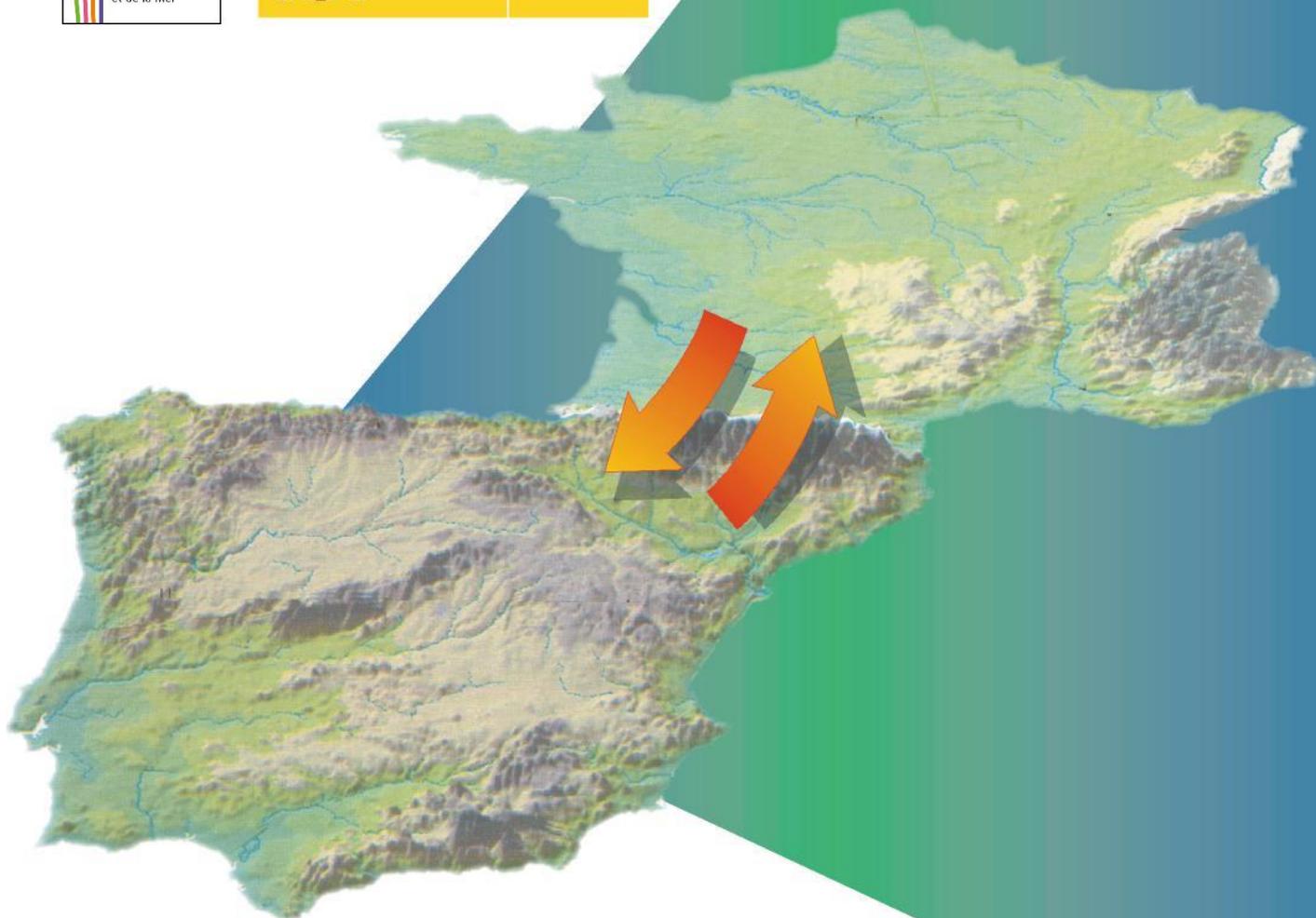


Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos

SUPLEMENTO AL DOCUMENTO Nº 8

DICIEMBRE 2019

PRINCIPALES CIFRAS ACTUALIZADAS PARA LOS AÑOS 2015 y 2016



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 nº 8, diciembre 2019
Autor: Ministerio de Fomento; Secretaría General de Transporte
Año de edición: 2019

Características edición digital:

1ª edición electrónica: diciembre 2019

Formato: PDF

Tamaño: 3,73 MB

Edita:

© Ministerio de Fomento
Secretaría General Técnica
Centro de Publicaciones

NIPO: 161-15-032-X

Aviso Legal: Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte, ni registrada, ni transmitida por un sistema de recuperación de información en ninguna forma ni en ningún medio, salvo en aquellos casos específicamente permitidos por la Ley.



Mapa 1. Red estructurante de carreteras
Actualización del mapa 8 (página 39) del OTP nº8



Fuentes: Ministerio de Fomento para España y Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire para Francia

Hay un total de 27 conexiones por carretera entre España y Francia a través de los Pirineos, de diferentes categorías. Una de ellas conecta ambos países atravesando el principado de Andorra.

Las principales vías de conexión son las autopistas costeras (la AP-7/A9 en la fachada mediterránea y la AP-8/A63 en la fachada atlántica), por las que circula el 40,6% del tráfico transfronterizo.

Mapa 2. Red ferroviaria
Actualización del mapa 11 (página 44) del OTP nº8



Fuentes: Ministerio de Fomento para España y Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire para Francia

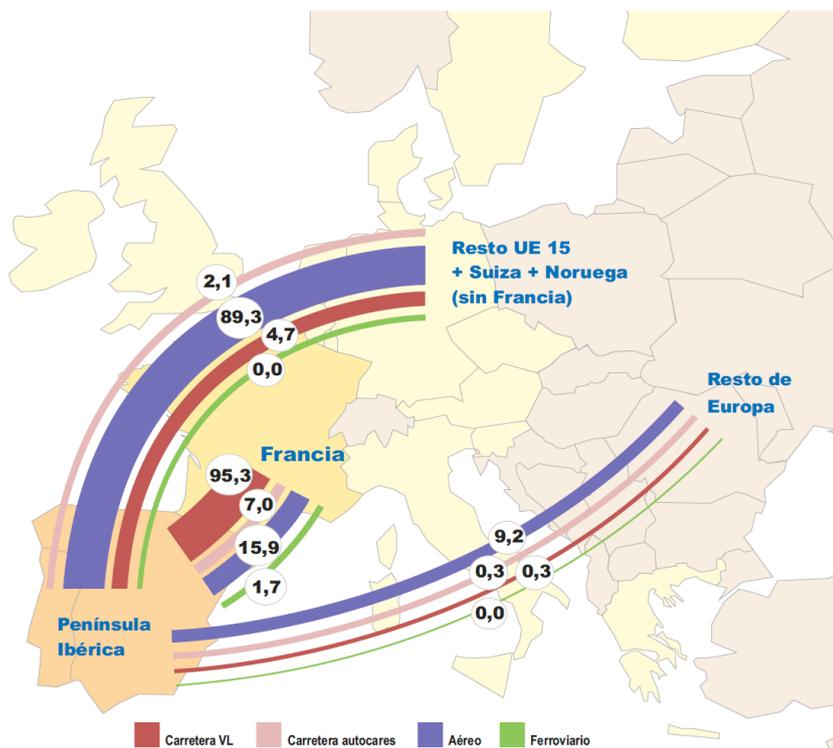
Existen un total de 6 líneas ferroviarias que atraviesan la frontera hispano-francesa y prestan diferentes tipos de servicio (por orden del lado atlántico al lado mediterráneo):

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

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

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

Mapa 3. Reparto del flujo de viajeros en 2016 entre la Península Ibérica y el resto de Europa por modo de transporte (millones de viajeros) para los 3 perímetros (Francia, resto de la UE15¹ menos Francia + Suiza y Noruega, resto de Europa²)
 Actualización del mapa 23 (página 75) del OTP nº8



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

Tabla 1. Resumen del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2016 (millones de viajeros)
 Actualización de la tabla 13 (página 74) del OTP nº8

Modo de transporte	Francia (Gráfico A)	Resto de la UE15 sin Francia + Suiza + Noruega (Gráfico B)	Resto de Europa			Total (Gráfico C)
			Países adheridos en 2004	Países adheridos en 2007	Croacia (adherido en 2013) y otros*	
Carretera VL	95,3	4,7	0,1	0,1	0,1	100,4
Autocares	7,0	2,1	0,3	0,0	0,0	9,4
Ferrocarril	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7
Aéreo	15,9	89,3	3,5	2,0	3,7	114,5
Total	119,9	96,1	3,9	2,1	3,8	225,9

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

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

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

Gráfico 1. Reparto modal de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2016
 Actualización del gráfico 23 (página 74) del OTP nº8

Gráfico A
 Península Ibérica - Francia

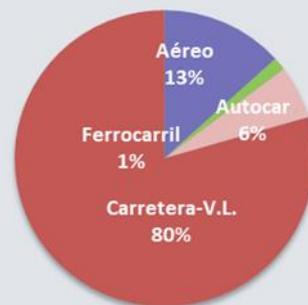


Gráfico B
 Península Ibérica - resto UE15 sin Francia + Suiza + Noruega

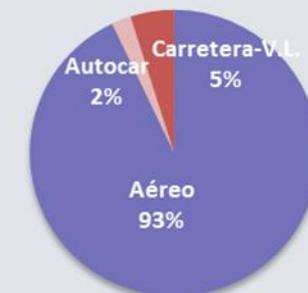
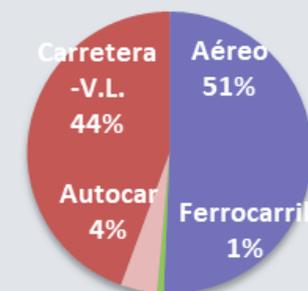


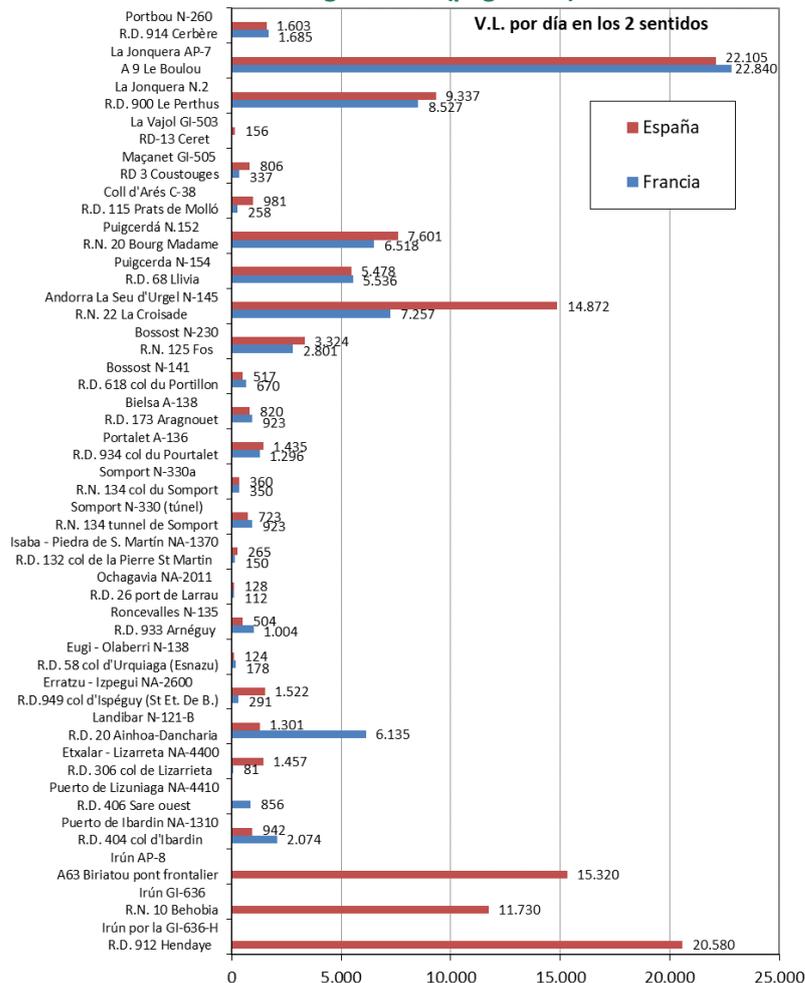
Gráfico C
 Península Ibérica - Europa



Por carretera

Gráfico 2. IMD anual de vehículos ligeros en los puntos fronterizos en el año 2016 (suma ambos sentidos)

Actualización del gráfico 17 (página 56) del OTP nº8

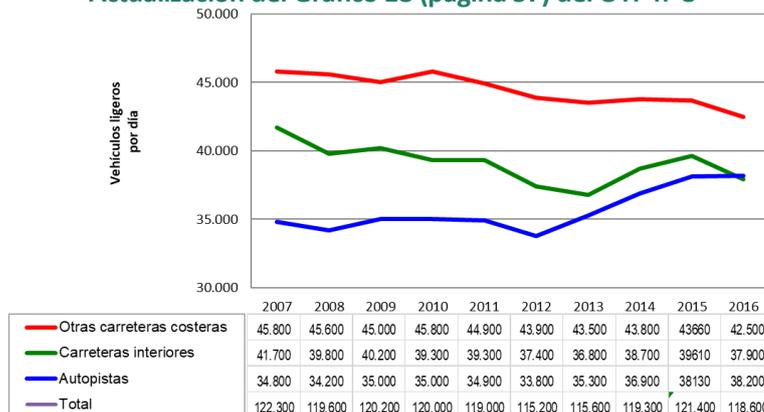


Nota: Los tráficos diarios observados por los 2 países no coinciden de manera uniforme debido a la mayor o menor proximidad de las estaciones de aforos de una y otra parte de la frontera. El caso más notorio es el de la travesía de Andorra (N-145 lado español y N22 lado francés) ya que no es solamente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

Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire; de la Direction des Tunnels du Somport et d'Aragnouet-Bielsa, d'ASF et des Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales.

Gráfico 3. Evolución de la Intensidad Media Diaria anual de vehículos ligeros en el conjunto de los Pirineos en 2016

Actualización del Gráfico 18 (página 57) del OTP nº8



Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire; de la Direction des Tunnels du Somport et d'Aragnouet-Bielsa, d'ASF et des Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales.

La media de vehículos ligeros que atravesaron la frontera hispano-francesa cada día es de **121.400 en 2015 y 118.600 en 2016**, de los cuales el 32% ha sido por las dos autopistas, el 36% por las otras carreteras costeras y el 32% por las interiores.

El tráfico de vehículos ligeros ha disminuido en 2800 vehículos, un 2,3% entre 2015 y 2016, después del aumento del 1,8% entre 2014 y 2015, donde se alcanzaron intensidades cercanas a los niveles de los años 2006 y 2007.

La mitad de la disminución está en la costa atlántica, en las carreteras secundarias (RD810 y RD912). Hay una disminución importante en Ibañeta (400 vehículos menos) y Dancharia (300 vehículos menos). Estos últimos datos, obtenidos de un conteo semanal cada trimestre, son menos representativos que los datos obtenidos en conteos de periodicidad mensual.

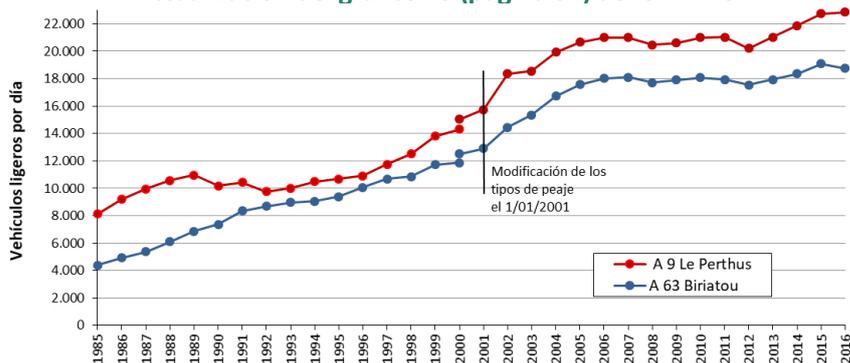
En general entre 2005 y 2016, el tráfico que ha cruzado la frontera ha disminuido un 3,1%.

Después de 3 años de aumento, el tráfico en las autopistas transfronterizas se mantiene estable entre 2015 y 2016. El tráfico en el resto de conexiones inició en 2015 una tendencia descendente.

Entre 2006 y 2016, el número de viajeros que utilizan las autopistas para cruzar la carretera ha aumentado un 9,8% y en el resto ha disminuido un 8%.

Gráfico 4. Evolución de la IMD de vehículos ligeros en las 2 autopistas pirenaicas en 2016

Actualización del gráfico 19 (página 57) del OTP nº8



Fuente: elaboración propia con datos de ASF

El gráfico anterior representa la evolución del tráfico de vehículos ligeros (que incluye los vehículos de categoría de peaje 1, 2 y 5 de Francia) que ha sido contabilizado en las barreras de peaje de El Pertús, en la autopista francesa A9, y en Biriattou, en la autopista francesa A63. El tráfico en la A63 Biriattou no se corresponde con el tráfico transfronterizo, los datos para Biriattou provienen de la estación de peaje de Biriattou y no del Puente Internacional.

Tabla 2. Estimación del número de viajeros que cruzaron los Pirineos en vehículos ligeros en los dos sentidos y distribución intercambio – tránsito en 2016 (millones de viajeros por año)

Actualización de la tabla 6 (página 59) del OTP nº8

	IMD (en V.L./día)	índice de ocupación de los V.L.	número de viajeros por año (en millones)	% tránsito	viajeros en tránsito (en millones/año)	viajeros de intercambio (en millones/año)
A9 Perthus	22.840	2,61	21,82	15,5%	3,38	18,44
A63 Biriattou	15.320	2,51	14,07	8,4%	1,18	12,89
4 pasos interiores encuestados	17.499	2,19	14,03	0,8%	0,11	13,91
Resto pasos interiores	20.407	2,19	16,36	0,8%	0,13	16,23
Pasos costeros	42.522	2,19	34,08	0,8%	0,27	33,81
TOTAL (redondeado)	118590		100,4		5,1	95,3

Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Guipúzcoa, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, d'ASF et des Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales

Entre 2014 y 2015, el tráfico de vehículos ligeros en las 2 autopistas francesas de peaje ha aumentado un 3,9% (considerando el tráfico de las dos)

Sin embargo, después de tres años de aumento de tráfico, en 2016 el tráfico de la A9 El Perthus ha aumentado ligeramente (+0,5%), mientras que en la A63 Biriattou se ha producido un descenso del 1,7% entre el 2015 y el 2016. El tráfico medio diario en verano disminuyó un 2%, posiblemente debido al ataque terrorista sucedido en Niza ese mismo año.

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

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

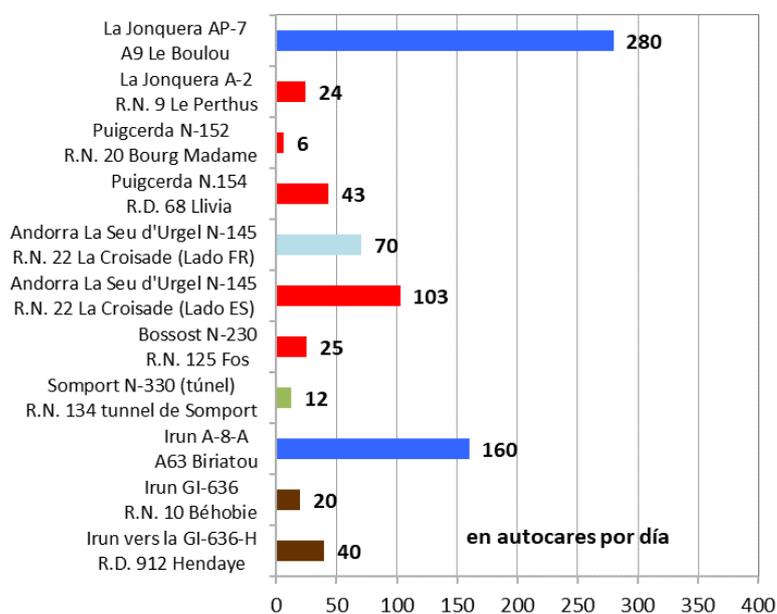
La tasa de ocupación de los vehículos ligeros se estima a partir de los resultados de las encuestas realizadas en las dos autopistas francesas en 2013 y 2014, y en 2010 en los 4 principales pasos centrales:

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

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

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

Gráfico 5. IMD de autocares en los puntos fronterizos en el año 2016 (suma de ambos sentidos de circulación)
Actualización del gráfico 20 (página 60) del OTP nº8



Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, Centro de explotación del túnel de Somport, Diputación de Guipúzcoa y ASF

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

- Las barras azules representan los datos de las 2 autopistas francesas (A9 y A63), en ambos sentidos y obtenidos mediante encuestas visuales realizadas 4 días al mes durante 8 horas en el año 2016.
- Las barras rojas hacen referencia a datos del “Mapa de tráfico 2016” de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.
- La barra azul claro representa datos obtenidos en encuestas realizadas en 2010 en los pasos centrales.
- La barra verde representa la IMD de autocares por el paso de La Croisade hacia Andorra facilitados por la Dirección del túnel de Somport.
- Las barras marrones provienen de los aforos manuales de 2011 en Guipúzcoa.

Tabla 3. Estimación del número de viajeros que cruzaron los Pirineos en autocar en los dos sentidos en 2016, y distribución intercambio-tránsito (en millones de viajeros)
Actualización de la tabla 7 (página 61) del OTP nº8

	IMD (en autocares por día)	Índice de ocupación	Número de viajeros por año (en millones)	% tránsito	Viajeros en tránsito (en millones/año)	Viajeros de intercambio (en millones/año)
A9 Perthus	280	42	4,27	49%	2,09	2,18
A63 Biriattou	160	31	1,81	16%	0,29	1,52
4 pasos interiores encuestados	113	38	1,57	0%	0	1,57
Resto pasos interiores	43	38	0,60	0%	0	0,60
Pasos costeros	84	38	1,17	0%	0	1,17
TOTAL (Redondeado)	680	38	9,4	25%	2,4	7,0

Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, Centro de explotación del túnel de Somport, Diputación de Guipúzcoa y ASF

La media de autocares que atravesaron la frontera hispano-francesa cada día ascendió a **739 en 2015 y 680 en 2016**, de los cuales el 65% discurrió por las 2 autopistas del litoral.

El tráfico de autocares aumentó un 8,7% entre 2014 y 2015, y disminuyó un 8% entre 2015 y 2016. en particular, baja 20 vehículos por día en Biriattou

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

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

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

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

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

Transporte ferroviario

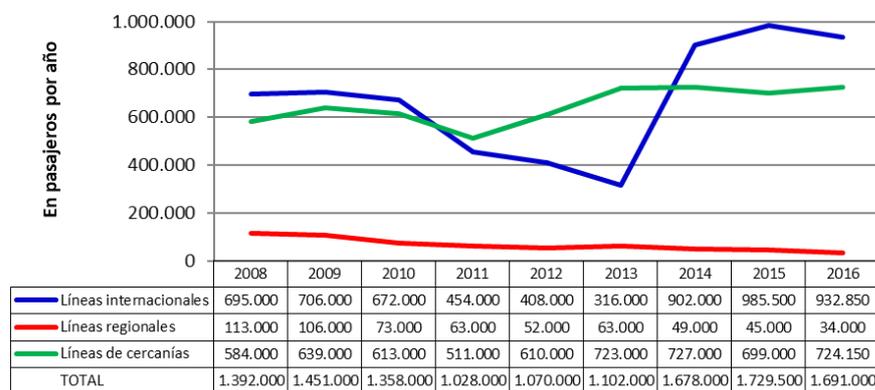
Tabla 4. Evolución del flujo ferroviario de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de Europa (número de viajeros)

Actualización de la tabla anexa al gráfico 21 (página 71) del OTP nº8

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tráfico ferroviario líneas internacionales	695.000	706.000	672.000	454.000	408.000	316.000	902.000	985.500	932.850
España-Francia	526.000	554.000	529.000	320.000	301.000	247.000	824.000	909.000	854.000
España-resto de Europa	68.000	66.000	60.000	56.000	40.000				
Portugal-Francia	101.000	86.000	83.000	78.000	67.000	69.000	78.000	76.500	78.850
Tráfico ferroviario regional	113.000	106.000	73.000	63.000	52.000	63.000	49.000	45.000	34.000
Tráfico ferroviario local	584.000	639.000	613.000	511.000	610.000	723.000	727.000	699.000	724.150
Barcelona-Latour de Carol	12.000	15.000	15.000	7.000	6.000	22.000	25.000	12.578	10.425
Lasarte Oria-Hendaye (Euskotren)	572.000	624.000	598.000	503.000	603.000	701.000	702.000	686.559	713.730
TOTAL	1.392.000	1.451.000	1.358.000	1.028.000	1.070.000	1.102.000	1.678.000	1.729.500	1.691.000

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

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



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

En 2016, más de la mitad de los viajeros que cruzaron la frontera en tren lo hicieron a través de las líneas internacionales (55%), seguidos de los viajeros que utilizaron el servicio de cercanías de Euskotren (42%).

El número de viajeros que cruzaron los Pirineos en tren **ascendió a 1,73 millones en 2015 y 1,69 millones en 2016.**

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

Después de un período de 3 años (2011-2013) durante el cual, la asistencia se redujo significativamente (después de la supresión de las líneas entre Barcelona y Montpellier, Zurich y Milán), el tráfico de viajeros ha estado en el entorno de 1,7 millones de viajeros, gracias a la apertura del servicio de TGV directo entre Francia y España.

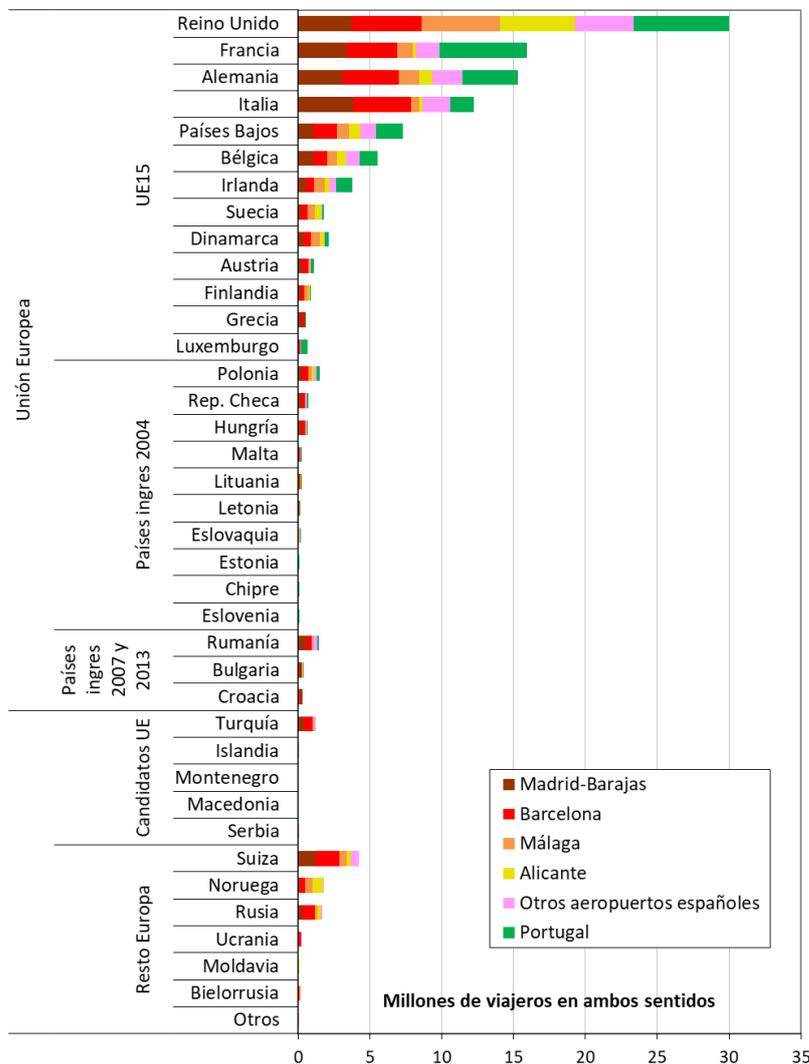
El tráfico ferroviario internacional de viajeros aumentó un 34% entre 2008 y 2016.

El tráfico ferroviario regional ha disminuido todos los años desde 2006. En 8 años, el número de viajeros ha descendido un 70%.

El número de viajeros de las líneas locales ha estado aumentando desde 2006, aunque con caídas entre los años 2010 y 2014. Entre 2008 y 2016, la asistencia aumentó un 24%.

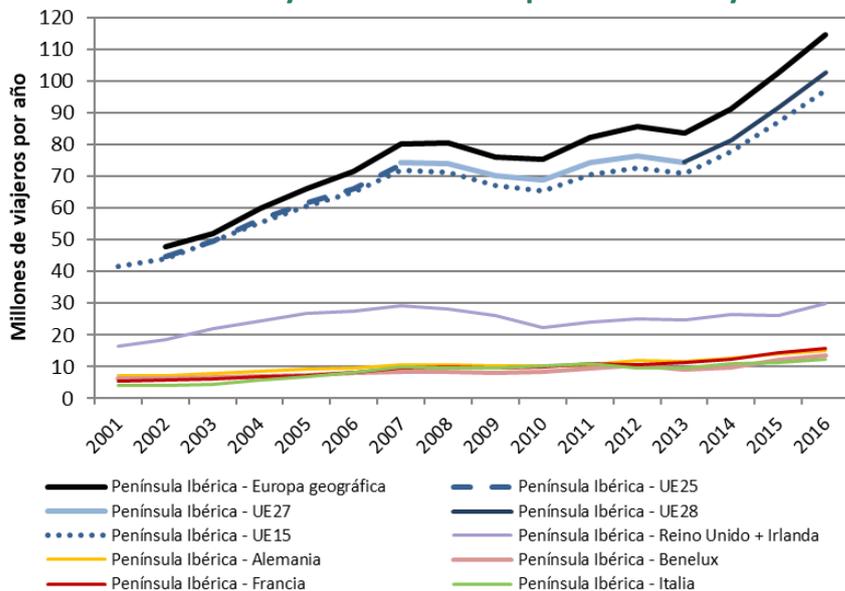
T transporte aéreo

Gráfico 7. Distribución del tráfico de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y el resto de Europa en 2016
 Actualización del gráfico 22 (página 72) del OTP nº8



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

Gráfico 8. Evolución del flujo de viajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y el resto de Europa entre 2001 y 2016



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

El número total de pasajeros entre la península ibérica y Europa subió a 102.5 millones de viajeros en 2015, y 114,5 millones en 2016. Esta cifra no tiene en cuenta los flujos hacia o desde las islas de España y Portugal.

El país que genera el más importante flujo aéreo de pasajeros con la Península Ibérica es el Reino Unido, seguido de Francia, Alemania e Italia.

Entre 2006 y 2016, el flujo de viajeros por aire entre la Península Ibérica y Europa ha aumentado casi un 60%.

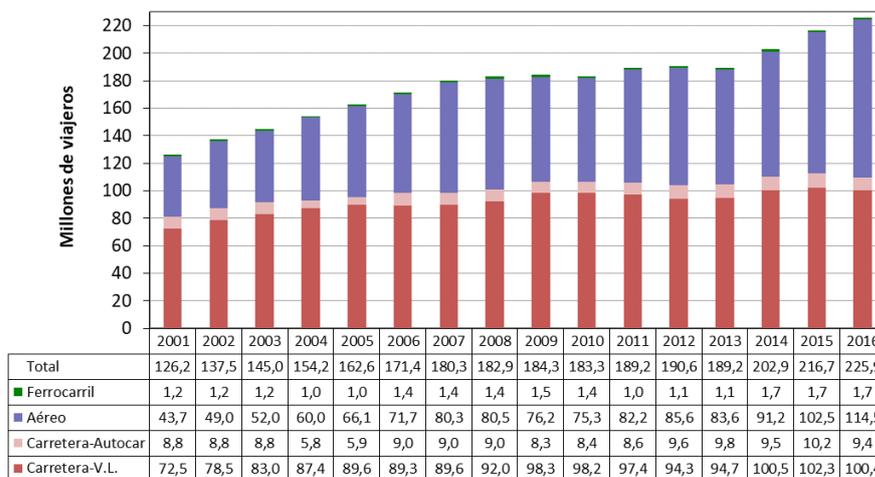
El crecimiento de viajeros ha evolucionó lentamente entre 2006 y 2013 (a veces con descensos), desde entonces, lo ha hecho con un ritmo muy rápido (+ 11.7% entre 2015 y 2016, + 37% entre 2013 y 2016).

Evolución

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

- Datos 2001: Balance 2001 del Observatorio de Tráfico a través los Pirineos (abril 2003).
- Datos 2002: Documento nº 3 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (diciembre 2003).
- Datos 2003: El suplemento al Documento nº 3, Principales cifras actualizadas para el año 2003 (noviembre 2004).
- Datos 2004: Documento nº 4 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (mayo 2006).
- Datos 2005: Suplemento al Documento nº 4, Principales cifras actualizadas para el año 2005 (agosto 2007).
- Datos 2006: Documento nº 5 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (diciembre 2008).
- Datos 2007 y 2008: Suplemento al Documento nº 5, Principales cifras actualizadas para el año 2008 (agosto 2010).
- Datos 2009: Documento nº 6 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (diciembre 2011).
- Datos 2010 y 2011: Suplemento al Documento nº6, Principales cifras actualizadas para los años 2010 y 2011 (noviembre 2013).
- Datos 2012 y 2013: Documento nº7 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (abril 2015).
- Datos 2014: Suplemento al Documento No. 7, Figuras, Principales cifras actualizadas para el año 2014 (julio de 2016).
- Datos 2015: Documento n ° 8 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (mayo de 2018)
- Datos 2016: este documento.

Gráfico 9. Evolución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica
 Actualización del gráfico 24 (página 77) del OTP nº8



La tendencia observada en 2014 y 2015 se confirma y sigue creciendo el tráfico aéreo en 2016, tras 6 años de comportamiento muy similar. Se convierte, por primera vez, en el modo más empleado por delante incluso del modo carretera.

Este último conoce una evolución moderada desde 2004 (+ 14.9% en 12 años).

En el caso del tráfico ferroviario y el de autobuses, las cifras permanecen prácticamente sin cambios desde 2001.

Tabla 5. Evolución en términos relativos del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica

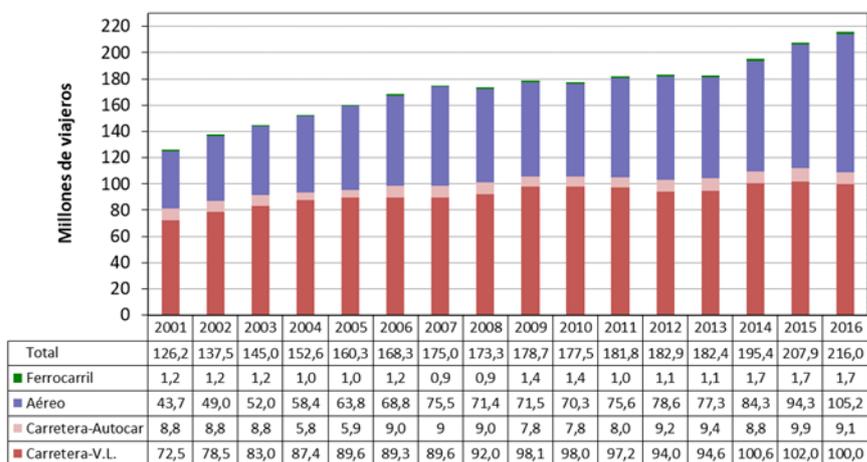
Actualización de la tabla 14 (página 79) del OTP nº8

	Evolución 2001/2016		En 1 año (2016/2015)
	Total	Media anual	
Total	79%	4,0%	4,2%
Carretera-V.L.	38%	2,2%	-1,9%
Carretera-Autocar	7%	0,4%	-7,8%
Ferrocarril	42%	2,3%	0,0%
Aéreo	162%	6,6%	11,7%

En 2016, el número de pasajeros en todos los modos aumentó un 4,2% en comparación con 2015. El único modo que aumenta, no obstante, es el modo aéreo (12 millones de pasajeros en un año).

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

Actualización del gráfico 25 (página 77) del OTP nº8



Entre 2001 y 2016, el flujo de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE15, más Suiza y Noruega, aumentó en un 71%, con un valor medio anual equivalente al 3.6%.

Tabla 6. Evolución en términos relativos del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 + Suiza + Noruega

Actualización de la tabla 15 (página 80) del OTP nº8

	Evolución 2001/2016		En 1 año (2016/2015)
	Total	Media anual	
Total	71%	3,6%	3,9%
Carretera-V.L.	38%	2,2%	-2,0%
Carretera-Autocar	3%	0,2%	-8,1%
Ferrocarril	42%	2,3%	0,0%
Aéreo	141%	6,0%	11,6%

Después de un período de crecimiento sostenido entre 2001 y 2007, seguido de una fase de estancamiento entre 2007 y 2013, el flujo de viajeros experimenta un crecimiento considerablemente desde 2014 hasta 2016.

Gráfico 11. Evolución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y Francia.

Actualización del gráfico 26 (página 78) del OTP nº8

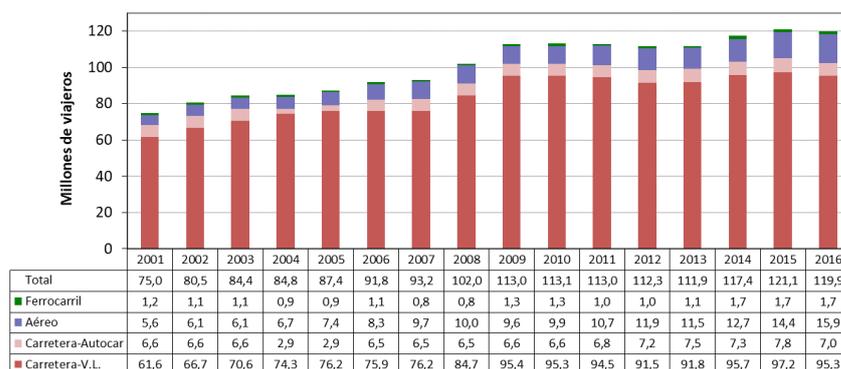


Tabla 7. Evolución en términos relativos del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y Francia.

Actualización de la tabla 16 (página 80) del OTP nº8

	Evolución 2001/2016		En 1 año
	Total	Media anual	(2016/2015)
Total	60%	3,2%	-1,0%
Carretera-V.L.	55%	3,0%	-2,0%
Carretera-Autocar	6%	0,4%	-10,3%
Ferrocarril	42%	2,3%	0,0%
Aéreo	184%	7,2%	10,4%

Gráfico 12. Evolución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 + Suiza + Noruega sin Francia

Actualización del gráfico 27 (página 79) del OTP nº8

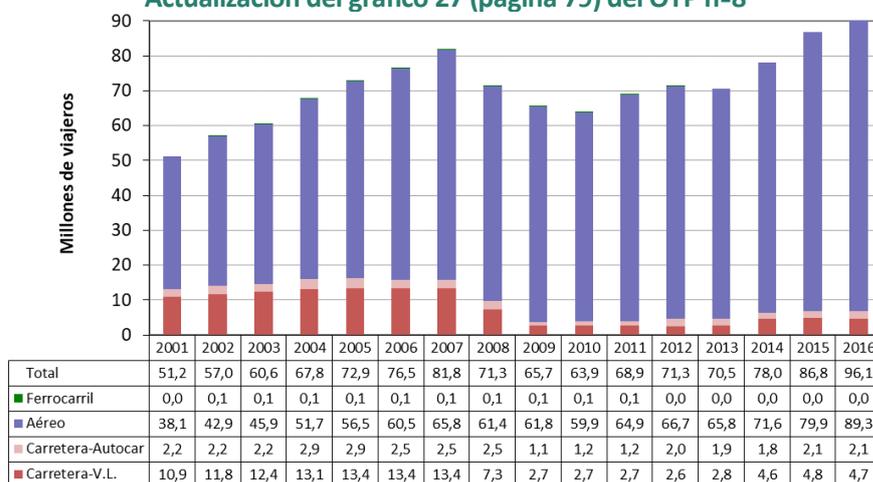


Tabla 8. Evolución en términos relativos del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 + Suiza + Noruega sin Francia

Actualización de la tabla 17 (página 80) del OTP nº8

	Evolución 2001/2016		En 1 año
	Total	Media anual	(2016/2015)
Total	88%	4,3%	10,7%
Carretera-V.L.	-57%	-5,5%	-2,1%
Carretera-Autocar	-5%	-0,3%	0,0%
Ferrocarril	-	-	-
Aéreo	134%	5,8%	11,8%

En el periodo transcurrido desde el año 2001 y el 2016, el número de viajeros entre la Península Ibérica y Francia ha aumentado un 60%, con un crecimiento medio del 3,2% anual.

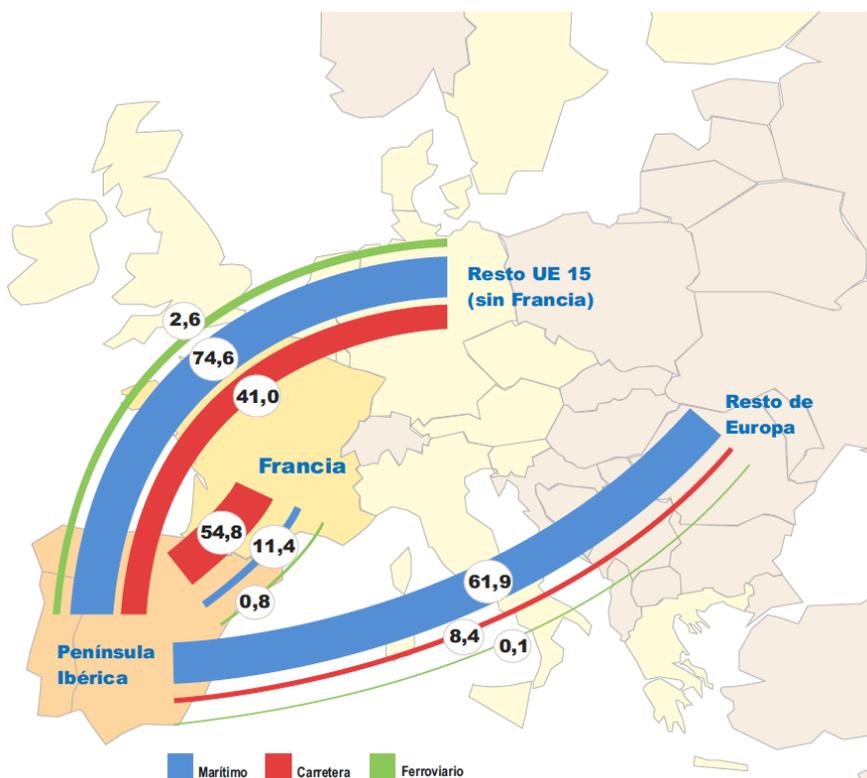
Es destacable la predominancia del modo carretera, que en el año 2016 presenta una ligera bajada tanto en vehículos ligeros como en autobuses.

El flujo de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 más Suiza y Noruega sin Francia ha aumentado un 87,7% desde 2001, con un crecimiento medio anual del 4,3%.

Para el mismo periodo el tráfico aéreo ha crecido más del doble, un 134,4%.

Mapa 4. Reparto del flujo de mercancías en 2016 entre la Península Ibérica y el resto de Europa por modo de transporte (millones de toneladas) para los 3 perímetros (Francia, resto de la UE15³ sin Francia, resto de Europa⁴)

Actualización del mapa 26 (página 95) del OTP nº8



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

Tabla 9. Resumen del transporte de mercancías a través de los Pirineos en 2016 (millones de toneladas)

Actualización de la tabla 13 (página 74) del OTP nº8

Modo de transporte	Francia (Gráfico A)	Resto de la UE15 sin Francia (Gráfico B)	Resto de Europa			Total (Gráfico C)
			Países adheridos en 2004	Países adheridos en 2007	Croacia (adherido en 2013) y otros*	
Carretera	54,8	41,0	5,8	0,7	1,9	104,1
Ferrocarril	0,8	2,6	0,1			3,5
Marítimo	11,4	74,6	7,0	4,6	50,3	148,0
Total	67,0	118,2	12,9	5,3	52,2	255,6

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

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

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

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

Gráfico 12. Reparto modal de mercancías entre la Península Ibérica y Europa en 2016

Actualización del gráfico 37 (página 94) del OTP nº8

Gráfico A
Península Ibérica – Francia

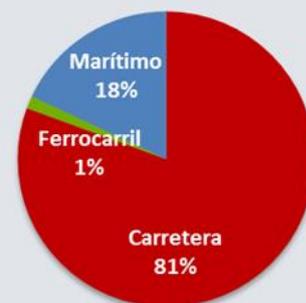


Gráfico B
Península Ibérica – resto UE15 sin Francia

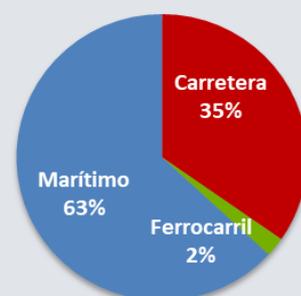
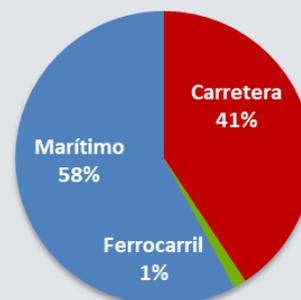
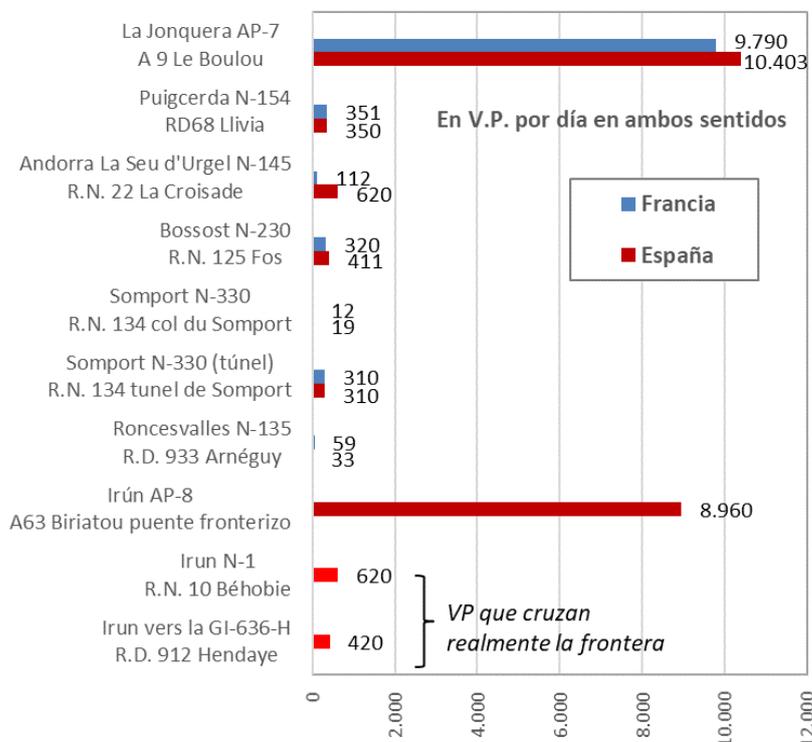


Gráfico C
Península Ibérica – Europa (total)



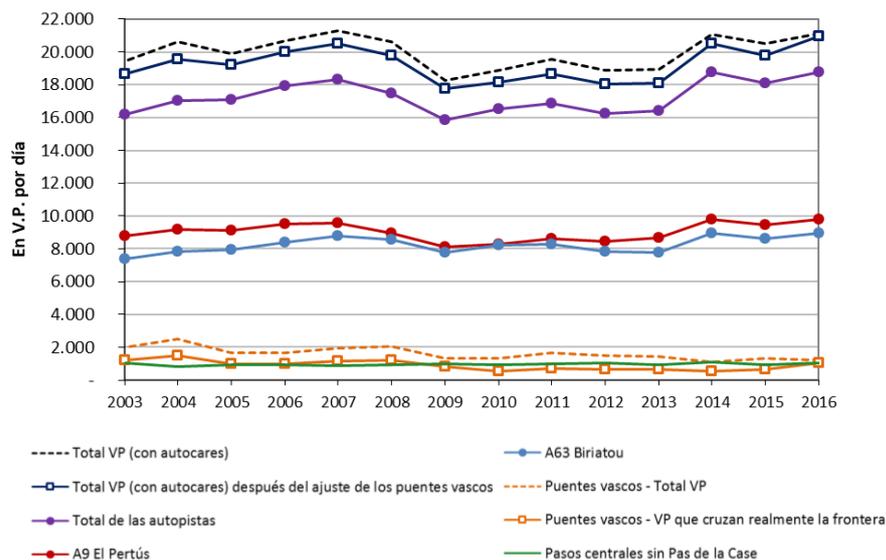
Por carretera

Gráfico 14. IMD de vehículos pesados en los puntos fronterizos de mayor tráfico en 2016 (suma ambos sentidos)
 Actualización del gráfico 28 (página 82) del OTP nº8



Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, des Conseils Départementaux, des Pyrénées Atlantiques, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales y d' ASF.

Gráfico 15. Evolución de la Intensidad Media Diaria anual
 Evolución de la IMD anual de vehículos pesados que cruzan la frontera hispano-francesa en 2016
 Actualización del gráfico 29 (página 83) del OTP nº8



Fuente: Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, des Conseils Départementaux, des Pyrénées Atlantiques, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales, d' ASF y de la Encuesta transyt 2010.

El total de vehículos pesados que cruzan la frontera hispano-francesa alcanzó, de media, los 19.800 vehículos/día en 2015 y 20.950 en 2016, incluidos los autocares. La IMD de camiones en 2015 alcanzó los 19100 vehículos/día y 20300 en 2016. En este año, el 90,3% del tráfico de camiones se desarrolló en las 2 carreteras y solo el 4,8%, en los pasos interiores (N-135/RD933, N-330/RN134, N-230/RN125 y N-154/RD68).

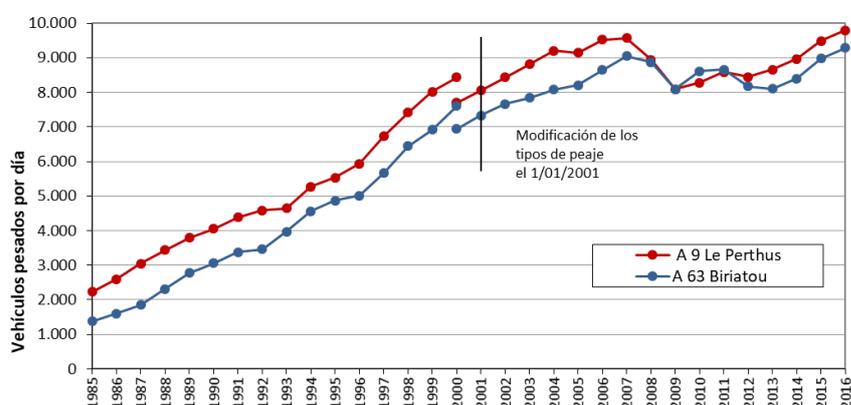
La estimación del número de vehículos pesados que cruzaron la frontera tiene en cuenta el caso particular del tráfico parásito en los puentes vascos, de modo que se considera únicamente el número de ellos que cruzaron realmente la frontera.

Después de la caída del tráfico debido a la crisis económica (-14% 2007 y 2009), el número de vehículos pesados aumentó en entre 2009 y 2011 (+5,2%) y volvió a caer en 2012 (-3,3%). Desde 2012 la tendencia ha sido positiva (+16,2% hasta 2016), alcanzando niveles de 2007.

El tráfico de camiones en las dos autopistas aumentó un 6,2% en 2015 y un 3,5% en 2016. En los pasos interiores, tras 2 años de en negativo, el tráfico aumentó en 2015 (+2,3%) y en 2016 (+12,6%).

Gráfico 16. Evolución de la IMD anual de vehículos pesados en las 2 autopistas

Actualización del gráfico 30 (página 84) del OTP nº8



Fuente: elaboración propia con datos de ASF

Tabla 10. Estimación del transporte de mercancías por carretera a través de los Pirineos en 2016

Actualización de la tabla 19 (página 85) del OTP nº8

Estimación del tonelaje de los intercambios de mercancías por carretera en 2016						
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	4.500	80	4.420	62,4	22,9
Autopista A8 - A63 Sur-Norte	15,1	4.460	80	4.380	66,0	24,2
Autopista A7 - A9 Norte-Sur	12,3	4.880	140	4.740	58,4	21,4
Autopista A7 - A9 Sur-Norte	15,5	4.910	140	4.770	74,0	27,1
Puentes vascos - VP cruces reales	9,3	1.040	60	980	9,1	3,3
Otras R.N.*	14,2	1.165	135	1.030	14,6	5,4
Total	14,0	20.955	635	20.320	284,6	104,1

Otras Rutas: N135 - RD933, N330 - RN134 (Pase de túnel y Somport), N230 - RN125, N145 - RN22, N154 - RN20

Fuente: elaboración propia con datos de D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Guipúzcoa, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, Conseil Départemental des Pyrénées Atlantiques, ASF y Encuesta Transit 2010

Tabla 11. Reparto de los intercambios de mercancías según origen y destino

Actualización de la tabla 20 (página 86) del OTP nº8

Echanges avec	Espagne	Portugal	Maroc	Andorre	Total
France	49,7	4,3	0,6	0,3	54,8
Reste de l'UE15 sans la France	35,8	4,9	0,2	0,0	41,0
Pays intégrés dans l'UE en 2004	5,3	0,5	0,0	0,0	5,8
Pays intégrés dans l'UE en 2007	0,6	0,1	0,0	0,0	0,7
Le reste de l'Europe sans l'UE25	1,6	0,3	0,0	0,0	1,9
Ensemble de l'Europe	92,9	10,1	0,8	0,3	104,1

Fuente: Elaboración OTP con datos de la encuesta Transit 2010

El gráfico 17 representa la evolución del tráfico de vehículos pesados (vehículos de categoría de peaje 3 y 4, incluidos los autocares) medido en las barreras de las autopistas francesas de peaje situadas en Le Perthus (A9) y Biriattou (A63).

La evolución fue la siguiente:

- A9 Le Perthus: +5,7% en 2015 y +3,2% en 2016.
- A63 Biriattou: +6,8% en 2015 y 3,5% en 2016.

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

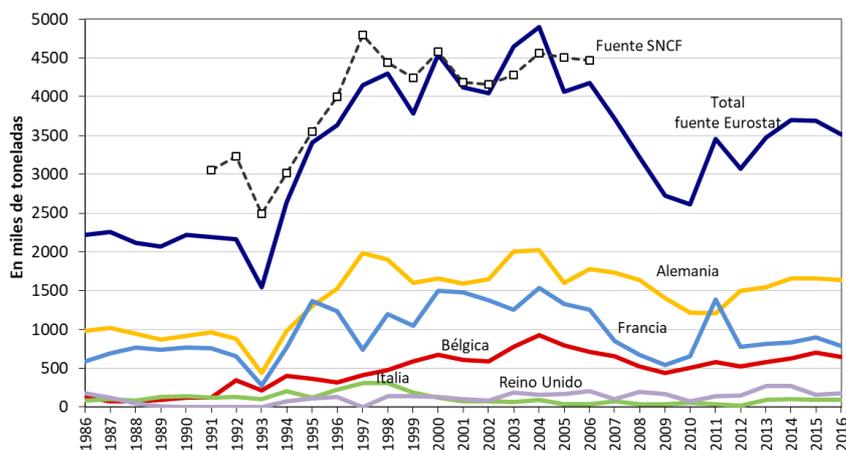
La estimación del tonelaje medio transportado por los vehículos pesados proviene de los resultados de la encuesta Transit 2010 en las 2 autopistas, los 4 pasos centrales principales y los 2 puentes vascos. En las autopistas, el tonelaje medio que se utilizó hasta 2009 resultaba de los pesajes dinámicos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

Las mercancías que cruzaron los Pirineos por carretera ascendieron a **98,4 Mt en 2015 y 104,1 Mt en 2016** (incremento del 5,8%).

T transporte ferroviario

Gráfico 17. Evolución del transporte ferroviario de mercancías en ambos sentidos a través de los Pirineos, en función del país origen/destino

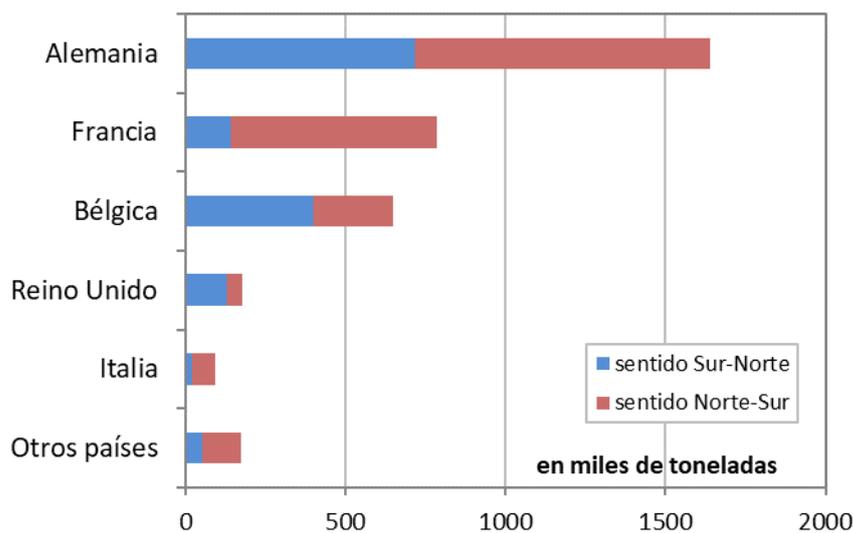
Actualización del gráfico 31 (página 87) del OTP nº8



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

Gráfico 18. Distribución del transporte ferroviario de mercancías en ambos sentidos a través de los Pirineos por origen/destino (año 2016)

Actualización del gráfico 32 (página 88) del OTP nº8



Fuente: elaboración propia con datos de Eurostat – rail_go

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

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

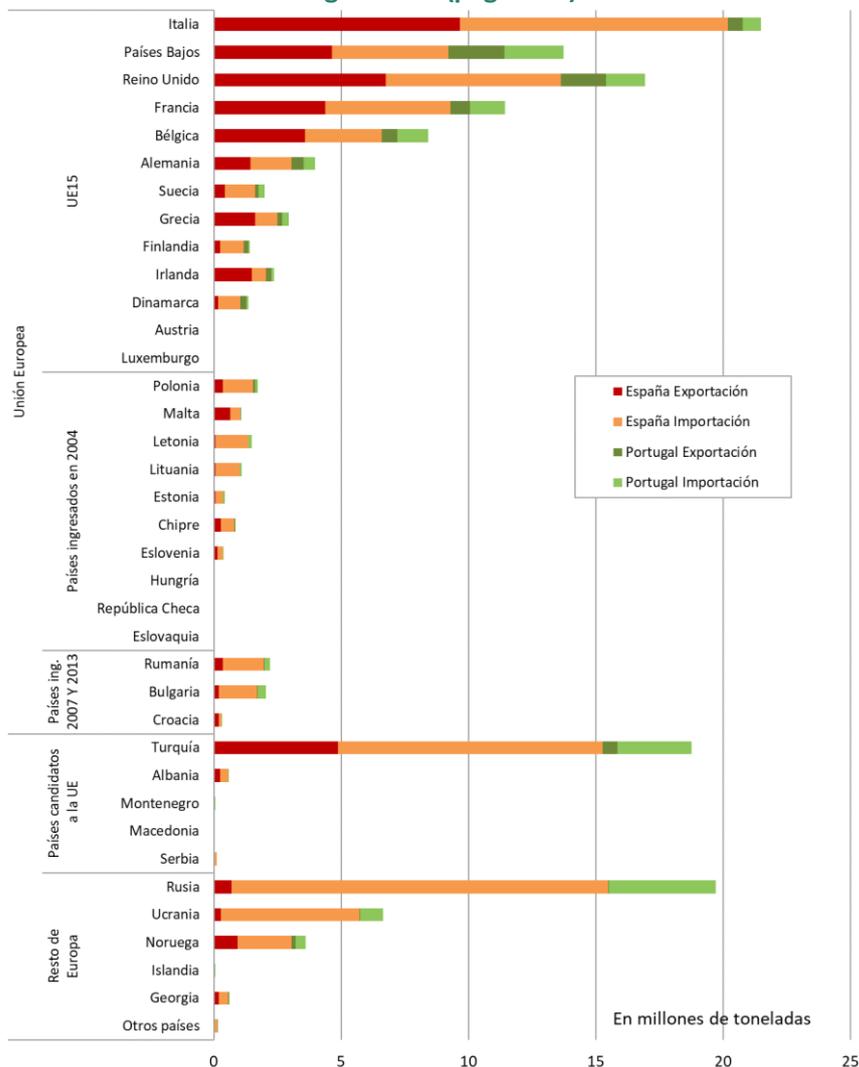
El transporte ferroviario de mercancías a través de los Pirineos ascendió a **3,7 Mt en 2015** (+8.8% en relación a 2014) y **3,5 Mt en 2016** (aumento del 5.4% respecto a 2015).

El transporte ferroviario de mercancías a través de los Pirineos se produjo en un 41.4% en el sentido Sur-Norte y un 58.6% en el sentido Norte-Sur.

Transporte marítimo

Gráfico 19. Distribución del transporte de mercancías por vía marítima con origen o destino la Península Ibérica en 2016

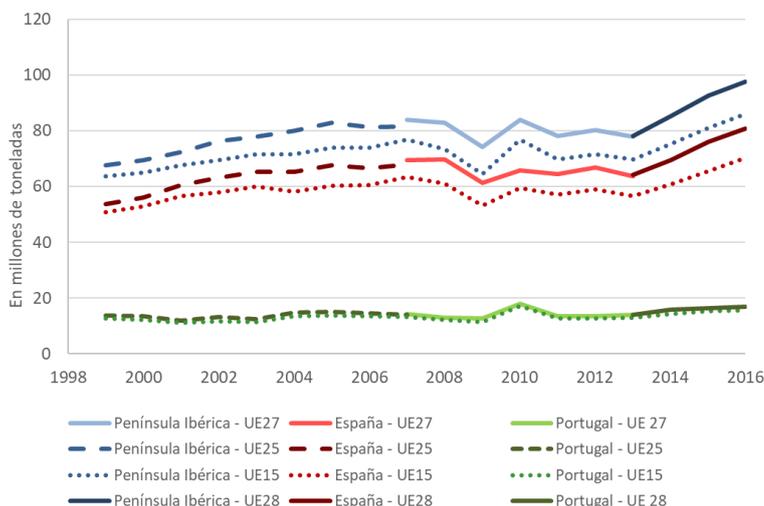
Actualización del gráfico 33 (página 89) del OTP nº8



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

Gráfico 20. Evolución del transporte de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y la Unión Europea entre 1999 y 2016

Actualización del gráfico 36 (página 93) del OTP nº8



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

El transporte de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y el resto de Europa se genera en un 82.4% por España y un 17.6% por Portugal. Ascendió a **140,1 Mt en 2015 y 148 Mt en 2016**. La distribución del transporte marítimo fue:

- Antigua UE15: 57,8% en 2015 y 58,2% en 2016.
- Países adheridos a la UE en 2004: 4,9% en 2015 y 4,8% en 2016.
- Países adheridos a la UE en 2007 y 2013: 3,4% en 2015 y 3,1% en 2016.
- Países candidatos a la adhesión: 11,5% en 2015 y 13,1% en 2016.
- Resto de Europa: 22,4% en 2015 y 20,8% en 2016.

En general, el comercio marítimo entre la península ibérica y la Europa geográfica aumentó entre 2014 y 2015 (+ 6.5%) y entre 2015 y 2016 (+ 5,6%). En el caso de España subió un 6,9% en 2015 y un 4,6% en 2016. Para Portugal las subidas fueron del + 6.5% en 2015 y del +10,9% en 2016.

El fuerte crecimiento entre 2015 y 2016 se debe principalmente a intercambios con el resto de la UE15 (+ 5 Mt o + 6.2%) y con Turquía (+ 3.5 Mt o + 22.7%).

De los otros países, solo los intercambios de los adheridos en 2004 aumento (+ 1.6%), los otros permanecieron estables o incluso bajaron ligeramente.

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

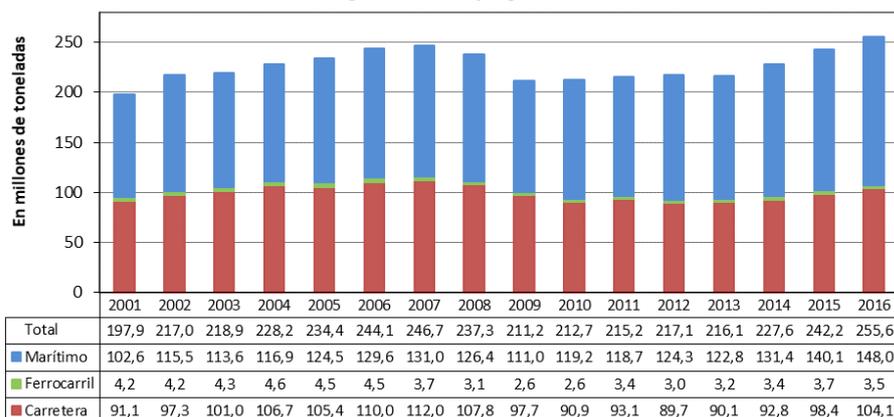
- Bahía de Algeciras con 18,4 Mt en 2015 y 19,7 Mt en 2016,
- Valencia con 17 Mt en 2015 y 15,6 Mt en 2016,
- Bilbao con 12,9 Mt en 2015 y 14 Mt en 2016,
- Barcelona con 12,6 Mt en 2015 y 12,4 Mt en 2016,
- Tarragona con 11 Mt en 2015 y 11,9 Mt en 2016.

Evolución

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

- Datos 2001: Balance 2001 del Observatorio de Tráfico a través de los Pirineos (abril 2003).
- Datos 2002: Documento nº 3 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (diciembre 2003).
- Datos 2003: Suplemento al Documento nº 3, Principales cifras actualizadas para el año 2003 (noviembre 2004).
- Datos 2004: Documento nº 4 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (mayo 2006).
- Datos 2005: Suplemento al Documento nº 4, Principales cifras actualizadas para el año 2005 (agosto 2007).
- Datos 2006 : Documento nº 5 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (diciembre 2008)
- Datos 2007 y 2008: Suplemento al Documento nº 5, Principales cifras actualizadas para el año 2008 (agosto 2010).
- Datos 2009 : Documento nº 6 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (diciembre 2011)
- Datos 2010 y 2011: Suplemento al Documento nº6, Principales cifras actualizadas para los años 2010 y 2011 (noviembre 2013).
- Datos 2012 y algunos de 2013: Documento nº7 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (abril 2015).
- Datos 2010 y 2011: Suplemento al Documento nº6, Principales cifras actualizadas para los años 2010 y 2011 (noviembre 2013).
- Datos 2012 y algunos de 2013: Documento nº7 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (abril 2015).
- Datos 2014: Suplemento al Documento nº7, Principales cifras actualizadas para el año 2014 (Julio 2016).
- Datos 2015: Documento nº8 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (mayo 2018).
- Datos de 2016: Actual documento.

Gráfico 21. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa
Actualización del gráfico 38 (página 96) del OTP nº8



Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

El flujo total de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa en 2016 (255,6 Mt) ha superado el máximo de 2007 (246,7 Mt). Desde 2009 este flujo se ha incrementado durante todos los años, con la única excepción de 2013.

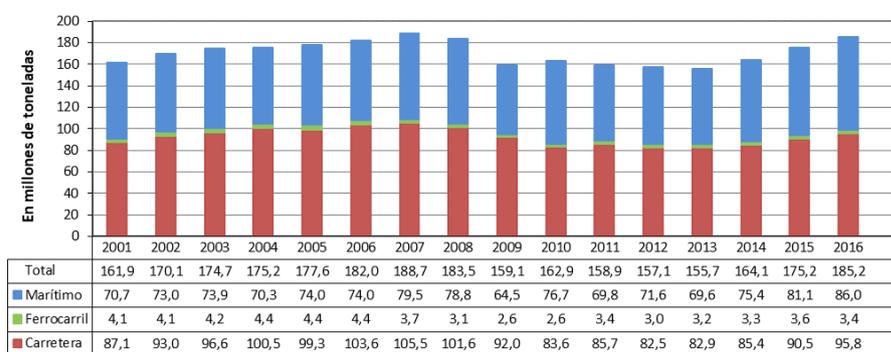
El modo marítimo ha sido mayoritario desde el comienzo del análisis (2001), y su participación en el tráfico aumenta, especialmente desde 2013 (56.8% en 2013, 57.9% en 2016).

Tabla 12. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa
Actualización de la tabla 26 (página 97) del OTP nº8

	Evolución 2001/2016		En 1 año (2015/2016)
	Total	Media anual	
Total	29%	1,7%	5,5%
Carretera	14%	0,9%	5,8%
Ferrocarril	-17%	-1,2%	-5,4%
Marítimo	44%	2,5%	5,6%

Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

Gráfico 22. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE15
Actualización del gráfico 39 (página 97) del OTP nº8



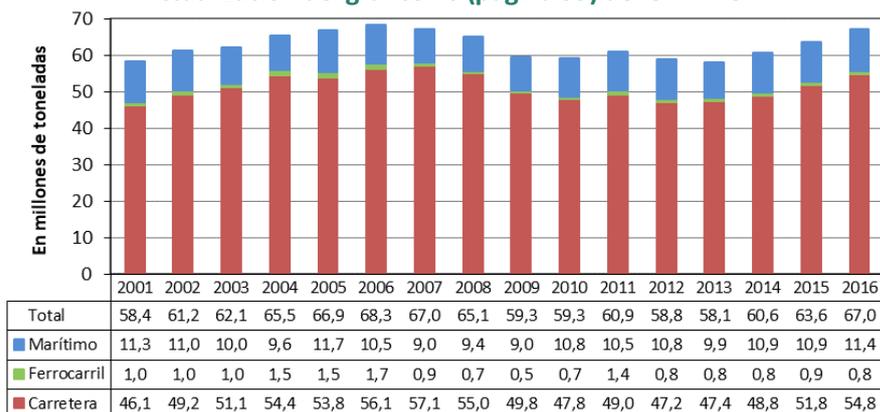
Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

Tabla 13. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE15
Actualización de la tabla 27 (página 98) del OTP nº8

	Evolución 2001/2016		En 1 año (2015/2016)
	Total	Media anual	
Total	14%	0,9%	5,7%
Carretera	10%	0,6%	5,9%
Ferrocarril	-17%	-1,2%	-5,6%
Marítimo	22%	1,3%	6,0%

Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

Gráfico 23. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Francia
Actualización del gráfico 40 (página 99) del OTP nº8



Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

Entre 2001 y 2016, el transporte de mercancías aumentó un 29,2%. (+18,3% en el periodo 2013-2016).

En el mismo periodo, el transporte por carretera aumentó un 14,3% y el transporte marítimo aumentó un 44,2%. El transporte ferroviario tiene una participación pequeña que afecta poco al comportamiento global.

En el período 2001-2016 el flujo marítimo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 aumentó un 14,4%. La evolución en los 10 años del transporte de mercancías por carretera no es totalmente representativa porque se rompe la serie en 2010 debido a que, hasta entonces, el OTP no consideraba los tráficos parásitos en los puentes vascos.

En el mismo período (2001-2016) el transporte ferroviario de mercancías con el resto de la UE15 disminuyó un 17%. En el último año (2015/2016) se produjo un descenso del 1,2%.

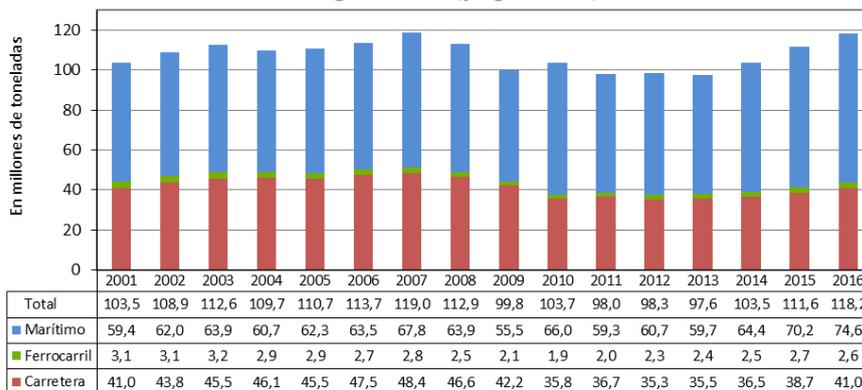
El comercio entre la Península Ibérica y Francia alcanzó su punto máximo en 2006 antes de caer casi todos los años hasta 2013. Desde entonces, ha sido impulsado por el transporte por carretera (+ 15,6% entre 2013 y 2016). Los intercambios por vía marítima representan entre el 17% y el 18% del total y han cambiado muy poco desde 2001 (+ 0,9% entre 2001 y 2016, con aumentos y disminuciones).

Tabla 14. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Francia
Actualización de la tabla 28 (página 99) del OTP nº8

	Evolución 2001/2016		En 1 año (2015/2016)
	Total	Media anual	
Total	15%	0,9%	5,3%
Carretera	19%	1,2%	5,8%
Ferrocarril	-20%	-1,5%	-11,1%
Marítimo	1%	0,1%	4,6%

Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

Gráfico 24. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 sin Francia
Actualización del gráfico 41 (página 100) del OTP nº8



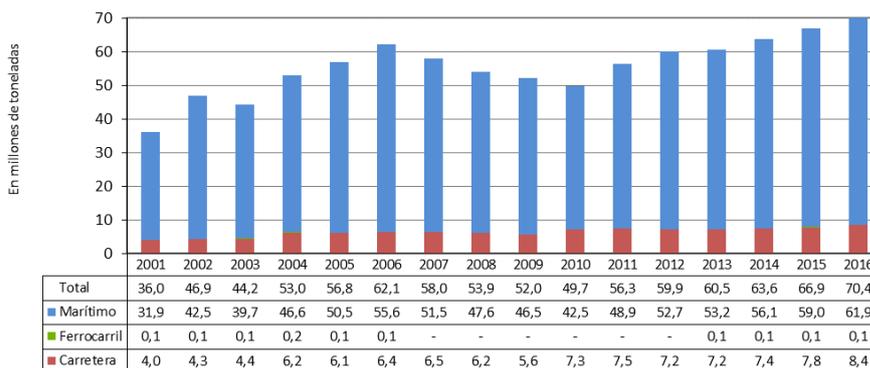
Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

Tabla 15. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 sin Francia
Actualización de la tabla 29 (página 101) del OTP nº8

	Evolución 2001/2016		En 1 año (2015/2016)
	Total	Media anual	
Total	14%	0,9%	5,9%
Carretera	0%	0,0%	5,9%
Ferrocarril	-16%	-1,2%	-3,7%
Marítimo	26%	1,5%	6,3%

Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

Gráfico 25. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa (sin la UE15)
Actualización del gráfico 42 (página 101) del OTP nº8



Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

Con poco más del 1% sobre el total del transporte, el modo ferroviario sigue siendo marginal.

Los intercambios entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 sin Francia por mar aumentaron en un 25,6% entre 2001 y 2016. De hecho, después de varios años de oscilación (2001-2013), su aumento ha sido particularmente importante, un 25% entre 2013 y 2016. Su participación en el transporte también ha aumentado desde entonces (61,2% en 2013, 63,1% en 2016). El transporte de mercancías por carretera, después de haber sufrido una interrupción de la serie en 2010 como se vio anteriormente, se ha recuperado gradualmente desde 2013, con un 34,7% de participación sobre el total en 2016.

El transporte ferroviario se mantiene por encima del 2%, con pequeñas diferencias de un año a otro.

El transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa sin la UE15 alcanzó su valor máximo en 2016 con 70,4 Mt. En el periodo comprendido entre 2001 y 2016 casi duplicó las mercancías transportadas, aumentando en promedio un 4,6% anual, a pesar de la disminución observada durante 4 años consecutivos, en el periodo entre 2007-2010.

Tabla 16. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa (sin la UE15)

Actualización de la tabla 30 (página 102) del OTP nº8

	Evolución 2001/2016		En 1 año (2015/2016)
	Total	Media anual	
Total	96%	4,6%	5,2%
Carretera	110%	5,1%	7,7%
Ferrocarril	0%	0,0%	0,0%
Marítimo	94%	4,5%	4,9%

Fuente: elaboración propia con datos de diversas fuentes

El transporte por ferrocarril es residual en esta relación.

El transporte por carretera también está creciendo, aunque a un ritmo más lento, y su participación en el total de las mercancías transportadas ha disminuido desde 2010 (14,7% en 2010, 11,9% en 2016).