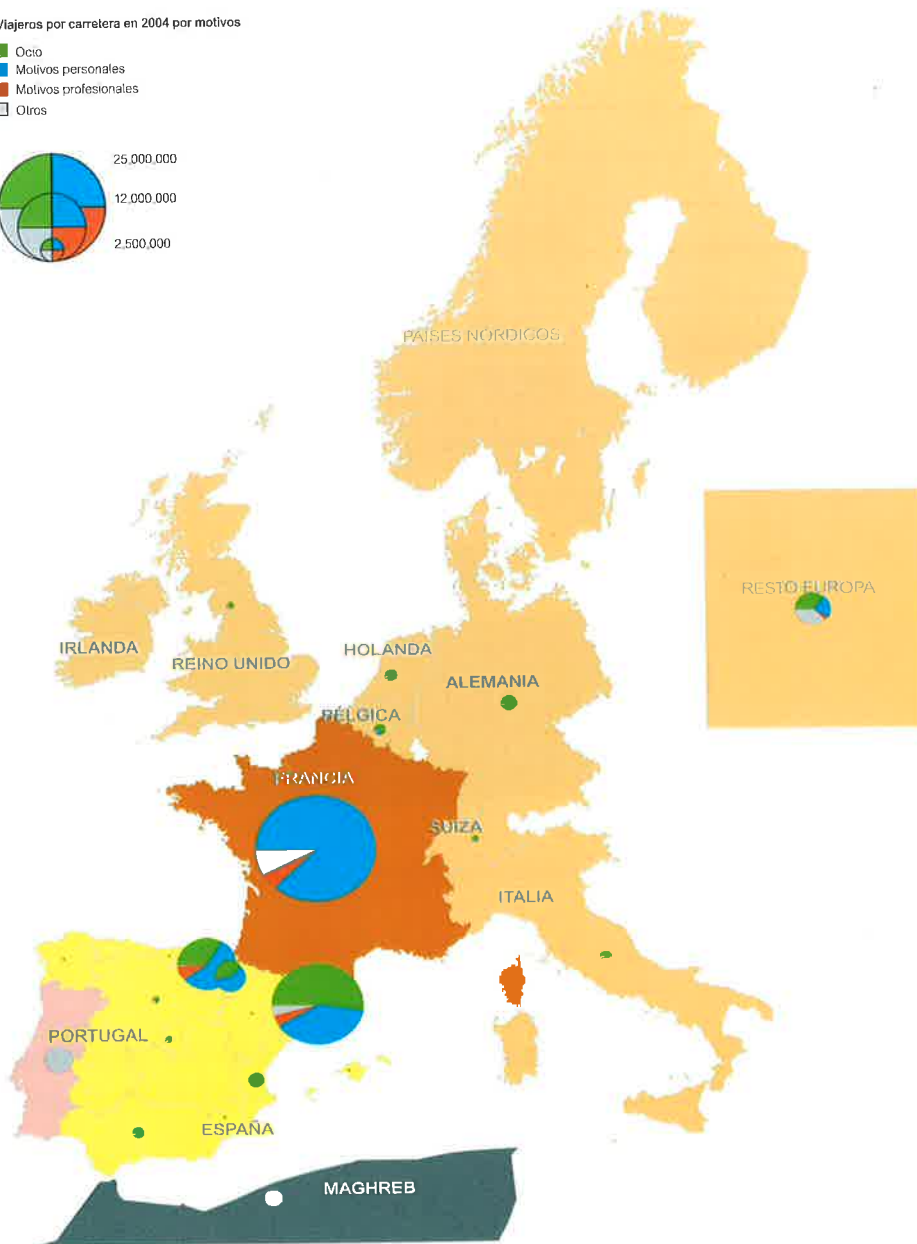
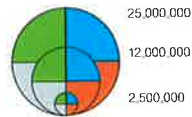
Los destinos más importantes fueron Cataluña (46%) y el País Vasco (23%).



**MAPA 15. PRINCIPALES ZONAS DE ORIGEN Y DESTINO DE LOS EXTRANJEROS QUE ENTRARON EN ESPAÑA EN 2004**

Viajeros por carretera en 2004 por motivos

- Ocio
- Motivos personales
- Motivos profesionales
- Otros



**Flujos por carretera Norte-Sur: 33.650.000 viajeros**

Origen	%	Destino	%
Francia	75%	Cataluña	46%
Alemania	4%	País Vasco	23%
Holanda	2%	Navarra	9%
Reino Unido	2%	Comunidad Valenciana	3%
Bélgica	2%	Andalucía	2%
Italia	2%	Castilla y León	1%
Suiza	1%	Madrid	1%
Portugal	1%	Otras CC AA	2%
Países Nórdicos	1%	España (sin precisar)	1%
Resto de Europa	7%	Tránsito	5%
Otros países	1%	Portugal	4%
Sin precisar	3%	Maghreb	3%

Fuente: España: IET.

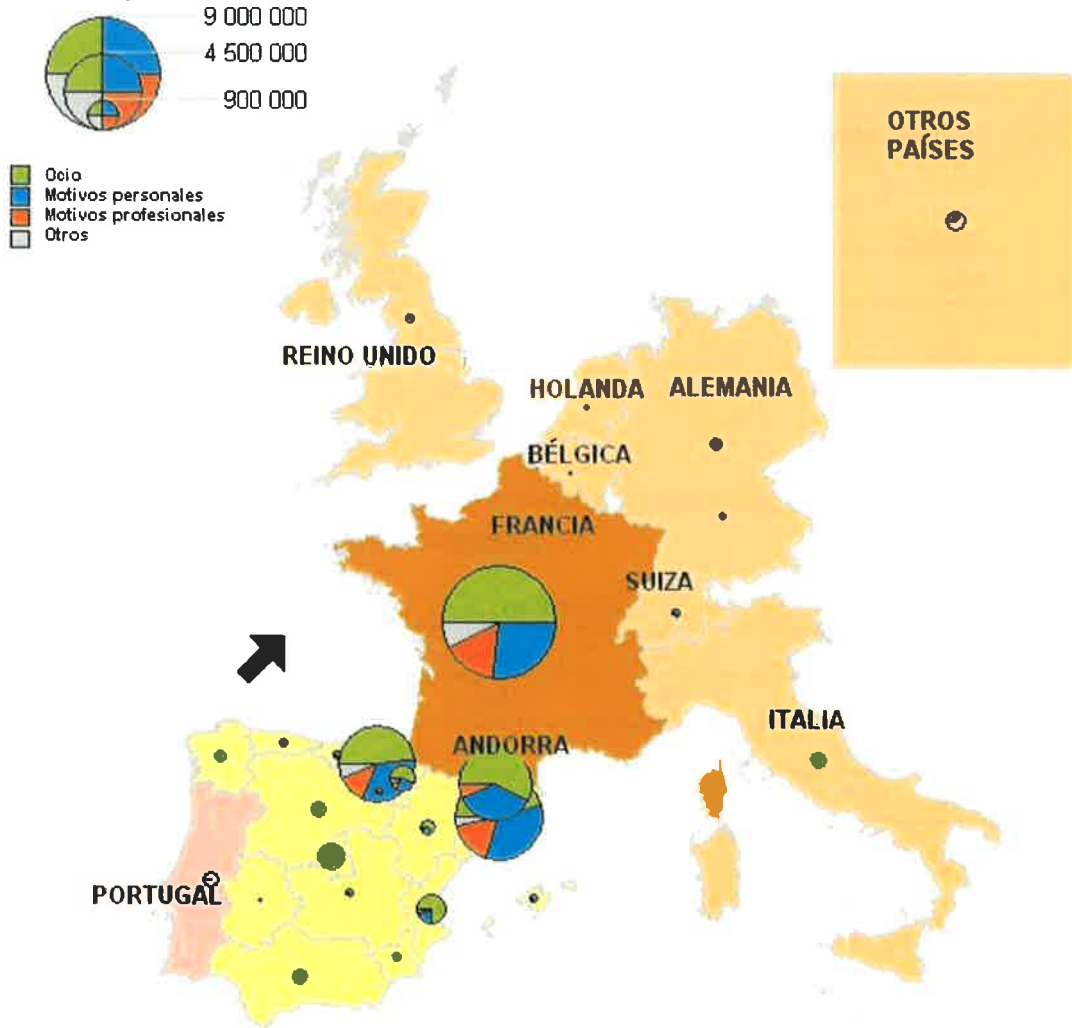


De modo análogo el Mapa 16 muestra las principales zonas de origen y destino de los residentes en España que atravesaron los Pirineos por carretera en el año 2004. El 70% de los residentes en España que atraviesan los Pirineos proceden de Cataluña o el País Vasco.

Los destinos más frecuentes son Andorra y Francia, que conjuntamente representan el 94% del total. El resto de los destinos tienen una débil representación (6%).

**MAPA 16. PRINCIPALES ZONAS DE ORIGEN Y DESTINO DE LOS RESIDENTES EN ESPAÑA QUE ATRAVESARON LOS PIRINEOS POR CARRETERA EN EL AÑO 2004**

**Viajeros por carretera en 2004 por motivos**



**Flujos por carretera Sur-Norte: 13.770.000 viajeros**

Origen	%	Destino	%
Cataluña	39%	Francia	64 %
País Vasco	31%	Andorra	30 %
Comunidad Valenciana	5%	Italia	2 %
Madrid	5%	Alemania	1 %
Navarra	4%	Benelux	1 %
Aragón	2%	Reino Unido	0,5 %
Otras CCAA	7%	Suiza	0,3 %
España (sin precisar)	5%	Zona norte	0,01%
Portugal	2%	Otros Países	2 %

Fuente: España: IET.



#### 4.1.4. CUANTIFICACIÓN DEL FLUJO DE VIAJEROS

La cuantificación de los flujos de viajeros a través de los Pirineos puede ser realizada mediante el análisis de las intensidades medias diarias del tráfico de vehículos ligeros y de autobuses, que se obtienen de los aforos realizados en ambos países en los puntos fronterizos. La explotación de las encuestas de turismo indica que la tasa de ocupación de los vehículos es de 2 ocupantes por automóvil y 27 viajeros por autocar<sup>5</sup>. En función de estas hipótesis de grado de ocupación de vehículos, y teniendo en cuenta los datos de IMD de automóviles y autocares, el flujo total de pasajeros en el año 2004 se estima como sigue.

**TABLA 7. ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS QUE ATRAVESARON LOS PIRINEOS EN AMBOS SENTIDOS EN EL AÑO 2004**

Tipo de vehículo	IMD	Grado de ocupación (viajeros/vehículo)	Viajeros/día	Año 2004 (M de viajeros)
Automóvil	119.400	2	238.800	87,4
Autocar	590	27	15.930	5,8
<b>Total</b>			<b>254.730</b>	<b>93,2</b>

Su distribución por origen y destino se muestra en la Tabla 8.

**TABLA 8. DISTRIBUCIÓN POR ORIGEN/DESTINO Y TIPO DE VEHÍCULO DE LOS VIAJEROS QUE ATRAVESARON LOS PIRINEOS POR CARRETERA EN EL AÑO 2004**

Origen/destino	Automóviles		Autocares		Total (millones)
	%	Millones	%	Millones	
Francia	85%	74,3	50%	2,9	77,2
Resto de Europa	15%	13,1	50%	2,9	16,0
<b>Total</b>		<b>87,4</b>		<b>5,8</b>	<b>93,2</b>

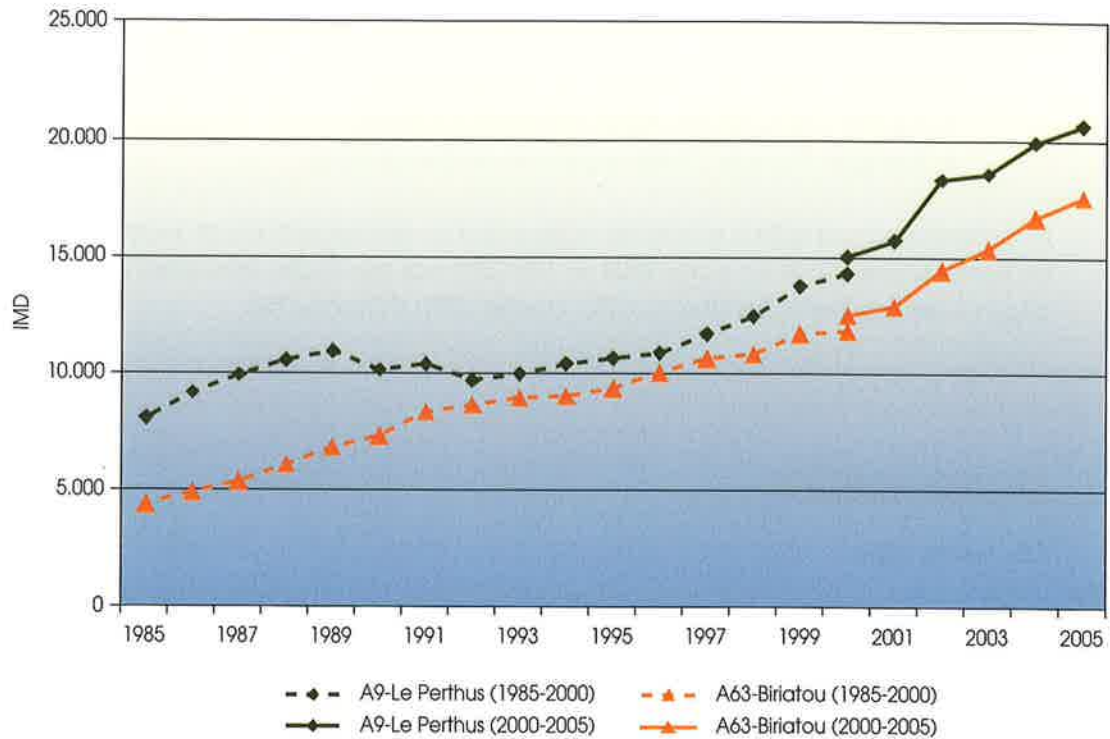
#### 4.1.5. ANÁLISIS DE DETALLE DEL TRÁFICO EN LAS DOS AUTOPISTAS

En lo que se refiere al tráfico por las autopistas francesas A-9 y A-63, en el Gráfico 16 se presenta la evolución del tráfico de vehículos ligeros (IMD) en las autopistas de peaje A9 (punto de Le Perthus) y A 63 (punto de Bariatou).

<sup>5</sup> En los anteriores documentos del OTP se había tomado como nivel de ocupación de los autocares el valor de 40 viajeros por vehículo.



GRÁFICO 16. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS LIGEROS A TRAVÉS DE LAS AUTOPISTAS PIRENAICAS



Nota: El brusco incremento que se observa entre los años 2000 y 2001 es debido a un cambio en la clasificación de los vehículos derivada de una modificación del sistema de tarificación de las autopistas francesas.

Fuente: ASF, Peaje.

## 4.2. TRÁFICO FERROVIARIO

El fichero de ventas de la SNCF<sup>6</sup>, de billetes vendidos en Francia en 2004 para España, da la cifra de 362.000 en el sentido Francia → España y de 103.000 en el sentido España → Francia.

A fin de llevar a cabo una evaluación sobre el número total de viajeros españoles o franceses se usan las hipótesis siguientes:

- De modo análogo al caso de la carretera, el número de viajeros españoles que pasan a Francia es del orden de la mitad del número de viajeros franceses que pasan a España.
- El modo de adquisición de billetes por parte de los viajeros españoles es muy similar al de los franceses.

El número total de billetes vendidos en Francia con destino a España en el año 2004 fue de 103.000 ida/vuelta, 172.000 de ida sólo y 86.000 de regreso, en tanto que los vendidos en España con destino a Francia fueron de 52.000 ida/vuelta, 86.000 de ida y 172.000 de regreso.

Estos valores se traducen en un flujo total de pasajeros de 413.000 en cada sentido.

<sup>6</sup> SNCF: Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Franceses.



La información que suministra RENFE para otros enlaces internacionales en el año 2004 (en ambos sentidos) es la siguiente:

- España - Italia, 58.000 viajeros en ambos sentidos.
- España - Suiza, 48.000 viajeros en ambos sentidos.
- Portugal - Francia, 77.000 viajeros en ambos sentidos.

En consecuencia se estima el total de viajeros que en ambos sentidos atravesaron en ferrocarril las fronteras pirenaicas en el año 2004 en 1.010.000. Las principales estaciones españolas de origen o destino fueron Barcelona (63%), Madrid (20%) y Girona (7%).

### 4.3. TRÁFICO AÉREO

El transporte aéreo de viajeros tiene una gran importancia en España tanto en el ámbito nacional como en el internacional. Hay que tener presente, sin embargo, la importancia de los flujos que se canalizan hacia o desde las zonas insulares españolas (Baleares y Canarias), que representan más del 50% del tráfico, repartido entre ambos archipiélagos, y que obviamente, son prácticamente independientes de la alternativa terrestre o marítima, por lo que no deben considerarse dentro de este Observatorio.

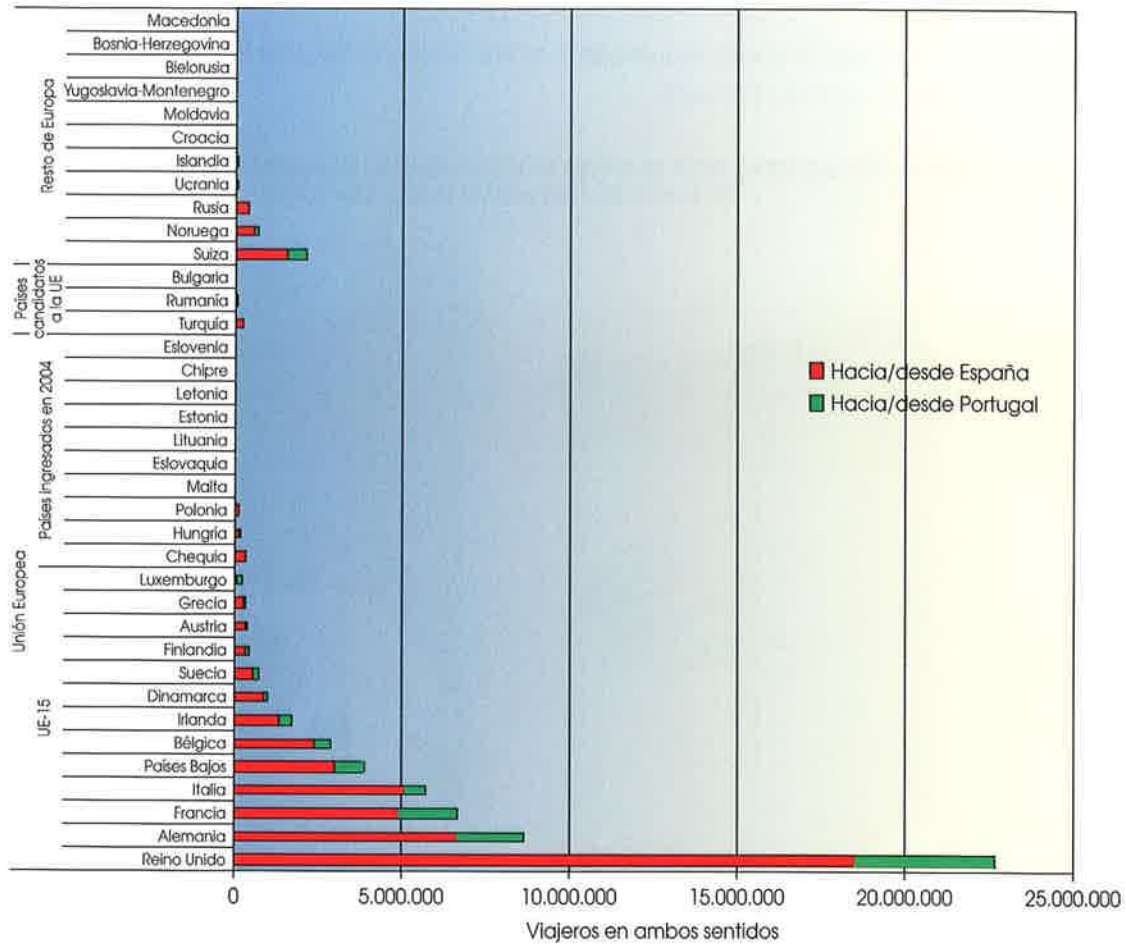
Durante los últimos diez años el total del tráfico aéreo de viajeros entre España y Europa ha crecido más de un 75%. El aeropuerto de Madrid-Barajas, con un tráfico de 28,9 millones de pasajeros, de ellos 19,8 en vuelos internacionales en el año 2004, ocupa el quinto lugar entre los de Europa, tras los de Paris-Charle de Gaulle, Londres-Heathrow, Frankfurt-Rhein/Main y Ámsterdam-Schiphol.

De entre los varios aeropuertos situados a uno y otro lado de la barrera pirenaica, en las regiones limítrofes a la misma, destaca el de Barcelona, cuyo tráfico de viajeros internacionales en el año 2004 fue de 12,6 millones de pasajeros.

En el Gráfico 17 se muestra la distribución del tráfico entre la Península Ibérica y el resto de Europa.



**GRÁFICO 17. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA (2004)**



Fuentes: España, DG de Aviación Civil; Portugal: ANA, SA.

El Reino Unido con 22,7 M de viajeros en 2004 es el origen/destino más importante, seguido a importante distancia por Alemania (8,7 M) y Francia (6,7 M). En lo que se refiere a los desplazamientos entre España y Francia, la mayor parte de los pasajeros se dirigen o proceden de los aeropuertos parisinos (el 82% del total).

La distribución del total de pasajeros con origen o destino en la Península Ibérica se muestra en la Tabla 9.

**TABLA 9. DISTRIBUCIÓN DEL TOTAL DE PASAJEROS CON ORIGEN O DESTINO EN LA PENÍNSULA IBÉRICA**

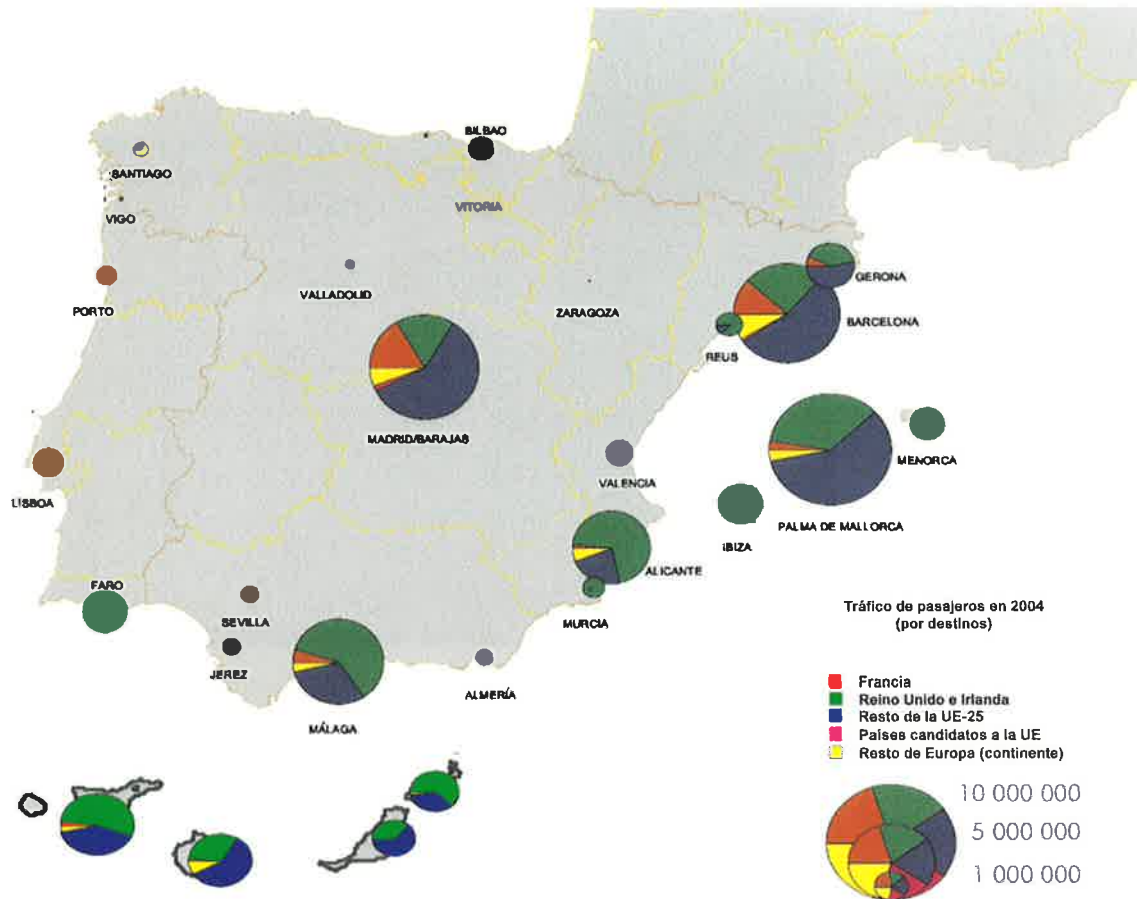
PAÍSES	Total en ambos sentidos (M de viajeros)			
	España	Portugal	Total	
Unión Europea	Antigua UE-15	44,4	11,1	55,5
	Países de nuevo ingreso	0,7	0,0	0,7
Países candidatos	0,3	0,0	0,4	
Resto de Europa	2,7	0,8	3,4	
<b>TOTAL EUROPA</b>	<b>48,1</b>	<b>12,0</b>	<b>60,1</b>	
<i>Antigua UE 15 + Suiza+Noruega</i>	<i>46,5</i>	<i>11,8</i>	<i>58,4</i>	



Debe señalarse que el tráfico aéreo entre el norte de Europa y los archipiélagos balear y canario, fue en el año 2004 de 37,5 M de viajeros en ambos sentidos.

El Mapa 17 muestra de modo esquemático el tráfico con el resto de Europa en los principales aeropuertos de España y Portugal.

**MAPA 17. TRÁFICO CON EL RESTO DE EUROPA EN LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2004 (INCLUIDAS LAS ISLAS ESPAÑOLAS)**



Fuentes: España: DG de Aviación Civil; Portugal: ANA, SA.

Los aeropuertos que registran los flujos de tráfico más elevados entre España (continental) y Europa son:

• España		• Europa	
— Madrid	11,4 M	— Londres	9,4 M
— Barcelona	11,0 M	— París	4,0 M
— Málaga	9,0 M	— Ámsterdam	2,6 M
— Alicante	6,9 M	— Bruselas	2,0 M
		— Frankfurt	1,9 M

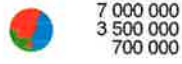
En el Mapa 18 se muestra un esquema del tráfico de pasajeros entre España y Portugal y el resto de la Unión Europea en función de la entidad del mismo en los diferentes aeropuertos.



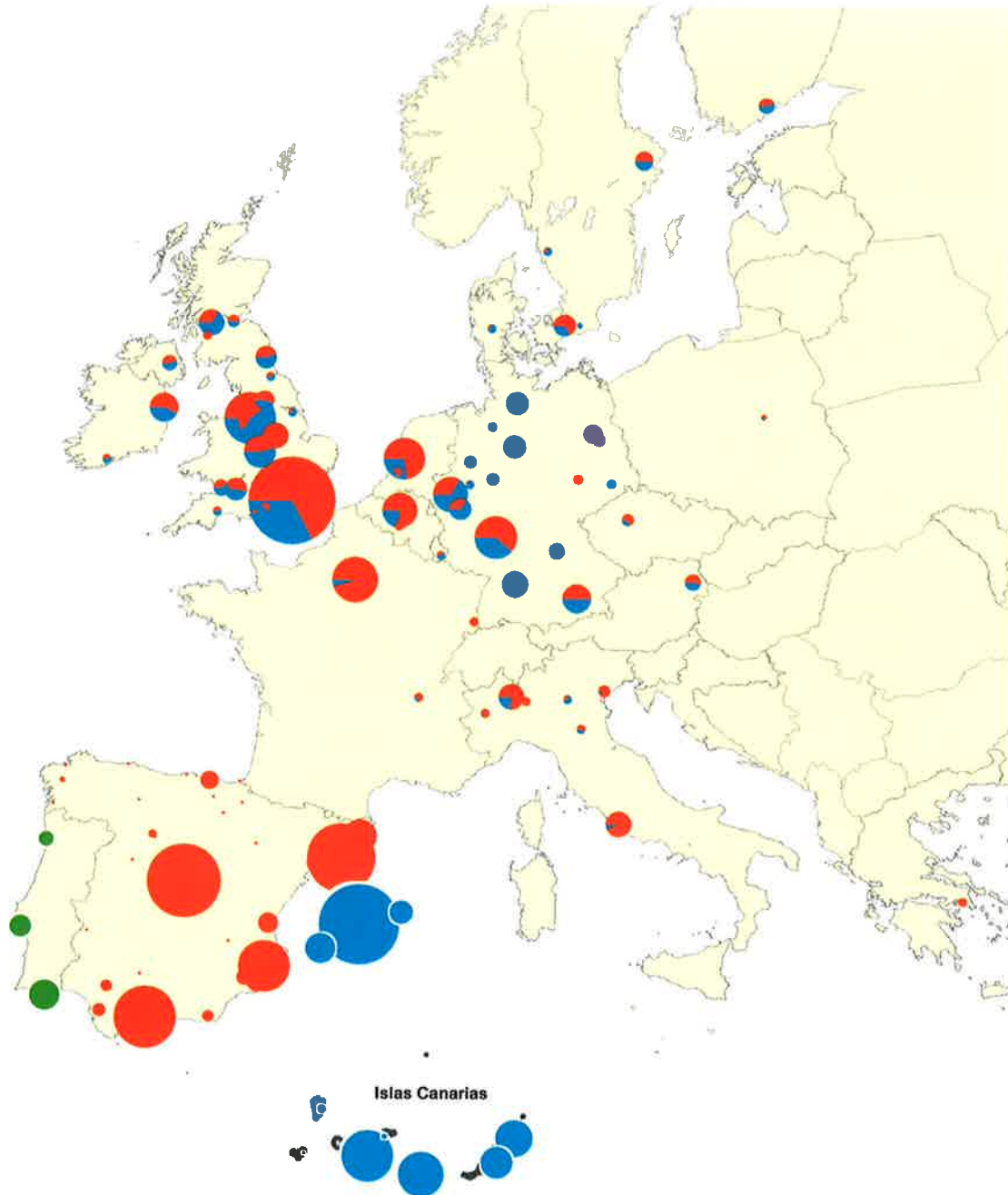


MAPA 18. TRÁFICO AÉREO ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN EL AÑO 2004 (AEROPUERTOS DE TRÁFICO SUPERIOR A UN MILLÓN DE PASAJEROS)

Tráfico aéreo en 2004 entre la Península Ibérica y el resto de Europa



- Tráfico entre la UE y España peninsular
- Tráfico entre la UE y los archipiélagos balear y canario
- Tráfico entre la UE y Portugal (no identificado para los aeropuertos no portugueses)



Fuentes: España: Ministerio de Fomento DG de Aviación Civil; Portugal: ANA, SA.



#### 4.4. RESUMEN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS

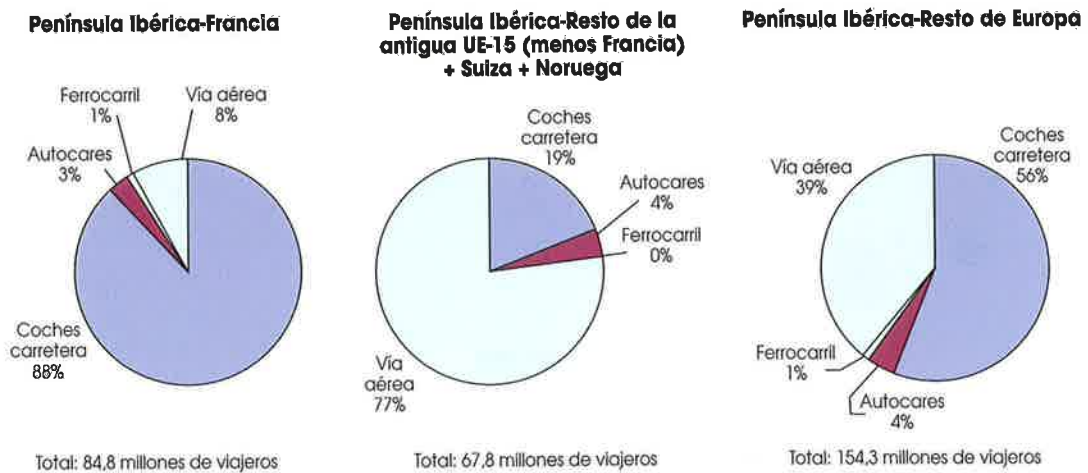
El resumen del tráfico de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de Europa se muestra en la Tabla 10. En ella debe señalarse que:

- En lo referente a la carretera la distribución origen/destino se ha llevado a cabo en base a las encuestas de turismo. El tráfico con los países ingresados en la UE en 2004, los candidatos y el resto de Europa es muy bajo y no puede diferenciarse.
- No se ha considerado el pequeño volumen de tráfico de viajeros por vía marítima que representan los enlaces Barcelona-Génova/Roma y Bilbao/Santander-Southampton.

**TABLA 10. RESUMEN DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN EL AÑO 2004 (EN MILLONES DE VIAJEROS)**

Modo de transporte	Francia	Resto de la UE-15 +Noruega +Suiza (menos Francia)	Países ingresados en 2004	Resto de Europa*	TOTAL
Carretera	Coches	74,3	13,1		87,4
	Autocares	2,9	2,9		5,8
Ferrocarril	0,9	0,1			1,0
Vía aérea	6,7	51,7	0,7	1,0	60,1
<b>TOTAL</b>	<b>84,8</b>	<b>67,8</b>	<b>0,7</b>	<b>1,0</b>	<b>154,3</b>

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

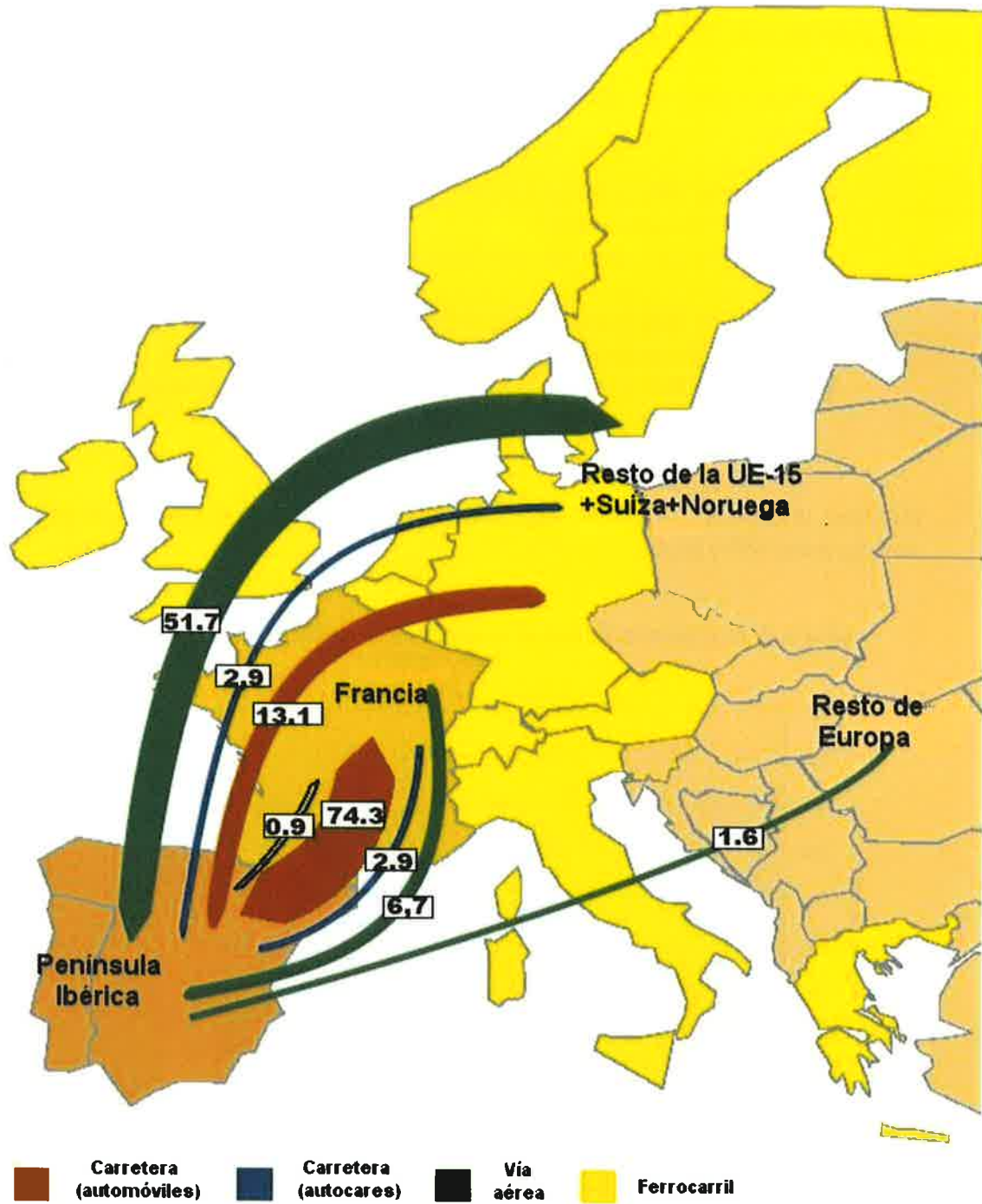


Fuentes: Carretera: Aforos franceses y datos del IET para los autocares, Ferrocarril: SNCF y RENFE; Vía aérea: DG de Aviación Civil (España) y ANA, SA (Portugal).

Estos datos se muestran de modo esquemático en el Mapa 19.



MAPA 19. ESQUEMA DE LA DISTRIBUCIÓN DE TRÁFICO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA (2004)





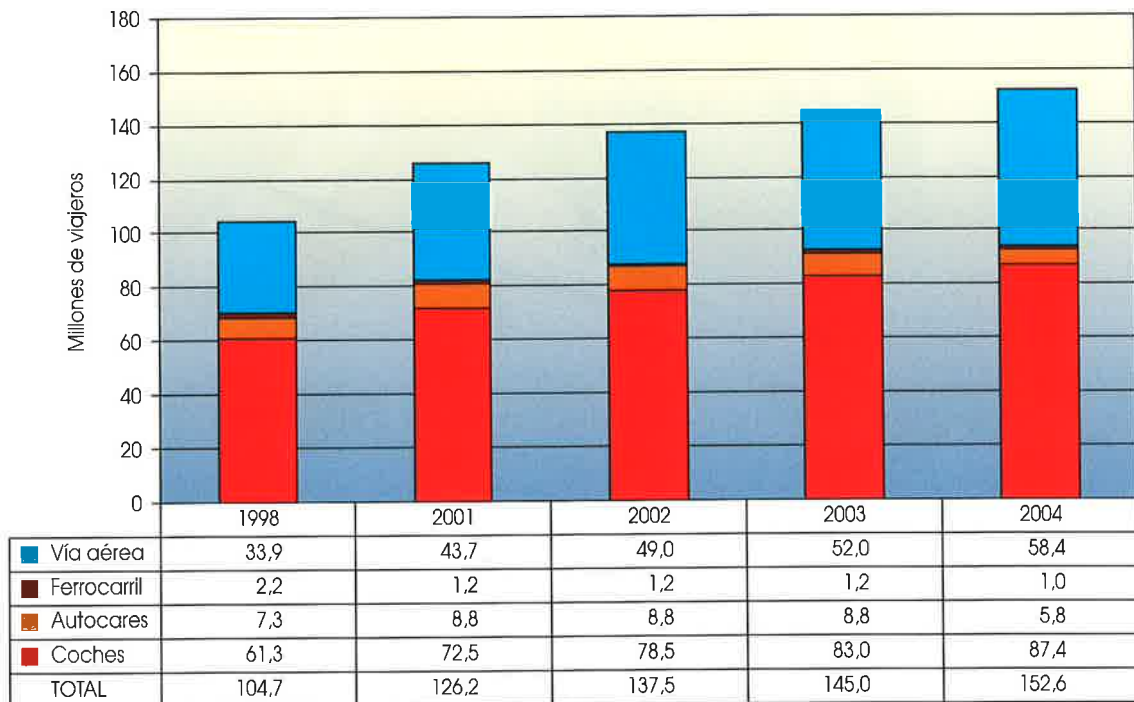
#### 4.5. EVOLUCIÓN ENTRE 1998 Y 2004 DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS

En este punto se resumen los datos de flujos de viajeros que figuran en los documentos siguientes:

- Para el año 1998: El documento nº 2 del *Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées* (décembre 2000).
- Para el año 2001: *Bilan 2001* del *Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées* (avril 2003).
- Para el año 2002: El documento nº 3 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (diciembre 2003).
- Para el año 2003: El suplemento al documento nº 3, «Principales cifras actualizadas para el año 2003» (noviembre 2004).
- Para el año 2004: El presente documento.

El Gráfico 18 muestra la evolución del tráfico de viajeros a través de los Pirineos en ambos sentidos entre 1998 y 2004.

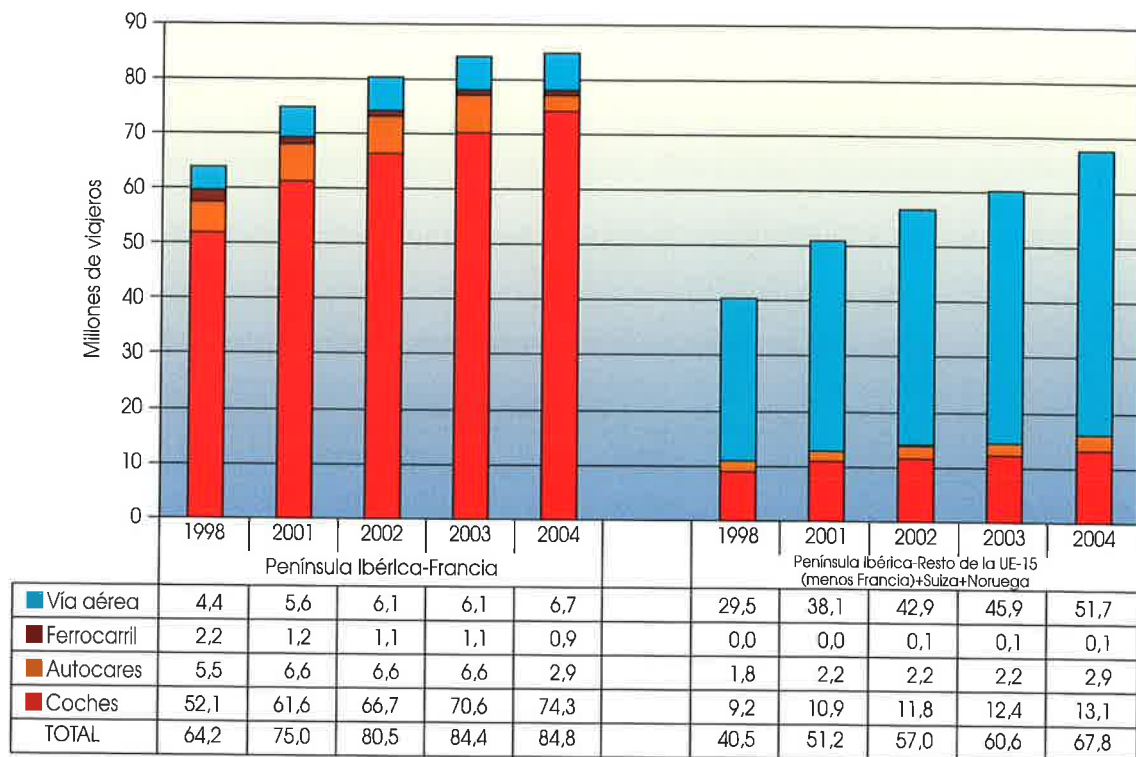
**GRÁFICO 18. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE 15 + SUIZA + NORUEGA**



La distribución comparativa de la evolución entre el tráfico de viajeros con Francia y con el resto de la antigua UE-15, más Noruega y Suiza se muestra en el Gráfico 19.



**GRÁFICO 19. EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON FRANCIA Y CON EL RESTO DE LA ANTIGUA UE-15, MÁS NORUEGA Y SUIZA**



La variación del flujo de pasajeros entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE-15, más Noruega y Suiza se ha incrementado en los términos que se muestran en la Tabla 11.

**TABLA 11. INCREMENTO DEL NÚMERO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA ANTIGUA UE-15 MÁS NORUEGA Y SUIZA**

	Evolución 1998/2004		En el último año (2004/2003)
	Total	Media anual	
Total	46%	6,5%	5,3%
Carretera (automóviles)	43%	6,1%	5,3%
Por vía aérea	72%	9,5%	12,3%

La evolución del tráfico ferroviario es muy poco significativa, dado que la fuente usada para 1998 es muy diferente a la que se utiliza a partir del año 2001 (el informe Bécker para 2001 y los ficheros de ventas de billetes de la SNCF para el resto). En todo caso es clara la tendencia decreciente del número de viajeros que atraviesan los Pirineos en ferrocarril.

La diferencia del número de viajeros que usan el autocar como medio de transporte entre el año 2003 y 2004 tampoco es significativa. Hasta 2003 se estima el mismo a partir de las antiguas encuestas francesas de matriculación de vehículos (1997-2001) y de la suposición de que los autocares circulaban con una alta tasa de ocupación media. Para el año 2004 el OTP usa los datos de las encuestas turísticas que, aunque sus valores sobre IMD son muy similares, dan unas tasas de ocupación muy inferiores a las utilizadas anteriormente.



El número de viajeros que atraviesan la frontera por carretera en automóvil ha aumentado, en media, el 6,1% anual durante los últimos seis años. Entre los años 2003 y 2004 este aumento ha sido ligeramente inferior (5,3%).

El número de viajeros que usan la vía aérea entre la Península Ibérica y los países que formaban la antigua UE-15 (más Noruega y Suiza), aumenta en media el 9,5% anual durante los últimos seis años. Entre los años 2003 y 2004, el aumento fue netamente superior a este valor (12,3%).

El flujo de viajeros entre la Península Ibérica y Francia ha aumentado con las tasas siguientes:

**TABLA 12. INCREMENTO DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA**

	Evolución 1998/2004		En el período 2004/2003
	Total	Media anual	
Total	32%	4,7%	0,5%
Carretera (automóviles)	43%	6,1%	5,3%
Vía aérea	52%	7,3%	9,5%

Por su parte el flujo de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE-15 (excepto Francia), Noruega y Suiza ha aumentado con las siguientes tasas.

**TABLA 13. INCREMENTO DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA ANTIGUA UE-15 (EXCEPTO FRANCIA), NORUEGA Y SUIZA**

	Evolución 1998/2004		En el período 2004/2003
	Total	Media anual	
Total	67%	9,0%	11,9%
Carretera (automóviles)	42%	6,1%	5,6%
Vía aérea	75%	9,8%	12,6%



## 5. FLUJOS DE MERCANCÍAS

En las ediciones anteriores del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos, la cuantificación de los flujos de mercancías, generados por los intercambios entre la Península Ibérica y el resto de Europa, se realizaba de dos formas diferentes:

- La primera, que pretendía obtener la máxima homogeneidad entre los datos presentados, utilizaba información suministrada por los servicios de las administraciones aduaneras que controlan los movimientos de comercio exterior (datos INTRASTAT para el supuesto del comercio entre los estados miembros de la UE). Estos datos, de manera global, eran recogidos por EUROSTAT combinando las estadísticas nacionales. Ahora bien, EUROSTAT ya no publica los datos de comercio exterior por modos de transporte, por lo que no es posible continuar usando esta fuente de datos para el análisis de los diferentes modos de transporte de mercancías.
- La segunda fuente consiste en el análisis de los datos suministrados por los operadores del transporte así como por los responsables de las infraestructuras de cada país. Las informaciones del tráfico en términos de peso que provienen de esta fuente dan los pesos brutos, es decir que incluyen el peso de los embalajes.

Los datos que proceden de los operadores de servicios o infraestructuras son los siguientes:

- CARRETERAS: provienen, de una parte, de las estaciones de aforo y, de otra, de las encuestas específicas que periódicamente lleva a cabo la Administración Francesa<sup>7</sup>. Estas fuentes permiten obtener el orden de magnitud de los pesos brutos de todas las mercancías transportadas. En la presente publicación se han utilizados tanto datos de fuente española como francesa.
- FERROCARRILES: los datos proceden de la SNCF.
- PUERTOS MARÍTIMOS: las fuentes de los datos son las estadísticas portuarias, españolas y portuguesas, que identifican tonelajes brutos y mercancías con origen o destino en países de Europa del norte.

El presente documento presenta y usa los primeros datos obtenidos por la encuesta TRANSIT realizada en 2004, cuya explotación en profundidad tendrá lugar a lo largo del año 2006.

### 5.1. TRANSPORTE POR CARRETERA

En lo que se refiere al transporte internacional de mercancías por carretera, el Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos ha utilizado como principales fuentes de información las siguientes:

- Los aforos de camiones que atraviesan la frontera realizados por los gestores de las infraestructuras de carreteras.

<sup>7</sup> En el año 2004 con participación y colaboración de la Administración Española.

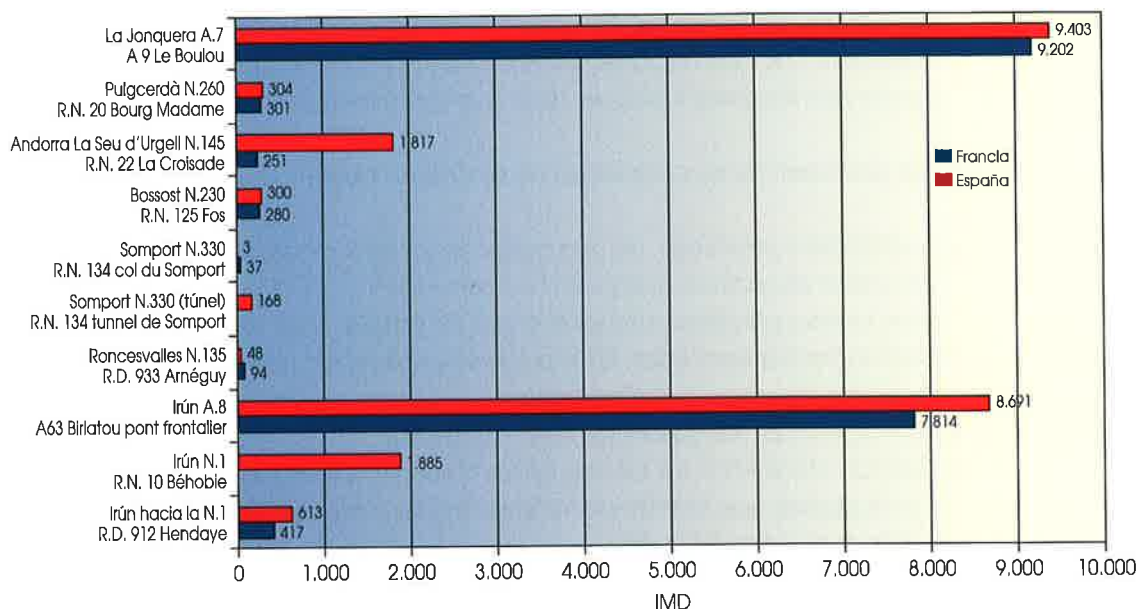


- Los datos específicos recogidos por la ASF, sociedad concesionaria de la autopista A9 (estación de conteo HESTIA que identifica las siluetas y el peso de los vehículos).
- La encuesta TRANSIT 2004, uno de cuyos objetivos es la observación de los flujos de mercancías en tránsito por Francia por las barreras montañosas (Alpes y Pirineos). Las encuestas específicas en la travesía de los Pirineos han sido realizadas, como anteriormente se ha indicado, en estrecha colaboración entre España y Francia.

### 5.1.1. TRÁFICO DE CAMIONES EN LOS PASOS FRONTERIZOS EN 2004

En el Gráfico 20 se muestra la intensidad de paso de camiones por las principales fronteras hispano-francesas.

GRÁFICO 20. IMD DE CAMIONES EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS DE MAYOR TRÁFICO



Fuentes: España: Ministerio de Fomento, DG Carreteras; Francia: Ministère de l'Équipement, ASF.

El Gráfico 20 presenta la Intensidad Media Anual de camiones (incluidos los autocares) en las 10 infraestructuras de carreteras susceptibles de recibir tráfico de transporte de mercancías internacional. Las restantes carreteras que atraviesan los Pirineos tienen un tráfico pesado muy bajo, que no se considera representativo.

Las diferencias constatadas en los conteos de camiones realizados a ambos lados de la frontera tienen varias justificaciones:

- La propia definición de un camión. La clasificación de los vehículos es diferente en los sistemas de peaje de las autopistas españolas y francesas. Varía también según el grado de especialización que tienen las estaciones de conteo que existen en cada país, de un lado y otro de la frontera, con una distinción que llega hasta catorce tipos de vehículos.





- Los instrumentos de aforo. Se obtienen diferentes grados de fiabilidad ya que se pueden utilizar diferentes técnicas de conteo que van desde el tubo neumático hasta varios bucles magnéticos adyacentes así como mecanismos piezo-eléctricos, con peso dinámico y láser.
- El emplazamiento de las estaciones de conteo. Las estaciones de conteo, en muchos casos, no se encuentran físicamente en el punto fronterizo y por lo tanto el tráfico local existente entre su emplazamiento y la frontera está incluido en los datos del conteo.

El total de camiones que han atravesado la frontera hispano-francesa en 2004 se eleva a 20.600 diarios, incluyendo 580 autocares. El tráfico total de camiones de transporte de mercancías alcanza la cifra de 20.000 diarios en el año 2004.

Es necesario destacar el caso del complejo sistema de paso de la frontera entre Hendaye e Irún: tres puentes sobre el río Bidasoa: el de la autopista A63-A8 en Biriadou, el de la RN10-NI en Béhobie y el de la RD912-puente Saint Jacques-en Hendaye. Las observaciones visuales de camiones en el sector detectan movimientos inhabituales: un cierto número de camiones dan la vuelta en redondo en los 3 puentes de paso de la frontera buscando un estacionamiento para acceder a los puntos de venta españoles o para efectuar un servicio local muy próximo. Se realizó una encuesta, en los tres puentes, un día en septiembre de 2004, para estimar las tasas de paso real de camiones por la frontera. Los resultados son los siguientes:

- A63 Biriadou: 93%.
- RN10 Béhobie: 57%.
- RD912 (Puente de Saint Jacques): 64%.

Estos porcentajes son los que se debería aplicar al tráfico de camiones en los tres puentes para obtener el número de camiones que atraviesan realmente la frontera, suprimiendo los dobles conteos (camiones atravesando varios puentes o varias veces el mismo puente). La toma en consideración de este fenómeno disminuiría en 1.580 el número de camiones que atraviesan diariamente la frontera del total calculado tradicionalmente por el Observatorio. Esta aclaración sobre la complejidad de los tráficos fronterizos en la zona urbana de Hendaye-Irún se ofrece a título indicativo pero no ha sido tomada en cuenta en el cálculo de los tonelajes transportados por carretera con la intención de salvaguardar la continuidad de los documentos precedentes del Observatorio.

#### 5.1.2. ESTIMACIÓN DEL TONELAJE DE MERCANCÍAS POR LAS ESTACIONES DE PESAJE HESTIA

Una estimación del tonelaje de mercancías que pasan a través de los Pirineos, puede llevarse a cabo a partir de los datos que facilitan las estaciones HESTIA que miden de modo dinámico y con una precisión del 10% el peso de los vehículos. En lo que se refiere a las autopistas pirenaicas, estas estaciones se encuentran ubicadas en la autopista A-63 en las proximidades de Biarritz (a 18 km de la frontera) y en la A-9 en Le Perthus (a 8,5 km de la frontera).

Los tonelajes medios transportados por los camiones son los siguientes:



**TABLA 14. TONELAJE MEDIO TRANSPORTADO EN LAS DIFERENTES PUNTOS FRONTERIZOS EN EL AÑO 2004**

Carretera	Sentido	Tonelaje medio (t/camión)	Fuente
Autopistas A8-A63	Norte-Sur	14,8	Explotación de la estación HESTIA
	Sur-Norte	13,9	Explotación de la estación HESTIA
Autopistas AP7-A9	Norte-Sur	15,7	Explotación de la estación HESTIA
	Sur-Norte	16,5	Explotación de la estación HESTIA
RD912 y RN10	Ambos	10,0	Estimación OTP
Otras carreteras	Ambos	13,6	Encuesta TRANSIT de pasos interiores

El volumen total de mercancías puede calcularse a partir de estos valores multiplicados por la IMD de vehículos pesados (Gráfico 20) restando de ésta la presencia de autocares. El volumen total de mercancías transportadas por carretera a través de los Pirineos es de algo menos de 107 Mt con la distribución que se muestra en la Tabla 15.

**TABLA 15. ESTIMACIÓN DEL TONELAJE DE MERCANCÍAS TRANSPORTADO POR CARRETERA A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN EL AÑO 2004**

Carretera	Sentido	Tonelaje medio (t/camión)	Vehículos pesados (VP/día)			Toneladas	
			Total	Autocares	Camiones	Día (kt)	Año (Mt)
Autopistas A8-A63	Norte-Sur	14,8	3.985	57	3.929	58,1	21,3
	Sur-Norte	13,9	3.829	57	3.773	52,4	19,2
Autopistas AP7-A9	Norte-Sur	15,7	4.577	159	4.418	69,4	25,4
	Sur-Norte	16,5	4.625	159	4.466	73,7	27,0
RD912 y RN10	Ambos	10	2.498	52	2.446	24,5	9,0
Otras carreteras	Ambos	13,6	1.091	97	994	13,5	4,9
<b>TOTAL</b>			<b>20.605</b>	<b>581</b>	<b>20.026</b>	<b>291,6</b>	<b>106,8</b>

Fuente: Francia: Ministère de l'Équipement, ASF.

### 5.1.3. ENCUESTA TRANSIT-2004. RESULTADOS PRELIMINARES

En 2004-2005 se ha llevado a cabo la encuesta TRANSIT-2004. Su objetivo ha sido actualizar los datos de flujos de mercancías a través de los grandes macizos montañosos alpino y pirenaico que ya se evaluaron en las ediciones 1992-93 y 1999 de la misma.

En la presente edición de la encuesta, en el área pirenaica se han analizado los pasos de las autopistas francesas A-9 en Le Perthus y A-63 en Bariatou. Por estos pasos circula el 83% del total de vehículos pesados que atraviesan las fronteras. Para completar sus resultados se ha llevado a cabo también una encuesta<sup>8</sup> complementaria (realizada en 2005) de los cuatro pasos interiores de mayor volumen de tráfico: Puigcerdà-Bourg Madame, Vielha-Fos, Somport y Roncesvalles-St Jean Pied de Port.

<sup>8</sup> Esta encuesta, llevada a cabo mediante entrevistas a los conductores de camión, será objeto de una publicación específica posterior.



Los resultados preliminares que se presentan en este documento son los siguientes:

- La estimación del tonelaje total de mercancías transportadas.
- El reparto de las mismas por países de origen o destino.
- El tipo de mercancías por región de origen o destino.

El tonelaje de mercancías transportadas, según los resultados preliminares de la encuesta TRANSIT 2004 se muestra en la Tabla 16.

**TABLA 16. ESTIMACIÓN DEL TONELAJE DE MERCANCÍAS TRANSPORTADO POR CARRETERA A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN EL AÑO 2004 A PARTIR DE LOS DATOS DE LA ENCUESTA TRANSIT 2004**

Carretera	Sentido	Tonelaje medio (t/camión)	Camiones anuales	Mt/a	Fuente
Autopistas A8-A63	Norte-Sur	15,8	1.441.866	22,7	Encuesta Transit 2004 sobre las dos autopistas
	Sur-Norte	14,4	1.382.550	19,9	
Autopistas AP7-A9	Norte-Sur	14,4	1.617.324	23,2	
	Sur-Norte	15,0	1.631.323	24,4	
RD912 y RN10	Ambos	10,0	895.236	9,0	Estimación OTP
Otras carreteras	Ambos	13,6	363.804	4,9	Encuesta TRANSIT de pasos interiores
<b>TOTAL</b>				<b>104,2</b>	

Considerando los datos correspondientes a las autopistas de la Tabla 15 y de la Tabla 16 (90,3 Mt y 92,8 Mt, respectivamente) se observa una diferencia de únicamente el 2,8%, valor relativamente bajo.

En la Tabla 17 se muestra el reparto del volumen de mercancías en dos grupos claramente diferentes:

- Los intercambios de mercancías entre la Península Ibérica y Francia.
- Los intercambios de mercancías con otros países europeos que atraviesan Francia.

**TABLA 17. REPARTO DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS PENÍNSULA IBÉRICA/FRANCIA-RESTO DE EUROPA EN 2004 EN LOS PASOS OBJETO DE LA ENCUESTA TRANSIT 2004**

Pasos	Intercambios	Millones de toneladas anuales	
Por las autopistas	Península Ibérica-Francia	43,8	
	Península Ibérica-Resto de la antigua UE-15 (excepto Francia)	41,0	
	Península Ibérica-Países ingresados en la UE en 2004	3,4	<b>90,3</b>
	Península Ibérica-Países candidatos al ingreso en la UE	0,4	
	Península Ibérica-Resto de Europa (menos UE-25 y países candidatos)	1,6	
Por los pasos interiores	Península Ibérica- Francia	4,6	<b>4,9</b>
	Península Ibérica-Resto de Europa	0,3	
TOTAL	Península Ibérica-Francia	48,4	
	Península Ibérica-Resto de Europa	46,8	
	<b>Tráfico total</b>	<b>95,2</b>	

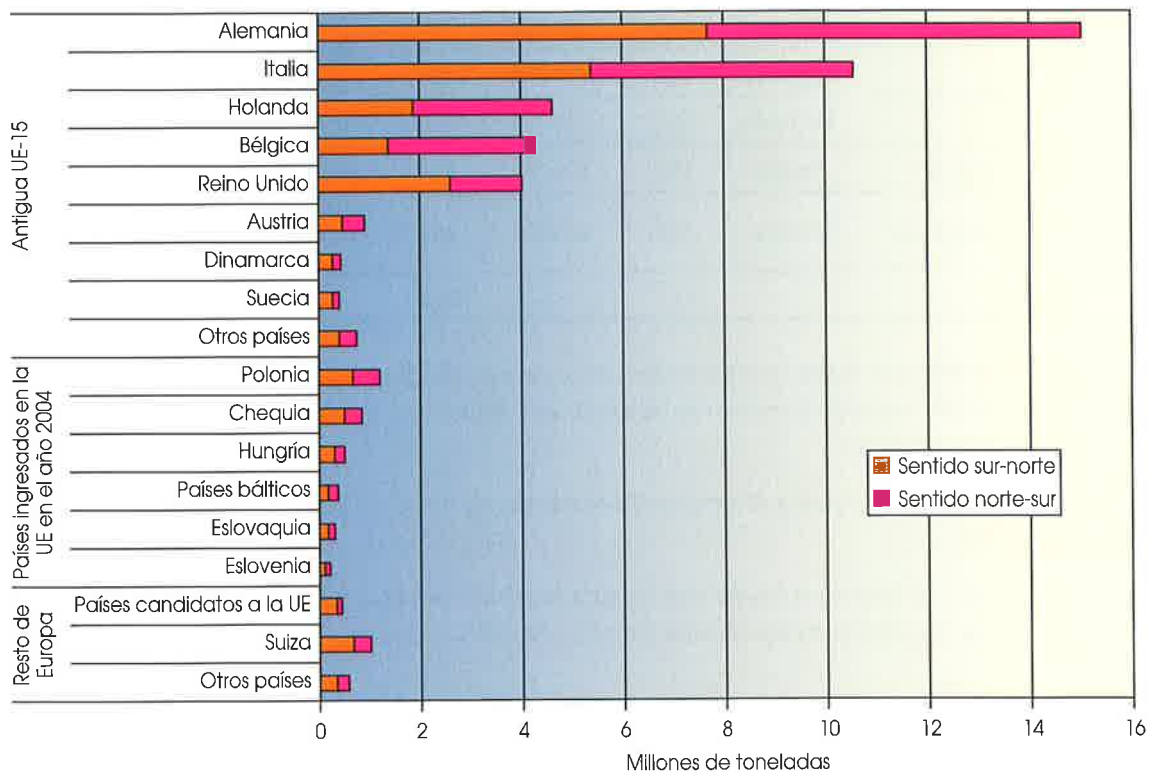
Resto de Europa: Suiza, Noruega, Bosnia-Herzegovina, Serbia y Montenegro, Macedonia, Albania, Bielorrusia, Ucrania, Moldavia y Rusia  
Fuente: Encuesta Transit 2004.



Los intercambios entre la Península Ibérica y Francia alcanzaron en 2004 un total de 48,4 Mt, lo que representa el 50,8% de las cargas que atravesaron la frontera por carretera.

El tráfico de mercancías que atraviesa Francia hacia o desde la Península Ibérica y que tiene como origen o destino el resto de Europa, representó en 2004 46,8 Mt. El 87,6% del mismo tuvo como origen o destino los países que formaban la antigua UE-15, el 7,3% los países ingresados en 2004, el 1% los países candidatos al ingreso en la UE, y el 3,4% restante el resto de Europa. Esta distribución se muestra en el Gráfico 21, que muestra el reparto del tráfico de mercancías con origen o destino en la Península Ibérica y que transita a través de Francia (año 2004), atravesando los Pirineos por las autopistas litorales.

**GRÁFICO 21. REPARTO DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS CON ORIGEN O DESTINO EN LA PENÍNSULA IBÉRICA Y QUE TRANSITA A TRAVÉS DE FRANCIA POR LAS AUTOPISTAS LITORALES (AÑO 2004)**



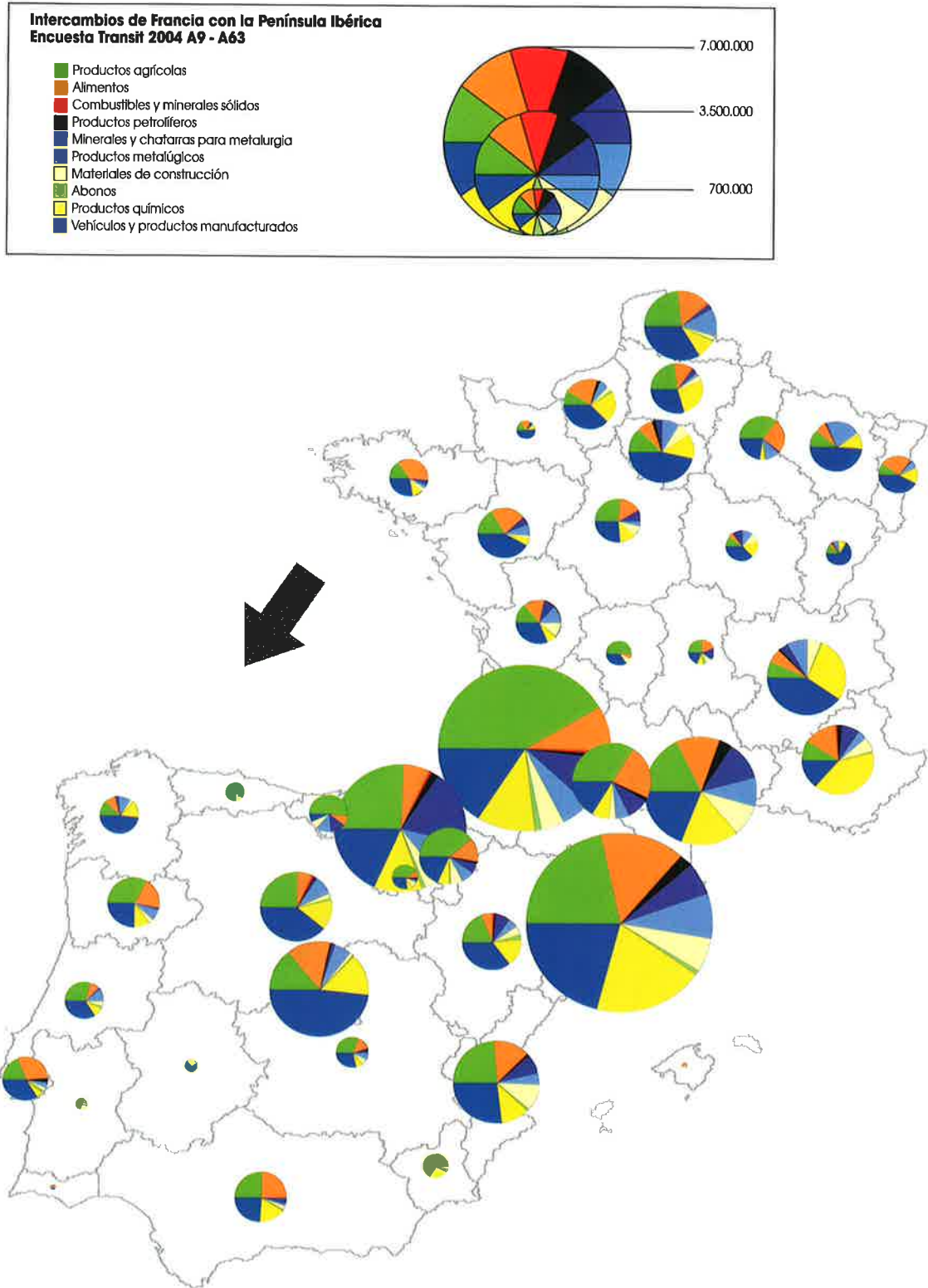
Fuente: Encuesta Transit 2004.

Estos datos se exponen de modo gráfico en los siguientes mapas:

- Mapa 20: Transporte de mercancías (por las dos autopistas) entre la Península Ibérica y Francia (sentido Norte-Sur).
- Mapa 21: Transporte de mercancías (por las dos autopistas) entre la Península Ibérica y Francia (sentido Sur-Norte).
- Mapa 22: Transporte de mercancías (por las dos autopistas) entre la Península Ibérica y el resto de Europa, excepto Francia (sentido Norte-Sur).
- Mapa 23: Transporte de mercancías (por las dos autopistas) entre la Península Ibérica y el resto de Europa, excepto Francia (sentido Sur-Norte).



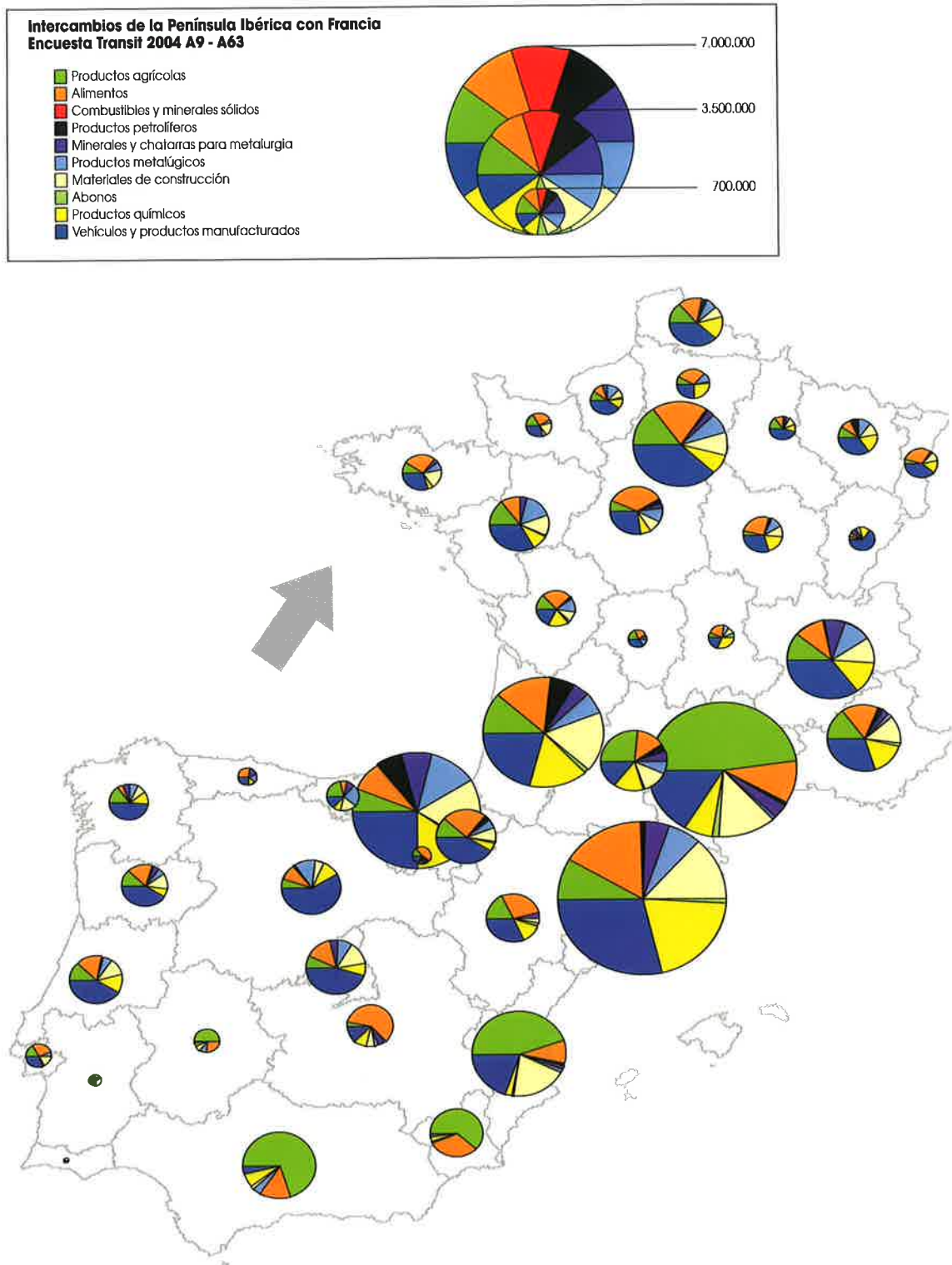
MAPA 20. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (POR LAS DOS AUTOPISTAS) ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA  
(SENTIDO NORTE-SUR)



Fuente: Encuesta Transit 2004.



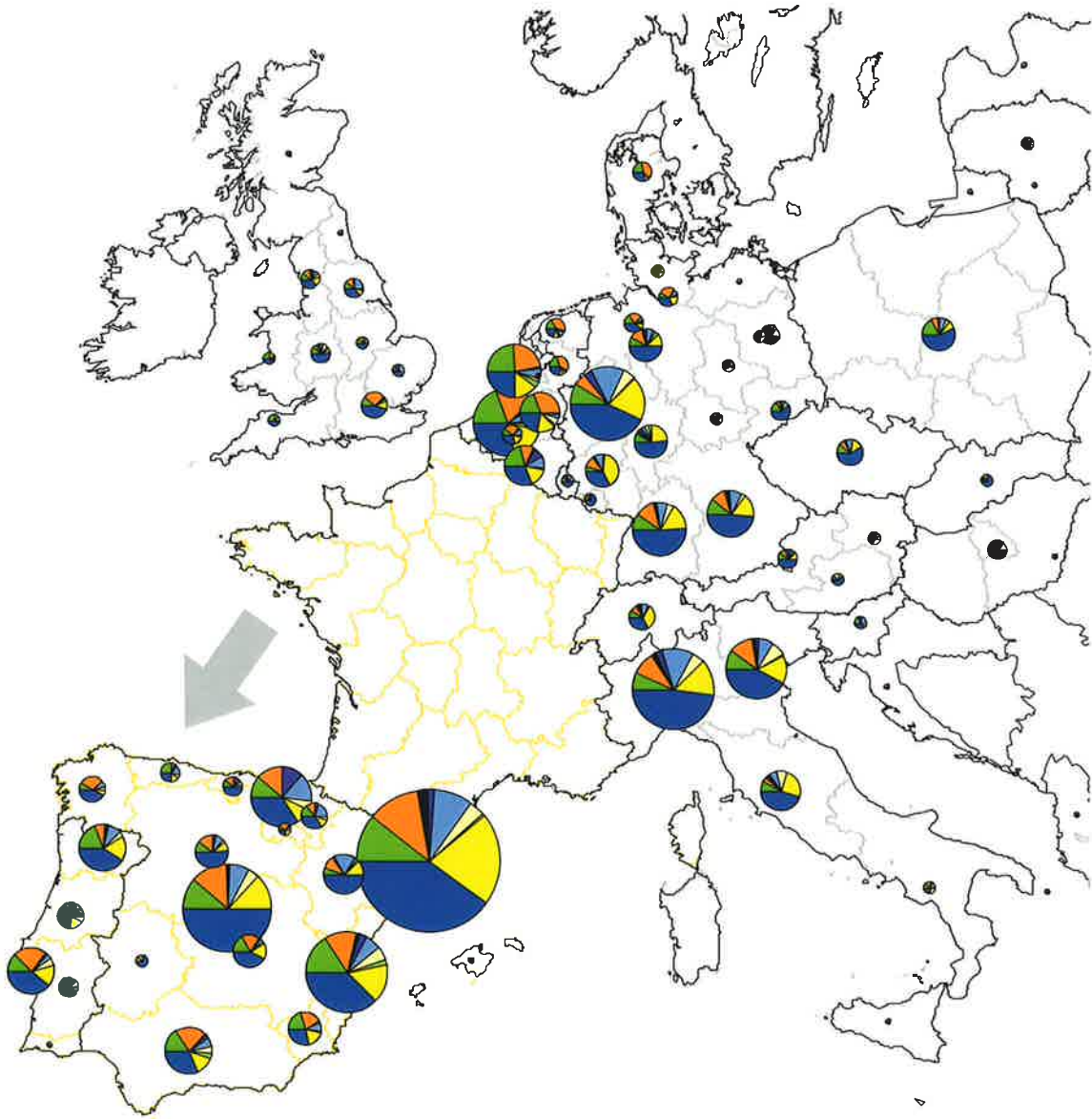
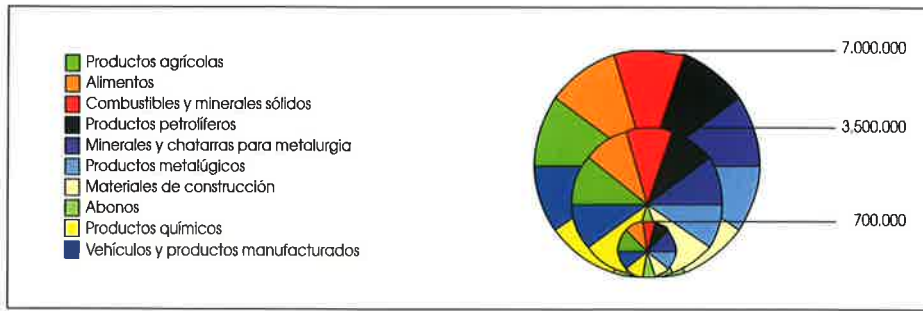
MAPA 21. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (POR LAS DOS AUTOPISTAS) ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA (SENTIDO SUR-NORTE)



Fuente: Encuesta Transit 2004.



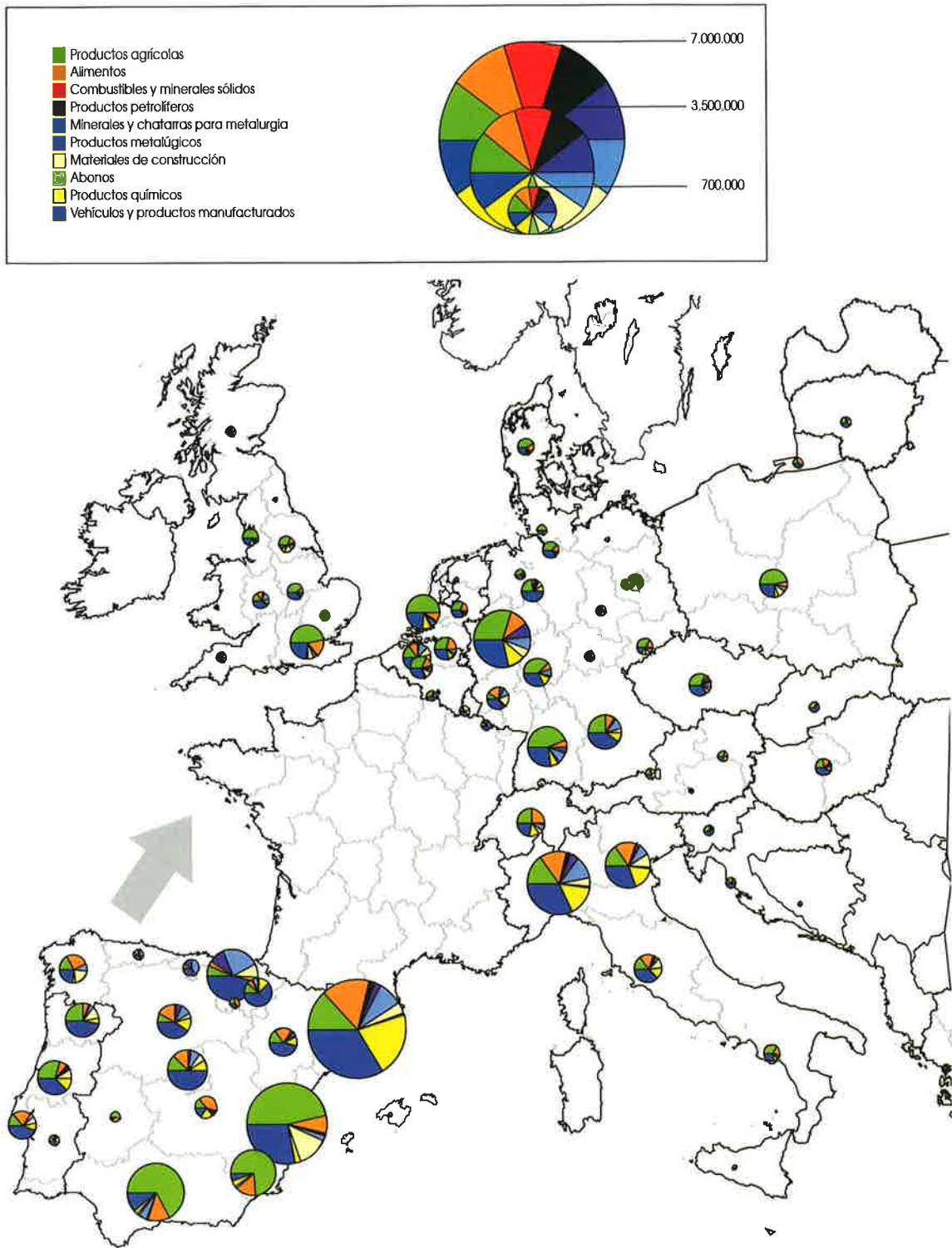
MAPA 22. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (POR LAS DOS AUTOPISTAS) ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA, EXCEPTO FRANCIA (SENTIDO NORTE-SUR)



Fuente: Encuesta Transit 2004.



MAPA 23. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (POR LAS DOS AUTOPISTAS) ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA, EXCEPTO FRANCIA (SENTIDO SUR-NORTE)



Fuente: Encuesta Transit 2004.

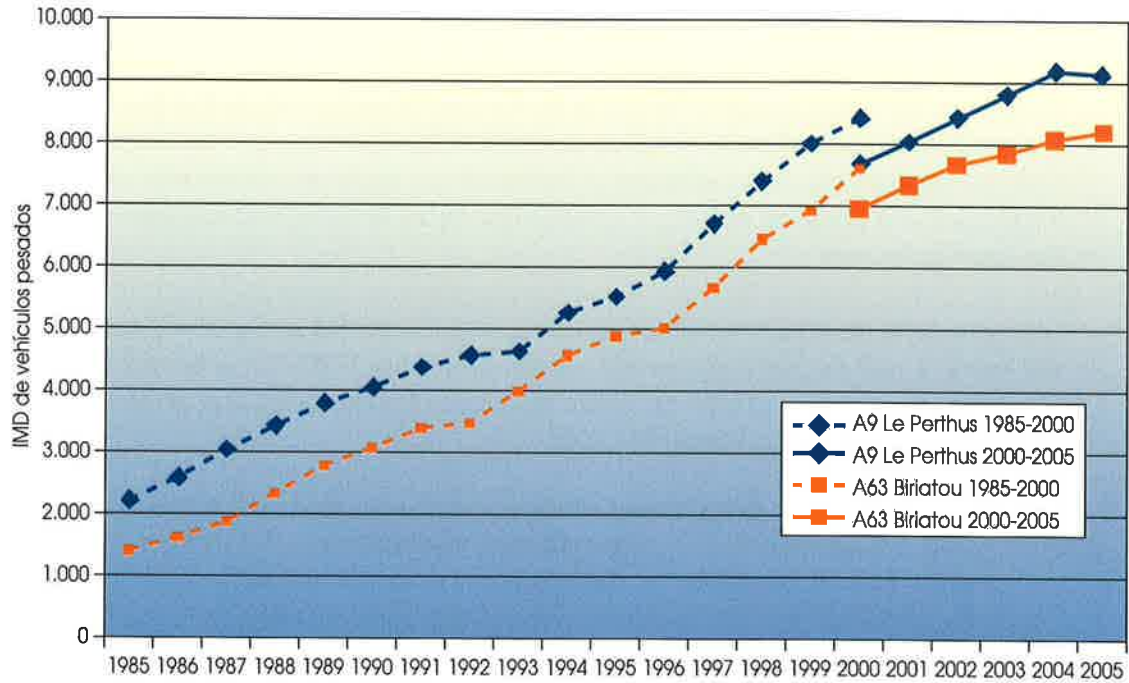




#### 5.1.4. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO POR LAS AUTOPISTAS LITORALES

El Gráfico 22 muestra la evolución de la IMD anual de vehículos pesados en las autopistas litorales entre 1985 y 2005. Los resultados corresponden a las denominadas, por parte francesa, clases de peaje de vehículos 3 y 4 (que incluyen los autocares) en los puntos de control de Le Perthus (autopista A-9) y Biriattou (autopista A-63).

**GRÁFICO 22. EVOLUCIÓN DE LA IMD ANUAL DE TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS (1985-2005)**



Fuente Francia: ASF-Peajes.

En el caso de la autopista A-63, la diferencia entre los valores del Gráfico 22 y el Gráfico 20 tiene su origen en que el primero de ellos presenta el dato del punto fronterizo y no el del punto del control del peaje. La diferencia entre ambos se corresponde con el tráfico del intercambiador de Biriattou hacia la carretera francesa RN-111 a lo largo del río Bidasoa con destino u origen en la zona industrial de Hendaye o procedente o dirigido desde/hacia España por los puentes fronterizos de la N-I/RN-10 ó la N-I-H/RD-912.

## 5.2. TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

La evolución del tráfico de mercancías por ferrocarril a través de los Pirineos en el período 1991-2004 se muestra en la Tabla 18 (datos facilitados por la SNCF<sup>9</sup> y coherentes con los facilitados por RENFE).

<sup>9</sup> Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Franceses.



**TABLA 18. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN AMBOS SENTIDOS A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS, 1991-2004 (Mt)**

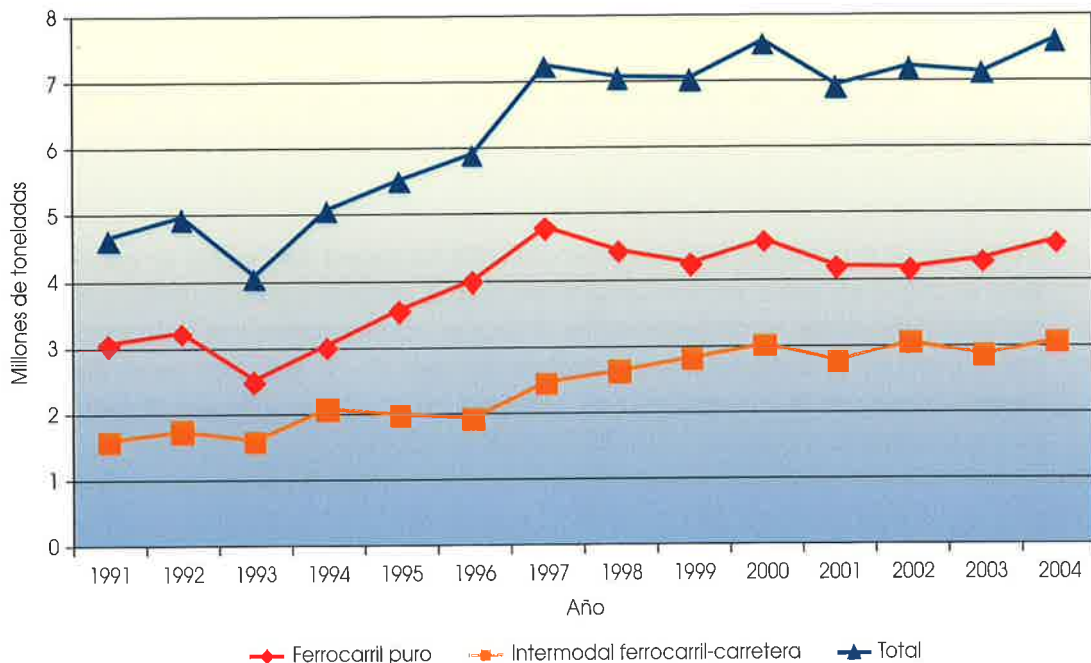
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Ferrocarril puro	3,05	3,23	2,49	3,01	3,55	4,00	4,79	4,44	4,24	4,58	4,19	4,16	4,28	4,56
Intermodal ferrocarril-carretera	1,59	1,73	1,57	2,07	1,97	1,91	2,44	2,61	2,79	2,99	2,74	3,03	2,84	3,05
<b>TOTAL</b>	<b>4,64</b>	<b>4,96</b>	<b>4,07</b>	<b>5,08</b>	<b>5,52</b>	<b>5,91</b>	<b>7,23</b>	<b>7,06</b>	<b>7,03</b>	<b>7,58</b>	<b>6,93</b>	<b>7,19</b>	<b>7,12</b>	<b>7,61</b>

Fuente: SNCF.

La totalidad del tráfico de mercancías transportado por ferrocarril se lleva acabo por las líneas ferroviarias situadas a ambos extremos de los Pirineos: las estaciones de Port Bou-Cerbère al este y las de Irún-Hendaye al oeste. El tráfico de mercancías en la línea que transita por La Tour de Carol es insignificante. Debe señalarse el hecho de que existe una importante transferencia intermodal: una parte del tráfico por carretera procedente de la Península Ibérica pasa al ferrocarril en Francia.

La mayor parte de estos intercambios tienen su origen o destino en España. El tráfico inducido por Portugal, muy pequeño, representa aproximadamente 27.400 toneladas anuales<sup>10</sup>. El Gráfico 23 muestra la evolución del tráfico ferroviario de mercancías que atraviesa los Pirineos, en ambos sentidos, en el período 1991-2004.

**GRÁFICO 23. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO FERROVIARIO DE MERCANCÍAS QUE ATRAVIESA LOS PIRINEOS (AMBOS SENTIDOS) EN EL PERÍODO 1991-2004 (KT)**



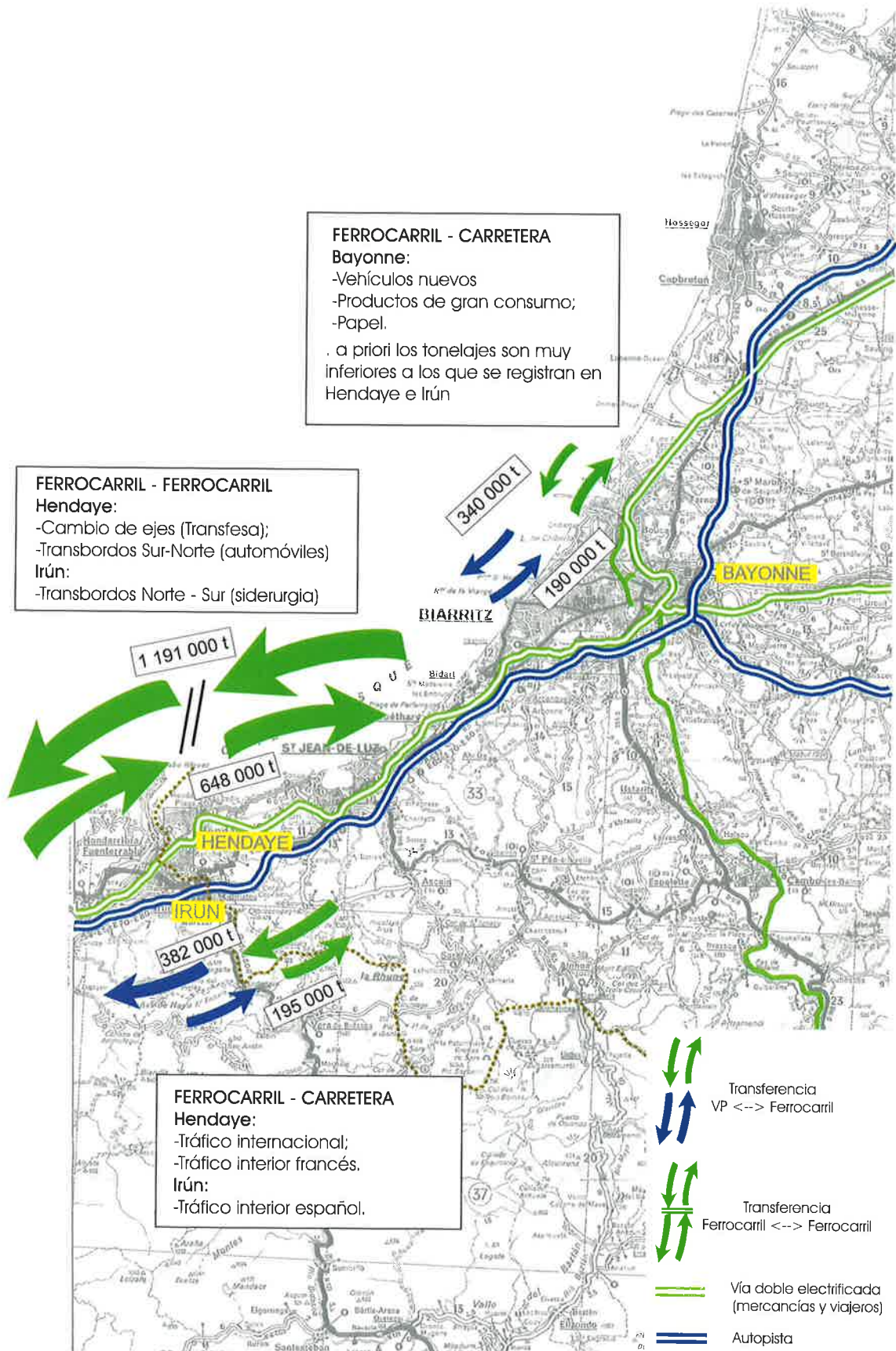
Fuente: SNCF.

El Mapa 24 muestra un esquema de las relaciones ferroviarias en la vertiente atlántica. En él se incluyen los tráficos ferrocarril-ferrocarril y ferrocarril-carretera. Idénticos datos para la costa mediterránea se muestran en el Mapa 25.

<sup>10</sup> Caminhos de Ferro Portugueses - CP, EP.



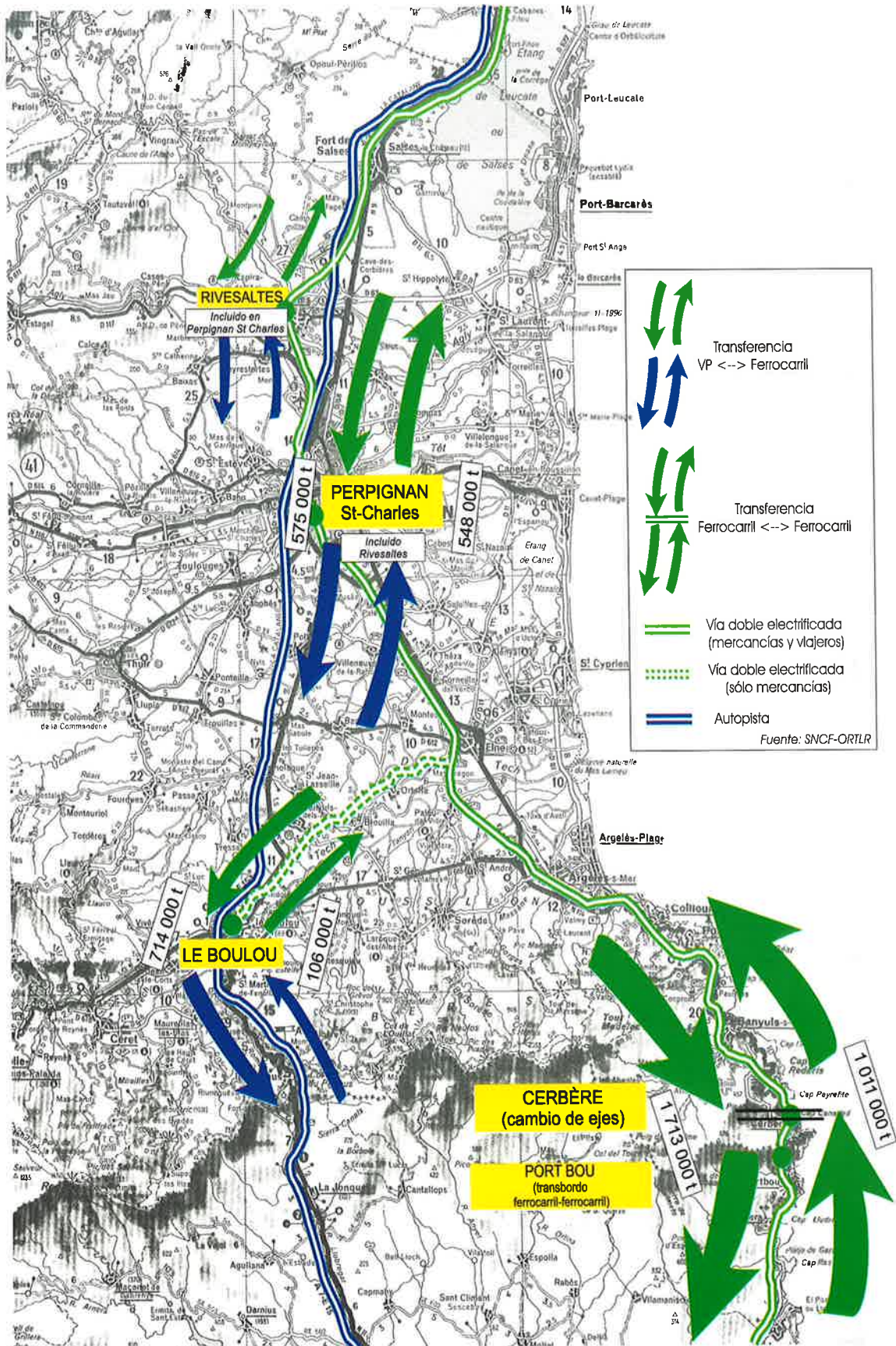
MAPA 24. ESQUEMA DE LOS ENLACES FERROVIARIOS. TRÁFICO DE FERROCARRIL-FERROCARRIL Y FERROCARRIL-CARRETERA EN LA VERTIENTE ATLÁNTICA (AÑO 2004)



Fuente: SNCF.



MAPA 25. ESQUEMA DE LOS ENLACES FERROVIARIOS. TRÁFICO DE FERROCARRIL-FERROCARRIL Y FERROCARRIL-CARRETERA EN LA VERTIENTE MEDITERRÁNEA (AÑO 2004)



Fuente: SNCF.



Dentro de la encuesta Transit 2004, la SNCF únicamente ha suministrado información sobre el origen y destino de las mercancías en el modo ferroviario puro.

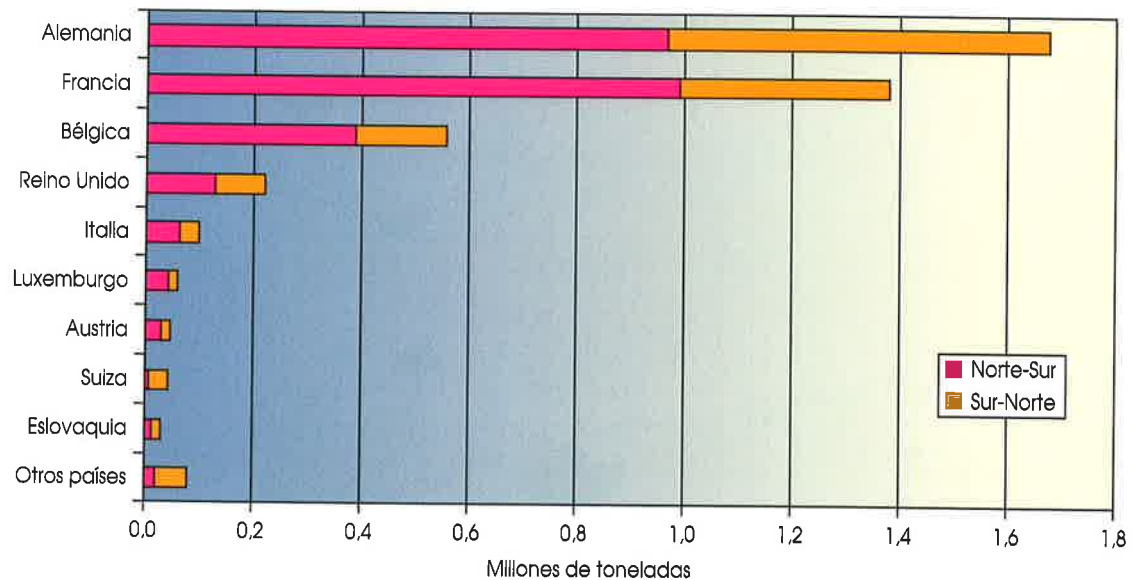
El Gráfico 24 muestra la distribución por origen o destino y sentido de la circulación de las mercancías transportadas por ferrocarril hacia/desde la Península Ibérica en el año 2004. Los principales países de origen/destino de las mercancías son:

- Alemania: 40%.
- Francia: 33%.
- Bélgica: 13%.
- Reino Unido: 5%.

Los tipos de mercancías que se transportaron por ferrocarril en 2004 fueron los siguientes:

- Vehículos y productos manufacturados: 71%.
- Productos metalúrgicos: 20%.
- Productos agrícolas: 5%.

**GRÁFICO 24. DISTRIBUCIÓN POR ORIGEN O DESTINO Y SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN DE LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS POR FERROCARRIL HACIA/DESDE LA PENÍNSULA IBÉRICA (AÑO 2004)**



Fuente: SNCF.

Estos datos se exponen de modo gráfico en los siguientes mapas:

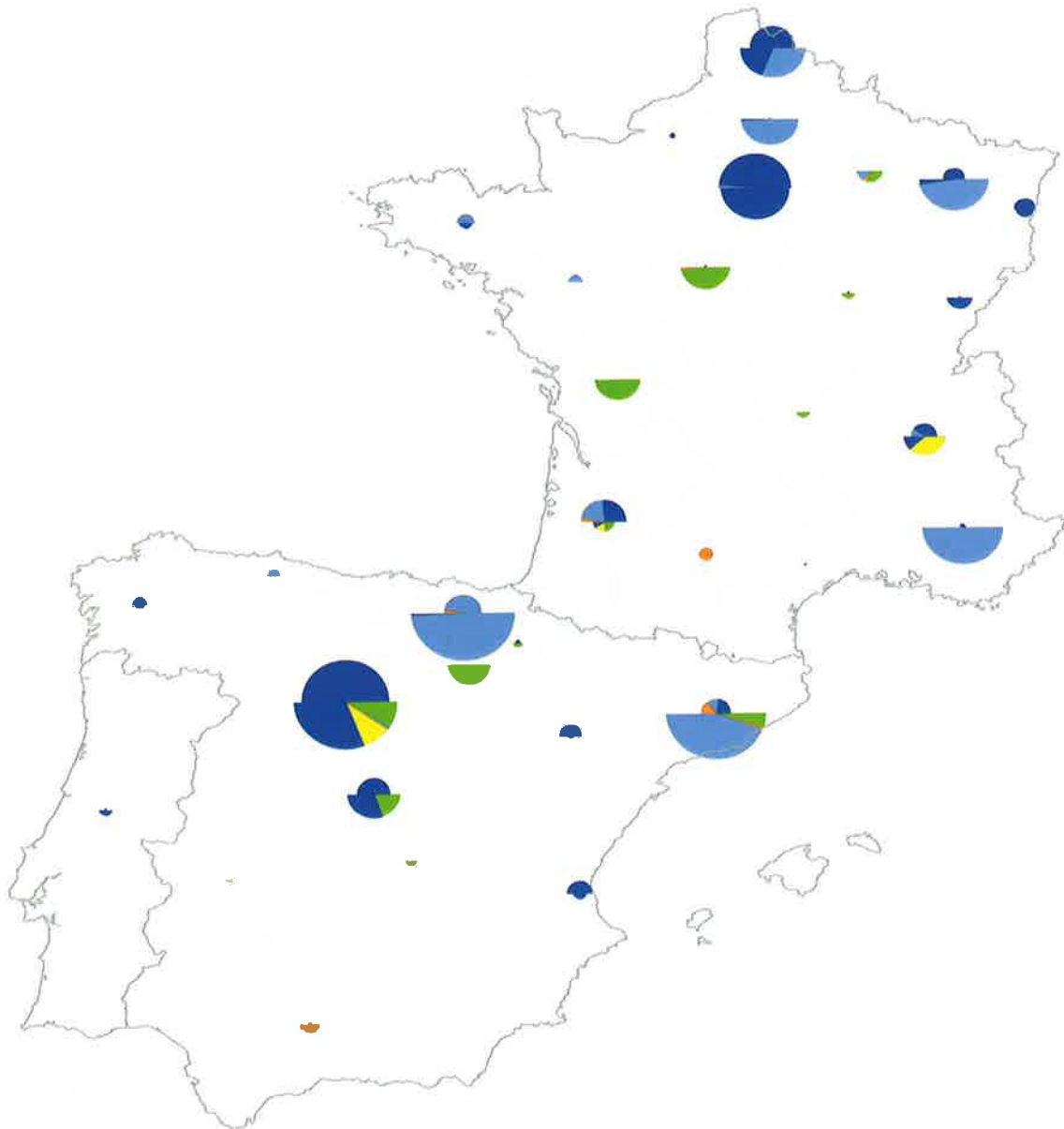
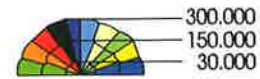
- Mapa 26: Transporte por ferrocarril entre la Península Ibérica y Francia.
- Mapa 27: Transporte por ferrocarril entre la Península Ibérica y el resto de Europa, excepto Francia.



MAPA 26. TRANSPORTE POR FERROCARRIL ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA (AÑO 2004)

**INTERCAMBIOS: De la Península Ibérica a Francia: Hemiciclos superiores**  
**INTERCAMBIOS: De Francia a la Península Ibérica: Hemiciclos inferiores**

- Productos agrícolas
- Alimentos
- Combustibles sólidos y minerales
- Productos petrolíferos
- Minerales y chatarra para metalurgia
- Productos siderúrgicos
- Materiales de construcción
- Abonos
- Productos químicos
- Vehículos y productos manufacturados



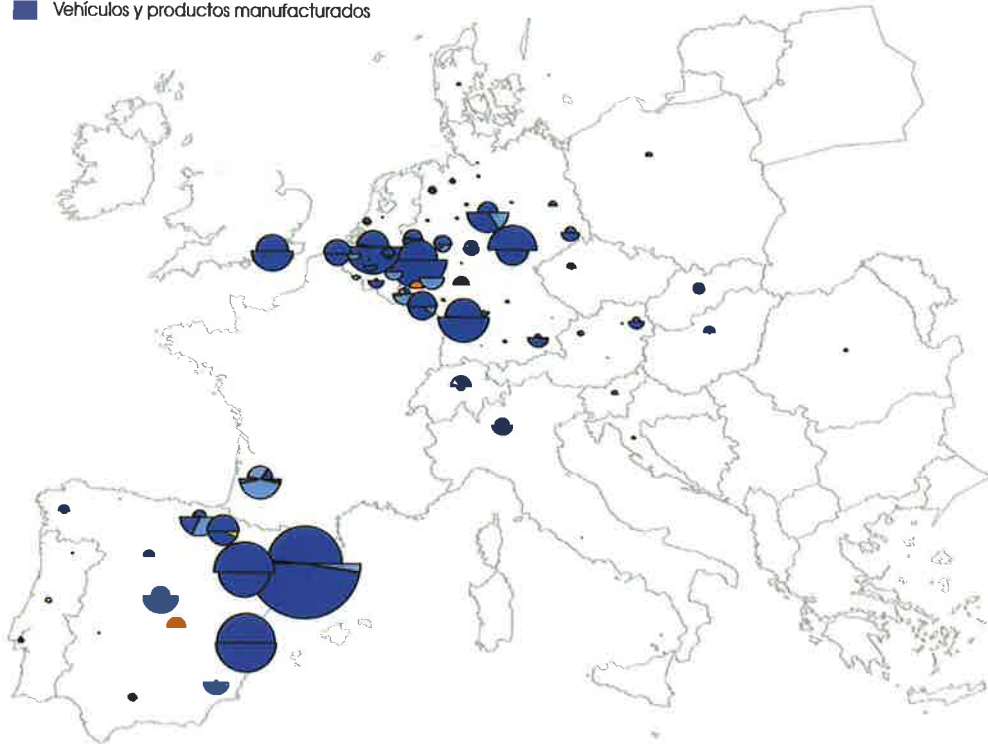
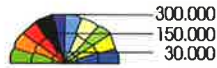
Fuente: Francia: SNCF.



MAPA 27. TRANSPORTE POR FERROCARRIL ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA, EXCEPTO FRANCIA (AÑO 2004)

**INTERCAMBIOS: Península Ibérica hacia Europa (excepto Francia): Hemicyclos superiores**  
**INTERCAMBIOS: Desde Europa (excepto Francia) hacia la Península Ibérica: Hemicyclos inferiores**

- Productos agrícolas
- Alimentos
- Combustibles sólidos y minerales
- Productos petrolíferos
- Minerales y chatarra para metalurgia
- Productos siderúrgicos
- Materiales de construcción
- Abonos
- Productos químicos
- Vehículos y productos manufacturados



Fuente: SNCF.

### 5.3. TRÁFICO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

En el transporte de mercancías por vía marítima, los datos de transportes facilitados por Puertos del Estado de España y Puertos de Portugal (organismos gestores de las infraestructuras portuarias en España y Portugal) difieren sensiblemente, por las razones ya señaladas en el caso del transporte por carretera, de los datos obtenidos de las estadísticas comunitarias y nacionales de comercio exterior. De una forma sistemática, los datos portuarios de intercambio de mercancías son superiores a los del comercio exterior.

Esta diferencia se debe principalmente, como ya se señaló para los otros modos de transporte, a que las fuentes de datos utilizadas miden unidades diferentes: los puertos reflejan la carga total (incluyendo en este concepto el peso de los embalajes de las mercancías, remolques, vehículos, contenedores, etc., que, en ocasiones, puede ser muy importante). Esta carga total se denomina comúnmente «toneladas brutas»<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Las evaluaciones llevadas a cabo en España por Puertos del Estado indican que dentro de este conjunto las taras antes citadas representan aproximadamente el 13% del total de las toneladas brutas.

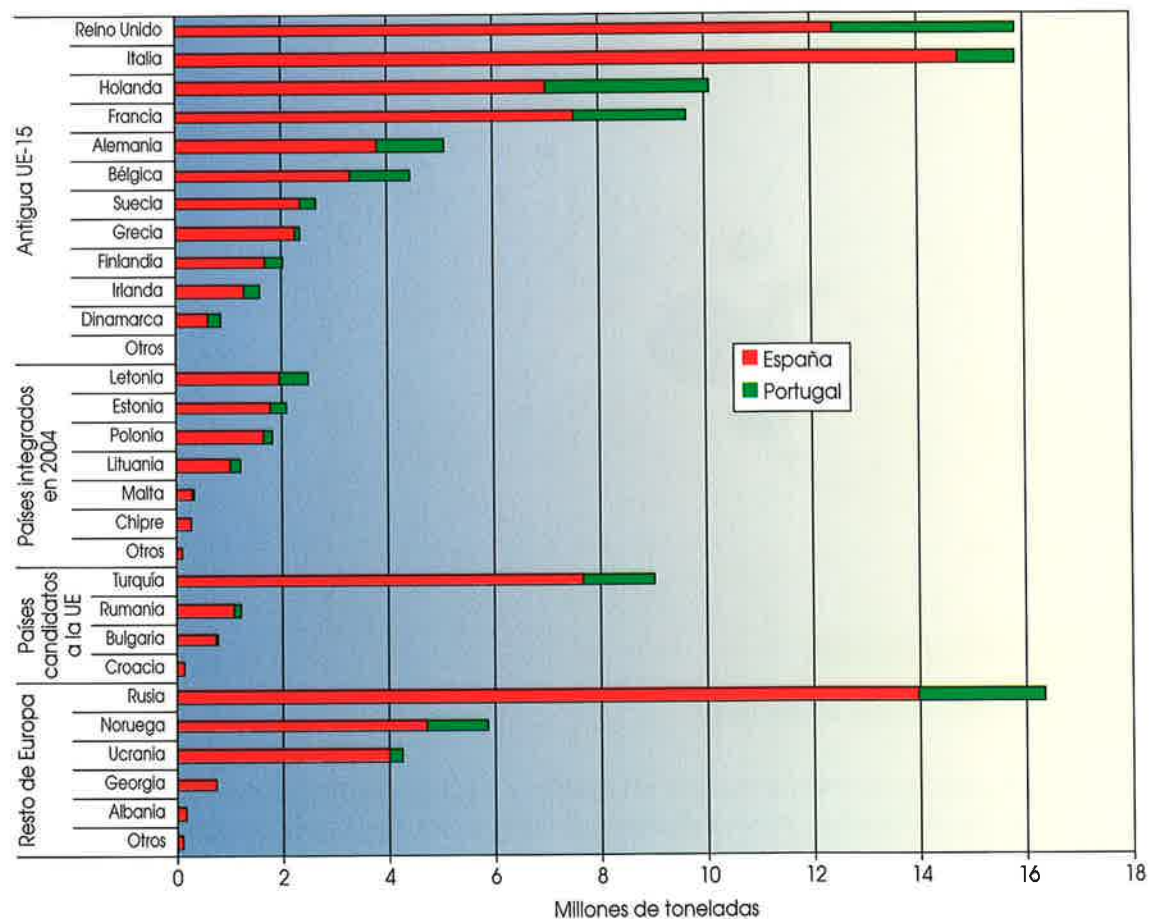


España cuenta entre sus puertos con tres puertos peninsulares que se encuentran entre los once primeros de la UE en lo que se refiere al tráfico de contenedores (Algeciras, Valencia y Barcelona, teniendo en 2004 el primero un tráfico de casi 3 millones de TEUs, equivalentes a 150.000 camiones anuales, el segundo 2,1 M y el tercero 1,9).

Atendiendo al total de mercancías cargadas y descargadas, el puerto de Algeciras ocupa el séptimo lugar en la lista comunitaria de puertos marítimos y los de Valencia, Barcelona, Tarragona y Bilbao, los lugares vigésimo segundo, vigésimo tercero, trigésimo y trigésimo primero respectivamente<sup>12</sup>.

El Gráfico 25 muestra la distribución por países de origen o destino del tráfico de mercancías por vía marítima desde la Península Ibérica.

**GRÁFICO 25. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA CON ORIGEN O DESTINO EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA (AÑO 2004)**



Fuentes: España: M. de Fomento, Puertos del Estado; Portugal: Gabinete de Estudos e Planeamento, Ministerio das Obras Públicas, Transportes e Habitação (para los puertos de Figueira da Foz, Faro y Portimao, datos de 2003)

En el año 2004, los intercambios de mercancías entre Europa y la Península Ibérica se aproximaron a los 117 Mt, de los cuales casi 79 con la Unión Europea. Esta distribución se muestra en la Tabla 19.

<sup>12</sup> EUROSTAT, *The EU in figures 2005*.





**TABLA 19. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA EN MILLONES DE TONELADAS (AÑO 2004)**

	España	Portugal	Total
Antigua UE-15	56,78	13,52	70,29
Países ingresados en la UE en 2004	6,98	1,21	8,19
Países candidatos al ingreso en la UE	9,57	1,51	11,07
Resto de Europa	23,52	3,82	27,34
<b>Total</b>	<b>96,84</b>	<b>20,05</b>	<b>116,89</b>

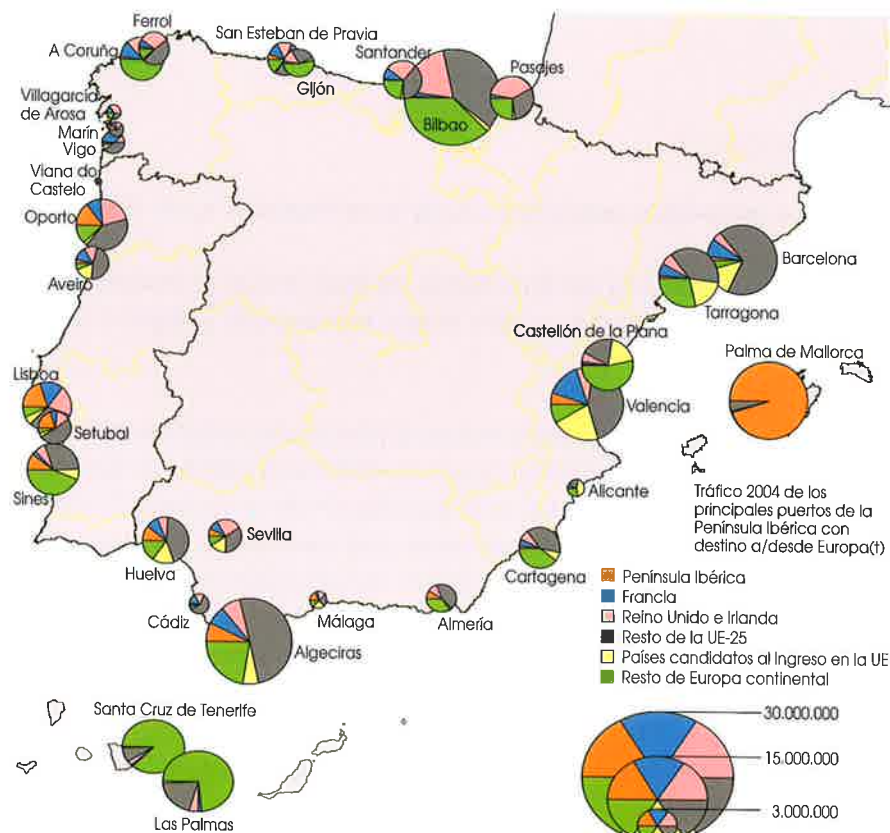
Resto de Europa: Suiza, Noruega, Bosnia-Herzegovina, Serbia y Montenegro, Macedonia, Albania, Bielorrusia, Ucrania, Moldavia y Rusia.

En términos porcentuales, España representa el 83% y Portugal el 17% del total del tráfico marítimo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa. La distribución del tráfico es la siguiente:

- Antigua UE-15: 60%.
- Países ingresados en la UE en el año 2004: 7%.
- Países candidatos al ingreso en la UE: 9%.
- Resto de Europa: 23%.

En el Mapa 28 se muestra la distribución del tráfico en los puertos de la Península Ibérica en el año 2004.

**MAPA 28. TRÁFICO DE LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON EL RESTO DE EUROPA EN 2004**

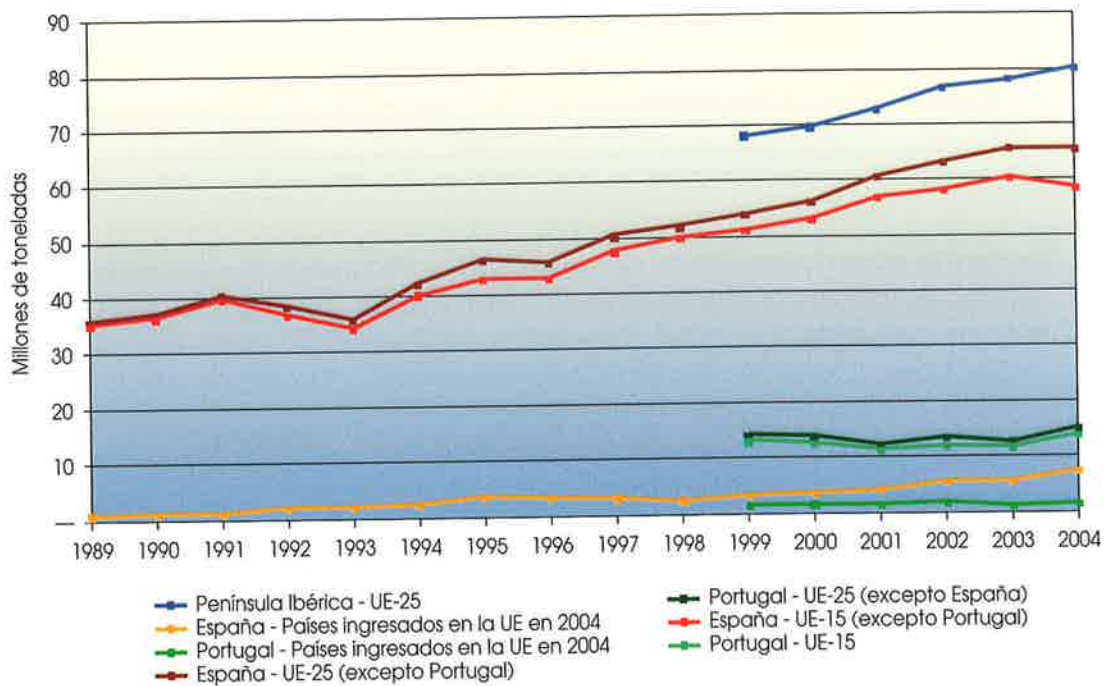


Fuentes: España: Ministerio de Fomento, Puertos del Estado; Portugal: Gabinete de Estudos e Planeamiento, Ministerio das Obras Públicas, Transportes e Habitação.



El Gráfico 26 muestra la evolución del tráfico de mercancías por vía marítima entre los puertos peninsulares y los de la UE-25 entre 1989 y 2004.

**GRÁFICO 26. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA UE-25 ENTRE 1989 Y 2004**



Fuentes: España: Ministerio de Fomento, Puertos del Estado; Portugal: Gabinete de Estudos e Planeamento, Ministerio das Obras Públicas, Transportes e Habitação

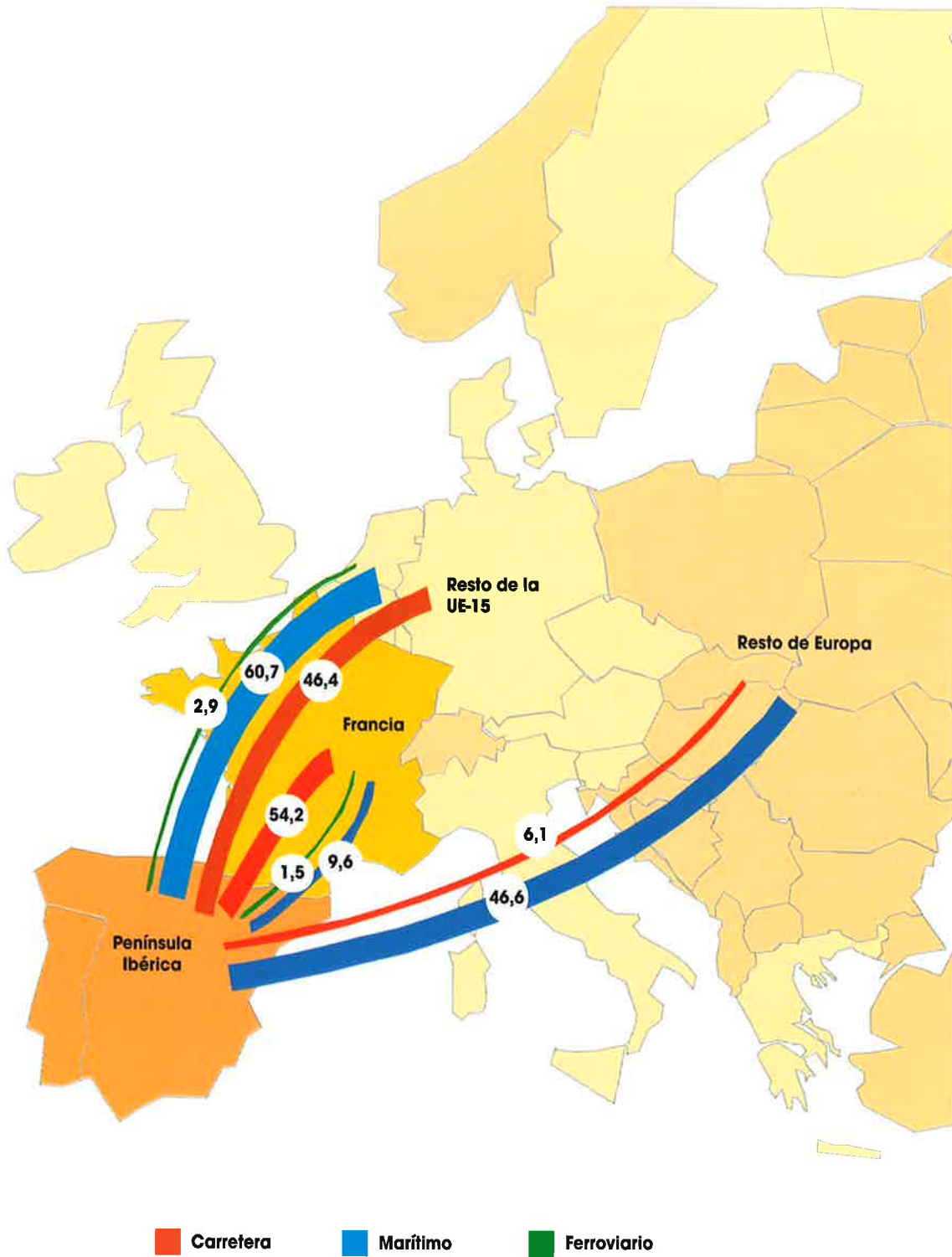
#### 5.4. RESUMEN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN EL AÑO 2004

Como resumen del conjunto del intercambio de mercancías, se muestra en la Tabla 20 y el Mapa 29 un compendio de datos según modo de transporte y origen o destino de las mercancías:

- El transporte por carretera incluye el tráfico intermodal ferrocarril-carretera. Se han elegido los valores estimados por las estaciones HESTIA. La distribución origen/destino se basa en los resultados de la explotación de la encuesta TRANSIT de 2004. Este reparto se ha aplicado igualmente a las mercancías que han atravesado la frontera por las carreteras RN-10 y RD 912 en Hendaye-Irún que no se han sido objeto de la citada encuesta.
- El tráfico ferroviario incluye exclusivamente las mercancías transportadas por este medio (ferrocarril-ferrocarril).
- En lo que se refiere a la vía marítima, para los puertos portugueses de Figueira da Foz, Faro y Portimao, en ausencia de datos del año 2004, se han considerado los valores del año 2003.



MAPA 29. DISTRIBUCIÓN DEL FLUJO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN EL AÑO 2004

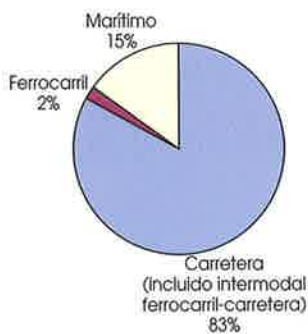




**TABLA 20. RESUMEN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN EL AÑO 2004 (Mt)**

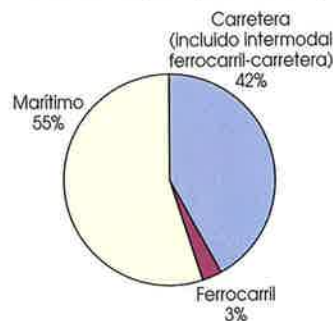
Modo de transporte	Francia	Resto de la antigua UE-15 (excepto Francia)	Países ingresados en la UE en 2004	Resto de Europa	Total
Gráfico	A	B			C
Carretera (incluido intermodal ferrocarril-carretera)	54,2	46,4	3,8	2,2	106,7
Ferrocarril	1,5	2,9	0,1	0,1	4,6
Marítimo	9,6	60,7	8,2	38,4	116,9
<b>Total</b>	<b>65,4</b>	<b>110,0</b>	<b>12,1</b>	<b>40,7</b>	<b>228,2</b>

A. Península Ibérica-Francia



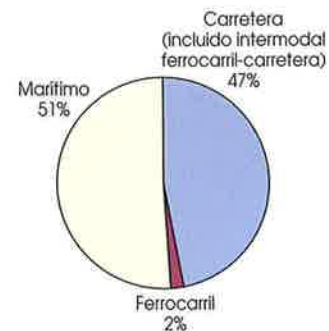
Total: 65,4 millones de toneladas

B. Península Ibérica-Resto de la UE-15 (excepto Francia)



Total: 110,0 millones de toneladas

C. Total



Total: 228,2 millones de toneladas

Resto de Europa: Suiza, Noruega, Bosnia-Herzegovina, Serbia y Montenegro, Macedonia, Albania, Bielorrusia, Ucrania, Moldavia, Croacia, Bulgaria, Rumanía, Turquía y Rusia.

Fuentes: Carreteras: conteos franceses; Ferrocarril: SNCF; Marítimo: Ministerio de Fomento, Puertos del Estado, Portugal: Gabinete de Estudos e Planeamento, Ministerio das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

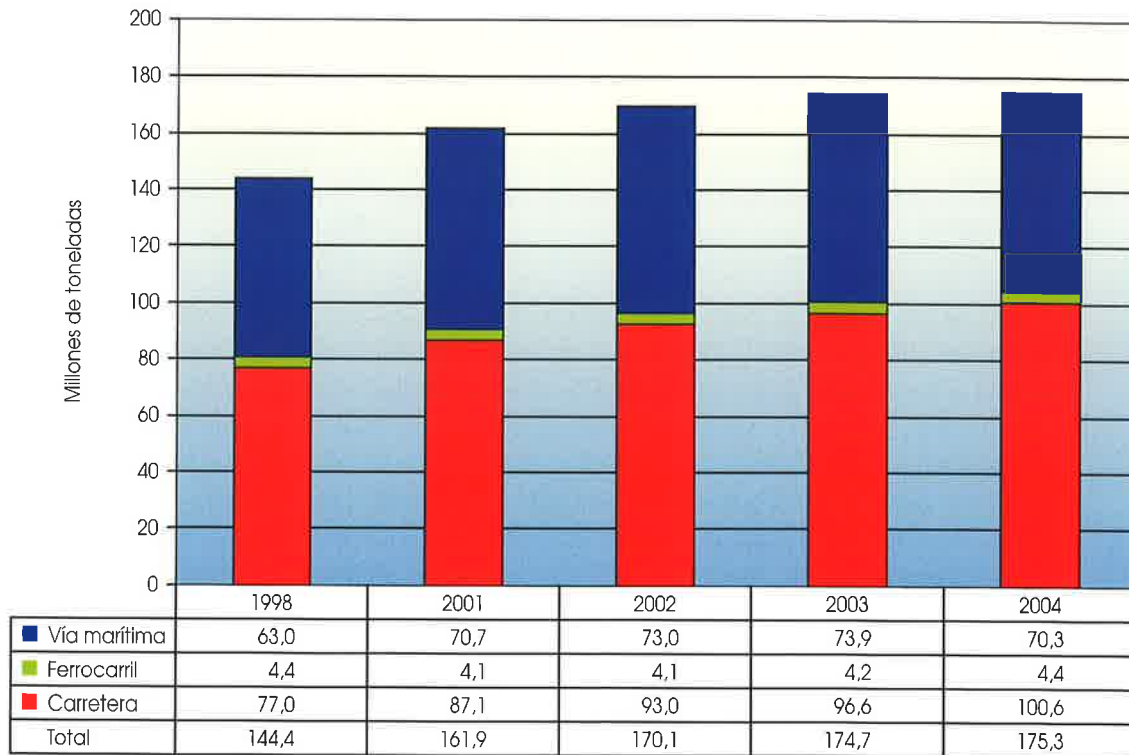
## 5.5. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE 1998 Y 2004

En este punto se resumen los datos de flujos de mercancías que figuran en los documentos siguientes:

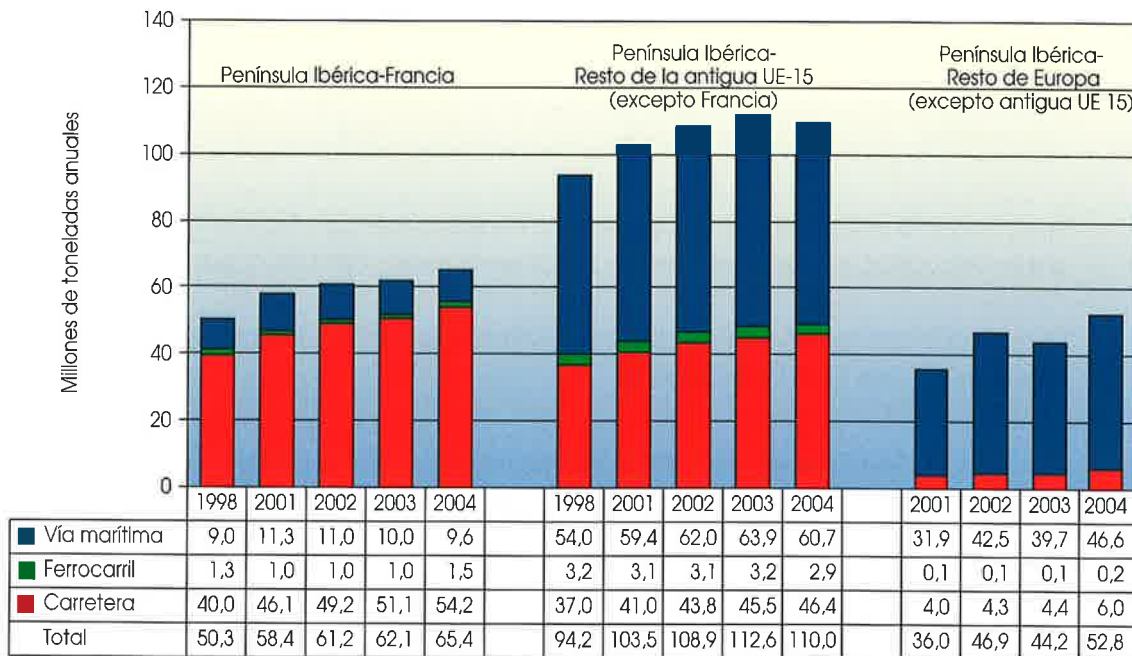
- Para el año 1998: El documento nº 2 del *Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées* (diciembre 2000).
- Para el año 2001: *Bilan 2001* del *Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées* (avril 2003).
- Para el año 2002: El documento nº 3 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (diciembre 2003).
- Para el año 2003: El suplemento al documento nº 3, «Principales cifras actualizadas para el año 2003» (noviembre 2004).
- Para el año 2004: El presente documento.



**GRÁFICO 27. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA ANTIGUA UE-15**



**GRÁFICO 28. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS. INTERCAMBIOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON FRANCIA Y EL RESTO DE EUROPA**



El flujo total de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE-15 ha evolucionado del siguiente modo:



**TABLA 21. EVOLUCIÓN DEL FLUJO TOTAL DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA ANTIGUA UE-15**

	Evolución 1998/2004		En un año (2004/2003)
	Total	Media anual	
Total	21%	3,3%	0,3%
Carretera	31%	4,6%	4,1%
Ferrocarril	0%	0,0%	4,8%
Vía marítima	12%	1,8%	-4,9%

En su conjunto el flujo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE-15 ha crecido un 21% entre 1998 y 2004, lo que representa un crecimiento medio del 3,3 % anual, aunque el incremento entre 2003 y 2004 ha sido de tan solo el 0,3%. El flujo de mercancías por carretera ha continuado creciendo: entre los años 1998 y 2004 el incremento medio anual ha sido del 4,6%, y del 4,1% entre 2003 y 2004, a costa de la vía marítima que disminuye un 4,9% en este último período. En lo que se refiere al tráfico ferroviario, éste ha vuelto a alcanzar en el año 2004 su nivel de 1998. En reparto modal, en 6 años, el transporte por carretera se ha incrementado en un 4%, y en este mismo porcentaje ha disminuido el transporte marítimo, mientras que el ferroviario se ha mantenido.

La evolución del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y Francia ha sido la siguiente:

**TABLA 22. EVOLUCIÓN DEL FLUJO TOTAL DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA**

	Evolución 1998/2004		En un año (2004/2003)
	Total	Media anual	
Total	30%	4,5%	5,2%
Carretera	36%	5,2%	6,1%
Ferrocarril	20%	3,1%	50,0%
Vía marítima	7%	1,1%	-3,9%

En su conjunto el flujo de mercancías entre la Península Ibérica y Francia ha crecido un 30% entre 1998 y 2004, lo que representa un crecimiento medio del 4,5% anual.

La evolución del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE-15 (excepto Francia) ha sido la siguiente:

**TABLA 23. EVOLUCIÓN DEL FLUJO TOTAL DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15 (EXCEPTO FRANCIA)**

	Evolución 1998/2004		En un año (2004/2003)
	Total	Media anual	
Total	17%	2,6%	-2,3%
Carretera	25%	3,8%	2,0%
Ferrocarril	-8%	-1,4%	-9,4%
Vía marítima	12%	2,0%	-5,0%



En su conjunto el flujo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE-15 (excepto Francia) ha crecido un 17% entre 1998 y 2004, lo que representa un crecimiento medio del 2,6 % anual, aunque entre 2003 y 2004 se ha registrado una disminución del 2,3%. El flujo de mercancías por carretera ha continuado creciendo: entre los años 1998 y 2004 el incremento medio anual ha sido del 3,8% y sólo de un 2% entre 2003 y 2004, porcentajes claramente inferiores a los que se registran entre la Península Ibérica y Francia. El uso de la vía marítima disminuye un 5% entre 2003 y 2004.

La evolución del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa, excluida la antigua UE-15, ha sido la siguiente:

**TABLA 24. EVOLUCIÓN DEL FLUJO TOTAL DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA (EXCLUIDA LA ANTIGUA UE-15)**

	Evolución 2001/2004		En un año (2004/2003)
	Total	Media anual	
Total	47%	13,6%	19,6%
Carretera	50%	14,5%	36,4%
Ferrocarril	100%	26,0%	100,0%
Vía marítima	46%	13,5%	17,5%

El flujo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa, excluida la UE-15, registra un fuerte dinamismo que afecta incluso al uso del transporte por carretera, a pesar de las largas distancias.



## 6. CONCLUSIONES

Esta cuarta publicación del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (OTP) ha sido llevada a cabo por la estructura de coordinación técnica de los Ministerios español y francés responsables de los transportes, y tiene como objetivo reunir, homogeneizar y actualizar el conjunto de informaciones y datos estadísticos que caracterizan los flujos de viajeros y mercancías que atraviesan la cordillera pirenaica, por todos los modos de transporte.

Este documento se caracteriza por la ampliación del perímetro de observación a toda Europa a fin de incluir la ampliación de la Unión Europea en 2004 así como las perspectivas de nuevas ampliaciones. En concreto, tanto los flujos de viajeros en avión como los de mercancías por vía marítima incluyen los intercambios entre la Península Ibérica y la totalidad de Europa.

El conjunto de estos datos permite disponer de una visión retrospectiva de la evolución de los intercambios y de los flujos por modos de transporte y la capacidad de las redes de infraestructuras en el año 2004.

Los resultados completos de la encuesta Transit, sobre tráfico de mercancías por carretera, realizada en 2004-2005 y llevada a cabo conjuntamente por Francia y España, no han estado disponibles para incluir un análisis completo de los mismos en el presente documento, por lo que su explotación será objeto de una publicación especial del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos, que detallará la evolución de la estructura de los intercambios por carretera en términos de origen/destino y de tipología de las mercancías transportadas.

El presente documento nº 4 incluye la evolución de los flujos de viajeros y mercancías entre los años 1998 y 2004.

En su conjunto, los intercambios de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE-15 se estabilizaron en el año 2004 (aumentaban aproximadamente un 3,9% anual desde 1998). Los intercambios con Francia aumentan en el año 2004 un 5,2% respecto a 2003 mientras que los que se llevaron a cabo con el resto de los países de la antigua UE-15 disminuyen 2,3% en el mismo período. Los intercambios con el resto de los países europeos aumentan un 13,6 % anual medio desde el año 2001.

En seis años (1998-2004) el número de camiones que atravesaron los Pirineos ha aumentado un 37% mientras que las mercancías transportadas por ellos aumentaron un 38% (en media anual un 5,6%), aunque se observa que el crecimiento anual es menor que antes.

Durante el mismo período el volumen de mercancías transportadas por vía marítima ha aumentado un 23% mientras que el tráfico ferroviario se ha mantenido estable con una ligera tendencia a la baja.

Entre la Península Ibérica y los países que componían la antigua UE-15 (incluida Francia) el tráfico por carretera ha aumentado un 4% a costa del marítimo. El OTP ha constatado que el tráfico de camiones en el año 2005 no ha crecido con respecto al de 2004, circunstancia que no se presentaba desde el año 1992.





Estas conclusiones y las tendencias que de ellas se derivan incitan a profundizar en las posibilidades de desarrollar una oferta ferroviaria atractiva y significativa y en las condiciones que permitirían mantener e incluso acrecentar el papel del transporte marítimo en aquellas relaciones en que las circunstancias parecen favorables a su integración eficaz en las cadenas de transporte. Esta reflexión no puede olvidar la situación periférica de la Península Ibérica en relación a los centros de producción de la Unión Europea y la necesidad de disponer de accesos eficaces tanto para los viajeros como para las mercancías.

La evolución del reparto modal de tráfico hacia los modos ferroviario y marítimo se inscribe como un objetivo en las orientaciones políticas de transporte recomendadas por la Unión Europea. Las actuaciones concretas del compromiso de ambos países para la realización de los proyectos prioritarios de las redes transeuropeas de transporte son los siguientes:

- Entrada en fase operacional de la vertiente mediterránea del proyecto prioritario nº 3 (eje ferroviario de alta velocidad del suroeste de Europa) con la puesta en servicio en el año 2009 del tramo Perpignan-Figueras.
- Constitución de la Agrupación Europea de Interés Económico «Sur Europa Atlántico», tramo Vitoria-Dax, para la definición y estudio de la sección internacional del mismo.
- Firma de una Declaración de intenciones sobre las «Autopistas del Mar» por los Ministros de los dos países.
- Finalmente, en el marco del proyecto nº 16, «Eje ferroviario de mercancías Sines/Algeciras-Madrid-París» y particularmente en la sección del nuevo enlace ferroviario transpirenaico de gran capacidad, el grupo ferroviario franco-español va a llevar a cabo un nuevo estudio de modelización de los tráficos transpirenaicos. Este estudio multimodal usará los datos recogidos por el OTP.







CENTRO  
DE PUBLICACIONES