

6º relatório

6º informe



Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal

Observatorio Transfronterizo España/Portugal



MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO





Observatorio transfronterizo España-Portugal

MADRID / LISBOA DOCUMENTO N.º 6 NOVIEMBRE 2011 (DATOS DE 2009/2010)



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

ESPAÑA

Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transportes

División de Prospectiva y Tecnología del Transporte (Coordinación)

Dirección General de Aviación Civil

Dirección General de Carreteras

Dirección General de Ferrocarriles

Dirección General de la Marina Mercante

Dirección General de Programación Económica

Dirección General de Transporte Terrestre

Aeropuertos y Navegación Aérea - AENA

Puertos del Estado

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)

Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles - RENFE

Instituto Estudios Turísticos - IET

Instituto Nacional de Estadística - INE

PORTUGAL

Ministério da Economia e do Emprego

Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (Coordenação)

Aeropostos de Portugal - ANA, SA

Caminhos de Ferro Portugueses - CP, EP

Direcção Geral de Transportes Terrestres - DGTT

EP - Estradas de Portugal, EP

Instituto Nacional de Aviação Civil - INAC

Instituto Nacional do Transporte Ferroviário - INTF

Instituto Portuário e do Transporte Marítimo - IPTM

Rede Ferroviária de Alta Velocidade - RAVE, SA

Rede Nacional Ferroviária - REFER, EP

Direcção Geral do Turismo - DGT

Instituto Nacional de Estatística - INE



OBSERVATORIO TRANSFRONTERIZO ESPAÑA-PORTUGAL (OTEP)

Coordinación:

ESPAÑA

Ministerio de Fomento
Paseo de la Castellana, 67
28071 MADRID
Tel +34 915978747
www.fomento.es

PORTUGAL

Ministério da Economia e do Emprego
Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (GPERI)
Rua da Prata, n.º 8
1149-057 Lisboa
Tel +351 21 792 13 00
geral@gep-moptc.pt
www.gep-moptc.pt



Catalogo de publicaciones de la Administración General del Estado:
<http://publicacionesoficiales.boe.es>

Tienda virtual de publicaciones del Ministerio de Fomento:
www.fomento.es

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

NIPO: 161-12-011-7



ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN	10
2.- CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA	11
2.1. Población	11
2.2. Datos económicos generales	12
2.3. Las tasas de motorización	15
2.4. Comercio exterior	16
3.- INFRAESTRUCTURAS	21
3.1. Infraestructuras viarias	21
3.2. Infraestructuras ferroviarias	27
3.3. Infraestructuras aeroportuarias	33
3.4. Infraestructuras portuarias	35
4.- FLUJOS DE VIAJEROS	37
4.1. Transporte de viajeros por carretera	37
4.2. Transporte de viajeros por ferrocarril	42
4.3. Transporte aéreo de viajeros	43
4.4. Transporte fluvial de viajeros	49
4.5. Resumen del tráfico de viajeros	50
5.- FLUJOS DE MERCANCÍAS	52
5.1. Comercio exterior según modo de transporte (datos de las estadísticas de comercio externo)	52
5.2. Transporte de mercancías por carretera	58
5.3. Transporte de mercancías por ferrocarril	70
5.4. Transporte marítimo de mercancías	71
5.5. Resumen del tráfico de mercancías	78
6.- CONCLUSIONES	80
ANEJO 1	82
ANEJO 2	99

ÍNDICE DE TABLAS

1.	Evolución del PIB a precios de mercado y PIB per cápita en poder de compra	13
2.	Intercambios comerciales de España y Portugal con el resto de Europa en 2009 en valor (miles de millones de euros)	16
3.	Intercambios comerciales de España y Portugal con el resto de Europa en 2009 en volumen (millones de toneladas)	18
4.	Enlaces por carretera entre España y Portugal (a 31-12-2009)	21
5.	Miles de personas, no residentes, que entran en Portugal por carretera, según país de residencia (2007)	41
6.	Miles de turistas extranjeros procedentes de Portugal según comunidad autónoma de destino. Año 2009	41
7.	Estimación del número de viajeros por carretera entre España y Portugal en 2008 y 2009 en ambos sentidos	42
8.	Movimiento de pasajeros en los aeropuertos de España y Portugal por países europeos de origen o destino en el año 2009	44
9.	Pasajeros embarcados y desembarcados en los aeropuertos de Lisboa, Oporto y Faro, Madrid, Barcelona y Málaga con el origen o destino en España, Portugal y Francia en el año 2009	46
10.	Tráfico de Pasajeros entre España y Portugal en el año 2009 (ambos sentidos)	47
11.	Resumen de viajeros entre España y Portugal en el año 2009 por modo de transporte y su comparación con el año 2008	50
12.	Evolución de los intercambios de mercancías entre España y Portugal entre 1999 y 2009 (en miles de toneladas)	60
13.	Tipología de mercancías cargadas y descargadas en España y Portugal en el año 2009 en transporte internacional mediante camiones de pabellón español y portugués, agrupadas por capítulos y grupos de mercancía (miles de toneladas)	68
14.	Distribución del tráfico de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa en el año 2009 (en millones de toneladas)	73
15.	Evolución del intercambio de mercancías por vía marítima entre los principales puertos españoles y Portugal (2000-2009) por sentido (en toneladas)	76
16.	Evolución del intercambio de mercancías por vía marítima entre los principales puertos portugueses y España (2000-2009) por sentido (en miles de toneladas)	77

ÍNDICE DE GRÁFICOS

1.	Evolución de la población de España y Portugal entre 1996 y 2009 (en miles de habitantes)	11
2.	Evolución de la tasa de crecimiento anual del PIB a precios de mercado en la UE-27, UE-15, España y Portugal entre 1998 y 2009	13
3.	PIB per cápita en PPC, por regiones fronterizas en España y Portugal (2007)	14
4.	Evolución de la tasa de motorización (vehículos por mil habitantes)	16
5.	Evolución del comercio exterior del conjunto España-Portugal con Europa en el período 1995-2009 en valor (miles de millones de euros)	17
6.	Evolución del comercio exterior del conjunto España-Portugal con Europa en el período 1995-2009 en volumen (millones de toneladas)	18
7.	Comercio exterior de España y Portugal con Europa en 2009	19
8.	Reparto entre España y Portugal del comercio con el resto de Europa en el año 2009	20
9.	IMD de vehículos ligeros y pesados en ambos sentidos en los principales puntos fronterizos (imd > 1.000 veh/d) en 2009	24
10.	IMD de automóviles en 2009	38
11.	Evolución de la IMD conjunta de automóviles y autocares en los principales puntos fronterizos en el período 2001-2009	40
12.	Evolución del tráfico de viajeros por ferrocarril entre España y Portugal entre 2000 y 2009	43
13.	Distribución del tráfico de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y el resto de Europa en el año 2009	45
14.	Evolución del tráfico de pasajeros por vía aérea entre España y Portugal (1999-2009)	48
15.	Evolución del tráfico de pasajeros por vía fluvial entre España y Portugal —ríos Miño y Guadiana— (2000-2009)	49
16.	Evolución del tráfico de vehículos por vía fluvial entre España y Portugal —ríos Miño y Guadiana— (2000-2009)	50
17.	Distribución del tráfico de pasajeros entre España y Portugal por modo de transporte en el año 2009	51
18.	Evolución del tráfico de mercancías de Portugal y España con la Unión Europea en el período 1990-2009 según las estadísticas de comercio exterior	53
19.	Estructura modal de los intercambios comerciales de mercancías de Portugal y España con la Unión Europea en el año 2009 en volumen	54
20.	Evolución de los intercambios comerciales entre España y Portugal según los datos de comercio internacional de ambos países entre 1990 y 2009	55
21.	Distribución del transporte de mercancías por modos de transporte en el año 2009 entre España y Portugal en volumen de mercancía, según datos de comercio exterior	56

22.	Evolución de los intercambios de mercancías de España y Portugal con Francia (1990-2009)	57
23.	Evolución del transporte de mercancías en vehículos pesados matriculados en Portugal, por países de carga/descarga (1990-2009)	58
24.	Evolución del transporte de mercancías en vehículos pesados matriculados en España, por países de carga/descarga (1990-2009)	59
25.	Evolución de los intercambios de mercancías por carretera entre España y Portugal	60
26.	IMD de camiones en pasos fronterizos hispano-lusos (2009)	61
27.	Evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta propia por tramos de carga útil en España (2000-2009)	63
28.	Evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta propia por tramos de peso bruto en Portugal (2004-2009)	64
29.	Evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta ajena por tramos de carga útil en España (2000-2009)	65
30.	Evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta ajena por tramos de peso bruto en Portugal (2000-2009)	65
31.	Número y porcentaje de vehículos dedicados al transporte nacional e internacional en Portugal (2009)	66
32.	Número y porcentaje de vehículos que efectúan transporte tanto nacional como en otros ámbitos en España (2009)	66
33.	Evolución del transporte (nacional e internacional) por cuenta propia y ajena en España (en miles de toneladas)	67
34.	Evolución del transporte (nacional e internacional) por cuenta propia y ajena en Portugal (en miles de toneladas)	67
35.	Tipología de mercancías cargadas y descargadas en España y Portugal en el año 2009 en transporte internacional mediante camiones de pabellón español y portugués, agrupadas por grupos de mercancías (miles de toneladas)	69
36.	Evolución del tráfico internacional de mercancías con origen o destino en Portugal	70
37.	Distribución del tráfico de mercancías por vía marítima con origen/destino en los puertos de la Península Ibérica en el año 2009	72
38.	Distribución de los intercambios por vía marítima de España y Portugal con el resto de Europa (porcentaje sobre el total) en 2009	73
39.	Evolución de los intercambios de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y la UE-25 y la UE-27 entre 1999 y 2009	75
40.	Evolución de los intercambios de mercancías por vía marítima entre España y Portugal (2000-2009)	78
41.	Resumen de los intercambios de mercancías entre España y Portugal por modos de transporte en el año 2009, en % respecto el volumen total	79
42.	Evolución de los intercambios de mercancías entre España y Portugal por modos de transporte	79



ÍNDICE DE FIGURAS

1.	Valores de la población a nivel regional en Europa	12
2.	Valores del PIB en PPC per cápita expresado en % respecto la media de la UE-27 en el año 2007	15
3.	Infraestructuras de enlace por carretera entre España y Portugal	25
4.	Planificación de infraestructuras ferroviarias españolas para 2020 y portuguesas para 2015	32
5.	Principales aeropuertos Portugueses y españoles en las comunidades y regiones limítrofes, a 31-12-2010	33
6.	Aeropuertos españoles peninsulares (horizonte de tráfico para 2020) y portugueses (infraestructuras previstas)	34
7.	Fachadas marítimas del sistema portuario peninsular español y portugués	36
8.	IMD de vehículos ligeros en los principales puntos fronterizos principales en el año 2009	39
9.	IMD de vehículos pesados de mercancías en los puntos fronterizos principales en el año 2009	62
10.	Tráfico de mercancías de/para los puertos de la Península Ibérica con los cinco principales países de la UE-27 en el año 2009	74

1 INTRODUCCIÓN

A partir de la necesidad de disponer de un sistema común de seguimiento de las tendencias de tráfico transfronterizo, reconocida en la «Cumbre Ibérica» de enero de 2001 por Portugal y España, nace el Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP).

El documento que se presenta a continuación es el nº6 del Observatorio Transfronterizo España y Portugal. Este documento surge gracias a la colaboración del Ministério da Economia e do Emprego y del Ministerio de Fomento. 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 sigue el mismo esquema que las ediciones anteriores:

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

En el número actual se incluyen además un par de anejos. El primero hace referencia a la Encuesta de Tráfico de Mercancías del año 2008 (ITRT, cuyo documento final se encuentra disponible en la página web del GPERI www.gperi.moptc.pt), mientras que el segundo se basa en el informe sobre la Identificación y caracterización de los pasos fronterizos entre España y Portugal del 2009 (documento disponible en la página web del Ministerio de Fomento, www.fomento.es). La idea con la introducción de estos anejos es dar a entender que el análisis de la actividad transfronteriza no se detiene en la publicación de los correspondientes informes del OTEP, sino que existe más trabajo de fondo que muchas veces no se percibe.

Fruto de la relación y del trabajo entre ambos gobiernos, se crea el 20 de febrero de 2006 el Grupo de Contacto Hispano – Portugués. Presidido por los Secretarios de Estado responsables de las infraestructuras de transporte en cada país, el Grupo tiene como objetivo facilitar el intercambio de información y la coordinación entre los servicios e instancias responsables del desarrollo de las conexiones comunes en España y Portugal. En el último informe, «hoja de ruta nº 4», se presenta la continuación y actualización de numerosos proyectos comunes presentados en el informe nº 3, de modo que los Ministros pueden observar el avance de los proyectos y ver reflejada la satisfactoria coordinación que preside el desarrollo de las conexiones comunes.

2. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA

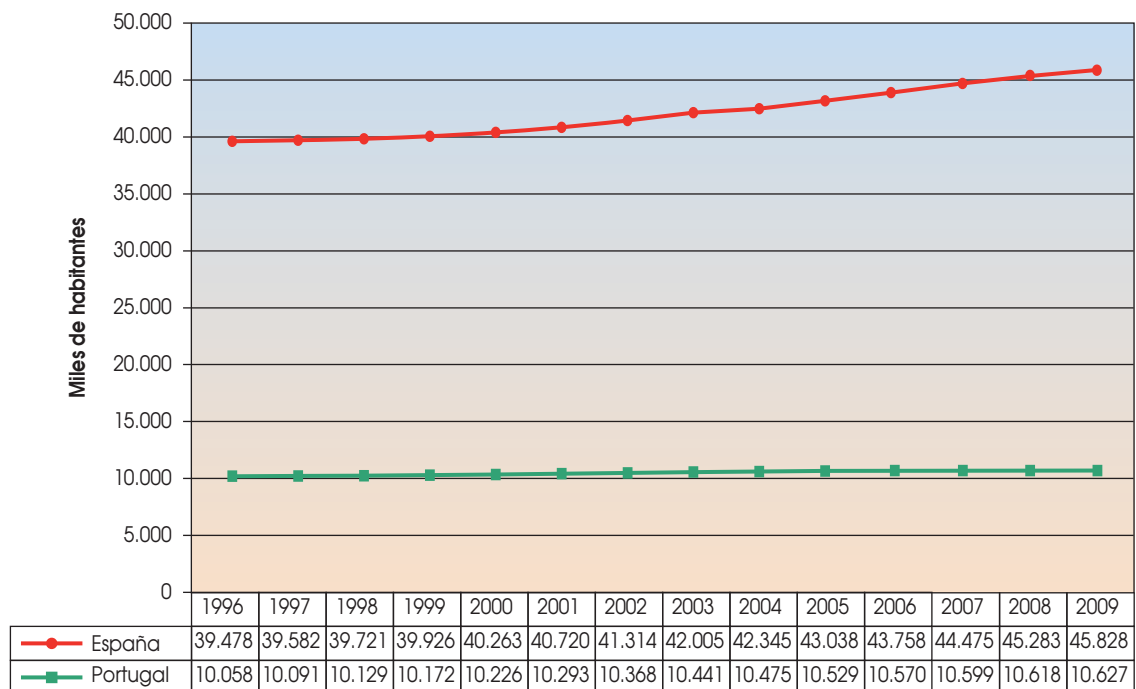
Tal como se ha ido realizando en los anteriores observatorios, el estudio de la situación socioeconómica de los dos países se ha llevado a cabo a través del análisis de cuatro variables: Población, Producto Interior Bruto (PIB), Índice de Motorización y Comercio Internacional.

2.1. POBLACIÓN

En el Gráfico 1 que viene a continuación puede observarse cual ha sido la evolución, desde el año 1996 hasta el 2009, de la población de España y Portugal. Tal como reflejan los datos para el año 2009, la población española creció hasta los 45,8 millones de habitantes, mientras que para Portugal se sitúa en 10,6 millones, lo que representa unos crecimientos del 1,20% y del 0,08% respectivamente para los últimos doce meses.

En comparación con el conjunto de la serie, datos del 1996 al 2009, los valores de crecimiento son muy parejos para España, ya que ha crecido con un porcentaje del 1,15% en este período. En cambio en Portugal se observa un estancamiento en los últimos años, al ser su evolución media del 0,42%.

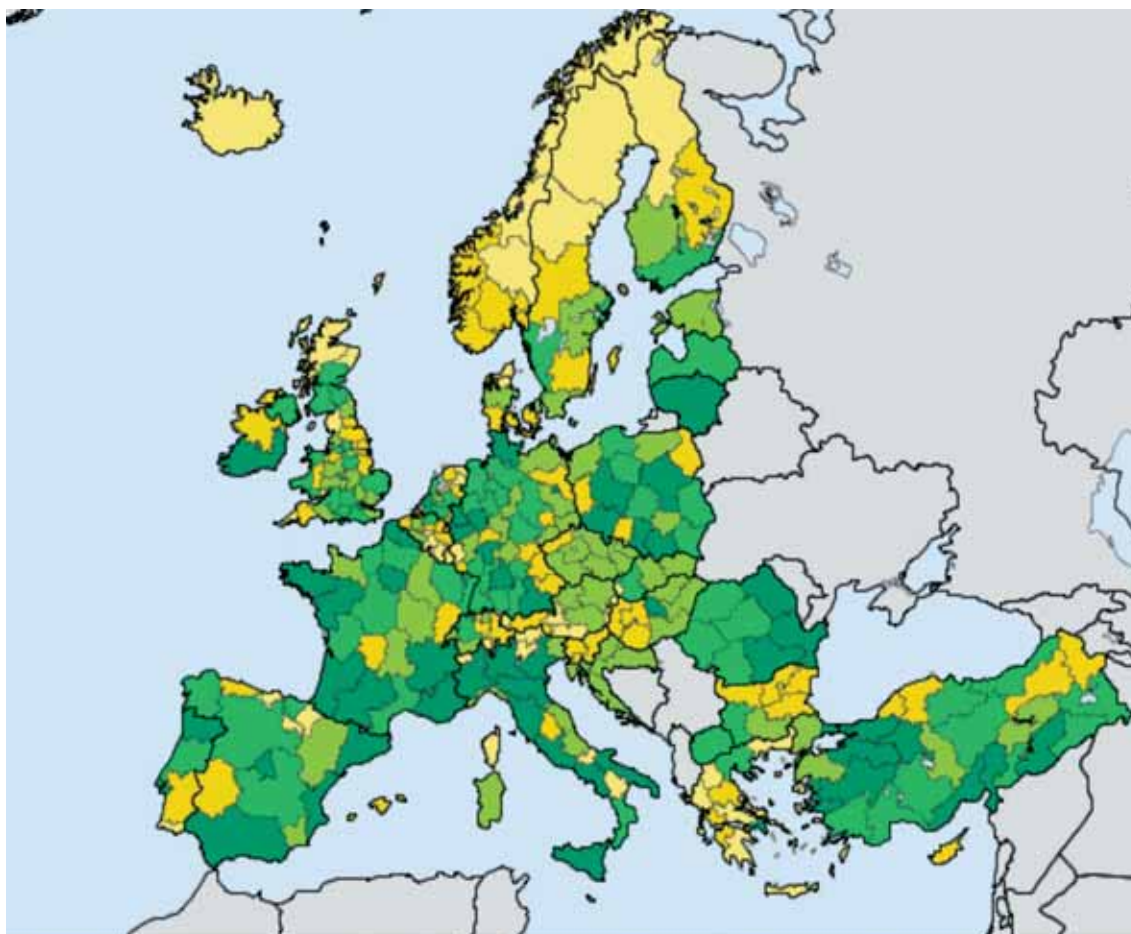
GRÁFICO 1. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE ESPAÑA Y PORTUGAL ENTRE 1996 Y 2009
(EN MILES DE HABITANTES)



Fuente: EUROSTAT

Con el fin de establecer una comparación regional a nivel europeo, se presentan a través de la Figura 1 los valores de población europeos.

FIGURA 1. VALORES DE LA POBLACIÓN A NIVEL REGIONAL EN EUROPA



Leyenda (1000 hab.)		
27 – 640	640 – 1200	1200 – 1700
1700 – 2800	2800 - 12640	N/A

Nota: Valotes de población del año 2008, excepto para Francia, Alemania, Reino Unido, Bélgica, Luxemburgo Noruega y Chipre que son del 2007.

Fuente: EUROSTAT: Yearbook 2010.

2.2. DATOS ECONÓMICOS GENERALES

Para el análisis de la situación económica se presenta en la tabla 1, la evolución de dos indicadores que hacen referencia al Producto Interior Bruto (PIB). El primero de ellos consiste en el PIB a precios de mercado (PIBpm). El otro indica el PIB per cápita en paridad de poder de compra con un valor relativo referido al conjunto de la UE-27.

Los datos se han obtenido tanto para España y Portugal, protagonistas del Observatorio, y para el conjunto de países que formaron la antigua Unión Europea de los 15, la más reciente Unión Europea de los 25 y la actual Unión Europea con 27 países miembros.

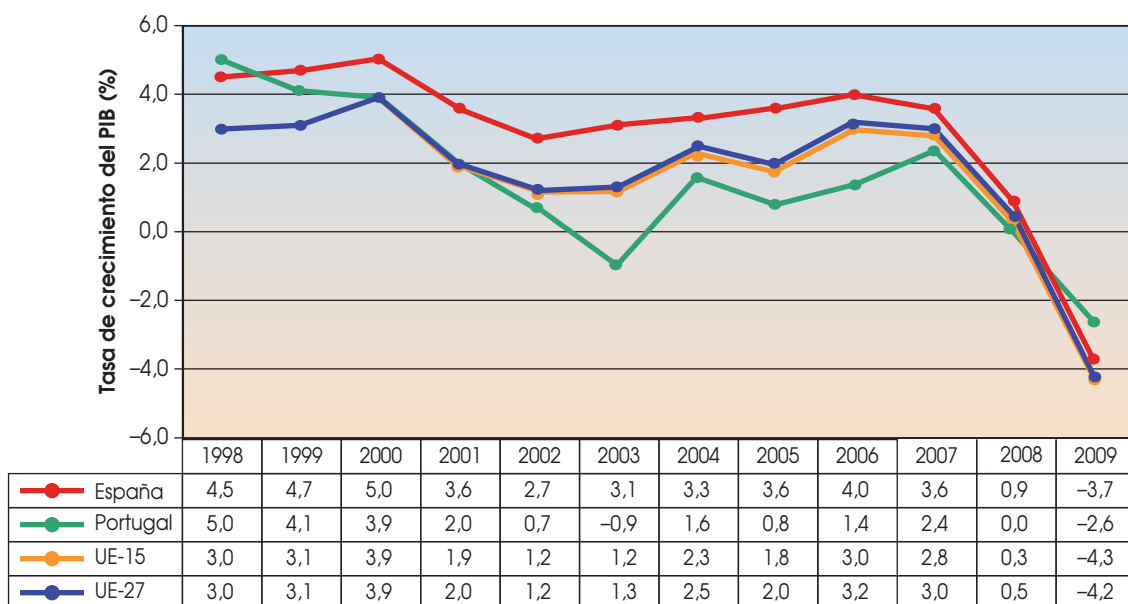
TABLA 1
EVOLUCIÓN DEL PIB A PRECIOS DE MERCADO Y PIB PER CÁPITA EN PARIDAD DE PODER DE COMPRA

AÑO	PIB a precios corrientes de mercado (G € de EPA)					PIB per cápita en términos de poder de compra (EPA) (EU-27 = 100)				
	UE-27	UE-25	UE-15	ESPAÑA	PORTUGAL	UE-27	UE-25	UE-15	ESPAÑA	PORTUGAL
1998	8.167	8.026,8	7.360,1	642,7	136,1	100	105	115	95	79
1999	8.590	8.445,0	7.743,5	684,8	1.470,0	100	105	115	96	81
2000	9.209	9.054,3	8.306,8	746,7	157,9	100	105	115	97	81
2001	9.588	9.418,8	8.633,4	790,2	163,2	100	105	115	98	80
2002	9.950	9.768,9	8.938,2	849,8	169,2	100	105	114	100	80
2003	10.118	9.924,2	9.062,3	879,1	171,2	100	104	114	101	79
2004	10.617	10.399,4	9.473,8	933,5	175,1	100	104	113	101	77
2005	11.071	10.840,2	9.862,6	995,1	188,2	100	104	113	102	79
2006	11.699	11.435,7	10.390,0	1.089,9	197,3	100	104	112	104	79
2007	12.395,9	12.098,7	10.952,4	1.174,9	206,6	100	104	112	105	78
2008	12.493,8	12.155,3	10.964,7	1.172,6	209,2	100	103	111	103	79
2009	11.785,5	11.481,7	10.341,1	1.127,4	196,9	100	103	111	104	79

Fuente: EUROSTAT.

En el gráfico 2 se representa el valor de la tasa anual de crecimiento del PIB (a precios constantes) entre los años 1998 y 2009.

GRÁFICO 2. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DEL PIB A PRECIOS DE MERCADO EN LA UE-27, UE-15, ESPAÑA Y PORTUGAL ENTRE 1998 Y 2009

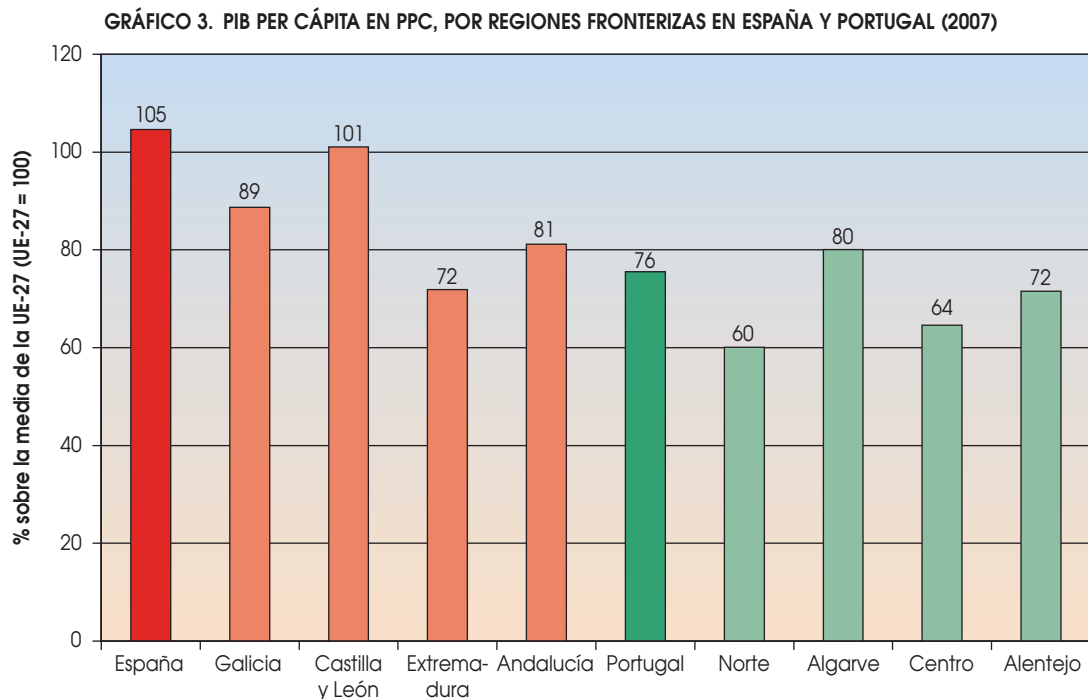


Fuente: EUROSTAT.

Los hechos más relevantes son:

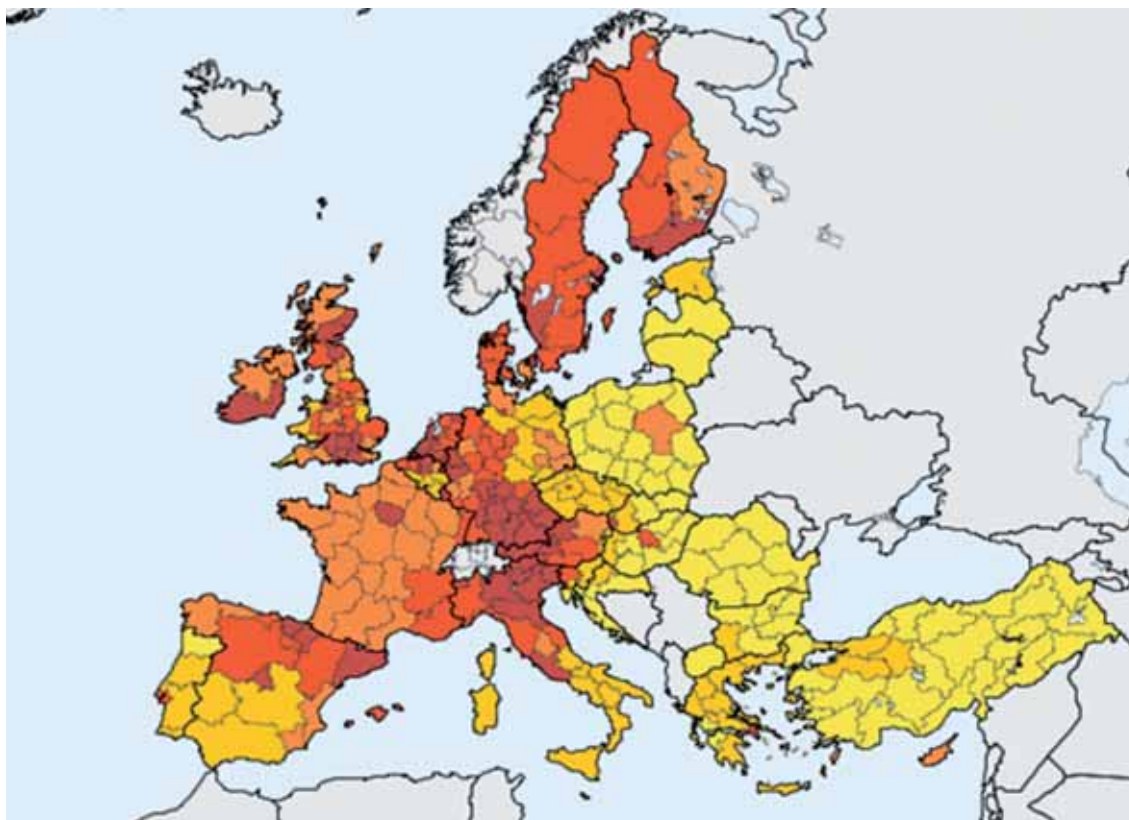
- En el año 2009 se dan los valores de crecimiento del PIB más bajos desde 1998 (cuando se empezó con la serie de datos), valores que por primera vez en este periodo de tiempo son negativos para todos: España, Portugal y los conjuntos de países de la UE-15 y UE-27, lo que implica un descenso en los valores absolutos del PIB para todos ellos.
- A partir del año 2007 se inicia para España un crecimiento a la baja, con porcentajes de evolución cada vez más pequeños. Lo mismo sucede para la UE-15 y la UE-27. Por su parte, Portugal inicia esta tendencia un año después.
- Las diferencias entre la UE-15 y la UE-27 no son destacables, de modo que la importancia de los 10 países ingresados en 2004 y de los 2 que lo hicieron en 2007 no es muy grande.

Analizando únicamente las regiones limítrofes, según el gráfico 3 donde se representa el PIB per cápita en PPC para el año 2007, se observa que en la mayoría de los casos el PIB nacional tiene un valor superior al PIB regional, excepto para el Algarve portugués. En el caso español, Castilla y León y Extremadura son las comunidades más y menos cercanas respectivamente. Para Portugal la región Norte es la menos cercana al PIB nacional. También es destacable que el PIB regional de Castilla y León se encuentra ligeramente por encima del PIB medio de la Unión Europea (UE-27).



Según datos extraídos de Eurostat se presenta a continuación en la figura 2 el valor regional del PIB por PPC y por habitante y respecto a la media de la UE-27.

FIGURA 2. VALORES DEL PIB EN PPC PER CÁPITA EXPRESADO EN % RESPECTO LA MEDIA DE LA UE-27 EN EL AÑO 2007



Leyenda (%)		
15 - 60	60 - 85	85 - 100
100 - 115	115 - 334	N/A

Nota: Valores del año 2007, excepto en el caso de Turquía que hacen referencia al 2006.

Fuente: EUROSTAT: Yearbook 2010.

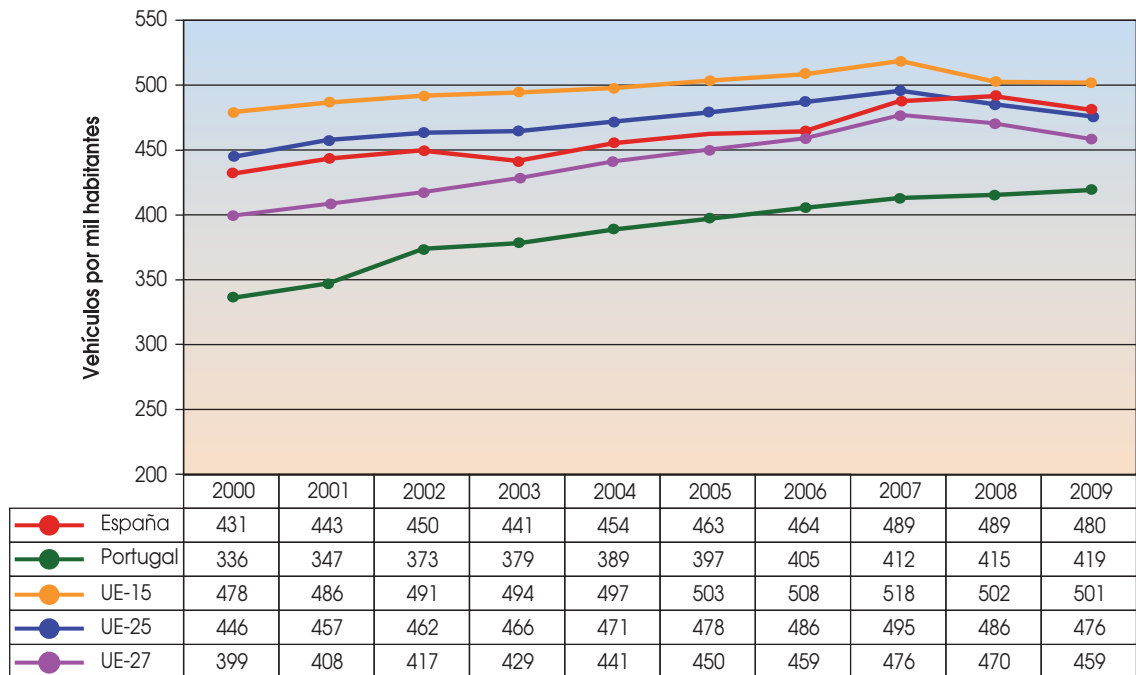
2.3. LAS TASAS DE MOTORIZACIÓN

El Índice de motorización no se encuentra armonizado a nivel comunitario, de modo que su seguimiento se lleva a cabo a partir de la recopilación elaborada por los servicios de la Comisión Europea sobre las bases de datos nacionales, lo que conlleva que la medición de una única realidad se pueda representar de formas distintas.

El gráfico 4 muestra la evolución de la tasa de motorización en España, Portugal y en el conjunto de países que formaron la antigua Unión Europea de los 15, la más reciente Unión Europea de los 25 y la actual Unión Europea con 27 países miembros.

Respecto a los resultados conseguidos hay que destacar que se produce un cambio de tendencia porque para todos los países analizados la tasa de motorización deja de crecer como ocurría desde el inicio de la toma de datos, excepto en el caso de Portugal que sigue creciendo aunque de forma muy ligera.

GRÁFICO 4. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE MOTORIZACIÓN (VEHÍCULOS POR MIL HABITANTES)



Fuente: EUROSTAT¹.

Nota: Los valores para el 2009 de la UE-15, UE-25 y UE-27 no incluyen a Dinamarca ni al Reino Unido porque no se encuentran disponibles los datos de stock de vehículos para el 2009.

2.4. COMERCIO EXTERIOR

El valor de las importaciones con el resto de Europa para el conjunto de la Península Ibérica alcanzó los 157 millones de euros, mientras que las exportaciones fueron de 119 millones de euros, tal como se muestra de forma más detallada en la tabla 2.

TABLA 2
INTERCAMBIOS COMERCIALES DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EL RESTO DE EUROPA EN 2009 EN VALOR
(MILES DE MILLONES DE EUROS)

	Importaciones			Exportaciones		
	ESPAÑA	PORTUGAL	PENÍNSULA IBÉRICA	ESPAÑA	PORTUGAL	PENÍNSULA IBÉRICA
UE-15	111,42	22,07	133,48	86,46	14,24	100,71
UE						
Ingresados en 2004	6,90	1,01	7,91	5,94	0,68	6,62
Ingresados es 2007	1,02	0,18	1,20	1,03	0,18	1,21
Países candidatos a la UE	2,62	0,33	2,95	2,75	0,22	3,00
Resto de Europa	10,49	1,61	12,09	6,92	0,61	7,51
Total	132,44	25,19	157,63	103,10	15,94	119,04

Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

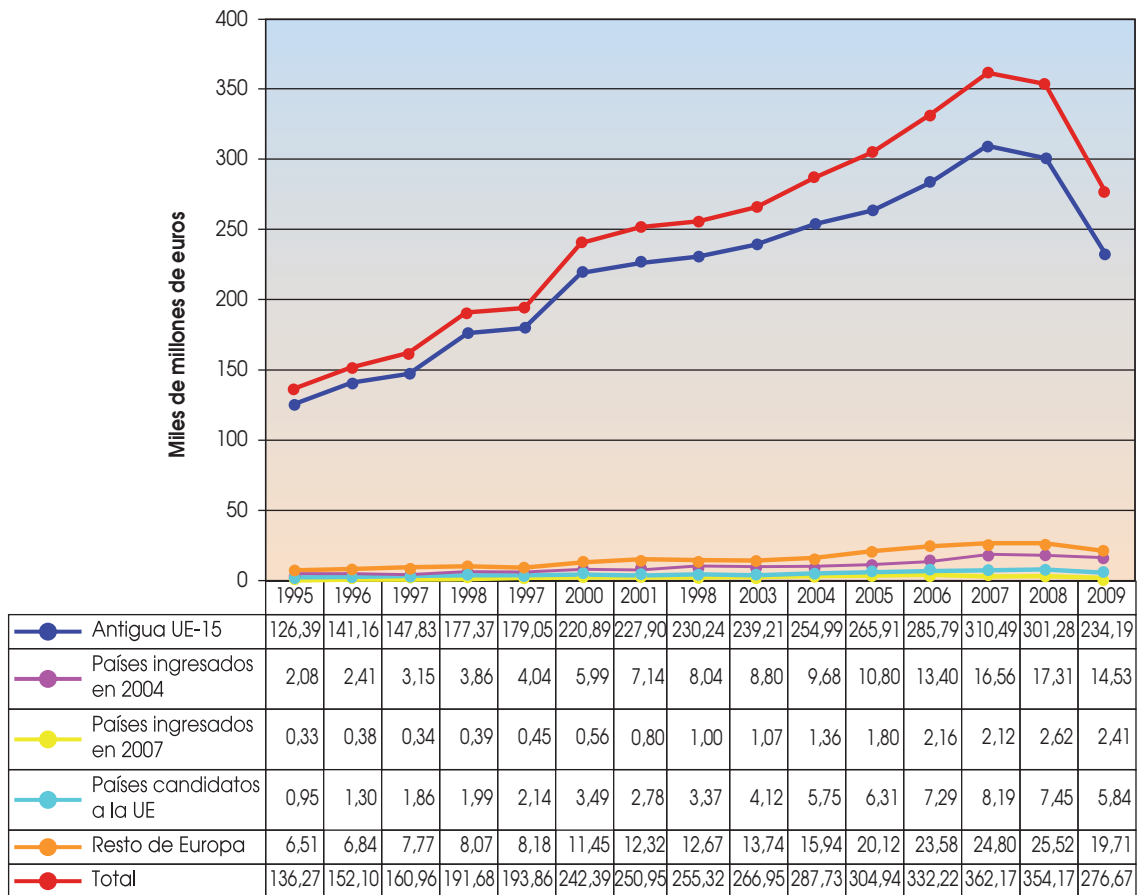
¹ Los datos de Portugal a partir del 2007 se han obtenido a partir del SIMOPTC, no de Eurostat.

Con los datos expuestos, los intercambios con la Unión Europea (EU-27) representan tanto para España como para Portugal, como mínimo el 90% de los realizados con el conjunto de países europeos, mientras que para los países pertenecientes a la antigua Unión Europea de los 15, la relación es prácticamente del 85%.

Estos datos no varían si se estudian por separado importaciones y exportaciones.

A continuación, en el gráfico 5, se representan los intercambios comerciales (importaciones más exportaciones) de España y Portugal para los distintos conjuntos de países de Europa en el período que transcurre de 1995 a 2009.

GRÁFICO 5. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA EN EL PERÍODO 1995-2009 EN VALOR (MILES DE MILLONES DE EUROS)



Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

Como ya ocurría en muchos de los gráficos expuestos con anterioridad, los valores del comercio exterior experimentan un descenso a partir de los últimos años siendo más acentuado en el 2009, con un valor medio del -21% respecto el 2008, después de muchos años de un crecimiento al alza. Un retroceso que sitúa el valor del comercio exterior a registros de los años 2003 y 2004, lo que equivale a un crecimiento anual promedio del 5,2% desde el 1995.

Analizados los valores monetarios de los intercambios comerciales a través de la tabla 3, se comprueba como varían las proporciones si se habla de pesos.

TABLA 3
INTERCAMBIOS COMERCIALES DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EL RESTO DE EUROPA EN 2009 EN VOLUMEN
(MILES DE MILLONES DE EUROS)

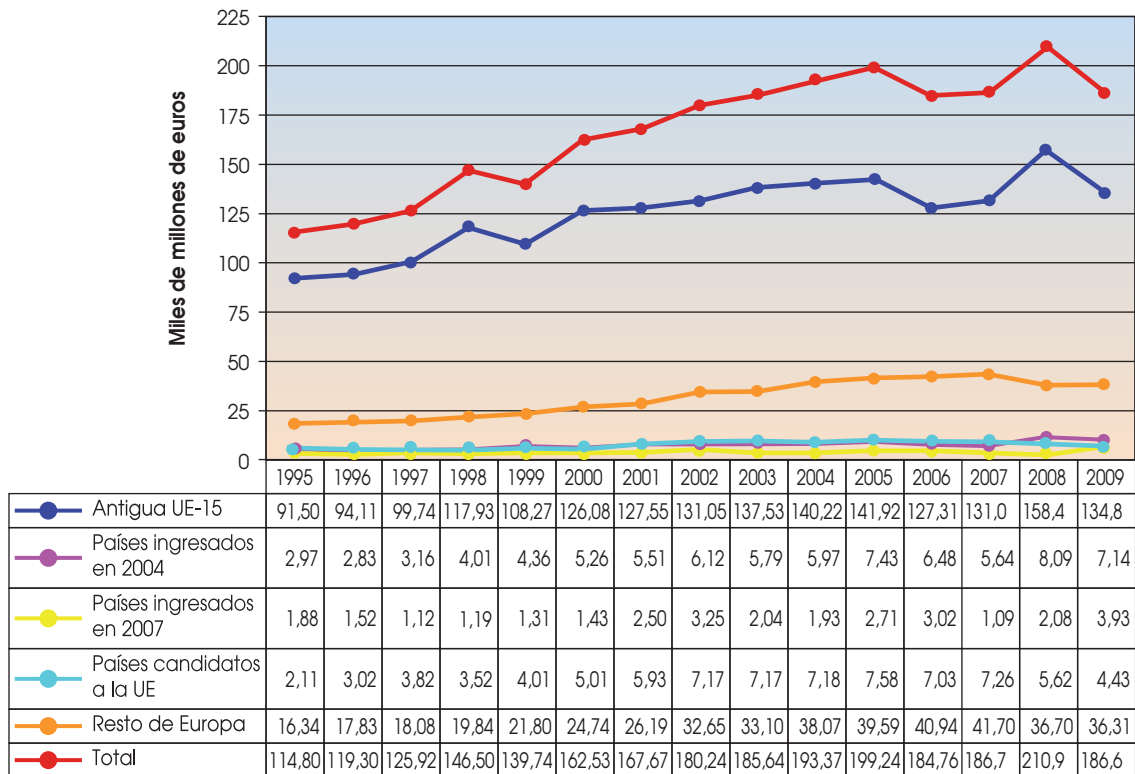
	Importaciones			Exportaciones		
	ESPAÑA	PORTUGAL	PENÍNSULA IBÉRICA	ESPAÑA	PORTUGAL	PENÍNSULA IBÉRICA
UE-15	62,51	9,55	72,06	55,53	7,23	62,76
UE						
Ingresados en 2004	3,65	0,40	4,05	2,86	0,23	3,09
Ingresados es 2007	2,81	0,48	3,29	0,57	0,07	0,64
Países candidatos a la UE	2,24	0,30	2,57	1,60	0,29	1,96
Resto de Europa	26,04	3,53	29,53	6,24	0,50	6,68
Total	97,24	14,26	111,50	66,80	8,33	75,13

Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

Considerando el conjunto Portugal-España, se cumple que el peso relativo de las importaciones y de las exportaciones en el total de los intercambios comerciales es similar tanto en volumen como en valor. Las importaciones representaban en 2009 cerca del 60% de las toneladas intercambiadas y el 57% en términos económicos. En el caso de las exportaciones, los valores respectivos son del 40% y del 43%.

Para saber su evolución desde 1995, hay que hacer referencia al gráfico 6.

GRÁFICO 6. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA EN EL PERÍODO 1995-2009 EN VOLUMEN (MILLONES DE TONELADAS)



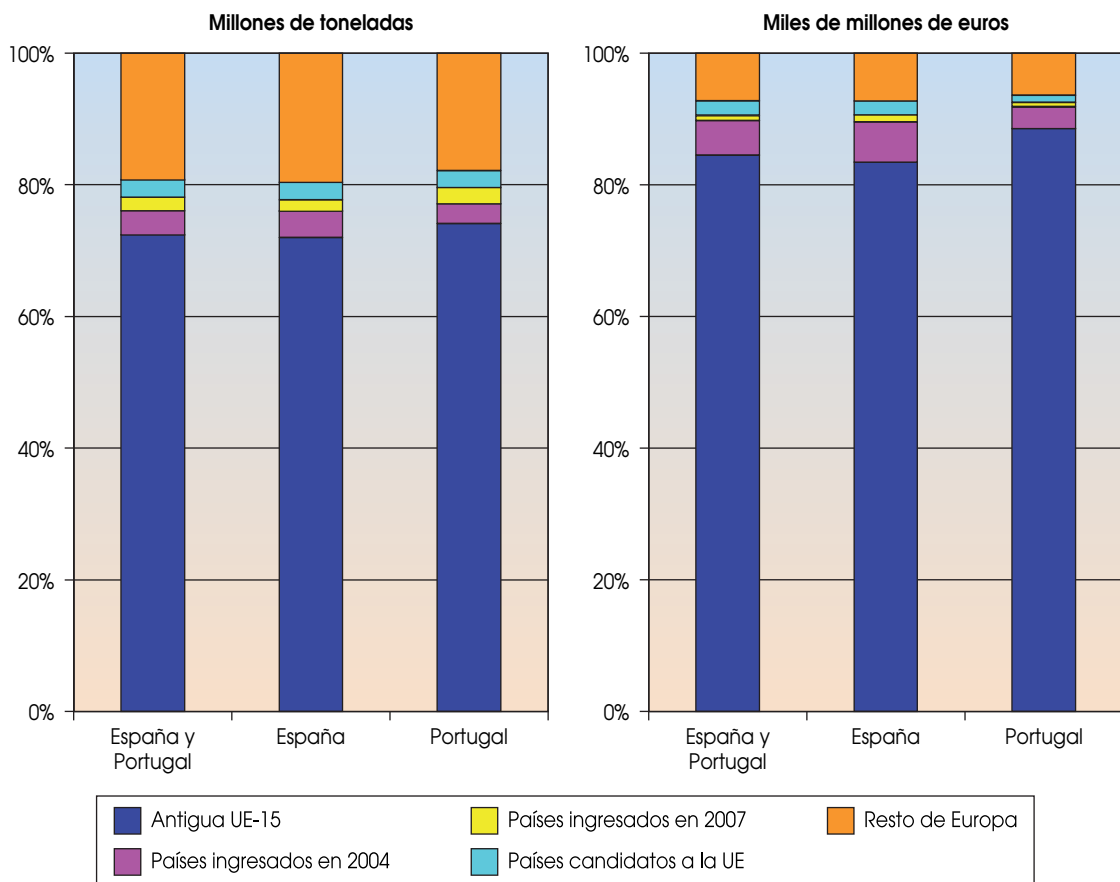
Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

El período que va desde 1995 a 2009 se caracteriza por un crecimiento medio anual del 3,5%, condicionado por el importante descenso del último año sin el cual el valor de la evolución media anual alcanzaría el 4,8%.

En 2009 las toneladas intercambiadas con el conjunto de Europa sufrieron una caída del 11,5% que compensaron los buenos números del año anterior

A partir del gráfico 7, se observa de forma mucho más intuitiva la importancia en las relaciones comerciales de España y Portugal con los países que formaban la antigua Unión Europea de los 15, tal y como ya se ha comentado a través de las tablas 2 y 3.

GRÁFICO 7. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA EN 2009

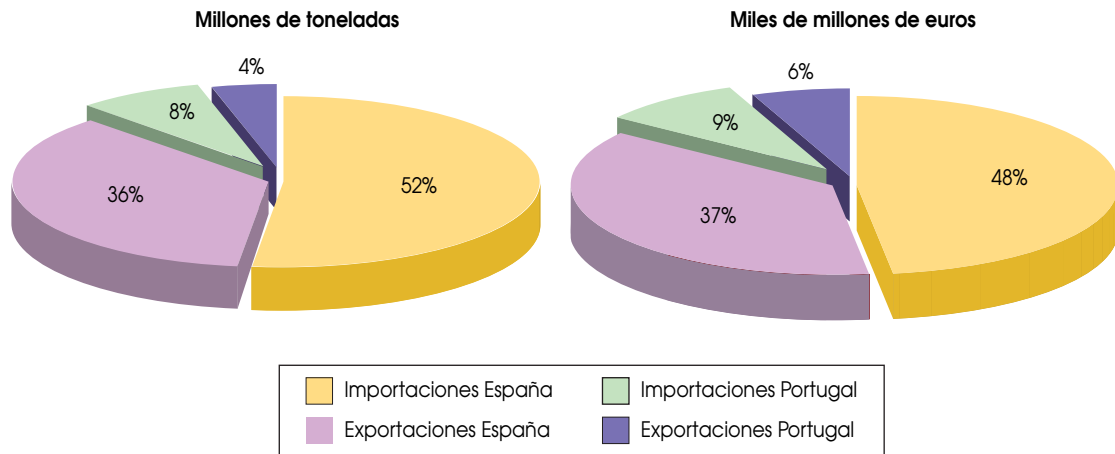


Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

A partir del gráfico 8 se puede visualizar cual es la situación de la balanza comercial de la Península Ibérica en relación al continente europeo, en toneladas y en euros.

En toneladas, el 60% de los intercambios son importaciones; mientras que en términos monetarios la proporción es ligeramente inferior, 57%. Lo que indica una balanza comercial negativa para el conjunto peninsular.

GRÁFICO 8. REPARTO ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL DEL COMERCIO CON EL RESTO DE EUROPA EN EL AÑO 2009



Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

3. INFRAESTRUCTURAS

3.1. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

En la actualidad existen entre España y Portugal un total de sesenta y siete carreteras de las cuales 62 están asfaltadas. Esto supone un incremento en 6 nuevos pasos respecto la última versión del OTEP. Todas ellas se encuentran bajo titularidad de la AGE, autonómica, municipal o provincial.

Durante el año 2009 se registró un tráfico superior a los 96.000 vehículos diarios, en el conjunto de los pasos fronterizos. De todos ellos, unos 88,5% correspondían a vehículos ligeros y el 11,5% restante a vehículos pesados (incluyendo tanto camiones como autocares).

En la tabla 4 se presenta, de forma sintetizada, la información relativa a todos los pasos fronterizos existentes, indicando siempre que sea posible la identificación y tipo de carretera, el organismo del que depende y la medida de la Intensidad Media Diaria para el año 2009, en vehículos/día.

TABLA 4
ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (A 31-12-2009)

Paso fronterizo	Identificativo de carreteras***	Tipo**	Responsabilidad*		IMD de vehículos (VL + VP)
			PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA
GoIán Vilanova de Cerveira	PO-503			CC.AA. Galicia	4.337
Tui (puente nuevo) Valença do Minho	A-55 IP-1	AP AP	REN	RCE	17.782
Tui (puente viejo) Valença do Minho	N-551 EN-13		REN	RCE	4.863
Salvaterra do Miño Monção	EN-101		REN	Ayuntamiento	5.463
Arbo Melgaço	PO-405 EN-202		REN	CC.AA. Galicia	2.290
Ponte Barxas São Gregório	OU-801 EN-301		REN	CC.AA. Galicia	755
Ponte Barxas-Azoreira Castro Laboreiro				Ayuntamiento	39
Guxinde (Entrimo) Castro Laboreiro	OU-1212			Diputación	206
Aceredo Lindoso	OU-540 EM 304-1 (IC-28)		REM	CC.AA. Galicia	787
Torneiro Portela do Homem	OU-312 EN 308-1		RER	CC.AA. Galicia	180
Calvos de Randín Tourem	OU-302			CC.AA. Galicia	139
Requias (Muiños) Tourem				Ayuntamiento	325

TABLA 4
ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (A 31-12-2006) (CONTINUACIÓN)

Paso fronterizo	Identificativo de carreteras***	Tipo**	Responsabilidad*		IMD de vehículos (VL + VP)
			PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA
Baltar Sendim (Montalegre)	OU-1109 (OU-1110) EN 103-9		REN	Diputación	670
A Xironda (Cualedro) Santo André (Montalegre)	OU-1020 (OU-1107)			Diputación	508
A Xironda (Cualedro) Vilar de Perdizes (Montalegre)				Ayuntamiento	86
Rabal (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)				Ayuntamiento	50
San Ciprian (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)				Ayuntamiento	10
Espiño (Oimbra) Soutelinho da Raia (Chaves)				Ayuntamiento	30
Verín Vila Verde Raia	N-532 EN 103 (IP-3)		REN	RCE	7.075
Soutochao (Vilardevós) Xixirei				Ayuntamiento	170
Terroso (Vilardevós) São Vicente				Ayuntamiento	95
Vilarello da Cota (Vilardevós) Maios				Ayuntamiento	70
Arzádegos (Vilardevós) Trabancas				Ayuntamiento	110
Mesón de Erosa (A Gudiña) Cisterna				Ayuntamiento	32
Esculqueira (A Mezquita) O Pinheiro				Ayuntamiento	140
Manzalvos (A Mezquita) Moimenta	OU-311			CC.AA. Galicia	139
Calabor Portelo	ZA-925 EN 103-7 (IP-2)		REN	CC.AA. Castilla y León	183
Río honor de Castilla Río de Onor	ZA-921 EM 308		REM	CC.AA. Castilla y León	127
San Martín de Pedroso (nuevo tramo) Quintanilha	N-122			RCE	1.588
San Martín de Pedroso Quintanilha	N-122-A EN 218-1 (IP-4)		REN	RCE	1.724
Tres Marras (Alcañices) S.Martinho de Angueira	ZA-L-2440			Diputación	70
Moveros (Ermita de la Luz) Constantim	ZA-L-2435			Diputación	70
Moralina Miranda do Douro	ZA-324 EN 218 (IC-5)		RER	CC.AA. Castilla y León	553
Fermoselle Bemposta	CL-527 EN 211-7			CC.AA. Castilla y León	345
Saucelle Freixa de Espada à Cinta	DSA-590			Diputación	174
La Fregeneda Barca de Alva	CL-517 ER 221		RER	CC.AA. Castilla y León	751
La Bouza Escarigo	DSA-473			Diputación	350
Aldea del Obispo Vale da Mula	DSA-478			Diputación	529
Fuentes de Oñoro Vilar Formoso	N-620 IP-5		REN	RCE	8.983
La Alamedilla Batotas	CM-215			Ayuntamiento	50

TABLA 4
ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (A 31-12-2006) (CONTINUACIÓN)

Paso fronterizo	Identificativo de carreteras***	Tipo**	Responsabilidad*		IMD de vehículos (VL + VP)
			PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA
La Alberguería de Argañán Aldeia da Ponte	SA-200			CC.AA. Castilla y León	563
Navasfrías Lageosa	DSA-380			Diputación	51
Navasfrías Aldeia do Bispo	CV-148 (CM-603)			Ayuntamiento	5
Navasfrías Foios				Ayuntamiento	S/D
Valverde del Fresno Penamacor	EX-205 ER-346		RER	CC.AA. Extremadura	806
Zarza la Mayor Termas Monfortinho	EX-108 EN 239 (IC-31)		REN	CC.AA. Extremadura	635
Piedras Albas Segura	EX-207 ER 335		RER	CC.AA. Extremadura	178
Cedillo (Alcántara) Montalvão	EX-374 EM 359-3		REM	CC.AA. Extremadura	248
La Fontañera La Fontañera	CC-98			Diputación	S/D
Valencia de Alcántara Marvão	N-521 EN 246-1		REN	RCE	2.058
La Codosera Arronches	BA-052			Diputación	457
La Codosera Rabaça	BA-053			Diputación	106
Badajoz Campo Maior	BA-020			Diputación	2.184
Alburquerque Campo Maior	BA-007			Diputación	179
Badajoz Caia	A-5 IP-7	A AP	REN	RCE	9.602
Olivenza Ajuda	EX-105			CC.AA. Extremadura	1.140
Villanueva del Fresno Leonardo (Mourão)	EX-107 EN 256		REN	CC.AA. Extremadura	785
Valencia del Mombuey Amareleja	BA-102			Diputación	336
Encinasola Barrancos	C-439 EN 258		REN	CC.AA. Andalucía	360
Rosal de la Frontera Sobral de Aidiça				Ayuntamiento	S/D
Rosal de la Frontera Vila V. Filcalho	N-433 EN 260 (IP-8)		REN	RCE	1.823
Ayamonte Monte Francisco (V.R.S António)	A-49 IP-1	A A	REN	RCE	13.286

* España: RCE: Red de Carreteras del Estado, CC.AA.: Comunidad Autónoma, Diputaciones y Ayuntamientos.

Portugal: REN/RER/REM: Rede de Estradas Nacional, Regional, Municipal.

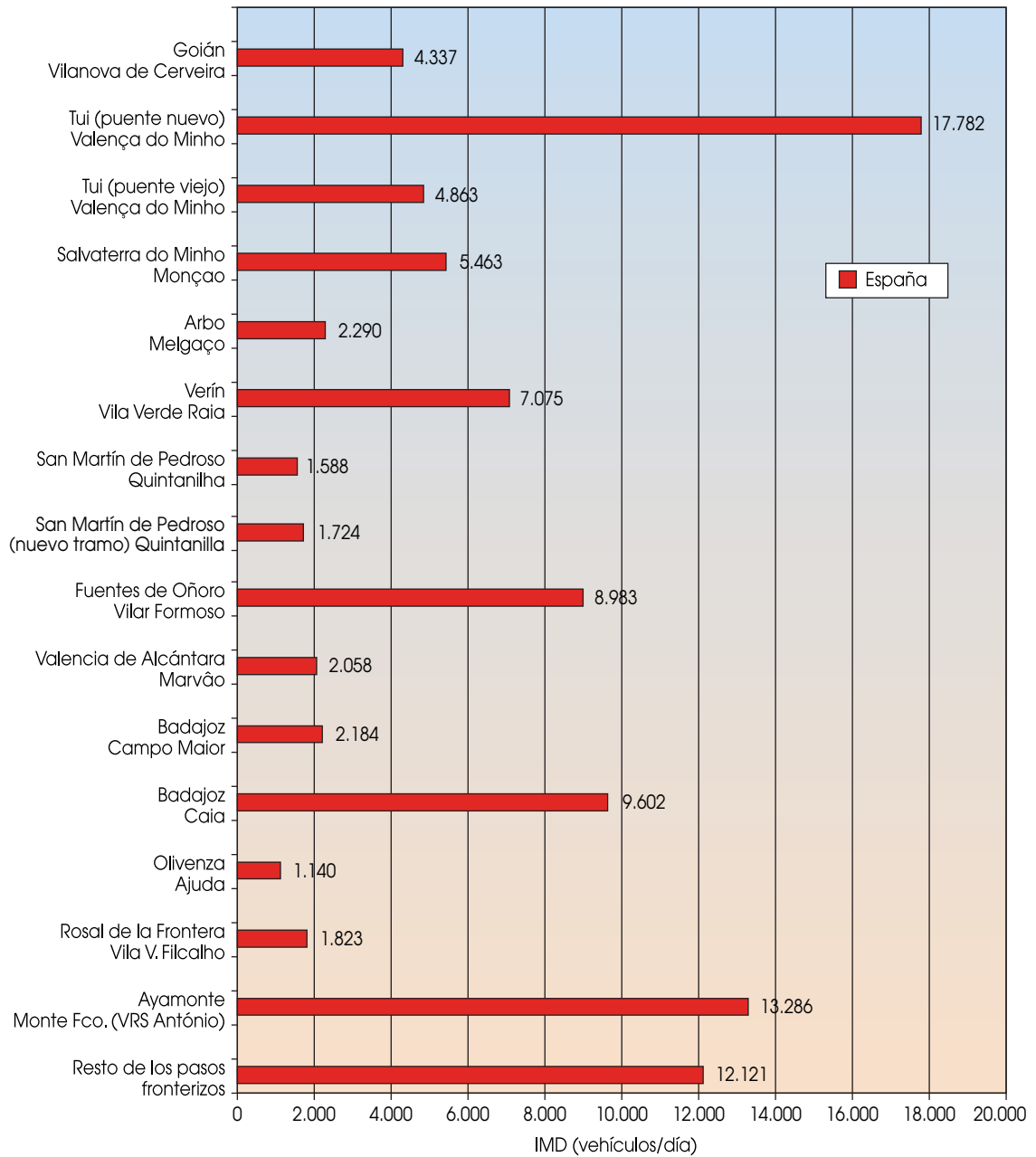
** AP: Autopista de peaje, A: Autopista libre o autovía, resto: Carretera convencional.

*** 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.

Fuentes: España: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras.

De los sesenta y dos puntos fronterizos de los que se tiene información viaria, únicamente 15 tienen una IMD superior a 1000 vehículos. Estos pasos concentran el 87% del total del tráfico que cruza la frontera hispano-lusa. A continuación, en el gráfico 9, se describen de forma más exacta sus intensidades medias.

GRÁFICO 9. IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS Y PESADOS EN AMBOS SENTIDOS EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS (IMD > 1.000 VEH/D) EN 2009



Fuentes: España: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras.

3.1.1. Actuaciones en curso en las conexiones por carretera

A continuación se describe la situación (a 31 de diciembre del 2010) de las obras actuales y futuras de las principales conexiones viarias entre ambos países. Además se refleja gráficamente en la Figura 3.

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



Fuente: Portugal: INIR; España: Ministerio de Fomento, DG Carreteras.

- TRAMO TORDESILLAS – ZAMORA - BRAGANZA

• *Del lado portugués:*

Actualmente se encuentran en ejecución las obras de la autopista A4, que discurre sobre la IP4, Se prevé que el tramo más cercano a la frontera entre Vila Real y Quintanilha se abra totalmente al tráfico durante el tercer trimestre del 2012.

• *Del lado español:*

Se trata de la autovía del Duero (A-11). Su estudio se ha desarrollado en los siguientes proyectos: Ronda Norte de Zamora-Ricobayo, Ricobayo-Fonfria, Fonfria-Alcañices y Alcañices-Frontera con Portugal.

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

• *Del lado portugués:*

Para el tramo que discurre entre Vilar Formoso y la frontera española se obtuvo una valoración positiva del DIA en el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental. No existe un calendario para la puesta en marcha de las obras.

• *Del lado español:*

Las obras del tramo de la A-62 (Autovía de Castilla) que une el municipio de Fuentes de Oñoro con la frontera portuguesa se adjudicaron durante el segundo trimestre del 2009, pero la obra se encuentra paralizada y con una ejecución prácticamente nula por problemas con la empresa adjudicataria.

El subtramo entre Valladolid y Fuentes de Oñoro está en servicio en su totalidad desde finales de 2008, tras la puesta en servicio del sector de Fuentes de Oñoro a Ciudad Rodrigo.

- TRAMO PLASENCIA – MONFORTINHO – CASTELO BRANCO

• *Del lado portugués:*

En la conexión entre los municipios portugueses de Castelo Branco y Monfortinho, incluida dentro del IC31, ha finalizado el Estudio Previo con características geométricas idénticas a las consideradas en la conexión Frontera – Coria. Éste 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 la primera autovía de titularidad extremeña (EX-A1). Los tramos que discurren entre los municipios de Plasencia y Galisteo fueron abiertos al tráfico totalmente en julio del 2010 y en abril de 2011 lo ha hecho el tramo Galisteo – El Batán. De modo que queda pendiente de licitación y adjudicación para su inicio la conexión de Moraleja a la frontera portuguesa. El tramo intermedio El Batán – Coria/ Moraleja se encuentra en ejecución desde finales del 2008.

- TRAMO CÁCERES – VALENCIA DE ALCÁNTARA – LÍMITE FRONTERA PORTUGUESA

• *Del lado español:*

Forma parte de la autovía A-58 que une Trujillo con Cáceres. El 3 de marzo se aprobó definitivamente el estudio previo.

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

• *Del lado portugués:*

La conexión de Sines con Beja, con características de autopista fue adjudicada en enero de 2009 y está previsto que entre en servicio en su totalidad durante el primer trimestre del 2012, aunque es posible que algún tramo ya esté disponible durante la segunda mitad del 2011.

Esta sección se compone de distintos subtramos cuya entrada en servicio se indica a continuación:

Tramos IP8 / A26	Designación	Entrada en servicio
D1	Sines – Relvas Verdes	Dic 11
D2	Relvas Verdes - Roncão	Sep 12
A	Roncão – Grândola Sul	Ago 12
B	Grândola Sul – Ferreira do Alentejo	Ago 12
C	Ferreira do Alentejo - Beja	Sep 12

• *Del lado español:*

El tramo de enlace de la N-630 hasta la frontera portuguesa se encuentra con el estudio informativo realizado y aprobado provisionalmente desde finales del 2008, actualmente este tramo de la A-47 se encuentra sometido al trámite de Información Pública.



3.2. INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

3.2.1. Corredores ferroviarios de conexión

Las conexiones ferroviarias entre Portugal y España se limitan a cuatro puntos de paso:

- Tui – Valença do Minho.
- Fuentes de Oñoro – Vilar Formoso.
- Valencia de Alcántara – Marvão-Beirã.
- Badajoz – Elvas.

El servicio de transporte de mercancías por ferrocarril se desarrolla a través de todos ellos, aunque durante el 2009 el más importante en este campo es el de Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso, donde destaca el intercambio de productos siderúrgicos.

El paso de Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso es también el más importante en el transporte de viajeros. Únicamente la conexión de Badajoz – Elvas no incluye viajes destinados a este tipo de servicios.

3.2.2. Planificación y actuaciones en curso en las conexiones ferroviarias

A continuación se presenta una referencia de los proyectos y conexiones ferroviarias entre los dos países, que todavía están en marcha (a 31 de diciembre de 2010) tras los acuerdos alcanzados en las últimas cumbres bilaterales.

- CONEXIÓN MADRID – LISBOA

La Agrupación Europea de Interés Económico «Alta Velocidad España Portugal» (AVEP) tiene a su cargo los siguientes estudios:

- Estudio de Mercado y Evaluación Socioeconómica y Financiera de la línea de Alta Velocidad Madrid-Lisboa / Oporto. Ya elaborado.
- Estudio de la conexión ferroviaria de Alta Velocidad entre Madrid-Lisboa / Oporto. 1ª fase: estudio de viabilidad de corredores. 2ª fase: estudio previo del corredor seleccionado. Comprende el tramo Badajoz-Caia, que incluye la nueva estación internacional. Ya elaborado.
- Estudio del Modelo de Explotación de los servicios de pasajeros en la conexión ferroviaria de la línea de Alta Velocidad Madrid-Lisboa / Oporto. Ya elaborado.
- Estudio de localización, accesibilidad y dimensionamiento preliminar de la estación internacional Elvas / Badajoz (Río Caia). Comprende el diseño básico del nuevo complejo ferroviario Elvas / Badajoz, la definición de escenarios funcionales y su sistema de explotación.
- Estudio del modelo de negocio, contratación y financiación de la Estación Internacional Elvas / Badajoz (Río Caia).

En este sentido, en la Cumbre de Zamora celebrada el 22 de enero de 2009, ambos ministros firmaron una declaración de intenciones para la ubicación, financiación, explotación y jurisdicción de la Estación Internacional, habiendo acordado su localización en la zona de frontera, con las instalaciones de pasajeros en territorio español y las de mercancías en territorio portugués.

España y Portugal presentaron una candidatura común para esta sección a la nueva convocatoria de ayudas al programa multianual 2007-2013 de los fondos de las Redes Transeuropeas. El importe de la ayuda concedida asciende a 312,7 M €, de los que 121,3 M € corresponden a España y 191,4 a Portugal.

• *Del lado portugués:*

En el tramo definido por los municipios de Poceirao y Caia se ha desarrollado el proceso del concurso para la adjudicación de una PPP (Partenariado público-privado) para el proyecto, construcción y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. La contratación se encuentra en la fase final de adjudicación. Lo mismo sucede en el tramo de Lisboa a Poceirao, habiendo sido abiertas las propuestas a finales de agosto de 2009.

Se ha considerado aparte la estación de Lisboa y los accesos, que consisten en un desarrollo ferroviario que comprende diferentes actuaciones que amplían y modifican las actuales instalaciones ferroviarias para incorporar las nuevas líneas de ancho internacional, así como nuevas instalaciones e intervenciones diversas en el entorno próximo de la estación, cuyos estudios se encuentran en fase de proyecto constructivo.

Finalmente, acabados los estudios preliminares, se encuentran en una fase avanzada de concreción el proceso de lanzamiento del concurso para la adjudicación de una PPP para el proyecto, construcción y mantenimiento de las instalaciones de señalización y telecomunicaciones de las nuevas líneas, las cuales incluyen la Conexión Lisboa-Madrid.

- *Del lado español:*

El tramo Madrid-Navalmoral se han licitado la totalidad de los subtramos.

Respecto el tramo Navalmoral-Cáceres-Badajoz se encuentra en ejecución entre las poblaciones de Cáceres y Mérida y Mérida y Badajoz. Por su parte la unión entre Navalmoral y Cáceres está en fase de redacción de los proyectos. La estación de Mérida, que debe ser remodelada junto con sus accesos, inició el proceso de Información Pública en abril de 2009. También en este período se remitió el expediente a Medio Ambiente de la conexión de Badajoz con la frontera portuguesa.

- **CONEXIÓN VIGO – OPORTO**

Ya ha sido consensuado entre las partes el punto de cruce del río así como los trazados de acceso desde ambos lados.

La Agrupación Europea de Interés Económico «Alta Velocidad España Portugal» (AVEP) realiza o ya ha realizado los siguientes trabajos:

- Se han elaborado el Estudio de viabilidad técnica, económica y medioambiental de la conexión Hispano-Lusa en alta Velocidad Vigo-Oporto y el Estudio del Modelo de Explotación de los servicios de pasajeros en la conexión ferroviaria de Alta Velocidad Vigo-Oporto.
- También se finalizaron la actualización de los Análisis Coste-Beneficio así como las Comparaciones de las Alternativas de las Tipologías de Tráfico, pasajeros y mixto, relativas a la Alta Velocidad Oporto-Vigo.

Señalar que la conexión Oporto – Vigo (Puente de Lima/Vigo) se benefició de los fondos de las Redes Transeuropeas (para estudios y obras). El importe de la ayuda concedida asciende a 244,1 M €, de los que 103,5M € corresponden a España y 140,6 € a Portugal.

La situación actual es la siguiente:

- *Del lado portugués:*

En el tramo Braga – Valença fueron finalizados el Estudio Previo y de Impacto Ambiental. El 29 de diciembre de 2010 se obtuvo una valoración positiva del DIA.

El tramo Braga-Aeropuerto Sa Carneiro finalizó el Estudio de Viabilidad de sus corredores.

El tramo Vila Nova de Gaia-Aeropuerto de Sa Carneiro se encuentra a punto de completar el Estudio Previo y de Impacto Ambiental.

- *Del lado español:*

Se distinguen dos tramos:

Tramo Vigo – Porriño: Se realizó el proceso de información pública. Las numerosas alegaciones han aconsejado plantear nuevas soluciones. Se ha iniciado la redacción del Estudio Informativo complementario.

Tramo Porriño – Frontera: Se inició el proceso de Información Pública en enero de 2009 y se remitió el expediente al Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM) en mayo de 2009. En noviembre de 2009 el MARM ha solicitado información complementaria, fundamentalmente un informe de la Autoridad Ambiental Portuguesa al tratarse de un proyecto transfronterizo. El 28 de junio de 2011 se adjudicó el contrato para la redacción del proyecto constructivo de la plataforma.

– CONEXIÓN SALAMANCA – AVEIRO

Dentro de las actividades del AEIE-AVEP hay que destacar:

Los condicionantes ambientales en territorio español parecen indicar la no viabilidad del corredor de conexión entre Ciudad Rodrigo y Almeida, por lo que el corredor de conexión deberá analizarse entre Ciudad Rodrigo y Vilar Formoso, en el marco de un nuevo trazado entre Salamanca–Celorico.

En cuanto a las secciones de este eje, la situación es la siguiente:

- *Del lado portugués:*

En el subtramo Aveiro-Celorico se completó una Nota Técnica sobre la selección de corredores.

- *Del lado español:*

Se han redactado los proyectos de la línea de Alta Velocidad Medina del Campo–Salamanca. Las obras de enlace en Medina del Campo con la Línea Madrid–Olmedo–Zamora también han sido licitadas. Por su parte, para la red convencional Medina del Campo–Salamanca–Frontera está prevista su electrificación a 25.000 V.

– CONEXIÓN SEVILLA – HUELVA – FARO – ÉVORA

Se redactó conjuntamente el pliego de prescripciones técnicas del «Estudio de Mercado y Viabilidad Técnica, Ambiental, Socioeconómica y Financiera de la Conexión Ferroviaria de Alta Velocidad Huelva-Faro».

En las secciones tratadas en este eje la situación es la siguiente:

- *Del lado portugués:*

Fueron finalizados los trabajos sobre el Estudio de Mercado de las conexiones ferroviarias en los desplazamientos que se producen en territorio portugués en las zonas del Algarve y del Baixo Alentejo.

Se encuentra en fase de desarrollo preliminar el estudio de los posibles corredores de una futura infraestructura ferroviaria, incluyendo el estudio de las soluciones para mejorar las conexiones con el Algarve en distintas fases.

- *Del lado español:*

Se encuentran en redacción los proyectos del tramo Sevilla – Huelva y está previsto el inicio de las obras en el año 2010.

– **CONEXIÓN CONVENCIONAL DE MERCANCÍAS SINES – ELVAS – BADAJOZ – PUERTOLLANO – MADRID**

Esta conexión se encuentra dentro del Proyecto Prioritario nº16 «Eje Ferroviario de Mercancías Sines / Algeciras-Madrid-París» de la RTE-T, que apuesta por el desarrollo de un eje ferroviario de mercancías que una los puertos de Sines y de Algeciras con el centro de Europa.

- *Del lado portugués:*

- La modernización de la Estación de Raquete, en la línea de Sines, fue concluida en junio de 2010.
- Se encuentra en estudio la construcción de una nueva estación técnica en la Línea Sur, entre Canal Caveira y Lousal.
- La variante de Alcácer en la Línea Sur entre Grândola y Pinheiro, con 29 km, entró en funcionamiento en diciembre de 2010.
- La renovación integral del tramo Casa Branca/Évora de 26 km se terminó en 2006.
- La modernización del tramo Bombel-Vidígal/Casa Branca/Évora, de las líneas de Alentejo y de Évora, con 66 km se finalizó en julio de 2011.
- La modernización de la Estación de Évora en la línea de Évora, se terminó en julio de 2011.
- La construcción de una nueva línea entre Évora y la frontera, con 92 km, se incluye en las obras del tramo de Alta Velocidad Poceirão/Caia (PPP1).

- *Del lado español:*

Se han realizado obras para la mejora y modernización del tramo extremeño de la línea (renovación integral de vía, señalización y comunicaciones) entre Mérida y la frontera, renovando integralmente la línea convencional. Este tramo contará con tres vías: las dos vías de ancho UIC de la línea de alta velocidad y la vía convencional de ancho ibérico.

– **INTEROPERABILIDAD**

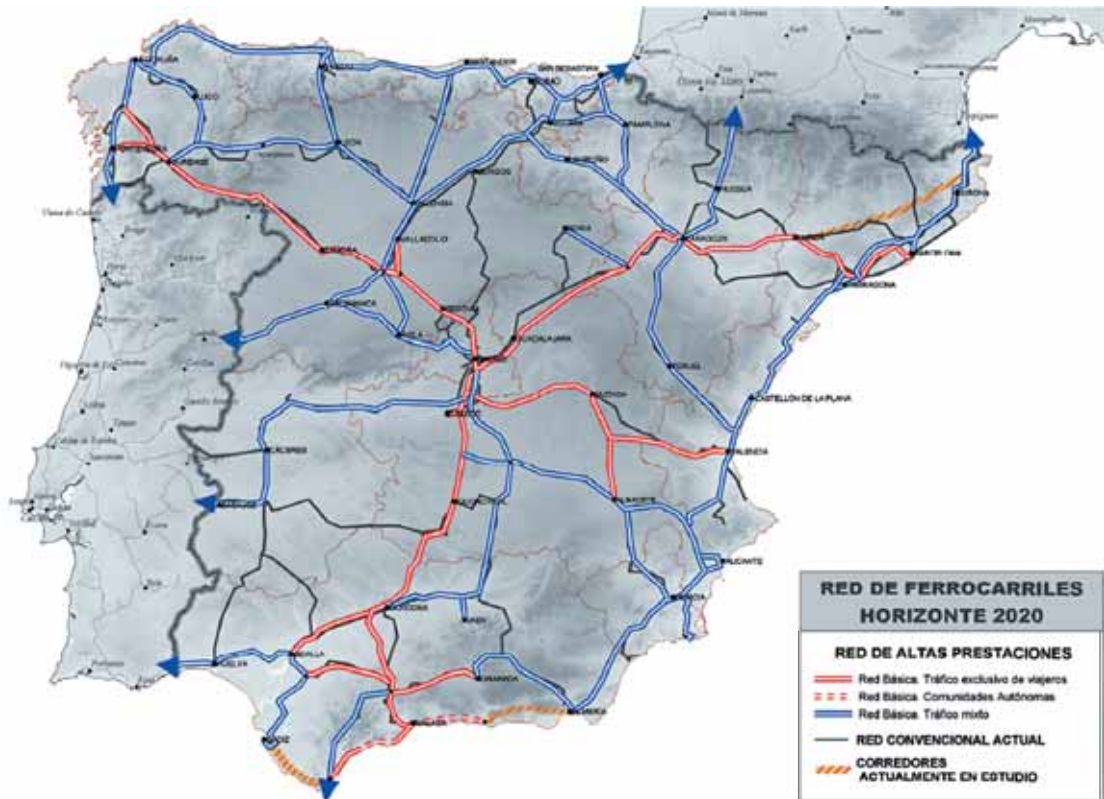
En la última reunión de la Comisión Técnica Bilateral, realizada en abril, se profundizó en temas relativos a la articulación bilateral y a la interoperabilidad de las conexiones ferroviarias internacionales de ambos países, que forman parte de la Red Transeuropea de Transportes (especialmente para las conexiones de mercancías).

Los trabajos irán dirigidos hacia distintos frentes con el fin de garantizar las condiciones de homogeneización reglamentaria, técnica y funcional que deben asegurarse de antemano.

Dentro de la estrategia definida en el marco del PEIT, la Dirección General de Ferrocarriles comenzó a elaborar un estudio de cambio de ancho de la red ferroviaria a finales de 2005. Tras una primera fase de recopilación de información, especialmente centrada en la tecnología de vía, se está actualmente trabajando en la formulación de los distintos escenarios que, con base en las posibilidades tecnológicas (travesía polivalente y tercer carril), definan una estrategia para la incorporación de itinerarios al ancho UIC.

En la figura 4 se muestran los planes de actuación dentro del ámbito ferroviario para España y Portugal.

FIGURA 4. PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ESPAÑOLAS PARA 2020 Y PORTUGUESAS PARA 2015



Fuente: Ministerio de Fomento.



Fuente: REFER

3.3. INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS

En el conjunto peninsular se localizan un total de 59 aeropuertos. Se distribuyen de la siguiente forma, 34 en territorio español y 25 en Portugal. De todos ellos, únicamente 4 se encuentran en zonas fronterizas, se trata de los aeropuertos de 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 48 millones y a pesar de haber sufrido un leve descenso respecto a 2008, le siguen a cierta distancia, los aeropuertos de Barcelona (27 millones de viajeros) y Málaga (12 millones). Estos números sitúan al aeropuerto de Madrid en cuarta posición a nivel europeo, escalando un lugar respecto la última edición del observatorio hispano-portugués. Por delante se encuentran London Heathrow, París-Charles de Gaulle, Frankfurt Rhein-Main.

Por parte de Portugal, los aeropuertos de Lisboa, Oporto y Faro conforman la red principal de aeropuertos portugueses y el resto se integran dentro de su red secundaria. Los 22 aeropuertos restantes forman la red secundaria de aeropuertos. El aeropuerto de Lisboa es el más importante en tráfico de viajeros, con un tráfico de 13,3 millones de pasajeros en 2009. Los aeropuertos de Oporto y Faro tuvieron unos tráficos de 4,5 y de 5,1 millones de viajeros en el mismo periodo respectivamente.

FIGURA 5. PRINCIPALES AEROPUERTOS PORTUGUESES Y ESPAÑOLES EN LAS COMUNIDADES Y REGIONES LIMÍTROFES, A 31-12-2010

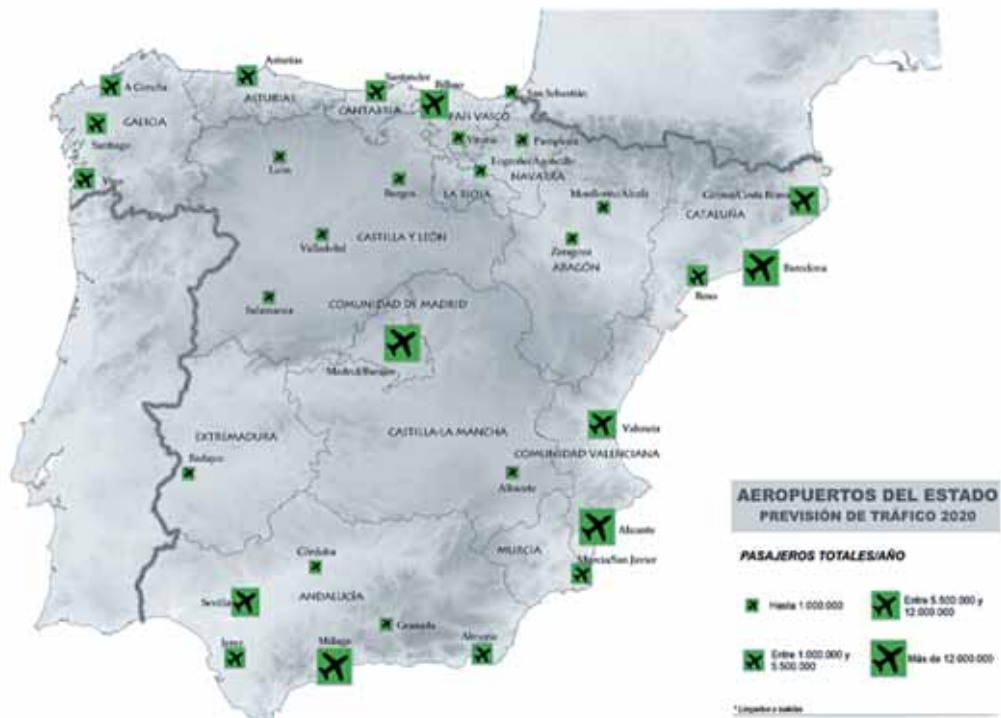


Fuentes: España: Ministerio de Fomento, Anuario Estadístico 2010; Portugal: Ex - Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

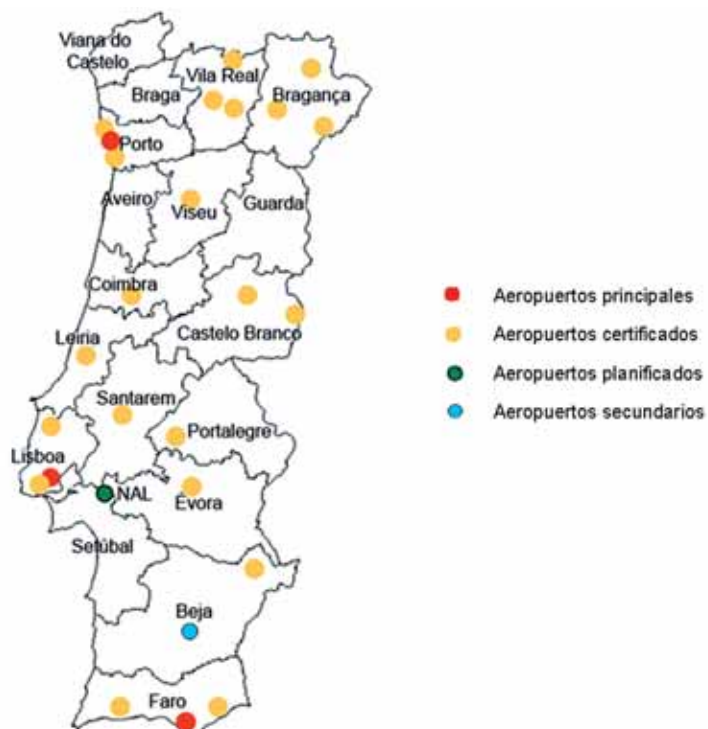
3.3.1. Actuaciones previstas a medio/largo plazo en infraestructuras aeroportuarias en la Península Ibérica

En la figura 6 se observan las previsiones en infraestructuras aeroportuarias en España y Portugal a medio y largo plazo.

FIGURA 6. AEROPUERTOS ESPAÑOLES PENINSULARES (HORIZONTE DE TRÁFICO PARA 2020) Y PORTUGUESES (INFRAESTRUCTURAS PREVISTAS)



Fuente: Ministerio de Fomento



Fuente: Ex - Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Entre todas las actuaciones llevadas a cabo a lo largo del 2009 destacan, por parte española, las obras de ampliación desarrolladas en los aeropuertos de Barcelona, Alicante, Valencia y Málaga, para modernizar y adecuar las infraestructuras a la demanda. Como actuación más relevante se encuentra la puesta en servicio de la Terminal 1 del Aeropuerto de Barcelona el 17 de junio.

En Portugal ha entrado en funcionamiento el aeropuerto de Beja, integrándose dentro de la red de aeropuertos secundarios portugueses. Dentro de esta red destaca también el cierre del aeródromo de Aveiro. Era especialmente importante para el territorio luso la construcción del Nuevo Aeropuerto de Lisboa (NAL), que debe sustituir al actual en 2017 para satisfacer la demanda de la región y toda su zona de influencia. Sin embargo, el nuevo Gobierno anunció la suspensión del proyecto.

3.3.2. Gestión del espacio aéreo europeo en la Península Ibérica

El 17 de marzo de 2009, se firmó un Memorando de Entendimiento entre los intervinientes para asegurar:

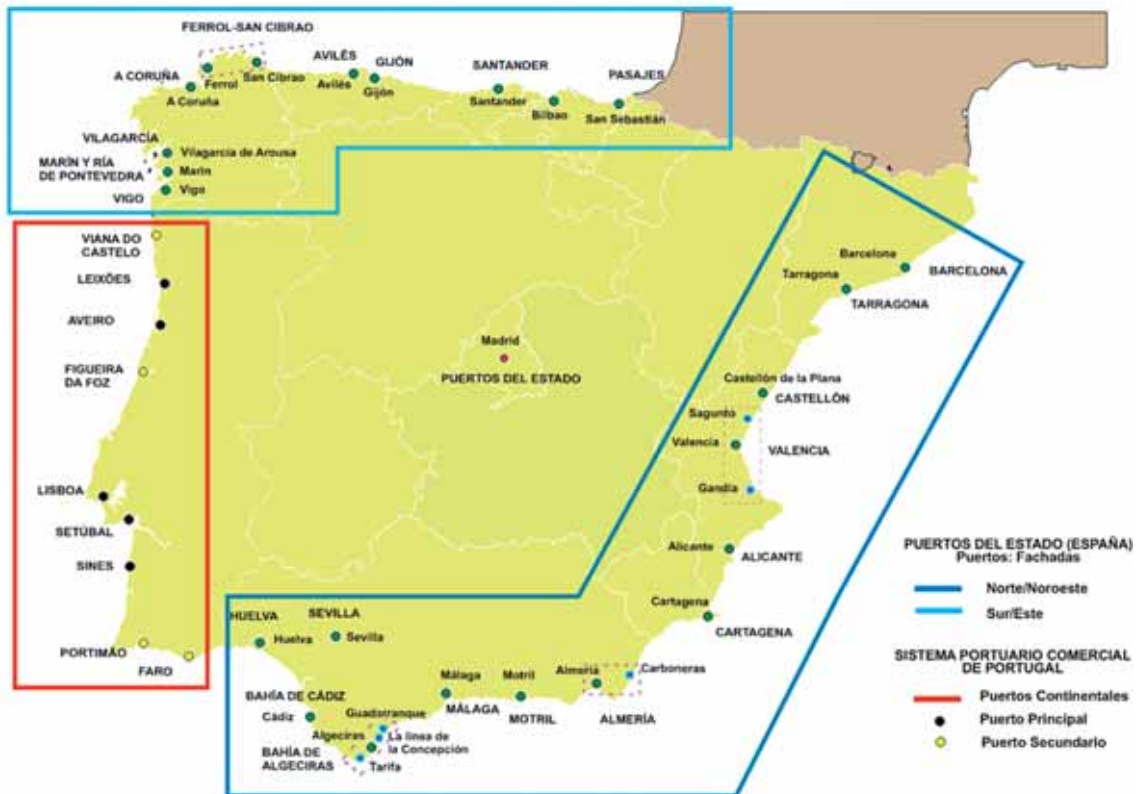
- El proceso de constitución de bloques funcionales de espacio aéreo, estableciendo directrices claras y objetivos de prestaciones de cara a la potencial formalización en 2010.
- Los cambios necesarios de carácter normativo, de supervisión, organizativo, funcional y de comunicación.

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.

Por su parte el sistema portuario peninsular de Portugal se compone de un total de nueve puertos comerciales, que se dividen en puertos principales y secundarios. La red principal está formada por cinco puertos, Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal y Sines y está gestionada por las Administraciones Portuarias, con estatutos de Sociedades Anónimas y de capital exclusivamente público. Los puertos secundarios son Viana do Castelo, Figueira da Foz, Portimão y Faro. Los puertos de Viana do Castelo y de Figueira da Foz están gestionados también por Administraciones Portuarias, que son sociedades anónimas de capital exclusivamente público, propiedad, respectivamente de la Administración de Puertos del Duero y Leixões, S.A. y por la Administración del Puerto de Aveiro, S.A.. Los puertos de Portimão y Faro son administrados por el Instituto Portuario y de Transportes Marítimos, I.P.

FIGURA 7. FACHADAS MARÍTIMAS DEL SISTEMA PORTUARIO PENINSULAR ESPAÑOL Y PORTUGUÉS



Fuentes: Ministerio de Fomento; Ex - Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

3.4.1. Actuaciones conjuntas en transporte marítimo en la Península Ibérica

En la Cumbre Hispano – Portuguesa celebrada en Zamora en enero de 2009, los ministros de ambos países acordaron profundizar la cooperación bilateral en materia de seguridad del tráfico marítimo, especialmente en lo relativo al intercambio de datos, con objeto de mejorar el análisis y la previsión de parámetros océano-meteorológicos en el litoral de la Península Ibérica.

El 2008 entró en vigor en Portugal el SafeSeaNet – Sistema Europeo de Intercambio de Informaciones Marítimas- sustituyendo al Sistema de Control de Tráfico Marítimo (VTS). En este contexto, el intercambio de información en relación con el control del tráfico marítimo se lleva a cabo a través de la plataforma SafeSeaNet.

4. FLUJOS DE VIAJEROS

4.1. TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

El objetivo de este apartado es el análisis del movimiento de pasajeros a través de la frontera hispano-lusa, para ello se ha utilizado el indicador de análisis de flujo conocido como Intensidad Media Diaria (IMD). Esta información ha sido facilitada por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento y en ella se detallan los valores de IMD's divididos según el tipo de vehículo para los diferentes pasos existentes más próximos a la frontera. Aparte se ha completado con los resultados de las encuestas y estaciones de aforamiento de Estradas de Portugal y con los resultados de la encuesta FRONTUR que desarrolla en España el Instituto de Estudios Turísticos² con miras al conocimiento de los movimientos turísticos de ámbito internacional.

Según los datos de la Dirección General de Carreteras³, utilizados también para la elaboración del Mapa de Tráfico 2009, un total de 85.300 automóviles (considerando también las furgonetas) cruzaron la frontera de media diaria durante el 2009. Estos números implican un ligero descenso del 1,7% si se comparan con los datos del año anterior cuando la media de vehículos diarios fue de 86.800. En el 2009 la mayoría de ellos, un 87% se concentró en 15 pasos que se reflejan a continuación, en el gráfico 10 y la figura 8. Unas proporciones que se conservan casi idénticas a las de años anteriores.

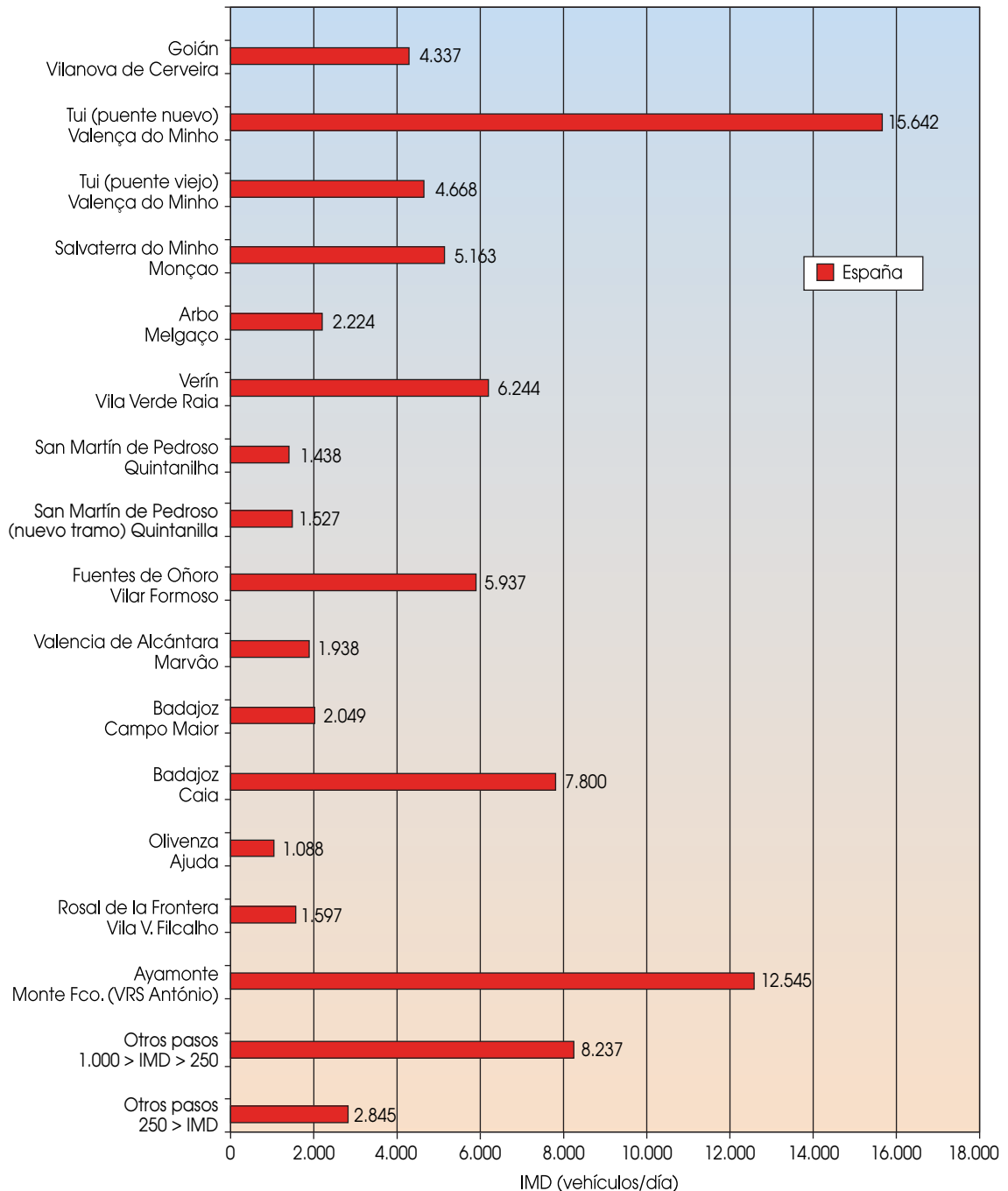
Respecto a los pasos publicados en la actualización con datos del 2008, existen un par más de puntos fronterizos que han alcanzado los mil automóviles diarios. Se trata de una nueva conexión ente San Martín de Pedroso – Quintanilha y el paso de Olivenza – Ajuda.

Para el estudio del transporte de viajeros por carretera, a parte de los automóviles es necesario contabilizar también los autocares que realizan servicios de un lado a otro de la frontera. Durante el año 2009 fueron 599 los que cruzaron la frontera de media diaria según datos de la Dirección General de Carreteras.

² El Instituto de Estudios Turísticos (IET) es el responsable de la realización de un informe anual en el que se estudian los factores que inciden sobre el turismo a partir de la elaboración, recopilación y valoración de estadísticas. El IET es un organismo integrado en la Secretaría de Estado de Turismo del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de España.

³ Como consecuencia de la creación del Observatorio Transfronterizo Hispano Portugués, 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 67 pasos fronterizos existentes en la actualidad y proceder a una estimación del tráfico existente en los mismos, tal como se ha indicado en el capítulo 3 referente a Infraestructuras de Carreteras del presente documento.

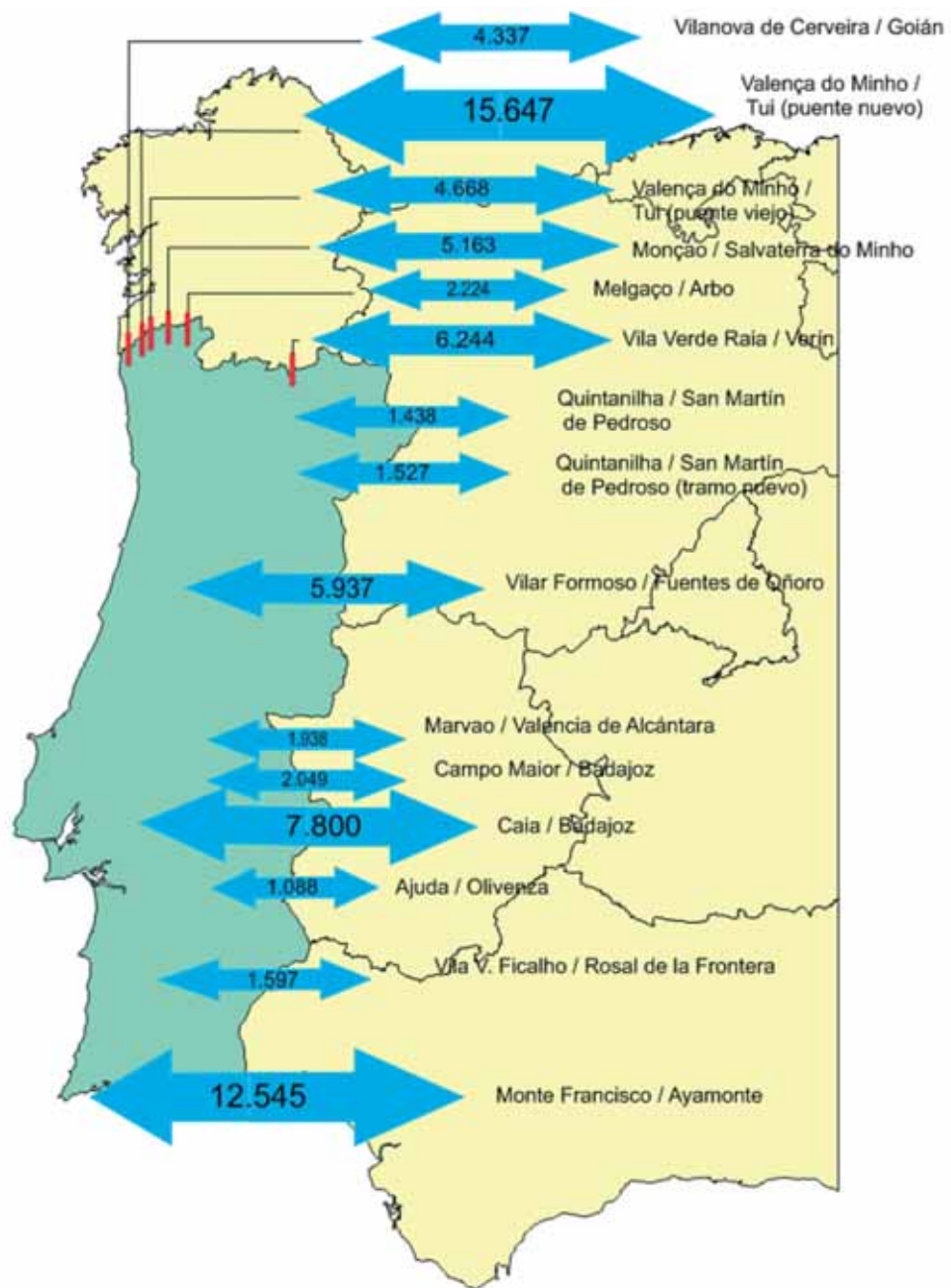
GRÁFICO 10. IMD DE AUTOMÓVILES EN 2009



Fuentes: España: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras.

La finalización de un nuevo paso entre San Martín de Pedroso y Quintanilha conlleva que el tráfico en la conexión de estos dos municipios se haya multiplicado casi por dos, si se compara con los números del Observatorio Transfronterizo Hispano Portugués nº 5. Se ha pasado de una IMD de 1651 vehículos/día a 2965 vehículos/día contabilizando los dos pasos, lo que supone un crecimiento del 80%. Otro punto que ha sufrido un crecimiento destacable es el que une los municipios de Goián y Vilanova de Cerveira con un 67%. Los datos del 2009 le otorgan un paso medio de 4.337 vehículos/día, cuando en el anterior número del Observatorio eran solo 2.591 vehículos/día. El resto de puntos fronterizos combinan incrementos de tráfico con descensos, pero sin ser éstos tan destacados como los que se acaban de comentar.

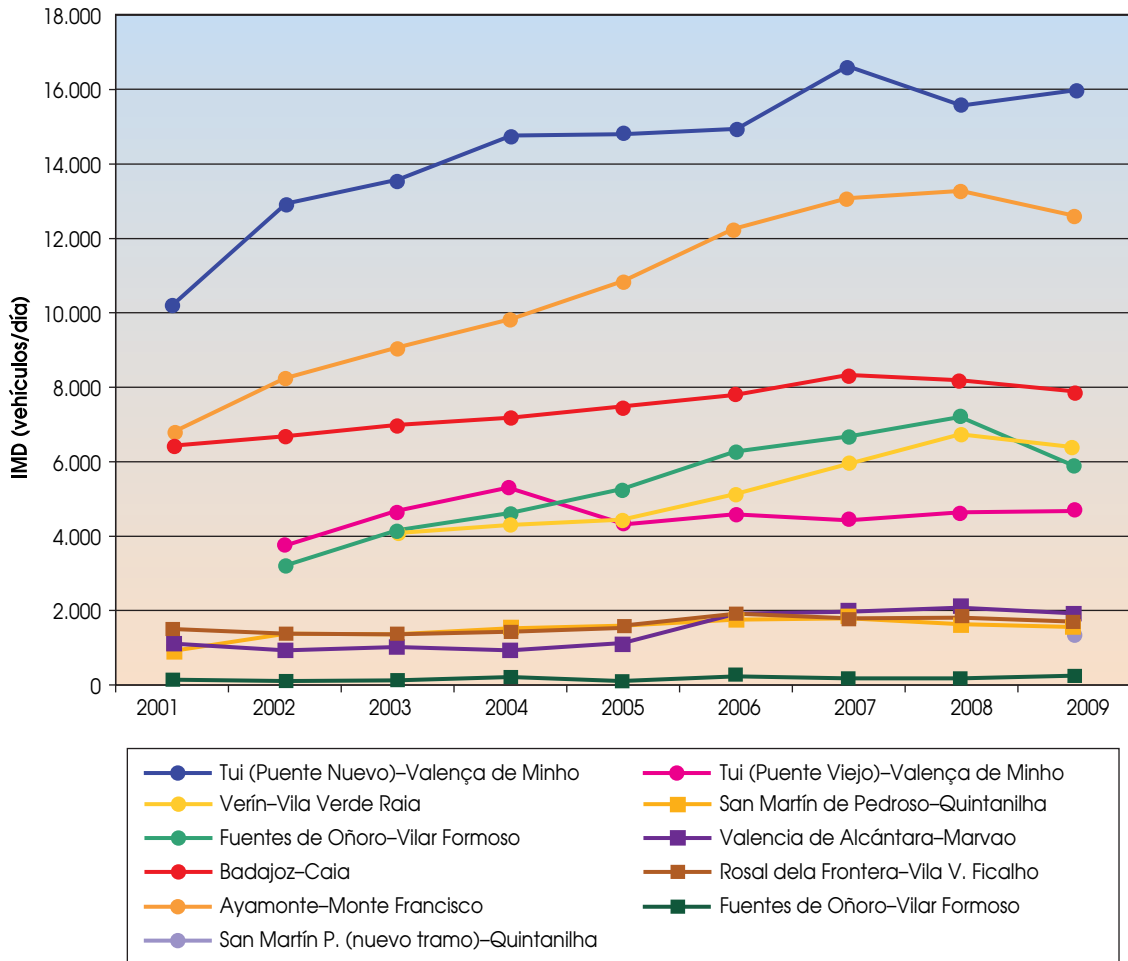
FIGURA 8. IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS EN EL AÑO 2009



Fuentes: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras.

A nivel de tráfico el año 2009 se caracterizó por haber sido un año de leves descensos de la IMD en los pasos fronterizos de la RCE tras unos años de crecimiento prácticamente constante. El único punto que registró un crecimiento fue el de Tui (Puente Nuevo)-Valença do Minho tal como puede verse en el gráfico 11.

GRÁFICO 11. EVOLUCIÓN DE LA IMD CONJUNTA DE AUTOMÓVILES Y AUTOCARES EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS EN EL PERÍODO 2001-2009



Fuentes: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras.

Los últimos datos disponibles respecto de la procedencia de las personas que entran en Portugal por carretera son del año 2007 y se adjuntan en la tabla 5. Un 69% de ellos son excursionistas que vienen de España, prácticamente la totalidad de las personas que entran en Portugal y no pernoctan. El conjunto de turistas que visitan Portugal representan el 30% de sus visitantes por carretera. Para trayectos más largos lo habitual es el uso del transporte aéreo.

En la tabla 6 se reflejan los destinos preferentes de los turistas que entran a España vía Portugal.

TABLA 5
MILES DE PERSONAS, NO RESIDENTES, QUE ENTRAN EN PORTUGAL POR CARRETERA, SEGÚN PAÍS DE RESIDENCIA (2007)

País de residencia	Turistas	Excursionistas	Total	% del total
ESPAÑA	2.061,3	11.306,3	13.367,6	82,0
Reino Unido	137,8	18,9	156,7	1,0
Francia	1.161,5	47,9	1.209,4	7,4
Alemania	283,7	23,4	307,1	1,9
Suiza	296,4		296,4	1,8
Países Bajos	129,5	2,9	132,4	0,8
Italia	99,3		99,3	0,6
Irlanda			0,0	0,0
Bélgica	76,4		76,4	0,5
Estados Unidos de América			0,0	0,0
Otros	649,6	12,0	661,6	4,1
Total	4.895,5	11.411,4	16.306,9	100,0

Fuente: INE Portugal – Encuesta del Movimiento de Personas en las Fronteras en 2007.

TABLA 6
MILES DE TURISTAS EXTRANJEROS PROCEDENTES DE PORTUGAL SEGÚN COMUNIDAD AUTÓNOMA DE DESTINO. AÑO 2009

Comunidad autónoma	Turistas	% sobre el total	% Variación interanual
TOTAL	2.052	100%	-7,7
Madrid	515	25,1%	6,1
Andalucía	358	17,5%	5,5
Cataluña	232	11,3%	-10,4
Castilla y León	220	10,7%	7,7
Islas Baleares	63	3,1%	17,0
Comunidad Valenciana	58	2,8%	-22,6
Resto de CCAA	605	29,5%	-25,0

Fuente: IET.

Aparte de la información facilitada por la DG de Carreteras del Ministerio de Fomento, a partir de sus aforos y de las Estradas de Portugal, también se dispone de los datos del IET, concretamente de la encuesta FRONTUR.

La información que recoge el IET incluye datos mensuales de las entradas a España por todos los medios de transporte, aunque no se estudian todas las vías de acceso posibles, sino aquellas más representativas. Así en el transporte por carretera contabiliza 21 pasos fronterizos, siendo relevantes en la realización del OTEP los vehículos que circulan por:

- Tui (puente nuevo)-Valença do Minho.
- Tui (puente viejo)-Valença do Minho.
- Verín-Vila Verde Raia.

- San Martín de Pedroso–Quintanilha.
- Fuentes de Oñoro–Vilar Formoso.
- Valencia de Alcántara–Marvão.
- Badajoz–Caia.
- Rosal de la Frontera–Vila V. Ficalho.
- Ayamonte–Monte Francisco (Vila Real de San Antonio).

En el transporte ferroviario la encuesta se realiza en 8 trenes pasantes, entre los que destaca el Irún–Lisboa–Porto y el Madrid–Lisboa. Además se obtiene información en 20 aeropuertos distribuidos por toda España (13 si se consideran solo los situados en la Península) y en el servicio de ferry del puerto de Algeciras y otros 6 puertos más, importantes en el transporte de viajeros.

La encuesta distingue entre turistas, si pernoctan al menos una noche en España, y excursionistas, si se trata de visitantes que vuelven a atravesar la frontera el mismo día sin hacer noche en España.

Para la determinación de los viajeros, tal como aparece en la tabla 7, el IET establece unas tasas de ocupación para los distintos tipos de vehículos, obtenidas a partir de sus propias encuestas. Estos valores son de 1,7 pasajeros/vehículo en el caso de los automóviles y de 29,1 pasajeros/vehículos para los autocares.

TABLA 7
ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN 2008 Y 2009 EN AMBOS SENTIDOS

Tipo de vehículo	2008				2009			
	IMD	%	Ocupación	Viajeros	IMD	%	Ocupación	Viajeros
Ligeros	86.764	100%	1,7	53.837.062	85.278	99%	1,7	52.914.999
Autobuses y autocares	349	0%	29,1	3.706.904	599	1%	29,1	6.362.279
TOTAL	87.113	100%		57.543.966	85.877	100%		59.277.278

Fuente España: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras e IET.

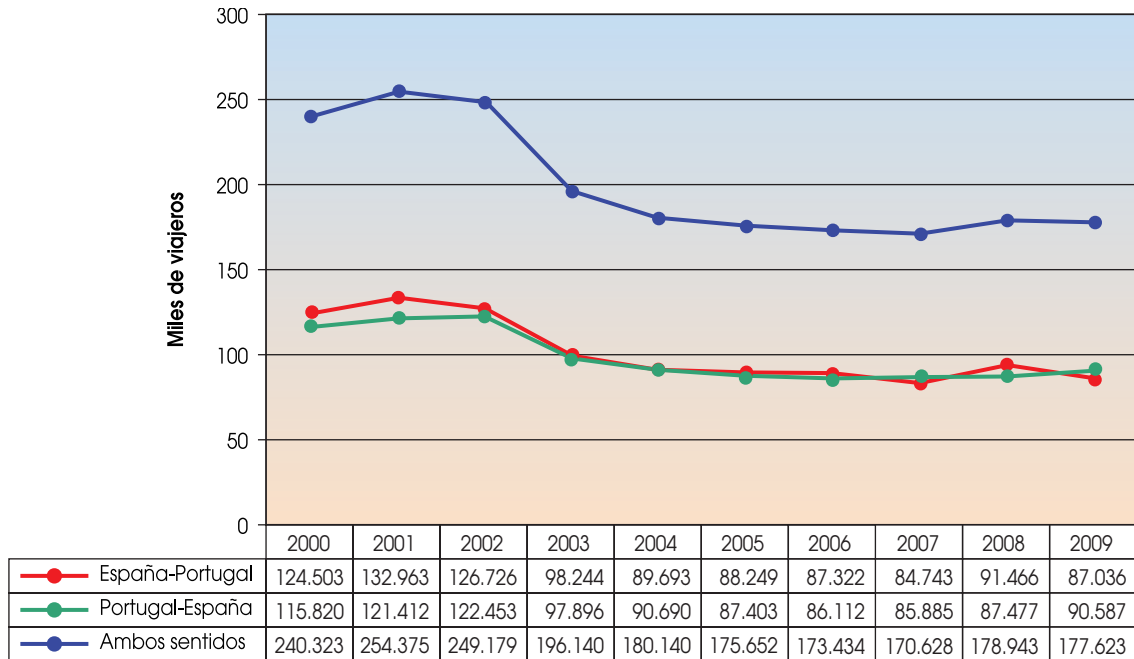
La evolución de la IMD entre el 2008 y el 2009 refleja un descenso de pasajeros del 1,7% en los usuarios del vehículo ligero. Pero si se consideran tanto autocares como vehículos ligeros, el número de viajeros por carretera entre España y Portugal aumenta un 3% durante este período gracias al incremento de autocares que cruzan la frontera.



4.2. TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL

En el gráfico 12 se presenta la evolución que ha seguido el tráfico ferroviario desde el año 2000 hasta el 2009.

GRÁFICO 12. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS POR FERROCARRIL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL ENTRE 2000 Y 2009



Fuentes España: RENFE. Portugal: Comboios de Portugal (CP).

Desde el año 2001, en el que el tráfico ferroviario alcanzó su mejor registro de pasajeros de la última década con 254.000 viajeros, hasta el 2009 en el que se ha producido una tendencia descendente de los usuarios del ferrocarril, las conexiones que unen España y Portugal se han reducido en un 30% (hasta los 178.000), aunque los peores resultados se dieron en el 2007 con 171.000 viajeros, lo que representaba un descenso total del 33% y una reducción anual, entre 2001 y 2007, del 6,5%. Posteriormente, en el año 2008, hubo un repunte de usuarios, de modo que si se coge toda la serie de datos, del 2000 al 2009, el descenso anual se reduce a la mitad hasta un valor del 3,3%.

4.3 TRANSPORTE AÉREO DE VIAJEROS

4.3.1 Relaciones con Europa

A continuación, en la tabla 8, se presentan las relaciones origen/destino de los viajeros de los aeropuertos españoles y portugueses con el resto de países de la Unión Europea en el año 2009.

De los cinco primeros países de la Unión Europea con los que España y Portugal intercambian más viajeros, coinciden en cuatro de ellos. Mientras que para España los principales origen/destino por vía aérea son el Reino Unido, Alemania, Italia, Francia y los Países Bajos (contando los pasajeros embarcados y desembarcados); para Portugal los origen/destino más importantes son por este orden Reino Unido, España, Francia, Alemania y los Países Bajos

TABLA 8
MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL POR PAÍSES EUROPEOS DE ORIGEN O DESTINO
EN EL AÑO 2009

	España				Portugal			
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÁNSITO	TOTAL	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÁNSITO	TOTAL
Alemania	10.256.576	10.195.933	114.988	20.567.497	1.070.358	1.305.975	5.254	2.381.587
Austria	540.572	544.447	14.759	1.099.778	38.200	43.516	602	82.318
Bélgica	1.750.810	1.726.493	75.066	3.552.369	312.818	373.922	5.155	691.895
Bulgaria	127.001	122.990	3.590	253.581	2.837	3.450	1.023	7.310
República Checa	397.142	385.641	6.568	789.351	31.194	38.796	4	69.994
Chipre	950	1.062	59	2.071	786	779	0	1.565
Dinamarca	976.641	964.033	13.117	1.953.791	92.252	108.774	7.751	208.777
Eslovaquia	38.595	37.992	1.289	77.876	1.567	1.569	448	3.584
Eslovenia	8.291	7.798	0	16.089	45	44	0	89
España					1.232.964	1.474.616	51.861	2.759.441
Estonia	14.011	13.877	514	28.402	1.027	2.079	0	3.106
Finlandia	488.401	484.985	13.276	986.662	67.622	79.305	3.080	150.007
Francia	3.817.601	3.800.331	9.623	7.627.555	1.186.952	1.451.187	3.588	2.641.727
Grecia	278.084	279.606	276	557.966	4.333	5.066	2	9.401
Hungría	152.503	157.984	2.485	312.972	20.618	25.034	0	45.652
Irlanda	1.560.483	1.537.783	4.178	3.102.444	318.371	409.502	5.024	732.897
Italia	4.766.803	4.754.965	27.975	9.549.743	426.683	520.236	2.506	949.425
Letonia	41.190	38.486	0	79.676	0	0	0	0
Lituania	14.331	14.850	1.117	30.298	1.134	1.475	0	2.609
Luxemburgo	102.198	96.880	4.085	203.163	61.268	73.843	10.922	146.033
Malta	57.807	57.695	0	115.502	1.722	1.690	12	3.424
Países Bajos	2.177.475	2.168.632	34.811	4.380.918	427.569	523.766	8.595	959.940
Polonia	324.259	324.042	5.183	653.484	29.348	40.822	2.998	73.168
Portugal	1.348.261	1.354.816	10.842	2.713.919				
Reino Unido	15.376.000	15.237.847	11.982	30.625.829	2.408.005	2.429.785	11.540	4.849.330
Rumania	502.792	502.057	1.101	1.005.950	11.705	15.544	1.291	28.540
Suecia	879.809	874.293	18.197	1.772.299	61.609	72.726	5.537	139.872
Total UE-15	44.319.714	44.021.044	353.175	88.693.933	7.709.004	8.872.229	121.417	16.702.650
Total UE-25	45.368.793	45.060.471	370.390	90.799.654	7.796.445	8.984.517	124.879	16.905.841
Total UE-27	45.998.586	45.685.518	375.081	92.059.185	7.810.987	9.003.511	127.193	16.941.691
Otros destinos europeos	3.414.503	3.387.376	44.969	6.846.848	315.402	963.530	4.516	1.283.448
Total Europa	49.413.089	49.072.894	420.050	98.906.033	8.126.389	9.967.041	131.709	18.225.139

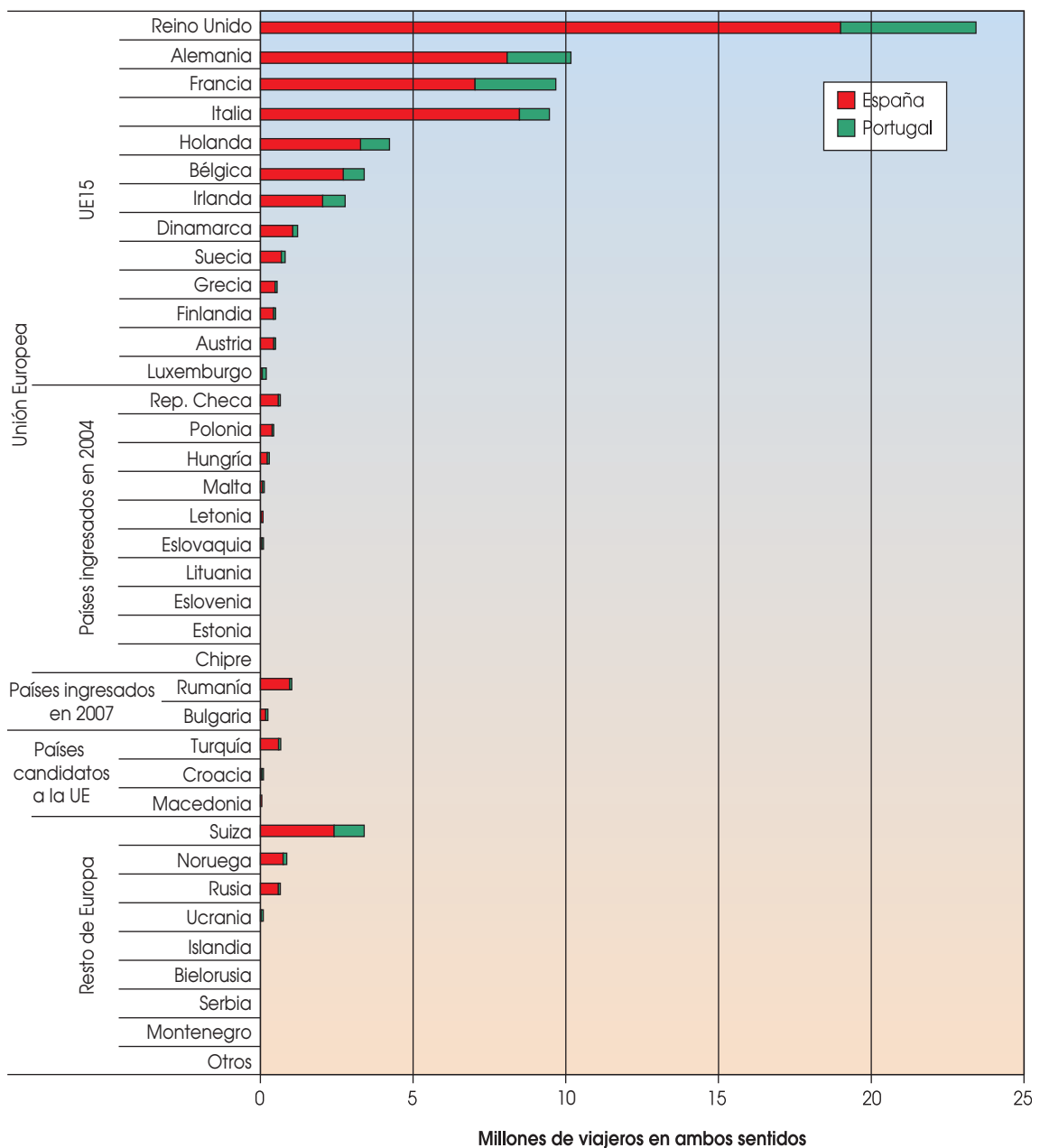
Fuentes: España: AENA; Portugal: Ex - SIMOPTC, INAC.

España y Portugal presentan un comportamiento distinto desde 2006. La diferencia reside en que los valores portugueses de pasajeros para el conjunto de Europa ha experimentado un crecimiento del 12% como consecuencia del aumento en el número total de pasajeros transportados desde y hacia países como Finlandia, Hungría y Polonia (todos ellos con un crecimiento mínimo del 50% en volumen de tráfico).

Sin embargo los intercambios de viajeros españoles con los países europeos sufrieron un descenso del 1%, a pesar de que el tráfico ha aumentado de forma considerable en países como Malta (271,8%), Letonia (193,4%), Polonia (72,7%) y Bulgaria (67,3%). Grecia, Portugal y Francia también registraron mayores movimientos de pasajeros: 32,9%, 16,9% y 11,3%, respectivamente. La caída de viajeros se debe a que el intercambio de pasajeros con el Reino Unido, Alemania y Holanda ha experimentado un descenso que compensa los crecimientos anteriores.

En el gráfico 13, pueden verse de forma conjunta para España y Portugal, el total de viajeros en ambos sentidos.

GRÁFICO 13. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA EN EL AÑO 2009



Fuentes: España: AENA; Portugal: INAC.

En la tabla 9 puede verse la relación de los tres principales aeropuertos de España y Portugal con el país vecino además de Francia.

TABLA 9
PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS EN LOS AEROPUERTOS DE LISBOA, OPORTO Y FARO, MADRID, BARCELONA Y MÁLAGA CON EL ORIGEN O DESTINO EN ESPAÑA, PORTUGAL Y FRANCIA EN EL AÑO 2009

PORTUGAL (origen/destino)			
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TOTAL
Aeropuerto de Lisboa			
España (origen/destino)	820.323	979.236	1.799.559
Madrid Barajas	486.455	582.005	1.068.460
Barcelona	217.251	258.871	476.122
Francia (origen/destino)	679.583	819.598	1.499.181
París Charles de Gaulle	276.300	336.258	612.558
París Orly	240.402	290.142	530.544
Aeropuerto de Oporto			
España (origen/destino)	336.987	406.708	743.695
Madrid Barajas	168.559	201.112	369.671
Barcelona	35.402	41.830	77.232
Francia (origen/destino)	454.934	565.730	1.020.664
París Charles de Gaulle	68.698	85.298	153.996
París Orly	219.581	264.626	484.207
Aeropuerto de Faro			
España (origen/destino)	57.631	65.649	123.280
Palma de Mallorca	52.094	57.827	109.921
Francia (origen/destino)	18.313	22.886	41.199
París Charles de Gaulle	1.706	2.028	3.734
París Orly	10.636	14.011	24.647
ESPAÑA (origen/destino)			
Aeropuerto de Madrid/Barajas			
Portugal (origen/destino)	718.184	723.696	1.441.880
Lisboa	532.007	534.604	1.066.611
Oporto	182.844	185.713	368.557
Faro	125	127	252
Francia (origen/destino)	1.543.300	1.529.908	3.073.208
París Charles de Gaulle	569.983	566.089	1.136.072
París Orly	489.115	485.347	974.462
Aeropuerto de Barcelona			
Portugal (origen/destino)	277.791	277.123	554.914
Lisboa	238.946	237.923	476.869
Oporto	38.728	39.039	77.767
Faro	18	112	130
Francia (origen/destino)	977.426	970.971	1.948.397
París Charles de Gaulle	527.373	526.767	1.054.140
París Orly	296.655	293.285	589.940
Aeropuerto de Málaga			
Portugal (origen/destino)	7.065	6.513	13.578
Lisboa	5.659	5.273	10.932
Oporto	105	103	208
Faro	789	1.087	1.876
Francia (origen/destino)	225.216	220.980	446.196
París Charles de Gaulle	171.154	166.914	338.068
París Orly	16.994	16.626	33.620

Fuentes: España: AENA; Portugal: INAC.

Profundizando un poco más en la tabla 9, se observa que Madrid absorbe más de la mitad de los vuelos embarcados o desembarcados de los 3 aeropuertos portugueses con más tráfico en su relación con España. Si ahora analizamos la situación inversa (conjunto de los vuelos de los 3 aeropuertos españoles más importantes y su relación con Portugal), se llega a la conclusión que el aeropuerto de Lisboa concentra más del 75% de estos intercambios.

Por otro lado el tráfico de pasajeros de España con origen/destino en Francia representa más del doble del movimiento con origen/destino en Portugal.

4.3.2. Relaciones entre España y Portugal

El volumen de tráfico aéreo de pasajeros entre los aeropuertos de España y Portugal en el 2009 se muestra de forma detallada a partir de la tabla 10.

TABLA 10
TRÁFICO DE PASAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2009 (AMBOS SENTIDOS)

AEROPUERTO ESPAÑOL	TOTAL DE PASAJEROS	AEROPUERTO PORTUGUÉS				
		LISBOA	OPORTO	FARO	MADEIRA	OTROS
Madrid Barajas	1.441.880	1.066.611	368.557	252	6.391	69
Barcelona	554.914	476.869	77.767	130	12	136
Palma de Mallorca	326.668	112.419	103.377	110.076	704	92
Tenerife Sur Reina Sofía	37.324	14.885	20.160	21	2.254	4
Gran Canaria	36.687	3.735	7.508	4.522	20.815	107
Bilbao	33.346	29.677	2	4	3.645	18
Sevilla	27.950	26.085	1.760	79	0	26
Valencia	26.831	24.926	325	33	1.484	63
Fuerteventura	13.662	6.597	6.535	173	357	0
Málaga	13.578	10.932	208	1.876	4	558
Lanzarote	9.285	4.475	4.596	16	187	11
Ibiza	6.759	3.224	3.369	59	0	107
A Coruña	6.255	6.077	75	0	0	103
Jerez de la Frontera	1.948	86	6	871	5	980
Almería	1.713	0	0	1.703	0	10
Menorca	1.512	786	596	121	0	9
Valladolid	291	106	14	6	0	165
Alicante	82	0	0	0	0	74
Otros	162.392	10.832	147.840	390	1.467	1.863
Total	2.703.077	1.798.322	742.695	120.332	37.333	4.395

Fuente: AENA.

En ella destaca el hecho de que los pasajeros de Madrid Barajas con el resto de Portugal casi triplican al siguiente aeropuerto con más usuarios, el de Barcelona (segundo aeropuerto español con más tráfico de y hacia Barcelona).

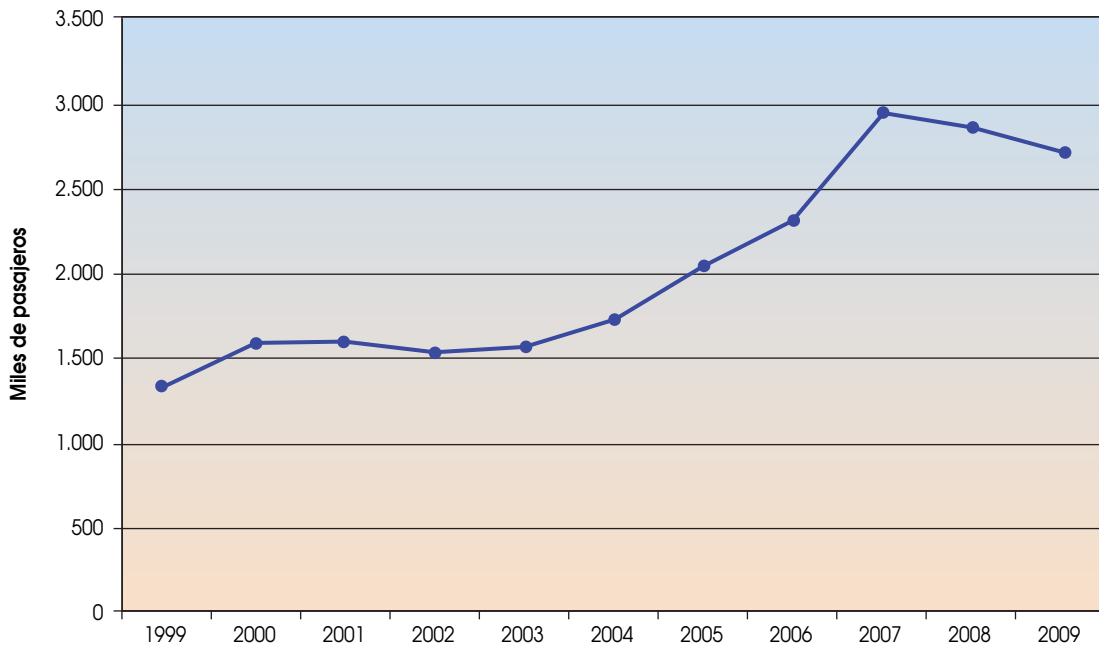
En comparación con los datos del OTEP nº5 (datos del 2006), se observa que el aeropuerto de la capital española aumenta de forma considerable sus pasajeros con un porcentaje del 35% (considerando únicamente los tres aeropuertos portugueses más importantes). Durante el mismo periodo, el intercambio de pasajeros entre Barcelona y Portugal sufre un leve descenso (1%).

Otro aeropuerto que crece en intercambio de viajeros con Portugal, desde el año 2006, es el de Sevilla y lo hace con un 89%, aunque en valores absolutos viene representado por 13.000 viajeros.

Durante el 2009, los aeropuertos portugueses superaron los registros del 2006. Así el aeropuerto de Lisboa se situó en 1.800.000 viajeros con un crecimiento del 6% en el conjunto de estos tres años. El de Oporto fue el que experimentó un crecimiento más destacado con un 62%, que representan 285.000 viajeros más respecto del 2006. Y finalmente comentar que el aeropuerto de Faro creció un 19% y el de Madeira sufrió un descenso del 27% en el intercambio de pasajeros con España.

Con todas las cifras expuestas con anterioridad los intercambios de pasajeros por vía aérea entre España y Portugal se sitúan en 2,7 millones viajeros en el año 2009 (un 17% más que en el 2006), tal y como se muestra en el gráfico 14.

GRÁFICO 14. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (1999-2009)



Fuente: AENA.

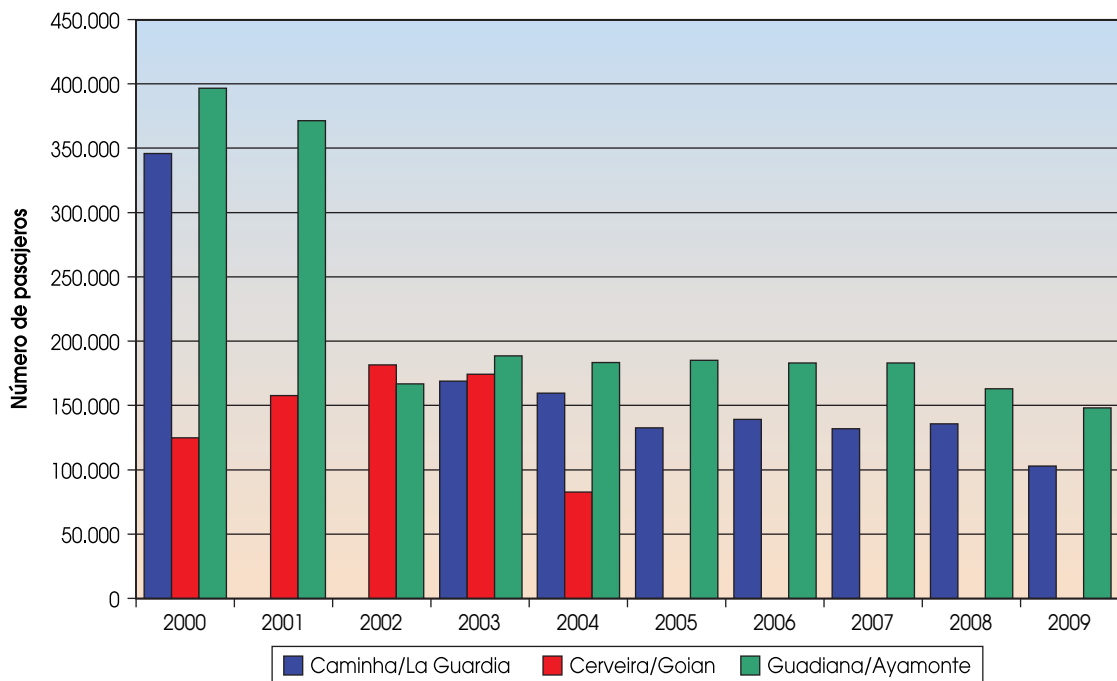
En el año 2007 empezó un descenso constante de los pasajeros, que pasaron de 2,9 millones a los 2,7 millones. A pesar de ello y gracias al importante crecimiento experimentado entre los años 2002 y 2007, cuando los usuarios aumentaron hasta un 88%, el período que va de 1999 a 2009 se cierra con un crecimiento medio anual del 7,4%.

4.4. TRANSPORTE FLUVIAL DE VIAJEROS

El transporte de viajeros a través de los ríos Miño y Guadiana ha sufrido en el último año un descenso importante (gráfico 15), en el 2009 la variación anual alcanzó el -17%, una reducción que hace que el total de pasajeros por vía fluvial se sitúe en 250.000 viajeros.

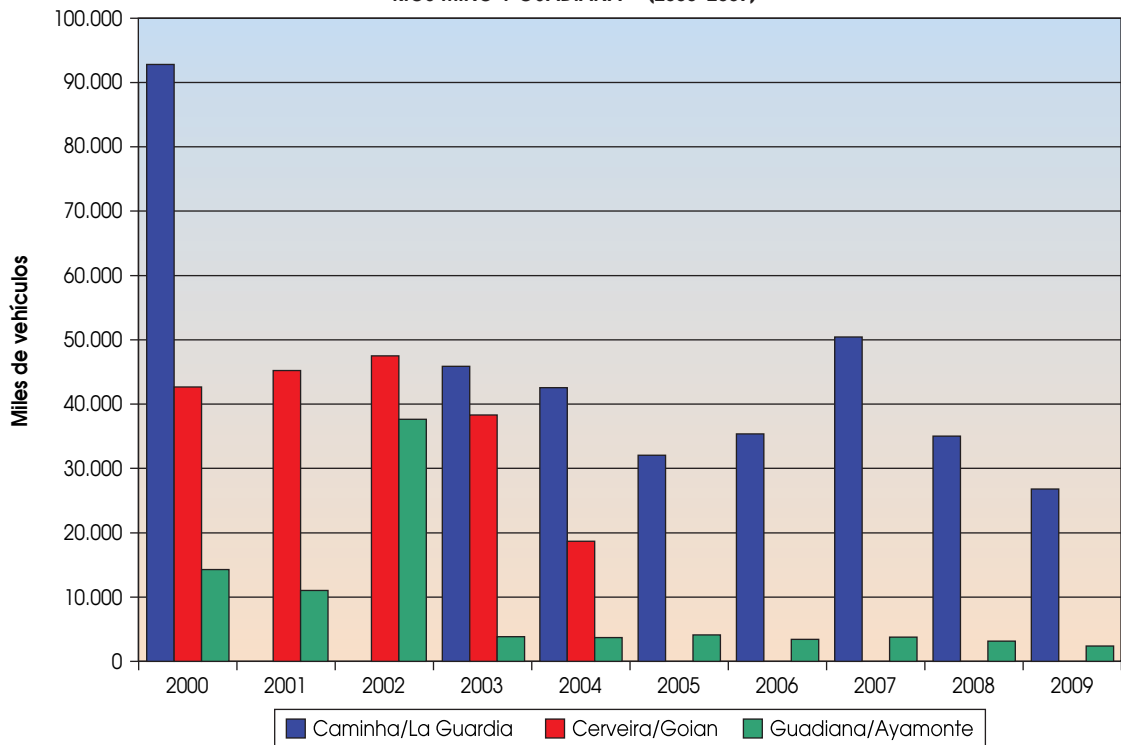
En el gráfico 16 se muestra la evolución del número de vehículos que cruzaron la frontera por vía fluvial. Durante el último año se transportaron un total de 30.000 vehículos. Un valor muy alejado de los 150.000 vehículos movidos en el año 2000.

GRÁFICO 15. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR VÍA FLUVIAL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL —RÍOS MIÑO Y GUADIANA— (2000-2009)



Fuente: Portugal: INE.

GRÁFICO 16. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS POR VÍA FLUVIAL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL
—RÍOS MIÑO Y GUADIANA— (2000-2009)



Fuente: Portugal: INE.

4.5. RESUMEN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS

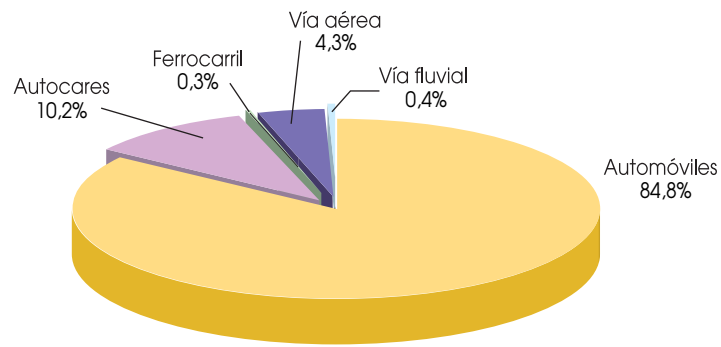
A continuación, la tabla 11 y el gráfico 17, representan el reparto modal de los de los viajeros entre España y Portugal para el 2009 y su evolución respecto el año anterior.

TABLE 11
RESUMEN DE VIAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2009 POR MODO DE TRANSPORTE
Y SU COMPARACIÓN CON EL AÑO 2008 (EN MILLONES DE VIAJEROS)

TIPO DE TRÁFICO		AÑO		INCREMENTO DE VIAJEROS	
		2008	2009	NÚMERO	PORCENTAJE
Carretera	Automóviles	53,84	52,91	-0,92	-1,7%
	Autocares	3,71	6,36	2,66	71,6%
Ferrocarril		0,18	0,18	-0,01	-0,7%
Vía aérea		2,84	2,70	-0,14	-4,9%
Vía fluvial		0,30	0,25	-0,05	-16,6%
Total		60,87	62,41	1,54	2,5%

Fuentes: Carretera: DG Carreteras e IET; Ferrocarril: RENFE; Vía Aérea: AENA e INAC; Tráfico Fluvial: INE Portugal.

GRÁFICO 17. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODO DE TRANSPORTE EN EL AÑO 2009



Fuentes: Carretera: DG Carreteras e IET. Ferrocarril: RENFE. Vía Aérea: AENA e INAC. Tráfico Fluvial: INE Portugal.

El dominio del tráfico por carretera es evidente respecto al resto de modos de transporte, con un 95% sobre el total de viajeros entre ambos países.

5. FLUJOS DE MERCANCÍAS

Para el estudio de los datos de comercio exterior se han utilizado fuentes de nivel nacional y europeo. Son las siguientes:

- Datos estadísticos de Comercio Exterior: los datos españoles se han descargado de la AEAT⁴ y los portugueses del INE de Portugal.
- Transporte de mercancías por carretera: datos de Eurostat, que se derivan de la aplicación del Reglamento CE 1172/98. También se han utilizado los datos de los aforos de la DG de Carreteras y de Estradas de Portugal.
- Tráfico ferroviario: Datos facilitados por RENFE y CP.
- Tráfico marítimo: la información española ha sido facilitada por Puertos del Estado y la portuguesa por el SIMOPTC⁵.

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

La intención de este apartado es profundizar en la información dada en el capítulo 2 referente al comercio exterior de España y Portugal con el resto de la Unión Europea. Para ello se va a detallar en función de los medios de transporte utilizados y de los productos transportados.

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

A continuación, a través del gráfico 18, se muestra el volumen de mercancías en peso intercambiadas por modo de transporte.

A simple vista destaca la gran importancia que tiene el transporte por carretera para ambos países, que el transporte ferroviario se sitúa en el extremo opuesto con un papel prácticamente irrelevante y que el transporte marítimo se encuentra en una situación intermedia entre ambos.

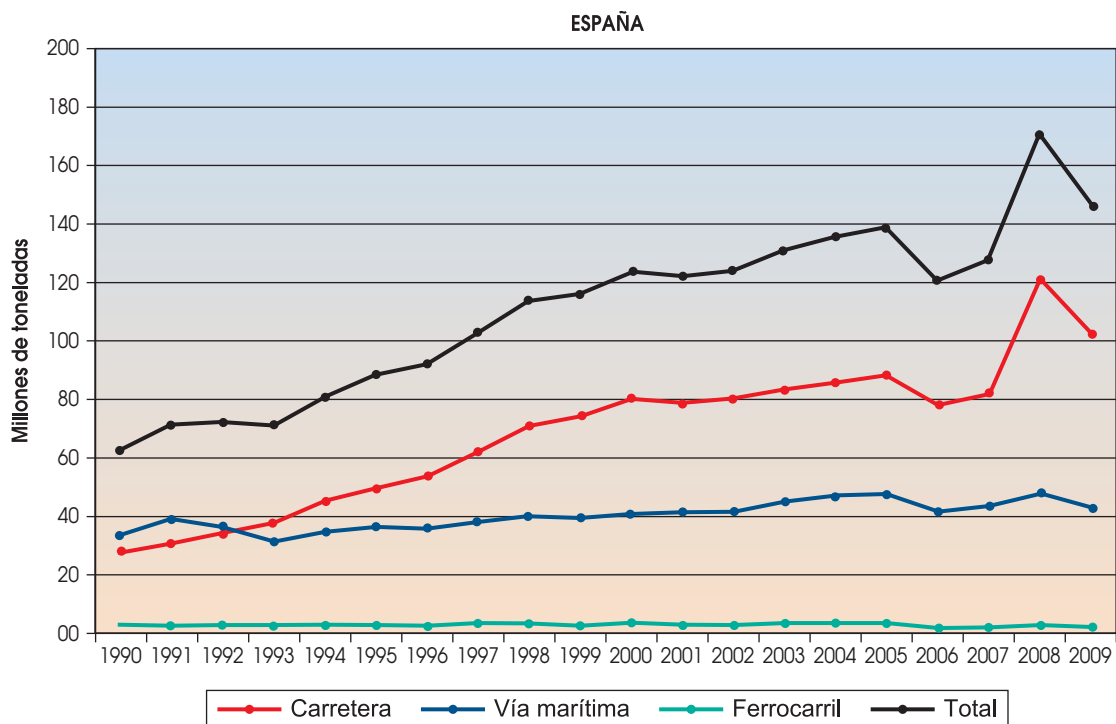
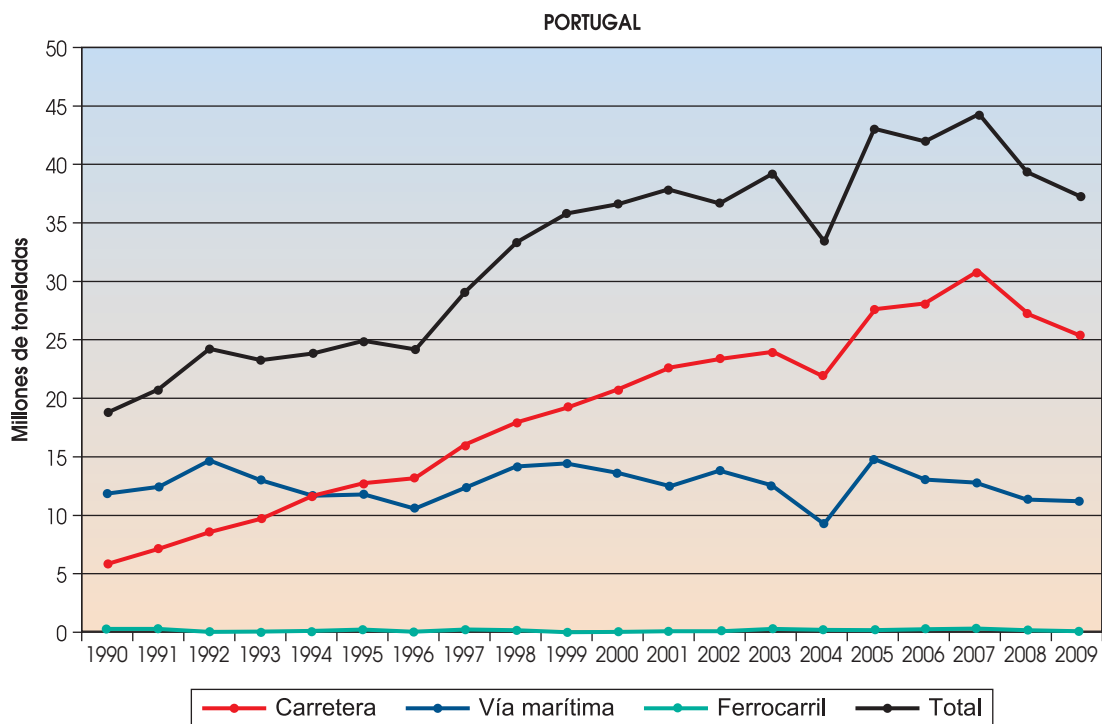
La importancia de la carretera es tan grande que desde 1990, su volumen de mercancía transportada para Portugal ha crecido un 321%, mientras que en los otros dos modos de transporte se ha reducido, un 5% para el transporte marítimo y un 40% para el ferroviario.

Por parte española, el único sistema de transporte que desde 1990 ha reducido el total de mercancía transportada es el ferrocarril, que ha bajado un 33%. El transporte por carretera y marítimo han crecido un 28% y un 267% respectivamente, pero durante el 2009 los tres han sufrido un descenso en el volumen de mercancía (15%) situándola en 143 millones de toneladas, lo que supone un crecimiento medio anual del 4% desde 1990.

⁴ Las siglas AEAT hacen referencia a la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

⁵ SIMOPTC: Sistema de Informação do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

GRÁFICO 18. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UNIÓN EUROPEA EN EL PERÍODO 1990-2009 SEGÚN LAS ESTADÍSTICAS DE COMERCIO EXTERIOR

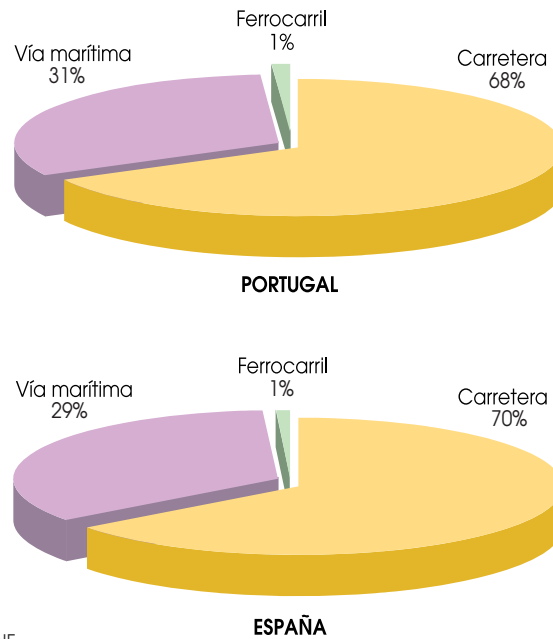


Fuentes: España: AEAT; Portugal: INE.

A partir del año 2007, cuando Rumanía y Bulgaria entran a formar parte de la Unión Europea, el gráfico anterior pasa de representar el volumen de mercancía intercambiada con la UE-25 a hacerlo con la UE-27, cuyos valores son muy parecidos.

El gráfico 19 representa la superioridad de la carretera sobre el resto de modos de transporte en los intercambios comerciales en toneladas para España y Portugal en el año 2009.

GRÁFICO 19. ESTRUCTURA MODAL DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UNIÓN EUROPEA EN EL AÑO 2009 EN VOLUMEN

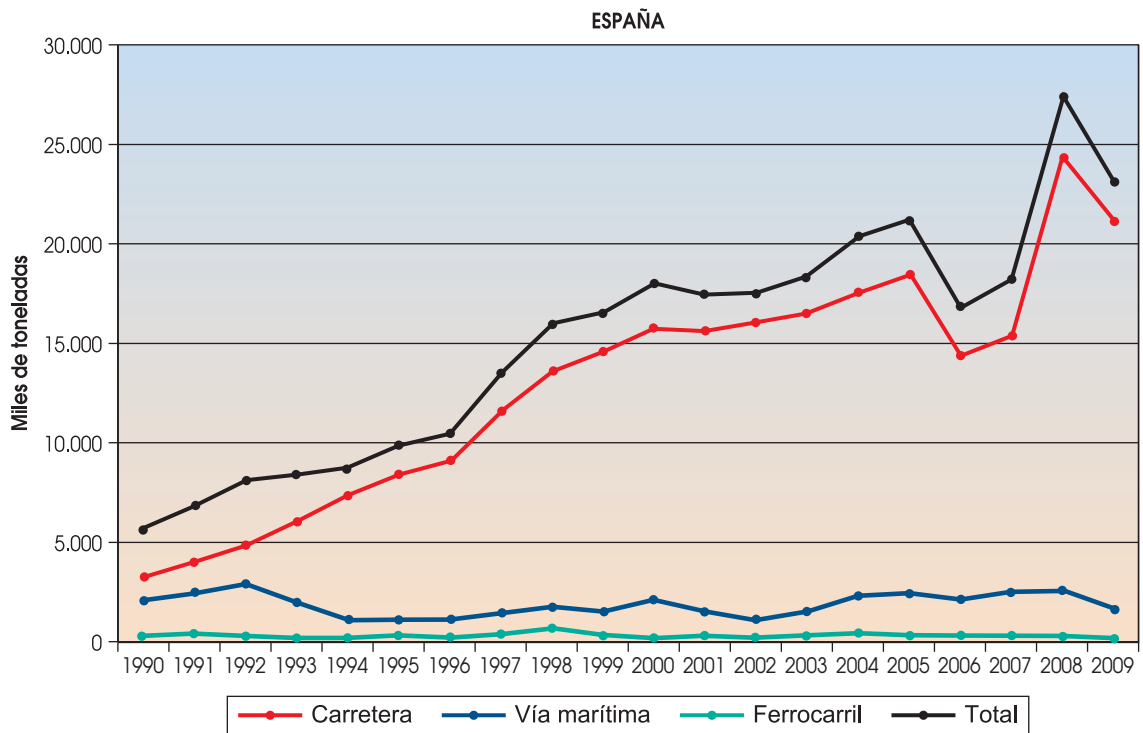
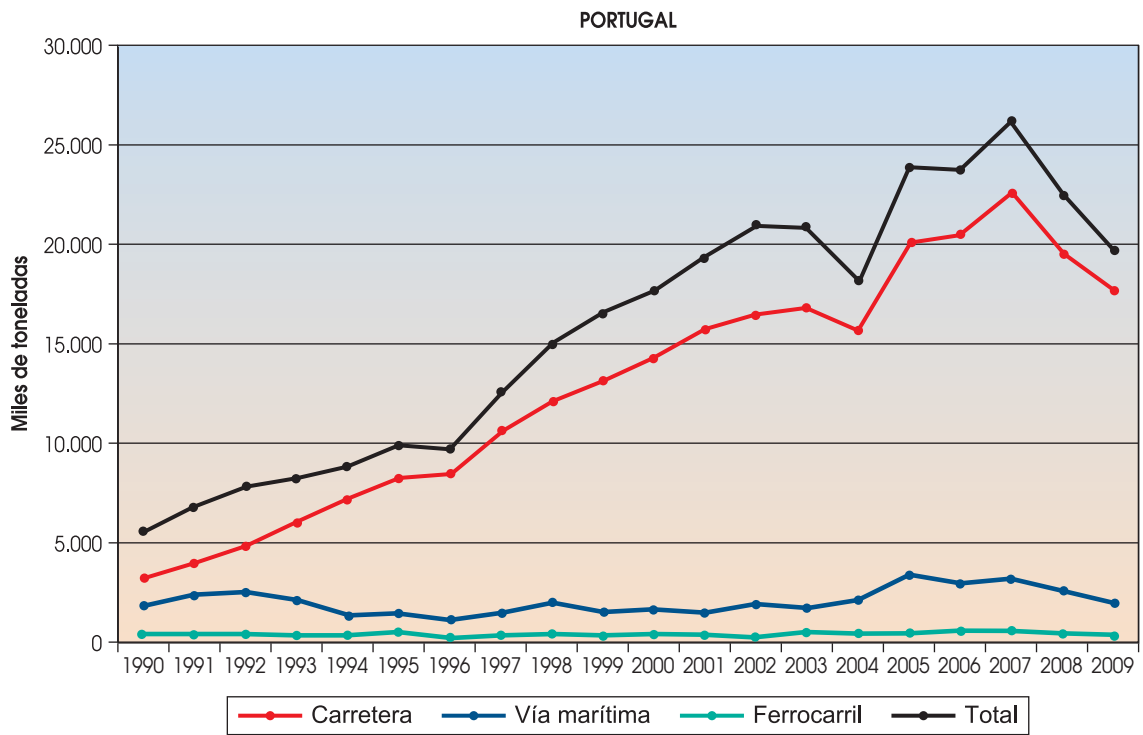


Fuentes: España: AEAT; Portugal: INE.

5.1.2. El tráfico de mercancías entre España y Portugal

En el gráfico 20 se refleja el valor de los intercambios comerciales entre España y Portugal, en miles de toneladas de 1990 a 2009.

GRÁFICO 20. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL SEGÚN LOS DATOS DE COMERCIO INTERNACIONAL DE AMBOS PAÍSES ENTRE 1990 Y 2009

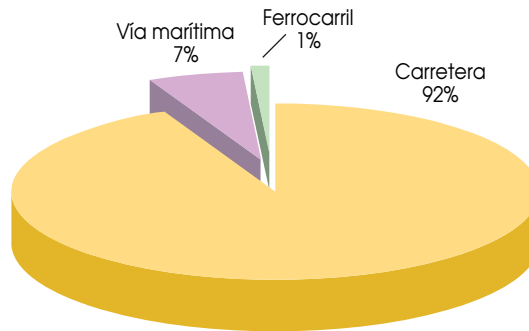


Fuentes: España: AEAT; Portugal: INE.

Existen algunas diferencias entre los datos españoles y los datos portugueses, reflejando en ciertos casos evoluciones de sentido contrario.

Si en los intercambios con el resto de la Unión Europea la importancia del transporte por carretera ya era grande, en la relación entre los dos países ibéricos todavía asume más protagonismo, alcanzando una cuota del 92% del volumen de mercancías transportadas en el año 2009, tal como se ve en el gráfico 21.

GRÁFICO 21. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR MODOS DE TRANSPORTE EN EL AÑO 2009 ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN VOLUMEN DE MERCANCÍA, SEGÚN DATOS DE COMERCIO EXTERIOR



Fuentes: España: AEAT; Portugal:INE

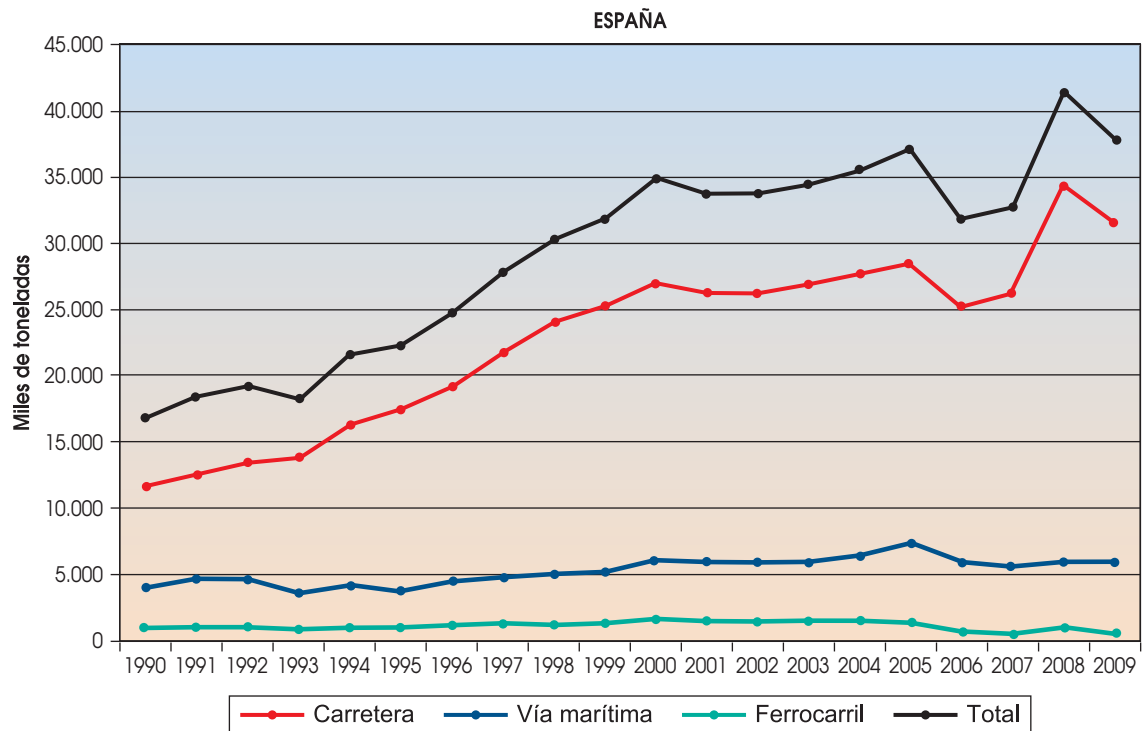
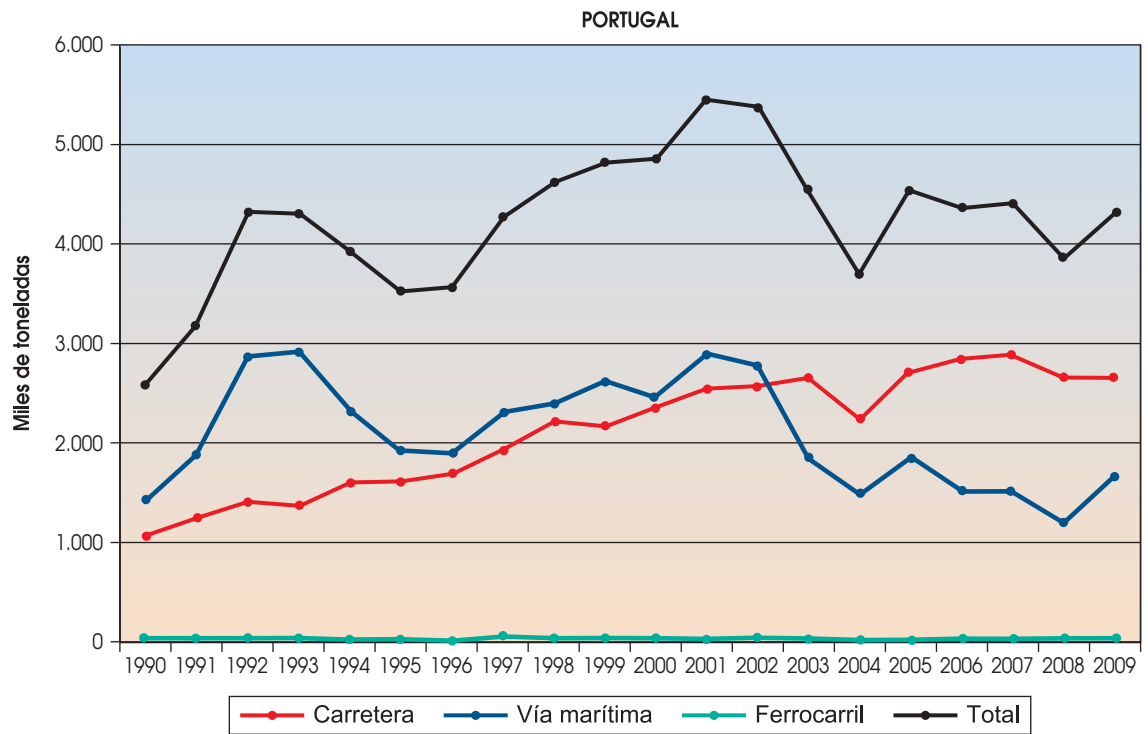
5.1.3. El tráfico de mercancías entre España y Portugal con Francia

En el gráfico 22 se representan los intercambios de España y Portugal con Francia entre 1990 y 2009.

La relación entre Francia y Portugal se caracteriza por tener un comportamiento bastante irregular, consecuencia de que el tráfico marítimo entre ambos no sigue una tendencia constante. De hecho, entre 1990 y 2009 la mercancía transportada por vía marítima entre ambos ha crecido un 15%, combinando años de importantes subidas (26% y 39% en 2005 y 2009) y caídas (-33% y -22% en 2003 y 2008). Al contrario, el transporte terrestre sigue una evolución bastante constante en este período con un incremento del 148%. El transporte ferroviario con Francia no tiene valor. En total en 2009 se intercambiaron con Francia 4.300.000 toneladas.

Por parte española, el transporte por carretera lleva la mayor parte de las mercancías. En 2009 representó el 79% de los intercambios, mientras que el marítimo tuvo una cuota del 19%. Entre 1990 y 2009 el ferrocarril es el único transporte que baja, un 40%. El transporte marítimo y por carretera crecen un 45% y un 167% respectivamente. Al final de este período las mercancías intercambiadas con Francia alcanzaron los 38 millones de toneladas que equivalen a un crecimiento medio anual del 4% desde 1990.

GRÁFICO 22. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON FRANCIA (1990-2009)



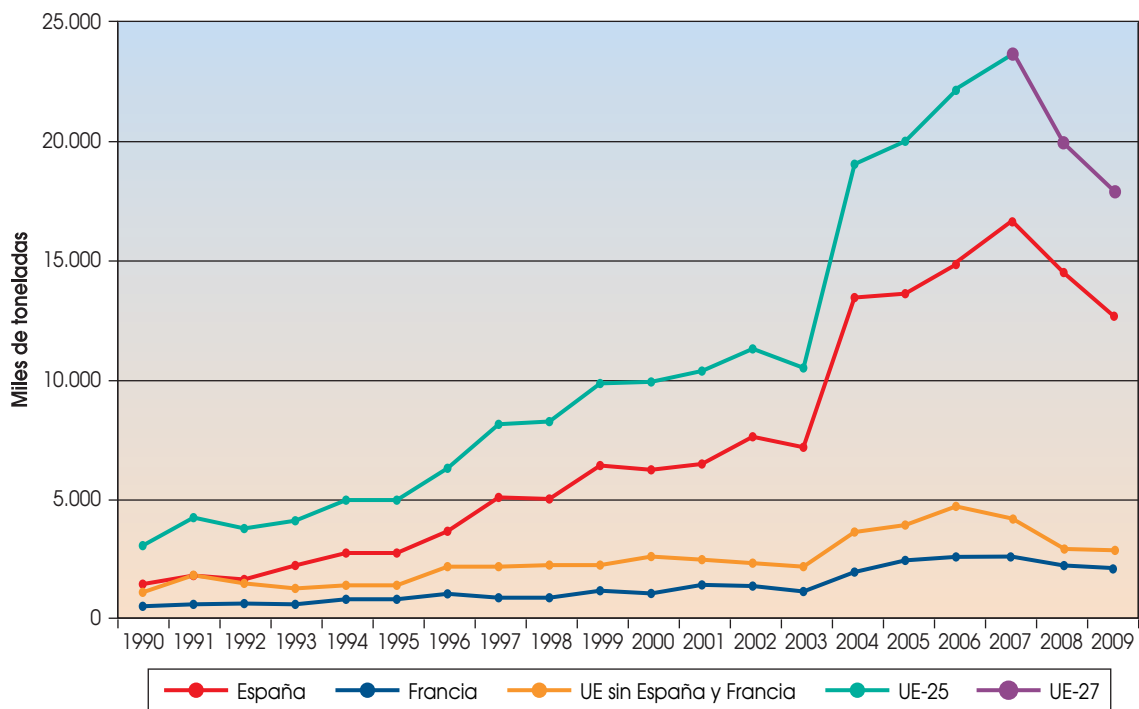
Fuentes: España: AEAT; Portugal: INE.

5.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

5.2.1. Los intercambios de mercancías por carretera entre Portugal y España con el resto de la Unión Europea

El gráfico 23 y el gráfico 24 son la representación del comportamiento del transporte de mercancías en tráfico internacional, por vehículos pesados matriculados en Portugal y en España respectivamente.

GRÁFICO 23. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN PORTUGAL, POR PAÍSES DE CARGA/DESCARGA (1990-2009)



Fuente: EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98.

Nota: Según indica el INE de Portugal entre 1997 y 2003, no se recogen los datos correspondientes a transporte por cuenta propia. Los valores a partir del año 2004 sí incluyen tanto el transporte por cuenta propia como el por cuenta ajena.

No hay datos completos del conjunto de la UE-25 para el año 2004. Los datos correspondientes al período 1990-1998 corresponden a la UE-15.

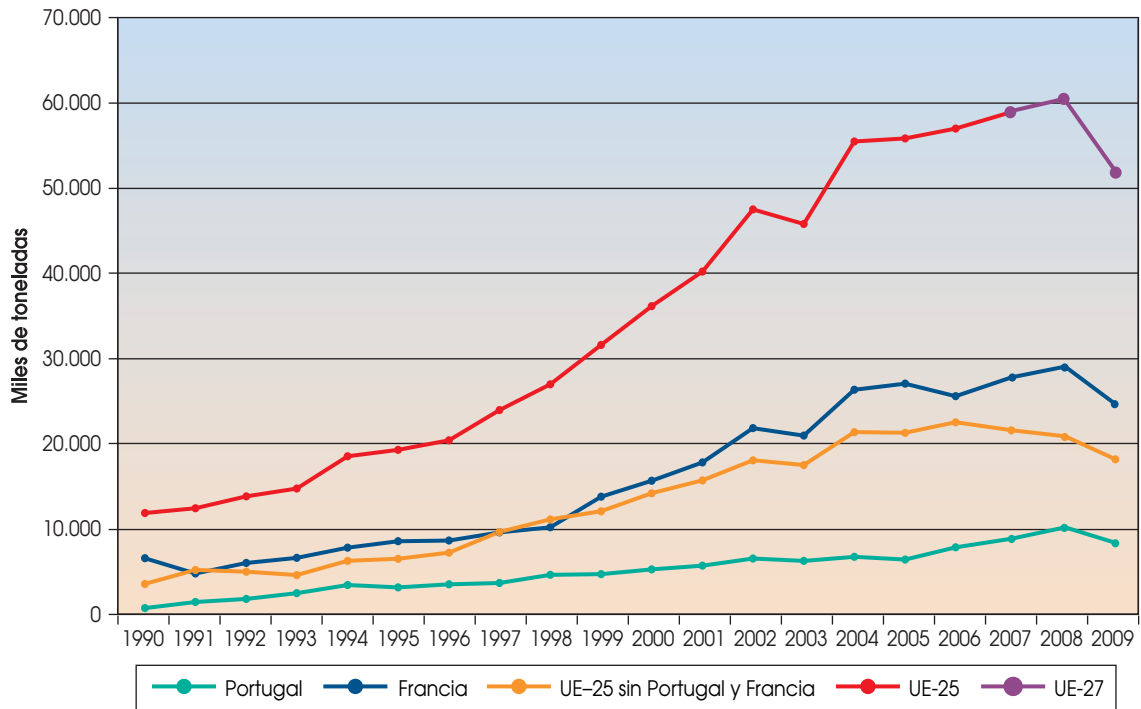
Comentario: Nótese que este gráfico se refiere únicamente a vehículos pesados matriculados por eso no puede compararse con gráficos anteriores (gráficos 20 y 22).

En los últimos dos años (2008 y 2009) es cuando se ha producido el retroceso más destacado desde 1990 con descensos del 16% en 2008 y del 10% en 2009 en las relaciones con la Unión Europea como consecuencia del descenso de los intercambios con España. Las cargas o descargas con España representan, en 2009, la mayor parte de los intercambios con países de la Unión Europea con un 70%, que equivalen a 12,7 millones de toneladas de los 17,9 millones totales.

Para España el principal socio por carretera es Francia, supone el 48% de las mercancías intercambiadas con el conjunto de países de la Unión Europea, mientras que Portugal

concentró el 17% de estas mercancías. En 2009, el total de mercancías transportadas en vehículos pesados matriculados en España y cargados o descargados en algún país de la Unión Europea fue de 52,1 millones toneladas.

GRÁFICO 24. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN ESPAÑA, POR PAÍSES DE CARGA/DESCARGA (1990-2009)



Fuente: EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98.

Nota: No hay datos completos del conjunto de la UE-25 para el año 2004. Los datos correspondientes al periodo 1990-1998 corresponden a la UE-15.

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

5.2.2. Los intercambios de mercancías por carretera entre España y Portugal

En la tabla 12 y en el gráfico 25 se presenta el volumen total de mercancías intercambiadas entre España y Portugal en el periodo comprendido entre 1999 y 2009. Esta relación se caracteriza por un crecimiento prácticamente continuo hasta 2007, con la excepción de alguna leve bajada puntual. En este período los intercambios crecieron un 123%, pero en los últimos dos años, el volumen de mercancías se ha reducido un 17%. Con estas cifras la variación media anual entre 1999 y 2009 es del 6,3%.

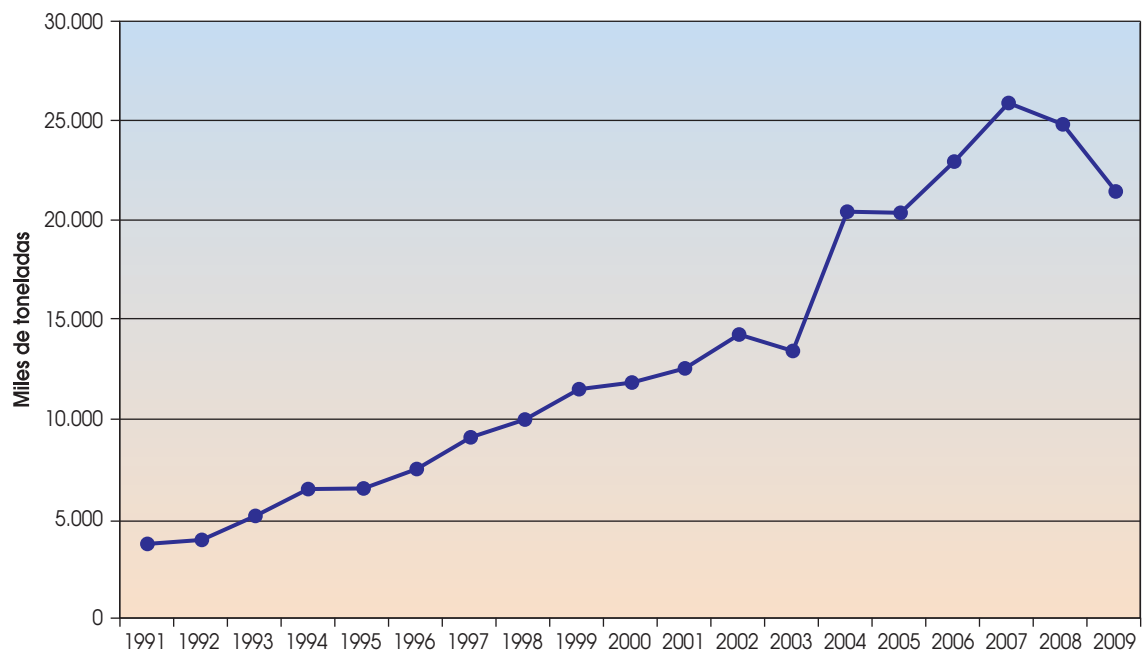
TABLA 12
EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCIAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL ENTRE 1999 Y 2009
(EN MILES DE TONELADAS)

AÑO	PABELLÓN			TOTAL
	ESPAÑOL	PORTUGUÉS	TERCEROS	
1999	5.077	6.419	199	11.695
2000	5.622	6.236	209	12.067
2001	6.049	6.485	105	12.639
2002	6.677	7.613	99	14.389
2003	6.232	7.174	82	13.488
2004	7.044	13.446	162	20.652
2005	6.761	13.610	116	20.487
2006	8.140	14.826	136	23.102
2007	9.100	16.783	177	26.060
2008	10.323	14.521	179	25.023
2009	8.736	12.724	145	21.605

Fuente: EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98.

Nota: Según indica el INE de Portugal, entre 1997 y 2003, no se recogen los datos correspondientes a transporte por cuenta propia. Los valores correspondientes al año 2004 sí incluyen tanto el transporte por cuenta propia como el de cuenta ajena.

GRÁFICO 25. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCIAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL



Fuente: EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98.

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

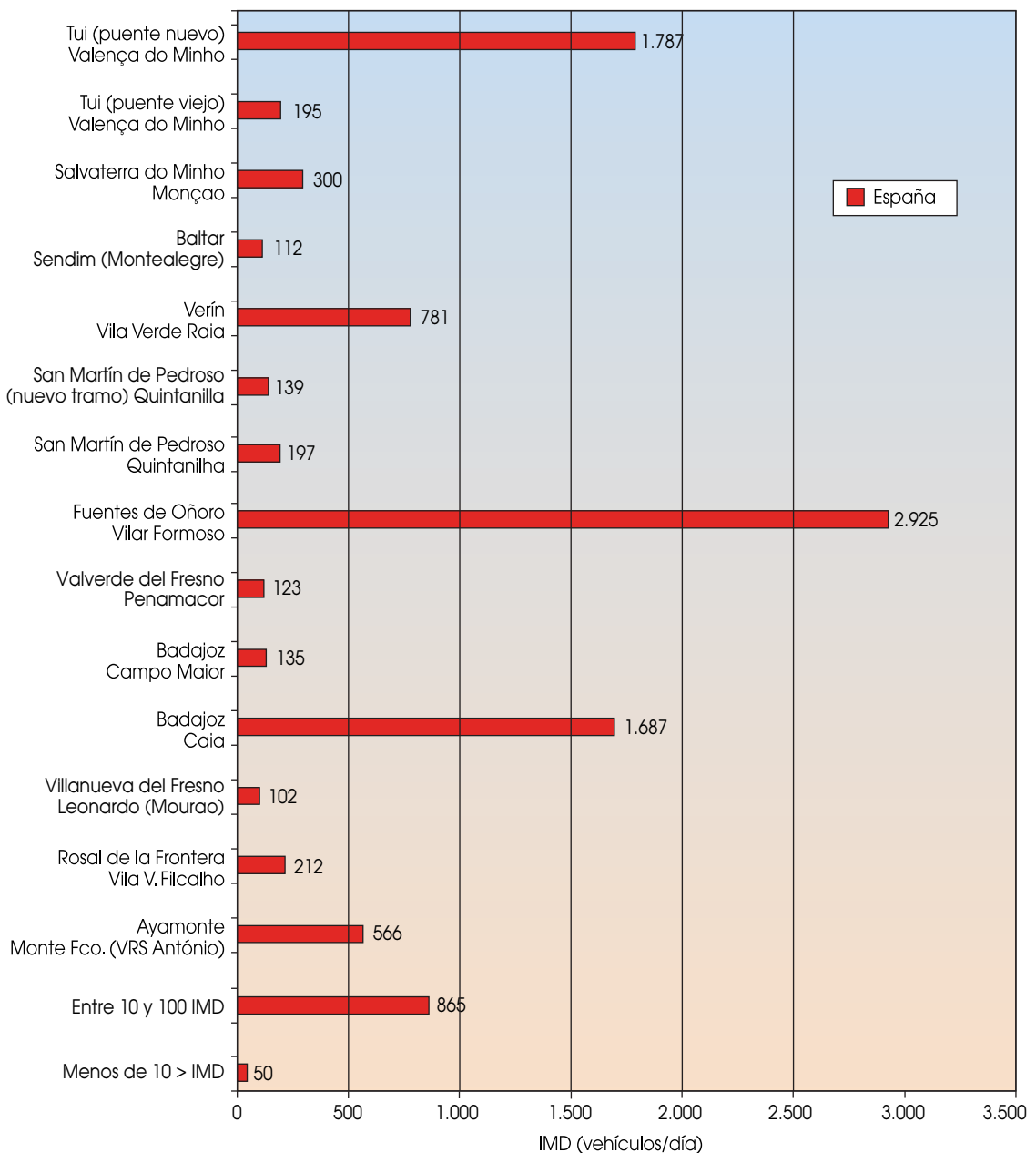
Así, en el punto 5.1 los datos utilizados tenían como fuente el INE (caso portugués) basándose en una encuesta realizada a las empresas, sobre importación/exportación de la que se extrajo información sobre el modo de transporte utilizado. En los apartados 5.2.1 y 5.2.2, los datos representados tenían como fuente Eurostat (información recogida por esta entidad, como consecuencia de los datos ofrecidos por Portugal y España en respuesta a 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 camiones por los puntos fronterizos hispano-portugueses

Presentados los valores totales de los intercambios de mercancías por carretera entre España y Portugal, a continuación, en el gráfico 26 y la figura 9, se detallan cuales son los pasos fronterizos más utilizados por los camiones que cruzan la frontera.

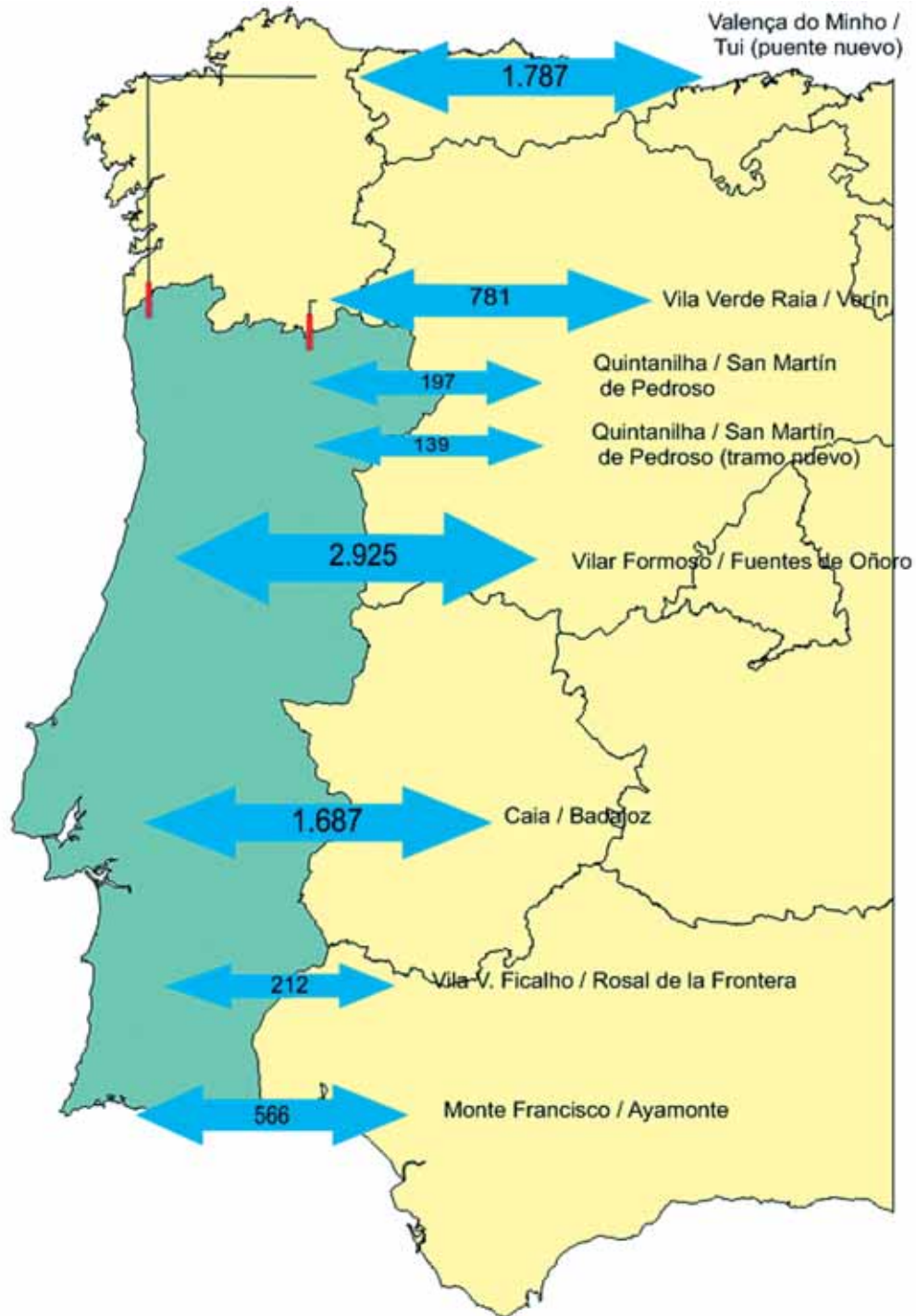
En el gráfico 26 se representan aquellos puntos que tienen una IMD de camiones superior a 100 vehículos/día. Respecto a los datos de 2008, se han introducido hasta 6 conexiones entre España y Portugal. Son Salvaterra do Minho – Monção, Baltar – Sendim, un nuevo paso entre San Martín de Pedroso (nuevo tramo) – Quintanilha, Valverde del Fresno – Penamacor, Badajoz – Campo Maior, Vilanueva del Fresno – Leonardo. Estos 14 pasos concentraron el 91% del tráfico de camiones existente en los 67 pasos aforados.

GRÁFICO 26. IMD DE CAMIONES EN LOS PASOS FRONTERIZOS HISPANO-LUSOS (2009)



Fuentes: España: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras;

FIGURA 9. IMD DE VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS PRINCIPALES EN EL AÑO 2009



Fuentes: España: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras

Durante el 2009 cruzaron la frontera 10.176 camiones, una cifra casi idéntica a los 10.251 que lo hicieron en 2008. El punto fronterizo que ha experimentado un mayor aumento de camiones en el último año es el de Valença do Minho–Tui (puente nuevo) con 470 nuevos vehículos, lo que supone un crecimiento del 36%. Pero no es el que ha experimentado un crecimiento relativo mayor, este honor se lo lleva el paso de Valença do Minho–Tui (puente viejo) donde el número

de camiones ha aumentado un 61% (74 camiones diarios más). El nuevo paso abierto entre los municipios de Quintanilha y San Martín de Pedroso hace que el tráfico de vehículos pesados se haya multiplicado por 1,6.

En el lado contrario, las conexiones que han perdido un mayor número de vehículos son Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso con 340 menos, lo que representa un descenso del 10%, y el paso de Monte Francisco-Ayamonte, cuya reducción relativa es del 19%, lo que se traduce en 130 camiones menos.

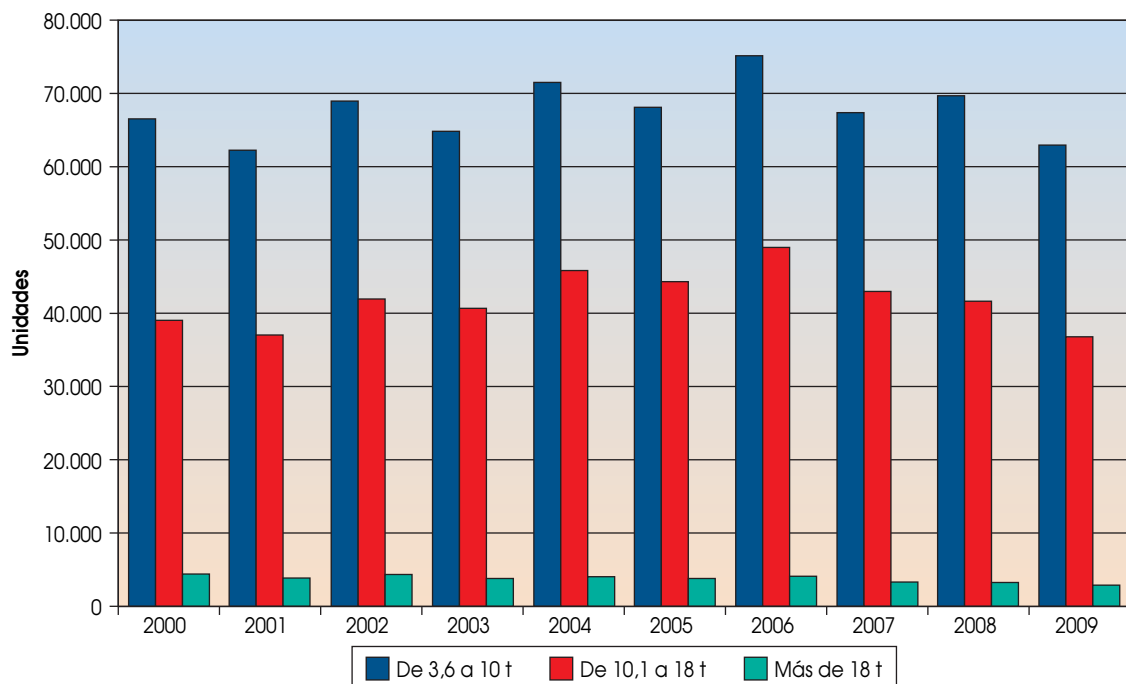
5.2.4. Características y dimensión del parque de transporte por cuenta propia y por cuenta ajena

Respecto a la cuantificación del parque de vehículos entre España y Portugal hay que tener en cuenta que existe una diferencia de criterios en ambos países⁶.

A. Parque por cuenta propia

En los gráficos 27 y 28 se muestra la distribución de vehículos que efectúan transporte por cuenta propia, por tramos de carga útil y de peso bruto respectivamente, en España y Portugal.

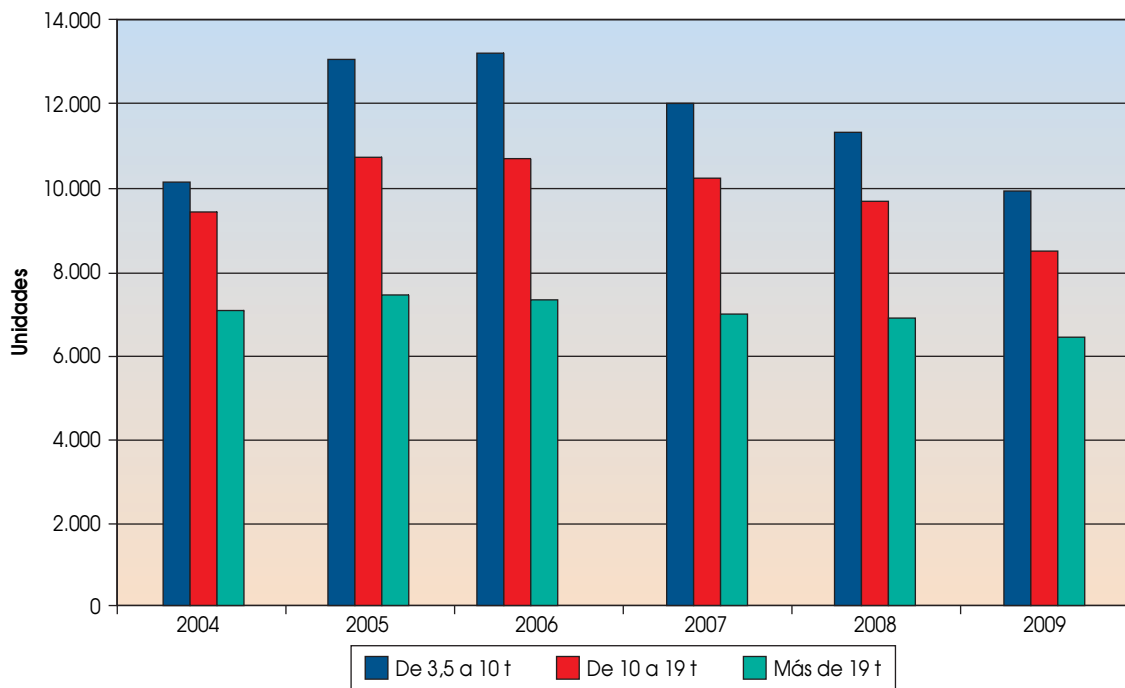
GRÁFICO 27. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL EN ESPAÑA (2000-2009)



Fuentes: España: Ministerio de Fomento: Encuesta permanente de transporte de mercancías por carretera. Año 2009.

⁶ 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 TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA POR TRAMOS DE PESO BRUTO EN PORTUGAL (2004-2009)



Fuente: Portugal: INE.

En España, no se aprecia una tendencia clara en el parque de camiones que realizan transporte por cuenta propia. Tiene un comportamiento irregular combinando de forma aleatoria aumentos y descensos del número de camiones. Lo que sí es evidente es el dominio de los camiones pequeños sobre el resto, que en todos estos años se encuentra en el 60% del total, lo que denota la importancia del transporte de cargas relativamente reducidas para este tipo de transporte. La importancia de los camiones superiores a 18 toneladas en el transporte de mercancías por cuenta propia es despreciable (su cuota es siempre inferior al 4%). En 2009 había 102.300 camiones que se distribuían en 62.800 con una carga útil entre 3,6 y 10 toneladas, 36.800 entre 10 y 18 toneladas y 2.800 con una carga útil superior a 18 toneladas.

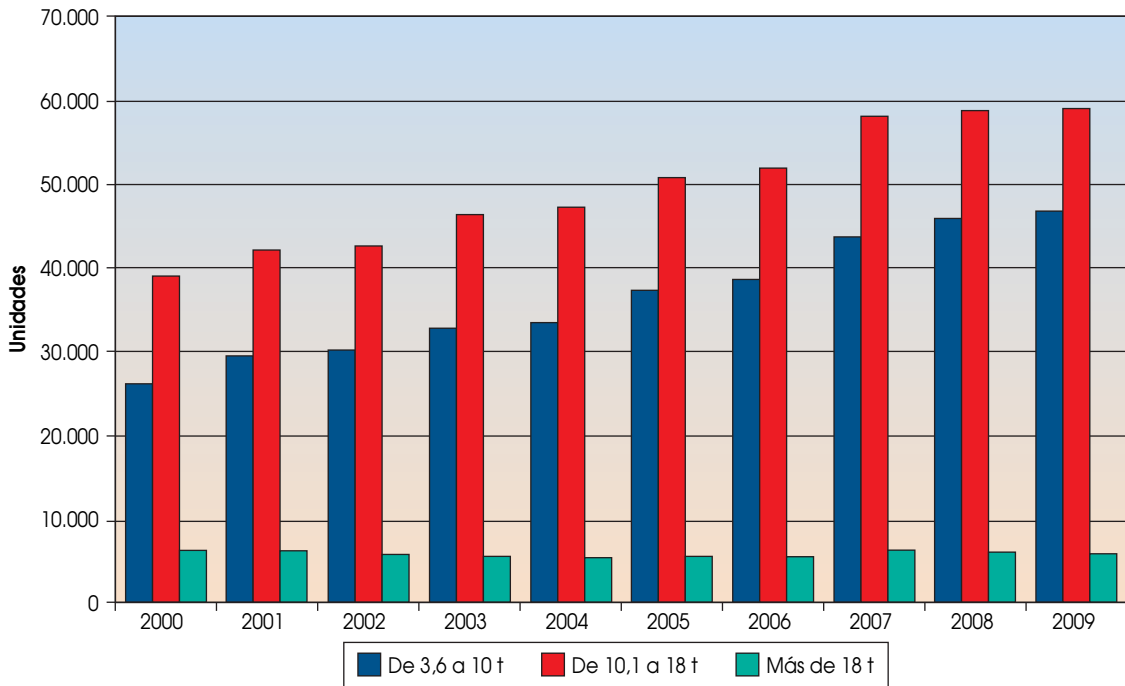
Para Portugal, el comportamiento es más evidente ya que desde 2006 se observa una tendencia a la baja en el número de camiones que realizan servicios por cuenta propia. La baja se da en todos los grupos de camiones, aunque la más evidente es la de los camiones de entre 3,5 a 10 toneladas que disminuyen un 25%. En conjunto se reducen un 20%, pasando de los 31.100 camiones a los 24.800. En el caso portugués la diferencia entre el número de camiones según su peso bruto es más pequeña que para España y sus porcentajes de reparto no varían en exceso a lo largo de los años. Estas son del 40%, 35% y 25% para los grupos de 3,5 a 10 toneladas, de 10 a 19 toneladas y superiores a 19 toneladas, siendo el total para 2009 de 24.800 camiones.

Este tipo de transporte está orientado a las cargas relativamente reducidas, dada la mayor presencia de vehículos de menor capacidad de carga y peso bruto.

B. Parque por cuenta ajena

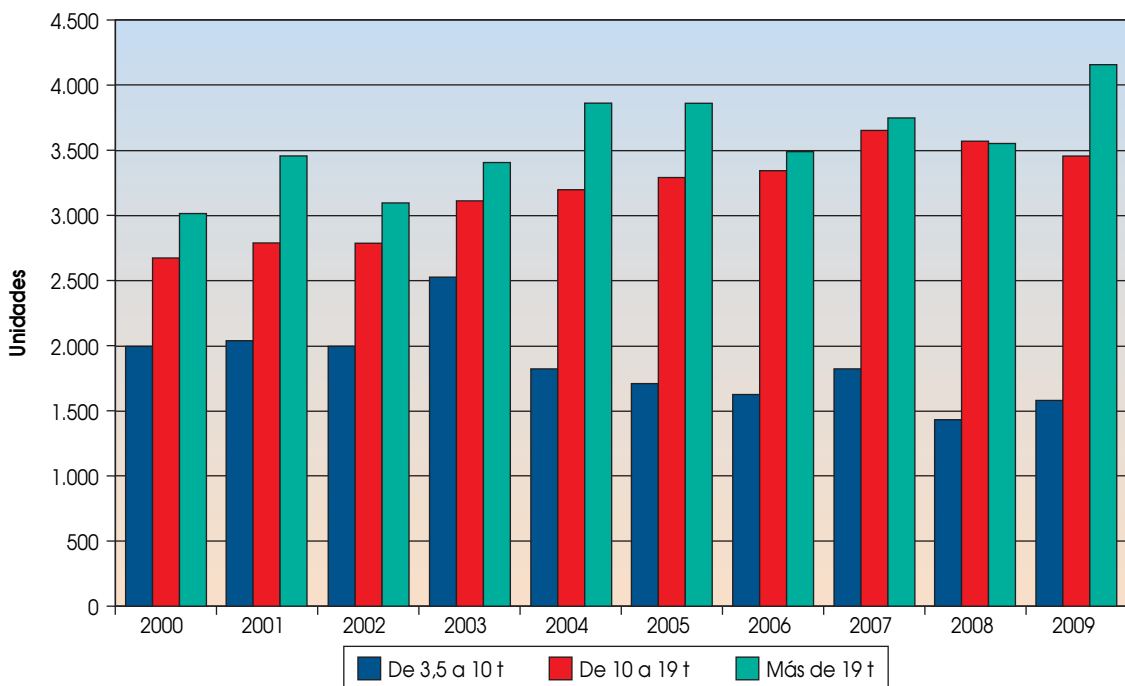
En los gráficos 29 y 30 se muestra la distribución de vehículos que efectúan transporte por cuenta ajena, por tramos de carga útil y peso bruto respectivamente, en España y Portugal respectivamente.

GRÁFICO 29. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN TRANSPORTE POR CUENTA AJENA POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL EN ESPAÑA (2000-2009)



Fuentes: España: Ministerio de Fomento: Encuesta permanente de transporte de mercancías por carretera. Año 2009.

GRÁFICO 30. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN TRANSPORTE POR CUENTA AJENA POR TRAMOS DE PESO BRUTO EN PORTUGAL (2000-2009)



Fuentes: Portugal: INE.

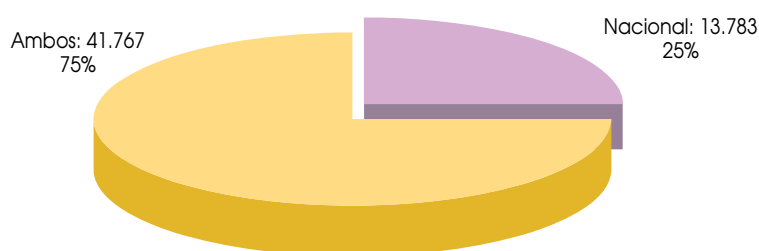
En los vehículos que realizan el transporte de mercancías por cuenta ajena en España se observa una tendencia al alza entre 2000 y 2007. A partir de aquí parece que los valores se estabilizan alrededor de los 110.000 camiones. En este tipo de transporte predominan los vehículos de entre 10 y 18 toneladas, con un dominio del 54%, les seguirían los de carga útil inferior a 10 toneladas, próximos al 40%, mientras que los camiones más grandes se llevarían el 6%.

En Portugal, los camiones con un peso bruto superior a 19 toneladas, son los más utilizados para realizar transportes de mercancía por cuenta ajena, aunque los que tienen un peso bruto entre 10 y 19 toneladas tienen una cuota de mercado bastante próxima. En 2009 había en Portugal unos 9.200 camiones que realizaban servicios de este tipo. De todos ellos un 45% tenían un peso bruto superior a 19 toneladas, un 38% entre 10 y 19 toneladas y un 17% entre 3,5 y 10 toneladas.

5.2.5. Dedicación de los vehículos al transporte nacional e internacional

En el gráfico 31 se indica de forma absoluta y relativa los vehículos dedicados exclusivamente al transporte nacional o a ambos modos de transporte (nacional e internacional) en Portugal, en el 2009.

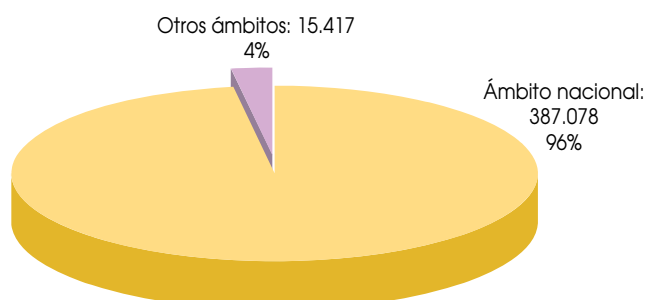
GRÁFICO 31. NÚMERO Y PORCENTAJE DE VEHÍCULOS DEDICADOS AL TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL EN PORTUGAL (2009)



Fuentes: Portugal: IMTT.

Para España se describe los vehículos que realizan transporte nacional o en otros ámbitos (incluye el transporte internacional, comarcal, autonómico, provincial y local) y se refleja en el gráfico 32.

GRÁFICO 32. NÚMERO Y PORCENTAJE DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN TRANSPORTE TANTO NACIONAL COMO EN OTROS ÁMBITOS EN ESPAÑA (2009)



Fuentes: España: Ministerio de Fomento. Encuesta permanente de transporte de mercancías por carretera. Año 2006.

Nota: Durante los años 2006 a 2009 se han producido cambios legislativos relacionados con el ámbito de autorización del transporte de mercancías en España, que han tenido como consecuencia que la práctica totalidad de vehículos pesados (salvo en Canarias) tengan autorización de ámbito nacional.

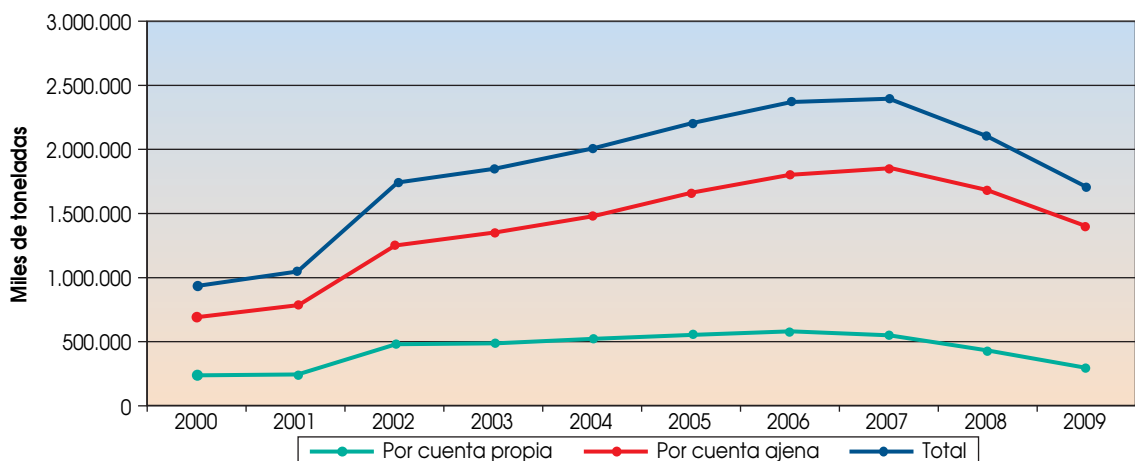
5.2.6. Toneladas transportadas en transporte por cuenta propia y por cuenta ajena

Se presenta en los gráficos 33 y 34 la mercancía transportada (nacional e internacional) en España y Portugal en función si se realiza por cuenta propia o por cuenta ajena.

Para España se observa como el volumen total de mercancías transportadas presenta un comportamiento análogo al transporte por cuenta ajena, pasando este último de una cuota del 75% el año 2000 con 705 millones de toneladas a una cuota del 82% el 2009, que equivalen a 1.407 millones de toneladas. En este tipo de transporte se describe una tendencia creciente entre 2002 y 2006 (46% durante este periodo). Sin embargo, en los últimos dos años la mercancía transportada ha caído un 20%. Entre el 2002 y el 2006, el transporte de mercancía por cuenta propia se estabilizó, mientras que en los últimos años analizados también se produce un descenso.

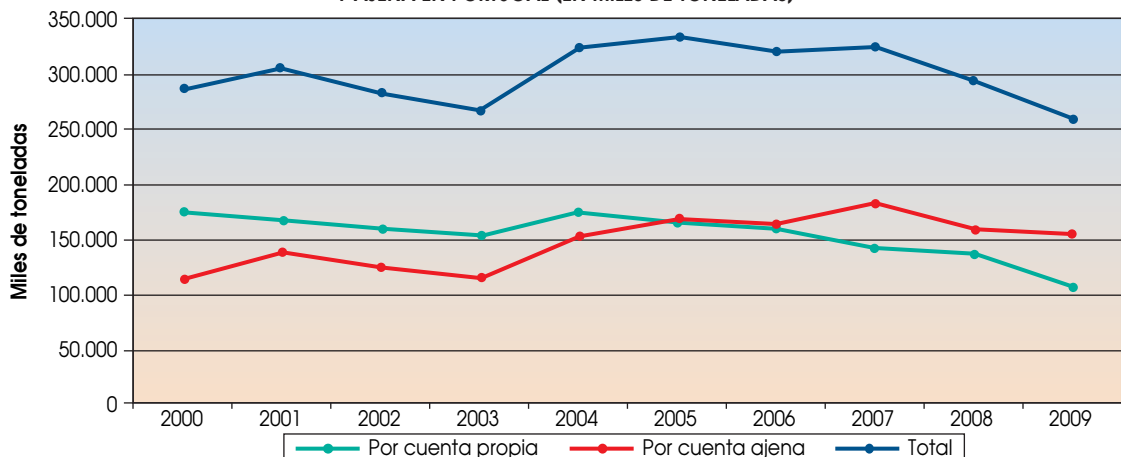
En Portugal la importancia de los dos sectores se invierte a lo largo de la última década. Así en 1999 se partía de un volumen transportado de 281 millones de toneladas, de las cuales el 64% eran transportadas por cuenta propia y el 36% por cuenta ajena. Diez años más tarde el transporte por cuenta propia mueve el 41% del volumen de mercancía intercambiada y el transporte por cuenta ajena distribuye el 59%. En 2009 se ha transportado 259 millones de toneladas.

GRÁFICO 33. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE (NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA EN ESPAÑA (EN MILES DE TONELADAS)



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

GRÁFICO 34. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE (NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA EN PORTUGAL (EN MILES DE TONELADAS)



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

5.2.7. Tipología de los productos transportados

El tipo y cantidad de mercancías cargadas y descargadas en comercio internacional por carretera en España y Portugal en el año 2009 se muestra en la tabla 13⁷.

TABLA 13
TIPOLOGÍA DE MERCANCÍAS CARGADAS Y DESCARGADAS EN ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2009 EN TRANSPORTE INTERNACIONAL MEDIANTE CAMIONES DE PABELLÓN ESPAÑOL Y PORTUGUÉS, AGRUPADAS POR CAPÍTULO Y GRUPOS DE MERCANCÍA (MILES DE TONELADAS)

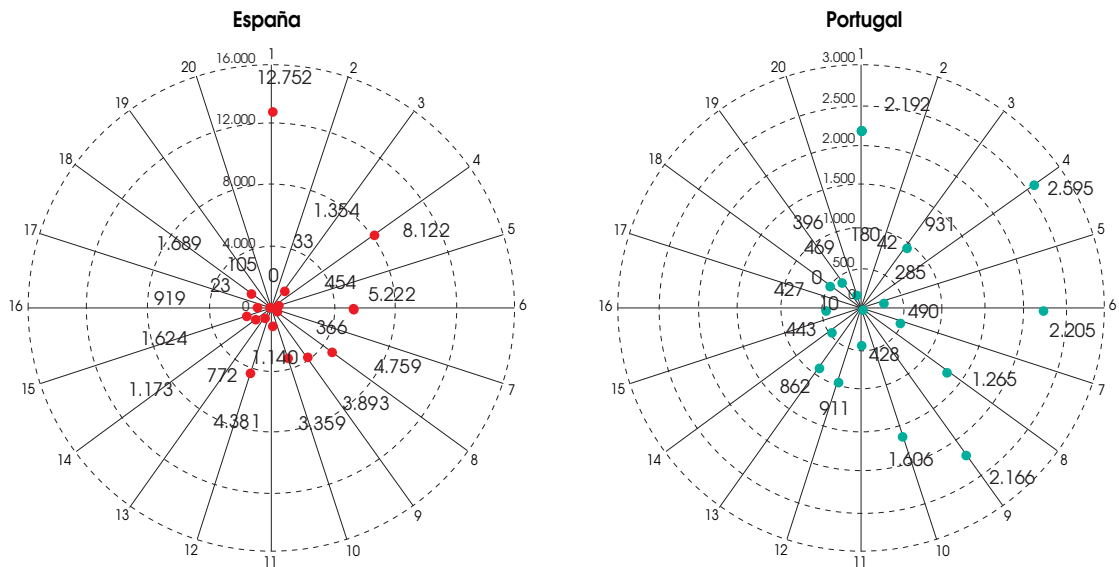
CAPÍTULO	TIPO DE MERCANCÍAS	PABELLÓN	
		ESPAÑOL	PORTUGUÉS
1	Productos de la agricultura, la ganadería, la caza y la silvicultura; pescado y otros productos de la pesca	12.752	2.192
2	Hulla, antracita y lignito; petróleo crudo y gas natural	33	42
3	Minerales metálicos y otros minerales y productos de la minería; turba; uranio y torio	1.354	931
4	Productos alimenticios, bebidas y tabaco	8.122	2.595
5	Productos de la industria textil y de la confección; cuero y productos de cuero	454	285
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	5.222	2.205
7	Coque y productos de petróleo refinado	366	490
8	Productos químicos y fibras artificiales y sintéticas; productos de caucho y plásticos; combustible nuclear	4.759	1.265
9	Otros productos minerales no metálicos	3.893	2.166
10	Metales básicos; productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	3.359	1.606
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; reloj	1.140	428
12	Material de transporte	4.381	911
13	Muebles; otros artículos manufacturados n.c.o.p.	772	862
14	Materiales secundarios en bruto; residuos municipales y otros residuos	1.173	443
15	Correo, paquetes	1.624	10
16	Equipos y materiales utilizados en el transporte de mercancías	919	427
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.	23	0
18	Mercancías agrupadas: distintos tipos de mercancías transportadas conjuntamente	1.689	469
19	Mercancías no identificables: mercancías que por cualquier razón no pueden identificarse y no pueden, por tanto, clasificarse en los grupos 01 a 16.	105	396
20	Otros artículos n.c.o.p.	0	180
Total		52.140	17.903

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

⁷ Desde la última publicación del OTEP, Eurostat ha modificado la nomenclatura que utiliza para la agrupación de productos. El número de grupos de productos ha pasado de 24 a 20.

Los valores ofrecidos para las distintas tipologías de productos se representan en el gráfico 35.

GRÁFICO 35. TIPOLOGÍA DE MERCANCÍAS CARGADAS Y DESCARGADAS EN ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2009 EN TRANSPORTE INTERNACIONAL MEDIANTE CAMIONES DE PABELLÓN ESPAÑOL Y PORTUGUÉS, AGRUPADAS POR GRUPOS DE MERCANCÍAS (MILES DE TONELADAS)



Comentario: Nótese que la escala de ambos gráficos es distinta.

CAPÍTULO	TIPO DE MERCANCÍAS
1	Productos de la agricultura, la ganadería, la caza y la silvicultura; pescado y otros productos de la pesca
2	Hulla, antracita y lignito; petróleo crudo y gas natural
3	Minerales metálicos y otros minerales y productos de la minería; turba; uranio y torio
4	Productos alimenticios, bebidas y tabaco
5	Productos de la industria textil y de la confección; cuero y productos de cuero
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
7	Coque y productos de petróleo refinado
8	Productos químicos y fibras artificiales y sintéticas; productos de caucho y plásticos; combustible nuclear
9	Otros productos minerales no metálicos
10	Metales básicos; productos metálicos, excepto maquinaria y equipo
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; reloj
12	Material de transporte
13	Muebles; otros artículos manufacturados n.c.o.p.
14	Materiales secundarios en bruto; residuos municipales y otros residuos
15	Correo, paquetes
16	Equipos y materiales utilizados en el transporte de mercancías
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	Mercancías agrupadas: distintos tipos de mercancías transportadas conjuntamente
19	Mercancías no identificables: mercancías que por cualquier razón no pueden identificarse y no pueden, por tanto, clasificarse en los grupos 01 a 16.
20	Otros artículos n.c.o.p.

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

Respecto el total de mercancías transportadas por carretera durante el 2009 destinadas al comercio internacional destacan por parte española los *productos agrícolas, ganaderos, de la caza y de la pesca* ya que representan un 24% del total español. Con un porcentaje menor, 16%, se encuentran los *productos alimenticios, las bebidas y el tabaco*.

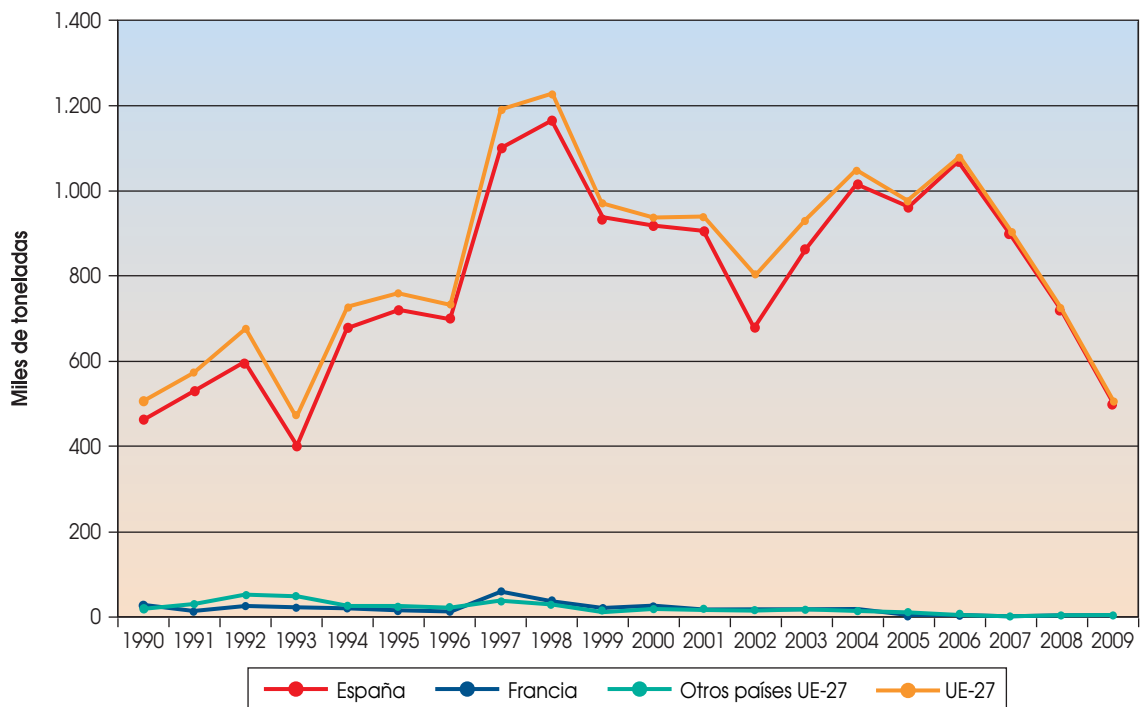
Por parte portuguesa, con un 14% están los *productos alimenticios, las bebidas y el tabaco*. Luego le siguen los *productos agrícolas, ganaderos, de la caza y de la pesca*; los *productos de madera y corcho (excepto muebles)* y los *productos minerales no metálicos*, los 3 con un 12%.

5.3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

La liberalización en el sector ferroviario ha permitido la entrada de nuevos operadores en el negocio de transporte de mercancías, hasta ahora monopolizado en sus respectivos países por CP y Renfe. Se trata de las empresas Takargo Rail en Portugal y COMSA Rail Transport en España. Además, a mediados del 2009 ambas empresas formalizaron su asociación con la formación de la sociedad Ibercargo Rail, para facilitar su operatividad en la Península Ibérica.

En el gráfico 36 se representa la evolución desde 1990 del transporte internacional de mercancías con origen o destino en Portugal.

GRÁFICO 36. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS CON ORIGEN O DESTINO EN PORTUGAL



Fuente: Portugal: CP.



El transporte internacional de mercancías por ferrocarril desde y hacia Portugal ha tenido siempre a España como principal país de origen/destino. El intercambio con otros países, por parte de Portugal, viene condicionado por la red ferroviaria española por ser de paso obligado. Este hecho ha generado que el volumen de mercancías internacionales transportadas en ferrocarril, con un país que no fuera España, haya ido cayendo año a año. En 2004, estos intercambios representaban el 4%; en 2006, el 0,4% y en 2009 solo se tiene constancia de intercambios en ferrocarril con España.

Los datos de 2009 reflejan que el volumen de tráfico internacional de mercancías por ferrocarril fue de 503.539 toneladas, de las que un 68% (344.593 toneladas) representan descargas efectuadas en Portugal. De modo, que el 32% restante (158.946 toneladas) son las que salieron de Portugal rumbo a España. De las 503 mil toneladas intercambiadas, un 30% se realizó a través de las empresas Takargo Rail y Comsa Rail.

Estas cifras indican un importante descenso respecto el 2006 cuando se inició una importante caída del volumen total transportado por ferrocarril. En 2006 el tráfico internacional ferroviario portugués fue de 1.079.687 toneladas, que comparándolo con el volumen de 2009 representa un descenso del 53%.



5.4 TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

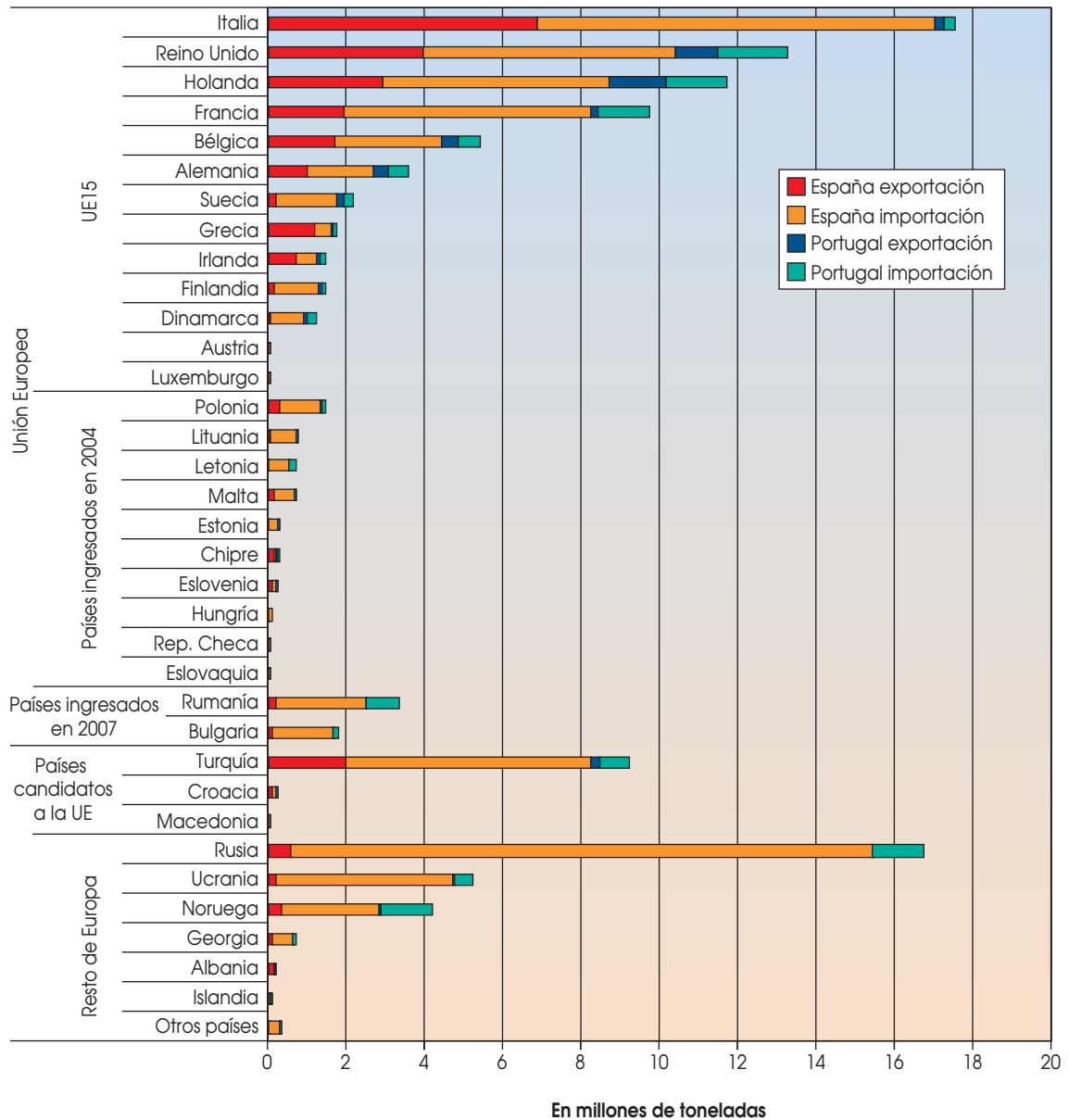
5.4.1. Tráfico marítimo de mercancías de España y Portugal con el resto de Europa

El tráfico marítimo de mercancías de España y Portugal con el resto de países europeos se situó en 115,5 millones de toneladas el año 2009, lo que supone un ligero descenso respecto el 2008 cuando se movieron 126,4 millones de toneladas. La distribución de mercancía para cada país respecto al año anterior ha variado en un par de puntos, España ha pasado de realizar el 83,5% de los intercambios a protagonizar el 85,5%, de modo que Portugal ha descendido del 16,5% al 14,5% en 2009.

La relación de cada país según el flujo del tráfico, se representa en el gráfico 37. En él se evidencia la importancia de Italia en las relaciones marítimas, absorbe el 15% del total de ambos países y el 17% español. En la relación con la Unión Europea son también importantes para el conjunto España-Portugal los intercambios con el Reino Unido, Holanda y Francia con un peso relativo del 11%, 10% y 8% sobre el total de los intercambios europeos.

Fuera de la Unión Europea destaca el tráfico con Rusia y en menor medida con Turquía con una importancia del 14% y del 8% respectivamente.

GRÁFICO 37. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA CON ORIGEN/DESTINO EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA EN EL AÑO 2009



Fuentes: España: Ministerio de Fomento y Puertos del Estado.
 Portugal: Ex - Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais/Portos Nacionais.

En el tabla 14 se muestra el volumen de toneladas intercambiadas por España y Portugal y los países europeos agrupados según su relación con la Unión Europea. Así la antigua Unión Europea de los 15 aglutina el 59% de los movimientos mercantiles; los países ingresados en 2004 y en 2007, un 8% entre ambos y los países candidatos y los de resto de Europa, un 8% y un 23% respectivamente.

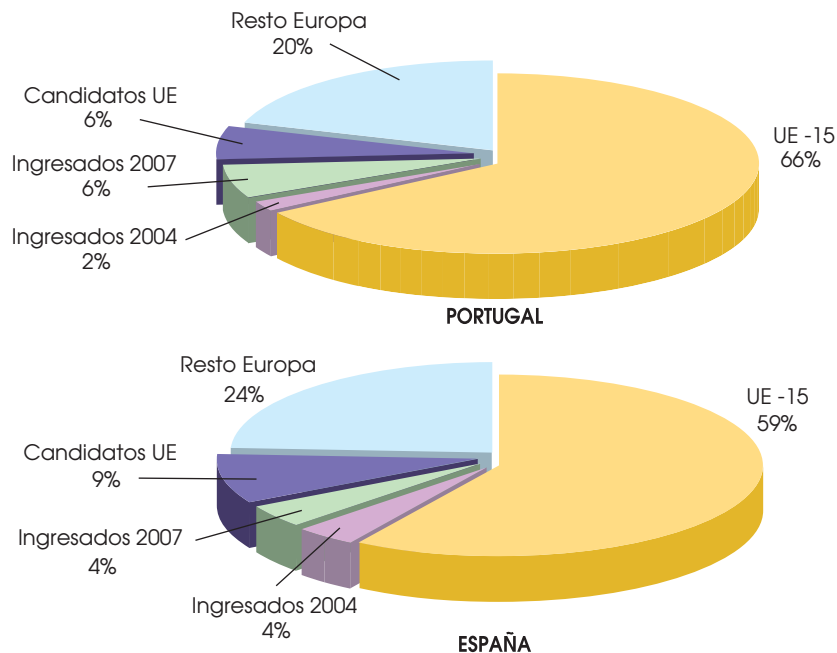
TABLA 14
DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA EN EL AÑO 2009 (EN MILLONES DE TONELADAS)

		TOTAL EN AMBOS SENTIDOS (Mt)		
		ESPAÑA	PORTUGAL	TOTAL
Unión Europea	Antigua UE-15	58,30	11,08	69,37
	Países de nuevo ingreso (2004)	4,19	0,40	4,59
	Países de nuevo ingreso (2007)	4,19	0,99	5,18
Países candidatos		8,44	1,02	9,45
Resto de Europa		23,63	3,27	26,90
Total Europa		98,74	16,76	115,50

Fuente: España: Ministerio de Fomento y Puertos del Estado.
 Portugal: Ex - Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais/Portos Nacionais.

A continuación, se detalla por separado para España y para Portugal la importancia de los distintos grupos de países en la distribución de los intercambios por vía marítima a partir del gráfico 38.

GRÁFICO 38. DISTRIBUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS POR VÍA MARÍTIMA DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EL RESTO DE EUROPA (PORCENTAJE SOBRE EL TOTAL) EN 2009

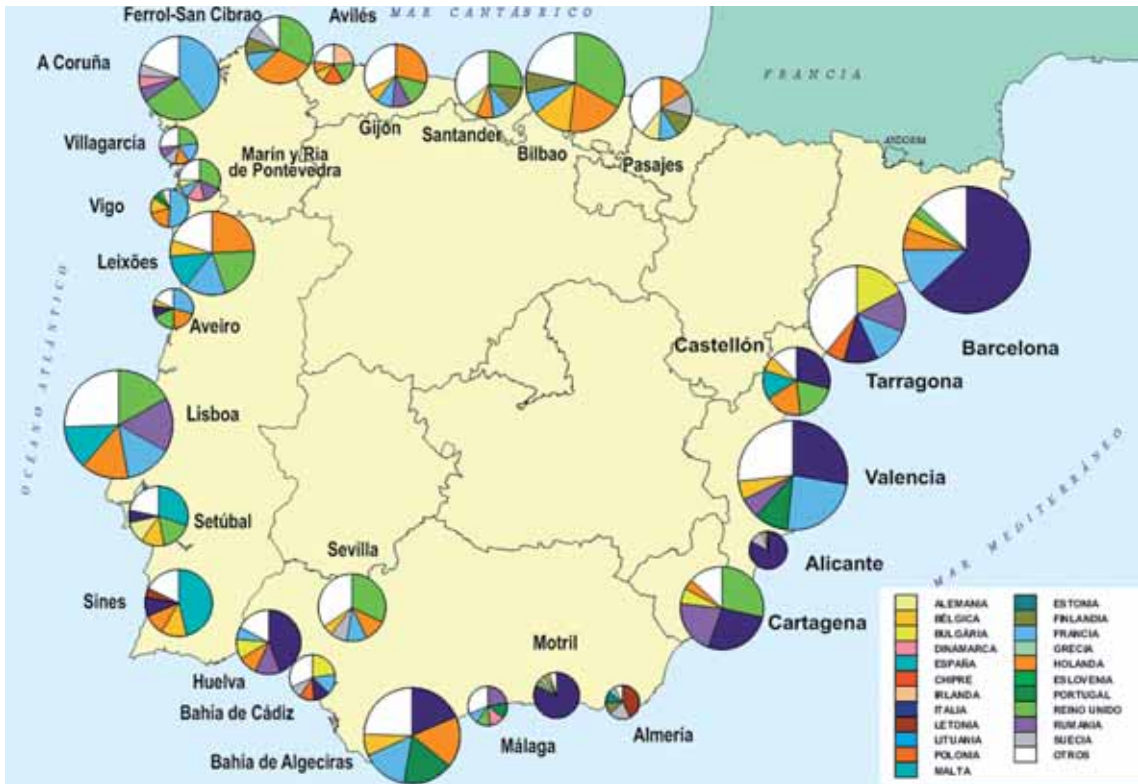


Fuentes: España: Ministerio de Fomento y Puertos del Estado.
 Portugal: Ex - Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais/Portos Nacionais.

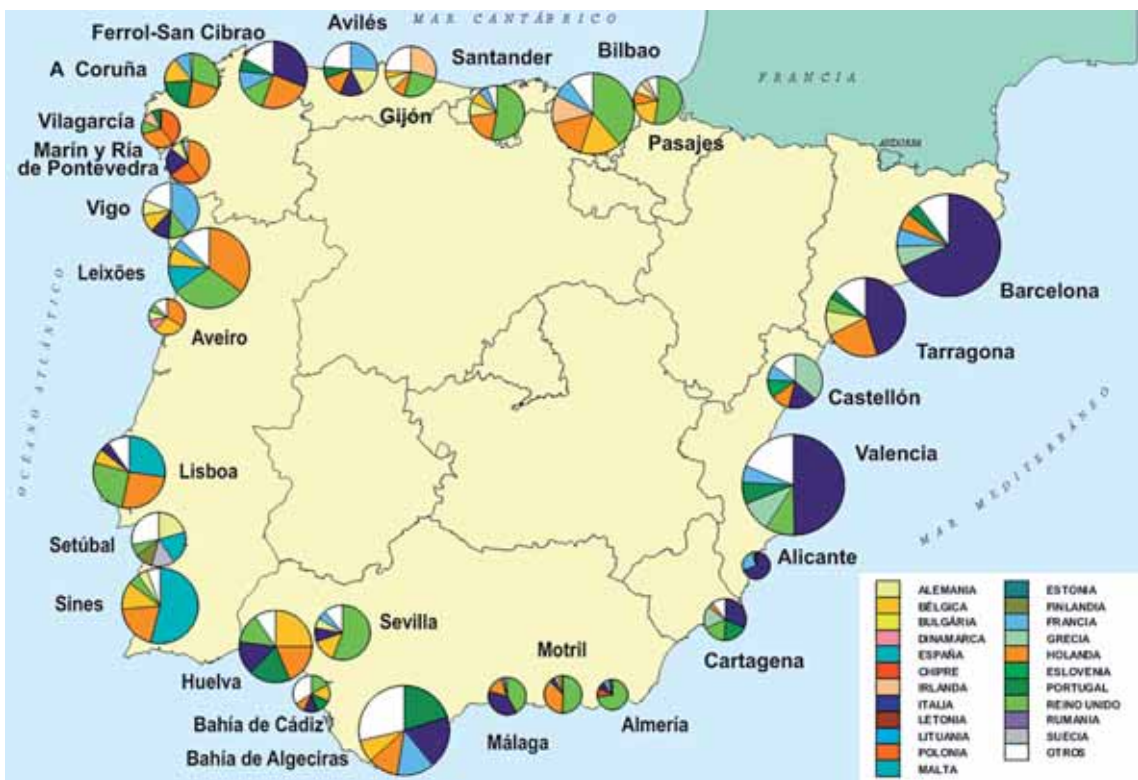
En la figura 10 se representa la relación entre los puertos peninsulares y los principales países de la UE-27 con los que mantienen relaciones comerciales de importación y exportación.

FIGURA 10. TRÁFICO DE MERCANCÍAS DE/PARA LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON LOS CINCO PRINCIPALES PAÍSES DE LA UE-27 EN EL AÑO 2009

IMPORTACIÓN



EXPORTACIÓN



Fuentes: España: Ministerio de Fomento y Puertos del Estado.
 Portugal: Ex - Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais/Portos Nacionais.

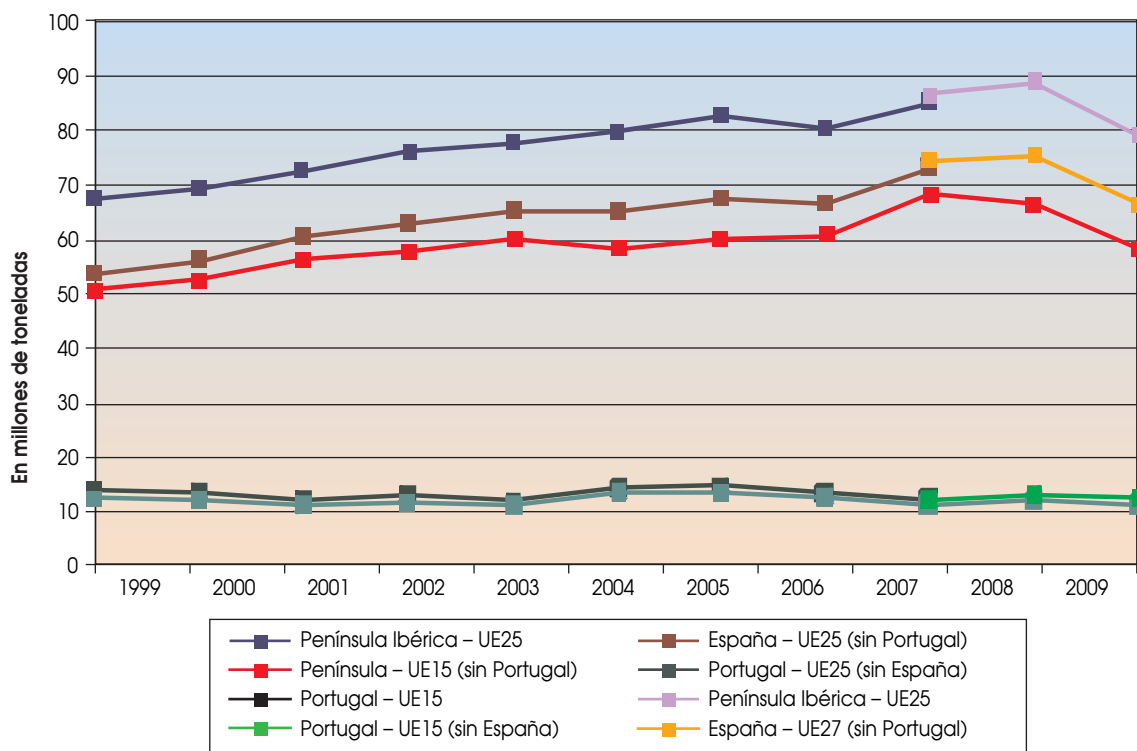
Los principales puertos importadores con la UE-27 son Barcelona, Valencia y Bilbao, con un volumen de tráfico de 6,8; 4,9 y 4,4 millones de toneladas respectivamente. A continuación se encuentra el primer puerto portugués, Lisboa, con 4,2 millones de toneladas. Los puertos mediterráneos tienen Italia como origen destacado. Francia vendría después pero con un peso menor. En la vertiente atlántica y cantábrica las mercancías provienen principalmente del Reino Unido, Holanda y Francia.

Refiriéndonos a las exportaciones, los principales destinos son el Reino Unido, Holanda y Bélgica en la vertiente Atlántica y Cantábrica e Italia en el lado del Mediterráneo. En las exportaciones el dominio mediterráneo es más evidente con los puertos de Barcelona (3,3 millones de toneladas), Valencia (3,1 millones de toneladas) y Bahía de Algeciras (2,9 millones de toneladas) en las tres primeras posiciones. Leixoes es el primer puerto exportador portugués (1,7 millones de toneladas) y se encuentra en la sexta posición peninsular.

En el gráfico 39 se refleja la evolución del transporte de mercancías por vía marítima en la relación de España y Portugal con el conjunto de la Unión Europea.

A lo largo de los años el volumen de los intercambios peninsulares con la Unión Europea crecía al ritmo que lo hacían las importaciones y exportaciones españolas, ya que Portugal conservaba sus registros de mercancía transportada con leves incrementos y descensos. Entre 1999 y 2007 el peso de España pasó del 79% al 86%. Entre 2007 y 2009 el tráfico de mercancías entre la Península Ibérica y la Unión Europea sufrió un descenso del 9%, bajando de los 87 millones de toneladas transportadas en 2007 hasta los 79 millones de toneladas del 2009, de los cuales 12 millones pertenecían a Portugal y 67 millones a España.

GRÁFICO 39. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA UE-25 Y LA UE-27 ENTRE 1999 Y 2009



Fuente: España: Ministerio de Fomento y Puertos del Estado.
 Portugal: Ex - Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais/Portos Nacionais.

5.4.2. EL INTERCAMBIO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL

Vista la relación con el conjunto de la Unión, las tablas 15 y 16 pretenden representar el tráfico marítimo de los distintos puertos españoles con Portugal y de los puertos portugueses con España respectivamente.

En el período 2003-2009, las Autoridades Portuarias de la Bahía de Algeciras y Valencia son los principales puertos receptores de las mercancías que provienen de Portugal vía marítima. El puerto de Huelva también solía estar en este grupo, pero en 2009 sufrió un importante descenso en el volumen de mercancía de origen portugués.

Respecto a las exportaciones, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras es la que mueve un mayor volumen de productos con destino a Portugal. Más lejos le siguen Valencia y Huelva.

TABLA 15
EVOLUCIÓN DEL INTERCAMBIO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES Y PORTUGAL (2000-2009) POR SENTIDO (EN TONELADAS)

IMPORTACIONES DESDE PORTUGAL

AUTORIDAD PORTUARIA ESPAÑOLA	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bahía de Algeciras	432.887	469.654	431.288	581.534	538.539	601.625	638.140
Valencia	226.562	293.574	394.287	591.045	335.138	445.641	487.769
Sta Cruz de Tenerife	74.511	35.883	44.404	15.686	29.299	18.303	141.203
Las Palmas	12.467	56.984	65.994	104.809	170.825	115.779	103.910
Tarragona	54.488	18.446	34.547	58.764	64.612	65.116	75.295
Sevilla	3.054	187.148	179.395	263.295	249.158	128.512	74.963
Barcelona	136.476	36.560	117.967	135.326	64.914	148.091	55.313
Huelva	104.761	368.196	242.789	231.406	634.675	519.229	50.869
Málaga	—	185.619	180.757	158.608	148.770	191.642	42.409
Gijón	—	—	59.546	26.223	31.419	48.330	38.156
Vilagarcía	2.438	—	91.508	95.522	36.391	89.375	31.177
Castellón	9.703	25.383	23.115	50.089	82.362	123.615	24.550
Bilbao	38.444	5.415	50.658	4.635	30.802	47.602	18.699
Vigo	10.110	13.934	5.277	41.858	37.923	20.073	18.394
A Coruña	5.867	4.366	12.052	11.545	32.446	17.271	17.677
Bahía de Cádiz	1.173	31.188	54.429	119	4.905	3.438	11.006
Otros	165.101	331.057	325.506	370.544	343.160	176.672	11.256
TOTAL	1.278.042	2.063.407	2.313.519	2.741.008	2.835.338	2.760.314	1.840.786

Fuente: Puertos del Estado de España.

EXPORTACIONES HACIA PORTUGAL

AUTORIDAD PORTUARIA ESPAÑOLA	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bahía de Algeciras	475.974	422.264	438.663	575.216	812.203	657.066	600.623
Huelva	277.119	130.048	206.432	127.162	152.624	118.900	232.209
Valencia	180.226	214.366	264.938	334.772	474.194	263.229	214.616
Barcelona	26.371	154.297	149.347	160.037	138.931	169.345	138.072
A Coruña	8.928	61.382	216.668	148.338	267.334	161.738	129.914
Las Palmas	40.400	8.664	7.316	30.170	7.068	79.080	112.419
Tarragona	56.519	98.681	94.498	92.523	62.225	96.907	75.519
Cartagena	16.345	19.877	26.956	48.124	—	37.320	63.189
Ferrol-San Cibrao	3.267	19.798	50.051	25.534	60.648	109.748	62.070
Bilbao	13.974	31.129	73.933	113.510	96.466	94.911	52.779
Avilés	18.255	114.651	79.854	58.790	66.971	22.370	45.012
Sta Cruz de Tenerife	12.833	78.930	31.866	18.843	24.180	42.480	39.170
Baleares	3.405	—	—	2.064	27.594	32.654	31.715
Bahía de Cádiz	19.788	376	496	1.890	301.694	31.954	30.981
Vigo	19.305	21.319	20.344	14.607	11.792	17.588	23.634
Gijón	2.286	2.735	2.690	12.056	28.589	28.884	20.724
Sevilla	212.660	3.100	3.034	3.086	9.680	12.760	14.668
Otros	132.771	101.915	57.949	69.335	131.168	97.047	10.447
TOTAL	1.520.426	1.483.532	1.725.035	1.836.057	2.673.361	2.073.981	1.897.761

Fuente: Puertos del Estado de España.

TABLA 16
EVOLUCIÓN DEL INTERCAMBIO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS PORTUGUESES Y ESPAÑA (2000-2009) POR SENTIDO (EN MILES DE TONELADAS)

IMPORTACIONES DESDE ESPAÑA										
Autoridad Portuaria	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Aveiro	74	76	61	59	68	61	49	70	230	11
Leixões	468	445	505	393	426	566	590	847	651	392
Lisboa	456	384	284	302	450	406	481	559	564	535
Setúbal	237	212	292	252	196	186	201	347	115	227
Sines	468	192	161	157	163	338	388	561	417	506
Total	1.704	1.308	1.303	1.164	1.304	1.557	1.709	2.384	1.977	1.671
EXPORTACIONES HACIA ESPAÑA										
Autoridad Portuaria	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Aveiro	9	9	1	4	17	166	106	199	312	0
Leixões	196	195	193	240	411	413	469	467	273	178
Lisboa	304	314	266	467	606	504	737	720	675	316
Setúbal	106	103	149	557	421	425	449	518	422	140
Sines	65	101	104	121	373	547	812	573	793	770
Total	679	723	712	1.389	1.828	2.055	2.573	2.477	2.476	1.404

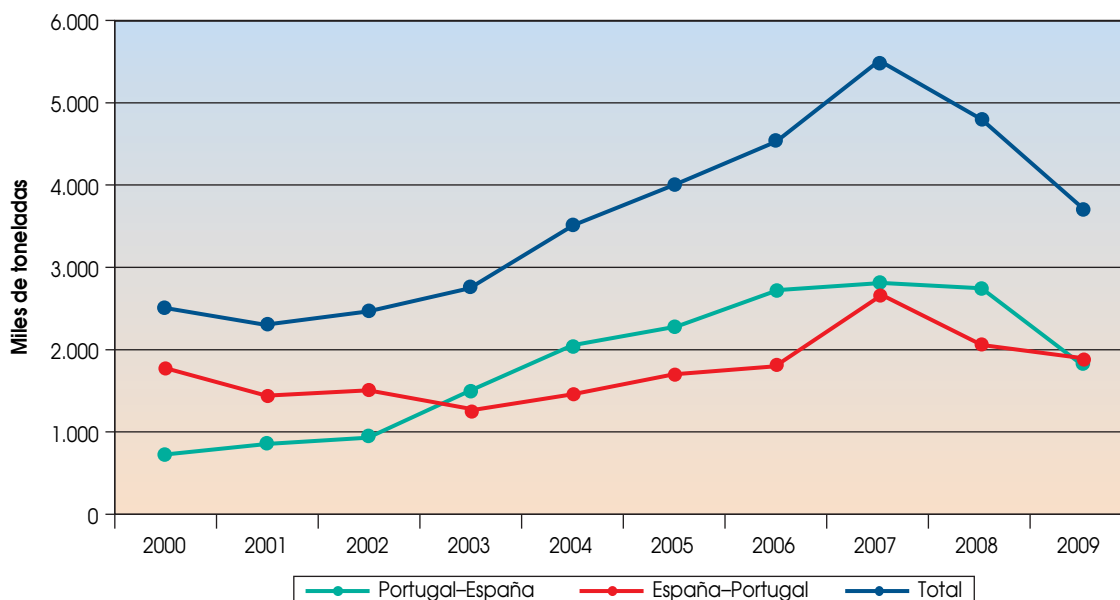
Fuente: Puertos nacionales de Portugal.

Analizando las importaciones portuguesas con origen español destacan los puertos de Leixoes, Lisboa y Sines. El de Leixoes ha sido el puerto más importante en este tipo de relaciones en la última década, aunque un importante descenso en 2009 lo ha relegado al tercer puesto. El de Lisboa se caracteriza por tener unos valores bastante constantes en los últimos años. Finalmente, el puerto de Sines ha experimentado un fuerte crecimiento desde 2005.

Respecto las exportaciones, los puertos de Lisboa y Sines son los más importantes. Como sucedía con las importaciones, el puerto de Sines ha crecido mucho en los últimos cinco años y se ha convertido en el principal puerto portugués en este tipo de tráfico. El puerto de Lisboa movía hasta el 2008 un volumen muy destacado, pero en 2009 su descenso de mercancías ha sido significativo.

La evolución de las relaciones marítimas entre España y Portugal, del 2000 al 2009, viene reflejadas en el gráfico 40.

GRÁFICO 40. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2000-2009)

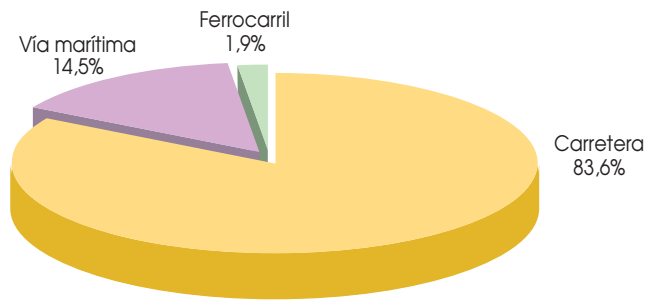


Fuentes: España: Puertos del Estado.

5.5. RESUMEN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS

El total de mercancías intercambiadas entre España y Portugal en el año 2009 fue de casi 26 millones de toneladas. En el gráfico 41 se observa como el transporte por carretera se lleva el 83,6% de estos intercambios, el transporte marítimo el 14,5% y el ferrocarril tiene un papel menor con solo el 1,9%.

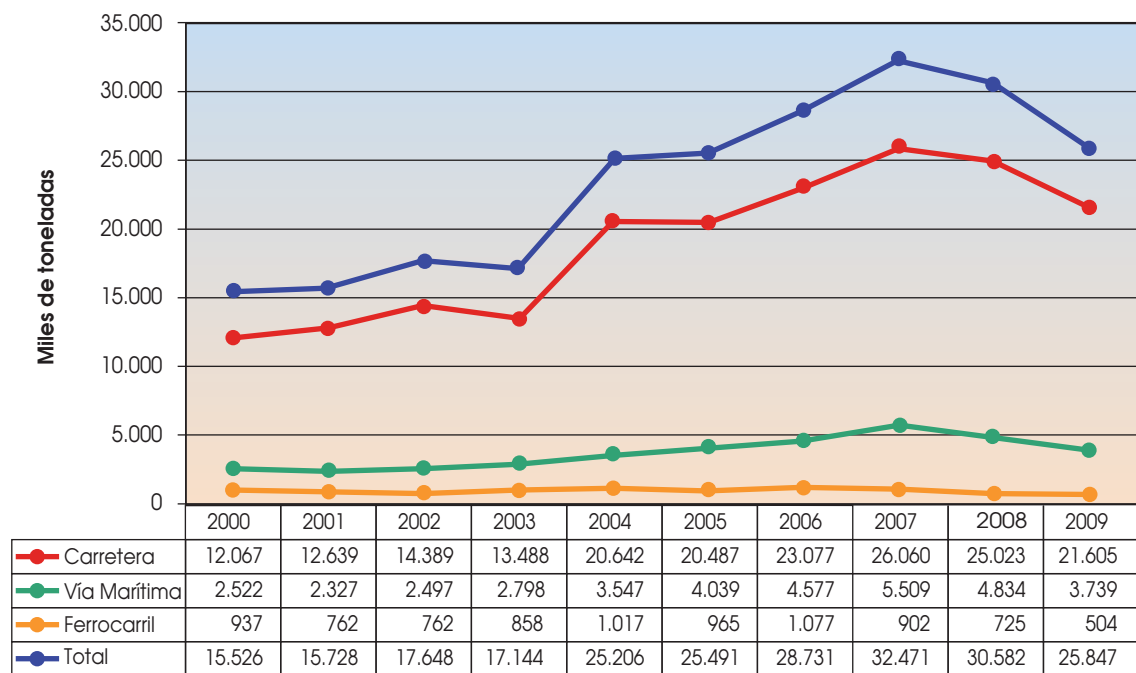
GRÁFICO 41. RESUMEN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODOS DE TRANSPORTE EN EL AÑO 2009, EN % RESPECTO EL VOLUMEN TOTAL



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

En el gráfico 42 se presenta la evolución de la importancia de los distintos modos de transporte en el tráfico de mercancías entre España y Portugal.

GRÁFICO 42. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODOS DE TRANSPORTE



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

El transporte por carretera es el modo de transporte más influyente en el intercambio de productos con Portugal, en 2000 representaba el 78% de los intercambios mientras que en 2009 era el 84%. Durante este período el transporte marítimo ha bajado del 16% al 14% y el transporte por ferrocarril ha pasado a ser todavía menos importante, del 6% al 2% reduciendo en un 46% su volumen transportado.

6. CONCLUSIONES

El sexto Informe del Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP) actualiza la información sobre las conexiones entre ambos países en lo que se refiere a infraestructuras, tráfico de viajeros y transporte de mercancías para el año 2009.

Con estos valores y su evolución es posible extraer conclusiones sobre el tráfico entre España y Portugal.

- 1** En el año 2009 se registran las cifras de crecimiento del PIB más bajas en los últimos 12 años, alcanzando por primera vez valores negativos para España, Portugal, la antigua Unión Europea de los 15 y la actual Unión Europea de 27 miembros.
- 2** Las mercancías intercambiadas conjuntamente por España y Portugal con el resto de Europa el año 2009, se reducen a niveles del 2003 tras un par de años a la baja. Entre ambos países transportaron en 2009, una mercancía valorada en 277 mil millones de euros (un 21% menos que en 2008). Los intercambios con la UE-27 representaron casi el 90% del total, siendo especialmente importante la relación con la UE-15 (85% del total). Casi el 85% de los intercambios comerciales de ambos países pertenecieron a España, lo que refleja el tamaño y la dinámica de las economías de ambos países y que también se refleja en el volumen de mercancías intercambiadas, tanto con los flujos de transporte como con los volúmenes de tráfico asociados. En peso, los productos movidos representan 187 millones de toneladas.
- 3** Las conexiones viarias entre ambos países han aumentado en 6 nuevos pasos desde la última publicación del Observatorio Hispano-Luso y existen distintas actuaciones en marcha:
 - La conexión Verín-Chaves se encuentra totalmente en servicio desde mediados del 2010.
 - La autopista entre Valladolid y Villar Formoso se encuentra finalizado el proyecto de ejecución en el lado portugués entre Villar Formoso y la frontera española. Mientras que del lado español las obras en el tramo español Fuentes de Oñoro – Frontera se adjudicaron durante el segundo trimestre del 2009.
 - En la IC31, la conexión entre Castelo Branco y Monfortinho tiene su trazado parcialmente aprobado, aunque no hay ninguna previsión para la ejecución de la obra. Por parte española se encuentra en servicio el tramo Plasencia – El Batán, en ejecución El Batán – Moraleja y pendiente de licitación Moraleja – Frontera francesa.
 - El tramo Sevilla - Rosal de la Frontera – Vila Verde Ficalho – Beja está formado por distintos subtramos, la mayoría de los cuales deberían abrirse al tráfico durante el último trimestre del 2012. Por parte española la conexión de la N-630 hasta la frontera portuguesa se encuentra en fase de consulta pública.

Respecto al sector ferroviario también existen actuaciones en marcha entre ambos países.

- En la conexión Madrid – Lisboa finalizaron algunos estudios que se encontraban en marcha y se firmó una declaración de intenciones en la Cumbre de Zamora respecto a la Estación Internacional para su ubicación, financiación, explotación y jurisdicción. Se

acordó su localización en la frontera, con las instalaciones de pasajeros en el lado español y las de mercancías en el portugués. Se encuentran en ejecución el subtramo entre Cáceres y Badajoz.

- Tramo Vigo – Oporto. Se acordó el punto por donde se cruzará el río y los respectivos trazados de acceso.
- La conexión Salamanca–Aveiro. Se completó la Nota Técnica para la selección de corredores y por parte española se licitaron las obras de conexión de Medina del Campo con la Línea Madrid–Olmedo–Zamora.
- El tramo Sevilla–Huelva–Faro–Évora se terminaron los trabajos referentes al Estudio de Mercado de las Conexiones Ferroviarias relativas al Baixo Alentejo y al Algarve y en el lado español se encuentran en redacción el tramo Sevilla–Huelva.

4 En el ámbito aéreo destaca la entrada en servicio del aeropuerto de Beja⁸ y de la nueva Terminal 1 del aeropuerto de Barcelona.

5 Durante el año 2009 un total de 62,2 millones de viajeros cruzaron la frontera entre ambos países considerando los transportes terrestres (carretera y ferrocarril), aéreo y fluvial. Respecto a las cifras del 2008 representan un aumento del 2,5%, que viene generado por el transporte por carretera ya que en el resto de modos de transporte el número de usuarios se redujo.

- El transporte por carretera es el principal protagonista en el flujo de viajeros entre España y Portugal, concentrando el 95% de los movimientos, lo que equivale a un paso medio diario de 85.300 vehículos, un 1,7% menos que en 2008.
- El uso del ferrocarril, con 178.000 usuarios, no sufre grandes variaciones.
- El transporte aéreo, a pesar de representar únicamente el 4,3% de los intercambios entre España y Portugal, es el segundo modo de transporte más utilizado con 2,7 millones de pasajeros. Analizando la relación con el resto de países europeos, el flujo conjunto fue de 117 millones de viajeros (correspondiendo el 84% a España y el 16% a Portugal). Respecto de la anterior edición del OTEP, destaca el crecimiento del 12% en la relación Portugal–Europa cuando con el conjunto de países de la Unión Europea, Portugal ha sufrido un descenso del 22%. El principal país de origen y destino de los aeropuertos peninsulares es el Reino Unido, seguido de lejos por Alemania, Francia e Italia.
- Las conexiones fluviales entre España y Portugal tienen más usuarios que el ferrocarril. Durante el 2009 transportó 250.000 viajeros, lo que representa un 0,4% del total entre ambos.

6 Las mercancías transportadas entre España y Portugal en el 2009 fueron 25,8 millones de toneladas.

- La mayoría de los intercambios (83,6%) se produjeron a través de la red viaria que soportó una intensidad media diaria de 10.176 camiones, siendo el paso de Fuentes de Oñoro – Vilar Formoso la conexión más utilizada.
- En el transporte por ferrocarril destaca la entrada de nuevas empresas de transporte. Takargo Rail en Portugal y COMSA Rail Transport en España realizaron el 30% de los intercambios del 2009. Durante este año se transportaron por ferrocarril 504 mil toneladas.
- El 14% de las mercancías transportadas entre España y Portugal en 2009 lo hacen por vía marítima, lo que equivale a 3,7 millones de toneladas. Con el resto de Europa, ambos países intercambiaron 115,5 millones de toneladas (un 9% menos que en 2008). Los principales orígenes y destinos fueron Italia, Rusia y el Reino Unido.

⁸ A 31 de diciembre de 2010, en el aeropuerto de Beja solo estaban autorizados los vuelos «ferry».



ANEJO 1

ITRT⁹ – 2008: Principales conclusiones

1. ÁMBITO Y OBJETIVOS DE LA ENCUESTA

La realización de la Encuesta sobre el Transporte Fronterizo por Carretera de Vehículos Pesados de Mercancías en 2008, fue impulsada por la necesidad, reconocida en la Cumbre Ibérica de noviembre de 2005, de obtener datos cuantitativos y cualitativos relativos al tráfico transfronterizo de vehículos pesados de mercancías en las fronteras luso-españolas. De forma similar a lo que ocurre en las fronteras entre España y Francia, los resultados de esta encuesta posibilitarán un conocimiento en profundidad sobre los aspectos que caracterizan el transporte de mercancías en vehículos pesados, permitiendo obtener datos más detallados sobre la tipología de los vehículos que atraviesan las fronteras, el tipo de carga transportada, el transporte en vacío, el peso total transportado según el tipo de vehículo, el origen y destino de las mercancías, entre otros.

El desarrollo de esta operación estadística, así como el análisis de los resultados, lo llevó a cabo el Instituto Nacional de Estadística portugués y se realizó en siete pasos fronterizos, seleccionados en función de su tráfico medio diario de años anteriores y en ambos sentidos de la marcha. Estos puntos aparecen en la figura 1.

A partir de la información recogida, fue posible caracterizar el tráfico de pesados de mercancías y efectuar también un análisis de las características más destacadas de los distintos valores de tráfico encontrados.

Para la realización del ITRT fue indispensable la colaboración de varias organizaciones portuguesas y españolas, cuyo esfuerzo contribuyó a que la encuesta fuera un éxito en sus diferentes vertientes. Entre las entidades que participaron en esta encuesta se encuentran la Secretaría de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento español, la Dirección General de Carreteras, la Universidad de Extremadura, la Guardia Nacional Republicana, las Carreteras de Portugal, S.A. y BRISA.

⁹ ITRT: Son las siglas en portugués de la Encuesta de Transporte Transfronterizo por Carretera de Vehículos Pesados de Mercancías (Inquerito ao Transporte Rodoviário Transfronteiriço de Veículos Pesados de Mercadorias).

FIGURA 1. FRONTERAS SELECCIONADAS PARA LA REALIZACIÓN DEL ITRT



2. ASPECTOS METODOLÓGICOS

Las campañas de encuestas utilizadas como base del ITRT, consistían en una recogida trimestral de información por muestreo, a partir de entrevistas personales con los conductores de vehículos pesados de mercancías en las principales fronteras luso – españolas (entrada y salida de Portugal).

A partir del ITRT se pretende ampliar el ámbito de una primera encuesta realizada con anterioridad y superar las lagunas de información existentes. Por lo tanto, el diseño del ITRT ha pasado desde entonces por la definición de metodologías y aspectos de la investigación que permitan la estimación:

- Del número de vehículos pesados de mercancías en las fronteras por la nacionalidad y el tipo de vehículo;
- De la estructura de mercancías transportadas por los vehículos pesados según el tipo de producto (se ha cogido como base la nomenclatura NSTR – edición revisada de Eurostat)

- De la matriz de origen y destino de los principales productos transportados por los vehículos pesados.

El horario definido para la realización de las encuestas varía en función del tráfico de cada paso fronterizo. La recogida en período nocturno fue asegurada por el Ministerio de Fomento a partir de un equipo de colaboradores de la Universidad de Extremadura.

El año de realización del estudio fue el 2008 y se espera que esta investigación se repita cada 4 años considerando, por un lado, la gran cantidad de recursos logísticos y financieros que son necesarios movilizar para su realización y admitiendo, por el otro, que la estructura y las características del tráfico de pesados entre las fronteras no sufren variaciones importantes en un período inferior a este.

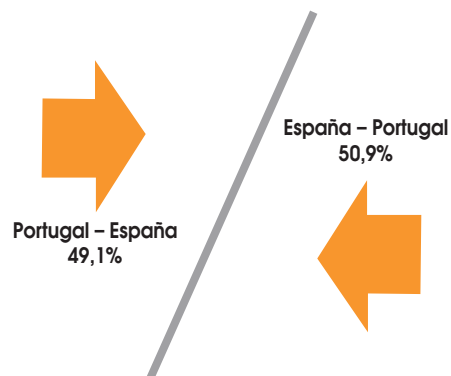


3. TRÁFICO TRANSFRONTERIZO – CARACTERÍSTICAS GENERALES

3.1. Los Vehículos Pesados de Mercancías

El tráfico transfronterizo en las principales fronteras luso-españolas en 2008, se distribuyó uniformemente en ambos sentidos—el 50,9% realizó el recorrido en sentido España–Portugal y el resto (49,1%), en sentido inverso, en total fueron 3,5 millones de vehículos.

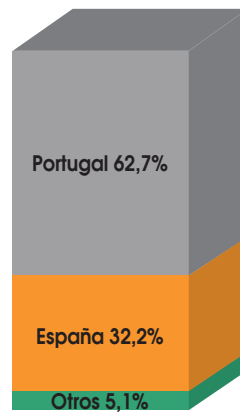
GRÁFICO 1. DISTRIBUCIÓN RELATIVA DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS, SEGÚN EL SENTIDO DEL TRÁFICO (2008)



Fuente: ITRT

De los 3.508.304 vehículos pesados que cruzaron las principales fronteras luso-españolas en 2008, el 62,7% tenían matrícula portuguesa y el 32,2% matrícula española. Las matrículas pertenecientes al resto de nacionalidades representaban apenas el 5,1% del total de matrículas en circulación en estos pasos fronterizos.

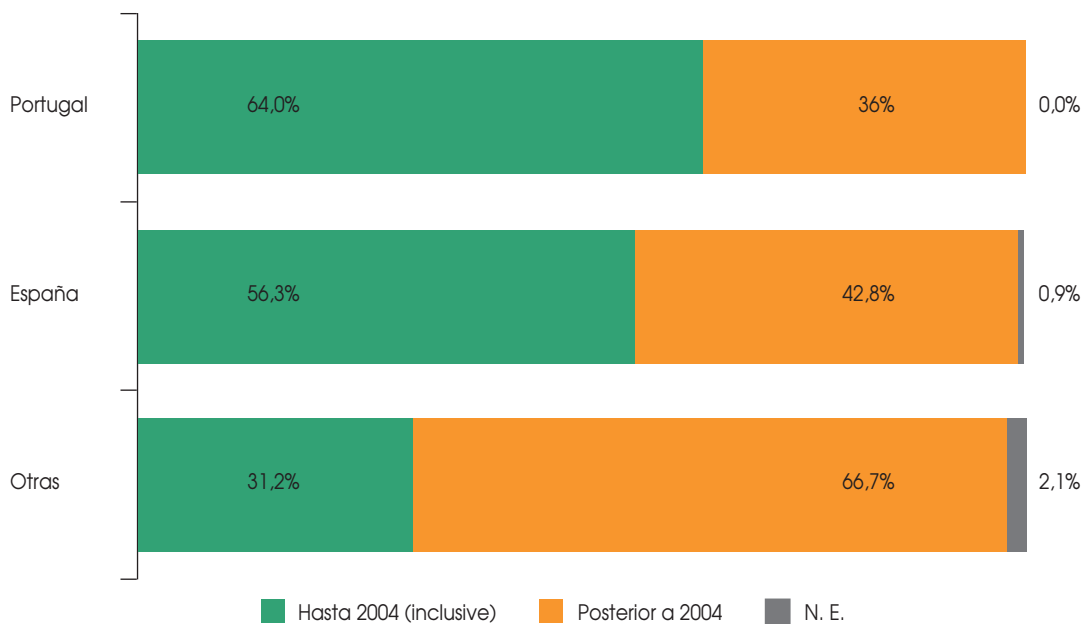
GRÁFICO 2. PORCENTAJE DE VEHÍCULOS PESADOS POR NACIONALIDAD DE LA MATRÍCULA, EN AMBOS SENTIDOS DEL TRÁFICO (2008)



Fuente: ITRT

La proporción de vehículos con matrículas recientes en el conjunto de vehículos con matrículas no portuguesa es comparativamente superior a los vehículos con matrícula portuguesa. De hecho, la proporción de vehículos posteriores al 2004 con matrícula portuguesa fue solo de 36,0%. En el caso de vehículos con matrícula española u "Otras" las proporciones de vehículos recientes fueron muy superiores (42,8% y 66,7%, respectivamente).

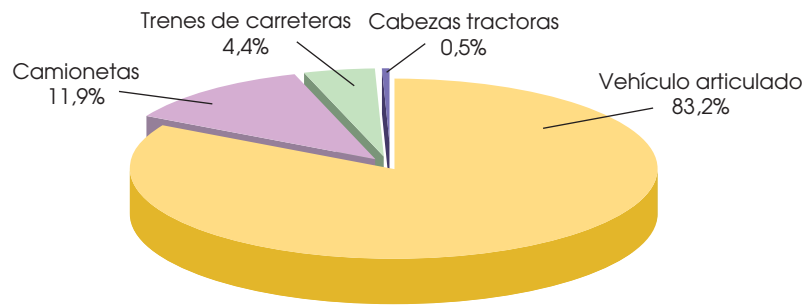
GRÁFICO 3. PORCENTAJE DE VEHÍCULOS PESADOS, POR AÑO DE MATRICULACIÓN, SEGÚN LA NACIONALIDAD DE LA MATRÍCULA (2008)



Fuente: ITRT

La distribución por categoría de vehículo revela que el número total de vehículos articulados que circularon por la frontera fue de 83,2% del total (casi 3 millones de vehículos) siendo el resto de categorías menos representativas, como las camionetas cerca 420.000 vehículos (11,9% del total) y el tren de carretera con 150.000 vehículos (4,4%). Las cabezas tractoras tienen una importancia residual, apenas un 0,5% del total de vehículos pesados.

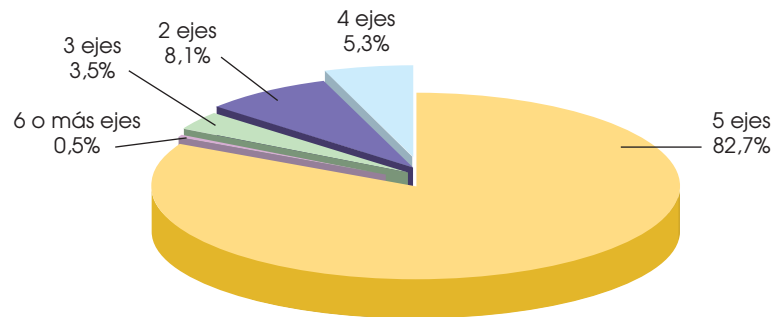
GRÁFICO 4. PROPORCIÓN DE LOS VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS POR CATEGORÍA DE VEHÍCULO, EN AMBOS SENTIDOS DEL TRÁFICO (2008)



Fuente: ITRT

Los vehículos con 5 ejes predominan en ambos sentidos del tráfico fronterizo ascendiendo a más del 80% del total de vehículos, seguidos por los de 2 ejes con un 8%, los de 4 ejes 5% y los de 3 ejes 4%. Finalmente, los vehículos con 6 o más ejes representan solo el 1% del total del tráfico en ambos sentidos.

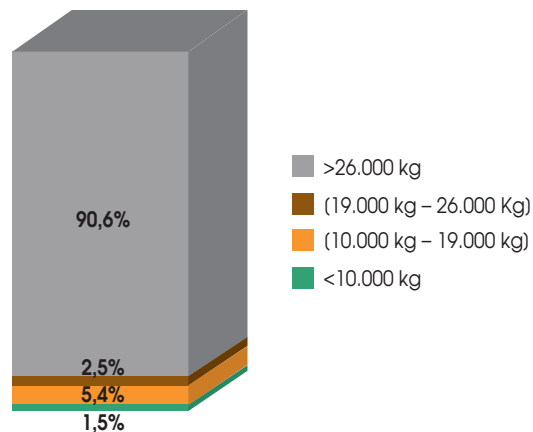
GRÁFICO 5. PROPORCIÓN DE LOS VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS, SEGÚN EL NÚMERO DE EJES, EN AMBOS SENTIDOS DEL TRÁFICO (2008)



Fuente: ITRT

En 2008, la mayoría de vehículos pesados de mercancías (90,6%) que cruzaron la frontera luso-española tenían un peso bruto superior a los 26.000 kg, seguidos de los vehículos con un peso bruto entre 10.000 kg y 19.000 kg que representaron un 5,4%.

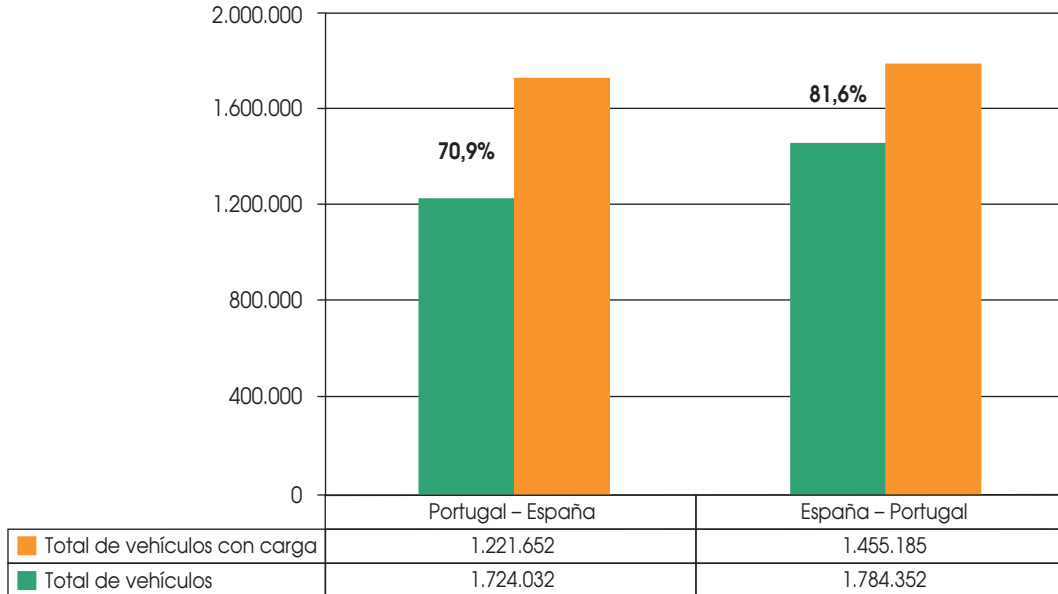
GRÁFICO 6. PROPORCIÓN DE LOS VEHÍCULOS PESADOS, POR ESCALA DE PESO BRUTO, EN AMBOS SENTIDOS DEL TRÁFICO (2008)



Fuente: ITRT

Respecto a los vehículos cargados, en el sentido España –Portugal, se verificó que ascendían a 81,6% del total (incluyendo los vehículos en tránsito), frente el 70,9% de los vehículos cargados en la dirección opuesta.

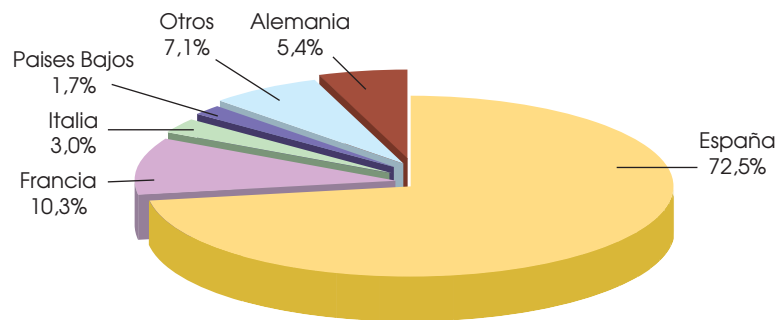
GRÁFICO 7. NÚMERO Y PORCENTAJE DE VEHÍCULOS CARGADOS RESPECTO AL TOTAL, POR SENTIDO DEL TRÁFICO (2008)



Nota: Se contabilizan los vehículos pesados de mercancías en tránsito
Fuente: ITRT

También para los vehículos con carga en 2008, el principal país de origen/destino de las mercancías transportadas a través de los puntos viarios portugueses fue España (72,5%), seguido a gran distancia por Francia (10,3%) y Alemania (5,4%) como más importantes.

GRÁFICO 8. DISTRIBUCIÓN DE PESADOS EN CARGA QUE ATRAVIESAN LA FRONTERA HISPANO-PORTUGUESA SEGÚN PAÍS DE ORIGEN/DESTINO DE LA MERCANCÍA (2008)

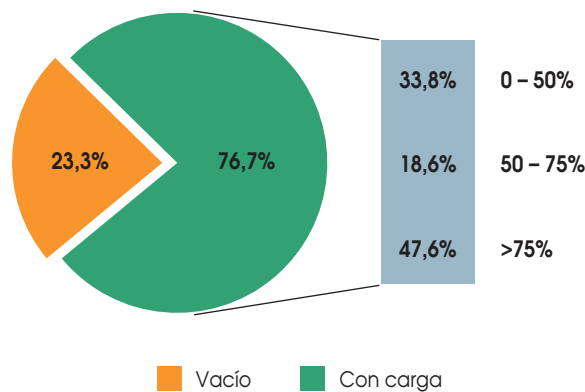


Fuente: ITRT

En el tráfico en ambos sentidos, cerca de una cuarta parte del total (23,3%) de vehículos pesados de mercancías viajaba en vacío, sin transportar ningún producto en el momento que cruzaba la frontera luso-española.

Casi la mitad de los vehículos cargados (47,6%) iban al 75% de carga. Por otro lado, la proporción de vehículos con una menor optimización de la capacidad de carga del vehículo, o sea con un índice de uso por debajo de la mitad de la capacidad total, era de cerca de un tercio (33,8%) del total de vehículos cargados.

GRÁFICO 9. PORCENTAJE DEL TOTAL DE VEHÍCULOS EN CARGA Y EN VACÍO EN EL TRÁFICO TRANSFRONTERIZO, EN AMBOS SENTIDOS DEL TRÁFICO (2008)

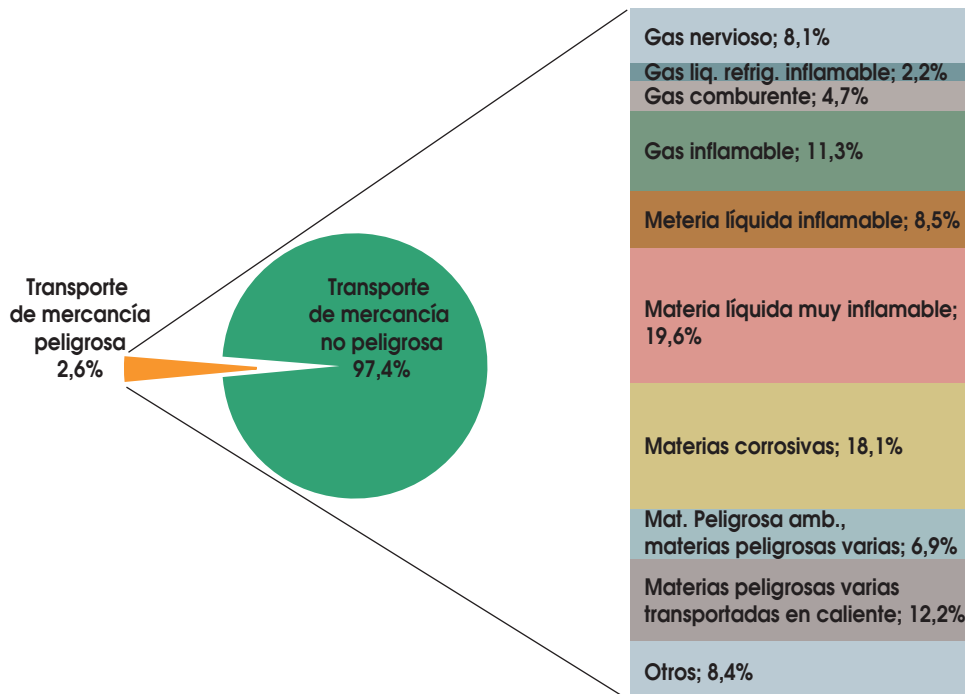


Nota: Están incluidos los vehículos pesados de mercancías en tránsito en Portugal
Fuente: ITRT

En cuanto al transporte de mercancías peligrosas, del total de vehículos que circulaban por la frontera luso-española, apenas el 2,6% de vehículos pesados (el 3,5% de los vehículos con carga) llevaban algún distintivo referido a este tipo de productos.

Los identificadores de peligro más comunes fueron «*Materias líquidas muy inflamables*» (19,6%), «*Materias corrosivas*», (18,1%) y «*Materias peligrosas varias transportadas en caliente*» (12,2%).

GRÁFICO 10. PORPORCIÓN DE LOS VEHÍCULOS PESADOS DESTINADOS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, POR TIPO DE MERCANCÍA PELIGROSA TRANSPORTADA, EN AMBOS SENTIDOS DEL TRÁFICO (2008)



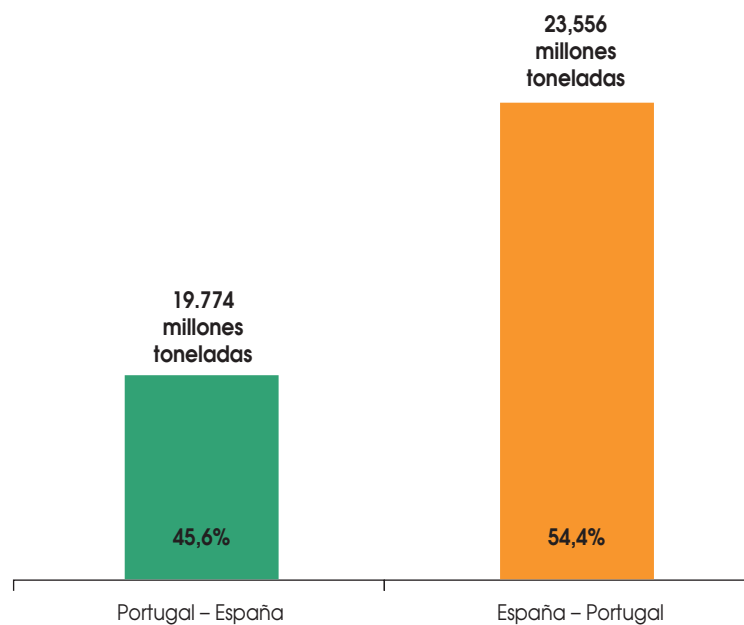
Fuente: ITRT

3.2. MERCANCÍAS TRANSPORTADAS

En sentido España-Portugal fue transportado el 54,4% del total de mercancías que cruzaron los principales puntos fronterizos luso españoles en 2008. En sentido Portugal-España el valor correspondiente fue de 45,6%.

El peso total de mercancías intercambiadas fue de 43,3 millones de toneladas, lo que corresponde a una carga media por vehículo (considerando ambos sentidos) de 12,4 toneladas. En sentido Portugal-España, la carga media de los vehículos fue de 11,5 toneladas y en sentido España-Portugal fue de 13,2 toneladas.

GRÁFICO 11. PESO TOTAL DE MERCANCÍA TRANSPORTADA POR SENTIDO DEL TRÁFICO (2008)

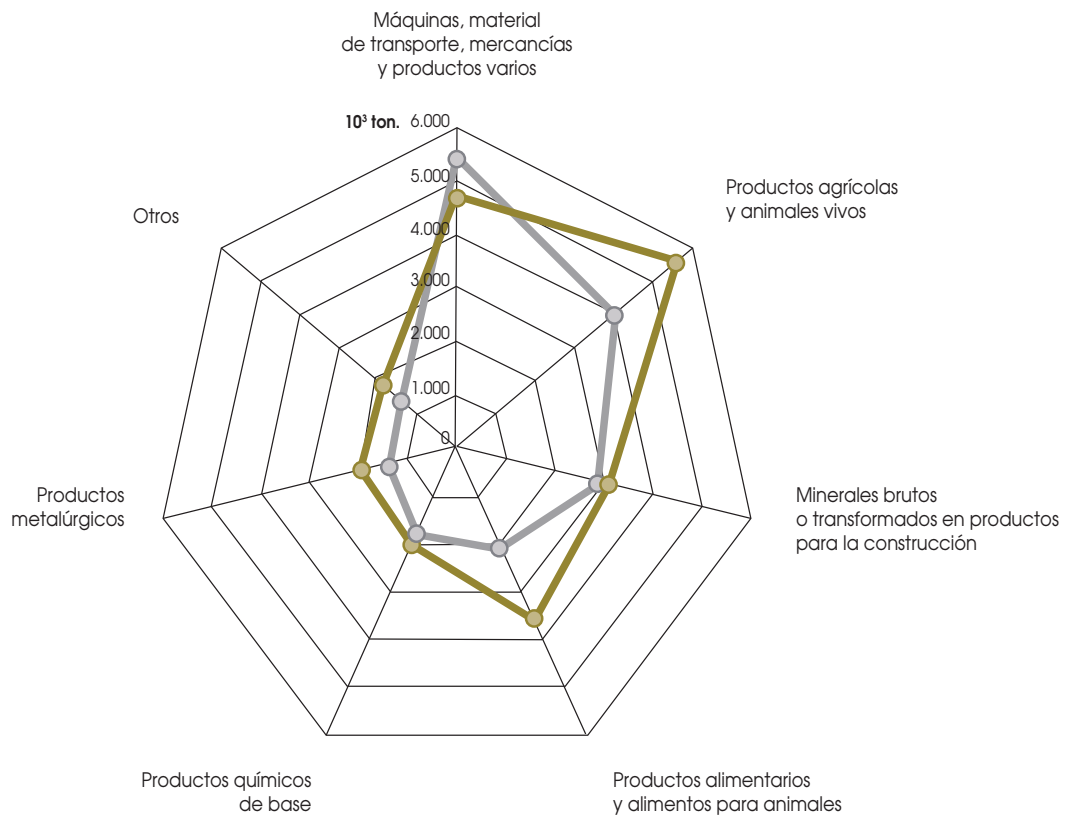


Fuente: ITRT

En 2008, en sentido de entrada a Portugal, aproximadamente un cuarto de las mercancías transportadas (5,6 millones de toneladas) pertenecían a la categoría «*Productos agrícolas y animales vivos*», siendo este el tipo de mercancías más transportado. La segunda categoría dominante en este sentido fue la de «*Máquinas, material de transporte, mercancías y productos varios*» con un porcentaje de 20,7% correspondiente a 4,7 millones de toneladas.

La principal categoría de mercancías transportadas durante el período en análisis, en sentido Portugal-España, fue «*Máquinas, material de transporte, mercancías y productos varios*» contabilizando 5,5 millones de toneladas (28,6%). Le siguen las categorías «*Productos agrícolas y animales vivos*» y los «*Minerales brutos o transformados en material de construcción*» representando, respectivamente, el 21,2% y 15,2%.

GRÁFICO 12. PESO TOTAL (MILES DE TONELADAS) DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS, EN DESTINO FINAL, SEGÚN SU CATEGORÍA, POR SENTIDO DEL TRÁFICO (2008)

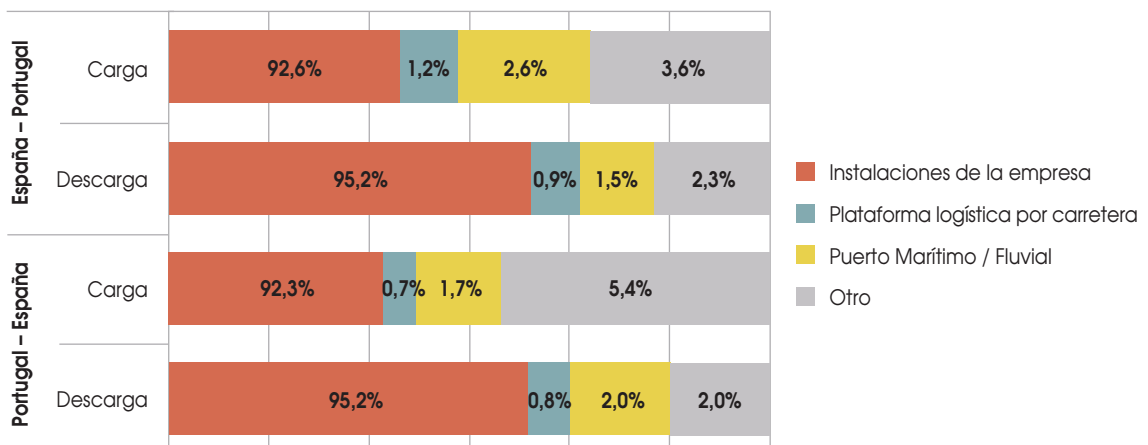


Fuente: IIRT

Respecto a las localizaciones de carga y descarga de las mercancías desde y hacia Portugal, las «*Instalaciones de la empresa*» fueron dominantes en ambas situaciones y sentidos del tráfico, correspondiendo aproximadamente el 92% de los lugares de carga y el 95% de los lugares de descarga.

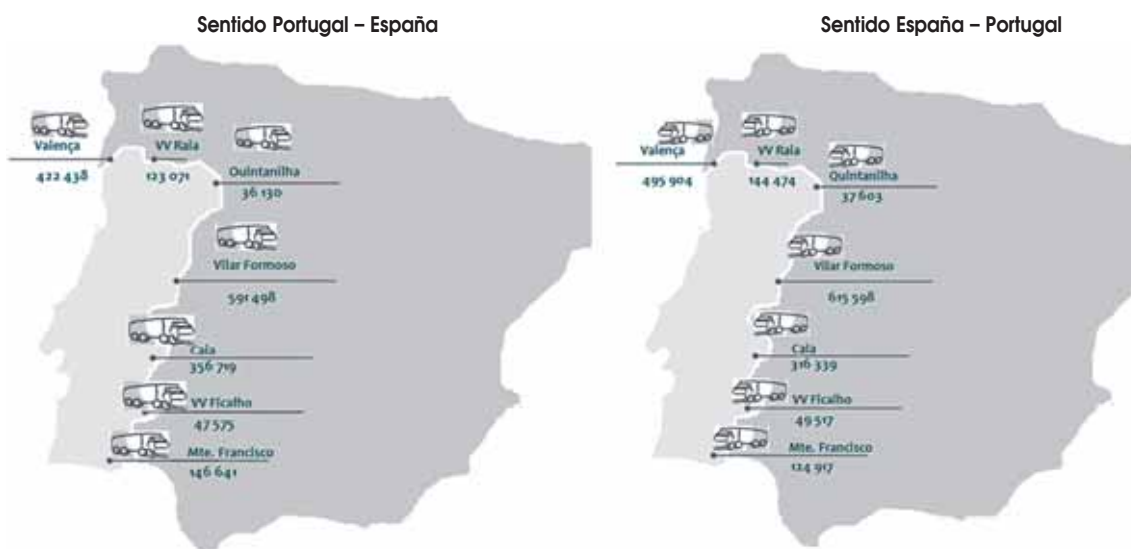
El resto de tipologías de localización representan una importancia relativa residual, siendo el «*puerto marítimo o fluvial*» la segunda localización más destacada.

GRÁFICO 13. PESO RELATIVO DE LAS MERCANCÍAS CARGADAS Y DESCARGADAS EN PORTUGAL, POR LUGARES DE CARGA Y DESCARGA EN AMBOS SENTIDOS DEL TRÁFICO (2008)



Fuente: IIRT

FIGURA 2. FRONTERAS NÚMERO DE VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS POR FRONTERA, EN EL SENTIDO PORTUGAL-ESPAÑA Y ESPAÑA-PORTUGAL (2008)

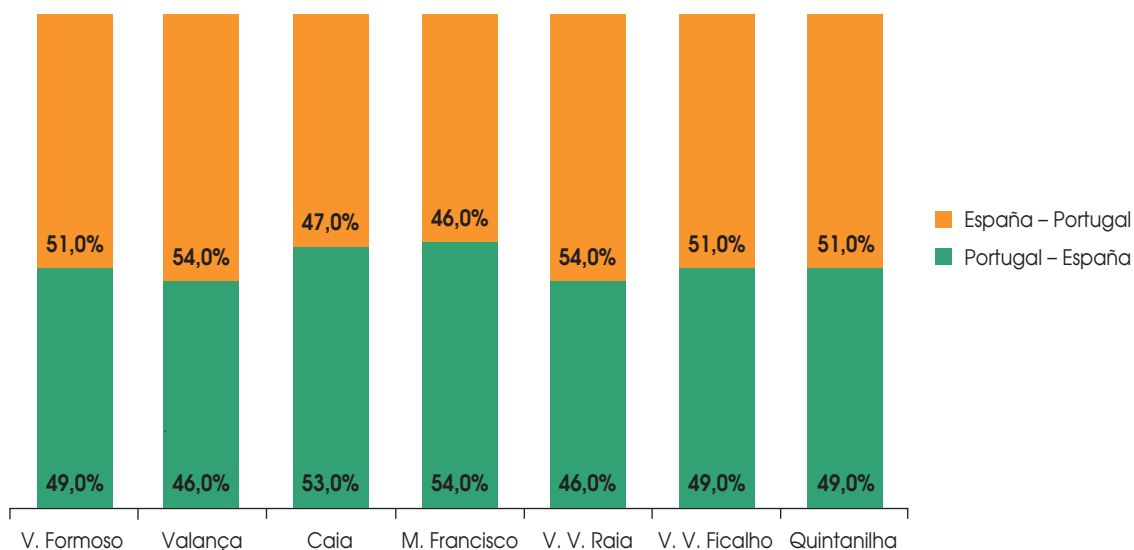


Fuente: ITRT

4. CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO FRONTERIZO

El peso de cada uno de los pasos fronterizos en el tráfico total es variable, siendo el punto de Vilar Formoso el más significativo en términos de número de vehículos de mercancías que cruzaron. En esta frontera pasaron 615.598 vehículos desde España y 591.498 vehículos en sentido inverso. La proporción de vehículos en sentido Portugal-España fue mayor solo en la frontera de Caia y Monte Francisco.

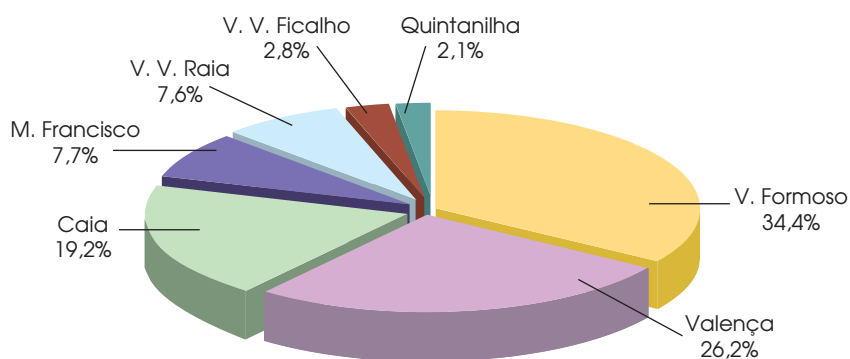
GRÁFICO 14. DISTRIBUCIÓN RELATIVA DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS QUE ATRAVESARON CADA UNA DE LAS FRONTERAS, POR SENTIDO DE TRÁFICO (2008)



Fuente: ITRT

Los resultados obtenidos confirman la importancia relativa de las diferentes fronteras, en función del respectivo tráfico anual de vehículos pesados. El tráfico en las fronteras de Vilar Formoso, Valença y Caia correspondía casi al 80% del total del tráfico de vehículos pesados de mercancías en las fronteras luso-españolas. Las fronteras donde el volumen de tráfico total es menos importante —Vila Verde de Ficalho y Quintanilha— representó menos del 5% del tráfico total.

GRÁFICO 15. DISTRIBUCIÓN DE LOS VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS, SEGÚN LA FRONTERA, CONSIDERANDO AMBOS SENTIDOS DE TRÁFICO (2008)

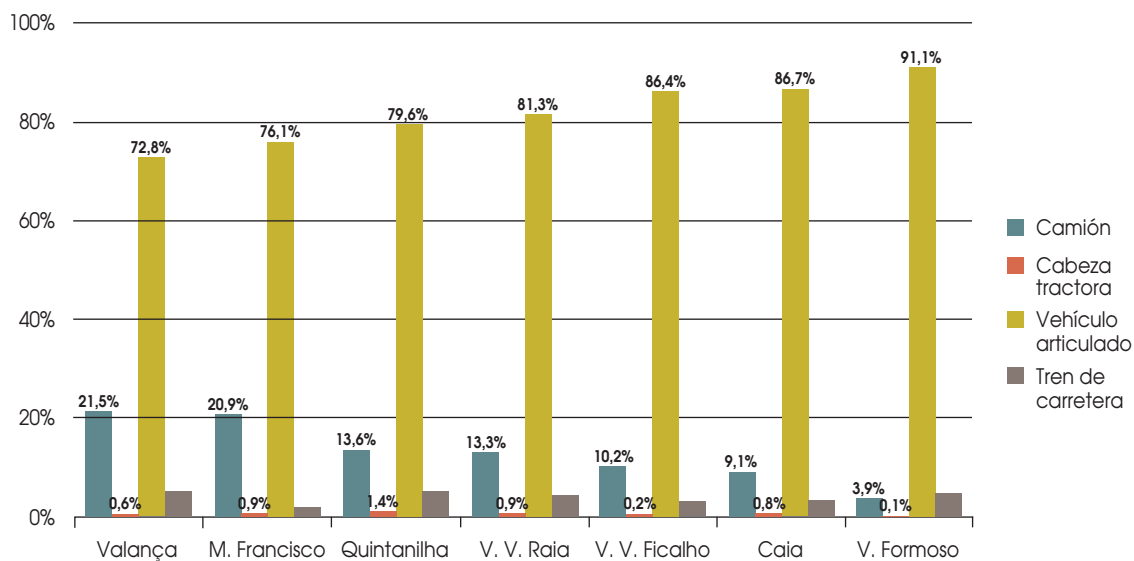


Fuente: ITRT

Por la categoría de vehículo y por paso fronterizo se observa que el tráfico de vehículos articulados, a los que se asocia viajes de largo recorrido, fue dominante en los pasos fronterizos de Vilar Formoso y Caia, con 91,1% y 86,7% del tráfico total de vehículos pesados en dichas fronteras, respectivamente.

En las fronteras de los extremos del país (Valença y Monte Francisco), aunque la categoría de los vehículos articulados sigue siendo la más frecuente en el conjunto de vehículos observados, los camiones registran frecuencias relativas más elevadas (21,5% y 20,9%, respectivamente) reflejando probablemente, una mayor importancia del transporte de mercancías de corta distancia.

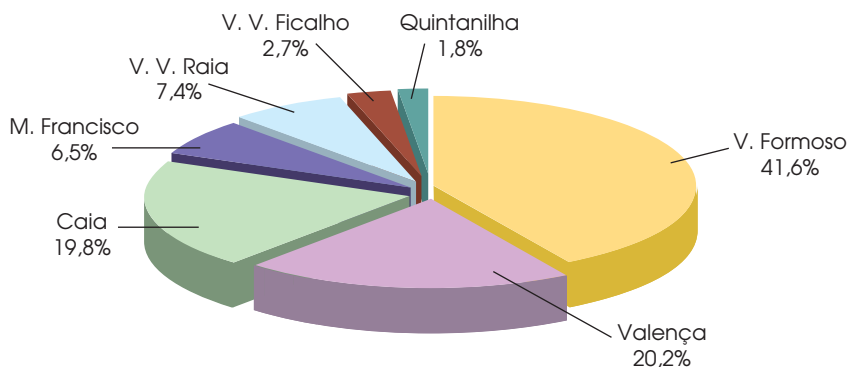
GRÁFICO 16. DISTRIBUCIÓN RELATIVA DE LOS VEHÍCULOS PESADOS, POR CATERGORÍA DE VEHÍCULO Y POR FRONTERA, EN LOS DOS SENTIDOS DEL TRÁFICO (2008)



Fuente: ITRT

La evaluación de los flujos de carga de mercancías por paso fronterizo durante el año 2008 en ambos sentidos, permite identificar una clara concentración en torno a la frontera de Vilar Formoso. Las fronteras de la región centro fueron las que mostraron una mayor importancia relativa (41,6%) de la carga total de los bienes que han cruzado las principales fronteras viarias nacionales. Valença y Caia, con proporciones relativas del 20,2% y 19,8%, respectivamente, fueron las dos fronteras que siguieron en términos de peso total de mercancías transportadas. Mientras tanto, Quintanilha y Vila Verde de Ficalho fueron las que registraron un menor nivel de carga transportada.

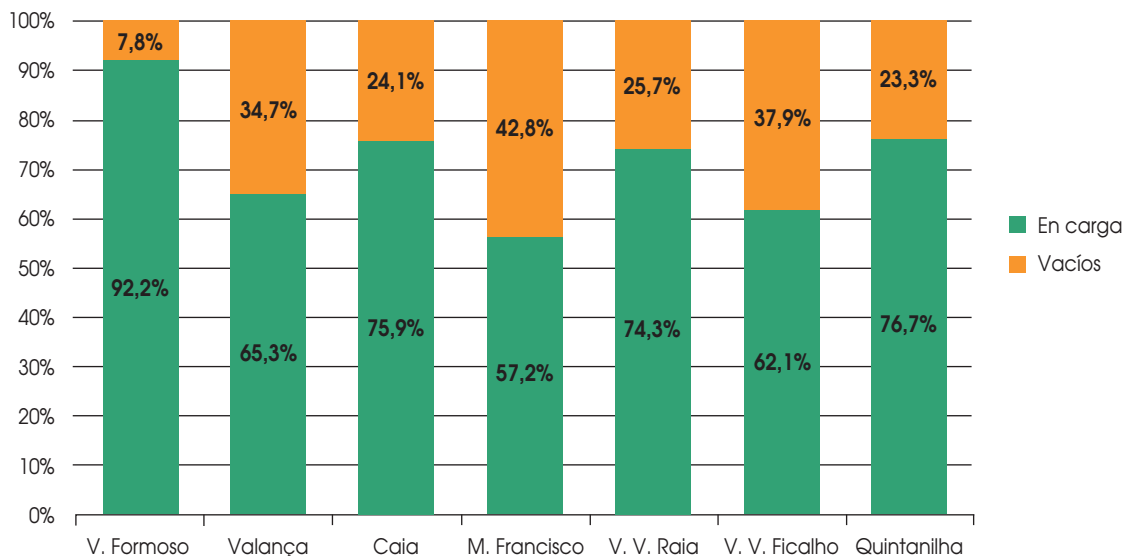
GRÁFICO 17. PORCENTAJE DEL TOTAL DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS, EN DESTINO FINAL, POR FRONTERA (2008)



Fuente: ITRT

En lo que se refiere a distribución por la frontera de vehículos en carga y en vacío, fue posible comprobar que en las fronteras extremas del país, Monte Francisco, Vila Verde de Ficalho y Valença, el porcentaje de vehículos pesados vacíos fue bastante elevada (42,8% del total de vehículos en circulación, 37,9% y 34,7%, respectivamente). En cambio, en el caso de Vilar Formoso la proporción de vehículos vacíos que atraviesan la frontera viaria fue bastante inferior (7,8%).

GRÁFICO 18. PORCENTAJE DE VEHÍCULOS PESADOS, SEGÚN LA SITUACIÓN DE OCUPACIÓN DEL VEHÍCULO, POR FRONTERA, EN AMBOS SENTIDOS DEL TRÁFICO (2008)



Fuente: ITRT

5. SÍNTESIS DE CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LAS FRONTERAS

Del análisis de las características de tráfico y del perfil de los vehículos que cruzan las fronteras luso-españolas en 2008 se concluye lo siguiente:

1. Los siete principales pasos fronterizos luso-españoles fueron atravesados aproximadamente por 3,5 millones de vehículos pesados de mercancías, repartidos de forma uniforme en los dos sentidos.
2. En el conjunto de los vehículos pesados, los de matrícula portuguesa representaron aproximadamente el 63% del total, mientras que los de matrícula española no fueron más allá de 32,2%.
3. La proporción de vehículos con matrícula lusa posterior al 2004 fue de 36,0% frente al 42,8% de los vehículos recientes con matrícula española.
4. Sobresalieron los vehículos articulados (83,2%), o sea, de vehículos constituidos por una cabeza tractora y un semirremolque, así como los que disponen de 5 ejes (82,7%) y los vehículos con peso bruto superior a 26.000 kg (90,6%).
5. En el conjunto de vehículos pesados fue predominante el transporte con carga (76,7%), el 23% de los vehículos circulaban en vacío.
6. Del total de vehículos que cruzaron las principales fronteras luso-españolas, en 2008, solamente el 2,6% circulaba con mercancías peligrosas (el 3,5% de los vehículos con carga).
7. La mayoría (93,7% en peso) de las mercancías intercambiadas, en ambos sentidos, circularon en vehículos articulados.
8. Las instalaciones de la empresa fueron el lugar de carga y descarga más referenciado, con importancias relativas del 92% y 95% respectivamente.
9. En el sentido España-Portugal, las dos categorías de productos más destacados fueron los «Productos agrícolas y animales vivos» con 5,6 millones de toneladas, seguidas de las «Máquinas, material de transporte, mercancías y productos varios» con un peso total de 4.746 miles de toneladas.
10. «Máquinas, material de transporte, mercancías y productos varios» fue la categoría dominante en el transporte de mercancías en el sentido Portugal-España, seguido de las categorías «Productos agrícolas y animales vivos» y los «Minerales en bruto o transformados en material de construcción».
11. España representó el principal mercado emisor y receptor de mercancías que circularon en vehículos pesados por los principales puntos fronterizos nacionales, representando el 72,5% de los vehículos con carga.
12. Vilar Formoso fue la frontera más importante en términos de carga total de mercancías a través de la red viaria portuguesa, representando el 41,6% del peso total transportado.
13. El transporte en vacío fue predominante en las fronteras de Monte Francisco, Vila Verde de Ficalho y Valença (42,8% del total de los vehículos en circulación, 37,9% y 34,7%, respectivamente) y bastante reducida (7,8%) en el caso de Vilar Formoso.

APÉNDICES

Las principales características del tráfico transfronterizo, según el paso fronterizo y el sentido del tráfico.

VILAR FORMOSO

		Sentido Portugal-España		Sentido España-Portugal	
Nº de vehículos encuestados		6012		6733	
Tipo de vehículo	Categoría	Articulados	95%	Articulados	92%
	Nº Ejes	5 ejes	97%	5 ejes	94%
	Tipo de caja	Caja con paredes de lona o cortinas	77%	Caja con paredes de lona o cortinas	70%
Matrícula	Nac. matrícula	Portuguesa	82%	Portuguesa	72%
	Años matrícula	> 2004	46%	> 2004	46%
	N. categorías	Una	95%	Una	97%
Mercancías transportadas	Categoría	Máquinas, material de transporte, mercancías y productos diversos	50%	Máquinas, material de transporte, mercancías y productos diversos	37%
	Señalización Mat. Peligrosas	Nº	98%	Nº	97%
Peso bruto medio y carga media	Peso medio bruto	34 180 Kg		34 065 Kg	
	Peso medio carga	14 725 Kg		16 366 Kg	
Otros	Abastecimiento en Portugal	No	89%	No	92%
	Nº medio de litros	493		462	

VALENÇA

		Sentido Portugal-España		Sentido España-Portugal	
Nº de vehículos encuestados		2554		2664	
Tipo de vehículo	Categoría	Articulados	77%	Articulados	78%
	Nº Ejes	5 ejes	78%	5 ejes	74%
	Tipo de caja	Caja con paredes de lona o cortinas	40%	Caja con paredes de lona o cortinas	36%
Matrícula	Nac. matrícula	Portuguesa	62%	Portuguesa	52%
	Años matrícula	Entre 2000 y 2004	35%	Entre 2000 y 2004	37%
	N. categorías	Una	99%	Una	100%
Mercancías transportadas	Categoría	Máquinas, material de transporte, mercancías y productos diversos	31%	Máquinas, material de transporte, mercancías y productos diversos	26%
	Señalización Mat. Peligrosas	Nº	96%	Nº	95%
Peso bruto medio y carga media	Peso medio bruto	32 042Kg		31 702 Kg	
	Peso medio carga	14 725 Kg		14 739 Kg	
Otros	Abastecimiento en Portugal	No	72%	No	83%
	Nº medio de litros	374		431	

CAIA

		Sentido Portugal-España		Sentido España-Portugal	
Nº de vehículos encuestados		2148		2642	
Tipo de vehículo	Categoría	Articulados	92%	Articulados	91%
	Nº Ejes	5 ejes	93%	5 ejes	91%
	Tipo de caja	Caja con paredes de lona o cortinas	52%	Caja con paredes de lona o cortinas	57%
Matrícula	Nac. matrícula	Portuguesa	56%	Portuguesa	60%
	Años matrícula	> 2004	41%	> 2004	44%
	N. categorías	Una	100%	Una	98%
Mercancías transportadas	Categoría	Máquinas, material de transporte, mercancías y productos diversos	28%	Máquinas, material de transporte, mercancías y productos diversos	30%
	Señalización Mat. Peligrosas	Nº	97%	Nº	98%
Peso bruto medio y carga media	Peso medio bruto	34 276Kg		34 107Kg	
	Peso medio carga	17 141Kg		15 296Kg	
Otros	Abastecimiento en Portugal	No	87%	No	91%
	Nº medio de litros	503		541	

MONTE FRANCISCO

		Sentido Portugal-España		Sentido España-Portugal	
Nº de vehículos encuestados		583		961	
Tipo de vehículo	Categoría	Articulados	90%	Articulados	84%
	Nº Ejes	5 ejes	81%	5 ejes	70%
	Tipo de caja	Basculantes/Berços	30%	Basculantes/Berços	40%
Matrícula	Nac. matrícula	Portuguesa	71%	Portuguesa	72%
	Años matrícula	Entre 2000 e 2004	41%	Entre 2000 e 2004	40%
	N. categorías	Una	99%	Una	98%
Mercancías transportadas	Categoría	Productos agrícolas y animales vivos	28%	Minerales brutos o transformados en materiales de construcción	33%
	Señalización Mat. Peligrosas	Nº	90%	Nº	79%
Peso bruto medio y carga media	Peso medio bruto	33 078Kg		32 026Kg	
	Peso medio carga	18 160Kg		15 641Kg	
Otros	Abastecimiento en Portugal	No	67%	No	60%
	Nº medio de litros	430		379	

VILA VERDE DE RAIA

		Sentido Portugal-España		Sentido España-Portugal	
Nº de vehículos encuestados		451		649	
Tipo de vehículo	Categoría	Articulados	87%	Articulados	90%
	Nº Ejes	5 ejes	91%	5 ejes	88%
	Tipo de caja	Caja con paredes de lona o cortinas	61%	Caja con paredes de lona	44%
Matrícula	Nac. matrícula	Portuguesa	68%	Portuguesa	63%
	Años matrícula	> 2004	47%	> 2004	47%
Mercancías transportadas	N. categorías	Una	91%	Una	98%
	Categoría	Máquinas, material de transporte, mercancías y productos diversos	43%	Productos agrícolas e animales vivos	40%
	Señalización Mat. Peligrosas	No	100%	No	99%
Peso bruto medio y carga media	Peso medio bruto	33 194Kg		33 805Kg	
	Peso medio carga	14 576Kg		15 578Kg	
Otros	Abastecimiento en Portugal	Nº	80%	Nº	87%
	Nº medio de litros	484		462	

VILA VERDE DE FICALHO

		Sentido Portugal-España		Sentido España-Portugal	
Nº de vehículos encuestados		215		270	
Tipo de vehículo	Categoría	Articulados	94%	Articulados	89%
	Nº Ejes	5 ejes	94%	5 ejes	89%
	Tipo de caja	Caja con paredes de lona	37%	Basculantes/Berços	30%
Matrícula	Nac. matrícula	Portuguesa	74%	Portuguesa	71%
	Años matrícula	> 2004	51%	> 2004	40%
Mercancías transportadas	N. categorías	Una	100%	Una	100%
	Categoría	Productos agrícolas y animales vivos	40%	Productos agrícolas y animales vivos	27%
	Señalización Mat. Peligrosas	Nº	87%	Nº	100%
Peso bruto medio y carga media	Peso medio bruto	33 456Kg		33 691Kg	
	Peso medio carga	17 896Kg		16 957Kg	
Otros	Abastecimiento en Portugal	No	64%	No	80%
	Nº medio de litros	593		459	

QUINTANILHA

		Sentido Portugal-España		Sentido España-Portugal	
Nº de vehículos encuestados		215		270	
Tipo de vehículo	Categoría	Articulados	92%	Articulados	91%
	Nº Ejes	5 ejes	92%	5 ejes	86%
	Tipo de caja	Caja con paredes de lona o cortinas	67%	Caja con paredes de lona o cortinas	60%
Matrícula	Nac. matrícula	Portuguesa	78%	Portuguesa	76%
	Años matrícula	> 2004	49%	Entre 2000 e 2004	43%
Mercancías transportadas	N. categorías	Una	87%	Una	89%
	Categoría	Máquinas, material de transporte, mercancías y productos diversos	36%	Máquinas, material de transporte, mercancías y productos diversos	26%
	Señalización Mat. Peligrosas	Nº	97%	Nº	98%
Peso bruto medio y carga media	Peso medio bruto	34 431Kg		34 137Kg	
	Peso medio carga	13 620Kg		14 779Kg	
Otros	Abastecimiento en Portugal	No	74%	No	79%
	Nº medio de litros	484		471	

ANEJO 2

Pasos fronterizos entre España y Portugal. Identificación y características 2009.

El objetivo de este documento, que se puede consultar en la página web del Ministerio de Fomento (www.fomento.es) es la identificación de los 67 pasos fronterizos por carretera existentes y catalogados entre España y Portugal en 2009.

En su identificación han colaborado todas las administraciones españolas (Estado, Comunidades Autónomas, Diputaciones y Ayuntamientos) mientras que la información relativa a Portugal se ha obtenido a partir de los Observatorios de Tráfico. Pretende ser un punto de partida para que todas las administraciones colaboren ante los posibles cambios que pueden darse entre ambos países (supresión o aparición de pasos, variación de las características de las vías, etc.) y disponer, de este modo, de una descripción detallada y actualizada de las conexiones hispano-lusas por carretera.

Red de carreteras, infraestructuras y tráfico

El tráfico entre España y Portugal se realiza básicamente por carretera. Una tendencia que se refleja en los anteriores números del OTEP y que se mantiene en el actual, tal como puede observarse en los cuadros siguientes:

TABLA 1
REPARTO DEL TRÁFICO SEGÚN EL MODO DE TRANSPORTE (VIAJEROS Y TONELADAS) PARA EL AÑO 2006
PORCENTAJE (%)

	Carretera	Ferrocarril	Aéreo	Fluvial	Marítimo
Viajeros	95,0	0,3	4,1	0,6	—
Mercancías	80,3	3,7	—	—	15,9

Fuente: Observatorio Transfronterizo España/Portugal. Documento nº 5

TABLA 2
REPARTO DEL TRÁFICO SEGÚN EL MODO DE TRANSPORTE (VIAJEROS Y TONELADAS) PARA EL AÑO 2009
PORCENTAJE (%)

	Carretera	Ferrocarril	Aéreo	Fluvial	Marítimo
Viajeros	95,0	0,3	4,3	0,4	—
Mercancías	83,6	1,9	—	—	14,5

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

A pesar que el reparto modal de transporte de viajeros y mercancías prácticamente no ha variado entre el último documento del Observatorio y el actual, el tráfico total sí se ha modificado. Entre el 2006 y el 2009 los viajeros entre España y Portugal han aumentado de 56,8 millones a 62,4 millones. Por contra el volumen de mercancías se ha reducido de los 28,7 millones de toneladas a los 25,8 millones.

Dado que en función de las fuentes consultadas existían ciertas variaciones respecto los volúmenes de mercancía transportados, la Dirección General de Carreteras se dispuso a coordinar todas las tareas que tenían relación con la carretera. Se pueden resumir en los siguientes puntos:

1. Identificación de los pasos fronterizos con su titularidad.
2. Colocación de estaciones de aforo permanentes en los 9 pasos fronterizos a los que llegaba entonces la Red de Carreteras del Estado (RCE).
3. Coordinación con todos los Organismos para obtener la información del tráfico y distribución por tipo de vehículos que circulan por los pasos fronterizos.

El primer punto se inició de inmediato y se obtuvo la relación de los 61 pasos que figuraban en el Informe del OTEP de 2008 con una caracterización básica y que posteriormente fue mejorado con la información aportada por todas las Administraciones. Fruto de este trabajo aparece el presente documento sobre los pasos fronterizos.

El segundo punto que se realizó entre abril y junio de 2001, conjuntamente con otras 10 estaciones de aforo que se colocaron en la frontera con Francia, permitía conocer de forma detallada el tipo de tráfico que circulaba por las fronteras.

Finalmente, el último apartado se corresponde con uno de los objetivos del Observatorio, identificación y caracterización de los tráficos registrados y de las infraestructuras dependientes de las distintas Administraciones.

Identificación de los pasos

Para cada uno de los 61 pasos existentes por entonces se han recopilado los datos de tráfico más relevantes, que se presentan a través de tres fichas, donde además puede encontrarse información administrativa, cartográfica o indicativa de cada punto fronterizo.

La hoja 1 pretende situar y clasificar el paso, recogiendo su identificación con la denominación de la población española y portuguesa más próxima así como el nombre de la provincia en la que está localizado, el código de la carretera y la titularidad de la misma. En las carreteras de acceso portuguesas falta en algún caso dicha información.

La hoja 2 ofrece la información disponible del paso fronterizo. Se dan los datos de tráfico (IMD para el período 2001-2005¹⁰ y para el último año: IMD, IMD pesados, IMD camiones e IMD autobuses), datos administrativos del lado portugués y español y datos de la infraestructura (solamente del lado español).

Finalmente la hoja 3 recoge un reportaje fotográfico del paso fronterizo desde los dos lados de la frontera, lo que permite apreciar el entorno y las características de ambas carreteras de acceso.

¹⁰ Los valores de IMD actualizados a 31 de diciembre de 2008 se adjuntan en una tabla resumen antes de las fichas.

A continuación se presenta un mapa de todos los puntos representados en el informe y las fichas del paso fronterizo de Tui (puente nuevo) – Valença do Minho como ejemplo de las fichas de identificación de los pasos.

FIGURA 1. Pasos identificados en las conexiones viarias entre España y Portugal

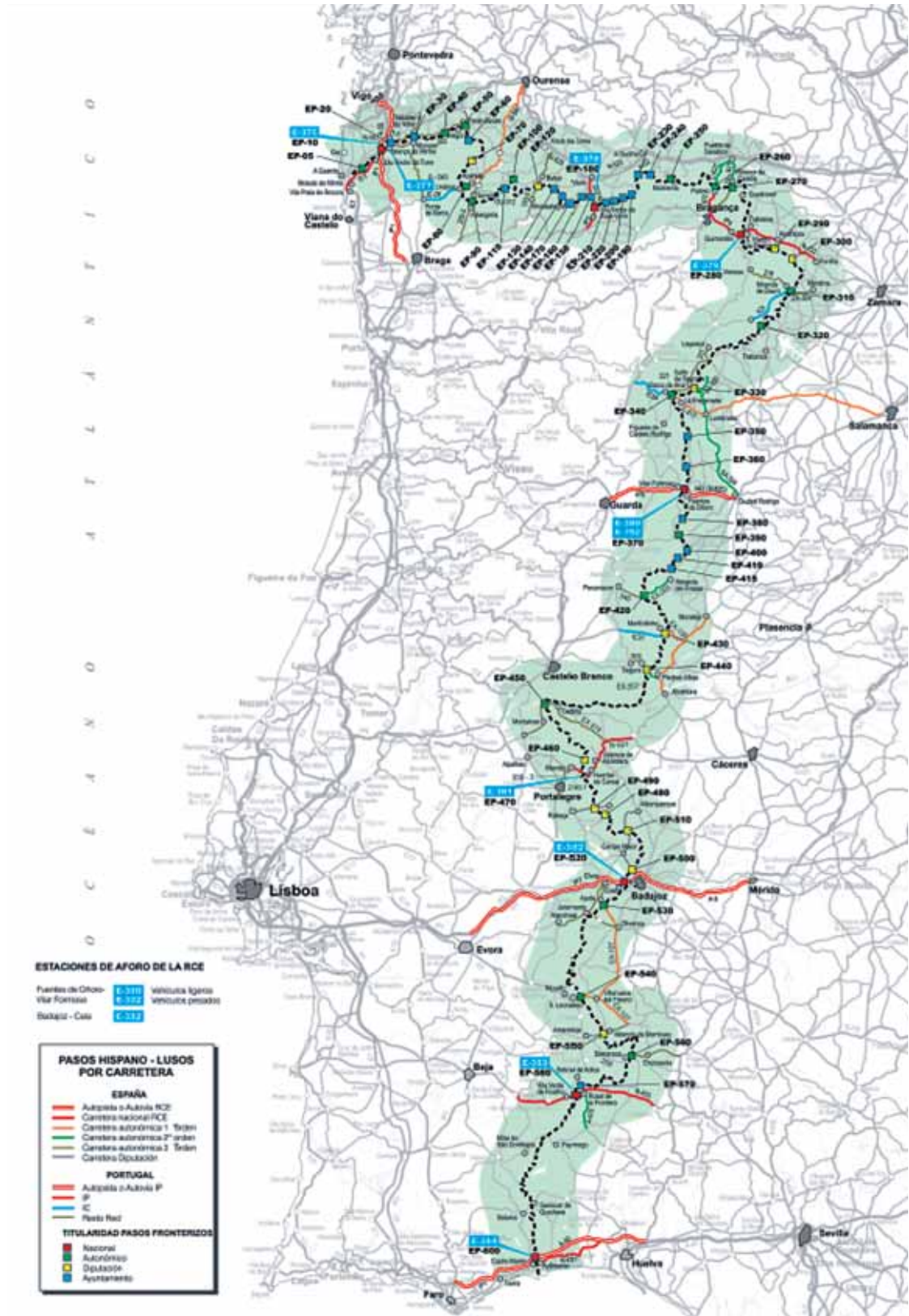
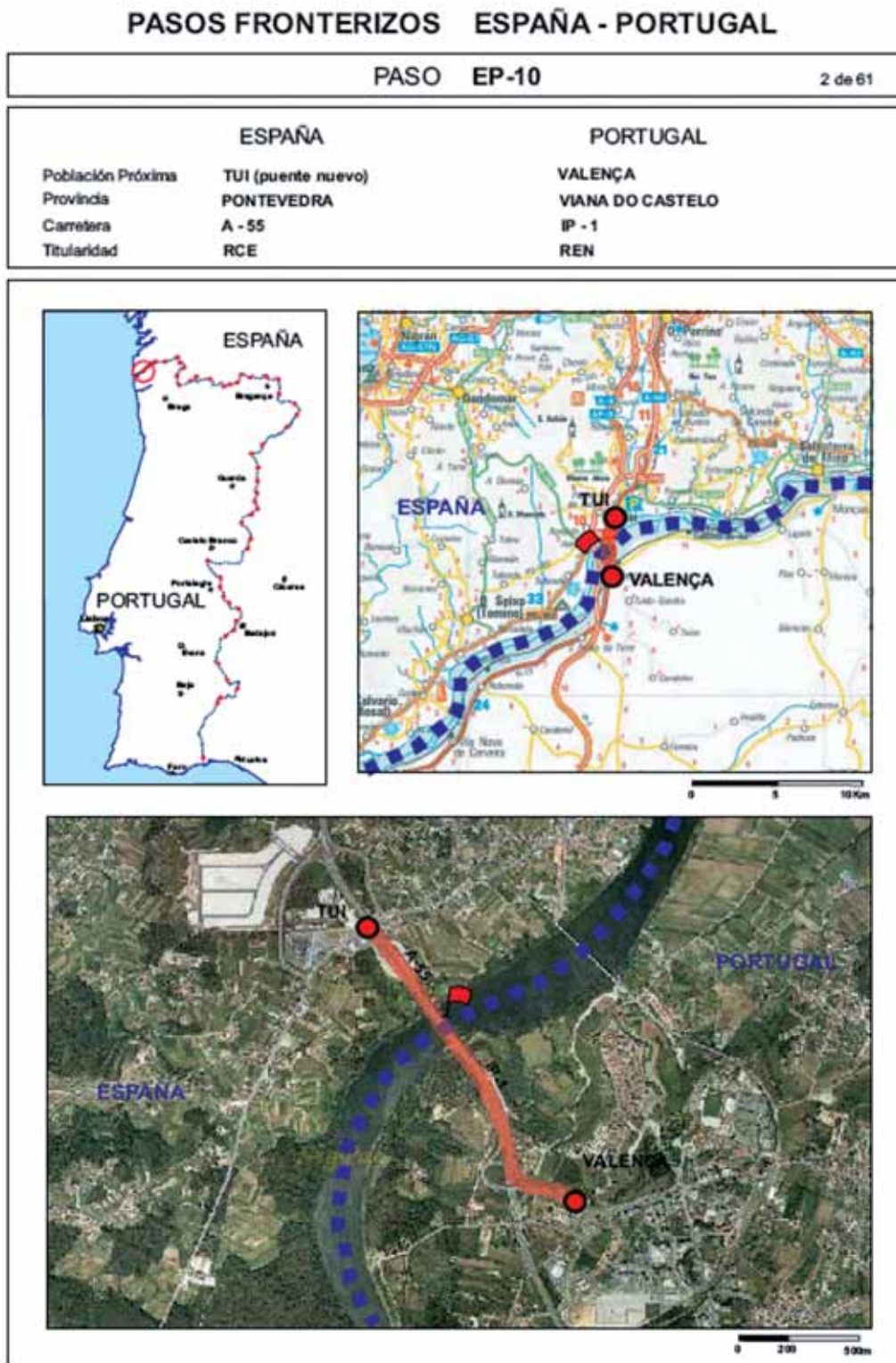


FIGURA 2. Ficha modelo de identificación de los pasos fronterizos entre España y Portugal



Situación a 31-03-2005

Ficha de Identificación, Tráfico y Características

Situación a 31-XII-2005

PASO Nº **EP-10** **2 de 61** PROVINCIA **PONTEVEDRA**

Frontera España **TUI (PUENTE NUEVO)**

Frontera Portugal **VALENÇA**

IDENTIFICACIÓN DE LA CARRETERA EN EL LADO ESPAÑOL

Carretera España **A-55** Titularidad **RCE** Tipología

Denominación **VIGO A TUI**

IDENTIFICACIÓN DE LA CARRETERA EN EL LADO PORTUGUÉS

Carretera Portugal **IP 1** Titularidad **REN** Distrito **VIANA DO CASTELO**

TRÁFICO MEDIO REGISTRADO EN LA VÍA. AÑO 2005

IMD TOTAL **16850** PORCENTAJE PESADOS **15,5**

IMD Pesados **2615** IMD camiones **2523** IMD autobuses **92**

Sistema obtención de los datos de aforo **ESTACIÓN PERMANENTE**

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO. AÑOS 2001-2004

2001		2002		2003		2004	
IMD	% PES	IMD	% PES	IMD	% PES	IMD	% PES
13965	13,4	14859	13,4	15511	13,1	16798	13,1

CARACTERÍSTICAS DE LA CARRETERA (lado español)

Tipo de carretera **AUTOVÍA** Pavimento **BITUMINOSO**

Sección: Calzada **2 X 7,50** m. Arcenes **2,00** m. a cada lado

Pendiente **Llano (0 - 2%)**

Distancia entre el municipio Español y la frontera **1,00** km.

Distancia entre el punto de aforo y la frontera **0,50** km.

Velocidad media aproximada en el tramo **90** km/h.

LIMITACIONES

Longitud máxima m.

Peso máximo Tm.

Temporal de paso

OBSERVACIONES

PASO TUI - VALENÇA

FOTOGRAFÍAS PASO EP-10

2 de 61



VISTA DESDE ESPAÑA



VISTA DESDE PORTUGAL

Situación a 31-03-2005