

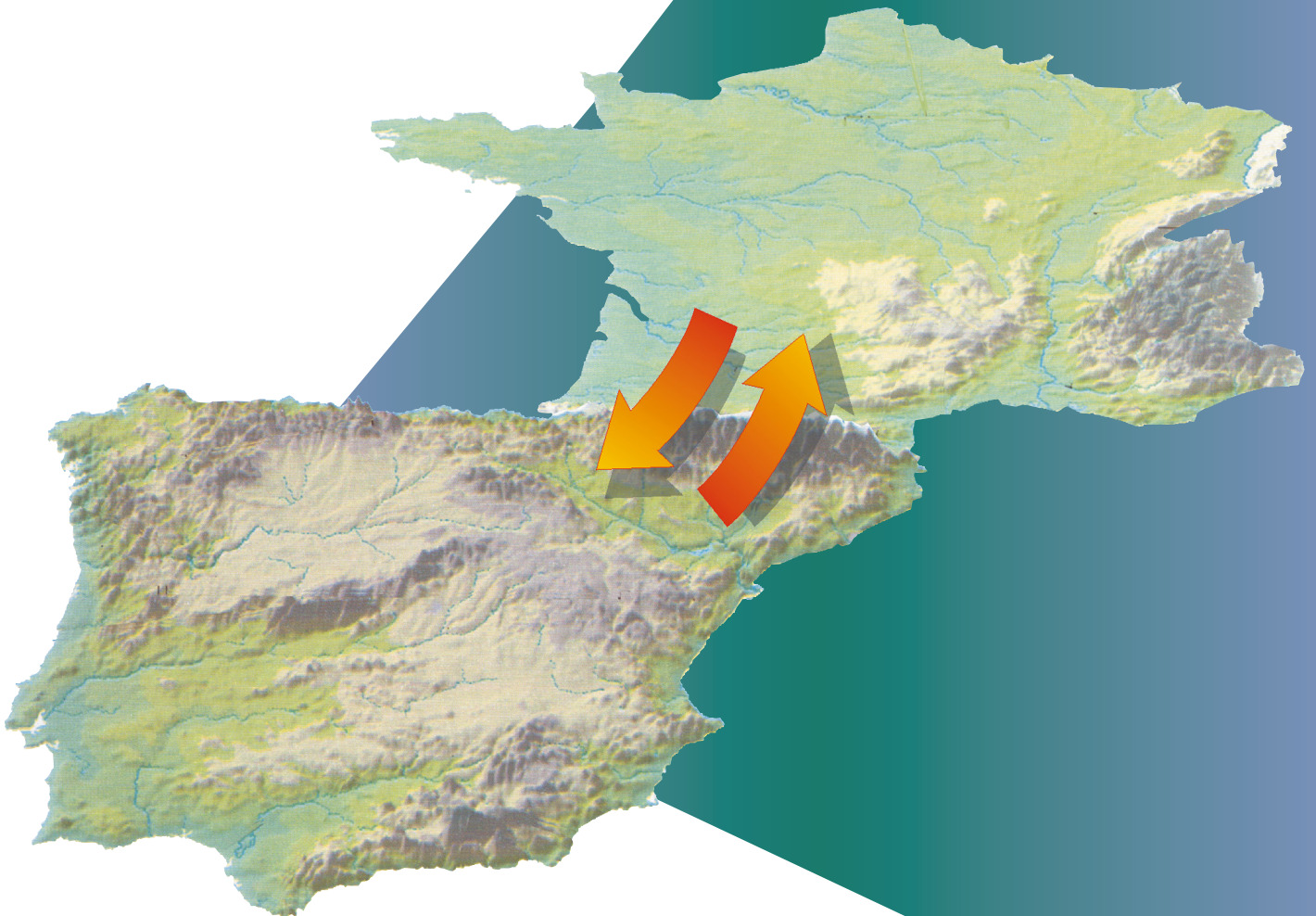
Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos

SUPLEMENTO AL DOCUMENTO N° 11
PRINCIPALES CIFRAS ACTUALIZADAS PARA EL AÑO 2023

2025


MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATI
Logement, Transports,
Ruralité, Ville
Liberté
Égalité
Fraternité


GOBIERNO
DE ESPAÑA
MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE



Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Transportes y Movilidad

Sostenible: <https://publicaciones.transportes.gob.es>

Catálogo de publicaciones de la Administración General del

Estado: <https://cpage.mpr.gob.es>

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

Suplemento al documento nº 11. Principales cifras actualizadas para el año 2023.

Autoría: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible;

División de Estudios y Tecnología del Transporte-Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Amenagement et du Logement Occitanie

Año de edición: 2025, edición revisada por autor (febrero 2026)

Publicado: diciembre 2025 (febrero 2026)

Edita:

© Ministerio de Transportes y Movilidad

Sostenible Secretaría General Técnica

Centro de Publicaciones

NIPO: 196-25-066-5

Preámbulo

El presente documento es el suplemento al documento nº11 publicado por el Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (OTP). Este documento actualiza la información del documento nº11 con datos del año 2023.

Para la elaboración del presente documento, en los mapas, tablas y gráficos relativos al 2023, se considera la condición que posee cada país a fecha 1 de enero de 2023, a saber:

- UE-27: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Checa, Rumania y Suecia.
- Resto de Europa: Albania, Andorra, Armenia, Azerbaiyán, Bielorrusia, Bosnia y Herzegovina, Ciudad del Vaticano, Georgia, Groenlandia, Islandia, Islas Feroe, Kosovo, Liechtenstein, Macedonia del Norte, Moldavia, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, Rusia, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

Por otro lado, en las tablas y gráficos de evolución se considera la situación de cada país en cada período de tiempo, por lo que la UE-27, período 2008-2013 contiene al Reino Unido, pero no a Croacia, la UE-28, período 2013-2020, contiene a Croacia y el Reino Unido, y la UE-27, período 2021-2023, contiene a Croacia, pero no al Reino Unido

MAPA 1. RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS EN LA ZONA PIRENAICA

Actualización del mapa 8 (página 47) del OTP nº 11



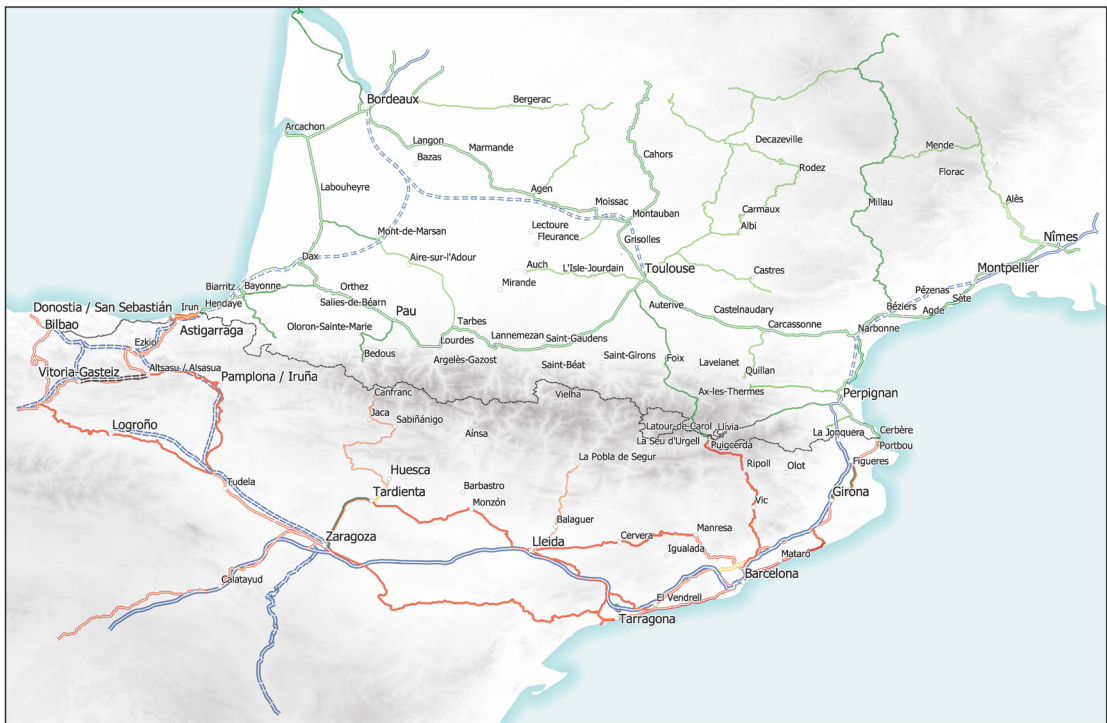
Fuentes: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation DREAL Occitanie.

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 37,6 % del tráfico transfronterizo.

MAPA 2. RED FERROVIARIA EN EL ÁREA PIRENAICA

Actualización del mapa 11 (página 55) del OTP nº 11



Líneas de Alta Velocidad con Ancho Internacional	Líneas convencionales con Ancho Internacional	Líneas convencionales de Ancho Ibérico	Líneas de ancho mixto	Líneas de ancho métrico
— Vía doble electrificada	— Vía doble electrificada	— Vía doble electrificada	— Vía doble electrificada	— Vía doble electrificada
— Vía simple electrificada	— Vía simple electrificada	— Vía simple electrificada	— Vía simple electrificada	— Vía simple electrificada
- - - Proyecto Alta Velocidad	— Vía doble sin electrificar	— Vía doble sin electrificar	— Vía simple electrificada	— Vía simple electrificada
- - - Proyecto Alta Velocidad (Alternativa)	— Vía simple sin electrificar	— Vía simple sin electrificar	— Vía simple electrificada	— Vía simple electrificada
		— Vía simple sin electrificar	— Vía simple electrificada	— Vía simple electrificada
			— Obra de implantación de tercer carril en línea actual	

Fuentes: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation DREAL Occitanie.

Existe un total de seis conexiones 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-La Tour-de-Carol,
- Figueres-Perpiñán,
- Portbou-Cerbère.

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

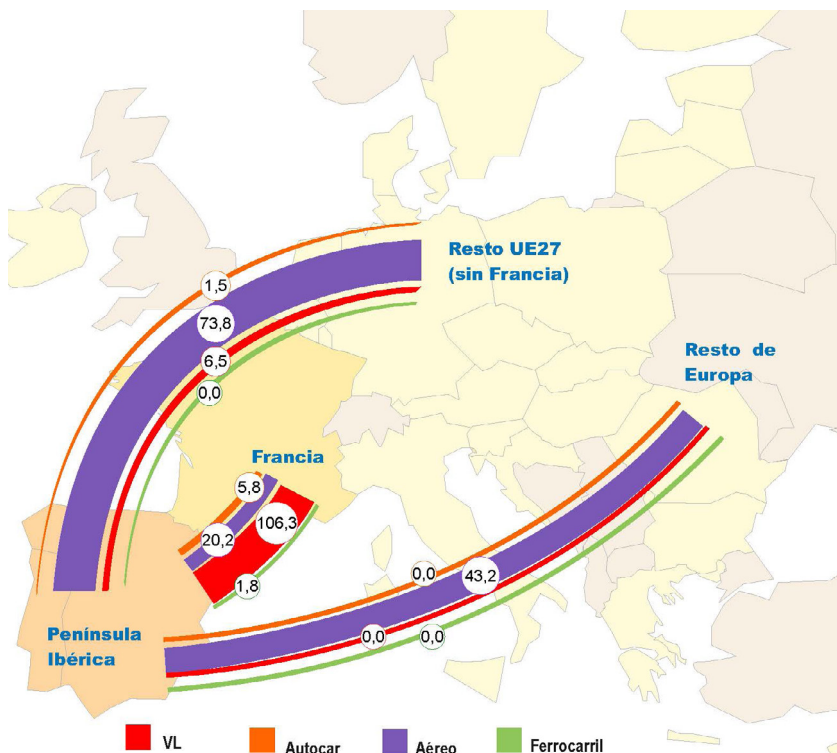
- Líneas internacionales: vía Irún y Portbou.
- Línea regional: vía Portbou.
- Líneas locales: Barcelona-La Tour-de-Carol y Lasarte Oria-Hendaya (gestionada por Euskotren).

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. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2023 (EN MILLONES DE VIAJEROS)

Actualización del mapa 19 (página 87) del OTP n° 11



Fuente: elaboración OTP.

TABLA 1. RESUMEN DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2023 (MILLONES DE VIAJEROS)

Actualización de la tabla 12 (página 86) del OTP n° 11

Modo de transporte		Francia	Resto de la UE-27 (sin Francia)	Resto de Europa	Total
Carretera	VL	106,3	6,5	0,0	112,8
	Autocares	5,8	1,5	0,0	7,3
Ferrocarril		1,8	0,0	0,0	1,8
Aéreo		20,2	73,8	43,2	137,2
Total		134,0	81,8	43,2	259,1

Fuente: elaboración OTP.

Nota: las encuestas llevadas a cabo a lo largo de los años 2013 y 2014 en las autopistas A-9 en Le Boulou y en la A-63 en Biriátou, así como de las encuestas efectuadas en 2010 en los cuatro pasos centrales (Somport, Fos, Pas de la Casa y Ur) han permitido obtener unos porcentajes de reparto para vehículos ligeros. Los porcentajes de intercambio y de tránsito por Francia utilizados son:

- 15,5 % de tránsito en la autopista A-9.
- 8,4 % de tránsito en la autopista A-63 en Biriátou.
- 0,8 % de tránsito de media para los cuatro pasos centrales considerados, excluyendo el tránsito del tráfico España-Andorra. Este valor se aplica también al tráfico de todas las conexiones interiores y a las carreteras costeras que no sean autopistas.

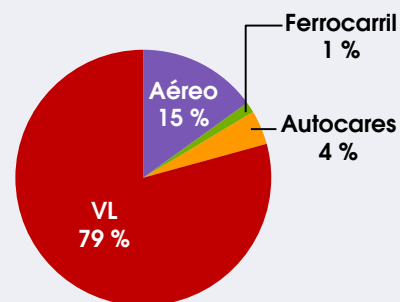
De igual manera, los porcentajes de reparto utilizados para los autocares, obtenidos de las encuestas sobre autocares realizadas en las dos autopistas en 2012, y en 2010 en los cuatro pasos interiores son:

- 49,0 % de tránsito y 51,0 % de intercambio en la autopista A-9 en Le Boulou.
- 16,2 % de tránsito y 83,8 % de intercambio en la autopista A-63 en Le Biriátou.
- 0,0 % de tránsito y 100 % de intercambio para los cuatro pasos interiores encuestados y el resto de los pasos interiores, así como para las carreteras costeras que no son autopistas.

GRÁFICO 1. REPARTO MODAL DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2023

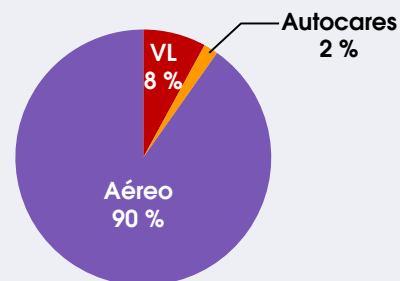
Actualización del gráfico 24 (página 87) del OTP n° 11

Gráfico A Península Ibérica-Francia



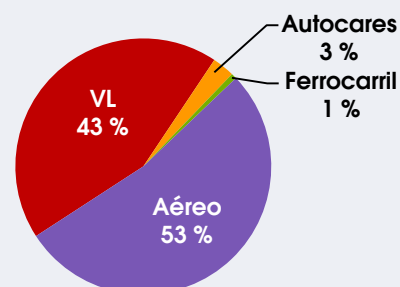
134,0 millones de viajeros

Gráfico B Península Ibérica-Resto UE-27 (sin Francia)



81,8 millones de viajeros

Gráfico C Península Ibérica-Europa

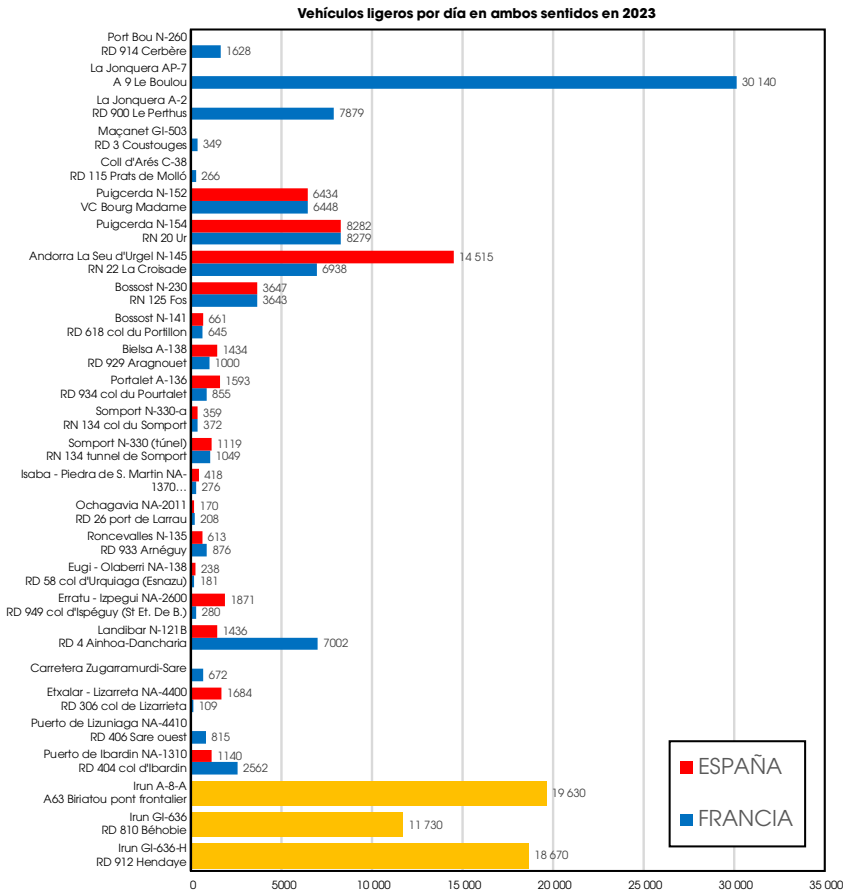


259,1 millones de viajeros

Por carretera

GRÁFICO 2. IMD ANUAL DE VEHÍCULOS LIGEROS (VL) EN LOS PASOS FRONTERIZOS EN 2023 (SUMA AMBOS SENTIDOS)

Actualización del gráfico 17 (página 72) del OTP n° 11



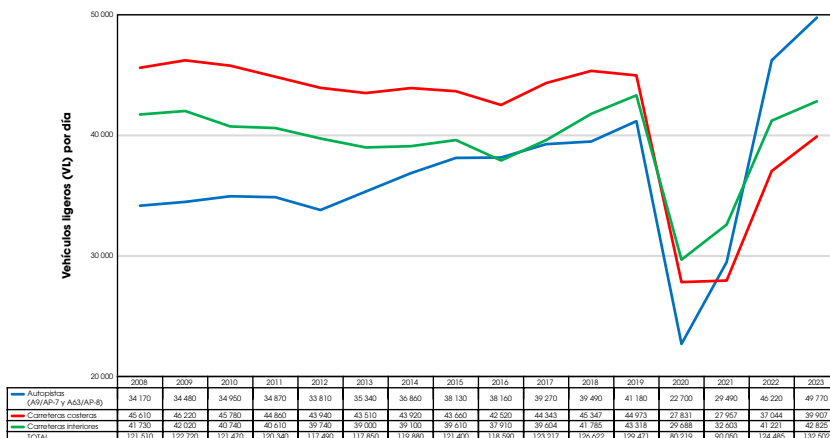
Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras y Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation DREAL Occitanie.

Nota: Los tráfico 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 RN-22 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.

Los tres pasos fronterizos de Guipúzcoa aparecen en amarillo porque sus datos fueron modificados por el Cerema para reflejar el tráfico de vehículos pesados (VP) efectivo, aunque las estaciones de aforo se encuentran en el lado español.

GRÁFICO 3. EVOLUCIÓN DE LA INTENSIDAD MEDIA DIARIA ANUAL DE VEHÍCULOS LIGEROS EN EL CONJUNTO DE LOS PIRINEOS ENTRE 2008 Y 2023

Actualización del Gráfico 18 (página 73) del OTP n° 11



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras y Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation DREAL Occitanie.

La media de vehículos ligeros que atravesaron la frontera hispano-francesa cada día es de 132 502 en 2023, de los cuales el 37,6 % ha sido por las dos autopistas, el 30,1 % por los pasos costeros y el 32,3 % por el resto de los pasos interiores.

En el año 2023 se observa un crecimiento de tráfico en los tres grupos de carreteras: 7,7 % para las autopistas, 7,7 % para las carreteras costeras y 3,9 % para las carreteras interiores.

El tráfico de vehículos ligeros ha aumentado en 8017 vehículos, un 6,4 % entre 2022 y 2023, después del incremento del 38,2 % entre 2021 y 2022, año donde se alcanzaron intensidades cercanas a los niveles de 2018.

El periodo 2008-2023 se caracteriza por una tendencia creciente de VL en el conjunto de las autopistas A-9 y A-63, que en 2023 se convierte en el conjunto de carreteras más utilizado, superando a las carreteras costeras e interiores, con un incremento del +45,7 %. En este periodo, el tráfico de VL por las carreteras costeras se redujo un -12,5 % y en las carreteras interiores aumentó un +2,6 %. Pero en el conjunto de pasos fronterizos, el número de VL creció un +9,1%.

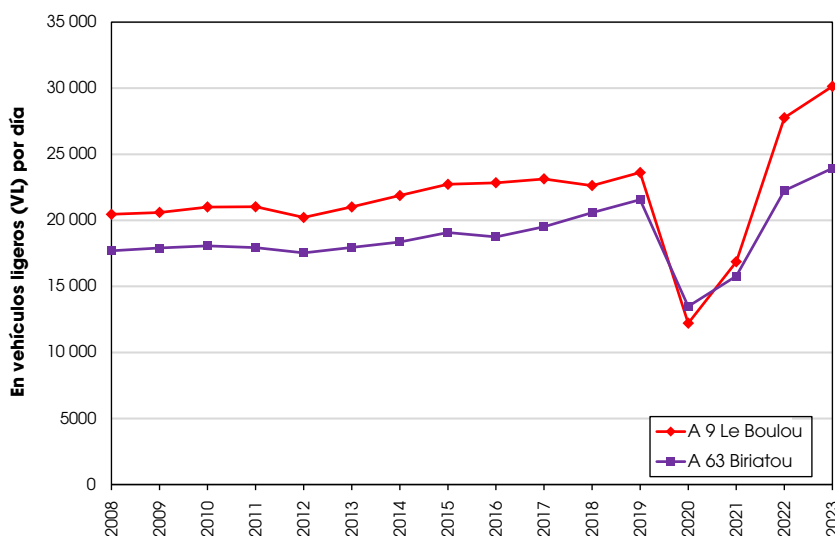
Si se analiza la evolución del tráfico antes de la pandemia (2008-2019), el tráfico de VL ya reflejaba este crecimiento, con un aumento del +20,5 %, mientras que las carreteras costeras y las carreteras interiores mostraban unos valores muy similares, con un descenso del -1,4 % y un crecimiento del +3,8 % respectivamente.

En 2020, la pandemia de COVID-19 y las respectivas limitaciones de movilidad provocaron un descenso drástico de VL en todas las carreteras. Tras esa fuerte caída de tráfico, en 2021, se produjeron ligeros incrementos del tráfico de VL, especialmente en las autopistas, en 2022, el tráfico de VL se recuperó por completo en las autopistas, con un aumento del +12,2 % respecto los valores del 2019, y en 2023 continúa aumentando, superando ya en un 20,9 % los valores del año 2019. En 2023, tanto las carreteras costeras como las interiores, muestran unos valores inferiores a los de 2019, con un descenso del -11,3 % y del -1,1 % respectivamente. En futuras ediciones del OTP habrá que observar si este descenso en carreteras costeras e interiores es una constante o todavía están en proceso de recuperación.

El flujo de viajeros que cruza los Pirineos en vehículo ligero se estima a partir de los tráfico de vehículos ligeros contabilizados por los aforos automáticos y la tasa de ocupación de los vehículos.

GRÁFICO 4. EVOLUCIÓN DE LA INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS LIGEROS (VL) EN LAS AUTOPISTAS PIRENAICAS ENTRE 2008 Y 2023

Actualización del gráfico 19 (página 74) del OTP n° 11



Fuente: Autoroutes Sud de France (ASF).

En el gráfico anterior, hay que señalar que los datos obtenidos en el peaje de la A-63, no son representativos del tráfico fronterizo. Los datos de la A-63 reflejados en el gráfico 19 hacen referencia exclusivamente al peaje de Biriattou, mientras que el tráfico transfronterizo también tiene en cuenta las vías de acceso del intercambiador de Biriattou, situadas entre la estación de peaje y el puente internacional.

TABLA 2. ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS QUE CRUZARON LOS PIRINEOS EN VEHÍCULOS LIGEROS EN AMBOS SENTIDOS Y DISTRIBUCIÓN INTERCAMBIO-TRÁNSITO EN 2023 (EN MILLONES DE VIAJEROS)

Actualización de la tabla 6 (página 75) del OTP n° 11

	IMD (VL/día)	Índice de ocupación (viajeros/VL)	Número de viajeros por año (millones)	Variación 22/23 (%)	Tránsito (%)	Viajeros en tránsito (millones/año)	Viajeros de intercambio (millones/año)
A9 Boulou	30 140	2,61	28,71	+8,6 %	15,5 %	4,45	24,26
A63 Biriattou	19 630	2,51	17,98	+6,4 %	8,4 %	1,51	16,47
Cuatro pasos interiores encuestados	19 909	2,19	15,91	+2,7 %	0,8 %	0,13	15,79
Otros pasos interiores	22 916	2,19	18,32	+4,9 %	0,8 %	0,15	18,17
Pasos costeros	39 907	2,19	31,90	+19,9 %	0,8 %	0,26	31,64
Total	132 502	2,33	112,83	+6,5 %	5,8 %	6,49	106,34

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras y Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation DREAL Occitanie.

Los cuatro pasos interiores encuestados hacen referencia a: Puigcerda N.154/R.N. 20 Livia; Andorra-La Seu d'Urgell N-145/RN22 La Croisade; Bossost N-230/RN125 Fos y Somport N-330 (túnel)/RN134 tunnel de Somport.

Los pasos costeros hacen referencia a Portbou N-260/RD914 Cerbère; La Jonquera A2/RD900 Le Perthus; Irún GI-636/RD810 Béhobie e Irún GI-636-H / RD912 Hendaye.

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 (Somport, Fos, Pas de la Casa y Ur):

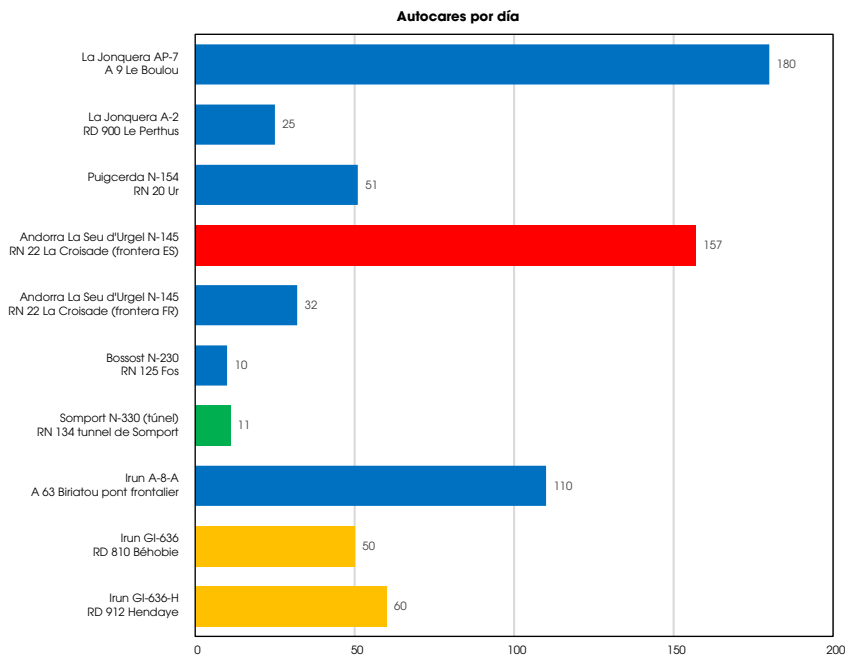
- 2,61 personas/vehículo ligero en Le Boulou (A63),
- 2,51 personas/vehículo ligero en Le Biriattou (A9),
- 2,19 personas/vehículo ligero para el resto de los pasos.

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 Le Boulou (A63),
- 8,4 % en Le Biriattou (A9),
- 0,8 % para el resto de los pasos.

GRÁFICO 5. IMD DE AUTOCARES EN LOS PASOS FRONTERIZOS EN EL AÑO 2023 (SUMA DE AMBOS SENTIDOS DE CIRCULACIÓN)

Actualización del gráfico 20 (página 76) del OTP nº 11



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras y Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation 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.

Finalmente, hay que destacar que, a partir del año 2012, en las dos autopistas, y desde el año 2018, en los tres principales pasos centrales (RN-125 Fos, RN-22 Pas de la Casa y RN-20 Puigcerdá), una asistencia técnica realiza aforos visuales de autocares con periodicidad mensual. Estos datos recopilados son utilizados por el Cerema para realizar los ajustes correspondientes en las intensidades medias diarias (IMD) de autocares en estos tramos.

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.

La media de autocares que atravesaron la frontera hispanofrancesa cada día ascendió a 529 en 2023, de los cuales el 54,8 % discurrió por las dos autopistas del litoral.

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.

Los valores de los índices de ocupación, así como del porcentaje de autocares en tránsito se han obtenido de las encuestas sobre autocares realizadas en las dos autopistas en 2012, mientras que los valores de índices de ocupación y porcentajes de autocares en tránsito del resto de pasos fronterizos se han conseguido de las encuestas realizadas en los cuatro pasos interiores en 2010:

- 41,7 pasajeros en Le Boulou (A9),
- 30,9 pasajeros en Le Biriattou (A63),
- 38,0 pasajeros en el resto de los pasos.

En lo que se refiere a los porcentajes de intercambio y de tránsito por Francia, se consideran los valores siguientes:

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

La tabla 3 muestra como alrededor de 7,3 millones de viajeros cruzaron los Pirineos en autocar con origen o destino en Francia, mientras que 1,5 millones de viajeros cruzaron los Pirineos en tránsito por Francia.

TABLA 3. ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS QUE CRUZARON LOS PIRINEOS EN AUTOCAR EN LOS DOS SENTIDOS EN 2023, Y DISTRIBUCIÓN INTERCAMBIO-TRÁNSITO (EN MILLONES DE VIAJEROS)

Actualización de la tabla 7 (página 78) del OTP n°11

	IMD (autocares/día)	Índice de ocupación (viajeros/autocar)	Número de viajeros por año (millones)	Variación 22/23 (%)	Tránsito (%)	Viajeros en tránsito (millones/año)	Viajeros de intercambio (millones/año)
A9 Boulou	180	41,7	2,74	+64,1 %	49,0 %	1,34	1,40
A63 Bariatou	110	30,9	1,24	+9,8 %	16,2 %	0,20	1,04
Cuatro pasos interiores encuestados	104	38,0	1,44	-2,5 %	0,0 %	0,00	1,44
Otros pasos interiores	0	38,0	0,00	-	0,0 %	0,00	0,00
Pasos costeros	135	38,0	1,87	+14,2 %	0,0 %	0,00	1,87
Total	529	37,8	7,30	+23,2 %	21,2 %	1,54	5,75

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras y Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation DREAL Occitanie.

Los cuatro pasos interiores encuestados hacen referencia a: Puigcerda N.154/R.N. 20 Livia; Andorra-La Seu d'Urgell N-145/RN22 La Croisade; Bossost N-230/RN125 Fos y Somport N-330 (túnel)/RN134 tunnel de Somport.

Los pasos costeros hacen referencia a Portbou N-260/RD914 Cerbère; La Jonquera A2/RD900 Le Perthus; Irún GI-636/RD810 Béhobie e Irún GI-636-H/RD912 Hendaye.

Transporte ferroviario

TABLA 4. EVOLUCIÓN DEL FLUJO FERROVIARIO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA ENTRE 2008 Y 2023 (MILES DE VIAJEROS)

Actualización de las tablas 8, 9 y 10 (páginas 79 y 80) del OTP n°11

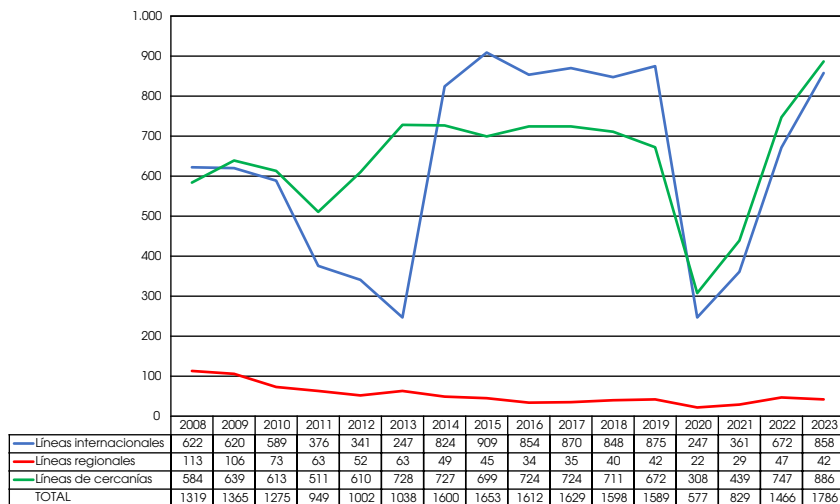
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Líneas internacionales	723	706	672	454	408	316	902	985	933	950	923	950	254	361	672	858
España-Francia	554	554	529	320	301	247	824	909	854	870	848	875	247	361	672	858
España-resto de Europa	68	66	60	56	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Portugal-Francia	101	86	83	78	67	69	78	76	79	80	75	75	7	0	0	0
Líneas regionales	113	106	73	63	52	63	49	45	34	35	40	42	22	29	47	42
Líneas de cercanías	584	639	613	511	610	728	727	699	724	724	711	672	308	439	747	886
Barcelona-Latour de Carol	12	15	15	7	6	22	25	13	10	8	6	6	3	4	6	8
Lasarte Oria-Hendaye (Euskotren)	572	624	598	503	603	706	702	687	714	716	705	666	305	435	741	878
TOTAL	1420	1451	1358	1027	1069	1107	1678	1729	1691	1709	1673	1664	584	829	1466	1786

Fuente: INE, Renfe, Euskotren y Comboios de Portugal.

NOTA: las celdas sombreadas en gris corresponden con una corrección de datos respecto a los informes OTP anteriores.

GRÁFICO 6. EVOLUCIÓN DEL FLUJO DE VIAJEROS FERROVIARIOS ENTRE 2008 Y 2023 (MILES DE VIAJEROS)

Actualización del gráfico 21 (página 81) del OTP n° 11



Fuente: INE, Renfe, Euskotren y Comboios de Portugal.

En 2023, los viajeros que cruzaron la frontera en tren lo hicieron preferentemente a través de las líneas internacionales (48,0 %) y del servicio de cercanías (49,6 %). Únicamente el 2,4 % de los viajeros usaron los servicios regionales.

El número de viajeros que cruzaron los Pirineos en tren ascendió a 1,8 millones en 2023.

La evolución del flujo de viajeros ferroviarios a través de los Pirineos se caracteriza por un importante incremento de los viajeros de las líneas internacionales en 2014, fruto de la inauguración de los servicios de alta velocidad entre Francia y España. Otra característica es el descenso generalizado de viajeros registrado en 2020 como consecuencia de la pandemia del COVID-19 y de sus restricciones a la movilidad.

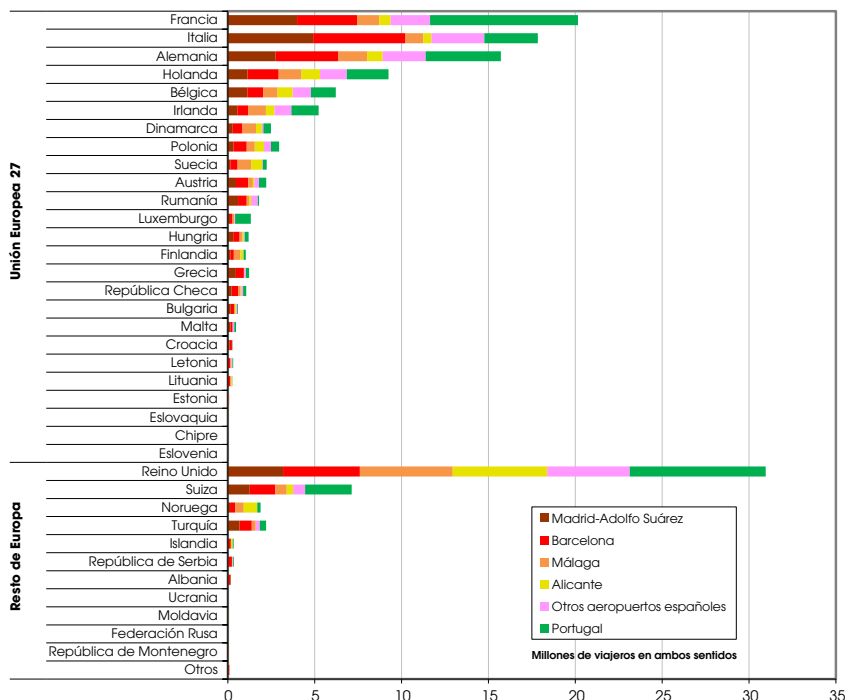
En 2022, las líneas locales y las líneas regionales ya se habían recuperado por completo de las consecuencias del COVID-19 y registraban un número de viajeros superior a los existentes antes de la pandemia, un +11,2 % y un +11,9 % más respectivamente, en relación con los datos de 2019. Sin embargo, las líneas internacionales se encontraban todavía en el proceso de recuperación de los viajeros, debido especialmente a la no reinstauración de algunas de las líneas internacionales existentes antes de la pandemia. En concreto, entre 2019 y 2022, las líneas internacionales redujeron un -29,3 % el número de viajeros.

Y si comparamos los datos de 2022 y 2023, el número de viajeros que cruzan la frontera en líneas internacionales y locales continúa creciendo, un +27,7 % y un +18,7 %, respectivamente. Sin embargo, las líneas regionales han sufrido un descenso del -10,7 %.

Transporte aéreo

GRÁFICO 7. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA EN 2023

Actualización del gráfico 22 (página 83) del OTP nº 11



Fuente: AENA S.A. (España) y ANAC (Portugal).

TABLA 5. DISTRIBUCIÓN DEL TOTAL DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA CON ORIGEN/DESTINO LA PENÍNSULA IBÉRICA EN 2023

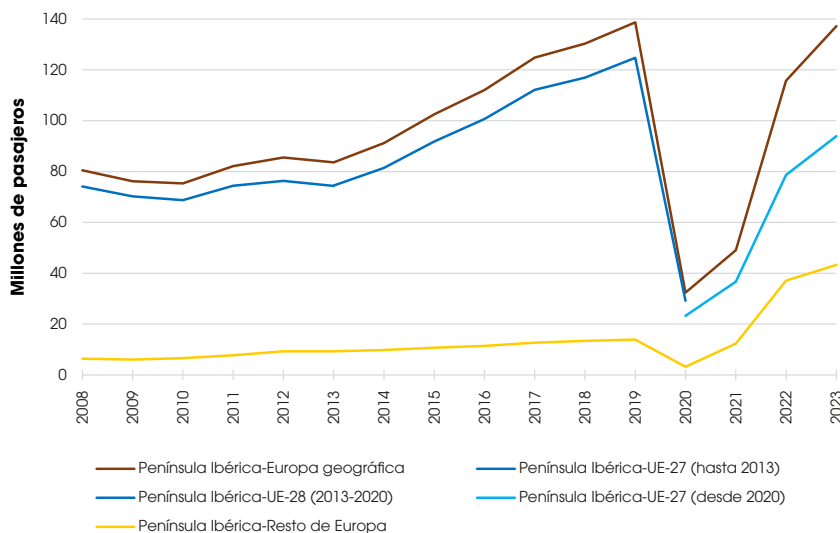
Actualización de la tabla 11 (página 85) del OTP nº 11

Total en los dos sentidos (en millones de viajeros)			
	ESPAÑA	PORTUGAL	TOTAL
Unión Europea 27	69,21	24,77	93,98
Resto de Europa	32,07	11,17	43,23
TOTAL EUROPA	101,28	35,94	137,21

Fuente: AENA S.A. (España) y ANAC (Portugal).

GRÁFICO 8. EVOLUCIÓN DEL FLUJO DE VIAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA ENTRE 2008 Y 2023

Actualización del gráfico 23 (página 84) del OTP nº 11



Fuente: AENA (España) y ANAC (Portugal).

NOTA: UE-27 hasta 2013 no incluye Croacia. UE-27 desde 2020 no incluye Reino Unido.

El número total de pasajeros entre aeropuertos de la Península Ibérica y de otros países europeos ascendió a 137,2 millones de viajeros en 2023. Esta cifra no tiene en cuenta los flujos hacia o desde las islas de España y Portugal.

101,3 millones de estos viajeros tenían como origen o destino un aeropuerto español y 35,9 millones de viajeros un aeropuerto portugués.

Estos valores representan un incremento del +20,1 % del transporte aéreo de pasajeros para el conjunto de la Península Ibérica respecto a los valores publicados en el pasado informe del OTP (OTP nº 11) con datos de 2022.

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

Entre 2008 y 2023, el flujo de viajeros por aire entre la Península Ibérica y Europa ha aumentado un +70,4 %.

El período 2008-2023 se caracteriza por un importante crecimiento de los pasajeros aéreos entre los años 2013 y 2019, seguido por un descenso de tres cuartas partes del tráfico provocado por la pandemia.

En 2021 y 2022 se recuperó levemente la actividad y el crecimiento producido en 2023 permitió acercarse a los valores prepandémicos.

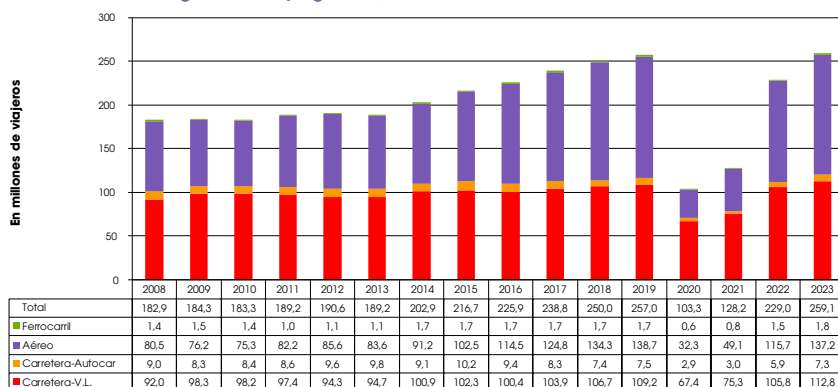
Evolución

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: Suplemento al Documento nº 9. Principales cifras actualizadas para el año 2018 (diciembre 2021).
- Datos 2019 y 2020: Documento nº 10 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (diciembre 2023).
- Datos 2021 y 2022: Documento nº 11 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (el presente documento (julio 2025)).
- Datos 2023: este documento.

GRÁFICO 9. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA (2008-2023)

Actualización del gráfico 25 (página 89) del OTP n° 11



Fuente: Elaboración OTP.

TABLA 6. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA

Actualización de la tabla 13 (página 89) del OTP n° 11

	Evolución 2008/2023		En un año (2021/2022)	En un año (2022/2023)
	Total	Media anual		
Total	+42 %	+2,5 %	+78,6 %	+13,1 %
Carretera-V.L.	+23 %	+1,5 %	+40,4 %	+6,6 %
Carretera-Autocar	-19 %	-1,5 %	+100,1 %	+23,3 %
Ferrocarril	+26 %	+1,7 %	+76,8 %	+21,9 %
Aéreo	+70 %	+3,9 %	+135,9 %	+18,5 %

Fuente: Elaboración OTP.

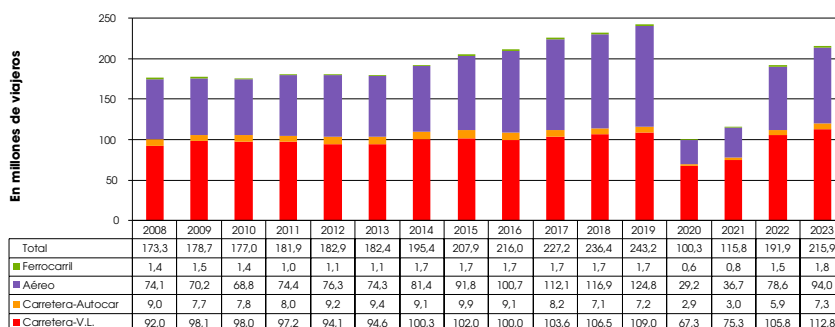
En 2023, el transporte de viajeros entre la Península Ibérica y Europa continuó la recuperación de los efectos del COVID-19 iniciada el 2021. Entre 2020 y 2023, el transporte de viajeros experimentó un aumento del +151,0 %. Durante este periodo, el transporte ferroviario aumentó un +206,0 %, el transporte aéreo un +324,3 %, y el transporte por carretera mostró un crecimiento del +67,4 % en el número de viajeros en vehículos ligeros (VL), y del +148,4 % en el número de viajeros en autocar.

Por lo que se puede decir que, en 2023 se alcanzaron prácticamente los valores previos a la pandemia, ya que los registros se situaban +0,8% por encima a los de 2019. El transporte ferroviario es el que se recuperó más rápido, situándose un +7,3 % por encima, seguido del transporte por carretera en VL con un +3,4 %. Por su parte, el transporte por carretera en autocar es el que tuvo un crecimiento más lento, situándose un -2,5 % por debajo, seguido del transporte aéreo, con un -1,1% por debajo.

Previamente, entre 2013 y 2019 se produjo un período de crecimiento sostenido del número de viajeros, seguido de una importante disminución en 2020 con motivo del COVID-19.

GRÁFICO 10. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-27 (2008-2023)

Actualización del gráfico 26 (página 90) del OTP n° 11



Fuente: Elaboración OTP.

TABLA 7. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-27

Actualización de la tabla 14 (página 90) del OTP n° 11

	Evolución 2008/2023		En un año (2021/2022)	En un año (2022/2023)
	Total	Media anual		
Total	+25 %	+1,6 %	+65,7 %	+12,5 %
Carretera-V.L.	+23 %	+1,5 %	+40,5 %	+6,6 %
Carretera-Autocar	-19 %	-1,5 %	+100,2 %	+23,5 %
Ferrocarril	+26 %	+1,7 %	+76,8 %	+21,9 %
Aéreo	+27 %	+1,7 %	+114,2 %	+19,5 %

Fuente: Elaboración OTP.

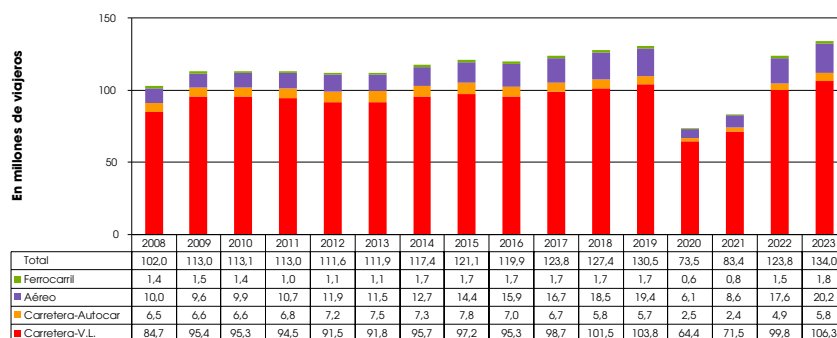
Tal como ocurre en la relación con el conjunto de Europa, en 2023, el transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE-27 estaba en proceso de recuperación del descenso sufrido con motivo del COVID-19. Entre 2020 y 2023, el transporte de viajeros experimentó un aumento del +115,3 % como consecuencia del crecimiento de todos sus modos, un +67,6 % para el transporte por carretera en VL; un +152,5 % para el transporte por carretera en autocar; un +206,0 % para el transporte ferroviario y un +222,2 % para el transporte aéreo.

Si comparamos los datos de 2019 y 2023, los datos son muy similares. Así, el flujo de viajeros del 2023 fue un -11,2 % inferior al de 2019. Analizando modo por modo, salvo el transporte aéreo, que es un -24,7 % inferior, motivado por la salida del Reino Unido de la UE en el año 2020 y arrastrando con ello al total de los viajeros, el transporte por carretera en autobús, el transporte por carretera en VL y el transporte por ferrocarril fueron algo superiores, respectivamente un +1,9 %, +3,5 % y +7,3 % a los valores de 2019.

Antes del descenso del número de viajeros con motivo del COVID-19, el período de 2013 a 2019 se caracterizó por un crecimiento de la mayoría de los modos de transporte.

GRÁFICO 11. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA (2008-2023)

Actualización del gráfico 27 (página 91) del OTP n° 11



Fuente: Elaboración OTP

TABLA 8. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA

Actualización de la tabla 15 (página 91) del OTP n° 11

	Evolución 2008/2023		En un año (2021/2022)	En un año (2022/2023)
	Total	Media anual		
Total	+31 %	+2,0 %	+48,5 %	+8,2 %
Carretera-V.L.	+26 %	+1,6 %	+39,6 %	+6,5 %
Carretera-Autocar	-11 %	-0,8 %	+101,7 %	+17,9 %
Ferrocarril	+26 %	+1,7 %	+76,8 %	+21,9 %
Aéreo	+102 %	+5,1 %	+103,9 %	+14,6 %

Fuente: Elaboración OTP.

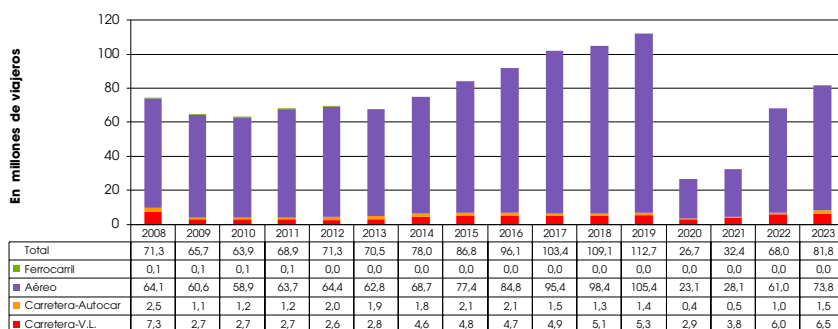
En 2023, el número de viajeros entre la Península Ibérica y Francia ya reflejaba unos datos similares a los existentes en 2019, antes de la pandemia, a pesar de registrar unos crecimientos relativos entre 2020 y 2022 inferiores al del resto de agrupaciones. Esto se debe principalmente a que el COVID-19 tuvo un impacto menor en la reducción del número de viajeros con Francia que respecto de los flujos con la UE-27 y con el resto de Europa, especialmente por la mayor influencia del transporte por carretera.

Así, entre 2020 y 2023 y considerando todos los modos de transporte, el número de viajeros entre la Península Ibérica y Francia creció un +82,3 %. Detallando el crecimiento para cada modo, el transporte por carretera en VL aumentó un +65,0 %; el transporte por carretera en autocar, un +132,7 %; el transporte ferroviario un +206,0 % y el transporte aéreo un +233,2 %.

En el periodo 2013-2019, previo al COVID-19, el aumento del número de viajeros entre la Península Ibérica y Francia no es tan destacado.

GRÁFICO 12. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-27 SIN FRANCIA (2008-2023)

Actualización del gráfico 28 (página 92) del OTP n° 11



Fuente: Elaboración OTP.

TABLA 9. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-27 SIN FRANCIA

Actualización de la tabla 16 (página 92) del OTP n° 11

	Evolución 2008/2023		En un año (2021/2022)	En un año (2022/2023)
	Total	Media anual		
Total	+15 %	+1,0 %	+109,8 %	+20,3 %
Carretera-V.L.	-11 %	-0,8 %	+56,6 %	+8,1 %
Carretera-Autocar	-38 %	-3,4 %	+92,7 %	+55,5 %
Ferrocarril	-100 %	-100,0 %	-	-
Aéreo	+15 %	+1,0 %	+117,3 %	+20,9 %

Fuente: Elaboración OTP.

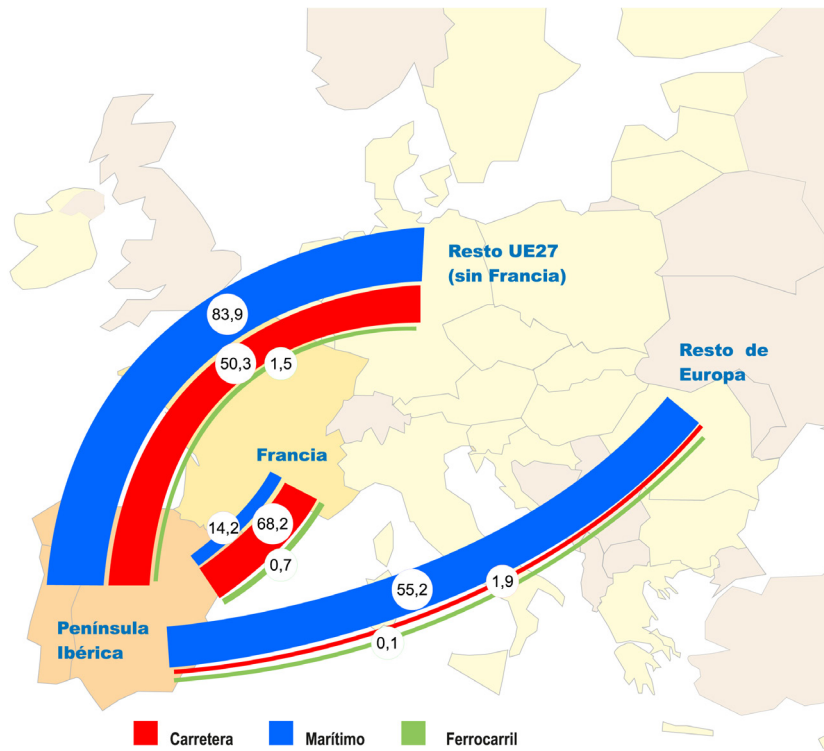
En comparación con Francia, el análisis de los viajeros con el resto de la UE-27 sin Francia presenta unos aumentos y descensos totales más significativos, por su gran dependencia del transporte aéreo y la salida del Reino Unido de la UE en 2020. Entre 2020 y 2023, el transporte de viajeros experimentó un aumento del +206,3 %. Durante este periodo, los viajeros en transporte aéreo crecieron un +219,3 %; los viajeros en VL un +122,8 % y los viajeros en autocar, un +286,6 %.

En 2023, los registros todavía distaban de los valores previos a la pandemia, situándose un -27,4 % por debajo de los de 2019. Los viajeros en VL y en autocar habían superado los valores de 2019, situándose, respectivamente, un +23,4 % y un +6,2 % por encima, mientras que los viajeros en avión fueron un -29,9 % menores a los registrados en 2019.

Tal como ocurre en el resto de las relaciones analizadas, el periodo 2013-2019 previo al COVID-19 se caracteriza por un crecimiento sostenido del total de viajeros.

MAPA 4. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA EN 2023 (EN MILLONES DE TONELADAS)

Actualización del mapa 22 (página 108) del OTP n° 11



Fuente: Elaboración OTP

TABLA 10. RESUMEN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN 2023 (EN MILLONES DE TONELADAS)

Actualización de la tabla 22 (página 108) del OTP n° 11

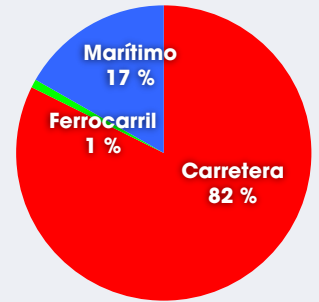
Modo de transporte	Francia	Resto de la UE-27 (sin Francia)	Resto de Europa	Total
Carretera	68,2	50,3	1,9	120,4
Ferrocarril	0,7	1,5	0,1	2,3
Marítimo	14,2	83,9	55,2	153,3
Total	83,1	135,7	57,2	276,0

Fuente: elaboración OTP.

GRÁFICO 13. REPARTO MODAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN 2023

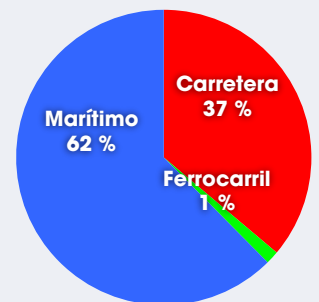
Actualización del gráfico 36 (página 108) del OTP n° 11

**Gráfico A
Península Ibérica-Francia**



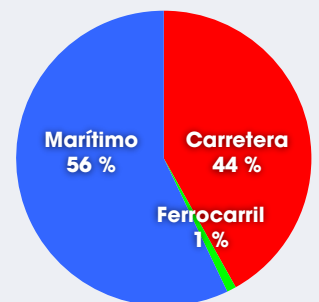
83,1 millones de toneladas

**Gráfico B
Península Ibérica-Resto UE-27 (sin Francia)**



135,7 millones de toneladas

**Gráfico C
Península Ibérica-Europa**

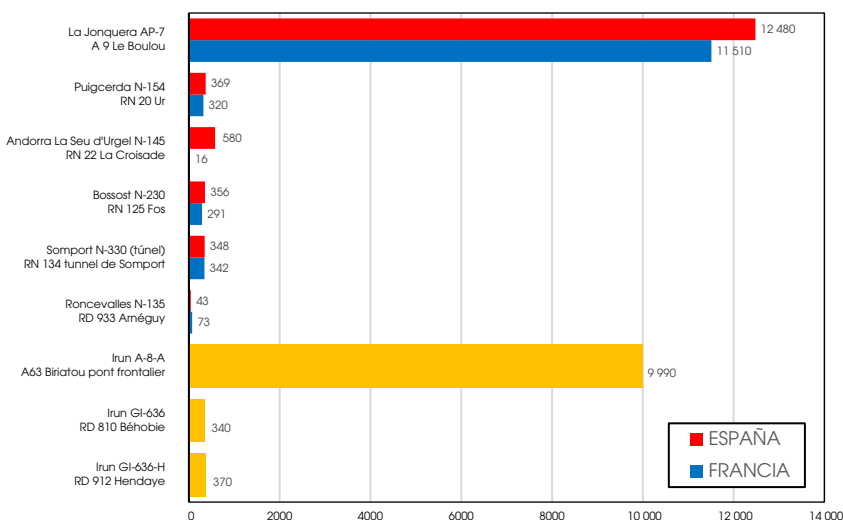


276,0 millones de toneladas

Por carretera

GRÁFICO 14. IMD DE VEHÍCULOS PESADOS (VP) (SIN AUTOCARES) EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS DE MAYOR TRÁFICO EN 2023

Actualización del gráfico 29 (página 95) del OTP n° 11



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras y Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation DREAL Occitanie.

Nota: Los tres pasos fronterizos de Guipúzcoa aparecen en amarillo porque sus datos fueron modificados por el Cerema para reflejar el tráfico de vehículos pesados (VP) efectivo, aunque las estaciones de aforo se encuentran en el lado español.

El gráfico 14 muestra la IMD (intensidad media diaria) de vehículos pesados (VP) en los principales puntos de paso fronterizos entre España y Francia en 2023, tan solo aquellos que tienen un tráfico de carga relevante, ya que otras rutas que atraviesan los Pirineos tienen un tráfico mucho menor de vehículos pesados (VP) en comparación, por lo que no se representan.

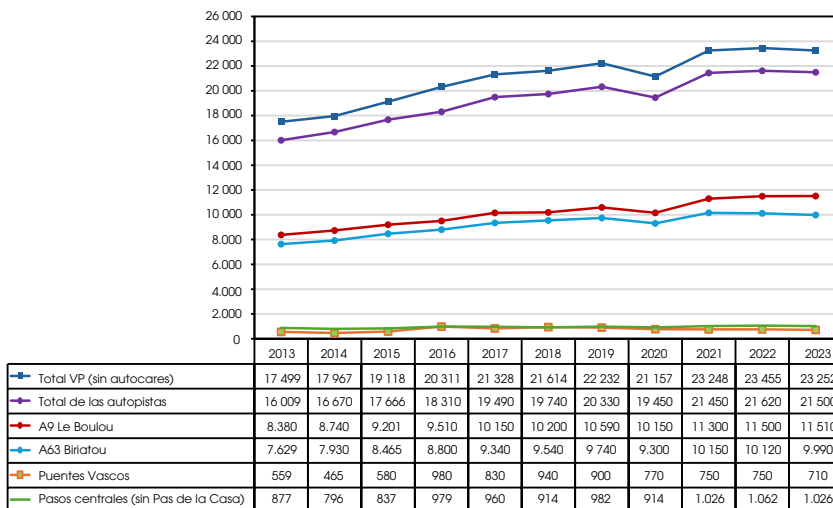
El total de vehículos pesados efectivos (sin incluir autobuses) que cruzaron los Pirineos por los puntos fronterizos de mayor tráfico alcanzó los **23 252 vehículos/día en 2023**.

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

Si comparamos con los datos de 2022-2023, el tráfico de vehículos pesados efectivos (sin autobuses) son prácticamente similares, aunque con unas pequeñas reducciones en todos los pasos, un -0,6 % en las dos autopistas, un -3,4 % en los pasos centrales, y un -5,3 %, en el caso de los puentes vascos.

GRÁFICO 15. EVOLUCIÓN DE LA IMD ANUAL DE VEHÍCULOS PESADOS (VP) (SIN AUTOCARES) QUE CRUZARON LA FRONTERA HISPANO-FRANCESA ENTRE 2013 Y 2023

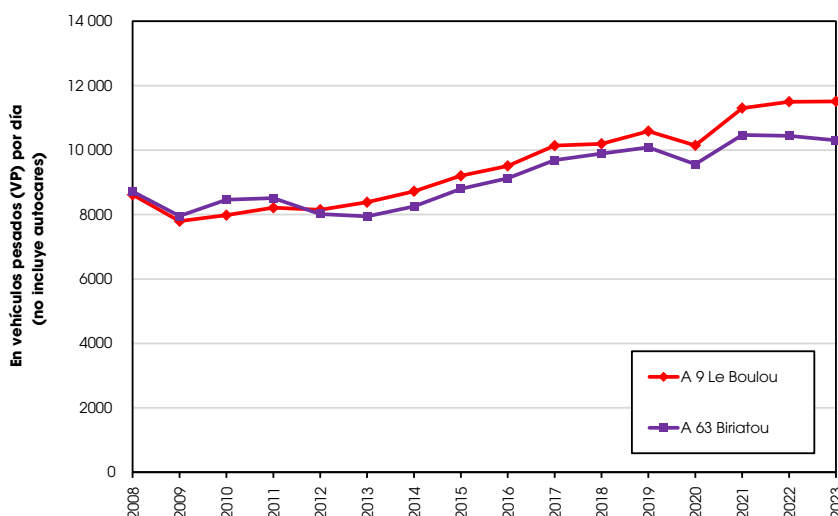
Actualización del gráfico 30 (página 97) del OTP n° 11



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras y Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation DREAL Occitanie, ASF.

GRÁFICO 16. EVOLUCIÓN DE LA IMD DE VEHÍCULOS PESADOS (VP) (SIN AUTOCARES) EN LAS DOS AUTOPISTAS ENTRE 2008-2023

Actualización del gráfico 31 (página 98) del OTP n° 11



Fuente: ASF.

TABLA 11. ESTIMACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS EN 2023

Actualización de la tabla 18 (página 99) del OTP n° 11

Pasos	"IMD (VP/día)"	"Tonelaje medio (t/VP)"	"Carga diaria (kt)"	"Carga anual (Mt)"	Variación 22/23 (%)
Autopista AP8-A63 Norte-Sur	5055	13,9	70,3	25,6	-1,2%
Autopista AP8-A63 Sur-Norte	4935	15,8	78,0	28,5	-1,9%
Autopista AP7-A9 Norte-Sur	5699	12,6	71,8	26,2	+1,7%
Autopista AP7-A9 Sur-Norte	5811	15,5	90,2	32,9	+2,0%
Puentes vascos	710	9,3	6,6	2,4	-5,3%
Pasos interiores	969	13,5	13,1	4,8	+0,2%
Total	23 179	14,2	329,9	120,4	+0,1%

Los datos están referidos a vehículos pesados **sin autocares**.

Los puentes vascos hacen referencia a los pasos Irún GI-636-H/RD 912 Hendaye e Irún GI-636/RD 810 Béhibie.

Los pasos interiores hacen referencia a los pasos RN20 Ur/N154 Puigcerdà; RN22 La Croissade/N145 Andorra La Seu d'Urgell; RN125 Fos/N230 Bossost y N330 Somport (túnel)/RN134 tunnel de Somport.

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras y Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation DREAL Occitanie, ASF, encuesta Transit 2010.

TABLA 12. REPARTO DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS SEGÚN ORIGEN Y DESTINO (EN MILLONES DE TONELADAS)

Actualización de la tabla 20 (página 100) del OTP n° 11

Intercambios con	España	Portugal	Marruecos	Total
Francia	62,0	5,8	0,4	68,2
Resto de la UE-27 menos Francia	42,7	7,2	0,4	50,3
Resto de Europa	1,3	0,5	0,0	1,9
Total Europa	106,0	13,5	0,8	120,4

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras y Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation DREAL Occitanie, encuesta Transit 2010 y encuesta realizada por el Cerema en 2021.

El gráfico 16 muestra la evolución de la intensidad media diaria de vehículos pesados (VP) en las dos autopistas francesas A-9 y A-63. Estos valores se refieren a los vehículos pesados (VP) de las clases 3 y 4 de Francia (sin autocares) que cruzaron la frontera por Le Boulou y Le Biriattou.

Es importante tener en cuenta que los valores para la autopista A-63 del gráfico 16 difieren de los del gráfico 15, ya que se refieren a diferentes fuentes de datos. En el gráfico 16, los datos provienen del peaje de Biriattou, mientras que en el gráfico 15, los valores se obtienen de la estación de aforo ubicada en el paso fronterizo. Esta diferencia corresponde al tráfico de camiones que ingresan y salen a través del intercambiador de Biriattou, ubicado entre el peaje y la frontera.

Desde 2013 ambas autopistas han experimentado una evolución muy similar en el tráfico de pesados (VP). Entre 2013 y 2019, se produjo un incremento del número de vehículos pesados (VP) en ambas autopistas que disminuyó en 2020 con motivo del COVID-19. El tráfico de VP por las autopistas A-63 y A-9 se recuperó, entre 2020 y 2022. Y en 2023 se produjo un leve descenso del -1,3 % en la A-63, mientras que la A-9 se mantuvo prácticamente igual con un +0,1 %.

La estimación del tonelaje medio transportado por los vehículos pesados proviene de los resultados de las encuestas que realizó el Cerema en 2021 en la AP-7/A-9, la AP-8/A-63, así como en el túnel del Somport, la N-230/RN-125 y la N-154/RN-20. Estos nuevos valores reemplazan a los utilizados desde 2012, que eran los de la encuesta Transit 2010. Sin embargo, es importante destacar que no se realizó una encuesta en el sentido España-Francia en la AP-7/A-9, por lo que se seguirá aplicando la carga media asociada a la encuesta Transit 2010 en este sentido en el presente informe.

En 2023, las mercancías que cruzaron los Pirineos por carretera ascendieron a 120,4 Mt con un incremento del +0,1 % desde 2022.

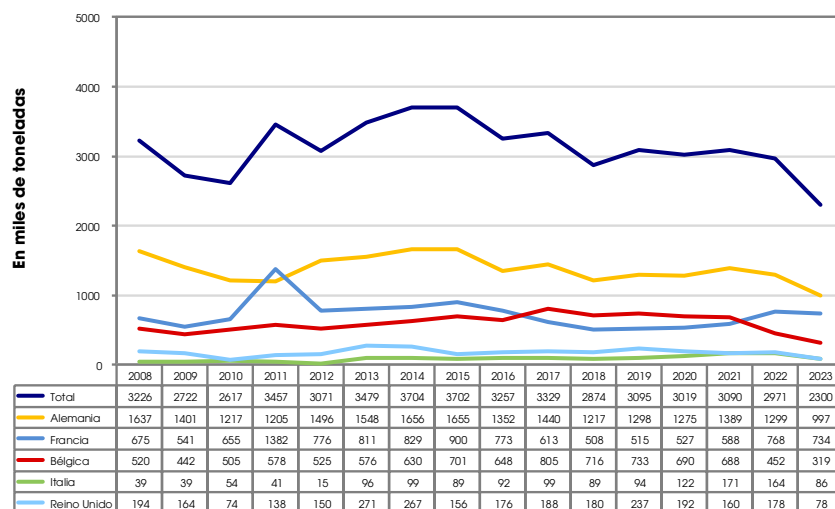
En esta estimación de tráficos destaca la mayor importancia del sentido sur-norte, con un volumen de mercancías superior al norte-sur, especialmente en el paso de las autopistas AP-7/A-9.

En la encuesta Transit 2010 se definió también el reparto de mercancías según su origen y destino, y las encuestas realizadas en 2021 en las dos autopistas y los tres principales pasos centrales han permitido actualizar estos datos.

Transporte ferroviario

GRÁFICO 17. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS, EN AMBOS SENTIDOS, A TRAVÉS DE LOS PIRINEOS (EN MILES DE TONELADAS) EN EL PERIODO 2008-2023

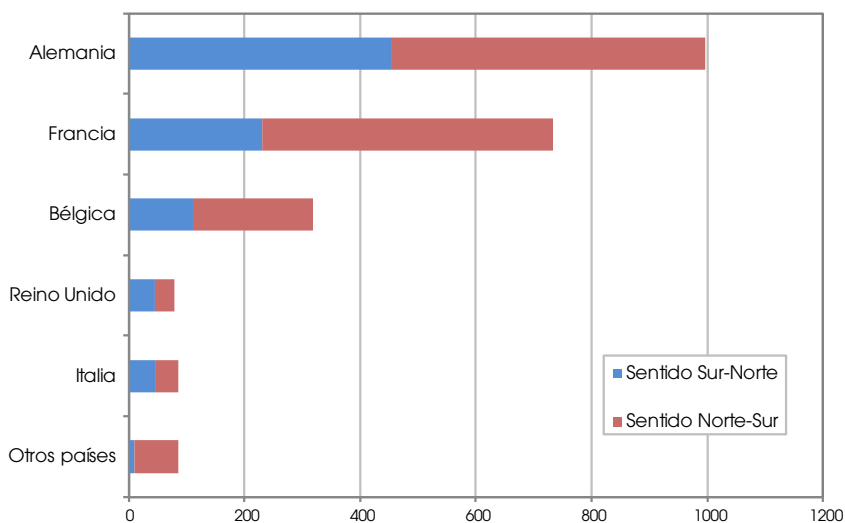
Actualización del gráfico 32 (página 101) del OTP nº 11



Fuente: Eurostat-Transporte (rail_go_intgong) y (rail_go_intcmgm).

GRÁFICO 18. PAÍSES DE ORIGEN Y DESTINO DE LAS MERCANCÍAS FERROVIARIAS AL NORTE DE LOS PIRINEOS EN 2023 (EN MILES DE TONELADAS)

Actualización del gráfico 33 (página 103) del OTP nº 11



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 2008-2023 un comportamiento irregular. Se situó en 2,3 Mt en 2023 (descenso del -22,6 % con respecto a 2022).

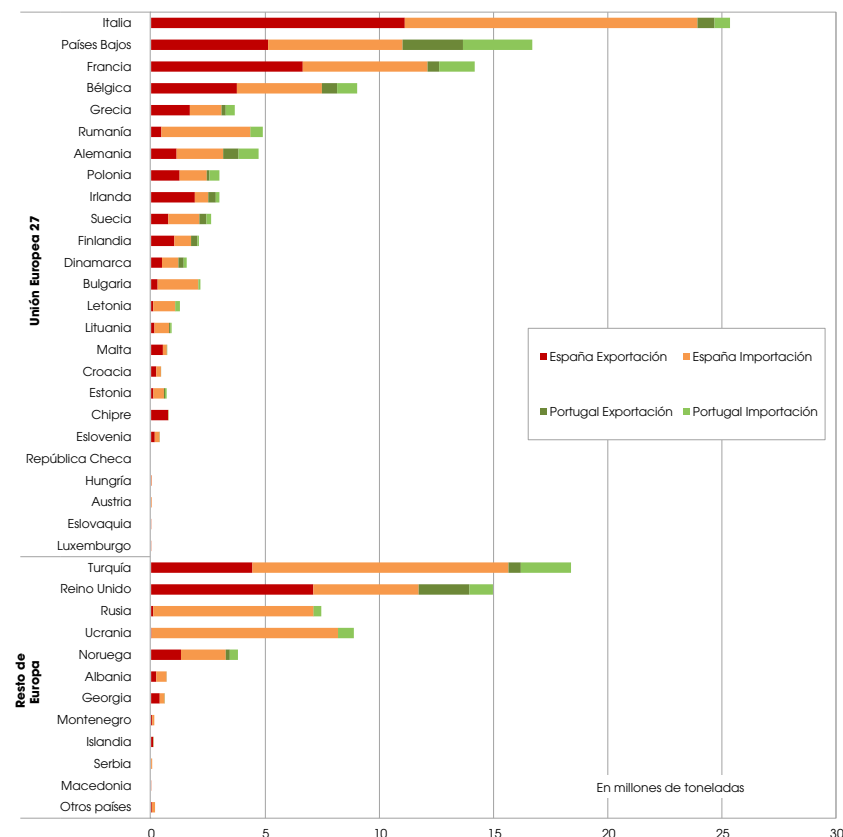
Por otro lado, Eurostat permite conocer la dirección de los flujos. El gráfico 18 muestra la dirección de los flujos con los principales países de origen y destino de las mercancías ferroviarias. En este ámbito, en 2023 destaca la predominancia del flujo de norte a sur (mercancías recibidas en España y Portugal), que representó el 61,1 % de las mercancías que atravesaron los Pirineos por ferrocarril, en comparación con el flujo de sur a norte (mercancías enviadas desde España y Portugal), que representó el 38,9 %.

Según Eurostat, el transporte de mercancías por ferrocarril se establece principalmente con los siguientes países: Alemania (43,3 %), Francia (31,9 %) y Bélgica (13,9 %).

Transporte marítimo

GRÁFICO 19. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA CON ORIGEN Y DESTINO EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA EN 2023

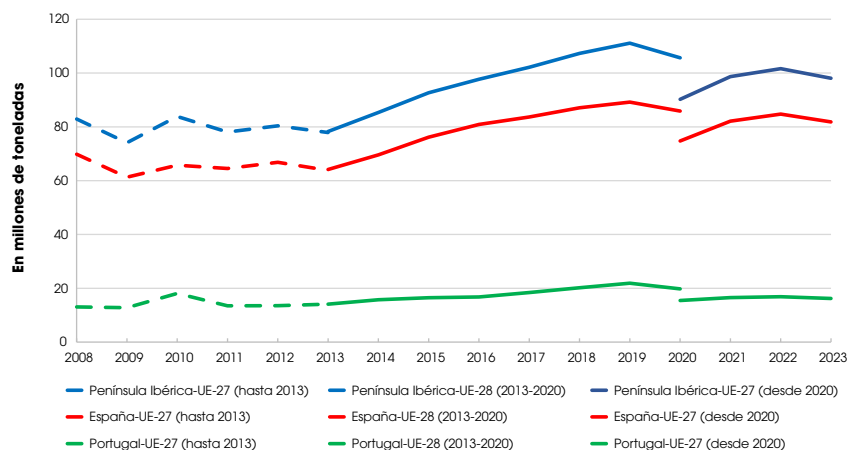
Actualización del gráfico 34 (página 104) del OTP nº 11



Fuente: Puertos del Estado (España) e IMT (Portugal).

GRÁFICO 20. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA UNIÓN EUROPEA ENTRE 2008 Y 2023

Actualización del gráfico 35 (página 107) del OTP nº 11



Fuente: Puertos del Estado (España) e IMT (Portugal).

NOTA: UE-27 hasta 2013 no incluye Croacia. UE-27 desde 2020 no incluye Reino Unido.

En 2023, el tráfico marítimo de mercancías de la Península Ibérica hacia o desde el resto de Europa alcanzó los 153,3 millones de toneladas. Se generó un 84,5 % por España y un 15,5 % por Portugal.

Portugal presentó porcentajes muy similares, con el 59 % de mercancías desembarcadas (14 millones de toneladas) y el 41 % de mercancías embarcadas (9,8 millones de toneladas). En cuanto a España, las mercancías desembarcadas fueron el 60,4 % (78,2 millones de toneladas) y las mercancías embarcadas, el 39,6 % (51,3)

Según el gráfico 20, el transporte marítimo de mercancías en el período 2008-2023 se caracteriza por una tendencia de crecimiento entre 2013 y 2022 y un pequeño descenso en el año 2023. En el período 2008-2020, el transporte marítimo de mercancías entre la Península Ibérica y la UE ha aumentado un +27,4 %; entre España y la UE, un +22,9 % y entre Portugal y la UE un +51,6 %.

En el período 2020-2023 la tendencia de crecimiento se mantuvo en las distintas relaciones analizadas. En particular, el transporte marítimo de mercancías creció un +8,7 % entre la Península Ibérica y la UE-27, un +9,5 % entre España y la UE-27 y un +4,8 % entre Portugal y la UE-27.

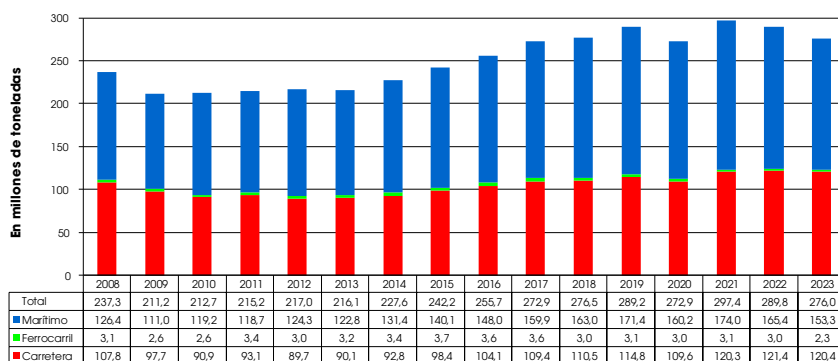
Evolución

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

- Datos 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: Suplemento del Documento nº 9, principales cifras actualizadas para el año 2018 (diciembre de 2021).
- Datos 2019 y 2020: Documento nº 10 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (diciembre de 2023).
- Datos 2021 y 2022: Documento nº 11 del Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (julio 2025).
- Datos 2023: el presente documento.

GRÁFICO 21. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA (2008-2023)

Actualización del gráfico 37 (página 110) del OTP n° 11



Fuente: Elaboración OTP.

TABLA 13. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EUROPA

Actualización de la tabla 23 (página 110) del OTP n° 11

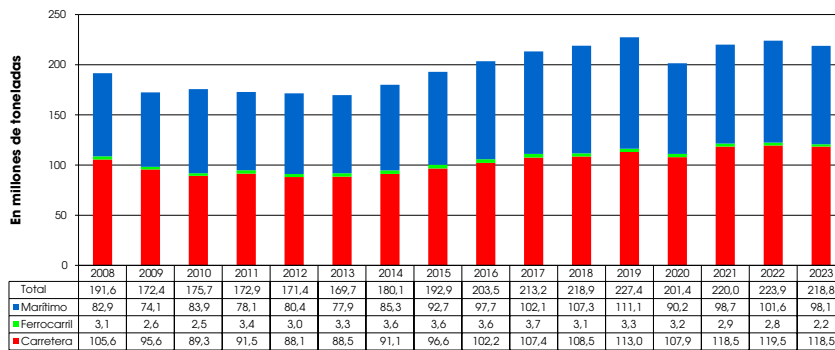
	Evolución 2008/2023		En un año (2021/2022)	En un año (2022/2023)
	Total	Media anual		
Total	+16 %	+1,1 %	-2,5 %	-4,8 %
Carretera	+12 %	+0,8 %	+0,9 %	-0,9 %
Ferrocarril	-26 %	-2,1 %	-3,9 %	-22,6 %
Marítimo	+21 %	+1,4 %	-4,9 %	-7,4 %

Fuente: Elaboración OTP.

El flujo total de mercancías entre la Península Ibérica y Europa en 2023 ha sido de 276,0 Mt. El periodo 2008-2023 se caracteriza por un crecimiento continuo entre 2013 y 2019, del +33,8 % seguidos de un comportamiento irregular entre 2019 y 2021, y un descenso del -7,21 % entre 2021 y 2023. Esto se debe fundamentalmente al transporte ferroviario y al transporte marítimo que en este período descendieron un -25,6 % y un -11,9 % respectivamente.

GRÁFICO 22. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-27 (2008-2023)

Actualización del gráfico 38 (página 111) del OTP n° 11



Fuente: Elaboración OTP.

TABLA 14. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-27

Actualización de la tabla 24 (página 111) del OTP n° 11

	Evolución 2008/2023		En un año (2021/2022)	En un año (2022/2023)
	Total	Media anual		
Total	+14 %	+1,0 %	+1,8 %	-2,3 %
Carretera	+12 %	+0,8 %	+0,9 %	-0,9 %
Ferrocarril	-29 %	-2,4 %	-4,7 %	-20,3 %
Marítimo	+18 %	+1,2 %	+3,0 %	-3,5 %

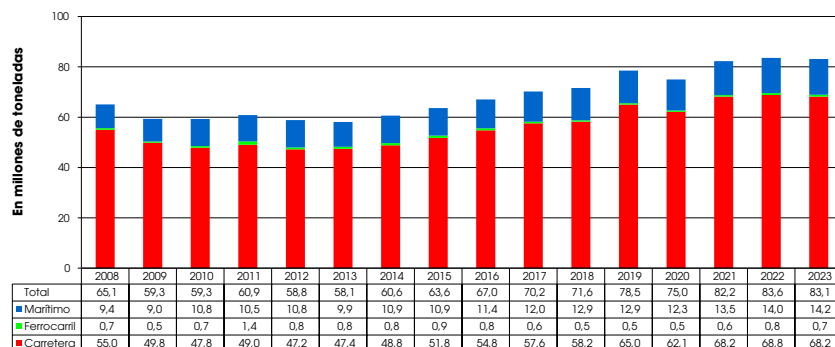
Fuente: Elaboración OTP.

El comportamiento de la relación Península Ibérica-resto de la UE-27 se caracteriza por un crecimiento continuo entre 2012 y 2019 del +32,6 %, gracias al crecimiento del transporte por carretera y del transporte marítimo. Entre 2019 y 2023 el intercambio de mercancías se estabilizó alrededor de los 220 millones de toneladas, a pesar de las diferencias de comportamiento de los distintos modos de transporte. Entre 2021 y 2023 el transporte por carretera y el transporte marítimo permanecieron prácticamente igual, mientras que el transporte ferroviario descendió un -24,0 %.

Durante el período 2008-2023 el conjunto de modos se experimentó un crecimiento del +14,2 %, el transporte por carretera fue, en general, el principal modo utilizado para el intercambio de mercancías con el resto de la UE, con una cuota de entre el 50 % y el 56 %. En 2022 y 2023 este porcentaje se sitúa en el 54 %. El transporte marítimo fue el otro gran modo dominante, con cuotas que oscilan entre el 43 % y el 49 %. En 2023 este porcentaje se sitúa en el 44,8 %. El transporte ferroviario oscila entre el 1 % y el 2 % de las mercancías intercambiadas, dependiendo del año.

GRÁFICO 23. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA (2008-2023)

Actualización del gráfico 39 (página 112) del OTP n° 11



Fuente: Elaboración OTP.

TABLA 15. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y FRANCIA

Actualización de la tabla 25 (página 112) del OTP n° 11

	Evolución 2008/2023		En un año (2021/2022)	En un año (2022/2023)
	Total	Media anual		
Total	+28 %	+1,8 %	+1,6 %	-0,5 %
Carretera	+24 %	+1,6 %	+0,9 %	-0,9 %
Ferrocarril	+9 %	+0,6 %	+30,6 %	-4,4 %
Marítimo	+50 %	+3,0 %	+3,8 %	+1,3 %

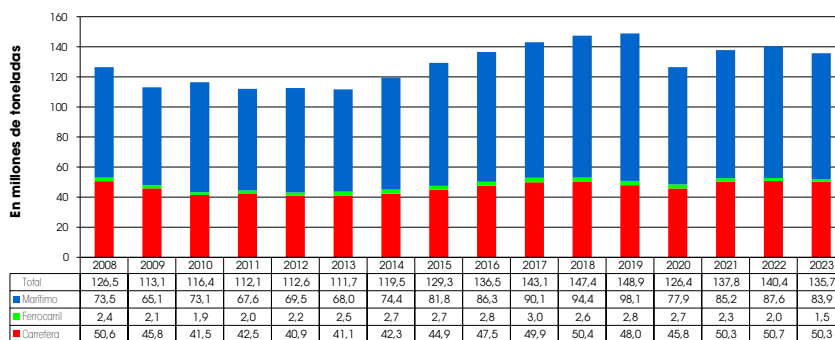
Fuente: Elaboración OTP.

En el caso de Francia existe una tendencia de crecimiento del intercambio de mercancías con la Península Ibérica, especialmente entre 2013 y 2019. En este periodo, el volumen de mercancías intercambiadas creció un +35,1 %, gracias al crecimiento del transporte por carretera y del transporte marítimo. Posteriormente, entre 2019 y 2023, el crecimiento fue más moderado con un incremento del +5,9 %, debido al aumento del transporte marítimo (+9,5 %) y en menor medida al transporte por carretera (+4,9 %) y al transporte ferroviario que, aunque el incremento sea muy elevado (42,5 %), tiene poca incidencia en el total.

En el intercambio de mercancías entre la Península Ibérica y Francia, la importancia del transporte por carretera es más evidente. En el período analizado, la cuota del transporte por carretera se situó siempre por encima del 80 %. En 2023 fue del 82,1 %. La cuota del transporte marítimo se situó entre el 16 % y el 18 %, desde 2010 hasta 2023, siendo del 17,1 % en 2023. En lo que se refiere al transporte ferroviario, desde 2017 su cuota se situó por debajo del 1 % (0,9 % en 2023).

GRÁFICO 24. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-27 SIN FRANCIA (2008-2023)

Actualización del gráfico 40 (página 113) del OTP n° 11



Fuente: Elaboración OTP.

TABLA 16. EVOLUCIÓN EN TÉRMINOS RELATIVOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-27 SIN FRANCIA

Actualización de la tabla 26 (página 113) del OTP n° 11

	Evolución 2008/2023		En un año (2021/2022)	En un año (2022/2023)
	Total	Media anual		
Total	+7 %	+0,5 %	+1,9 %	-3,3 %
Carretera	-1 %	-0,04 %	+0,9 %	-0,9 %
Ferrocarril	-39 %	-3,5 %	-13,6 %	-26,3 %
Marítimo	+14 %	+1,0 %	+2,9 %	-4,2 %

Fuente: Elaboración OTP.

En el período 2008-2023, los intercambios de mercancías con la UE-27 sin Francia se caracterizaron por un crecimiento continuo del +33,3 % entre 2013 y 2019, gracias especialmente al crecimiento del transporte marítimo. Tras el descenso producido en 2020, se observa un crecimiento hasta 2022 y un descenso del -3,3 % en 2023.

Entre 2020 y 2023 el transporte por carretera ha crecido un +9,8 %, el transporte marítimo un +7,7 % y el transporte ferroviario ha descendido un -45,1 %. En conjunto el transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE-27 sin Francia ha crecido un +7,3 % entre 2020 y 2023.

Finalmente, en lo que se refiere a la importancia de los distintos modos de transporte, el transporte marítimo es el más utilizado con una cuota por encima del 60 % desde 2010. En 2023 esta cuota fue del 61,8 %. El resto de las mercancías fueron transportadas principalmente por carretera, con una cuota del 37,1 % en 2023. En 2023 el transporte ferroviario registró una cuota del 1,1 %.

- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- OTP.
- Dirección General de Carreteras y Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation DREAL Occitanie.
- Autoroutes Sud de France (ASF).
- INE.
- RENFE.
- Euskotren.
- Comboios de Portugal.
- AENA S.A. (España).
- ANAC (Portugal).
- Encuesta Transit 2010.
- Eurostat-Transporte (rail_go_intgong) y (rail_go_intcmgm).
- Puertos del Estado (España).
- IMT (Portugal).