

Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos

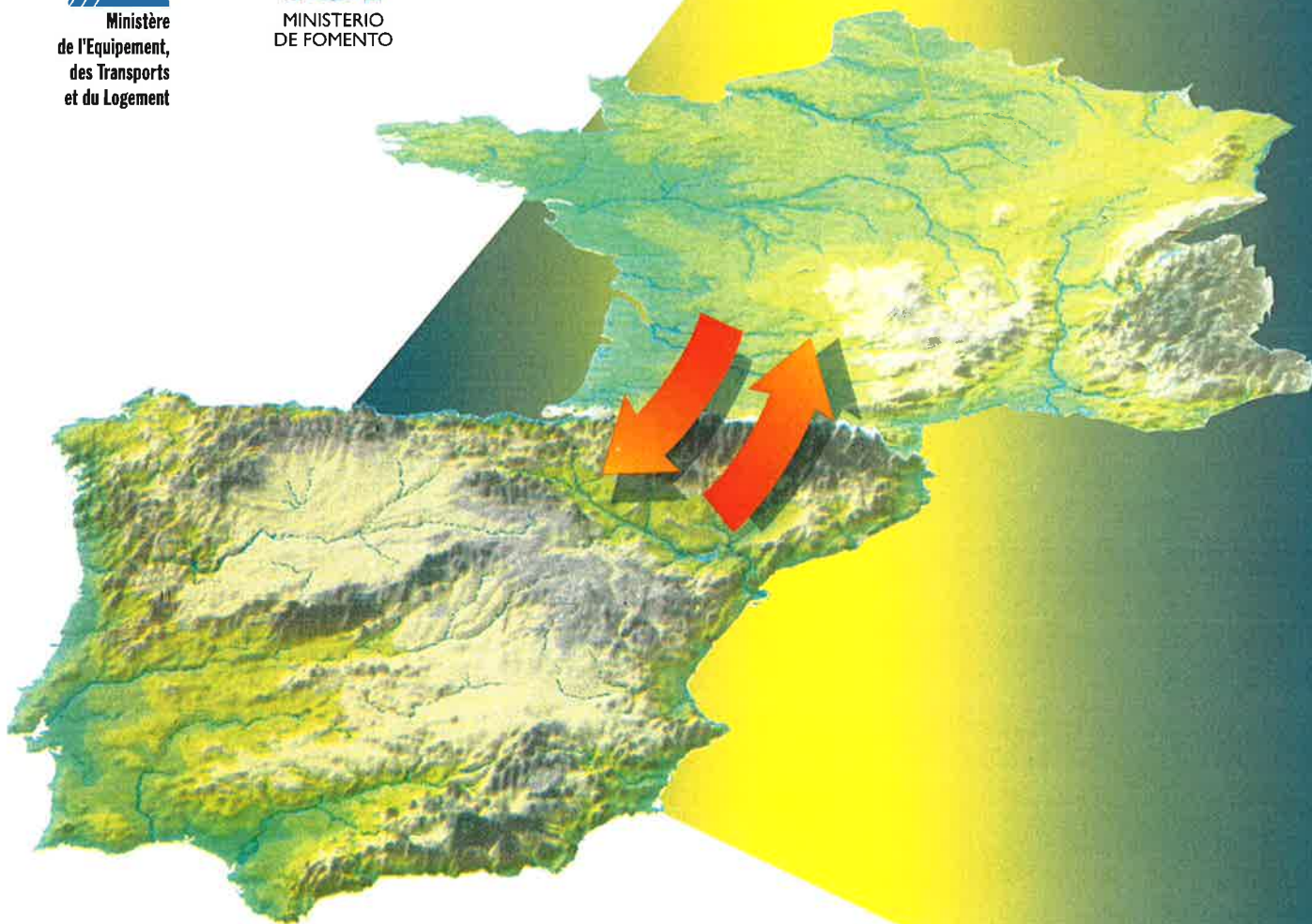
DOCUMENTO Nº 1
ABRIL 2000



Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement



MINISTERIO
DE FOMENTO



Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos

DOCUMENTO N° 1
ABRIL 2000



Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement



MINISTERIO
DE FOMENTO

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

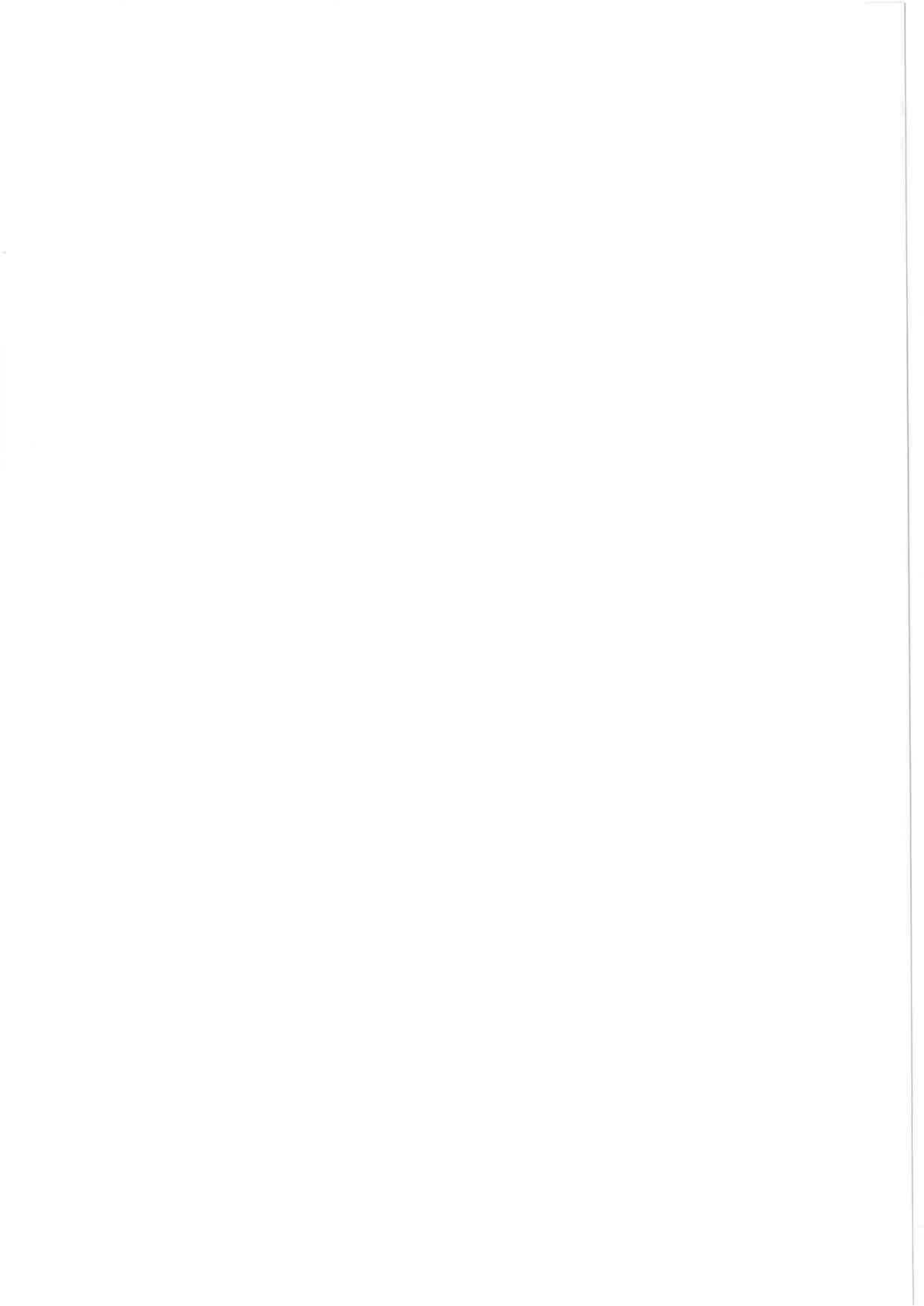
NIPO: 161-00-072-3
Depósito Legal: M-28526-2000
Diseño y maquetación: Carmen G. Ayala
Imprime: AG Rupem

Papel ecológico



ÍNDICE

1	PRESENTACIÓN	5
2	EL OBSERVATORIO HISPANO-FRANCÉS DE TRÁFICO EN LOS PIRINEOS (O.T.P.)	6
3	LOS OBJETIVOS DEL O.T.P.	7
4	EL CONTEXTO EUROPEO	11
5	EL ÁMBITO SOCIOECONÓMICO	15
6	LAS INFRAESTRUCTURAS	20
7	LA OFERTA DE SERVICIOS	27
8	LOS FLUJOS DE VIAJEROS	30
9	LOS FLUJOS DE MERCANCÍAS	35
10	PRIMERAS OBSERVACIONES Y COMENTARIOS	42





1 PRESENTACIÓN

El presente informe constituye el DOCUMENTO Nº 1 publicado por el Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos (OTP). Su elaboración ha sido realizada por los Ministerios Español y Francés responsables en materia de transportes, con el objetivo común de crear un instrumento permanente para la medida del volumen de los flujos de transporte existentes en la frontera conjunta de los Pirineos.

Este primer documento, que no es exhaustivo y que será completado en sucesivas publicaciones, marca el inicio de la edición de un informe que, con carácter anual, publicará el OTP. Su contenido está dirigido, fundamentalmente, hacia aquellos Organismos, Instituciones, Administraciones, Empresas y Asociaciones que tengan responsabilidades o inquietudes sobre el estado actual del sistema de transportes, o su planificación futura. Dispondrán, así, de una base de datos y de un análisis sobre los flujos de transporte transfronterizos, tanto de viajeros como de mercancías, común a ambos países.

Le présent rapport, constitue le document N° 1 publié par l'Observatoire franco-espagnol du Trafic dans les Pyrénées (OTP). Il a été élaboré par les deux Ministères Espagnol et Français, responsables du transport, dont l'objectif commun est de mettre en place un instrument permanent de mesure des flux de transports existants à la frontière commune des Pyrénées.

Ce premier document marque ainsi le début d'une publication annuelle que l'OTP s'est fixé comme objectif. Il n'est pas exhaustif et sera enrichi dans les prochaines publications. Son contenu est principalement destiné aux organismes, institutions, administrations, entreprises et associations ayant des responsabilités ou un intérêt particulier quant à l'état actuel des systèmes de transports et aux condition de la planification future. Ils disposeront d'une base de données et d'une analyse des flux de transports transfrontaliers, tant de voyageurs que de marchandises, communes aux deux pays.



2. EL OBSERVATORIO HISPANO-FRANCÉS DE TRÁFICO EN LOS PIRINEOS (O.T.P.)

Los Gobiernos de España y Francia son conscientes de la importante magnitud que han alcanzando, durante los últimos años, los volúmenes de sus tráficos transfronterizos en los Pirineos. Los fuertes incrementos que estos han experimentado en el pasado, es probable que, sin duda, se sigan produciendo en un futuro próximo. Ante esta realidad, han tomado la decisión de crear un instrumento binacional encargado de cuantificar y de seguir la evolución de dichos flujos.

Durante las últimas Cumbres Bilaterales Hispano-Francesas se consensuaron posturas sobre la necesidad de poner en servicio dicho instrumento y, finalmente, fue en 1998, en la Cumbre celebrada en La Rochelle, donde se alcanzó un acuerdo para la creación de un Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos (OTP).

En su constitución inicial, el OTP ha sido concebido como un grupo de trabajo conjunto, formado por personal de los Ministerios responsables del transporte en ambos países. Sus objetivos se centran en la elaboración de una base de datos común, sobre los flujos de transporte transfronterizos, tanto de viajeros como de mercancías, no limitándose al análisis de los modos de transporte terrestre, sino que además serán tenidos en cuenta los modos marítimo y aéreo.

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

Au cours des derniers sommets bilatéraux franco-espagnols, un accord s'est fait sur la nécessité de mettre en oeuvre cet instrument; c'est finalement en 1998, à La Rochelle, qu'a été décidée la création de l'Observatoire franco-espagnol des Trafics dans les Pyrénées (OTP).

Lors de sa constitution initiale, l'OTP a été conçu comme un groupe de travail conjoint, composé par les personnels des ministères chargés des Transports des deux pays. Ses objectifs sont centrés sur l'élaboration d'une base de données commune aux deux pays sur les flux de transports transfrontaliers, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises. Elle ne se limitera pas à la seule analyse des modes de transports terrestres, elle prendra également en compte les modes maritime et aérien.



3. LOS OBJETIVOS DEL O.T.P.

Para alcanzar, de una manera progresiva, los objetivos que el Observatorio tiene marcados, dada la amplitud de las posibilidades que el análisis del tráfico entre España y Francia ofrece, se ha confeccionado un índice de materias para encauzar los trabajos a realizar. La estructura adoptada consta de cinco capítulos fundamentales que recogen, en su conjunto, las variables y datos perseguidos:

- El ámbito socioeconómico
- Las infraestructuras
- La oferta de servicios
- Los flujos de viajeros
- Los flujos de mercancías

Cada uno de estos capítulos es construido a partir del conjunto de estadísticas, bases de datos y estudios realizados, que existan en ambos países.

El trabajo consiste en recoger, homogeneizar, armonizar y dar un formato intermodal a estas fuentes que existen en la actualidad y que, en su gran mayoría, son inconexas desde un punto de vista tan particular como es el tráfico en los Pirineos. Para ello, el OTP se constituye como un órgano abierto al exterior que busca el contacto con todas aquellas entidades que, desde un punto de vista técnico, le ayuden a alcanzar sus objetivos. En tal sentido se han establecido relaciones de cooperación técnica con la Comunidad de Trabajo de los Pirineos que agrupa a todas las Regiones y CC.AA. limítrofes con los Pirineos además de Andorra.

A medida que vayan apareciendo los sucesivos Documentos editados por el Observatorio, los capítulos se irán completando y dotando, cada vez, de un mayor contenido, elaborándose los estudios complementarios necesarios para precisar aquellos elementos que necesiten dar una mejor respuesta a todas las partes interesadas.

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

- *Le cadre socio-économique.*
- *Les infrastructures.*
- *L'offre de services.*
- *Les flux de voyageurs.*
- *Les flux de marchandises.*

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

Le travail consiste à rassembler, homogénéiser, harmoniser et donner un format intermodal à l'ensemble de ces sources qui existent actuellement, afin d'éclairer les enjeux des trafics dans les Pyrénées. A cet égard, l'OTP est conçu comme un instrument ouvert sur l'extérieur et entretient les contacts avec les entités qui, d'un point de vue technique, contribuent à atteindre ses objectifs. Ainsi des relations de coopération technique se sont développées avec la Communauté de Travail des Pyrénées qui réunit les régions limitrophes des Pyrénées et Andorre.

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



ÍNDICE DE MATERIAS

1 EL ÁMBITO SOCIOECONÓMICO

- El comercio exterior
- Análisis de variables socioeconómicas
 - Población
 - PIB
 - Índice de motorización

2 LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES

- Situación actual
 - Características técnicas por modos de transporte
 - Plataformas logísticas
- Planificación vigente
 - Planificación intermodal
 - Proyectos acordados a corto plazo
 - Proyectos en construcción

3 LA OFERTA DE SERVICIOS EN TRANSPORTE PÚBLICO

- Viajeros (Por modo, principales O/D)
 - Precio
 - Tiempo de recorrido
 - Frecuencia
- Mercancías (Por modo, principales O/D)
 - Tiempo
 - Servicios y líneas regulares

4 LOS FLUJOS DE VIAJEROS

- Análisis de la evolución reciente
- Flujos por modo, O/D, motivo, punto de entrada
- Itinerarios principales
- Estacionalidad

5 LOS FLUJOS DE MERCANCÍAS

- Análisis de la evolución reciente
- Flujos por modo, O/D, punto de entrada, NST
- Itinerarios principales
- Transporte combinado
- Intercambios y tránsitos



3.1. EL ÁMBITO SOCIOECONÓMICO

Los flujos de transporte a través de los Pirineos, tanto de viajeros como de mercancías, se enmarcan dentro de un contexto socioeconómico que responde a un ámbito el cual sobrepasa ampliamente el ámbito regional de las comunidades fronterizas de ambos países.

Es por ello que el ámbito de este capítulo deberá alcanzar la dimensión europea, para descender a la dimensión nacional y llegar, finalmente, al detalle de la dimensión regional.

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

Dentro del epígrafe del "comercio exterior", serán igualmente tenidos en consideración, además de los datos de ambos países, los datos globales sobre el comercio exterior de Portugal con los países de la Unión Europea, habida cuenta de la importancia de los flujos de mercancías que genera a través de España y de los Pirineos.

3.2. LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES

Este capítulo analizará, también en su triple vertiente europea, nacional y regional, con un grado de detalle mayor a medida que se descienda en el territorio, las características técnicas de las infraestructuras de transporte que conectan España y Francia.

Será necesario hacer una distinción entre la situación actual y la planificación vigente.

En la situación actual, se definirán las infraestructuras de transporte "en servicio", así como aquellas plataformas logísticas más importantes que intervienen dentro de la cadena del transporte.

La planificación recogerá el conjunto de planes intermodales que, desde el nivel europeo hasta el regional, estén aprobados y vigentes. Además, el desarrollo de estos planes se concretará en la zona Pirenaica en aquellas infraestructuras que estén en ejecución e incluso, también, aquellas otras sobre las cuales existan acuerdos firmes y estén programadas para su construcción a corto plazo.

3.3. LA OFERTA DE SERVICIOS EN TRANSPORTE PÚBLICO

Es imprescindible contar con el conocimiento de la oferta de servicios en los diferentes modos, sobre las principales relaciones, al menos en la definición de variables como precio, tiempo de recorrido y frecuencia. Estos datos son necesarios para poder llegar a explicar, tanto en viajeros como en mercancías, el reparto modal existente así como, también, deducir el grado de accesibilidad que poseen los centros productivos de ambos países en su relación con el resto de Europa.



3.4. LOS FLUJOS DE VIAJEROS

El objetivo principal de este capítulo será llegar a definir los flujos de viajeros según modo, punto de entrada, origen/destino y motivo del viaje, poniendo una especial atención en la marcada estacionalidad que poseen estos movimientos.

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

Respecto a los flujos que han de ser contemplados, existen dos grupos diferenciados. Un primero, donde se analizan los modos terrestres y en el cual los viajeros utilizan las fronteras comunes de los Pirineos, bien sean flujos de interrelación entre ambos países, o bien sean de tránsito en alguno de ellos. Y un segundo grupo, en el que se encuentran los viajeros que utilizan el modo aéreo, donde serán contemplados los principales flujos entre aeropuertos de la Península Ibérica (España y Portugal) y el resto de principales aeropuertos de Europa.

3.5. LOS FLUJOS DE MERCANCÍAS

De forma semejante a los viajeros, este capítulo deberá reflejar los principales flujos de mercancías definiendo origen/destino, modo de transporte, punto de entrada y tipo de mercancías (clasificación NST).

La realización de un análisis retrospectivo de la evolución de los flujos por modo y por relación, sobre los diez últimos años, permitirá establecer las tendencias pasadas y recientes.

También en este caso, para el transporte marítimo, se contemplarán los principales flujos de los puertos de la Península Ibérica con los del resto de Europa.



4. EL CONTEXTO EUROPEO

El contexto europeo marca un referente para las principales conexiones entre España y Francia. Éstas, definidas dentro de grandes corredores de transporte, vienen enmarcadas dentro de la política de Redes Transeuropeas, adoptada al nivel comunitario.

Los objetivos prioritarios y las grandes líneas de acción previstas en el ámbito de la Red Transeuropea de Transporte quedan recogidos en la DECISIÓN Nº 1692/96/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO "sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte".

Entre los catorce proyectos prioritarios, adoptados por el Consejo Europeo de Essen (9 y 10 de diciembre de 1994), el proyecto Nº 3 Tren de alta velocidad Sur, en sus dos vertientes, oriental y occidental, concierne directamente al paso de los Pirineos.

Ciertas reflexiones se están llevando a cabo con el objeto de actualizar estos esquemas, contemplando el desarrollo de líneas ferroviarias prioritarias para el transporte de mercancías.

Si bien dentro de los objetivos del Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos se analizarán los flujos de tráfico en el conjunto de los modos de transporte, en lo referente a las infraestructuras se hará mayor hincapié en los modos terrestres: ferrocarril y carretera. Es en estos modos donde la planificación, construcción y puesta en servicio de nuevas infraestructuras, o incluso la mejora de las existentes, requerirá ineludiblemente del acuerdo mutuo de ambos países.

En este sentido, en abril de 1991, fue firmado un convenio, entre el Reino de España y la República Francesa para la construcción de un túnel de carretera en el Puerto de Somport (actualmente en fase de construcción).

Igualmente, también ha sido ratificado por los Parlamentos de ambos países, el Acuerdo firmado en octubre de 1995 entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República Francesa para la construcción y explotación de la Sección Internacional de una línea ferroviaria de alta velocidad entre España y Francia (Vertiente Mediterránea del proyecto prioritario Nº 3)



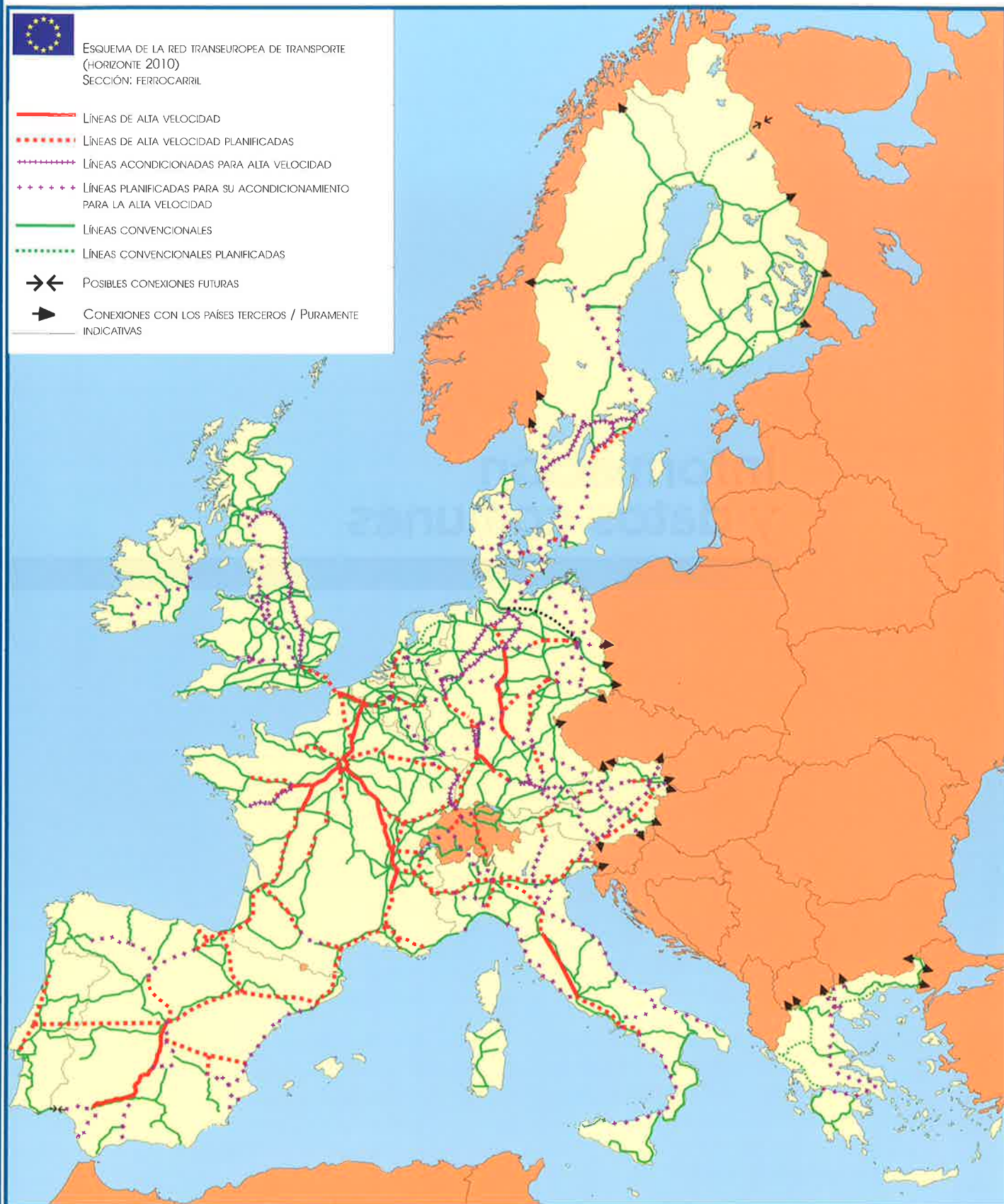
ESQUEMA DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE SECCIÓN: CARRETERAS



Fuente: Diario Oficial de las Comunidades Europeas: 9/09/96



ESQUEMA DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE SECCIÓN: FERROCARRILES



Fuente: Diario Oficial de las Comunidades Europeas: 9/09/96

Información y datos comunes



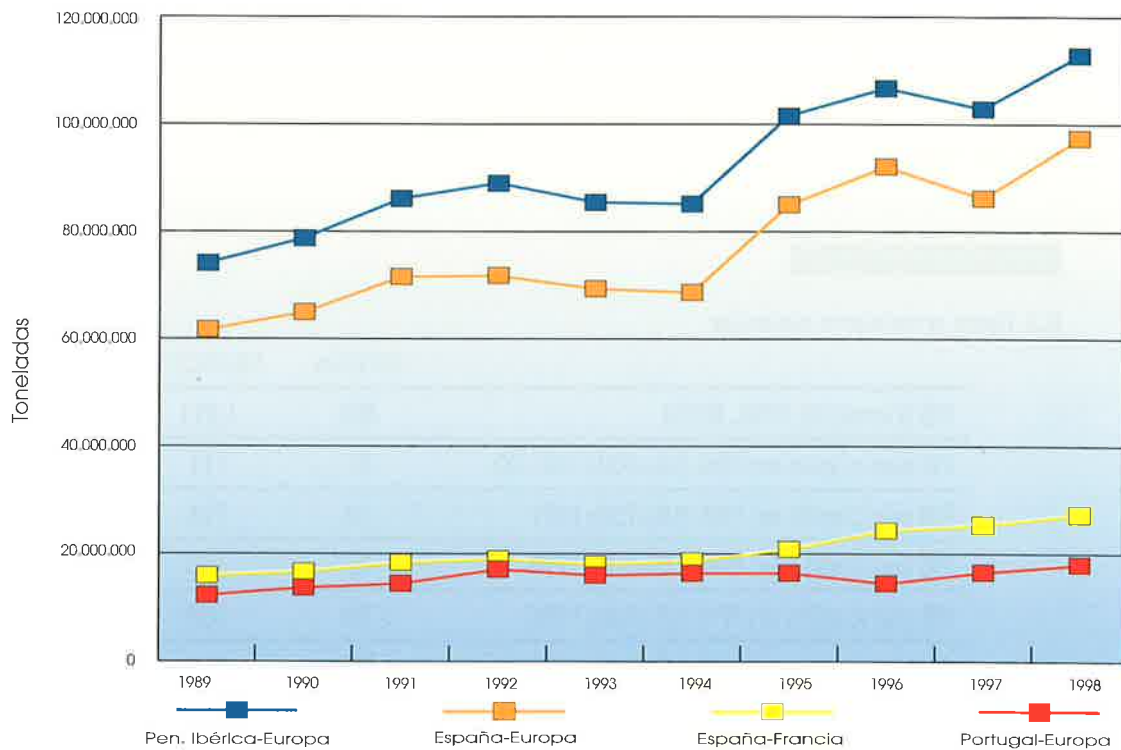
5. EL ÁMBITO SOCIOECONÓMICO

Existen numerosas variables socioeconómicas que alcanzan a explicar los flujos de transporte que se producen entre dos comunidades. No obstante, la mayoría de ellas están interrelacionadas, demostrando la experiencia que son variables como la población, el PIB y la motorización las que mejor explican los fenómenos de movilidad.

5.1. EL COMERCIO EXTERIOR

Durante los últimos nueve años, los intercambios de la Península Ibérica (España y Portugal) con el resto de Europa han aumentado en más de un cincuenta por ciento. Este hecho tiene una traducción directa sobre el incremento de tráfico en todos los modos de transporte. Sin embargo, los incrementos no se han producido de una forma proporcional en todos ellos, como se comprobará en los epígrafes que contemplan los flujos de mercancías. La carretera ha sido, sin duda, el modo que ha captado la mayor parte de este incremento.

EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON EUROPA

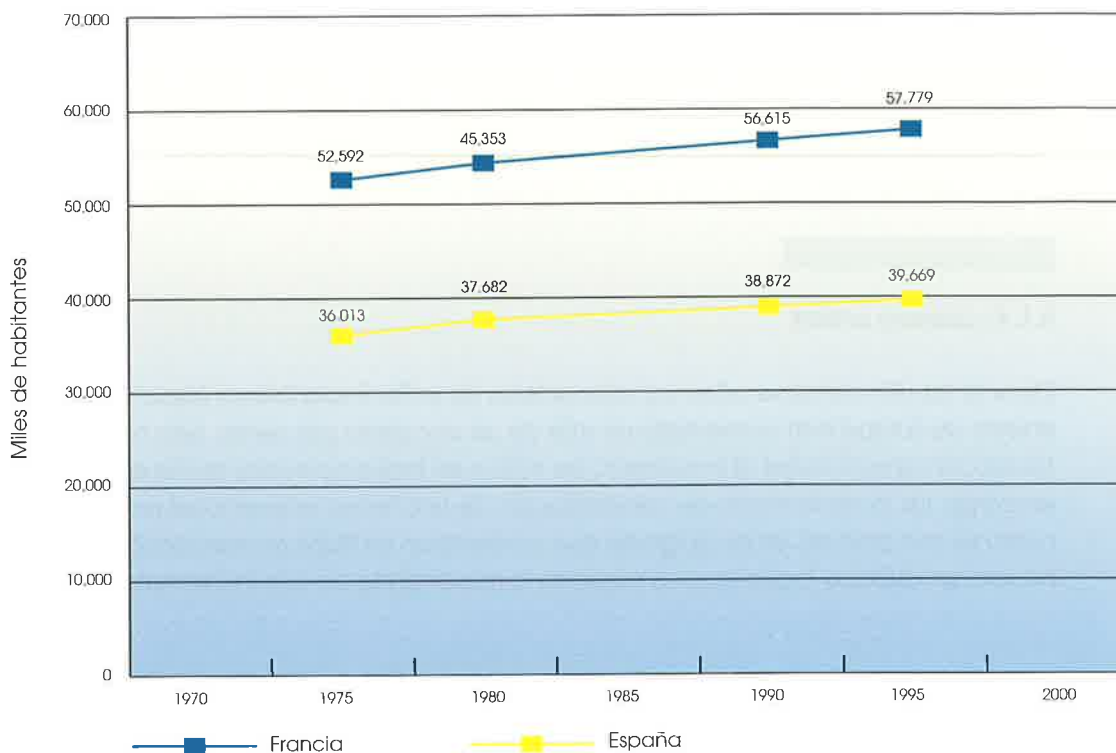


Fuente: EUROSTAT



5.2. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN



Fuente: INE y INSEE

La suma de la población de los dos países constituye el 26 % del total de habitantes de la EU15.

La densidad de población, para el año 1997, expresada en habitantes por km² es inferior en ambos países (España 78 hb / km², Francia 108 hb / km²) a la media existente en la EU15 (116 hb / km²).

5.3. DATOS ECONÓMICOS GENERALES

	ESPAÑA	FRANCIA	UE15
PIB (nominal) 1996, BECU	458	1.211	6.773
PIB per capita en PPA (UE=100), 1981-90	71	111	100
PIB per capita en PPA (UE=100), 1991	79	113	100
PIB per capita en PPA (UE=100), 1995	77	106	100
PIB per capita en PPA (UE=100), 1996	78	104	100
PIB per capita en PPA (UE=100), 1997	78	104	100
PIB per capita en PPA (UE=100), 1998	79	104	100

PPA: Paridad del poder adquisitivo

Fuente: EUROSTAT

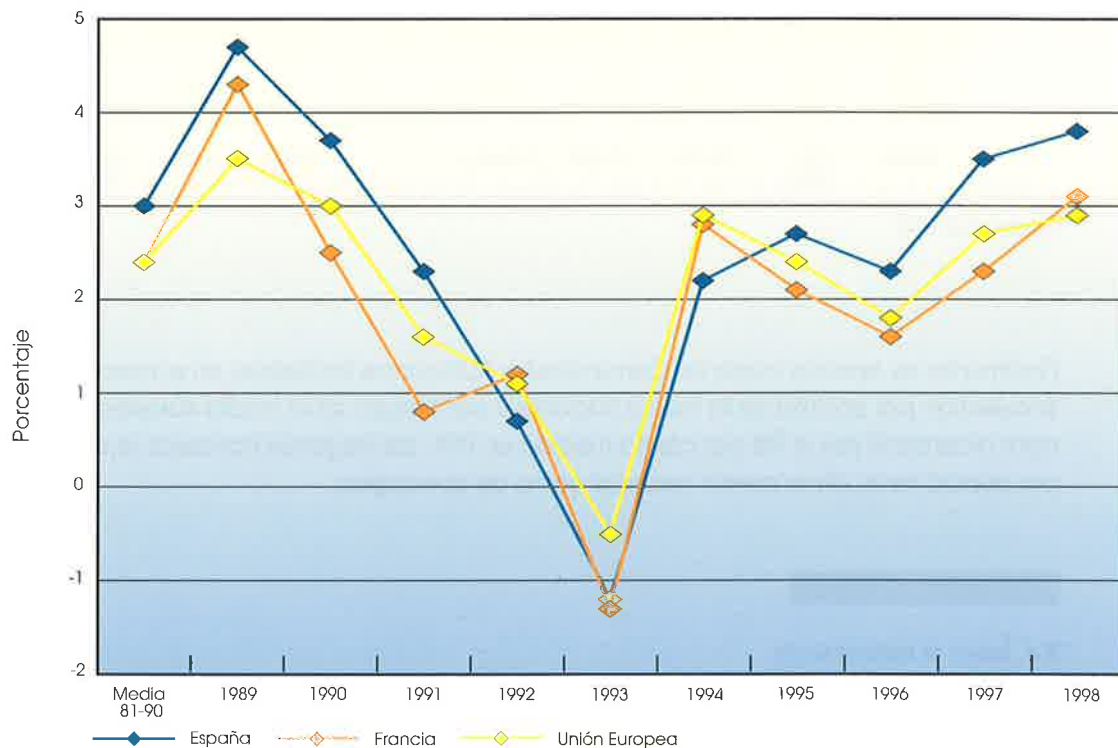


El valor del PIB per cápita, medido en paridad del poder adquisitivo, en Francia se sitúa por encima de la media comunitaria, en un porcentaje que, durante los últimos años, ha oscilado entre un 4 y un 11 %.

Por el contrario, en España este valor viene siendo siempre inferior a la media comunitaria en un porcentaje significativo (más del 20 %).

En consecuencia, se comprueba como existe una gran diferencia entre ambos países respecto a la variable económica PIB per cápita, que se puede cuantificar porcentualmente en aproximadamente un 25 % a favor de Francia.

TASA ANUAL DEL CRECIMIENTO DEL PIB

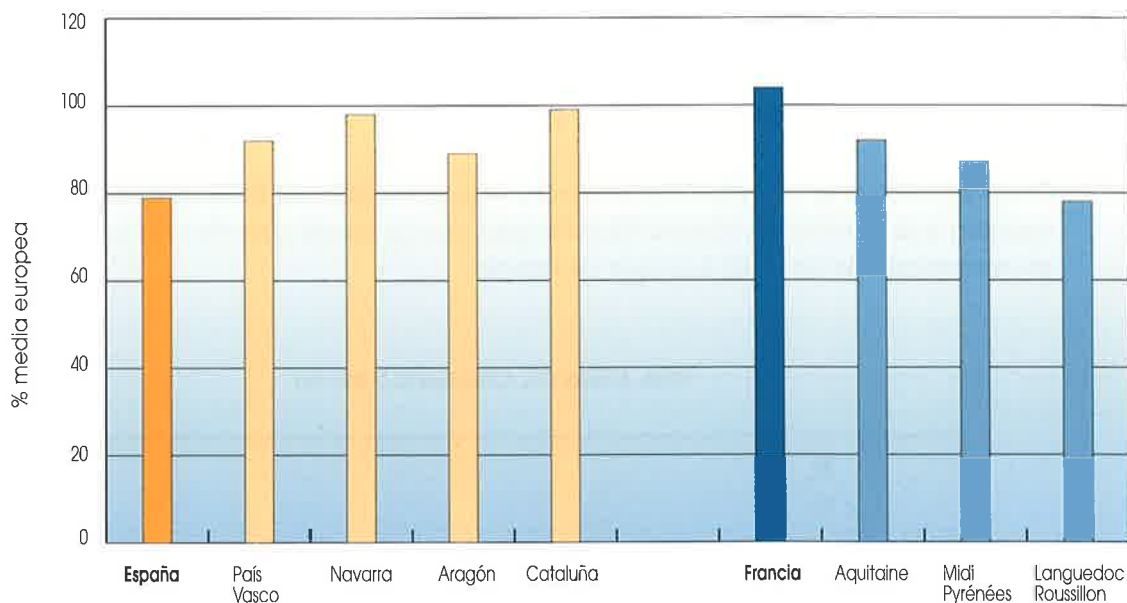


Fuente: EUROSTAT

Los crecimientos anuales del PIB en ambos países son acordes con las tendencias observadas para la media de La Unión Europea, aun cuando se aprecia como en el periodo de la crisis de 1993, ésta se agudiza en los dos países y como en las épocas de crecimiento, es España la que crece con más fuerza, por encima del valor medio.



PIB "PER CÁPITA" EN LAS REGIONES FRONTERIZAS AÑO 1996



Fuente: EUROSTAT

Finalmente, se aprecia como las Comunidades Autónomas fronterizas, en el caso español, se encuentran por encima de la media nacional y por debajo de la media europea, respecto al valor alcanzado por el PIB per cápita medido en PPA. Las Regiones francesas se encuentran por debajo tanto de su media nacional como de la europea.

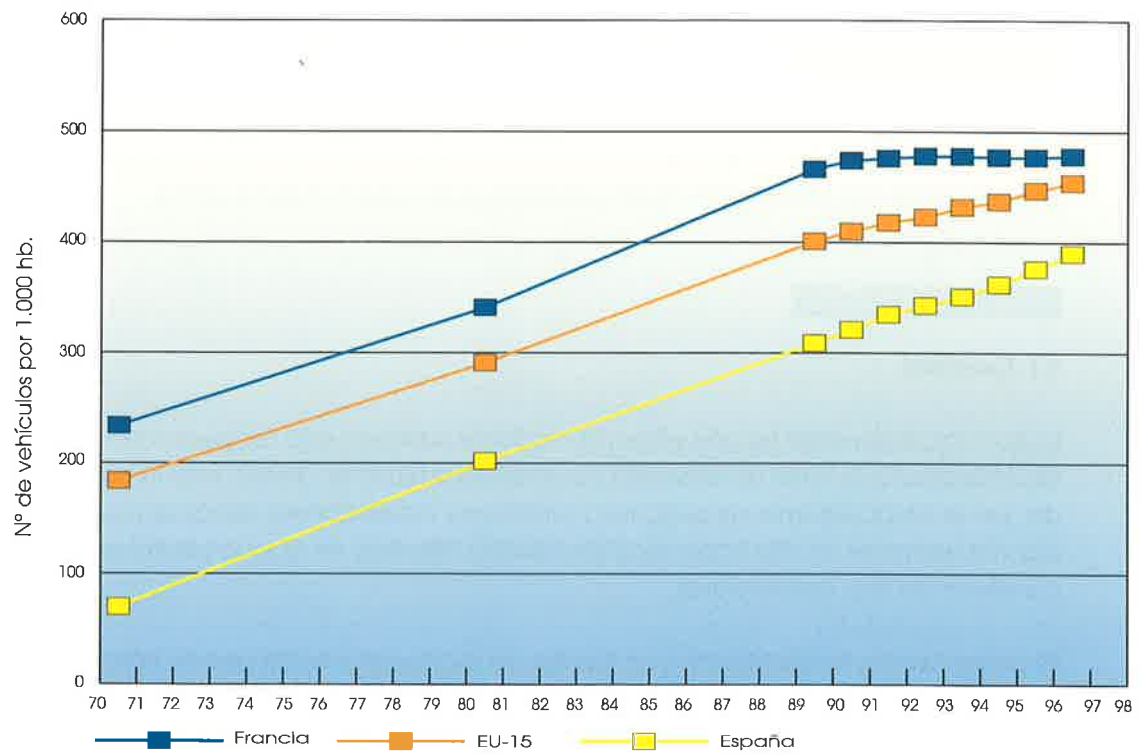
5.4. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN

La definición del índice de motorización no está armonizada al nivel comunitario. Su seguimiento se va a realizar desde la recopilación elaborada por los servicios de la Comisión Europea, a partir de los datos nacionales, teniendo siempre presente que pudieran representar formas distintas de medir la realidad.

Desde el comienzo de la década de los años noventa, el índice de motorización en Francia parece haber tomado un valor asintótico, del orden de 480 vehículos por cada mil habitantes, con la salvedad de que en estos datos, al nivel de Francia, no se han incluido los vehículos de transporte ligero (camionetas y furgonetas) utilizados en los hogares. No obstante, este valor es superior a la media observada en la UE-15, y ampliamente superior al existente en España que, en el año 1997, alcanzaba el valor de 390 vehículos por cada mil habitantes (20% inferior que en Francia).



ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN



Fuente: EUROSTAT



6. LAS INFRAESTRUCTURAS

En este primer documento se refleja una primera descripción de las redes. Los elementos concernientes a la planificación serán presentados en próximos documentos.

6.1. CARRETERAS

La comunicación entre España y Francia mediante carretera está asegurada por un conjunto de infraestructuras viales de diferentes características técnicas, destacando la particularidad de que es en los extremos de su frontera (atlántico y mediterráneo) donde se posicionan las dos vías existentes de alta capacidad (autopistas). Mientras, en la zona central se localizan carreteras del tipo convencional.

Se presentan dos fichas diferentes en función de los itinerarios habituales de tráfico, distinguiéndose en un cuadro específico aquellos itinerarios que son más transitados por los vehículos pesados, y en otro los principales itinerarios seguidos por los vehículos ligeros, que poseen una IMD superior a los 500 veh/día.

ITINERARIOS POR CARRETERA A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS

VEHÍCULOS LIGEROS

LADO ESPAÑOL		LADO FRANCÉS	
Irún	direc N.1	Hendaye	D.912
Donostia/San Sebastián - Irún	N.1	Hendaye (Béhobie) - Bourdeaux	N.10
Donostia/San Sebastián - Irún	A.8	Hendaye (Biratou) - Bayonne	A.63
Pamplona - Dancharinea	N.121	Dancharia - Bayonne	D.20
Pamplona - Roncesvalles	N.135	St. Jean Pied-de-Port - Orthez	D.933
Huesca - Somport	N.330	Somport - Pau	N.134
Huesca - Portalet	N.260+C.136	Portalet - Pau	D.934
Barbastro - Bielsa	C.138	Aragouet - Lannemezan	D.929
Lleida - Vielha	N.230	Fos - Montréjeau	N.125
(Lleida) - La Seo d'Urgel - Andorra	N.145	Andorre - Ax - (Toulouse)	N.22
Puigcerdà - Llívia	N.154 (neutra)	Puigcerdà - Llívia	D.68 (neutra)
Barcelona - Puigcerdà	A-18+C.1411+N.260	Bourg-Madame - Toulouse	N.20
Barcelona - La Jonquera	N.2	Le Perthus - Perpignan	N.9
Barcelona - La Jonquera	A.7	Le Boulou - Perpignan	A.9
Barcelona - Figueres - Portbou	N.2+N.260	Cerbère - Perpignan	N.114

Sólo se han reflejado aquellas carreteras cuya IMD es superior a 500 vehículos por día.

Fuente: M° DE FOMENTO y M. DE L'EQUIPEMENT



ITINERARIOS POR CARRETERA A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS

VEHÍCULOS PESADOS

LADO ESPAÑOL		LADO FRANCÉS	
Pamplona - Roncesvalles	N.135	St. Jean Pied-de-Port - Orthez	D.933
Donostia/San Sebastián - Irún	A.8	Hendaye (Bariatou) - Bayonne	A.63
Huesca - Somport	N.330	Somport - Pau	N.134
Lleida - Vielha	N.230	Fos - Montréjeau	N.125
Barcelona - Puigcerdà	A-18+C.1411+N.260	Bourg-Madame - Toulouse	N.20
Barcelona - La Jonquera	A.7	Le Boulou - Perpignan	A.9

Resaltar que no figuran los siguientes itinerarios:

- N.1 - D.912 y N.10 Irún - Hendaye. En las D.912 y N.10 está prohibida la circulación de camiones.
- N.121 - D.20 Pamplona - Bayonne por Dancharinea. En la D.20 está prohibida la circulación de camiones.
- N.2 - N.9 Figueres - Perpignan. En la travesía de Le Perthus está prohibida la circulación de camiones.
- N.260 - N.114 Figueres - Perpignan por Portbou y Cerdère con un tráfico de camiones despreciable.

Fuente: Mº DE FOMENTO y M. DE L'EQUIPEMENT



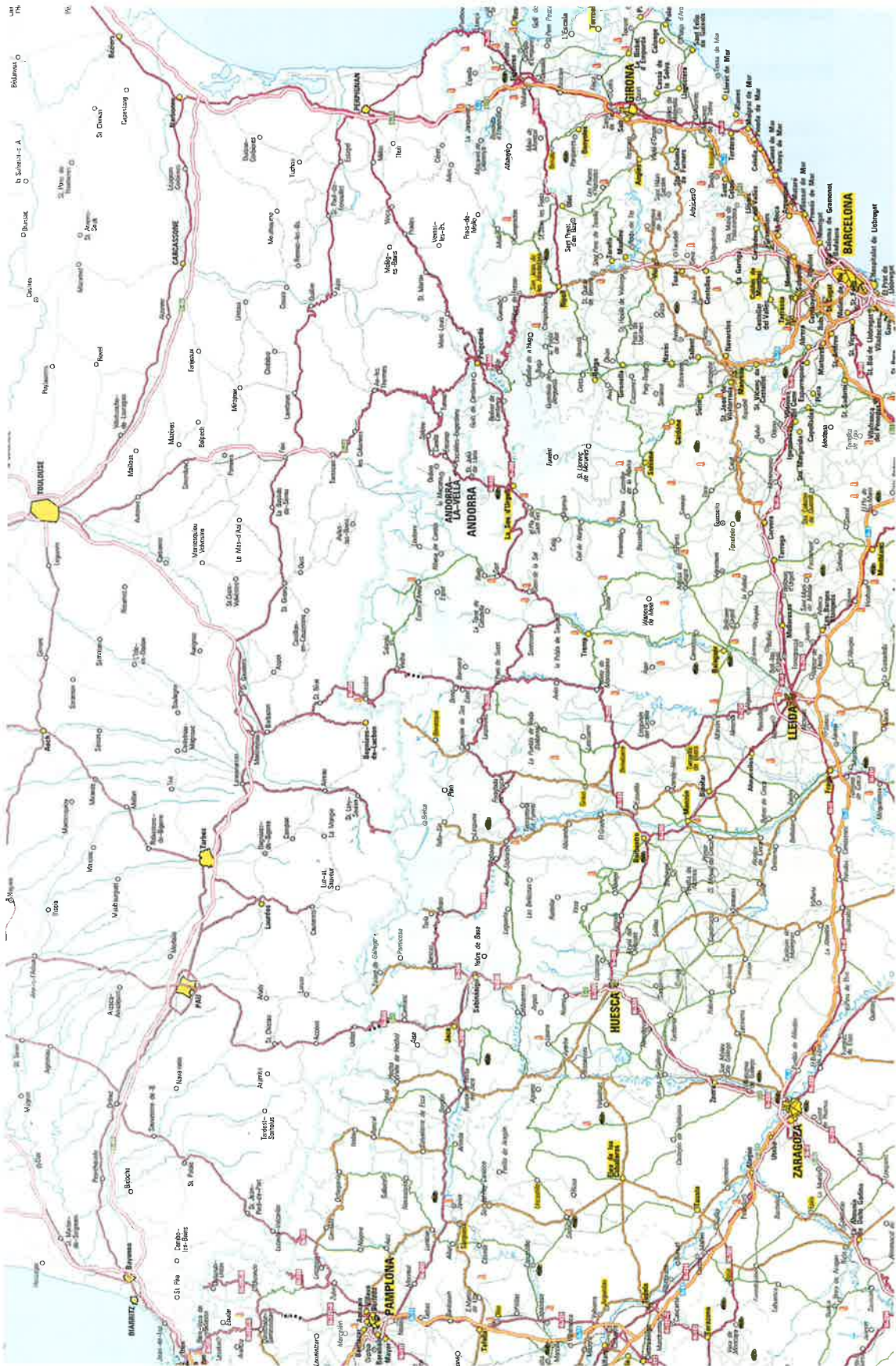
RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS ESPAÑA - FRANCIA



Fuente: M° DE FOMENTO y M. DE L'EQUIPEMENT



RED DE CARRETERAS DETALLE DE LA ZONA PIRENAICA



Fuente: RENFE, SNCF



6.2 FERROCARRILES

En la actualidad existen 4 enlaces ferroviarios entre España y Francia:

- Irún-Hendaye
- Canfranc.
- Puigcerdà-La Tour de Carol
- Portbou-Cerbère.

De ellos, los dos principales son Irún-Hendaye (fachada atlántica) y Portbou-Cerbère (fachada mediterránea). Por ambos enlaces se prestan los únicos servicios, tanto de viajeros como de mercancías, que tienen carácter internacional.

El diferente ancho de vía que presenta la red ferroviaria española, con sus 1.668 mm de distancia entre interiores de cabezas de carriles (ancho RENFE), respecto al existente en las redes europeas (salvo Portugal) con 1.435 mm (ancho UIC o internacional), obliga a que los servicios internacionales necesiten realizar una operación técnica en frontera para superar esta dificultad. Esta dificultad no es la única ya que también existen diferencias en el voltaje empleado para la electrificación de las líneas y en los sistemas de señalización utilizados.

En el sentido Sur-Norte, los accesos a los complejos ferroviarios de Irún y Portbou se realizan desde la red ferroviaria española en doble vía electrificada. Las conexiones desde las instalaciones de estos complejos con los complejos ferroviarios franceses, de Hendaye y Cerbère, se realizan, en ambos casos, en vía doble electrificada, siendo una vía de ancho UIC y la otra de ancho RENFE. Siguiendo hacia el Norte, finalmente las conexiones con la red ferroviaria francesa se realizan también en vía doble electrificada.

En Irún y Portbou se realizan las operaciones técnicas necesarias para cambiar de ancho a los trenes de rodadura desplazable de viajeros. También en estos mismos complejos se realiza el transbordo de mercancías vagón a vagón y el transbordo de contenedores. En los complejos ferroviarios situados en Francia (Hendaye y Cerbère) se ejecuta la maniobra técnica de "cambio de ejes", dentro del transporte de mercancías.

El enlace a través de Canfranc no está actualmente operativo por la rotura, hace 30 años, de un viaducto en territorio francés. En el lado español, una línea dotada de vía única sin electrificar está operativa y en explotación hasta la frontera.

La línea de Puigcerdà-La Tour de Carol es una infraestructura ferroviaria en vía única electrificada a ambos lados de la frontera. Su explotación está dedicada, fundamentalmente, a los tráficos regionales, no prestándose ningún servicio internacional sin transbordo, aunque se encuentra en avanzado estudio la mejora de las conexiones internacionales.

Estas dos conexiones (por Canfranc y por Puigcerdà) cruzan los Pirineos a una altitud elevada (más de 1.100 metros) y sobre ciertas secciones poseen pendientes superiores al 4%.



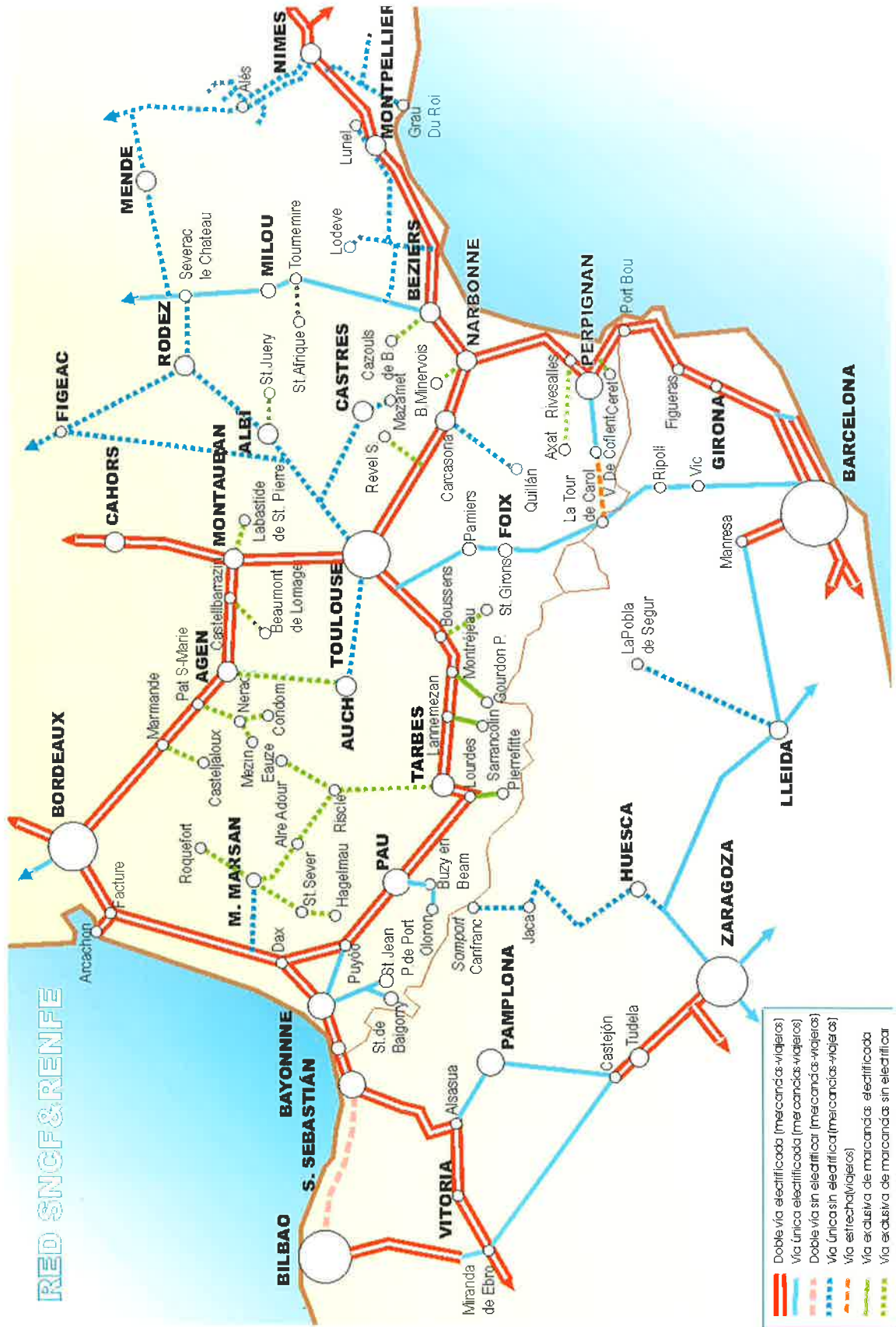
RED FERROVIARIA ESPAÑA - FRANCIA



Fuente: RENFE, SNCF



RED FERROVIARIA DETALLE DE LA ZONA PIRENAICA



Fuente: RENFE, SNCF



7. LA OFERTA DE SERVICIOS

España es un país periférico con una importante actividad dentro del sector turístico, lo que le posiciona como un gran generador y atractor de viajes. Los servicios internacionales ofertados por el conjunto de modos de transporte, que atienden a las necesidades tanto de los viajeros como de las mercancías, juegan un papel básico en la marcha de su propia economía nacional.

Por su parte Francia, a la par que genera o atrae los flujos propios de las relaciones con España, se convierte en un lugar de tránsito para los movimientos de la Península Ibérica con el resto de Europa.

La oferta de servicios en el transporte de mercancías depende en gran medida de la calidad del servicio proporcionado por los operadores y de los acuerdos comerciales que ellos concertan con sus clientes. No obstante, la oferta no se puede desligar de la capacidad y características de las redes de infraestructuras existentes en cada momento y de los itinerarios de encaminamiento seguidos. Por tanto, será útil la tarea de recoger y analizar todas aquellas informaciones disponibles que permitan definir las variables que actúan de manera directa en los condicionantes económicos y competitivos de cada modo. Será interesante, a la par, establecer un paralelismo entre la oferta y la evolución de los volúmenes movidos en los servicios regulares, prestando especial atención al transporte combinado.

En el transporte de viajeros es más fácil obtener una visión general de las características y del número de servicios regulares ofertados para cada uno de los modos. Los servicios no regulares, dada la importancia que alcanzan, también necesitan un análisis propio que en este documento se centrará especialmente en el modo aéreo.

7.1. CARRETERAS

SERVICIOS REGULARES DE AUTOBUS
RELACIONES DIRECTAS ESPAÑA-FRANCIA
Número de servicios semanales por sentido

FRONTERA	VERANO	INVIERNO
La Jonquera	58	45
Irún	132*	130*
La Seu d'Urgell	5	1

*27 de estos servicios tienen origen en Portugal

Fuente: M^o DE FOMENTO



**SERVICIOS REGULARES DE AUTOBUS
RELACIONES DIRECTAS ESPAÑA-EUROPA
Número de servicios semanales por sentido**

FRONTERA	CON PARADA en FRANCIA		SIN PARADA en FRANCIA	
	VERANO	INVIERNO	VERANO	INVIERNO
La Jonquera	109	91	12	9
Irún	84	83	25	22

Fuente: Mº DE FOMENTO

**SERVICIOS REGULARES DE AUTOBUS
RELACIONES DIRECTAS FRANCIA-MARRUECOS
Número de servicios semanales por sentido**

FRONTERA	VERANO	INVIERNO
La Jonquera	10	10
Irún	27	27

Fuente: M. DE L'EQUIPEMENT

Más de 460 servicios regulares por sentido atraviesan, semanalmente, la frontera común de los Pirineos durante el periodo estival (10 % más que en el periodo invernal). La frontera de Irún-Hendaye canaliza el 58 % de estos servicios, frente al 41% de la vertiente mediterránea y el 1% de la zona central.

Junto a estos servicios regulares existe una importante oferta de servicios discrecionales que atiende a los viajeros cuyo motivo principal de viaje es el "ocio". Para poder llegar a cuantificar la oferta real y el número de servicios que se prestan en el transporte internacional de viajeros en autobús, atendido mediante servicios discrecionales, se necesitaría, indispensablemente, realizar aforos y encuestas en las distintas fronteras de carretera.

7.2. FERROCARRILES

**OFERTA DE SERVICIOS FERROVIARIOS
RELACIONES DIRECTAS ESPAÑA-FRANCIA-EUROPA
Número de servicios directos semanales por sentido**

SERVICIO	FRONTERA	VERANO	INVIERNO
Barcelona-Milan	Portbou	7	3
Barcelona-Zurich	Portbou	7	4
Barcelona-Montpellier	Portbou	7	7
Barcelona-París	Portbou	7	7
Cartagena-Montpellier	Portbou	7	7
Madrid-París	Irún	7	7

Fuente: RENFE



Estos servicios reflejan solamente los trenes cuyo recorrido es de ámbito internacional, es decir aquellos servicios de largo recorrido prestados por RENFE que, con origen o destino en España, discurren por más de un país, sin transbordo en la frontera (trenes tipo TALGO).

No quedan recogidos, sin embargo, aquellos otros servicios prestados por RENFE y SNCF, que, con carácter nacional, acceden hasta las fronteras ferroviarias comunes existentes entre España y Francia. Estos posibilitan, mediante un transbordo, una forma diferente de correspondencia ferroviaria entre ambos países. Dada su importancia, serán objeto de análisis en ediciones posteriores.

7.3. AÉREO

OFERTA AÉREA DE ESPAÑA CON EUROPA SERVICIOS REGULARES

PAÍS	VERANO 98		INVIERNO 98	
	Frecuencia semanal por sentido	Total plazas ofertadas	Frecuencia semanal por sentido	Total plazas ofertadas
FRANCIA	392	2.401.929	350	1.886.286
TOTAL UE-15	2.588	23.541.945	2.194	17.163.749
RESTO EUROPA	261	1.715.422	490	2.495.508
TOTAL	2.849	25.257.367	2.684	19.659.257

Fuente: M^o DE FOMENTO

OFERTA AÉREA DE ESPAÑA CON EUROPA SERVICIOS NO REGULARES

PAÍS	VERANO 98	INVIERNO 98
	Total plazas ofertadas	Total plazas ofertadas
FRANCIA	1.015.035	245.904
TOTAL UE-15	24.689.006	9.966.236
RESTO EUROPA	2.229.958	548.312
TOTAL	26.918.964	10.514.548

Fuente: M^o DE FOMENTO

En las relaciones entre España y Europa y en especial con la UE-15, la oferta aérea alcanza una significación relevante si se mide ésta en el volumen de plazas ofertadas. En el año 1.998, más de ochenta y dos millones de plazas anuales fueron ofertadas entre los servicios regulares (45 millones y el 55% del total) y los servicios "charter" (37 millones y el 45% del total). De estas plazas, el 91% se oferta en las relaciones de España con la UE-15.



8. LOS FLUJOS DE VIAJEROS

8.1. CARRETERAS

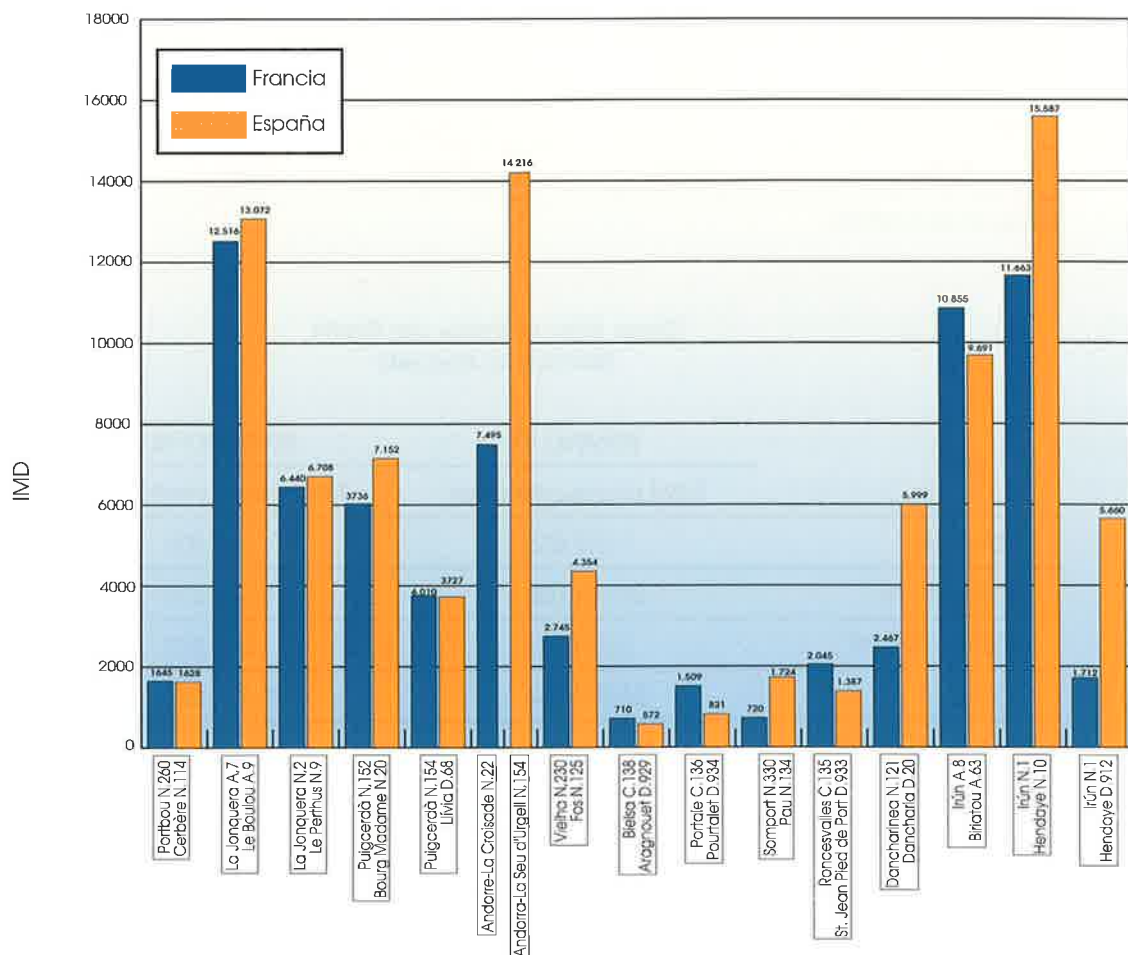
La cuantificación de los flujos de viajeros a través de los Pirineos puede ser realizada mediante el análisis y la utilización de dos indicadores diferentes:

* Las intensidades medias diarias del tráfico de vehículos ligeros y de autobuses que se obtienen de los conteos realizados en las estaciones de aforo ubicadas en las diferentes carreteras de acceso a los puntos fronterizos.

* Las encuestas que se realizan, desde las diversas Administraciones Públicas en los dos países, con el objeto de conocer mejor sus movimientos turísticos de ámbito internacional.

8.1.1. INTENSIDADES MEDIAS DE TRÁFICO

IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS. AÑO 1998
DATOS DE LAS ESTACIONES DE AFORO EN ESPAÑA Y FRANCIA



Fuente: Mº DE FOMENTO y M. DE L'EQUIPEMENT



Las intensidades medias diarias observadas a uno y otro lado de la frontera no coinciden de una manera uniforme, dado que la mayor o menor proximidad de las estaciones de aforo al punto fronterizo hace que la realidad medida sea distinta a cada uno de los lados. El hecho más destacado se produce en la conexión a través de Andorra (N.145 - N.22), donde este país no actúa como un lugar de tránsito, sino que genera y atrae su propio tráfico, lo que produce unos flujos muy distintos en sus comunicaciones con España y con Francia.

En 1.998, atravesaron las fronteras de los Pirineos una media diaria de más de 70.000 vehículos ligeros. Un tercio de ellos lo hizo por las carreteras del interior, otro tercio lo hizo por las autopistas litorales y, el tercio restante lo hizo por las otras carreteras costeras.

8.1.2 MOVIMIENTOS TURÍSTICOS

PASOS FRONTERIZOS DE LOS PIRINEOS Año 1998

FRONTERA	TOTAL	Residentes en España	VISITANTES		
			Total	Turistas	Excursionistas
Portbou (Girona) N-260	747.647	70.692	676.955	105.172	571.783
La Jonquera (Girona) A-7	8.590.078	1.128.484	7.461.594	5.835.673	1.625.921
La Jonquera (Girona) N-157	2.464.613	532.792	1.931.821	244.954	1.686.867
Puigcerdà-Bourgmadame (Girona) N-157	2.296.130	911.267	1.384.863	172.982	1.211.881
Puigcerdà-Llívia (Girona) N-260	138.415	56.427	81.988	10.026	71.962
La Seu d'Urgell (Lleida) N-145	5.629.489	3.590.876	2.038.613	703.295	1.335.318
Les (Lleida) N-230	1.157.028	143.542	1.013.504	193.087	820.417
Canfranc (Huesca) N-330	438.882	165.120	273.762	73.429	200.333
Valcarlos (Navarra) N-135	410.113	77.737	332.376	30.096	302.280
Dancharinea (Navarra) N-121-B	1.201.656	105.205	1.096.451	24.883	1.071.568
Biriattou (Guipúzcoa) A-8	4.971.585	1.496.591	3.474.994	1.506.582	1.968.412
Behobia (Guipúzcoa) N-121-A	3.580.546	977.564	2.602.982	237.339	2.365.643
Puente de Santiago (Guipúzcoa) N-1	4.813.846	2.228.692	2.585.154	120.564	2.464.590
TOTAL	36.440.028	11.484.971	24.955.057	9.258.082	15.696.975

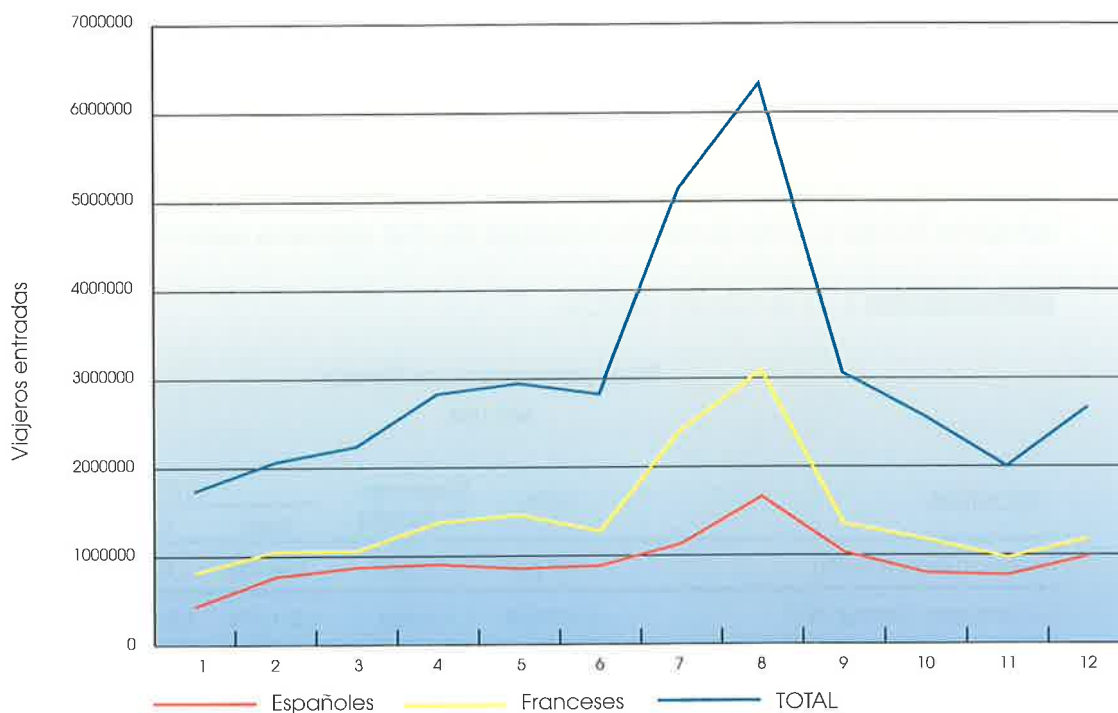
Fuente: FRONTUR

El número de viajeros entrados en España por carretera, a través de las fronteras de Los Pirineos, asciende a más de treinta y seis millones, en el año 1.998, de los cuales el 31% representa a los viajeros que son residentes en España.

Tomando como válida la hipótesis de que existe simetría entre los flujos de viajeros de entrada y de salida en el modo carretera, ello significaría que, en el periodo anual contemplado, pasaría la frontera un volumen de más de setenta millones de viajeros. El autobús posee, dentro de este mercado del transporte por carretera, un porcentaje que supera el diez por ciento.



ESTACIONALIDAD DE LOS FLUJOS DE VIAJEROS POR CARRETERA ENTRADOS EN ESPAÑA POR LOS PIRINEOS Año 1998



Fuente: FRONTUR

Es necesario destacar la marcada estacionalidad que existe en los flujos de viajeros por carretera, como lo demuestra el hecho de que estos, prácticamente, se duplican respecto al valor medio anual, durante los meses de julio y agosto.

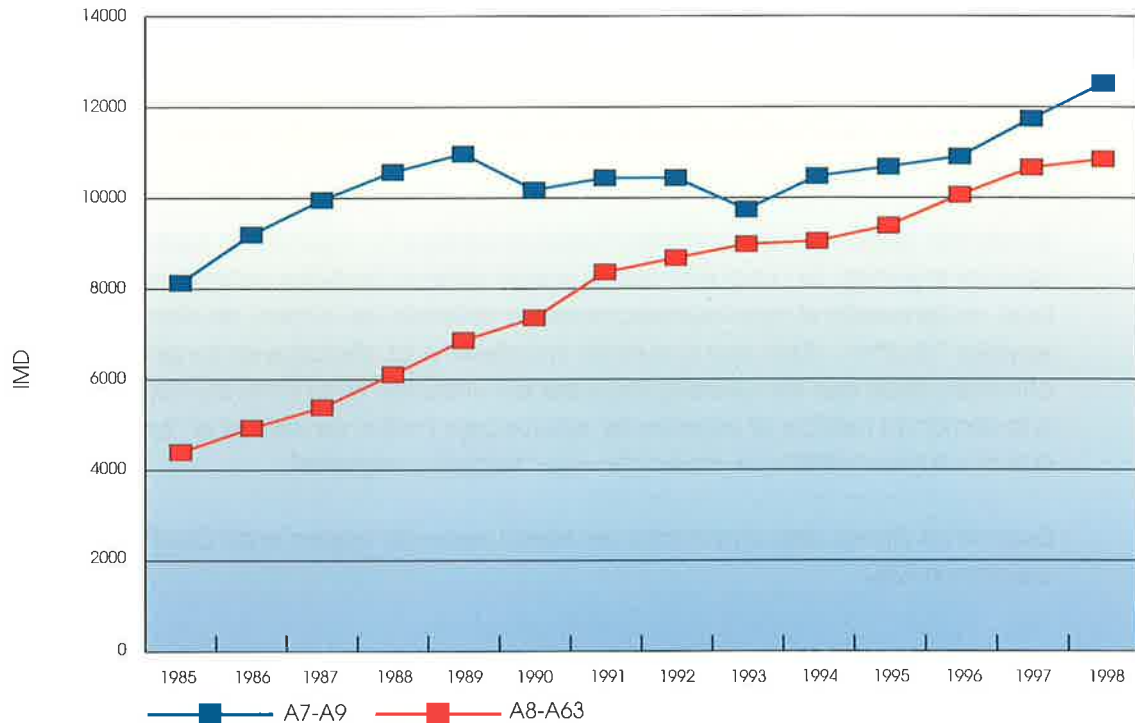
Obviamente esta punta de demanda se corresponde con viajes realizados por el motivo "ocio" dado que, como se puede apreciar, se presenta tan sólo durante el periodo vacacional estival. Las puntas vacacionales de Semana Santa y Navidad se dejan sentir de una forma mucho más moderada.

Es difícil establecer, de una manera exacta, cuál ha sido la evolución de estos flujos de viajeros por carretera durante la última década, ya que ha habido una ruptura en la serie estadística empleada como base de datos, debido a un cambio en la metodología empleada para la obtención del número de viajeros entrados en España. Es por ello que la mejor información disponible, que indique cómo pueden haber evolucionado estos flujos en el tiempo, la proporciona, de una manera indirecta, la evolución registrada en las IMD de vehículos ligeros en las dos principales vías de conexión (Autopistas A.7-A.9 y A.8-A63).

En su conjunto, se aprecia como el tráfico de vehículos ligeros ha crecido en un 40% durante los últimos diez años, siendo la autopista A.8-A.63 la que más, y de una manera más constante, lo ha hecho.



EVOLUCIÓN DE LA IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LAS AUTOPISTAS DE CONEXIÓN ESPAÑA-FRANCIA



Fuente: M. DE L'EQUIPEMENT

8.2. FERROCARRILES

VIAJEROS ENTRADOS Y SALIDOS DE ESPAÑA EN FERROCARRIL AÑO 1998

SENTIDO	IRÚN / HENDAYE	PORTBOU / CERBÈRE	TOTAL
S / N	76.352	221.710	298.062
N / S	74.234	243.156	317.390
TOTAL	150.586	464.866	615.452

Fuente: RENFE

En el cuadro quedan reflejados, tan sólo, los volúmenes de viajeros que utilizan los servicios directos internacionales prestados por trenes "Talgo", cuya tecnología es capaz de compatibilizar el diferente ancho de la red ferroviaria española respecto a la red europea. Existe, no obstante, otro importante volumen de viajeros que realizan transbordo en las fronteras de Irún-Hendaye y Portbou-Cerbère, aprovechándose, para ello, de los servicios nacionales que llegan hasta dichas estaciones fronterizas. La cuantificación de los viajeros ferroviarios totales, que en 1998 se estimaban en 2,2 millones, necesitaría, para una mejor aproximación a la realidad existente, de la realización de aforos y encuestas específicas.

Si bien durante los últimos años se ha apreciado una cierta recuperación de los tráficos ferroviarios de viajeros, el ferrocarril sigue poseyendo una muy modesta participación como modo de transporte en este mercado internacional.



8.3. AÉREO

La demanda aérea sobrepasó el nivel de los sesenta millones de viajeros en el año 1998. No obstante hay que tener presente la importancia de los flujos que se canalizan hacia o desde las zonas insulares españolas (Baleares y Canarias), el cual representa más del cincuenta por ciento.

El volumen global de viajeros transportados en servicios no regulares es superior al habido en los servicios regulares. La conclusión que se puede obtener de dicha circunstancia es doble. Por un lado, se demuestra el mejor aprovechamiento obtenido del número de plazas ofertadas por los servicios "charter", dado que su cuantía era inferior a las ofertadas en los servicios regulares. Por otro lado, dado que los vuelos no regulares son utilizados, en su inmensa mayoría, para atender a la demanda turística; el volumen de viajeros cuyo motivo de viaje es el "turismo" sería mayor que el volumen habido por motivo de viaje "trabajo o negocios".

Durante los últimos diez años el total del tráfico aéreo de viajeros entre España y Europa ha crecido un 73%.

MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE PASAJEROS CON O/D EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES TRÁFICO TOTAL AÑO 1998

PAÍS ORIGEN / DESTINO	REGULAR	NO REGULAR	VIAJEROS
ALEMANIA	13.958.717	2.879.519	16.838.236
AUSTRIA	414.632	418.587	833.219
BÉLGICA	1.381.306	1.399.194	2.780.500
DINAMARCA	338.817	785.186	1.124.003
FINLANDIA	657.920	127.529	785.449
FRANCIA	2.838.719	1.171.641	4.010.360
GRECIA	157.685	31.152	188.837
HOLANDA	1.301.951	1.518.669	2.820.620
IRLANDA	116.997	779.404	896.401
ITALIA	2.386.899	1.028.010	3.414.909
LUXEMBURGO	258.113	2.168	260.281
PORTUGAL	974.449	197.504	1.171.953
REINO UNIDO	4.182.377	17.886.988	22.069.365
SUECIA	150.707	1.431.702	1.582.409
TOTAL UE	29.119.289	29.657.253	58.776.542
TOTAL resto de Europa	1.840.252	2.828.134	4.668.386
TOTAL	30.959.541	32.485.387	63.444.928

Fuente: AENA



9. LOS FLUJOS DE MERCANCÍAS

La cuantificación de los flujos de mercancías, que se generan en los intercambios entre la Península Ibérica y el resto de Europa, va a ser realizada de dos formas diferentes.

Una primera buscará obtener la máxima homogeneidad entre los datos presentados, utilizando para ello una fuente única: la suministrada por los servicios de la Administración de cada país que controlan los movimientos que se producen en el comercio exterior y que, de forma global, son recogidos por EUROSTAT.

Una segunda forma, que servirá de comparación y contraste con la anterior, consistirá en el análisis de los datos proporcionados por los operadores del transporte así como por los responsables de las infraestructuras de cada país.

9.1. ANÁLISIS GENERAL: PENÍNSULA IBÉRICA - EUROPA

Los tráficos de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa superan, en 1998, los 110 millones de toneladas. A partir de 1997 las toneladas transportadas por carretera sobrepasan a las transportadas por vía marítima. Este hecho se debe a que del aumento habido en estos intercambios durante los últimos 9 años (52 %), la carretera ha absorbido el 78%. El reparto modal actual sitúa a la carretera en primer lugar con el 50 % del mercado, cuando hace una década ostentaba el 36 %.

Todos los modos han aumentado sus volúmenes de transporte durante este período: la carretera el 112%, el transporte marítimo el 18% y el ferrocarril el 26%.

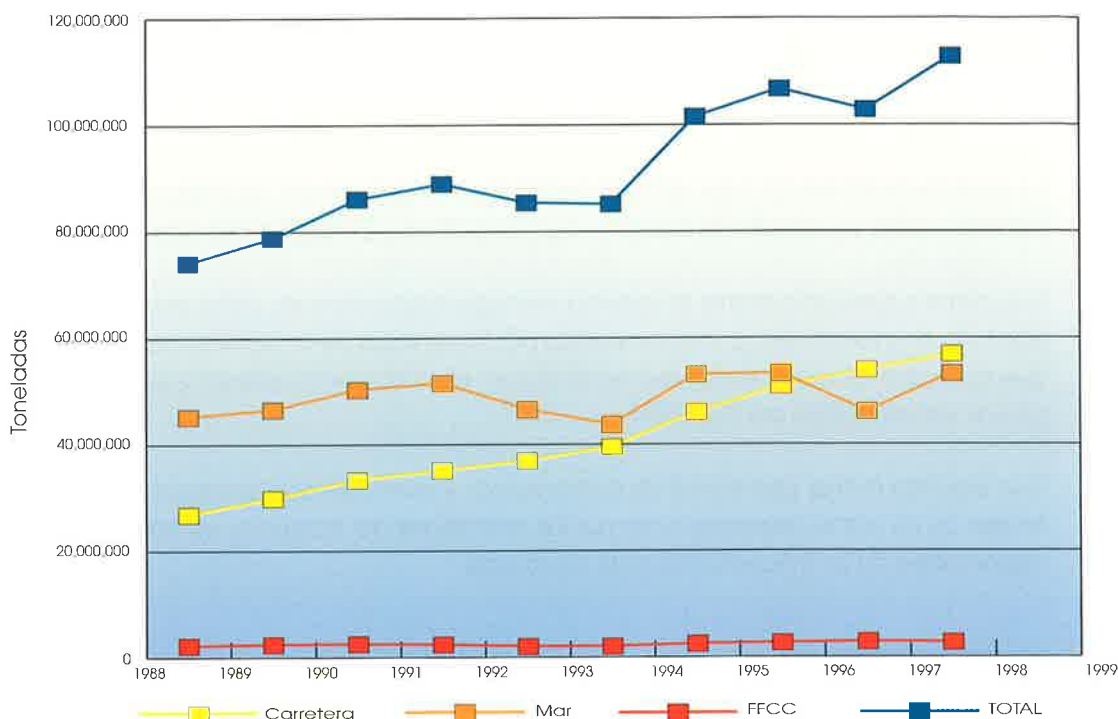
EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA
(toneladas por modo)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
CARRETERA	26.776.671	29.840.939	33.351.083	35.097.858	36.866.388	39.496.291	46.011.480	50.877.363	53.910.926	56.899.882
MAR	45.168.224	46.518.475	50.266.218	51.506.015	46.555.340	43.661.993	53.072.277	53.230.930	46.099.838	53.200.273
FFCC	2.135.788	2.380.775	2.482.004	2.362.359	1.998.612	1.988.848	2.447.259	2.587.144	2.822.434	2.692.447
TOTAL	74.080.683	78.740.189	86.099.305	88.966.232	85.420.340	85.147.132	101.531.016	106.695.437	102.833.198	112.792.602

Fuente: EUROSTAT



EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA



Fuente: EUROSTAT

9.2. ANÁLISIS DE LOS INTERCAMBIOS DE ESPAÑA CON FRANCIA Y EUROPA

Los intercambios realizados por España con Europa (salvo Portugal) durante 1998, alcanzan los 95 millones de Tm, lo que supone el 84% de estos mismos intercambios cuando se contempla el conjunto de la Península Ibérica. La carretera es el modo dominante con el 54% del mercado, mientras que el transporte marítimo posee el 43%, quedando para el ferrocarril, tan solo, el 3% restante.

EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y EUROPA (salvo Portugal) (toneladas por modo)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
CARRETERA	24.306.211	26.908.017	29.885.478	31.047.741	33.019.209	34.869.915	41.527.166	46.052.615	48.430.686	51.262.366
MAR	35.413.412	35.774.47	39.273.433	38.458.816	34.418.768	31.894.060	41.114.923	43.537.181	35.053.533	40.855.368
FFCC	2.034.770	2.318.745	2.441.591	2.310.903	1.947.511	1.939.111	2.403.107	2.559.869	2.749.677	2.626.431
TOTAL	61.754.393	65.001.240	71.600.502	71.817.460	69.385.488	68.703.086	85.045.196	92.149.665	86.233.896	94.744.165

Fuente: EUROSTAT



EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y EUROPA (salvo Portugal)



Fuente: EUROSTAT

Desde 1994 la carretera viene siendo el modo dominante en el transporte de mercancías entre España y Europa. Su volumen ha aumentado, durante la los últimos nueve años un 111%, cuando el global de estos intercambios lo hacía en un 53%.

La carretera es el único modo que crece de una forma continuada, mientras el resto de los modos, siguiendo la tendencia marcada por el volumen total de las mercancías transportadas, sufren, en ocasiones, recesos en sus demandas;

EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA (toneladas por modo)

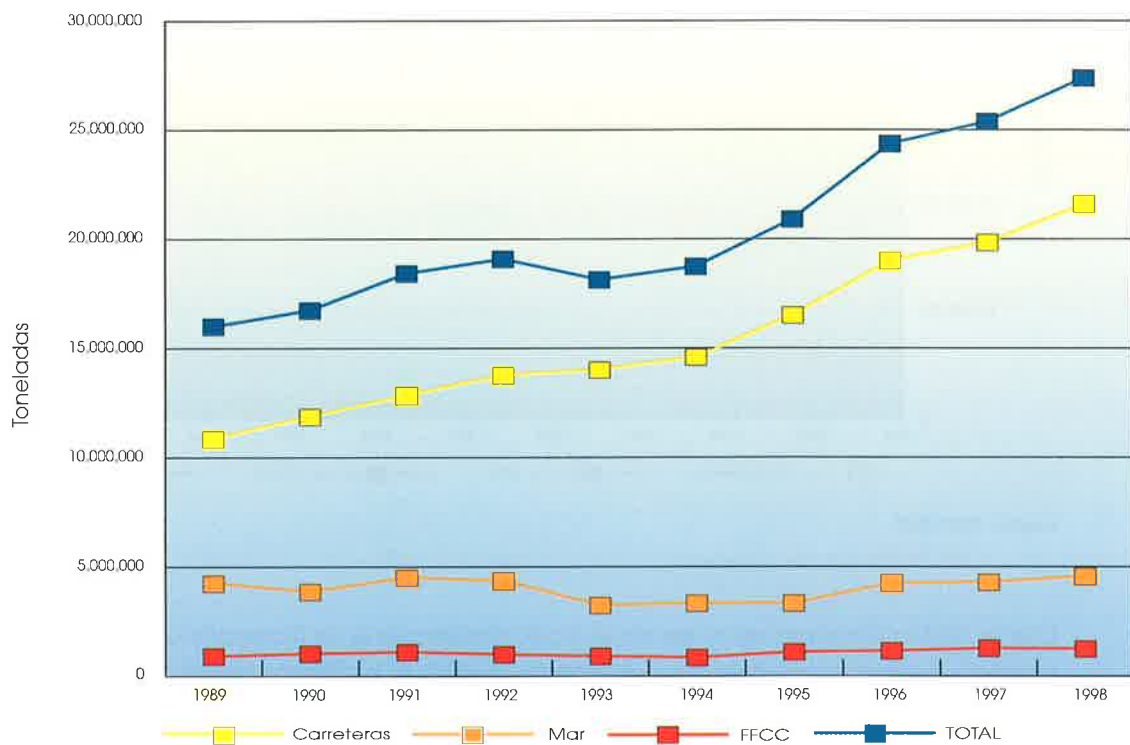
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
CARRETERA	10.845.699	11.847.086	12.824.059	13.747.651	13.997.284	14.574.020	16.488.796	18.987.104	19.835.657	21.567.083
MAR	4.227.698	3.848.940	4.490.920	4.334.754	3.221.156	3.316.368	3.311.200	4.226.644	4.272.166	4.564.177
FFCC	897.804	1.017.924	1.088.629	980.566	897.630	830.859	1.079.287	1.132.473	1.257.779	1.234.039
TOTAL	15.971.201	16.713.950	18.403.608	19.062.971	18.116.070	18.721.247	20.879.283	24.346.221	25.365.602	27.365.299

Fuente: EUROSTAT



Los intercambios de mercancías entre España y Francia, 27 millones de Tm en 1998, suponen el 30% de los intercambios que España realiza con Europa (excepto Portugal). Sin lugar a dudas, el modo dominante es la carretera que acapara el 79% del mercado del transporte de mercancías entre los dos países. Por vía marítima se transporta el 16% y el 5% restante se hace por ferrocarril.

**EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA
(toneladas modo)**



Fuente: EUROSTAT

El crecimiento de los intercambios, durante los últimos nueve años, ha sido del 71% (porcentaje superior a la media habida en las relaciones con el conjunto europeo). Este crecimiento ha sido prácticamente absorbido por la carretera (en un 94%). Durante este periodo, la carretera ha doblado su volumen de transporte creciendo un 99%, mientras que el resto de los modos han aumentado en porcentajes muy inferiores (el modo marítimo un 8% y el ferrocarril un 37%)

9.3. ANÁLISIS POR MODO DE TRANSPORTE

Con los datos aportados por los diferentes operadores del transporte de mercancías, así como con los proporcionados por los entes responsables de las infraestructuras en España y Francia, se han realizado análisis independientes por modo de transporte. De una manera general, los resultados obtenidos con estas fuentes deberían ser superiores a los obtenidos a partir de las bases de datos del comercio exterior, ya que estos últimos tan sólo contemplan el volumen de la mercancía principal, sin tener en cuenta la tara del embalaje.



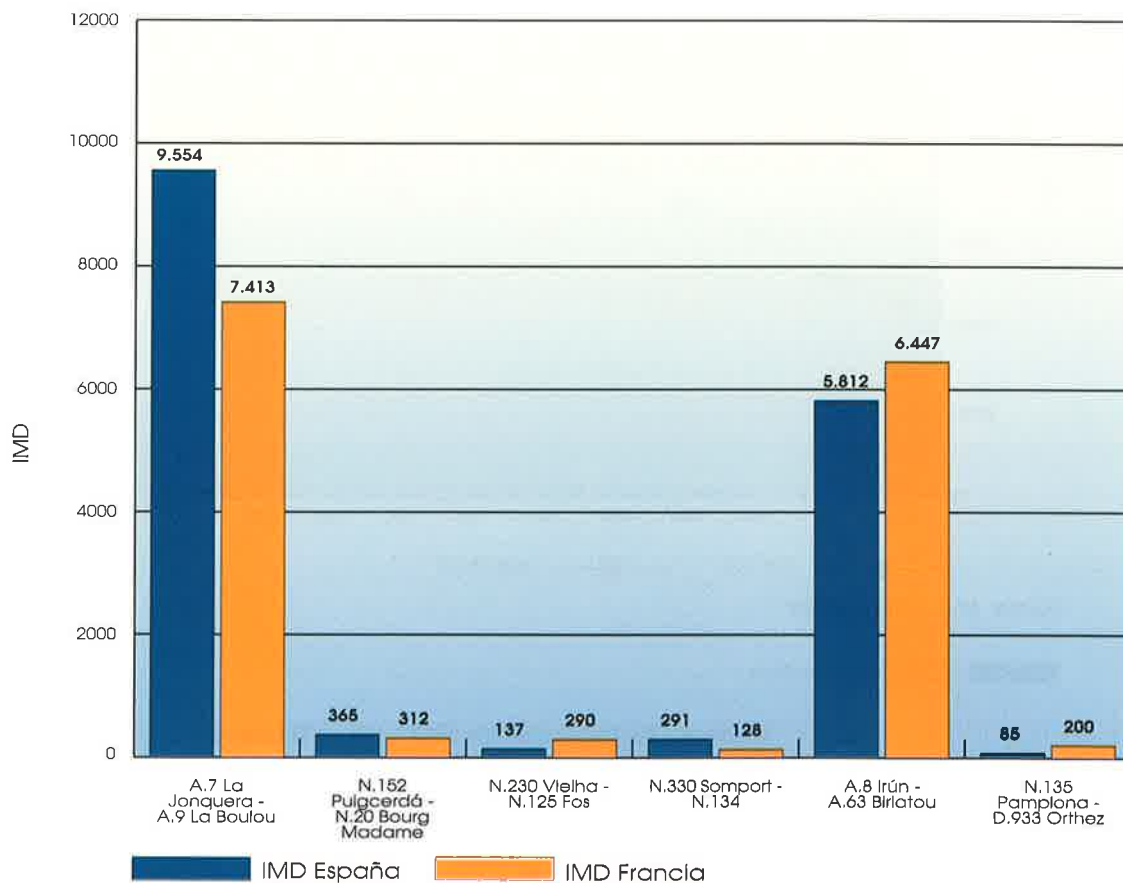
9.3.1. CARRETERAS

En el transporte internacional de mercancías por carretera, además de los datos proporcionados por los servicios de aduanas, existen otras tres fuentes de información de cuyo análisis podrían extraerse importantes conclusiones:

- Los informes estadísticos efectuados por los países de la Unión Europea sobre los vehículos de transporte de mercancías en ellos matriculados (Reglamento CE 1172/98)
- Los estudios específicos, en particular la observación de los flujos de mercancías en tránsito por las barreras montañosas (Alpes y Pirineos) realizados por la administración francesa (julio 92-junio 93 y enero-diciembre 99).
- Los aforos de vehículos pesados que cruzan la frontera.

Para dar una imagen ilustrativa de la importancia del transporte internacional de mercancías por carretera a través de Los Pirineos es suficiente con observar el número de vehículos pesados que atraviesan esta frontera (más de 15.000, en su inmensa mayoría por las autopistas), así como su evolución durante los últimos diez años (crecimiento del 150 %).

IMD DE VEHÍCULOS PESADOS - AÑO 1998
Datos de las estaciones de aforo en España y Francia



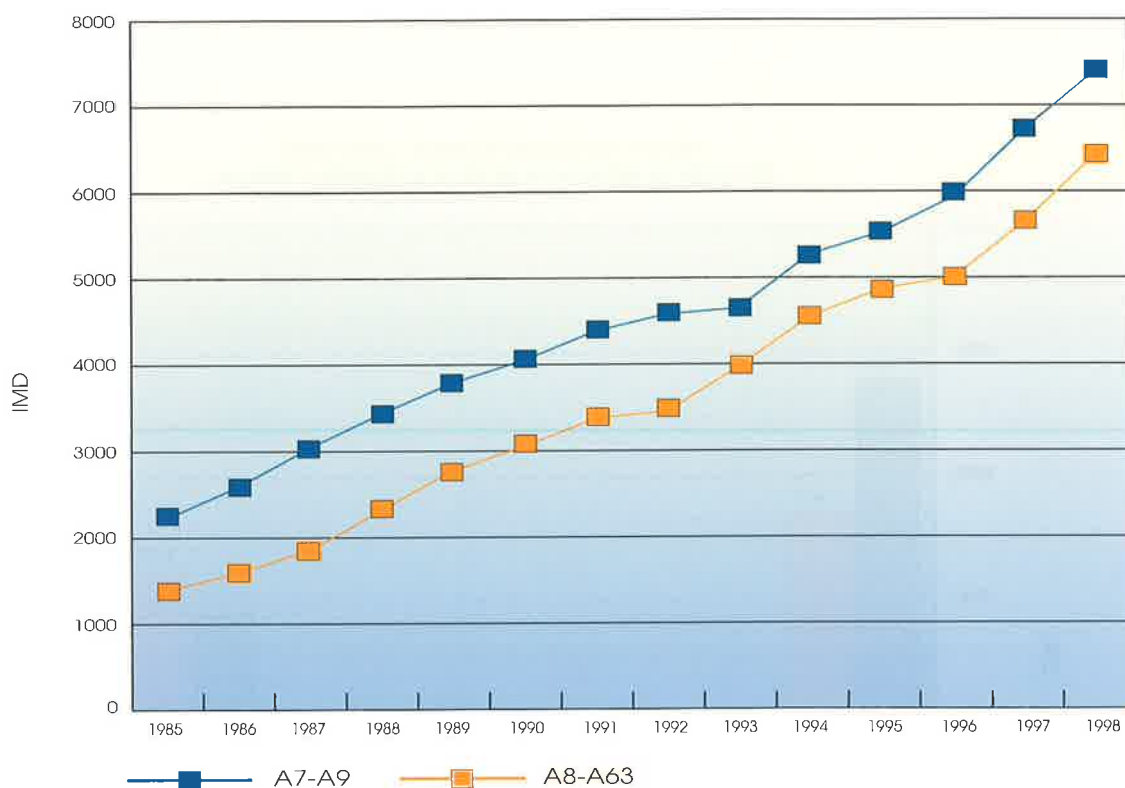
Fuente: : Mº DE FOMENTO y M. DE L'EQUIPEMENT



Las diferencias apreciadas en los aforos de camiones realizados a un lado y al otro de la frontera tienen varias justificaciones:

- La definición de vehículo pesado. La clasificación de los vehículos es diferente según sea hecha en un peaje de autopista español o francés. También es diferente según el grado de especialización que se posea en las estaciones de aforo que existen en cada país, a uno y otro de la frontera, en la distinción de hasta catorce tipos de vehículos.
- Los instrumentos de aforo. Se obtienen diferentes grados de fiabilidad en función de si se utiliza para el aforo desde una goma neumática hasta varios bucles magnéticos adyacentes.
- El emplazamiento de las estaciones de aforo. Las estaciones de aforo, en su inmensa mayoría, no se encuentran físicamente en el punto fronterizo, lo que provoca que también sea incluido, en el dato sobre el aforo de vehículos, el tráfico local que pueda existir entre su emplazamiento y la frontera.

**EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS
A7-A9 y A8-A63**



Fuente: M. de L'EQUIPEMENT

9.3.2. FERROCARRILES

**TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FFCC CON O/D ESPAÑA
TONELADAS-AÑO 1998**

Frontera	IRÚN / HENDAYE		PORTBOU / CERBÈRE		TOTAL
	convencional	t. combinado	convencional	t. combinado	
S / N	475.010	470.080	522.464	885.115	2.352.669
N / S	753.100	380.025	447.717	805.213	2.386.055
TOTAL	1.228.110	850.105	970.181	1.690.328	4.738.724

Fuente: RENFE



Estos datos, proporcionados por RENFE y coherentes con los de SNCF, superan de una manera amplia (76%), como era de esperar, a los datos ofrecidos por comercio exterior.

Existe un tráfico que es ferroviario en Francia y carretero en España, debido a un cambio del modo de transporte en Francia, en las proximidades de las fronteras. Según los datos proporcionados por SNCF, este tráfico alcanzó, en 1998, un volumen de 1,9 millones de Tm en la vertiente mediterránea y 0,7 millones de Tm en la vertiente atlántica. Es decir, el tráfico internacional ferroviario de mercancías a través de los Pirineos alcanzó los 7,3 millones de Tm en el lado francés.

9.3.3. PUERTOS

En el transporte de mercancías por vía marítima, los datos suministrados por los gestores de las infraestructuras portuarias, para el tráfico entre España y Europa, difiere sensiblemente de los datos obtenidos de las estadísticas de comercio exterior. De una forma sistemática, estos son superiores en un porcentaje que supera, a veces, el 50 %. Esta diferencia se debe principalmente a que, como ya se reflejó, las fuentes utilizadas miden unidades diferentes: los puertos reflejan la carga incluyendo el peso del embalaje de las mercancías que, en ocasiones, puede ser importante (contenedores, por ejemplo).

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES - AÑO 1998

PAÍSES DE ORIGEN Y DESTINO

PAÍS	Toneladas desembarcadas	Toneladas embarcadas	Total
REINO UNIDO	9.874.928	5.051.755	14.926.683
ITALIA	6.237.475	4.365.649	10.603.124
FRANCIA	3.699.585	2.913.630	6.613.215
PAISES BAJOS	3.415.938	2.677.863	6.093.801
BELGICA	1.324.391	1.565.634	2.890.025
ALEMANIA	1.736.967	1.026.432	2.763.399
PORTUGAL	812.123	1.596.104	2.408.227
GRECIA	1.028.583	758.968	1.787.551
SUECIA	841.665	501.567	1.343.232
FINLANDIA	957.730	345.444	1.303.174
IRLANDA	305.279	368.275	673.554
DINAMARCA	272.899	238.746	511.645
AUSTRIA	644	45	689
TOTAL UNIÓN EUROPEA	30.508.206	21.410.112	51.918.318
RESTO DE EUROPA	11.467.783	3.343.988	14.811.771
TOTAL	41.975.989	24.754.100	66.730.090

Fuente: PUERTOS DEL ESTADO



10. PRIMERAS OBSERVACIONES Y COMENTARIOS

Como continuación a las decisiones tomadas en la cumbre de la Rochelle en noviembre de 1998, se ha puesto en funcionamiento un Observatorio de tráfico hispano-francés. Se trata de una estructura de coordinación técnica entre los Ministerios de transportes francés y español, cuyo cometido es reunir, coordinar y actualizar el conjunto de informaciones y datos estadísticos que caracterizan los flujos de transporte de viajeros y mercancías que cruzan la zona pirenaica entre España y Francia en los distintos modos.

Han tenido lugar varias reuniones de coordinación que han permitido poner en funcionamiento el dispositivo de cooperación técnica entre los dos Ministerios, establecer la lista de informaciones y datos a tratar, definir la forma del documento a elaborar e intercambiar las informaciones existentes. De forma específica ha sido realizado un trabajo en común sobre los datos ferroviarios y marítimos.

El conjunto de estos datos permite hoy disponer de una visión retrospectiva sobre la evolución de los cambios y los flujos por modo, la consistencia de las redes de infraestructuras y la oferta de servicios.

Los primeros comentarios del examen de estos diferentes elementos se exponen a continuación:

1. El crecimiento sostenido de intercambios entre España (y la Península Ibérica) y los países de Europa, durante la última década (1989 - 1998), ha dado lugar a que el tráfico de vehículos pesados sobre los dos principales pasos a través de los Pirineos (Perthus y Bariatou en las autopistas A7-A9 y A8-A63) se multiplique por más dos. Estos tráficos han sobrepasado en 1998 una intensidad media por día de 7000 y 6000 vehículos pesados, respectivamente. Paralelamente el tráfico de mercancías por vía marítima ha aumentado alrededor del 15% y el ferroviario ha crecido el 30%.
De este modo en 1998 los intercambios entre España y Europa (Portugal aparte) han alcanzado los volúmenes siguientes en millones de Tm:

INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y EUROPA
AÑO 1998

Modo	Terrestre	Marítimo	Ferrovionario	Total
Millones de Tm	51,3	40,8	2,6	94,7
Porcentaje	54%	43%	3%	100%

Fuente: EUROSTAT

2. En los nueve últimos años, globalmente, el modo carretera ha captado el 82% del crecimiento de los intercambios, el modo marítimo el 16% y el modo ferroviario el 2%.
3. Si esta evolución continuara con la misma tendencia en los próximos años, se ocasionarían problemas importantes en la red de autopistas (y de carreteras) en Francia, teniendo en cuenta que el 45% del tráfico por carretera que cruza los Pirineos es de tránsito a través de Francia hacia los otros países de la Unión Europea.



4. Igualmente los incrementos del tráfico de mercancías están suponiendo una utilización masiva de la red de carreteras españolas, menos desarrollada que en el resto de la U.E., que pueden suponer problemas de estrangulamiento en un futuro próximo.
5. Estas primeras constataciones y las tendencias que de ellas se deducen, incitan desde ahora a reflexionar sobre las posibilidades de desarrollo de una oferta ferroviaria atractiva y significativa y cuáles serían las condiciones que permitirían mantener, o incluso aumentar, el papel del transporte marítimo en aquellas relaciones en las que su posicionamiento parece favorable a su integración eficaz en las cadenas de transporte. Esta reflexión no ha de olvidar la posición periférica de España (P.I.) respecto a los centros de producción de la Unión y la necesidad de poseer una accesibilidad óptima tanto para sus ciudadanos como para sus mercancías.

La evolución del reparto modal de tráfico hacia los modos ferroviario y marítimo se inscribiría dentro de las políticas recomendadas por la Unión Europea. Algunas actuaciones concretas podrían ser las siguientes:

- Por un lado, en lo relativo al transporte de mercancías por ferrocarril, el refuerzo del corredor mediterráneo (en especial en apoyo de la nueva línea Perpignan-Figueres-Barcelona), el estudio de un corredor de mercancías en la fachada atlántica y la mejora de la capacidad de las líneas y las instalaciones existentes (en particular de los pasos de la frontera).
- Por otra parte, la promoción del cabotaje marítimo por líneas regulares tanto en el Mediterráneo como en el arco atlántico incluyendo el Mar del Norte.

Es importante crear las condiciones para favorecer el desarrollo hacia estos dos modos, del transporte de mercancías peligrosas y productos químicos.

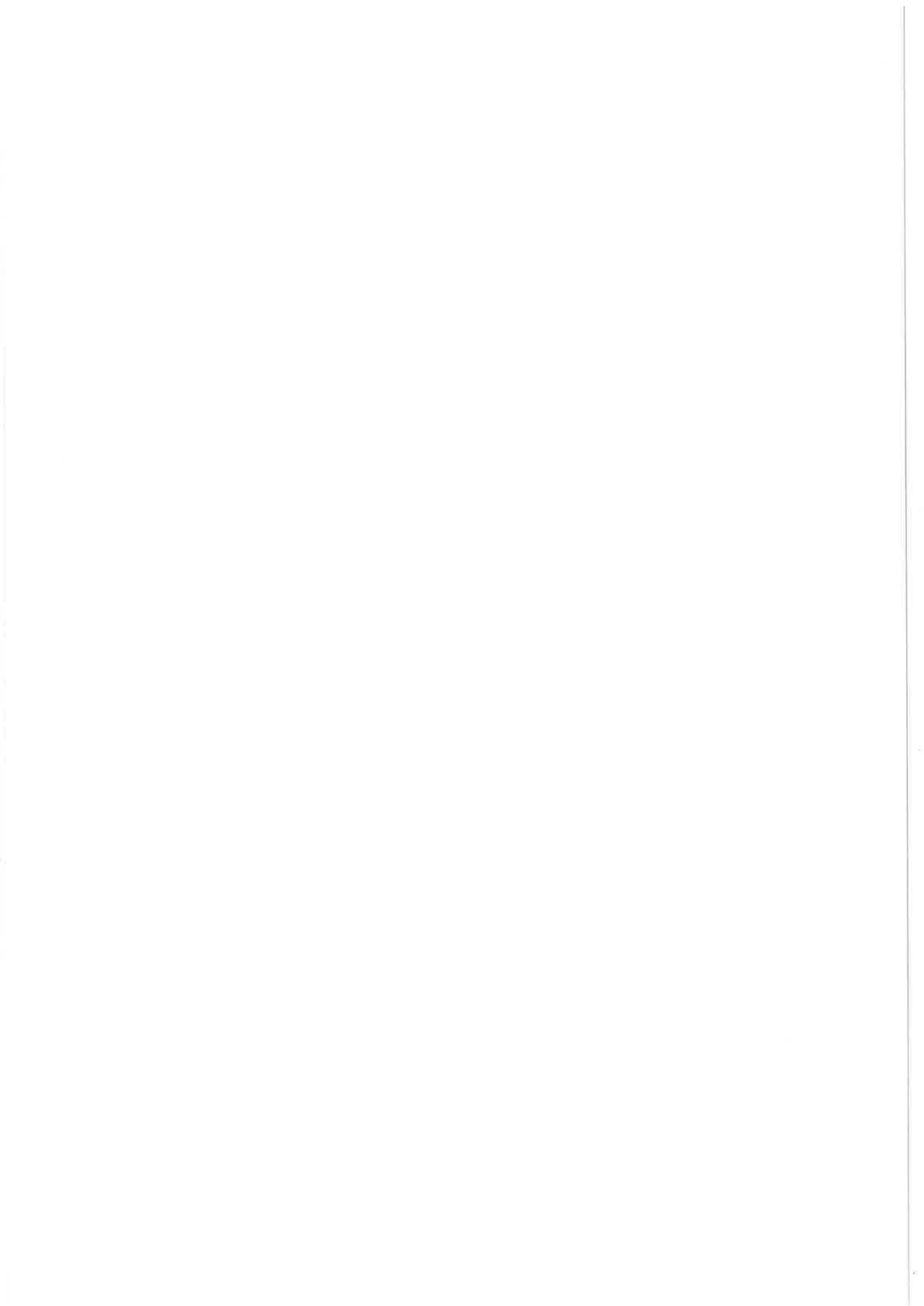
Estas observaciones no quieren, de ninguna manera, afectar de forma negativa al transporte por carretera que dispone de márgenes de crecimiento apreciables a medio plazo en un mercado que se desarrolla y que justifica un reequilibrio.

6. Si estas orientaciones son tenidas en cuenta desde el principio, podría llevarse a cabo, en colaboración con las partes afectadas, un trabajo más profundo, sobre la base de los datos del Observatorio, con vistas a elaborar propuestas concertadas entre los Ministerios competentes para concretar estas evoluciones deseadas.

El escenario al que nos enfrentaremos en los próximos 15 ó 20 años contempla un volumen de mercancías transportadas multiplicado por dos y, por lo tanto, existirá la necesidad de la redistribución de 100 millones de Tm suplementarias entre los diferentes modos. Una de las cuestiones que debería ser examinada sería la de definir las condiciones en las que el modo ferroviario podría absorber al menos el 20% de este crecimiento y el modo marítimo, al menos, otro tanto y establecer los indicadores pertinentes para controlar el ritmo de estas evoluciones.

7. En lo que concierne a los viajeros, los primeros datos del Observatorio confirman la importancia de los intercambios de proximidad y el peso de los flujos turísticos, cuyos efectos son particularmente sensibles en periodo estival en las secciones de autopistas que juegan un papel de barreras urbanas (Bayona, Donostia/San Sebastián, Burdeos, Montpellier).

Se puede, sin embargo, constatar el importante papel que juega el modo aéreo en las relaciones con los países de la Unión Europea, y el bastante más modesto del ferrocarril que transporta tan sólo el 4% de los viajeros. El autobús asegura un tráfico casi tres veces superior al del ferrocarril.





CENTRO
DE PUBLICACIONES