

Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos

DOCUMENTO N° 5
DICIEMBRE 2008



Coordinación:

ESPAÑA

Ministerio de Fomento
Secretaría de Estado de Transportes
División de Prospectiva y Estudios del Transporte
Paseo de la Castellana, 67
28071 MADRID
Tel +34 915978748
Fax +34 915978749
stt@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: 161-08-123-4
Depósito Legal: M- -
Diseño y maquetación: Diseño Gráfico AM2000, S. L.
Imprime:

Impreso en papel con un 60% de fibras recicladas y 40% de fibras vírgenes FSC.



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	8
	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	20
	2.5. Las tasas de motorización	24
<u>3</u>	LAS INFRAESTRUCTURAS	26
	3.1. Carreteras	26
	3.2. Ferrocarriles	36
	3.3. Aeropuertos	45
	3.4. Puertos	47
<u>4</u>	TRÁFICO DE VIAJEROS	50
	4.1. Tráfico por carretera	50
	4.2. Tráfico ferroviario	62
	4.3. Tráfico aéreo	65
	4.4. Resumen del transporte de viajeros	68
	4.5. Evolución del transporte de viajeros entre 2001 y 2006	70
<u>5</u>	FLUJOS DE MERCANCÍAS	73
	5.1. Tráfico de mercancías por carretera	73
	5.2. Tráfico de mercancías por ferrocarril	78
	5.3. Tráfico marítimo de mercancías	84
	5.4. Resumen del transporte de mercancías	88
	5.5. Evolución del transporte de mercancías entre 2001 y 2006	90
<u>6</u>	CONCLUSIONES	93



1 PREÁMBULO

El presente informe es el documento nº 5 que publica el Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (OTP). El informe es fruto del trabajo conjunto de los Ministerios español y francés en materia de transportes, con el objetivo común de crear un instrumento permanente para la medida del volumen de los flujos de transporte existentes en la frontera conjunta de los Pirineos.

Como novedad, este documento se caracteriza por la ampliación del perímetro de observación de la Unión Europea en 2007, así como las perspectivas de nuevas ampliaciones con los nuevos países candidatos.

Para el año 2006 no se dispone de datos referentes al reparto de las mercancías transportadas según destino, tipo de mercancía y vía utilizada. Los últimos datos que se disponen de este reparto corresponden a la Encuesta TRANSIT 2004, realizada en 2004-2005. Se ha considerado que los porcentajes de reparto no han variado, y con esta hipótesis, y los datos relativos al tonelaje que circuló por los Pirineos en 2006 se ha calculado el reparto de mercancías.

El presente documento nº 5 incluye la evolución de los flujos de viajeros y mercancías entre los años 2001 y 2006.

Ce rapport est le cinquième document publié par l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (OTP). Il est le fruit de la collaboration entre les ministères espagnol et français chargés des transports, collaboration qui a pour objectif de créer un instrument permanent de mesure des flux de transport transpyrénéens.

Ce document se caractérise par deux nouveautés: l'extension du périmètre d'observation de l'Union Européenne en 2007 et la perspective d'autres élargissements par l'adhésion de nouveaux pays candidats.

Nous ne disposons pas pour 2006 des données concernant la répartition des marchandises transportées en fonction de leur type, de leur destination et de leur mode de transport. Les derniers chiffres auxquels nous avons eu accès sont ceux de l'enquête TRANSIT 2004, réalisée en 2004-2005. Nous avons considéré que la répartition n'avait pas changé et, en partant de cette hypothèse et du tonnage qui a franchi les Pyrénées en 2006, avons calculé la répartition des marchandises.

Ce rapport (Document nº 5) décrit également l'évolution des flux de voyageurs et de marchandises entre 2001 et 2006.



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

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

Durante las sucesivas cumbres bilaterales hispano-francesas se consensuaron posturas sobre la necesidad de poner en servicio dicho instrumento, siendo en 1998, en la cumbre celebrada en La Rochelle, cuando se alcanzó un acuerdo para la creación de un Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (OTP).

El OTP ha sido concebido como un grupo de trabajo conjunto, formado por personal de los ministerios responsables del transporte en ambos países. Sus objetivos se centran en la elaboración de una base de datos común sobre los flujos de transporte transfronterizo, tanto de viajeros como de mercancías, examinándose todos los modos de transporte. En sus 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.

Conscients de l'ampleur croissante des flux de trafic transfrontalier, de l'augmentation que ces flux ont connue par le passé et de leur évolution probable dans un avenir proche, les gouvernements espagnol et français ont décidé de créer un instrument binational chargé de les quantifier et de suivre leur évolution.

Après avoir discuté, au cours de plusieurs sommets bilatéraux, de la nécessité de disposer d'un tel instrument, la France et l'Espagne ont approuvé, en 1998 à l'occasion du sommet de La Rochelle, la création de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (OTP).

L'OTP a été conçu comme un groupe de travail commun formé par des membres du personnel des ministères chargés des transports dans chacun des deux pays. Ses objectifs sont axés sur l'élaboration d'une base de données commune sur les flux de transport transfrontalier de voyageurs et de marchandises, en prenant en compte tous les modes de transport. Au cours de ses sept années de fonctionnement, l'OTP a démontré être un instrument très utile à la réflexion conjointe des pouvoirs publics concernés et à l'analyse statistique du système de transport complexe qui assure les échanges entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe.



1.2. LOS OBJETIVOS DEL OTP

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

La estructura adoptada consta de los cuatro capítulos fundamentales siguientes:

- el cuadro socioeconómico
- las infraestructuras
- los flujos de viajeros
- los flujos de mercancías

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

El trabajo efectuado consiste en recoger, homogeneizar, armonizar y dar un formato intermodal al conjunto de las fuentes actualmente existentes, con el fin de aclarar las discrepancias entre las mismas en todo aquello que se refiere al tráfico en los Pirineos. Para ello, el OTP se constituye como un órgano abierto al exterior que busca el contacto con todas aquellas entidades que, desde un enfoque técnico, le ayuden a alcanzar sus objetivos. 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 comunidades autónomas limítrofes con los Pirineos, además de Andorra.

Los documentos editados por el Observatorio están en un proceso de mejora constante. En los sucesivos documentos los capítulos se van completando y dotando de mayor contenido, llevándose a cabo estudios complementarios para dotar de mayor precisión a aquellos elementos que la requieren.

L'analyse du trafic entre l'Espagne et la France offrant d'innombrables possibilités, un sommaire a été convenu dès la première publication de l'OTP afin de canaliser les travaux et d'atteindre ainsi progressivement les objectifs fixés par l'Observatoire.

La structure adoptée repose sur quatre chapitres fondamentaux:

- *Cadre socio-économique*
- *Infrastructures*
- *Flux de voyageurs*
- *Flux de marchandises*

Les informations figurant dans ces chapitres sont extraites des statistiques, bases de données et études disponibles dans les deux pays.

La tâche consiste à collecter, homogénéiser, harmoniser et conférer un format intermodal à l'ensemble des sources existantes afin d'aplanir leurs divergences pour tout ce qui a trait au trafic dans les Pyrénées. L'OTP doit donc être ouvert à l'extérieur et être en contact avec toutes les organisations susceptibles, d'un point de vue technique, de l'aider à atteindre ses objectifs. Il a ainsi noué des relations de coopération technique, notamment avec la Communauté de travail des Pyrénées (CTP), qui regroupe toutes les régions et communautés autonomes limitrophes des Pyrénées, et la principauté d'Andorre.



Les documents publiés par l'Observatoire font l'objet d'un processus d'amélioration constante. Les chapitres sont complétés et étoffés au fil des numéros, et les points qui le requièrent sont approfondis grâce à des études complémentaires.

1.3. EL CUADRO SOCIOECONÓMICO

El contexto socioeconómico responde a un ámbito que sobrepasa ampliamente no sólo al regional de las comunidades fronterizas de ambos países, sino también incluso al contexto europeo que ha sufrido cambios sensibles desde la creación del OTP con su amplia apertura al este. Por consiguiente, el enfoque de este capítulo deberá orientarse primero a la dimensión europea, para descender a la dimensión estatal y llegar, finalmente, al detalle de la dimensión regional.

Los datos 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 en su triple vertiente europea, estatal 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 oficial ya aprobada.

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

La principal preocupación del Observatorio continúa centrada en los flujos de mercancías; sin embargo, 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 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 su origen/destino, durante los diez últimos años, permite 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

Este capítulo, de forma análoga al capítulo anterior sobre flujo de viajeros, refleja los principales flujos de mercancías definiendo origen/destino, modo de transporte, punto de entrada y tipo de mercancías según la clasificación NST:

- NST 0: Productos agrícolas y animales vivos
- NST 1: Productos alimenticios y forrajes
- NST 2: Combustibles minerales sólidos
- NST 3: Productos petrolíferos
- NST 4: Minerales y residuos para refundición
- NST 5: Productos metalúrgicos
- NST 6: Minerales brutos o manufacturados y materiales de construcción
- NST 7: Abonos
- NST 8: Productos químicos
- NST 9: Máquinas, vehículos, objetos manufacturados y transacciones especiales

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 su origen/destino, 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.

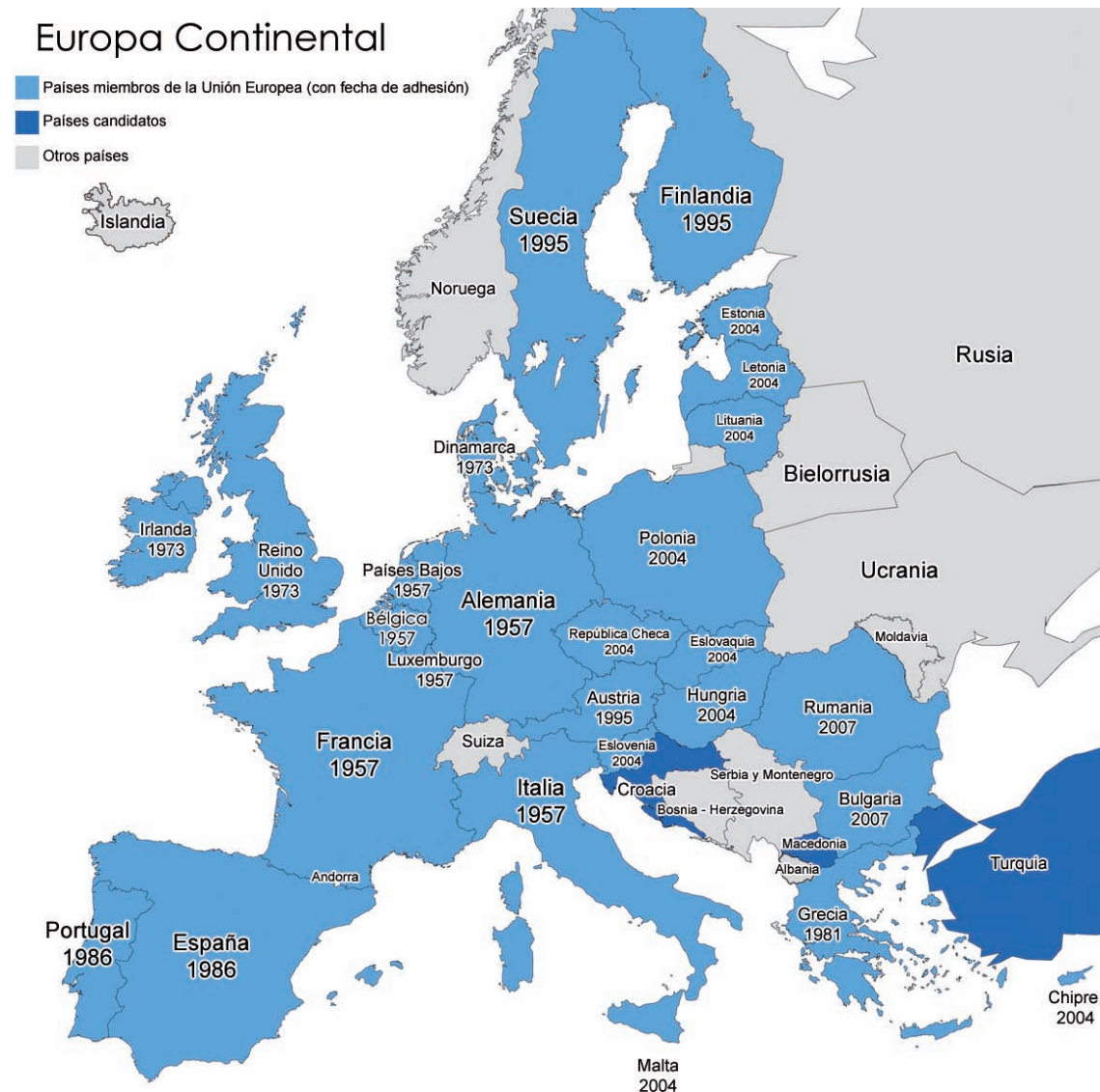


2. EL CUADRO SOCIOECONÓMICO

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 01-01-2008)





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 Económica Europea (CEE); referéndum negativo en Noruega.
- 1979: Creación del Sistema Monetario Europeo (SME), en sustitución de la «serpiente» monetaria, y del Ecu.
- 1981: Entrada de Grecia en la CEE.
- 1986: Entrada de España y Portugal en la CEE.
- 1989: Caída del muro de Berlín.
- 1990: Firma del Acuerdo Schengen.
- 1991: Acuerdo sobre la constitución del Espacio Económico Europeo (EEE). Reunificación alemana e integración en la CEE de la antigua República Democrática Alemana (RDA).
- 1992: Firma del Tratado de la Unión Europea en Maastricht. Firma del acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo en Oporto.
- 1993: 1 de enero: aplicación del Mercado Único.
1 de noviembre: entrada en vigor del Tratado de Maastricht.
- 1995: Entrada de Austria, Finlandia y Suecia en la Unión Europea. Entrada en vigor de la Convención de Schengen. Adopción de la denominación «Euro» para la moneda única europea. Adopción del escenario de paso al Euro.
- 1997: Consejo Europeo de Ámsterdam consagrado a la reforma de las instituciones para adaptarlas al funcionamiento de una Unión Europea a más de 15 países.
- 2001: Tratado de Niza.



- 2002: Sustitución de las monedas nacionales por la moneda única europea, el Euro, en los países de la zona Euro (Alemania, Austria, Bélgica, España, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Irlanda, Luxemburgo, Países Bajos y Portugal).
- 2004: Entrada de 10 nuevos países (Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, República Checa, Eslovaquia, Hungría, Eslovenia, Chipre y Malta) en la Unión Europea que alcanza los 25 países miembros.
- 2005: Turquía, Croacia y la Antigua República Yugoslava de Macedonia son considerados como países candidatos a ingresar en la Unión Europea.
- 2007: Entrada de Bulgaria y Rumanía en la UE.
Entrada de Eslovenia en la zona Euro.
Se celebra la 11ª Cumbre entre la UE y Ucrania en Kiev.
Firma del Acuerdo de Estabilización y Asociación entre la UE y los países de Montenegro y de Serbia.
Se firma el Tratado de Lisboa por parte de todos los países pertenecientes a la UE y donde cada uno de ellos debe ratificar el tratado antes de finalizar el 2008 para que entre en vigor en 2009.
Ampliación del espacio Schengen a Estonia, la República Checa, Lituania, Hungría, Letonia, Malta, Polonia, Eslovaquia y Eslovenia.
- 2008: Entrada de Chipre y Malta en la zona Euro.

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



Fuente: Red Transeuropea de Transporte-RTE-T, ejes y proyectos prioritarios.



En el marco del Proyecto Prioritario nº 3, España y Francia firmaron un acuerdo internacional en octubre del 1995 para la construcción y explotación de la sección internacional de la línea ferroviaria de alta velocidad en la vertiente mediterránea. La concesión de la línea internacional Perpignan-Figueres de 44,4 km (24,6 km en Francia y 19,8 km en España) 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 longitud total del túnel es de 8,35 km (7,3 km en Francia y 1 km en España). Los trabajos de perforación acabaron en noviembre de 2007.

También dentro del Proyecto nº 3 (vertiente mediterránea), se publicó la Declaración de Utilidad Pública de la sección Nîmes-Montpellier (80 km) el 16 de mayo de 2005 y se iniciaron los estudios preparatorios del tramo Montpellier-Perpignan para la presentación ante la Comisión Nacional del Debate Público francesa en 2008. Está prevista su puesta en marcha en 2012.

El día 11 de octubre de 2003 comenzó la explotación de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa (con 804 km de longitud hasta Figueres) con la puesta en servicio del tramo Madrid-Lleida. La conexión ferroviaria con Barcelona entró en servicio el 20 de febrero de 2008. La llegada a la frontera se prevé en 2012.

En la vertiente atlántica del Proyecto nº 3, la Comisión Nacional del Debate Público francesa decidió el 4 de enero de 2006 comenzar los estudios sobre la realización de una línea de alta velocidad entre Bordeaux y la frontera española.

El primer tramo de dicha línea de alta velocidad, entre Madrid y Valladolid y con una longitud de 179,5 km, entró en servicio el pasado 22 de diciembre de 2007.

En Abril de 2006 se firmó 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. Esta nueva red ferroviaria de alta velocidad conectará el País Vasco con Europa y el resto de la Península.

Por otra parte, el 7 de septiembre de 2006 comenzó en Francia un Debate Público sobre el Proyecto ferroviario Bordeaux-España (Prolongación de la línea de Alta Velocidad Sud-Europe Atlantique entre Bordeaux y la frontera española), presentado en septiembre de 2005 por RFF (Réseau Ferré de France, el equivalente del ADIF en España) a la Comisión Nacional del Debate Público, Autoridad Administrativa Independiente del Estado Francés.



2.2. LA EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN

La Tabla 1 recoge las principales características poblacionales de España, Portugal y Francia referentes al año 2006.

TABLA 1. DESARROLLO DEMOGRÁFICO DE ESPAÑA, FRANCIA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2006

	Superficie (km ²)	Población (habitantes)	Población (15-65 años) (%)	Crecimiento anual de la población (%) 2005-2006	Densidad de población (habitantes/km ²)	% población europea
España	505.992	44.708.964	68,8	1,36	88,36	9,64
Francia ¹	548.633	61.167.161	62,2	0,56	111,49	13,19
Portugal	91.905	10.569.592	67,3	0,38	115,01	2,28
UE-25	4.283.017	463.646.244	67,2	0,44	108,25	100,00

¹ Francia Metropolitana (no incluye los departamentos de Ultramar, en los que hay 1.831.951 habitantes). Siempre que se hable de Francia se estará haciendo referencia a la Francia Metropolitana.

Fuente: Población: España INE, Francia INSEE, Portugal y UE-25: EUROSTAT. Superficie: EUROSTAT.

	Población (habitantes)	Superficie (km ²)	Densidad de población (habitantes/km ²)
País Vasco	2.133.684	7.235	294,91
Comunidad Foral de Navarra	601.874	10.391	57,92
Aragón	1.277.471	47.721	26,77
Cataluña	7.134.697	32.114	222,17
Regiones fronterizas españolas	11.147.726	97.461	114,38
Aquitaine	3.098.819	41.308	75,02
Midi-Pyrénées	2.755.383	45.348	60,76
Languedoc-Roussillon	2.519.707	27.376	92,04
Regiones fronterizas francesas	8.373.909	114.032	73,43

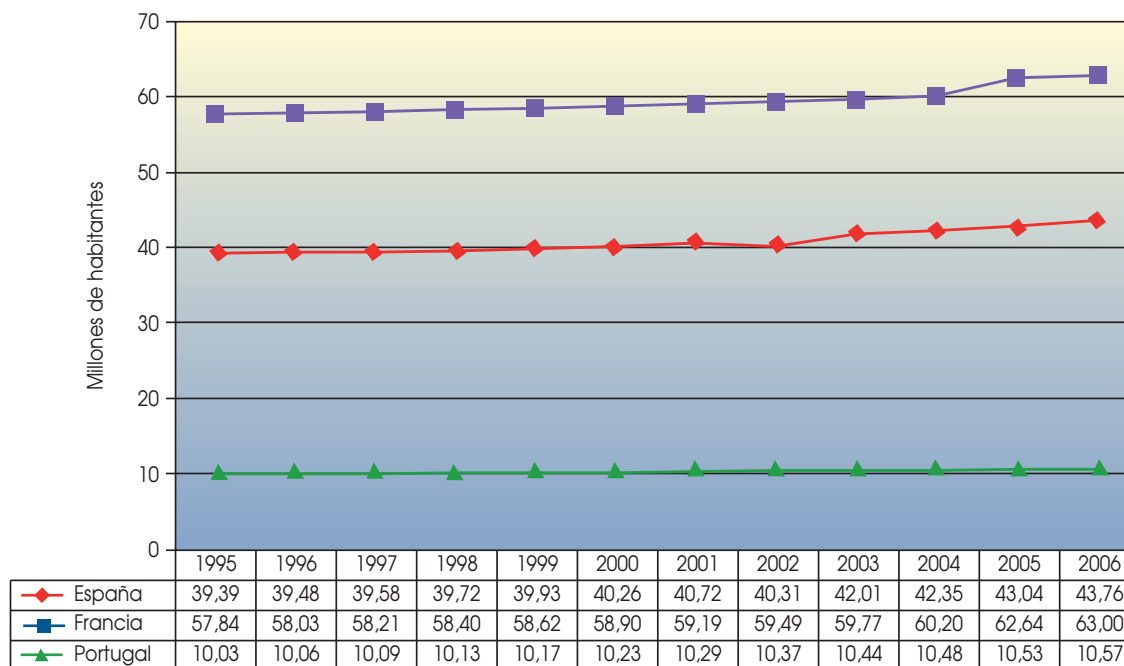
Fuente Población: España INE, Francia INSEE. Superficie: EUROSTAT.

La suma de población de España, Francia y Portugal representa un 25% de la población total de la Europa de los 25 (un 23% de la UE-27). Las densidades de población de Francia y Portugal son un poco superiores a la media europea, mientras que la de España está por debajo de esta media.

Las cuatro regiones fronterizas españolas superan, en 2006, los 11 millones de habitantes, es decir, más de un cuarto de la población total de España. Las tres francesas que limitan los Pirineos superan, en 2006, los 8 millones de habitantes, lo que representa casi el 14% de la población francesa.



GRÁFICO 1. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE ESPAÑA, FRANCIA Y PORTUGAL EN EL PERIODO 1995-2006

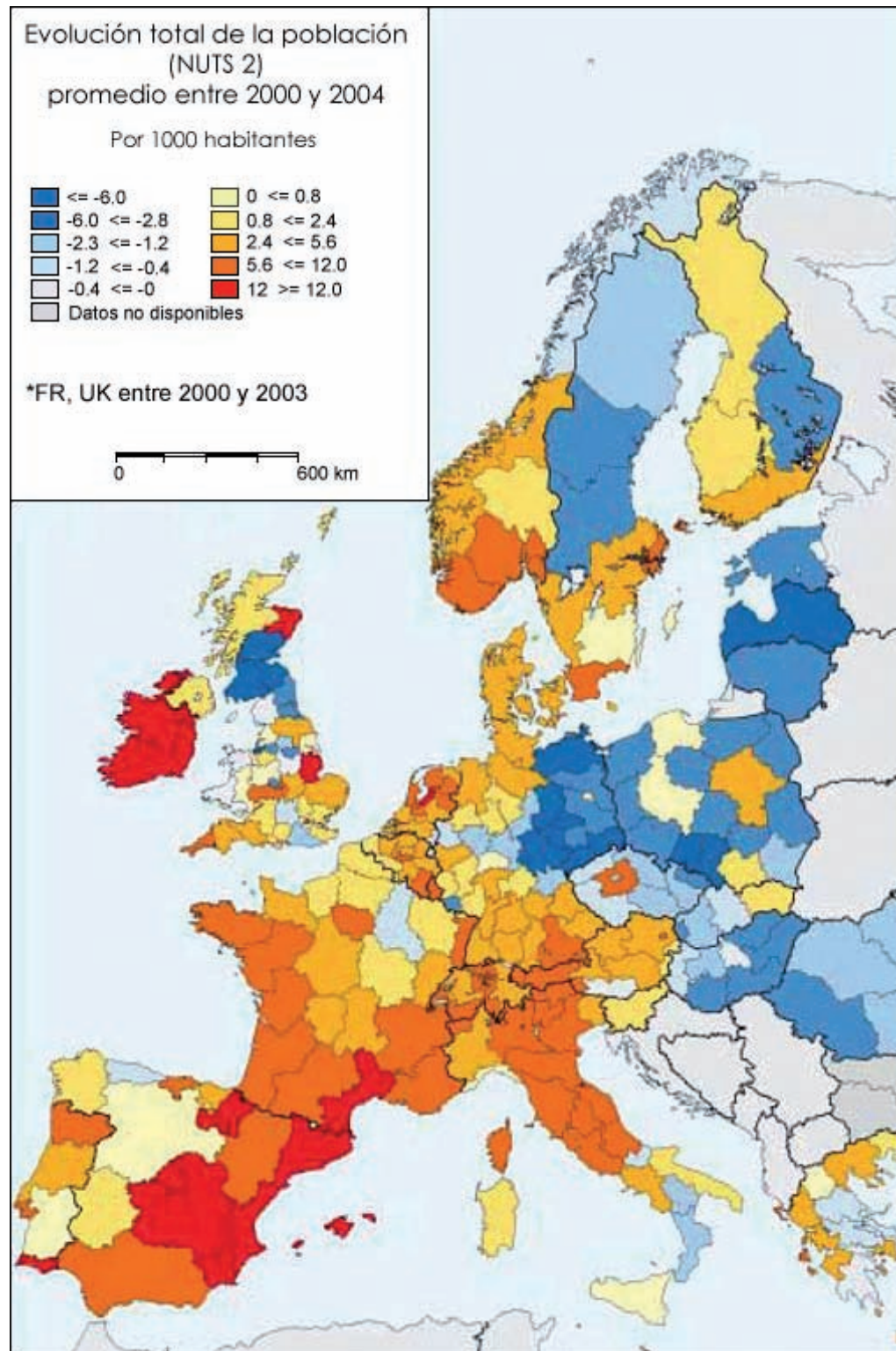


Fuente: EUROSTAT. Estadísticas de población.

La población de Portugal crece muy lentamente. La población de Francia y España lo hace con un ritmo un poco mayor, sobre todo, en el caso de España a partir del año 2002 y en el de Francia entre los años 2004 y 2005.



MAPA 3. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN EUROPA



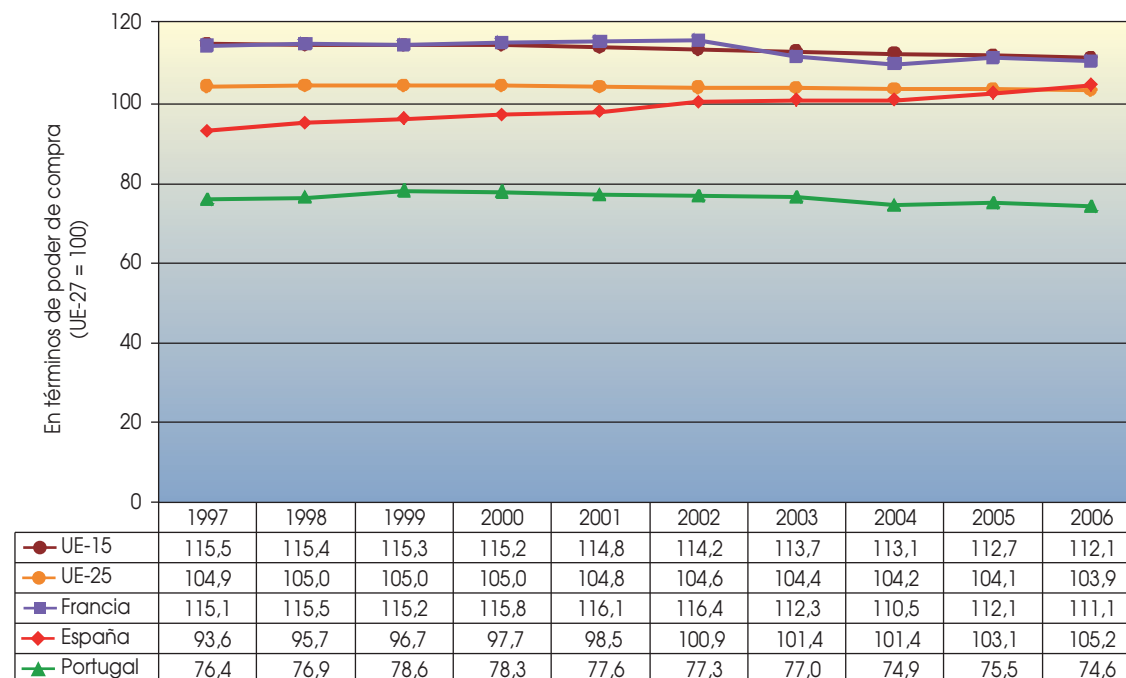
Fuente: EUROSTAT: Yearbook 2007.



2.3. DATOS ECONÓMICOS GENERALES

El Gráfico 2 muestra la evolución del PIB por habitante expresado en términos de poder de compra (UE-27 = 100).

GRÁFICO 2. EVOLUCION DEL PIB EN VALORES CONSTANTES (PERÍODO 1997-2006)



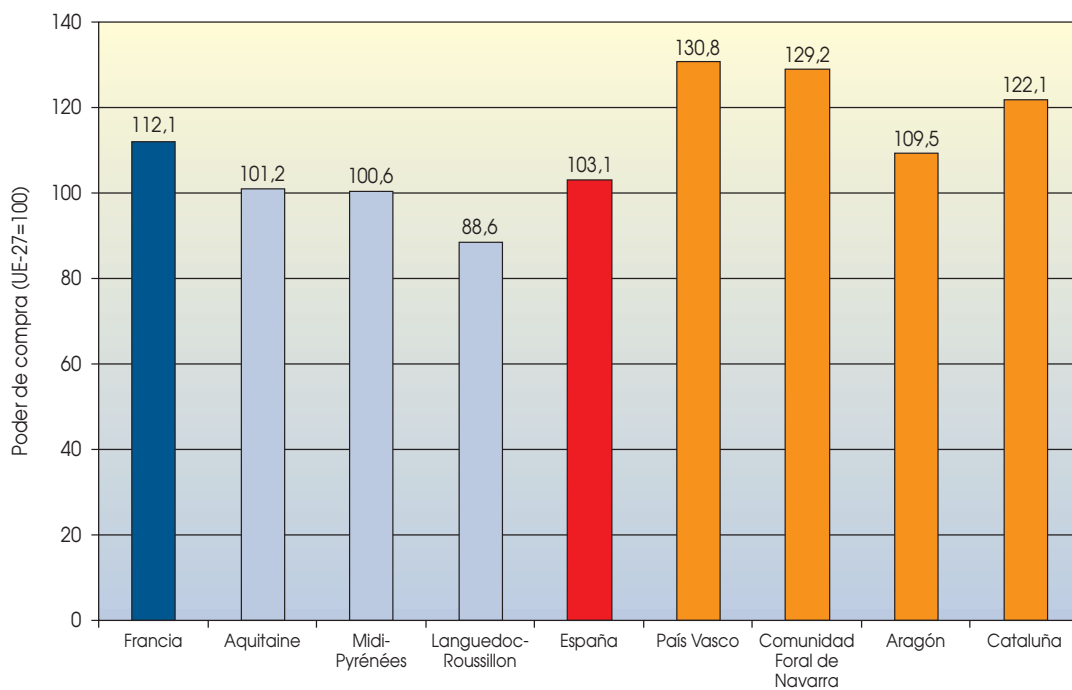
Fuente: EUROSTAT. Indicadores estructurales.

El PIB por habitante en Francia se mantiene por encima del de España, Portugal y la Europa de los 25 durante todo el periodo considerado, pero en el descenso que sufrió entre los años 2002 y 2003 dejó de estar por encima del valor del de la UE-15. El PIB por habitante español no ha parado de crecer desde el inicio del periodo analizado, y entre los años 2005 y 2006 se sitúa por encima la media de la UE-25. En 2006 el valor del PIB español es sólo un 7% inferior a la media de la UE-15 (y un 6% a la media francesa). El PIB por habitante en Portugal presenta leves subidas y bajadas anuales manteniéndose más o menos constante durante todo el periodo y claramente inferior a la media europea.

El Gráfico 3 muestra el PIB por cápita en las regiones fronterizas de los Pirineos en el año 2005, expresado en porcentaje sobre la media de la Unión Europea (UE-27).



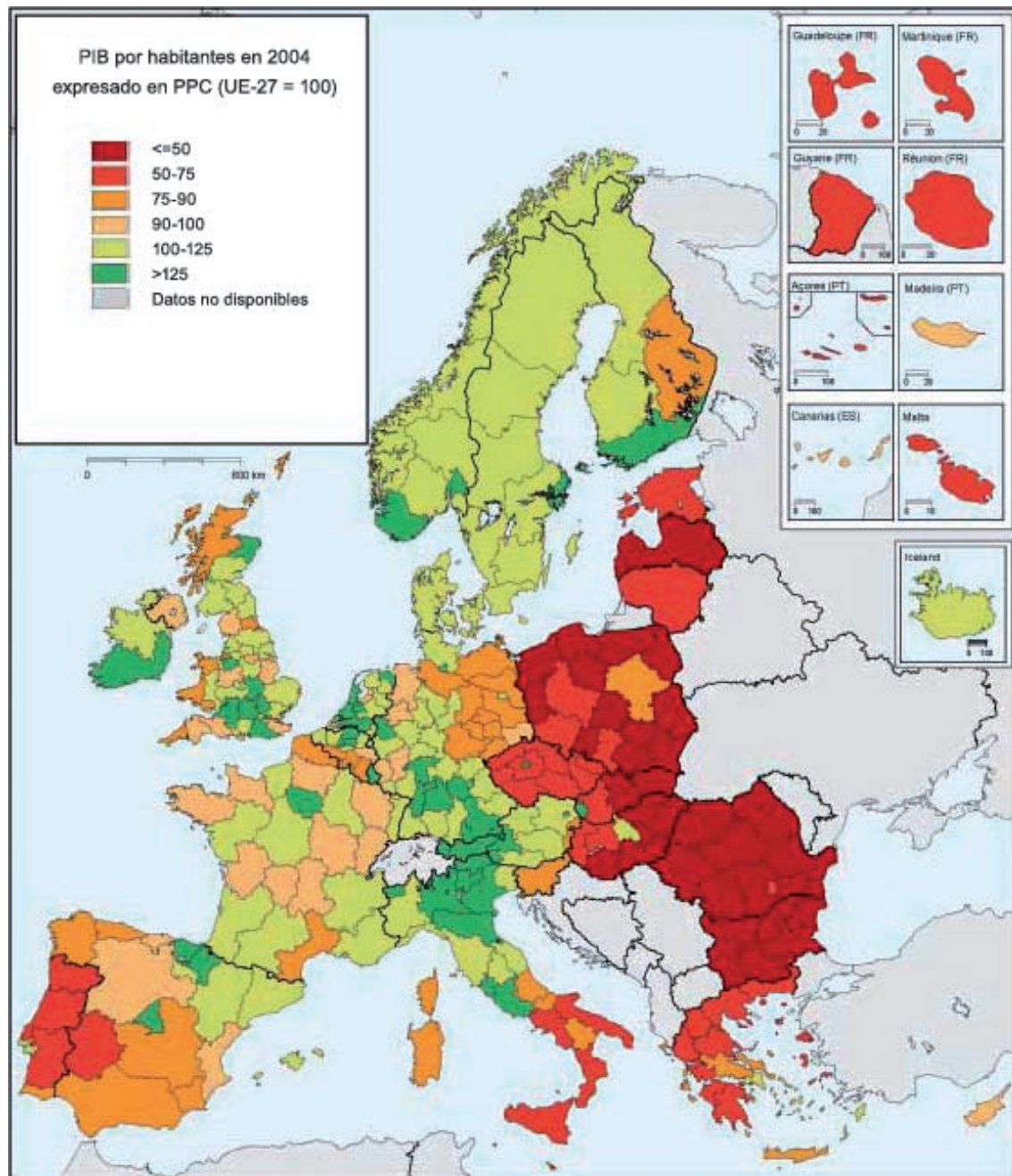
GRÁFICO 3. COMPARACIÓN DE LOS VALORES DEL PIB EN LAS ENTIDADES TERRITORIALES FRONTERIZAS ESPAÑOLAS Y FRANCESAS (AÑO 2005)



Fuente: EUROSTAT: Regiones y ciudades.

Todas las regiones fronterizas excepto Languedoc-Roussillon se encuentran por encima de la media comunitaria. En el caso de España además, las Comunidades Autónomas de la frontera están por encima de la media nacional, mientras que las regiones francesas de la frontera pirenaica están por debajo de la media de su país.

MAPA 4. VALORES DEL PIB EN LA UE-27 A NIVEL REGIONAL EN EL AÑO 2004



2.4. EL COMERCIO EXTERIOR

El comercio exterior de España y Portugal con los otros países europeos (UE-27, países candidatos al ingreso en la UE¹ y el resto de Europa²) en el año 2006, se eleva a más de 320 miles de millones de euros, con la distribución que se muestra en la Tabla 2.

¹ Croacia, Macedonia y Turquía.

² Andorra, Albania, Armenia, Azerbaijón, Bosnia-Herzegovina, Bielorrusia, Suiza, Serbia y Montenegro, Georgia, Islandia, Liechtenstein, República de Moldavia, Noruega, Rusia, San Marino y Ucrania.



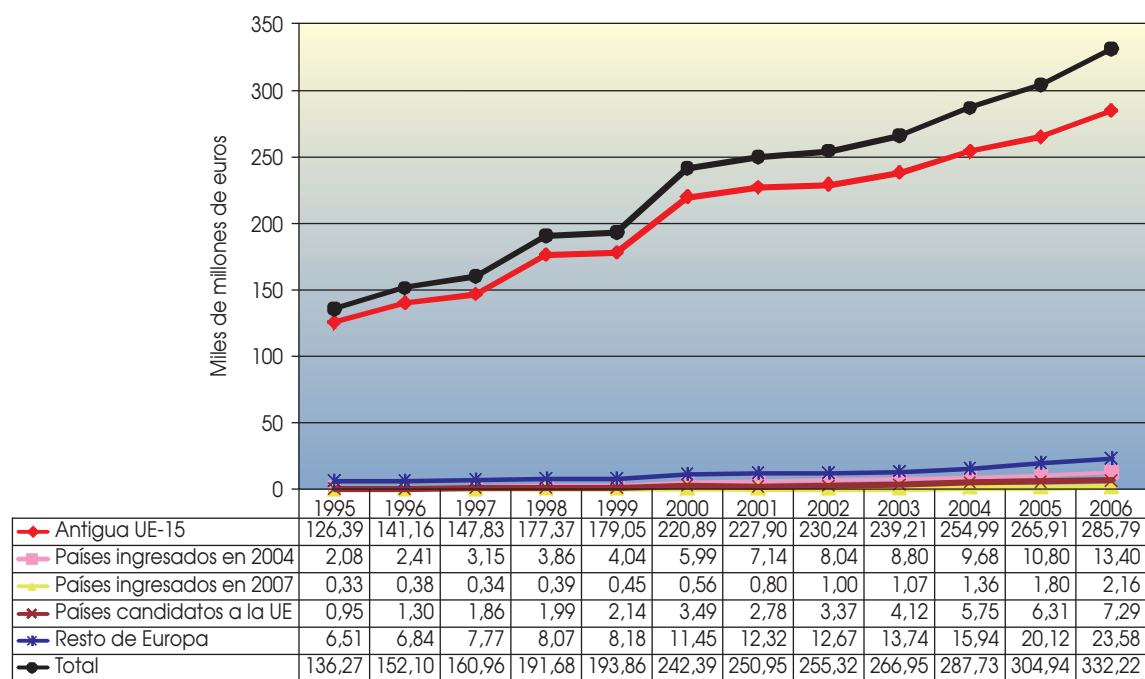
TABLA 2. INTERCAMBIOS COMERCIALES DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EL RESTO DE EUROPA. AÑO 2006
(EN MILES DE MILLONES DE EUROS)

	Importaciones			Exportaciones			Importaciones + Exportaciones		
	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal
UE-15	145,48	23,93	169,41	99,53	16,85	116,38	245,01	40,78	285,79
Países ingresados en 2004	6,57	0,76	7,33	5,43	0,64	6,07	12,00	1,40	13,40
Países ingresados en 2007	0,98	0,08	1,07	0,99	0,10	1,09	1,97	0,18	2,16
Países candidatos a la UE	3,50	0,50	4,00	3,04	0,25	3,29	6,55	0,74	7,29
Resto de Europa	13,66	1,89	15,55	7,46	0,58	8,04	21,11	2,47	23,58
Total	170,19	27,16	197,35	116,46	18,41	134,87	286,64	45,57	332,22

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

La evolución de los intercambios comerciales de los países ibéricos con Europa en el período 1995-2006, se muestran en el Gráfico 4.

GRÁFICO 4. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA EN EL PERÍODO 1995-2006 (EN MILES DE MILLONES DE EUROS)



Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

Entre 1995 y 2006 el total de intercambios, en términos económicos, entre los Estados Ibéricos y el total de Europa se ha multiplicado por 2,44. En el año 2006 casi el 90% de los intercambios se sigue dando con los países miembros de la antigua UE-15, siendo su crecimiento anual promedio durante este periodo del 8%. Por otra parte, el crecimiento anual promedio con los países ingresados en 2004 (así como el de los ingresados en 2007) es aproximadamente del 20%.



En la Tabla 3 se pueden ver los intercambios comerciales de los Estados Ibéricos con Europa subdivididos en importaciones y exportaciones, en términos de volumen de mercancías transportadas.

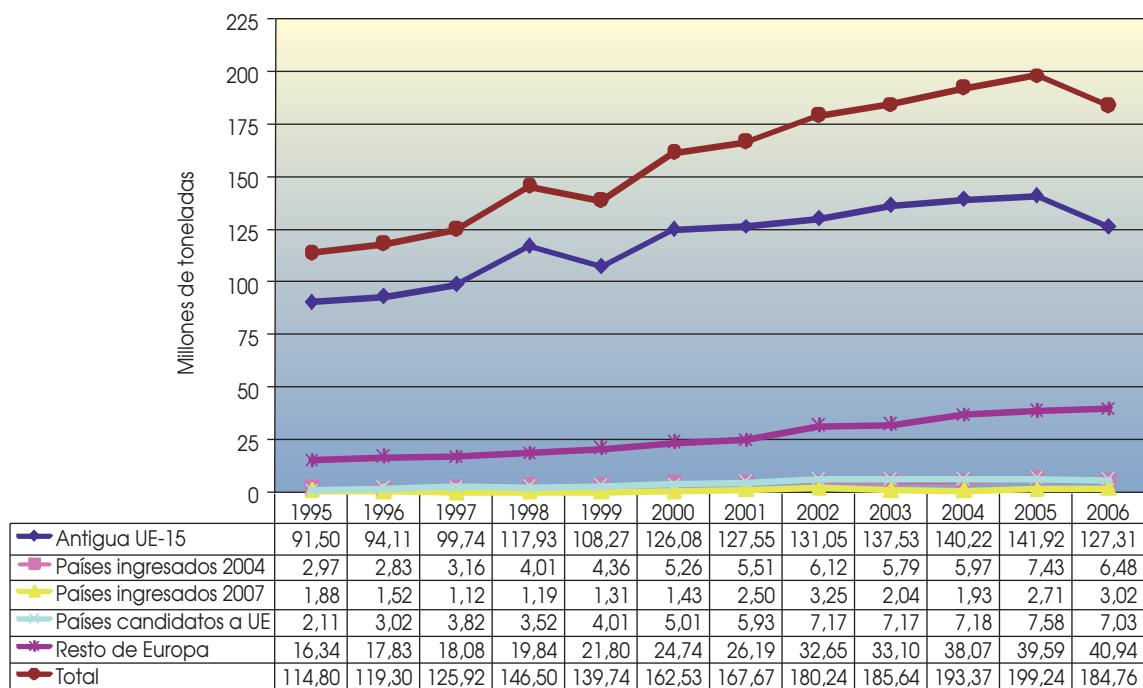
**TABLA 3. INTERCAMBIOS COMERCIALES DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EL RESTO DE EUROPA AÑO 2006
(EN MILLONES DE TONELADAS)**

	Importaciones			Exportaciones			Importaciones + Exportaciones		
	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal
UE-15	61,51	10,61	72,11	48,02	7,17	55,19	109,53	17,78	127,31
Países ingresados en 2004	3,87	0,41	4,28	1,99	0,21	2,19	5,85	0,62	6,48
Países ingresados en 2007	2,21	0,23	2,44	0,56	0,02	0,58	2,77	0,25	3,02
Países candidatos a la UE	4,30	0,94	5,24	1,64	0,15	1,79	5,93	1,09	7,03
Resto de Europa	30,67	2,71	33,38	7,16	0,40	7,56	37,83	3,10	40,94
Total	102,55	14,90	117,45	59,37	7,95	67,31	161,91	22,85	184,76

Los intercambios de la Península Ibérica con los países de la UE-27 ascienden a un 74% del total y dentro de este porcentaje, el 93% se hacen con la Europa de los 15, el 5% con el resto de países ingresados en 2004 y el 2% con los ingresados en 2007. España responde del 88% de los intercambios de la Península Ibérica.

La evolución de los intercambios comerciales del conjunto España-Portugal durante el periodo 1995-2006, se muestra en el Gráfico 5.

GRÁFICO 5. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA EN EL PERÍODO 1995-2006 (EN MILLONES DE TONELADAS)



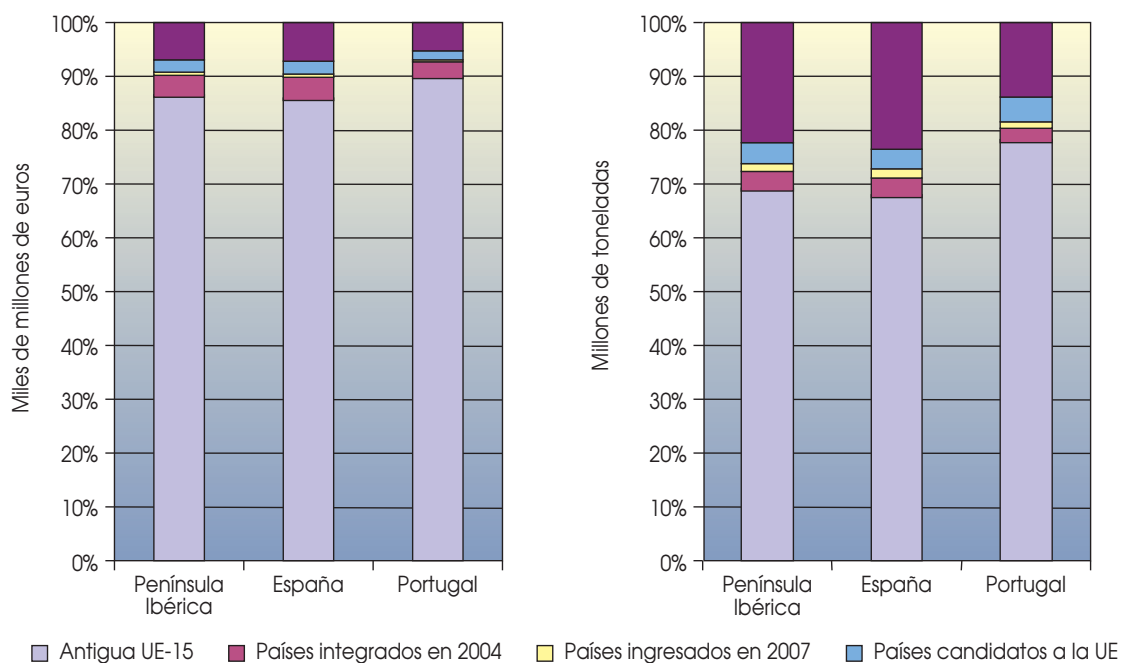
Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.



En el año 2006 el conjunto de importaciones y exportaciones de la Península Ibérica con los países de la Unión Europea y sus candidatos ha experimentado un descenso del 10% respecto del año anterior, debido principalmente a un decrecimiento del transporte marítimo. No se había experimentado ningún descenso significativo en las relaciones comerciales entre la Península Ibérica y el resto de la Unión Europea desde el año 1998-1999. Este descenso en el intercambio de toneladas, que por otra parte no se da en términos monetarios, es debido a que hay determinados productos que son importados o exportados en menor tamaño pero en mayor valor. El tipo de producto en que se da de manera más clara este fenómeno es el correspondiente a la sección IX de la *Nomenclatura Combinada*, "Madera, corcho y sus manufacturas", que importa un 73% menos en peso y un 6% más en euros (en los dos casos el porcentaje de importaciones es del 67% respecto al total). Otros productos en los que se da un fenómeno parecido son la sección VI "Productos de las industrias químicas o derivadas" (disminuye un 26% el flujo en toneladas y aumenta en un 11% el flujo en euros) y la sección XVI "Máquinas y aparatos, material eléctrico" (disminuye un 38% el flujo en toneladas y aumenta en un 6% el flujo en euros), aunque en este caso el reparto entre importaciones y exportaciones es más homogéneo. En ninguna sección de la *Nomenclatura Combinada* se da el fenómeno contrario.

También cabe destacar que la balanza comercial del año 2006 de la Península Ibérica es negativa tanto en términos de peso como monetarios.

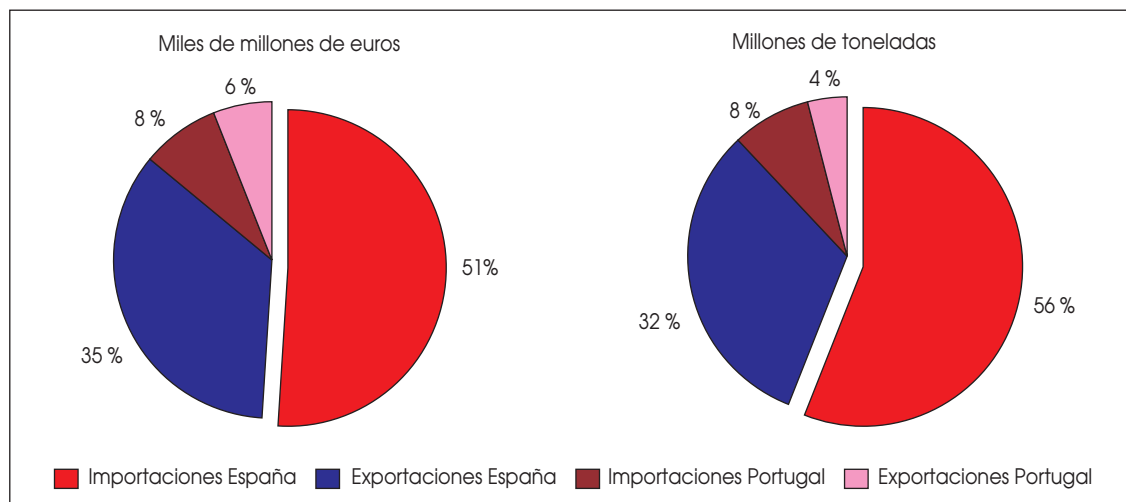
GRÁFICO 6. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA EN EL AÑO 2006



Tanto en términos económicos como de tonelaje, los principales clientes y proveedores de la Península Ibérica son los países de la UE-15, aunque es sobre todo en términos monetarios donde existe esta preponderancia; en cambio, en peso, el resto de países amplía su mercado. Se debe tener en cuenta el número de países que forma parte de cada categoría del gráfico 6, pues frente a los 15 países que constituyen la UE-15 (318 millones de habitantes), son 10 los países que ingresaron en la Unión Europea en 2004 (146 millones de habitantes), 2 países se adhirieron en 2007 (29 millones de habitantes) y 3 son los candidatos a entrar (4 millones de habitantes).



GRÁFICO 7. REPARTO ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL DEL COMERCIO DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON EL RESTO DE EUROPA EN EL AÑO 2006



Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

Del Gráfico 7 puede sacarse una primera conclusión referente al reparto entre importaciones y exportaciones de cada país: ambos tienen una balanza comercial negativa, tanto en términos monetarios como de peso, aunque la preponderancia de las importaciones es mayor en el caso español. Por otra parte haciendo diferencia entre ambos países, se observa que, en cuanto a los intercambios comerciales con Europa, el peso de España (86% en términos económicos y 88% en términos de peso) es superior al de Portugal (14% en económicos y 12% en peso).

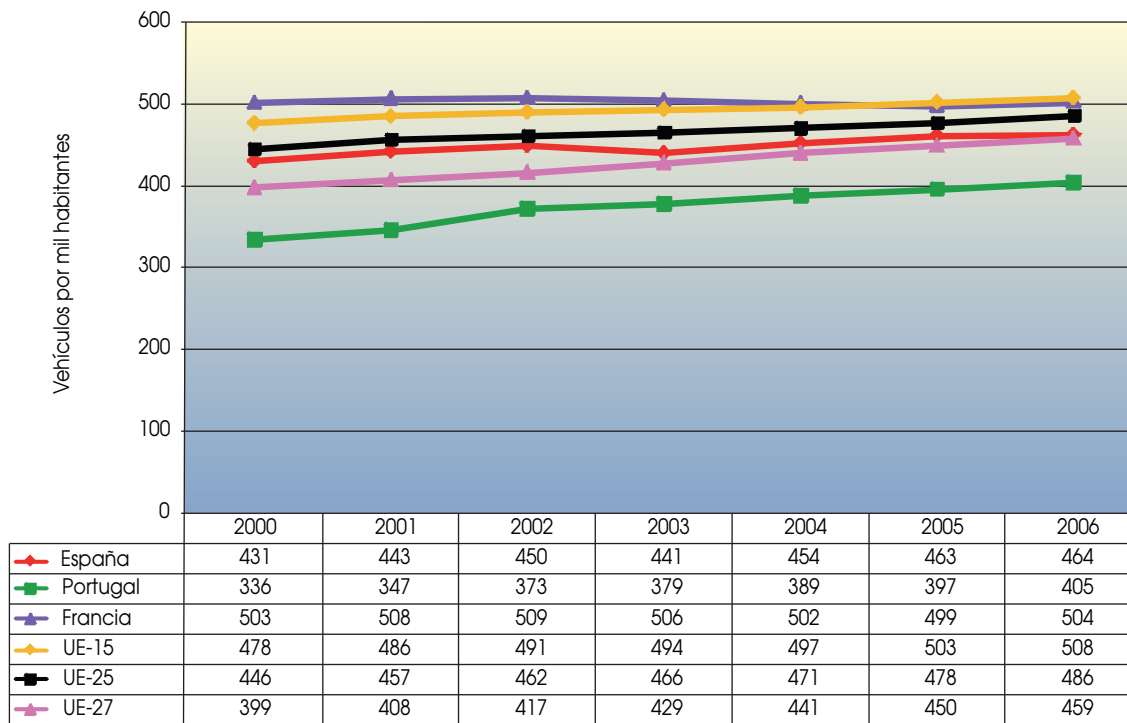
2.5. LAS TASAS DE MOTORIZACIÓN

El concepto de índice de motorización no está armonizado a nivel comunitario. Para hallarlo se realiza un seguimiento a partir de la recopilación elaborada por los servicios de la Comisión Europea procedente de datos nacionales, teniendo presente que éstos pudieran representar formas distintas de medir la misma realidad.

El Gráfico 8 muestra la evolución de la tasa de motorización tanto en España, Portugal y Francia, como a nivel de la Unión Europea teniendo en cuenta los 15 primeros países adheridos, los 25 países integrantes en 2006 y el conjunto de países integrantes en 2007 (27 países).



GRÁFICO 8. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE MOTORIZACIÓN (VEHÍCULOS POR MIL HABITANTES)



Fuente: EUROSTAT.

3. LAS INFRAESTRUCTURAS

3.1. CARRETERAS

3.1.1. RED PIRENAICA DE CARRETERAS

La conexión viaria entre España y Francia está formada por un conjunto de carreteras de diferente categoría, entre las que destacan las autopistas situadas en los dos extremos de la frontera: la autopista AP7-A9 en la fachada mediterránea y la autopista AP8-A63 en la fachada atlántica.

MAPA 5. RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS EN LA ZONA PIRENAICA EN 2007



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

En la Tabla 4 se muestran las 26 carreteras que atraviesan la frontera franco-española más otro enlace que une España y Francia a través de Andorra. En ella se expone la relación de sus pasos fronterizos y se resaltan los más importantes.

En según qué paso fronterizo, el tráfico de camiones está prohibido:

- En el lado atlántico, y por parte francesa, en las carreteras R.N.10 y R.D.912 está prohibido para camiones de más de 7,5 t (excepto para servicios locales), teniendo el puente de la autopista A-63/A-8 sobre el río Bidasoa como alternativa.



- En el lado mediterráneo, y también por parte francesa, el paso de Le Perthus está prohibido para camiones de más de 11 t. En el caso de la carretera R.N.114, está prohibido para camiones de más de 20 t entre Port-Vendres y la frontera.

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 (Biriartou) - Bayonne	Donostia/San Sebastián - Irún	AP-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 - Bayonne	Pamplona - Dantxarinea	N-121-B
R.D.949	St. Étienne 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.N.132	Pierre St. Martin - Arette	Isaba - Belagua	NA-1370
R.N.134	Col du Somport	Puerto de Somport	N-330
R.N.134	Somport - Pau (tunnel du Somport)	Huesca - Somport (túnel de Somport)	N-330
R.D.934	Pourtalet - Laruns - Pau	Huesca - Biescas - Portalet	A-136
R.D.929	Aragnouet - Lannemezan	Barbastro - Bielsa	A-138
R.D.618	Col du Portillon - Bagnères de Luchon	Puerto del Portillon	N-141
R.N.125	Fos - Montréjeau	Lleida - Vielha - Les	N-230
R.N.22	Andorra - Ax - Toulouse	La Seu d'Urgell - Andorra	N-145
R.D.68	Puigcerdà - Llívia	Puigcerdà - Llívia	N-154
R.N.20	Bourg - Madame-Toulouse	Barcelona - Puigcerdà	N-152
R.D.115	Prats de Molló	Molló - Coll d'Ares	C-38
R.D.3	Coustouges	Maçanet de Cabrenys	GI-505
R.D.13	Céret	La Vajol	GI-503
R.NA.9	Le Perthus - Perpignan	Barcelona - La Jonquera	N-II / A-2
A.9	Le Boulou - Perpignan	Barcelona - La Jonquera	AP-7
R.N.114	Cerbère - Perpignan	Figueres - Portbou	N-260

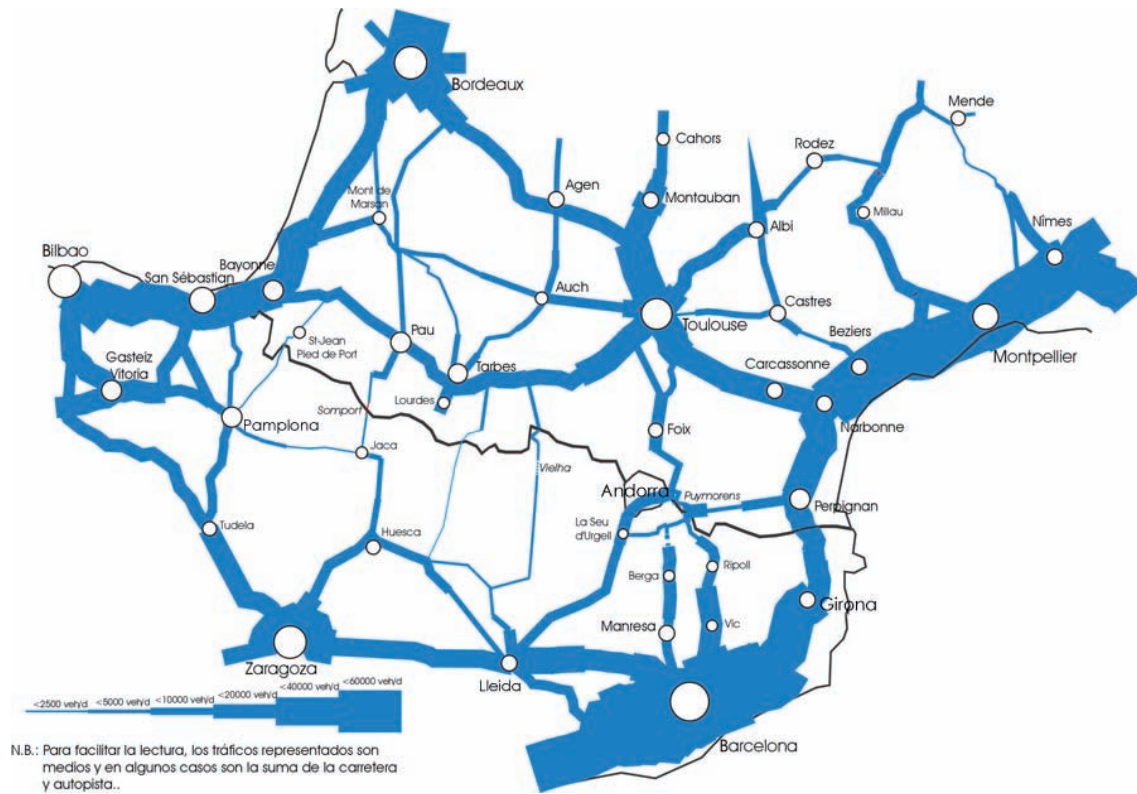
Fuentes: Ministerio de Fomento de España, DG. Carreteras y Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire de Francia.



3.1.2. TRÁFICO TOTAL

El Mapa 6 muestra el tráfico diario medio en los itinerarios más importantes de la zona fronteriza en 2006.

MAPA 6. INTENSIDAD MEDIA DIARIA EN LOS ITINERARIOS MÁS IMPORTANTES DE LA ZONA PIRENAICA



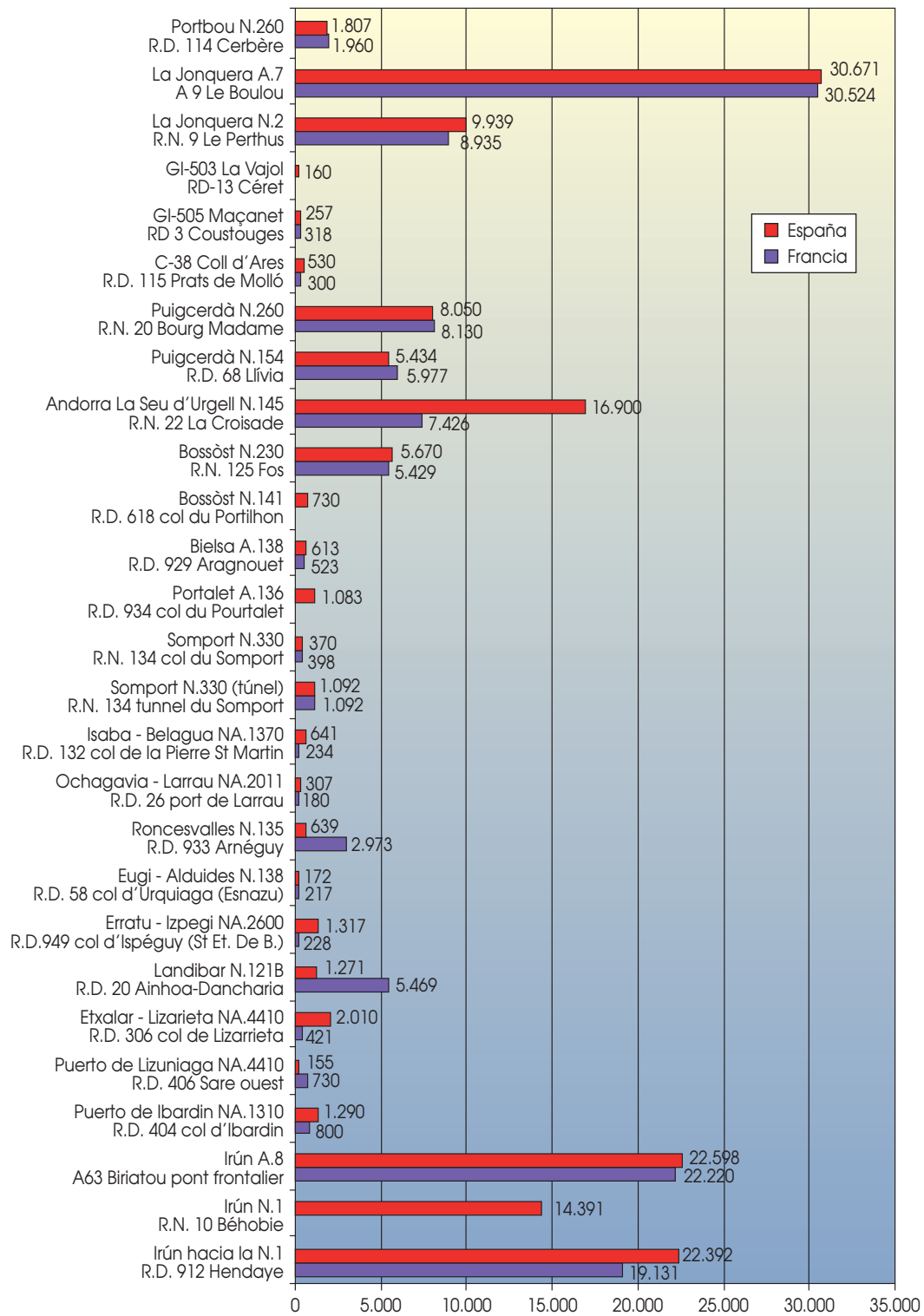
Fuente: Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire.

En promedio, 150.000 vehículos atravesaron diariamente la frontera hispano-francesa durante el año 2006. De ese flujo de tráfico, el 65% corresponde al tráfico que se genera en los extremos atlántico y mediterráneo.

El Gráfico 9 muestra la intensidad media diaria (IMD) del conjunto de vehículos en los pasos fronterizos del año 2006.



GRÁFICO 9. IMD ANUAL EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS EN EL AÑO 2006 (TODOS LOS VEHÍCULOS)



Fuentes: España: Ministerio de Fomento; Francia: Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, ASF.

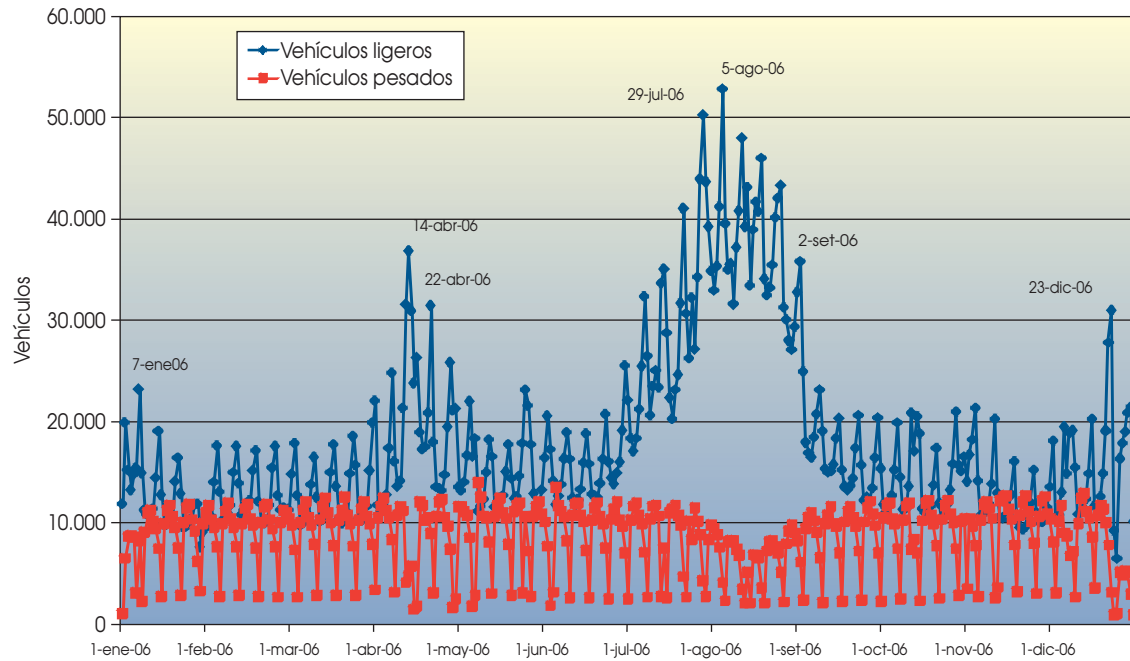
En el caso del punto transfronterizo Andorra La Seu d'Urgell N.145/R.N. 22 La Croisade, los datos tomados en la estación francesa son inferiores a los españoles en 9.500 vehículos. Esto es debido a que en la estación española se cuentan los vehículos que van o vienen de Andorra con origen o destino España que representan una cantidad más elevada que los que van o vienen de Andorra con origen o destino Francia, contados por la estación francesa. En los pasos fronterizos



de Erratu-Izpegi/Col d'Ispeguy, Landibar/Ainhoa-Dancharia y Etxalar-Lizarieta/Col de Lizarieta también hay un desajuste considerable entre las dos fuentes de datos, esto es debido a que las estaciones de conteo a cada lado de la frontera no están suficientemente cerca y hay cierto tráfico que se desvía hacia otra dirección después de pasar por una de las estaciones.

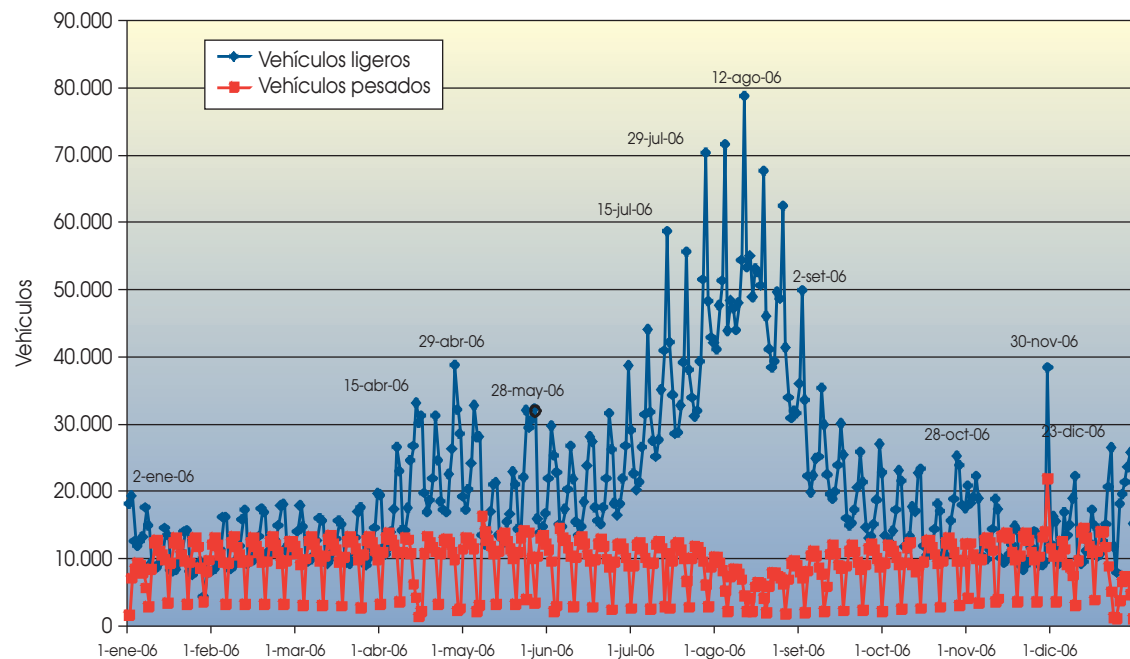
Las carreteras que soportan más tráfico son las autopistas litorales: la atlántica A-63/AP8 y la mediterránea A-9/AP7. A continuación se analiza la IMD para estas dos carreteras.

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



Fuente: Francia ASF Puntos de Peaje de Biriadou.

GRÁFICO 11. EVOLUCIÓN DIARIA DEL TRÁFICO EN LA AUTOPISTA A-9 (LE PERTHUS)



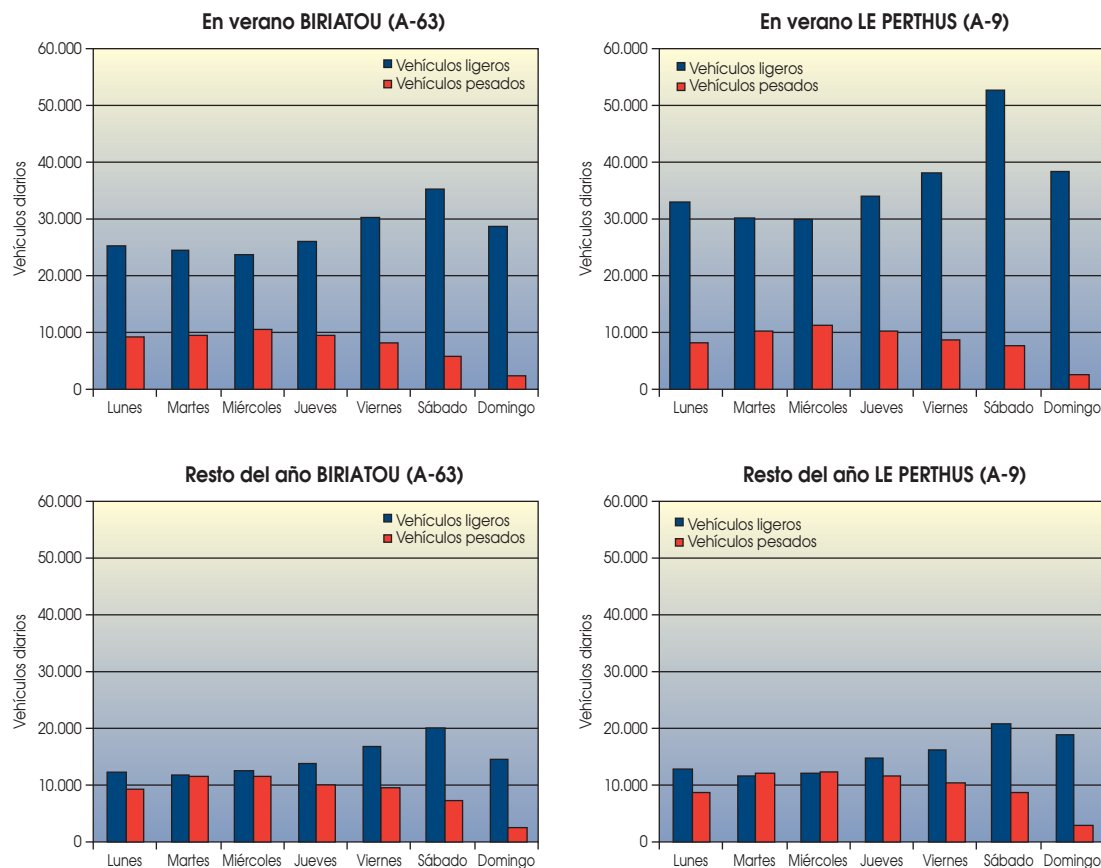
Fuente: Francia ASF Puntos de Peaje de Le Perthus.



Las conclusiones que se extraen de estos gráficos son:

- En el caso del tráfico ligero las puntas de máximo tráfico se dan los fines de semana (más concretamente los sábados), y en el caso del tráfico pesado las puntas de mínimos se dan los domingos, debido a las restricciones de circulación.
- La punta máxima absoluta de circulación de vehículos ligeros por ambas autopistas se da en agosto, debido a las vacaciones de verano, y al mismo tiempo hay una disminución del volumen de pesados debido a restricciones especiales por operación salida o retorno.
- El resto de picos relativos de tráfico de vehículos ligeros corresponden a días festivos, los más importantes de los cuales son las vacaciones de Navidad y las de Semana Santa. Como las restricciones de tráfico de pesados dependen de la prognosis de flujos de viajeros, con el objetivo de evitar saturaciones en las carreteras, cualquier subida brusca de tráfico de este tipo va acompañada de una disminución del tráfico de mercancías. Hay un pico de circulación de vehículos ligeros por la autopista A9 Le Perthus el día 30 de noviembre, del cual se desconoce el origen.
- Exceptuando el verano y otros periodos de vacaciones escolares, durante el resto del año, en los días laborales, la IMD de los vehículos pesados es mayor que la de ligeros.
- Para analizar en detalle esta doble tipificación de comportamientos del tráfico en las autopistas litorales, correspondientes al verano y al resto del año, a continuación se analiza la IMD de cada día de la semana para estos dos periodos. El periodo de verano comprende los días entre el 21 de junio y el 23 de septiembre.

GRÁFICO 12. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN LAS AUTOPISTAS LITORALES POR DÍA DE LA SEMANA Y ÉPOCA DEL AÑO EN 2006



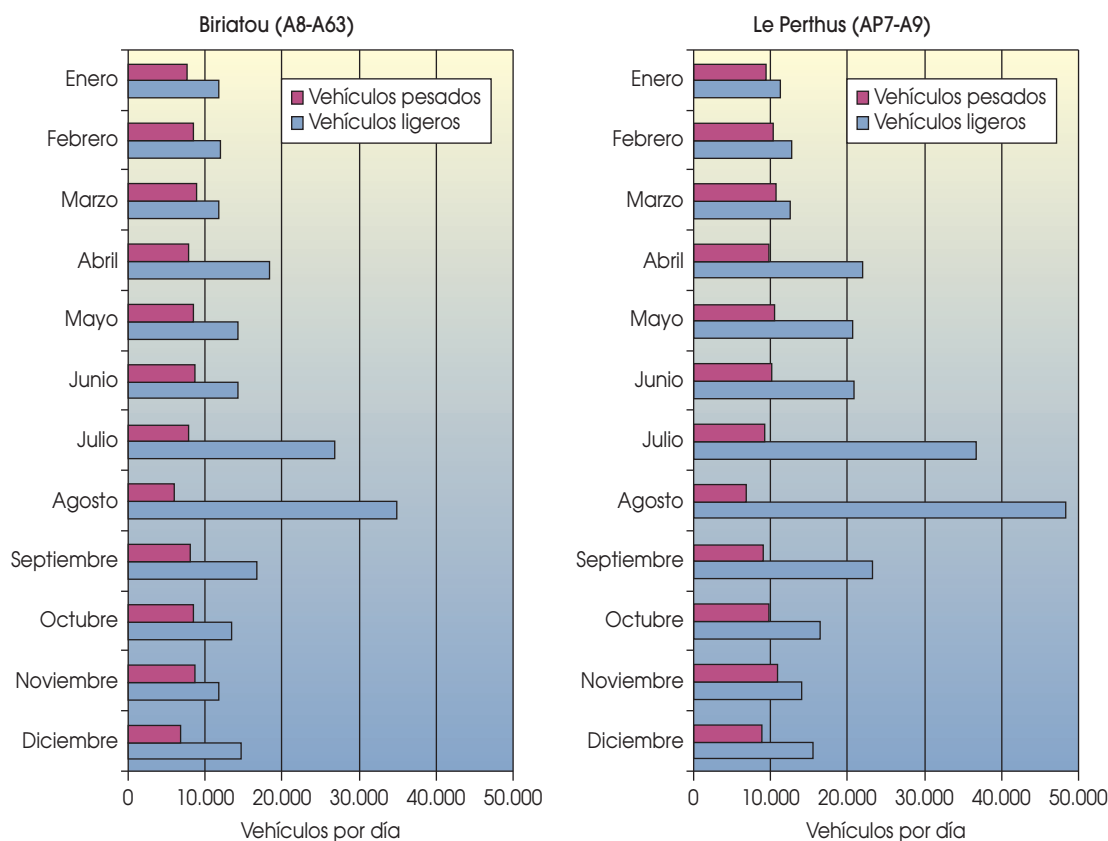
Fuente: Francia ASF Peajes.



En los gráficos precedentes se observa que:

- En los cuatro casos los sábados son el día de la semana en que circulan más vehículos ligeros por las autopistas y los domingos los que circulan menos pesados.
- El día de la semana en el que más compensados están ambos tipos de flujos de vehículos es el miércoles, día en que pasan, en verano, por Le Perthus, 18.307 más ligeros que pesados (13.205 por Biriadou) y en cambio en el periodo que corresponde al resto del año, por Le Perthus, ese mismo día de la semana, pasan 227 vehículos pesados más que ligeros (980 más ligeros que pesados por Biriadou).
- Ambas carreteras van más cargadas, en número total de vehículos, en verano que en los otros periodos, sobre todo en el caso de la A9 que, por ser un paso importante de flujo turístico veraniego, pasa de tener IMD con valores entre 39.000 y 60.000 en verano y entre 22.000 a 30.000 el resto del año.
- Para tener un punto de vista más macro, se adjuntan a continuación las IMD mensuales para las mismas autopistas.

GRÁFICO 13. TRÁFICOS MEDIOS MENSUALES EN LAS AUTOPISTAS LITORALES. AÑO 2006



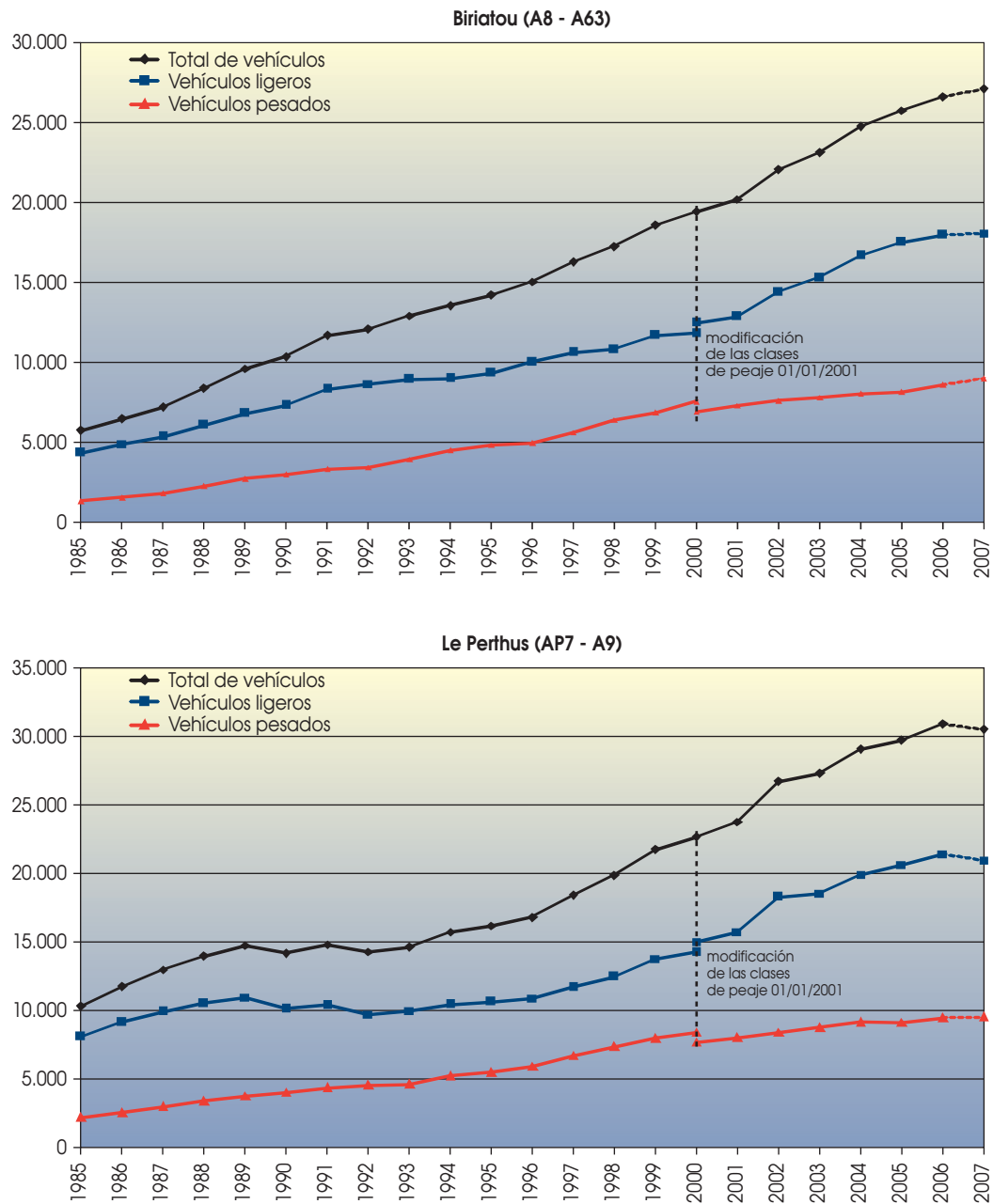
Fuente: Francia ASF Peajes.

Una vez más se pone de manifiesto el aumento de tráfico ligero en verano y la disminución, aunque menos acentuada de tráfico pesado en esta época. El comportamiento de ambos tipos de tráfico durante el resto del año es bastante homogéneo.

Una vez hecho el análisis para el 2006 se estudia la evolución histórica de la IMD anual para los dos tipos de tráficos en las dos autopistas litorales, desde 1985 hasta el 2006.



GRÁFICO 14. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MEDIO ANUAL EN LAS DOS AUTOPISTAS



Fuente: Francia ASF Peajes.

La tendencia del tráfico de ambos tipos de vehículos es claramente creciente. En ambas autopistas la media de los crecimientos anuales en los últimos 21 años es de unos 1.000 vehículos pero en la AP7-A9 el aumento de tráfico es más irregular que en el caso de la AP8-A63.

El porcentaje de vehículos pesados en los peajes de Le Perthus y Bariatou se sitúa en un 31% y 33% respectivamente, en el año 2006.

3.1.3. SITUACIÓN DE LA RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS EN EL AÑO 2007

MAPA 7. RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS EN EL ÁREA PIRENAICA Y PROYECTOS EN CURSO EN EL AÑO 2007



Fuentes: España: Ministerio de Fomento; Francia: Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, ASF.

3.1.4. PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES EN CARRETERAS

En la última Cumbre Hispano-Francesa de alto nivel de 10 de enero de 2008 ambos países reafirmaron la necesidad de continuar el desarrollo de las actuaciones para la mejora de las condiciones de circulación y de seguridad en el conjunto de las conexiones entre ambos países, especialmente en los ejes: Zaragoza-Somport-Pau, Barcelona-Toulouse y Lleida-Toulouse.

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

Francia organizó en el segundo semestre 2007 una asamblea general sobre medio ambiente llamada *Grenelle de l'Environnement* que reunió a los actores políticos, asociativos y económicos implicados en el desarrollo sostenible. A raíz de este proceso, Francia adquirió un compromiso fuerte para conseguir un cambio drástico de estrategia en el ámbito del transporte: se trata de un cambio radical de planteamiento desde el principio de recuperación de autopista hacia un desarrollo a gran escala de los transportes alternativos. El paradigma actual basado en la prioridad dada a las infraestructuras de carreteras y autopistas, y sobre el desarrollo separado de los modos de transporte debe ser abandonado por una lógica de desarrollo integrada, multimodal, en la cual la carretera y el avión se conviertan en el último recurso por cuestiones tecnológicas o geográficas. La capacidad viaria global no debe crecer más, salvo para eliminar puntos de congestión o por problemas de seguridad o de interés



local. Este principio deberá aplicarse con sentido común. También se tratará de reducir la intensidad energética de los transportes (para rebajarlos a los niveles de 1990). Actualmente, estos principios están en fase de redacción en el proyecto de ley de orientación y de programación del *Grenelle de l'Environnement* que será sometido al parlamento en el otoño de 2008. Posteriormente, otros proyectos de ley irán completando la ley de orientación para su aplicación concreta.

Un nuevo plan nacional de infraestructuras de transporte será elaborado. Fijará las orientaciones del Estado en materia de mantenimiento, reducción de los impactos medioambientales, modernización y desarrollo de las redes de su competencia, y en materia de ayudas prestadas a las entidades locales para el desarrollo de sus propias redes.

Procurará favorecer las condiciones de cambio hacia los modos de transporte más respetuosos para el medio ambiente, persiguiendo simultáneamente los tres objetivos siguientes:

- a) A escala europea y nacional, seguir con la construcción de un sistema de transporte ferroviario de altas prestaciones para viajeros y mercancías.
- b) A escala regional, reforzar la multipolaridad de las regiones.
- c) A escala local, mejorar los desplazamientos en las áreas metropolitanas.

Velará por la coherencia global de las redes de transporte y evaluará su impacto para el medio ambiente y la economía. Será la referencia del Estado y de las entidades locales para armonizar sus inversiones respectivas en infraestructuras de transporte.

El Mapa 8 presenta la planificación en la red de carreteras de España:

MAPA 8. PLANIFICACIÓN DE ACTUACIONES EN LA RED DE CARRETERAS DE ESPAÑA (PEIT 2005-2020)



Fuentes: PEIT 2005-2020 de España.

3.2. FERROCARRILES

El Mapa 9 muestra la red ferroviaria tanto de Francia como de la Península Ibérica.

MAPA 9. REDES FERROVIARIAS DE FRANCIA Y LA PENÍNSULA IBÉRICA



Fuentes: Ministerio de Fomento de España, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire de Francia.

En lo que se refiere a la región pirenaica, el Mapa 10 muestra las redes ferroviarias en el área pirenaica, y los proyectos en curso, actualizados a 2007.



MAPA 10. REDES FERROVIARIAS EN EL ÁREA PIRENAICA



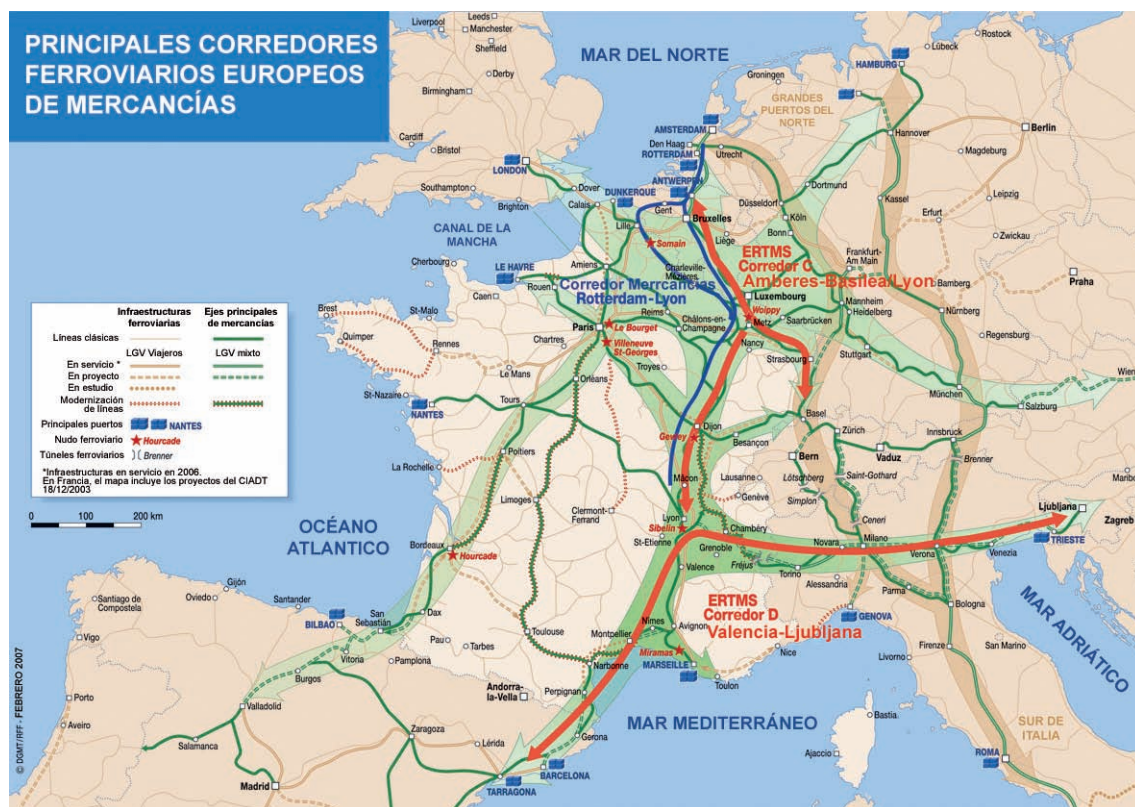
SITUACIÓN EN DICIEMBRE 2007

Red Ferroviaria

- Línea de alta velocidad
- 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: Ministerio de Fomento y Ministère de l'Écologie de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire.

MAPA 11. PRINCIPALES CORREDORES FERROVIARIOS PARA MERCANCÍAS



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

3.2.1. PROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES EN LÍNEAS FÉRREAS

En la XX Cumbre Hispano-Francesa celebrada en París el 10 de enero de 2008, se firmaron acuerdos respecto a los enlaces ferroviarios. Ambos países expusieron sus deseos de impulsar los trabajos que a día de hoy se están llevando a cabo, de manera conjunta y coordinada, para el desarrollo a corto y medio plazo de la alta velocidad en las nuevas conexiones ferroviarias atlántica y mediterránea, así como los estudios de un proyecto de travesía transpirenaica de gran capacidad.

Este impulso está encaminado a incrementar de manera sustancial los tráficos ferroviarios a través de los Pirineos, tanto de pasajeros como de mercancías. En concreto, su objetivo a medio plazo es el de triplicar el actual volumen de mercancías transportadas hasta alcanzar el 10% de participación del tráfico terrestre. Para ello, se estimó que el desarrollo de las infraestructuras debía ir acompañado de un refuerzo de los servicios de transporte (transporte combinado y otras nuevas técnicas bimodales como las autopistas ferroviarias):

Conexión Mediterránea: enlace Figueres-Perpignan-Montpellier

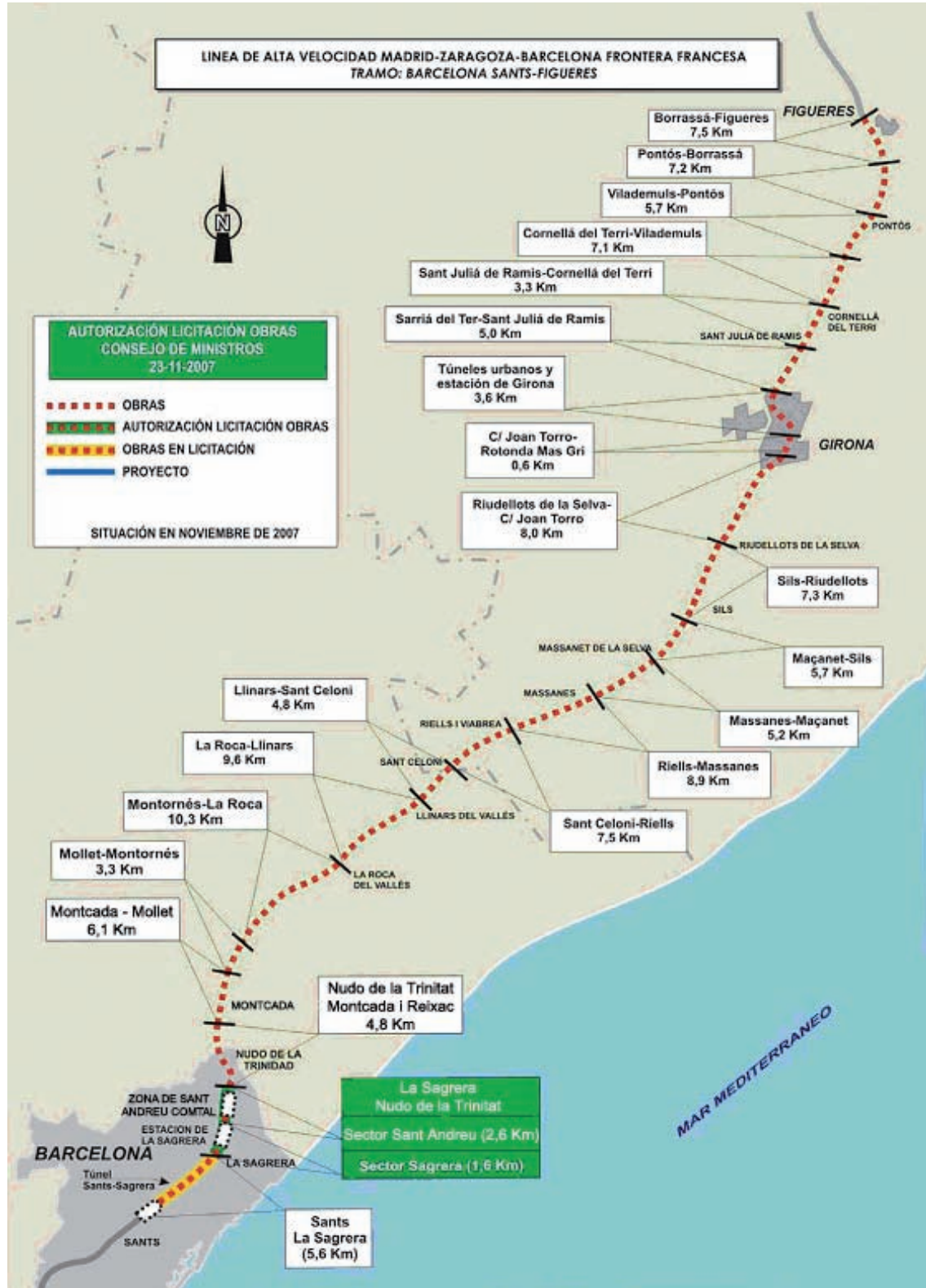
Actuaciones en Francia:

- Acometer la Variante ferroviaria de Nimes - Montpellier, en el marco de un contrato de asociación público-privada a licitar en el 2008.



- Llevar a cabo un programa de mejora de la línea actual entre Perpignan y Montpellier, y desarrollar los procedimientos necesarios para la construcción de una nueva línea de alta velocidad entre Perpignan y Montpellier, a la vista de las conclusiones del Debate Público que tendrá lugar en el 2008.

MAPA 12A. SITUACIÓN DEL TRAMO NUDO DE LA TRINITAT-FIGUERES EN 2006



Fuente: Ministerio de Fomento, noviembre 2007.



Actuaciones en España:

- Entrada en servicio de la línea de alta velocidad entre Madrid y Barcelona el 20 de febrero de 2008.
- Poner en servicio en 2012 la conexión de alta velocidad entre Barcelona-Figueres.
- Poner en marcha diversas actuaciones complementarias con el objetivo de adelantar el funcionamiento de la nueva conexión Figueres-Perpignan al primer semestre de 2010.

Conexión Atlántica: enlace Vitoria-Dax

Actuaciones conjuntas:

- Iniciar la actividad de la Comisión Intergubernamental (CIG) encargada de:
 - Informar a los dos Gobiernos y emitir las propuestas oportunas en lo que concierne a los estudios, proyectos, financiación, construcción y explotación futura de la sección internacional.
 - Supervisar en nombre de los dos Gobiernos y por delegación de éstos, los trabajos realizados por la Agrupación Europea de Interés Económico (AEIE) "SUR EUROPA ATLÁNTICO" en el tramo Vitoria-Dax, o de forma abreviada "AEIE SEA Vitoria-Dax", creada el 7 de marzo de 2005 entre las entidades públicas Réseau Ferré de France (RFF) y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), y con cargo al Proyecto prioritario nº 3 de las Redes Transeuropeas "Eje Ferroviario de alta velocidad del Suroeste de Europa".
 - Coordinar los proyectos de infraestructuras ferroviarias francés y español de la sección internacional, con los correspondientes al resto de los tramos entre Dax y Vitoria, tanto a medio como a largo plazo.

Sin embargo, respecto a la Decisión CE nº 884/2004 que fijaba 2010 como fecha de terminación Vitoria-Dax, será imposible debido a un desfase de alrededor de siete años entre las planificaciones de ambos países.

Actuaciones en Francia:

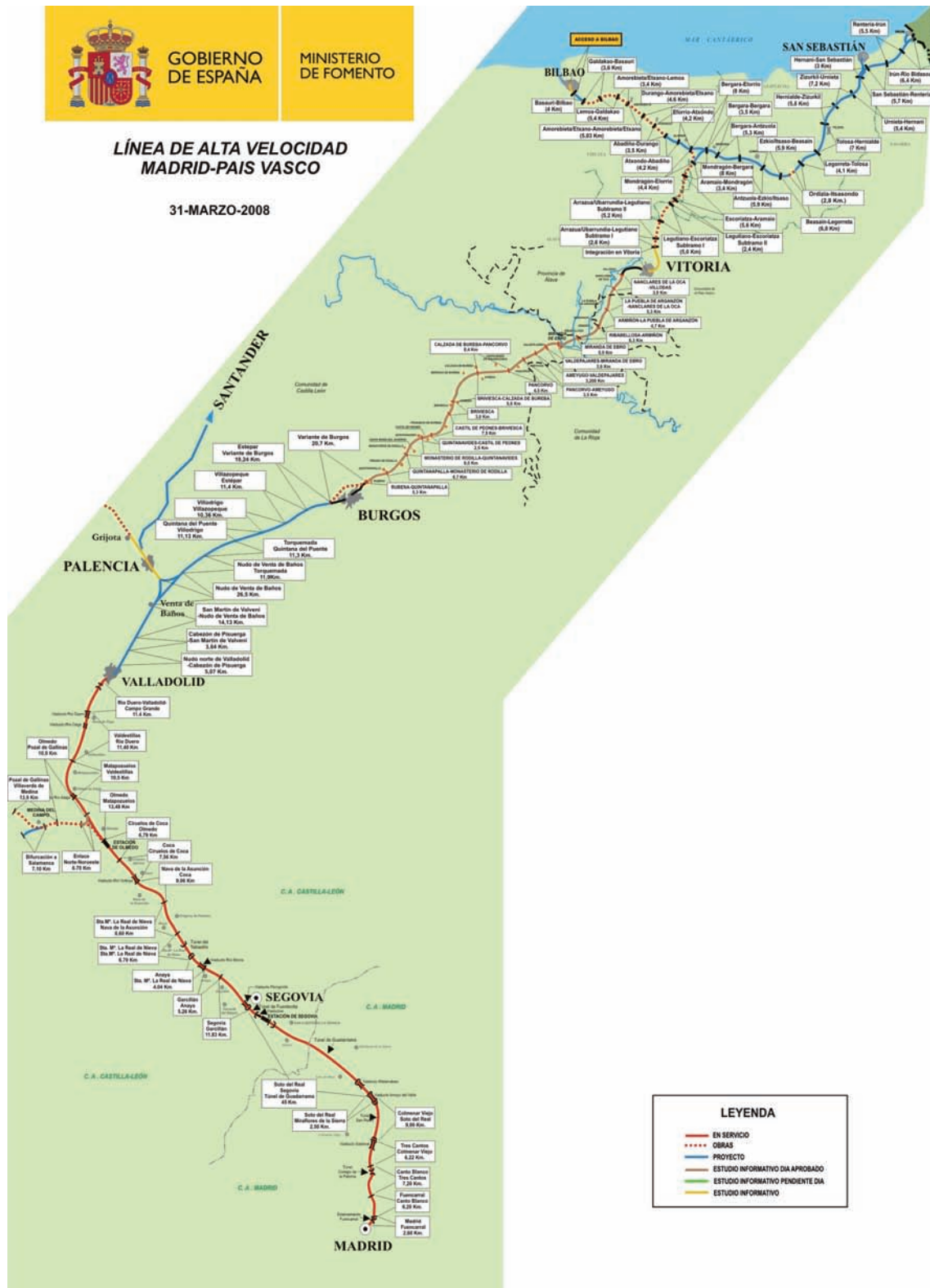
- Licitación en 2008 una concesión para la construcción y explotación de una nueva línea de alta velocidad entre Tours y Bordeaux.
- Impulsar los estudios y proyectos de una nueva línea apta para alta velocidad entre Bordeaux y España, así como la conexión entre Bordeaux y Toulouse, gracias a las conclusiones del Debate Público celebrado en 2006. Al respecto se prevé el lanzamiento de una encuesta pública en 2011.
- Mejorar la línea actual entre Bordeaux y España para permitir la conexión en buenas condiciones en el horizonte de la puesta en servicio del proyecto español "Y vasca".

Actuaciones en España:

- Puesta en explotación el 22 de diciembre de 2007 del tramo que enlaza Madrid con Valladolid.
- Se ha iniciado la fase de obras en diversos tramos entre Vitoria y la frontera.
- Completar la licitación de los proyectos entre Valladolid-Vitoria y poner en servicio la variante de Burgos en 2008.



MAPA 12B. LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-PAÍS VASCO



Fuente: Ministerio de Fomento, 2008.



Nueva conexión ferroviaria transpirenaica de gran capacidad

Actuaciones conjuntas:

- Realizar el Programa de estudios preliminares de un proyecto para el periodo 2008-2013, para desarrollar especialmente los estudios de análisis territorial y medioambiental, los estudios preliminares de trazado y los análisis de evaluación de rentabilidad socioeconómica y de viabilidad financiera. Este Programa servirá de base para las decisiones a tomar respecto al proyecto, en el marco de los procedimientos de información, participación y concertación de cada uno de los dos países.
- En la cumbre del 10 de enero de 2008, ambos países recordaron el Encuentro Hispano-Francés de Alto Nivel del 17 de octubre de 2005, donde se presentó un Plan de Acción que fue incluido en las planificaciones estratégicas conforme al Proyecto Prioritario nº 16 de las Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T), para el desarrollo de las travesías pirenaicas por los ministros responsables de los Transportes francés y español, y se hizo una declaración común sobre el programa de estudios preliminares del nuevo enlace ferroviario transpirenaico de gran capacidad. El calendario previsto de los estudios es el siguiente:
 - Estudios preliminares de corredores de trazados. Comienzo en junio de 2008 y finalización en junio de 2010.
 - Estudios de evaluación medioambiental (varias fases). Comienzo en junio de 2009 y finalización en junio de 2013.
 - Estudios previos para la realización de consultas previas en España. Comienzo en junio de 2009 y finalización en diciembre de 2011, para llevar a cabo a partir de 2012/2013 los procedimientos de participación pública.
 - Estudios previos para la realización del debate en Francia. Comienzo en junio de 2009 y finalización en diciembre de 2011, para tomar en 2012/2013 una decisión sobre el sometimiento del proyecto al debate público.

Línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau

Actuaciones conjuntas:

- Ambos países han propuesto a la Comunidad Autónoma de Aragón y a la Región de Aquitaine participar en la evaluación del proyecto de reapertura de la línea ferroviaria Canfranc-Pau, en el seno de un grupo de trabajo, que ya se ha reunido en dos ocasiones, en el que ambos países facilitarán el acceso al asesoramiento técnico que sea necesario para llevar a cabo sus trabajos (en particular el análisis de las condiciones de explotación y las condiciones de seguridad del túnel del Canfranc).

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

La planificación de infraestructuras de transporte conoce en Francia una revisión profunda para adaptarse a las conclusiones del Grenelle de l'Environnement del otoño 2007. El proyecto de ley de orientación y de programación del Grenelle de l'Environnement define los objetivos



de la nueva política de transportes: reducir las emisiones de CO₂ en un 20% de aquí al 2020 para llegar al mismo nivel que tenían en 1990 (cfr. capítulo 3.1.5).

El proyecto de ley define los ejes de una política de transporte sostenible contribuyendo así a un planteamiento multimodal: el objetivo es un aumento para 2012 del 25% de la cuota de mercado para las mercancías que utilizan otro modo de transporte que la carretera. Una red de autopistas ferroviarias de frecuencia alta será puesta en marcha para ofrecer una alternativa competitiva a los transportes por carretera de largo recorrido, en particular los tráficos de tránsito. En una primera etapa, se crearán tres autopistas ferroviarias:

- La autopista ferroviaria alpina que se prolongará hasta la zona de Lyon.
- La autopista ferroviaria entre Perpignan y Luxemburgo.
- La autopista ferroviaria atlántica entre el País Vasco, la región de París y el norte de Francia.

Respecto a los viajeros, la prioridad se dará a las inversiones ferroviarias por encima del desarrollo de proyectos viarios o aeroportuarios.

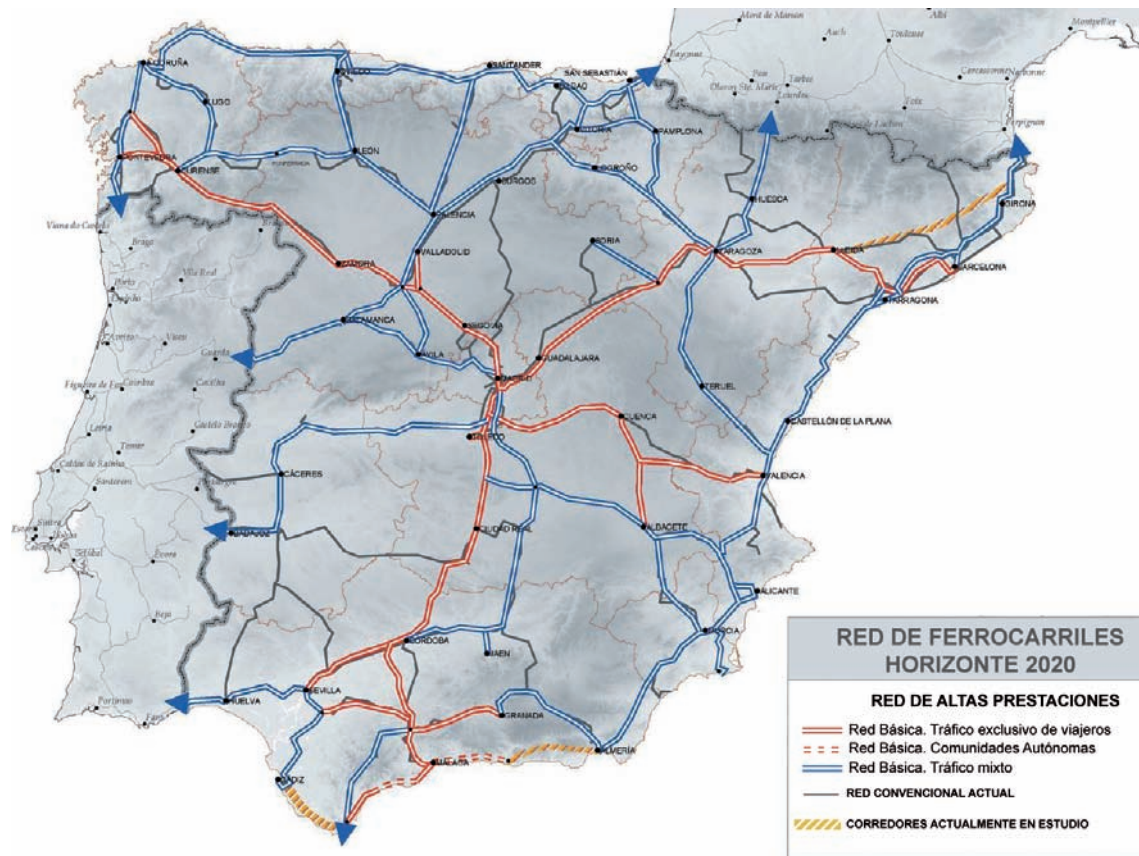
La red ferroviaria de alta velocidad continuará desarrollándose en todo el territorio, no sólo para enlazar las capitales regionales con París, sino también para enlazarlas entre ellas y también permitir la conexión de la red francesa a la red europea. Así, además de la línea Perpignan-Figueres y de la primera fase del tramo Este de la línea Rin-Ródano actualmente en construcción, se prevé, para 2020, la realización de 2.000 km de nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad, después de una concertación que se llevará a cabo en 2009, a más tardar, con las entidades locales —en particular las regiones— sobre las prioridades, los trazados y las alternativas a la alta velocidad, los modos de financiación así como el impacto sobre la biodiversidad.

El Mapa 13 presenta la planificación de actuaciones en las redes ferroviarias que tienen como marcos de referencia:

- PEIT 2005-2020 por parte de España.
- Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, horizonte 2015 por parte de Portugal.



MAPA 13. PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS: ESPAÑA PARA 2020 Y PORTUGAL PARA 2015



Fuente: Ministerio de Fomento.



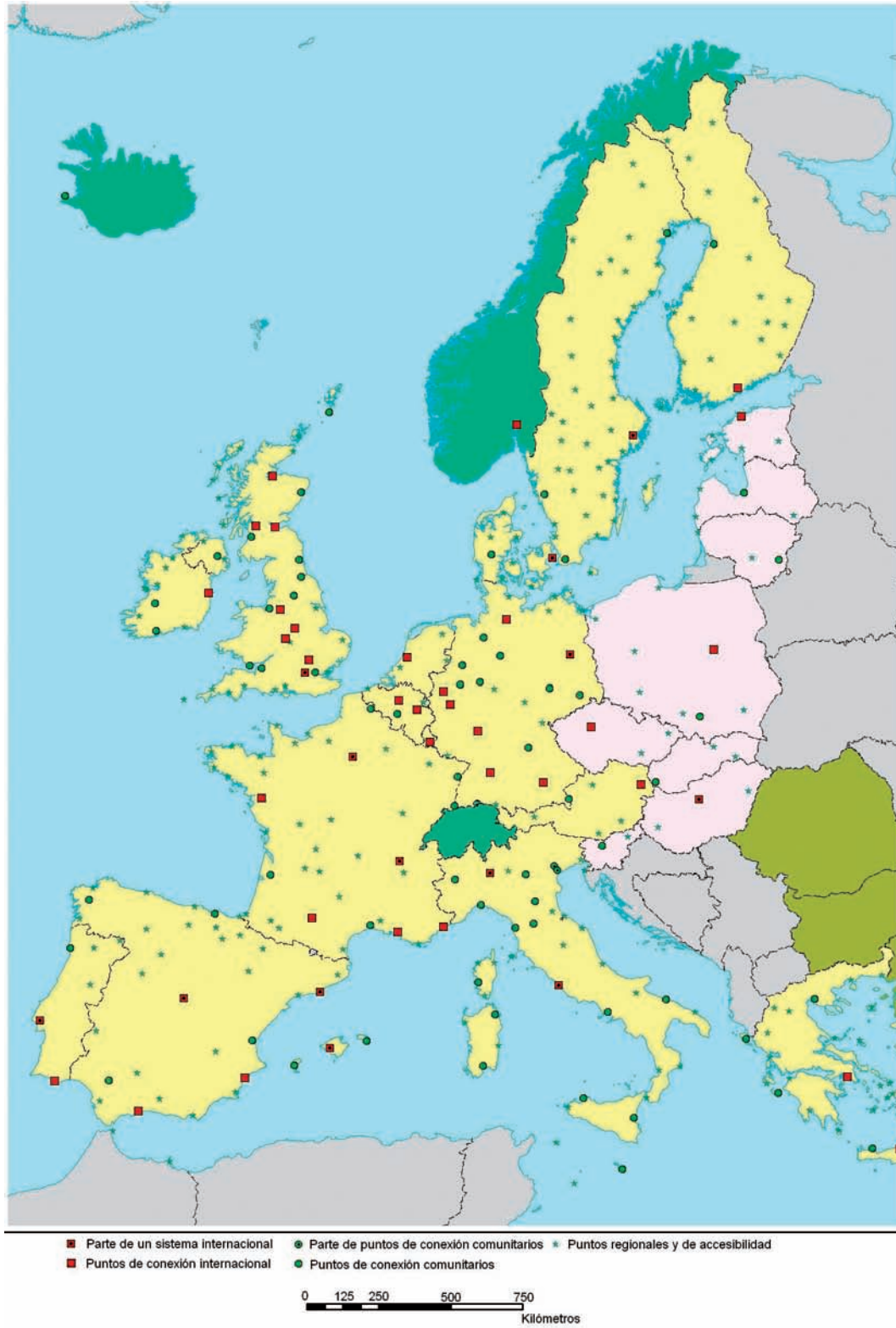
Fuente: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.



3.3. AEROPUERTOS

El Mapa 14 muestra un esquema de la ubicación de los principales aeropuertos de la UE-25.

MAPA 14. PRINCIPALES AEROPUERTOS DE LA UE-25 (HORIZONTE 2010)



Fuente: Red Transeuropea de Transporte-RTE-T.

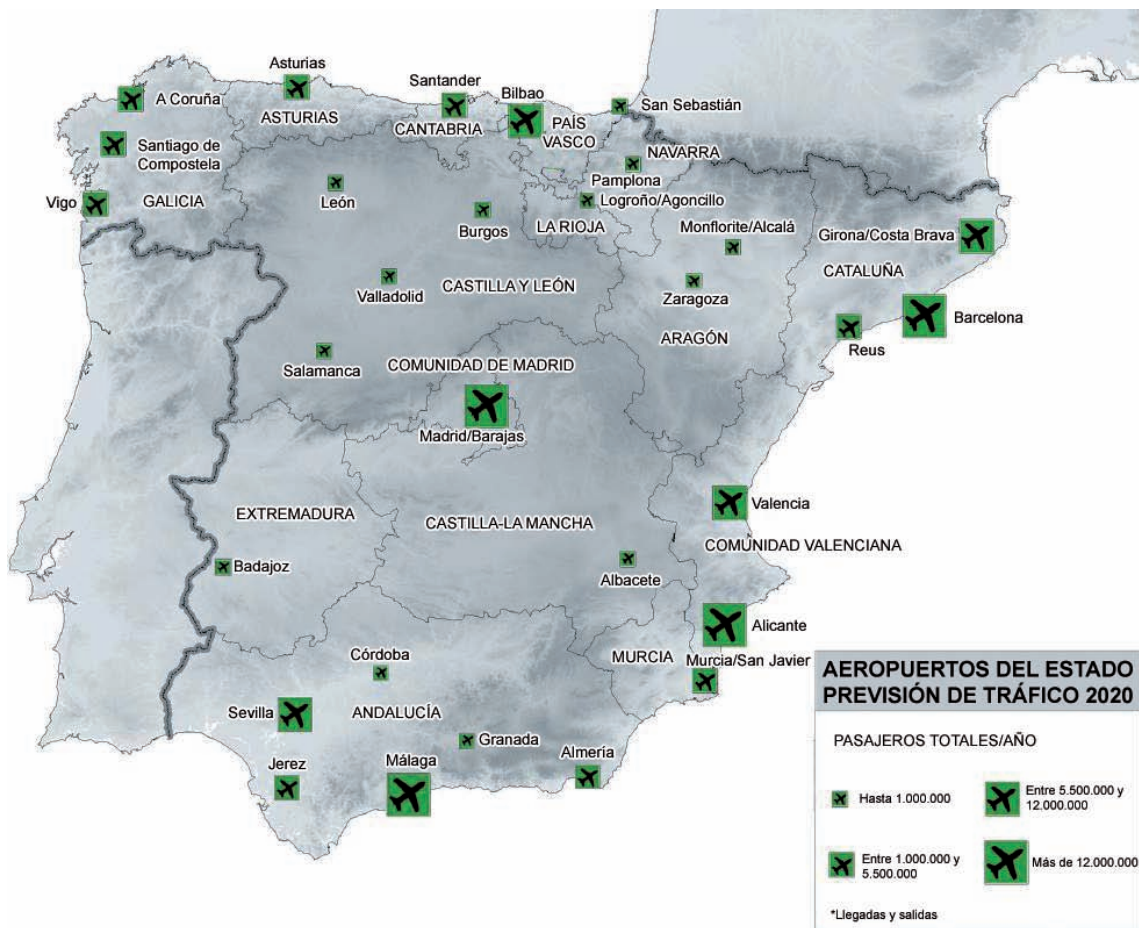


El aeropuerto de Madrid-Barajas, con un tráfico total en 2006 de 45,8 millones de pasajeros, de los cuales 25 es tráfico internacional, ocupa el quinto puesto entre los aeropuertos europeos, después de London Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Frankfurt Rhein/Main y Amsterdam-Schiphol.

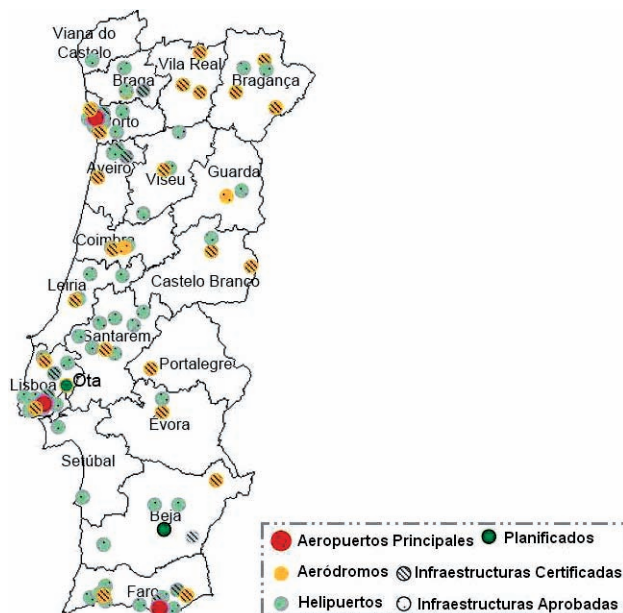
En las proximidades de los Pirineos, el aeropuerto de Barcelona tuvo un tráfico total de 30 millones de pasajeros en 2006, de los cuales 15,6 millones corresponden a tráfico internacional y el aeropuerto de Girona tuvo un total de 3,6 millones de pasajeros, donde prácticamente el 100% correspondieron a vuelos internacionales.

Del lado francés, destacan los aeropuertos de Bordeaux y Toulouse.

MAPA 15. AEROPUERTOS ESPAÑOLES (HORIZONTE DE TRÁFICO PARA 2010) Y AEROPUERTOS PORTUGUESES



Fuente: Ministerio de Fomento.



Fuente: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

3.4. PUERTOS

Análogamente a como se ha ido realizando para cada uno de los medios de transporte vistos anteriormente (carretera, ferroviario y aéreo), mostraremos en el Mapa 16 los principales puertos de la UE-25, mientras que los dos mapas siguientes muestran el detalle de España y Portugal, con una lista de sus puertos principales.

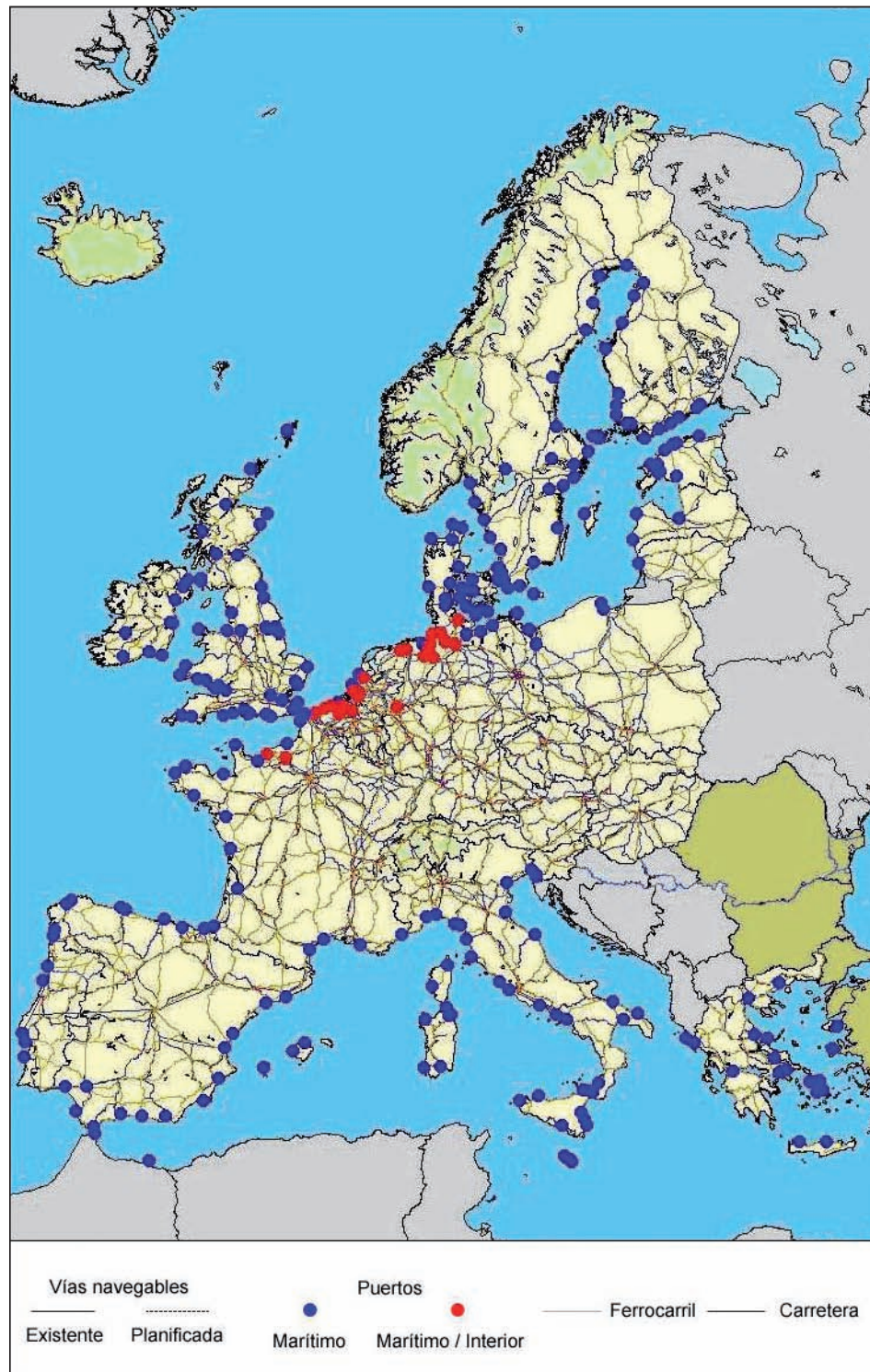
España y Francia desean que, como continuación del concurso lanzado en 2007 para la puesta en servicio de las autopistas del mar en la fachada atlántica de los dos países, la Conferencia Intergubernamental (CIG) pueda seleccionar uno o varios operadores en breve, con el fin de permitir dicha puesta en servicio a principios del año 2009. En la fachada mediterránea ambos países desean impulsar la colaboración entre los países ribereños, especialmente España, Francia e Italia.

En el marco del *Grenelle de l'Environnement*, el Estado francés apoyará el desarrollo de líneas de autopistas del mar en la fachada atlántica entre Francia, España y Portugal, y en la fachada mediterránea entre Francia, España e Italia, para, de esta manera, ofrecer alternativas a la travesía de los Pirineos y Alpes.

Su objetivo será permitir el cambio modal de entre el 5 y el 10% de los tráficos referidos.



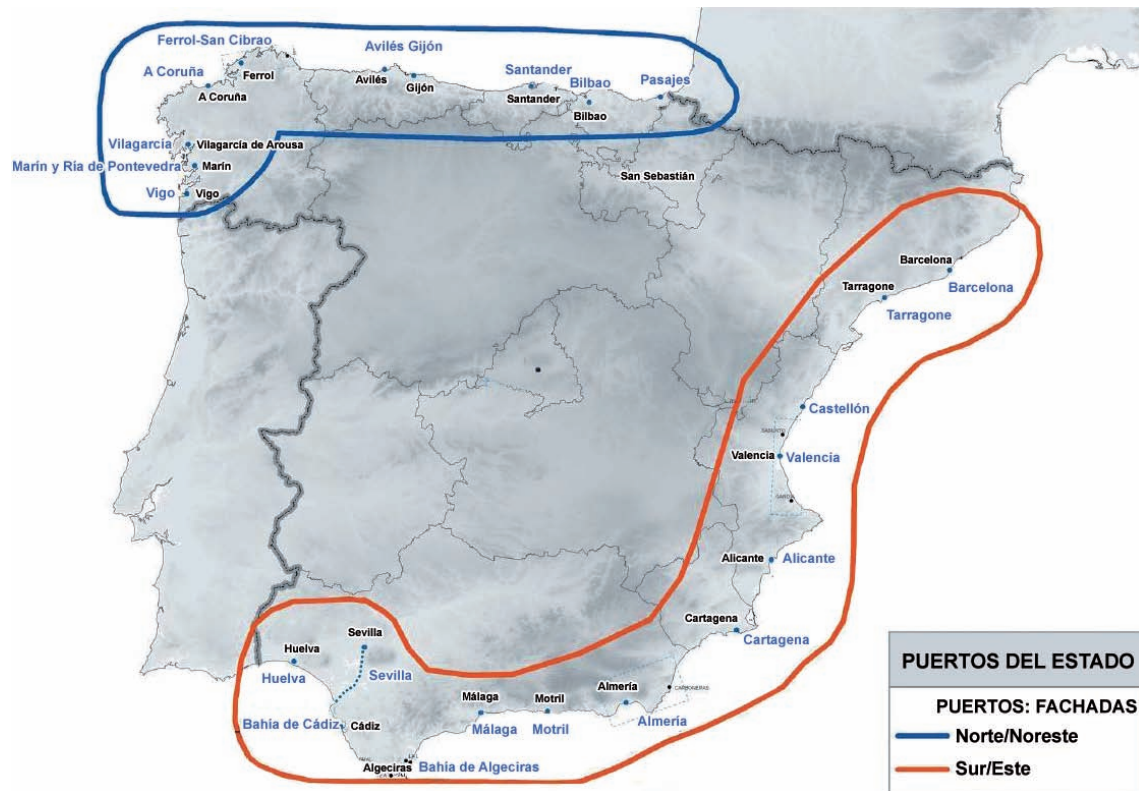
MAPA 16. ESQUEMA DE LA RED TRANSEUROPEA DE PUERTOS (HORIZONTE 2010)



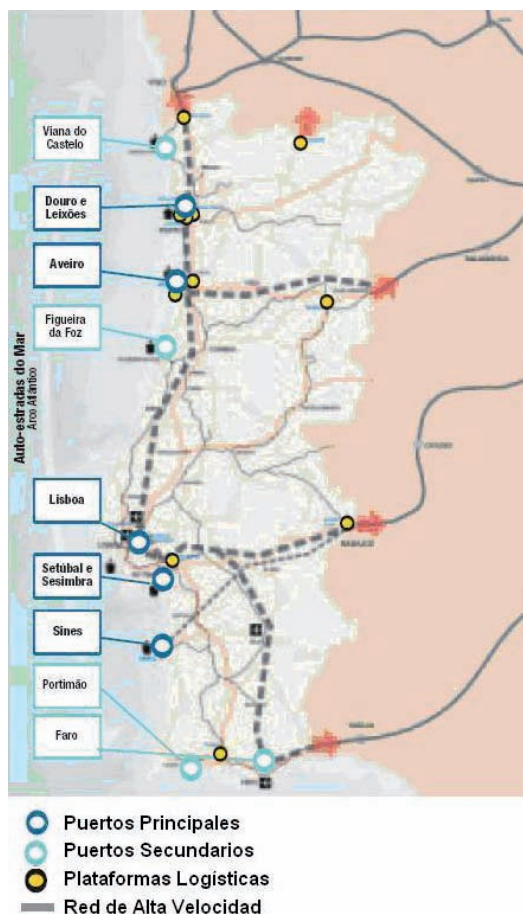
Fuente: Red Transeuropea de Transporte-RTE-T.



MAPA 17. PUERTOS ESPAÑOLES Y PORTUGUESES



Fuente: Ministerio de Fomento.



Fuente: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.



4. TRÁFICO DE VIAJEROS

4.1. TRÁFICO POR CARRETERA

El análisis del transporte de viajeros por carretera se basa en los datos aportados por los aforos realizados por las autoridades españolas (DG de Carreteras, DG de Tráfico e Instituto de Estudios Turísticos) y francesas (Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire). Se van a considerar los desplazamientos en automóvil y los efectuados en autocar.

4.1.1. TRÁFICO DIARIO DE AUTOMÓVILES POR LOS DIFERENTES PASOS FRONTERIZOS

El Gráfico 15 recoge los datos relativos a la intensidad media diaria (IMD), resultado de los aforos españoles y franceses.

Se observa que sólo 10 de los 27 puntos transfronterizos analizados, uno más que en la edición anterior, han registrado para el año 2006 intensidades de circulación superiores a los 5.000 vehículos ligeros diarios³. Debe señalarse que, si bien para el cómputo total de vehículos ligeros los valores procedentes de ambos países coinciden, esto no pasa en todos los casos individuales, debido a que las dos estaciones de aforo para un mismo punto fronterizo pueden estar suficientemente alejadas como para que se desvíe cierta cantidad de vehículos aguas abajo de la primera pero antes de cruzar la segunda. También puede darse el caso de que las diferencias entre los datos de ambos países sean debidas a las distintas características de las estaciones para un mismo punto. El punto fronterizo donde este fenómeno se da de manera más destacada es el que cruza Andorra (Andorra La Seu d'Urgell-N.145 R.N. 22 La Croisade), dado que no se trata solamente de un punto de paso sino de un país que genera por sí mismo un tráfico importante y desigual, tanto desde o hacia Francia como con destino u origen España.

Respecto a años anteriores, hay que destacar que en los pasos de Bielsa (A138-RD929) y Portalet (A136-RD934) el tráfico de vehículos ligeros se ha reducido a la mitad.

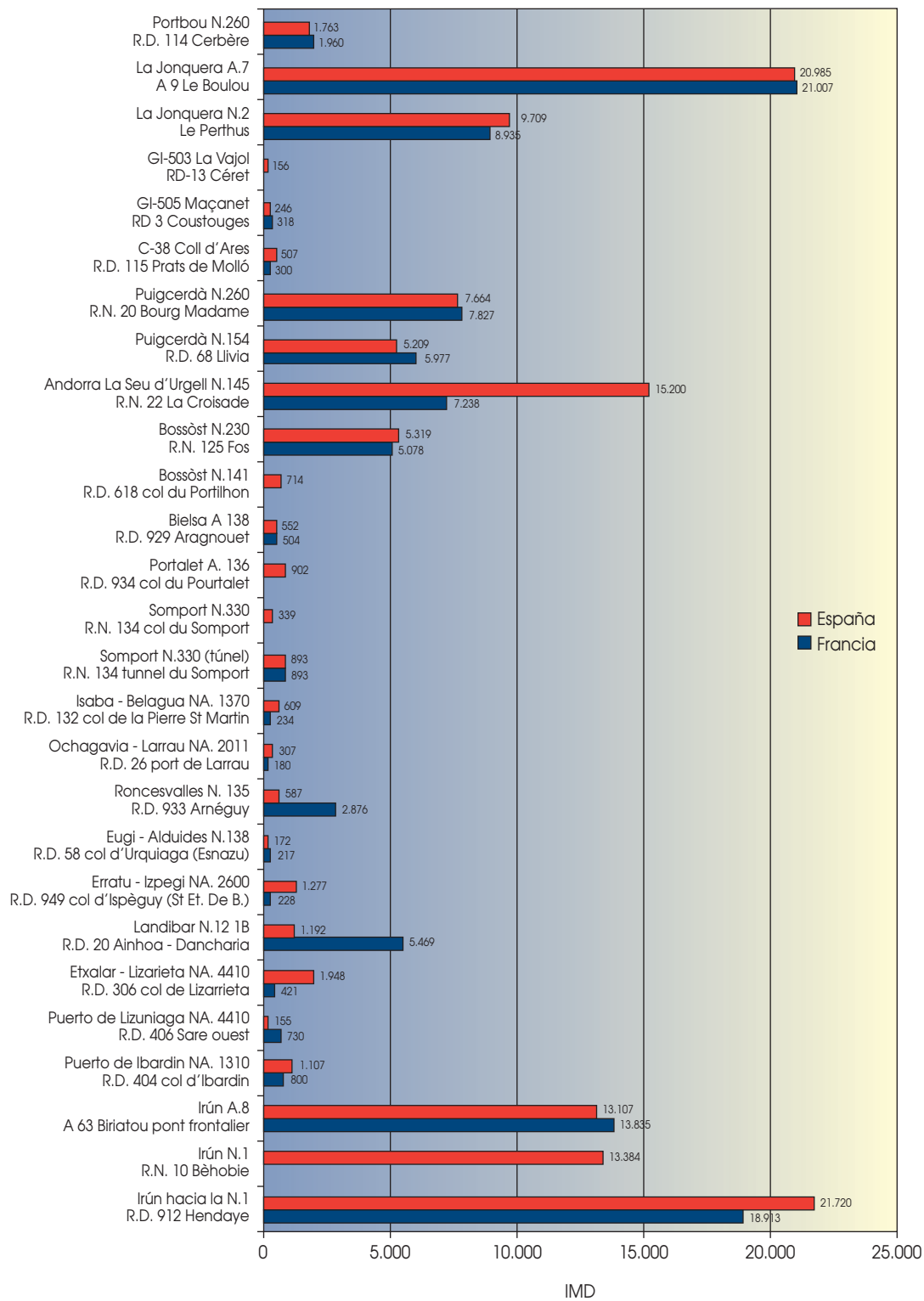
En el año 2006 la intensidad media de vehículos que atravesaron la frontera de los Pirineos fue de 122.300 vehículos diarios, cifra que se ha estancado respecto a 2005 ya que entonces se contabilizaron 122.400 vehículos diarios. Su distribución, según el tipo de paso fronterizo utilizado, es la siguiente:

- El 28% por las autopistas litorales.
- El 38% por las carreteras costeras.
- El 34% por las carreteras interiores.

³ De menor a mayor IMD, los puntos fronterizos con intensidades medias diarias mayores a 5.000 son: Irún hacia la N.1-R.D. 912 Hendaye, La Jonquera A.7-A.9 Le Boulou, Andorra La Seu d'Urgell N.145-R.N. 22 La Croisade, Irún A.8-A63 Bariatou pont frontalier, Irún N.1-R.N. 10 Béhobie, La Jonquera N.2-R.D. 900 Le Perthus, Puigcerdà N.152-R.N. 20 Bourg Madame, Puigcerdà N.154-R.D. 68 Llívia, Landibar N.121B-R.D. 20 Ainhoa-Dancharia, Bossost N.230-R.N. 125 Fos.



**GRÁFICO 15. IMD ANUAL DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS EN EL AÑO 2006
(SUMA DE AMBOS SENTIDOS)**

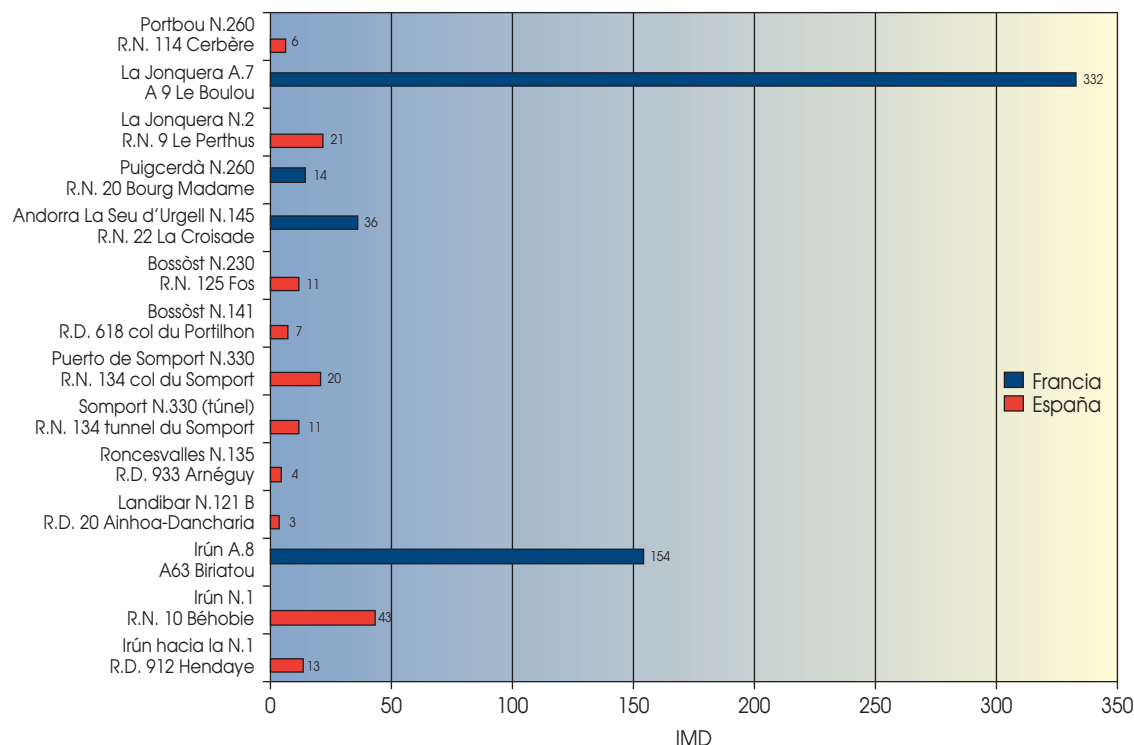


Fuentes: España: Ministerio de Fomento; Francia: Ministère de l'Écologie de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, ASF



4.1.2. TRÁFICO EN AUTOCAR

GRÁFICO 16. IMD ANUAL DE AUTOCARES EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS EN EL AÑO 2006 (SUMA DE AMBOS SENTIDOS)



Fuentes: España: Ministerio de Fomento, Abertis; Francia: Ministère de l'Écologie de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, ASF

En el año 2006 pasó por la frontera una media de aproximadamente 650 autocares al día (considerando ambos sentidos y sin contar los que pasan por Portbou N.260-R.N. 114 Cerbère y La Jonquera N.2-R.N. 9 Le Perthus). De ellos el 75% lo hizo por las autopistas litorales.

Debido a la prohibición de circular por las carreteras francesas R.N.9 en Le Perthus y R.N.114 en Cerbère, los 21 autocares/día que se registran de media en la N.2 española en la Jonquera y los 6 registrados en la carretera N.260 a la altura de Portbou, son obligados a desviarse y a cruzar la frontera por la autopista.

4.1.3. EXPLOTACIÓN DE LOS DATOS DE LAS ENCUESTAS DE AUTOCARES DEL CETE POR BIRIATOU Y LE PERTHUS

El Centre d'Études Techniques de l'Équipement de Francia (en lo sucesivo CETE), realizó una encuesta referente a los autocares que pasaron por las estaciones HESTIA gestionadas por ASF y situadas en:

- La frontera de Le Perthus (A-9).
- La frontera de Biriadou (A-63).



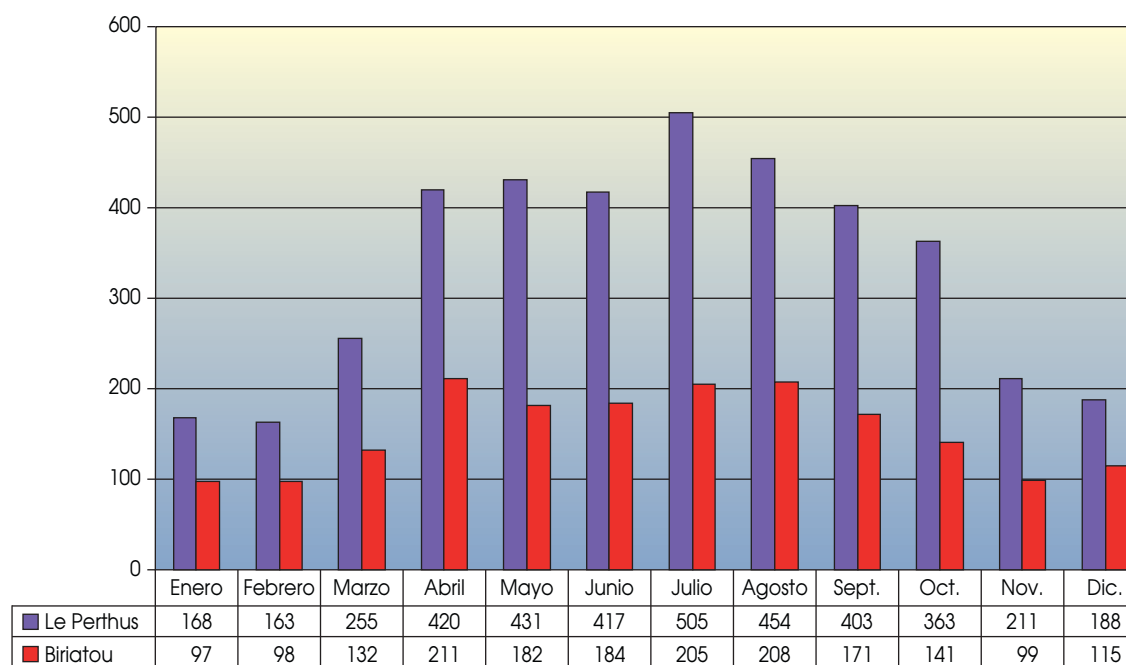
En la tabla y gráfico siguientes se muestran los datos principales. Como dato más relevante destacaremos el cociente entre (IMD Verano⁴/IMD Anual), dato que muestra el dinamismo turístico, y que es claramente más fuerte en Le Perthus que en Biriadou.

TABLA 5. IMD EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS DE LE PERTHUS Y BIRIATOU

Autocares	62 días	303 días	365 días	IMD verano/ IMD anual
	IMD verano	IMD restante	IMD anual	
Le Perthus	479	303	333	1,44
Biriadou	207	143	154	1,34
Total	686	446	486	1,41

Fuente: CETE.

GRÁFICO 17. IMD MENSUAL EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS DE LE PERTHUS Y BIRIATOU



Fuente: CETE.

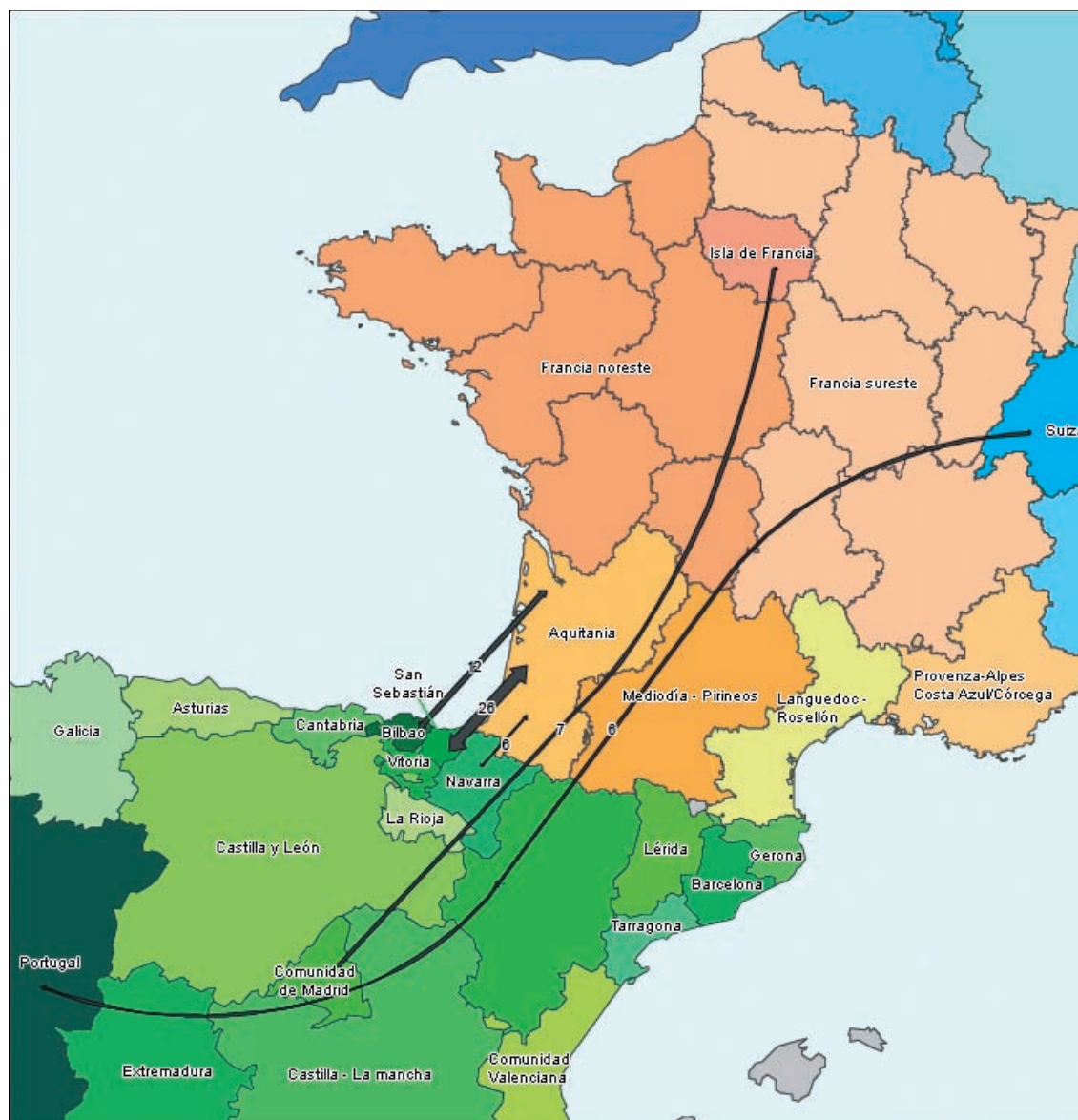
En general, en 2006, el tráfico de pasajeros anual en autocar que han atravesado Biriadou ha sido de 2 millones, mientras que por Le Perthus ha sido de 4,7 millones. Sobre el total de pasajeros, un 44% eran franceses, 20,5% eran españoles y 1,8% eran portugueses.

El número medio de pasajeros por autocar es de 38 personas (37,7 personas sin redondear), que representa una ocupación media de 72%. La proporción de autocares vacíos en Biriadou y Le Perthus es de 10% y 6% respectivamente. Si distinguimos por tipos de viajes según frecuencia, los trayectos ocasionales son mayoritarios con un 47%, seguido de un 39% de trayectos que realizan un circuito (trayectos de ida y vuelta que se realizan mediante un mismo vehículo que transporta al mismo grupo de viajeros), y el resto de desplazamientos corresponden a trayectos regulares.

⁴ El período de verano corresponde a dos meses, julio y agosto.



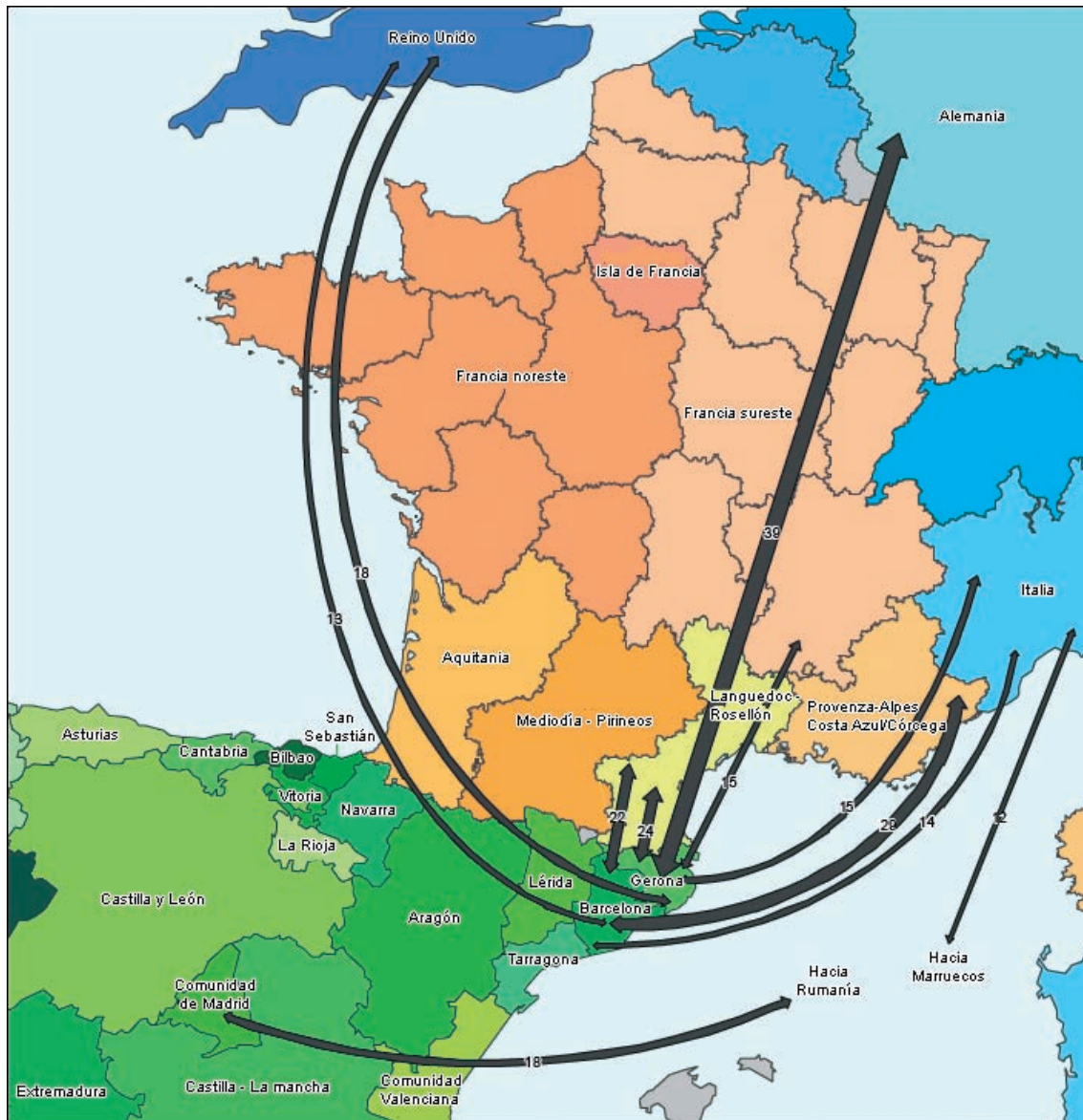
MAPA 19. FLUJOS PRINCIPALES DE AUTOCARES POR BIRIATOU EN VERANO



Fuente: CETE.

En este mapa se muestran las 5 relaciones más representativas del tráfico de autocares que atraviesan la frontera por Bariatou en los 2 meses de verano. Este flujo representa el 28% del tráfico que pasa por la zona durante todo el año y su IMD es de 207 autocares.

MAPA 20. FLUJOS PRINCIPALES DE AUTOCARES POR LE PERTHUS EN VERANO



Fuente: CETE.

En este mapa se muestra el flujo principal de autocares que pasan por Le Perthus en verano mediante 10 relaciones. Su IMD es de 479 autocares y representa un 46% del tráfico total que atraviesa este punto fronterizo.

El reparto del flujo de autocares a grandes rasgos es:

- Por frontera: 2/3 por Le Perthus y 1/3 por Bariatou.
- Por periodo de tiempo: 2/3 en los 2 meses de verano y 1/3 el resto del año.



4.1.4. EXPLOTACIÓN DE LOS DATOS DE LAS ENCUESTAS DE TURISMO DEL IET

El Instituto de Estudios Turísticos (en lo sucesivo IET), es un organismo integrado en la Secretaría de Estado de Turismo del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de España, que se encarga de la investigación de los factores que inciden sobre el turismo, así como de la elaboración, recopilación y valoración de estadísticas, información y datos relativos al mismo. En concreto, el IET publica información sobre el número y la caracterización de visitantes extranjeros no residentes que anualmente llegan a España.

En relación con la cobertura territorial, la encuesta recoge información a través de sus fronteras por las distintas vías de acceso (carretera, aeropuerto, puerto marítimo y ferrocarril) mensualmente. En carretera, se estima la ocupación media y nacionalidad de los distintos tipos de vehículos que entran por una muestra de 22 pasos fronterizos, capturándose la información manualmente mediante el uso de ordenadores. En los demás modos de transporte, se realizan encuestas en 17 aeropuertos distribuidos por el territorio español, por vía marítima en 6 de los principales puertos de pasajeros y en el servicio de ferry del puerto de Algeciras (cuya especial importancia en términos de flujos de viajeros en determinadas temporadas del año exige un tratamiento diferenciado), y por ferrocarril, se realizan encuestas a pasajeros de trenes en líneas internacionales procedentes de Francia y Portugal.

Este estudio analiza los movimientos de automóviles y autocares 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).

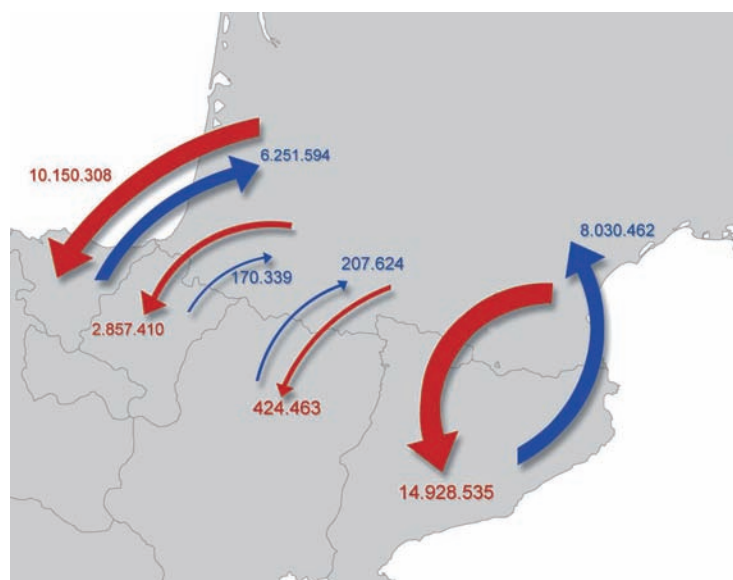
Esta información se completa con otras fuentes estadísticas procedentes de otros organismos:

- 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»).

En el mapa siguiente se presentan los flujos de tráfico de viajeros que cruzan la frontera pirenaica en ambos sentidos y según comunidad autónoma.



MAPA 21. TOTAL DE VIAJEROS POR CARRETERA, RESIDENTES EN ESPAÑA Y FRANCIA, ESTIMADOS A PARTIR DE LAS ENCUESTAS DE TURISMO EN 2006, POR SENTIDO



Fuente: IET.

Un total de 43 millones de viajeros, residentes en España y Francia, atravesaron la frontera entre España y Francia. Más de la mitad pasó por Cataluña y la siguiente gran mayoría (un 38%) pasó por el País Vasco.

Las encuestas de turismo también permiten conocer los motivos de los desplazamientos, así como las zonas de origen o destino según sentido.

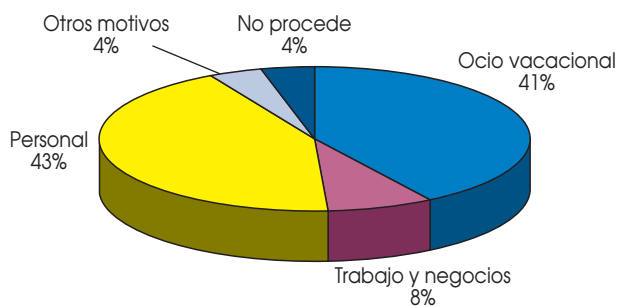
TABLA 6. REPARTO DEL NÚMERO DE VIAJEROS (RESIDENTES EN ESPAÑA Y FRANCIA) EN AUTOMÓVILES Y AUTOCARES SEGÚN MOTIVOS DE VIAJE

Motivo	Norte-Sur (1)		Sur-Norte (2)		Total
	Automóvil	Autocar	Automóvil	Autocar	
Ocio, vacacional	34,0%	57,0%	48,0%	60,0%	41,0%
Trabajo y negocios	4,0%	5,0%	15,0%	2,0%	8,0%
Personal (familia, salud)	53,0%	3,0%	32,0%	7,0%	43,0%
Otros motivos	3,0%	13,0%	5,0%	21,0%	4,0%
No procede	6,0%	22,0%	0,0%	10,0%	4,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

(1) Viajeros residentes en Francia.

(2) Viajeros residentes en España.

Fuente: IET.





En el gráfico superior podemos observar que la gran mayoría de los desplazamientos se originan básicamente por dos motivos: ocio y temas personales, incluyéndose en este último, por ejemplo, compras y visitas al médico.

Las principales zonas de origen y destino de los extranjeros que entraron en España en el año 2006 se muestran en la Tabla 7. El 81% de los mismos procedía de Francia.

Los destinos más importantes fueron Cataluña (51%) y el País Vasco (25%).

TABLA 7. FLUJO POR CARRETERA NORTE-SUR: 35.026.673 VIAJEROS

Nacionalidad de los viajeros que entran a España por la frontera francesa	%	Destino	%
Francia	81	Cataluña	51
Alemania	3	País Vasco	25
Países Bajos	2	Navarra	9
Reino Unido	1	Comunidad Valenciana	3
Italia	1	Andalucía	2
Bélgica	1	Aragón	1
Suiza	1	Madrid	1
Portugal	1	Castilla y León	1
Resto de Europa	7	Otras CCAA	2
Resto del Mundo	2	Pasajeros en tránsito	5

Análogamente a la tabla anterior, la Tabla 8 muestra las principales zonas de origen y destino pero, en este caso, de los residentes en España que cruzaron los Pirineos por carretera en el año 2006.

De las comunidades autónomas que hacen frontera con Francia, Cataluña y el País Vasco son las que mayor flujo de residentes españoles soportan, con un 75%, y los destinos más frecuentes son Francia y Andorra, que representan más del 96% del total.

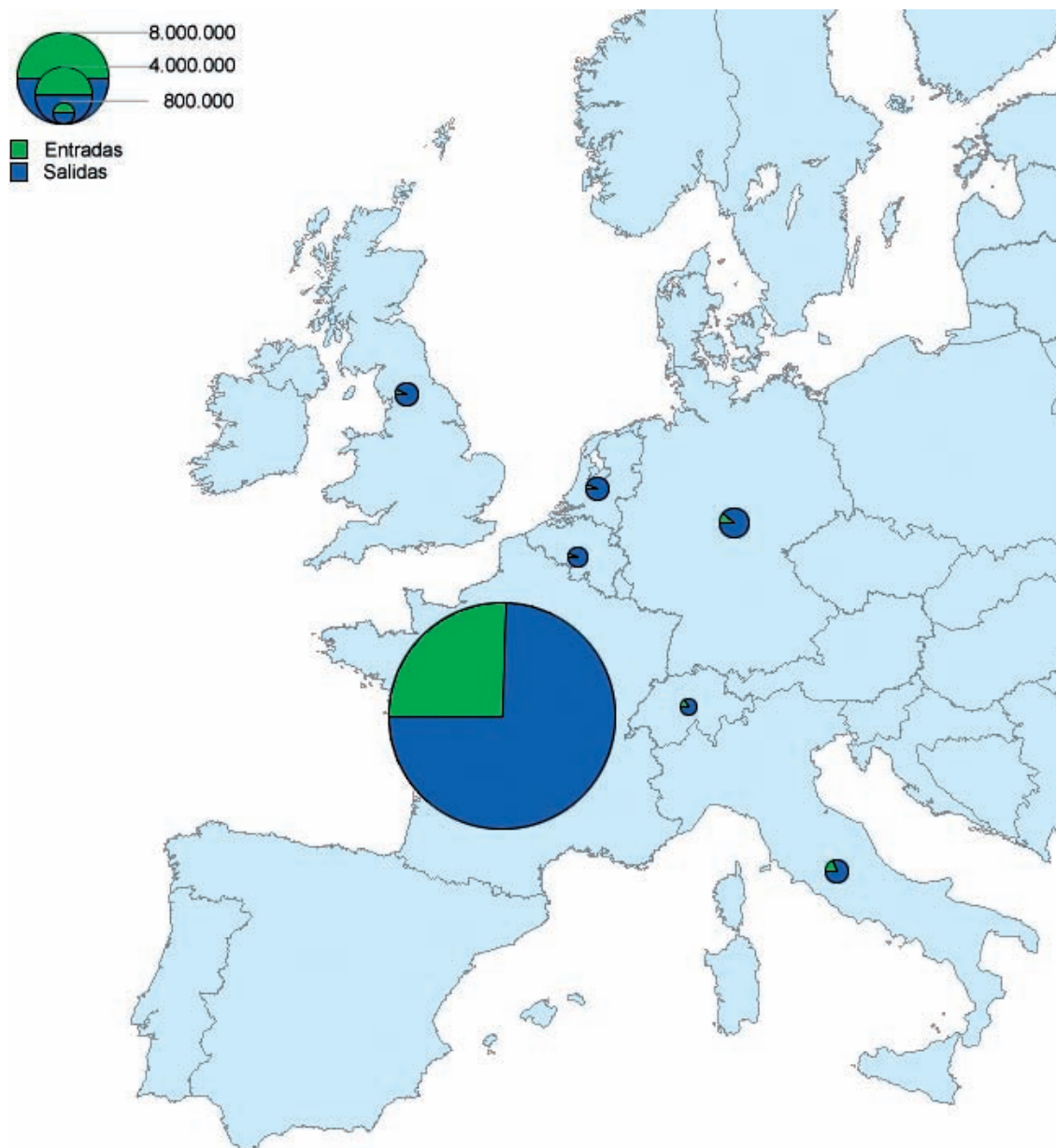
TABLA 8. FLUJO POR CARRETERA SUR-NORTE: 14.660.019 VIAJEROS

Origen	%	Destino de los viajeros españoles por la frontera francesa	%
Cataluña	42	Francia	66,7
País Vasco	33	Andorra	29,7
Comunidad Valenciana	6	Italia	0,9
Madrid	5	Alemania	0,7
Navarra	4	Suiza	0,3
Aragón	2	Reino Unido	0,3
Castilla y León	1	Holanda	0,2
Andalucía	1	Bélgica	0,2
Otras CC AA	6	Resto de países	1,0

En el Mapa 22 se muestran las principales zonas de Europa de entrada de españoles y de salida de extranjeros hacia España por la frontera pirenaica.



MAPA 22. PRINCIPALES ZONAS DE ENTRADA Y SALIDA POR CARRETERA HACIA/DESDE LOS DISTINTOS PAÍSES DE EUROPA EN 2006

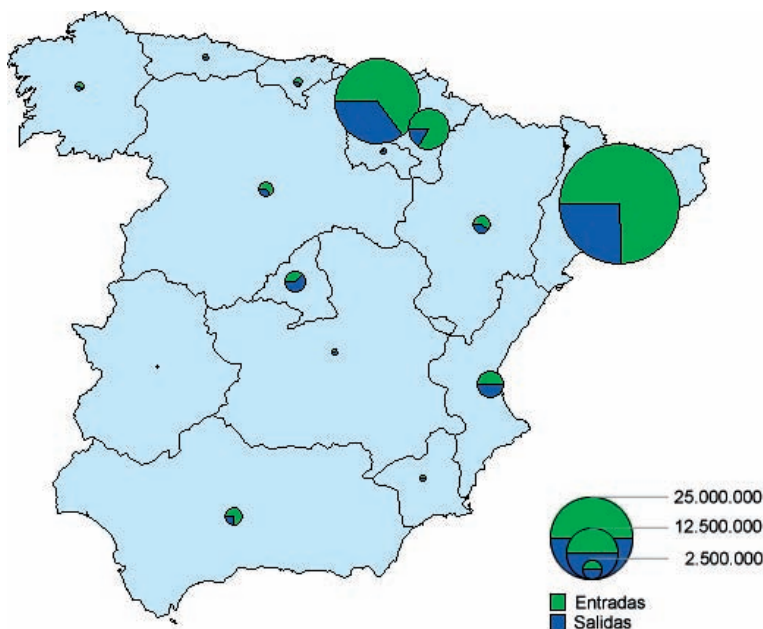


Fuente: IET.

En el mapa siguiente mostramos las entradas de extranjeros y la salida de españoles por la frontera con Francia para cada comunidad autónoma peninsular.



MAPA 23. ENTRADAS Y SALIDAS QUE ATRAVESARON LOS PIRINEOS POR CARRETERA SEGÚN COMUNIDAD AUTÓNOMA EN EL AÑO 2006



Fuente: IET.

4.1.5. CUANTIFICACIÓN DEL FLUJO DE VIAJEROS

Partiendo de los resultados de la encuesta de turismo realizada por el CETE en el año 2006, se ha extraído la cuantificación de los flujos de viajeros a través de los Pirineos, que se obtiene de las intensidades medias diarias del tráfico de vehículos ligeros y de autobuses procedentes de los aforos realizados en los puntos fronterizos de ambos países y del grado de ocupación de cada tipo de vehículo. Esta hipótesis de tasa de ocupación es de 2 ocupantes por vehículo en el caso del automóvil y de 38 viajeros por autocar. Como combinación de estas dos informaciones se ha obtenido el flujo total de pasajeros en el año 2006, que se recoge en la tabla siguiente.

TABLA 9. ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS QUE ATRAVESARON LOS PIRINEOS EN AMBOS SENTIDOS EN EL AÑO 2006

Tipo de vehículo	IMD	Grado de ocupación (viajeros/vehículo)	Viajeros/día	Millones de viajeros año 2006
Automóvil	122.300	2	244.600	89,3
Autocar	650	38	24.700	9,0
Total			269.300	98,3

Su distribución por origen y destino se muestra en la Tabla 10.



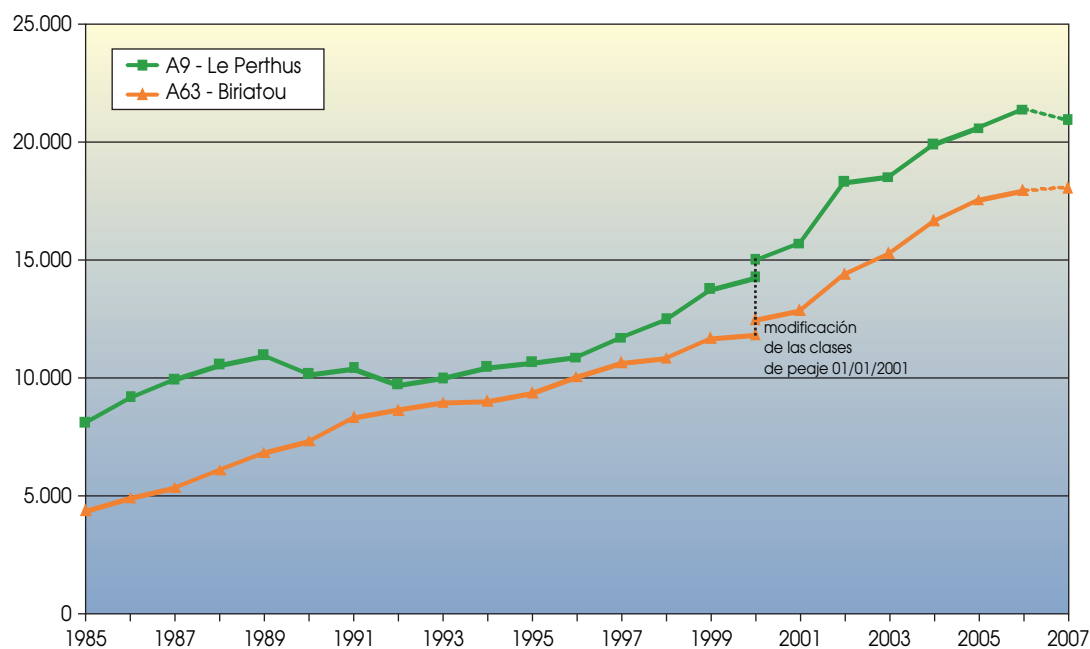
TABLA 10. DISTRIBUCIÓN POR ORIGEN/DESTINO Y TIPO DE VEHÍCULO DE LOS VIAJEROS QUE ATRAVESARON LOS PIRINEOS POR CARRETERA EN EL AÑO 2006

Origen/destino	Automóviles		Autocares		Total (millones)
	%	Millones	%	Millones	
Francia	85	75,9	72	6,5	82,4
Resto de Europa	15	13,4	28	2,5	15,9
Total		89,3		9,0	98,3

4.1.6. ANÁLISIS DETALLADO DEL TRÁFICO EN LAS DOS AUTOPISTAS

Siendo el tráfico de pasajeros a través de las autopistas litorales especialmente importante en el cómputo de los que atraviesan la frontera de los Pirineos, se analiza en el Gráfico 18 la evolución de la intensidad media diaria de vehículos ligeros que ha circulado por las autopistas de peaje A-9 (punto de Le Perthus) y A-63 (punto de Biriattou) desde el año 1985 hasta el 2006.

GRÁFICO 18. EVOLUCIÓN DE LA IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS A TRAVÉS DE LAS AUTOPISTAS PIRENAICAS



Fuente: Francia: ASF-Peajes.

4.2. TRÁFICO FERROVIARIO

La frontera hispano-francesa se puede cruzar con diferentes servicios ferroviarios:

- Internacional, a través de los pasos de Irún y Portbou.
- Regional, a través del paso de Portbou.



- Cercanías, mediante el uso de la línea Barcelona-La Tour de Carol.
- Cercanías, mediante el uso de la línea Lasarte Oria-Hendaye (EuskoTren).

La mayoría de viajeros que cruzan la frontera en ferrocarril utilizan los servicios ferroviarios internacionales (85%), mientras que los viajeros que cruzan la frontera utilizando trenes regionales o cercanías representan, respectivamente, un 13% y un 2% del total.

En valor absoluto, el tráfico ferroviario a través de los Pirineos movió 1,17 millones de viajeros en 2006, distribuidos de la siguiente manera:

- Líneas internacionales: 1.005.000 viajeros.
- Línea regional: 152.853 viajeros.
- Línea de cercanías: 16.200 viajeros, aproximadamente.

En las cifras de viajeros en ferrocarril detalladas no están incluidos los viajeros que disponen de un pase Interrail, dado que con este pase no es necesario sacar billete para los trenes convencionales. Sólo en determinados trenes tienen que realizar reserva de plaza, por lo que en general estos viajeros no están contabilizados.

4.2.1. TRÁFICO FERROVIARIO INTERNACIONAL

El fichero de ventas de la SNCF refleja los siguientes datos de billetes de ferrocarril vendidos en el año 2006 entre España y Francia:

- 350.000 en el sentido Francia → España.
- 97.000 en el sentido España → Francia.

Para evaluar el número total de viajeros españoles o franceses se utilizan las siguientes hipótesis:

- De igual modo que en el 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 los billetes por parte de los viajeros tanto españoles como franceses es muy similar

El número total de billetes vendidos en Francia con destino a España en el año 2006 fue de 97.000 ida/vuelta, 168.000 de ida sólo y 84.000 de regreso, en tanto que los vendidos en España con destino a Francia fueron 49.000 de ida/vuelta, 84.000 de ida y 168.000 de regreso.

Estos valores se traducen en un flujo total de pasajeros de 398.000 en cada sentido.

La información que suministra RENFE para otros enlaces internacionales en el año 2006 (en ambos sentidos) es la siguiente:

- España-Francia, 514.499 viajeros en ambos sentidos.
- España-Portugal, 173.434 viajeros en ambos sentidos.
- España-Resto de Europa, 98.184 viajeros en ambos sentidos.



Según la información facilitada por el Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC) de Portugal, los viajeros entre Portugal y Francia, en ambos sentidos, son 110.816.

Basándonos en los datos anteriores, la estimación del total de viajeros que atravesaron mediante ferrocarril y en ambos sentidos las fronteras pirenaicas en el año 2006 por las líneas internacionales es de 1.005.000 viajeros, calculados de la siguiente manera:

- Viajeros España ⇔ Francia (datos SNCF): $398.000 \times 2 = 796.000$ viajeros.
- Viajeros España ⇔ Resto de Europa (datos de RENFE): 98.184 viajeros.
- Viajeros Portugal ⇔ Francia (datos MOPTC): 110.816 viajeros.

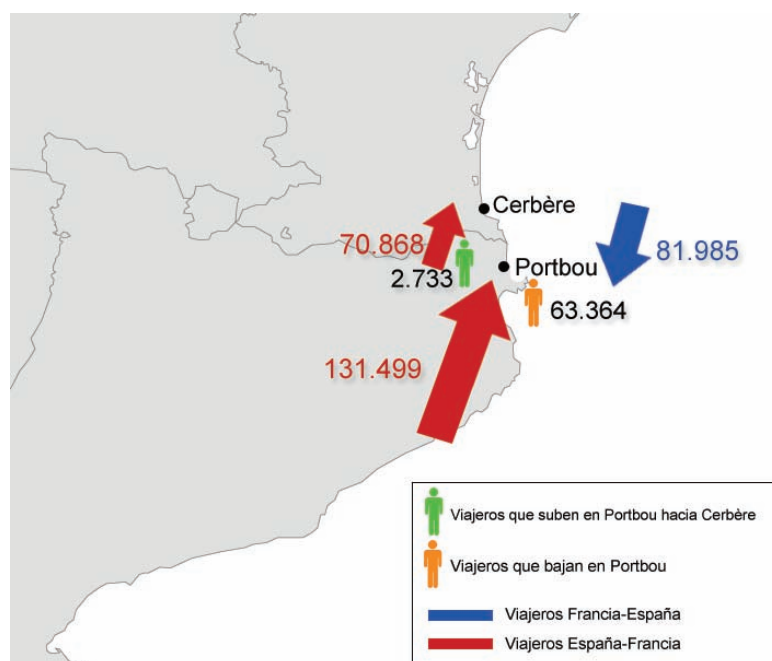
4.2.2. TRÁFICO FERROVIARIO REGIONAL

Según los datos proporcionados por RENFE Media Distancia, en 2006, del total anual de viajeros procedentes del corredor España-Francia de RENFE Media Distancia, por la fachada mediterránea (131.499 viajeros), el 48% bajó en Portbou (63.364). En Portbou subieron 2.733 viajeros, por lo tanto, cruzaron la frontera francesa con un tren de RENFE-Media Distancia un total de 70.868 viajeros.

Si realizamos un balance entre los viajeros con dirección a Francia y los viajeros con dirección a España, los viajeros con dirección a España superan a los de dirección a Francia en un porcentaje del 54% sobre el total.

Este flujo de viajeros de Regionales que atravesaron la frontera hispano-francesa por la vertiente mediterránea a lo largo del año 2006 fue:

MAPA 24. ENTRADAS Y SALIDAS DE VIAJEROS QUE ATRAVESARON LA FRONTERA POR FERROCARRIL POR LA FACHADA MEDITERRÁNEA



Fuente: RENFE Media Distancia.



4.2.3. TRÁFICO FERROVIARIO CERCANÍAS

Por la vertiente mediterránea, además del flujo de viajeros de la línea Portbou-Cerbère, también existe la posibilidad de pasar a Francia por la línea Barcelona-La Tour de Carol. Esta línea corresponde a la línea de cercanías C3 del núcleo de Barcelona de RENFE (L'Hospitalet-Vic-Ripoll-Puigcerdà).

Existen 4 expediciones diarias hacia La Tour de Carol, y 5 expediciones diarias en sentido contrario. Los horarios varían según el sentido; en sentido La Tour de Carol las expediciones se concentran en la primera mitad del día; mientras que en el sentido opuesto hay expediciones durante todo el día.

El volumen de viajeros medio diario que se mueve en días laborables desde el año 2003 hasta el año 2006 ha sido:

TABLA 11. EVOLUCIÓN ENTRE 2003 Y 2006 DEL VOLUMEN DE VIAJEROS DIARIO HACIA/DESDE LA TOUR DE CAROL

	2003	2004	2005	2006
Hacia La Tour de Carol	36	36	24	40
Desde La Tour de Carol	62	62	22	41

Fuente: RENFE Cercanías.

En la tabla podemos observar cómo los datos del año 2005 nos muestran un decremento notable respecto a los años anteriores, cuando los datos eran muy estables (mismo volumen en ambos sentidos durante los años 2003 y 2004). Los datos del año 2006 muestran una recuperación del volumen de viajeros. En sentido La Tour de Carol se ha superado incluso el volumen de los años 2003-2004. Por el contrario, en sentido inverso, aunque ha habido un ligero crecimiento, todavía no se ha recuperado el nivel del 2004.

Anualmente, el tráfico de cercanías es aproximadamente de 16.200 viajeros (81 viajeros /día laborable × 200 días laborables/año = 16.200 viajeros/año).

4.3. TRÁFICO AÉREO

El transporte aéreo de viajeros tiene una gran importancia en España y en Portugal, 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, tanto españolas (Baleares y Canarias) como portuguesas (Azores y Madeira). El tráfico de las zonas insulares españolas representa un 40% del tráfico con Europa, y las zonas insulares portuguesas representan un 10% del tráfico aéreo de Portugal con Europa. Las zonas insulares son prácticamente independientes de la alternativa terrestre o marítima, por lo que no son consideradas en este Observatorio.



En el período 2002-2006 el crecimiento del número de pasajeros entre España peninsular y el resto del mundo ha sido de un 37%, mientras que el número de pasajeros entre España peninsular y el resto de Europa ha sido de 81%.

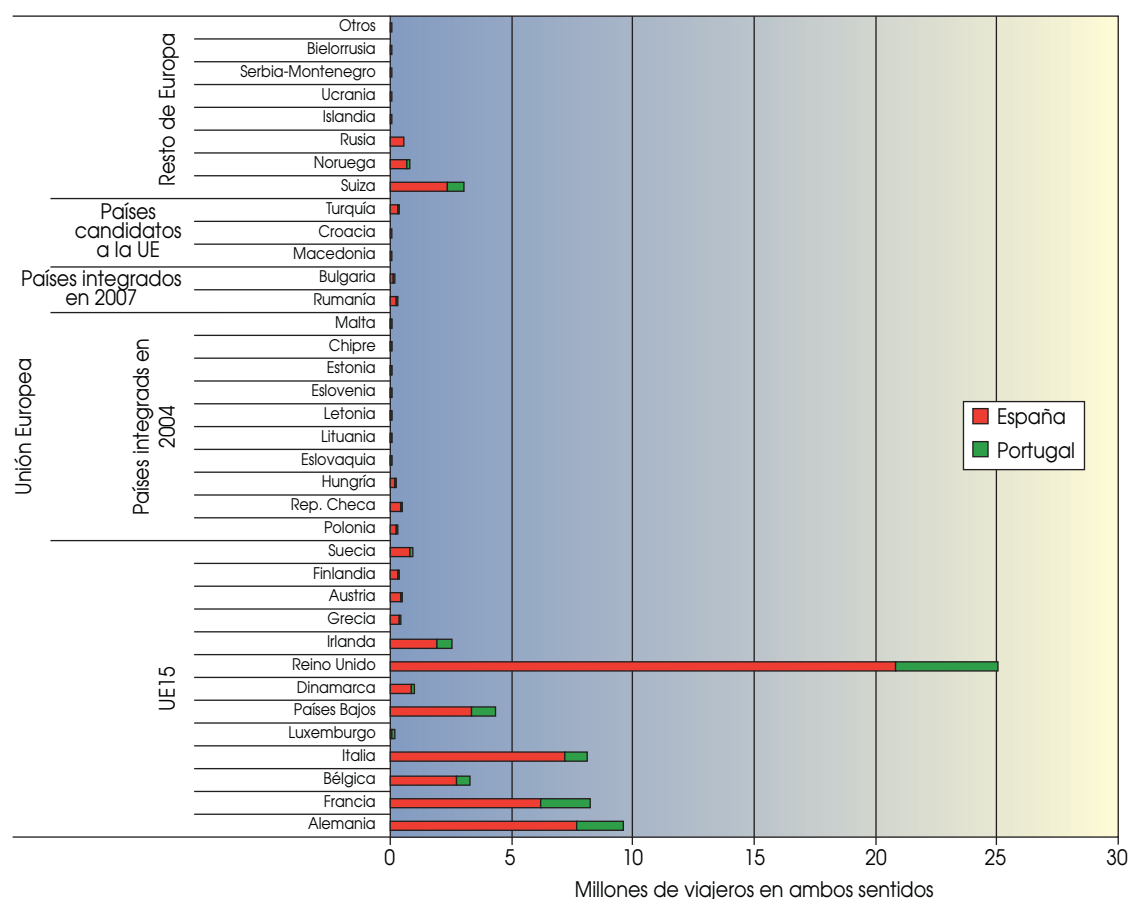
En el año 2006 hubo un crecimiento del número de pasajeros del 6,6% en toda España, con 193.553.178 pasajeros, siendo un punto mayor que el crecimiento medio en Europa, y de 3 negativos respecto al total de Aeropuertos ACI (Airports Council Internacional). En España peninsular, este crecimiento fue del 7,6%, con 129.365.199 pasajeros. Este crecimiento ha sido notable en los aeropuertos de Madrid-Barajas con un crecimiento del 8% (46 millones de pasajeros, de los cuales un 55% fueron vuelos internacionales) y Barcelona con un 11% (30 millones de pasajeros, con un 52% de vuelos internacionales).

Cabe destacar que, entre los varios aeropuertos situados en las regiones limítrofes a uno y otro lado de la barrera pirenaica, cobra especial relevancia el de Barcelona. El tráfico de viajeros internacionales que registró dicho aeropuerto en el año 2006 fue de 15,6 millones.

En general, en España peninsular hubo un ligero crecimiento anual de tráfico nacional de 1,3%, y respecto al tráfico internacional, hubo un decrecimiento de 3,6%.

En el Gráfico 19 se muestra la distribución del tráfico entre la Península Ibérica y el resto de Europa.

GRÁFICO 19. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA (2006)



Fuentes: AENA e INAC.



El Reino Unido, con 20,8 millones de viajeros en 2006, es el principal origen/destino de pasajeros, seguido, a una distancia considerable, por Alemania (7,7 millones), Italia (7,2 millones) y Francia (6,2 millones). En los desplazamientos entre España peninsular y Francia, la mayor parte de los pasajeros se dirigen o proceden de los aeropuertos parisinos (el 83% del total).

La distribución del total de pasajeros con origen o destino en la Península Ibérica se muestra en la Tabla 12.

TABLA 12. DISTRIBUCIÓN DEL TOTAL DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA CON ORIGEN O DESTINO LA PENÍNSULA IBÉRICA (2006)

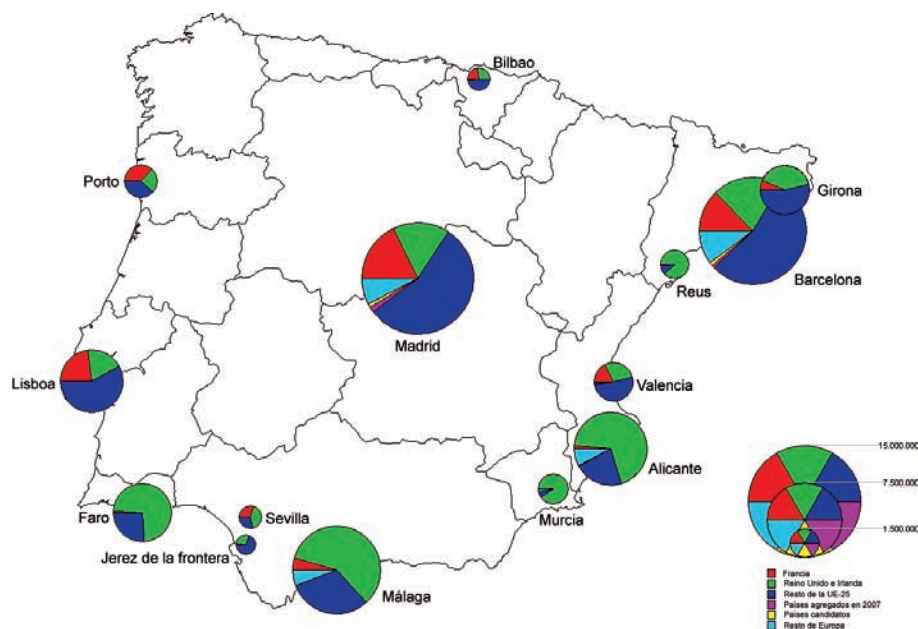
		Total en ambos sentidos (M de viajeros)		
		España peninsular	Portugal peninsular	Total
Unión Europea	Antigua UE-15	53,2	11,7	64,9
	Países de nuevo ingreso (2004)	1,1	0,1	1,2
	Países de nuevo ingreso (2007)	0,4	0,0	0,4
Países candidatos		0,4	0,0	0,4
Resto de Europa		3,9	0,9	4,8
Total Europa		59,0	12,7	71,7
<i>Antigua UE-15 + Suiza + Noruega</i>		<i>56,3</i>	<i>12,5</i>	<i>68,8</i>

Fuente: AENA de España, INAC.

Debe señalarse que el tráfico aéreo entre el Reino Unido, Alemania y Holanda, y los archipiélagos balear y canario, fue en el año 2006 de 29,3 millones de viajeros en ambos sentidos.

El Mapa 25 muestra de modo esquemático el tráfico con el resto de Europa en los principales aeropuertos de la Península Ibérica.

MAPA 25. TRÁFICO CON EL RESTO DE EUROPA EN LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA EN EL AÑO 2006



Fuente: AENA de España, INAC de Portugal.



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

• España		• Europa	
— Madrid	14,8 M	— Londres	14,7 M
— Barcelona	13,8 M	— París	5,7 M
— Málaga	9,6 M	— Amsterdam	4,6 M
— Alicante	6,9 M	— Frankfurt	4,3 M
— Valencia	2,4 M	— Bruselas	3,3 M

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 13. En ella debe señalarse que:

- La distribución origen/destino del tráfico por carretera, procedente o con dirección a la Península Ibérica, se basa en el reparto entre Francia y el resto de Europa, obtenido de los datos de encuestas de turismo del IET del año 2004. Se debe constatar que el tráfico hacia o desde los países candidatos y los europeos que no están dentro de la UE-15 + Suiza + Noruega es muy bajo y no puede diferenciarse.
- El número total de viajeros por carretera se ha obtenido de la media del total de las vías transpirenaicas para el año 2006, considerando una ocupación media de 2 pasajeros por automóvil y 38 por autocar (como se indica en el estudio 2006 del CETE).
- 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.

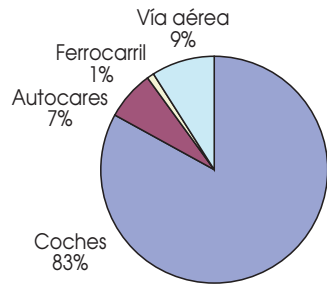
TABLA 13. RESUMEN DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN EL AÑO 2006 (EN MILLONES DE VIAJEROS)

Modo de transporte	Francia	Resto de la UE-15 + Noruega + Suiza (menos Francia)	Países ingresados en 2004	Países ingresados en 2007	Resto de Europa*	TOTAL
Carretera	Coches	75,9	13,4			89,3
	Autocares	6,5	2,5			9,0
Ferrocarril	1,1	0,1				1,2
Vía aérea	8,3	60,5	1,2	0,4	1,3	71,7
Total	91,8	76,5	1,2	0,4	1,3	171,2

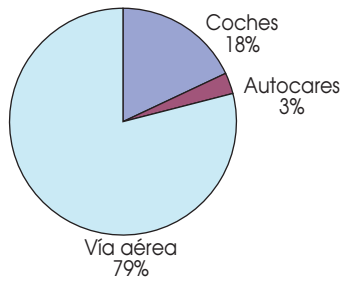
* Resto de Europa: Albania, Bielorrusia, Bosnia-Herzegovina, Croacia, Macedonia, Moldavia, Serbia y Montenegro, Rusia, Turquía, Ucrania.



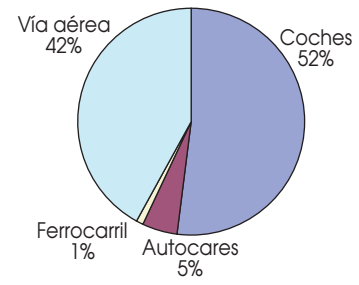
A. Península Ibérica-Francia



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



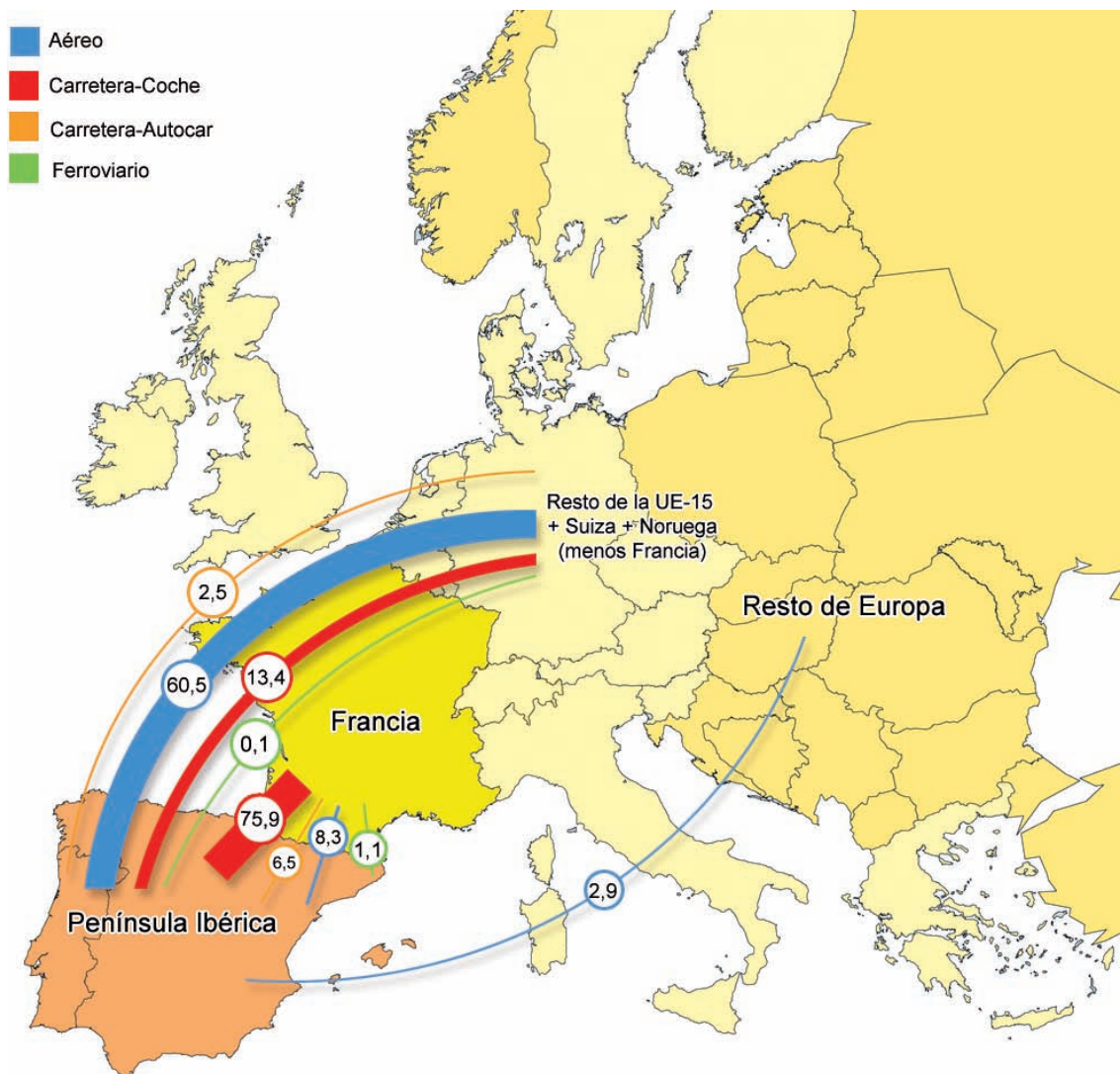
C. Total



Fuentes: Carreteras: IET y Ministerio de Fomento de España, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire y ASF de Francia; Ferrocarril: SNCF; Aéreo: AENA de España, INAC de Portugal.

La esquematización gráfica de estos datos se puede observar en el Mapa 26.

MAPA 26. ESQUEMA DE LA DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA (2006)





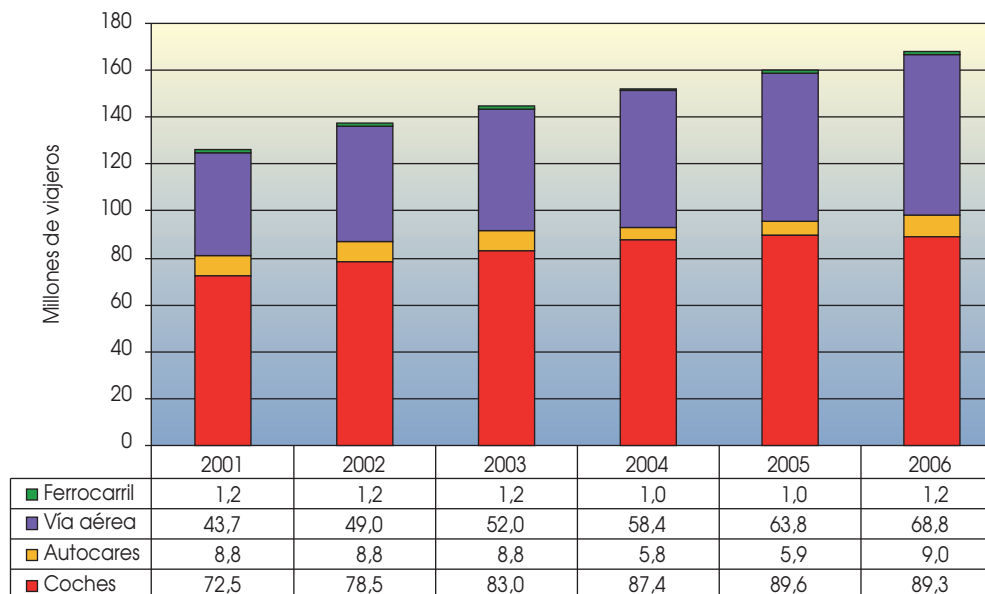
4.5. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE 2001 Y 2006

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

- Para el año 2001: Bilan 2001 del Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées (abril 2003).
- Para el año 2002: El documento n.º 3 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (diciembre 2003).
- Para el año 2003: El suplemento al documento n.º 3, «Principales cifras actualizadas para el año 2003» (noviembre 2004).
- Para el año 2004: El documento n.º 4 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (mayo 2006).
- Para el año 2006: El presente documento.

En el Gráfico 20 se muestra la evolución del tráfico de viajeros, en ambos sentidos a través de los Pirineos, entre el año 2001 y el 2006.

GRÁFICO 20. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-15 + SUIZA + NORUEGA

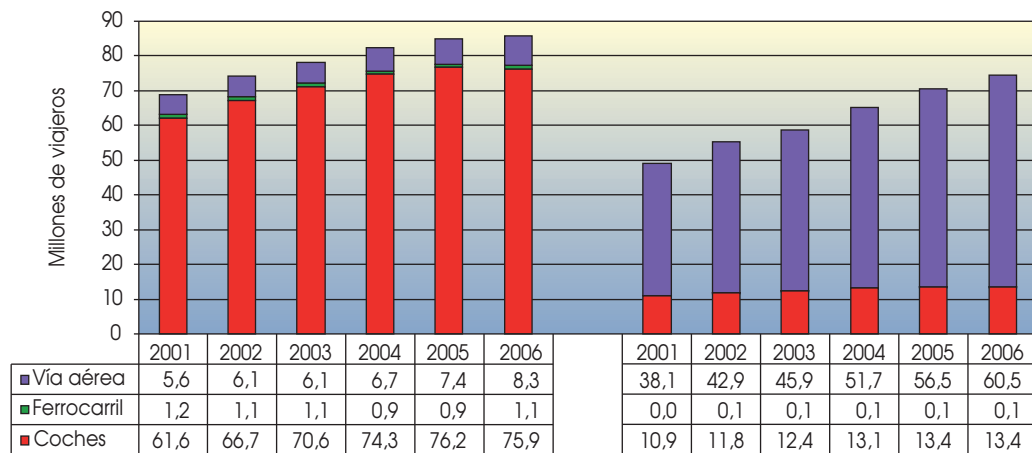


La evolución del número de viajeros que atraviesan los Pirineos en ferrocarril es muy poco significativa en todos los años dentro del periodo estudiado, y presenta una tendencia decreciente.

En el Gráfico 21 se desglosa la información contenida en el gráfico anterior, diferenciando entre el tráfico entre la Península Ibérica y Francia o el resto de la antigua UE-15 más Noruega y Suiza.



GRÁFICO 21. EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON FRANCIA Y DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON EL RESTO DE LA UE-15 MÁS NORUEGA Y SUIZA (MENOS FRANCIA)



Se observa un aumento del flujo aéreo de pasajeros entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE-15 más Noruega y Suiza, siendo este medio de transporte el más utilizado en este caso. En el caso del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y Francia, la gran mayoría (un 90%) utiliza la carretera como medio de transporte.

El porcentaje de variación del flujo de pasajeros entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE-15 más Noruega y Suiza se muestra en la Tabla 14.

TABLA 14. INCREMENTO DEL NÚMERO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA ANTIGUA UE-15 MÁS NORUEGA Y SUIZA

	Evolución 2001/2006		En el último año (2006/2005)
	Total	Media anual	
Total	33%	5,9%	5,0%
Carretera (automóviles)	23%	4,3%	-0,3%
Vía aérea	57%	9,5%	7,8%

No es significativa la diferencia del número de viajeros que usan el autocar como medio de transporte entre el año 2004 y 2006. Aunque los valores de la IMD de autocares, a lo largo de los años considerados, es muy similar, la tasa de ocupación que se utilizó para el año 2003 y anteriores (estimada a partir de las antiguas encuestas francesas de matriculación de vehículos) es muy superior a la tasa de ocupación tomada para el 2004 y el 2006 (procedente de los datos de las encuestas del IET y del CETE, respectivamente).

El número de viajeros que atraviesan la frontera por carretera en automóvil ha aumentado, con una media del 4,3% anual durante los últimos seis años, mientras que en el último año ha disminuido en un 0,3%.

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) aumentó una media del 9,5% anual durante



los últimos seis años, siendo su evolución total en ese periodo de más del doble. Este aumento tan importante es debido en gran parte a los aeropuertos medianos y pequeños donde operan las compañías de bajo coste.

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

TABLA 15. INCREMENTO DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA

	Evolución 2001/2006		En el último año (2006/2005)
	Total	Media anual	
Total	22%	4,2%	5,0%
Carretera (automóviles)	23%	4,3%	-0,4%
Vía aérea	48%	8,3%	12,2%

Tanto el flujo de tráfico por carretera como el flujo por vía aérea siguen la misma tendencia que para la UE-15 (+Noruega + Suiza).

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

TABLA 16. INCREMENTO DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA ANTIGUA UE-15 (EXCEPTO FRANCIA), NORUEGA Y SUIZA

	Evolución 2001/2006		En el último año (2006/2005)
	Total	Media anual	
Total	49%	8,4%	4,9%
Carretera (automóviles)	23%	4,3%	0,0%
Vía aérea	59%	9,7%	7,1%

Los datos de la Tabla 14 son lógicamente parecidos a los de la Tabla 16, debido al peso de 14 países (UE-15 menos Francia, más Noruega y Suiza) frente a uno (Francia).



5. FLUJOS DE MERCANCÍAS

En esta edición del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos se han usado, para cada modo de transporte, las siguientes fuentes de datos:

- En transporte por carretera: la información procede de las estaciones de aforo situadas en ambos lados de la frontera pirenaica. Cabe destacar que, para la actual edición del OTP, no se dispone de una versión actualizada de la encuesta TRANSIT, ya que ésta se realiza cada cinco años y su última publicación tuvo lugar en 2004.
- En transporte por ferrocarril: los datos se han obtenido de la SNCF, que se encarga de la explotación de los ferrocarriles franceses, y de RENFE Operadora para España.
- En transporte marítimo: las fuentes son Puertos del Estado, en España, y Puertos de Portugal.

5.1. TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Las principales fuentes de información que el Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos ha utilizado en el caso específico del transporte internacional de mercancías por carretera, son las siguientes:

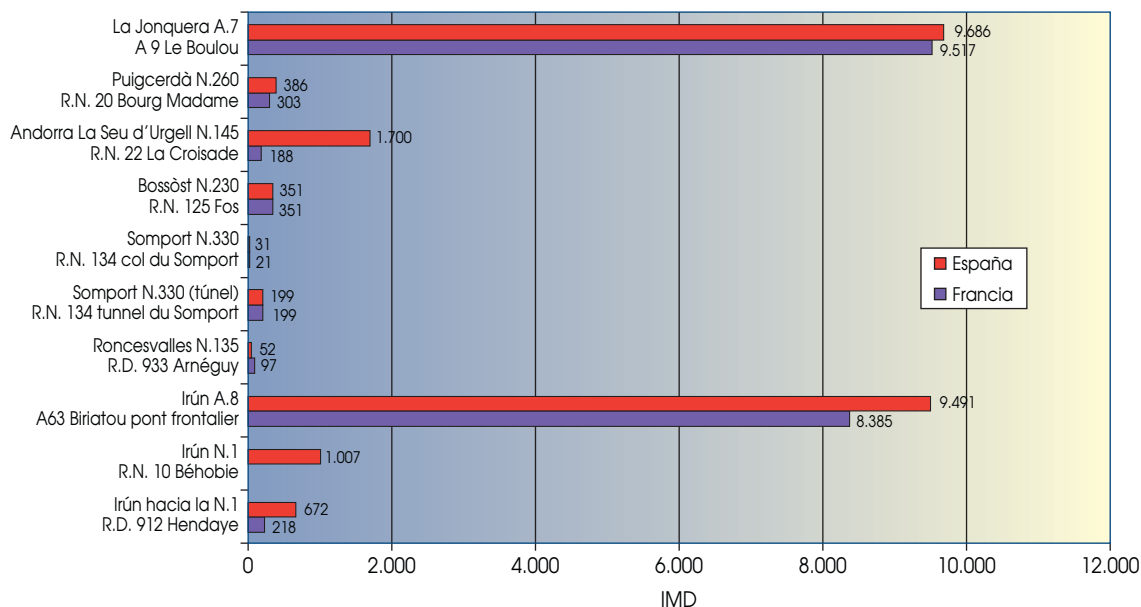
- El mapa de tráfico 2006 elaborado por el Ministerio de Fomento que ofrece los datos sobre los flujos de vehículos que circulan por todas las estaciones de aforo de España, ya sean fijas o de cobertura, diferenciando entre vehículos ligeros y pesados, en términos de IMD (número de vehículos/día).
- Autoroutes du Sud de la France (ASF), concesionaria de las autopistas A9 y A63 en Francia, que dispone de los datos sobre IMD en los pasos fronterizos a través de los Pirineos, tomados desde el lado francés, y también de los datos relativos a tonelaje que pasa a través de estos mismos pasos, así como de la distribución de este tonelaje, que viaja por carretera procedente de la Península Ibérica, entre sus diferentes destinos.
- La concesionaria responsable de la explotación de la Autopista del Mediterráneo AP7, ACESA, ha facilitado los datos referentes a la IMD en el punto fronterizo de la Jonquera (lado español), diferenciando entre vehículos ligeros y pesados, así como en las subcategorías de estos dos grupos.
- La concesionaria BIDEGI, que se encarga de la explotación de la Autopista del Cantábrico AP8, dispone de los datos sobre IMD en el punto fronterizo de Irún (lado español), diferenciando entre vehículos ligeros y pesados, así como en las subcategorías de estos dos grupos.
- La empresa encargada de la explotación del túnel de Somport ha facilitado los datos relativos al tráfico de vehículos que cruzan el túnel, estando situada la estación de contaje en el lado español de la frontera.
- Para la elaboración de otras informaciones que en la edición anterior procedían de la encuesta TRANSIT 2004, que se actualiza cada cinco años, se han usado los porcentajes relativos de esta última edición con los valores absolutos del 2006 procedentes de las fuentes citadas anteriormente.



5.1.1. TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LOS PASOS FRONTERIZOS EN 2006

El Gráfico 22 muestra la intensidad de paso de los vehículos pesados por los principales pasos fronterizos entre España y Francia.

GRÁFICO 22. IMD DE VEHÍCULOS PESADOS EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS DE MAYOR TRÁFICO



Fuentes: España: Mapa de Tráfico 2006, Ministerio de Fomento, Francia: Ministère de l'Écologie de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, ASF.

El Gráfico 22 presenta la Intensidad Media Diaria anual de vehículos pesados (incluidos autocares) en las 10 carreteras que atraviesan los Pirineos y que reciben un tráfico significativo de transporte internacional de mercancías. El resto de carreteras transfronterizas tienen un tráfico pesado muy bajo, que no se considera representativo, pero el conjunto de ellas suma un flujo medio de 1.191 vehículos pesados diarios.

En el Gráfico 22 se observan dos pasos transfronterizos mayoritarios que corresponden a las autopistas litorales. Las dos autopistas soportan, en el caso de los datos españoles, el 81% del volumen total de vehículos pesados y, en el caso de los datos franceses, el 95%.

La diferencia de los resultados obtenidos según una u otra fuente de información es debida a la combinación de los cuatro hechos siguientes:

- Es diferente la definición de un camión que se usa en los peajes de las autopistas francesas y españolas. Varía también según el grado de especialización de las estaciones que hay en cada país a ambos lados de la frontera, con una distinción que llega hasta los catorce tipos de vehículos.
- Los diferentes grados de fiabilidad que ofrecen los distintos instrumentos de aforo. Las técnicas de conteo que se usan van desde el tubo neumático hasta varios bucles magnéticos adyacentes así como mecanismos piezo-eléctricos, con peso dinámico y láser.
- Las estaciones de conteo no siempre se emplazan justo en el punto fronterizo, por lo que el tráfico local existente entre su emplazamiento y la frontera está incluido en los datos de conteo.



- Igual que en el caso de vehículos ligeros, la diferencia más importante entre datos españoles y franceses se da en el punto transfronterizo de Andorra / La Seu d'Urgell N.145/R.N.22 La Croisade. Los datos tomados difieren en 1.522 vehículos contados en la estación española, ya que los datos tomados en ella incluyen el tráfico de intercambio Andorra-España, que es superior al de Andorra-Francia, recogido por la estación francesa.

Cabe también destacar que en el paso entre Irún y Hendaye existen tres puentes sobre el río Bidasoa: el de la autopista A63-AP8 en Biriattou, el de la RN10-NI en Béhobie y el de la RD912- puente Saint Jacques en Hendaye. Algunos de los vehículos pesados dan la vuelta en redondo atravesando varias veces uno o los distintos puentes en busca de un estacionamiento para hacer servicios locales o para acceder a determinados puntos de venta españoles próximos a la frontera, de manera que los conteos se ven incrementados en un número del orden de 1.500 vehículos pesados diarios. En el presente documento no se ha tenido en cuenta esta apreciación.

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

En la explotación de las estaciones de pesaje HESTIA se mide de modo dinámico y con una precisión del 10% el peso de los vehículos que las atraviesan. Estas estaciones están situadas 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). Según los datos procedentes de estas estaciones, se han estimado, para el año 2006, los tonelajes medios de mercancías que atraviesan diariamente los Pirineos y que se muestran en la Tabla 17.

TABLA 17. ESTIMACIÓN DEL TONELAJE DE MERCANCÍAS TRANSPORTADO POR CARRETERA A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN EL AÑO 2006

Carretera	Sentido	Tonelaje medio (t/V.P.)	Vehículos pesados (V.P./día)			Tonelaje	
			Total V.P.	Autocares	Camiones	Diario (kt/día)	Anual (Mt/año)
Autopista AP8-A63	Norte-Sur	15,2	4.282	77	4.205	63,9	23,4
Autopista AP8-A63	Sur-Norte	14,1	4.104	77	4.027	56,8	20,8
Autopista AP7-A9	Norte-Sur	15,8	4.721	166	4.555	72,0	26,3
Autopista AP7-A9	Sur-Norte	16,9 ¹	4.796	166	4.630	78,2	28,6
R.D. 912-R.N. 10	Ambos	10,0	1.679	56	1.629	16,3	6,0
Otras carreteras	Ambos	13,6	1.114	96	970	13,2	4,8
Total			20.652	638	19.905	300,4	109,9

¹ Este dato corresponde al año 2005, dado que la estación HESTIA de Le Perthus estuvo estropeada en 2006.
Fuente: Ministère de l'Écologie de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, ASF.

El tonelaje medio diario se ha calculado multiplicando el tonelaje medio por camión, estimado según los datos procedentes de la explotación de la estación HESTIA, por el valor de la IMD de vehículos pesados, obtenido del conteo especificado en el apartado anterior, menos el total de autocares diarios que atraviesan estas vías.

El 87% del total de camiones y un 58% de los autocares optan por circular a través de las autopistas. En primer término se observa que los camiones que transportan mayor tonelaje



suelen hacerlo por las autopistas litorales, en particular por la fachada atlántica. Del total de vehículos pesados, un 97% son camiones.

Respecto al año anterior, el crecimiento del tonelaje total de mercancías transportadas por carretera a través de los Pirineos en el 2006 es del 4,3%.

5.1.3. REPARTO ENTRE INTERCAMBIO Y TRÁNSITO DE MERCANCÍAS, PAÍS DE DESTINO Y TIPO DE MERCANCÍA TRANSPORTADA

Para el año 2006 no se dispone de datos referentes a reparto de las mercancías transportadas según destino, tipo de mercancía y vía utilizada. Los últimos datos que se disponen de este reparto corresponden a la Encuesta TRANSIT 2004, realizada en 2004- 2005. Se ha considerado que los porcentajes de reparto no han variado. Con esta hipótesis y con los datos relativos al tonelaje que circuló por los Pirineos en 2006 recogidos en la Tabla 17, se ha elaborado la información recogida en la Tabla 18.

TABLA 18. REPARTO DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS SEGÚN ORIGEN Y DESTINO

Intercambios con	España	Portugal	Marruecos	Total
Francia	47,0%	3,6%	0,4%	51,0%
Resto de la UE-15 menos Francia	37,7%	5,4%	0,1%	43,2%
Países ingresados en la UE en 2004	3,5%	0,2%	0,0%	3,7%
Resto de Europa menos la UE-25	1,9%	0,2%	0,0%	2,1%
Total	90,1%	9,4%	0,5%	100,0%

Fuente: Encuesta TRANSIT 2004.

El hecho de que los Pirineos sean la única vía de acceso por carretera entre la Península Ibérica y el resto de Europa, hace imprescindible diferenciar entre el tráfico de intercambio entre la Península Ibérica y Francia y el de tránsito, que usa las infraestructuras viarias francesas para llegar a otros países europeos desde España o Portugal.

Intercambio



Tránsito



Fuente: Encuesta TRANSIT 2004.

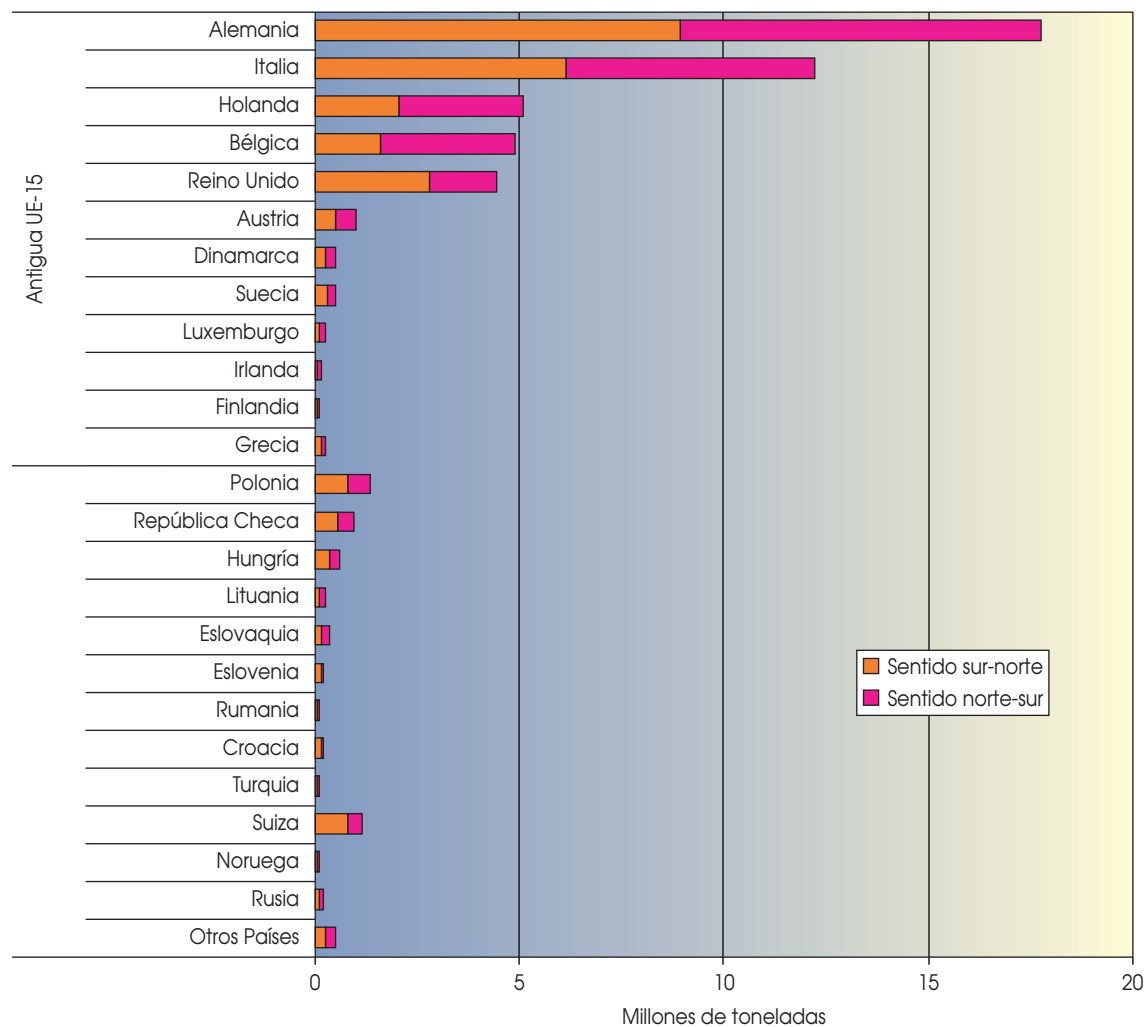
Aproximadamente la mitad del total de toneladas (56 millones de toneladas) que cruzaron los Pirineos durante el año 2006 desde o hacia la Península Ibérica tenía como destino u origen Francia, y la otra mitad (54 millones de toneladas) se dirigía o procedía de los otros países del resto de Europa, tanto si lo era por autopista como por los pasos intermedios. Menos del 1% de la mercancía en peso transportada por carretera (0,6 millones de toneladas) correspondía al tránsito entre Marruecos y Europa a través de España.



Del total de mercancías que transitaron entre la Península Ibérica y Europa, a través de Francia, un 88% (43,1 millones de toneladas) corresponde a la antigua UE-15, un 7,5% (3,6 millones de toneladas) a los países ingresados en la UE en 2004 y un 0,5% (0,4 millones de toneladas) al conjunto de Bulgaria, Rumanía, Croacia y Turquía. La distribución detallada por países se encuentra en el Gráfico 23.

Para elaborar el Gráfico 23, al total de mercancías que atravesaron los Pirineos en el año 2006, en modo de tránsito a través de Francia (54 millones de toneladas), se han aplicado los porcentajes de reparto entre los distintos países europeos, obtenidos en la encuesta TRANSIT 2004.

GRÁFICO 23. REPARTO DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS QUE TRANSITA A TRAVÉS DE FRANCIA CON ORIGEN O DESTINO EN LA PENÍNSULA IBÉRICA (AÑO 2006)



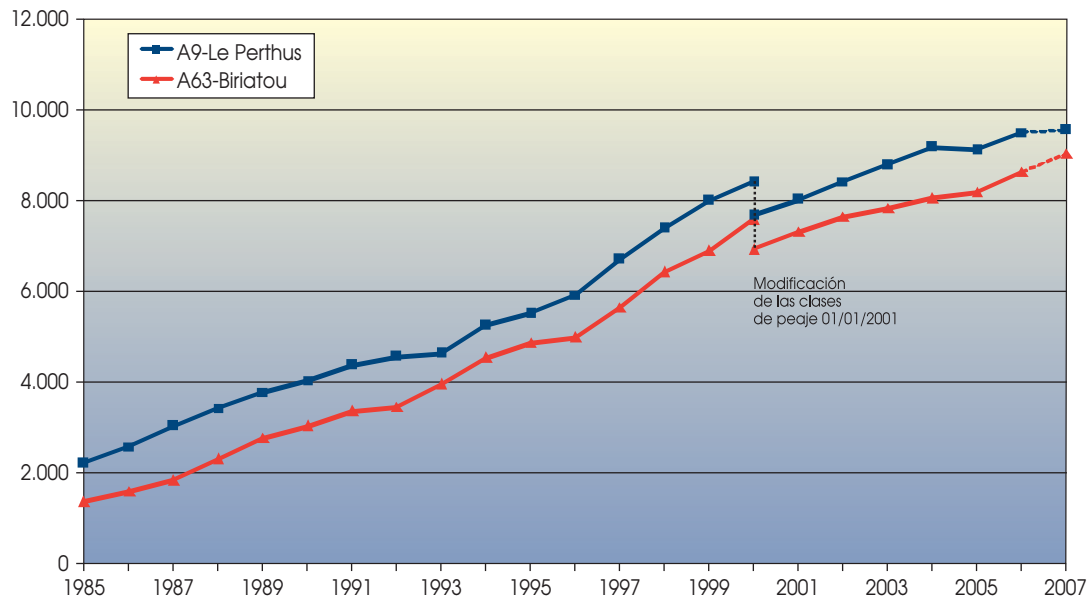
Fuente: Encuesta TRANSIT 2004.

5.1.4. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO POR LAS AUTOPISTAS LITORALES

El Gráfico 24 muestra la evolución de la IMD anual de los vehículos pesados en las autopistas litorales entre 1985 y 2006. Los resultados corresponden a los vehículos de las clases 3 y 4 en Francia (que incluyen los autocares) en los puntos fronterizos de Le Perthus (autopista A-9) y Biriadou (autopista A-63).



GRÁFICO 24. EVOLUCIÓN DE LA IMD ANUAL DE VEHÍCULOS PESADOS (1985-2006)



Fuente: ASF-Peajes.

Los valores para la autopista A-63 en el Gráfico 24, difieren de los que aparecen en el Gráfico 22 y esto es debido a que en el segundo caso los datos provienen del aforo en Bariatou y no del peaje, como en el primero. La diferencia entre los dos valores corresponde al tráfico de pesados que circula por el intercambiador de Bariatou hacia la carretera francesa RN-111, a lo largo del río Bidasoa, con destino u origen en la zona industrial de Hendaye, o el que circula por los puentes fronterizos de la N-I/RN-10 o la N-I-H/RD-912 procedente o con destino España.

La IMD por los pasos fronterizos de Le Perthus y de Bariatou ha evolucionado de manera paralela a lo largo del periodo considerado.

5.2. TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

En el ámbito del transporte de mercancías por ferrocarril, las dos operadoras ferroviarias que realizan transporte de mercancías internacionales en España y Francia son RENFE y SNCF respectivamente.

Precisamente estas dos operadoras son las fuentes de este apartado, unos datos que han resultado ser coherentes entre sí, dotándolos de esta forma de mayor fiabilidad.

La evolución del tráfico de mercancías por ferrocarril a través de los Pirineos en el periodo 1991-2006 se muestra en la Tabla 19.

Las líneas de ferrocarril que absorben la inmensa mayoría del tráfico de mercancías a través de los Pirineos se hallan situadas en los extremos: por un lado Portbou-Cerbère al Este, y por el otro, Irún-Hendaye, al Oeste. La línea de La Tour de Carol absorbe una cantidad de tráfico de mercancías irrelevante.



TABLA 19. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN AMBOS SENTIDOS A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS, 1991-2006 (MILLONES DE TONELADAS)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
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	4,50	4,47
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	3,07	3,37
Total	4,64	4,96	4,06	5,08	5,52	5,91	7,23	7,05	7,03	7,57	6,93	7,19	7,12	7,61	7,57	7,84

Fuente: SNCF.

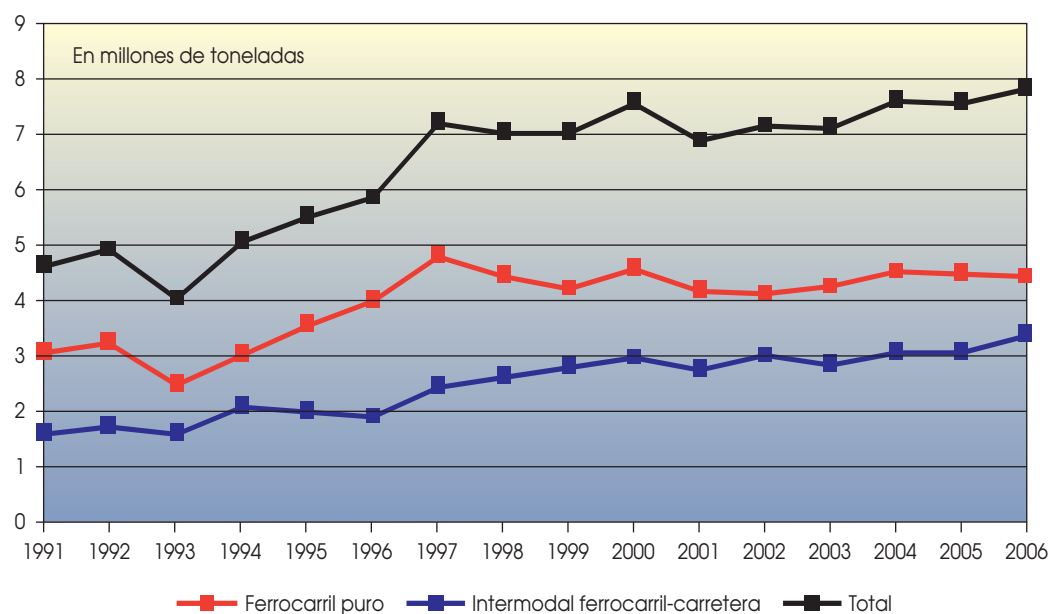
En el paso por los Pirineos tiene lugar una importante transferencia intermodal: parte del tráfico de mercancías que en la Península utiliza la carretera pasa en este punto al ferrocarril.

De hecho, tal y como podemos comprobar en la Tabla 19, desde el año 2004 hasta el 2006, el transporte por ferrocarril puro ha ido decreciendo levemente, mientras que el transporte intermodal ferrocarril-carretera ha obtenido su máximo valor desde el año 1991.

La mayor parte de estos intercambios tienen su origen o destino en España. El Gráfico 25 muestra la evolución del tráfico ferroviario de mercancías que atraviesa los Pirineos, en ambos sentidos, en el período 1991-2004.

Hay que destacar el caso de la estación de Canfranc, donde se recoge maíz procedente de Francia en camiones y se expide en tren diariamente a diversos puntos de España. Cada día, excepto los domingos, sale un tren con una carga media de 700 toneladas, lo que equivale, aproximadamente, a 219.100 de toneladas al año.

GRAFICO 25. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO FERROVIARIO DE MERCANCÍAS QUE ATRAVIESA LOS PIRINEOS (AMBOS SENTIDOS) EN EL PERÍODO 1991-2006

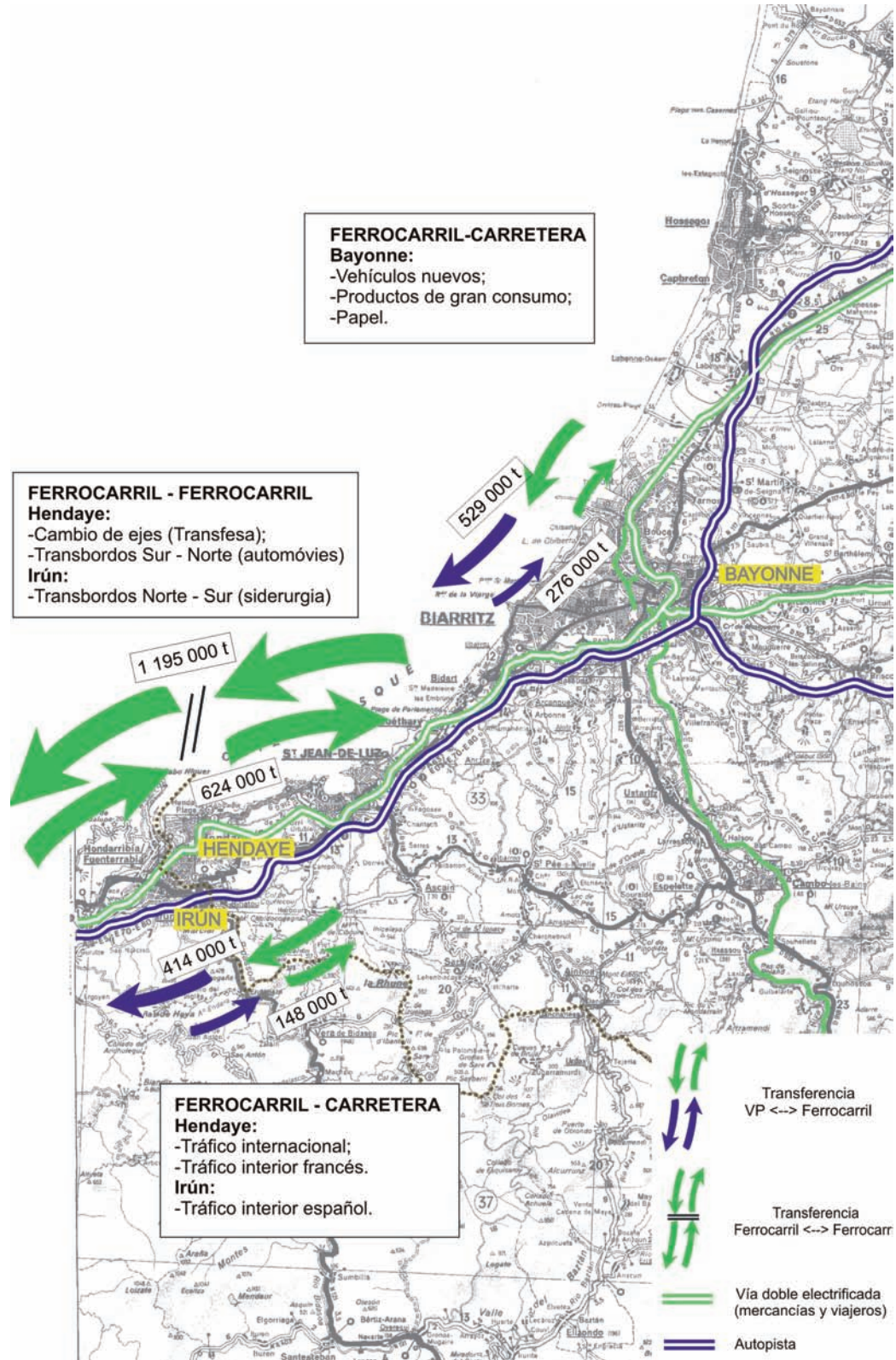


Fuente: RENFE, SNCF.



El Mapa 27 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 28.

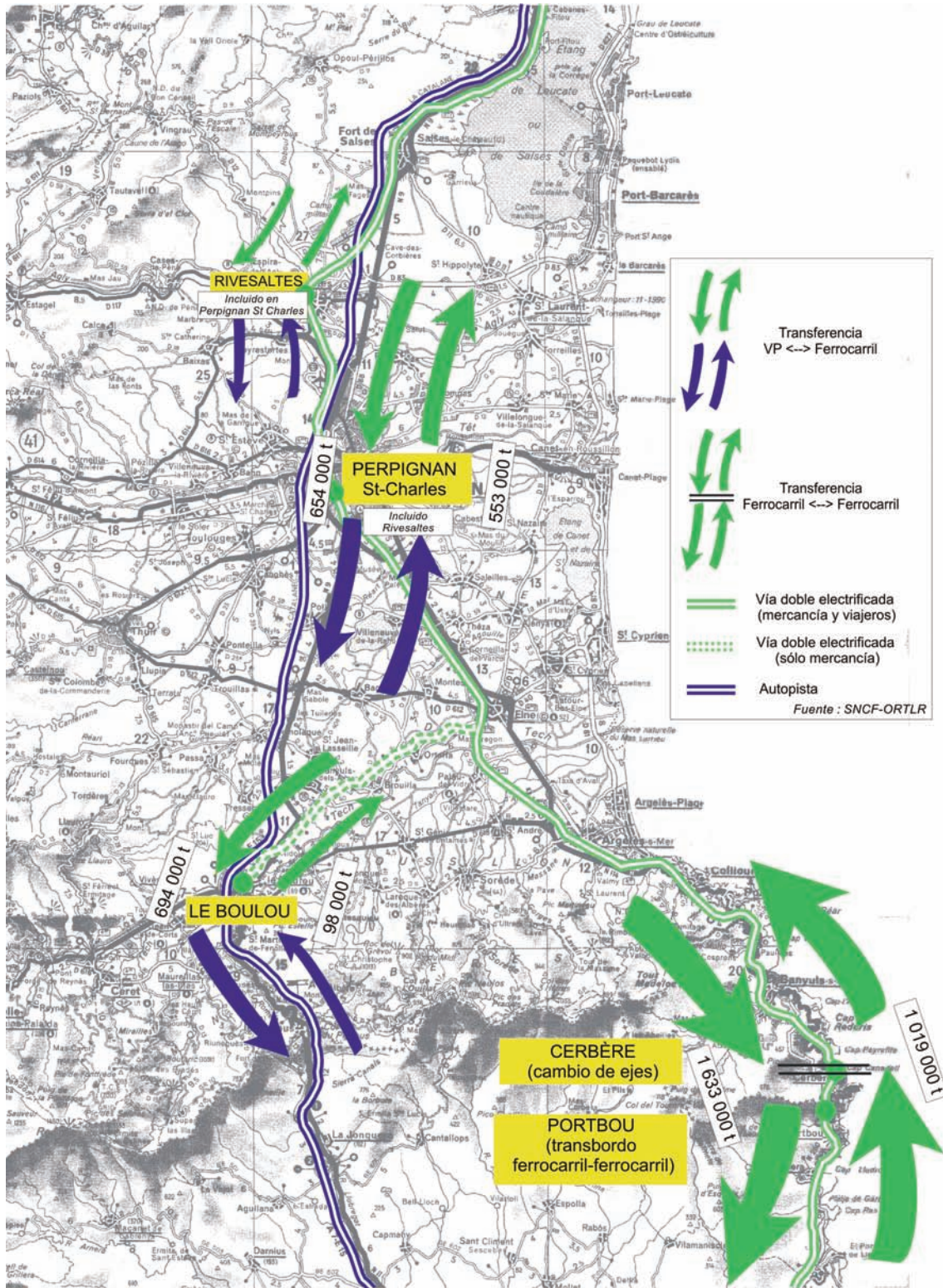
MAPA 27. ESQUEMA DE LOS ENLACES FERROVIARIOS. TRÁFICO DE FERROCARRIL - FERROCARRIL Y FERROCARRIL - CARRETERA EN LA VERTIENTE ATLÁNTICA (AÑO 2006)



Fuente: SNCF.



MAPA 28. ESQUEMA DE LOS ENLACES FERROVIARIOS. TRÁFICO DE FERROCARRIL-FERROCARRIL Y FERROCARRIL-CARRETERA EN LA VERTIENTE MEDITERRÁNEA (AÑO 2006)



Fuente: SNCF.



Según datos de RENFE, los principales países de origen/destino de las mercancías son:

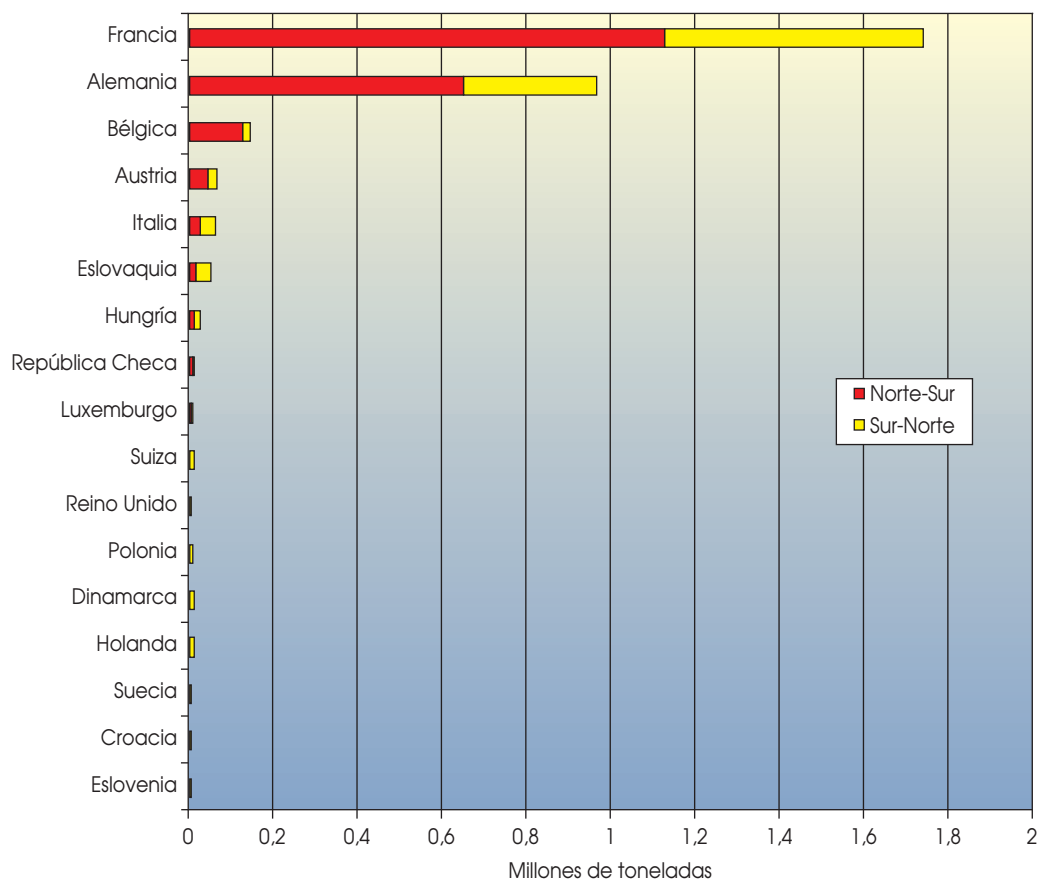
- Francia: 55,5%.
- Alemania: 31,3%.
- Bélgica: 4,7%.
- Reino Unido: 0,02%.

Los tipos de mercancías que se transportaron por ferrocarril en 2006, según información facilitada por RENFE, fueron los siguientes:

- Vehículos y productos manufacturados: 65,2%.
- Productos metalúrgicos: 25%.
- Productos siderúrgicos: 3,5%.
- Productos agrícolas: 3,2%.
- Productos químicos: 3,0%.

El Gráfico 26 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 2006.

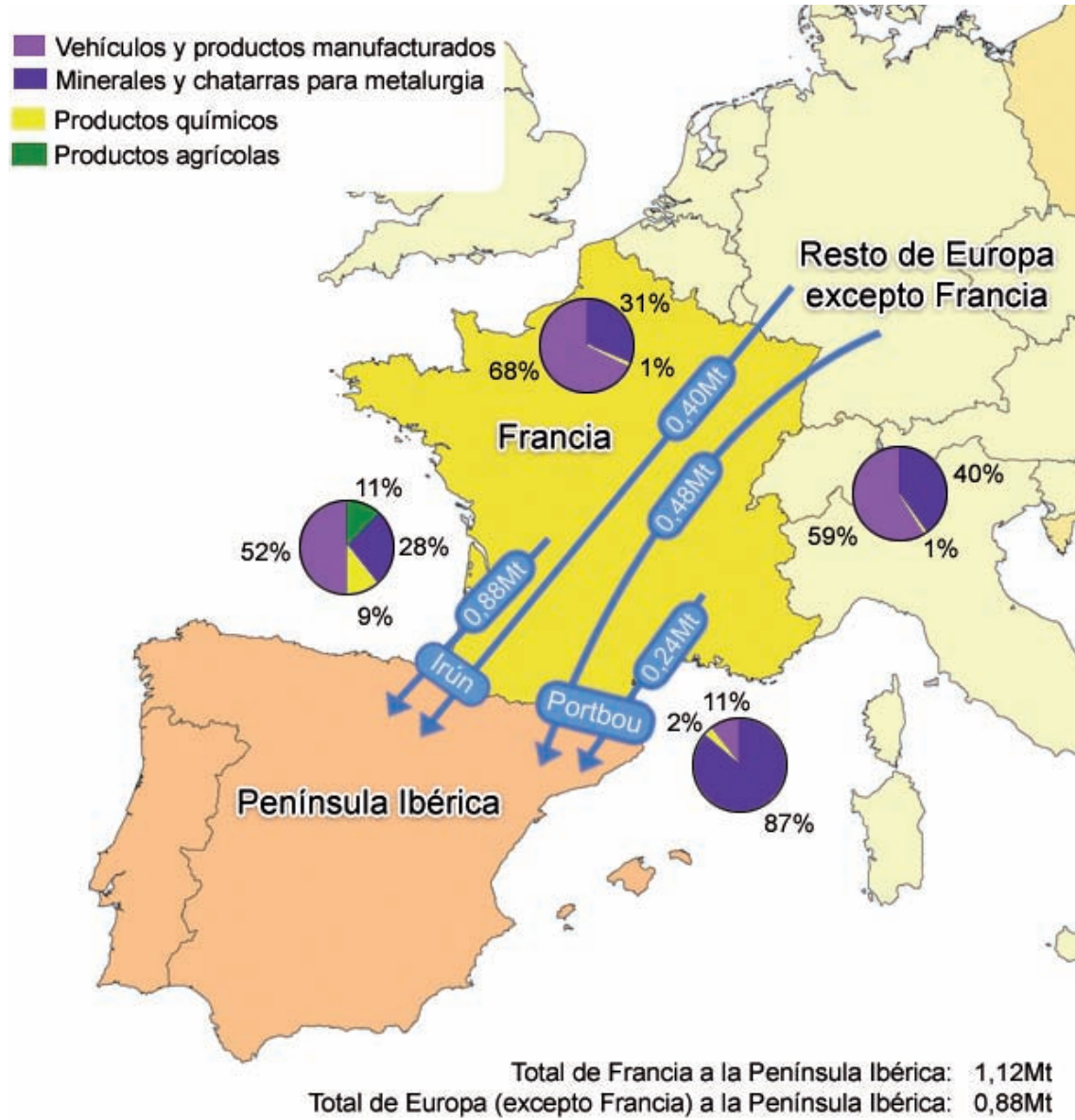
GRÁFICO 26. DISTRIBUCIÓN POR ORIGEN O DESTINO Y SENTIDO DE CIRCULACIÓN DE LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS POR FERROCARRIL HACIA/DESDE LA PENÍNSULA IBÉRICA (AÑO 2006)



Fuente: RENFE.



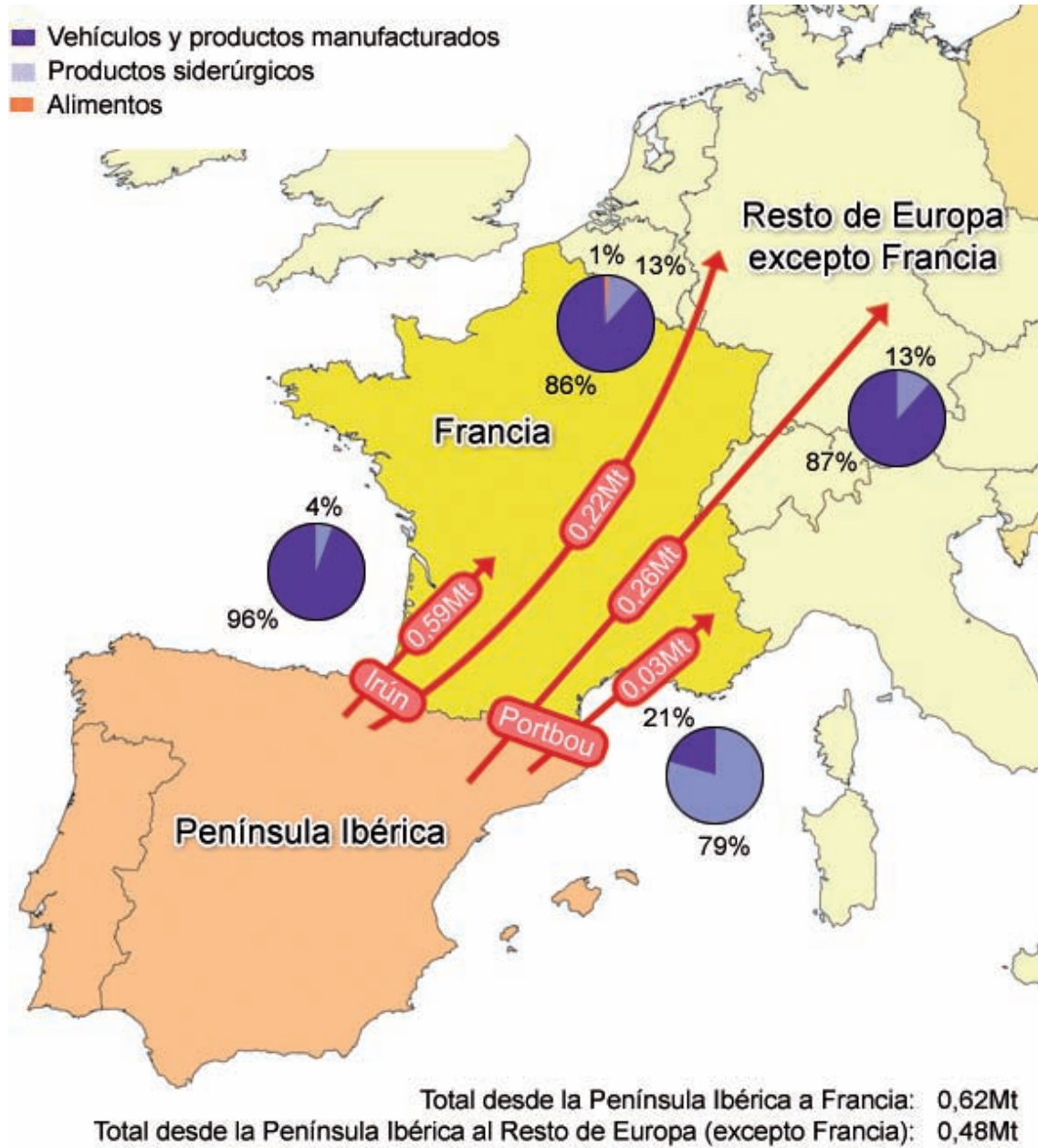
MAPA 29. TRANSPORTE POR FERROCARRIL DESDE FRANCIA Y EL RESTO DE EUROPA (EXCEPTO FRANCIA)
HACIA LA PENÍNSULA IBÉRICA (AÑO 2006)



Fuente: RENFE.



MAPA 30. TRANSPORTE POR FERROCARRIL DESDE LA PENÍNSULA IBÉRICA HACIA FRANCIA Y EL RESTO DE EUROPA (EXCEPTO FRANCIA) (AÑO 2006)



Fuente: RENFE.

5.3. TRÁFICO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

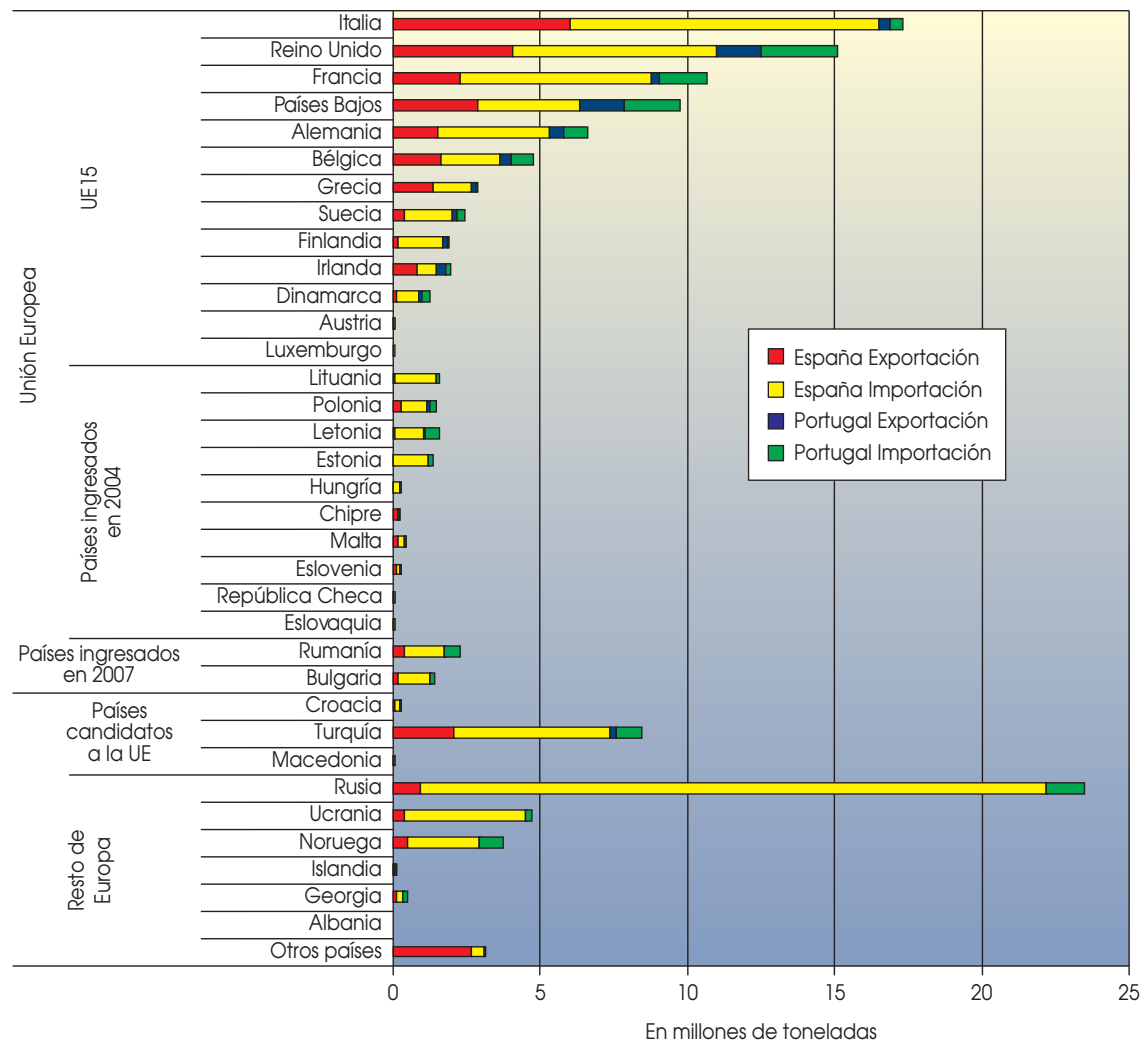
En 2006, el tráfico marítimo de mercancías en España (peninsular e insular) alcanzó más de 462 millones de toneladas, lo que representó un incremento respecto del año anterior del 4,6%. Por otra parte, cabe destacar la evolución de los contenedores movidos y las toneladas transportadas en ellos, que presentaron un incremento del 9,0% y del 10,5% respectivamente. Los datos de tráfico marítimo de mercancías presentados a continuación excluyen los puertos de las islas.



Entre los puertos españoles peninsulares, tres se encuentran entre los primeros de la UE en lo que se refiere al tráfico de contenedores (Algeciras, Valencia y Barcelona). La Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras tuvo en 2006 un tráfico de más de 3 millones de TEUS (3.256.776 TEUS), equivalente a 150.000 camiones anuales, con un incremento del 2,44%. Por su parte, las Autoridades Portuarias de Valencia y Barcelona tuvieron respectivamente un tráfico de 2.612.049 y 2.318.239 TEUS, lo que representó un incremento del 8,39% y 11,91% respectivamente respecto de 2005.

El Gráfico 27 muestra la distribución por países del origen o destino del tráfico de mercancías por vía marítima desde o hacia la Península Ibérica.

GRÁFICO 27. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA CON ORIGEN O DESTINO EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA (AÑO 2006)



Fuentes: Ministerio de Fomento y Puertos del Estado de España, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais de Portugal.

En el año 2006, los intercambios de mercancías entre Europa y la Península Ibérica fueron de cerca de 130 Mt, de los cuales 84 con la Unión Europea. Esta distribución se muestra en la Tabla 20.



TABLA 20. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA EN MILLONES DE TONELADAS (AÑO 2006)

		Total en ambos sentidos (Mt)		
		España	Portugal	Total
Unión Europea	Antigua UE-15	60,52	12,56	73,08
	Países de nuevo ingreso (2004)	6,17	1,19	7,35
	Países de nuevo ingreso (2007)	3,07	0,65	3,72
Países candidatos		7,65	0,97	8,61
Resto de Europa		32,95	2,96	35,91
Total Europa		110,35	18,32	128,67

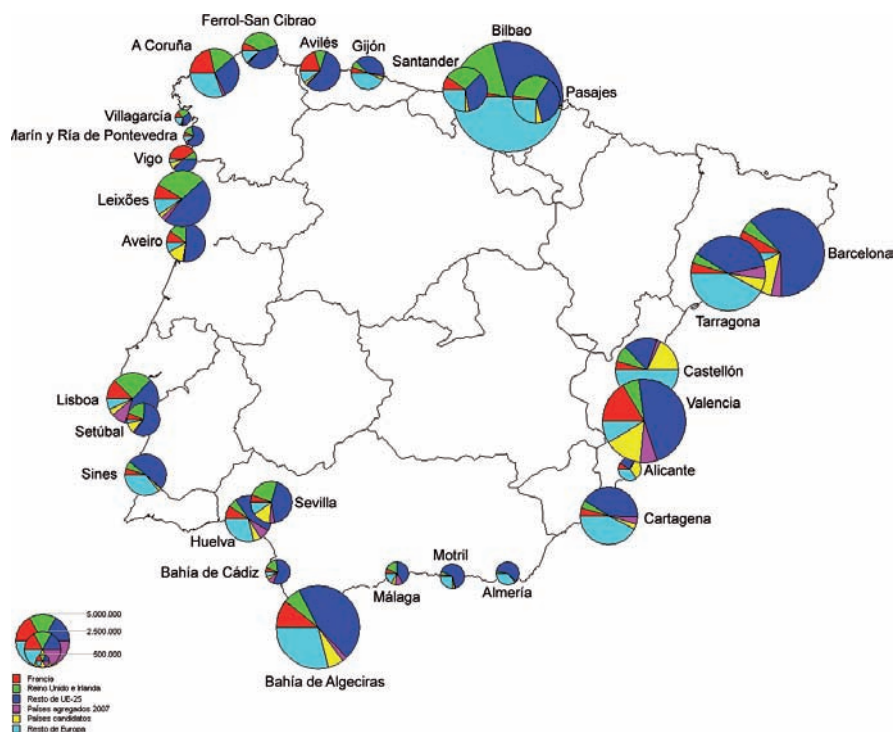
Fuentes: Ministerio de Fomento y Puertos del Estado de España, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais de Portugal.

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: 56,8%.
- Países ingresados en la UE en el año 2004: 5,7%.
- Países ingresados en la UE en el año 2007: 2,9%.
- Países candidatos al ingreso en la UE: 6,7%.
- Resto de Europa: 27,9%.

En el Mapa 31 se muestra la distribución del tráfico en los puertos de la Península Ibérica en el año 2006.

MAPA 31. TRÁFICO DE LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON EL RESTO DE EUROPA EN 2006



Fuentes: Ministerio de Fomento y Puertos del Estado de España, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais de Portugal.



El Gráfico 28 muestra la evolución del tráfico de mercancías por vía marítima entre los puertos peninsulares y los de la UE-25 entre 1989 y 2006.

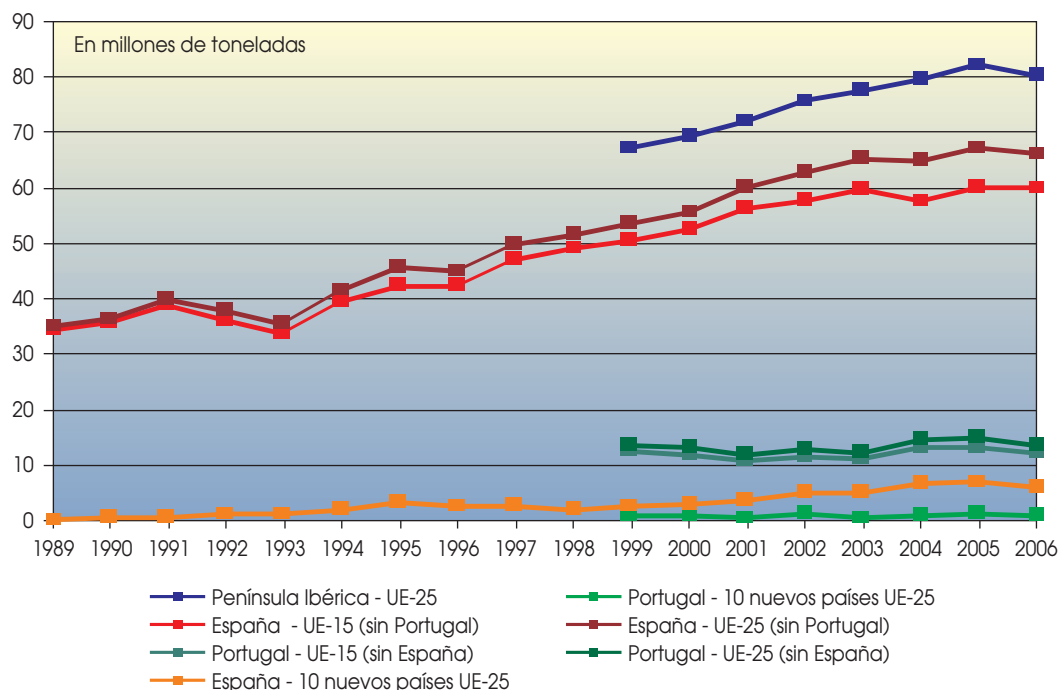
Los intercambios entre la Península Ibérica y el resto de la Unión Europea, en general, han crecido casi un 0,7% entre el 2004 y el 2006; sin embargo no ha sido un crecimiento constante ya que entre 2004 y 2005 hubo una fase de crecimiento importante, se pasó de 79,9 Mt a 82,8 Mt, pero por el contrario entre 2005 y 2006 se ha experimentado un retroceso de un 2,9% al disminuir de los 82,8 Mt alcanzados en 2005 a 80,4 Mt en 2006.

La línea de puntos que muestra la evolución del tráfico en millones de toneladas entre España y la UE-25, exceptuando Portugal, muestra prácticamente la misma pendiente que la línea Península Ibérica - UE-25. Por el contrario, la línea que muestra la evolución de tráfico entre Portugal y la UE-25, exceptuando España, muestra una línea prácticamente recta, con muy pequeñas fluctuaciones entre los diferentes años.

Otra cuestión a observar es que en el periodo 2005-2006 ha habido un cierto empeoramiento, como demuestra la pendiente negativa de la recta entre estos 2 años en la línea de la evolución de tráfico entre España y la UE-25.

No obstante, si observamos la pendiente en ese período de la línea de evolución de tráfico entre España y la UE-15, vemos que en este caso se ha estancado pero aún así muestra un ligero crecimiento. La explicación a esto se encuentra en la línea de evolución de tráfico entre España y los 10 nuevos países de la UE-25, que presenta una pendiente negativa superior a la que hemos observado en la evolución España y la UE-25.

GRÁFICO 28. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA UE-25 ENTRE 1989 Y 2006

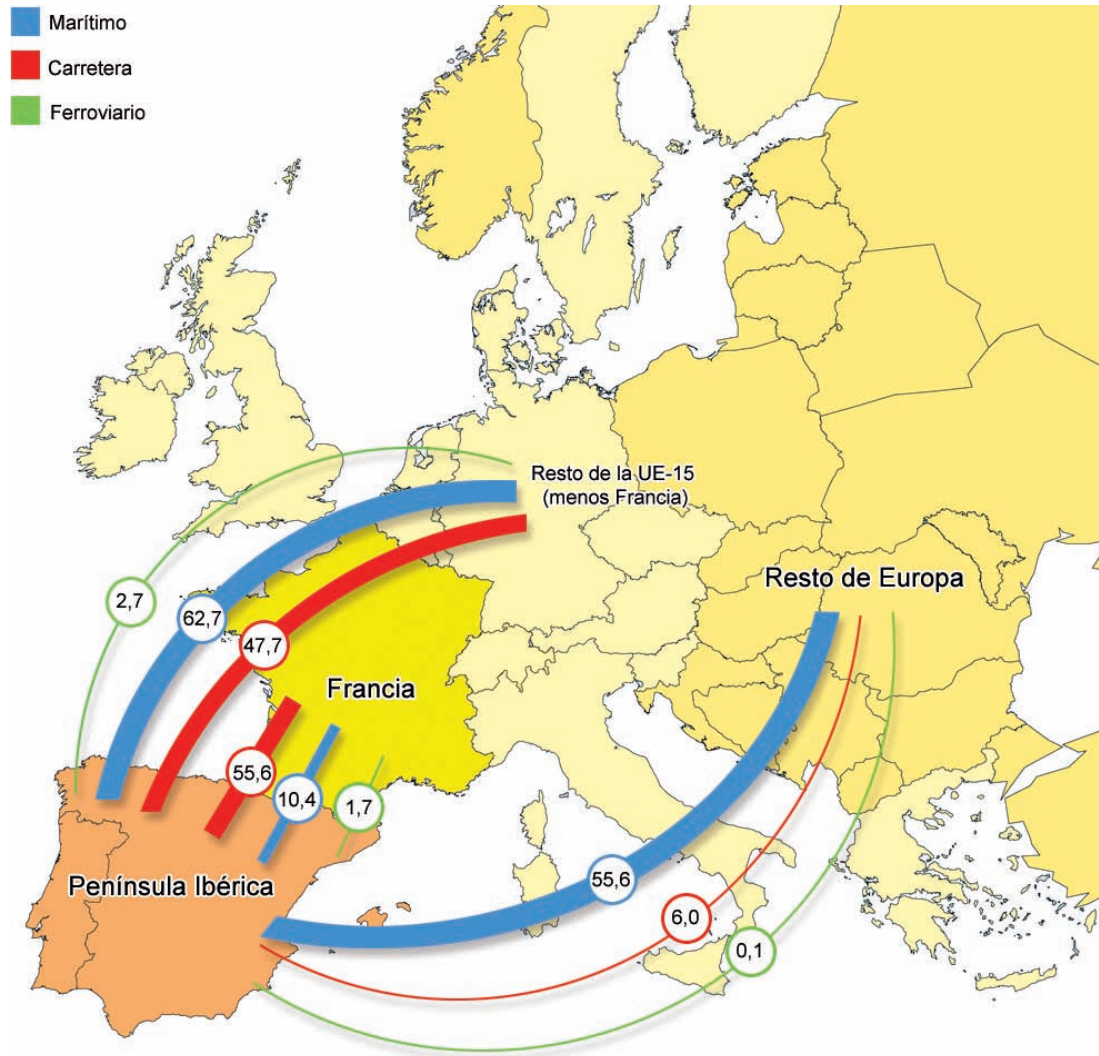


Fuentes: Ministerio de Fomento y Puertos del Estado de España, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais de Portugal.

5.4. RESUMEN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

En la Tabla 21 y en el Mapa 32 se presenta una recopilación de datos, según modo de transporte y origen o destino de mercancías, a modo de resumen del intercambio que tiene lugar a través de los Pirineos.

MAPA 32. DISTRIBUCIÓN DEL FLUJO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN EL AÑO 2006



Concretamos fuentes y alcance de los datos recopilados según modo:

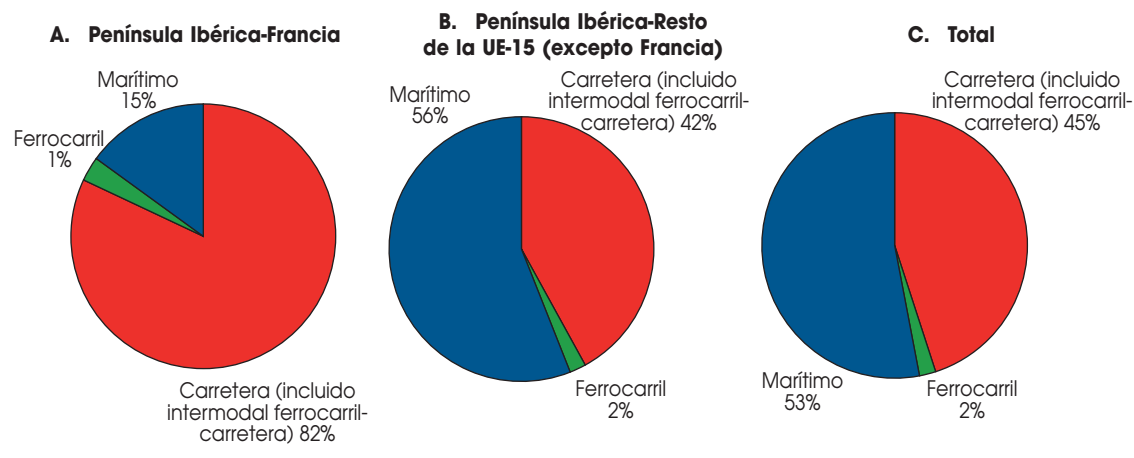
- El transporte por carretera incluye el tráfico intermodal ferrocarril-carretera. Se contemplan los valores estimados por las estaciones HESTIA. La distribución origen/destino se basa en los resultados de la explotación de la encuesta TRANSIT de 2004, la misma que en el último OTP, ya que esta encuesta se realiza cada cinco años. Las fuentes de información han sido el Mapa de tráfico de 2006 por parte del Ministerio de Fomento, y las Autoroutes du Sud de la France (ASF) por parte del Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire. 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 han sido objeto de la citada encuesta.



- El tráfico ferroviario sólo incluye mercancías transportadas por ferrocarril (ferrocarril-ferrocarril). Los datos han sido obtenidos de RENFE.
- En el transporte marítimo, no se han tenido en cuenta, por falta de datos, los puertos portugueses de Faro, Douro y Leixões.

TABLA 21. RESUMEN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN EL AÑO 2006 (MILLONES DE TONELADAS)

Modo de transporte	Francia	Resto de la UE-15 (menos Francia)	Países ingresados en 2004	Países ingresados en 2007	Resto de Europa	Total
Gráfico	A	B			C	
Carretera (incluido intermodal ferrocarril-carretera)	55,6	47,7	3,6	0,1	2,3	109,3
Ferrocarril	1,7	2,7	0,1	0,0	0,0	4,5
Marítimo	10,4	62,7	7,4	3,7	44,5	128,7
Total	67,7	113,1	11,1	3,8	46,8	242,5



Fuentes: Carreteras: Mapa de Tráfico 2006, Ministerio de Fomento; Ferrocarril: RENFE; Marítimo: Ministerio de Fomento y Puertos del Estado de España, y Gabinete de Estudios e Planeamiento y Ministerio das Obras Públicas, Transportes e Habitação de Portugal.

Según los datos aportados por la Tabla 21 es necesario destacar lo siguiente:

- Para el caso del modo de transporte de carretera la columna "Países ingresados en 2007" sólo contempla datos de Rumanía.
- Para el modo de transporte de ferrocarril no se ha encontrado constancia de intercambios con ninguno de los dos países ingresados en 2007 (Rumanía y Bulgaria).

El análisis de los datos de la tabla nos muestra al transporte por carretera como el medio más utilizado para mercancías con origen/destino Francia. El transporte por mar ocupa el segundo lugar y transporta prácticamente el resto de las mercancías si tenemos en cuenta que por vía ferroviaria sólo se transporta un 3% del total.

En el caso del intercambio de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de los países que forman la UE-15, el transporte marítimo es el más utilizado, con más de la mitad de las mercancías, seguido de cerca por el transporte por carretera. Como en el caso anterior, el transporte por ferrocarril representa un 2% del total.



Si nos fijamos, por último, en el intercambio entre la Península Ibérica y el resto de los países europeos, el transporte marítimo y el transporte por carretera se emplean más o menos por igual, siendo el primero el que destaca un poco más.

En general, el transporte por ferrocarril tiene un papel muy poco significativo en el transporte de mercancías.

5.5. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE 2001 Y 2006

En este apartado se resumen los datos de flujos de mercancías que se pueden encontrar en los documentos que ahora listamos:

- Para el año 1998: El documento n.º 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 (abril 2003).
- Para el año 2002: El documento n.º 3 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (diciembre 2003).
- Para el año 2003: El suplemento al documento n.º 3 «Principales cifras actualizadas para el año 2003» (noviembre 2004).
- Para el año 2004: El documento n.º 4 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (mayo 2006).
- Para el año 2006: El presente documento.

GRÁFICO 29. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA ANTIGUA UE-15

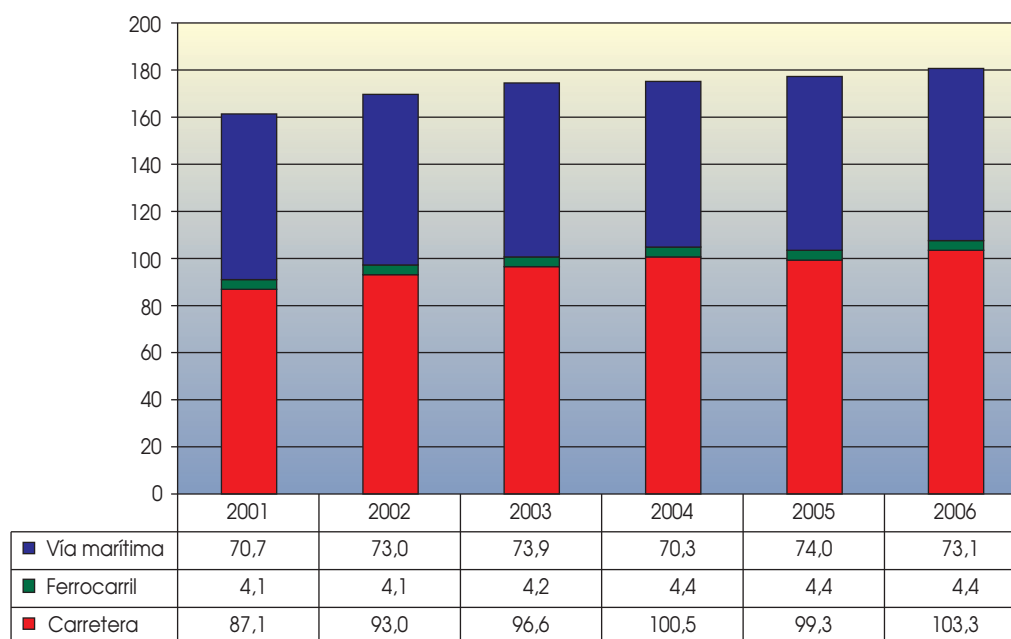
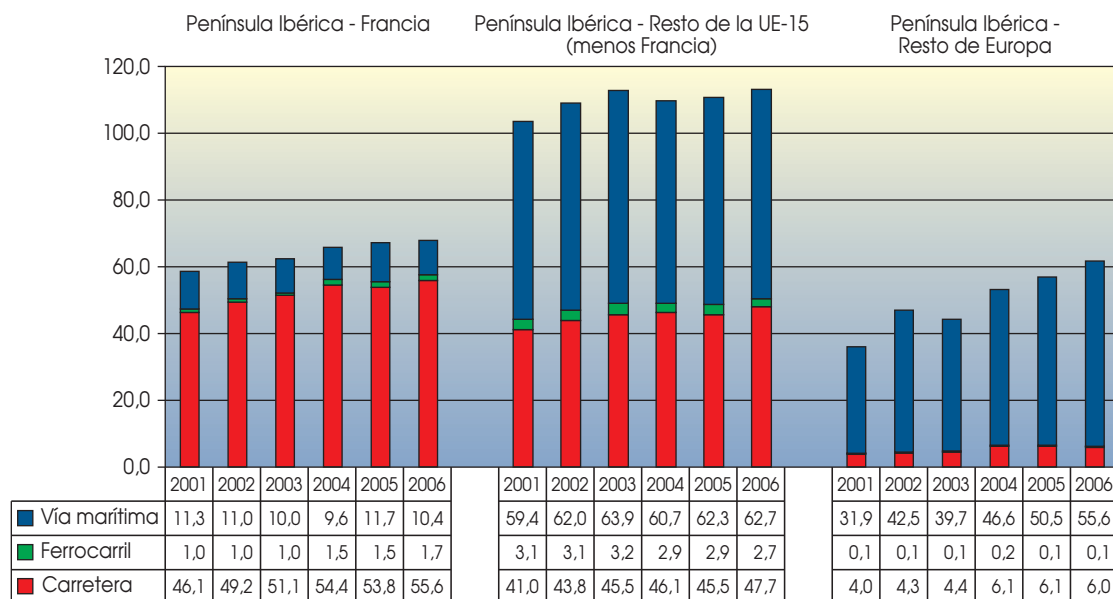




GRÁFICO 30. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS. INTERCAMBIOS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON FRANCIA Y EL RESTO DE EUROPA



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

TABLA 22. EVOLUCIÓN DEL FLUJO TOTAL DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA ANTIGUA UE-15

	Evolución 2001/2006		En un año (2006/2005)
	Total	Media anual	
Vía marítima	3%	1%	-1%
Ferrocarril	7%	1%	0%
Carretera	19%	4%	4%
Total	12%	2%	2%

El flujo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de los países de la UE-15 ha crecido entre 2001 y 2006 en un 12%. Si nos fijamos en el reparto modal de este dato, el transporte por carretera y el transporte por vía marítima han crecido, siendo el crecimiento del primero 6 veces superior al segundo. Sin embargo, el transporte ferroviario se ha mantenido estacionario. En el último año de estudio (2006), en general, el transporte ha crecido un 2%, siendo el más importante el crecimiento del transporte por carretera (con un porcentaje del 4%).

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



TABLA 23. EVOLUCIÓN DEL FLUJO TOTAL DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA

	Evolución 2001/2006		En un año (2006/2005)
	Total	Media anual	
Vía marítima	-8%	-1%	-11%
Ferrocarril	70%	13%	13%
Carretera	21%	4%	3%
Total	16%	3%	1%

El transporte por mercancías entre la Península Ibérica y Francia sigue creciendo en los cinco años de estudio en casi un 16%, lo que significa un 3% 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 24. EVOLUCIÓN DEL FLUJO TOTAL DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA ANTIGUA UE-15 (EXCEPTO FRANCIA)

	Evolución 2001/2006		En un año (2006/2005)
	Total	Media anual	
Vía marítima	6%	1%	1%
Ferrocarril	-13%	-3%	-7%
Carretera	16%	3%	5%
Total	9%	2%	2%

Tal y como se muestra en las tablas 23 y 24, el tráfico de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE-15, con y sin tener en cuenta Francia, ha evolucionado de forma bastante parecida. Los cambios más relevantes son los que se producen respecto al modo de transporte ferroviario en el cual, si no contamos la influencia de Francia, decrece.

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 25. EVOLUCIÓN DEL FLUJO TOTAL DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA

	Evolución 2001/2006		En un año (2006/2005)
	Total	Media anual	
Vía marítima	74%	15%	10%
Ferrocarril	0%	0%	0%
Carretera	50%	10%	-2%
Total	71%	14%	9%

Y por último, en la evolución del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa, observamos el estancamiento de tráfico de mercancías en todos los modos en el último año.



6. CONCLUSIONES

Estas conclusiones pretenden hacer hincapié en los datos más relevantes que nos ha mostrado la recopilación y actualización de informaciones y datos estadísticos de esta quinta publicación del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (OTP).

En lo referente al transporte de mercancías, los últimos datos reflejan que los intercambios entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE-15 se han recuperado de la estabilización que sufrieron en 2004. El crecimiento ha sido de un 1,7% en el período 2005-2006, un retorno al crecimiento del 2,2% anual que venía siendo constante desde 2001.

Los intercambios con Francia aumentaron en el año 2006 un 1% respecto al 2005 mientras que los que se llevaron a cabo con el resto de los países de la antigua UE-15 aumentaron un 2,2% en el mismo período.

Sin embargo, este crecimiento ha sido muy desigual en cuanto a modos de transporte se refiere. En el período 2005-2006 podemos observar cómo el transporte por carretera ha aumentado, siendo su evolución en el período 2005-2006 de un 4%, cuando su media era de un 3,5% anual.

En el período 2005-2006 podemos observar cómo el transporte marítimo ha disminuido en un 1,2%, mientras que su media anual era de 0,7%.

El dato más preocupante y desesperanzador nos lo muestra el transporte por ferrocarril, si bien su tendencia ya era a la baja, con un 1,4% anual de media; en el período 2005-2006 esta tendencia ha continuado hasta quedarse estancada en un 0% anual; situación que empeora si excluimos a Francia, país con el que el flujo de mercancías por ferrocarril sí mantiene un crecimiento positivo del 13%. Sin considerar Francia, en el período 2005-2006 el flujo de mercancías por ferrocarril con el resto de la antigua UE-15 se ha reducido en un 7%.

Estas conclusiones y las tendencias que de ellas se derivan incitan a profundizar en las posibilidades de desarrollar una oferta ferroviaria atractiva que actualmente ya se está promoviendo con las nuevas líneas de alta velocidad. Por otro lado también sería interesante 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 recuperación del crecimiento en el transporte de mercancías también queda reflejada en los datos de comercio exterior, donde se observa un crecimiento del comercio de la Península Ibérica con el resto de Europa, del año 2005 al 2006, de 30 mil millones de euros.

Sin embargo, si nos fijamos en el dato de los millones de toneladas, creciente año a año, éste ha padecido una disminución considerable en este último año 2006 respecto al 2005. Una posible explicación a este hecho radicaría en la mayor presencia en importaciones y/o exportaciones de productos manufacturados, productos que con bajo peso tienen un alto precio.



Referente al transporte de viajeros, los últimos datos reflejan que el transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE-15 más Noruega y Suiza ha experimentado un ligero decrecimiento. En el período 2005-2006, la media anual se ha situado alrededor de un punto por debajo de la media global del período 2001-2006.

La causa de este decrecimiento la encontramos principalmente en la reducción del transporte de viajeros por carretera, cuya progresión en el período 2004-2006 se ha visto reducida a la mitad. En el tráfico de viajeros por carretera entre la Península Ibérica y Francia, del año 2003 al 2004 hubo un incremento de 3,7 millones de viajeros, mientras que en el período entre 2004 y 2006 hubo solamente un incremento de 1,6 millones de viajeros.

El transporte de viajeros por vía aérea también ha sufrido una cierta recesión en su crecimiento, si bien no tan considerable como el transporte por carretera. Si observamos el período global 2001-2006, la media de crecimiento anual se sitúa en un 8,7% mientras que sólo el crecimiento entre 2005 y 2006 fue del 3,6%. Sin embargo, es importante destacar el enorme crecimiento del transporte de viajeros por vía aérea, más de un 50% de crecimiento en el período global 2001-2006, como respuesta a la aparición de compañías de bajo coste que han puesto al alcance del ciudadano medio la posibilidad de viajar en avión a precios razonables.

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.