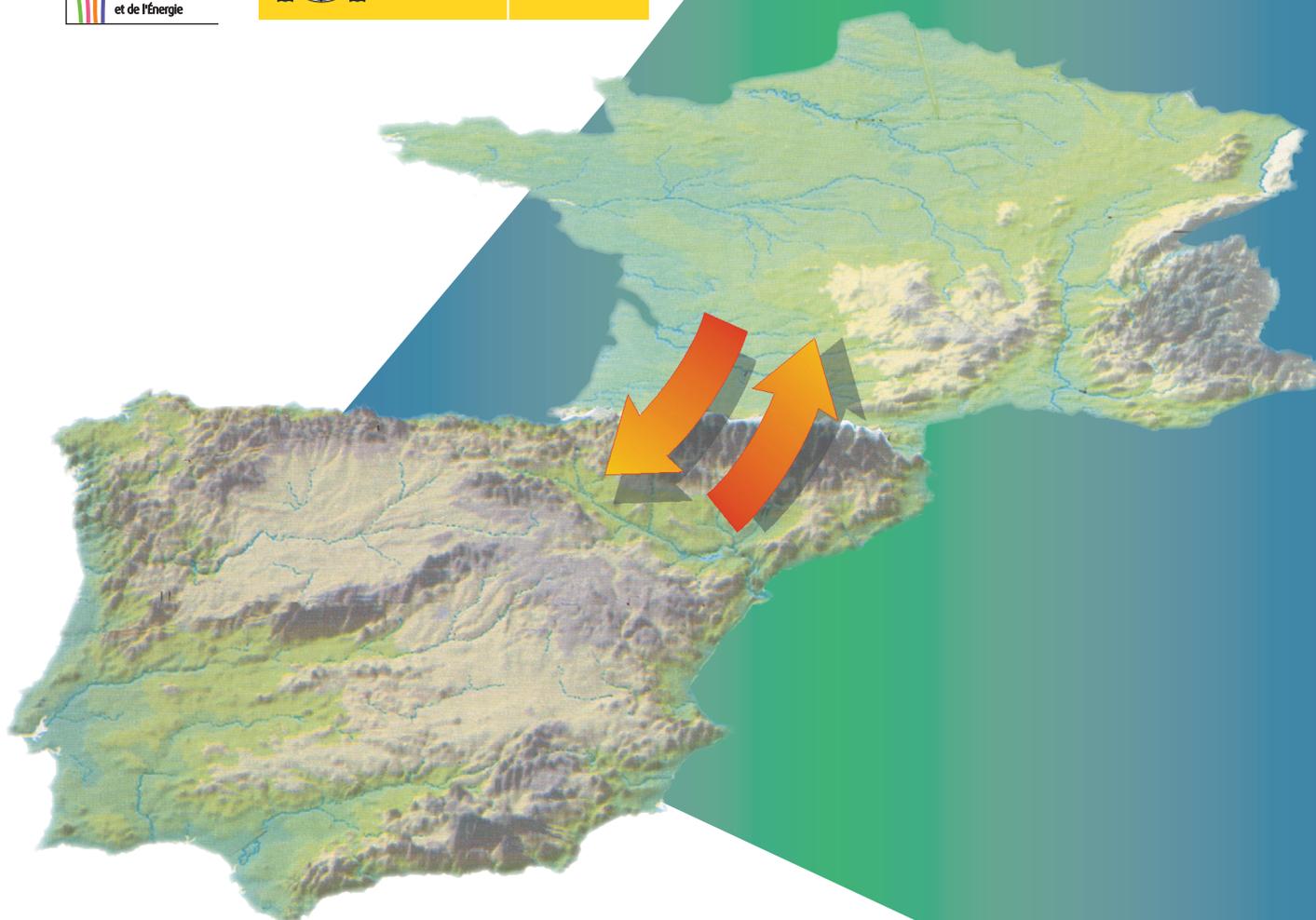


Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos

SUPLEMENTO AL DOCUMENTO Nº 6

NOVIEMBRE 2013

PRINCIPALES CIFRAS ACTUALIZADAS PARA LOS AÑOS 2010 Y 2011



Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Fomento:

www.fomento.gob.es

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:

<http://publicacionesoficiales.boe.es>

Título de la obra: **Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos. Suplemento al documento n°6**

Año de edición: **Enero 2014**

Autor: Secretaría General de Transporte, Ministerio de Fomento

Edición digital:

1ª edición electrónica: **Enero 2014**

Formato: **PDF**

Tamaño: **7,80 MB**

NIPO: 161-13-035-7

Edita:

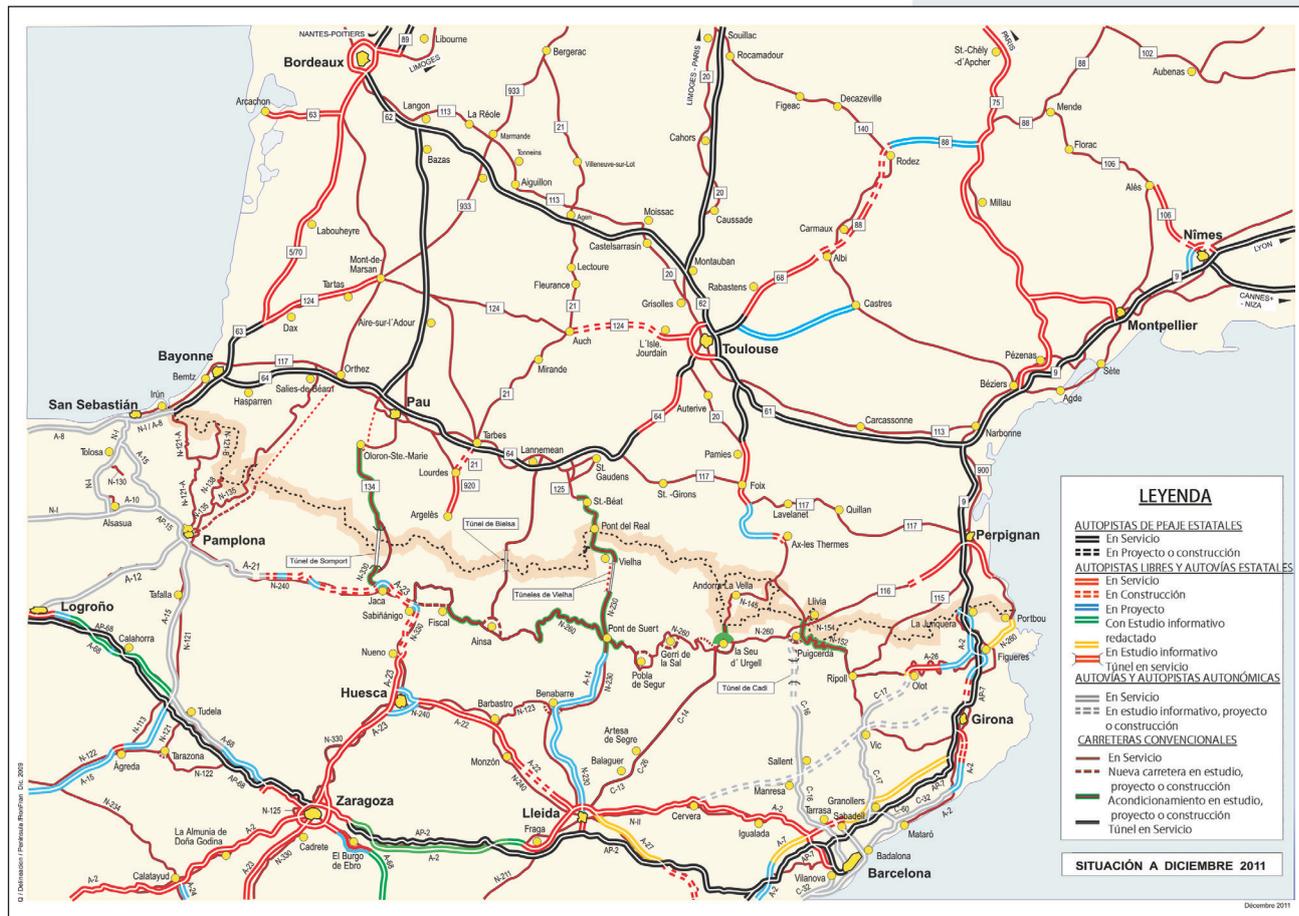
Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento©

Aviso Legal: Todos los derechos reservados. Esta publicación no podrá ser reproducida ni en todo, ni en parte, ni transmitida por sistema de recuperación de información en ninguna forma ni en ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico o cualquier otro.



Preámbulo

Red estructurante de carreteras



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

Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos – Documento n.º 6 – actualización del Mapa 8 (página 33)

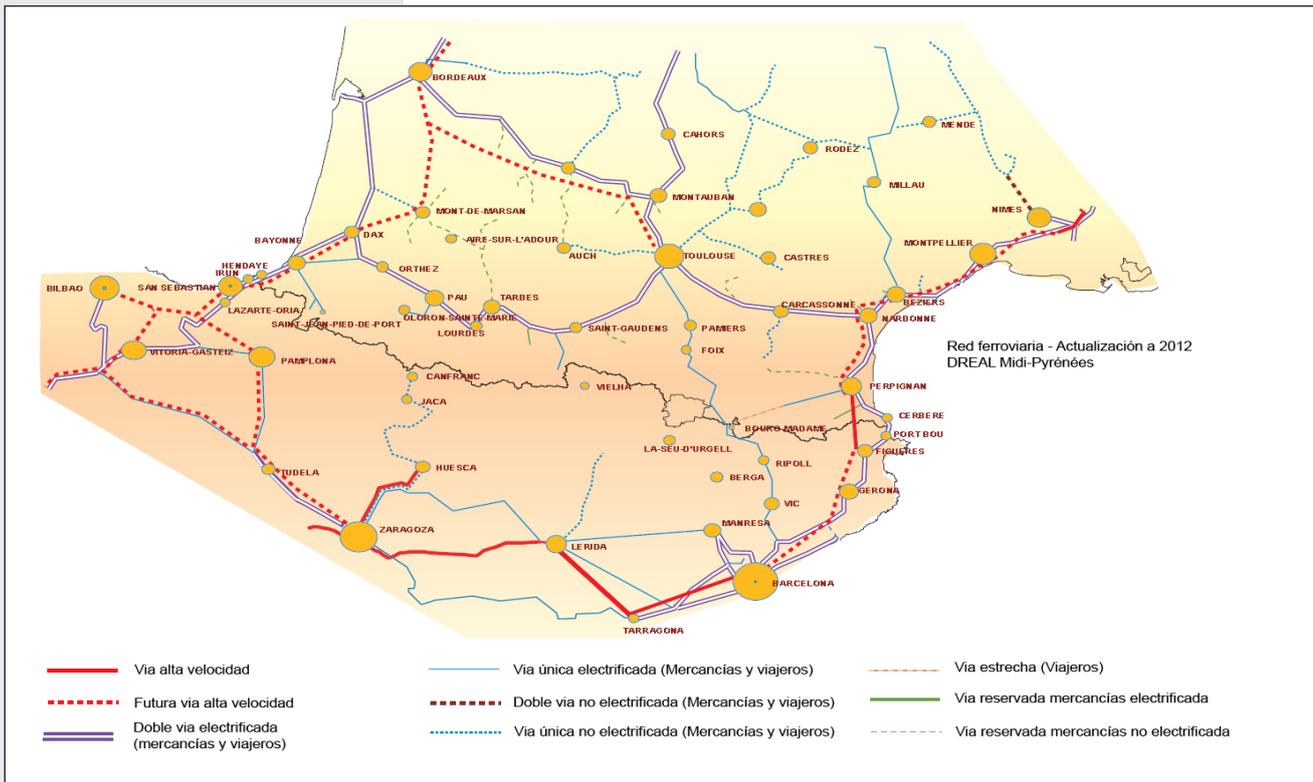


Foto: DREAL Midi-Pyrénées

Hay un total de 27 enlaces por carretera, de diferentes categorías, entre España y Francia a través de los Pirineos; uno de los cuales enlaza los dos países atravesando el principado de Andorra.

Las principales vías de conexión son las autopistas costeras (A8-A63 por el lado atlántico y A7-A9 por el lado mediterráneo) por las que circula el 35% del tráfico transfronterizo.

Red ferroviaria



*Fuentes: Ministerio de Fomento para España y Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie para Francia.
Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos – Documento n.º 6 – actualización del Mapa 9 (página 35)*

Existen 5 líneas férreas, de diferentes tipos de servicio, en la frontera hispano-francesa (por orden del lado Atlántico al Mediterráneo):

- Irún-Hendaya
- Lasarte Oria-Hendaya
- Canfranc-sin continuación actualmente
- Puigcerdà-La Tour de Carol
- Port Bou-Cerbère

La mayoría de viajeros y mercancías que pasan la frontera en ferrocarril lo hacen mediante las líneas internacionales, via Irún o Portbou.

Los enlaces Lasarte Oria – Hendaya y Puigcerdà – La Tour de Carol principalmente dan servicio al tráfico de viajeros a nivel local.

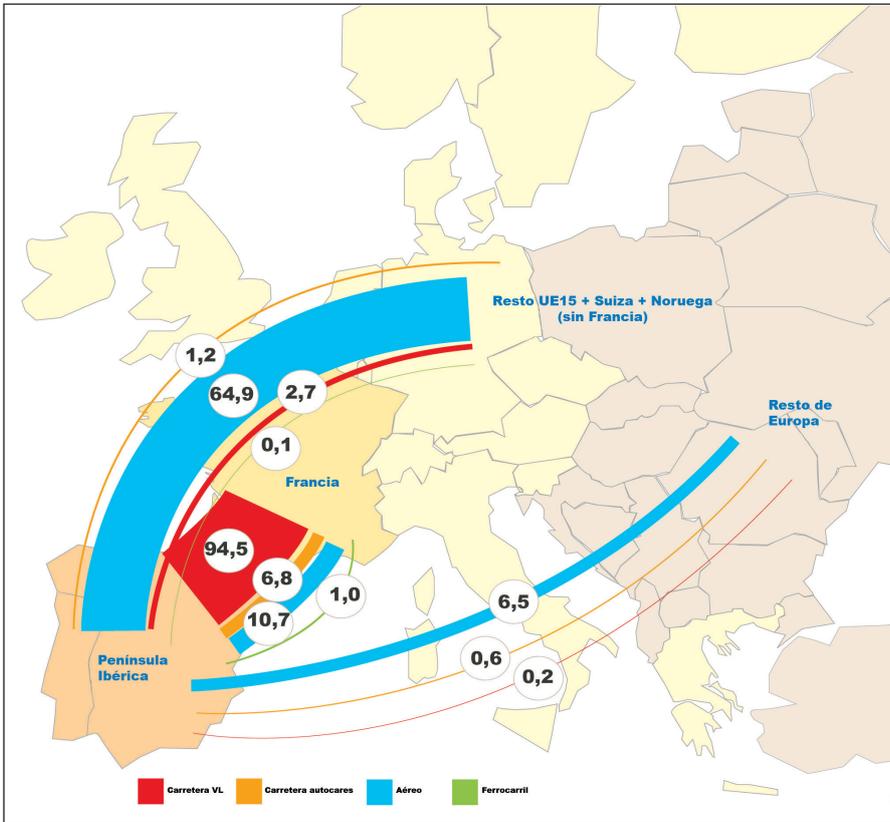


TGV Duplex llegando a la estación de Figueres-Vilafant

Jordi Verdugo

Foto: Jordi Verdugo (<http://www.flickr.com/people/52596574@N07>)

Reparto del flujo de viajeros en 2011 entre la Península Ibérica y el resto de Europa (en millones de viajeros) por modo de transporte para los 3 perímetros (Francia, resto de la UE15¹ menos France + Suiza y Noruega, resto de Europa²)



Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos – Documento n.º 6 – actualización del Mapa 35 (página 76)

Modo de transporte	Francia	Resto de la UE15 + Noruega + Suiza (excepto Francia)	Resto de Europa			TOTAL
			Países ingresados a la UE en 2004	Países ingresados a la UE en 2007	Otros países*	
Gráficos	A	B				C
Carretera Vehículos ligeros	94,5	2,7	0,1	0,1	0,0	97,4
Autocares	6,8	1,2	0,3	0,2	0,1	8,6
Ferrocarril	1,0	0,1				1,0
Aéreo	10,7	64,9	2,3	1,5	2,8	82,2
Total	113,0	68,9	2,6	1,8	3,0	189,2

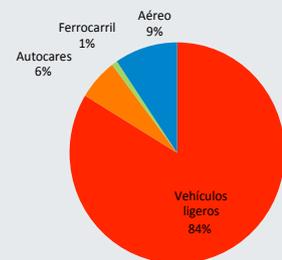
* Los otros países: los países candidatos en 2011 (Croacia, Macedonia, Turquía) y Albania, Montenegro, Bosnia-Herzegovina, Serbia, Moldavia, Ucrania, Bielorrusia, Rusia, Georgia, Armenia, Azerbayán e Islandia.

Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos – Documento n.º 6 – actualización de la Tabla 27 (página 75)

Fuentes: **Carreteras:** Instituto de Estudios Turísticos (IET) y Ministerio de Fomento de España; Ministère de l'Écologie du Développement durable et de l'Énergie, ASF, Conseils Généraux des Pyrénées Atlantique, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales de Francia; **Ferrovial:** Eurostat; **Aéreo:** AENA de España y el Gabinete de Estudios e Planeamiento y Ministerio das Obras Públicas, Transportes e Habitação de Portugal.

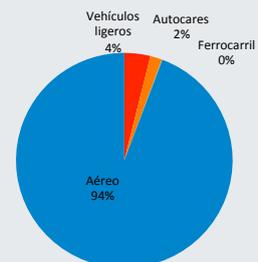
¹ UE15 hace referencia a la Unión Europea con los 15 países miembros que la componían antes de 2004 (Francia, Alemania, Italia, Bélgica, Países Bajos, Luxemburgo, Reino Unido, Irlanda, Dinamarca, Grecia, España, Portugal, Suecia, Finlandia, Austria).
² Se trata del conjunto de los países siguientes: los 10 países integrados en la Unión Europea en 2004 (Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, República Checa, Eslovaquia, Hungría, Eslovenia, Chipre, Malta), los 2 países integrados en la Unión Europea en 2007 (Bulgaria, Rumania), los países candidatos en 2011 (Croacia, Macedonia, Turquía) y los otros países (Albania, Montenegro, Bosnia-Herzegovina, Serbia, Moldavia, Ucrania, Bielorrusia, Rusia, Georgia, Armenia, Azerbayán, Turquía, Islandia).

Gráfico A:
Península Ibérica / Francia



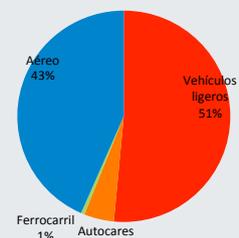
Total: 113,0 millones de viajeros

Gráfico B:
Península Ibérica / resto de la UE15 + Suiza + Noruega (sin Francia)



Total: 68,9 millones de viajeros

Gráfico C:
Península Ibérica / resto de Europa (incluyendo Francia y la UE15)



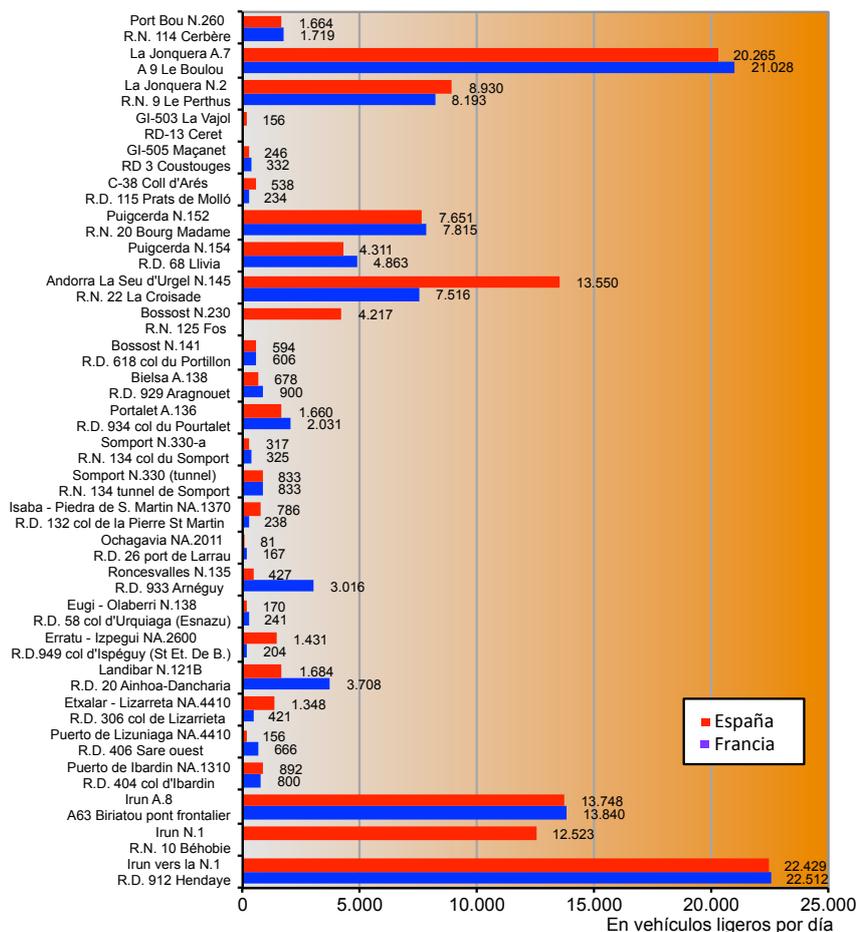
Total: 189,2 millones de viajeros

Nota: Los tráficos medios diarios observados por los 2 países no coinciden de manera uniforme debido a la mayor o menor proximidad de las estaciones de aforos de una y otra parte de la frontera. El caso más notorio es el de la travesía de Andorra (N145 lado español y N22 lado francés) ya que no es solamente un lugar de paso, sino un país que genera por sí mismo un tráfico importante y desigual hacia Francia por una parte y hacia España por la otra.

La media de vehículos ligeros que han atravesado la frontera hispano-francesa cada día es de **120 000 en 2010 y 119 000 en 2011** de los cuales el 29% ha sido por las dos autopistas, el 38% por las otras carreteras costeras y el 33% por las interiores.

El tráfico de vehículos ligeros ha aumentado el 0,3% en 2010 en relación al año 2009 y ha disminuido el 0,8% en 2011 en relación a 2010. Globalmente, entre 2005 y 2011, el tráfico de vehículos ligeros que atraviesan la frontera hispano-francesa ha disminuido el 2,8%.

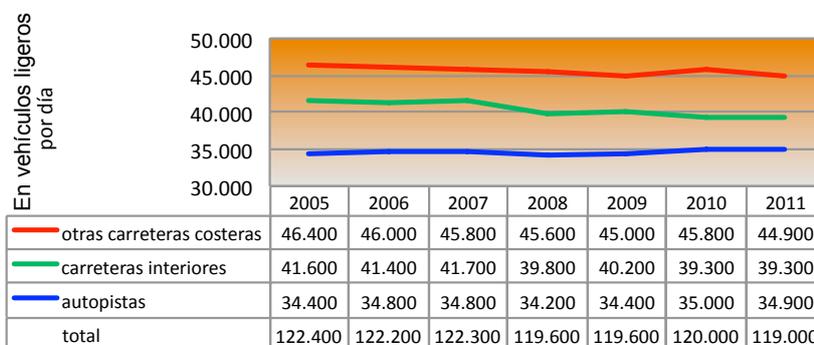
Tráfico de vehículos ligeros (IMD) en los pasos fronterizos en 2011



Fuentes: DG Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Guipúzcoa, Ministère de l'Écologie de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire y ASF et Conseils Généraux des Pyrénées Atlantique, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales.

Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos – Documento n.º 6 – actualización del Gráfico 17 (página 53)

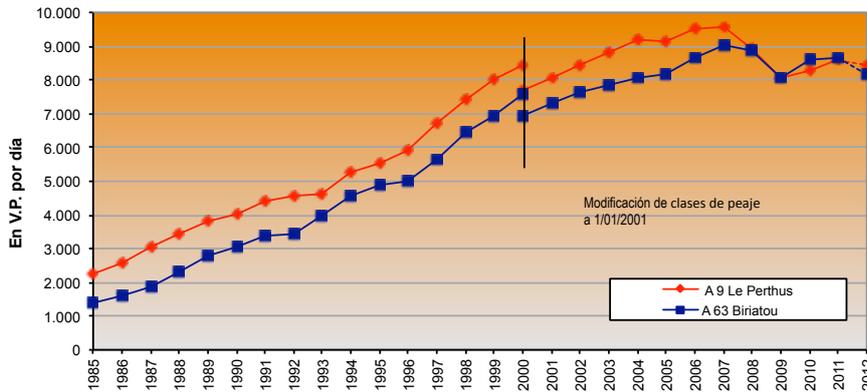
Evolución de la Intensidad Media Diaria anual de vehículos ligeros en el conjunto de los pirineos



Fuentes: DG Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Guipuzkoa, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Energie, ASF et Conseils Généraux des Pyrénées Atlantique, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales.

Observatorio hispano-francés de tráfico en los pirineos - Documento nº 6 – Actualización del Gráfico 18 (página 53)

Evolución del tráfico de vehículos ligeros en las 2 autopistas pirenaicas



Fuentes: ASF-peaje.

Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos – Documento n.º 6 – actualización del gráfico 23 (página 70)

El gráfico representa la evolución del tráfico de vehículos ligeros (siendo vehículos de categoría de peaje 1, 2 y 5) contabilizado en las barreras de peaje de Perthus en la A9 y en Bariatou en la A63.

Las evoluciones constatadas entre 2009 y 2011 son las siguientes: ligero aumento en el Perthus y estancamiento en Bariatou :

- A9 Le Perthus : + 2 ,0% en 2010 y + 0,1% en 2011
- A63 Bariatou : + 0,9% en 2010 seguido de – 0,8% en 2011

Estimación del número de viajeros que cruzaron los Pirineos en vehículos ligeros en 2011 y distribución intercambio-tránsito (en millones de viajeros por año)

	IMD (en VL/día)	tasa de ocupación de VL	viajeros por año (millones)	% tránsito	viajeros en tránsito (millones / año)	los viajeros intercambio (millones / año)
A9 Perthus	21.028	2,47	18,96	9,2%	1,74	17,21
A63 Bariatou	13.840	2,22	11,21	5,6%	0,63	10,59
Los 4 pasos centrales encuestados	20.381	2,19	16,29	0,8%	0,13	16,16
resto de pasos centrales	18.908	2,19	15,11	0,8%	0,12	14,99
resto de pasos costeros	44.864	2,19	35,86	0,8%	0,29	35,58
total	119.021	2,24	97,44	3,0%	2,91	94,53
redondeando a			97,4		2,9	94,5

Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento n.º 6 - Actualización de la tabla 19, página 66

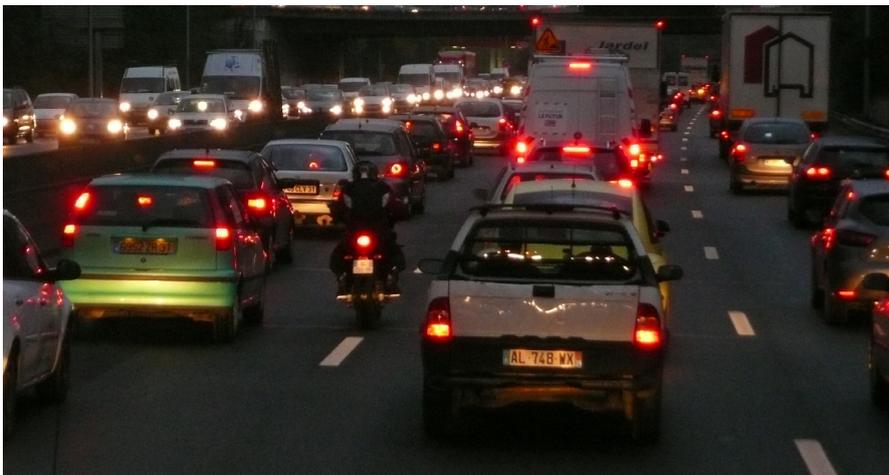


Foto : DREAL Midi-Pyrénées

El flujo de viajeros que cruza los Pirineos en vehículos ligeros se estima a partir

- De los tráficos de vehículos ligeros contabilizados por los aforos automáticos.
- La tasa de ocupación de los vehículos.

La tasa de ocupación de los vehículos ligeros se estima a partir de los resultados de las encuestas por entrevistas a vehículos ligeros realizadas en 2008 en las 2 autopistas y en 2010 en los 4 principales pasos centrales:

- 2,22 personas/Vehículo Ligero en Bariatou,
- 2,47 personas/Vehículo Ligero en el Perthus
- 2,19 personas/Vehículo Ligero para los otros pasos.

Las encuestas por entrevistas permiten igualmente conocer el origen y destino de los vehículos y por tanto la distribución intercambio /tránsito:

- 92% / 8% en las autopistas.
- 99% / 1% en los otros pasos

Debido a la prohibición de circular en Francia en la RN 9 en el Perthus y en la RN 114 en Cerbère, los 37 autocares/día registrados de media en España en la N.2 en La Jonquera y los 10 autocares/día contabilizados en la N.260 a la altura de Portbou, han tenido que cambiar de itinerario y utilizar la autopista para cruzar la frontera.

La media de autocares que han atravesado la frontera hispano-francesa cada día era de 600 en 2010 y 620 en 2011, de los cuales el 75% ha sido por las 2 autopistas del litoral.

El tráfico de autocares queda estable en 2010 en relación al año 2009 y ha aumentado el 2,8% en 2011 en relación a 2010.

El flujo de viajeros que cruzan los Pirineos en autocares se estima a partir

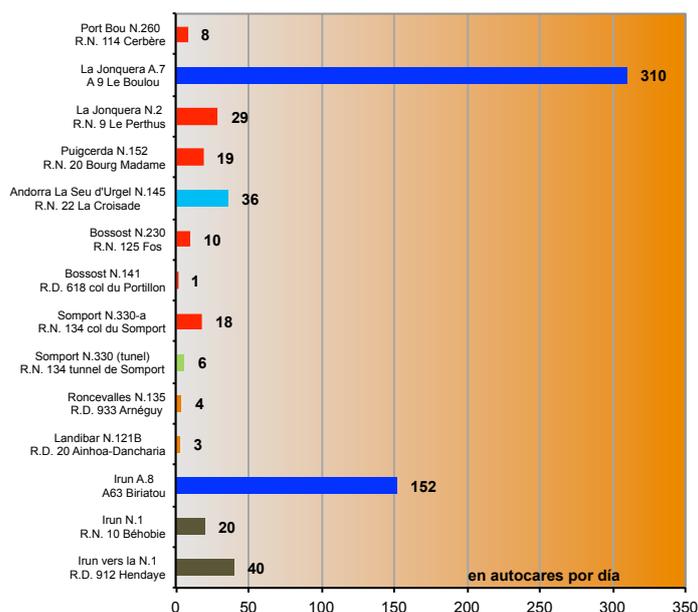
- De los tráficos de autocares contabilizados por los aforos.
- Las tasas de ocupación de los autocares.

La tasa de ocupación se estima a partir de los resultados de las encuestas por entrevistas de los autocares realizadas en 2007 en las 2 autopistas y en 2010 en los 4 pasos principales: 38 personas de media por autocar en el total de los pasos.

Las encuestas por entrevistas permiten igualmente conocer el origen y el destino de los vehículos y la distribución intercambio/tránsito.

- 71% / 29% en el Perthus
- 74% / 26% en Biriattou
- ningún tránsito en los pasos centrales.

Tráfico de autocares (IMD) en el año 2011



Fuentes : Ministerio de Fomento, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Energie y ASF.Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos - Documento nº 6 – Actualización del Gráfico 21 (página 62)

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

- Las barras rojas provienen del « Mapa de tráfico 2011 » de la DG Carreteras.
- Las barras naranja son los datos de 2006 de la DG Carreteras de Navarra, que no ha hecho recuentos de autocares desde esa fecha.
- El tráfico del túnel de Somport lo proporciona el centro de explotación del túnel.
- El tráfico de la Croisade (RN22 acceso a Pas de la Case) es de 2005, la estación francesa fue desmontada después (barra azul claro).
- Las barras azules representan el tráfico en las 2 autopistas: el tráfico en Boulou se obtiene del recuento automático de la nueva estación EPM de Perthus. El tráfico de Biriattou ha sido calculado a partir del porcentaje calculado en 2006 (1,8%) y aplicado al tráfico de vehículos pesados de 2011.
- Las barras marrones provienen de los aforos manuales de 2011 de Guipuzcoa.

Estimación del número de viajeros que han cruzado los Pirineos en autocares en 2011 y distribución intercambio-tránsito (en millones de viajeros por año)

	TMJA (en autobuses por día)	tasa de ocupación	número de pasajeros por año (millones)	% tránsito	viajeros en tránsito (Millones / año)	viajeros de intercambio (Millones / año)
A9 Perthus	310	38	4,30	29%	1,25	3,05
A63 Biriattou	152	38	2,11	26%	0,55	1,56
pasos centrales	97	38	1,35	0%	-	1,35
otros pasos costeros	60	38	0,83	0%	-	0,83
total	619	38	8,59	21%	1,80	6,79
redondeado a			8,6		1,8	6,8

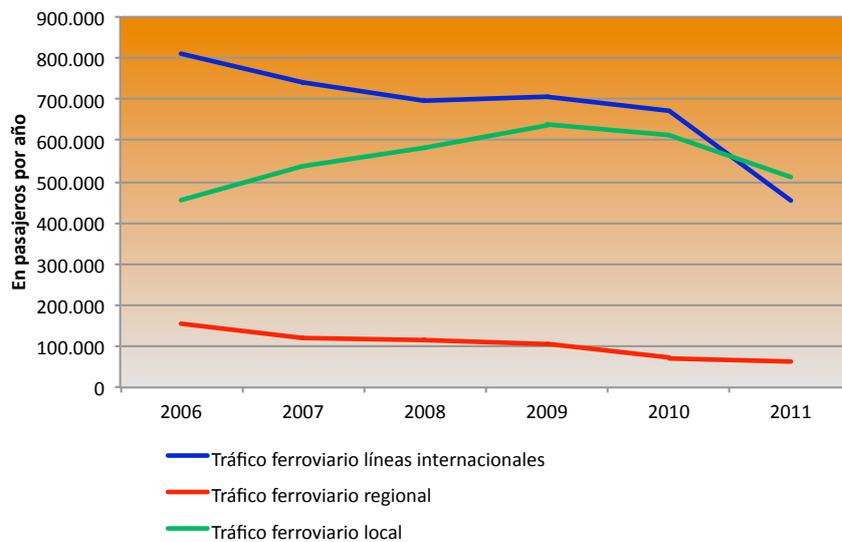
Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos - Documento nº 6 – Actualización de la Tabla 19 (página 60)

Tráfico ferroviario

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tráfico ferroviario líneas internacionales	811.000	739.000	695.000	706.000	672.000	454.000
España-Francia	598.000	563.000	526.000	554.000	529.000	320.000
España-resto de Europa	102.000	81.000	68.000	66.000	60.000	56.000
Portugal-Francia	111.000	95.000	101.000	86.000	83.000	78.000
Tráfico ferroviario regional	153.000	119.000	113.000	106.000	73.000	63.000
Tráfico ferroviario local	455.000	539.000	584.000	639.000	613.000	511.000
Barcelona-Latour de Carol	16.000	16.000	12.000	15.000	15.000	7.000
Lasarte Oria-Hendaye (Euskotren)	439.000	523.000	572.000	624.000	598.257	503.206
TOTAL	1.419.000	1.397.000	1.392.000	1.451.000	1.358.000	1.028.000

Fuentes : Eurostat - rail_pa_intcmng et rail_pa_intgong – países declarantes España y Portugal para el tráfico de líneas internacionales España-Francia y España-resto de Europa, RENFE y Euskotren para los otros flujos



Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos - Documento nº 6 – Actualización del Gráfico 24 (página 72)



foto : eldelinux (<http://www.flickr.com/photos/eldelinux/>)

En 2010, cerca de la mitad de los viajeros que cruzaron la frontera en tren han utilizado las líneas internacionales (49%), pero los viajeros que han utilizado el servicio de transporte de cercanías Euskotren eran casi igual de numerosos (44%).

No obstante, en 2011, el número de viajeros de las líneas internacionales ha disminuido y los resultados se han invertido.

La línea de cercanías (Cerbère-Port Bou) no representa más que el 5% del flujo total de los viajeros por ferrocarril a través de los Pirineos.

En valor absoluto, el número de viajeros que han utilizado el tren para cruzar los Pirineos era de **1,36 millones en 2010 y 1,03 millones en 2011**. El 95% de ellos tienen a Francia como origen o destino.

El número de viajeros que cruzan la frontera hispano-francesa en tren se ha mantenido relativamente estable de 2006 a 2010, alrededor de 1,4 millones de viajeros por año, y ha caído un 24% en 2011 descendiendo en aproximadamente 1 millón de viajeros.

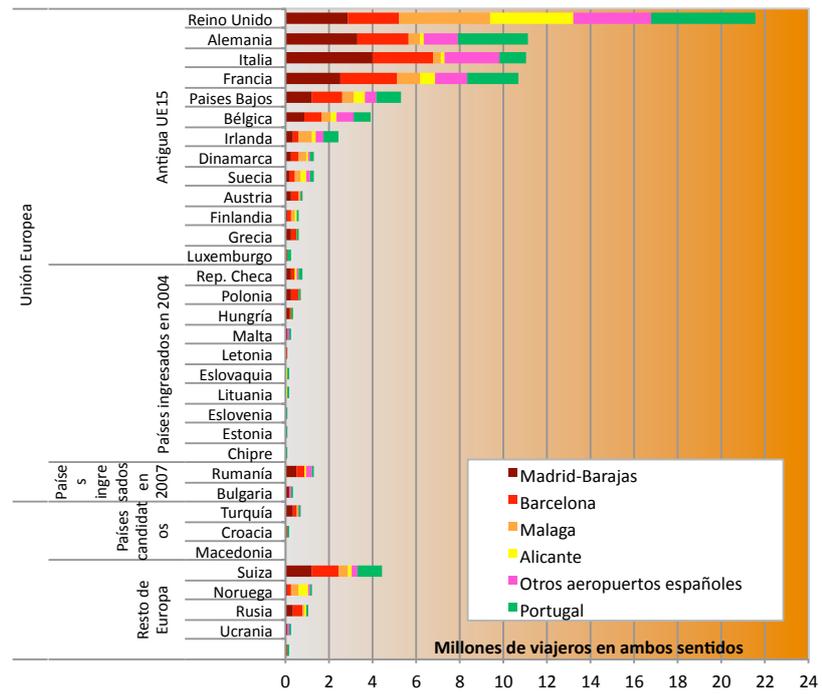
Desde 2006, el número de viajeros de las líneas internacionales disminuye un 11% de media por año, con una caída importante del 32% entre 2010 y 2011. El tráfico ferroviario regional disminuye el 16% de media por año. Incluso el número de viajeros de las líneas locales que aumentaba el 9% de media por año de 2006 a 2009, ha disminuido el 20% entre 2009 y 2011.

Tráfico aéreo

El número total de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y Europa alcanzó 82,2 millones de viajeros en el año 2011.

NOTA: Esta cifra no tiene en cuenta los flujos con origen o destino las islas de España o Portugal. El flujo de viajeros con las Islas Canarias y Baleares representa el 29% del tráfico aéreo de España con el resto de países europeos. Para Portugal, los flujos aéreos desde las Azores y Madeira representan el 7% del total.

Distribución del tráfico de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y el resto de Europa en 2011



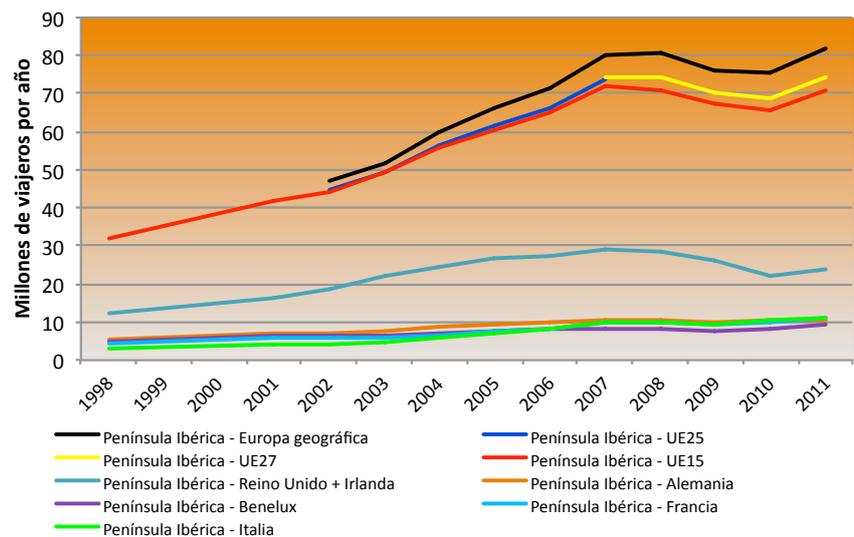
Fuentes: AENA para España, Sistema de Información du Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicación, para Portugal

Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos - Documento nº 6 – Actualización del gráfico 25 (página73)

De 2002 a 2007, el flujo de viajeros por vía aérea se ha más que duplicado con aumento del 16% de media por año, hasta llegar a 80,3 millones en 2007 y 80,5 en 2008.

Durante los 2 años siguientes, el número de viajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y Europa ha disminuido un 6,4% para alcanzar los 75,5 millones en 2010. En 2011, este flujo de viajeros ha cobrado actualidad con un aumento del 9,0%.

Evolución del flujo de viajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y el resto de Europa entre 1998 et 2011



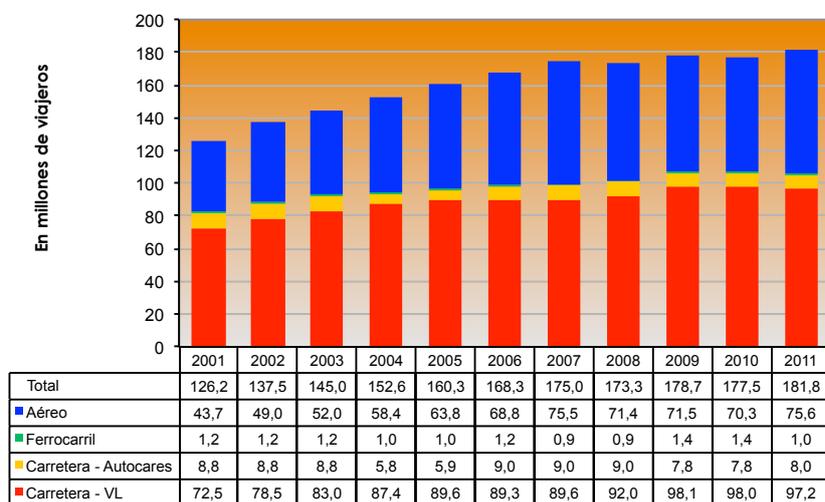
Fuentes : AENA para España, Sistema de Información du Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicación, para Portugal

Evolución

Este capítulo reúne los datos de los flujos de viajeros tal y como aparecen en los siguientes documentos:

- Datos 2001: Balance 2001 del Observatorio de Tráfico a través los Pirineos (abril 2003).
- Datos 2002: Documento nº 3 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (diciembre 2003).
- Datos 2003: El suplemento al Documento nº 3, Principales cifras actualizadas para el año 2003 (noviembre 2004).
- Datos 2004: Documento nº 4 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (mayo 2006).
- Datos 2005: Suplemento al Documento nº 4, Principales cifras actualizadas para el año 2005 (agosto 2007).
- Datos 2006: Documento nº 5 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (diciembre 2008).
- Datos 2007 y 2008: Suplemento al Documento nº 5, Principales cifras actualizadas para el año 2008 (agosto 2010).
- Datos 2009: Documento nº 6 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (diciembre 2011).
- Datos 2010 y 2011: el presente documento.

Évolución del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 + Suiza + Noruega (con Francia)



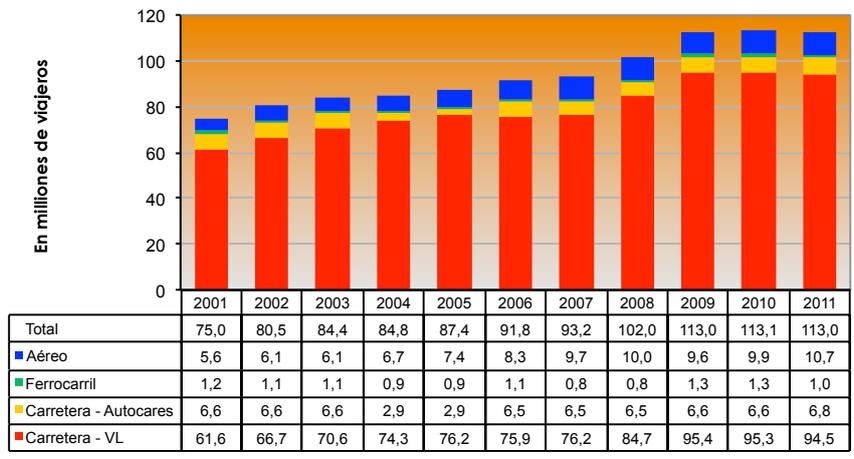
El flujo total de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE 15, Suiza y Noruega ha evolucionado según los índices siguientes:

	Evolución 2007/2001		Evolución 2011/2007		En 1 año (2011/2010)
	Total	Media anual	Total	Media anual	
Total	39%	5,6%	4%	1,0%	2,5%
Carreteras (coches)	24%	3,6%	8%	2,1%	-0,8%
Carreteras (autocares)	2%	0,4%	-11%	-2,9%	2,8%
Ferrocarril	-25%	-4,7%	14%	3,4%	-24,3%
Via Aérea	73%	9,5%	0%	0,0%	7,6%

Entre 2001 y 2007, el flujo de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE15, Suiza y Noruega ha aumentado un 5,6% de media por año, en el conjunto de todos los modos. A partir de 2007, se produce una ruptura: aumento del 1,0% de media por año hasta 2011 en todos los modos, teniendo en cuenta el aumento en 2009 de los correspondientes a los VL por el incremento de la tasa de ocupación de los mismos (resultados de las encuestas mediante entrevistas). Entre 2007 y 2011, el modo aéreo se ha estancado teniendo incluso un descenso de 2008 a 2010.

La evolución de los flujos de viajeros por carretera, tanto en vehículos ligeros como en autocares, en intercambio con Francia y en tránsito a través de Francia, no es significativo entre 2008 y 2009 debido a que se tiene en cuenta la nueva distribución intercambio-tránsito resultante de las encuestas origen-destino de 2009. Es probable que la disminución del tránsito por carretera haya sido progresiva desde 2001 y se explica por el fuerte aumento constatado hasta 2007 de los flujos aéreos.

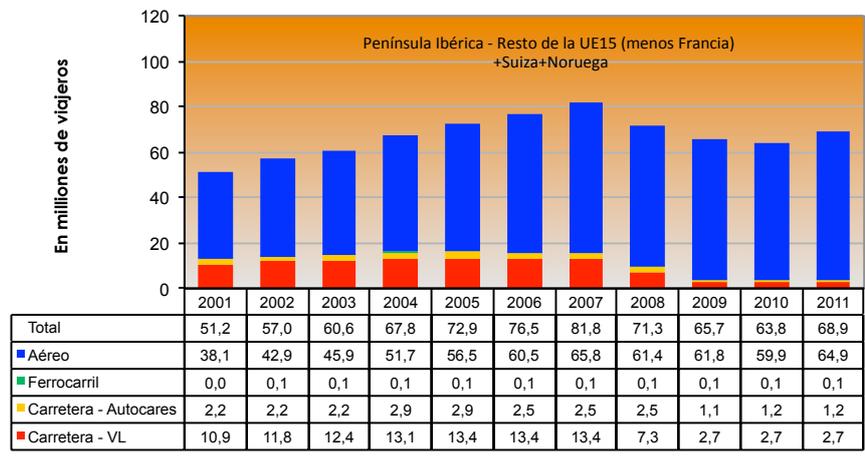
Évolución del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y Francia (intercambio)



El flujo total de viajeros entre la Península Ibérica y Francia ha evolucionado según los índices siguientes:

	Evolución 2011/2001		En 1 año (2011/2010)
	Total	Media anual	
Total	51%	4,2%	-0,1%
Carretera (coches)	55%	5,0%	-0,8%
Carretera (autocares)	0%	0,0%	2,8%
Ferrocarril	8%	0,9%	-25,1%
Via Aérea	76%	6,5%	8,3%

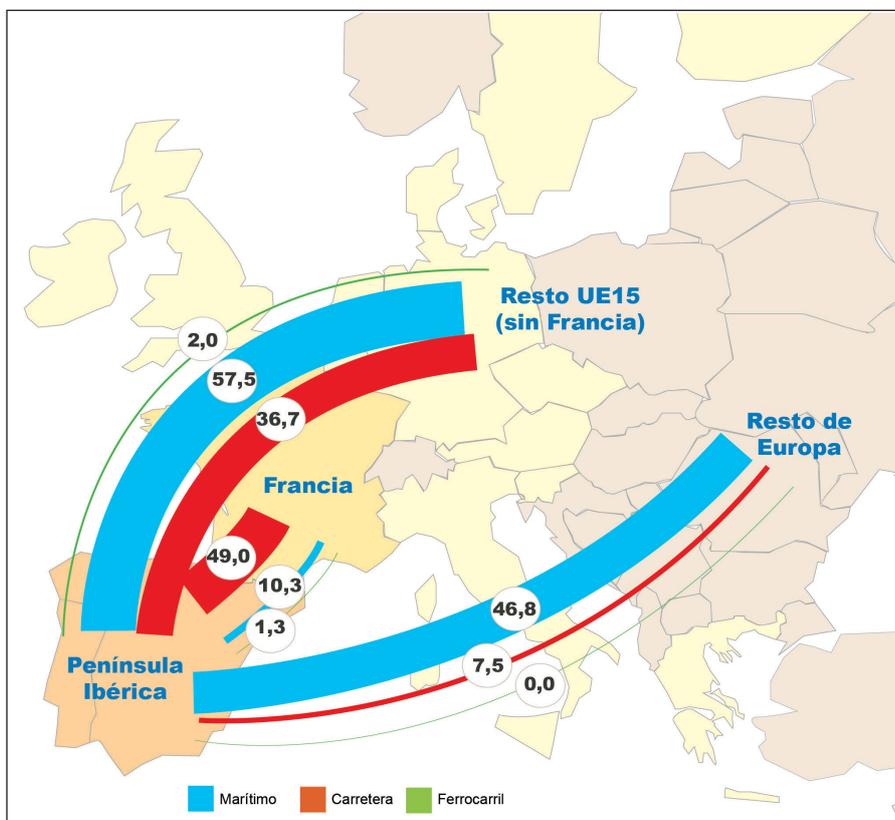
Évolución de los flujos de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15, Noruega y Suiza sin Francia (tránsito)



El flujo total de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de países de la antigua UE15, Suiza y Noruega y sin Francia ha evolucionado según los índices siguientes:

	Evolución 2011/2001		En 1 año (2011/2010)
	Total	Media anual	
Total	35%	3,0%	7,0%
Carretera (coches)	-75%	-14,4%	-0,3%
Carretera (autocares)	-46%	-6,7%	2,6%
Ferrocarril			-6,7%
Via Aérea	59%	5,3%	7,4%

Distribución del flujo de mercancías en 2011 entre la Península Ibérica y Europa (en millones de toneladas) por modo de transporte para los 3 perímetros (Francia, resto de la UE15³ sin Francia, resto de Europa⁴)



Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos - Documento nº6 - Actualización del mapa 40 (página 95)

Intercambios a través de los Pirineos (en millones de toneladas/año, 2011)

Modo de transporte	Francia	Resto de la UE15 (menos Francia)	Resto de Europa			Total
			Países ingresados en 2004	Países ingresados en 2007	Otros países*	
Gráficos	A	B				C
Carretera	49,0	36,7	5,1	0,6	1,7	93,1
Ferrocarril	1,3	2,0				3,3
Via Marítima	10,3	57,5	5,8	3,4	37,6	114,6
Total	60,6	96,2	11,0	4,0	39,3	211,1

* Otros países: los países candidatos en 2011 (Croacia, Macedonia, Turquía) y Suiza, Noruega, Albania, Montenegro, Bosnia-Herzegovina, Serbia, Moldavia, Ucrania, Bielorrusia, Rusia, Georgia, Armenia, Azerbaiyán, Islandia.

Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos - Documento nº6 - Actualización Tabla 35 (página 94)

Fuentes : **Carreteras :** Ministerio de Fomento para España, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, ASF, Conseil Général des Pyrénées Atlantique para Francia; **Ferrovioario :** Eurostat; **Aéreo :** AENA para España, Gabinete de Estudos e Planeamiento y Ministerio das Obras Públicas, Transportes e Habitação para Portugal.

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

⁴ Se trata del conjunto de los siguientes países : 10 países integrados en la Unión Europea en 2004 (Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, República Checa, Eslovaquia, Hungría, Eslovenia, Chipre, Malta), los 2 países integrados en la Unión Europea en 2007 (Bulgaria, Rumania), los países candidatos en 2011 (Croacia, Macedonia, Turquía) y los otros países (Suiza, Noruega, Albania, Montenegro, Bosnia-Herzegovina, Serbia, Moldavia, Ucrania, Bielorrusia, Rusia, Georgia, Armenia, Azerbaiyán, Islandia)

Gráfico A:
Península Ibérica / Francia

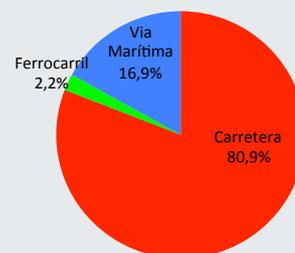


Gráfico B:
Península Ibérica / UE15 (sin Francia)

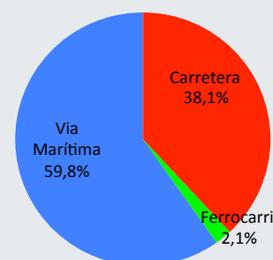


Gráfico C:
Total



Nota: El documento actual integra:

- Para el cálculo del número de VP los resultados de la encuesta transit realizada en 2011 en los 2 puentes vascos Irún N1-RN10 Behobia e Irún hacia la N1-RD912 Behobia que ha identificado un gran porcentaje de tráfico parásito.

- Para el cálculo del tonelaje los resultados de la encuesta Transit de 2010 en las 2 autopistas, en los 4 pasos centrales principales y en los puentes vascos.

El total de VP que han cruzado la frontera hispano-francesa ha alcanzado los 18.200 vehículos /día en 2010 y 18.700 en 2011, incluidos los autocares. El tráfico total de VP de mercancías asciende a **17.600 vehículos/día en 2010 y 18.100 en 2011.**

En 2011, el 90% de ellos han utilizado las 2 autopistas y solamente el 5% o sea, alrededor de 950 vehículos/día han usado los 4 pasos interiores (RD933, RN134, RN125, RN20).

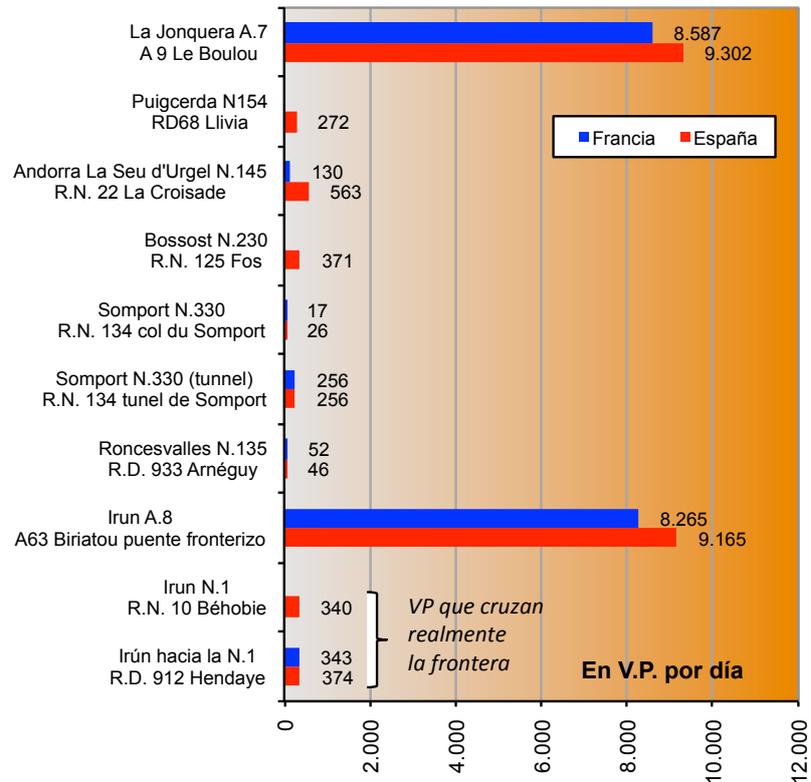
La encuesta Transit realizada en los 2 puentes vascos sin autopista ha demostrado la importancia de los tráficos parásitos (pasos múltiples, cambio de sentido etc.): el número de vehículos pesados que cruzan realmente la frontera asciende al 36% del tráfico contabilizado como VP por el contador automático en el puente de Behovia (RN10) y al 54% en el puente de Santiago (RD912). El número de VP que cruzaron la frontera reflejados en el documento actual tiene en cuenta el número de ellos que han cruzado realmente la frontera en los dos puentes vascos. Hay pues una ruptura de serie en relación a las publicaciones precedentes del OTP.

Para presentar la evolución del número de vehículos pesados, el gráfico contiguo integra con punteado el tráfico total en los puentes vascos y el número total de VP correspondientes, así como el tráfico real de paso de la frontera por los citados puentes (completada la evolución en los años anteriores a 2010) y el número total de vehículos pesados correspondiente.

Después de la fuerte disminución del tráfico de VP que conllevó la crisis económica de 2009 (-14% globalmente entre 2007 y 2009), el número de VP que cruzan los Pirineos ha aumentado el 2,4% en 2010 y el 2,7% en 2011.

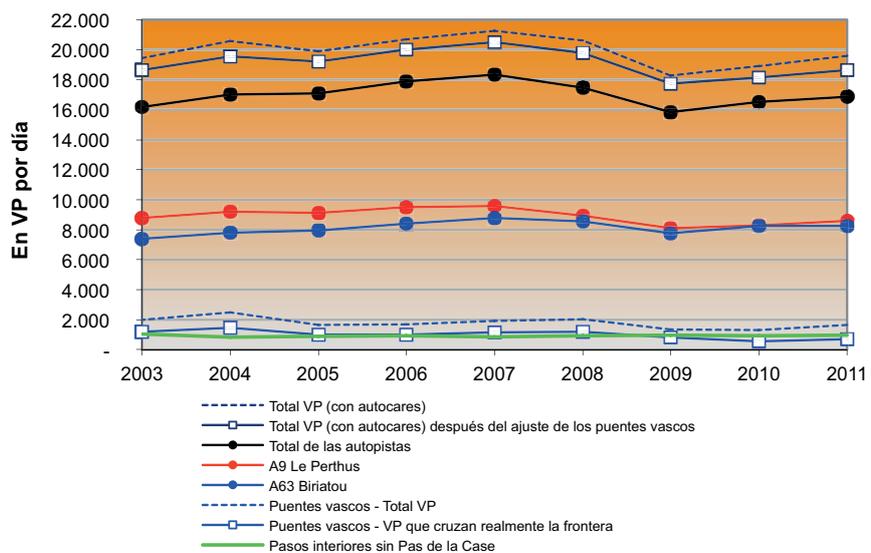
El tráfico de VP en las 2 autopistas ha aumentado globalmente el 4,4% en 2010 y el 2,0% en 2011. En los 4 pasos interiores, el tráfico ha disminuido el 3,4% en 2010 y ha aumentado el 3,9% en 2011.

IMD de vehículos pesados en los puntos fronterizos de mayor tráfico en 2011



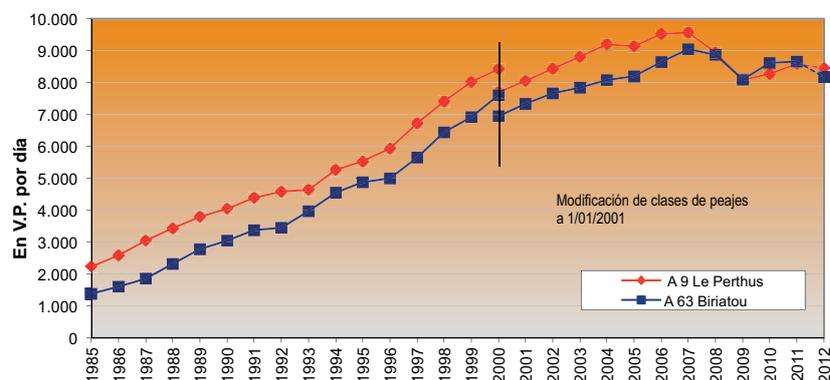
Fuentes: DG Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Guipuzkoa, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Conseil Général des Pyrénées Atlantique et ASF. Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos- Documento nº6 – Actualización del Gráfico 29 (página 81)

Evolución de la IMD anual de vehículos pesados que cruzan la frontera hispano-francesa



Fuentes: DG Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Guipuzkoa, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Conseil Général des Pyrénées Atlantique y ASF. Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos - Documento nº6 – Actualización del Gráfico 31 (página 83)

Evolución de la IMD anual de vehículos pesados en las 2 autopistas



Fuente : ASF – peajes.

Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos- Documento nº6 – Actualización del Gráfico 33 (página 85)

Estimación del tonelaje de mercancías transportado por carretera a través de los Pirineos en 2011

Pasos	Tonelaje medio t / V.P.	Tráfico V.P. / día	Tráfico autocares por día	Tráfico VP mercancías por día	Tonelaje por día en kt / día	Tonelaje anual en Mt/año
Autopista A8 - A63 Norte-Sur	14,1	4.149	76	4.073	57,5	21,1
Autopista A8 - A63 Sur-Norte	15,1	4.116	76	4.040	60,9	22,3
Autopista A7 - A9 Norte-Sur	12,3	4.265	155	4.110	50,6	18,5
Autopista A7 - A10 Sur-Norte	15,5	4.322	155	4.167	64,7	23,7
Puentes vascos - VP cruces reales	9,3	715		715	6,7	2,4
Otras R.N.	14,2	1.092	92	1.000	14,2	5,2
Total	14,1	18.659	554	18.105	254,5	93,1

Fuentes : Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Energie, Conseil Général des Pyrénées Atlantique, ASF, Encuestas transit 2010, DG Carreteras

Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos - Documento nº6 – Actualización de la Tabla 32 (página 84)

Reparto de los intercambios de mercancías según origen y destino

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

Fuente: Encuesta TRANSIT 2010

Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos - Documento nº6 – Actualización de la Tabla 33 (página 84)

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

Las evoluciones constatadas son las siguientes:

- A9 Le Perthus : +2,4% en 2010 y +3,7% en 2011 o sea +6,2% en 2 años
- A63 Biriattou : +6,4% en 2010 y 0,5% en 2011 o sea un 7,0% en 2 años

El tonelaje de las mercancías que cruzan los Pirineos por carretera se estima a partir

- Del tráfico de los vehículos pesados
- Del tonelaje medio transportado por los vehículos pesados.

La estimación del tonelaje medio transportado por los vehículos pesados proviene de los resultados de las encuestas Transit 2010 en las autopistas, los 4 pasos centrales principales y los 2 puentes vascos. En las autopistas, el tonelaje medio utilizado hasta 2009 resultaba de los pesajes dinámicos de las estaciones HESTIA. Estas estaciones quedaron obsoletas y han sido desmontadas y no reemplazadas. El impacto de este cambio hace pasar el tonelaje medio de los vehículos pesados en las autopistas de 15,5 a 14,3 t/VP (disminución del 8%).

El tonelaje total de mercancías que han cruzado los Pirineos por carretera ha sido de **90,9 Mt en 2010 y 93,1 Mt en 2011**. Este tonelaje ha aumentado el 2,4% en 2011. La modificación de la fuente de los tonelajes medios por vehículo pesado no permite conocer de forma precisa el aumento entre 2010 y 2011 (próximo al 2%).

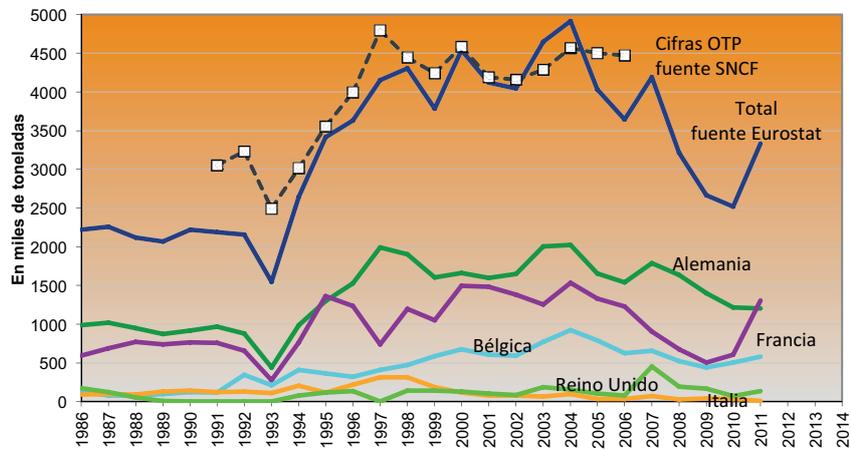
La curva punteada en negro representa las cifras de las mercancías por ferrocarril a través de los Pirineos publicadas por el Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos hasta 2006 tomando como fuente los datos de la SNCF.

Desde 2007, como consecuencia de la liberalización del sector ferroviario, el OTP debe recurrir a otras fuentes de datos y utiliza la fuente Eurostat (base rail_go) con efecto espejo: las curvas de trazo continuo representan la suma de las exportaciones declaradas por España y Portugal hacia los otros países de la UE y las exportaciones declaradas por los otros países de la UE hacia España y Portugal. Para los años 2007 y 2008, las cifras de Francia no están publicadas en Eurostat y el gráfico ha tenido en cuenta la suma de las importaciones y las exportaciones de España y Portugal con Francia.

El transporte ferroviario de mercancías a través de los Pirineos asciende a **2,5 Mt en 2010** (-5% en relación a 2009) y **3,3 Mt en 2011** (aumento del 32%).

El transporte ferroviario de mercancías a través de los Pirineos está desequilibrado: 40% en el sentido Sur-Norte y 60% en el sentido Norte-Sur.

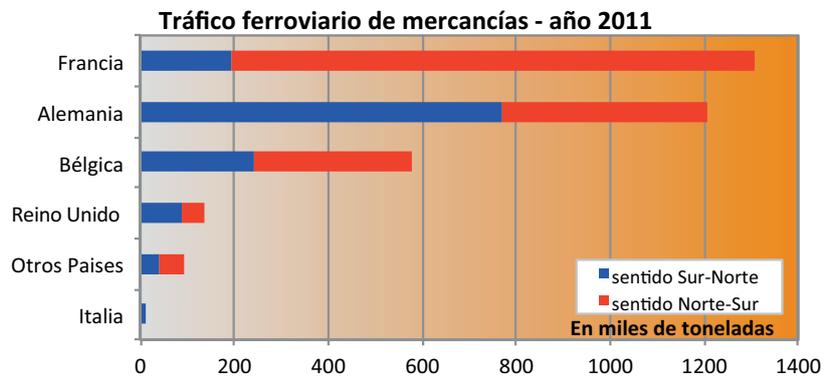
Evolución del tráfico ferroviario de mercancías en ambos sentidos a través de los Pirineos, en función del país origen/destino



Fuente: EUROSTAT – rail_go

Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos - Documento nº6 – Actualización del Gráfico 34 (página 86)

Distribución del tráfico ferroviario de mercancías en ambos sentidos a través de los Pirineos por origen/destino (año 2011)



Fuente : Eurostat – rail_go

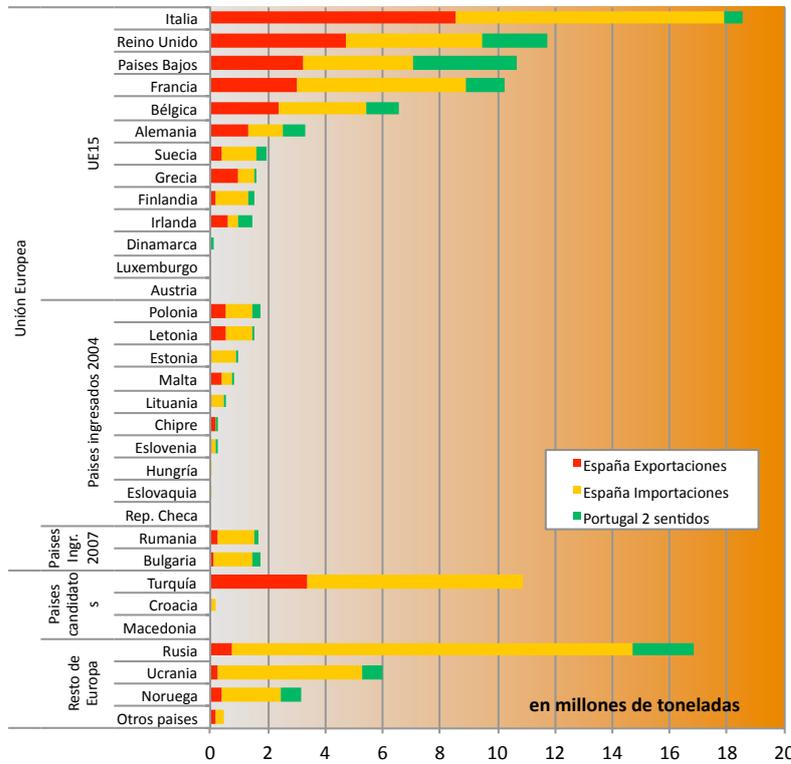
Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos - Documento nº5 – Actualización del Gráfico 26 (página 82)



Foto : Ministerio de Fomento

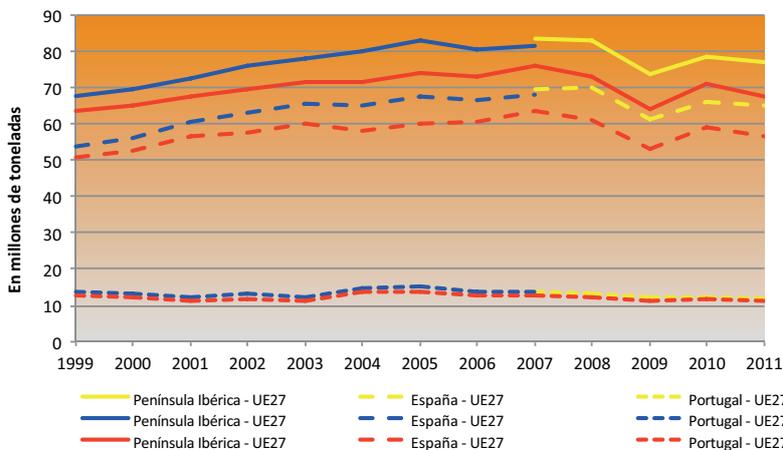
Tráfico marítimo

Distribución del tráfico de mercancías por vía marítima de la Península Ibérica por país de origen o destino en 2011



Fuentes: España: Puertos del Estado. Portugal, Système d'Information du Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones
Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos - Documento nº6 - Actualización del Gráfico 37 (página 91)

Evolución de los intercambios de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y la Unión Europea entre 1999 y 2011



Fuentes: España: Puertos del Estado; Portugal : Système d'Information du Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.
Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos- Documento nº6 - Actualización del gráfico 38 (página 93)

Los intercambios por vía marítima entre la Península Ibérica y el resto de Europa se generan en un 85% por España y un 15% por Portugal; representan un total de **111,0 millones de toneladas por año en 2010 y 114,6 en 2011**. La distribución del tráfico marítimo se presenta de la manera siguiente:

- Antigua UE15 : 64,0% en 2010 y 59,1% en 2011
- Países adheridos a la UE en 2004 : 3,9% en 2010 y 5,1% en 2011
- Países adheridos a la UE en 2007 : 2,9% en 2010 y 3,0% en 2011
- Países candidatos a la adhesión: 8,6% en 2010 y 9,7% en 2011
- Resto de Europa : 20,6% en 2010 y 23,1% en 2011

Globalmente, los intercambios marítimos entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica han permanecido estables entre 2009 y 2010 (+ 0,3%) y han aumentado el 3,3% en 2011: los de España estables en 2010 con (+ 0,0%) y un aumento del 5,5% en 2011, y los de Portugal en ligero aumento +2,1% en 2010 y en disminución del 9,0% en 2011. Los intercambios con la antigua UE15 han aumentado un 10,6% en 2010 y han disminuido un 4,5% en 2011. Los intercambios con los otros países de Europa (fuera de la UE15) han disminuido un 13,9% en 2010 y han aumentado un 17,1% en 2011.

Para los intercambios con el resto de la Europa geográfica, los principales puertos de la Península Ibérica son:

- Bilbao con 13,1 Mt en 2011 y 14,5 Mt en 2010
- Valencia con 10,9 Mt en 2011 y 10,4 Mt en 2010
- Tarragona con 11,0 Mt en 2011 y 10,1 Mt en 2010
- Algeciras con 9,6 Mt en 2011 y 7,3 en 2010
- Barcelona con 9,0 Mt en 2011 y 9,8 Mt en 2010

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

- Datos 2001 : Balance 2001 del «Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées» (abril 2003).
- Datos 2002: Documento nº 3 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (diciembre 2003).
- Datos 2003: Suplemento al Documento nº 3, Principales cifras actualizadas para el año 2003 (noviembre 2004).
- Datos 2004: Documento nº 4 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (mayo 2006).
- Datos 2005: Suplemento al Documento nº 4, Principales cifras actualizadas para el año 2005 (agosto 2007).
- Datos 2006 : Documento nº 5 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (diciembre 2008)
- Datos 2007 y 2008: Suplemento al Documento nº 5, Principales cifras actualizadas para el año 2008 (agosto 2010).
- Datos 2009 : Documento nº 6 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (diciembre 2011)
- Datos 2010 y 2011: el presente documento

El flujo total de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica ha alcanzado su máximo en 2007 y su mínimo en 2009: aumentando de media un 3,7% por año de 2001 a 2007 y disminuyendo seguidamente un 6,5% de media por año de 2007 a 2009.

La disminución del tonelaje transportado por carretera entre 2009 y 2010 resulta de un ajuste de las fuentes de datos:

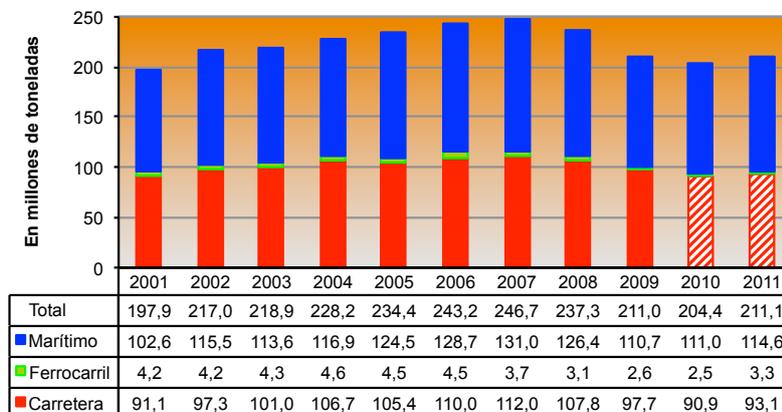
- Eliminación de los tráficós parásitos en los puentes vascos
- Tonelajes medios de la “encuesta transit 2010” » para los vehículos pesados en las 2 autopistas

En resumen, el tráfico de vehículos pesados que cruzó los Pirineos aumentó un 2,4% en 2010 y un 2,7% en 2011.

Globalmente, entre 2001 y 2011, el modo marítimo aumentó un 2,5% (54,3% en 2011) y el modo carretera disminuyó un 1,9% (44,1% en 2011).

Después de una disminución continuada desde 2004 a 2010 (-45% en 6 años), el flujo ferroviario ha aumentado un 32% en 2011. El modo ferroviario asciende a 1,6% en 2011

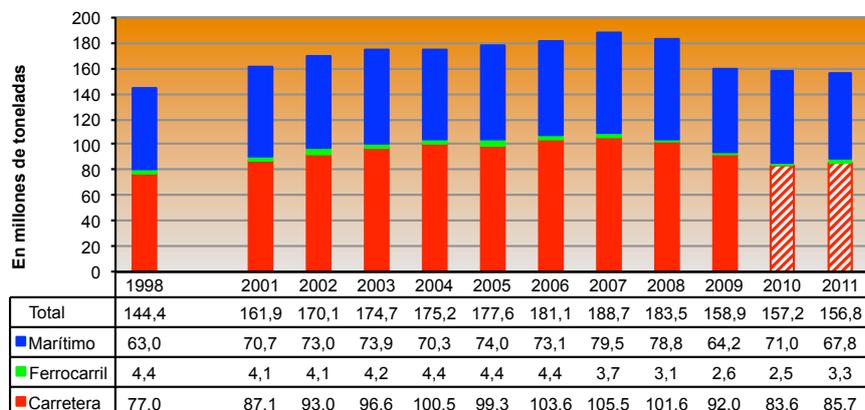
Evolución de los flujos de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica



Durante el período de 2001-2011, el flujo **total de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica** ha evolucionado con los porcentajes siguientes:

	Evolución 2001/2011		En 1 año (2011/2010)
	Total	Media anual	
Total	7%	0,6%	3,3%
Carretera	2%	0,2%	2,5%
Ferrocarril	-21%	-2,3%	32,1%
Marítimo	12%	1,1%	3,3%

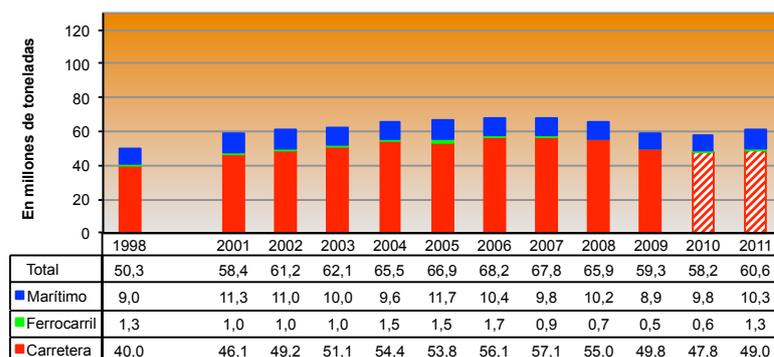
Evolución de los flujos de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE-15 (con Francia)



Durante el período 2001-2011, el flujo total de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE15 (con Francia) ha evolucionado con los porcentajes siguientes:

	Evolución 2001/2011		En 1 año (2011/2010)
	Total	Media anual	
Total	-3%	-0,3%	-0,2%
Carretera	-2%	-0,2%	2,5%
Ferrocarril	-19%	-2,1%	32,1%
Marítimo	-4%	-0,4%	-4,5%

Evolución de los flujos de mercancías entre la Península Ibérica y Francia



Durante el período 2001-2011, el flujo total de mercancías entre la Península Ibérica y Francia ha evolucionado con los porcentajes siguientes:

	Evolución 2001/2011		En 1 año (2011/2010)
	Total	Media anual	
Total	4%	0,4%	4,1%
Carretera	6%	0,6%	2,5%
Ferrocarril	31%	2,7%	115,5%
Marítimo	-9%	-1,0%	5,0%

Globalmente en 10 años (2001-2011), el flujo marítimo entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE15 (con Francia) ha disminuido un 4%. La evolución en los 10 años del flujo por carretera está falseada por la ruptura de la serie en 2010. Entre 2010 y 2011, el flujo marítimo ha disminuido un 4,5% y el flujo por carretera ha aumentado un 2,5%.

Globalmente, en 10 años, el modo marítimo ha disminuido un 0,5% (43,2% en 2011) y el terrestre ha aumentado un 1,3% (54,6% en 2011).

Globalmente, en 10 años (2001-2011), el intercambio por vía marítima entre la Península Ibérica y Francia ha disminuido un 9%. La evolución en 10 años del flujo terrestre está falseada por la ruptura de la serie en 2010. Entre 2010 y 2011, el flujo marítimo aumentó un 5,0% y el terrestre un 2,5%.

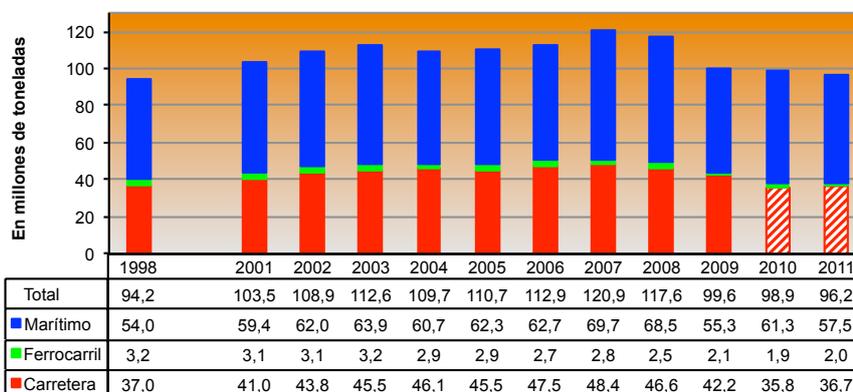
Globalmente, en 10 años, el modo marítimo disminuyó un 2,4% (16,9% en 2011) y el terrestre aumentó un 2,0% (80,9% en 2011).

El incremento importante de los flujos ferroviarios entre 2010 y 2011 afecta principalmente al intercambio Península Ibérica - Francia: este intercambio se ha más que duplicado en 1 año. El modo ferrocarril asciende al 2,2% en 2011 entre la Península Ibérica y Francia.

Globalmente, en 10 años (2001-2011), el flujo marítimo entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE15 (excepto Francia) ha disminuido un 3%. La evolución en 10 años del flujo terrestre está falseado por la ruptura de la serie en 2010. Entre 2010 y 2011, el flujo marítimo ha disminuido un 6,1% y el flujo terrestre ha aumentado un 2,5%.

Globalmente, en 10 años, el modo marítimo ha aumentado un 2,4% (59,8% en 2011) y el terrestre ha disminuido un 1,5% (38,1% en 2011).

Evolución del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE15 (excepto Francia)



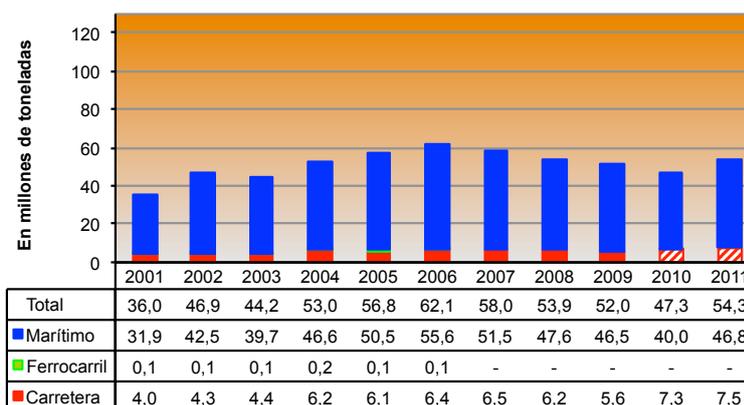
Durante el período 2001-2011, el flujo total de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE15 (excepto Francia) ha evolucionado con los porcentajes siguientes:

	Evolución 2001/2011		En 1 año (2011/2010)
	Total	Media anual	
Total	-7%	-0,7%	-2,8%
Carretera	-11%	-1,1%	2,5%
Ferrocarril	-35%	-4,2%	5,7%
Marítimo	-3%	-0,3%	-6,1%

El tránsito marítimo entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica (excepto la antigua UE15) alcanzó su máximo valor en 2006: aumentó de media un 11,8% por año de 2001 a 2006 y luego disminuyó un 7,9% de media por año de 2006 a 2010. Creció nuevamente un 17,1% en 2011.

Globalmente en 10 años, a pesar de la ruptura de la serie en 2010, el tránsito por carretera entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica (excepto la antigua UE15) aumentó un 6,4% de media por año. El modo terrestre pasó de un 11,1% en 2001 a un 13,3% en 2011.

Evolución del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa (excepto la antigua UE15)



Durante el período de 2001-2011, el flujo total de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica (excepto la antigua UE15) ha evolucionado con los porcentajes siguientes:

	Evolución 2001/2011		En 1 año (2011/2010)
	Total	Media anual	
Total	51%	4,2%	14,9%
Carretera	86%	6,4%	2,5%
Ferrocarril			
Marítimo	47%	3,9%	17,1%