

Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos

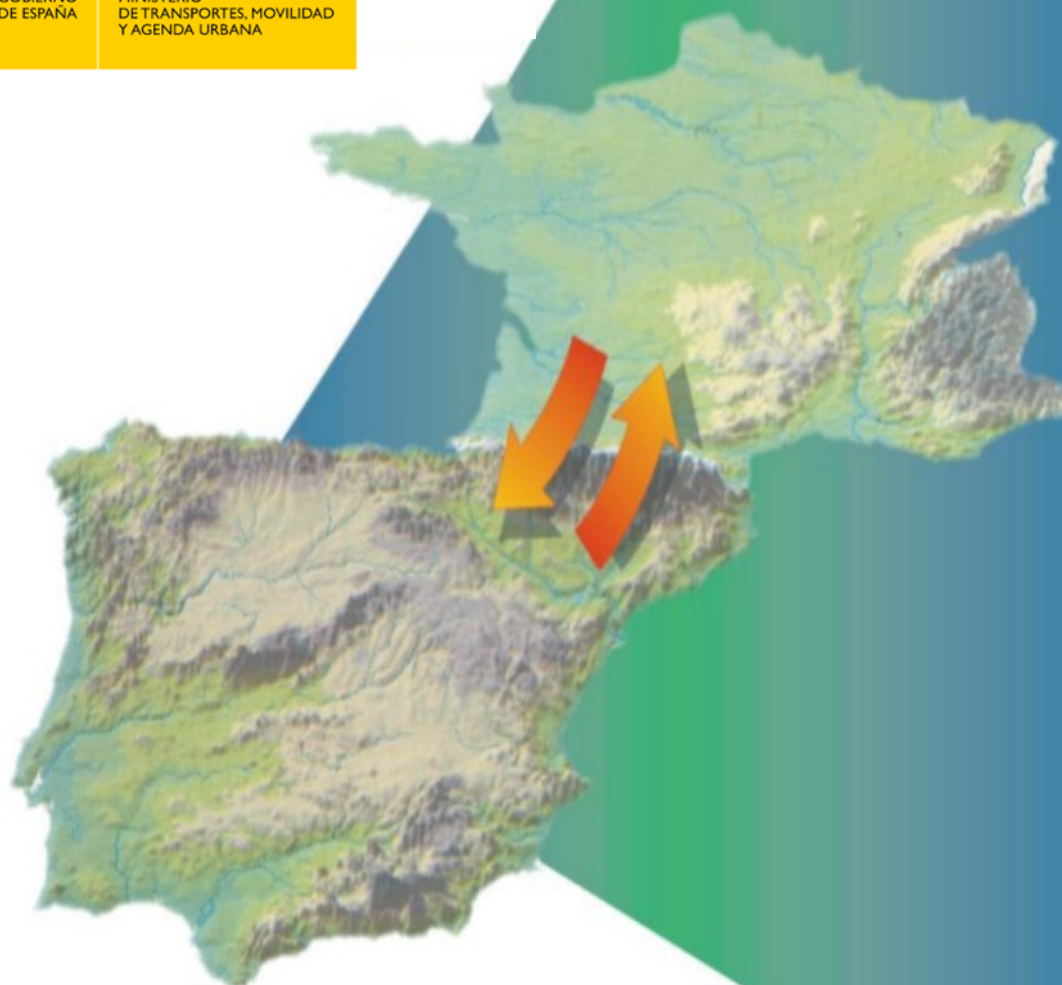
SUPLEMENTO AL DOCUMENTO Nº 9

2021

PRINCIPALES CIFRAS ACTUALIZADAS PARA EL AÑO 2018



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana [Mitma]:
<https://apps.mitma.gob.es/CVP/>

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:
<https://cpage.mpr.gob.es>

Título de la obra: Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos.

Suplemento al documento nº 9-2021 [PRINCIPALES CIFRAS ACTUALIZADAS PARA EL AÑO 2018]

Autor: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; Secretaría General de Transportes y Movilidad; División de Estudios y Tecnología del Transporte

Año de edición: 2022

Características edición digital:

1ª edición electrónica: marzo 2022

Formato: PDF

Tamaño: 3,73 MB

Edita:

© Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
Secretaría General Técnica
Centro de Publicaciones

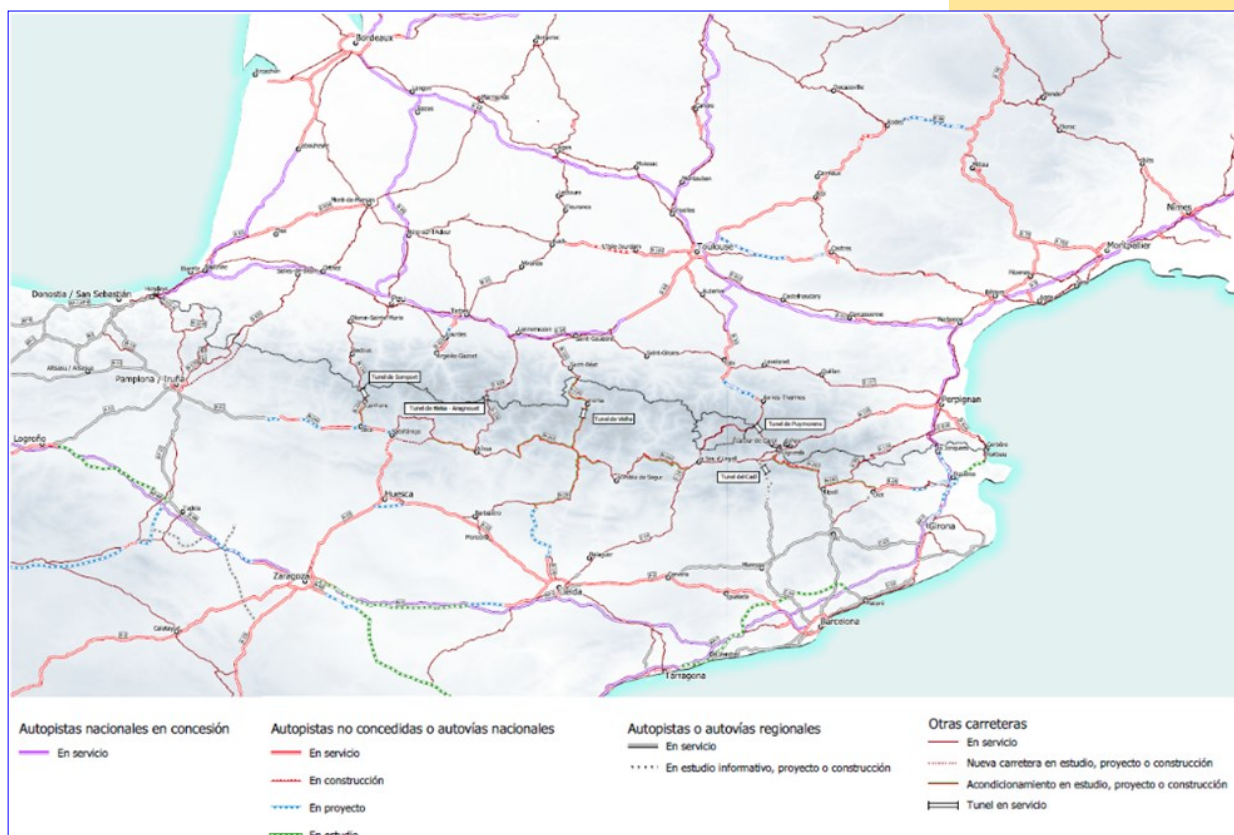
NIPO: 796-22-025-9

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.



Preámbulo

Mapa 1. Red estructurante de carreteras
Actualización del mapa 6 (página 36) del OTP nº 9

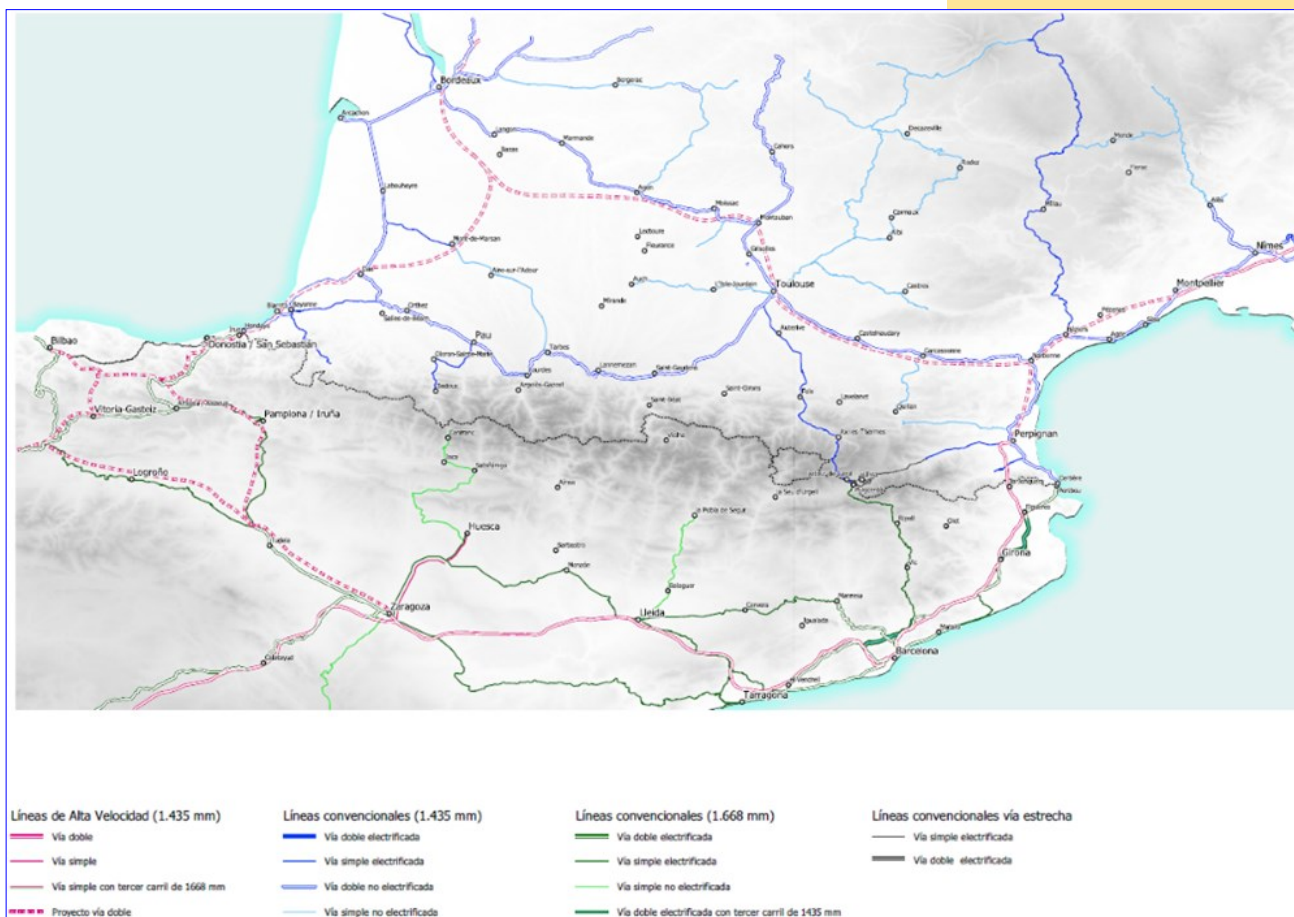


Fuentes: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana-Dirección General de Carreteras y Ministère de la Transition Écologique-REAL Occitanie

Hay un total de 27 conexiones por carretera entre España y Francia a través de los Pirineos, de diferentes categorías, 26 carreteras atraviesan la frontera franco-española y otra vía conecta ambos países cruzando 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 39,90% del tráfico transfronterizo.

Mapa 2. Red ferroviaria en el área pirenaica
Actualización del mapa 11 (página 51) del OTP nº 9



Fuentes: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y Ministère de la Transition Écologique-DREAL Occitanie

Existe un total de seis líneas ferroviarias que atraviesan la frontera hispano-francesa (por orden del lado atlántico al lado mediterráneo):

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

Esta conexión ferroviaria entre España y Francia presta diferentes tipos de servicios ferroviarios:

Líneas internacionales: vía Irún y Portbou.

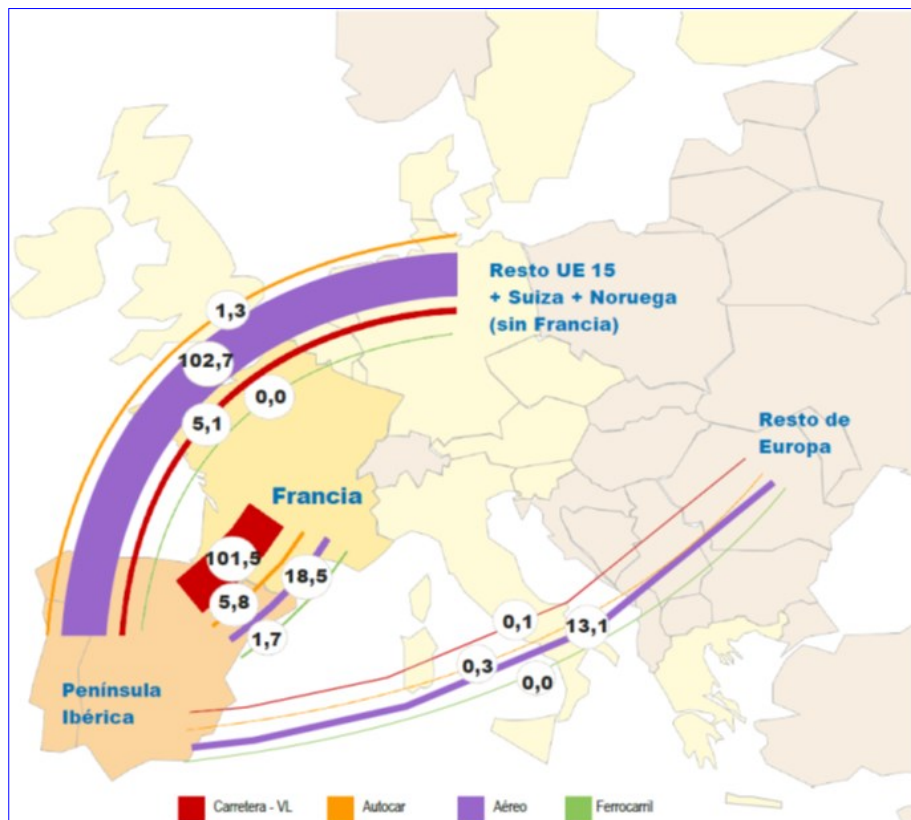
Línea regional: vía Portbou.

Líneas locales: Barcelona-Latour-de-Carol y Lasarte Oria-Hendaya (gestionada por Euskotren).

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 2018 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)



Nota: Resto de Europa incluye los valores de: resto de la UE28 + Candidatos a la UE + resto de Europa, en coherencia con los datos de la Tabla 1.

Fuente: elaboración OTP

Tabla 1. Resumen del flujo de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2018 (millones de viajeros)
Actualización de la tabla 12 (página 76) del OTP nº 9

Modo de transporte		Francia	Resto UE15 sin Francia + Suiza + Noruega	Resto de la UE28	Candidatos a la UE	Resto de Europa	Total
Carretera	VL	101,5	5,1	0,1	0,0	0,0	106,7
	Autocares	5,8	1,3	0,3	0,0	0,0	7,4
Ferrocarril		1,7	-	-	-	-	1,7
Aéreo		18,5	102,7	8,2	1,7	3,2	134,3
Total		127,4	109,1	8,6	1,7	3,2	250

Fuente: elaboración OTP

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, Rumania), 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).

Nota: Las encuestas de tráfico realizadas en 2013 en los pasos transfronterizos de Biriattou y Boulou han permitido obtener unos porcentajes de reparto para vehículos ligeros diferentes a los utilizados en anteriores informes. Los tráficos entre los viajeros en tránsito desde la Península Ibérica hacia la UE15 sin Francia + Suiza + Noruega, representan el 97,4% del total, para el resto de Europa (EU 28) sería del 2,3%, para los países candidatos el 0% y el resto de Europa continental el 0,3%.

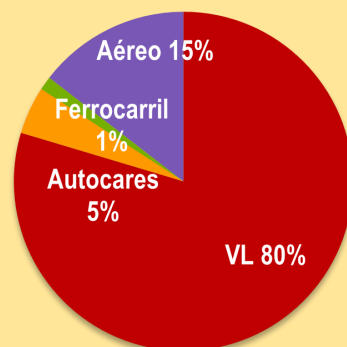
De igual manera, los porcentajes de reparto para los autocares también son diferentes a los utilizados en anteriores informes. Los tráficos entre los viajeros en tránsito desde la Península Ibérica hacia la UE15 sin Francia + Suiza + Noruega, representan el 81,9% del total, para el resto de Europa (EU 28) sería del 16,8%, para los países candidatos el 1,1% y el resto de Europa continental el 0,2%.

Gráfico 1. Reparto modal de viajeros entre la Península Ibérica y Europa en 2018

Actualización del gráfico 23 (página 76) del OTP nº 9

Gráfico A

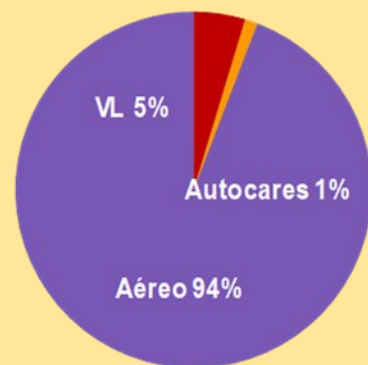
Península Ibérica - Francia



127,4 millones de viajeros

Gráfico B

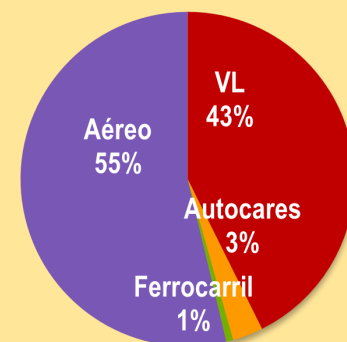
Península Ibérica-Resto UE-15 sin Francia +Noruega+Suiza



109,1 millones de viajeros

Gráfico C

Península Ibérica - Europa

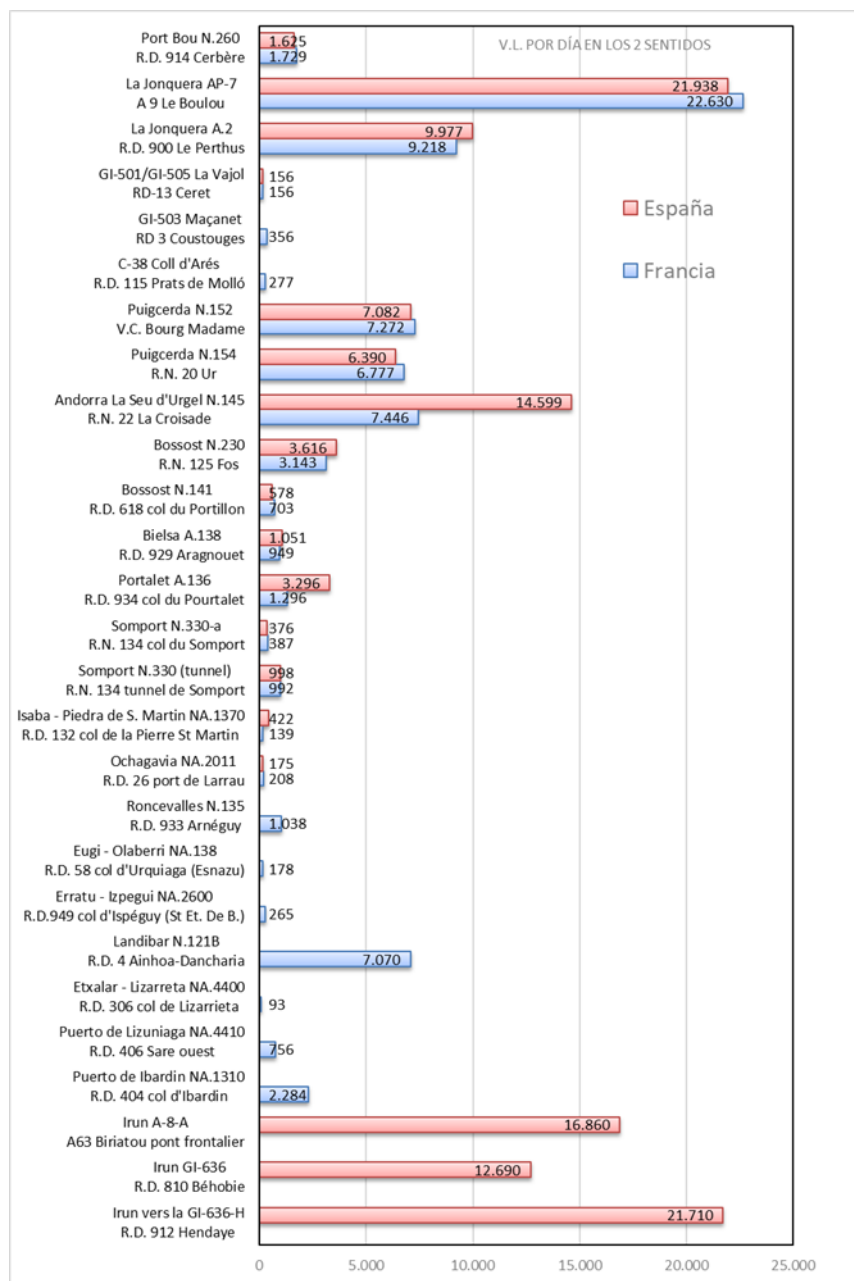


250,0 millones de viajeros

Por carretera

Gráfico 2. IMD anual de vehículos ligeros en los puntos fronterizos en el año 2018 (suma ambos sentidos)

Actualización del gráfico 17 (página 64) del OTP nº 9



Nota: Los tráficos medios diarios observados por los dos 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: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana-Dirección General de Carreteras y Ministère de la Transition Écologique-DREAL Occitanie.

La media de vehículos ligeros que atravesaron la frontera hispano-francesa cada día es de **126.622 en 2018**, de los cuales el 31,19% ha sido por las dos autopistas, el 35,81% por las otras carreteras costeras y el 33% por las interiores.

En el año 2018 se observa un crecimiento de tráfico en los tres grupos de carreteras: 0,56% para las autopistas, 2,26% para las carreteras costeras y 5,51% para las carreteras interiores.

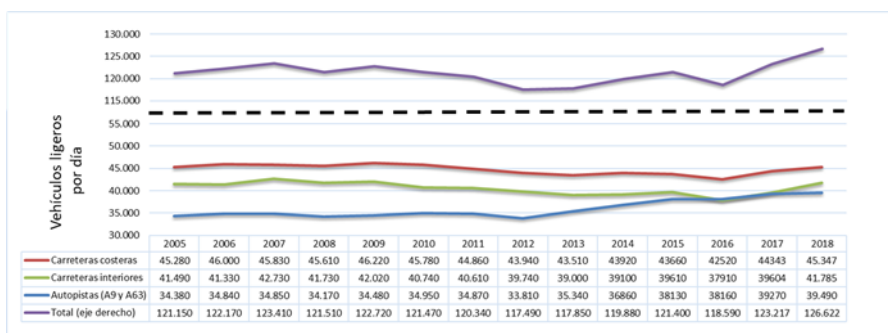
El tráfico de vehículos ligeros ha aumentado en 3.405 vehículos, un 2,76% entre 2017 y 2018, después del incremento del 3,9% entre 2016 y 2017, año donde se alcanzaron intensidades cercanas a los niveles de 2007. Más del 80% del aumento del tráfico afecta a la A-63, la RD4, la VC Bourg-Madame y la RD 900. Hay una disminución importante en la A9 Le Boulou (500 vehículos menos) y R.D. 404 col d'Ibardin (107 vehículos menos), y en la RD406 en Col de Lizuniaga (84 vehículos menos), es decir un 10% menos en un año).

En general entre 2005 y 2018, el tráfico que ha cruzado la frontera ha aumentado un 4,52%.

Después de cinco años de aumento, el tráfico en las autopistas transfronterizas sigue creciendo entre 2017 y 2018. El tráfico en el resto de conexiones mostró una tendencia descendente entre los años 2015 y 2016 pero ha experimentado una tendencia alcista en 2017 y 2018.

Gráfico 3. Evolución de la Intensidad Media Diaria anual de vehículos ligeros en el conjunto de los Pirineos en 2018

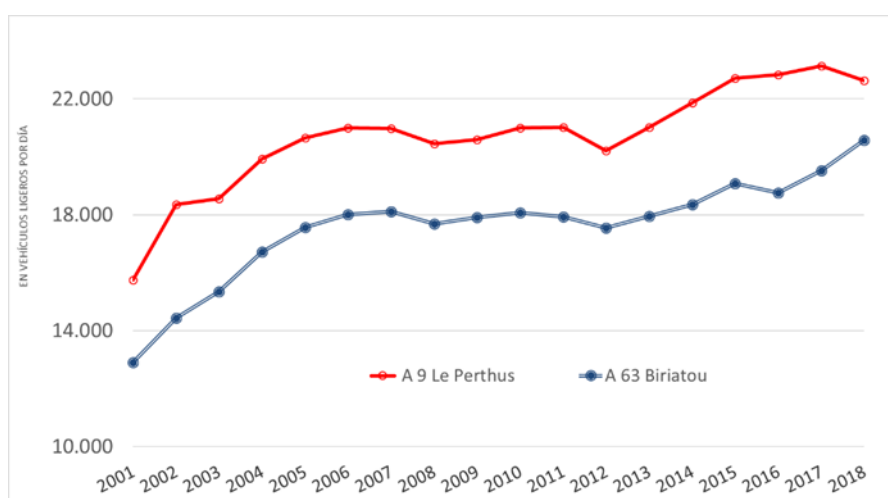
Actualización del Gráfico 18 (página 65) del OTP nº 9



Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana-Dirección General de Carreteras, Ministère de la Transition Écologique-DREAL Occitanie

Gráfico 4. Evolución de la IMD de vehículos ligeros en las dos autopistas pirenaicas en 2018

Actualización del gráfico 19 (página 66) del OTP nº 9



Fuente: Autoroutes Sud de France (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 Perthus, 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 2018 (millones de viajeros por año)

Actualización de la tabla 6 (página 67) del OTP nº 9

	IMD (VL/día)	Índice de ocupación de los VL	Número de viajeros por año (millones)	% tránsito	Viajeros en tránsito (millones/año)	Viajeros de intercambio (millones/año)
A9 Perthus	22.630	2,61	21,56	15,5%	3,34	18,22
A63 Biriattou	16.860	2,51	15,45	8,4%	1,30	14,15
4 pasos interiores encuestados	18.358	2,19	14,67	0,8%	0,12	14,56
Resto pasos interiores	23.427	2,19	18,73	0,8%	0,15	18,58
Pasos costeros	45.347	2,19	36,25	0,8%	0,29	35,96
Total	126.622	2,31	106,65	4,9%	5,20	101,46
Redondeado a	126.620		106,70		5,2	101,5

Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana-Dirección General de Carreteras, Ministère de la Transition Écologique-DREAL Occitanie

Entre 2016 y 2017, el tráfico de vehículos ligeros en las 2 autopistas francesas de peaje había aumentado un 2,6% (considerando el tráfico de las dos). El aumento había sido más destacado en la autopista A63 con un 4,2 %, con un 1,3% en la autopista A9.

En el periodo 2001-2018, ambas autopistas han tenido un crecimiento del 43,64% para la autopista A9 y del 59 ,5% para la autopista A63.

Sin embargo, en 2018 el tráfico de la A9 El Perthus ha disminuido (-2,16%), mientras que en la A63 Biriattou se ha producido un incremento del 5,4%.

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.

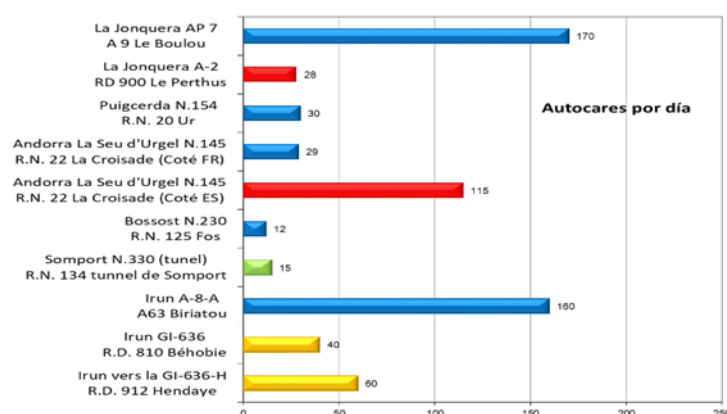
La tasa de ocupación de los vehículos ligeros se estima a partir de los resultados de las encuestas realizadas en las dos autopistas francesas en 2013 y 2014, y en 2010 en los cuatro principales pasos centrales:

- 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. Los valores de tránsito son:

- 15,5% en El Pertús (A63),
- 8,4% en Biriattou (A9),
- 0,8% en los otros pasos.

Gráfico 5. IMD de autocares en los puntos fronterizos en el año 2018 (suma de ambos sentidos de circulación)
Actualización del gráfico 20 (página 68) del OTP nº 9



Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana-Dirección General de Carreteras y Ministère de la Transition Écologique-DREAL Occitanie

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

De acuerdo con los criterios utilizados en la representación de las IMD de los vehículos ligeros, se representan en rojo los datos de origen español; en azul, los datos de origen francés y en amarillo, los datos de origen español pero modificados por el Cerema. Además, se utiliza el color verde para los datos de la concesionaria del túnel de Somport. Desde 2018, el recuento de los autocares se ha efectuado en Fos, Pas de la Case y Puigcerdá, dos días al mes (un día laborable y un día en fin de semana), en periodos de 8 horas

La única singularidad es la representación por partida doble de los datos relativos al paso fronterizo N-145 Andorra-La Seu d'Urgel/R.N. 22 La Croisade, mostrando los datos del lado español y francés por separado, por reflejar la IMD de autocares de ambos países con Andorra.

Tabla 3. Estimación del número de viajeros que cruzaron los Pirineos en autocar en los dos sentidos en 2018, y distribución intercambio-tránsito (en millones de viajeros)

Actualización de la tabla 7 (página 69) del OTP nº8

	IMD (autocares/día)	Índice de ocupación	Número de viajeros por año (millones)	% tránsito	Viajeros en tránsito (millones/año)	Viajeros de intercambio (millones/año)
A9 Perthus	170	41,7	2,59	49,0%	1,27	1,32
A63 Biriattou	160	30,9	1,80	16,2%	0,29	1,51
4 pasos interiores encuestados	86	38,0	1,19	0,0%	-	1,19
Resto pasos interiores	0	38,0	-	0,0%	-	-
Pasos costeros	128	38,0	1,78	0,0%	-	1,78
Total	544	37,1	7,36	21,2%	1,56	5,80
Redondeado a			7,4		1,6	5,8

Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana-Dirección General de Carreteras y Ministère de la Transition Écologique-DREAL Occitanie

La media de autocares que atravesaron la frontera hispano-francesa cada día ascendió a **544 en 2018**, de los cuales el 60,7% discurrió por las dos autopistas del litoral.

El tráfico de autocares había descendido un 8,8% entre 2016 y 2017, confirmando esta tendencia descendente entre 2017 y 2018, con una disminución de un 12,3%. En particular, baja 20 vehículos por día en A63 y 10 vehículos por día en A9.

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 dos autopistas y en 2010 en los cuatro 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 conocer también el origen y el destino de los viajeros y la distribución entre intercambio y tránsito. Los valores de tránsito son:

- 49,0% en El Pertús (A9),
- 16,2% en Biriattou (A63),
- ningún tránsito en los pasos centrales.

La tabla 3 muestra como alrededor de 5,8 millones de viajeros cruzaron los Pirineos en autocar con origen o destino en Francia, mientras que 1,6 millones de viajeros cruzaron los Pirineos en tránsito por Francia.

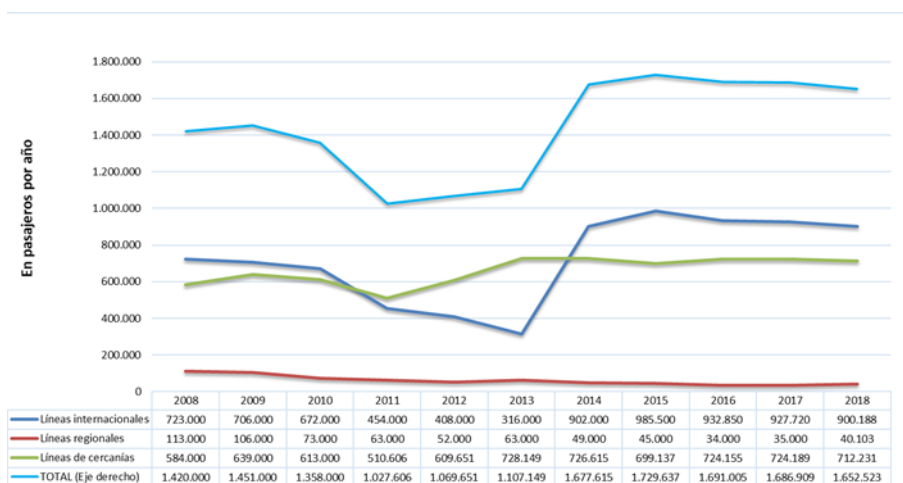
Transporte ferroviario

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 72) del OTP nº 9

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Líneas internacionales	778.000	639.000	723.000	706.000	672.000	454.000	408.000	316.000	902.000	985.500	932.850	927.720	900.188
España-Francia	565.000	463.000	554.000	554.000	529.000	320.000	301.000	247.000	824.000	909.000	854.000	848.000	825.670
España-resto de Europa	102.000	81.000	68.000	66.000	60.000	56.000	40.000	-	-	-	-	-	-
Portugal-Francia	111.000	95.000	101.000	86.000	83.000	78.000	67.000	69.000	78.000	76.500	78.850	79.720	74.518
Líneas regionales	153.000	119.000	113.000	108.000	73.000	63.000	52.000	63.000	45.000	45.000	34.000	35.000	40.103
Líneas de cercanías	455.000	539.000	584.000	639.000	613.000	510.606	609.651	728.149	726.615	699.137	724.155	724.189	712.231
Barcelona-Latour de Carol	16.000	16.000	12.000	15.000	15.000	7.400	6.384	22.140	24.672	12.578	10.425	7.821	6.390
Losarte Orre-Hendaye (Euskotren)	439.000	523.000	572.000	624.000	598.000	503.206	603.267	706.009	701.943	686.559	713.730	716.368	705.841
TOTAL	1.388.000	1.297.000	1.420.000	1.451.000	1.358.000	1.027.606	1.069.651	1.107.149	1.677.615	1.729.637	1.691.005	1.686.909	1.652.523

Fuente: Renfe, Euskotren y Comboios de Portugal

Gráfico 6. Evolución del flujo ferroviario de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de Europa
Actualización del gráfico 21 (página 72) del OTP nº 9



Fuente: Renfe, Euskotren y Comboios de Portugal

En 2018, más de la mitad de los viajeros que cruzaron la frontera en tren lo hicieron a través de las líneas internacionales (54,47%), seguidos de los viajeros que utilizaron el servicio de cercanías de Euskotren (42,7%).

El número de viajeros que cruzaron los Pirineos en tren **ascendió a 1,65 millones en 2018**.

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 (-4,3 %), y ascendió en 2012, 2013 y especialmente en 2014 (+51,5%).

Después de un período de tres años (2011-2013) durante el cual la asistencia se redujo de forma significativa (tras la supresión de las líneas entre Barcelona y Montpellier, Zúrich 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.

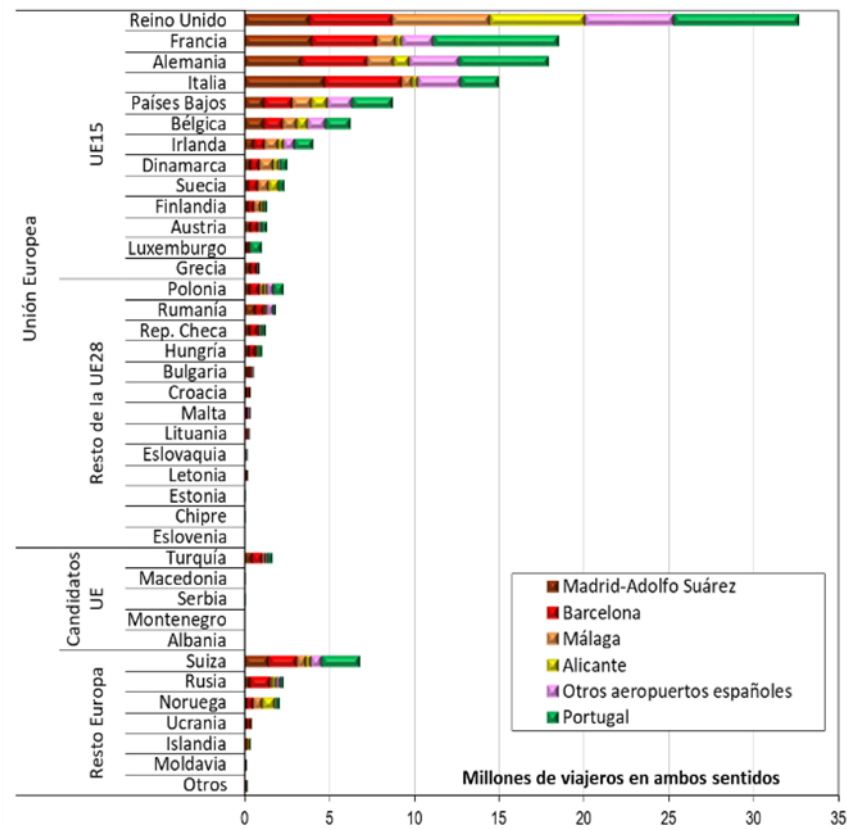
El tráfico ferroviario internacional de viajeros aumentó un 24,51% entre 2008 y 2018.

El tráfico ferroviario regional ha disminuido todos los años desde 2006, salvo en 2013, 2017 y 2018. En 10 años, el número de viajeros ha descendido un 64,51%.

El número de viajeros de las líneas de cercanías ha estado aumentando desde 2006, aunque con algunas caídas entre los años 2010 y 2018. Entre 2008 y 2018, la asistencia aumentó un 21,96%. Desde 2013, se estabiliza por encima de 700.000 por año.

Transporte aéreo

Gráfico 7. Distribución del tráfico de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y el resto de Europa en 2018
Actualización del gráfico 22 (página 74) del OTP nº 9



Fuente: AENA S.A. (España) y Ministério das Infraestruturas e Habitação (Portugal)

Tabla anexa al Gráfico 7. Distribución del total de pasajeros por vía aérea con origen/destino la Península Ibérica en 2018
(Actualización de la Tabla 11 del OTP9)

		Total en ambos sentidos (millones de viajeros)		
		ESPAÑA	PORTUGAL	TOTAL
Unión Europea	UE-15	83,02	29,35	112,36
	Resto de la UE-28	6,94	1,30	8,24
Países candidatos		1,41	0,29	1,70
Resto de Europa		9,32	2,71	12,03
TOTAL EUROPA		100,68	33,66	134,33
Antigua UE-15 + Suiza + Noruega		89,39	31,83	121,21

Fuente: AENA S.A. (España) y Ministério das Infraestruturas e Habitação (Portugal)

El número total de pasajeros entre la península ibérica y otro país europeo situado al otro lado de los Pirineos subió a **134,3 millones de viajeros en 2018**. Esta cifra no tiene en cuenta los flujos hacia o desde las islas de España y Portugal.

100,7 millones de estos viajeros tenían como origen o destino un aeropuerto español y 33,7 millones de viajeros un aeropuerto portugués.

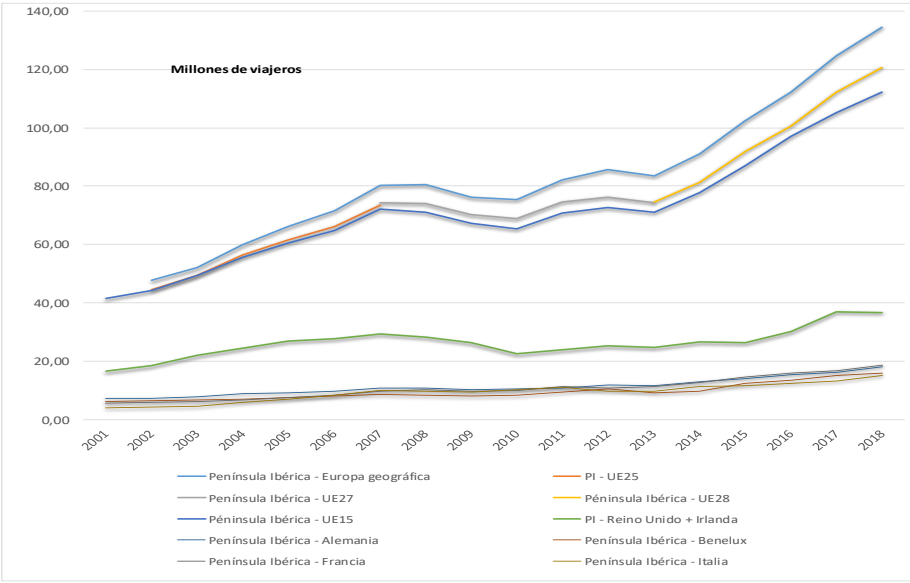
Estos valores representan un incremento del 7,62% del transporte aéreo de pasajeros para el conjunto de la Península Ibérica respecto a los valores publicados en el pasado informe del OTP (OTP9) con datos de 2017.

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 2018, el flujo de viajeros por aire entre la Península Ibérica y Europa ha aumentado casi un 87%.

El crecimiento de viajeros ha evolucionado lentamente entre 2006 y 2013 (a veces con descensos), desde entonces lo ha hecho con un ritmo muy rápido.

Gráfico 8. Evolución del flujo de viajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y el resto de Europa entre 2001 y 2018
(Actualización del gráfico 8 del Suplemento OTP8)



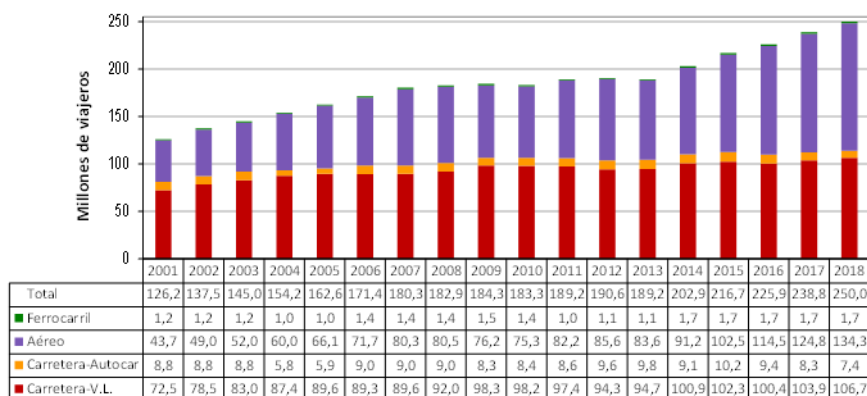
Fuente: AENA S.A. (España) y Ministério das Infraestruturas e Habitação (Portugal)

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: 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 nº 6, Principales cifras actualizadas para los años 2010 y 2011 (noviembre 2013).
- Datos 2012: Documento nº 7 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (diciembre 2014).
- Datos 2013 y 2014: Suplemento al Documento nº 7, Principales cifras actualizadas para los años 2013 y 2014 (julio de 2016).
- Datos 2015: Documento nº 8 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (mayo de 2018).
- Datos 2016: Suplemento al documento nº 8, Principales cifras actualizadas para los años 2015 y 2016 (diciembre 2019).
- Datos 2017: Documento nº 9 del Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos (2020).
- Datos 2018: El presente documento.

Gráfico 9. Evolución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica
Actualización del gráfico 24 (página 79) del OTP nº 9



Fuente: Elaboración OTP

La tendencia observada en 2017 se confirma y sigue creciendo el tráfico aéreo en 2018. Es el modo más empleado por delante del modo carretera de vehículos ligeros.

Este último conoce una evolución moderada desde 2004 (+ 22,08% en 14 años).

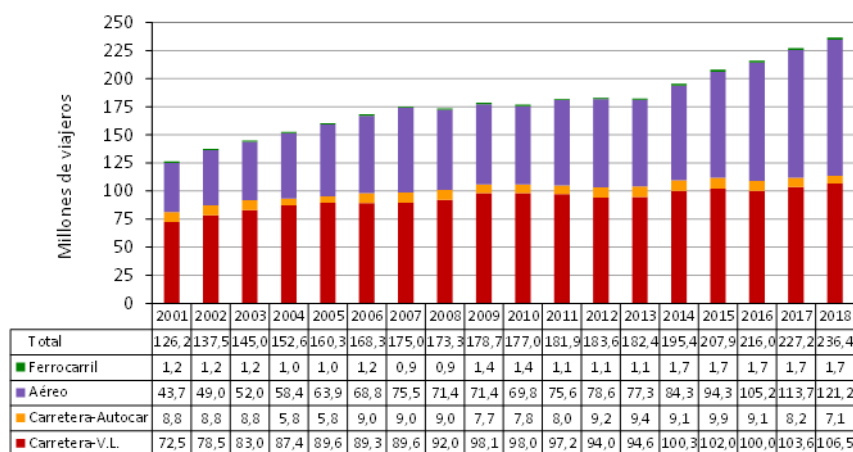
En el caso del tráfico ferroviario y el tráfico de autobuses, las cifras permanecen prácticamente sin cambios desde 2001.

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 13 (página 79) del OTP nº 9

	Evolución 2001/2018		En 1 año (2018/2017)
	Total	Media anual	
Total	98%	4,1%	4,7%
Carretera-V.L.	47%	2,3%	2,6%
Carretera-Autocar	-16%	-1,0%	-11,6%
Ferrocarril	38%	1,9%	-2,0%
Aéreo	207%	6,8%	7,6%

Fuente: Elaboración OTP

Gráfico 10. Evolución del transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 + Suiza + Noruega
Actualización del gráfico 25 (página 80) del OTP nº 9



Fuente: Elaboración OTP

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 81) del OTP nº 9

	Evolución 2001/2018		En 1 año (2018/2017)
	Total	Media anual	
Total	87 %	3,8%	4,1%
Carretera-V.L.	47 %	2,3%	2,8%
Carretera-Autocar	-20 %	-1,3%	-13,3%
Ferrocarril	38 %	1,9%	-2,0%
Aéreo	177 %	6,2%	6,6%

Fuente: Elaboración OTP

En 2018, el número de pasajeros entre la Península Ibérica y el resto de Europa aumentó un 4,7% en todos los modos comparado con 2017. Los modos que aumentan, no obstante, son el modo aéreo y el VL.

Si se analiza el conjunto de la serie temporal representada (2001-2018), el transporte en autocar ha reducido el número de viajeros un 16%, mientras que el VL, el ferrocarril y el transporte aéreo han crecido un 47%, un 38% y un 207% respectivamente.

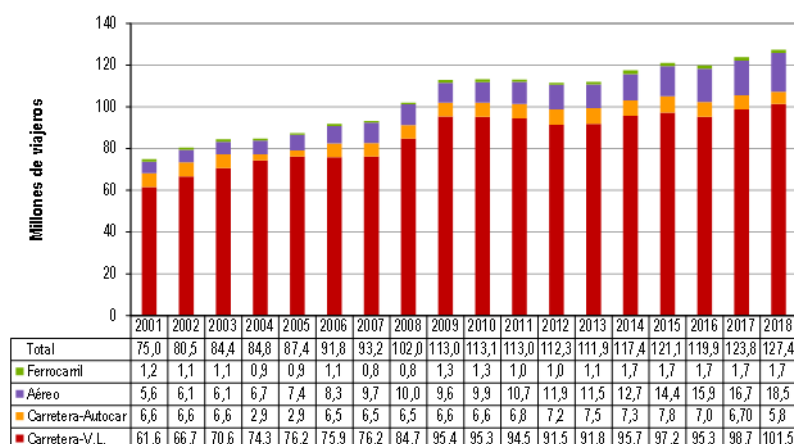
En lo que se refiere a la cuota modal, entre 2001 y 2018 el transporte aéreo es el principal modo de transporte utilizado por los viajeros, pasando del 34,6% al 53,7%. Los VL son el segundo modo de transporte disminuyendo su cuota del 57,4% al 42,7%. El transporte en ferrocarril y los autocares han reducido todavía más su peso en estos viajes y han pasado del 1,0% al 0,7% y del 7,0% al 3,0%.

La tendencia de los datos sobre el transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el conjunto de países de la antigua UE15, más Suiza y Noruega son una imagen de lo que se ha observado anteriormente para los viajeros entre la Península Ibérica y el resto de Europa. 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 ha experimentado desde 2014 hasta 2018 un crecimiento considerable.

Entre 2001 y 2018, el flujo de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE15, más Suiza y Noruega aumentó en un 87%, con un valor medio anual equivalente al 3,8%.

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

Actualización del gráfico 26 (página 81) del OTP nº 9



Fuente: Elaboración OTP

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

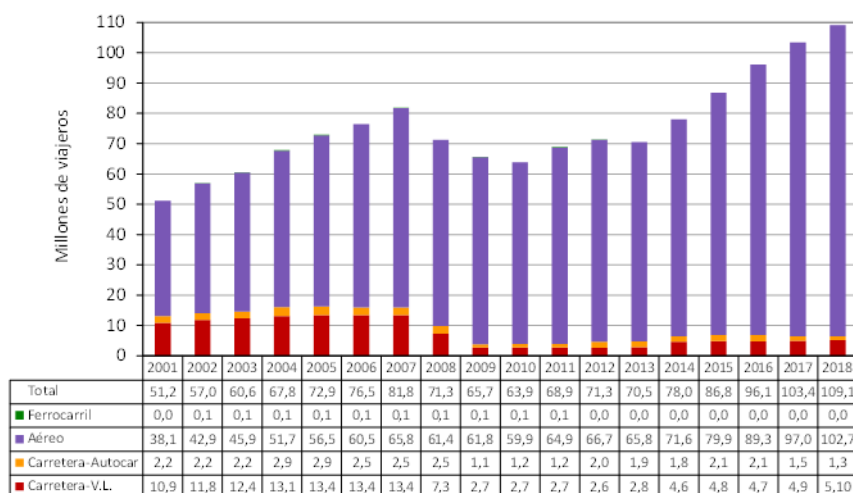
Actualización de la tabla 15 (página 81) del OTP nº 9

	Evolución 2001/2018		En 1 año (2018/2017)
	Total	Media anual	
Total	70 %	3,2%	2,9%
Carretera-V.L.	65 %	3,0%	2,8%
Carretera-Autocar	-12 %	-0,8%	-12,9%
Ferrocarril	38 %	1,9%	-2,0%
Aéreo	231 %	7,3%	10,7%

Fuente: Elaboración OTP

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 82) del OTP nº 9



Fuente: Elaboración OTP

En el periodo transcurrido desde el año 2001 y el 2018, el número de viajeros entre la Península Ibérica y Francia ha aumentado un 70%, con un crecimiento medio del 3,2% anual.

Es destacable la predominancia del modo carretera, que en el año 2018 presenta un incremento del 2,8% en vehículos ligeros y un descenso moderado del 12,9% en autobuses en comparación con el año 2017.

El flujo de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE15, más Suiza y Noruega sin Francia ha aumentado un 113% desde 2001, con un crecimiento medio anual del 4,5%.

Para el mismo periodo, el tráfico aéreo ha crecido más del doble, un 170%.

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

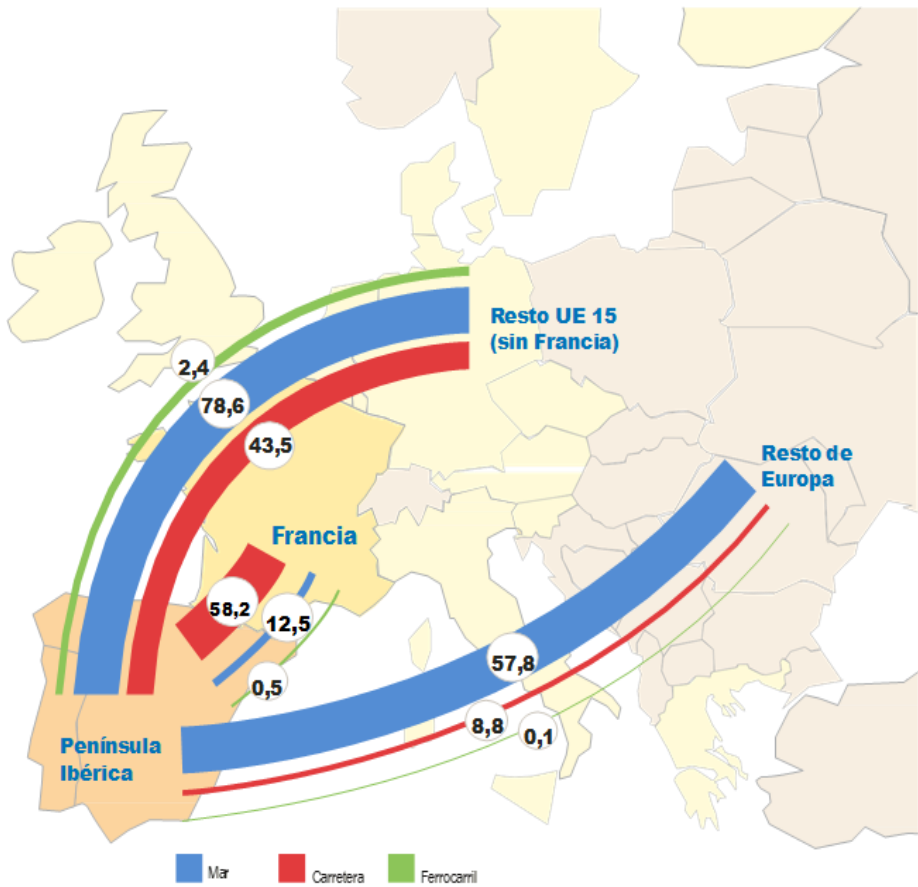
Actualización de la tabla 16 (página 82) del OTP nº 9

	Evolución 2001/2018		En 1 año (2018/2017)
	Total	Media anual	
Total	113%	4,5%	5,5%
Carretera-V.L.	-53%	-4,4%	4,0%
Carretera-Autocar	-42%	-3,2%	-14,8%
Ferrocarril	-	-	-
Aéreo	170%	6,0%	5,9%

Fuente: Elaboración OTP

Mapa 4. Reparto del flujo de mercancías en 2018 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 22 (página 97) del OTP nº 9



Fuente: Elaboración OTP

Tabla 9. Resumen del transporte de mercancías a través de los Pirineos en 2018 (millones de toneladas)

Actualización de la tabla 22 (página 96) del OTP nº 9

Modo de transporte	Francia	UE15 sin Francia	Resto de la UE28	Candidatos a la UE	Resto de Europa	Total
Carretera	58,2	43,5	6,8	1,0	1,0	110,6
Ferrocarril	0,5	2,4	0,1	0,0	0,0	3,0
Marítimo	12,5	78,6	9,9	20,9	27,0	149,0
Total	71,3	124,6	16,8	21,9	28,0	262,6

Fuente: elaboración OTP

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).

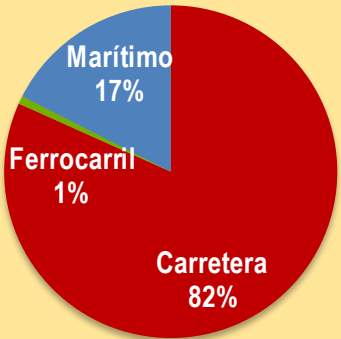
⁴ Se trata del conjunto de los países siguientes: los 10 países integrados en la Unión Europea en 2004 (Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, República Checa, Eslovaquia, Hungría, Eslovenia, Chipre, Malta), los 2 países integrados en la Unión Europea en 2007 (Bulgaria, Rumania), los países integrados 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, Azerbaiyán, Islandia).

Gráfico 13. Reparto modal de mercancías entre la Península Ibérica y Europa en 2018

Actualización del gráfico 35 (página 96) del OTP nº 9

Gráfico A

Península Ibérica - Francia

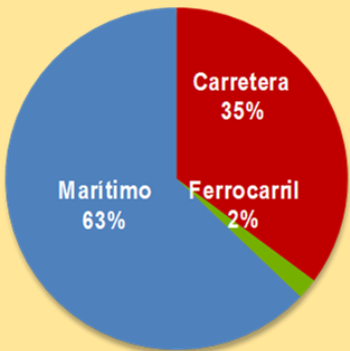


70,5 millones de toneladas

Gráfico B

Península Ibérica - Resto UE-15 sin Francia

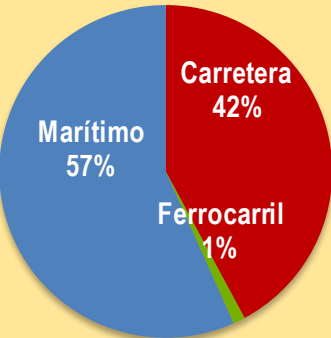
Gráfico C



122,6 millones de toneladas

Gráfico C

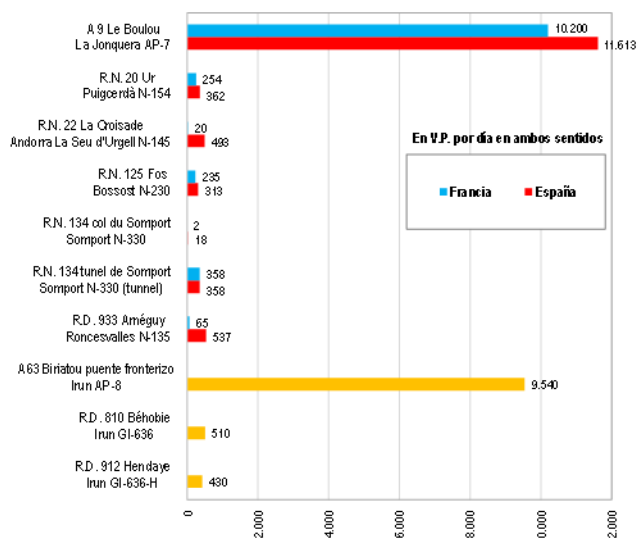
Península Ibérica - Europa



259,7 millones de toneladas

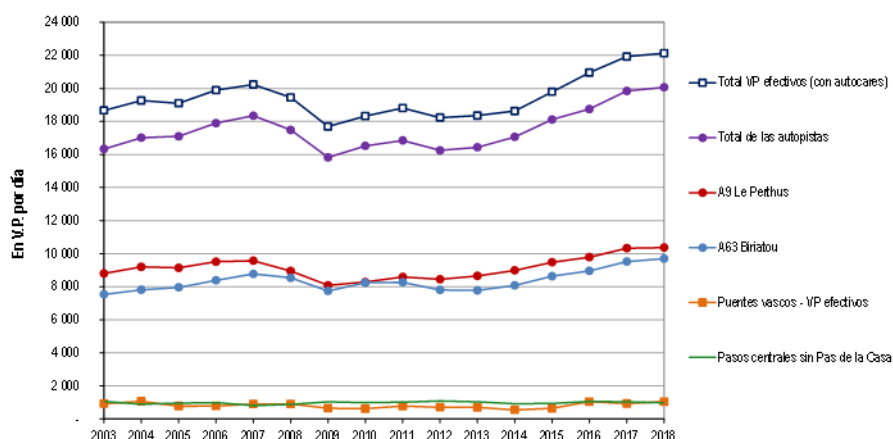
Por carretera

Gráfico 14. IMD de vehículos pesados en los puntos fronterizos de mayor tráfico en 2018 (suma ambos sentidos)
Actualización del gráfico 28 (página 85) del OTP nº 9



Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana-Dirección General de Carreteras y Ministère de la Transition Écologique-DREAL Occitanie.

Gráfico 15. Evolución de la IMD anual de vehículos pesados en los puntos fronterizos de mayor tráfico en 2018
Actualización del gráfico 29 (página 86) del OTP nº 9



Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana-Dirección General de Carreteras, Ministère de la Transition Écologique-DREAL Occitanie, ASF.

El gráfico 14 muestra la IMD de los vehículos pesados en los 10 pasos fronterizos entre España y Francia susceptibles de tener un mayor tráfico de transporte internacional de mercancías en 2018.

El total de vehículos pesados efectivos (sin incluir autobuses) que cruzaron los Pirineos por los puntos fronterizos de mayor tráfico alcanzó los **21.614 vehículos/día en 2018**.

Si se incluyen los autobuses, el número de vehículos pesados efectivos fue de 22.130.

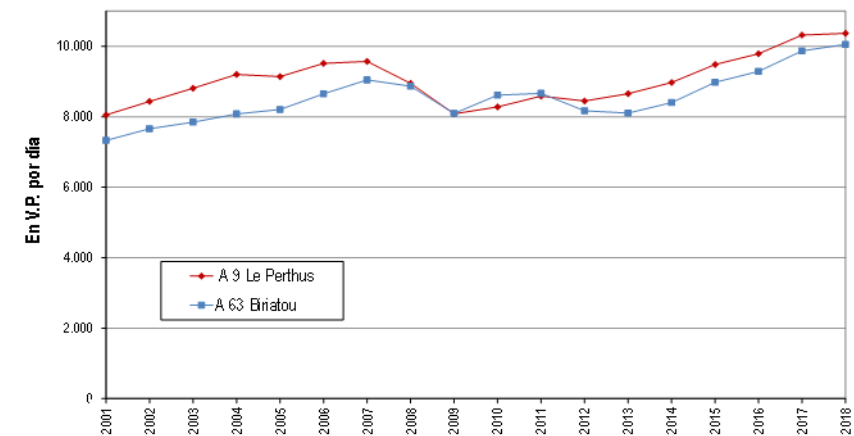
Contabilizando los autobuses, la mayoría de vehículos pesados, un 90,7% utilizaron las autopistas. El resto se distribuyó entre los puentes vascos, un 4,7%, y los pasos interiores, un 4,6%.

La importancia de las autopistas en el transporte de mercancías por carretera entre España y Francia se ve reflejada en el gráfico 15.

El tráfico de vehículos pesados efectivos (con autobuses) en las autopistas ha ido aumentando de forma regular desde el año 2012, estableciendo un incremento del 23,5% entre 2012 y 2018.

El tráfico de vehículos pesados efectivos (con autobuses) en las dos autopistas aumentó un 1,1% en 2018 con respecto a 2017. En los puentes vascos el incremento fue de un 11,8%. En los pasos interiores (sin Pas de la Casa) descendió un 6,3%.

Gráfico 16. Evolución de la IMD anual de vehículos pesados en las 2 autopistas
Actualización del gráfico 30 (página 87) del OTP nº 9



Fuente: ASF

Tabla 10. Estimación del transporte de mercancías por carretera a través de los Pirineos en 2018
Actualización de la tabla 18 (página 88) del OTP nº 9

Pasos	Tonelaje medio t / V.P.	IMDp V.P. / día	IMD autocares / día	IMD VP mercancías / día	Tonelaje por día en kt / día	Tonelaje anual en Mt/año
Autopista AP8 - A63 Norte-Sur	14,1	4.880	80	4.800	67,8	24,7
Autopista AP8 - A63 Sur-Norte	15,1	4.820	80	4.740	71,4	26,1
Autopista AP7 - A9 Norte-Sur	12,3	5.170	85	5.085	62,6	22,9
Autopista AP7 - A9 Sur-Norte	15,5	5.200	85	5.115	79,4	29,0
Puentes vascos - VP efectivos	9,3	1.040	100	940	8,8	3,2
Otras R.N.	14,2	1.020	86	934	13,3	4,8
Total	14,0	22.130	516	21.614	303,2	110,6

Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana-Dirección General de Carreteras,y Ministère de la Transition Écologique-DREAL Occitanie, ASF, Encuesta Transit 2010

Tabla 11. Reparto de los intercambios de mercancías según origen y destino
Actualización de la tabla 19 (página 89) del OTP nº 9

Intercambios con	España	Portugal	Marruecos	Andorra	Total
Francia	52,8	4,5	0,6	0,3	58,2
Resto de la UE-15 menos Francia	38,0	5,3	0,2	0,0	43,5
Países ingresados en 2004	5,6	0,5	0,0	0,0	6,1
Países ingresados en 2007 & 2013	0,6	0,1	0,0	0,0	0,7
Resto de Europa menos la UE-28	1,7	0,3	0,0	0,0	2,0
Total Europa	98,7	10,7	0,9	0,3	110,6

Fuente: Encuesta Transit 2010

El gráfico 16 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 Bariatou (A63).

La evolución fue la siguiente:

- A9 Le Perthus: +5,4% en 2017 y +0,5% en 2018.
- A63 Bariatou: +6,3% en 2017 y +1,9% en 2018.

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 dos autopistas, los dos puentes vascos y los cuatro pasos centrales principales.

En **2018**, las mercancías que cruzaron los Pirineos por carretera ascendieron a **110 ,6 Mt** con un incremento del 1% de incremento desde 2017.

En esta estimación de tráfico destaca la mayor importancia del sentido sur-norte, con un volumen de mercancías superior al norte-sur, especialmente en el paso de las autopistas AP7-A9.

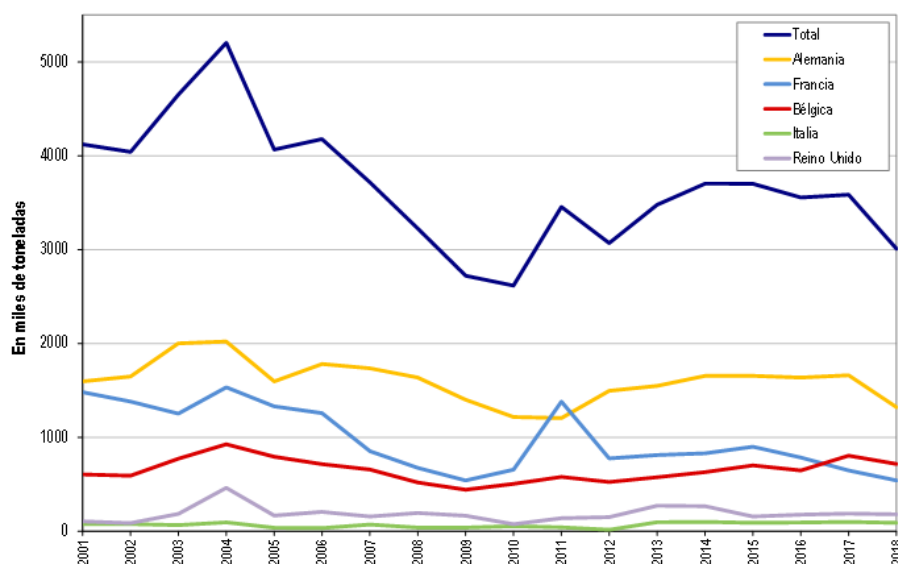
En la encuesta Transit 2010 se definió también el reparto de mercancías según su origen y destino. Dado que no existe una actualización de los datos de esta encuesta, se ha efectuado la hipótesis de que los valores entonces obtenidos son aplicables a los valores del transporte de mercancías por carretera de 2018.

Se han realizado encuestas en el año 2021 en las dos autovías para actualizar los valores del tonelaje.

Transporte ferroviario

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

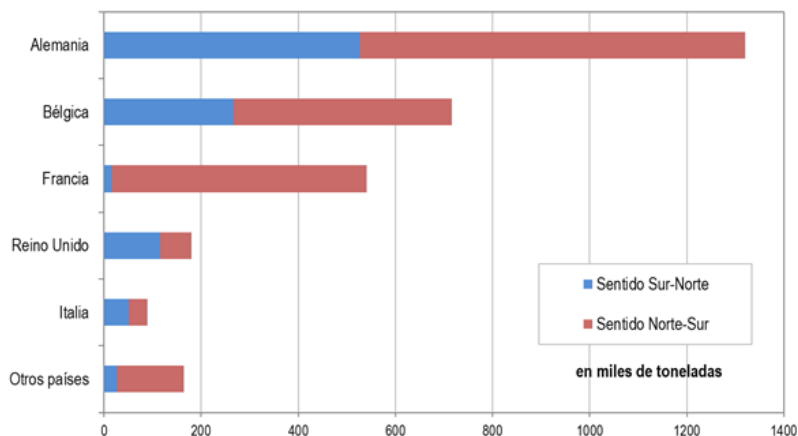
Actualización del gráfico 31 (página 90) del OTP nº 9



Fuente: Eurostat-Transporte [rail_go_intgong] y [rail_go_intcmgm]

Gráfico 18. Distribución del transporte ferroviario de mercancías en ambos sentidos a través de los Pirineos por origen/destino (año 2018)

Actualización del gráfico 32 (página 91) del OTP nº 9



Fuente: Eurostat-transporte [rail_go_intgong] y [rail_go_intcmgm]

La estimación del transporte ferroviario de mercancías se lleva a cabo a partir de la base de datos de Eurostat "rail_go" que ofrece información del transporte internacional anual entre el país declarante y el país de carga o descarga. Hay diferencias entre las cifras declaradas por los diferentes países, de modo que se suelen representar los flujos con «un efecto espejo», es decir, considerando la suma de las mercancías expedidas desde los países declarantes.

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.

El transporte ferroviario de mercancías a través de los Pirineos presenta en el periodo 2001-2018 un comportamiento irregular. Se situó en 3,01 Mt en 2018 (descenso del 16,06% con respecto a 2017).

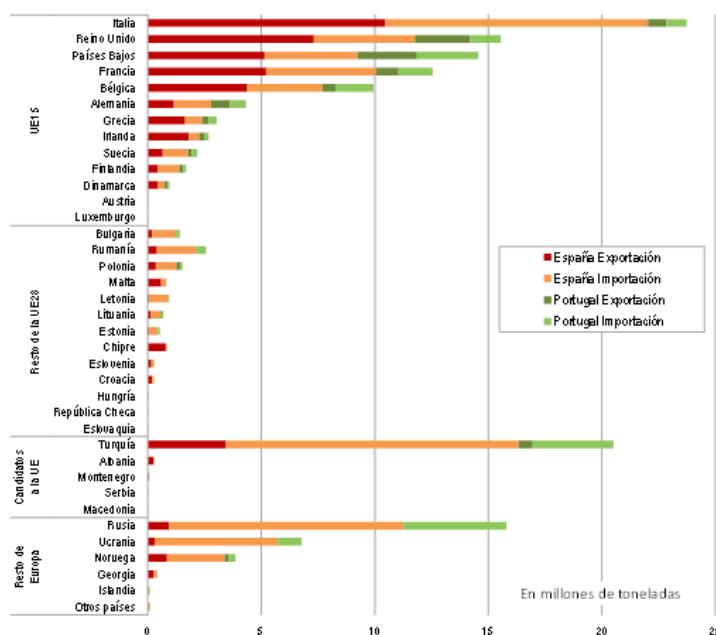
Los países de la antigua UE15 representan los principales puntos de origen y destino del transporte de mercancías por ferrocarril de la Península Ibérica, con un total de 2,95 Mt en 2018.

Según Eurostat, el transporte de mercancías por ferrocarril se establece principalmente con los siguientes países: Alemania (43,85%), Bélgica (23,79%) y Francia (17,97%).

En 2018, el transporte ferroviario de mercancías a través de los Pirineos se produjo en un 33,5% en el sentido Sur-Norte y un 66,5% en el sentido Norte-Sur.

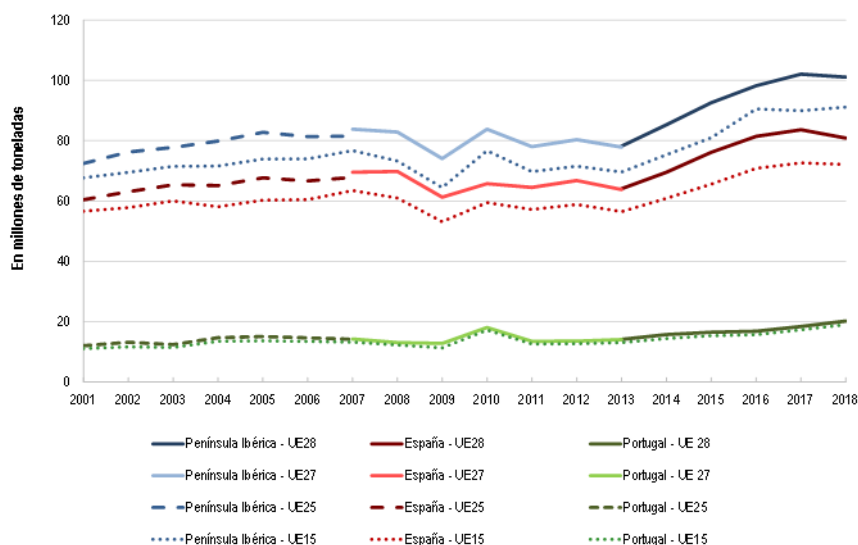
Transporte marítimo

Gráfico 19. Distribución del transporte de mercancías por vía marítima con origen o destino la Península Ibérica en 2018
Actualización del gráfico 33 (página 92) del OTP nº 9



Fuente: Puertos del Estado (España) y Ministério das Infraestruturas e Habitação (Portugal)

Gráfico 20. Evolución del transporte de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y la Unión Europea entre 1999 y 2018
Actualización del gráfico 34 (página 95) del OTP nº 9



Fuente: Puertos del Estado (España) y Ministério das Infraestruturas e Habitação (Portugal)

El transporte de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y el resto de Europa ascendió a 149 Mt en 2018. Se generó un 79,53% por España y un 20,47% por Portugal. Su distribución fue:

- Antigua UE15: 61,2%.
- Países adheridos a la UE en 2004: 3,8%.
- Países adheridos a la UE en 2007 y 2013: 2,8%.
- Resto UE28 (sin UE15): 6,7%.
- Países candidatos a la adhesión: 14% en 2018.
- Resto de Europa sin candidatos: 18,1%.

Los intercambios permanecieron estables o bajaron ligeramente. En general, el comercio marítimo entre la Península Ibérica y la Europa geográfica disminuyó entre 2017 y 2018 (-6,81%).

De los 149 Mt de mercancías transportadas por vía marítima en 2018 entre la Península Ibérica y el resto de Europa, el 60,9% son mercancías recibidas y el 39,1% mercancías enviadas. España presenta unos porcentajes similares, con 70,7 Mt recibidas (59,7%) y 47,8 millones de toneladas expedidas (40,3%). En lo que se refiere a Portugal, las mercancías recibidas son 20,1 Mt (65,9%) del transporte marítimo de mercancías, y las mercancías enviadas 10,4 Mt (34,1%).

En 2018, los principales puertos de la Península Ibérica en relación con su transporte de mercancías con el resto de Europa son:

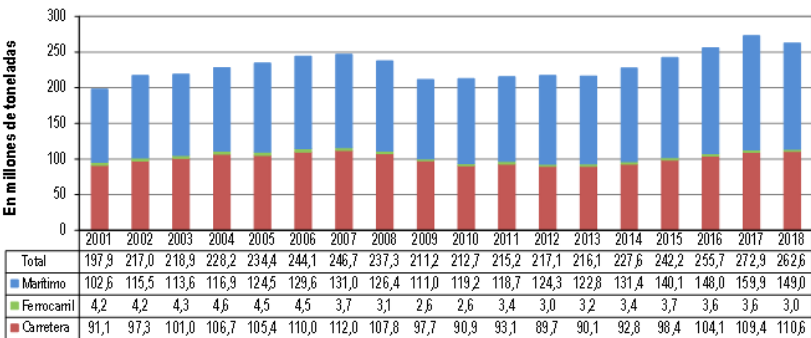
- Bahía de Algeciras con 21,6 Mt.
- Valencia con 18,6.
- Barcelona con 14,7 Mt.
- Bilbao con 12,5 Mt

Evolución

A continuación, se resumen los datos de los flujos de mercancías 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 nº 6, Principales cifras actualizadas para los años 2010 y 2011 (noviembre 2013).
- Datos 2012: Documento nº 7 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (diciembre 2014)
- Datos 2013 y 2014: Suplemento al Documento nº 7, Principales cifras actualizadas para los años 2013 y 2014 (julio 2016).
- Datos 2015: Documento nº 8 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (mayo 2018).
- Datos 2016: Suplemento al Documento nº 8, Principales cifras actualizadas para los años 2015 y 2016 (diciembre 2019).
- Datos 2017: Documento nº 9 del Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos (2020).
- Datos 2018: el presente documento.

Gráfico 21. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa (2001-2018)
Actualización del gráfico 36 (página 99) del OTP nº 9



Fuente: Elaboración OTP

El flujo total de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa en **2018** ha sido de **262,6 Mt.** Desde 2009 este flujo se ha incrementado durante todos los años, con las únicas excepciones de 2013 y de 2018.

Desde el comienzo del análisis (2001), el modo marítimo ha sido mayoritario y su participación en el tráfico aumenta un 21,3% con respecto a 2013.

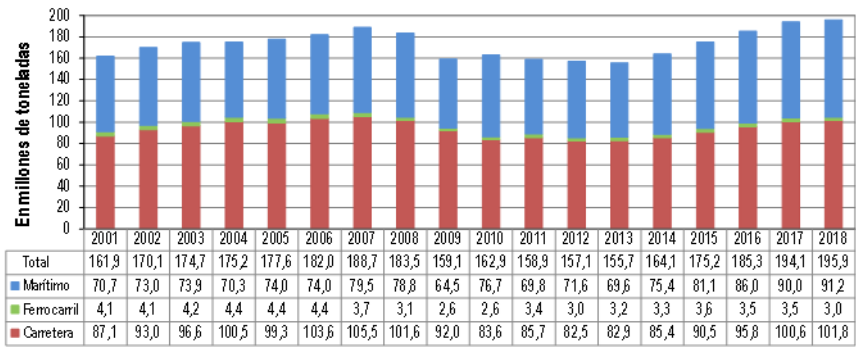
El transporte ferroviario tiene una participación pequeña que afecta poco al comportamiento global.

Tabla 12. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa
Actualización de la tabla 23 (página 99) del OTP nº 9

	Evolución 2001/2018		En 1 año (2017/2018)
	Total	Media anual	
Total	33 %	1,7%	-3,8%
Carretera	21 %	1,1%	1,1%
Ferrocarril	-28 %	-1,9%	-16,1%
Marítimo	45 %	2,2%	-6,8%

Fuente: Elaboración OTP

Gráfico 22. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 (2001-2018)
Actualización del gráfico 37 (página 100) del OTP nº 9



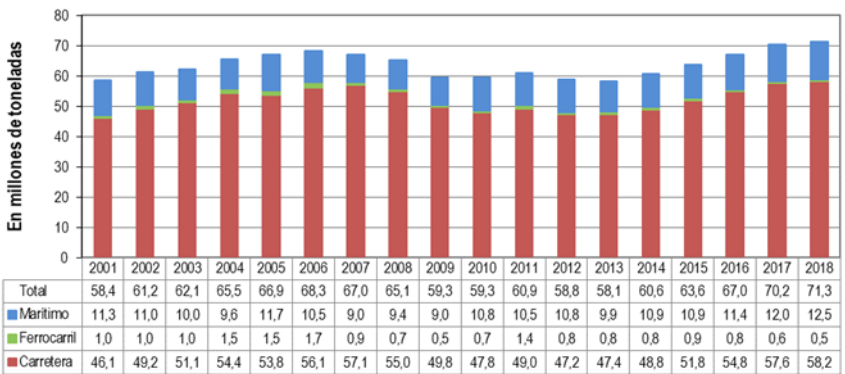
Fuente: Elaboración OTP

Tabla 13. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE15
Actualización de la tabla 24 (página 100) del OTP nº 9

	Evolución 2001/2018		En 1 año (2017/2018)
	Total	Media anual	
Total	21 %	1,1%	0,9%
Carretera	17 %	0,9%	1,1%
Ferrocarril	-28 %	-1,9%	-16,5%
Marítimo	29 %	1,5%	1,3%

Fuente: Elaboración OTP

Gráfico 23. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Francia (2001-2018)
Actualización del gráfico 38 (página 101) del OTP nº 9



Fuente: Elaboración OTP

Analizando el conjunto de la serie temporal representada (2001-2018), el transporte marítimo y el transporte por carretera han ganado un 45% y un 21% respectivamente, mientras que el transporte por ferrocarril ha reducido el volumen de mercancías transportadas en un 28%. Si se analiza la evolución entre 2017 y 2018, se observa que el transporte de mercancías disminuye en todos los modos excepto por carretera.

En lo que se refiere a la cuota modal, entre 2001 y 2018 el transporte marítimo ha pasado del 51,8% al 56,7% a costa del transporte por carretera y el ferrocarril cuyas cuotas se han reducido del 46% al 42,1% y del 2,1% al 1,1% respectivamente.

En el período 2001-2018 el flujo marítimo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 aumentó un 29%. El transporte por ferrocarril ha reducido el volumen de mercancías transportadas en un 28%, mientras que el transporte por carretera ha crecido un 17%. En el último año (2017/2018) se produjo un ascenso del 0,9%.

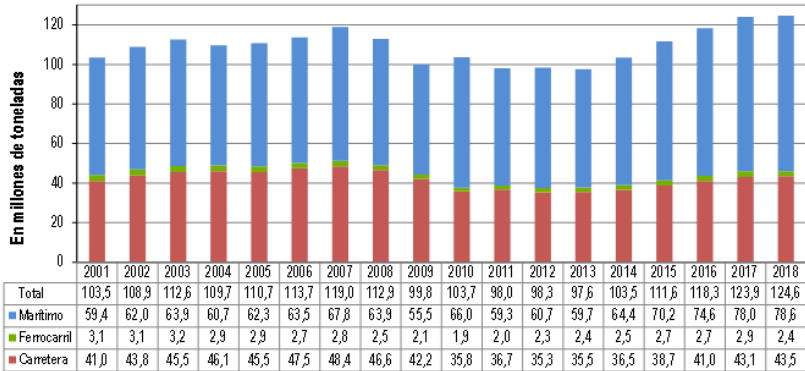
El comercio entre la Península Ibérica y Francia alcanzó su punto máximo en 2006 antes de caer casi todos los años hasta 2013. A partir de entonces, ha sido impulsado por el transporte por carretera (+ 22,8% entre 2013 y 2018). En 2018, los intercambios por vía marítima representan el 17,5% del total. Entre 2001 y 2018 se han sucedido aumentos y disminuciones y la variación en el periodo es de +11%.

Tabla 14. Evolución en términos relativos del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Francia
Actualización de la tabla 25 (página 101) del OTP nº 9

	Evolución 2001/2018		En 1 año (2017/2018)
	Total	Media anual	
Total	22 %	1,2%	1,5%
Carretera	26 %	1,4%	1,1%
Ferrocarril	-46 %	-3,6%	-16,7%
Marítimo	11 %	0,6%	4,9%

Fuente: Elaboración OTP

Gráfico 24. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 sin Francia (2001-2018)
Actualización del gráfico 39 (página 102) del OTP nº 9



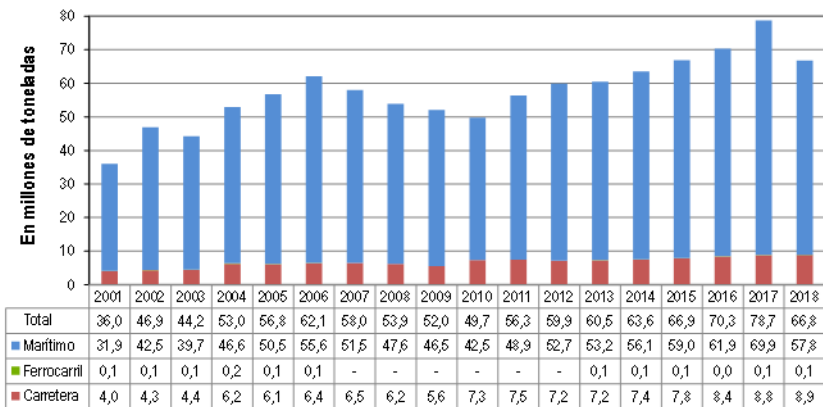
Fuente: Elaboración OTP

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 26 (página 102) del OTP nº 9

	Evolución 2001/2018		En 1 año (2017/2018)
	Total	Media anual	
Total	20 %	1,1%	0,5%
Carretera	6 %	0,4%	1,1%
Ferrocarril	-22 %	-1,5%	-16,4%
Marítimo	32 %	1,7%	0,8%

Fuente: Elaboración OTP

Gráfico 25. Evolución del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa (sin la UE15) (2001-2018)
Actualización del gráfico 40 (página 103) del OTP nº 9



Fuente: Elaboración OTP

Entre 2017 y 2018 el transporte de mercancías por carretera y por vía marítima ha registrado un crecimiento del 1,1% y del 4,9% respectivamente. Los órdenes de magnitud son distintos si se observa el conjunto de la serie temporal 2001-2018, con un incremento del 26% del transporte de mercancías por carretera.

El transporte ferroviario presenta un descenso del volumen de mercancías entre 2017 y 2018 del 16,7%, y entre 2001 y 2018, un descenso del 46%.

Los intercambios entre la Península Ibérica y el resto de la UE15 sin Francia por mar aumentaron en un 32% entre 2001 y 2018. El transporte de mercancías por carretera se ha recuperado gradualmente desde 2013, con un 35,2% de participación sobre el total en 2018. El transporte ferroviario se mantiene en el entorno 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 2017 con 78,7 Mt. En 2018, el valor ha sido de 66,8 Mt. En el periodo comprendido entre 2001 y 2018 casi se duplicaron las mercancías transportadas, aumentando en promedio un 3,7% anual, a pesar de la disminución observada durante cuatro años consecutivos, en el periodo entre 2007-2010.

El transporte por ferrocarril es residual en esta relación.

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 27 (página 103) del OTP nº 9

	Evolución 2001/2018		En 1 año (2017/2018)
	Total	Media anual	
Total	85 %	3,7%	-15,2%
Carretera	122 %	4,8%	1,2%
Ferrocarril	-40 %	-3,0%	9,1%
Marítimo	81 %	3,6%	-17,3%

Fuente: Elaboración OTP

Entre 2001 y 2018, el transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de países de Europa (sin tener en cuenta la UE-15) ha crecido un 85% debido a los aumentos del transporte marítimo y por carretera, que han sido del 81% y del 122% respectivamente.

INDICE DE FUENTES

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana-Dirección General de Carreteras
- Ministère de la Transition Ecologique-DREAL Occitanie
- Autoroutes Sud de France (ASF)
- RENFE
- Euskotren
- Comboios de Portugal
- AENA, S.A.
- Ministério das Infraestructuras e Habitação (Portugal)
- Encuesta Transit 2010
- Eursotat-Transporte (rail_go_intgong) y (rail_go_intcmgm)
- Puertos del Estado