

7º informe
datos 2012/2013



Observatório Transfronteiriço
Espanha/Portugal

Observatorio Transfronterizo
España/Portugal



MINISTÉRIO DA ECONOMIA



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO



Marzo 2015



Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Fomento:

www.fomento.gob.es

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:

<http://publicacionesoficiales.boe.es>

Título de la obra: Observatorio transfronterizo España-Portugal (OTEP). Documento nº 7, marzo 2015

Autor/Editor: Secretaría General de Transporte; Centro de Publicaciones, Ministerio de Fomento

Año de edición: 2015

Edición digital:

1ª edición electrónica: mayo 2015

Formato: Pdf

Tamaño: 5,73 MB

NIPO: 161-15-030-9

Edita:

Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento©

Aviso Legal: Todos los derechos reservados. Esta publicación no podrá ser reproducida ni en todo, ni en parte, ni transmitida por sistema de recuperación de información en ninguna forma ni en ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico o cualquier otro.





Observatorio transfronterizo España-Portugal

MADRID / LISBOA DOCUMENTO N.º 7 MARZO 2015 (DATOS DE 2012)





ENTIDADES DE ESPAÑA Y PORTUGAL REPRESENTADAS EN EL OBSERVATORIO TRANSFRONTERIZO ESPAÑA-PORTUGAL

ESPAÑA

Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transporte

Secretaría General de Infraestructuras

División de Prospectiva y Tecnología del Transporte (Coordinación)

Dirección General de Aviación Civil

Dirección General de Transporte Terrestre

Dirección General de Carreteras

Dirección General de Programación Económica y Presupuestos

Subdirección General de Planificación de Infraestructuras y Transporte

Aeropuertos y Navegación Aérea, AENA, S. A.

Puertos del Estado

Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles - RENFE

Turespaña

Instituto Nacional de Estadística - INE

PORTUGAL

Ministério da Economia

Gabinete de Estratégia e Estudos do Ministério da Economia (Coordenação)

Aeropostos de Portugal, SA

Comboios de Portugal, E.P.E.

Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

Instituto Nacional de Aviação Civil - I.P.

Instituto Nacional de Estatística - I.P.

REFER. Rede Ferroviária Nacional



OBSERVATORIO TRANSFRONTERIZO ESPAÑA-PORTUGAL (OTEP)

Coordinación:

ESPAÑA

Ministerio de Fomento
Secretaría General de Transporte
División de Prospectiva y Tecnología del Transporte
Paseo de la Castellana, 67
28071 MADRID
Tel +34 915978200
www.fomento.es

PORTUGAL

Ministério da Economia
Gabinete de Estratégia e Estudos
Rua da Prata, n.º 8
1149-057 Lisboa
Tel +351 21 792 13 46
www.gee.min-economia.pt

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	10
2. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA	11
2.1. Población	11
2.2. Datos económicos generales	12
2.3. Índice de motorización	16
2.4. Comercio exterior	17
3. INFRAESTRUCTURAS	22
3.1. Infraestructuras viarias	22
3.2. Infraestructuras ferroviarias	29
3.3. Infraestructuras aeroportuarias	35
3.4. Infraestructuras portuarias	36
4. FLUJOS DE VIAJEROS	38
4.1. Transporte de viajeros por carretera	38
4.2. Transporte de viajeros por ferrocarril	42
4.3. Transporte aéreo de viajeros	44
4.4. Transporte fluvial de pasajeros	50
4.5. Resumen del transporte de viajeros	51
5. FLUJOS DE MERCANCÍAS	53
5.1. Comercio exterior según modo de transporte (datos de las estadísticas de comercio exterior)	53
5.2. Transporte de mercancías por carretera	58
5.3. Transporte de mercancías por ferrocarril	69
5.4. Transporte marítimo de mercancías	69
5.5. Resumen del tráfico de mercancías	77
6. CONCLUSIONES	79

ÍNDICE DE TABLAS

1.	PIB a precios de mercado y PIB per cápita en paridad de poder adquisitivo (PPA) en la UE27, UE25, UE15, en España y en Portugal (2005-2012)	13
2.	Comercio exterior de España y Portugal con Europa, en valor (2012)	17
3.	Comercio exterior de España y Portugal con Europa, en volumen (2012)	18
4.	Enlaces por carretera entre España y Portugal a 31-12-2012	22
5.	Estimación del total de viajeros que atraviesan la frontera por carretera entre España y Portugal, en ambos sentidos (2011 y 2012)	41
6.	Miles de turistas extranjeros procedentes de Portugal según Comunidad Autónoma de destino (2013)	42
7.	Movimiento de pasajeros en los aeropuertos de España y Portugal por países europeos de origen o destino (2012)	45
8.	Pasajeros embarcados y desembarcos en los aeropuertos de Lisboa, Oporto y Faro, Madrid, Barcelona y Málaga con origen o destino en España, Portugal y Francia (2012)	47
9.	Tráfico de pasajeros entre España y Portugal en ambos sentidos (2012)	48
10.	Resumen de viajeros entre España y Portugal en el año 2012 por modo de transporte y su comparación con el año 2011 (en millones de viajeros)	51
11.	Evolución de los intercambios de mercancías entre España y Portugal (2005-2012)	59
12.	Tipología y volumen de las mercancías intercambiadas con la UE27 por carretera, en vehículos pesados matriculados en España y Portugal (2012)	67
13.	Evolución del tráfico internacional de mercancías por ferrocarril, de/hacia Portugal, por regiones de origen/destino (2005-2012)	69
14.	Distribución del tráfico de mercancías por vía marítima entre los países de la Península Ibérica y los países de Europa en ambos sentidos (2012)	71
15.	Evolución del movimiento de mercancías por vía marítima entre los principales puertos españoles y los puertos portugueses, en ambos sentidos (2005-2012)	74
16.	Evolución del movimiento de mercancías por vía marítima entre los principales puertos portugueses y los puertos españoles, en ambos sentidos (2005-2012)	76

ÍNDICE DE GRÁFICOS

1.	Población residente en España y Portugal (2005-2013)	11
2.	Tasa de variación real del PIB en la UE27, UE15, en España y en Portugal (2005-2012)	13
3.	PIB per cápita (en PPC), por regiones fronterizas en España y en Portugal (2011)	14
4.	Índice de motorización en España, Portugal, UE15, UE25 y UE27 (2005-2012)	16
5.	Comercio exterior del conjunto España-Portugal con Europa, en valor (2005-2012)	18
6.	Comercio exterior del conjunto España-Portugal con Europa, en volumen (2005-2012)	19
7.	Comercio exterior de España y Portugal con Europa (2012)	20
8.	Reparto del comercio exterior de España y Portugal con Europa (2012)	21
9.	IMD de vehículos ligeros y pesados en ambos sentidos en los principales puntos fronterizos (IMD > 1.000 VEH/D) en 2012	26
10.	Intensidad Media Diaria de vehículos ligeros en las principales fronteras entre España y Portugal (2012)	39
11.	Evolución de la IMD conjunta de automóviles y autocares en los principales puntos fronterizos en el período 2005-2012	41
12.	Evolución del tráfico de viajeros por ferrocarril entre España y Portugal (2005-2013)	43
13.	Distribución del tráfico de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y los países europeos (2012)	46
14.	Evolución del tráfico de pasajeros por vía aérea entre España y Portugal (2005-2012)	49
15.	Evolución del tráfico de pasajeros por vía fluvial entre España y Portugal -ríos Miño y Guadiana- (2005-2012)	50
16.	Evolución del tráfico de vehículos por vía fluvial entre España y Portugal -ríos Miño y Guadiana- (2005-2012)	51
17.	Distribución del tráfico de pasajeros entre España y Portugal por modo de transporte (2012)	52
18.	Evolución del tráfico de mercancías de Portugal y España con la UE27 (2005-2012)	54
19.	Estructura modal de los intercambios comerciales de mercancías de Portugal y España con la Unión Europea (2012)	54
20.	Evolución de los intercambios comerciales entre España y Portugal por modos de transporte, en ambos sentidos (2005-2012)	55

21.	Distribución del transporte de mercancías entre España y Portugal, por modo de transporte (2012)	56
22.	Evolución de los intercambios de mercancías de España y Portugal con Francia, por modos de transporte (2005-2012)	57
23.	Evolución del transporte de mercancías en vehículos pesados matriculados en Portugal, para los principales países de carga/descarga (2005-2012)	58
24.	Evolución del transporte de mercancías de vehículos pesados matriculados en España, para los principales países de carga/descarga (2005-2012)	59
25.	Evolución de los intercambios de mercancías por carretera entre España y Portugal (2005-2012)	60
26.	Intensidad media diaria de vehículos pesados de mercancías en las principales fronteras luso-españolas (2012)	61
27.	Evolución del número de vehículos que efectúan en España transporte por cuenta propia, por tramos de carga útil (2005-2013)	62
28.	Evolución del número de vehículos que efectúan en Portugal transporte por cuenta propia, por tramos de peso bruto (2005-2012)	63
29.	Evolución del número de vehículos que efectúan en España transporte por cuenta ajena, por tramos de carga útil. (2005-2013)	64
30.	Evolución del número de vehículos que efectúan en Portugal transporte por cuenta ajena, por tramos de peso bruto. (2005-2012)	64
31.	Evolución del tonelaje transportado en España (en transporte nacional e internacional) por cuenta propia y ajena (2005-2012)	65
32.	Evolución del tonelaje transportado en Portugal (en transporte nacional e internacional) por cuenta propia y ajena (2005-2012)	66
33.	Tipología y volumen de mercancías transportadas en España y Portugal por modo carretera, en comercio internacional, en 2012	68
34.	Distribución del tráfico de mercancías por vía marítima con origen/destino en los puertos de la Península Ibérica (2012)	70
35.	Distribución relativa de los intercambios comerciales por vía marítima de España y Portugal con los países de Europa (2012)	71
36.	Evolución de los intercambios de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y la UE15, UE25 y UE27 (2005-2012)	73
37.	Evolución de los intercambios de mercancías por vía marítima entre España y Portugal, en ambos sentidos (2005-2012)	76
38.	Distribución de los intercambios de mercancías entre España y Portugal, por modo de transporte (2012)	77
39.	Evolución del volumen de mercancías transportadas entre España y Portugal, por modo de transporte (2005-2012)	78

ÍNDICE DE FIGURAS

1.	Población residente en Europa, por región en 2012 (por mil habitantes)	12
2.	PIB por habitante (en PPA) en la UE27 a nivel regional (2010)	15
3.	Infraestructuras de enlace por carretera entre España y Portugal	27
4.	Red ferroviaria de alta velocidad y redes española y portuguesa de ancho ibérico (1668 mm) en 2012	30
5.	Principales aeropuertos portugueses y españoles en las comunidades y regiones limítrofes a 31-12-2012	35
6.	Fachadas marítimas del sistema portuario peninsular español y portugués	37
7.	Intensidad media diaria de vehículos ligeros en los principales puntos fronterizos (2012)	40
8.	Intensidad media diaria de los vehículos pesados de mercancías en las principales fronteras (2012)	61
9.	Tráfico internacional de mercancías con los cinco principales países de la UE27, con origen y destino los puertos de la Península Ibérica (2012)... ..	72

1 INTRODUCCIÓN

El Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP) tiene su origen en la «Cumbre Ibérica» de enero de 2001. En este encuentro ambos países mostraron su interés en disponer de un sistema común de monitorización de la realidad del tráfico transfronterizo.

El documento que se presenta a continuación es el nº 7 del Observatorio Transfronterizo España-Portugal. Este documento es fruto del trabajo conjunto del Ministério da Economia portugués y del Ministerio de Fomento español. Su intención es disponer de variables que permitan la caracterización de los flujos de transporte transfronterizo, de viajeros y de mercancías, con un análisis detallado para los distintos modos de transporte.

Este informe presenta la misma estructura que los documentos anteriores:

- Marco socioeconómico.
- Infraestructuras.
- Flujos de pasajeros.
- Flujos de mercancías.

El marco socioeconómico hace referencia al contexto regional, nacional y europeo de la Península Ibérica, con el fin de tener una visión más completa de los datos.

En el capítulo de infraestructuras de transporte se detallan las características de las infraestructuras de transporte que conectan Portugal y España.

Los flujos de viajeros se estiman por modos de transporte, origen y destino, paso fronterizo y motivo de viaje. Asimismo se lleva a cabo un análisis de la evolución del volumen de viajeros por modo de transporte para observar la tendencia de los últimos años.

El estudio de los flujos de mercancías se hace de forma análoga a los flujos de viajeros, es decir, por modos de transporte, origen y destino, y tipo de mercancía transportada. Se analiza también la evolución del volumen de mercancías por modo de transporte para observar la tendencia de los últimos años.

Al final del documento se incluye el capítulo de Conclusiones, que recoge las observaciones y explicaciones más relevantes de cada uno de los capítulos anteriores.

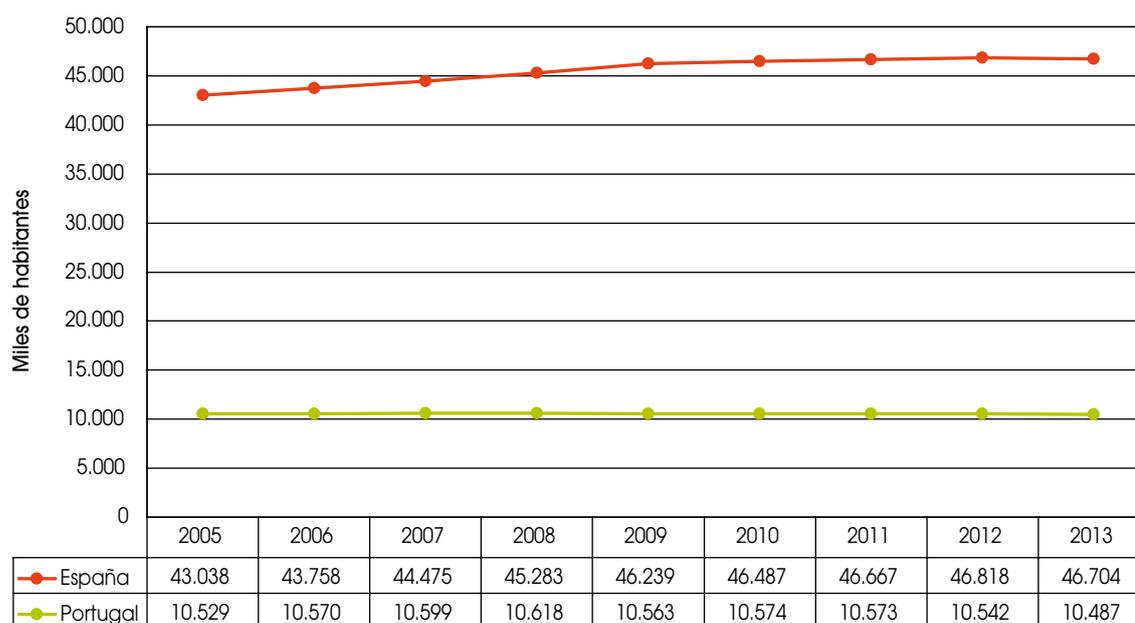
2. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA

La caracterización socioeconómica de Portugal y España se basa en cuatro variables: población, Producto Interior Bruto (PIB), índice de motorización y comercio internacional.

2.1. POBLACIÓN

A finales de 2013, Portugal tenía 10,5 millones de habitantes (un 0,5% menos que en 2012) y España contaba con 46,7 millones (0,2% menos que en 2012). El Gráfico 1 muestra la evolución entre 2005 y 2013.

GRÁFICO 1. POBLACIÓN RESIDENTE EN ESPAÑA Y PORTUGAL (2005-2013)

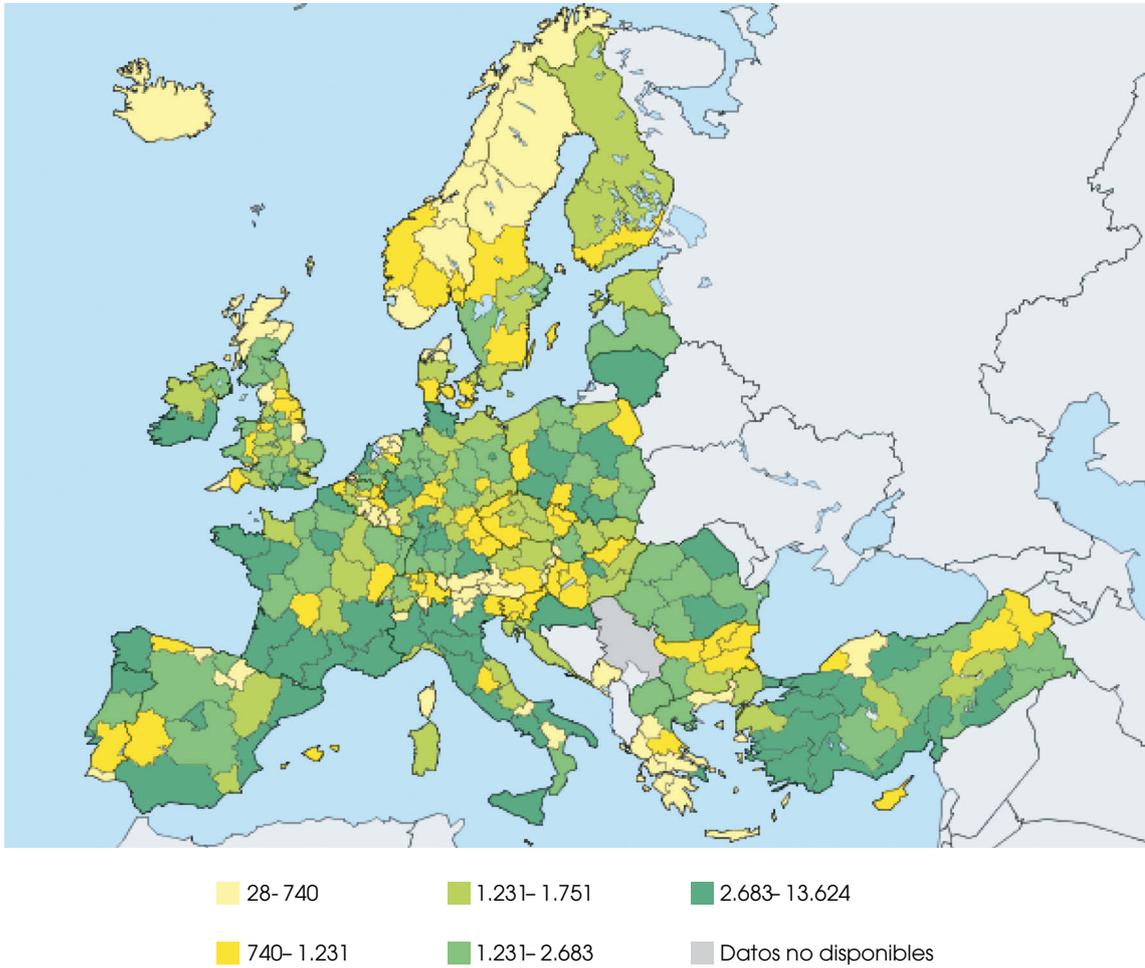


Fuente: EUROSTAT.

Entre 2005 y 2013, el índice de crecimiento medio anual de la población en España fue de 1,03% y en Portugal de -0,05%. En términos globales, en el período analizado, la población española creció un 8,5% y la portuguesa descendió un 0,4%.

La Figura 1 permite establecer una comparación regional de la población en Europa.

FIGURA 1- POBLACIÓN RESIDENTE EN EUROPA, POR REGIÓN EN 2012 (POR MIL HABITANTES)



Fuente: EUROSTAT.

2.2. DATOS ECONÓMICOS GENERALES

La Tabla 1 recoge la evolución del Producto Interior Bruto a precios de mercado (PIBpm) y del Producto Interior Bruto per cápita, medido en paridad de poder adquisitivo (PPA) respecto a la UE27, tanto para España como para Portugal. También se incluyen datos para el conjunto de países que formaban la UE15, la UE25 y la UE27.

TABLA 1
PIB A PRECIOS DE MERCADO Y PIB PER CÁPITA EN PARIDAD DE PODER ADQUISITIVO (PPA)
EN LA UE27, UE25, UE15, EN ESPAÑA Y EN PORTUGAL (2005-2012)

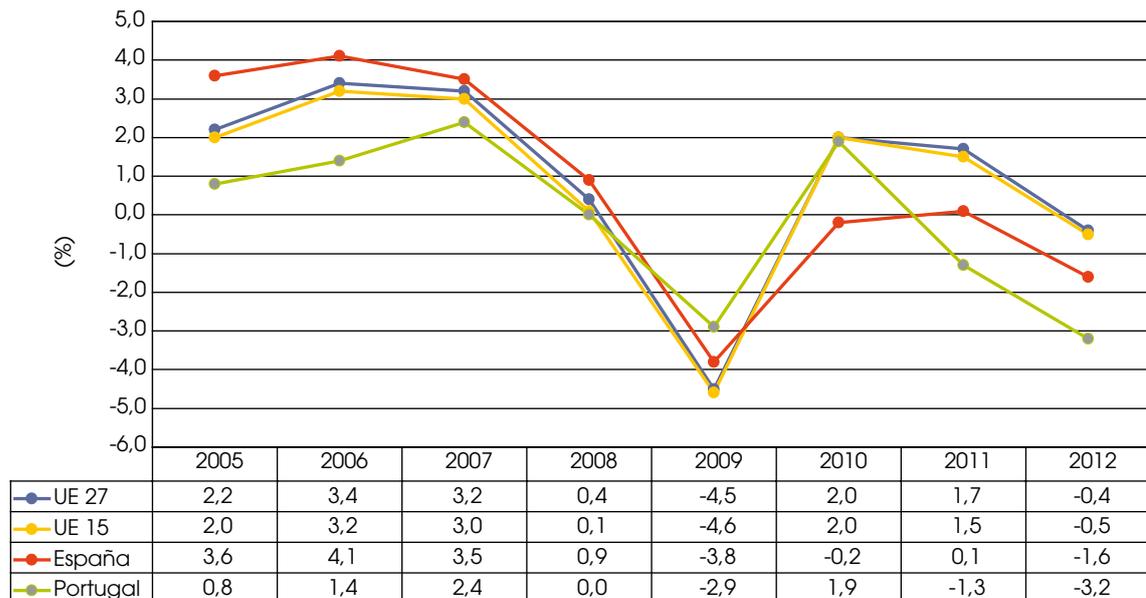
Año	PIB a precios de mercado (109 €)					PIB per cápita en PPA (UE27 = 100)				
	UE-27	UE-25	UE-15	ESPAÑA	PORTUGAL	UE-27	UE-25	UE-15	ESPAÑA	PORTUGAL
2005	11.092,7	10.840,2	10.421,0	909,3	154,3	100,0	101,2	105,5	91,4	81,7
2006	11.724,9	11.435,7	10.971,8	985,5	160,9	100,0	101,2	105,4	90,3	81,3
2007	12.430,3	12.098,7	11.555,7	1.053,2	169,3	100,0	101,2	105,3	89,7	81,2
2008	12.501,0	12.155,3	11.506,5	1.087,8	172,0	100,0	101,3	104,8	92,1	83,0
2009	11.771,0	11.481,7	10.893,4	1.046,9	168,5	100,0	101,4	105,7	94,2	84,1
2010	12.292,6	nd	11.346,1	1.045,6	172,9	100,0	101,4	105,7	93,9	82,8
2011	12.667,3	nd	11.675,1	1.046,3	171,1	100,0	101,4	105,9	93,6	83,3
2012	12.927,2	nd	11.920,9	1.029,0	165,1	100,0	101,5	106,2	91,0	80,4

Fuente: EUROSTAT.

En lo relativo al Producto Interior Bruto per cápita en el período analizado, Portugal y España presentaron valores inferiores a la media de la UE27, y en 2012, ambos países se situaron respectivamente 19,6 y 9,0 puntos por debajo de la media citada.

En el Gráfico 2 se representa el valor de la tasa de crecimiento anual del PIB (a precios corrientes) entre 2000 y 2012.

GRÁFICO 2. TASA DE VARIACIÓN REAL DEL PIB EN LA UE27, UE15, EN ESPAÑA Y EN PORTUGAL (2005-2012)



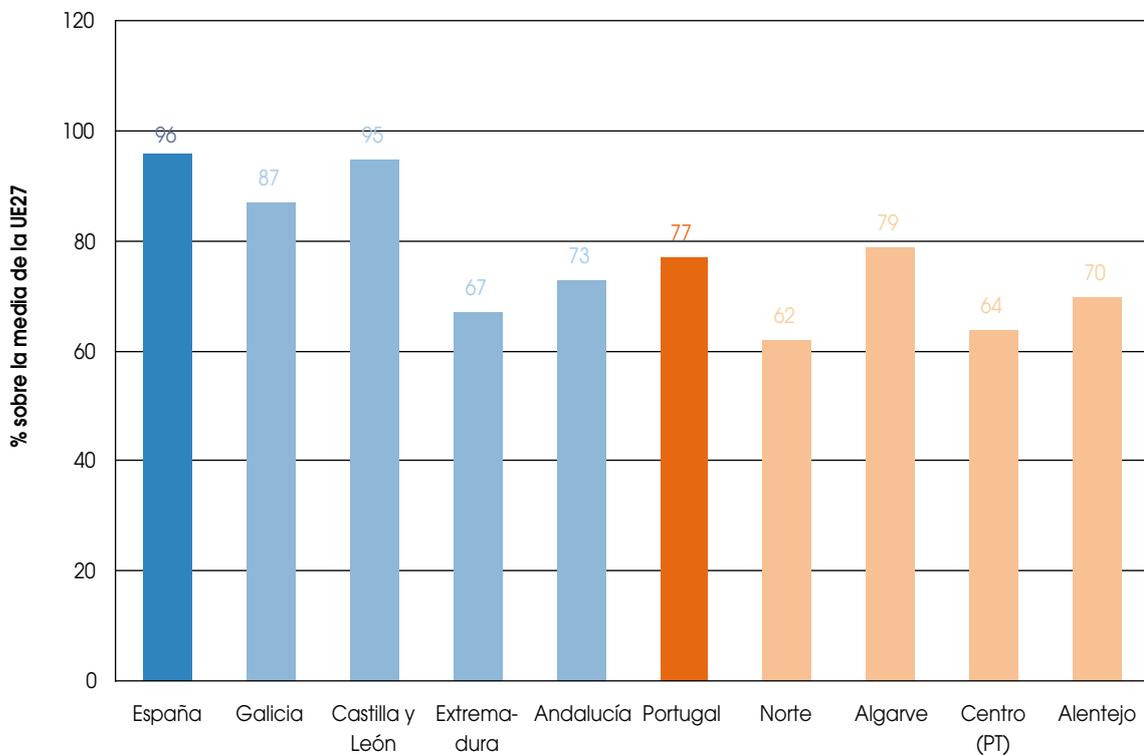
Fuente: EUROSTAT.

Los datos más relevantes a señalar son:

- En 2009 se producen las tasas de variación del PIB más bajas del periodo, registrándose, por primera vez, valores negativos para España, Portugal, UE15 y UE27;
- En 2010 y 2011 se observa alguna recuperación, pero en 2012 las tasas de variación del PIB vuelven a ser negativas, tanto para el conjunto de la UE como para España y Portugal, aunque en este caso más acentuada;
- Las diferencias entre los índices de crecimiento del PIB en la UE15 y en la UE27 no son reseñables, es decir, el peso de los 12 países que se incorporaron más tarde no es significativo para la UE en su conjunto.

El Gráfico 3 muestra el PIB per cápita (en PPC) para el año 2011, incluyendo solo las regiones fronterizas de los dos países.

GRÁFICO 3. PIB PER CÁPITA (EN PPC), POR REGIONES FRONTERIZAS EN ESPAÑA Y EN PORTUGAL (2011)

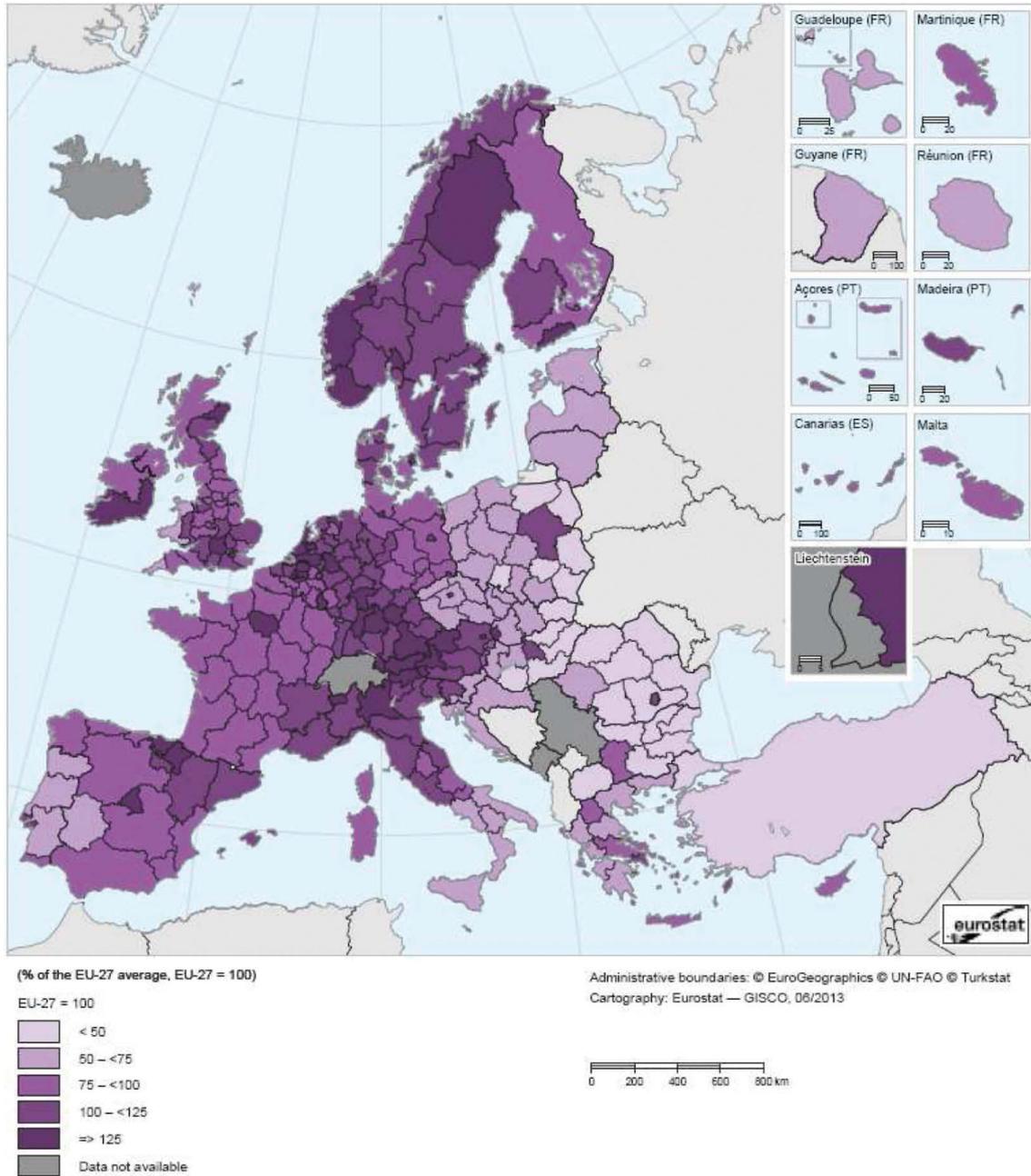


Fuente: EUROSTAT. Regiones NUTS 2.

Tanto España como Portugal y sus regiones transfronterizas, presentan en 2011 un PIB per cápita (en PPC) inferior a la media de la UE27 (UE=100). En Portugal, solamente la región del Algarve registra una media superior a la media nacional, siendo el Norte y el Centro las regiones que más difieren. En España, ninguna de las regiones supera la media nacional, siendo la región de Castilla y León la que más se aproxima a esta media y Extremadura la que presenta una mayor diferencia.

La Figura 2 representa el valor del PIB por habitante, expresado en PPA, en la UE 27, diferenciando las diferentes regiones de cada país, en 2010.

FIGURA 2. PIB POR HABITANTE (EN PPA) EN LA UE27 A NIVEL REGIONAL (2010)



Fuente: EUROSTAT: Yearbook 2013

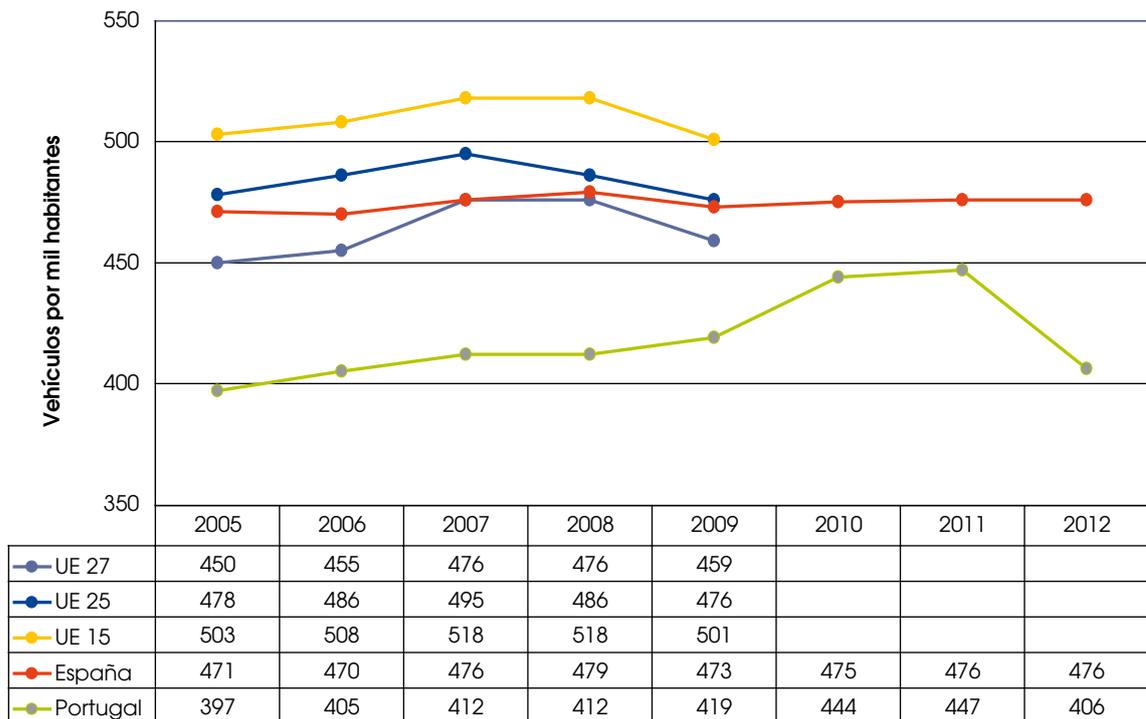
2.3. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN

El concepto de índice de motorización no está armonizado en la Unión Europea. Su elaboración se produce a partir de la recopilación elaborada por los servicios de la Comisión Europea, utilizando como base los datos que cada Estado Miembro presenta, considerando que éstos pueden tener como base distintas formas de medir la misma realidad.

El Gráfico 4 muestra la evolución del índice de motorización en España y Portugal, así como en la UE15, la UE25 y la UE27.

Respecto a los resultados conseguidos, si se analiza el periodo desde el inicio de la serie de datos, destaca que el índice de motorización dejó de crecer en 2007 para los grupos de países analizados (de media). Se observa que este decrecimiento en España se produjo entre 2008 y 2010. En el caso de Portugal, el índice de motorización mantiene la trayectoria de crecimiento hasta 2011, apreciándose un decrecimiento acentuado en 2012, con un valor próximo al registrado en 2006.

GRÁFICO 4. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN EN ESPAÑA, PORTUGAL, UE15, UE25 Y UE27 (2005-2012)



Fuente: EUROSTAT¹.

¹ Los datos de Portugal a partir de 2007 tienen como fuente el Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP (IMT), y no EUROSTAT. EUROSTAT no presenta los datos para los años 2010, 2011 e 2012 para las tres agrupaciones de países analizados.

2.4. COMERCIO EXTERIOR

El valor de las mercancías importadas del conjunto de la Península Ibérica con Europa alcanzó en 2012 los 175,9 millardos de euros, mientras que las exportaciones fueron de 170,9 millardos de euros, tal como puede observarse en la Tabla 2.

TABLA 2
COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA, EN VALOR (2012) (EN MILLARDOS DE €)

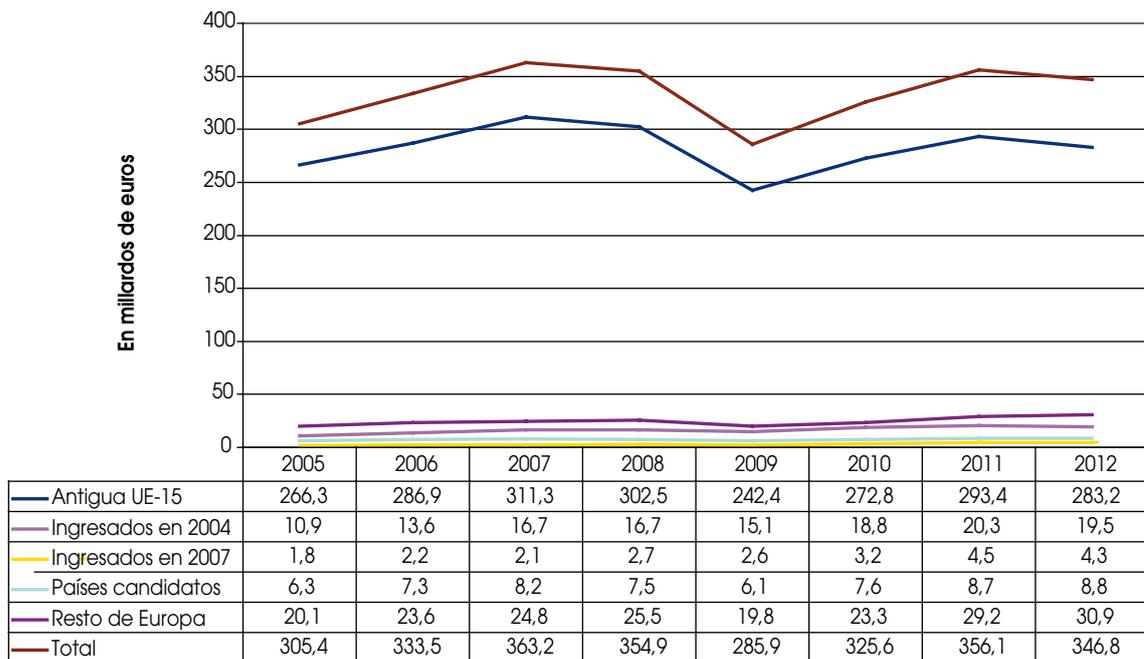
	Importaciones			Exportaciones		
	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA Y PORTUGAL	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA Y PORTUGAL
Antigua UE-15	122,9	20,8	143,7	118,9	20,5	139,5
Países ingresados en 2004	8,5	1,2	9,7	8,6	1,1	9,7
Países ingresados en 2007	1,4	0,3	1,7	2,3	0,3	2,6
Países candidatos a la UE	3,2	0,1	3,4	5,1	0,4	5,4
Resto de Europa	15,5	1,8	17,3	12,5	1,1	13,6
Total	151,6	24,3	175,9	147,5	23,4	170,9

Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

En Portugal, el comercio con la UE27 representaba en 2012 cerca del 93% del total de las transacciones realizadas y en España cerca de 88%, con un mayor peso para los países de la antigua UE15 (86,7% del total en el caso de Portugal y 80,9% para España). Estos resultados no varían si se analizan de forma desagregada las importaciones y las exportaciones.

En el Gráfico 5, se observa la evolución del comercio entre España y Portugal con los diferentes grupos de países de Europa, durante el período 2005 - 2012.

GRÁFICO 5. COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA, EN VALOR (2005-2012)



Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

En los últimos años de la serie, el valor total del comercio exterior refleja una desaceleración, registrándose en 2009 un descenso del 19% respecto al año anterior. En 2010 y 2011 se observa cierta recuperación, aunque no se extiende a 2012. El crecimiento medio anual del total intercambiado fue del 1,6% durante el periodo analizado.

La Tabla 3 incluye los datos en volumen, relativos al total de los intercambios comerciales de Portugal y España con Europa.

TABLA 3. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA, EN VOLUMEN (2012)

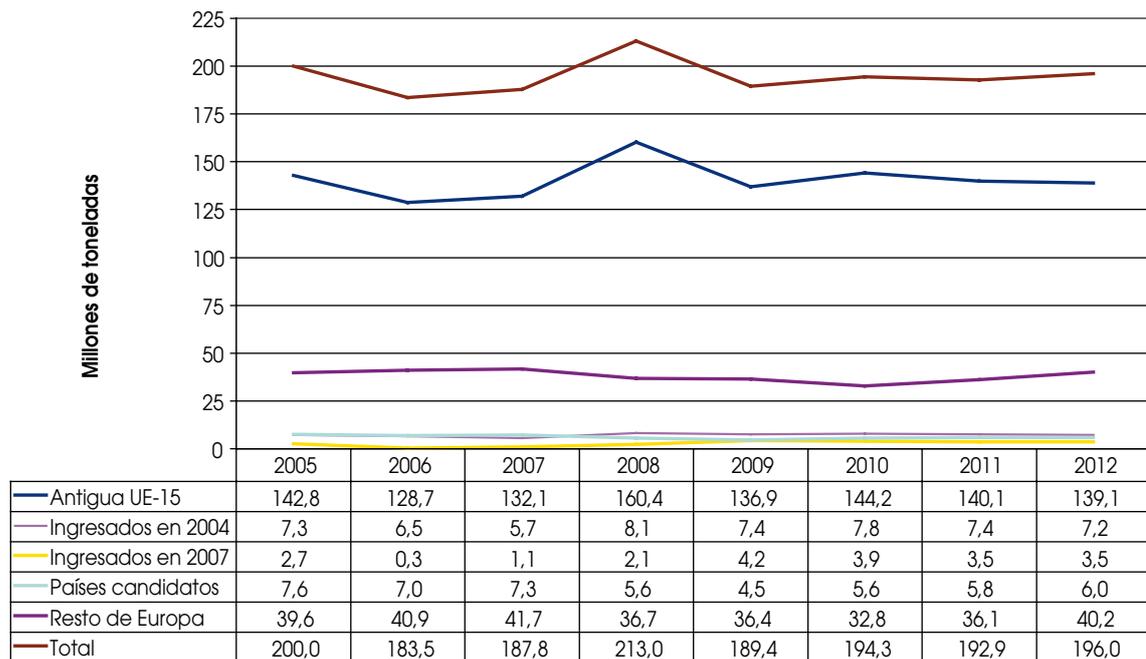
	Importaciones			Exportaciones		
	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA Y PORTUGAL	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA Y PORTUGAL
Antigua UE-15	53,9	8,9	62,8	66,1	10,2	76,2
Países ingresados en 2004	2,7	0,3	3,1	3,8	0,4	4,1
Países ingresados en 2007	1,7	0,6	2,3	1,1	0,1	1,1
Países candidatos a la UE	2,2	0,2	2,3	3,3	0,3	3,7
Resto de Europa	28,6	3,0	31,6	7,7	0,9	8,6
Total	89,1	13,0	102,2	82,0	11,8	93,8

Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

Si se considera el conjunto Portugal-España, se comprueba que el peso relativo de las importaciones y de las exportaciones en el total de los intercambios comerciales es similar en volumen y en valor económico. Las importaciones representaron en 2012 cerca del 52% de las toneladas intercambiadas y el 51% en términos económicos (60% y 57%, en 2009). En el caso de las exportaciones, los valores correspondientes fueron del 48% y del 49% (40% y 43% en 2009).

La evolución del comercio exterior del conjunto España-Portugal, en volumen, se muestra en el Gráfico 6.

GRÁFICO 6. COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA, EN VOLUMEN (2005-2012)



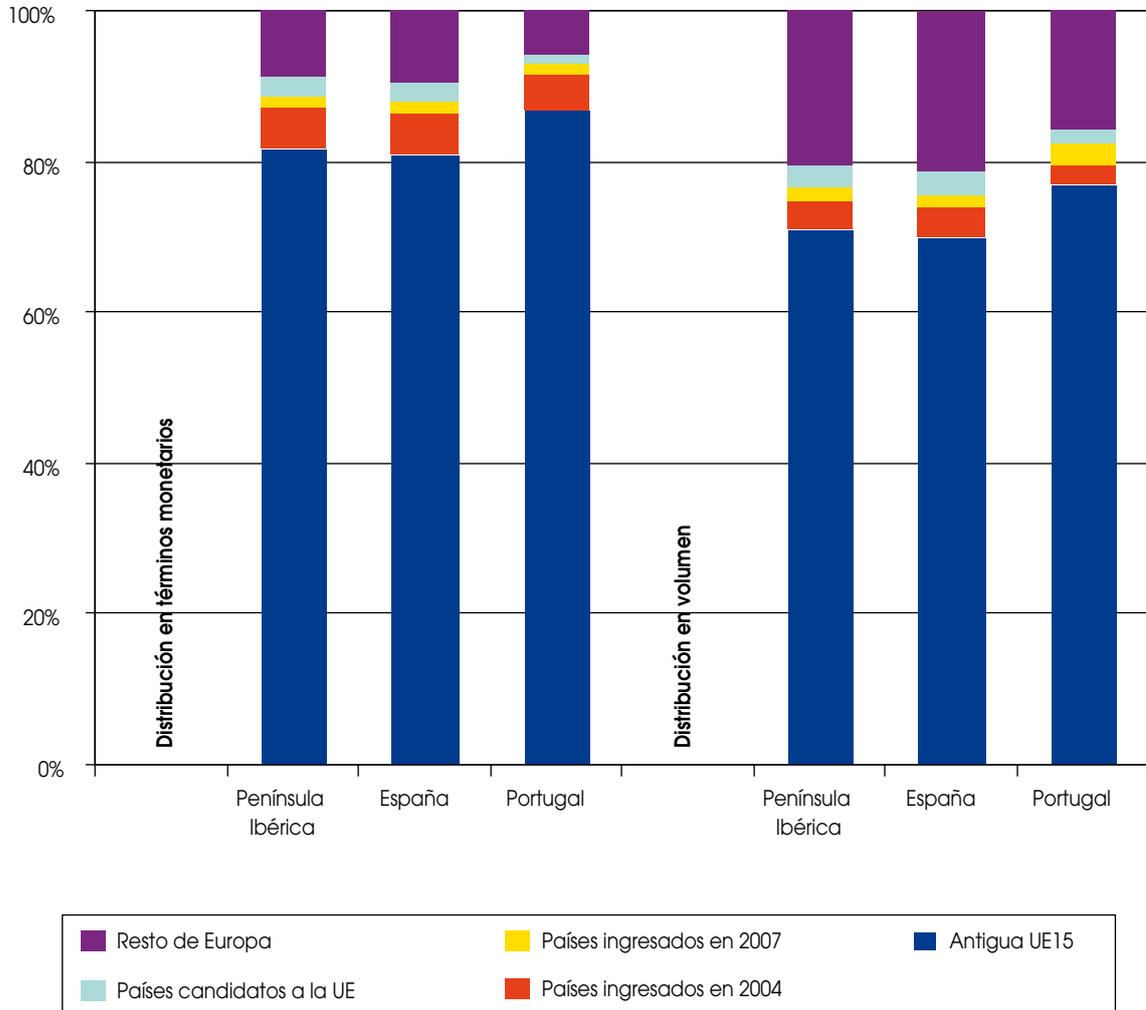
Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

El período entre 2005 y 2012 se caracterizó por una disminución media anual del 0,25%, condicionado por un importante descenso en los tres últimos años (el crecimiento medio anual entre 2005 y 2008 fue del 1,6%).

El volumen de toneladas intercambiadas con el conjunto de Europa registró en 2009 una caída del 11% respecto del año anterior. En 2012 se observa una ligera recuperación del 1,6% respecto del año anterior.

En el Gráfico 7 se observa la importancia que mantienen los países de la UE15, la UE25 y la UE27 en el contexto de los intercambios comerciales de España y Portugal, en volumen y en valor económico.

GRÁFICO 7. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA (2012)

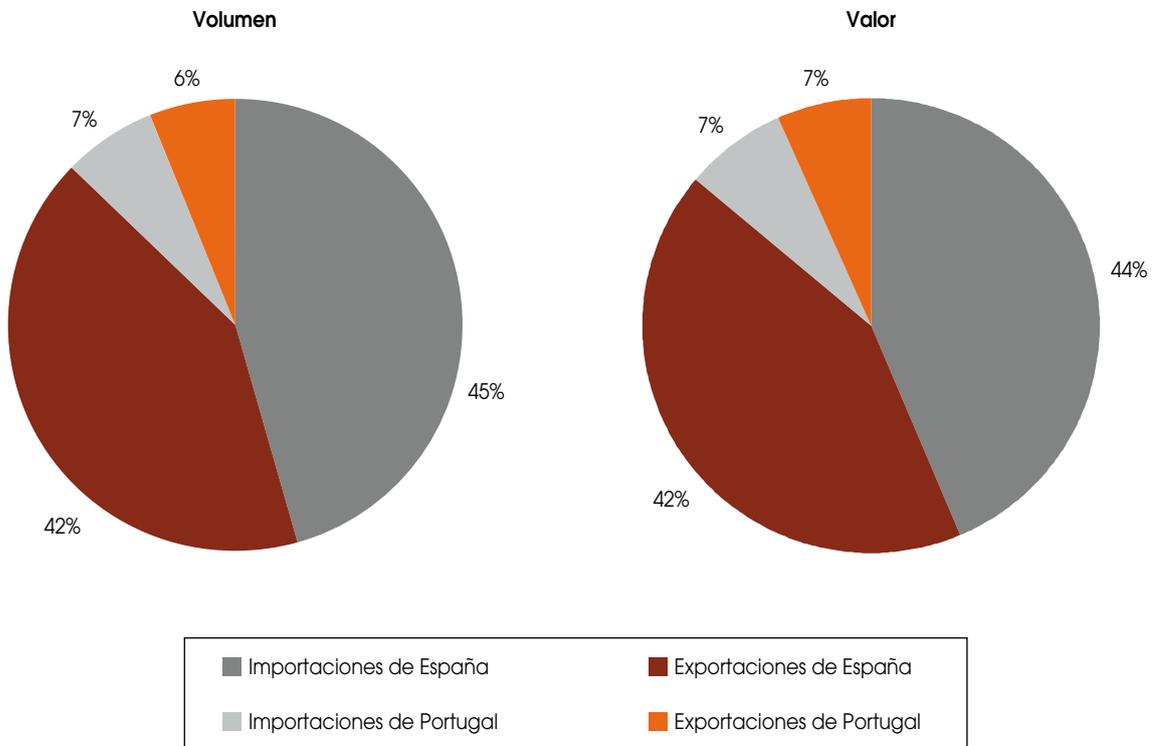


Fuente EUROSTAT. Comercio exterior.

El comercio exterior de España y Portugal y de la Península Ibérica en su conjunto tuvo lugar en su mayoría con los países de la UE27, y dentro de estos con los de la antigua UE15. Los países de la UE15 lideraron los intercambios comerciales en valor económico y en volumen, aunque en términos monetarios los países del «Resto de Europa» aumentaron su cuota de mercado en los últimos años.

A partir del Gráfico 8 es posible observar la situación de la balanza comercial de la Península Ibérica con el continente Europeo, en volumen y en valor.

GRÁFICO 8 . REPARTO DEL COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA (2012)



Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

La balanza comercial del conjunto de la Península Ibérica, en 2012, presentó un saldo negativo con tendencia al equilibrio, al registrarse en términos de volumen, un 52% de importaciones y un 48% de exportaciones, y un 51% de importaciones y un 49% de exportaciones en términos económicos.

3. INFRAESTRUCTURAS

3.1. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

En la actualidad existen entre España y Portugal un total de 69 pasos transfronterizos por carretera, de los cuales 64 están pavimentados. Respecto a los datos del anterior observatorio (nº 6), destaca la apertura de una nueva conexión entre Verín y Vila verde Raia, en la autovía A-75.

Durante el año 2012, estos 64 pasos transfronterizos registraron un tráfico medio superior a los 83.300 vehículos diarios. Un 89,2% de este tráfico correspondía a vehículos ligeros y el 10,8% restante a vehículos pesados (contabilizando tanto camiones como autocares).

La tabla 4 presenta, de forma sintetizada, la información relativa a los puntos fronterizos entre ambos países, indicando siempre que es posible la identificación y tipo de carretera, el organismo del que depende y la Intensidad Media Diaria (IMD, en vehículos/día) para el año 2012.

TABLA 4
ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL A 31-12-2012

Paso fronterizo	Identificación de carreteras*	Tipo**	Responsabilidad***		IMD vehículos (VL+VP)
			PORTUGAL	ESPAÑA	
ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL		PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA
Goián Vilanova de Cerveira	PO-503			CCAA Galicia	4.490
Tui (puente nuevo) Valença Do Minho	A-55 IP-1	AP AP	REN	RCE	15.286
Tui (puente viejo) Valença Do Minho	N-550 EN-13		REN	Ayuntamiento	4.224
Salvaterra do Miño Monçao	EN-101		REN	Ayuntamiento	7.302
Arbo Melgaço	PO-405 EN-202		REN	CCAA Galicia	2.091
Ponte Barxas San Gregório	OU-801 EN-301		REN	CCAA Galicia	1.410
Ponte Barxas - Azoreira Castro Laboreiro				Ayuntamiento	676
Guxinde (Entrimo) Castro Laboreiro	OU-1212			Diputación	77
Aceredo Lindoso	OU-540 EN 304-1 (IC-28)		REM	CCAA Galicia	465

TABLA 4
ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL A 31-12-2012 (CONTINUACIÓN)

Paso fronterizo	Identificación de carreteras*	Tipo**	Responsabilidad***		IMD vehículos (VL+VP)
			PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA
ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL				
Torneiro Portela do Homem	OU-312 EN 308-1		RER	CCAA Galicia	S/D
Calvos de Randín Tourem	OU-302			CCAA Galicia	S/D
Requias (Miños) Tourem				Ayuntamiento	52
Baltar Sendim (Montealegre)	OU-1109 EN 103-9		REN	Diputación	655
A Xironda (Cualedro) Santo André (Montealegre)	OU-1020			Diputación	60
A Xironda (Cualedro) Vilar de Perdices (Montealegre)				Ayuntamiento	75
Rabal (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)				Ayuntamiento	250
San Ciprian (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)				Ayuntamiento	21
Espiño (Oimbra) Soutelinho da Raia (Chaves)				Ayuntamiento	126
Verín Vila Verde Raia	A-75 IP-3		REN	RCE	2.888
Verín Vila Verde Raia	N-532 EN 103		REN	RCE	3.216
Soutochao (Vilardevós) Xixirei				Ayuntamiento	44
Terroso (Vilardevós) San Vicente				Ayuntamiento	66
Vilarello da Cota (Vilardevós) Mairós				Ayuntamiento	37
Arzádegos (Vilardevós) Trabancas				Ayuntamiento	35
Mesón de Erosa (A Gudiña) Cisterna				Ayuntamiento	57
Esculqueira (A Mezquita) O Pinheiro				Ayuntamiento	64
Manzalvos(A Mezquita) Moimenta	OU-311			CCAA Galicia	S/D
Calabor Portelo	ZA-925 EN 103-7 (IP-2)		REN	CCAA Castilla y León	167
Río Honor de Castilla Rio de Onor	ZA-921 EN 308		REM	CCAA Castilla y León	109
San Martín de Pedroso (puente int) Quintanilha	N-122			RCE	1.359

TABLA 4
ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL A 31-12-2012 (CONTINUACIÓN)

Paso fronterizo	Identificación de carreteras*	Tipo**	Responsabilidad***		IMD vehículos (VL+VP)
			PORTUGAL	ESPAÑA	
ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL		PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA
San Martín de Pedroso Quintanilha	N-122-A EN 218-1 (IP-4)		REN	RCE	89
Tres Marras (Alcañices) S. Martinho de Angueira	ZA-L-2440			Diputación	456
Moveros (Ermita de la Luz) Constantim	ZA-L-2435			Diputación	371
Moralina Miranda do Douro	ZA-324 EN 218 (IC-5)		RER	CCAA Castilla y León	554
Fermoselle Bemposta	CL-527 EN 211-7			CCAA Castilla y León	260
Saucelle Freixa de Espada á Cinta	DSA-590			Diputación	109
La Fregeneda Barca de Alva	CL-517 ER 211		RER	CCAA Castilla y León	667
La Bouza Escarigo	DSA-473			Diputación	33
Aldea del Obispo Vale da Mula	DSA-478			Diputación	157
Fuentes de Oñoro Vilar Formoso	N-620 IP-5		REN	RCE	6.349
La Alamedilla Batotas	CM-215			Ayuntamiento	71
La Albegueira de Argañan Aldeia da Ponte	SA-200			CCAA Castilla y León	523
Navasfrías Lageosa	DSA-380			Diputación	47
Navasfrías Aldeia do Bispo	CV-148 (CM-603)			Ayuntamiento	79
Navasfrías Folos				Ayuntamiento	9
Valverde del Fresno Penamacor	EX-205 ER-346		RER	CCAA Extremadura	S/D
Zarza la Mayor Termas Monfortinho	EX-108 EN 239 (IC-31)		REN	CCAA Extremadura	348
Piedras Albas Segura	EX-207 ER-335		RER	CCAA Extremadura	S/D
Cedillo (Alcántara) Montalvao	EX-374 EN 359-3		REM	CCAA Extremadura	S/D
La Fontañera La Fontañera	CC-98			Diputación	61
Valencia de Alcántara Marvao	N-521 EN 246-1		REN	RCE	1.616

TABLA 4
ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL A 31-12-2012 (CONTINUACIÓN)

Paso fronterizo	Identificación de carreteras*	Tipo**	Responsabilidad***		IMD vehículos (VL+VP)
			PORTUGAL	ESPAÑA	
ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL		PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA
La Codosera Arronches	BA-052			Diputación	466
La Codosera Rabaça	BA-053			Diputación	110
Badajoz Campo Maior	BA-020			Diputación	3.030
Albuquerque Campo Maior	BA-007			Diputación	191
Badajoz Caia	A-5 IP-7	A AP	REN	RCE	8.432
Olivenza Ajuda	EX-105			CCAA Extremadura	938
Villanueva del Fresno Leonardo (Mourao)	EX-107 EN 256		REN	CCAA Extremadura	785
Valencia del Mombuey Amareleja	BA-102			Diputación	431
Encinasola Barrancos	C-439 EN 258		REN	CCAA Andalucía	235
Rosal de la Frontera Sobral de Aidiça				Ayuntamiento	212
Rosal de la Frontera Vila V. Ficalho	N-433 EN 260 (IP-8)		REN	RCE	1.498
Ayamonte Monte Francisco (V.R.S. António)	A-49 IP-1	A A	REN	RCE	9.955

* Se ha empleado la nueva denominación de carreteras, colocando entre paréntesis la anterior cuando ésta ha sido cambiada. En el caso de España, las carreteras de titularidad municipal carecen, con carácter general, de identificativos, aunque en la mayor parte de los casos pueden tener un nombre.

** AP: Autopista de peaje, A: Autopista libre o autovía, resto: Carretera convencional.

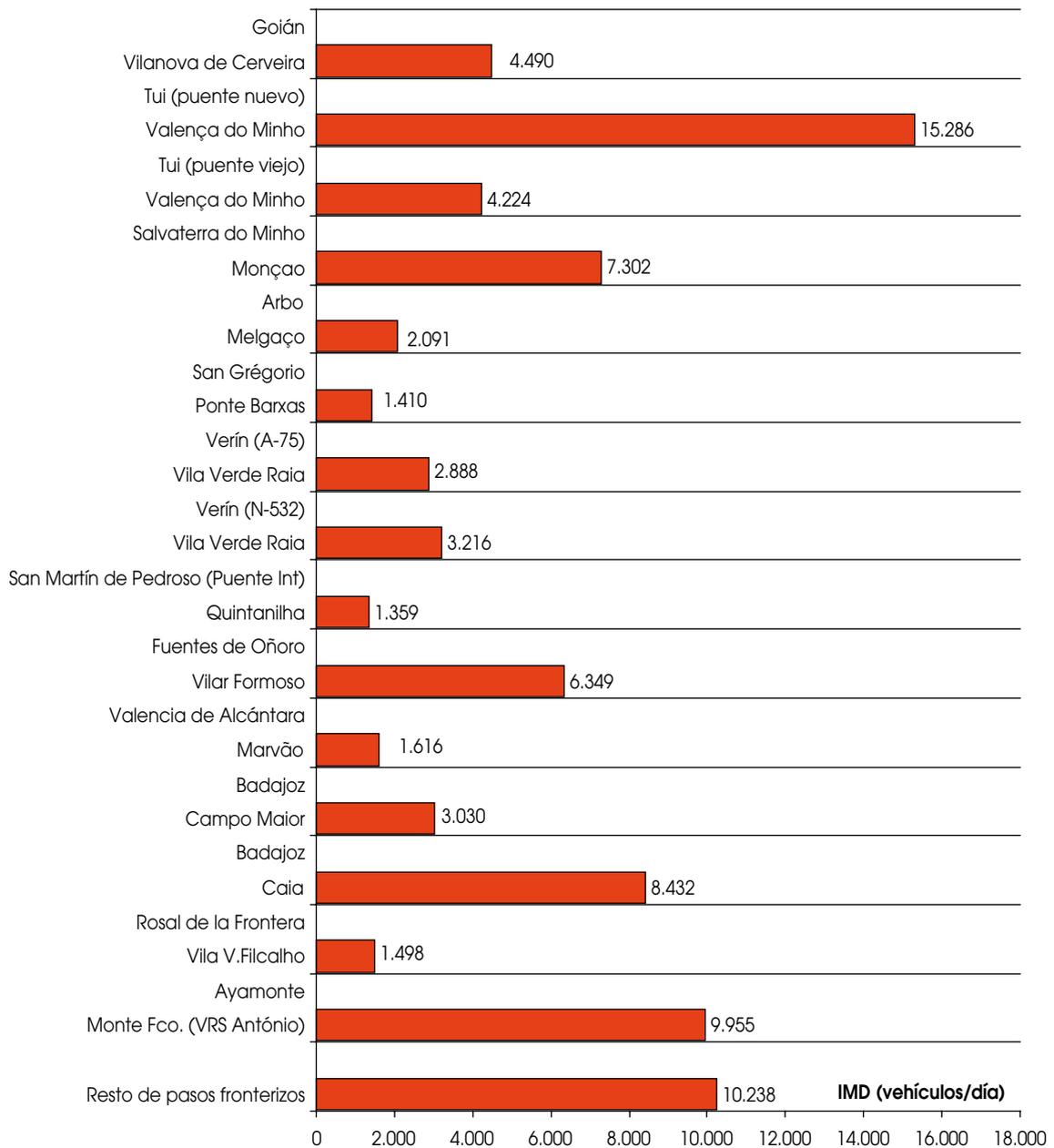
*** España: RCE: Red de Carreteras del Estado, CC.AA.: Comunidad Autónoma, Diputaciones y Ayuntamientos. Portugal: REN/RER/REM: Rede de Estradas Nacional, Regional, Municipal.

S/D: sin datos.

Fuente: España, Ministerio de Fomento (Dirección General de Carreteras).

En la tabla anterior se observa que la mayor parte del tráfico se concentra en un conjunto relativamente pequeño de carreteras. Los 15 pasos con un tráfico mayor a 1.000 vehículos diarios concentran el 87% del tráfico total que cruza la frontera entre Portugal y España. A continuación, en el gráfico 9, se representan sus intensidades medias diarias.

GRÁFICO 9. IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS Y PESADOS EN AMBOS SENTIDOS EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS (IMD > 1.000 VEH/DÍA) EN 2012



Fuente: Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras.

3.1.1. Actuaciones en curso en las conexiones por carretera

A continuación se describe la situación de las actuaciones actuales y futuras de las principales conexiones viarias entre ambos países. Estas actuaciones se reflejan gráficamente en la Figura 3.

FIGURA 3. INFRAESTRUCTURAS DE ENLACE POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL



Fuente: Portugal, IMT; España; Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras.

- **TRAMO TORDESILLAS – ZAMORA – BRAGANÇA**

• *Del lado portugués:*

Desde diciembre de 2012 la conexión entre la frontera de Quintanilha y Bragança está finalizada. Se trata de la autopista que discurre sobre la IP4.

• *Del lado español:*

Se trata de la autovía del Duero (A-11), que se encuentra en servicio entre Zamora, Tordesillas y Valladolid. Actualmente está en fase de proyecto la conversión de la carretera convencional N-122 en autovía, en un tramo de 72 km entre Zamora y la frontera portuguesa. Está previsto dotar de una autovía al resto del itinerario de la N-122 en dirección a la frontera francesa, y a la fecha de redacción de este documento algunos de los tramos se encuentran en fase de proyecto o incluso en ejecución.

- **TRAMO VALLADOLID – SALAMANCA – FUENTES DE OÑORO- VILAR FORMOSO – GUARDA**

• *Del lado portugués:*

Se finalizó el proyecto de ejecución del tramo entre Vilar Formoso y la frontera española, que obtuvo una valoración positiva de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) en el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental. No existe un calendario para la puesta en marcha de las obras.

• *Del lado español:*

La autovía A-62 (autovía de Castilla) se encuentra en servicio a excepción del tramo fronterizo de unos 7 km de longitud (5 en España y 2 en Portugal), correspondiente a la conexión de la A-62 con la autopista de pago A-25/IP-5 en Portugal.

- **TRAMO PLASÈNCIA – MONFORTINHO – CASTELO BRANCO**

• *Del lado portugués:*

En la conexión entre los municipios portugueses de Castelo Branco y Monfortinho, incluida dentro del IC31, se ha finalizado el Estudio Previo con características geométricas idénticas a las consideradas en la conexión Frontera – Coria. Este último tiene su trazado parcialmente aprobado después de someterse a la evaluación de impacto ambiental. De momento no existe ninguna previsión para la realización de la obra.

• *Del lado español:*

Se trata de una autovía de titularidad de la Comunidad Autónoma de Extremadura (EX-A1). El tramo entre Plasencia y Moraleja se encuentra actualmente en servicio, a excepción de la variante de Coria cuyas obras están en ejecución. Asimismo está proyectado el tramo entre Moraleja y la frontera portuguesa, de 18,5 km de longitud.

- **TRAMO CÁCERES – VALENCIA DE ALCÁNTARA – LIMITE FRONTERA PORTUGUESA**

• *Del lado español:*

Forma parte de la autovía A-58 que une Trujillo con Cáceres. A la fecha de redacción de este documento la situación es la siguiente:

- Tramo Cáceres – Malpartida de Cáceres y Variante de Malpartida de Cáceres: en fase de redacción de estudios y proyectos.
- Tramo Malpartida de Cáceres – Frontera con Portugal: en fase de estudios previos.

- **SEVILLA – ROSAL DE LA FRONTERA – VILA VERDE DE FICALHO – BEJA**

• *Del lado portugués:*

Como consecuencia de un memorando de entendimiento entre Estradas de Portugal (EP) y la concesionaria SPER, firmado en septiembre de 2012, se decidió no empezar la construcción de la A26 entre Realvas Verde y Beja, a excepción de la sección entre la A2 y Santa María do Sado, incluyendo una nueva travesía sobre el río Sado por esta población. Se prevé, sin embargo, el desarrollo de actuaciones puntuales en la IP8, para mejorar las condiciones de circulación entre la A2 y Beja.

• *Del lado español:*

No está prevista la conversión en autovía del tramo El Garrobo (Sevilla) – Rosal de la Frontera de la N-433.

3.2. INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

3.2.1. Corredores ferroviarios de conexión

La conexión ferroviaria entre España y Portugal está garantizada por los tramos transfronterizos:

- Valença do Minho (Linha do Minho) – Tui
- Vilar Formoso (Linha da Beira Alta) – Fuentes de Oñoro
- Elvas (Linha do Leste) – Badajoz

El servicio de carga se lleva a cabo en todas las conexiones ferroviarias, y la sección de Vilar Formoso - Fuentes de Oñoro es el principal vínculo ferroviario internacional. El servicio de pasajeros es prácticamente inexistente en el tramo de Elvas - Badajoz.

En el lado español, existe la línea convencional Cáceres-frontera portuguesa, aunque desde junio de 2012 sólo se prestan servicios nacionales de media distancia, al haberse clausurado el tramo portugués hacia Lisboa.

Como resultado del Programa de Asistencia Económica y Financiera, Portugal se ha comprometido a revisar la dimensión de su red ferroviaria, racionalizándola de acuerdo a la verdadera vocación de los ferrocarriles, aumentando la sostenibilidad financiera del sector ferroviario y adoptando, en cada caso, los modos de transporte público más eficientes para dar una respuesta adecuada a las necesidades de movilidad de la población.

En la figura 4 se muestra la red ferroviaria de alta velocidad y redes española y portuguesa de ancho ibérico (1668 mm).

FIGURA 4. RED FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD Y REDES ESPAÑOLA Y PORTUGUESA DE ANCHO IBÉRICO (1668 mm) EN 2012.



Fuente: Portugal, IMT; España; Ministerio de Fomento.

Por lo tanto, se determinaron algunas medidas de racionalización de la red ferroviaria nacional, que se materializaron en cambios de las conexiones ferroviarias transfronterizas entre Portugal y España y del respectivo modelo de funcionamiento. Estas acciones comprenden:

- Desactivación del servicio de pasajeros de la línea del este (Abrantes - Elvas Fronteriza), manteniendo la línea activa sólo para el transporte de mercancías.
- Reestructuración del modelo de funcionamiento de los servicios ferroviarios internacionales Lusitania y Sud-Express.
- Desactivación del ramal de Cáceres Torre Extensión de Vargens - Marvao-Beira Frontera).

También el servicio de pasajeros de la línea ferroviaria entre Oporto y Vigo (eje transfronterizo Valença do Minho - Tui), que enlaza dos áreas metropolitanas con más de un millón de habitantes, fue reorganizado como resultado de la acción acordada de los gobiernos de Portugal y España, con vistas a la superación de las «varias incompatibilidades» existentes entre los dos sistemas ferroviarios.

3.2.2. Planificación y actuaciones en curso en las conexiones ferroviarias

- *Del lado portugués:*

El Plan Estratégico de Transporte y Movilidad Sostenible de Portugal - horizonte 2011-2015 (en adelante PET) define como prioritarios para el sector de la logística y el transporte de mercancías, el desarrollo de los mercados global e internacional, lo que hace imprescindible disponer de cadenas logísticas eficientes; la articulación entre los grandes corredores de transporte de mercancías y las plataformas logísticas; así como la eliminación de los cuellos de botella y la reducción de costes en la actividad.

En este sentido, se presenta a continuación una referencia a los proyectos y las conexiones ferroviarias entre Portugal y España, previstos en el PET:

- Evaluación Técnica y Económica de la promoción de un enlace ferroviario de mercancías a lo largo del gran corredor internacional Aveiro - Vilar Formoso.
- Evaluación Técnica y Económica del diseño de un programa a largo plazo para el cambio del ancho de vía ibérico al ancho de vía europeo, en los principales corredores de transporte internacional de mercancías.

El anterior proyecto de alta velocidad entre Lisboa y Madrid fue suspendido. Como alternativa, el Plan Estratégico de Transporte tiene como objetivo priorizar el **enlace ferroviario de mercancías entre los puertos de Sines / Lisboa / Setúbal, y la plataforma logística Poceirão y Madrid / resto de Europa.**

En la XXV Cumbre Luso-Española, celebrada en Oporto el 9 de mayo de 2012, ambos países reafirmaron su compromiso con el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías, a nivel ibérico y a nivel europeo.

En la posterior Cumbre Luso-Española, la XXVI, celebrada en Madrid el 13 de mayo de 2013, Portugal y España acordaron el desarrollo de los trabajos realizados en el corredor ferroviario de mercancías No. 4, entre Portugal, España y Francia, siendo esperable su inicio operativo en noviembre de 2013 para ambos Estados.

Se destacó también durante la Cumbre el compromiso para la ejecución de obras de electrificación de la conexión ferroviaria Aveiro - Salamanca - Irún, como estaba previsto, a fin de crear las condiciones adecuadas para el transporte ferroviario de mercancías de alta capacidad, que permitan la circulación de trenes con una longitud de 750 metros, a partir de la introducción gradual del ancho de 1.435 mm, la electrificación y la dotación de la infraestructura con las características geométricas adecuadas.

En el enlace ferroviario Lisboa - Sines - Caia - Madrid - Irún, ambos países acordaron también dotar a este eje de las condiciones adecuadas para garantizar una línea ferroviaria de mercancías de alta capacidad.

Estas acciones son coherentes con el desarrollo del Corredor Atlántico, que se define en el ámbito de la revisión de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) como uno de los nueve corredores «Core», y que enlazará la Península Ibérica (Lisboa, Madrid), Francia (París) y Alemania (Estrasburgo / Mannheim), en una lógica de «continuidad» de las redes ferroviarias para la promoción de la cohesión del mercado interior. También deberá promover un cambio modal favorable al transporte ferroviario y un mejor uso de la red ferroviaria convencional para los trenes de carga.

INTEROPERABILIDAD

Con el fin de cumplir el objetivo de la interoperabilidad, el objetivo estratégico de la red ferroviaria nacional es promover el transporte de mercancías, o sea, facilitar y promover la circulación de mercancías entre los principales centros nacionales e internacionales, a partir de una red ferroviaria interoperable y eficiente.

Para cumplir estos objetivos se esbozaron diversos programas de inversión en la red ferroviaria nacional, que deberán aplicarse en el período 2014-2020:

- Programa de Implementación del ERTMS-ETCS

Este programa tiene como objetivo garantizar la interoperabilidad de la red ferroviaria, a nivel nacional y europeo, en lo que se refiere a los sistemas de control de velocidad, pasando del sistema actual Convel a los sistemas ERTMS / ETCS de control-mando y señalización.

En este contexto, se espera que la implementación de la primera fase de los sistemas ERTMS ETCS en el enlace Sines-Caia en 2020.

- Programa de Aplicación del GSM-R

Este programa tiene como objetivo garantizar la interoperabilidad de la red ferroviaria, a nivel nacional y europeo, para los sistemas de comunicación, pasando del sistema actual Radio Solo Comboio-CSR a los sistemas GSM-R.

En este contexto, se espera la implementación de la primera fase de los sistemas de GSM-R en el enlace Sines-Caia en 2020.

- Programa de Cambio de ancho

Este programa tiene como objetivo garantizar la interoperabilidad de las redes de ferrocarriles, nacional, ibérica y europea, en lo que se refiere al ancho. La introducción del ancho UIC en Portugal debe ser acordada con España en cada corredor, después del compromiso y la evidencia del avance que se espera que comience en cada corredor, después de alcanzar un compromiso y existir evidencias de progreso en el otro lado de la frontera. Deberá priorizarse en los principales itinerarios internacionales de mercancías, evaluando en cada caso su extensión a otros centros generadores / consumidores.

En este contexto, se espera, en el período comprendido entre 2014 y 2020, la introducción del ancho mixto (ibérico + UIC) en Poceirão / Caia y la construcción en ancho mixto del enlace de Sines con la línea del sur.

- *Del lado español:*

En España, se encuentra en tramitación el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, PITVI (2012-2024), como instrumento para definir un nuevo marco de la planificación estratégica de las infraestructuras de transporte y la vivienda. En el ámbito ferroviario, el documento del PITVI, que se encuentra pendiente de aprobación, pretende obtener una red eficiente y sostenible desde un punto de vista económico manteniendo al ferrocarril como modo de transporte apto para grandes volúmenes de viajeros y mercancías. Las actuaciones en este ámbito tienen 5 líneas principales de acción:

- La red convencional ferroviaria con el objetivo de mantener los estándares de calidad y seguridad de los activos críticos de la red, mediante la inversión en actuaciones de mantenimiento, reposición y mejora de toda la red. Estas actuaciones incluyen:
 - Mantenimiento y reposición del patrimonio ferroviario, especialmente para dar continuidad a otras ya realizadas en alta velocidad.
 - Apostar por el ancho de vía estándar, con el fin de lograr la interoperabilidad con el resto de red europea.
 - Renovación integral de la infraestructura ferroviaria con criterios de sostenibilidad y racionalización de recursos.
 - Modernización de la red convencional, por motivos de obsolescencia tecnológica e interoperabilidad de la red.
 - Eliminación de pasos a nivel, para incrementar la seguridad de la red.
- La potenciación del transporte ferroviario de mercancías, a partir de la mejora sustancial de la eficiencia y la competitividad, así como la integración efectiva del ferrocarril en las cadenas logísticas. Se concentran en los corredores con mayor potencialidad para reducir el coste unitario del transporte de mercancías y garantizar la sostenibilidad económica del sistema de terminales logísticas.
- La red de alta velocidad, para generalizar una reducción efectiva de los tiempos de viaje, integrándola y complementándola con la red convencional, así como para promover un incremento del uso de la red y una mejor cohesión territorial. Consiste en la puesta en servicio de los tramos actualmente en construcción y prioriza las nuevas actuaciones según eficiencia (demanda y rentabilidad económica y social), mejoras funcionales y grado de ejecución.

- Plan Global de Cercanías, con el objetivo de mejorar y ampliar su contribución a la estructuración y vertebración del transporte metropolitano. Se realizan actuaciones en las estaciones y en la línea para mejorar frecuencias, la regularidad y la conectividad con otras redes de transporte público.
- Integración urbana del ferrocarril. Se trata de obras de carácter urbanístico, que garanticen la integración de los trazados ferroviarios en las ciudades.

De forma más concreta, a continuación se presenta la situación y las actuaciones en curso para cada una de las conexiones ferroviarias entre España y Portugal, del lado español, a fecha 31 de diciembre de 2012.

- **LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD FERROL - A CORUÑA - SANTIAGO - VIGO - FRONTERA PORTUGUESA**

Se encuentra en servicio el tramo A Coruña- Padrón, con un total de 75,6 km. El resto de la línea está en distintas fases de estudio, proyecto o construcción.

- **LÍNEA CONVENCIONAL VIGO - GUILLAREI - TUI - FRONTERA: 40,8 KM, EN SERVICIO.**

Se plantea la redacción de proyectos para la electrificación del tramo entre Guillarei - Tui - frontera portuguesa, en el marco de la continuidad de la electrificación de la línea en Portugal.

- **LÍNEA CONVENCIONAL FUENTES DE OÑORO-SALAMANCA-MEDINA DEL CAMPO.**

Se encuentra en proceso la electrificación a 25 kV, en distintas fases de tramitación ambiental y ejecución.

- **LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD SALAMANCA - MEDINA DEL CAMPO**

El citado tramo está en fase de proyecto, y su ejecución se circunscribe a la continuidad de la línea en el lado portugués.

- **LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-BADAJOS-FRONTERA PORTUGUESA**

Se encuentra en servicio el tramo entre Madrid y Pantoja, que aprovecha la línea de alta velocidad existente Madrid - Sevilla. El resto de la línea está en distintas fases de estudios, proyectos y ejecución de las obras.

- **LÍNEA CONVENCIONAL MADRID - CÁCERES - MÉRIDA -BADAJOS - FRONTERA PORTUGUESA Y LÍNEA CIUDAD REAL - MÉRIDA - BADAJOS - FRONTERA PORTUGUESA**

En servicio ambas líneas, sin actuaciones previstas.

- **LÍNEA CONVENCIONAL CÁCERES - VALENCIA DE ALCÁNTARA**

En servicio. Desde junio de 2012 sólo se prestan servicios nacionales (media distancia), al haberse clausurado el tramo portugués hacia Lisboa.

- **CONEXIÓN SEVILLA-HUELVA-FARO:**

La sección internacional Huelva-Faro está en fase de estudios previos, mientras que el tramo Sevilla-Huelva está en fase de proyecto.

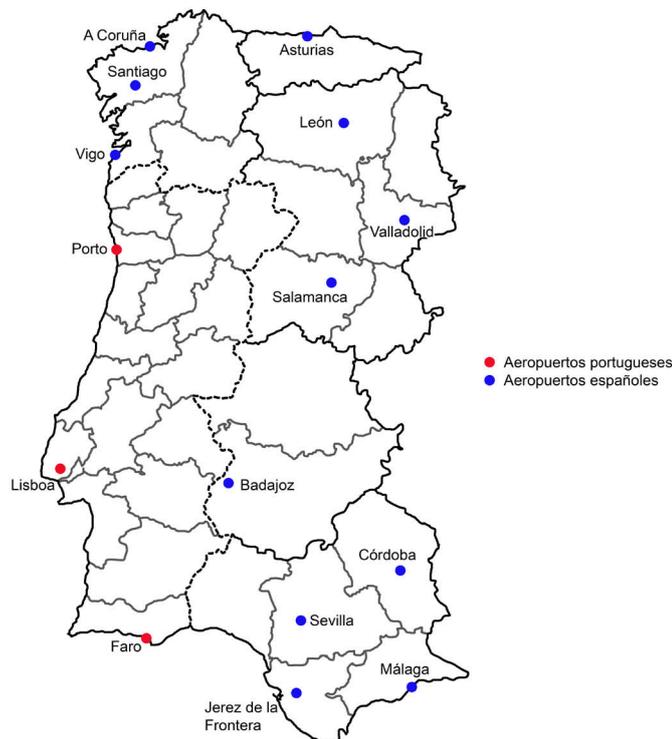
3.3. INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS

La Península Ibérica dispone de un total de 60² aeropuertos, de los cuales 35 están en territorio español y 25 en Portugal. Los aeropuertos situados en zonas fronterizas son 4: Vigo, Salamanca y Badajoz para las provincias españolas y el de Faro para los distritos portugueses.

En España, el aeropuerto de Madrid-Barajas es el más importante en tráfico de viajeros con un movimiento de 40 millones en 2013, seguido por los aeropuertos de Barcelona (35 millones de viajeros) y Málaga (13 millones). Estos números sitúan al aeropuerto de Madrid en quinta posición a nivel europeo, tras los aeropuertos de London Heathrow, París-Charles de Gaulle, Frankfurt Rhein-Main y Amsterdam Schiphol.

En Portugal, los aeropuertos de Lisboa, Oporto y Faro conforman la red principal de aeropuertos. Los 23 restantes componen su red secundaria. El aeropuerto de Lisboa es el más importante en tráfico de pasajeros, con un tráfico de 16 millones de pasajeros en 2013. Los aeropuertos de Oporto y Faro tuvieron en 2013 unos tráficos de 6,3 y de 5,9 millones de viajeros, respectivamente.

FIGURA 5. PRINCIPALES AEROPUERTOS PORTUGUESES Y ESPAÑOLES EN LAS COMUNIDADES Y REGIONES LIMÍTROFES A 31-12-2012



Fuente: España: Ministerio de Fomento, Anuario Estadístico 2013; Portugal: INAC (2013).

En Portugal en el año 2013 destaca el cierre del aeródromo de Covilhã y la certificación de los aeródromos de Montargil y Arraiolos.

² Se ha contabilizado el aeropuerto de Lleida-Alguaire, inaugurado en 2010 y que depende de Aeroports de Catalunya.

3.4. INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

El sector portuario español tiene una gran importancia dada su cercana ubicación a una de las rutas más importantes del mundo, que junto a su gran longitud de costa (8.000 Km) lo convierten en un área estratégica dentro del transporte marítimo internacional y como plataforma logística del sur de Europa. El Sistema Portuario español está integrado por 28 Autoridades Portuarias que gestionan 46 puertos de interés general. Puertos del Estado es el Organismo Público dependiente del Ministerio de Fomento que se encarga de la ejecución de la política portuaria del Gobierno y de la coordinación y del control de eficiencia del conjunto de Autoridades Portuarias.

Actualmente los puertos actúan como eslabones de las cadenas logísticas y de transportes colaborando de forma activa en la generación de riqueza y de puestos de trabajo.

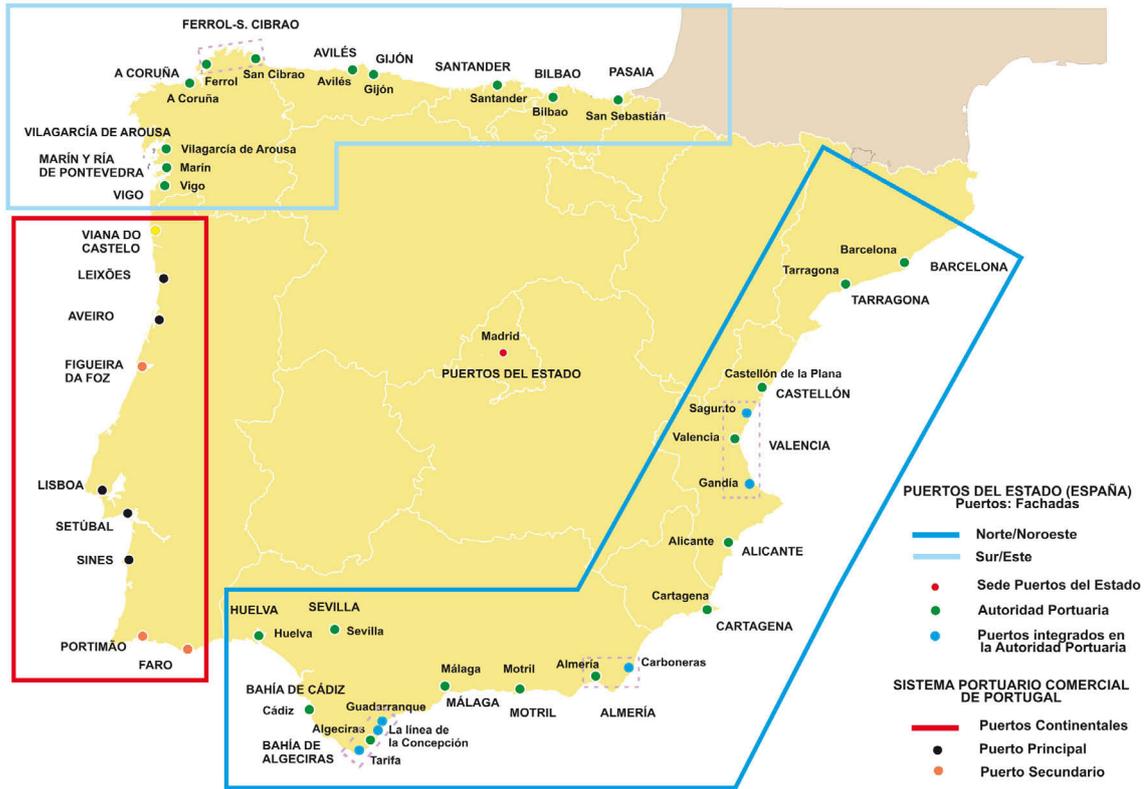
En Portugal, el Sistema Portuario Comercial del Continente consta de los siguientes nueve puertos comerciales:

- Cinco puertos principales - Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal y Sines, administrados por las Autoridades Portuarias con el estatuto de Sociedades Anónimas y de capital exclusivamente público.
- Cuatro puertos secundarios - Viana do Castelo, Figueira da Foz, Faro y Portimão. Los puertos de Viana do Castelo y Figueira da Foz también son gestionados por las Autoridades Portuarias con el estatuto de Sociedades Anónimas y de capital exclusivamente público, propiedad, respectivamente de la Autoridad de Puertos del Duero y Leixões, S.A. y por la Autoridad del Puerto de Aveiro, S.A. Los puertos de Portimão y Faro han sido administrados por el Instituto Portuario y de Transportes Marítimos, I.P. hasta el 20 de marzo de 2014. En esta fecha se ha publicado el Decreto-Ley que agrega los puertos comerciales de Portimão y Faro a la Autoridad del Puerto de Sines, S.A.

La vigilancia y supervisión en los puertos son ejercidas conjuntamente por el Ministério da Economia y el Ministério da Agricultura e do Mar. En el contexto del Ministério da Economia, el Instituto de Movilidad y Transportes, I.P. tiene tareas de supervisión y regulación de la actividad económica en el sector de los puertos comerciales y el transporte marítimo.

En el contexto del transporte marítimo, aunque no se trate en exclusiva de acciones de cooperación bilateral entre Portugal y España, existen los proyectos de las Autopistas del Mar (ADM) en los que se encuentran involucrados varios Estados miembros. En este ámbito destaca la colaboración entre los estados español y francés para la apertura de la ADM entre Nantes – Saint Nazaire y Vigo, con una conexión hacia Le Havre y Algeciras. Este proyecto ha sido seleccionado por la Comisión Europea, en el marco del programa Marco Polo. Ambos estados, así como la sociedad de explotación, prevén que entre en servicio a comienzos de 2015.

FIGURA 6. FACHADAS MARÍTIMAS DEL SISTEMA PORTUARIO PENINSULAR ESPAÑOL Y PORTUGUÉS



Fuentes: Ministério de Fomento; Ministério da Economia.

Por otro lado también existen algunos proyectos en el marco de la Red Transeuropea de Transporte, entre los que se pueden citar:

- Proyecto MIELE (*Multimodal Interoperability E-services for Logistics and Environment Sustainability*) destinado a desarrollar un sistema piloto conocido como MIELE Middleware, para poder interactuar con todos los sistemas informáticos existentes en las áreas de e-marítimo y e-freight.
- Proyecto COSTA (*CO2 & Other Ship Transport Emissions Abatement by GNL*), que tiene como objetivo desarrollar las condiciones estructurales para el uso de gas natural licuado en el Mediterráneo, el Mar Negro y el Atlántico.
- Proyecto AnNA (*Advanced National Networks for Administrations – Maritime Single Window*) orientado al desarrollo eficaz y sostenible de ventanilla únicas marítimas nacionales para promover la simplificación administrativa.

4. FLUJOS DE VIAJEROS

El objetivo de este capítulo es el análisis del flujo de pasajeros a través de la frontera hispano-lusa. Para su estimación se han utilizado datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, Aena, S. A., Renfe y Puertos del Estado, por parte española, y del Instituto Nacional de Estadística (INE) y del Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC) por parte portuguesa. El estudio se ha completado con los resultados de la encuesta FRONTUR, que desarrolla en España el Instituto de Estudios Turísticos (IET)³ con miras al conocimiento de los movimientos turísticos de ámbito internacional, a través del estudio de las vías de acceso más representativas de los diferentes modos de transporte.

En el caso del transporte de viajeros por carretera, se ha empleado la información relativa al número de vehículos que cruzan la frontera, junto con datos de ocupación por vehículo.

4.1. TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

Para el análisis del movimiento de pasajeros a través de la frontera hispano-lusa por carretera se han utilizado los datos de Intensidad Media Diaria (IMD) en los pasos transfronterizos. Esta información ha sido facilitada por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para los distintos tipos de vehículos.

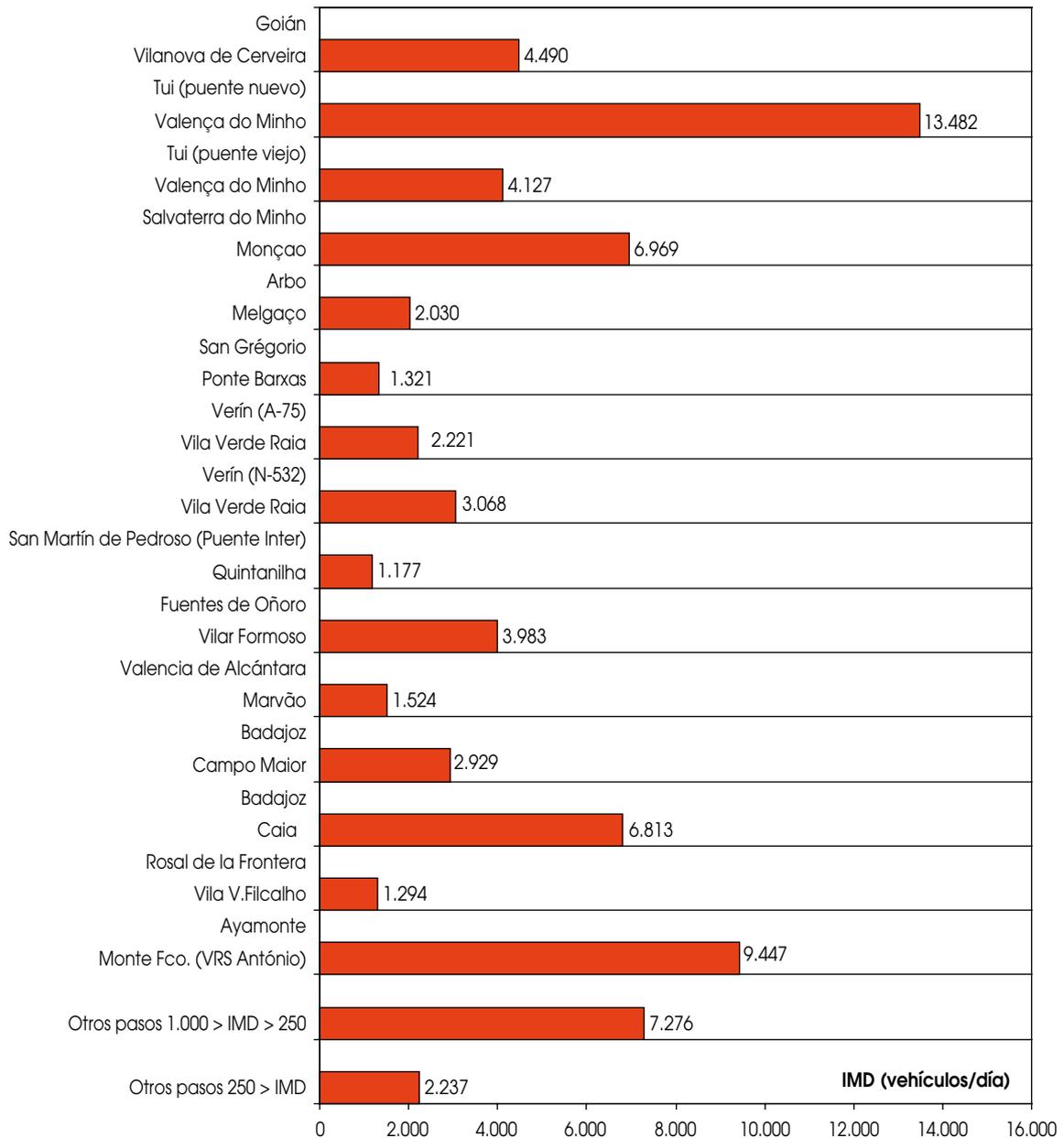
Según los datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento⁴, una media diaria de casi 74.400 vehículos ligeros (incluyendo las furgonetas) atravesó la frontera diariamente durante el año 2012, considerando ambos sentidos de la marcha. Se aprecia un descenso del 2,9% respecto al dato del año anterior (76.600 vehículos), y de un 12,8% si se compara con el valor del OTEP nº6 (85.300 vehículos, dato año 2009). Tan sólo 15 de los pasos transfronterizos supusieron el 89% del tráfico en la frontera, valor muy similar al observado en años anteriores. En el gráfico 10 y la figura 9 se muestra el tráfico registrado en estos pasos principales.

Cabe mencionar que, respecto a publicaciones anteriores del OTEP, el punto fronterizo entre San Gregorio y Ponte Barxas ha alcanzado una intensidad media diaria superior a los mil vehículos diario y ha sido incluido en el gráfico anterior.

³ El Instituto de Estudios Turísticos (IET), actualmente Subdirección General de Conocimiento y Estudios Turísticos dependiente del Instituto de Turismo de España (TURESPAÑA), que es un organismo integrado en la Secretaría de Estado de Turismo del Ministerio de Industria, Energía y Turismo de España, que se encarga de la realización de un informe anual en el que se estudian los factores que inciden sobre el turismo, así como de la elaboración, recopilación y valoración de estadísticas, información y datos relativos al mismo. Este informe se realiza anualmente.

⁴ Como consecuencia de la creación del Observatorio Transfronterizo España-Portugal, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento de España instaló un sistema permanente de aforos con equipos de telemetría en los pasos fronterizos ubicados en carreteras de titularidad estatal y ha establecido los contactos con el resto de Organismos de la Administración Española (CCAA, Diputaciones y Ayuntamientos) de forma que se han podido identificar los 64 pasos fronterizos pavimentados existentes en la actualidad y proceder a una estimación del tráfico en los mismos, tal como se ha indicado en el capítulo 3 referente a Infraestructuras de Carreteras.

GRÁFICO 10. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2012)

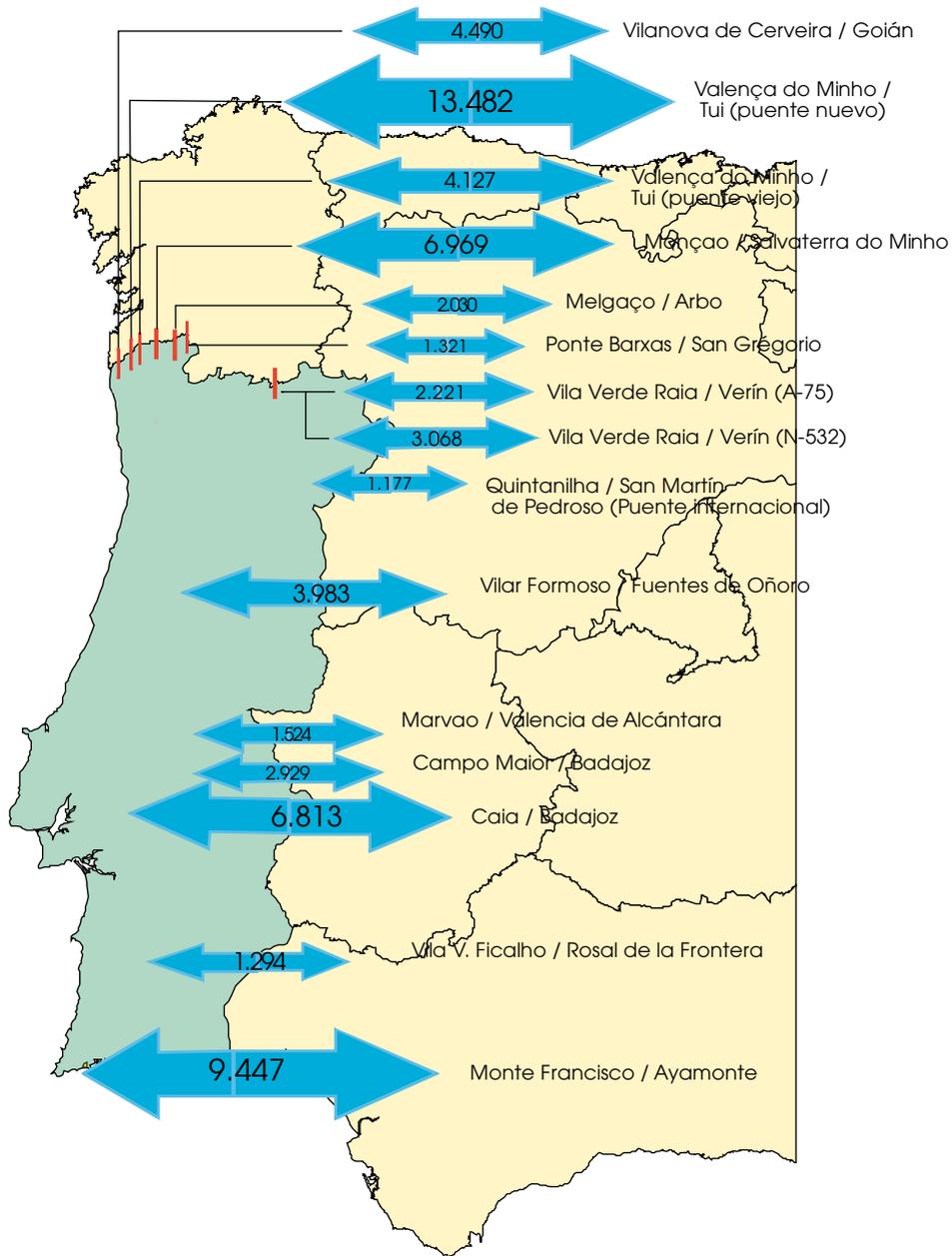


Fuente España: Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras.

Asimismo los datos reflejan un descenso en el total de los flujos de vehículos ligeros entre España y Portugal en los últimos años si se comparan con los publicados en ediciones anteriores. No obstante, se han producido importantes incrementos de tráfico en algunos puntos fronterizos concretos. El paso Salvaterra do Minho-Monção ha pasado de 5.163 vehículos/día en 2009 a 6.969 vehículos/día en 2012 (aumento del 35%), y el de Ponte Barxas-San Gregorio ha variado de 755 vehículos/día en 2009 a 1.321 en 2012 (incremento del 75%).

Por otro lado, se han producido descensos importantes de tráfico en algunos puntos fronterizos respecto a la información recogida en ediciones anteriores del OTEP. Caben destacar los pasos de Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro, Caia-Badajoz y Monte Francisco-Ayamonte, con unos descensos de tráfico de 32,9%, 12,7% y 24,7%, respectivamente.

FIGURA 7. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS (2012)



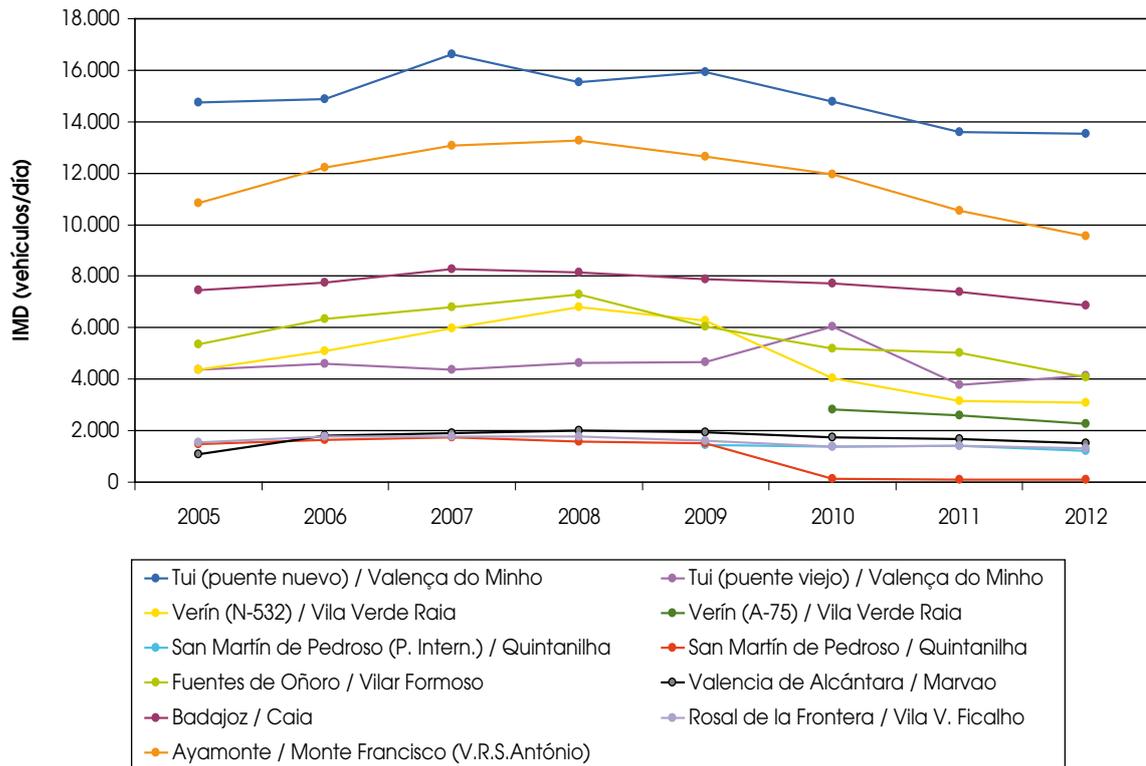
Fuente España: Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras.

Para el estudio del transporte de viajeros por carretera es necesario contabilizar también los autocares que realizan servicios de un lado a otro de la frontera. Durante el año 2012 una media diaria de 440⁵ autocares atravesó la frontera, según datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El Gráfico 11 muestra la evolución del tráfico de automóviles y autocares en los principales puntos fronterizos. En él se observa que tras unos incrementos constantes hasta 2007, los descensos iniciados en 2008 o 2009 siguen predominando en todos los pasos durante los años posteriores. La serie de datos del paso Verín - Vila Verde Raia (A-75 del lado español) se inicia en 2010 con la puesta en servicio de la autovía.

⁵ Para el año 2012, solo se dispone de información del flujo de autocares en las autopistas o autovías de ámbito estatal.

GRÁFICO 11. EVOLUCIÓN DE LA IMD CONJUNTA DE AUTOMÓVILES Y AUTOCARES EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS EN EL PERÍODO 2005-2012



Fuente: Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras.

Para la estimación del número de viajeros por carretera se emplea, además de los datos de intensidades medias diarias de circulación, las tasas de ocupación para los distintos tipos de vehículos. Estas tasas se obtienen a partir de las encuestas que lleva a cabo TURESPAÑA. Los últimos datos facilitados son de 1,7 pasajeros/vehículo en el caso de los automóviles y de 29,1 pasajeros/vehículos para los autocares.

En la tabla 5 siguiente se muestra la estimación de los viajeros que atraviesan la frontera por carretera. En ella se observa que en el año 2012 desciende el número de usuarios que atraviesan la frontera en vehículo ligero en un 3,0%. A pesar de que los datos reflejan un incremento en el número de viajeros que cruzan la frontera hispano-lusa en autocar, el mayor peso del vehículo ligero en el cómputo del total de viajeros implica una variación anual negativa del 2,25% de los viajeros que pasan de un país a otro (considerando ambos sentidos de la marcha) entre 2011 y 2012.

TABLA 5
ESTIMACIÓN DEL TOTAL DE VIAJEROS QUE ATRAVIESAN LA FRONTERA POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, EN AMBOS SENTIDOS (2011 Y 2012)

TIPO DE VEHÍCULO	2011				2012			
	IMD	%	OCUPACIÓN	VIAJEROS	IMD	%	OCUPACIÓN	VIAJEROS
Ligeros	76.618	99%	1,7	47.541.598	74.389	99%	1,7	46.158.252
Autocares	420	1%	29,1	4.461.030	440	1%	29,1	4.673.460
TOTAL	77.038	100%		52.002.628	74.829	100%		50.831.712

Fuente: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras; TURESPAÑA.

En lo relativo a los destinos preferentes de los turistas que entran en España desde Portugal (Tabla 6), según la encuesta FRONTUR, Andalucía es la comunidad autónoma que recibió un mayor número de turistas en 2013 (308.000 turistas, un 18,4% sobre el total). Las siguientes comunidades autónomas más visitadas fueron la Comunidad de Madrid (287.000 turistas, un 17,2% sobre el total) y Cataluña (202.000 turistas, un 12,1% del total). Asimismo se observa que todas las comunidades autónomas presentan una variación interanual negativa respecto al 2012. En Cataluña y las Islas Baleares, en este período, el número de turistas se reduce en 58.000 y 31.000 turistas respectivamente, reduciendo un 2,1 y un 1,4 puntos porcentuales su peso sobre el total de turistas.

TABLA 6
MILES DE TURISTAS EXTRANJEROS PROCEDENTES DE PORTUGAL SEGÚN COMUNIDAD AUTÓNOMA DE DESTINO (2013)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	TURISTAS	% SOBRE EL TOTAL	% VARIACIÓN INTERANUAL
Andalucía	308	18,4%	-0,1%
Comunidad de Madrid	287	17,2%	-2,3%
Cataluña	202	12,1%	-22,2%
Castilla y León	144	8,6%	-7,0%
Comunidad Valenciana	82	4,9%	-8,7%
Islas Baleares	63	3,8%	-32,8%
Canarias	48	2,9%	-9,5%
La Rioja	2	0,1%	-49,0%
Resto CCAA	533	31,9%	-5,9%
TOTAL	1.671	100,0%	-8,5%

Fuente España: TURESPAÑA.

4.2. TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL

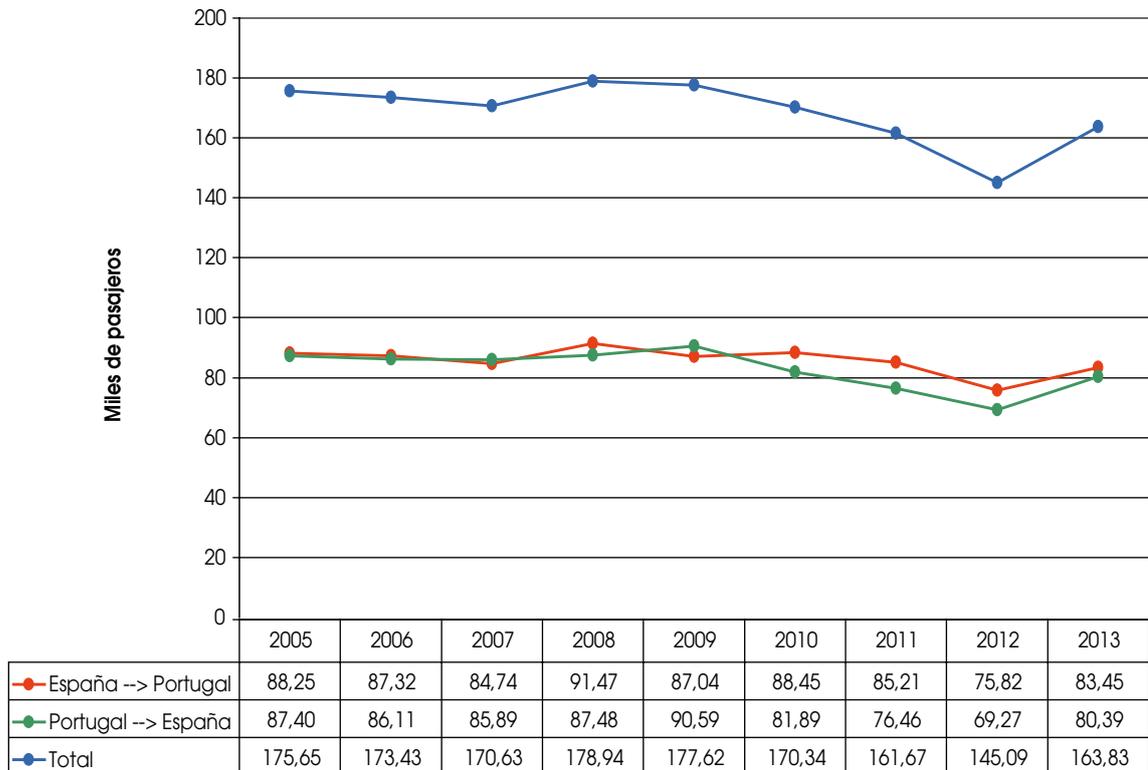
Para el análisis del transporte de viajeros por ferrocarril se han utilizado los datos del número de pasajeros facilitados por Renfe operadora.

En el Gráfico 12 se representa la evolución que ha seguido el tráfico ferroviario desde el año 2005 hasta el 2013. Se observa que el flujo de viajeros entre España y Portugal mediante el transporte ferroviario ha experimentado un descenso continuado del número de pasajeros desde 2008 hasta 2012, provocado especialmente por la disminución de usuarios en el sentido Portugal-España. Los números de 2013 reflejan un cambio en esta tendencia, debido al incremento de viajeros registrado en ambos sentidos (del 10,1% en el sentido España- Portugal y del 16,1% en el sentido inverso). En los próximos años se podrá determinar si este cambio de tendencia se consolida o constituye un hecho puntual.

Algunos hechos pueden explicar en parte este incremento de viajeros por ferrocarril entre 2012 y 2013. A mediados de 2013 se mejoró la conexión entre Vigo y Oporto con un servicio directo entre ambas localidades. En 2010, el flujo de viajeros por ferrocarril Portugal-España incluye 3.500 pasajeros transportados con motivo de la erupción del volcán islandés Eyjafjallajökull, que provocó la cancelación de un gran número de vuelos en toda Europa.

En el global de la serie representada en el Gráfico 12 (2005-2013), se observa un descenso de pasajeros del 6,7%, lo que equivale a una variación media anual del -0,9%. Respecto al 2012, año con el valor más bajo de pasajeros registrados, la variación total desde 2005 fue del -17,4%, lo que supone un media anual del -2,7%.

GRÁFICO 12. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS POR FERROCARRIL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2005-2013)



Fuente España: Renfe.

Actualmente se realizan tres conexiones internacionales de pasajeros. Se trata de los trayectos Porto - Valençã - Vigo y Lisboa - Vilar Formoso - Madrid (asociación entre CP⁶ y RENFE), y el tercero entre Lisboa - Vilar Formoso - Irun (proporcionada por CP).

El tren internacional de alta velocidad Porto - Vigo, designado Tren Celta, opera desde el 2 de julio de 2013 y establece dos conexiones diarias por sentido entre estas ciudades, con un tiempo total de viaje de dos horas y quince minutos. También existen dos conexiones diarias por sentido, que unen Porto-Vigo a través del transbordo en Valençã, incluidas en la oferta Interregional (IR) de CP y la oferta Regional de Renfe.

⁶ Comboios de Portugal, E.PE.

CP realiza una conexión diaria internacional en horario nocturno a Madrid (Lusitânia Comboio Hotel) e Irún con conexión al TGV destino París (SUD). Desde el 3 de octubre de 2012, estos dos servicios tienen una composición única entre Lisboa y Medina del Campo. En Medina del Campo, la mitad de la composición sigue hasta Madrid y la otra hasta Irún. En el sentido contrario el proceso se invierte, reuniéndose las dos composiciones en Medina del Campo. Esta oferta internacional está articulada y es extensible a Oporto y Aveiro, a través de una conexión de servicio Intermunicipal entre Porto Campanhã -Coimbra B-Porto Campanhã.

Las modificaciones en la oferta de SUD Expresso y de Lusitânia Comboio Hotel han sido implementadas gradualmente. Las campañas de comunicación llevadas a cabo en Portugal y España, así como la implementación de la venta a través de un sistema común para ambas redes, han permitido su integración y han creado una plataforma de equidad con respecto a las condiciones comerciales ofrecidas a los clientes en las dos redes ferroviarias, aumentando la competitividad del servicio en comparación con otros medios de transporte y contribuyendo a la recuperación de pasajeros.

4.3. TRANSPORTE AÉREO DE VIAJEROS

4.3.1. Flujos de España y Portugal con el resto de países de la Unión Europea

El estudio del transporte de viajeros por vía aérea se ha llevado a cabo a partir de los datos facilitados por AENA y Aeroports de Catalunya, por parte de España, y el Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), por parte de Portugal.

La Tabla 7 muestra los flujos de pasajeros entre los aeropuertos españoles y portugueses y el resto de países de la Unión Europea correspondientes al año 2012.

En Portugal, el número de viajeros embarcados con destino a los países de Europa fue en 2012 de 10,2 millones, lo que supone un incremento del 25,9% respecto a los datos del OTEP nº 6 (8,1 millones, datos de 2009). En España, un total de 56,6 millones de viajeros embarcaron con destino a los países de Europa en el año 2012, valor que es un 14,6% superior a los datos recogidos en el OTEP nº 6 (49,4 millones, datos de 2009).

Para ambos países, el principal flujo de viajeros se produce con el resto de países que componían la antigua Unión Europea de los 15, con un 90,9% y un 86,8% de los pasajeros para Portugal y España respectivamente. De los cinco primeros países de la Europa geográfica con los que España y Portugal intercambian más viajeros, coinciden en cuatro de ellos. Mientras que para España los principales orígenes/destinos por vía aérea, en orden, son el Reino Unido, Alemania, Italia, Francia y los Países Bajos (contando los pasajeros embarcados y desembarcados); para Portugal los orígenes/destinos más importantes son, también por este orden, Reino Unido, Francia, España, Alemania y los Países Bajos. Además, son éstos los que aumentan más fuertemente en valor absoluto respecto los datos del 2009 del OTEP nº 6. Estos 5 países representan el 74,3% de los movimientos aéreos de viajeros con la Europa geográfica para Portugal y el 70,4% para España.

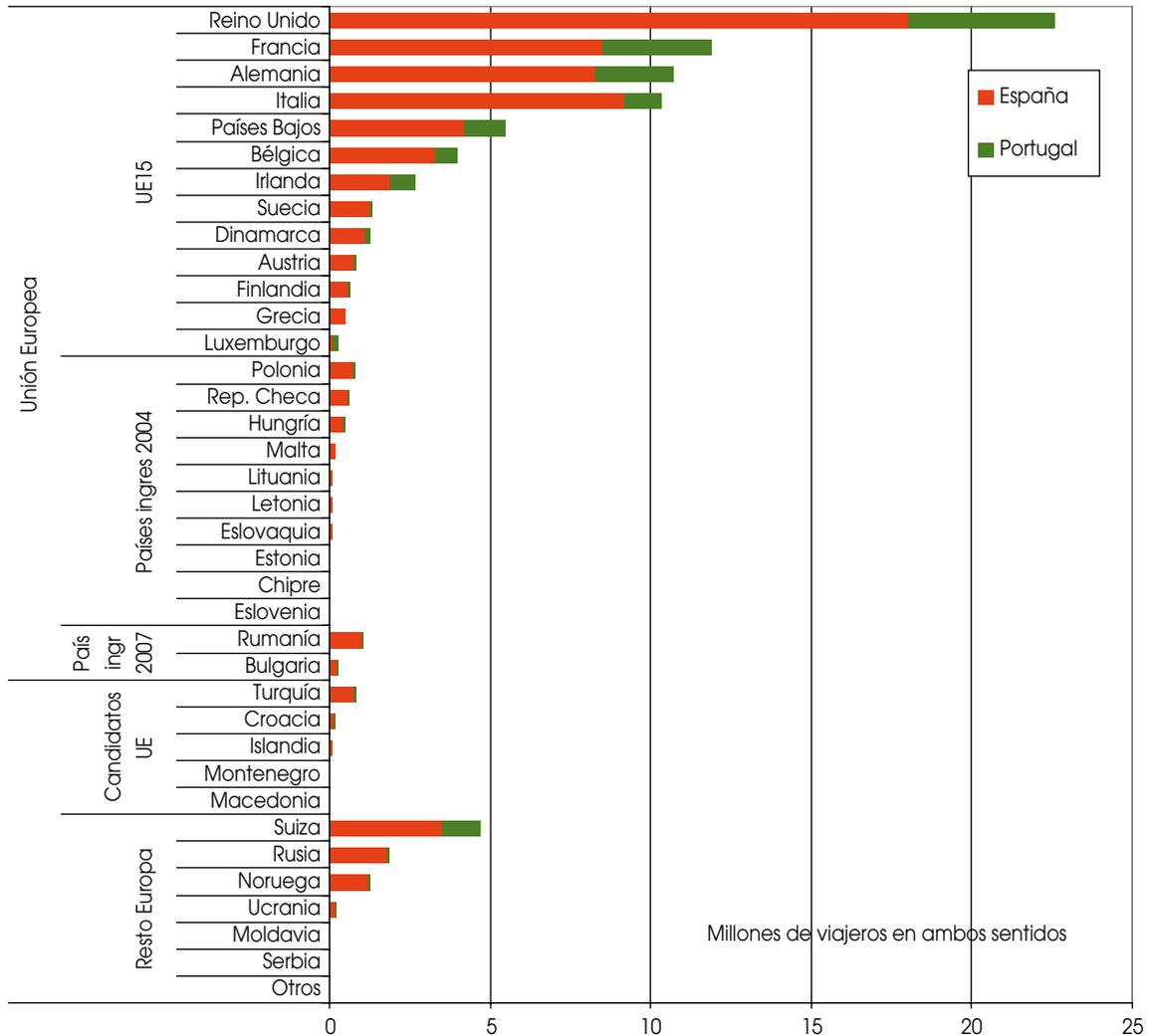
TABLA 7
MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL
POR PAÍSES EUROPEOS DE ORIGEN O DESTINO (2012)

	España				Portugal			
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÁNSITO	TOTAL	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÁNSITO	TOTAL
Alemania	11.126.776	11.045.668	81.693	22.254.137	1.319.691	1.405.079	9.762	2.734.532
Austria	738.488	733.235	17.184	1.488.907	48.994	53.243	97	102.334
Bélgica	2.146.333	2.136.873	66.791	4.349.997	360.973	383.186	6.584	750.743
Bulgaria	130.945	131.416	180	262.541	1.394	1.284	703	3.381
Rep. Checa	352.641	342.025	7.824	702.490	35.085	40.886	5.984	81.955
Chipre	16.952	16.600		33.552	6	0	42	48
Dinamarca	1.078.886	1.077.334	11.407	2.167.627	110.793	124.809	2.726	238.328
Eslovaquia	62.658	64.797	1.595	129.050	3.372	3.351	68	6.791
Eslovenia	5.911	5.031		10.942	0	1	0	1
España					1.440.795	1.534.795	35.602	3.011.192
Estonia	33.744	33.413	745	67.902	1.043	860	0	1.903
Finlandia	593.590	594.155	12.798	1.200.543	50.548	56.455	3.419	110.422
Francia	4.807.964	4.800.118	10.103	9.618.185	1.724.627	1.852.824	14.792	3.592.243
Grecia	234.937	237.407	1.618	473.962	13.893	16.606	0	30.499
Hungría	222.433	222.718	1.409	446.560	25.231	31.220	0	56.451
Irlanda	1.467.913	1.451.994	467	2.920.374	387.517	386.079	679	774.275
Italia	5.409.044	5.366.553	41.938	10.817.535	536.263	632.140	685	1.169.088
Letonia	46.118	45.351	174	91.643	0	0	0	0
Lituania	65.581	66.000	1.900	133.481	999	1.006	0	2.005
Luxemburgo	130.904	123.999	7.394	262.297	84.496	85.744	2.707	172.947
Malta	84.569	85.318	2	169.889	7	15	0	22
Países Bajos	2.781.164	2.758.800	62.344	5.602.308	655.134	672.795	4.647	1.332.576
Polonia	576.350	578.741	3.687	1.158.778	56.592	60.142	4.445	121.179
Portugal	1.535.966	1.529.067	13.997	3.079.030				
Reino Unido	15.793.447	15.707.697	5.923	31.507.067	2.474.118	2.502.559	6.078	4.982.755
Rumanía	537.942	530.671	514	1.069.127	12.974	14.182	0	27.156
Suecia	1.291.596	1.286.660	24.459	2.602.715	67.195	74.744	3.985	145.924
Total UE-15	49.137.008	48.849.560	358.116	98.344.684	9.275.037	9.781.058	91.763	19.147.858
Total UE-25	50.603.965	50.309.554	375.452	101.288.971	9.397.372	9.918.539	102.302	19.418.213
Total UE-27	51.272.852	50.971.641	376.146	102.620.639	9.411.740	9.934.005	103.005	19.448.750
Otros destinos europeos	5.337.489	5.348.714	20.931	10.707.134	787.398	834.563	2.555	1.624.516
Total Europa	56.610.341	56.320.355	397.077	113.327.773	10.199.138	10.768.568	105.560	21.073.266

Fuente España: Aena, S. A. y Aeroports de Catalunya; Portugal: INAC.

El Gráfico 13 muestra la distribución del tráfico entre el territorio peninsular de España y Portugal (sin tener en cuenta el tráfico generado en las islas de los 2 países) y el resto de Europa. Puede verse que el hecho de no tener en cuenta las islas no modifica el papel relevante que tienen el Reino Unido, Francia, Alemania e Italia en el movimiento de pasajeros por vía aérea.

GRÁFICO 13. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LOS PAÍSES EUROPEOS (2012)



Fuente España: Aena, S. A. y Aeroports de Catalunya, Portugal: INAC.

En la tabla 8 se muestran los pasajeros internacionales entre los principales aeropuertos portugueses y españoles, con origen o destino en España, Portugal y Francia. Se observa que el aeropuerto de Madrid contabiliza más de la mitad (50,7%) del total de los pasajeros embarcados o desembarcados en los 3 aeropuertos portugueses con mayor tráfico de pasajeros con España. Si se analiza la situación inversa (conjunto de los pasajeros de los 3 aeropuertos españoles más importantes y su relación con Portugal), el aeropuerto de Lisboa es el aeropuerto portugués que concentra el mayor número de pasajeros de Madrid-Barajas, Barcelona y Málaga. Concretamente, el aeropuerto de Lisboa concentra el 69,8% de estos intercambios.

Por otro lado, el tráfico de pasajeros de España con origen/destino Francia es más del doble del que tiene lugar entre Francia y Portugal.

TABLA 8
PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCOS EN LOS AEROPUERTOS DE LISBOA, OPORTO Y FARO, MADRID, BARCELONA
Y MÁLAGA CON ORIGEN O DESTINO EN ESPAÑA, PORTUGAL Y FRANCIA (2012)

PORTUGAL (origen/destino)			
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TOTAL
AEROPUERTO DE LISBOA			
España (origen/destino)	894.649	989.203	1.883.852
Madrid Barajas	521.144	554.104	1.075.248
Barcelona	265.804	304.041	569.845
Francia (origen/destino)	783.153	908.417	1.691.570
París Charles de Gaulle	268.712	275.428	544.140
París Orly	300.920	371.639	672.559
Aeropuerto de Oporto			
España (origen/destino)	455.120	450.091	905.211
Madrid Barajas	202.057	195.984	398.041
Barcelona	143.305	143.317	286.622
Francia (origen/destino)	794.895	794.056	1.588.951
París Charles de Gaulle	74.426	73.964	148.390
París Orly	290.339	286.282	576.621
Aeropuerto de Faro			
España (origen/destino)	57.392	61.996	119.388
Palma de Mallorca	41.267	42.449	83.716
Francia (origen/destino)	73.963	76.101	150.064
París Charles de Gaulle	4.545	4.263	8.808
París Orly	29.622	29.857	59.479
ESPAÑA (origen/destino)			
Aeropuerto de Madrid Barajas			
Portugal (origen/destino)	777.335	782.143	1.559.478
Lisboa	554.639	553.994	1.108.633
Oporto	196.455	201.469	397.924
Faro	14.825	15.223	30.048
Francia (origen/destino)	1.620.881	1.611.196	3.232.077
París Charles de Gaulle	524.188	523.257	1.047.445
París Orly	566.182	561.074	1.127.256
Aeropuerto de Barcelona El Prat			
Portugal (origen/destino)	452.492	447.239	899.731
Lisboa	304.300	299.243	603.543
Oporto	143.278	143.077	286.355
Faro	19	26	45
Francia (origen/destino)	1.360.307	1.361.444	2.721.751
París Charles de Gaulle	514.725	513.282	1.028.007
París Orly	420.250	416.529	836.779
Aeropuerto de Málaga			
Portugal (origen/destino)	9.932	11.114	21.046
Lisboa	9.374	9.936	19.310
Oporto	12	74	86
Faro	522	1.086	1.608
Francia (origen/destino)	361.895	358.996	720.891
París Charles de Gaulle	221.845	218.819	440.664
París Orly	23.859	24.644	48.503

Fuente España: Aena, S. A.; Portugal: INAC.

4.3.2. Flujos entre España y Portugal

La Tabla 9 muestra el volumen de tráfico aéreo de pasajeros entre los aeropuertos de España y Portugal en el año 2012.

TABLA 9
TRÁFICO DE PASAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN AMBOS SENTIDOS (2012)

AEROPUERTO ESPAÑOL	TOTAL DE PASAJEROS	AEROPUERTO PORTUGUÉS				
		LISBOA	OPORTO	FARO	MADEIRA	OTROS
Madrid Barajas	1.559.478	1.108.633	397.924	30.048	13.009	9.864
Barcelona El Prat	899.731	603.543	286.355	45	6.129	3.659
Palma de Mallorca	245.525	70.883	90.358	84.101	124	59
Valencia	103.225	41.740	59.061	38	2.274	112
Gran Canaria	49.552	4.922	23.079	3.068	16.671	1.812
Bilbao	45.225	42.641	41	1	2.535	7
Tenerife Sur	39.770	4.518	32.133	4	3.105	10
Sevilla	26.873	26.670	3	131	3	66
Asturias	24.039	23.957	16	5		61
Málaga	21.046	19.310	86	1.608	6	36
Lanzarote	11.767	4.261	4.489	50	2.965	2
Jerez	11.483	127		11.200		156
Ibiza	10.052	6.224	3.607	128		93
Fuerteventura	8.218	3.850	4.015	74	279	0
A Coruña	7.917	7.759	15	21		122
Menorca	6.211	4.412	1.776			23
Santiago	2.931	53	267		2.611	0
Tenerife Norte	1.616	5	7	11	1.591	2
Otros	4.371	2.105	393	919	33	921
Total	3.079.030	1.975.613	903.625	131.452	51.335	17.005

Fuente: España, Aena, S. A.

El total de pasajeros por vía aérea entre España y Portugal fue de aproximadamente 3,1 millones en el año 2012. Esto supone un incremento de unos 376.000 pasajeros respecto del año 2009 (13,9%). Este aumento se debe sobre todo a los incrementos registrados en los aeropuertos de Madrid Barajas, Barcelona El Prat y Valencia. En otros aeropuertos españoles, como por ejemplo el de Palma de Mallorca, se han producido descensos significativos respecto a los tráficos con los aeropuertos portugueses registrados en el año 2009.

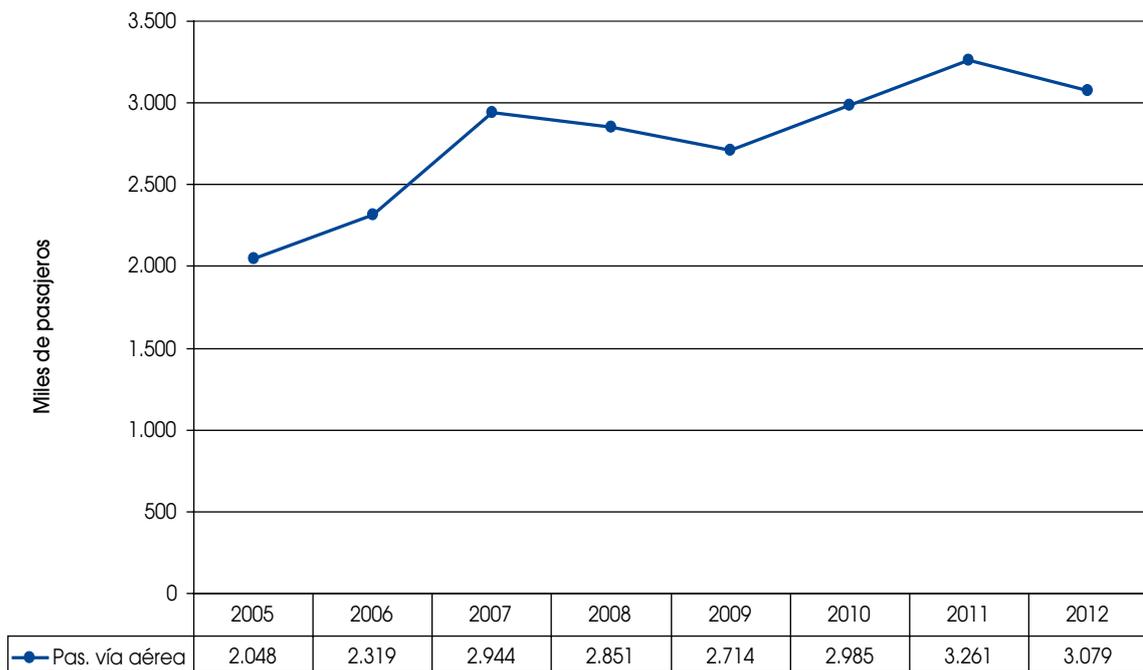
El flujo de pasajeros entre el aeropuerto de Madrid Barajas y el resto de Portugal fue de 1,6 millones, por lo que supuso el 51% de la totalidad de pasajeros entre España y Portugal por vía aérea. El tráfico entre el aeropuerto de Madrid Barajas y los aeropuertos portugueses ha aumentado en casi 118.000 pasajeros desde el año 2009, lo que supone un incremento del 8,2%.

El flujo de viajeros entre el aeropuerto de Barcelona El Prat y los aeropuertos portugueses fue aproximadamente 900.000, dato que es un 62% superior (344.817 viajeros) al registrado en el año 2009. También se ha incrementado de forma considerable el número de viajeros entre el aeropuerto de Valencia y los aeropuertos del país vecino, que ha alcanzado los 76.000.

En el año 2012 el aeropuerto de Lisboa tuvo un tráfico con los aeropuertos españoles próximo a los 2 millones de viajeros, lo que representa un crecimiento del 9,9% (177.291 pasajeros) respecto al año 2009. El aeropuerto de Oporto registró unos 900.000 viajeros (24,7% más que en 2009, con un incremento de 160.930), y el aeropuerto de Faro 131.000 (un 9,2% superior a 2009, con un aumento de 11.120). El crecimiento del flujo de viajeros por vía aérea del resto de los aeropuertos portugueses no es tan significativo en términos absolutos en comparación con los tres aeropuertos anteriores.

El Gráfico 14 muestra la evolución del tráfico de pasajeros por vía aérea entre España y Portugal durante el periodo 2005-2012.

GRÁFICO 14. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2005-2012)



Fuente: España, Aena, S. A.

Después de unos años de aumento continuado hasta 2007, se produjo un descenso del total de viajeros en los 2 años siguientes. Durante el periodo 2009-2011 volvieron a aumentar los pasajeros por vía aérea, aunque en 2012 se produjo una nueva disminución. Así, si entre 2009 y 2011 se produjo un aumento de 547.000 viajeros, en 2012 disminuyó en 182.000, llegando a los 3 millones de viajeros. Desde el origen de la serie representada (2005), el número de pasajeros por vía aérea entre España y Portugal ha aumentado un 50%.

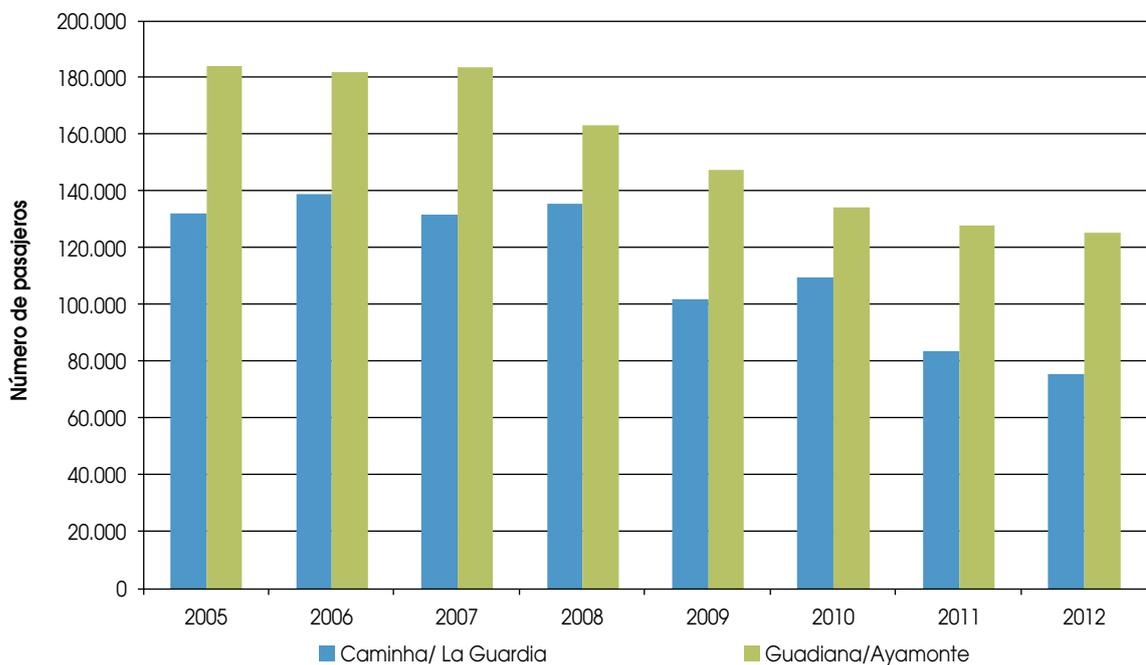
4.4. TRANSPORTE FLUVIAL DE PASAJEROS

El transporte de pasajeros por vía fluvial se ha analizado a partir de la información facilitada por el Inquérito ao Transporte Fluvial de Passageiros e Veículos de Portugal.

En el Gráfico 15 se representa el transporte de viajeros a través de los ríos Miño y Guadiana, con un tráfico total de pasajeros por vía fluvial en el año 2012 de 201.000. En el año 2012 se observa la misma tendencia bajista que se reflejó en el OTEP nº 6. El tráfico de viajeros disminuyó un 2,3% en 2010, un 13,3% en 2011 y un 5% en 2012, lo que supone que el total de pasajeros por vía fluvial haya sido en 2012 de 49.000 pasajeros menos que en 2009.

La vía fluvial que pierde más pasajeros es Caminha/La Guardia, con 27.000 pasajeros menos que en 2009. Aunque en 2010 aumentó en un 7,4%, sufrió unas pérdidas interanuales del 23,7% en 2011 y del 9,9% en 2012. Guadiana/Ayamonte también sufre un descenso de viajeros año tras año, con una disminución de 22.000 viajeros entre 2009 y 2012, pero se mantiene como primera vía fluvial con 125.000 viajeros en 2012.

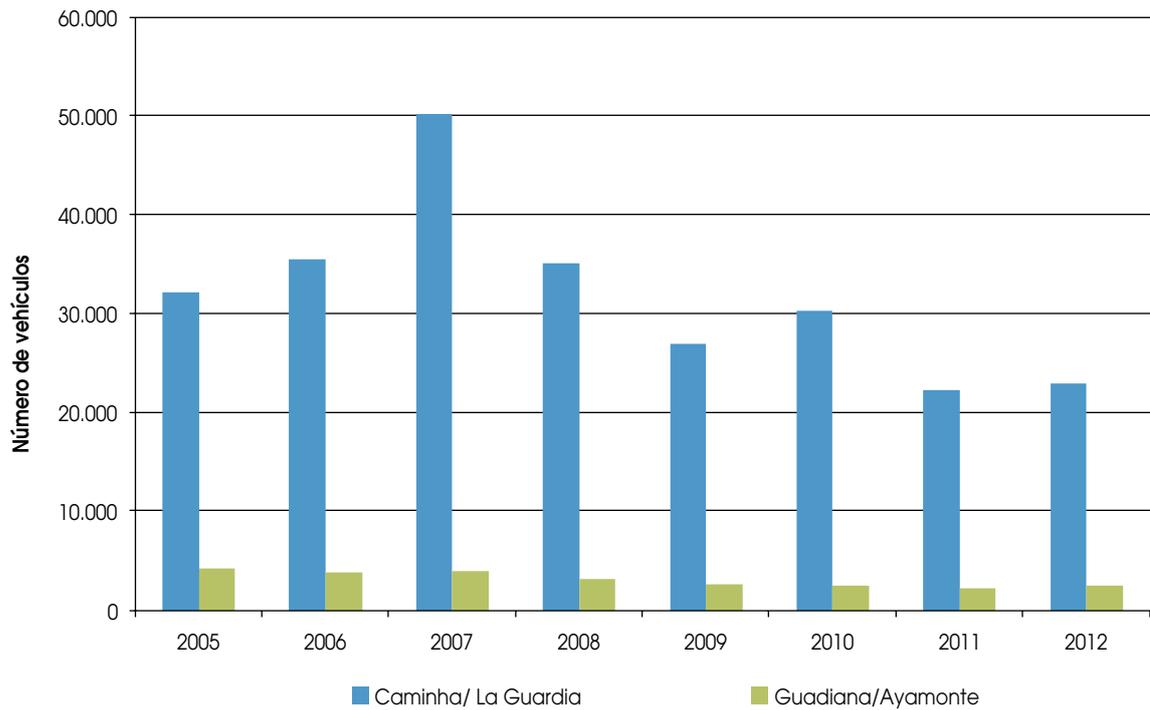
GRÁFICO 15. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR VÍA FLUVIAL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL -RÍOS MIÑO Y GUADIANA- (2005-2012)



Fuente Portugal: Inquérito ao Transporte Fluvial de Passageiros e Veículos del INE.

En el Gráfico 16 se muestra la evolución del número de vehículos que cruzaron la frontera por vía fluvial. Durante el último año se transportaron un total de 25.400 vehículos. Estos han aumentado un 3,8% respecto a 2011, año en que se produjo una disminución del 25,4%. Aunque se han sucedido períodos de crecimiento y disminución del número de vehículos transportados, en el año 2012 se observa a una clara disminución de los valores totales respecto al año de inicio de la serie (2005).

GRÁFICO 16. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS POR VÍA FLUVIAL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL -RÍOS MIÑO Y GUADIANA- (2005-2012)



Fuente Portugal: Inquérito ao Transporte Fluvial de Passageiros e Veículos, del INE.

4.5. RESUMEN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS

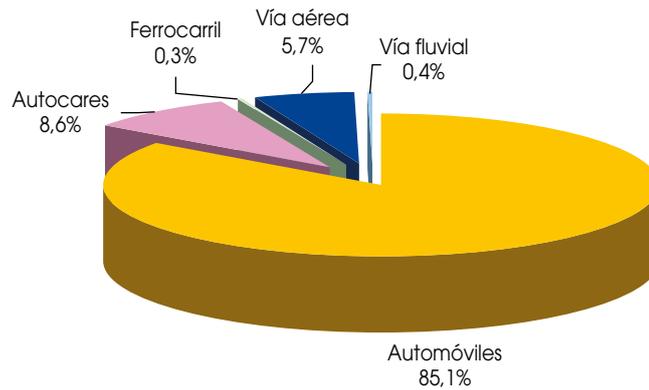
La Tabla 10 y el Gráfico 17 representan el reparto modal de los viajeros entre España y Portugal para el año 2012 y su evolución respecto del año anterior.

TABLA 10
RESUMEN DE VIAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2012 POR MODO DE TRANSPORTE
Y SU COMPARACIÓN CON EL AÑO 2011 (EN MILLONES DE VIAJEROS)

TIPO DE TRÁFICO	AÑO		INCREMENTO DE VIAJEROS		
	2011	2012	NÚMERO	PORCENTAJE	
Carretera	Automóviles	47,54	46,16	-1,38	-2,9%
	Autocares	4,46	4,67	0,21	4,8%
Ferrocarril	0,16	0,15	-0,02	-10,3%	
Vía aérea	3,26	3,08	-0,18	-5,6%	
Vía fluvial	0,21	0,20	-0,01	-5,0%	
Total	55,64	54,26	-1,38	-2,5%	

Fuentes: Carretera: Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras y TURESPAÑA; Ferrocarril: Renfe; Vía Aérea: Aena, S. A. e INAC; Tráfico Fluvial: INE Portugal.

GRÁFICO 17. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODO DE TRANSPORTE (2012)



Fuentes: Carretera: DG Carreteras y TURESPAÑA; Ferrocarril: Renfe; Vía Aérea: Aena, S. A. e INAC; Tráfico Fluvial: INE Portugal.

Se observa un dominio del tráfico por carretera (considerando automóviles y autocares) respecto al resto de modos de transporte, con un 93,7% sobre el total de viajeros entre ambos países. Este valor es 1,3 puntos porcentuales menos que el valor presentado en el Observatorio Transfronterizo España-Portugal nº 6 del año 2009. Eso se debe principalmente al aumento del tráfico por vía aérea respecto al 2009, que ha pasado de tener el 4,3% de cuota al 5,7% en 2012, y de la disminución del tráfico por carretera.

Respecto a los valores absolutos no se aprecian variaciones significativas entre los datos del 2011 y los del 2012, ni en el total del flujo de viajeros, ni para los distintos modos de transporte. Todos los modos de transporte (considerando el transporte por carretera como uno solo) registran un descenso de usuarios en las relaciones entre Portugal y España respecto al 2011.

5. FLUJOS DE MERCANCÍAS

Para este análisis se han utilizado las siguientes fuentes a nivel nacional y europeo:

- Datos estadísticos de comercio exterior: en el caso de España los datos se han obtenido de la AEAT (Agencia Estatal de Administración Tributaria) y, en el caso de Portugal, del INE. Los datos de Eurostat resultan de la aplicación del Reglamento CE 1172/98 para el transporte de mercancías por carretera.
- Transporte ferroviario: datos publicados por el INE por parte de Portugal y por RENFE por parte de España.
- Transporte marítimo: Datos facilitados por «Puertos del Estado», en el caso de España, y de los puertos nacionales en el caso de Portugal.

5.1. COMERCIO EXTERIOR SEGÚN MODO DE TRANSPORTE (DATOS DE LAS ESTADÍSTICAS DE COMERCIO EXTERIOR)

En este punto se aborda la evolución del comercio exterior por modo de transporte y tipología de producto transportado, que complementa la información presentada en el Capítulo 2 referente al comercio exterior de España y Portugal con el resto de países de la Unión Europea.

Hay que tener en cuenta que los datos de las fuentes española y portuguesa presentan algunas discrepancias, por lo que los gráficos de los dos países muestran, en algunos casos, evoluciones en sentido opuesto.

5.1.1. Tráfico de mercancías entre Portugal y España y el conjunto de la Unión Europea

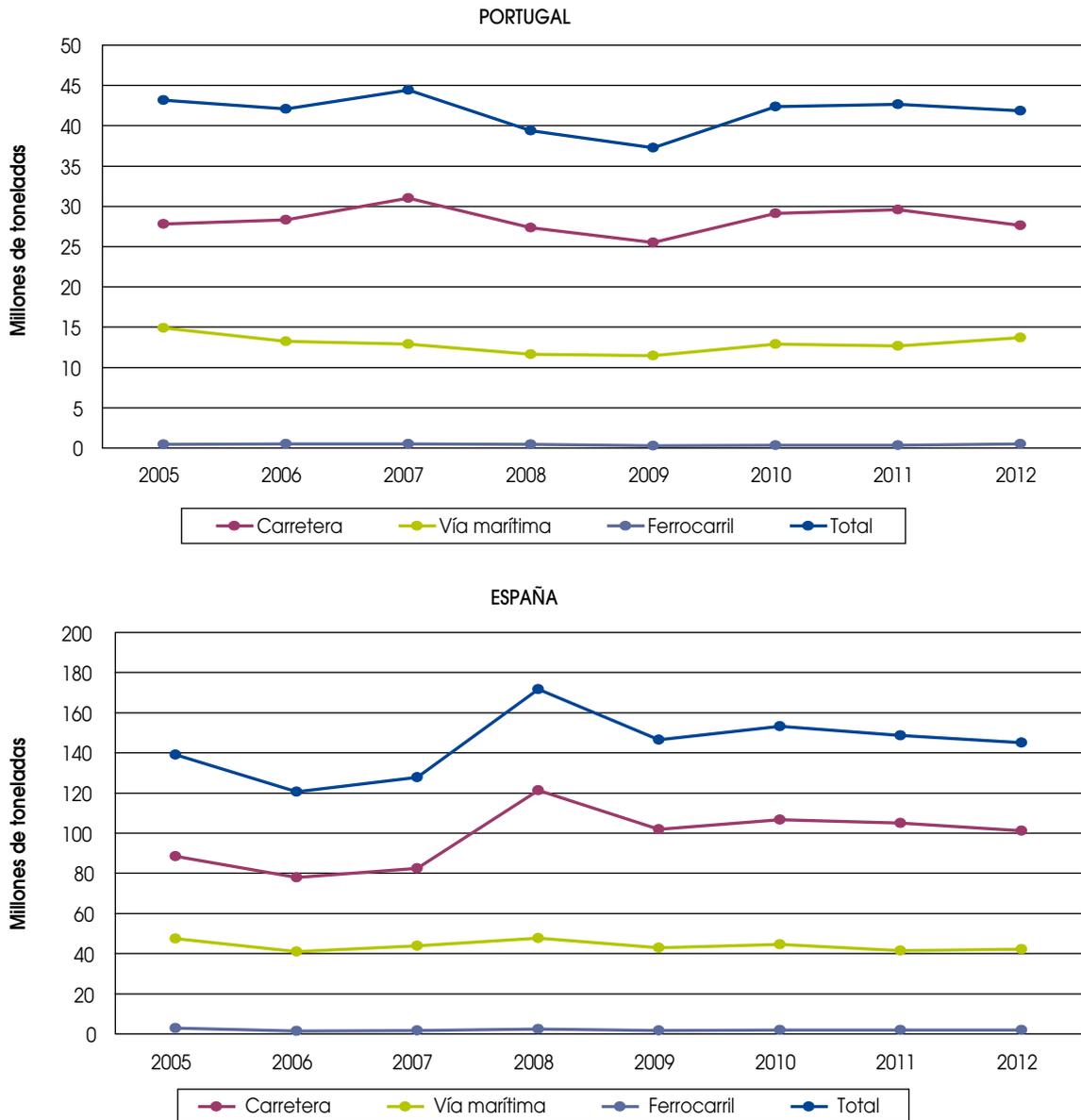
El Gráfico 18 presenta la evolución del volumen de tráfico de mercancías por modo de transporte entre 2005 y 2012.

Se constata que el tráfico de mercancías entre los dos países y los socios de la UE27 se realiza principalmente por carretera, seguido de la vía marítima. El transporte ferroviario tiene una participación poco reseñable.

Entre 2005 y 2012, el tráfico de mercancías de Portugal con la UE27 tuvo una evolución negativa con un descenso medio anual del 0,4%. En el período de análisis el volumen de mercancías intercambiadas por carretera no presentó un comportamiento regular y se observó un descenso del 0,6%. El modo marítimo muestra siempre una tendencia descendente, más acentuada en 2009 con una caída del 23%. El modo ferroviario, a pesar de no ser representativo, presentó un incremento del orden del 12,2%.

En el mismo período, el tráfico de mercancías de España con la UE-27 tuvo un crecimiento medio anual del 0,6%. El transporte por carretera es el único modo con un aumento del volumen de mercancías transportadas (alrededor del 14,3%). Tanto el tráfico marítimo como el ferroviario se redujeron el 11,3% y el 38,7% respectivamente. En 2008, el volumen de mercancías transportadas por los tres modos de transporte registró un aumento del 34,3% respecto al año anterior, situándose en 172 millones de toneladas.

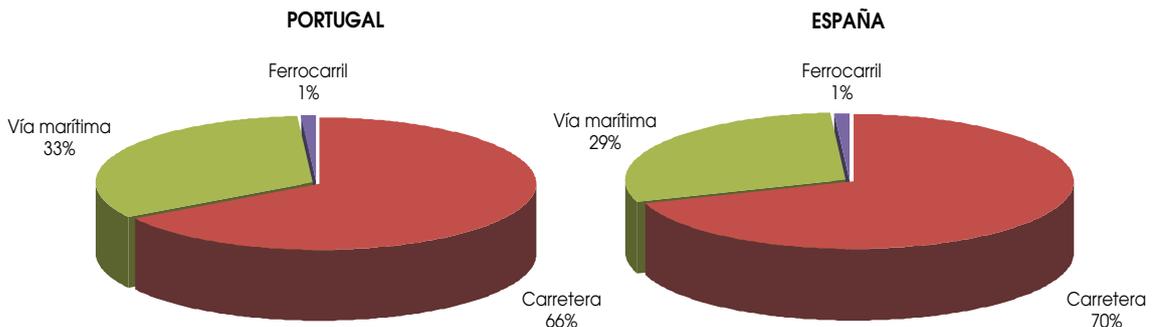
GRÁFICO 18 . EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UE27 (2005-2012)



Fuentes: España: AEAT; Portugal: INE.

El Gráfico 19, muestra que la carretera es el modo de transporte predominante sobre el resto de los modos tanto en Portugal como en España.

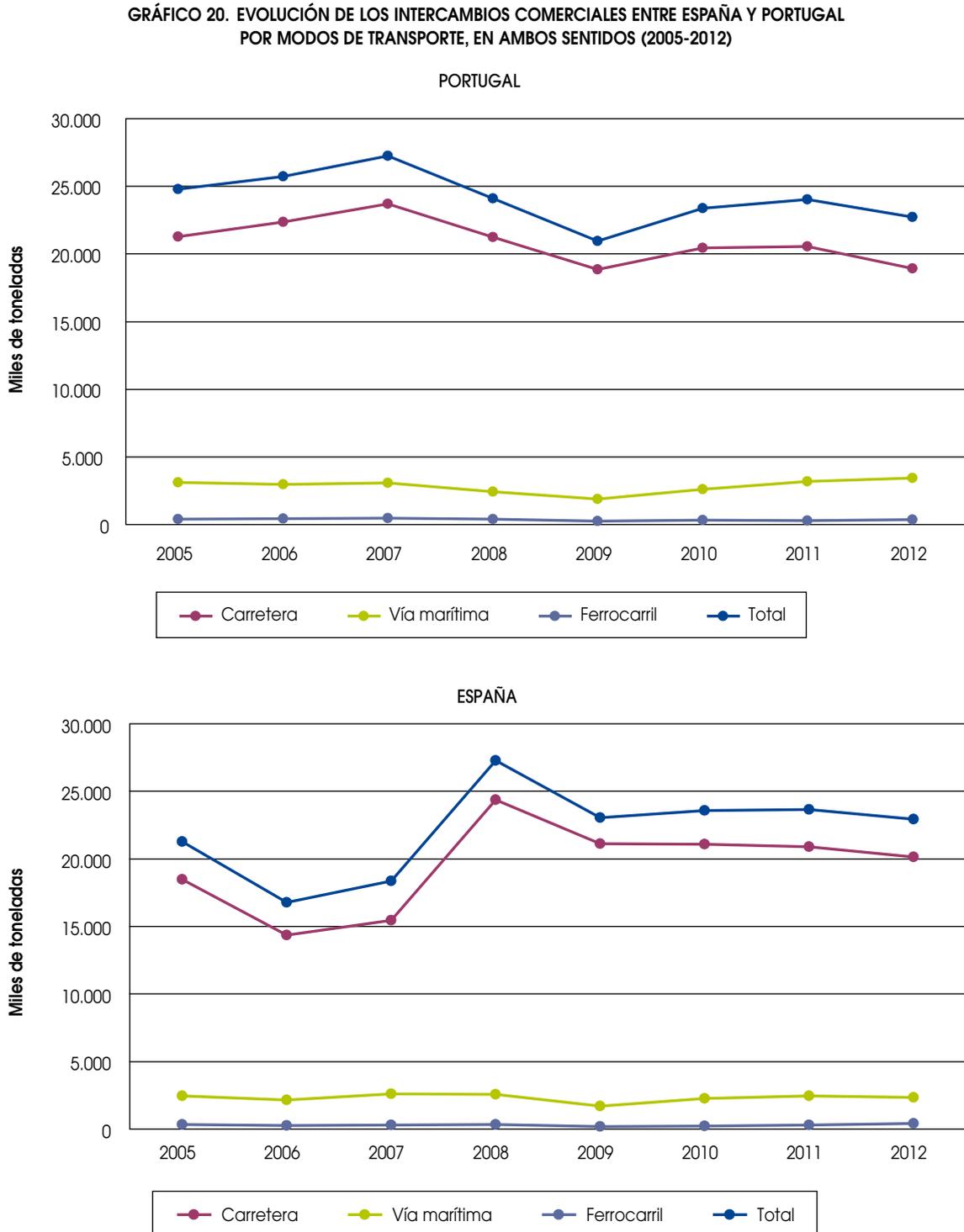
GRÁFICO 19. ESTRUCTURA MODAL DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UNIÓN EUROPEA (2012)



Fuentes: España: AEAT; Portugal: INE.

5.1.2. El tráfico de mercancías entre España y Portugal

En el Gráfico 20 se representa el transporte de mercancías entre España y Portugal desde 2005 hasta 2012.



Fuentes: España: AEAT; Portugal: INE.

En el período establecido, la carretera fue el modo que lideró los intercambios comerciales entre los dos países.

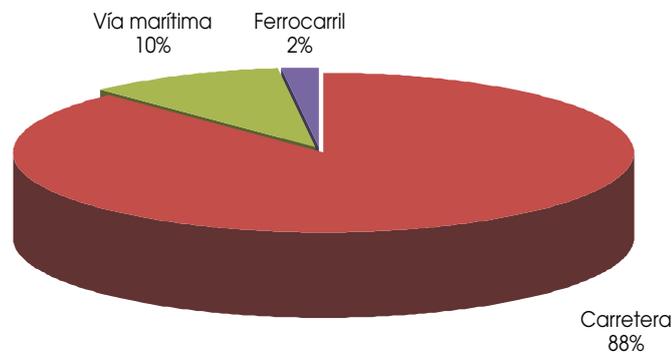
Entre 2005 y 2012 Portugal registró un crecimiento medio anual negativo del 1,2% en los intercambios con España y solo en el modo marítimo aumentó el volumen de las mercancías transportadas (10,4%).

En España el crecimiento medio anual fue del 1,1% y tanto el modo carretera como el ferroviario mostraron tendencias de crecimiento. Respecto al modo marítimo, descendió el volumen de mercancías transportadas.

Hay que señalar que el mayor volumen de transacciones, alrededor de 27 millones de toneladas, se registró en España en 2008 y en Portugal en 2007.

El Gráfico 21 muestra la relevancia del transporte por carretera, respecto al resto de modos de transporte en las transacciones entre España y Portugal.

GRÁFICO 21. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2012)



Fuente: España: AEAT.

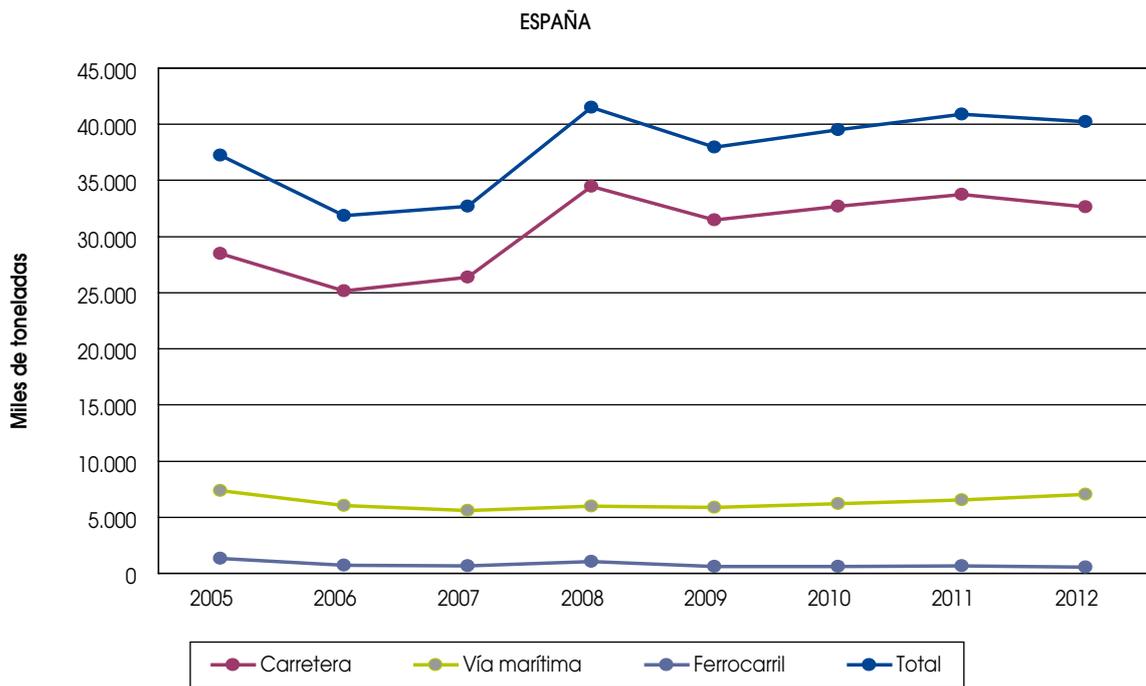
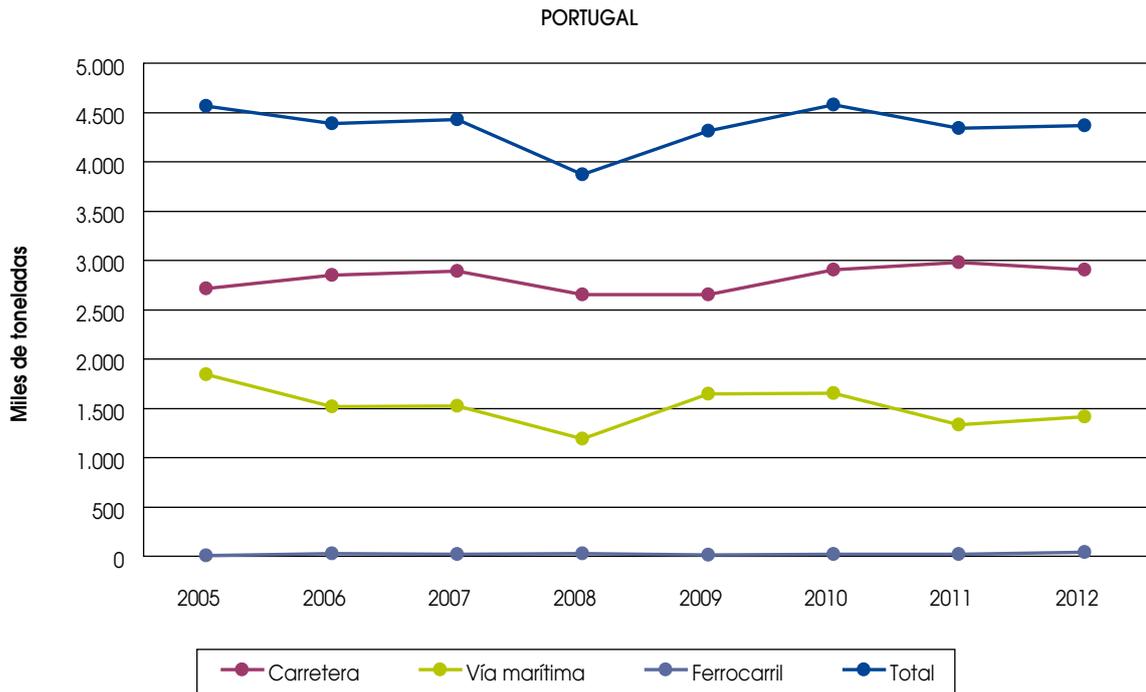
5.1.3. El tráfico de mercancías de España y Portugal con Francia

El Gráfico 22 registra la evolución de los intercambios comerciales de España y Portugal con Francia en el período 2005 - 2012.

Entre 2005 y 2012 los intercambios de mercancías entre Portugal y Francia registraron un descenso medio anual del 0,6%. Entre 2005 y 2008 se produjo una reducción del 15,3% en el volumen de mercancías transportadas entre los dos países, con una recuperación en 2010 (0,2%) que no se prolongó en los años siguientes. El modo carretera ha liderado siempre la cuota de mercado y alcanzó su máximo en 2011 con un 68,7%, que corresponde a 2,9 millones de toneladas. El modo marítimo no ha conseguido recuperar la cuota del 40,4% que tenía en 2005 y el modo ferroviario ha recuperado un 0,8% entre 2005 e 2012.

En España, la carretera mantiene su liderazgo en los intercambios comerciales con Francia y logró en 2008 su cuota máxima de mercado con un 83% (34 millones de toneladas). Entre 2005 y 2012 el crecimiento medio anual del 1,1% fue consecuencia del incremento del 14% en el volumen de mercancías transportadas por carretera. En 2012, el modo marítimo y el ferroviario conjuntamente no alcanzaron el 20%.

GRÁFICO 22. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON FRANCIA, POR MODOS DE TRANSPORTE (2005-2012)



Fuentes: España: AEAT; Portugal: INE.

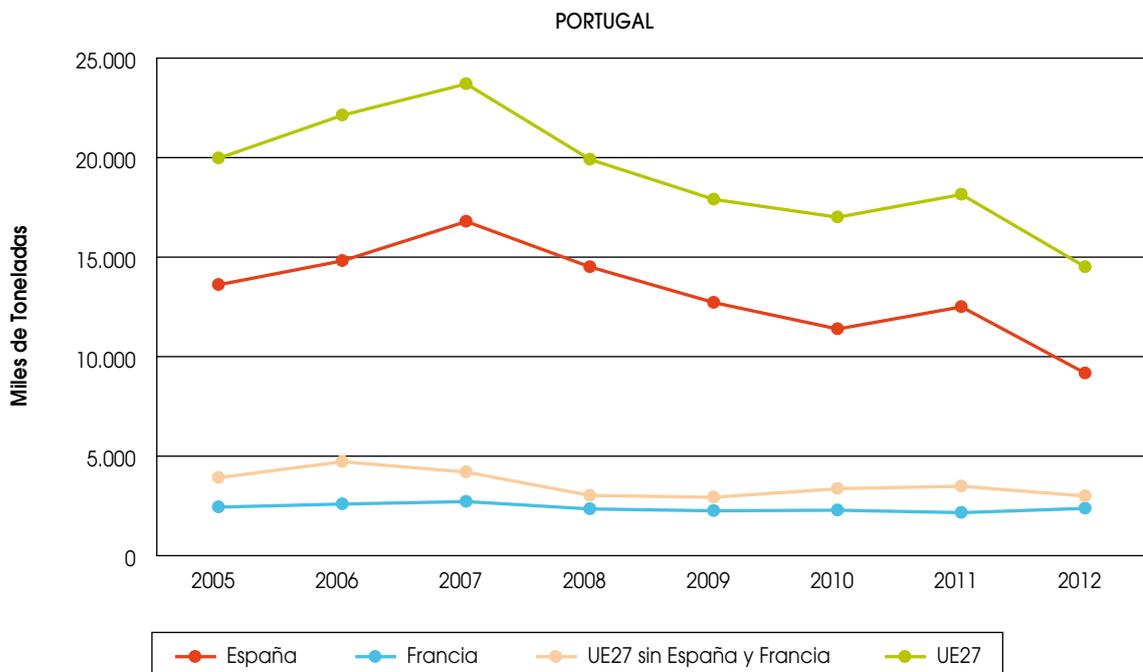
5.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

5.2.1. Intercambios de mercancías por carretera entre Portugal y España con la Unión Europea

Los Gráficos 23 y 24 muestran la evolución del transporte de mercancías de vehículos pesados matriculados en Portugal y en España respectivamente.

Del análisis del Gráfico 23, relativo a Portugal, hay que destacar que los intercambios comerciales se producen principalmente con España, con quien se registró una caída del 45% entre 2007 y 2012. Este importante descenso muestra un comportamiento contrario en 2011. Esta caída contribuye, en el mismo período, al descenso del 35% del volumen de mercancías intercambiadas con la UE27.

GRÁFICO 23. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN PORTUGAL, PARA LOS PRINCIPALES PAÍSES DE CARGA/DESCARGA (2005-2012)

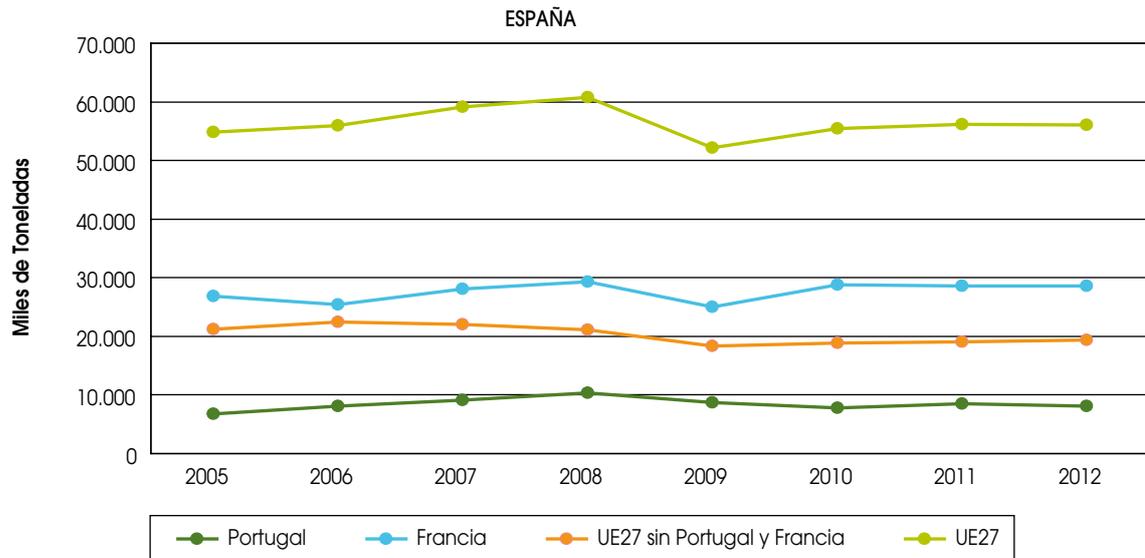


Fuente: EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98.

Comentario: Nótese que este gráfico se refiere únicamente a los vehículos pesados matriculados en Portugal, por eso no puede compararse con los gráficos anteriores (gráficos 20 y 22).

En el Gráfico 24 relativo a España, se observa que Francia es su principal socio en los intercambios comerciales. Entre 2008 y 2009 se registró una caída del 14% tanto en los intercambios con Francia como con la UE27, que se recuperó a partir de 2010 pero sin lograr alcanzar los máximos registrados en 2008.

GRÁFICO 24. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DE VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN ESPAÑA, PARA LOS PRINCIPALES PAÍSES DE CARGA/DESCARGA (2005-2012)



Fuente: EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98.

Comentario: Nótese que este gráfico se refiere únicamente a los vehículos pesados matriculados en España, por eso no puede compararse con los gráficos anteriores (gráficos 20 y 22).

5.2.2. Intercambios de mercancías por carretera entre España y Portugal

La Tabla 11 recoge el volumen total de mercancías transportadas entre España y Portugal entre 2005 y 2012, teniendo en cuenta la nacionalidad de la matrícula de los vehículos utilizados. Destacar que las mercancías intercambiadas por los vehículos registrados en los dos países representan casi la totalidad de sus intercambios comerciales. Entre 2005 y 2007 se muestra un crecimiento del 27,2% (5,6 millones de toneladas) en volumen de mercancías transportadas. De 2007 a 2012 se registró una caída del 33% en los intercambios de mercancías, aunque en el año 2011 se produjo un crecimiento del 9,5%.

TABLA 11
EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2005-2012)
(MILES DE TONELADAS)

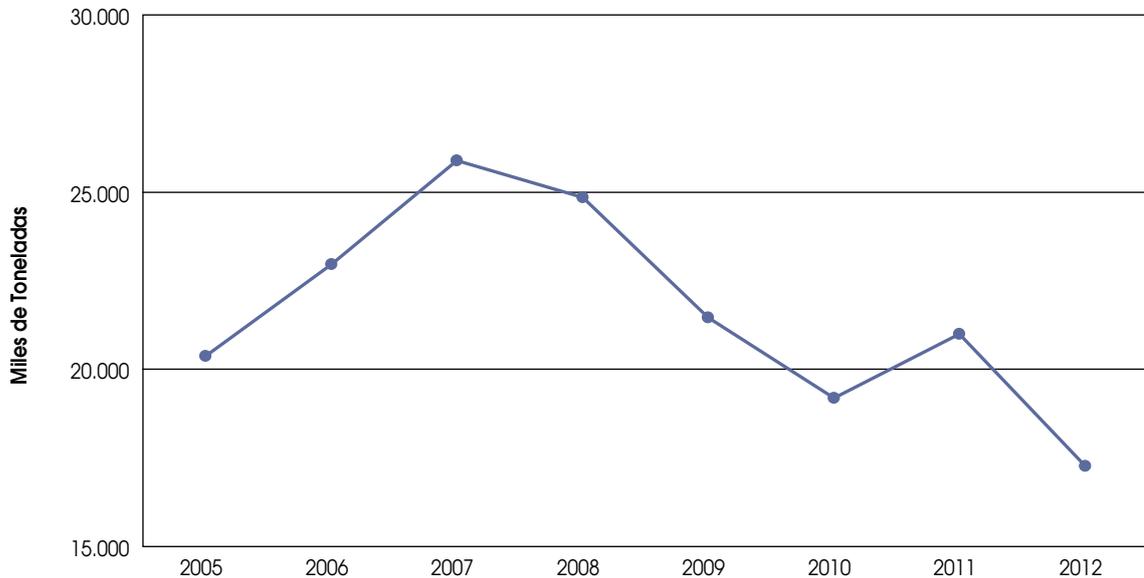
AÑO	NACIONALIDAD DE LA MATRÍCULA			TOTAL
	ESPAÑOLA	PORTUGUESA	TERCEROS ⁷	
2005	6.761	13.610	97	20.468
2006	8.141	14.826	102	23.069
2007	9.100	16.783	149	26.032
2008	10.323	14.521	80	24.924
2009	8.736	12.724	123	21.583
2010	7.806	11.385	58	19.249
2011	8.492	12.502	90	21.084
2012	8.120	9.157	58	17.335

Fuente: EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98.

⁷ Países de Europa.

En el Gráfico 25 se representa el volumen total de los intercambios comerciales entre España y Portugal de los vehículos pesados matriculados solo en cada país. La evolución presentada y transcrita en la Tabla 12 no incluye las transacciones de los vehículos pesados matriculados en terceros países.

GRÁFICO 25. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2005-2012)



Fuente: EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98.

Nota: Como se indica en el inicio de este capítulo, el análisis sobre el flujo de mercancías se ha realizado a partir de datos de distintas fuentes.

Así, en el punto 5.1 los datos utilizados tenían como fuente el INE (caso portugués) basándose en una encuesta realizada a las empresas, sobre la importación/exportación, de la que se extrajo información sobre el modo de transporte utilizado. En los apartados 5.2.1 e 5.2.2, los datos representados tienen como fuente EUROSTAT (información recogida por esta entidad, como consecuencia de los datos ofrecidos por Portugal y España en respuesta al Reg. CE 1172/98 - Encuesta sobre el transporte por carretera). Por lo tanto, teniendo en cuenta las diferentes fuentes y metodologías los datos no son comparables.

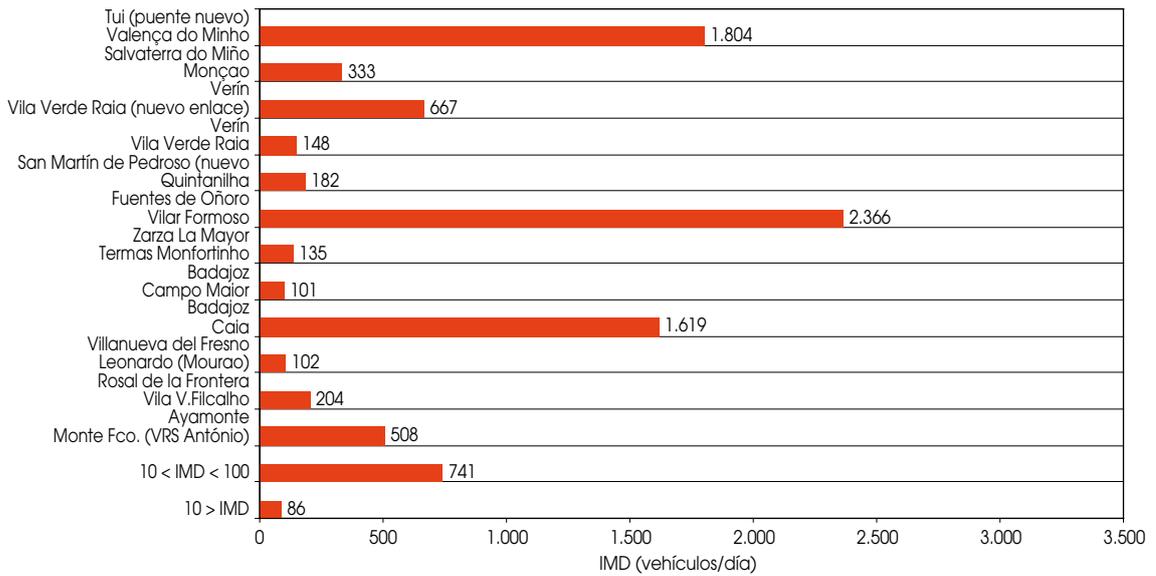
5.2.3. Paso de vehículos pesados por los puntos fronterizos hispano-portugueses

El Gráfico 26 muestra los 12 pasos fronterizos más importantes (con una intensidad media diaria de vehículos pesados de mercancías superior a los 100 vehículos/día), que concentran el 91% del total del tráfico de vehículos pesados de las fronteras luso-españolas.

Las fronteras con mayor IMD son las de Vilar Formoso - Fuentes de Oñoro, Valença do Minho - Tui y Caia - Badajoz, que en conjunto absorben el 64% del tráfico total de vehículos pesados que cruzan diariamente la frontera luso-española.

Del 2011 al 2012 se registró una pérdida del 13,8% en el tráfico de vehículos pesados de mercancías, lo que corresponde a 1.445 vehículos/día menos (10.440 vehículos/día en 2011 y 8.995 en 2012).

GRÁFICO 26. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS LUSO-ESPAÑOLAS (2012)

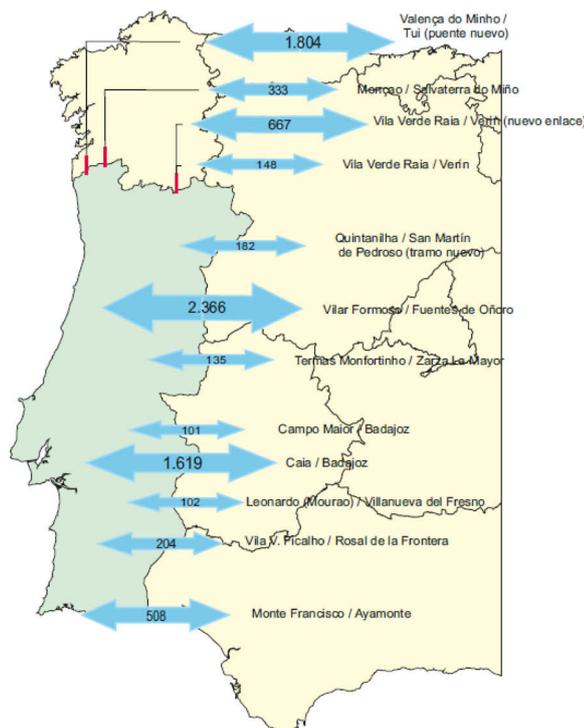


Fuente: España: Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras.

En la Figura 8 se representa la distribución geográfica de las principales fronteras luso-españolas y la IMD de vehículos pesados correspondiente en el año 2012.

Destacar que entre 2011 y 2012 la frontera de Vilar Formoso - Fuentes de Oñoro perdió 454 vehículos pesados/día lo que corresponde a un descenso del 16,1%, mientras que la de Monção - Salvaterra do Miño presentó un aumento de 33 vehículos pesados/día, lo que corresponde a un crecimiento del 11%.

FIGURA 8. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE LOS VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS (2012)



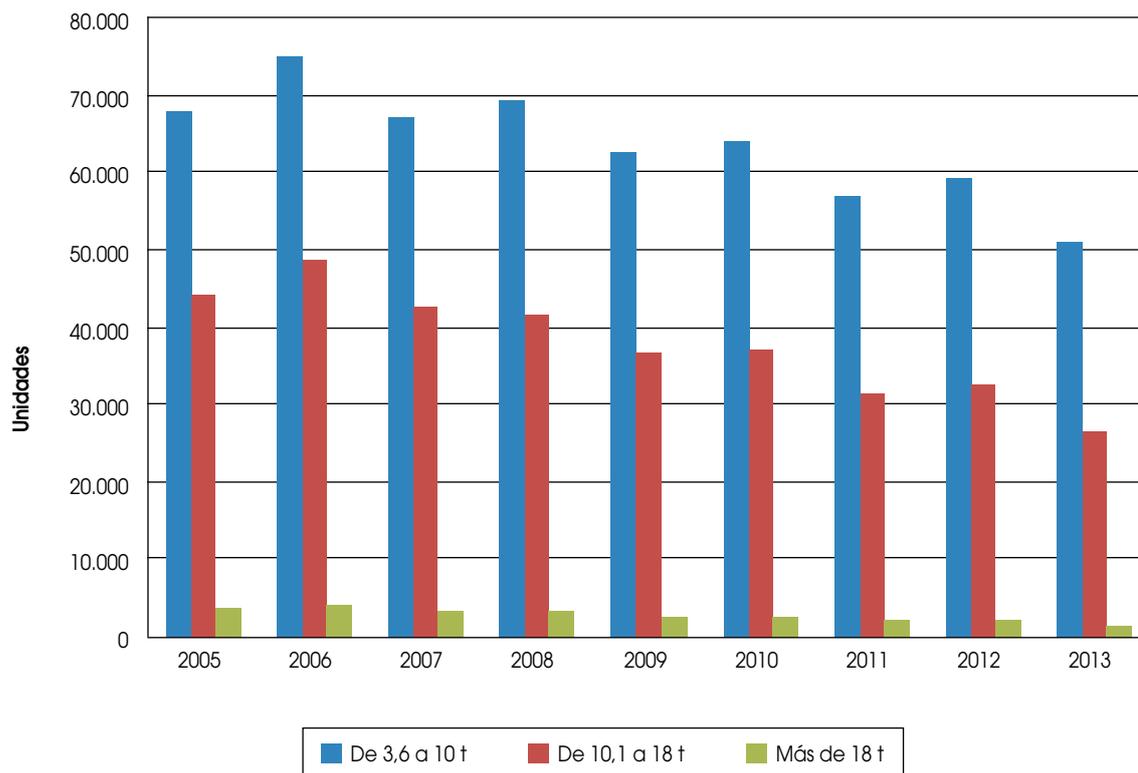
Fuente: España, Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras

5.2.4. Características y dimensión del parque de vehículos para el transporte por cuenta propia y por cuenta ajena

A. PARQUE POR CUENTA PROPIA

Los Gráficos 27 y 28 muestran la evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta propia, por tramos de carga útil/peso bruto⁸, en España y Portugal.

GRÁFICO 27. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN EN ESPAÑA TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA, POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL (2005-2013)



Fuente: España, Ministerio de Fomento.

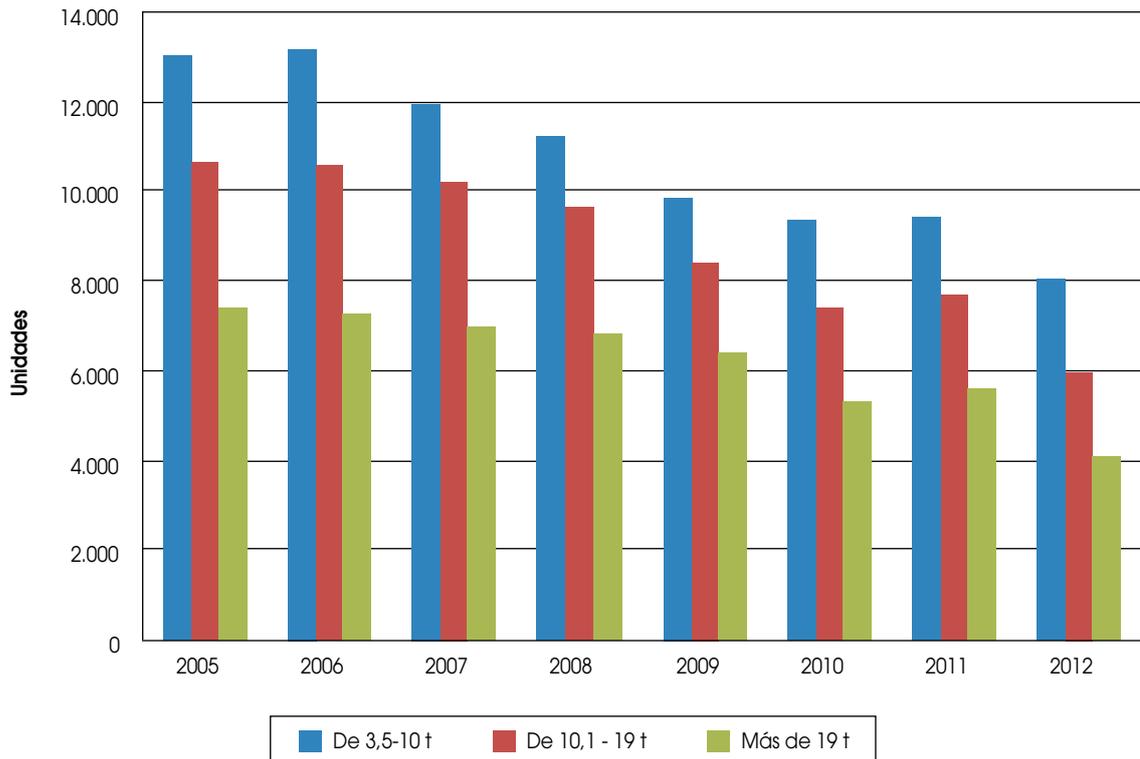
El análisis del Gráfico 27 indica que, entre 2005 y 2013, la mayoría de los vehículos pesados que efectuaron transporte por cuenta propia en España se concentraban en el tramo con menor capacidad de carga (de 3,6 a 10 toneladas), que juntamente con el tramo de 10,1 a 18t absorben prácticamente la totalidad del parque de vehículos pesados por cuenta propia (más del 96%), quedando para el tramo de mayor capacidad (más de 18t) una fracción residual (inferior a 4%).

Entre 2005 y 2013 se registró una disminución del 31,6% en el número total de vehículos pesados (de 116.293 en 2005 se pasó a 79.577 en 2013).

Se observa que en el año 2006 se registró un aumento de vehículos pesados en todos los tramos, al contrario que en 2013, que se produjo la mayor reducción.

⁸ A efectos de contabilización, en España se consideran todos los vehículos cuya carga útil sea superior a 3.600kg mientras que en Portugal se contabilizan los vehículos cuyo peso bruto sea superior a 3.500 kg.

GRÁFICO 28. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN EN PORTUGAL TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA, POR TRAMOS DE PESO BRUTO (2005-2012)



Fuente: Portugal, INE.

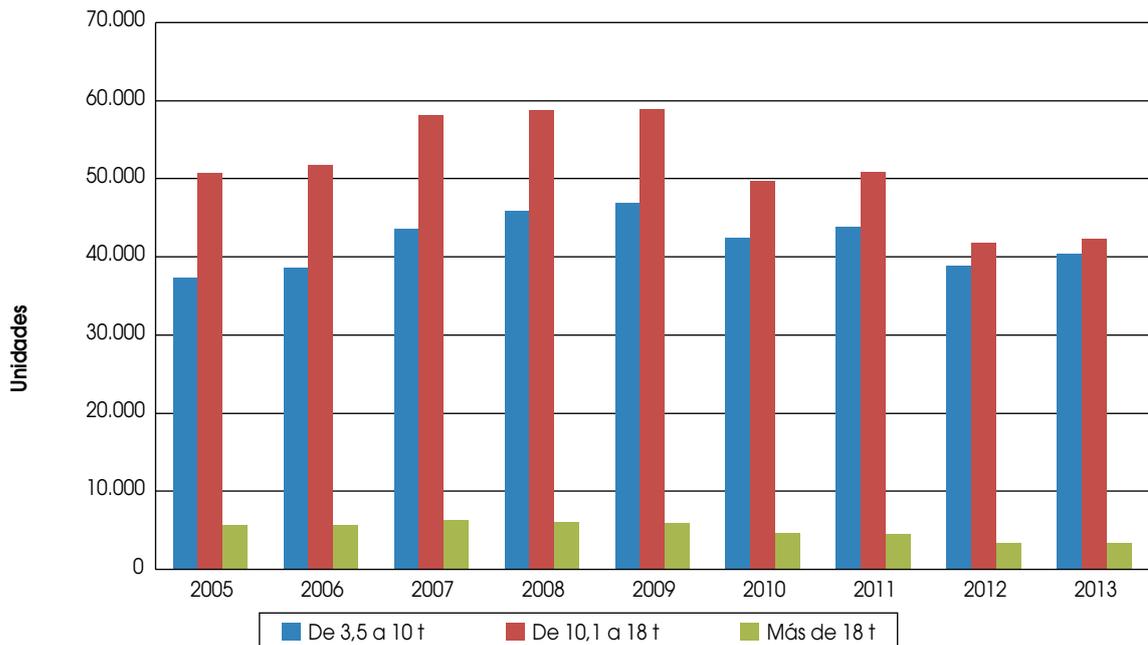
El análisis del Gráfico 28 para Portugal, es similar al realizado para España en el Gráfico 27, aunque no presenta mucha variabilidad entre los diferentes tramos de carga útil. En 2012 el tramo con una dimensión menor (de 3,5 a 10t) tiene un 44,5% de vehículos pesados que realizan el transporte por cuenta propia. Le sigue el tramo intermedio (de 10,1 a 19t) con un 32,9%. El tramo de menor capacidad (de más de 19t) representa un 22,6%.

En el año 2006 se registró el mayor número de vehículos (31.150) y el 2012, el más reducido (18.104). Entre estos dos años se produjo una caída del 41,9%. En el último año de la serie se produjo el mayor descenso de vehículos por tramos de carga bruta, con un descenso anual del 14,5% en el tramo de 3,5 a 10t, del 22,8% en el de 10,1 a 19t y del 27% en el de más de 19t.

B. PARQUE POR CUENTA AJENA

Los vehículos que realizan el transporte por cuenta ajena, por tramos de carga útil y peso bruto en España y Portugal se representan respectivamente en los Gráficos 29 y 30.

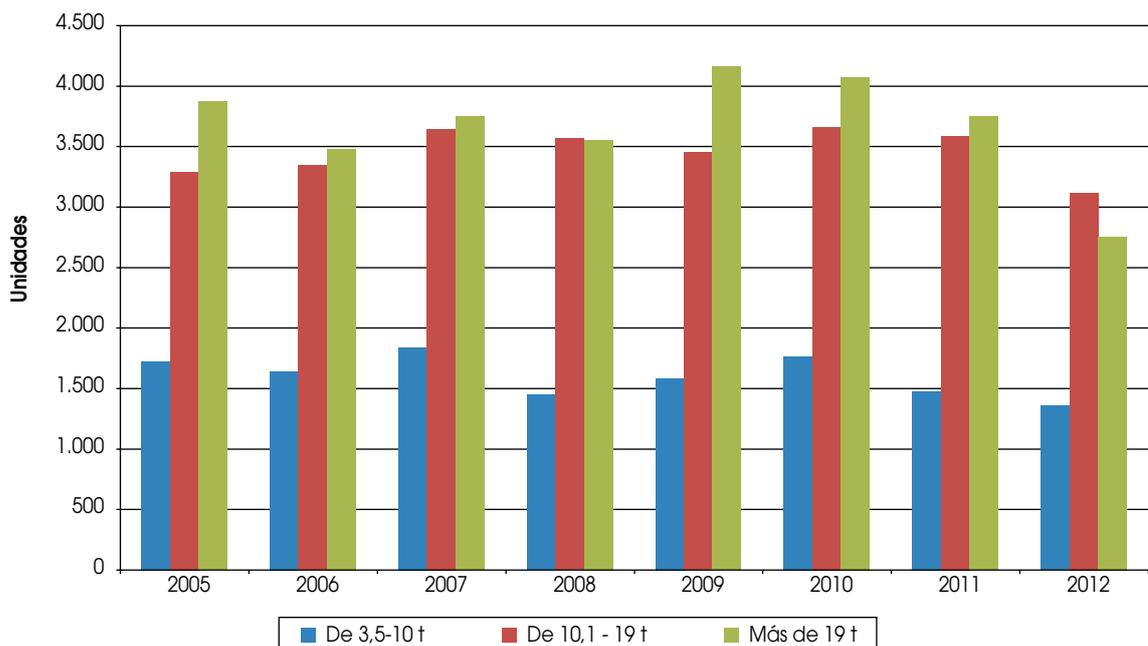
GRÁFICO 29. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN EN ESPAÑA TRANSPORTE POR CUENTA AJENA, POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL. (2005-2013)



Fuente: España, Ministerio de Fomento.

En España, entre 2005 y 2013, se observa que el mayor número de vehículos que realizan transporte por cuenta ajena se sitúa en el tramo de carga intermedia (carga útil entre 10,1 y 18 toneladas). En 2013 los vehículos del tramo intermedio (de 10,1 a 18t) representaron el 49,3% del transporte por cuenta ajena, seguidos de los situados en el tramo inferior (de 3,5 a 10 toneladas) con un 46,9%. Los de mayor capacidad no alcanzan el 4%.

GRÁFICO 30. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN EN PORTUGAL TRANSPORTE POR CUENTA AJENA, POR TRAMOS DE PESO BRUTO. (2005-2012)



Fuente: Portugal, INE.

Según lo que se observa en el Gráfico 30, los vehículos con un peso bruto superior a las 19 toneladas son los más numerosos en Portugal, aunque con un margen reducido respecto a los del tramo anterior. Sin embargo, en 2012 los vehículos del tramo intermedio superaron a los del escalón superior y representaron el 43,1% del transporte por cuenta ajena.

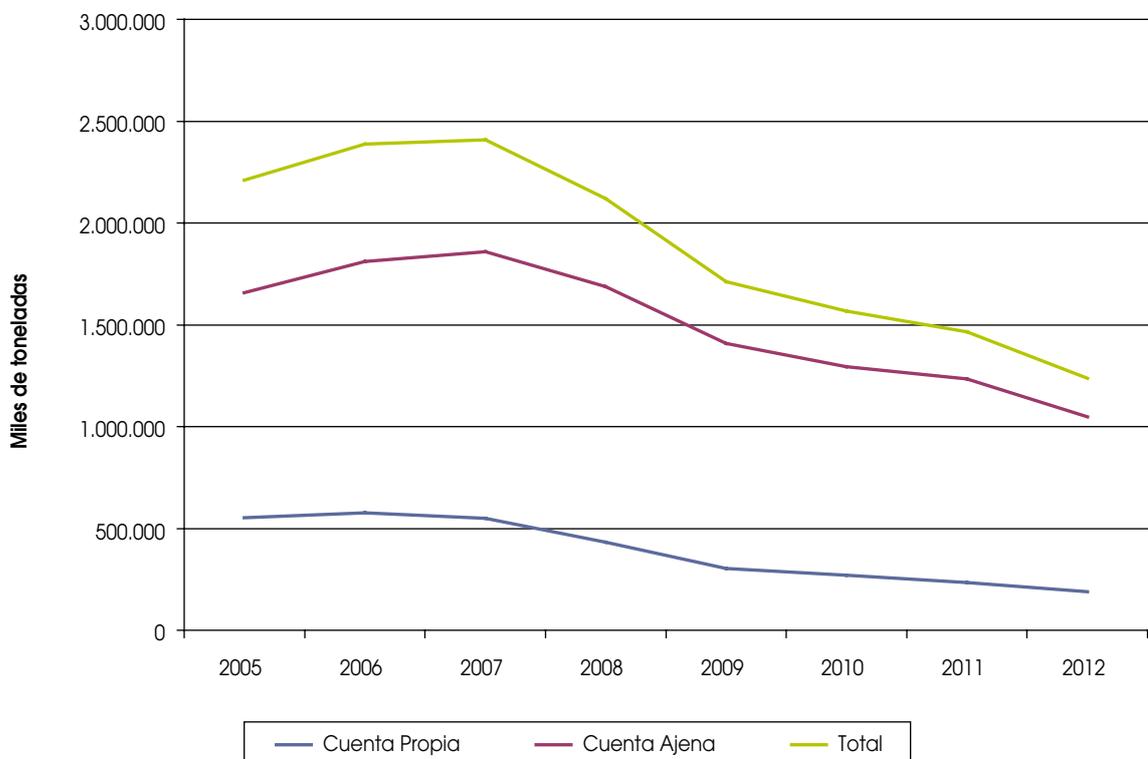
5.2.5. Toneladas transportadas en transporte por cuenta propia y por cuenta ajena

En los Gráficos 31 y 32 se representa la evolución del volumen de mercancías transportadas en España y Portugal en vehículos pesados por cuenta propia y por cuenta ajena (transporte nacional e internacional), entre 2005 y 2012.

Entre 2005 y 2012, en España se registró un descenso del 44% en el total del volumen de mercancías intercambiadas. En el período comprendido entre 2007 y 2012 se produjeron las variaciones más significativas, con una reducción del 48,6% en el volumen total de mercancías. Las mercancías intercambiadas en el transporte por cuenta propia descendieron un 65,4% y las de cuenta ajena un 43,6%.

Destacar que el transporte por cuenta ajena representa siempre más del 75% del volumen total de mercancías transportadas. En 2012 alcanzó su máximo con un 84,6%, con motivo de la caída constante de la cuota de mercado del transporte por cuenta propia.

GRÁFICO 31. EVOLUCIÓN DEL TONELAJE TRANSPORTADO EN ESPAÑA (EN TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA (2005-2012)

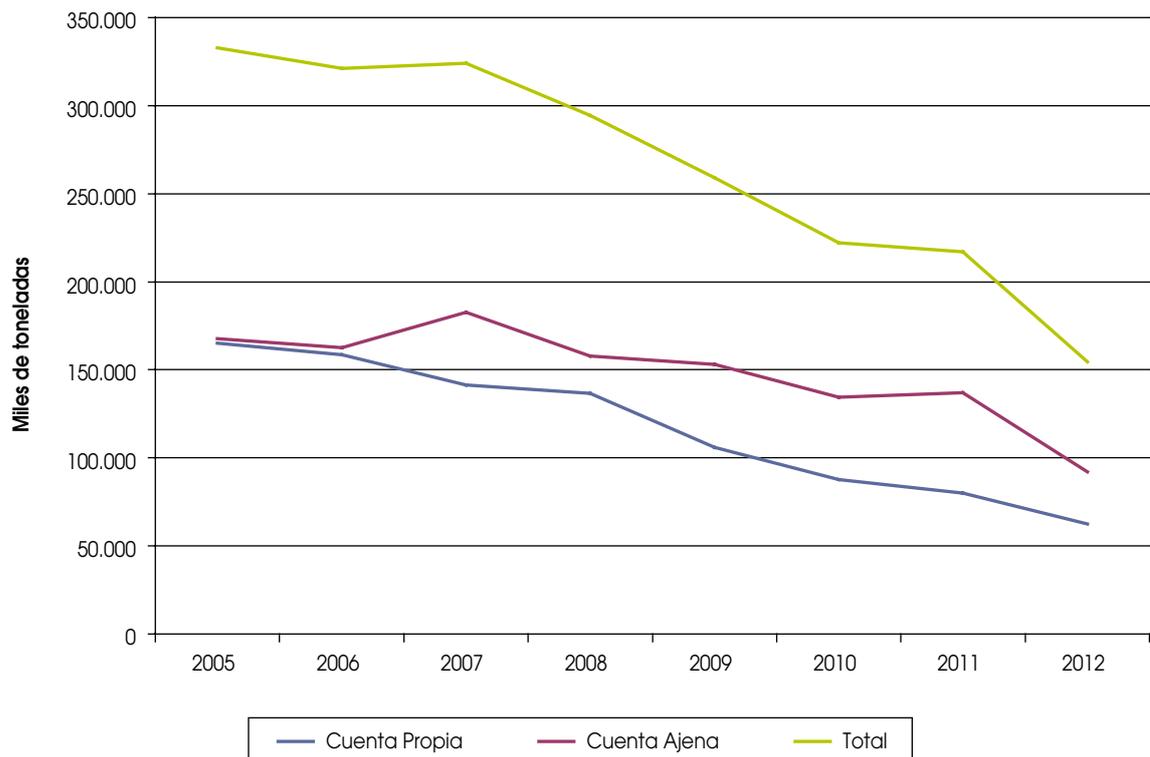


Fuente: EUROSTAT. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera. Reglamento C1172/98.

Al igual que España, Portugal presenta a partir de 2007 las variaciones más significativas en el volumen de mercancías transportadas. En el período entre 2007 y 2012, tanto el transporte por cuenta propia como el transporte por cuenta ajena registraron un descenso de volumen de mercancías transportadas de 55,8% y 49,6%, respectivamente, lo que representa un descenso del 52,3% en el volumen total de mercancías.

Entre 2005 y 2012 el transporte por cuenta ajena lideró las transacciones comerciales y en 2011 alcanzó su cuota máxima con un 63,1%, frente al 36,9% del transporte por cuenta propia.

GRÁFICO 32. EVOLUCIÓN DEL TONELAJE TRANSPORTADO EN PORTUGAL (EN TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA (2005-2012)



Fuente: EUROSTAT. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera. Reglamento C1172/98.

5.2.6. Tipología de los productos transportados

La Tabla 12 recoge para el 2012, el volumen y la tipología de las mercancías transportadas a la UE27, por carretera, en vehículos pesados matriculados en España y Portugal.

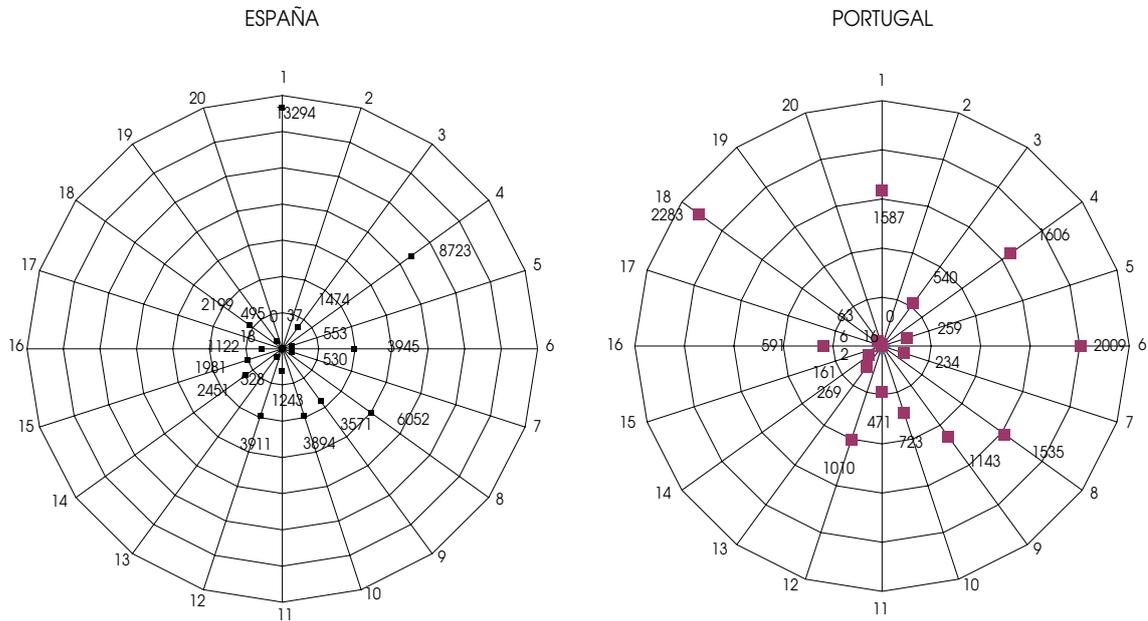
TABLA 12
TIPOLOGÍA Y VOLUMEN DE LAS MERCANCÍAS INTERCAMBIADAS CON LA UE27 POR CARRETERA,
EN VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN ESPAÑA Y PORTUGAL (2012)

CAPÍTULO	TIPO DE MERCANCÍAS	PAÍS	
		ESPAÑA (103 TON)	PORTUGAL (103 TON)
1	Productos de la agricultura, la ganadería, la caza y la silvicultura; pescado y otros productos de la pesca	13.294	1.587
2	Hulla, antracita y lignito; petróleo crudo y gas natural	37	0
3	Minerales metálicos y otros minerales y productos de la minería; turba; uranio y torio	1.474	540
4	Productos alimenticios, bebidas y tabaco	8.723	1.606
5	Productos de la industria textil y de la confección; cuero y productos de cuero	553	259
6	Productos de madera y corcho (excepto muebles); artículos de cestería y espartería; pasta de papel, papel y productos de la industria del papel; edición, artes gráficas y material grabado	3.945	2.009
7	Coque y productos de petróleo refinado	530	234
8	Productos químicos y fibras artificiales y sintéticas; productos de caucho y plásticos; combustible nuclear	6.052	1.535
9	Otros productos minerales no metálicos	3.571	1.143
10	Metales básicos; productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	3.894	723
11	Maquinaria y equipo mecánico n.c.o.p.; maquinaria de oficina y equipo informático; maquinaria y material eléctrico n.c.o.p.; equipos y aparatos de radio, televisión y comunicaciones; equipo e instrumentos médico-quirúrgicos, de precisión y ópticos; relojería	1.243	471
12	Material de transporte	3.911	1.010
13	Muebles; otros artículos manufacturados n.c.o.p.	528	269
14	Materiales secundarios en bruto; residuos municipales y otros residuos	2.451	161
15	Correo, paquetes	1.981	2
16	Equipos y materiales utilizados en el transporte de mercancías	1.122	591
17	Mercancías trasladadas durante mudanzas privadas y profesionales; equipaje y artículos que acompañan a los viajeros; vehículos de motor trasladados para su reparación; otros bienes no de mercado n.c.o.p.	18	6
18	Mercancías agrupadas: distintos tipos de mercancías transportadas conjuntamente	2.199	2.283
19	Mercancías no identificables: mercancías que por cualquier razón no pueden identificarse y no pueden, por tanto, clasificarse en los grupos 01 a 16.	495	63
20	Otros artículos n.c.o.p.	0	16
Total		56.021	14.508

Fuente: EUROSTAT. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera. Reglamento C1172/98.

En el Gráfico 33 se representan los valores de la Tabla 12.

GRÁFICO 33. TIPOLOGÍA Y VOLUMEN DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS EN ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODO CARRETERA, EN COMERCIO INTERNACIONAL, EN 2012 (MILES DE TONELADAS)



Fuente: EUROSTAT. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera. Reglamento C1172/98.

Nota: Los gráficos tienen escalas diferentes.

El Gráfico 33 muestra como España concentra más del 50% del volumen de mercancías transportadas entre los ejes de 4 a 14 millones de toneladas, distribuyéndose en tres tipos de mercancías: productos de la agricultura, la ganadería, la caza y la silvicultura (23,7%), productos alimenticios, bebidas y tabaco (15,6%) y productos químicos y fibras sintéticas; productos de caucho y plásticos; combustible nuclear (10,8%).

Para Portugal se observa que el 62% del volumen total de mercancías intercambiadas se sitúa entre los ejes de 1,5 a 2,5 millones de toneladas, repartiéndose en 5 tipos de mercancías: mercancías agrupadas: distintos tipos de mercancías transportadas conjuntamente (15,7%), productos de madera y corcho (excepto muebles) (13,8%), productos alimenticios, bebidas y tabaco (11,1%), productos de la agricultura, la ganadería, la caza y la silvicultura (10,9%); productos químicos y fibras sintéticas; productos de caucho y plásticos; combustible nuclear (10,6%).

Destacar que para Portugal el eje de mayor concentración de tipo de carga (eje de las 500 mil toneladas) solo representa el 10,2% del volumen total de mercancías y que para España (eje hasta 2 millones de toneladas) representa el 22,5%.

5.3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

En la Tabla 13 se representa la evolución del transporte internacional de mercancías por ferrocarril en Portugal entre 2005 y 2012.

Como puede observarse los intercambios se realizan casi en su totalidad con España. Las relaciones con el resto de países de la UE27 son muy pequeñas.

Entre 2006 y 2009, se registró un descenso del 48,7% en volumen de mercancías intercambiadas entre Portugal y España, que corresponde a una reducción de 478 mil toneladas. A partir del 2009, esta tendencia se invirtió y en los dos últimos años de la serie se produjo un incremento del 32,5% en volumen de toneladas transportadas, que equivalen a 260.000 toneladas.

En el período analizado, el año 2010 es el que presentó un incremento anual más elevado (58,6%) y el de 2012 en el que se alcanzó un mayor registro de volumen de toneladas transportadas, tanto con España como con la UE27, situándose en ambos casos por encima del millón de toneladas.

TABLA 13. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL, DE/HACIA PORTUGAL, POR REGIONES DE ORIGEN/DESTINO (2005-2012) (MILES DE TONELADAS)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
España	881,1	981,8	902,1	724,6	503,5	798,5	941,1	1.058,3
Francia	0,5	0,2	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Otros países de la UE27	6,3	3,7	0,1	0,0	0,0	0,0	1,9	40,4
Total UE27	887,9	985,6	902,1	725,1	503,5	798,5	943,0	1.098,7

Fuente: Portugal, INE.

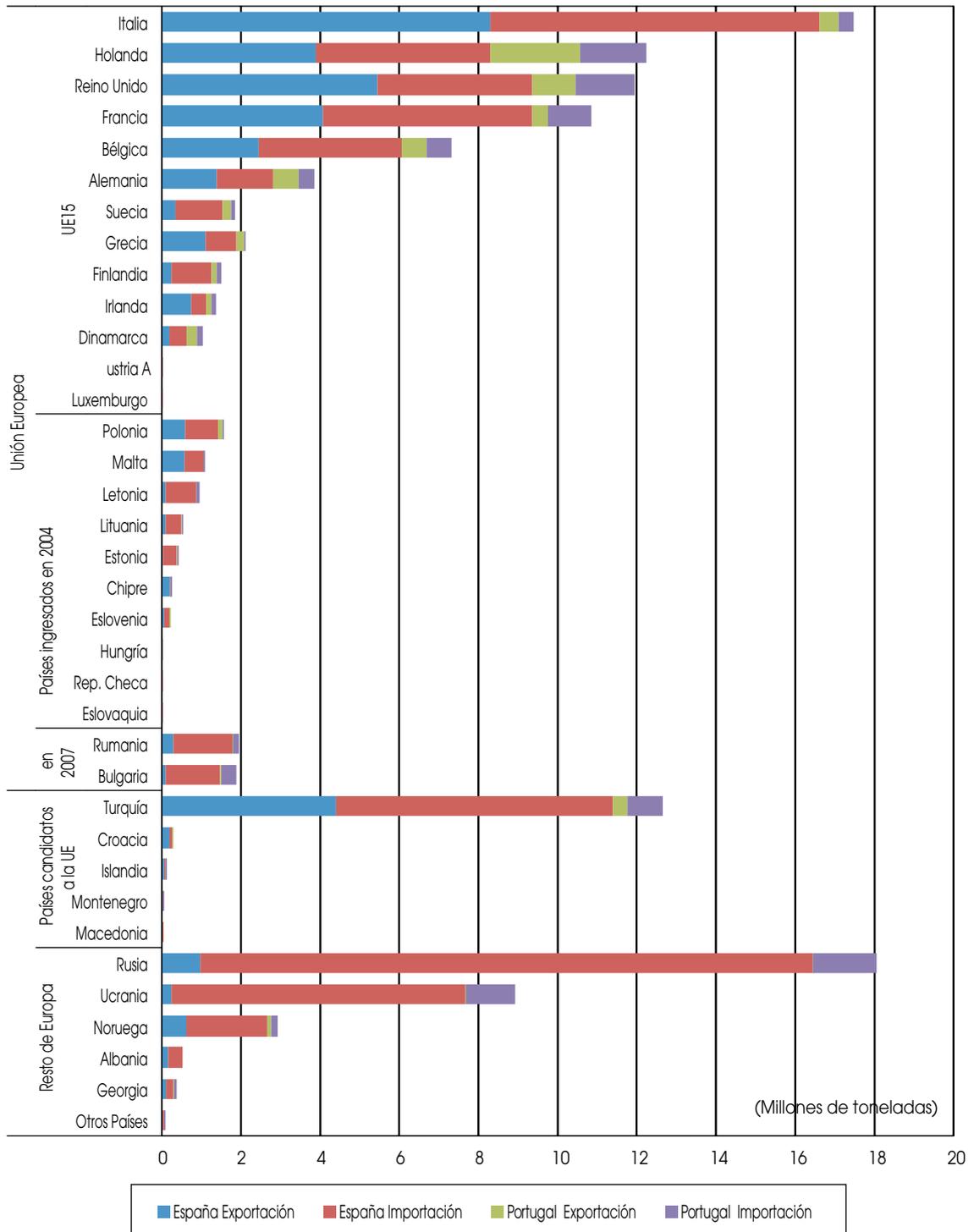
5.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

5.4.1. Tráfico marítimo de mercancías de España y Portugal con Europa en 2012

En 2012 el transporte marítimo de mercancías de España y Portugal con los países europeos registró un volumen 124,3 millones de toneladas, 100 mil toneladas menos que en 2011, que equivale a un descenso de 0,1%. Este ligero descenso no refleja el comportamiento de los intercambios comerciales en cada uno de los dos países ya que, para el mismo período, España presenta un incremento del 5,6% en volumen de toneladas transportadas y Portugal, un descenso del 24%.

La distribución del tráfico de mercancías por vía marítima en los puertos de la Península Ibérica con origen y destino en los diferentes países europeos se representa en el Gráfico 34. Se observa que en 2012 Rusia lideró los intercambios por vía marítima con los puertos de la Península Ibérica, con un 14,5% del volumen total de mercancías intercambiadas, seguida de Italia con un 14,1% y de Turquía con un 10,2%. Destacar también a Holanda y el Reino Unido con un 9,8% y 9,6% respectivamente.

GRÁFICO 34. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA CON ORIGEN/DESTINO EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA (2012)



Fuentes: España, Ministerio de Fomento y Puertos del Estado; Portugal, (IMT).

De los 124,3 millones de toneladas transportadas por vía marítima entre la Península Ibérica y los países de Europa en el año 2012, el 64,6% correspondieron a transacciones con el conjunto de los países de la *Unión Europea* (alrededor de 80,4 millones de toneladas). En este grupo destaca la *UE15*, cuyo tráfico de mercancías representó el 57,6%, mientras que el conjunto de *Países ingresados* en 2004 y 2007 realizaron apenas el 7% de los intercambios comerciales (8,8 millones de toneladas). Los grupos *Países candidatos* y *Resto de Europa* realizaron respectivamente, el 10,5% y el 24,8% del volumen total de mercancías transportadas (Tabla 14).

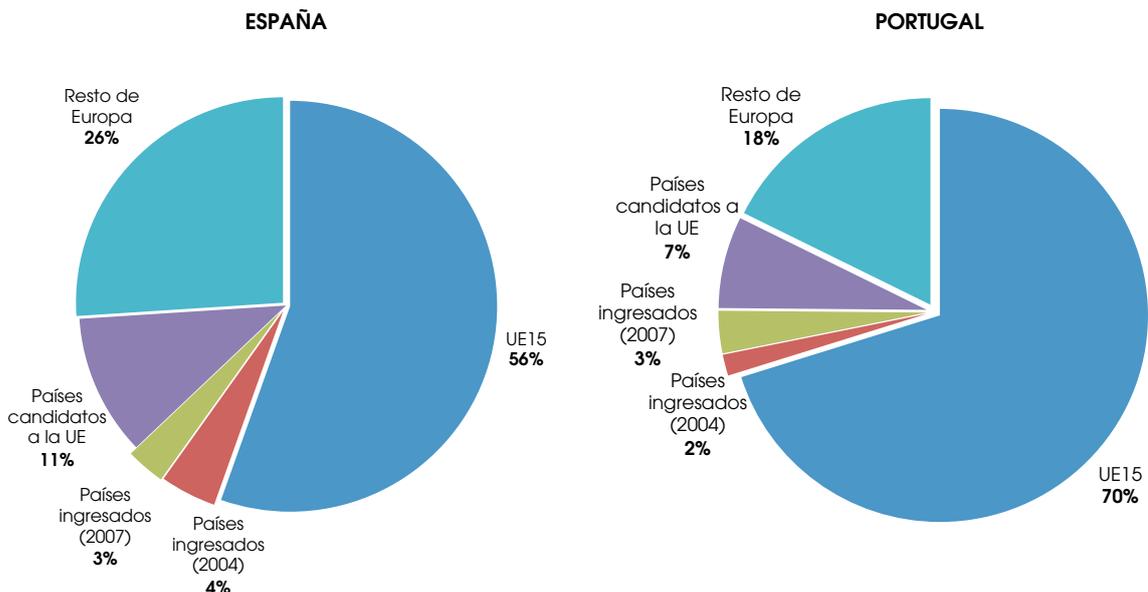
TABLA 14
DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PAÍSES DE LA PENÍNSULA IBÉRICA
Y LOS PAÍSES DE EUROPA EN AMBOS SENTIDOS (2012) (MILLONES DE TONELADAS)

		TOTAL EN AMBOS SENTIDOS (EN Mt)		
		ESPAÑA	PORTUGAL	PENÍNSULA IBÉRICA
Unión Europea	UE15	58,88	12,69	71,57
	Países ingresados (2004)	4,67	0,31	4,98
	Países ingresados (2007)	3,26	0,56	3,82
Países candidatos		11,79	1,28	13,07
Resto de Europa		27,66	3,22	30,88
TOTAL EUROPA		106,26	18,06	124,32
Antigua UE 15 + Suiza + Noruega		61,54	12,97	74,50

Fuentes: España, Ministerio de Fomento y Puertos del Estado; Portugal, (IMT).

En el Gráfico 35 se observa que los grupos de países europeos con un mayor peso en el comercio marítimo con España y Portugal por separado, son los mismos que cuando se analizan conjuntamente.

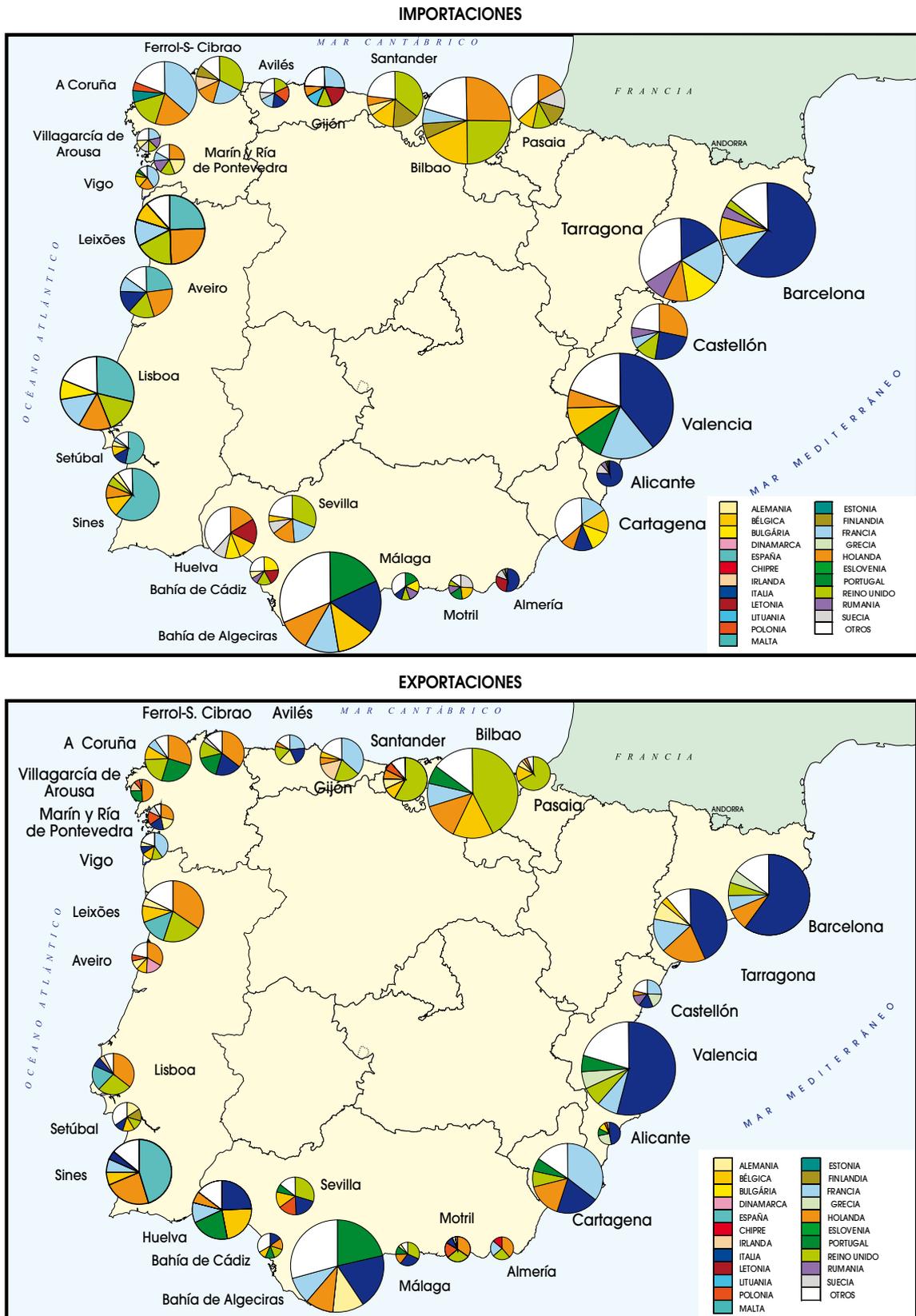
GRÁFICO 35. DISTRIBUCIÓN RELATIVA DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES POR VÍA MARÍTIMA DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON LOS PAÍSES DE EUROPA (2012)



Fuentes: España: Ministerio de Fomento y Puertos del Estado; Portugal: Ministério da Economia (IMT).

El tráfico internacional de mercancías, registrado en 2012, entre los puertos peninsulares más importantes y los principales socios comerciales de la UE27, se representa en la Figura 9.

FIGURA 9. TRÁFICO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS CON LOS CINCO PRINCIPALES PAÍSES DE LA UE27, CON ORIGEN Y DESTINO LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA (2012)



Fuentes: España: Ministerio de Fomento y Puertos del Estado; Portugal: Ministério da Economia (IMT).

De los 17,2 millones de toneladas de mercancías intercambiadas en el año 2012 en los cinco principales puertos portugueses, el 56,3% fueron importaciones. Por Lisboa, Leixões y Sines, entraron 7,8 millones de toneladas de mercancías, alrededor del 80,3% del volumen total de las importaciones. Los principales países proveedores en este sentido del flujo son España, Holanda, el Reino Unido y Francia.

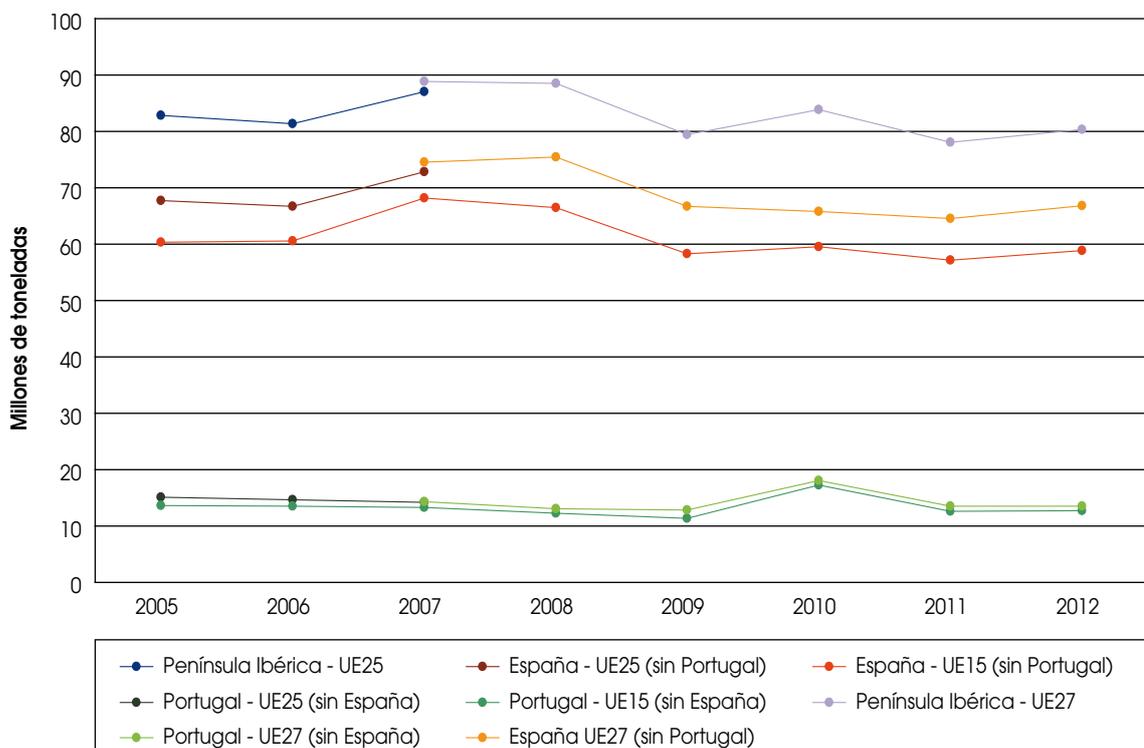
En el mismo año, el volumen de mercancías comercializadas en los puertos españoles alcanzó los 72,2 millones de toneladas, representando las importaciones el 54,2% del total. Los puertos más importantes en el mercado importador fueron Valencia (6,7 millones de toneladas), Algeciras (6 millones de toneladas) y Barcelona (4,6 millones de toneladas). En lo que se refiere a los países proveedores, Italia, Francia, Holanda y el Reino Unido destacan sobre los otros países de la UE27.

En las exportaciones, los puertos portugueses con un mayor volumen de toneladas intercambiadas fueron Sines (2,5 millones de toneladas), Leixões (2,6 millones de toneladas) y Lisboa (1 millón de toneladas), que expidieron el 77,5% del volumen total de mercancías. En este sentido del flujo los principales socios en la UE27 fueron Holanda, España y el Reino Unido.

Los puertos españoles exportaron 33 millones de toneladas de mercancías. Los principales puertos exportadores fueron Valencia (4,2 millones de toneladas), Algeciras (4,1 millones de toneladas), Bilbao (4 millones de toneladas) y Barcelona (3,1 millones de toneladas). Italia, Reino Unido y Francia lideraron el grupo de países receptores de estas mercancías.

En el Gráfico 36 se puede observar la evolución del transporte de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y los socios de la Unión Europea, en el período de 2005 a 2012.

GRÁFICO 36. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA UE15, UE25 Y UE27 (2005-2012)



Fuentes: España, Ministerio de Fomento y Puertos del Estado; Portugal, Ministério da Economia (IMT).

Entre 2007 y 2012 el comercio entre la Península Ibérica y los países de la UE27 descendió un 9,5%, lo que refleja la contracción del comercio español y portugués. En 2012, los intercambios de ambos países alcanzaron los 80 millones de toneladas, un 17% correspondieron a Portugal y un 83% a España.

5.4.2. Intercambio de mercancías por vía marítima entre España y Portugal

En la tabla 15 se muestra la evolución de los intercambios comerciales por vía marítima entre los puertos españoles y portugueses en el período 2005-2012.

Del total de 19,9 millones de toneladas de mercancías importadas de Portugal entre 2005 y 2012, el 27% desembarcaron en el puerto de Algeciras, el 19% en el puerto de Valencia y el 10% en el puerto de Huelva, siendo estos tres los puertos más importantes en esta relación. A lo largo de este período Algeciras y Valencia se mantienen como los puertos más importantes, mientras que a partir de 2008, el de Huelva registró un acentuado descenso, representando solo un 3,2% en 2012.

También en las exportaciones el puerto de Algeciras aparece destacado y mueve, entre 2005 y 2012, el 29,4% del total del comercio marítimo entre los dos países, seguido de los puertos de Huelva y Valencia con el 13,3% y el 12,1% respectivamente. Destacar que entre 2010-2012, el puerto de A Coruña se convierte en el tercer puerto en el tráfico de exportaciones, al descender un 8% las toneladas intercambiadas por el puerto de Valencia.

TABLA 15
EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES Y LOS PUERTOS PORTUGUESES, EN AMBOS SENTIDOS (2005-2012) (TONELADAS)

AUTORIDAD PORTUARIA ESPAÑOLA	IMPORTACIONES ESPAÑOLAS DESDE PORTUGAL							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bahía de Algeciras	431.288	581.534	538.539	601.625	638.140	625.658	864.674	1.098.909
Valencia	394.287	591.045	335.138	445.641	487.769	435.612	449.816	645.287
Las Palmas	65.994	104.809	170.825	115.779	103.910	159.964	183.705	176.586
Sña Cruz de Tenerife	44.404	15.686	29.299	18.303	141.203	184.306	186.236	157.459
Tarragona	34.547	58.764	64.612	65.116	75.295	90.315	134.480	137.060
Barcelona	117.967	135.326	64.914	148.091	55.313	40.466	70.538	134.455
Huelva	242.789	231.406	634.675	519.229	50.869	67.986	166.543	92.022
Castellón	23.115	50.089	82.362	123.615	24.550	95.990	134.023	89.917
Málaga	180.757	158.608	148.770	191.642	42.409	29.054	50.875	64.724
Ferrol-San Cibrao	51.243	81.133	138.270	33.771	5.500		50.004	52.151
Pasajes	23.215	26.689	7.990	-	87	26.353	24.144	42.052
Gijón	59.546	26.223	31.419	48.330	38.156	36.418	15.114	38.597
Almería - Motril	121.776	49.900	64.519	49.137	24	34	15.082	23.782
Cartagena	33.955	47.100	39.342	3.700	3.299	18.372	21.625	20.761
Bahía de Cádiz	54.429	119	4.905	3.438	11.006	10.533	18.886	17.397
A Coruña	12.052	11.545	32.446	17.271	17.677	23.292	65.708	14.644
Otros	422.155	571.032	447.313	375.626	145.579	138.324	155.809	37.334
TOTAL	2.313.519	2.741.008	2.835.338	2.760.314	1.840.786	1.982.677	2.607.262	2.843.137

TABLA 15
EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES
Y LOS PUERTOS PORTUGUESES, EN AMBOS SENTIDOS (2005-2012) (TONELADAS) (CONTINUACIÓN)

EXPORTACIONES DE ESPAÑA HACIA PORTUGAL								
AUTORIDAD PORTUARIA ESPAÑOLA	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bahía de Algeciras	438.663	575.216	812.203	657.066	600.623	862.941	813.063	891.572
Huelva	206.432	127.162	152.624	118.900	232.209	461.985	873.247	396.255
A Coruña	216.668	148.338	267.334	161.738	129.914	284.387	311.659	276.674
Bilbao	73.933	113.510	96.466	94.911	52.779	21.024	51.671	274.627
Valencia	264.938	334.772	474.194	263.229	214.616	253.851	298.487	233.650
Ferrol-San Cibrao	50.051	25.534	60.648	109.748	62.070	59.073	97.701	182.333
Cartagena	26.956	48.124	-	37.320	63.189	90.303	176.013	166.371
Barcelona	149.347	160.037	138.931	169.345	138.072	151.064	181.102	125.627
Las Palmas	7.316	30.170	7.068	79.080	112.419	113.552	125.873	78.432
Tarragona	94.498	92.523	62.225	96.907	75.519	94.657	69.376	73.767
Sevilla	3.034	3.086	9.680	12.760	14.668	50.507	45.551	61.393
Sta Cruz de Tenerife	31.866	18.843	24.180	42.480	39.170	39.015	87.034	57.201
Vigo	20.344	14.607	11.792	17.588	23.634	36.557	42.047	35.510
Vilagarcía	-	2.050	29.803	-	7.126	7.010	21.464	34.951
Bahía de Cádiz	496	1.890	301.694	31.954	30.981	15.739	15.388	33.942
Málaga	5.069	24.989	57.712	14.175	169	9.375	31.237	31.027
Otros	135.424	115.206	166.807	166.780	100.603	111.680	117.946	65.745
TOTAL	1.725.035	1.836.057	2.673.361	2.073.981	1.897.761	2.662.720	3.358.859	3.019.077

Fuente: Puertos del Estado (España).

La Tabla 16 presenta la evolución del tráfico de mercancías por vía marítima entre los principales puertos portugueses y españoles en ambos sentidos, entre 2005 y 2012. Los puertos de Leixões, Lisboa y Sines son los más importantes en los intercambios comerciales con España por vía marítima, tanto para las importaciones como para las exportaciones.

Durante el período considerado entraron en Portugal, procedentes de España, 19,2 millones de toneladas de mercancías. El puerto de Lisboa fue el más importante en estos intercambios, seguido por los puertos de Sines y Leixoes, y siendo el único que registra un crecimiento continuo hasta 2011. En el año 2012, los puertos de Lisboa y Leixões presentan, respectivamente, descensos del 27% y 15% en el volumen de mercancías transportadas, mientras que el puerto de Sines registró un crecimiento del 24%.

Entre 2005 y 2012 se exportaron hacia España 16,6 millones de toneladas de mercancías por vía marítima. Los tres principales puertos (Sines, Lisboa y Leixões), exportaron el 77,5% del volumen total de mercancías. El puerto de Sines es el que presentó un comportamiento más regular en estas transacciones y el mayor volumen de mercancías exportadas.

TABLA 16
EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS PORTUGUESES
Y LOS PUERTOS ESPAÑOLES, EN AMBOS SENTIDOS (2005-2012) (MILES DE TONELADAS)

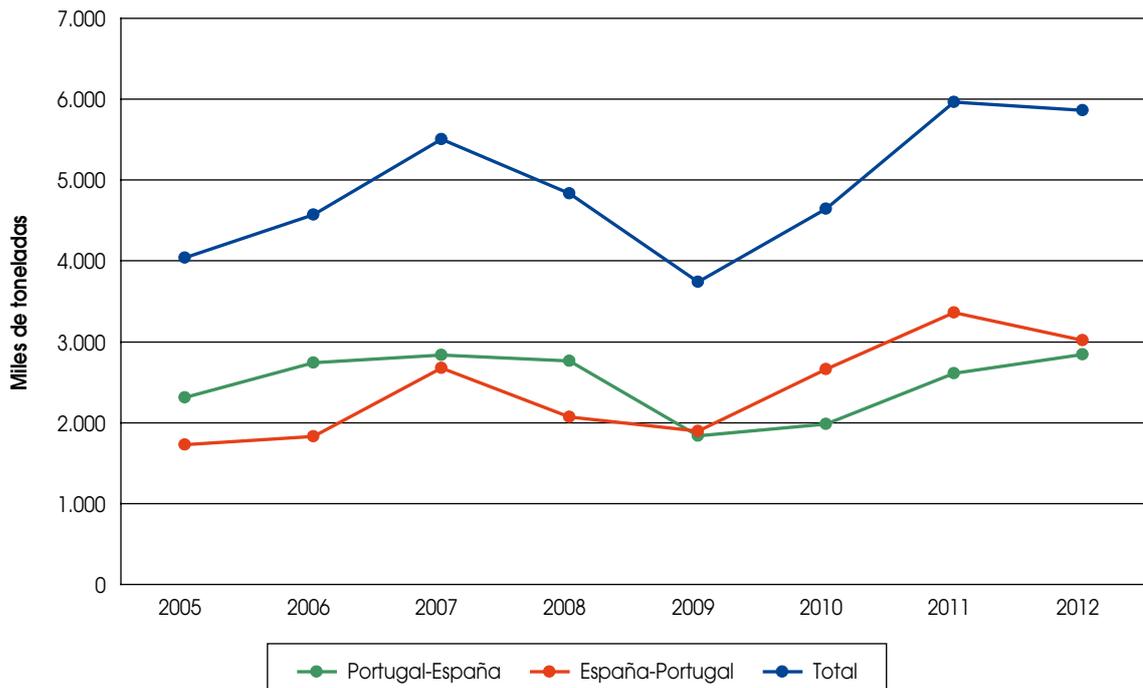
IMPORTACIONES PORTUGUEAS DESDE ESPAÑA								
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Aveiro	61	49	70	230	11	178	200	267
Leixões	566	590	847	651	392	711	872	743
Lisboa	406	481	559	564	601	847	1203	882
Setúbal	186	201	458	115	227	268	447	388
Sines	338	388	561	418	506	884	822	1.021
Total	1.557	1.709	2.495	1.978	1.737	2.889	3.543	3.301

EXPORTACIONES DE PORTUGAL HACIA ESPAÑA								
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Aveiro	166	106	199	312	0	259	90	53
Leixões	413	469	467	273	178	197	289	317
Lisboa	504	737	720	675	354	332	209	199
Setúbal	425	449	612	422	143	187	218	90
Sines	547	812	573	793	770	918	976	1.146
Total	2.055	2.573	2.571	2.476	1.444	1.894	1.781	1.805

Fuente: Portugal. Ministério da Economia (IMT).

El Gráfico 37 muestra los datos totales de la Tabla 15 respecto a la evolución del tráfico marítimo entre España y Portugal para el periodo 2005 - 2012.

GRÁFICO 37. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, EN AMBOS SENTIDOS (2005-2012).



Fuente: España, Puertos del Estado.

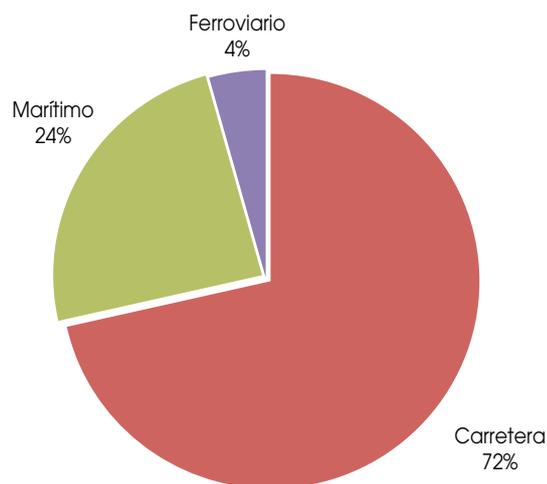
Entre 2005 y 2012 ambos países intercambiaron alrededor de 39,2 millones de toneladas de mercancías, siendo las exportaciones de Portugal hacia España cerca del 51% de estos intercambios. De 2007 a 2009 se registró un descenso del 32% en los intercambios entre los dos países, lo que equivale a una reducción de 1,7 millones de mercancías transportadas. En el período de 2010 a 2012 los intercambios de mercancías en el sentido Portugal-España son los únicos que presentan un crecimiento continuo.



5.5. RESUMEN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS

En 2012, casi la totalidad (96%) del transporte de mercancías entre España y Portugal se efectuó a través de los modos carretera y marítimo, y solo el 4% por el ferroviario (Gráfico 38).

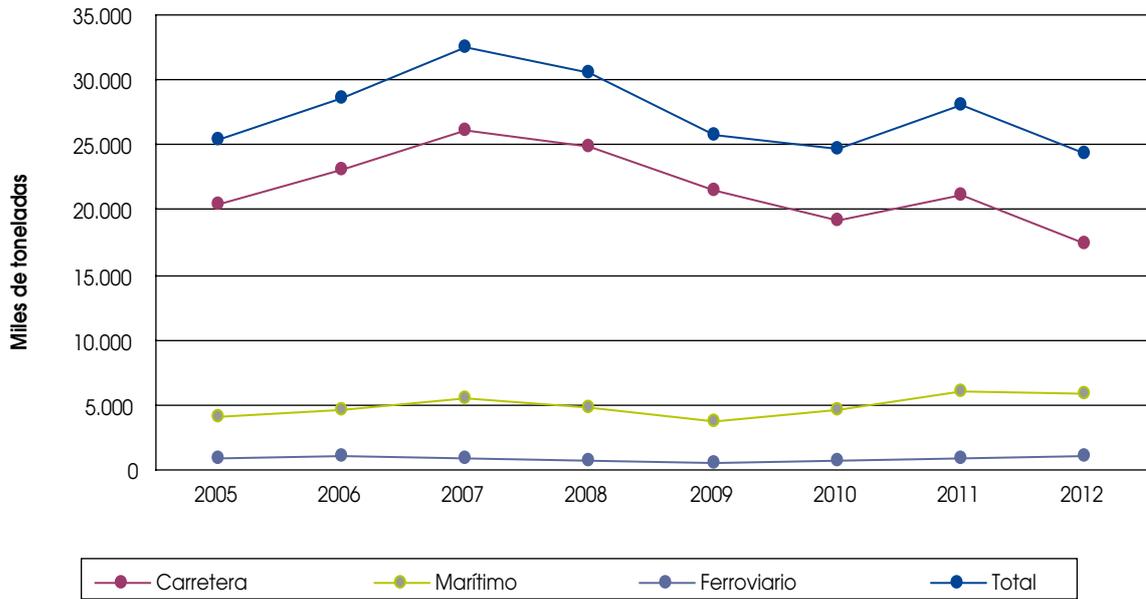
GRÁFICO 38. DISTRIBUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2012)



Fuentes: Viario: EUROSTAT, Reglamento C1172/98; Ferroviario: INE (Portugal); Vía marítima: Puertos del Estado (España).

El Gráfico 39 representa la evolución del volumen de mercancías transportadas entre España y Portugal en el período comprendido entre 2005 y 2012.

GRÁFICO 39. EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2005-2012)



Fuente: Vía: EUROSTAT, Reglamento C1172/98; Ferroviaria: CP (Portugal); Vía marítima: Puertos del Estado España).

En el subperíodo entre 2007 y 2012, el transporte por carretera registró un descenso del 33,4% en volumen de mercancías transportadas. Los transportes marítimo y ferroviario tuvieron una evolución positiva de un 6,4% y un 17,3% respectivamente. A pesar del dominio del modo carretera, los intercambios comerciales entre los dos países sufrieron una pérdida de cuota modal entre 2005 y 2012 del 81% al 75,5% en favor de los otros dos modos de transporte.

6. CONCLUSIONES

El séptimo documento OTEP actualiza la información sobre las infraestructuras, el tráfico de viajeros y mercancías en la frontera Hispano-Portuguesa, para el año 2012. Se analiza también la evolución del movimiento de viajeros y mercancías en los trayectos transfronterizos en los últimos ocho años. De este análisis se obtienen las siguientes conclusiones:

- 1** Entre 2005 y 2012, el comercio exterior del conjunto España-Portugal con Europa registró un crecimiento medio anual del 1,8%. En 2012 estos intercambios comerciales se mantienen prácticamente estables y alcanzan los 347 millones de euros.
En 2012, el comercio exterior español es responsable de aproximadamente el 86% de las transacciones comerciales de la Península Ibérica, reflejando la dimensión y la dinámica de la economía española respecto a la economía portuguesa. Esta posición destacada se mantiene tanto en el volumen de mercancías intercambiadas, como en los flujos de transporte y volúmenes de tráfico asociados.
El volumen de transacciones de los dos países con Europa registró en 2012 cerca de 196.000 millones de toneladas.
- 2** Entre España y Portugal existen 69 conexiones viarias transfronterizas, de las que 64 son asfaltadas. En 2012, registraron una intensidad media diaria superior a los 83.000 vehículos. Entre estas conexiones destaca la apertura de la conexión entre Verín y Vila Verde Raia, en la autopista A-75.
Respecto a las conexiones ferroviarias existen tres tramos transfronterizos que aseguran el transporte de mercancías y viajeros entre los dos países, siendo el tramo Vilar Formoso - Fuentes de Oñoro la principal conexión ferroviaria internacional en lo que al transporte de mercancías se refiere. Tanto Portugal como España prevén la implementación de medidas que aumenten la capacidad de la red ferroviaria (viajeros y mercancías), convirtiéndola en más eficiente, competitiva y sostenible desde el punto de vista económico y social.
Con respecto a las infraestructuras aeroportuarias, la Península Ibérica dispone de un total de 60 aeropuertos/aeródromos, de los que 35 se encuentran en territorio español y 25 en territorio portugués. Cuatro de ellos se sitúan en zonas fronterizas: Vigo, Salamanca y Badajoz (en el lado español) y Faro (en el lado portugués).
En relación a las infraestructuras portuarias peninsulares, España contabiliza 46 puertos y Portugal, 9. En las relaciones comerciales entre los dos países, destacan 23 puertos del lado español y 5 del lado portugués.
- 3** Entre 2011 y 2012 todos los modos de transporte presentaron variaciones negativas en el transporte de pasajeros entre Portugal y España, que se tradujeron en una disminución del 2% en el número total de viajeros.
 - En 2012, se transportaron 51 millones de pasajeros por carretera entre Portugal y España, lo que representa un claro predominio sobre el resto de modos (94%). La IMD de vehículos ligeros asociada a este flujo de viajeros es de aproximadamente 74.000 vehículos, lo que representa un descenso del 2,9% en comparación con el 2011.
 - Entre 2005 y 2013, el número de viajeros por ferrocarril entre los dos países descendió un 6,7%. En 2013, el flujo de pasajeros alcanzó los 164.000 y rompe la tendencia descendente

observada desde 2008. Este crecimiento podría estar asociado a las mejoras en la conexión ferroviaria Porto – Vigo.

- En el año 2012, el transporte por modo aéreo entre Portugal y España registró 3 millones de pasajeros. Ambos países en conjunto movieron cerca de 134 millones de pasajeros con los países europeos, siendo España responsable del 84% de estos movimientos. El Reino Unido es el país más importante en la relación con los dos países. En comparación con el último número del OTEP (2009), las conexiones Portugal-Europa y España-Europa registraron un crecimiento en el número de pasajeros del 15,6% y del 14,6% respectivamente.
- El transporte fluvial entre las fronteras de Portugal y España ascendió a 200.000 pasajeros en 2012, lo que representa un descenso del 5% frente a los valores de 2011 y del 20% respecto al anterior número del OTEP (2009).

4 El volumen de mercancías transportadas entre España y Portugal en 2012 fue de 24,3 millones de toneladas, lo que representa una disminución del 13,3% frente a los valores de 2011.

- En 2012, cerca del 71,5% de estos intercambios se realizaron por carretera, el 24,2% por vía marítima y el 4,4% por ferrocarril.
- La intensidad media diaria de vehículos pesados en la frontera entre los dos países fue de 8.995 camiones, registrándose un descenso del 13,8% respecto al 2011 (10.440 vehículos/día).
- El transporte internacional de mercancías por ferrocarril de y hacia Portugal se lleva a cabo casi en su totalidad con España. En 2012, el valor fue de 1 millón de toneladas, lo que representa un aumento del 12,4% frente a los valores del año anterior.
- El transporte de mercancías por vía marítima entre Portugal y España representó en 2012, el 24,2% del total del transporte de mercancías entre los dos países. Los intercambios de mercancías de ambos países con el resto de Europa ascendieron a 124,3 millones de toneladas (descenso del 0,1% respecto al 2011). Los principales orígenes y destinos fueron Rusia, Italia, Turquía, Holanda y el Reino Unido. Entre 2005 y 2012 ambos países intercambiaron cerca de 39,2 millones de toneladas por vía marítima. Los puertos más importantes en los intercambios comerciales son Leixões, Lisboa y Sines, en el caso de Portugal y Algeciras, Valencia y Huelva en el caso de España.