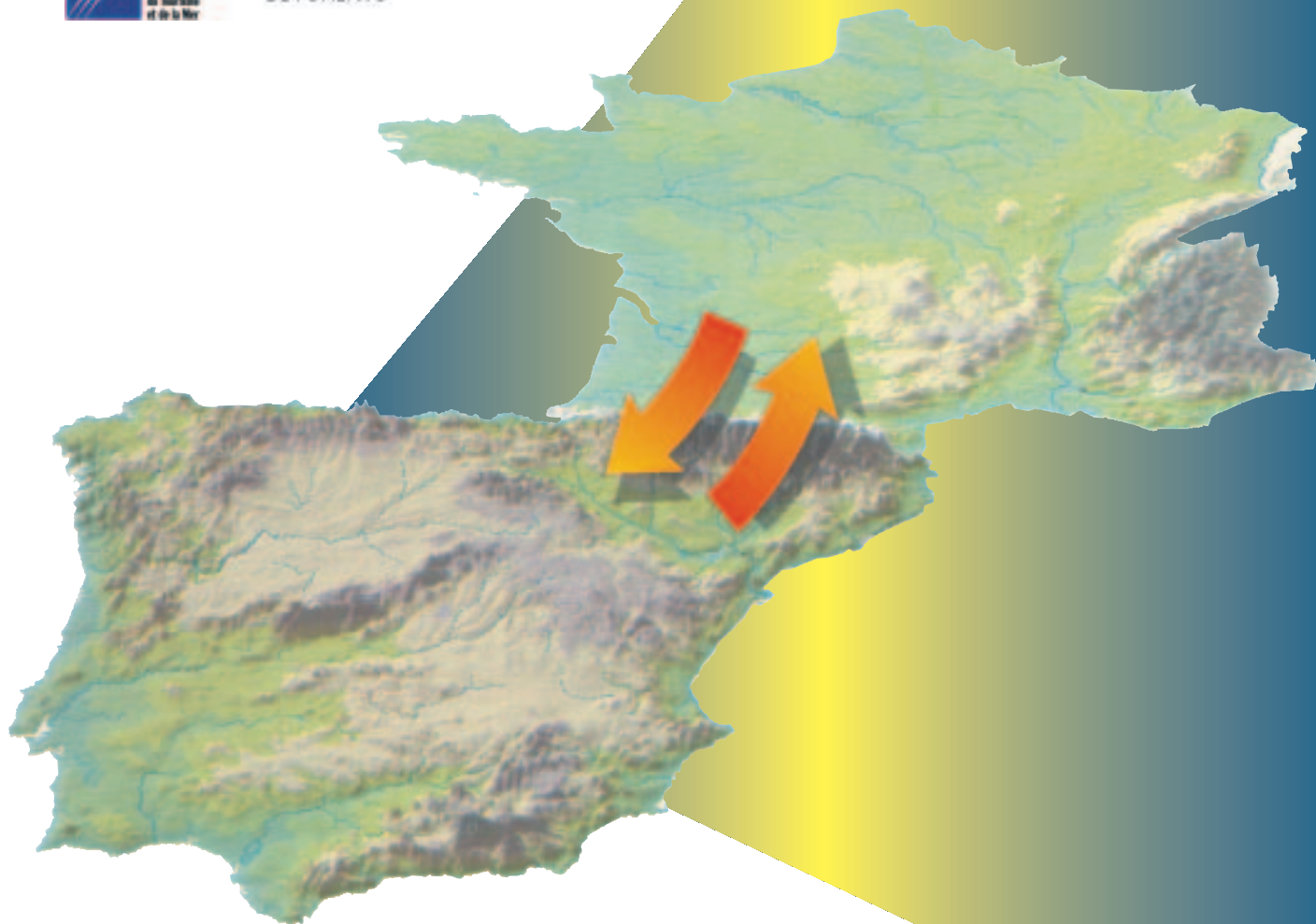


Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos

SUPLEMENTO AL DOCUMENTO Nº 3

PRINCIPALES CIFRAS ACTUALIZADAS PARA EL AÑO 2003 (NOVIEMBRE 2004)



Preámbulo

Red de carreteras en la zona pirenaica

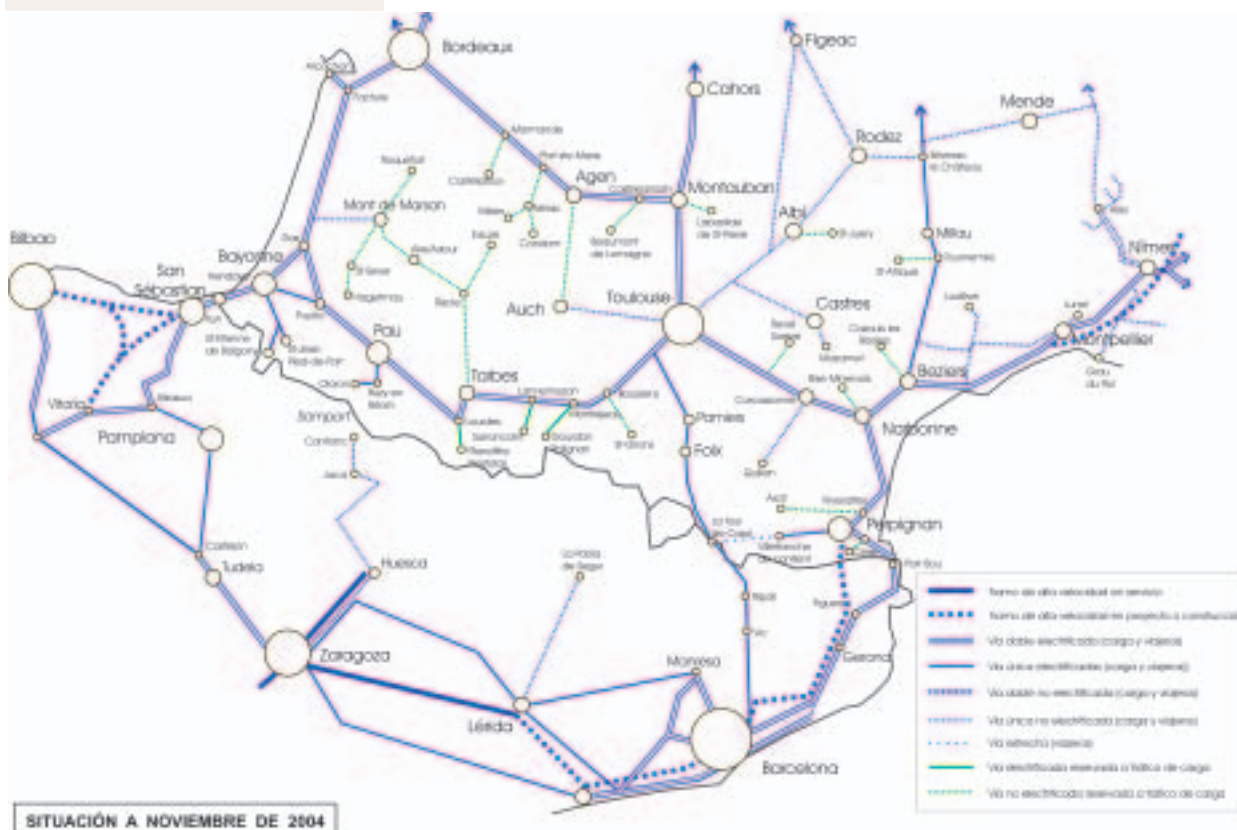


Fuentes: España: Ministerio de Fomento, DG Carreteras. Francia: Ministère de l'Équipement.
Para comparación ver: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento núm. 3 - página 24

Un total de 26 carreteras atraviesan la frontera pirenaica. Las más importantes son las siguientes:

- Las autopistas costeras AP8-A63 en la vertiente atlántica y la AP7-A9 en la mediterránea. A través de las mismas fluye el 40% aproximado del tráfico total (excluido el relacionado con Andorra a través de la N145-RN22).
- El resto de carreteras costeras: N1-RD912 y N1-RN10 en la vertiente atlántica y N206-RN114 y N2-RN9 en la mediterránea, que representan el 36% del tráfico excluido el inducido por Andorra.
- Las carreteras principales que atraviesan la cordillera: por Roncesvalles la N135-RD933, por Somport la N330-RN134, por el Valle de Arán N230-RN125 y por Puigcerdá la N260-RN20. Por este conjunto de carreteras fluye el 10% del tráfico total, excluido el inducido por Andorra.

Red de ferrocarriles en la zona pirenaica



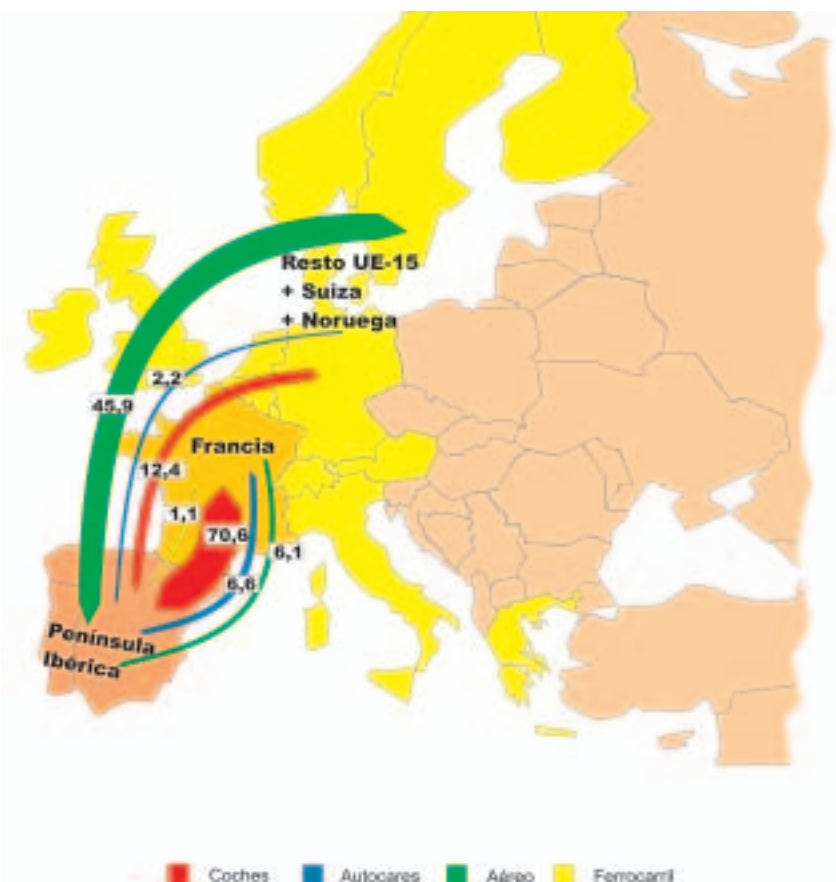
Existen cuatro enlaces ferroviarios entre España y Francia:

- Irún-Hendaye
- Canfranc (sin continuidad actualmente)
- Puigcerdà-La Tour de Carol
- Portbou-Cerbère

Los principales son el Irún-Hendaye (fachada atlántica) y el Portbou-Cerbère (fachada mediterránea). Por ellos se prestan la totalidad de servicios, tanto de viajeros como de mercancías, que tienen carácter internacional.

Fuentes: España: Ministerio de Fomento, DG Ferrocarriles. Francia: Ministère de l'Équipement. Para comparación ver: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento núm. 3 - página 27

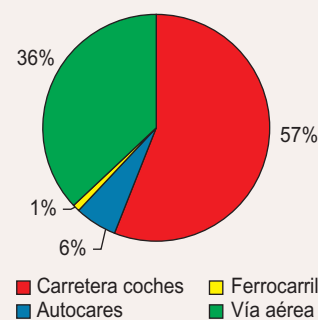
Distribución del flujo de viajeros en ambos sentidos en el año 2003 (millones de pasajeros/año) para la UE-15 + Suiza + Noruega



El flujo de viajeros por carretera se estima a partir de los aforos de vehículos y su tasa de ocupación y los datos de encuestas. Las tasas de ocupación estimadas son las siguientes:

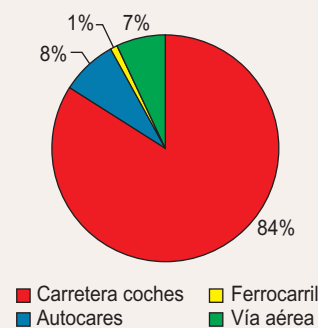
- Vehículos ligeros: 2 ocupantes por vehículo
- Autocares: 40 ocupantes por vehículo

Gráfico 1. Península Ibérica-Resto de la UE-15 (incluida Francia) + Suiza y Noruega



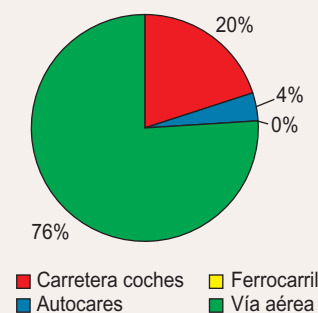
Total: 145,0 millones de pasajeros

Gráfico 2. Península Ibérica-Francia



Total: 84,4 millones de pasajeros

Gráfico 3. Península Ibérica-Resto de la UE-15 (excluida Francia) + Suiza y Noruega



Total: 60,6 millones de pasajeros

Modo de transporte		Intercambios con		Total
		Francia	Resto de Europa	
		Gráfico 2	Gráfico 3	Gráfico 1
Carretera	Coches	70,6	12,4	83,0
	Autocares	6,6	2,2	8,8
Ferrocarril		1,1	0,1	1,2
Vía aérea		6,1	45,9	52,0
Total		84,4	60,6	145,0

Los modos carretera y ferrocarril incluyen la totalidad del tráfico.

El tráfico aéreo se refiere únicamente a los países de la UE-15, Suiza y Noruega.

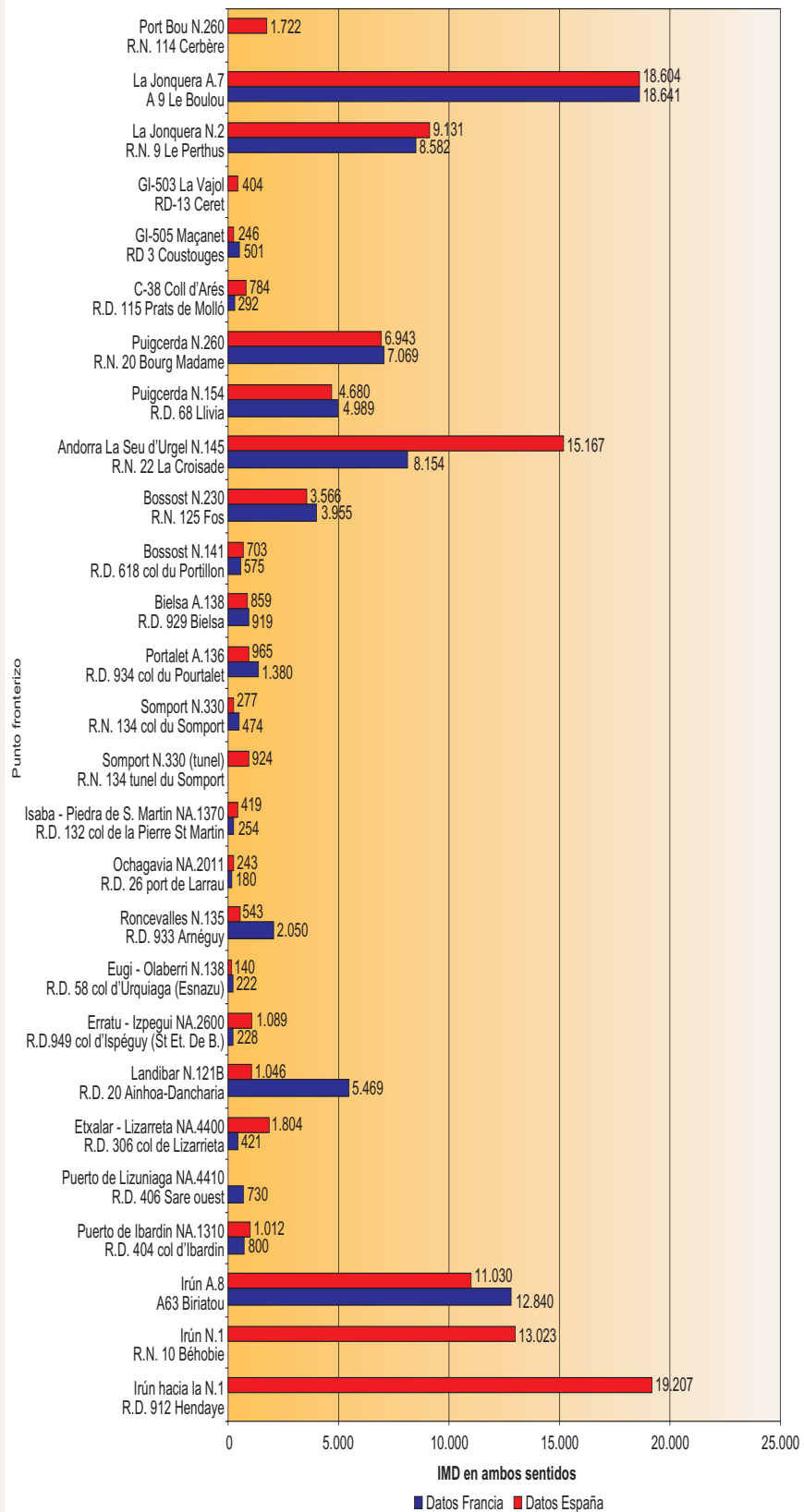
Fuentes: Carreteras: Aforos franceses y españoles. Ferrocarril: SNCF. Aéreo: Ministerio de Fomento de España, DG de Aviación Civil y ENA de Portugal

Para comparación ver: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos. Documento núm. 3 - página 46

Sobre los 26 pasos fronterizos (o 27 si se tiene en cuenta el túnel de Somport, puesto en servicio en el año 2003) sólo siete tienen un tráfico superior a 5.000 vehículos diarios. En el año 2003 atravesaron las fronteras de los Pirineos una media diaria del orden de 113.700 vehículos ligeros, el 60% de los mismos utilizaron las autopistas y los pasos más próximos a las costas. El resto utilizó las carreteras de montaña.

Los valores de la IMD en ambos países no son coincidentes debido a la mayor o menor distancia de las estaciones de aforo de los puntos fronterizos. Las grandes diferencias que se observan en el paso N 145/RN 22 (accesos a Andorra) se explican por el tráfico generado por este país y que no puede ser considerado más que parcialmente como transpirenaico.

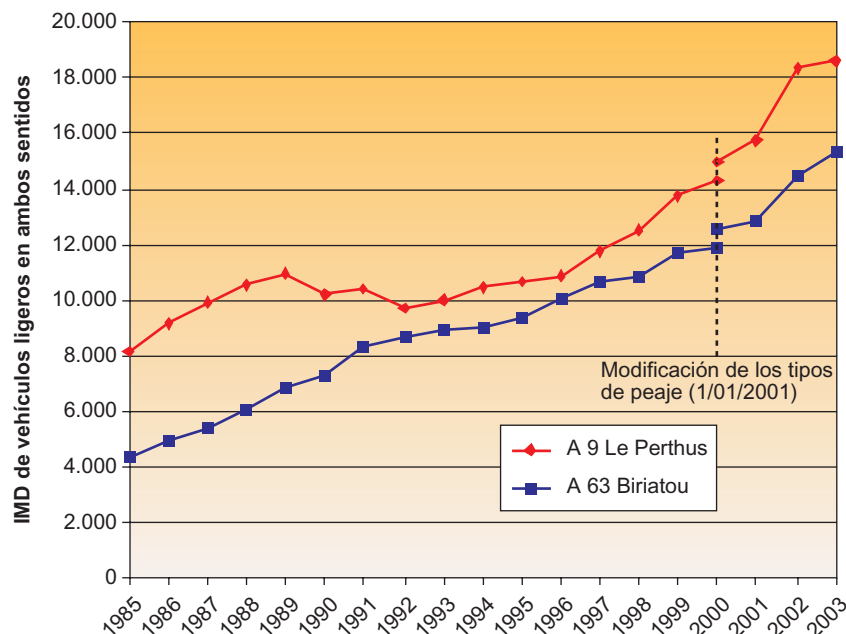
IMD de vehículos ligeros (en ambos sentidos). Año 2003



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

Para comparación ver: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento núm. 3 - página 36

Evolución del tráfico de vehículos ligeros a través de las autopistas pirenaicas en el año 2003 en ambos sentidos



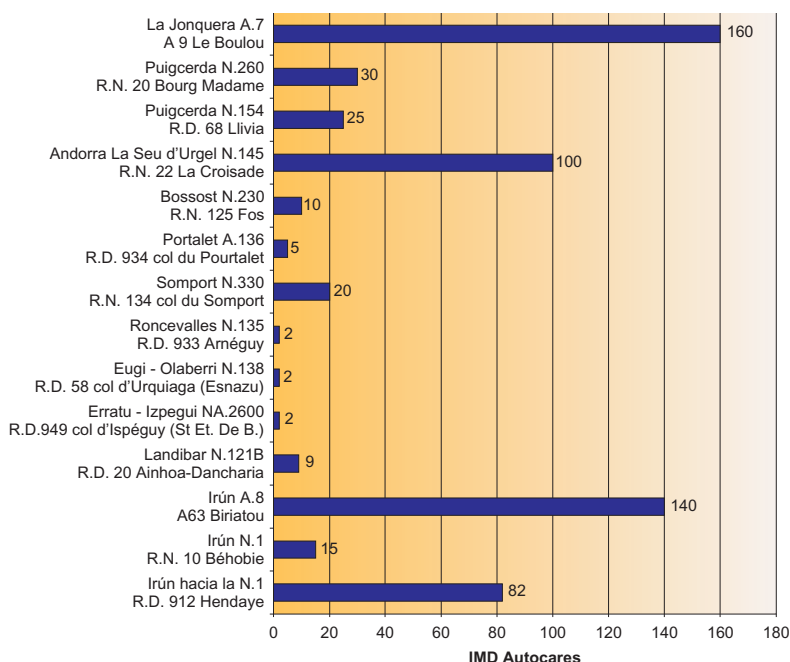
Fuente: ASF-Peages

Para comparación ver: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos. Doc. núm. 3 - pág. 37

El brusco incremento que se observa entre los años 2000 y 2001 es debido a un cambio en la clasificación de los vehículos, derivada de una modificación del sistema de tarificación de las autopistas francesas que tuvo lugar a primeros de enero de 2001, y por la cual una parte importante de las furgonetas pasaron a ser consideradas como vehículos ligeros. La variación entre los años 2003 y 2002 ha sido la siguiente:

- Le Perthus (A9) +1,2%
- Bariatou (A-63) +6,2%

IMD de autocares en ambos sentidos en el año 2001



Fuentes: España: Ministerio de Fomento, DG Carreteras. Francia: Ministère de l'Equipement

Para comparación ver: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento núm. 3 - página 39

El número total de autocares se estima en alrededor de 600 diarios. Se estima a partir de las encuestas de matriculación llevadas a cabo entre 1997 y 2000. El dato está actualizado por última vez en el año 2001. Dado que las encuestas no se han efectuado ni en sábado ni en domingo es posible que el número real sea más elevado.

La circulación de camiones y autocares está prohibida en la RN 9 en Le Perthus y en la RN 114 en Cerbère, por lo que el tráfico de autocares allí es nulo.

Según el fichero de la SNCF, el total de «billetes vendidos en Francia» hacia España alcanzó la cifra de 410.000 pasajeros en sentido norte-sur y 136.000 pasajeros en sentido sur-norte.

Para evaluar el total de viajeros franceses y españoles se han utilizado las siguientes hipótesis:

- a semejanza de los pasajeros por carretera, se estima que los españoles que van a Francia representan la mitad de los franceses que vienen a España.
- se supone que el modo de adquisición de billetes por parte de los viajeros españoles es similar al de los franceses.

Billetes de ida y vuelta vendidos en Francia	136.000
Billetes de ida y vuelta vendidos en España	68.000
Billetes hacia España vendidos en Francia	274.000
Total de viajeros, españoles y franceses en cada sentido	478.000

Para el resto de viajeros europeos, incluidos los portugueses y a falta de otros elementos de valoración, es posible suponer que, al igual que ocurre con los viajeros por carretera y exceptuando los españoles y franceses, representan alrededor del 15% del total.

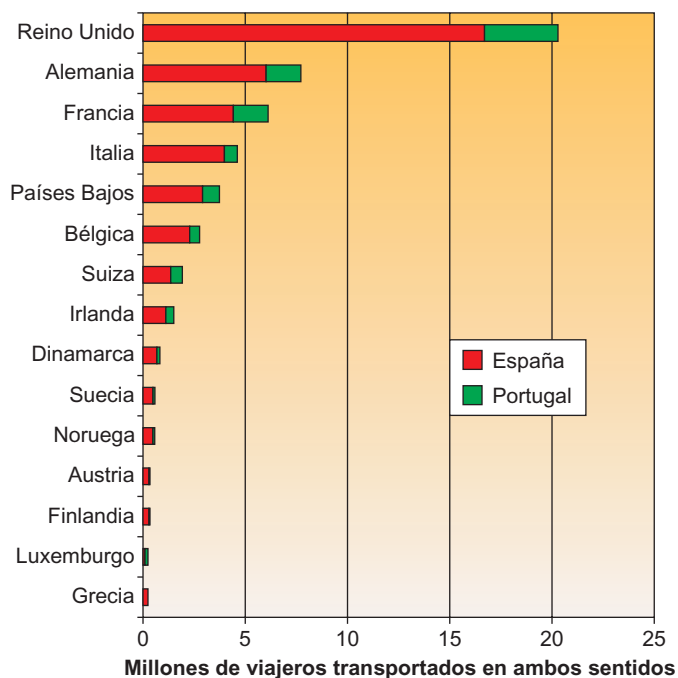
El total de viajeros de pago por ferrocarril que atraviesan la frontera entre España y Francia sería de 575.000 en cada sentido (1.150.000 en ambos sentidos).

Vía aérea

Distribución del flujo del tráfico aéreo de pasajeros entre la Península Ibérica y la UE-15 + Suiza + Noruega en 2003

El tráfico total de pasajeros entre la Península Ibérica, la UE-15 más Suiza y Noruega alcanzó en el año 2003 la cifra de 52 millones, de los cuales 6,1 tuvieron su origen o destino en Francia.

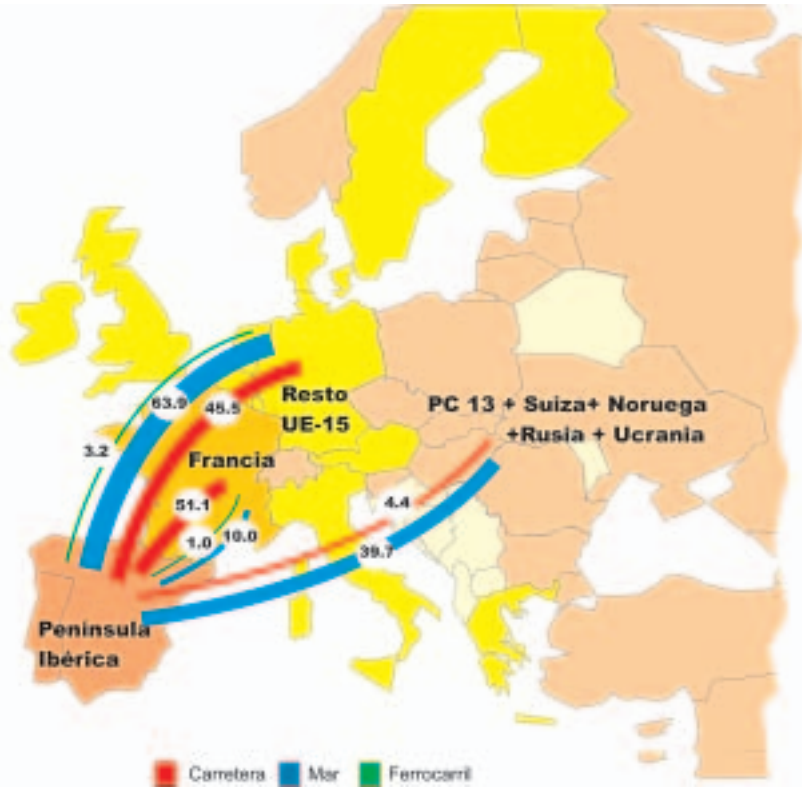
Hay que tener presente, sin embargo, la importancia de los flujos que se canalizan hacia o desde las zonas insulares españolas (Baleares y Canarias) y portuguesas y que representan un volumen de tráfico de 38,4 millones de pasajeros.



Fuentes: España: Ministerio de Fomento, DG de Aviación Civil. Portugal: ENA

Para comparación ver: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento núm. 3 - página 44

Reparto de mercancías (millones de toneladas). Año 2003



Fuentes: Carretera: Censos y Encuesta «Transit 1999»; Ferrocarril: SNCF; Marítimo: Ministerio de Fomento, Puertos del Estado; INE de Portugal

Para comparación ver: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento núm. 3 - página 74

Intercambio de Mercancías entre la Península Ibérica y resto de Europa (en millones de toneladas/año)

Modo de transporte	Intercambios con			Total
	Francia	Resto de la UE-15 menos Francia	Resto de Europa (excepto UE-15)	
	Gráfico 1	Gráfico 2	Gráfico 3	
Carretera (incluido el intermodal ferrocarril-carretera)	51,1	45,5	4,4	101,0
Ferrocarril	1,0	3,2	0,1	4,3
Vía marítima	10,0	63,9	39,7	113,6
Total	62,1	112,6	44,2	218,9

El modo carretera incluye la totalidad del tráfico.

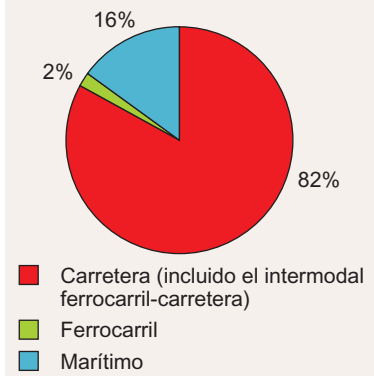
Resto de Europa (excepto UE-15) = Países ingresados en 2004 y candidatos + Suecia + Noruega + Rusia + Ucrania.

Fuentes: Carretera: Aforos y Encuesta «Transit 1999»; Ferrocarril: SNCF; Marítimo: Ministerio de Fomento, Puertos del Estado, INE Portugal

Para comparación ver: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos. Documento núm. 3 - página 74

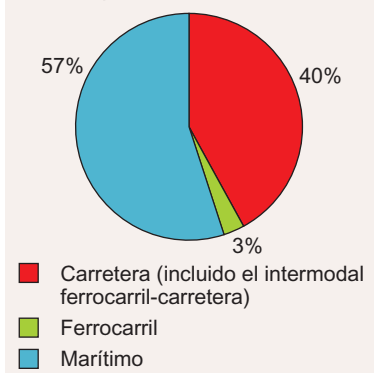
Se analiza para diversas áreas geográficas; además de la UE-15 los países considerados son aquellos para o desde los que se detectó tráfico de vehículos pesados en la encuesta «Transit-99»: Suiza, Noruega, los países ingresados en la UE en mayo de 2004 y los candidatos (Bulgaria, Chipre, Estonia, Hungría, Letonia, Malta, Polonia, Chequia, Eslovenia, Eslovaquia, Rumania y Turquía), Rusia y Ucrania.

Gráfico 1. Península Ibérica-Francia



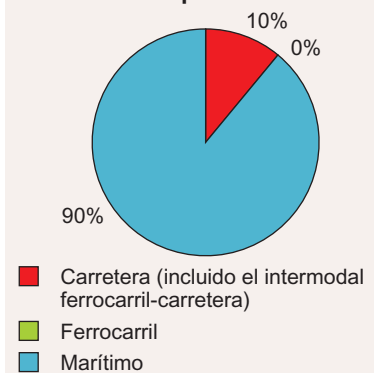
Total: 62,1 Mt

Gráfico 2. Península Ibérica-Resto de la UE-15 (excepto Francia)



Total: 112,6 Mt

Gráfico 3. Península Ibérica-Resto de Europa



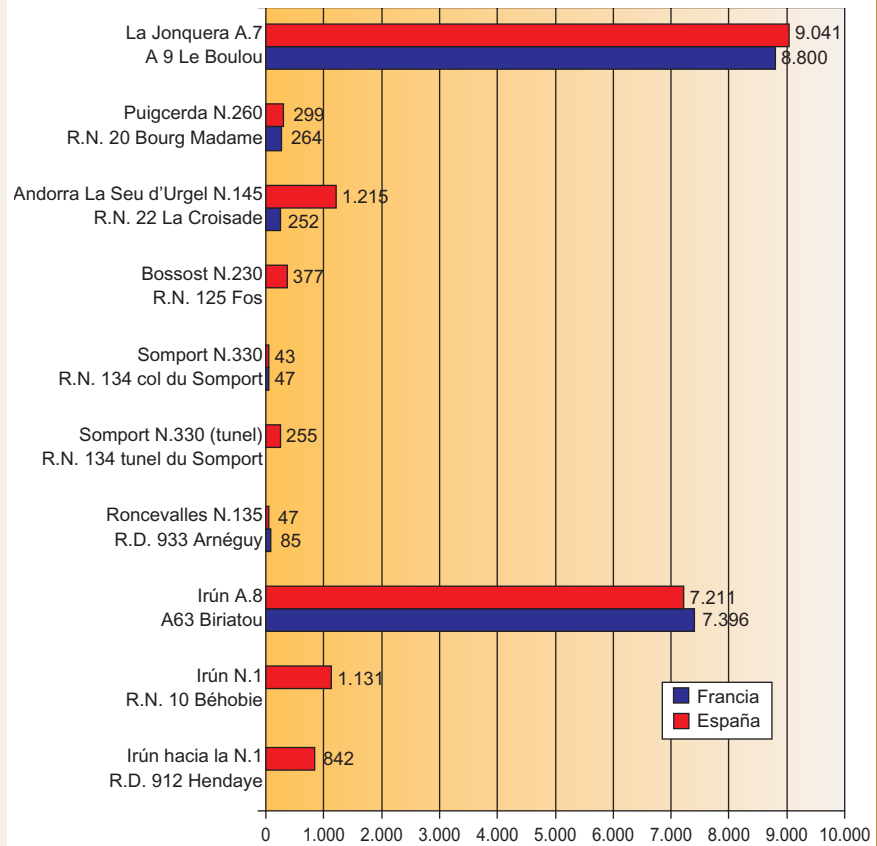
Total: 44,2 Mt

La IMD de paso de vehículos pesados en la frontera hispano francesa en el año 2003 fue de 19.300 aproximadamente.

El 83% de los mismos lo hizo por las autopistas costeras, y únicamente el 5% usaron los pasos interiores (N135-RD933, N330-RN134, N230-RN125 y N260-RN20).

Los valores de la IMD en ambos países no son coincidentes debido a la mayor o menor distancia de las estaciones de aforo de los puntos fronterizos

IMD de vehículos pesados (en ambos sentidos). Año 2003



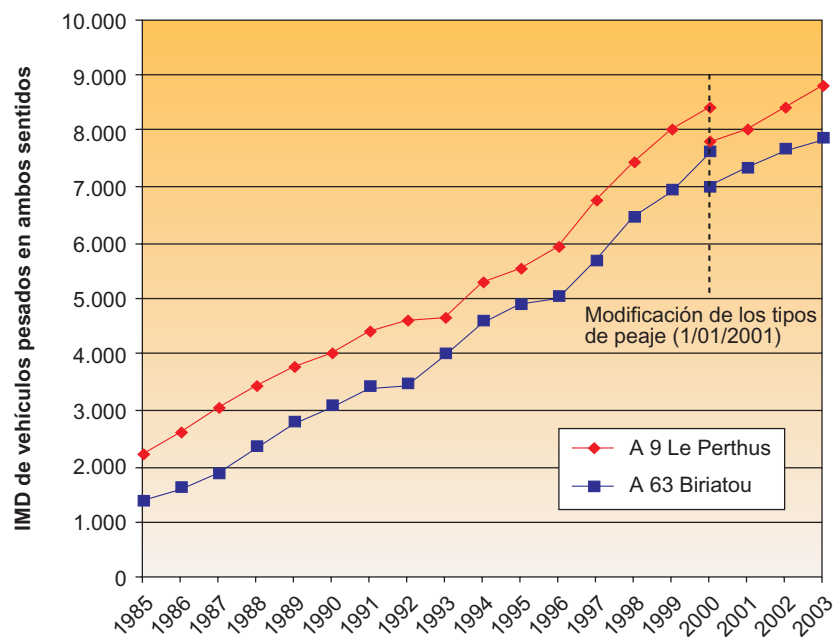
Fuentes: Ministerio de Fomento y Ministère de l'Equipement

Para comparación ver: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos. Documento núm. 3 - página 56

La variación en el periodo 2003/2002 en ambas autopistas ha sido la siguiente:

- A9-Le Perthus +4,4%
- A63 Biriattou +2,4%

Evolución del tráfico de vehículos pesados en las dos autopistas en ambos sentidos



Fuente: ASF-Peages

Para comparación ver: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos. Doc. núm. 3 - pág. 56

Estimación del flujo de mercancías por carretera en ambos sentidos a través de los Pirineos en el año 2003

Punto de paso			Tonelaje medio	Tráfico (camiones/d)	Volumen de tráfico	
					kt/d	Mt/a
Autopistas	AP-8 (España)	Sentido Norte-Sur	14,8	3.727	55,2	20,1
	A-63 (Francia)	Sentido Sur-Norte	13,2	3.669	48,4	17,7
	AP-7 (España)	Sentido Norte-Sur	14,7	4.394	64,6	23,6
	A-9 (Francia)	Sentido Sur-Norte	16,7	4.424	73,9	27,0
Carreteras	N-1 (España) RD 912 (Francia)		10,0	1.973	19,7	7,2
	N-1 (España) RD 912 (Francia)					
	Otras carreteras importantes		14,0	1.077	15,1	5,5
Total				19.264	276,9	101,0

Fuentes: ASF: Peajes; Ministerio de Fomento y Ministère de l'Équipement. Aforos

Para comparación ver: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos. Documento núm. 3 - página 58

Estimación por zonas de origen-destino en el año 2003

Intercambios en ambos sentidos con:	Total	España	Portugal
Francia	51,1	47,7	3,4
Resto de la UE-15 excepto Francia	45,5	40,5	5,0
Resto de Europa excepto UE-15	4,4	4,1	0,3
Total	101,0	92,3	8,7

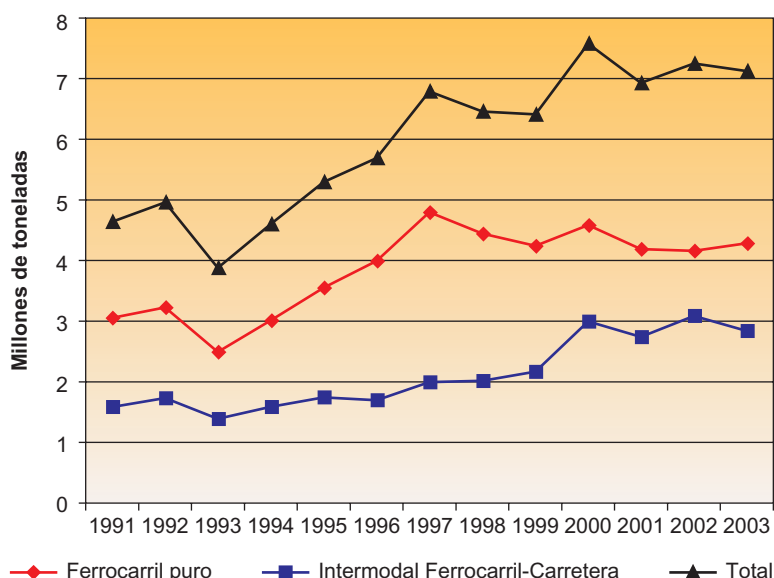
Resto de Europa (excepto UE-15) = Países ingresados en 2004 y candidatos + Suecia+ Noruega + Rusia + Ucrania

Fuentes: ASF: Peajes; Ministerio de Fomento y Ministère de l'Équipement. Aforos

Para comparación ver: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos. Documento núm. 3 - página 58

Ferrovionario

Evolución del tráfico ferroviario de mercancías (ambos sentidos en el período 1991-2003)



Fuente: SNCF

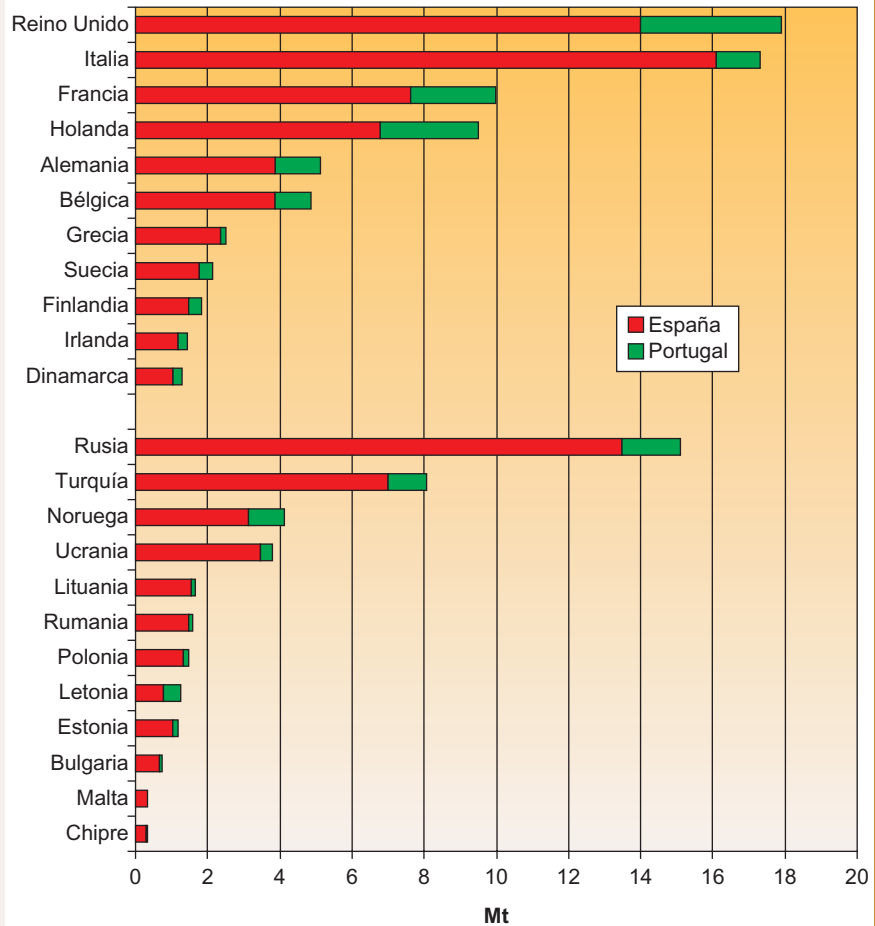
Para comparación ver: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos. Doc. núm. 3 - pág. 65

En ambos pasos transfronterizos, destaca la existencia de una transferencia de tráfico de la carretera al ferrocarril (tráfico por carretera con origen en España que pasa a la vía ferroviaria en Francia). La totalidad del tráfico de mercancías se lleva a cabo por las dos líneas situadas a ambos extremos de la cadena pirenaica: las estaciones de Port Bou-Cerbère e Irún-Hendaye. El volumen de tráfico de mercancías a través del paso de Puigcerdá-La Tour de Carol es insignificante. La mayor parte de los intercambios lo son con España. El tráfico con Portugal se limita a un volumen del orden de 40.000 toneladas anuales.

España cuenta con tres puertos peninsulares que se encuentran entre los once de la UE de mayor tráfico de contenedores (Algeciras, Valencia y Barcelona, el primero con un tráfico de casi dos millones de toneladas, equivalente a 100.000 camiones anuales, y los otros dos con más de un millón).

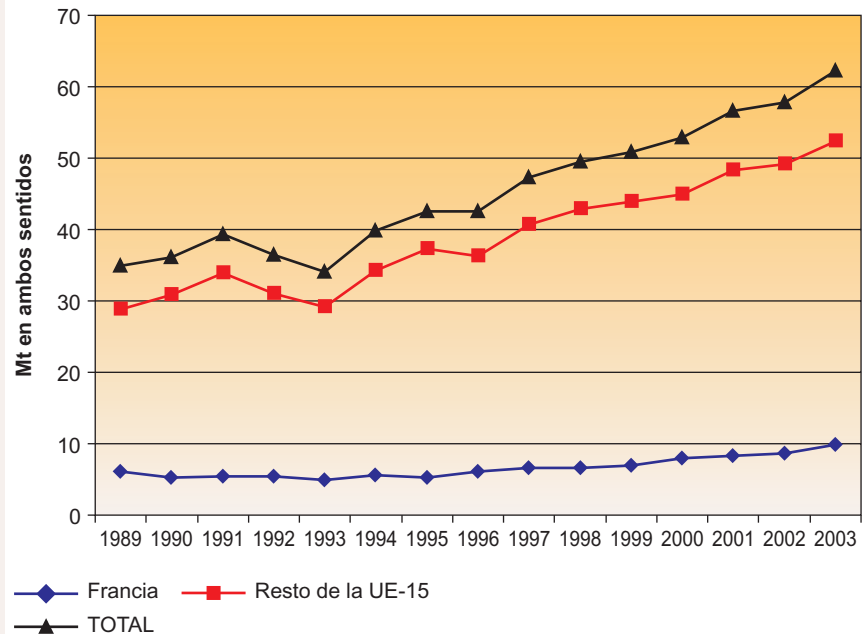
El puerto de Algeciras que alcanzó un total de mercancías (cargadas más descargadas) superior a 45 Mt/a en 2003, ocupa la decimotercera posición entre los comunitarios.

Transporte de mercancías (en ambos sentidos) por los puertos de la Península Ibérica por países de origen o destino en el año 2003



Fuentes: España: Ministerio de Fomento, Puertos del Estado - Portugal: Gabinete de Estudo e Planeamento, Ministerio das Obras Publicas, Transportes e Habitação
Para comparación ver: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos. Documento núm. 3 - página 70

Evolución de los intercambios de mercancías por vía marítima entre España y la UE-15 (excepto Portugal)



Fuente: Ministerio de Fomento, Puertos del Estado
Para comparación ver: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos. Documento núm. 3 - página 71



**Observatorio
hispano-francés
de Tráfico
en los
Pirineos**