





# Observatorio transfronterizo España-Portugal

MADRID / LISBOA DOCUMENTO N.º 5 OCTUBRE 2008 (DATOS DE 2006)



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



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

### ESPAÑA

Ministerio de Fomento  
*Secretaría de Estado de Transportes*  
*División de Prospectiva y Estudios 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*  
*Aeropuertos y Navegación Aérea - AENA*  
*Puertos del Estado*  
*Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles - RENFE*

---

*Instituto Estudios Turísticos - IET*  
*Instituto Nacional de Estadística - INE*

### PORTUGAL

*Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações*  
*Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (Coordenação)*  
*Aeroportos 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  
Secretaría de Estado de Transportes  
Paseo de la Castellana, 67  
28071 MADRID  
Tel +34 915978747  
stt@fomento.es  
www.fomento.es

## PORTUGAL

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações  
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



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

NIPO: 161-08-113-2  
Depósito Legal:

Imprime: Saljen



# ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	10
<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	11
<b>2. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA</b> .....	12
2.1. Población .....	12
2.2. Datos económicos generales .....	14
2.3. Las tasas de motorización .....	17
2.4. Comercio exterior .....	17
<b>3. INFRAESTRUCTURAS</b> .....	23
3.1. Infraestructuras viarias .....	23
3.2. Infraestructuras ferroviarias .....	29
3.3. Infraestructuras aeroportuarias .....	34
3.4. Infraestructuras portuarias .....	37
<b>4. FLUJOS DE VIAJEROS</b> .....	40
4.1. Transporte de viajeros por carretera .....	40
4.2. Transporte de viajeros por ferrocarril .....	45
4.3. Transporte aéreo de viajeros .....	46
4.4. Transporte fluvial de viajeros .....	50
4.5. Resumen del tráfico de viajeros .....	52
<b>5. FLUJOS DE MERCANCÍAS</b> .....	53
5.1. Comercio exterior según modo de transporte .....	53
5.2. Transporte de mercancías por carretera .....	58
5.3. Transporte de mercancías por ferrocarril .....	69
5.4. Transporte marítimo de mercancías .....	70
5.5. Resumen del tráfico de mercancías .....	75
<b>6. CONCLUSIONES</b> .....	77



## ÍNDICE DE TABLAS

1. Evolución del PIB a precios de mercado y PIB per cápita en paridad de poder de compra .....	14
2. Intercambios comerciales de España y Portugal con el resto de Europa en 2006 (miles de millones de euros) .....	18
3. Intercambios comerciales de España y Portugal con el resto de Europa en 2006 (millones de toneladas) .....	19
4. Enlaces por carretera entre España y Portugal (a 31-12-2006) .....	23
5. Número de personas, no residentes, que entran en Portugal, por carretera, según país de residencia (2006) .....	43
6. Número de turistas extranjeros procedentes de Portugal según comunidad autónoma de destino. Año 2006 .....	44
7. Estimación del número de viajeros por carretera entre España y Portugal en 2005 y 2006 en ambos sentidos .....	44
8. Movimiento de viajeros en los aeropuertos de España y Portugal por países europeos de origen o destino (miles de viajeros) en el año 2006 .....	46
9. Pasajeros embarcados y desembarcados en los aeropuertos de Lisboa, Oporto y Faro, Madrid, Barcelona y Málaga con origen o destino en España, Portugal y Francia en el año 2006 .....	48
10. Tráfico de pasajeros entre España y Portugal en el año 2006 (ambos sentidos) .....	49
11. Resumen de viajeros entre España y Portugal en el año 2006 por modo de transporte y su comparación con el año 2005 (en millones de viajeros) .....	52
12. Evolución de los intercambios de mercancías entre España y Portugal entre 1999 y 2006 (en miles de toneladas) .....	59
13. Distribución de camiones que llevan a cabo transporte por cuenta propia en Portugal por tramos de peso bruto (2006) .....	62
14. Tipología de mercancías cargadas y descargadas en España y Portugal en el año 2006 en transporte internacional mediante camiones de pabellón español y portugués, agrupadas por capítulos y grupos de mercancías (kt) ....	67
15. Transporte internacional de mercancías por ferrocarril, desde y hacia Portugal, por país de origen/destino de Europa (en toneladas) en el año 2006 .....	69
16. Distribución del tráfico de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa en el año 2006 (en millones de toneladas) .....	71
17. Evolución del intercambio de mercancías por vía marítima entre los principales puertos españoles y Portugal (2000-2006) en ambos sentidos (en miles de toneladas) .....	74
18. Evolución del intercambio de mercancías por vía marítima entre los principales puertos portugueses y España (2000-2006) en ambos sentidos (en miles de toneladas) .....	74



## ÍNDICE DE GRÁFICOS

1.	Evolución de la población de España y Portugal entre 1996 y 2006 (en miles de habitantes) .....	12
2.	Evolución de la tasa de crecimiento anual del PIB en la UE-25, UE-15, España y Portugal entre 1998 y 2006 .....	15
3.	PIB per cápita en PPC, por regiones fronterizas en España y Portugal (2005) ....	15
4.	Evolución de la tasa de motorización (vehículos por mil habitantes) .....	17
5.	Evolución del comercio exterior del conjunto España-Portugal con Europa en el período 1995-2006 (en miles de millones de euros) .....	18
6.	Evolución del comercio exterior del conjunto España-Portugal con Europa en el período 1995-2006 (en millones de toneladas) .....	20
7.	Comercio exterior de España y Portugal con Europa en 2006 .....	21
8.	Reparto entre España y Portugal del comercio con el resto de Europa en el año 2006 .....	22
9.	IMD de vehículos ligeros y pesados en ambos sentidos en los principales puntos fronterizos (IMD > 1.000 veh/d) en 2006 .....	26
10.	IMD de automóviles en 2006 .....	41
11.	Evolución de la IMD conjunta de automóviles y autocares en los principales puntos fronterizos en el período 1995-2006 .....	42
12.	Evolución del tráfico de viajeros por ferrocarril entre España y Portugal entre 2000 y 2006 .....	45
13.	Distribución del tráfico de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y el resto de Europa en el año 2006 .....	47
14.	Evolución del tráfico de pasajeros por vía aérea entre España y Portugal (1999-2006) .....	50
15.	Evolución del tráfico de pasajeros por vía fluvial entre España y Portugal —ríos Miño y Guadiana— (1996-2006) .....	51
16.	Evolución del tráfico de vehículos por vía fluvial entre España y Portugal —ríos Miño y Guadiana— (1996-2006) .....	51
17.	Distribución del tráfico de pasajeros entre España y Portugal por modo de transporte en el año 2006 .....	52
18.	Evolución del tráfico de mercancías de Portugal y España con la Unión Europea-25 en el período 1990-2006 según las estadísticas de comercio exterior .....	54
19.	Estructura modal de los intercambios comerciales de mercancías de Portugal y España con la Unión Europea en el año 2006 .....	54
20.	Evolución de los intercambios comerciales entre España y Portugal según los datos de comercio internacional de ambos países entre 1990 y 2006 .....	55





21.	Distribución del transporte de mercancías por modos de transporte en el año 2006 entre España y Portugal, según datos de comercio exterior .....	56
22.	Evolución de los intercambios de mercancías de España y Portugal con Francia (1990-2006) .....	57
23.	Evolución del transporte de mercancías en vehículos pesados matriculados en Portugal, por países de carga/descarga (1990-2006) .....	58
24.	Evolución del transporte de mercancías en vehículos pesados matriculados en España, por países de carga/descarga (1990-2006) .....	59
25.	Evolución de los intercambios de mercancías por carretera entre España y Portugal .....	60
26.	IMD de camiones en los pasos fronterizos hispano-lusos (2006) .....	61
27.	Evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta propia por tramos de carga útil en España (2000-2006) .....	62
28.	Evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta ajena por tramos de carga útil en España (2000-2006) .....	63
29.	Evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta ajena por tramos de peso bruto en Portugal (1997-2006) .....	64
30.	Número y porcentaje de vehículos dedicados al transporte nacional e internacional en Portugal (2006) .....	64
31.	Número y porcentaje de vehículos que efectúan transporte tanto nacional como en otros ámbitos en España (2006) .....	65
32.	Evolución del tonelaje transportado (en transporte nacional e internacional) por cuenta propia y ajena en España (en miles de toneladas) .....	65
33.	Evolución del transporte (nacional e internacional) por cuenta propia y ajena en Portugal (en miles de toneladas) .....	66
34.	Tipología de mercancías cargadas y descargadas en España y Portugal en el año 2006 en transporte internacional mediante camiones de pabellón español y portugués, agrupadas por grupos de mercancías (Kt) .....	68
35.	Evolución del tráfico internacional de mercancías con origen o destino en Portugal .....	69
36.	Distribución del tráfico de mercancías por vía marítima con origen/destino en los puertos de la Península Ibérica en el año 2006 .....	70
37.	Distribución de los intercambios por vía marítima de España y Portugal con el resto de Europa (porcentaje sobre el total) en 2006 .....	72
38.	Evolución de los intercambios de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y la UE-25 entre 1989 y 2006 .....	73
39.	Evolución de los intercambios de mercancías por vía marítima entre España y Portugal (2000-2006) .....	75
40.	Resumen de los intercambios de mercancías entre España y Portugal por modos de transporte en el año 2006 .....	76
41.	Evolución de los intercambios de mercancías entre España y Portugal por modos de transporte .....	76



## ÍNDICE DE FIGURAS

1.	Evolución de la población en Europa .....	13
2.	Valores del PIB por habitante en la UE-27 a nivel regional en el año 2004 .....	16
3.	Infraestructuras de enlace por carretera entre España y Portugal .....	28
4.	Red ferroviaria y corredores portugueses .....	30
5.	Planificación de infraestructuras ferroviarias españolas para 2020 y portuguesas para 2015 .....	33
6.	Aeropuertos portugueses y españoles en las comunidades y regiones límitrofes .....	35
7.	Aeropuertos españoles peninsulares (horizonte de tráfico para 2010) y portugueses .....	36
8.	Fachadas marítimas del sistema portuario español peninsular .....	38
9.	Sistema portuario comercial de Portugal .....	38
10.	IMD de vehículos ligeros en los principales puntos fronterizos en el año 2006 ...	42
11.	IMD de vehículos pesados de mercancías en los puntos fronterizos principales en el año 2006 .....	61
12.	Tráfico de mercancías de/para los puertos de la Península Ibérica con los cinco principales países de la UE-25 en el año 2006 .....	72



# 1 INTRODUCCIÓN

El origen del Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP) emana de la «Cumbre Ibérica» de 2001 en la que ambos países mostraron su interés en desarrollar esfuerzos con el objetivo de implementar un sistema de monitorización de la realidad del tráfico transfronterizo.

El presente documento, quinto de la serie, es fruto del trabajo conjunto de los Ministerios español y portugués en materia de transportes y su objetivo es disponer de indicadores que caractericen los flujos de transporte transfronterizo, tanto de viajeros como de mercancías, analizando también todos los modos de transporte.

Este informe presenta la misma estructura de los documentos anteriores:

- Marco socioeconómico.
- Infraestructuras de transportes por carretera y ferroviarias.
- Flujos de pasajeros.
- Flujos de mercancías.

El marco socioeconómico hace referencia no sólo al contexto regional y nacional de la Península Ibérica sino también al marco europeo, con el fin de obtener una visión más global de los datos.

En el apartado de infraestructuras de transporte, también se analizará la triple vertiente, regional, nacional y europea y a medida que se vaya descendiendo a la dimensión regional se analizarán con más detalle las características de las infraestructuras de transportes que conectan España y Portugal.

Los flujos de viajeros se analizan según modo de transporte, origen y destino, paso fronterizo, y en las ocasiones en que se dispone de información, motivo de viaje. Se realiza también un análisis de la evolución del volumen de viajeros por modo de transporte para observar las tendencias experimentadas en los últimos años.

Los flujos de mercancías se analizan, de forma análoga a los flujos de viajeros, según modo de transporte, origen y destino, paso fronterizo y tipo de mercancía transportada. Las mercancías se clasificarán según la nomenclatura estadística de los transportes (NST).

Finalmente, destacar que actualmente las administraciones españolas y portuguesas están realizando una encuesta de tráfico de mercancías a través de la frontera hispano-lusa.



# 1 INTRODUÇÃO

O Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal (OTEP) teve origem na «Cimeira Ibérica» de 2001, na qual ambos os países mostraram interesse em desenvolver esforços com o objectivo de implementar um sistema de monitorização da realidade do transporte transfronteiriço.

O presente documento, quinto da série, é fruto do trabalho conjunto dos Ministérios espanhol e português em matéria de transportes, e o seu objectivo é disponibilizar indicadores que caracterizem os fluxos de transporte transfronteiriço, tanto de passageiros como de mercadorias, analisando também todos os modos de transporte.

Este relatório apresenta a mesma estrutura dos documentos anteriores:

- Enquadramento socio-económico dos dois países;
- Infra-estruturas de transporte por via rodoviária e ferroviária e uma breve referência às infra-estruturas aeroportuárias e portuárias;
- Fluxos de passageiros;
- Fluxos de mercadorias.

O enquadramento socio-económico faz referência não só ao contexto regional e nacional da Península Ibérica, mas também ao enquadramento europeu, a fim de obter uma visão mais global dos dados.

No capítulo sobre infra-estruturas de transporte, será igualmente analisada a tripla vertente regional, nacional e europeia. À medida que fomos descendo para a dimensão regional, analisaremos com mais detalhe as características das infra-estruturas de transportes que ligam Espanha e Portugal.

Os fluxos de passageiros são analisados por modo de transporte, origem e destino, passagem fronteiriça, e, caso se disponha da respectiva informação, por motivo da viagem. Efectua-se também uma análise da evolução do volume de passageiros por modo de transporte, com o fim de se observarem as tendências ocorridas nos últimos anos.

Os fluxos de mercadorias são analisados, de forma análoga aos fluxos de passageiros, consoante o modo de transporte, origem e destino, passagem fronteiriça e tipo de mercadoria transportada. As mercadorias classificam-se de acordo com a nomenclatura estatística dos transportes (NST).

Finalmente, refira-se que actualmente as entidades coordenadoras do OTEP de Portugal e Espanha, estão a realizar um inquérito ao transporte de mercadorias nas fronteiras luso-espanholas.

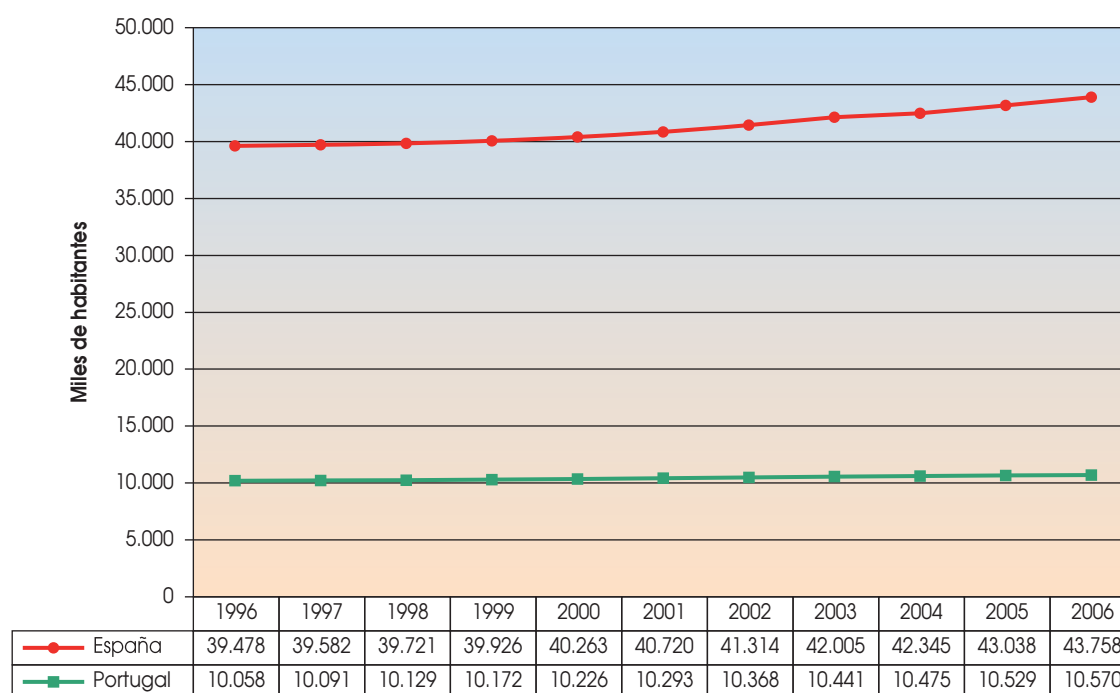
## 2. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA

Se analiza el marco socioeconómico de España y Portugal a través de las variables seleccionadas en los anteriores documentos: población, producto interior bruto, índice de motorización y comercio internacional.

### 2.1. POBLACIÓN

A finales de 2006, Portugal tenía una población de 10,6 millones de habitantes mientras que en España se alcanzó los 43,8. Su evolución se muestra en el gráfico 1.

**GRÁFICO 1. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE ESPAÑA Y PORTUGAL ENTRE 1996 Y 2006 (EN MILES DE HABITANTES)**



Fuente: EUROSTAT.

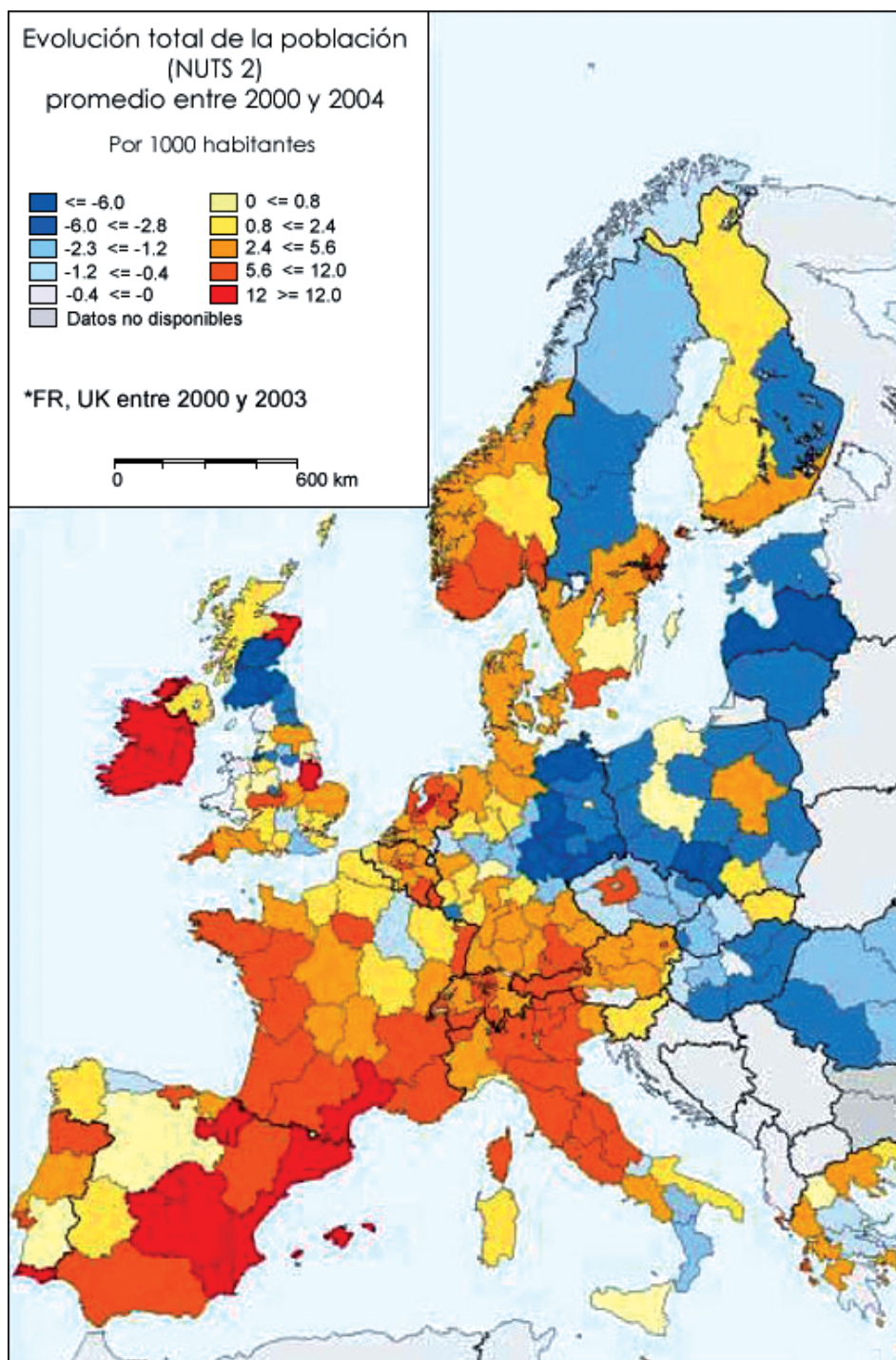
A lo largo del período considerado, la tasa de crecimiento media anual de la población ha sido de un 1,04% para España y de un 0,50% para Portugal. En términos globales, en el decenio 1996-2006, la población española ha crecido un 10,8% y la portuguesa un 5,1%.

La gráfica nos muestra que entre los años 2003 y 2004, tanto España como Portugal presentan una estabilización en su tasa de crecimiento, situándose ésta aproximadamente en la mitad del crecimiento medio del período analizado (un 0,81 y un 0,33% respectivamente). Concretamente en el caso de España, en ese período la diferencia entre inmigración y emigración disminuyó

en un 2,3%, recuperándose en el período siguiente, en un 5,1% positivo. El aumento de la población de España entre 2003 y 2004 fue debido a la variación natural de la población (nacimientos menos defunciones), que aumentó un 44,9% respecto al año anterior.

Por contra, en el caso de Portugal la tasa de saldo migratorio fue negativa, es decir, los emigrantes excedieron a los inmigrantes, ejerciendo por tanto una incidencia negativa en el crecimiento de la población. El aumento de la población fue debido exclusivamente a la variación natural de la población.

FIGURA 1. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN EUROPA



Fuente: EUROSTAT, Yearbook2007.

## 2.2. DATOS ECONÓMICOS GENERALES

En la tabla 1 se muestra la evolución del Producto Interior Bruto a precios de mercado (PIBpm) medido en miles de millones en PPC (Paridad de Poder de Compra) y del Producto Interior Bruto (PIB) per cápita, medido en PPC, siendo 100 el valor medio correspondiente a la UE-27, tanto para España y Portugal, como para las antiguas UE-25 (conjunto de países que formaban la UE en el año de estudio de esta publicación, 2006) y UE-15. En relación al segundo indicador, Portugal presenta valores inferiores a la media UE-27, y España lo supera a partir de 2002 (mientras que en 2006 España supera la media en 5,2 puntos, Portugal se sitúa a 25,4 puntos por debajo).

**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 PPC)				PIB per cápita en paridad de poder de compra (PPC) (EU-27 = 100)			
	UE-25	UE-15	ESPAÑA	PORTUGAL	UE-25	UE-15	ESPAÑA	PORTUGAL
1998	8.002,9	7.337,6	642,9	131,7	105,0	115,4	95,7	76,9
1999	8.416,6	7.715,2	684,9	141,8	105,0	115,3	96,7	78,6
2000	9.021,5	8.272,4	746,4	151,9	105,0	115,2	97,7	78,3
2001	9.384,9	8.599,4	790,1	157,4	104,8	114,8	98,5	77,6
2002	9.732,1	8.901,5	849,7	163,5	104,6	114,2	100,9	77,3
2003	9.885,4	9.022,7	879,1	165,9	104,4	113,7	101,4	77,0
2004	10.364,5	9.440,3	933,4	169,6	104,2	113,1	101,4	74,9
2005	10.799,7	9.820,3	1.001,2	178,3	104,1	112,7	103,1	75,5
2006	11.373,9	10.317,2	1.088,6	185,6	103,9	112,1	105,2	74,6

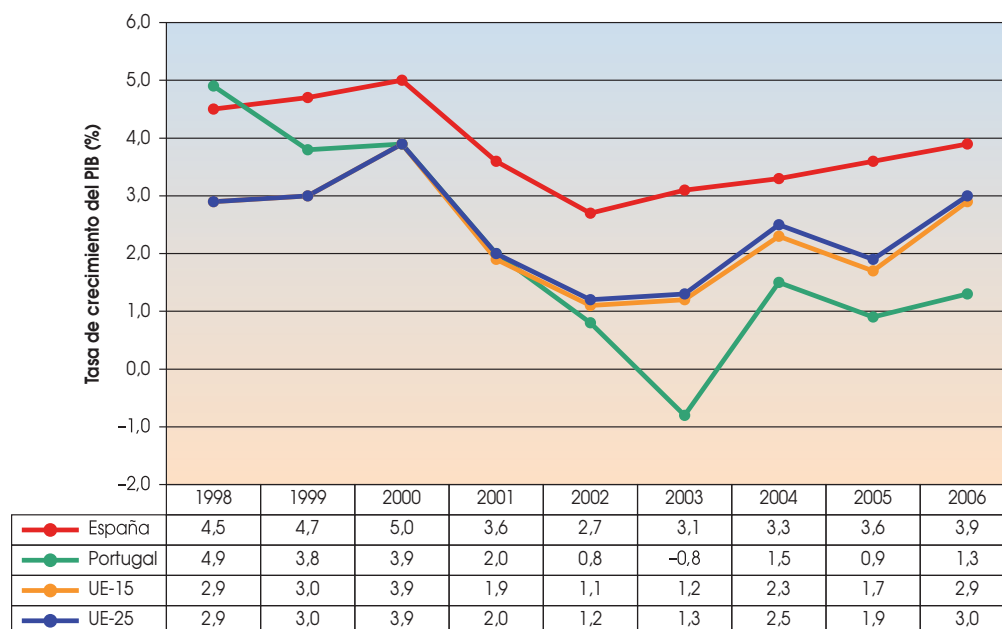
Fuente: EUROSTAT.

En el gráfico 2 se observa la evolución de las tasas de crecimiento anual del PIB (a precios constantes).

En el período analizado destaca:

- La tasa de crecimiento del PIB para la UE-15 y la UE-25 son prácticamente iguales, es decir, la aportación de los 10 nuevos países ingresados a posteriori influyen en la UE de forma poco significativa.
- En el año 2002 la tasa de crecimiento del PIB se redujo hasta el punto de alcanzar el mínimo entre los años 1998 y 2006. A partir de ese año se ha ido recuperando llegando casi al nivel de hace 10 años. En el caso de Portugal la tasa de crecimiento del PIB alcanzó su mínimo en 2003 siendo ésta incluso negativa.
- España presenta siempre tasas de crecimiento superiores a las de la UE-15 y la UE-25. Portugal, por el contrario, a partir de 2000, presenta, pese a que con tasas inferiores, la misma tendencia que la UE-15 y la UE-25.

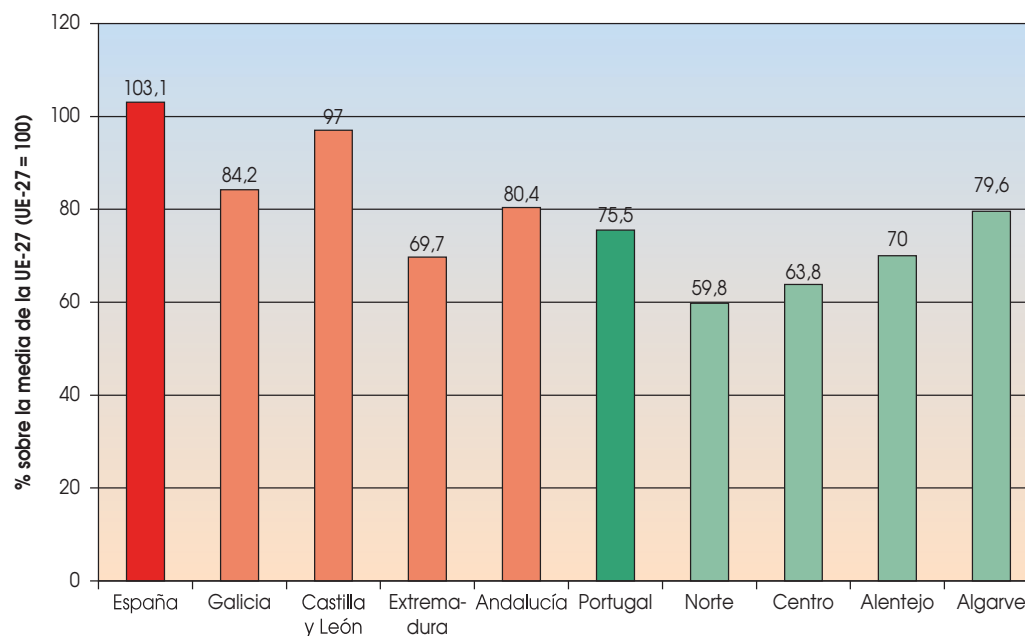
**GRÁFICO 2. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DEL PIB EN LA UE-25, UE-15, ESPAÑA Y PORTUGAL ENTRE 1998 Y 2006**



Fuente: EUROSTAT.

A continuación nos centraremos en la zona fronteriza entre España y Portugal mostrando en el gráfico 3 los diferentes niveles de PIB per cápita en términos de PPC (siendo UE-27=100) para las regiones limítrofes entre ambos países para el año 2005.

**GRÁFICO 3. PIB PER CÁPITA EN PPC, POR REGIONES FRONTERIZAS EN ESPAÑA Y PORTUGAL (2005)**



Fuente: EUROSTAT. Regiones y ciudades.

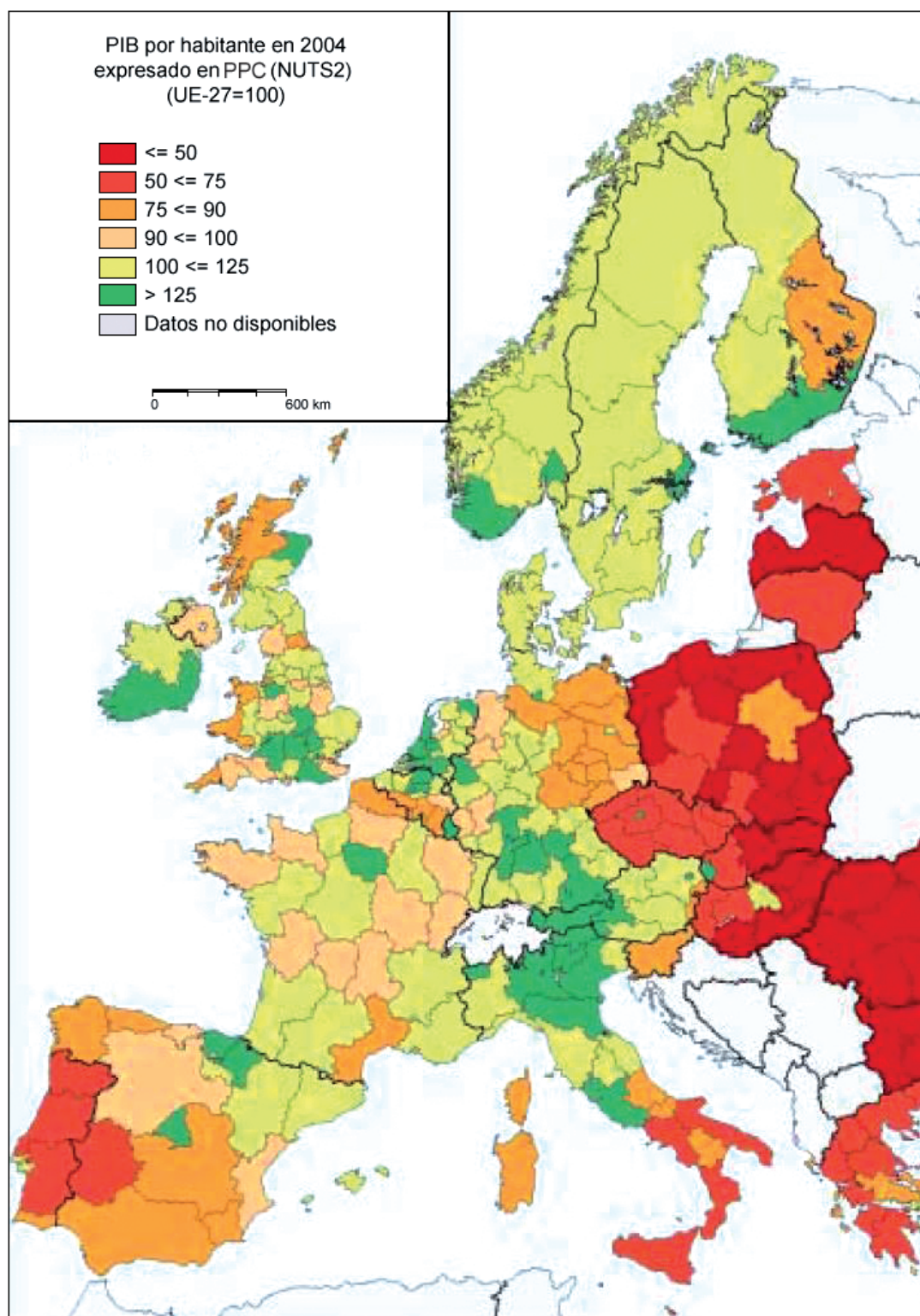
En el caso de España, todas estas regiones están por debajo de la media nacional, destacando Castilla y León como la comunidad que más se acerca y Extremadura como la que se asemeja más a las regiones portuguesas, con las que hace frontera, del Centro y Alentejo. Portugal se encuentra muy por debajo de la media de la UE-27. Entre las regiones que hacen frontera destaca la región del Algarve, que se asemeja a la comunidad española con la que limita



(Andalucía) y que supera a la media nacional. La región de Lisboa es la región portuguesa con un PIB mayor (106,3), superior a la media de la UE-27.

En la siguiente figura se muestra la distribución de los valores PIB por habitante expresados en PPC en el conjunto de la UE-27, distinguiendo las diferentes regiones de cada país, en el año 2004.

FIGURA 2. VALORES DEL PIB POR HABITANTE EN LA UE-27 A NIVEL REGIONAL EN EL AÑO 2004



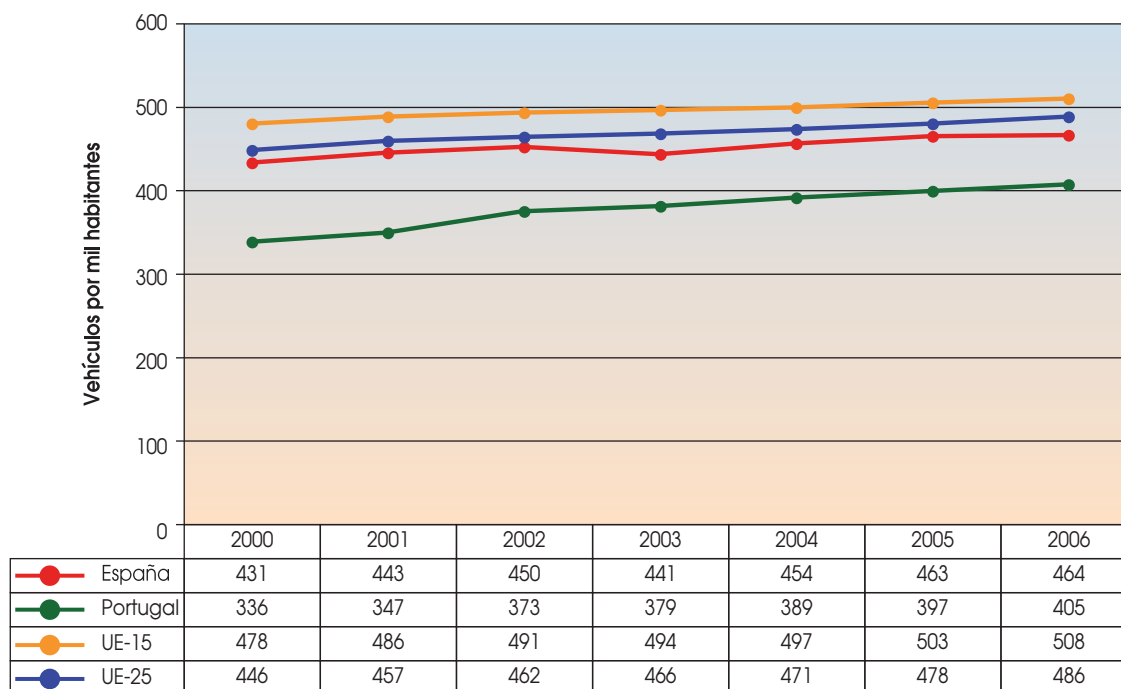
Fuente: EUROSTAT, Yearbook2007.

### 2.3. LAS TASAS DE MOTORIZACIÓN

El concepto de índice de motorización no está armonizado a nivel comunitario. Para hallarlo se realiza un seguimiento a partir de la recopilación elaborada por los servicios de la Comisión Europea procedentes de datos nacionales, teniendo presente que éstos pudieran representar formas distintas de medir la misma realidad.

El gráfico 4 muestra la evolución de la tasa de motorización tanto en España y Portugal, como a nivel de la Unión Europea teniendo en cuenta los 15 primeros países adheridos y los 25 países integrantes en 2006.

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



Fuente: EUROSTAT.

### 2.4. COMERCIO EXTERIOR

El comercio exterior de España y Portugal con los otros países europeos (UE-27, países candidatos al ingreso en la UE<sup>1</sup> y el resto de Europa<sup>2</sup>) en el año 2006, se eleva a más de 320 miles de millones de euros, con la distribución que se muestra en la tabla 2.

<sup>1</sup> Croacia, Macedonia y Turquía.

<sup>2</sup> Andorra, Albania, Armenia, Azerbaijan, Bosnia Herzegovina, Bielorrusia, Suiza, Serbia y Montenegro, Georgia, Islandia, Liechtenstein, Moldavia, Noruega, Rusia, San Marino y Ucrania.

**TABLA 2**  
**INTERCAMBIOS COMERCIALES DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EL RESTO DE EUROPA EN 2006 (MILES DE MILLONES DE EUROS)**

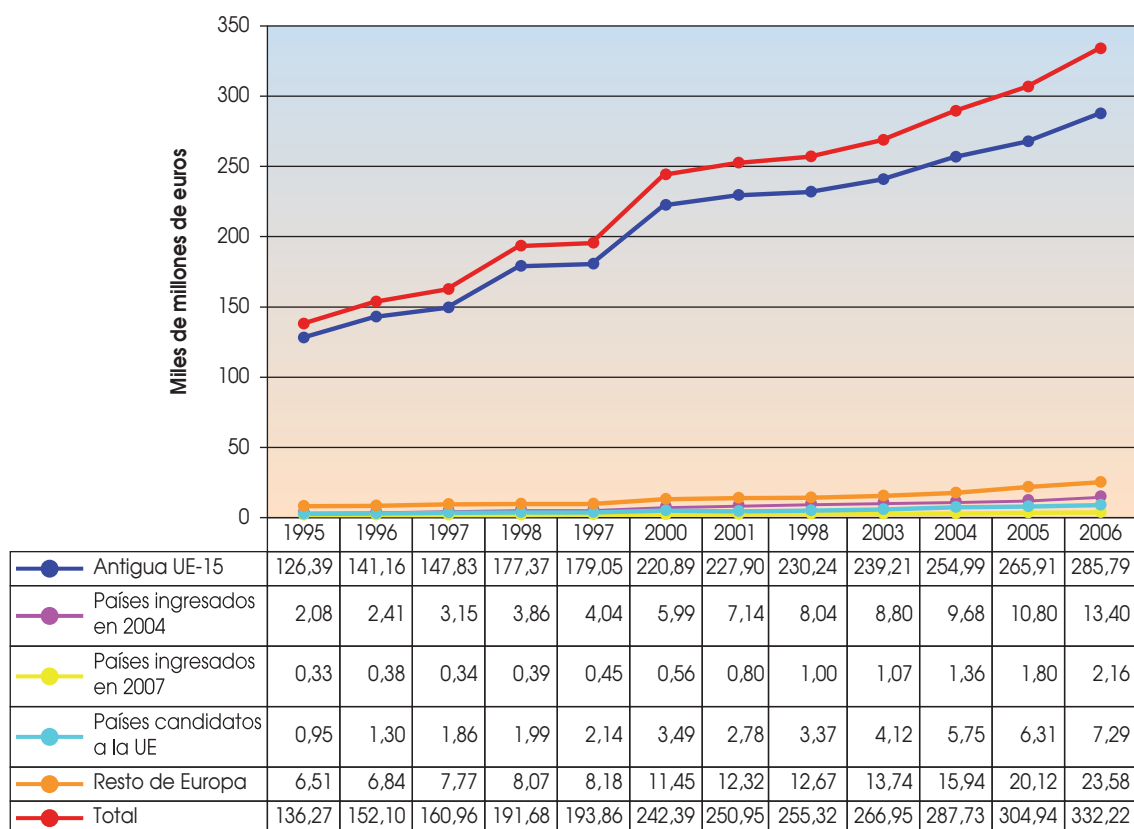
	Importaciones			Exportaciones		
	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA Y PORTUGAL	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA Y PORTUGAL
UE-15	145,48	23,93	169,41	99,53	16,85	116,38
UE-25 (excluyendo la UE-15)	6,57	0,76	7,33	5,43	0,64	6,07
UE-27 (excluyendo la UE-25)	0,98	0,08	1,07	0,99	0,10	1,09
Países candidatos a la UE	3,50	0,50	4,00	3,04	0,25	3,29
Resto de Europa	13,66	1,89	15,55	7,46	0,58	8,04
<b>Total</b>	<b>170,19</b>	<b>27,16</b>	<b>197,35</b>	<b>116,45</b>	<b>18,42</b>	<b>134,87</b>

Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

La mayor parte de los intercambios tienen su origen o destino en la UE-25, con absoluta preponderancia de los países de la antigua UE-15.

La evolución de los intercambios comerciales de España y Portugal en el período 1995-2006, se muestran en el gráfico 5.

**GRÁFICO 5. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA EN EL PERÍODO 1995-2006 (EN MILES DE MILLONES DE EUROS)**



Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

En el período observado, 1995-2006, el total de intercambios, en términos económicos, entre España y Portugal, y Europa se ha más que duplicado. En el año 2006 casi el 90% de los intercambios siguen realizándose con los países miembros de la antigua UE-15, siendo su crecimiento anual promedio durante este período del 8%. Por otra parte, el crecimiento anual promedio con los países ingresados en 2004 (así como el de los ingresados en 2007) es aproximadamente del 19%.

En la tabla 3 se pueden ver los intercambios comerciales de España y Portugal con Europa subdivididos en importaciones y exportaciones, en términos de volumen de mercancías transportadas.

**TABLA 3**  
**INTERCAMBIOS COMERCIALES DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EL RESTO DE EUROPA EN 2006 (MILLONES DE TONELADAS)**

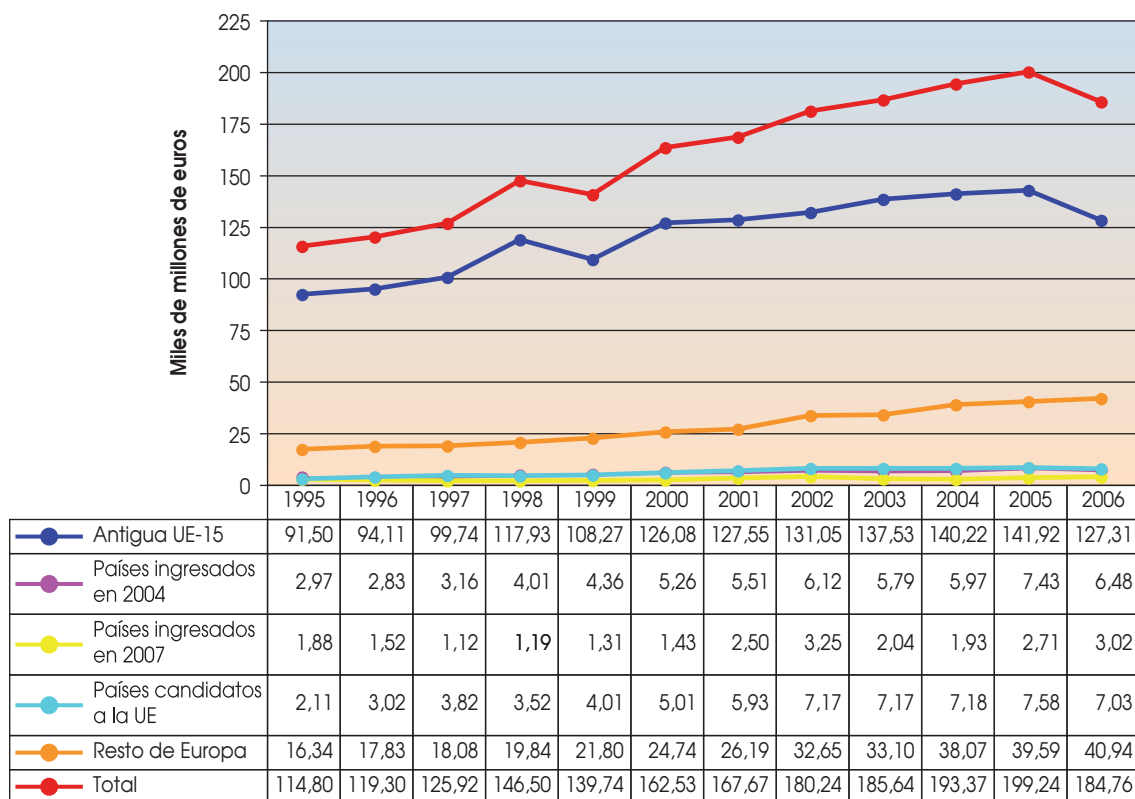
	Importaciones			Exportaciones		
	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA Y PORTUGAL	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA Y PORTUGAL
UE-15	61,51	10,61	72,11	48,02	7,17	55,19
UE-25 (excluyendo la UE-15)	3,87	0,41	4,28	1,99	0,21	2,19
UE-27 (excluyendo la UE-25)	2,21	0,23	2,44	0,56	0,02	0,58
Países candidatos a la UE	4,30	0,94	5,24	1,64	0,15	1,79
Resto de Europa	30,67	2,71	33,38	7,16	0,40	7,56
<b>Total</b>	<b>102,56</b>	<b>14,90</b>	<b>117,45</b>	<b>59,37</b>	<b>7,95</b>	<b>67,31</b>

Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

Los intercambios de España y Portugal con los países de la UE-27 ascienden a un 74% del total y, dentro de este porcentaje, el 93% se hacen con la Unión Europea de los 15, el 5% con el resto de países ingresados en 2004 y el 2% con los ingresados en 2007. España responde al 88% de los intercambios de ambos países.

La evolución de los intercambios comerciales del conjunto España-Portugal durante el período 1995-2006, se muestra en el gráfico 6.

**GRÁFICO 6. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA EN EL PERÍODO 1995-2006 (EN MILLONES DE TONELADAS)**

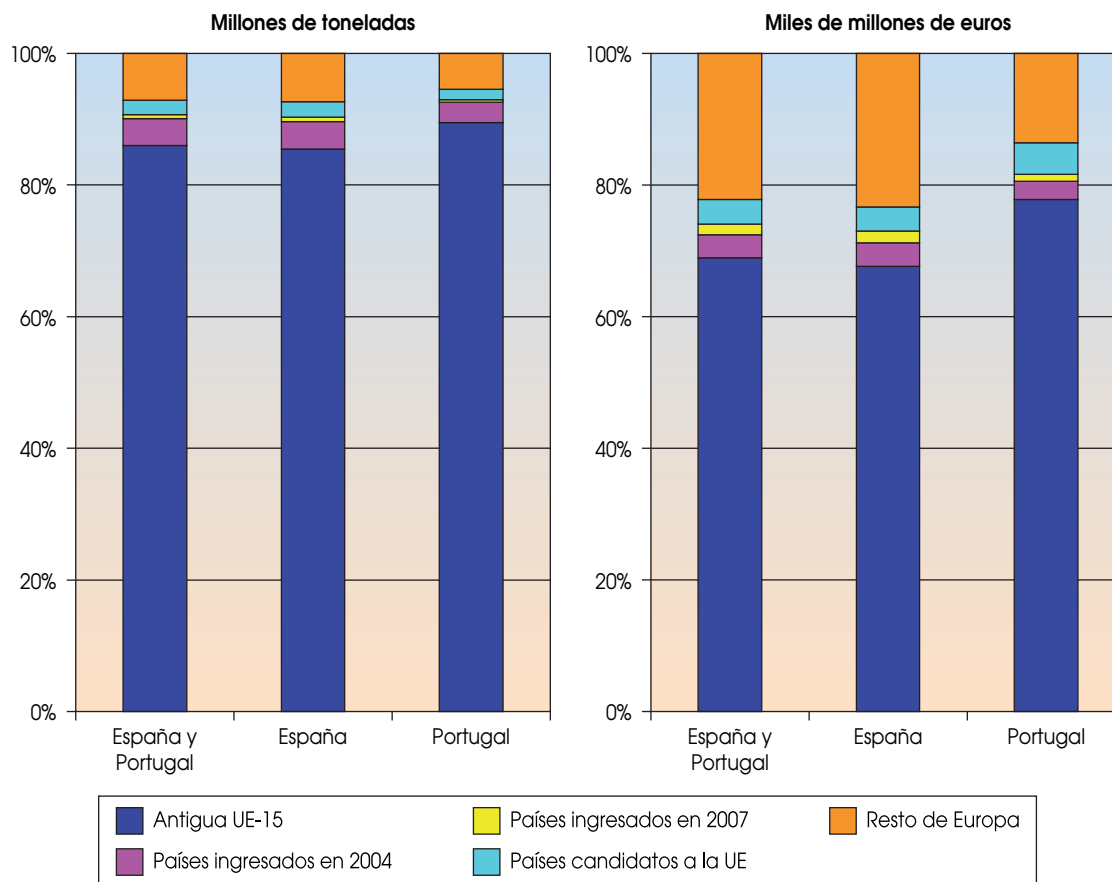


Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

En el año 2006 el conjunto de importaciones y exportaciones de España y Portugal con los países de la Unión Europea y sus candidatos ha experimentado un descenso del 10% respecto del año anterior. Desde el año 1998-1999 no se había experimentado ningún descenso significativo en las relaciones comerciales entre España y Portugal, y el resto de la Unión Europea.

Este descenso en el intercambio de toneladas, que por otra parte no se da en términos monetarios, es debido a que hay determinados productos que son importados o exportados en menor tamaño pero en mayor valor. El tipo de producto en que se da de manera más clara este fenómeno es el correspondiente a la sección IX de la *Nomenclatura Combinada*, «Madera, corcho y sus manufacturas», que importa un 73% menos en peso y un 6% más en euros. Otros productos en los que se da un fenómeno parecido son la sección VI, «Productos de las industrias químicas o derivadas» (disminuye un 26% el flujo en toneladas y aumenta en un 11% el flujo en euros) y la sección XVI, «Máquinas y aparatos, material eléctrico» (disminuye un 38% el flujo en toneladas y aumenta en un 6% el flujo en euros), aunque en este caso el reparto entre importaciones y exportaciones es más homogéneo. En ninguna sección de la *Nomenclatura Combinada* se da el fenómeno contrario.

GRÁFICO 7. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA EN 2006

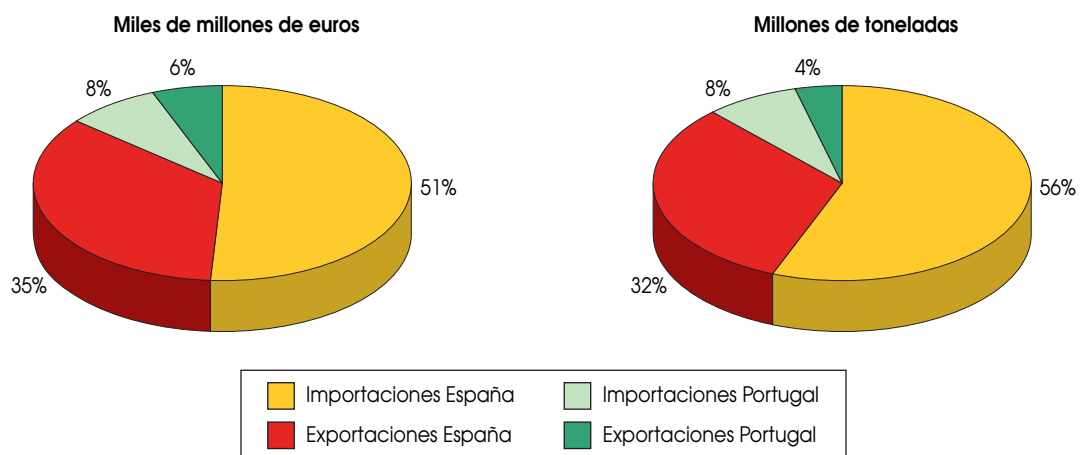


Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

Como nos muestra el gráfico, tanto en términos económicos como de tonelaje, los principales clientes y proveedores de España y Portugal son los países de la UE-15. En términos monetarios esta preponderancia es mayor, mientras que en peso, el resto de países amplía su mercado.

El gráfico 8 nos muestra que tanto España como Portugal tienen una balanza comercial negativa, tanto en términos monetarios como de tonelaje. La balanza monetaria es similar para ambos países, ya que tanto España como Portugal gastan 20% más en importaciones que lo que ganan con exportaciones. La diferencia de tonelaje entre importaciones y exportaciones se sitúa de la misma manera que en términos monetarios.

**GRÁFICO 8. REPARTO ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL DEL COMERCIO CON EL RESTO DE EUROPA EN EL AÑO 2006**



Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

Si tenemos en cuenta el total de intercambios comerciales de España y Portugal con Europa, el peso de España (86% en términos económicos y 88% en términos de peso) es muy superior al de Portugal (14% en económicos y 12% en peso).

## 3. INFRAESTRUCTURAS

### 3.1. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

Entre España y Portugal hay sesenta y un pasos por carreteras asfaltadas que registraron una intensidad media diaria de más de 89.000 vehículos, de los que 89% correspondieron a vehículos ligeros y 11% a vehículos pesados (camiones y autocares).

La tabla 4 sintetiza los puntos fronterizos entre ambos países, especificando, siempre que es posible, para cada paso fronterizo, su tipo y el valor de la Intensidad Media Diaria (medida en vehículos/día) para el año 2006.

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

Paso fronterizo	Identificativo de carreteras***	Tipo**	Responsabilidad*		IMD de vehículos (VL + VP) en el año 2006	
			PORTUGAL	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA
ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL					
Goián Vilanova de Cerveira	PO-503 (PO-552)			CC.AA. Galicia 2.º		2.591
Tui (puente nuevo) Valença do Minho	A-55 IP-1	AP AP	REN	RCE	16.837	17.109
Tui (puente viejo) Valença do Minho	N-550 EN-13		REN	Ayuntamiento		4.753
Salvaterra do Miño Monção	EN-101		REN	Ayuntamiento		5.463
Arbo Melgaço	PO-405 (PO-400) EN-202		REN	CC.AA. Galicia 3.º		1.454
Ponte Barxas São Gregório	OU-801 (N-120) EN-301		REN	CC.AA. Galicia 3.º		755
Ponte Barxas-Azoreira Castro Laboreiro				Ayuntamiento		17
Guxinde (Entrimo) Castro Laboreiro	OU-1212 (OU-540)			Diputación		206
Aceredo Lindoso	OU-540 EM 304-1 (IC-28)		REM	CC.AA. Galicia 3.º		787
Torneiro Portela do Homem	OU-312 (OU-540) EN 308-1		RER	CC.AA. Galicia 1.º		180
Calvos de Randín Tourem	OU-302 (OU-301)			CC.AA. Galicia 3.º		139
Requias (Muiños) Tourem				Ayuntamiento		180
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



**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) en el año 2006	
			PORTUGAL	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA
ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL					
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	4.057	5.801
Soutochao (Vilardevos) Xixirei				Ayuntamiento		160
Terroso (Vilardevos) São Vicente				Ayuntamiento		90
Vilarello da Cota (Vilardevos) Mairos				Ayuntamiento		60
Arzádegos (Vilardevos) Trabancas				Ayuntamiento		100
Mesón de Erosa (A Gudiña) Cisterna				Ayuntamiento		10
Esculqueira (A Mezquita) O Pinheiro				Ayuntamiento		112
Manzalvos (A Mezquita) Moimenta	OU-311 (N-525)			CC.AA. Galicia 3. <sup>er</sup>		144
Calabor Portelo	ZA-925 (N-525) EN 103-7 (IP-2)		REN	CC.AA. Castilla y León 2. <sup>o</sup>		179
Río honor de Castilla Río de Onor	ZA-921 EM 308		REM	CC.AA. Castilla y León 2. <sup>o</sup>		97
San Martín de Pedroso Quintanilha	N-122 EN 218-1 (IP 4)		REN	RCE	1.404	1.910
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 2. <sup>o</sup>		648
Fermoselle Bemposta	CL-527 EN 211-7			CC.AA. Castilla y León 1. <sup>o</sup>		114
Saucelle Freixo de Espada à Cinta	DSA-590			Diputación		174
La Fregeneda Barca de Alva	CL-517 ER 221		RER	CC.AA. Castilla y León 1. <sup>o</sup>		600
La Bouza Escarigo	DSA-473			Diputación		53
Aldea del Obispo Vale da Mula	DSA-478			Diputación		529
Fuentes de Oñoro Vilar Formoso	N-620 IP-5		REN	RCE	8.485	9.204
La Alamedilla Batotas	CM-215			Ayuntamiento		50
La Alberguería de Argañán Aldeia da Ponte	SA-200 (N-620)			CC.AA. Castilla y León 2. <sup>o</sup>		531
Navasfrías Lageosa	DSA-380			Diputación		51
Navasfrías Aldeia do Bispo	CV-148 (CM-603)			Ayuntamiento		5
Navasfrías Folios				Ayuntamiento		

**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) en el año 2006	
			PORTUGAL	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA
Valverde del Fresno Penamacor	EX-205 ER-346		RER	CC.AA. Extremadura 1.º		690
Zarza la Mayor Termas Monfortinho	EX-108 EN 239 (IC-31)		REN	CC.AA. Extremadura 2.º		731
Piedras Albas Segura	EX-207 ER 335		RER	CC.AA. Extremadura 3.º <sup>er</sup>		130
Cedillo (Alcántara) Montalvão	EX-374 (N-521) EM 359-3		REM	CC.AA. Extremadura 1.º		229
La Fontañera La Fontañera	CC-98			Diputación		
Valencia de Alcántara Marvão	N-521 EN 246-1		REN	RCE		1.924
La Codosera Arronches	BA-052			Diputación		457
La Codosera Rabaça	BA-053			Diputación		120
Badajoz Campo Maior	BA-020			Diputación		2.176
Albuquerque Campo Maior	BA-007(BA-008)			Diputación		158
Badajoz Caia	A-5 IP-7	A AP	REN	RCE	8.242	9.528
Olivenza Ajuda	EX-105			CC.AA. Extremadura 1.º		1.034
Villanueva del Fresno Leonardo (Mourão)	EX-107 EN 256		REN	CC.AA. Extremadura 1.º		577
Valencia del Mombuey Amareleja	BA-102 (EX-112)			Diputación		348
Encinasola Barrancos	C-439 EN 258		REN	CC.AA. Andalucía 3.º <sup>er</sup>		348
Rosal de la Frontera Sobral de Aidiça				Ayuntamiento		
Rosal de la Frontera Vila V. Ficalho	N-433 EN 260 (IP-8)		REN	RCE		2.024
Ayamonte Monte Francisco (V.R.S António)	A-49 IP-1	A A	REN	RCE	12.392	12.939

\* España: RCE: Red de Carreteras del Estado, CC.AA.: Comunidad Autónoma con tres niveles (1º, 2º y 3º orden), 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.

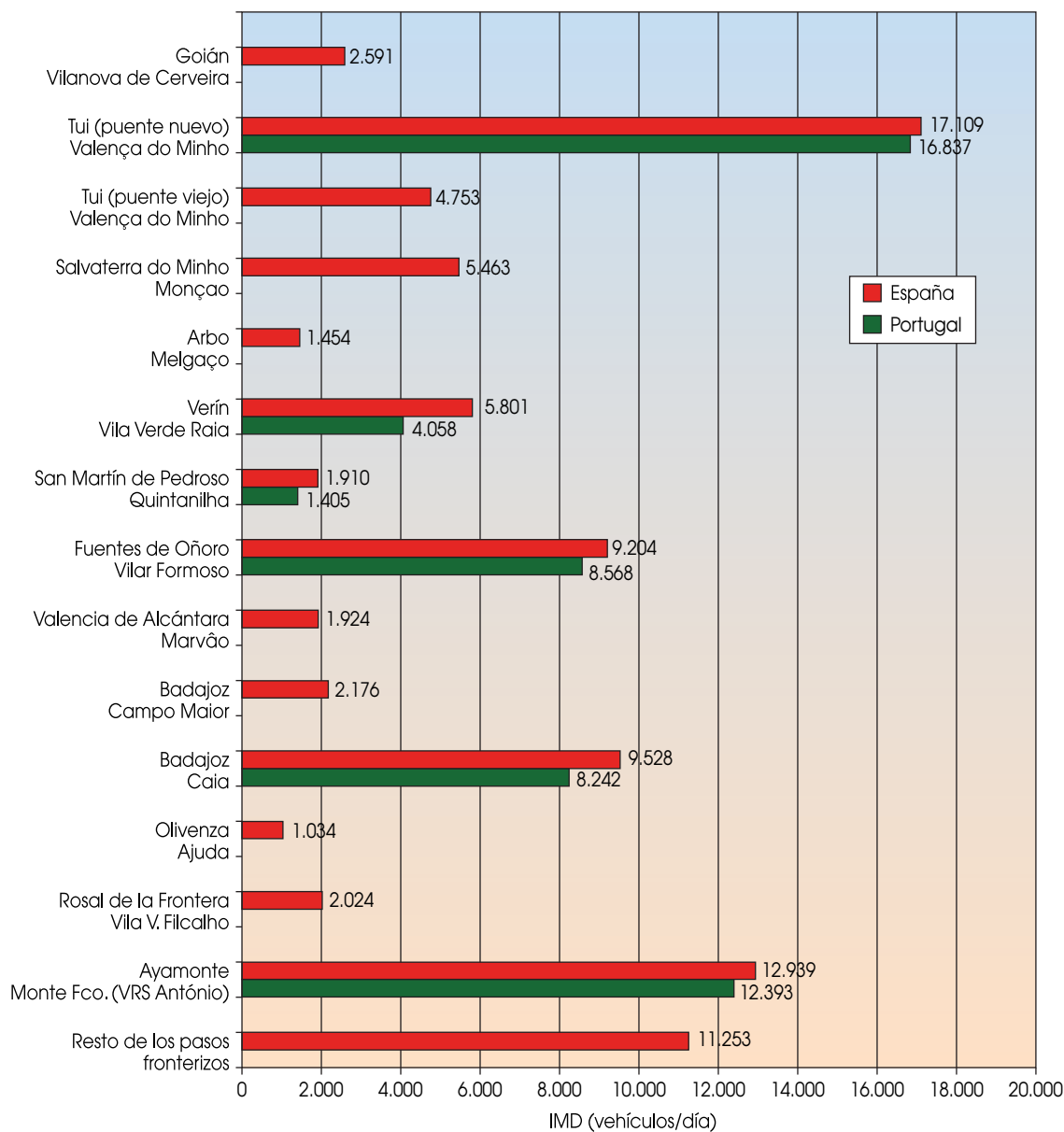
\*\*\* Se ha empleado la nueva denominación de carreteras, colocando entre paréntesis la anterior cuando ésta ha sido cambiada. En el caso de España, las carreteras de titularidad municipal carecen, con carácter general, de identificativos, aunque en la mayor parte de los casos pueden tener un nombre.

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

Portugal: EP-Estradas de Portugal, S. A.

La mayor parte del tráfico se concentra en un conjunto relativamente pequeño de carreteras. Los catorce pasos con un tráfico mayor a 1.000 vehículos diarios representan más del 87% del total. El Gráfico 9 muestra las intensidades medias diarias en aquellos puntos fronterizos en que se superan los 1.000 vehículos diarios.

**GRÁFICO 9. IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS Y PESADOS EN AMBOS SENTIDOS EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS (IMD > 1.000 VEH/D) EN 2006**



Fuentes: España: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras; Portugal: EP-Estradas de Portugal, S. A.

### 3.1.1. Actuaciones en curso en las conexiones por carretera

El 18 y 19 de enero de 2008 se celebró en Braga la XXIII Cumbre Hispano-Lusa, presidida por el primer ministro del Gobierno portugués, José Sócrates, y el presidente del Gobierno español, José Luis Rodríguez Zapatero.

En esta cumbre se hizo hincapié en la importancia de la cooperación transfronteriza como elemento significativo del dinamismo en la relación bilateral y de oportunidad de desarrollo económico y social, y se reconoció la importancia de los resultados del Programa INTERREG III A y del Programa Operativo de Cooperación Transfronteriza 2007-2013 que constata la necesidad de seguir mejorando y desarrollando planes de infraestructuras que ayuden a la conectividad y la accesibilidad entre ambos países.



En la cumbre se trataron las siguientes actuaciones en infraestructuras viarias, todas ellas finalizadas recientemente o bien actualmente en curso:

– **TRAMO VERÍN-CHAVES**

• *Del lado portugués:*

Se informó de la finalización en septiembre de 2007, de la conexión de la autopista A24/IP3 entre Chaves (frontera) y Vila Real.

• *Del lado español:*

Se informó de que las obras del puente internacional sobre el río Tâmega tienen prevista su finalización en 2008. Respecto a la autovía Verín-Frontera, se notificó que las obras están en ejecución y que está prevista su conclusión en 2010.

– **TRAMO TORDESILLAS-ZAMORA-BRAGANZA**

• *Del lado portugués:*

Se informó de que las obras del puente internacional sobre el río Manzanais entre Quintanilha y S. Martín de Pedroso concluyeron en diciembre de 2007, y de que únicamente falta por realizar trabajos de iluminación y señalización que dependen de la finalización de los accesos en territorio español. En cuanto a los tramos Amarante-Vila Real-Quintanilha, se indicó que habían sido lanzadas en 2007 las concesiones para su construcción como autopistas, con peaje en el primero de los tramos referidos.

• *Del lado español:*

Se informó de que los accesos al puente sobre el río Manzanais se encontraban en ejecución con finalización prevista en 2008. Respecto a la conexión Tordesillas-Frontera, se indicó que ya se encontraba en servicio el tramo Tordesillas-Zamora, y que en el tramo Zamora-Frontera, tras la aprobación del Estudio Informativo en 2007, se había dado orden de estudio para la redacción de todos los proyectos del tramo.

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

• *Del lado portugués:*

Se informó de que había sido contratada la redacción del proyecto del tramo Vilar Formoso-Frontera en 2007 y de que se encontraba totalmente concluida la conexión, en autopista, entre Aveiro y Vilar Formoso.

• *Del lado español:*

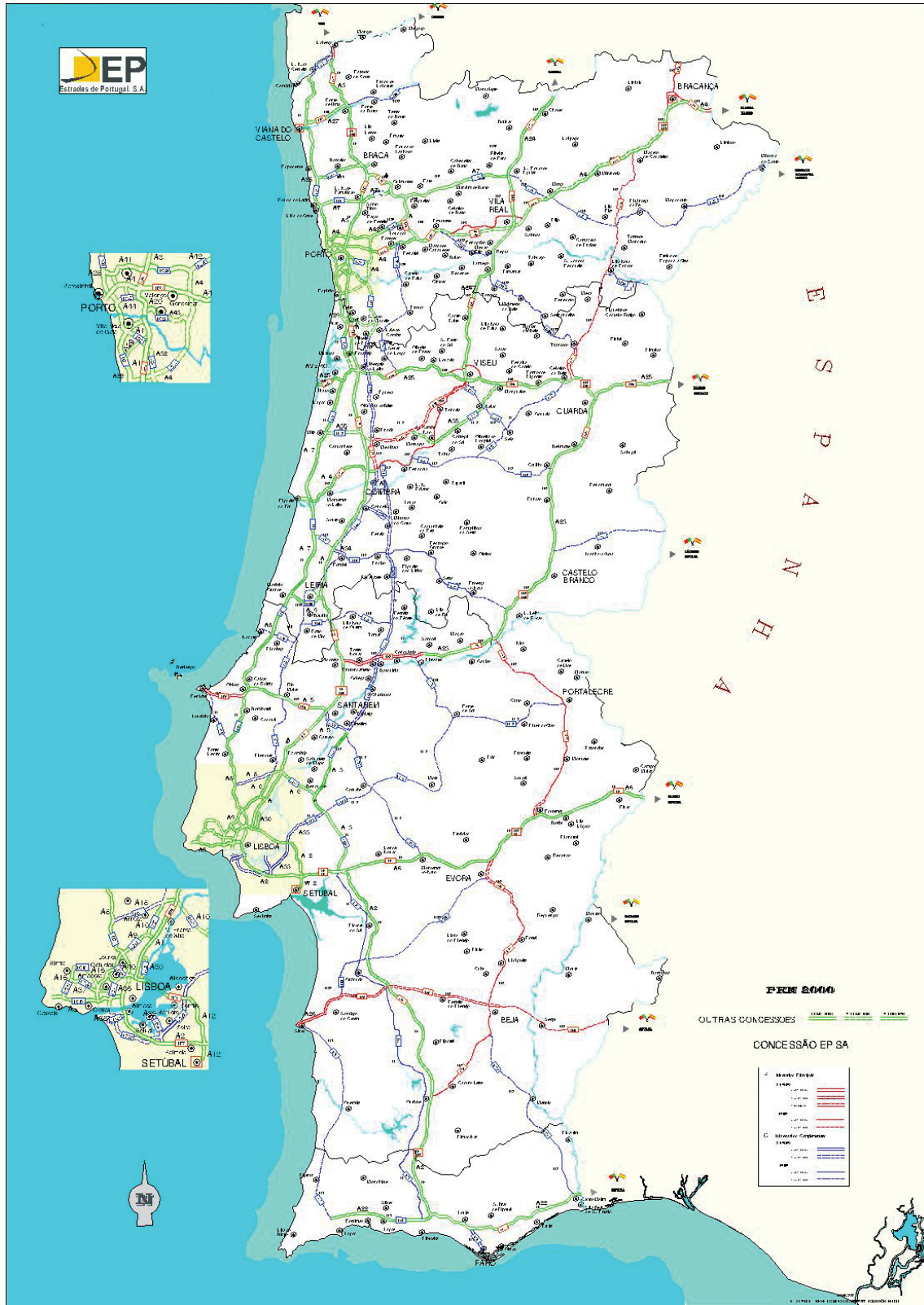
Se informó de que los tramos de autovía Valladolid-Salamanca y Salamanca-Fuentes de Oñoro se encontraban en servicio, con la excepción, en este último, del tramo Fuentes de Oñoro-Ciudad Rodrigo actualmente en construcción y con fecha prevista de finalización en 2008. Respecto al Tramo Fuentes de Oñoro-Frontera portuguesa, se encontraba en fase de redacción de proyecto.

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

• *Del lado portugués:*

Se informó de que se había lanzado el proyecto de acondicionamiento de la vía existente entre Beja y Vila Verde de Filcalho y de que había sido lanzada la concesión para la construcción de un tramo de autopista entre Beja y Sines.

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



Fuente: EP-Estradas de Portugal, S. A.



- *Del lado español:*

Se informó de que se encontraba en redacción el Estudio Informativo del acondicionamiento del tramo Sevilla-Rosal de la Frontera.

– **PLASENCIA MONFORTINHO-CASTELO BRANCO**

- *Del lado portugués:*

Se informó del lanzamiento del Estudio Previo entre Castelo Branco y la Frontera previsto para el 2008.

- *Del lado español:*

Se informó de que las obras de la autovía del Tramo Plasencia (Sur)-El Batán habían sido adjudicadas y de que se encontraban en fase de redacción de proyecto el Tramo El Batán-Coria/Moraleja y el Tramo Coria/Moraleja-Frontera. Dichas obras son competencia de la Junta de Extremadura.

En la figura 3 se muestran las infraestructuras de enlace por carretera entre España y Portugal.



### **3.2. INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**

#### **3.2.1. Corredores ferroviarios de conexión**

Actualmente existen cuatro puntos de paso por ferrocarril entre España y Portugal:

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

El más importante, tanto en términos de viajeros como de mercancías, es Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso. Los servicios de mercancías se prestan en las cuatro conexiones ferroviarias citadas anteriormente mientras que para viajeros existen servicios en todas las conexiones con la excepción de Badajoz-Elvas.

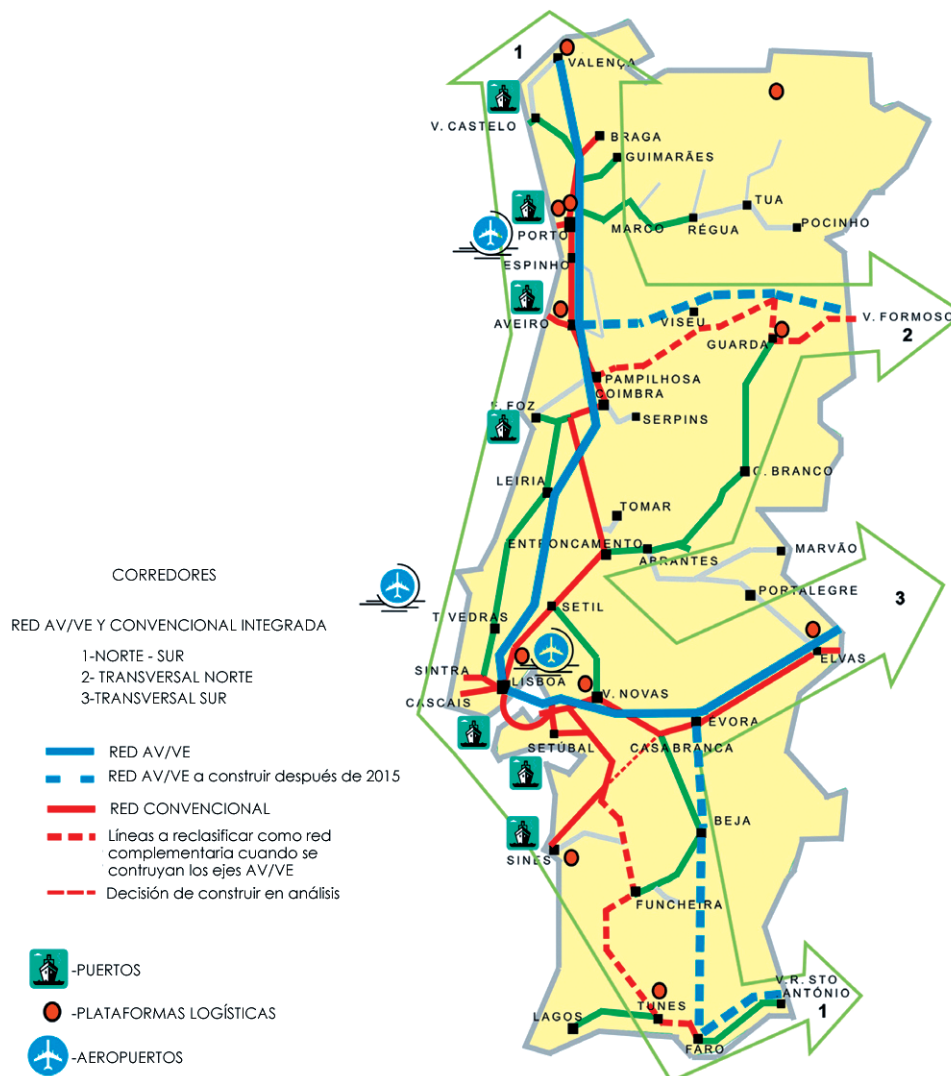
También nos encontramos con el paso de Vila Real de Santo António, perteneciente a uno de los tres corredores que hay en Portugal y que se ven reflejados en la siguiente figura 4. Destacar que esta conexión con España será de Alta Velocidad previéndose que esté en activo después de 2015.

#### **3.2.2. Planificación y actuaciones en curso en las conexiones ferroviarias**

En la última Cumbre Hispano-Lusa de Braga se destacaron los avances logrados de manera coordinada en el desarrollo y aplicación de Acuerdos sobre conexiones ferroviarias, alcanzados en las últimas Cumbres Bilaterales.

Las actuaciones en infraestructuras ferroviarias que destacaron fueron:

FIGURA 4. RED FERROVIARIA Y CORREDORES PORTUGUESES



Fuente: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

#### - CONEXIÓN MADRID-LISBOA

Se constataron los avances realizados en los diferentes estudios conjuntos de esta nueva línea, elaborados por la Agrupación Europea de Interés Económico «Alta Velocidad España-Portugal» (AEIE-AVEP), entre los que destacaron los relativos a la Estación Internacional, que comprenden el análisis de su localización, accesibilidad y financiación.

Se encargó al Grupo de Trabajo Permanente para el Transporte Ferroviario Hispano-Portugués que elevaran una propuesta de localización de la Estación antes de final de 2008. Asimismo, hubo felicitaciones por el apoyo financiero de 312,7 millones de euros que la Comisión Europea otorgará al Tramo Mérida-Évora, para el período 2007-2013 de los Fondos de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T).

Se manifestó la importancia del desarrollo de los estudios conjuntos de trazados, que permitan garantizar que las infraestructuras del tramo transfronterizo sean proyectadas con una plataforma de triple vía (dos vías de ancho UIC para alta velocidad y una vía



de ancho ibérico para la línea convencional), así como la adopción de parámetros ferroviarios que permitan diseñar una línea de características y prestaciones homogéneas en ambos países.

- *Del lado portugués:*

Se informó de que, con el objetivo de la finalización en 2013 de la conexión Lisboa-Frontera para tráfico mixto, esta conexión se desarrollará mediante un sistema de colaboración público-privada (PPP). Los avances obtenidos en los Estudios Previos y de Evaluación Ambiental de todos los tramos de la línea permiten contemplar el lanzamiento de los correspondientes concursos, tanto en el Tramo Lisboa-Poceirão, en el que se incluye la Tercera Travesía del Tajo (TTT), como en el Tramo Poceirão-Caia.

- *Del lado español:*

Se informó de la situación de las actuaciones en la línea Madrid-Extremadura, destacando que ya se encontraba en obras el tramo Mérida-Badajoz, mientras que el tramo Cáceres-Mérida se encontraba en fase de proyecto. Asimismo, en el tramo Talayuela-Cáceres se había aprobado el Estudio Informativo, tras haber obtenido la Declaración de Impacto Ambiental en noviembre de 2007, y que se iba a iniciar la redacción de proyectos.

#### – CONEXIÓN VIGO-OPORTO

Se constataron los progresos realizados en los diferentes estudios conjuntos de esta nueva conexión, elaborados por la AEIE-AVEP, destacando, en aquel momento, la reciente licitación del «Estudio del Modelo de Explotación de los servicios de pasajeros» en la conexión ferroviaria de Alta Velocidad Vigo-Oporto.

Hubo felicitaciones por el apoyo financiero de 244,1 millones de euros que la Comisión Europea otorgará al tramo transfronterizo Vigo-Ponte de Lima, para el período 2007-2013 de los Fondos de la Red Transeuropea de Transporte.

También se subrayó la importancia de que se proyectara una línea de características y prestaciones homogéneas en los dos países.

- *Del lado portugués:*

Se informó que, teniendo como objetivo finalizar la conexión Oporto-Valença a finales de 2013, la ejecución había sido planteada en dos fases:

- En el tramo Braga-Valença se estaban elaborando los estudios de optimización de trazados para el posterior desarrollo de los estudios previos y de impacto ambiental.
- En el tramo Oporto-Braga se estaba elaborando el Estudio Previo y el Estudio de Impacto Ambiental.

Está previsto que en ambos tramos los estudios finalicen en 2008.

- *Del lado español:*

Se informó de que el tramo Vigo-Porriño se encontraba en fase de Estudio Informativo, habiendo finalizado el trámite de información pública y que se encontraba en esos momentos en la fase de análisis de las alegaciones. En cuanto al tramo Porriño-Frontera se había finalizado la redacción del Estudio Informativo, que sería sometido al proceso de información pública en 2008.



– **CONEXIÓN SALAMANCA-AVEIRO**

• *Del lado portugués:*

Se informó de que, en la conexión Aveiro-Salamanca, la construcción, en esos momentos en curso, de la plataforma multimodal de Cacia y la respectiva conexión con el Puerto de Aveiro, tienen prevista su finalización a finales de 2009. La licitación de los concursos para la elaboración de los Estudios Previos y de Impacto Ambiental de los tramos Aveiro-Celorico, con paso por Mangualde, y Celorico-Almeida/Vilar Formoso se realizará en 2008.

• *Del lado español:*

Se informó de que, tras la obtención de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), había sido aprobado definitivamente el Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Medina del Campo-Salamanca y que se estaban redactando los proyectos.

– **CONEXIÓN SEVILLA-HUELVA-FARO-ÉVORA**

Respecto a la conexión Sevilla-Huelva-Faro-Évora, se acordó promover la modificación de los estatutos de AVEP, para que se pudiera ampliar su ámbito de actuación al tramo Huelva-Faro, de cara al lanzamiento de los estudios de este tramo.

• *Del lado portugués:*

Portugal informó que en 2008 se iniciarán Estudios de Viabilidad Técnica de esta conexión en el tramo portugués.

• *Del lado español:*

España, por su parte, informó de la finalización de la redacción del Estudio Informativo de la nueva línea Sevilla-Huelva, estando pendiente de Declaración de Impacto Ambiental.

– **CONEXIÓN CONVENCIONAL DE MERCANCÍAS SINES-ÉLVAS-BADAJOS-PUERTOLLANO-MADRID**

Se procede a un nuevo intercambio de información sobre la situación de los trabajos en esta conexión, en lo que se refiere al desarrollo de estudios, proyectos y obras en ambos países y sobre las soluciones para la definición conjunta de los estándares para el tráfico de mercancías.

• *Del lado portugués:*

Se informó de que en la Conexión Sines-Casa Branca, el Tramo Sines-Grândola se encontraba en fase de Estudio Previo y de Impacto Ambiental, previéndose su conclusión en 2008. La Gran Variante de Alcácer estaba en fase de ejecución en una longitud de 29 km. Los Proyectos de rehabilitación del Tramo Bombel-Casa Branca finalizarán en 2008. Asimismo, se concluyó la renovación y modernización del Tramo Casa Branca-Évora, con la instalación de traviesas para tercer carril. En el Tramo Évora-Frontera, los estudios de las líneas convencionales y de la línea de alta velocidad contemplan la utilización de una plataforma común, previéndose su integración conjunta en el concurso de PPP, entre Poceirao y Caia.

• *Del lado español:*

Se informó de que en el tramo Mérida-Puertollano se habían realizado obras para la mejora y modernización de la línea. En el Tramo Mérida-Frontera se había realizado

una renovación integral de la línea convencional, que discurre paralela en este tramo a la doble vía en ancho UIC de la línea de alta velocidad Madrid-Lisboa. Asimismo, se informó de la renovación completa de la infraestructura ferroviaria entre Mérida y Villanueva de la Serena.

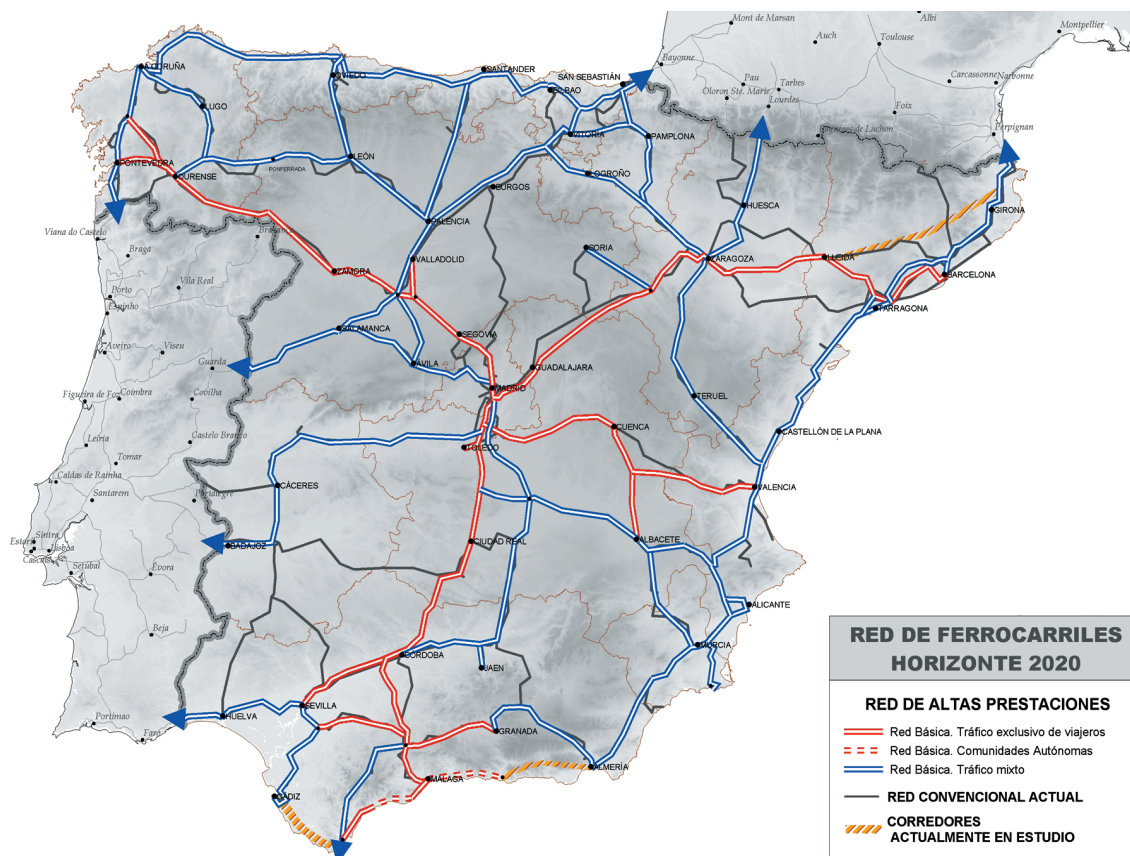
**- INTEROPERABILIDAD**

Portugal informó de que, en el marco de las Orientaciones Estratégicas para el Sector Ferroviario, se había decidido desarrollar los planes de cambio de ancho, señalización y telecomunicaciones.

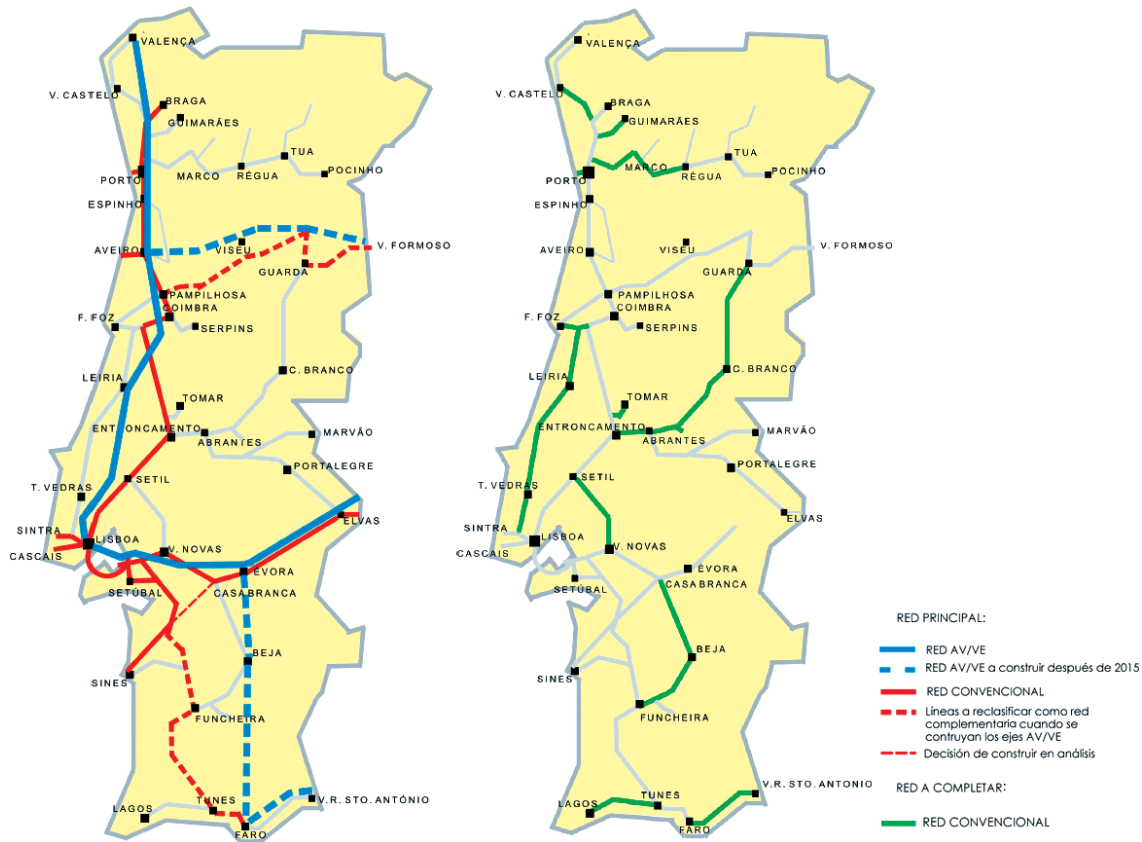
España informó de que, en ejecución de la estrategia definida en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT) se estaba elaborando un estudio de cambio de ancho de la red ferroviaria. Tras una primera fase de recopilación de información sobre tecnología de vía, se estaba trabajando en la formulación de los distintos escenarios con base en las posibilidades tecnológicas (travesía polivalente y tercer carril), que definirán una estrategia para la incorporación de itinerarios al ancho UIC. El intercambio de experiencias y resultados será posible una vez que el estudio alcance un grado de definición y madurez suficientes.

En las figuras siguientes se muestran los mapas de actuación en el plano ferroviario tanto para España como para Portugal. En el caso de España se espera que esa infraestructura esté totalmente operativa para 2020; en el caso de Portugal se muestra el plano del sistema ferroviario que se pretende tener operativo para 2015, más las infraestructuras a llevar a cabo a partir de ese año:

**FIGURA 5. PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ESPAÑOLAS PARA 2020 Y PORTUGUESAS PARA 2015**



Fuente: Ministerio de Fomento.



Fuente: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

### 3.3. INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS

La red de aeropuertos comerciales españoles, a fecha de 2006, integra 40 aeropuertos de los cuales 30 están situados en la Península Ibérica.

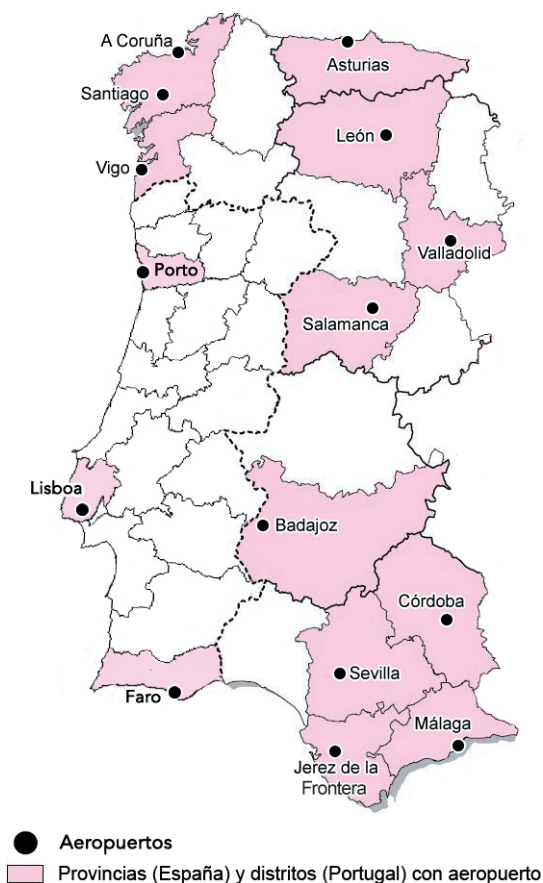
El aeropuerto de Madrid-Barajas es el que más tráfico de pasajeros mueve, con un total en 2006 de 45,8 millones de pasajeros, de los cuales 25 millones en tráfico internacional, y ocupa el quinto puesto entre los aeropuertos europeos, después de London Heathrow, París-Charles de Gaulle, Frankfurt Rehin/Main y Amsterdam-Schiphol.

Los aeropuertos de las provincias españolas que limitan con Portugal son:

- Badajoz,
- Salamanca, y
- Vigo

En 2006, el sistema de infraestructuras aeroportuarias de Portugal estaba compuesto por 5 aeropuertos principales, 3 de los cuales peninsulares:

FIGURA 6. AEROPUERTOS PORTUGUESES Y ESPAÑOLES EN LAS COMUNIDADES Y REGIONES LÍMITROFES



Fuentes: España: Ministerio de Fomento, Anuario Estadístico 2006; Portugal: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

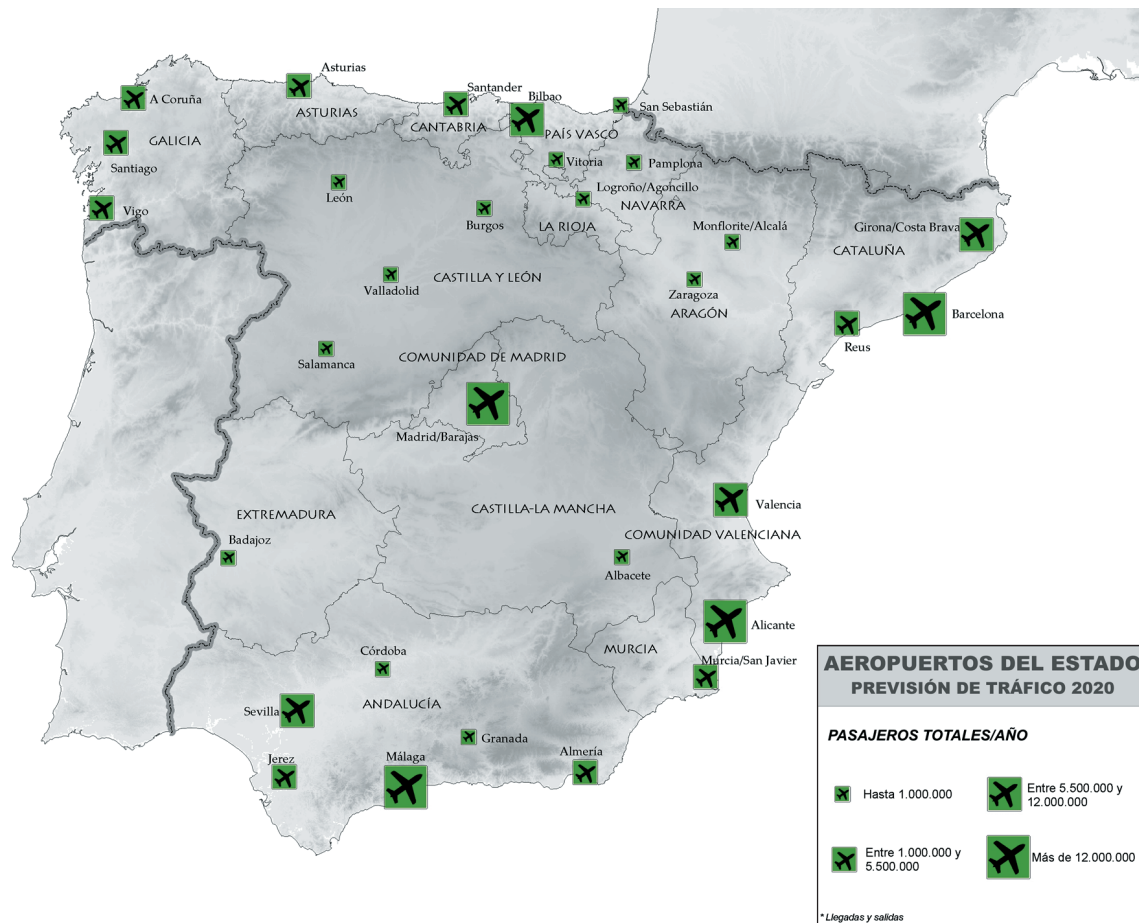
- Lisboa,
- Oporto, y
- Faro.

Esta infraestructura —considerando la apertura del Nuevo Aeropuerto de Lisboa en el Campo de Tiro de Alcochete y el cierre previsto del actual situado en Portela, así como el nuevo Aeropuerto de Beja que estará finalizado en 2009— presenta, en general, una cobertura adecuada en cuanto a las necesidades de Portugal, teniendo en cuenta la demanda actual y la prevista para aproximadamente los 20 años futuros (cerca de 48,5 millones de pasajeros).

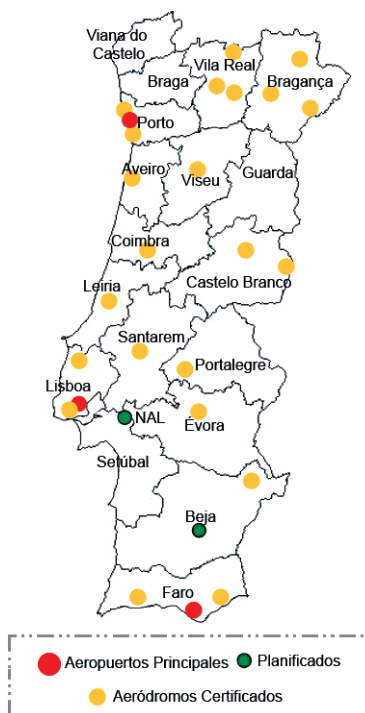
### 3.3.1. Actuaciones previstas a medio/largo plazo en infraestructuras aeroportuarias en la Península Ibérica

Las previsiones a medio/largo plazo tanto en España (en temas de tráfico) como en Portugal (en temas de infraestructuras), con vistas a reforzar la disponibilidad de infraestructuras para satisfacer el aumento del tráfico previsto, se muestra en la figura 7.

FIGURA 7. AEROPUERTOS ESPAÑOLES PENINSULARES (HORIZONTE DE TRÁFICO PARA 2010) Y PORTUGUESES



Fuente: Ministerio de Fomento.



Fuente: Manual de Piloto Civil 2005; Entrevistas a INAC, NAV, ANA, Centro de Información Aeronáutica realizadas en Febrero de 2006; Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.



En Portugal está prevista, principalmente, la construcción de 2 nuevos aeropuertos:

- El aeropuerto de Beja que, a finales de 2009, estará en condiciones de dar inicio a su explotación comercial y que tendrá una operación conjunta militar y civil.
- Posteriormente, en 2017, el Nuevo Aeropuerto de Lisboa (NAL) substituirá al actual. Este nuevo aeropuerto permitirá cubrir la demanda prevista para el área de captación/influencia de Lisboa a partir de esa fecha.

### 3.3.2. Gestión del espacio aéreo europeo en la Península Ibérica

Considerando que la fórmula del «Cielo Único Europeo» se basa en la gestión de Bloques Funcionales de Espacio Aéreo transfronterizos (FAB), ambos países, en la última Cumbre Hispano-Lusa, reafirmaron la necesidad de colaboración y cooperación entre los dos Estados, así como de los respectivos prestadores de servicios de navegación aérea (AENA y NAV Portugal), con vistas a la puesta en marcha de los Reglamentos de Cielo Único Europeo y la constitución de Bloques Funcionales de Espacio Aéreo (FAB).

Portugal informó de su intención de incluir la RIV Oceánica de Santa María en el Cielo Único Europeo, utilizando la posibilidad prevista en el Reglamento (CE) 551/2004, al objeto de, conjuntamente con la RIV de Lisboa, constituir un FAB portugués.

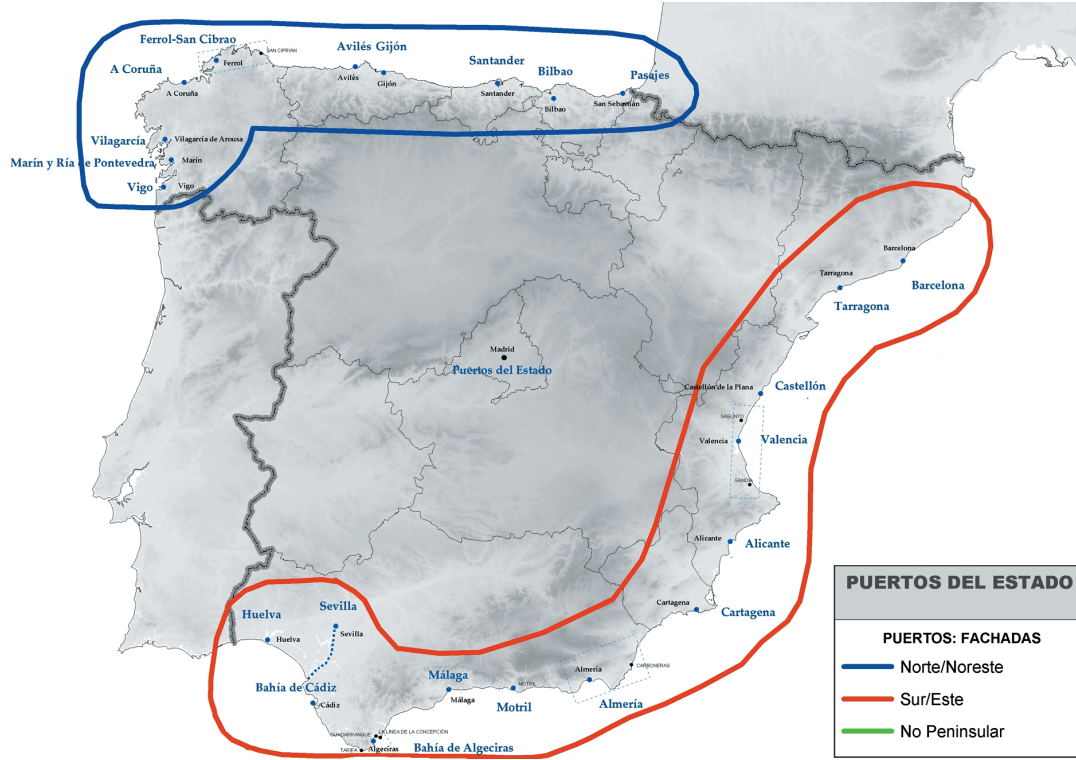
### 3.4. INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

En España, el sistema portuario español de titularidad estatal está integrado por 44 puertos de interés general, gestionados por 28 Autoridades Portuarias, cuya coordinación y control de eficiencia corresponde al Organismo Público Puertos del Estado (dependiente del Ministerio de Fomento). Estas Autoridades Portuarias se limitan a ser proveedores de infraestructura y suelo portuario, y a regular la utilización de este dominio público, mientras que los servicios son prestados fundamentalmente por operadores privados en régimen de autorización o concesión.

El sistema portuario portugués en la Península Ibérica dispone de 9 puertos comerciales:

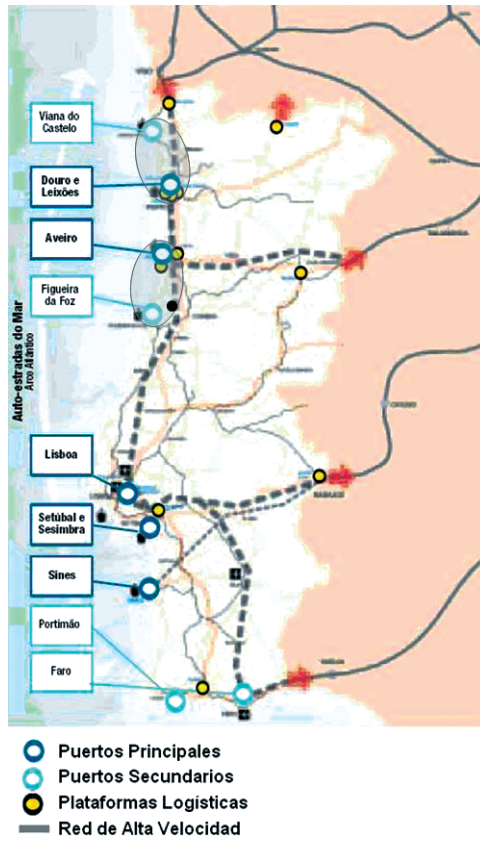
- 5 constituyen el sistema principal (Douro y Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal y Sesimbra, y Sines) y son administrados por las Administraciones Portuarias con el estatuto de sociedades anónimas de capital exclusivamente público (AP's), y
- 2 puertos secundarios, Faro y Portimão, administrados por el Instituto Portuario y de los Transportes Marítimos, I.P. (IPTM); y otros 2, Viana do Castelo y Figueira da Foz, que van a ser reestructurados en las Administraciones del Porto da Figueira da Foz, y del Porto de Viana do Castelo, sociedades anónimas de capital exclusivamente público, cuyo capital es retenido íntegramente por la Administración del Porto de Douro e Leixões, S.A. y la Administración del Porto de Aveiro, S.A., respectivamente.

FIGURA 8. FACHADAS MARÍTIMAS DEL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL PENINSULAR



Fuente: Ministerio de Fomento.

FIGURA 9. SISTEMA PORTUARIO COMERCIAL DE PORTUGAL



Fuente: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Nota: Sólo a título informativo, la figura 9 presenta el trazado previsto de la Red de Alta Velocidad, así como la localización de futuras plataformas logísticas a construir.



#### **3.4.1. Actuaciones conjuntas en transporte marítimo en la Península Ibérica**

En la Cumbre Hispano-Lusa realizada en Braga, Portugal y España acordaron profundizar la cooperación bilateral en materia de seguridad del tráfico marítimo, en el seno del Grupo de Trabajo constituido por el ITPM, IP- Instituto Portuario de los Transportes Marítimos, IP, por parte portuguesa, y la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, con la tutela de la Dirección General de la Marina Mercante, por parte española.

La misión del Grupo de Trabajo es la preparación de un documento conjunto para definir los procedimientos a adoptar en el intercambio mutuo de información entre los diferentes centros de control de tráfico marítimo identificados.





## 4. FLUJOS DE VIAJEROS

### 4.1. TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

Para la realización de este apartado, se ha utilizado un indicador de análisis de los flujos de viajeros entre ambos países, la «Intensidad Media Diaria» (IMD) tanto de vehículos ligeros como pesados. Dicho análisis ha sido elaborado por la DG de Carreteras del Ministerio de Fomento de España. Para complementarlo se ha utilizado también el resultado de la encuesta FRONTUR (estudio de los movimientos turísticos de ámbito internacional) que desarrolla el Instituto de Estudios Turísticos<sup>3</sup> de España (IET). Este análisis se ha completado con la información proporcionada por las encuestas realizadas por el Instituto de Turismo de Portugal y por el INE de Portugal, con el objetivo de conocer los movimientos turísticos de ámbito internacional.

A partir de los datos de la DG de Carreteras de España<sup>4</sup> se puede estimar que el tráfico total de automóviles (incluyendo furgonetas) en ambos sentidos que atravesaron diariamente la frontera hispano-lusa en el año 2006 fue aproximadamente de 79.700 vehículos diarios. De estos vehículos, el 85% cruzaron la frontera por los 13 puntos fronterizos representados en el gráfico 10.

De acuerdo con los datos proporcionados por EP-Estradas de Portugal, en 2006, cerca de 45.000 vehículos atravesaron la frontera entre España y Portugal (fronteras con estaciones de esta entidad).

Respecto a la IMD de pasos de autocares, se estima que a lo largo de todos los pasos fronterizos entre ambos países atraviesan aproximadamente 427 autocares al día, según los datos de la DG de Carreteras del Ministerio de Fomento de España.

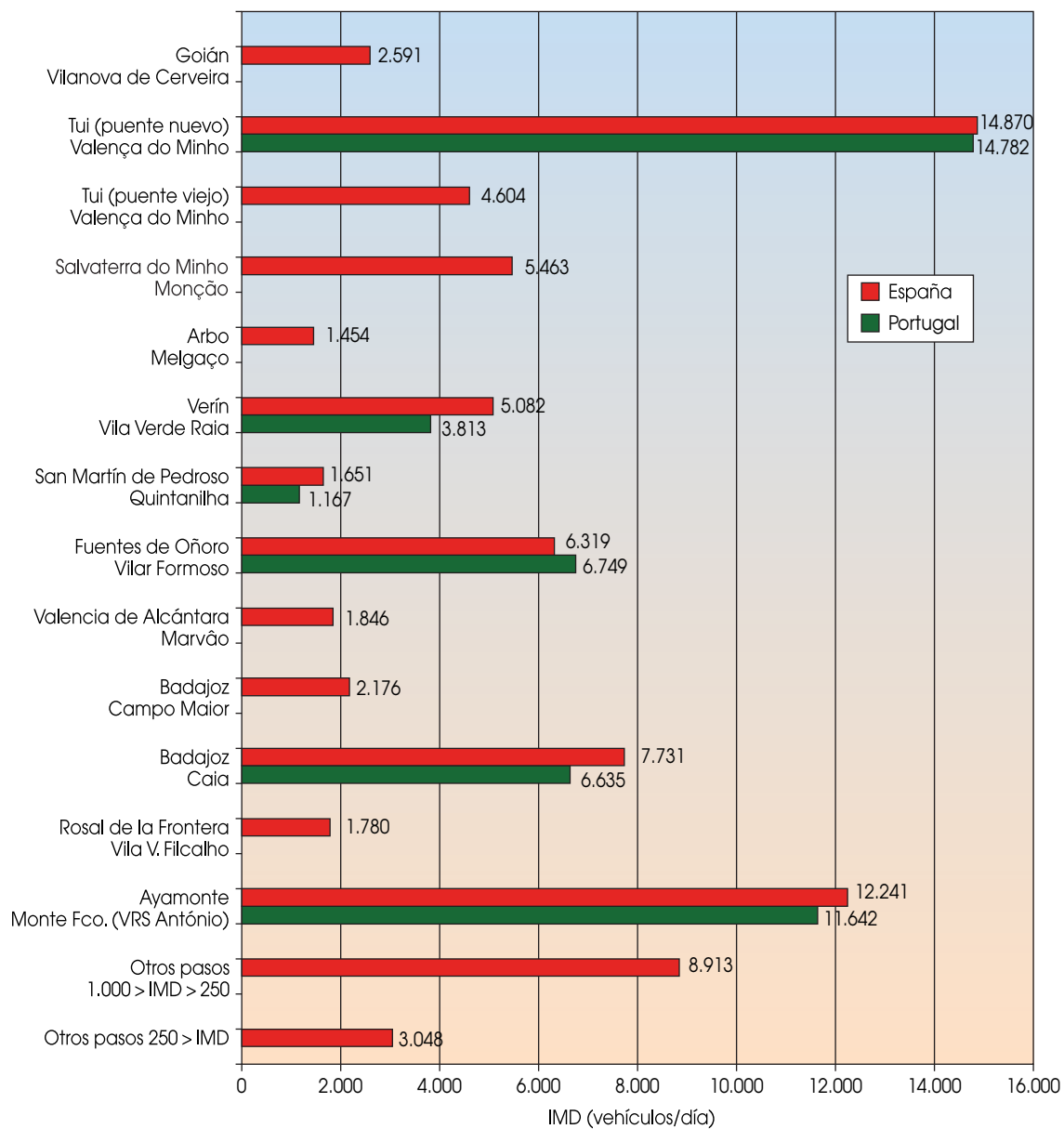
El gráfico 11 muestra la evolución de la IMD conjunta de automóviles y autocares en los principales puntos fronterizos durante el período 1995-2006.

En dicho período, varios de los puntos fronterizos duplicaron su IMD: la frontera Valença do Minho-Tui (pasó de 7.040 veh/día a 14.923), la frontera de Monte Francisco-Ayamonte (pasó de 6.676 veh/día en 2004, a 11.727, en 2006) debido principalmente al incremento que experimentó de 2004 a 2005, y la frontera de Quintanilha-San Martín de Pedroso; sin embargo la IMD de este último paso a pesar del crecimiento sigue siendo la más baja entre las seis.

<sup>3</sup> El Instituto de Estudios Turísticos de España es un organismo integrado en la Secretaría de Estado de Turismo del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de España, que se encarga de la investigación de los factores que inciden sobre el turismo, así como de la elaboración, recopilación y valoración de estadísticas, información y datos relativos al mismo. Este informe se realiza anualmente.

<sup>4</sup> Como consecuencia de la creación del Observatorio Transfronterizo Hispano-Luso, 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 61 pasos fronterizos existentes en la actualidad y proceder a una estimación del tráfico existente en los mismo, tal como se ha indicado en el capítulo 3 referente a Infraestructuras de Carreteras del presente documento.

GRÁFICO 10. IMD DE AUTOMÓVILES EN 2006



Fuentes: España: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras; Portugal: EP-Estradas de Portugal, S. A.

Las fronteras que han crecido pero a un ritmo menos acelerado han sido: Caia-Badajoz y Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro con un crecimiento del 35 y 36% respectivamente, y menos pronunciado es el de la frontera Vila Verde, que se ha mantenido más bien constante con un incremento únicamente del 12% en el período 1995-2006.

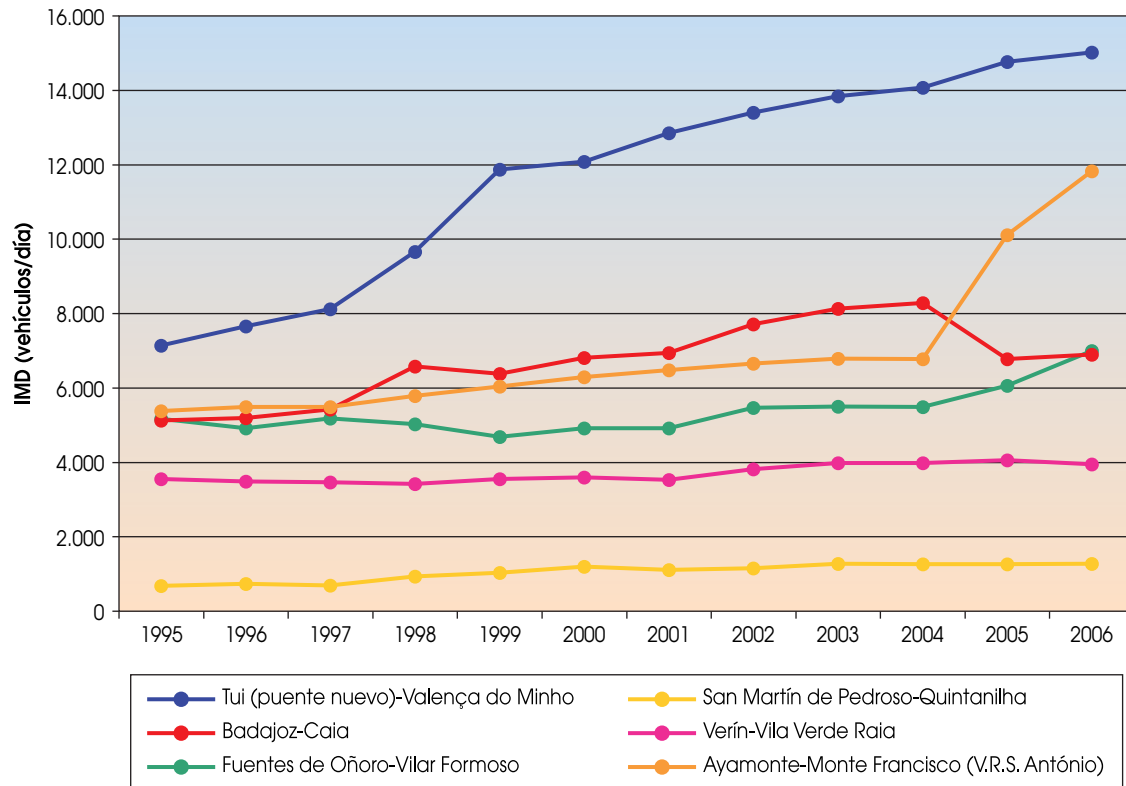
En relación con Portugal, por los pasos fronterizos por carretera entraron cerca de 15 millones de extranjeros, de los cuales se estima que un 31% sean turistas y el resto, un 69%, excursionistas. Los extranjeros residentes en España mantienen una posición destacada, representando cerca de un 84% del total de extranjeros que entran en Portugal, en 2006.

FIGURA 10. IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS EN EL AÑO 2006



Fuentes: España: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras; Portugal: Portugal: EP-Estradas de Portugal, S. A.

GRÁFICO 11. EVOLUCIÓN DE LA IMD CONJUNTA DE AUTOMÓVILES Y AUTOCARES EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS EN EL PERÍODO 1995-2006



Fuente: Portugal: EP-Estradas de Portugal, S. A.

**TABLA 5**  
**NÚMERO DE PERSONAS, NO RESIDENTES, QUE ENTRAN EN PORTUGAL, POR CARRETERA, SEGÚN PAÍS DE RESIDENCIA (2006)**

PAÍS DE RESIDENCIA	TURISTAS	EXCURSIONISTAS	TOTAL	% DEL TOTAL
España	2.028,8	11.223,9	13.252,7	83,6
Francia	895,1	22,0	917,1	5,8
Alemania	278,9	10,7	289,6	1,8
Reino Unido	214,6	19,1	233,7	1,5
Suiza	208,1	—	208,1	1,3
Países Bajos	145,3	4,6	149,9	0,9
Italia	135,0	—	135,0	0,9
Bélgica	69,5	—	69,5	0,4
Otros	589,4	9,4	598,8	3,8
<b>Total</b>	<b>4.564,7</b>	<b>11.289,7</b>	<b>15.854,4</b>	<b>100,0</b>

Fuente: INE Portugal-Encuesta del Movimiento de Personas en las Fronteras en 2006.

Respecto a España, la estimación de la intensidad del tráfico de viajeros por carretera en 2006 se ha llevado a cabo a partir de:

- Los datos de aforos estimados por la DG de Carreteras del Ministerio de Fomento de España.
- Los datos del IET (FRONTUR).

En relación con la cobertura territorial, la encuesta recoge información mensualmente a través de sus fronteras por las distintas vías de acceso (carretera, aeropuerto, puerto marítimo y ferrocarril). En carretera, se estima la ocupación media y nacionalidad de los distintos tipos de vehículos que entran por una muestra de 22 pasos fronterizos, capturándose la información manualmente mediante el uso de ordenadores. En los demás modos de transporte, se realizan encuestas en 17 aeropuertos distribuidos por toda la geografía española; por vía marítima, en 6 de los principales puertos de pasajeros y en el servicio de ferry del puerto de Algeciras (cuya especial importancia en términos de flujos de viajeros en determinadas temporadas del año exige un tratamiento diferenciado); y por ferrocarril, se realizan encuestas a pasajeros de trenes en líneas internacionales procedentes de Francia y Portugal.

Este estudio analiza los movimientos de automóviles y autocares de pasajeros bajo la división siguiente:

- El número de ciudadanos no residentes en España que entran en España (base de datos FRONTUR).
- El número de residentes en España que entran en Francia (base de datos FAMILITUR).

Esta información se completa con otras fuentes estadísticas procedentes de otros organismos:

- Los datos de turismo de Portugal (DG Turismo).
- Las migraciones alternantes españolas (INE) y francesas (INSEE).
- Las migraciones hacia o desde el norte de África (operación «Paso del Estrecho»).



En lo que se refiere a los puntos fronterizos hispano-portugueses, el IET realiza encuestas en los siguientes:

- 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. Filcalho.
- Ayamonte-Monte Francisco (Vila Real de San Antonio).

Los datos de esta encuesta son, en sí mismos, altamente representativos del tráfico de viajeros entre España y Portugal.

**TABLA 6**  
**NÚMERO DE TURISTAS EXTRANJEROS PROCEDENTES DE PORTUGAL SEGÚN COMUNIDAD AUTÓNOMA DE DESTINO. AÑO 2006.**

COMUNIDAD AUTÓNOMA	TURISTAS	% VERTICAL	% VARIACIÓN INTERANUAL
Andalucía	440.000	20,0	13,0
Madrid	345.000	15,7	28,3
Galicia	336.000	15,3	-11,6
Castilla y León	249.000	11,3	29,0
Cataluña	229.000	10,4	20,8
Extremadura	157.000	7,1	8,1
Resto de CCAA	444.000	20,2	4,2
<b>Total</b>	<b>2.200.000</b>	<b>100,0</b>	<b>10,4</b>

Fuente: IET.

La estimación del total de viajeros se lleva a cabo bajo la hipótesis de que la tasa media de ocupación de los vehículos se establece de acuerdo con la información de las encuestas del IET en 1,7 pasajeros/vehículo para los automóviles, y 29,1 pasajeros/vehículo para los autocares.

**TABLA 7**  
**ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN 2005 Y 2006 EN AMBOS SENTIDOS**

TIPO DE VEHÍCULO	2005				2006			
	IMD	%	OCUPACIÓN	VIAJEROS	IMD	%	OCUPACIÓN	VIAJEROS
Ligeros	76.639	99	1,7	47.554.710	79.700	99	1,7	49.453.850
Autobuses y autocares	427	1	29,1	4.535.381	427	1	29,1	4.535.381
<b>Total</b>	<b>77.066</b>	<b>100</b>		<b>52.090.091</b>	<b>80.127</b>	<b>100</b>		<b>53.989.231</b>

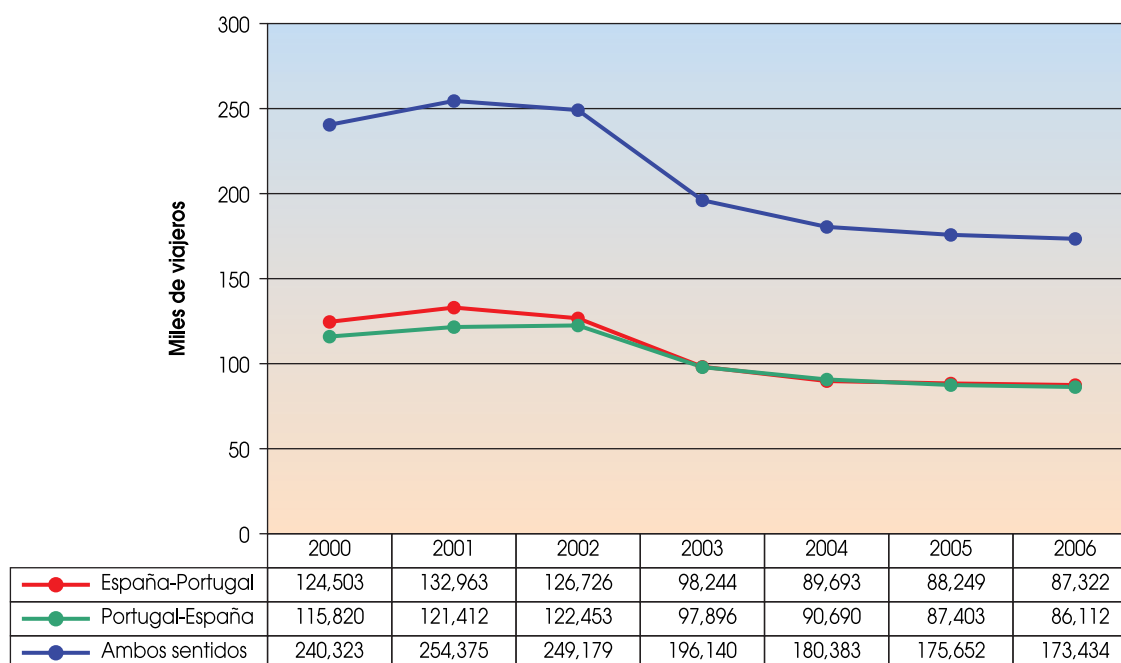
Fuente: España, Ministerio de Fomento, DG de Carreteras e IET.

Se observa un crecimiento del 3,6% en el número de pasajeros que cruzaron las fronteras en ambos sentidos.

#### 4.2. TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL

El gráfico 12 muestra la evolución del tráfico ferroviario entre ambos países en el período 2000-2006.

**GRÁFICO 12. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS POR FERROCARRIL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL ENTRE 2000 Y 2006**



Fuente: España, RENFE.

Como puede comprobarse, entre 2000 y 2002 el tráfico ferroviario se mantuvo alrededor de los 250.000 pasajeros anuales para, a continuación, sufrir un descenso considerable entre 2002 y 2003 (50.000 pasajeros menos, una quinta parte del total). En el año 2006, el tráfico ferroviario fue un 28% inferior al del año 2000.

Comparando los datos de 2006 respecto a los del año 2001 (año con mayor tráfico de viajeros entre España y Portugal en el período temporal estudiado) el tráfico ha sufrido una reducción del 32%.

### 4.3. TRANSPORTE AÉREO DE VIAJEROS

#### 4.3.1. Relaciones con Europa

La tabla 8 presenta el movimiento de viajeros en los aeropuertos de Portugal y España para el año 2006, por países europeos de origen o destino.

**TABLA 8**  
**MOVIMIENTO DE VIAJEROS EN LOS AEROPUERTOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL POR PAÍSES EUROPEOS DE ORIGEN O DESTINO**  
**(MILES DE VIAJEROS) EN EL AÑO 2006**

	España				Portugal			
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÁNSITO	TOTAL	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÁNSITO	TOTAL
Alemania	10.758.273	10.609.807	266.763	21.634.843	1.129.005	1.155.477	13.466	2.297.948
Austria	532.344	542.136	15.040	1.089.520	44.563	44.866	54	89.483
Bélgica	1.740.105	1.713.830	59.827	3.513.762	300.229	304.681	5.008	609.918
Bulgaria	73.508	75.695	2.377	151.580	6.101	5.622	3.575	15.298
República Checa	330.683	308.130	7.056	645.869	0	0	0	0
Chipre	3.164	2.284	124	5.572	806	802	0	1.608
Dinamarca	861.965	843.693	28.668	1.734.326	76.681	104.198	360	181.239
Eslovaquia	27.373	27.373	76	54.822	42	39	0	81
Eslovenia	9.363	8.816	0	18.179	0	5	0	5
España				0	1.144.091	1.151.156	49.181	2.344.428
Estonia	19.886	19.068	307	39.261	1.539	1.608	0	3.147
Finlandia	456.588	443.241	18.384	918.213	44.032	44.629	476	89.137
Francia	3.409.391	3.426.364	17.590	6.853.345	1.022.239	1.020.079	54.543	2.096.861
Grecia	207.169	210.736	1.815	419.720	5.732	5.778	0	11.510
Hungría	138.687	142.348	4.148	285.183	16.193	14.420	1.104	31.717
Irlanda	1.563.580	1.549.128	10.500	3.123.208	304.161	310.428	1.458	616.047
Italia	4.310.855	4.270.316	53.834	8.635.005	450.143	449.566	29.569	929.278
Letonia	13.971	13.177	5	27.153	0	0	0	0
Lituania	10.652	9.587	1.754	21.993	42	79	49	170
Luxemburgo	122.358	119.809	8.088	250.255	70.823	67.334	16.265	154.422
Malta	15.521	15.544	0	31.065	3.695	3.229	398	7.322
Países Bajos	2.341.690	2.306.021	43.691	4.691.402	511.209	503.474	38.701	1.053.384
Polonia	185.196	183.326	9.917	378.439	23.141	23.455	2.214	48.810
Portugal	1.160.362	1.153.870	7.619	2.321.851				0
Reino Unido	17.553.255	17.394.522	31.313	34.979.090	2.308.300	2.347.477	2.086	4.657.863
Rumania	68	703	0	771	16	11	3	30
Suecia	904.865	903.356	22.297	1.830.518	86.017	81.557	76	167.650
Total UE-15	45.922.800	45.486.829	585.429	91.995.058	7.497.225	7.590.700	211.243	15.299.168
Total UE-25	46.677.296	46.216.482	608.816	93.502.594	7.542.683	7.634.337	215.008	15.392.028
Total UE-27	46.750.872	46.292.880	611.193	93.654.945	7.548.800	7.639.970	218.586	15.407.356
Otros destinos europeos	3.065.030	3.041.401	48.922	6.155.353	459.347	444.190	778	904.315
Total Europa	49.815.902	49.334.281	660.115	99.810.298	8.008.147	8.084.160	219.364	16.311.671

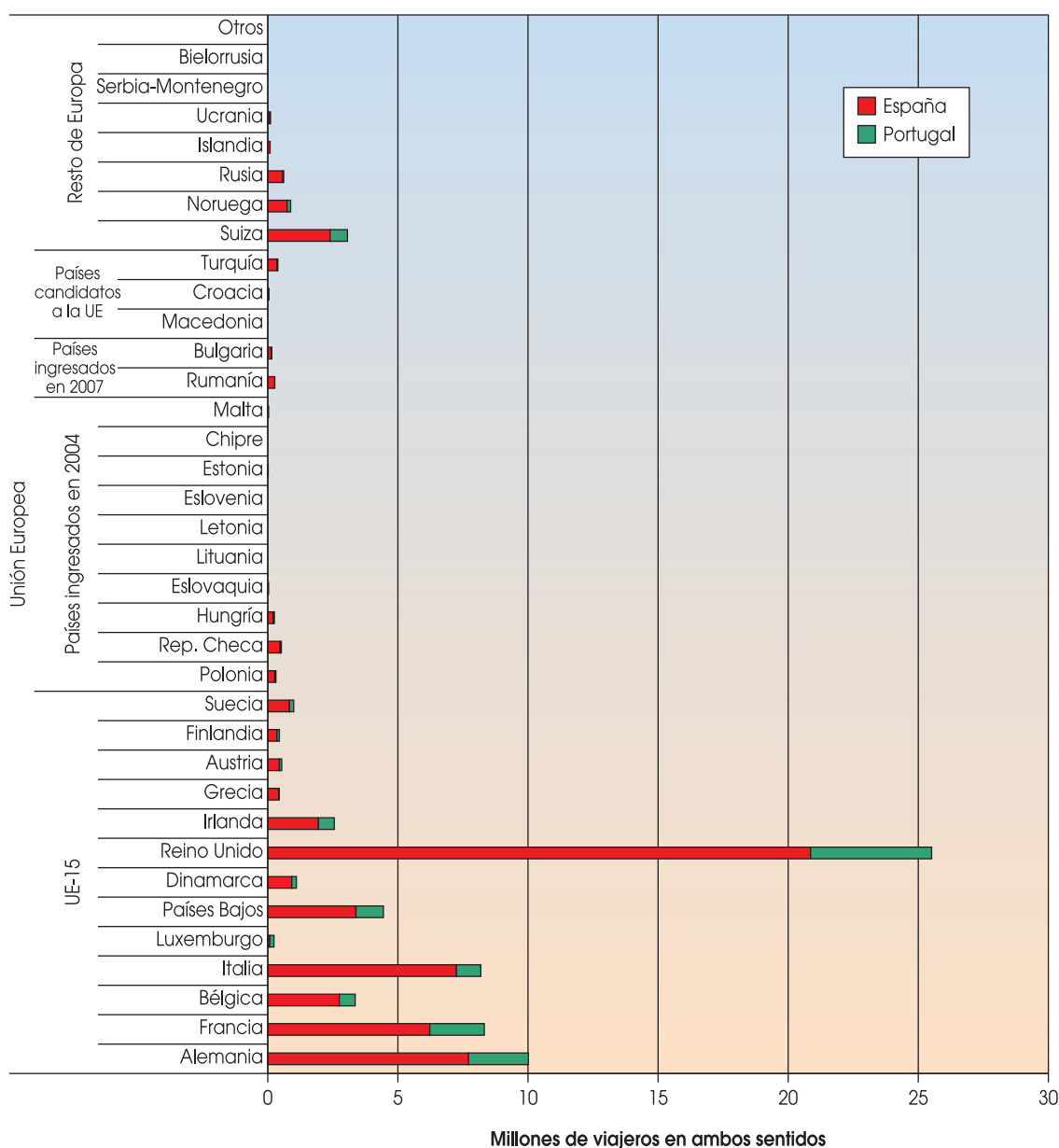
Fuentes: España: AENA; Portugal: SIMOPTC, INAC.

Tanto España como Portugal comparten el principal origen/destino por vía aérea, siendo éste el Reino Unido. Para Portugal el segundo país principal origen/destino por vía aérea es España. Otro origen/destino a tener en cuenta es Alemania, segundo origen/destino con mayor tráfico para España y tercero para Portugal.

Si comparamos con los datos de 2004, se puede observar que el aumento de tráfico ha sido mayor para Portugal, ganando un 29% más de tráfico con la UE-25, y para el caso de España, un 13% más. Si este dato se observa para el tráfico con toda Europa, el porcentaje para España es prácticamente el mismo que con la UE-25, de un 14%, y para Portugal de un 28%.

En el gráfico 13 se muestra la distribución del tráfico entre la Península Ibérica (sin tener en cuenta el tráfico generado en las islas de los 2 países) y el resto de Europa.

**GRÁFICO 13. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA EN EL AÑO 2006**



Fuentes: España: AENA; Portugal: INAC.



El tráfico de viajeros con origen/destino a/desde España, Portugal y Francia a los tres principales aeropuertos de ambos países se refleja en la tabla 9.

**TABLA 9**  
**PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS EN LOS AEROPUERTOS DE LISBOA, OPORTO Y FARO, MADRID, BARCELONA Y MÁLAGA CON ORIGEN O DESTINO EN ESPAÑA, PORTUGAL Y FRANCIA EN EL AÑO 2006**

<b>PORTUGAL (origen/destino)</b>			
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TOTAL
Aeropuerto de Lisboa			
<b>España (origen/destino)</b>	<b>835.965</b>	<b>833.496</b>	<b>1.669.461</b>
Madrid Barajas	422.655	428.485	851.140
Barcelona	243.919	237.943	481.862
<b>Francia (origen/destino)</b>	<b>639.783</b>	<b>650.354</b>	<b>1.290.137</b>
París Charles de Gaulle	282.503	284.232	566.735
París Orly	238.960	242.319	481.279
Aeropuerto de Oporto			
<b>España (origen/destino)</b>	<b>231.541</b>	<b>230.220</b>	<b>461.761</b>
Madrid Barajas	100.186	100.277	200.463
Barcelona	32.293	32.408	64.701
<b>Francia (origen/destino)</b>	<b>333.392</b>	<b>326.602</b>	<b>659.994</b>
París Charles de Gaulle	100.603	98.840	199.443
París Orly	148.326	147.778	296.104
Aeropuerto de Faro			
<b>España (origen/destino)</b>	<b>47.575</b>	<b>46.081</b>	<b>93.656</b>
Palma de Mallorca	39.689	37.742	77.431
<b>Francia (origen/destino)</b>	<b>20.685</b>	<b>18.810</b>	<b>39.495</b>
París Charles de Gaulle	6.081	6.218	12.299
París Orly	11.603	9.663	21.266
<b>ESPAÑA (origen/destino)</b>			
Aeropuerto de Madrid/Barajas			
<b>Portugal (origen/destino)</b>	<b>544.303</b>	<b>537.355</b>	<b>1.081.658</b>
Lisboa	431.745	431.616	863.361
Oporto	99.259	99.372	198.631
<b>Francia (origen/destino)</b>	<b>1.326.505</b>	<b>1.315.098</b>	<b>2.641.603</b>
París Charles de Gaulle	538.359	537.416	1.075.775
París Orly	511.959	504.458	1.016.417
Aeropuerto de Barcelona			
<b>Portugal (origen/destino)</b>	<b>277.717</b>	<b>281.728</b>	<b>559.445</b>
Lisboa	243.860	249.425	493.285
Oporto	32.157	32.279	64.436
Faro	4	2	6
<b>Francia (origen/destino)</b>	<b>858.089</b>	<b>884.857</b>	<b>1.742.946</b>
París Charles de Gaulle	503.621	501.376	1.004.997
París Orly	277.942	283.321	561.263
Aeropuerto de Málaga			
<b>Portugal (origen/destino)</b>	<b>7.072</b>	<b>6.713</b>	<b>13.785</b>
Lisboa	5.297	6.000	11.297
Oporto	30	31	61
Faro	1.697	638	2.335
<b>Francia (origen/destino)</b>	<b>203.528</b>	<b>204.314</b>	<b>407.842</b>
París Charles de Gaulle	158.728	158.846	317.574
París Orly	6.422	6.588	13.010

Fuentes: España: AENA; Portugal: INAC.



La mayoría de los pasajeros que embarcan y desembarcan en el aeropuerto de Lisboa hacia o desde España, proceden de los 2 aeropuertos principales españoles: Madrid/Barajas y Barcelona. Por otro lado, en el aeropuerto de Oporto, más de la mitad proceden también de esos 2 mismos aeropuertos, mientras que en el aeropuerto de Faro, más del 80% de los vuelos con origen o destino España, proceden del aeropuerto de Palma de Mallorca.

Con respecto a los vuelos que embarcan o desembarcan en los 3 aeropuertos principales de Portugal hacia o desde Francia, más del 80% proceden de los 2 aeropuertos principales de París: París Charles de Gaulle y París Orly.

En el caso de España, prácticamente el total del flujo de pasajeros que mueven los aeropuertos de Madrid/Barajas, Barcelona, y Málaga, hacia o desde Portugal, tiene procedencia en los aeropuertos de Lisboa y Oporto.

Por otro lado, el flujo de pasajeros de España hacia o desde Francia, es más del doble que el flujo hacia o desde Portugal.

#### 4.3.2. Relaciones entre España y Portugal

La tabla 10 muestra el volumen de tráfico de pasajeros entre España y Portugal en el año 2006.

**TABLA 10**  
**TRÁFICO DE PASAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2006 (AMBOS SENTIDOS)**

AEROPUERTO ESPAÑOL	TOTAL DE PASAJEROS	AEROPUERTO PORTUGUÉS				
		LISBOA	OPORTO	FARO	MADEIRA	OTROS
Madrid Barajas	1.081.658	863.361	198.631	7.475	8.490	3.701
Barcelona	559.445	493.285	64.436	6	1.649	69
Palma de Mallorca	382.624	156.399	148.689	77.404	4	128
Bilbao	53.775	51.211	25	119	2.403	17
Valencia	52.198	49.867	96	35	2.115	85
Tenerife Sur Reina Sofía	48.044	21.440	22.342	18	4.225	19
Gran Canaria	46.751	7.567	5.079	4.356	29.749	0
Sevilla	14.752	13.098	279	1.318	4	53
Fuerteventura	14.031	5.464	6.656	178	1.733	0
Málaga	13.785	11.297	61	2.335	2	90
Lanzarote	12.155	5.959	6.161	0	35	0
Ibiza	8.820	4.740	3.983	28	0	69
Jerez de la Frontera	7.546	239	47	6.061	0	1.199
A Coruña	5.290	5.117	33	53	4	83
Menorca	2.030	1.123	902	1	0	4
Almería	802	0	0	790	0	12
Alicante	587	19	3	484	4	77
Valladolid	551	483	16	3	0	49
Otros	13.830	9.769	616	440	437	2.568
<b>Total</b>	<b>2.318.674</b>	<b>1.700.438</b>	<b>458.055</b>	<b>101.104</b>	<b>50.854</b>	<b>8.223</b>

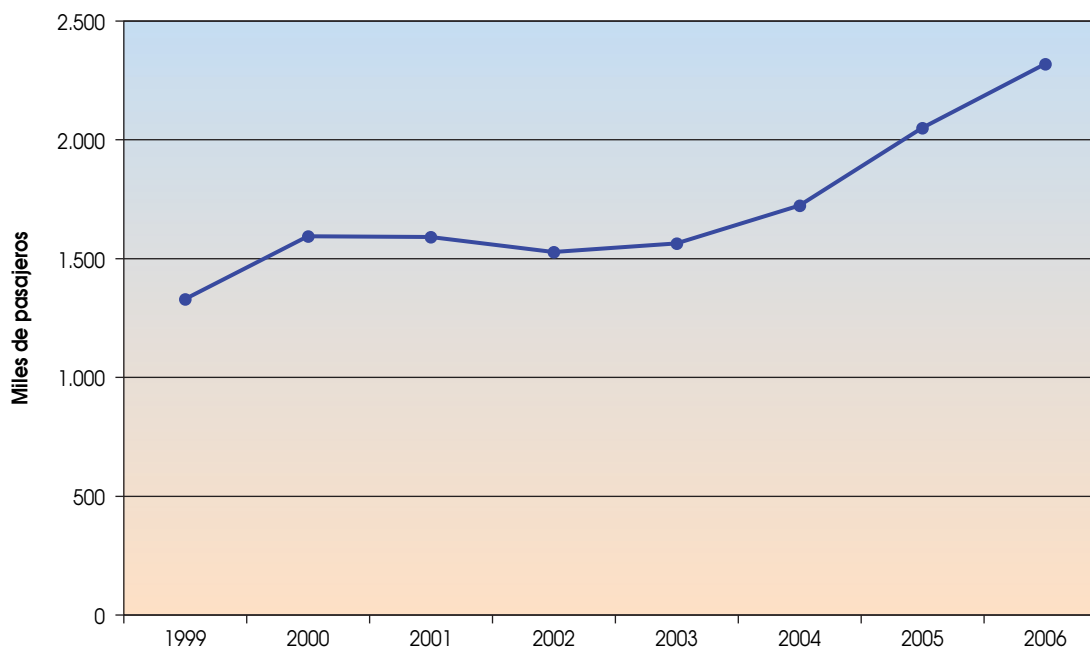
Fuente: AENA.



El número de pasajeros transportados en la ruta Lisboa-Madrid-Lisboa aumentó en un 26% en el período 2004-2006, mientras que en el mismo período, el enlace entre Barcelona y Lisboa registró un incremento del 67%. Los enlaces entre Madrid y Barcelona y Oporto presentaron un crecimiento muy poco significativo respecto a 2004, siendo el incremento de 0,7% para el enlace entre Madrid y Oporto, y de estancamiento para el enlace entre Barcelona y Oporto.

El gráfico 14 muestra la evolución del flujo de pasajeros entre Portugal y España en el período entre 1999 y 2006.

**GRÁFICO 14. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (1999-2006)**



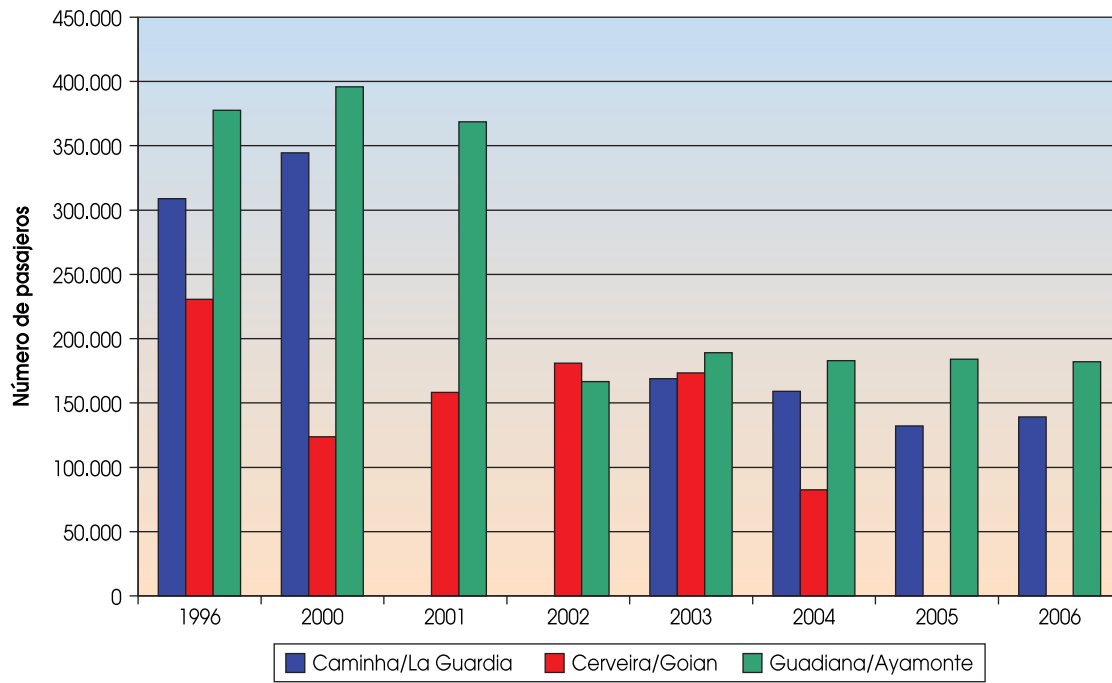
Fuente: AENA.

Al largo período de estancamiento registrado entre 2000 y 2003, le sucedió un período de importante crecimiento entre 2003 y 2006, alcanzando en este último año el máximo tráfico, que supone un incremento del 48% respecto a 2003.

#### 4.4. TRANSPORTE FLUVIAL DE VIAJEROS

Durante el período de 1996-2006, ha habido un descenso muy notable en el transporte fluvial de pasajeros. Si comparamos el total de pasajeros por vía fluvial de 1996 con el total de pasajeros en 2006, el decrecimiento fue del 65%. La reducción más significativa se experimentó entre los años 2001 y 2002, especialmente en el río Guadiana donde disminuyó el tráfico en un 55%. A partir de entonces ha ido variando pero sin grandes cambios.

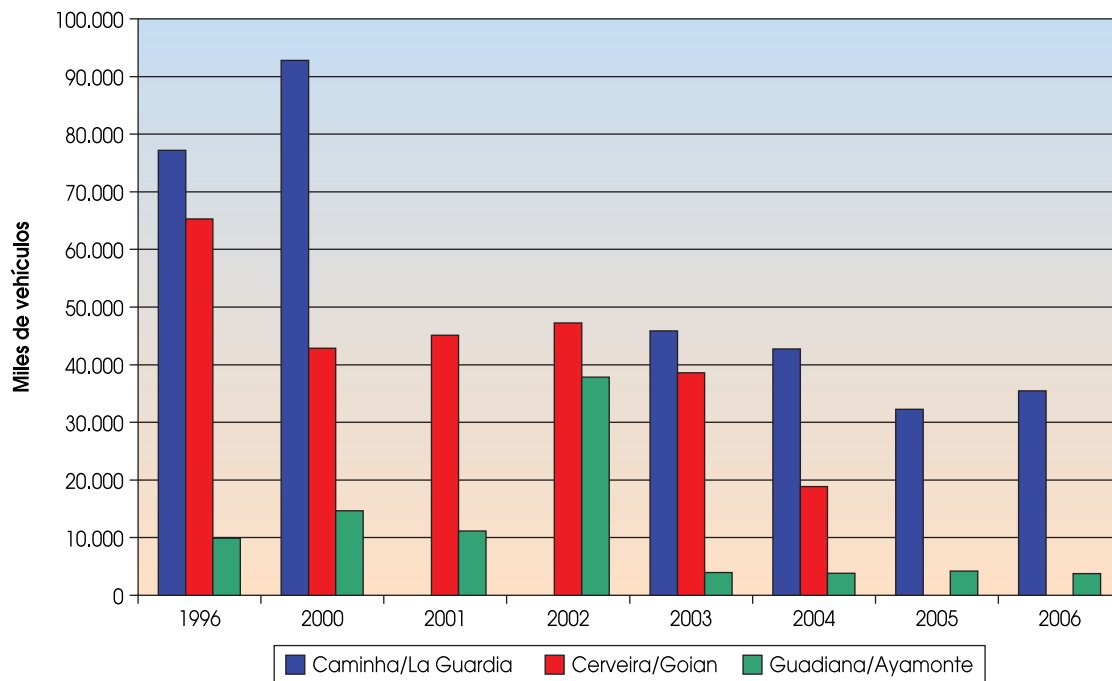
**GRÁFICO 15. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR VÍA FLUVIAL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL  
—RÍOS MIÑO Y GUADIANA— (1996-2006)**



Fuente: Portugal: INE.

El gráfico 16 muestra la evolución del número de vehículos que atravesaron la frontera entre ambos países por vía fluvial.

**GRÁFICO 16. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS POR VÍA FLUVIAL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL  
—RÍOS MIÑO Y GUADIANA— (1996-2006)**



Fuente: Portugal: INE.

La tendencia del tráfico de vehículos por vía fluvial es idéntica a la del tráfico de pasajeros. El descenso total entre 1996 y 2006 ha sido de 74%, siendo poco más de 32.000 el número de movimientos en el último año de estudio.

#### 4.5. RESUMEN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS

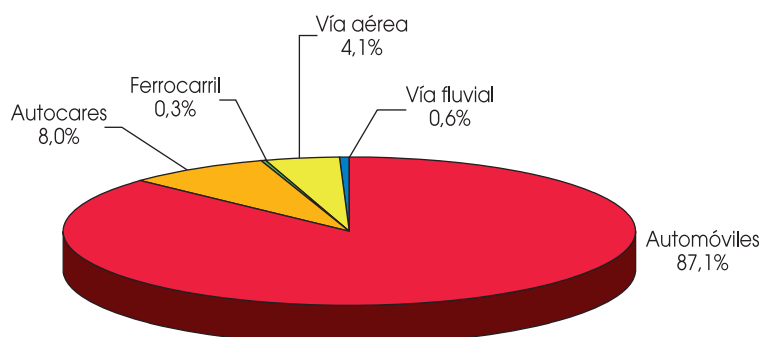
El volumen total de tráfico de viajeros entre España y Portugal se muestra en la tabla 11 y su distribución en el gráfico 17.

**TABLA 11**  
RESUMEN DE VIAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2006 POR MODO DE TRANSPORTE Y SU COMPARACIÓN CON EL AÑO 2005 (EN MILLONES DE VIAJEROS)

TIPO DE TRÁFICO	AÑO		INCREMENTO DE VIAJEROS		
	2005	2006	NÚMERO	PORCENTAJE	
Carretera	Automóviles	47,55	49,45	1,90	4,0%
	Autocares	4,54	4,54	0,00	0,0%
Ferrocarril	0,18	0,17	-0,01	-1,3%	
Vía aérea	2,05	2,32	0,27	13,2%	
Vía fluvial	0,32	0,32	0,01	1,6%	
<b>Total</b>	<b>54,63</b>	<b>56,80</b>	<b>2,17</b>	<b>4,0%</b>	

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

**GRÁFICO 17. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODO DE TRANSPORTE EN EL AÑO 2006**



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

Se observa que el tráfico de viajeros por carretera sigue siendo predominante, representando un 95% del total del tráfico de viajeros.

## 5. FLUJOS DE MERCANCÍAS

El análisis de la evolución del flujo de mercancías se realiza mediante datos de las fuentes siguientes:

- Los datos estadísticos de Comercio Exterior: en el caso de España son datos extraídos de la AEAT<sup>5</sup> y en el caso de Portugal del INE de Portugal.
- Los datos de Eurostat que se derivan de la aplicación del Reglamento CE 1172/98 para el transporte de mercancías por carretera.
- Para el tráfico ferroviario, los datos publicados por la CP por parte de Portugal y RENFE por parte de España.
- Para el tráfico marítimo, los datos proceden de Puertos del Estado en el caso de España y los procedentes de los puertos nacionales y SIT<sup>6</sup> en el caso de Portugal.

### 5.1. COMERCIO EXTERIOR SEGÚN MODO DE TRANSPORTE

El análisis de la evolución del comercio exterior de España y Portugal con el resto de Europa se ha mostrado en el apartado 4 del capítulo 2, expresado tanto en miles de millones de euros como en toneladas. Sin embargo, en este apartado mostraremos esos mismos datos por modo de transporte.

#### 5.1.1. El tráfico de mercancías entre Portugal y España y el conjunto de la Unión Europea (datos de las Estadísticas de Comercio Exterior)

La estimación del volumen de tráfico de mercancías se muestra en el gráfico 18.

En el gráfico 19 se muestra la distribución del tráfico de mercancías por modo de transporte empleado para el año 2006. De él se desprende la gran importancia que tiene el transporte por carretera frente al resto de modos para ambos países.

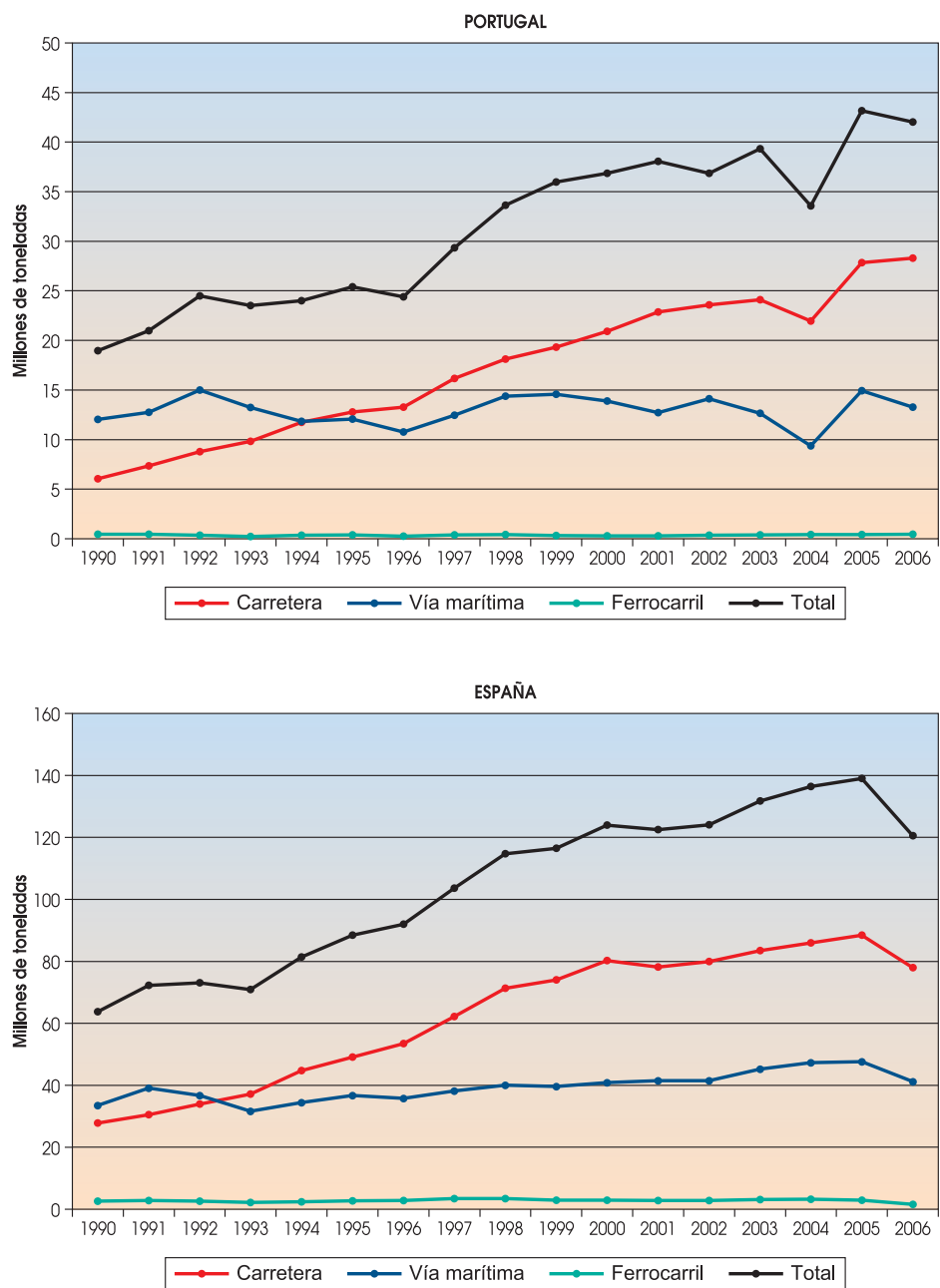
En Portugal, los intercambios con la Unión Europea se han incrementado significativamente desde 1996 hasta 2006 en un 72%, destacándose, negativamente, el decrecimiento del 15% sufrido entre 2003 y 2004.

En el caso de España, después de un período de crecimiento hasta 2005, en 2006 se sufrió un descenso del 13% respecto al año anterior en términos de intercambio de toneladas que no se dio en términos monetarios, debido a que determinados productos eran importados o exportados en menor tamaño pero en mayor valor.

<sup>5</sup> Agencia Estatal de Administración Tributaria.

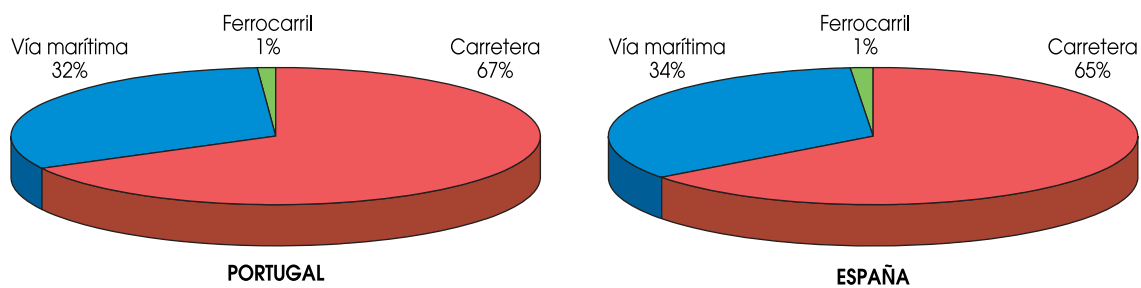
<sup>6</sup> SIT: Sistema de Información de Transportes del Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações internacionais del Ministerio das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

**GRÁFICO 18. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UNIÓN EUROPEA-25 EN EL PERÍODO 1990-2006 SEGÚN LAS ESTADÍSTICAS DE COMERCIO EXTERIOR**



Fuentes: España: AEAT; Portugal: INE.

**GRÁFICO 19. ESTRUCTURA MODAL DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UNIÓN EUROPEA EN EL AÑO 2006**

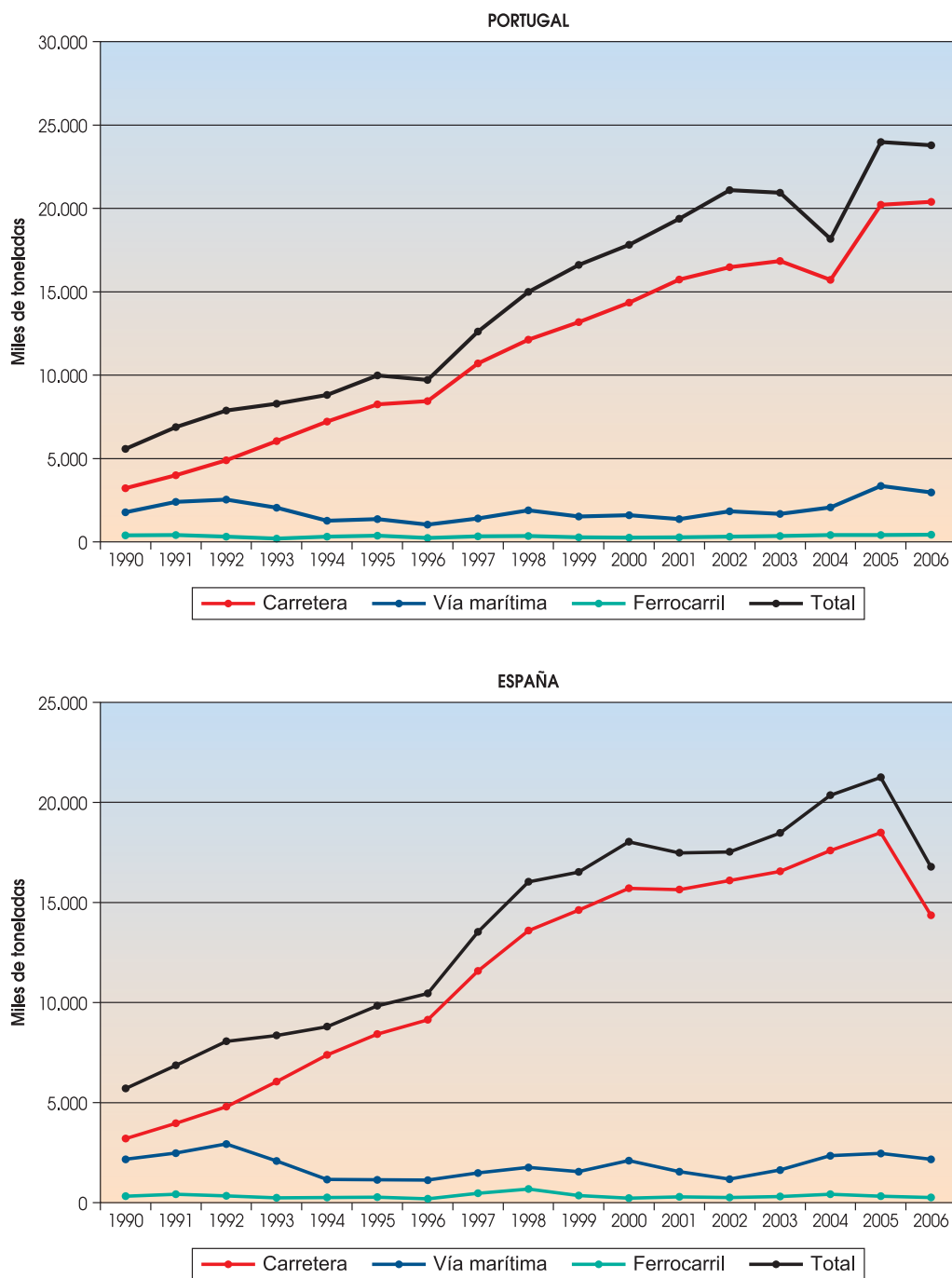


Fuentes: España: AEAT; Portugal: INE.

### 5.1.2. El tráfico de mercancías entre España y Portugal

En el gráfico 20 se muestra la evolución del volumen de mercancías intercambiadas entre España y Portugal entre los años 1990 y 2006.

**GRÁFICO 20. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL SEGÚN LOS DATOS DE COMERCIO INTERNACIONAL DE AMBOS PAÍSES ENTRE 1990 Y 2006**



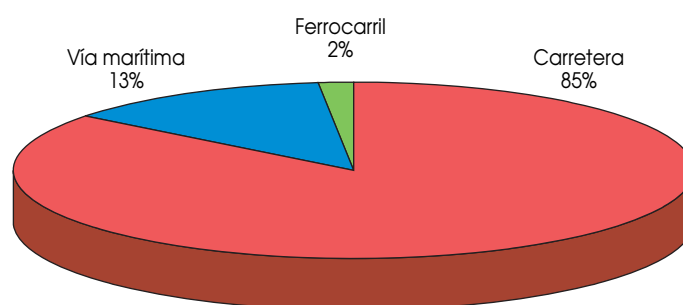
Fuentes: España: AEAT; Portugal: INE.



También en este caso, los intercambios comerciales entre España y Portugal se incrementaron espectacularmente hasta el año 2005, decreciendo al año siguiente un porcentaje del 20% aproximadamente, cuyo principal responsable fue el modo por carretera.

Tal y como se muestra en el gráfico 21 el transporte por carretera sigue siendo el transporte predominante en el caso de las relaciones comerciales entre ambos países.

**GRÁFICO 21. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR MODOS DE TRANSPORTE EN EL AÑO 2006 ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, SEGÚN DATOS DE COMERCIO EXTERIOR**



Fuentes: España: AEAT.

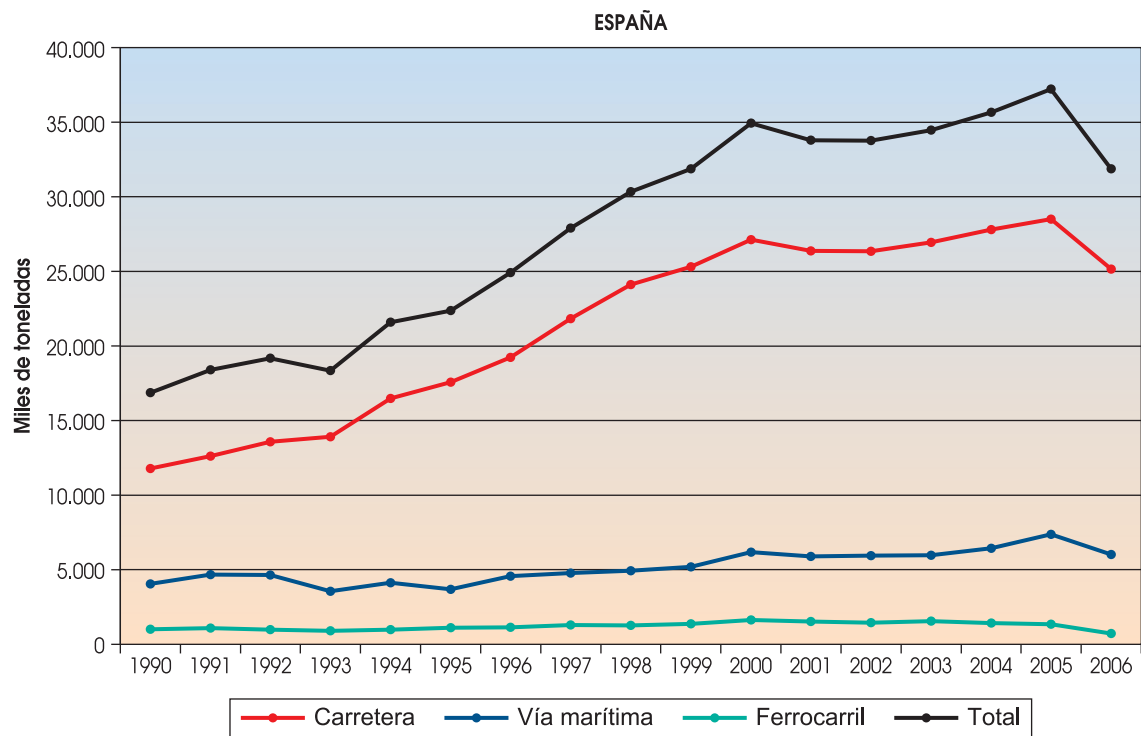
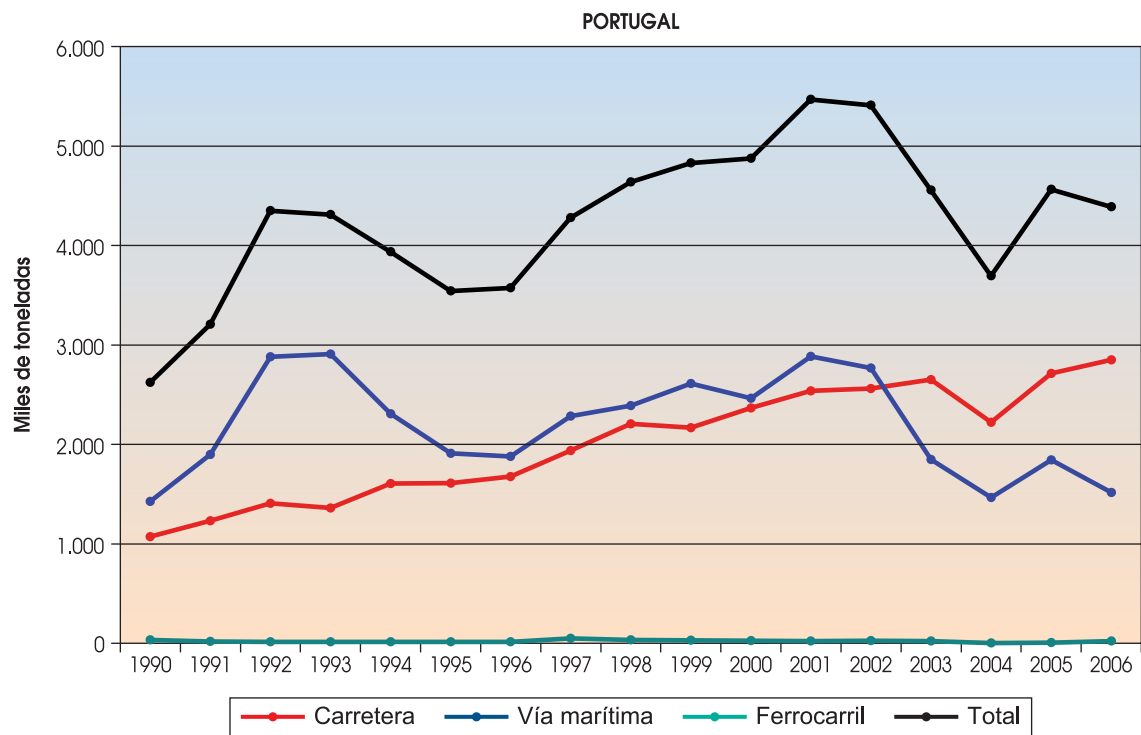
Cabe señalar que entre los datos de fuente española y portuguesa, existen algunas diferencias, destacando la evolución en sentido contrario registrada entre los años 2003 y 2004, en la que según los datos españoles se registra un crecimiento mientras que del lado portugués se indica una disminución.

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

En el gráfico 22 se muestra la evolución de los intercambios comerciales de España y Portugal con Francia en el período 1990-2006.

En este gráfico se muestra cómo los intercambios de mercancías entre España y Francia tienen una evolución creciente entre los años 1990 y 2000, estabilizándose a partir de dicha fecha. Sin embargo, los intercambios entre Portugal y Francia tienen un comportamiento muy variable, con un máximo en 2001 y un cierto descenso a partir de entonces, aunque con señales de recuperación a partir de 2004. Con respecto al modo de transporte utilizado, en el caso de España el transporte por carretera es ampliamente mayoritario (representa prácticamente el 80% del total), mientras que en el caso portugués existe un cierto equilibrio entre el transporte por carretera y el que se lleva a cabo por vía marítima, con una ligera ventaja para este último hasta el año 2002. De hecho, en el caso de Portugal, el transporte de mercancías por vía marítima es el que marca la tendencia global de los intercambios con Francia.

GRÁFICO 22. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON FRANCIA (1990-2006)



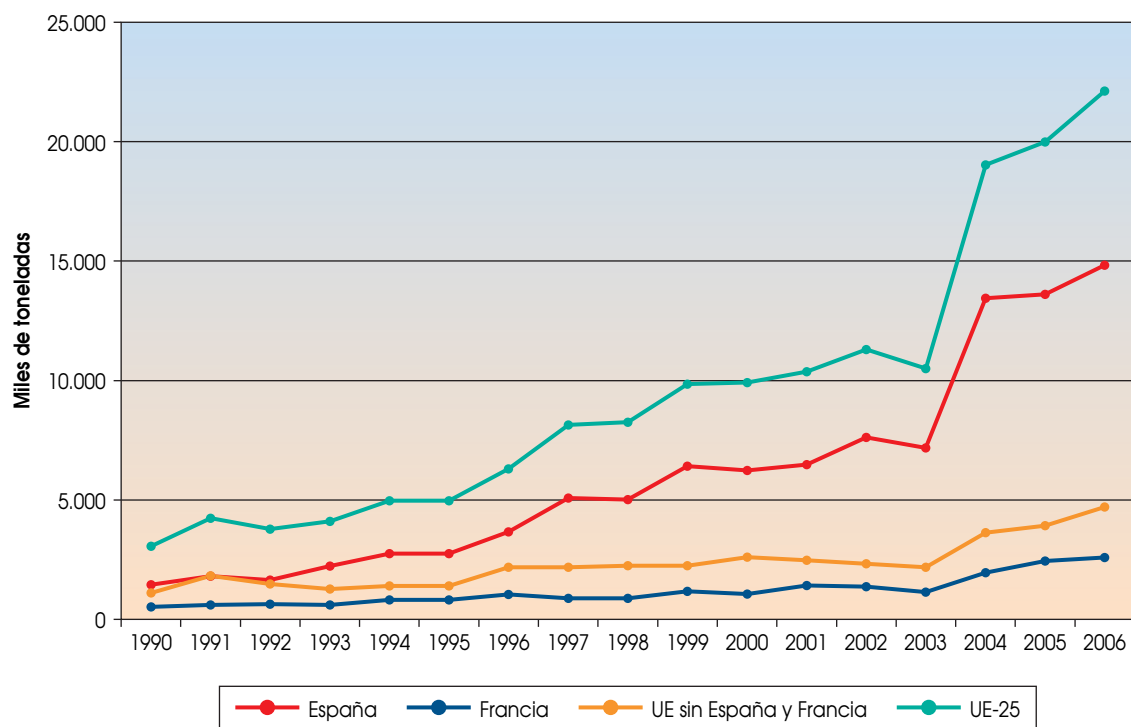
Fuentes: España: AEAT; Portugal: INE.

## 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 muestra la evolución del tonelaje de mercancías transportadas en tráfico internacional, por vehículos pesados matriculados en Portugal.

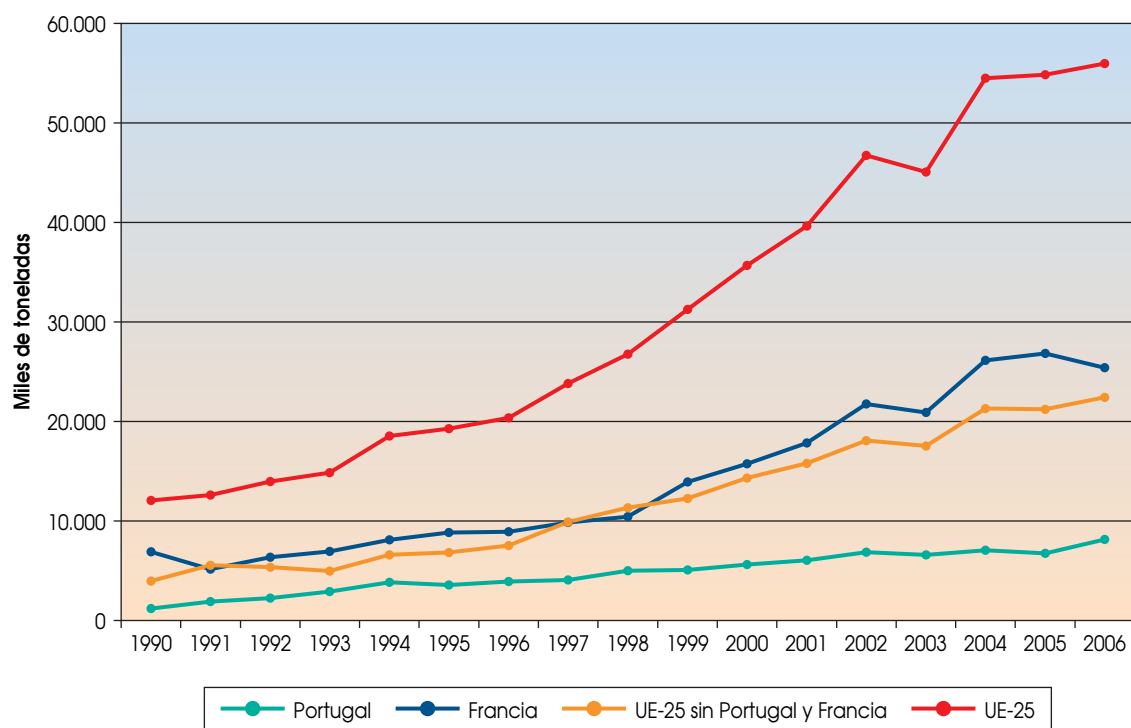
**GRÁFICO 23. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN PORTUGAL, POR PAÍSES DE CARGA/DESCARGA (1990-2006)**



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.  
Fuente: EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98.

De este gráfico cabe destacar el crecimiento significativo del transporte de mercancías por carretera durante los tres últimos años de estudio, y que es debido al incremento significativo de las mercancías transportadas hacia/desde España. En 2006, la mayor parte de la mercancía tenía su origen o destino en países de la Unión Europea (con un volumen de 22 Mt), ocupando España el primer lugar con un 67% del total.

**GRÁFICO 24. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN ESPAÑA, POR PAÍSES DE CARGA/DESCARGA (1990-2006)**



Notas: No hay datos completos del conjunto de la UE-25 para el año 2004.  
 Los datos correspondientes al período 1990-98 de la serie «UE-25» corresponden a la antigua UE-15.  
 Fuente: EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98.

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

La Tabla 12 muestra la evolución de los intercambios de mercancías por carretera entre España y Portugal entre 1999 y 2006 según la nacionalidad de la matrícula de los respectivos vehículos.

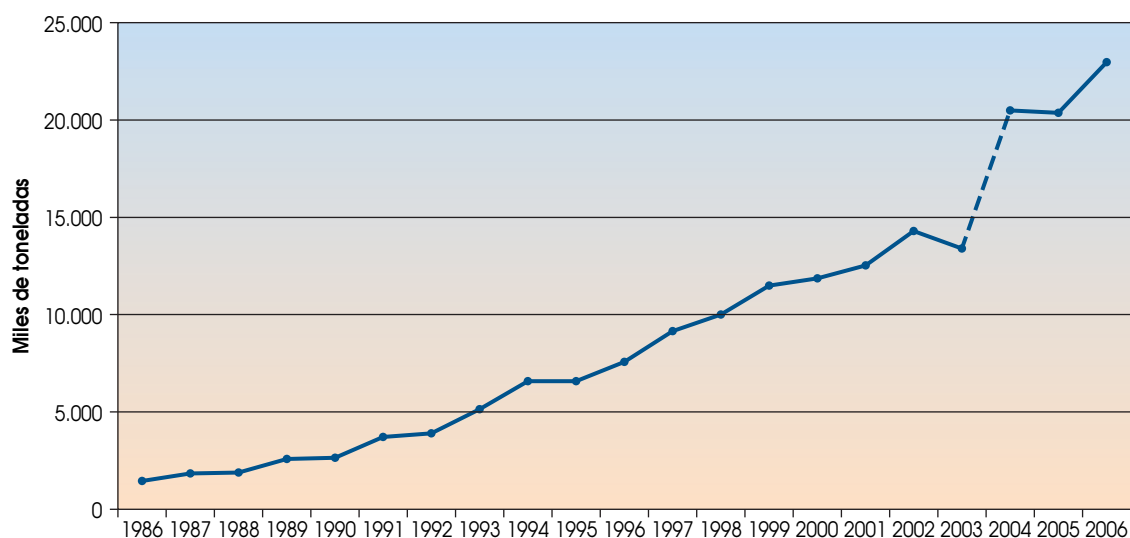
**TABLA 12**  
**EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL ENTRE 1999 Y 2006**  
**(EN MILES DE TONELADAS)**

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	111	23.077

Notas: 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 por cuenta ajena.  
 Fuente: EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98.

El gráfico 25 muestra la evolución de los intercambios en ambos sentidos en el período 1986-2006.

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



Nota: Como se ha referido en el inicio de este capítulo, el análisis sobre el flujo de mercancías fue realizada a partir de los datos de varias fuentes.

De este modo, en el punto 5.1, se utilizaron datos de la Agencia Tributaria en el caso español y del INE de Portugal, en el caso portugués, basados en la encuesta realizada a las empresas, sobre importaciones/exportaciones, del que se obtuvo información sobre el modo de transporte utilizado. En los puntos 5.2.1 y 5.2.2, los datos presentados tienen como fuente EUROSTAT (información adquirida por esta entidad, en el seguimiento de los datos proporcionados por Portugal y España en respuesta al Reg. CE 1172/98, *Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera*).

Así, teniendo en cuenta las diferentes fuentes y metodologías utilizadas, los datos no son comparables.

### 5.2.3. Paso de camiones por los puntos fronterizos hispano-portugueses

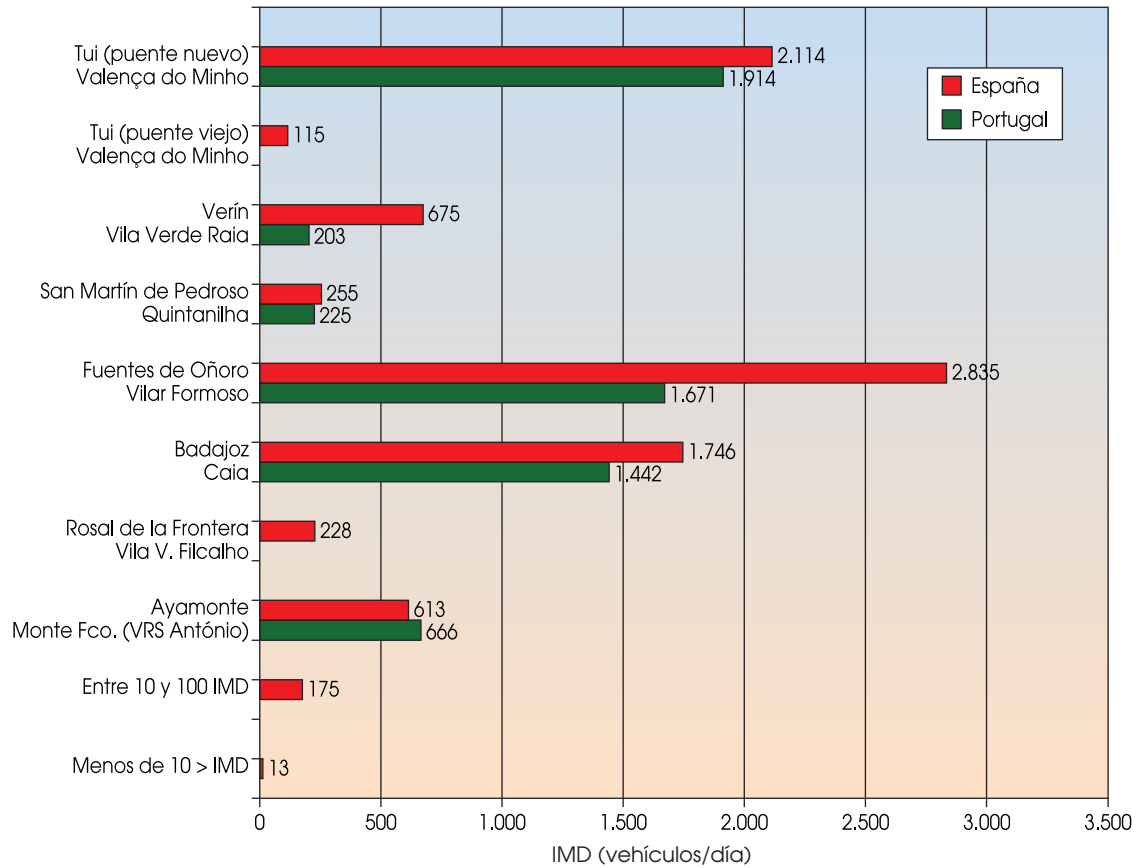
El gráfico 26 muestra la IMD del tráfico de camiones en los principales puntos fronterizos entre España y Portugal, en lo que a intercambio de mercancías se refiere. Éste alcanza un total de 8.769 vehículos diarios, de los cuales el 98% aproximadamente cruzaron por los ocho pasos principales<sup>7</sup>.

El gráfico identifica todo aquel paso fronterizo que ha registrado un tráfico superior a 100 camiones diarios, y se han agrupado el resto, en aquellos que han registrado menos de 100 vehículos diarios pero más de 10 y también aquellos que no alcanzan dicho valor.

Las fronteras más destacadas siguen siendo las de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Valença/Tui y Caia/Badajoz. Su evolución sin embargo ha sido diferente: la frontera de Valença/Tui se ha mantenido prácticamente constante, mientras que las otras dos han experimentado aumentos del tráfico, Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro de un 4% y Caia/Badajoz de un 9%.

<sup>7</sup> Si se considera el valor de carga media que recoge la Encuesta Permanente Española de Tráfico de mercancías (10,96 t/camión) y los valores de la IMD de camiones, el flujo de mercancías entre los dos países sería de 96.100 t/día; esta cifra es prácticamente 2/3 de la ofrecida por EUROSTAT (punto 5.2.2).

GRÁFICO 26. IMD DE CAMIONES EN LOS PASOS FRONTERIZOS HISPANO-LUSOS (2006)



Portugal: EP-Estradas de Portugal, S.A.  
 Fuentes: España: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras;

Para los principales pasos fronterizos se muestra la Figura 11 los valores de la IMD.

FIGURA 11. IMD DE VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS PRINCIPALES EN EL AÑO 2006



Fuentes: España: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras; Portugal: EP-Estradas de Portugal, S. A.

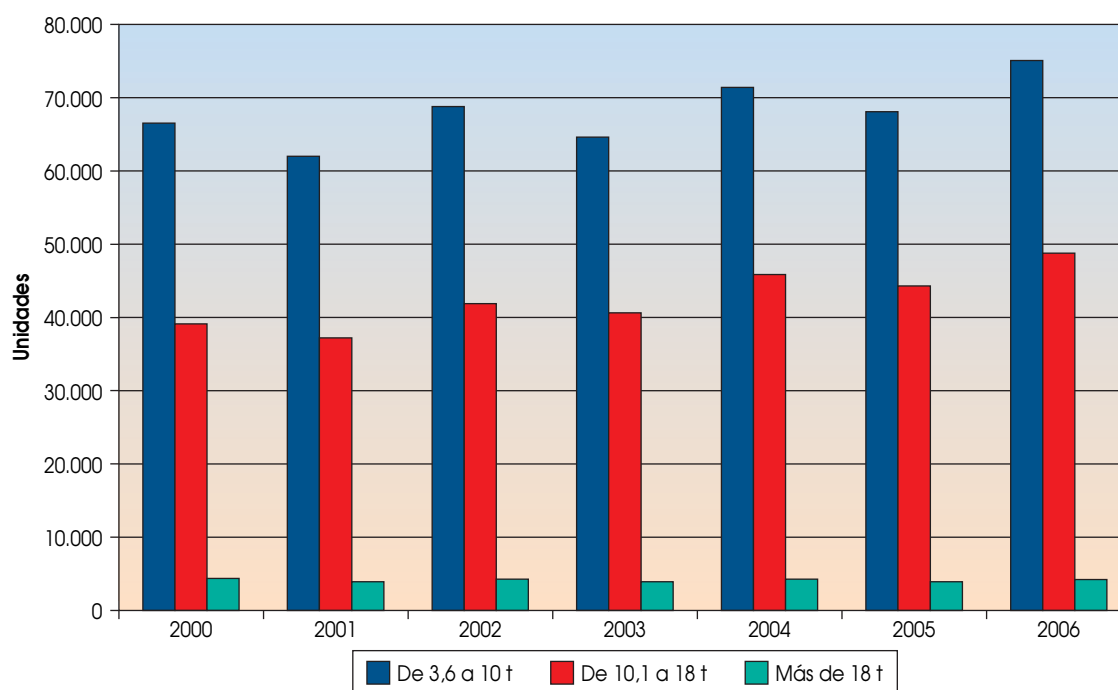
#### 5.2.4. Características y dimensión del parque de transporte por cuenta propia y por cuenta ajena

Existe una diferencia de criterios para la cuantificación del parque de vehículos entre España y Portugal<sup>8</sup>.

##### A) PARQUE POR CUENTA PROPIA

El gráfico 27 muestra la distribución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta propia, por tramos de carga útil, en España.

**GRÁFICO 27. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL EN ESPAÑA (2000-2006)**



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

La tabla 13 muestra la distribución de camiones que llevan a cabo transporte por cuenta propia en Portugal por tramos de peso bruto (año 2006).

**TABLA 13**  
**DISTRIBUCIÓN DE CAMIONES QUE LLEVAN A CABO TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA EN PORTUGAL POR TRAMOS DE PESO BRUTO (2006)**

TOTAL	DE 3,5 A 10 T	DE 10 A 19 T	MÁS DE 19 T
31.151	13.199	10.634	7.318

Fuente: Portugal: INE.

La conclusión que se puede extraer de ambas fuentes (el gráfico 27 para el caso de España y la tabla 13 para el caso de Portugal) es que en ambos países, en transporte por cuenta propia,

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

predominan los vehículos de menor capacidad de carga y peso bruto (hasta 10 toneladas), lo cual indica que este tipo de transporte está orientado al transporte de cargas relativamente reducidas.

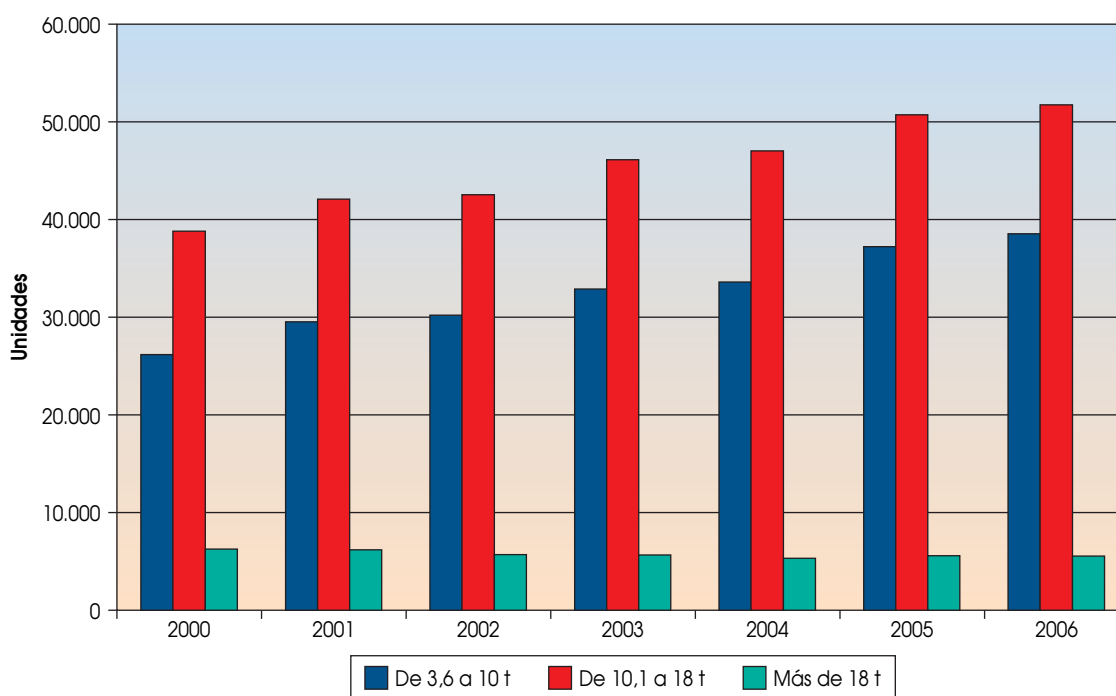
Sin embargo, es importante notar que la diferencia en número de vehículos en los 3 segmentos es mucho menor en el caso de Portugal, donde el número de camiones de más de 19 t es aproximadamente el 50% del número de camiones de hasta 10 t, mientras que en el caso español, los camiones de más de 19 t no llegan al 10% del número de camiones de hasta 10 t.

De modo que, si bien el predominio es de los vehículos de menor capacidad de carga y peso bruto, en Portugal éste predominio es mucho menos exagerado que en el caso de España.

#### B) PARQUE POR CUENTA AJENA

Podemos analizar el transporte por cuenta ajena mediante los dos gráficos siguientes (gráficos 28 y 29). En ellos se muestra la distribución en número de vehículos por tramos de carga útil para el caso de España, y la distribución en número de vehículos por tramos de peso bruto en el caso de Portugal.

**GRÁFICO 28. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN TRANSPORTE POR CUENTA AJENA POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL EN ESPAÑA (2000-2006)**

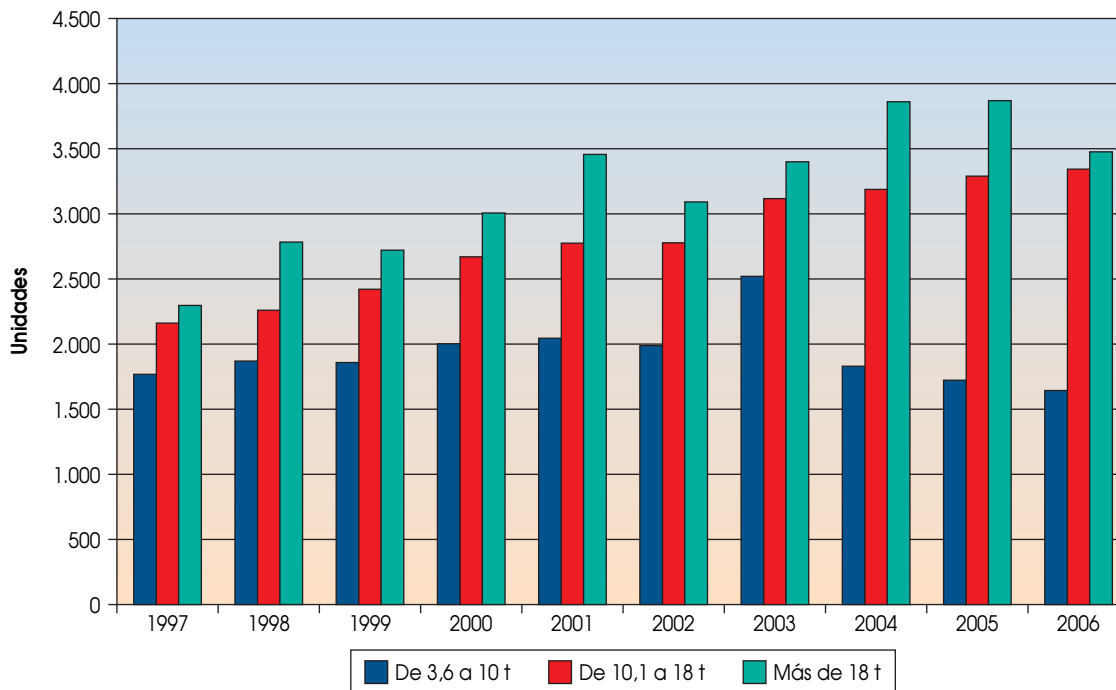


Fuentes: España: Ministerio de Fomento: Encuesta permanente de transporte de mercancías por carretera. Año 2006.

En España predominan los vehículos de carga útil de tipo medio, es decir, de 10,1 a 18 t (54% del total en el año 2006), no representando los vehículos de mayor capacidad de carga más que el 6% del total.



**GRÁFICO 29. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN TRANSPORTE POR CUENTA AJENA POR TRAMOS DE PESO BRUTO EN PORTUGAL (1997-2006)**



Fuentes: Portugal: INE.

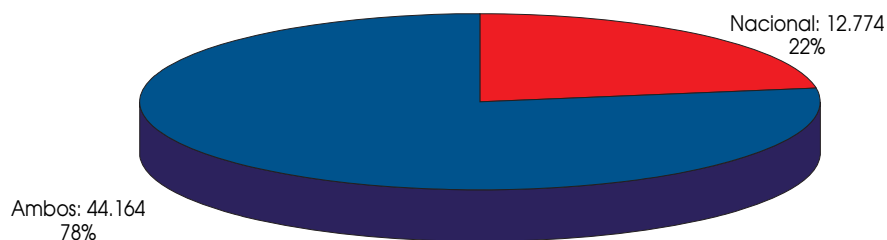
En 2006, más del 80% de los camiones portugueses que realizaron transporte por cuenta ajena fueron, esencialmente, vehículos de peso bruto medio (de 10 a 19 toneladas) o alto (más de 19 toneladas). El gráfico 29 muestra la evolución entre 1995 y 2006 del número de vehículos que efectuaron transporte por cuenta ajena en Portugal.

### 5.2.5. Dedicación de los vehículos al transporte nacional e internacional

En Portugal, el porcentaje de vehículos que se dedican indistintamente al transporte, tanto nacional como internacional, de mercancía es muy superior al porcentaje de vehículos que sólo se dedican al transporte de mercancías en el ámbito nacional. En 2006, de un total de 56.938 vehículos matriculados, 78% estaban autorizados para efectuar transporte nacional e internacional.

El gráfico 30 muestra el número y porcentaje de vehículos dedicados al transporte nacional e internacional en Portugal.

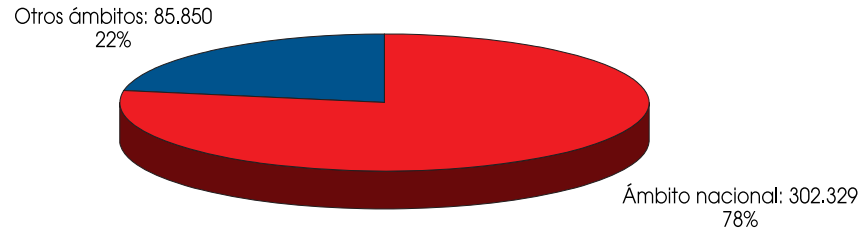
**GRÁFICO 30. NÚMERO Y PORCENTAJE DE VEHÍCULOS DEDICADOS AL TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL EN PORTUGAL (2006)**



Fuentes: Portugal: IMTT.

En el caso de España es posible discriminar para el año 2006 entre el número de vehículos dedicados al tráfico nacional y los dedicados a otros tipos de tráfico. En el gráfico 31 se muestra esta distribución<sup>9</sup>.

**GRÁFICO 31. NÚMERO Y PORCENTAJE DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN TRANSPORTE TANTO NACIONAL COMO EN OTROS ÁMBITOS EN ESPAÑA (2006)**

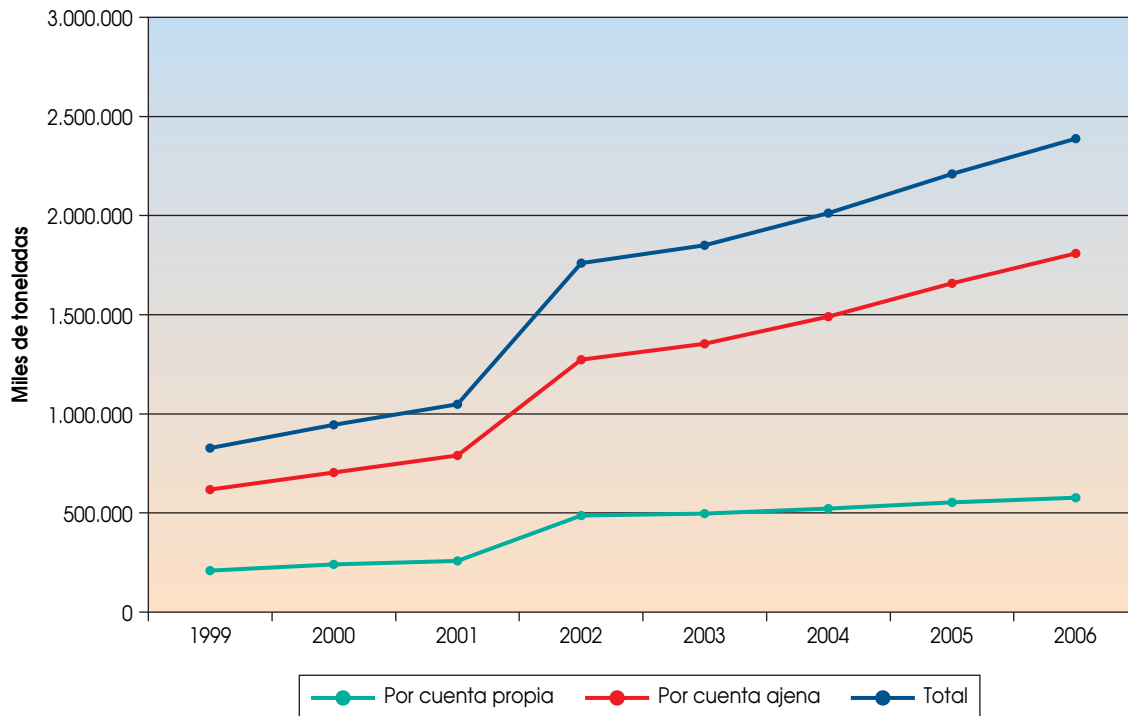


Fuentes: España: Ministerio de Fomento. Encuesta permanente de transporte de mercancías por carretera. Año 2006.

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

En referencia al transporte por carretera según el tipo de servicio (calculado a partir de las toneladas transportadas en ámbito nacional e internacional) se constatan una serie de diferencias entre España y Portugal mostradas en los gráficos siguientes (gráficos 32 y 33).

**GRÁFICO 32. EVOLUCIÓN DEL TONELAJE TRANSPORTADO (EN TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA EN ESPAÑA (EN MILES DE TONELADAS)**

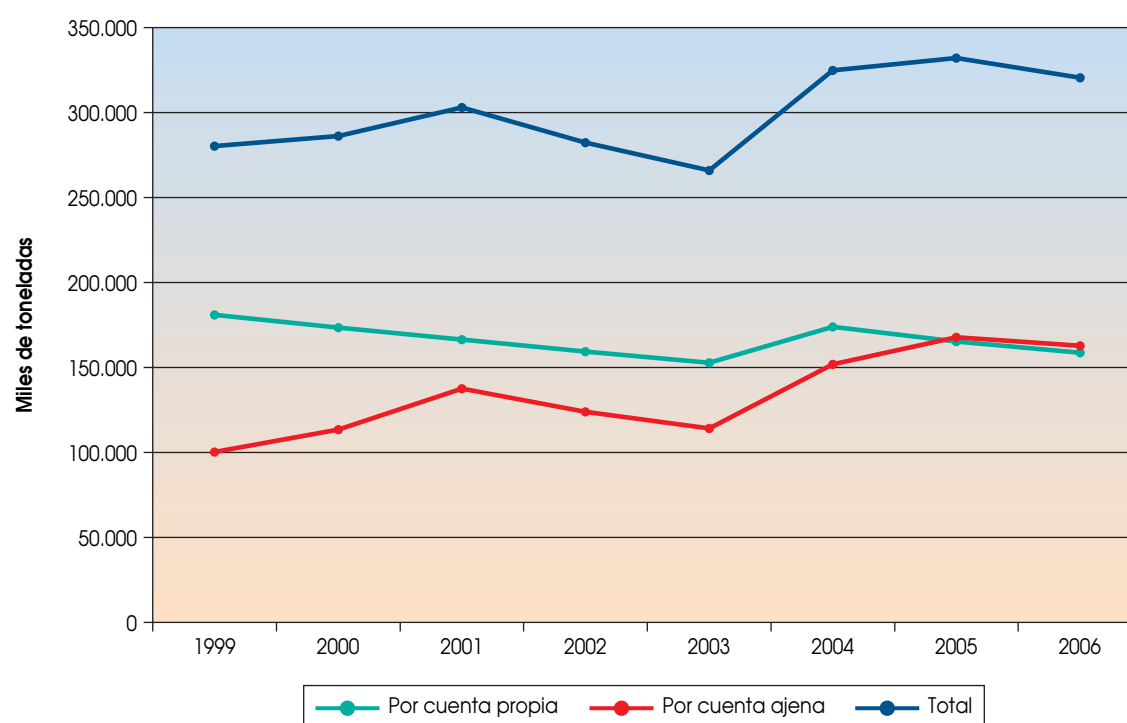


Fuente: EUROSTAT. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera. Reglamento C1172/98.

<sup>9</sup> Incluye, además del internacional, los ámbitos comarcal, autonómico, provincial y local.

En el caso de España debe indicarse que, a partir del año 2002, están incluidos también los desplazamientos intramunicipales, hecho que explica el notable salto que se produce en el incremento del tonelaje transportado entre los años 2001 y 2002. Durante el período 2002-2006, podemos observar en el gráfico 32 cómo el transporte por cuenta propia se ha estancado, ofreciendo un incremento de tan solo el 19% en dicho período. Por el contrario, el transporte por cuenta ajena ha seguido creciendo de forma constante, siendo el incremento en el mismo período de un 42%.

**GRÁFICO 33. 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.

En el caso de Portugal, el siguiente gráfico muestra cómo, en términos de tonelaje transportado, el transporte por cuenta propia disminuye, exceptuando el crecimiento del 14% entre 2003 y 2004. En cuanto al transporte por cuenta ajena no existe una tendencia clara ya que se han ido sucediendo períodos de incremento y de decremento, registrándose en el período 1999-2006 dos picos, en 2001 y en 2005. De hecho, el transporte por cuenta ajena, ha evolucionado de forma muy positiva durante los dos últimos años de estudio, 2005 y 2006, superando al transporte de mercancías por cuenta propia.

### 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 2006 se muestra en la tabla 14.

**TABLA 14**  
**TIPOLOGÍA DE MERCANCÍAS CARGADAS Y DESCARGADAS EN ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2006**  
**EN TRANSPORTE INTERNACIONAL MEDIANTE CAMIONES DE PABELLÓN ESPAÑOL Y PORTUGUÉS, AGRUPADAS POR CAPÍTULO**  
**Y GRUPOS DE MERCANCÍAS (KT)**

CAPÍTULO	GRUPO DE MERCANCÍAS	TIPO DE MERCANCÍAS	PABELLÓN	
			ESPAÑOL	PORTUGUÉS
0	1	Cereales	2.468	560
	2	Patatas y otras hortalizas o verduras frescas o congeladas y frutas frescas	10.030	601
	3	Animales vivos	141	55
	4	Madera y corcho	1.348	1.990
	5	Materias textiles y desechos y otras materias primas de origen animal o vegetal	521	238
1	6	Productos alimentarios y forrajes	6.933	1.777
	7	Oleaginosas	717	285
2	8	Combustibles minerales sólidos	121	0
3	9	Petróleo bruto	0	0
	10	Productos petrolíferos	619	435
4	11	Mineral de hierro, chatarras y polvos de altos hornos	592	277
	12	Minerales y chatarras no ferrosas	52	72
5	13	Productos metalúrgicos	3.163	1.355
6	14	Cementos, cal y materiales de construcción manufacturados	1.856	1.117
	15	Minerales brutos o manufacturados	2.351	2.370
7	16	Abonos naturales y manufacturados	260	194
8	17	Productos carboquímicos	139	0
	18	Productos químicos, excepto carboquímicos	4.456	1.288
	19	Celulosa y desperdicios	179	362
9	20	Vehículos y material de transporte, máquinas, motores, incluso desmontados y piezas	6.967	2.404
	21	Artículos metálicos	486	311
	22	Vidrio, productos vidriados y cerámicos	778	857
	23	Cueros, textiles, vestuario y artículos manufacturados diversos	6.455	3.155
	24	Artículos diversos	5.342	2.311
<b>Total</b>			<b>55.974</b>	<b>22.014</b>

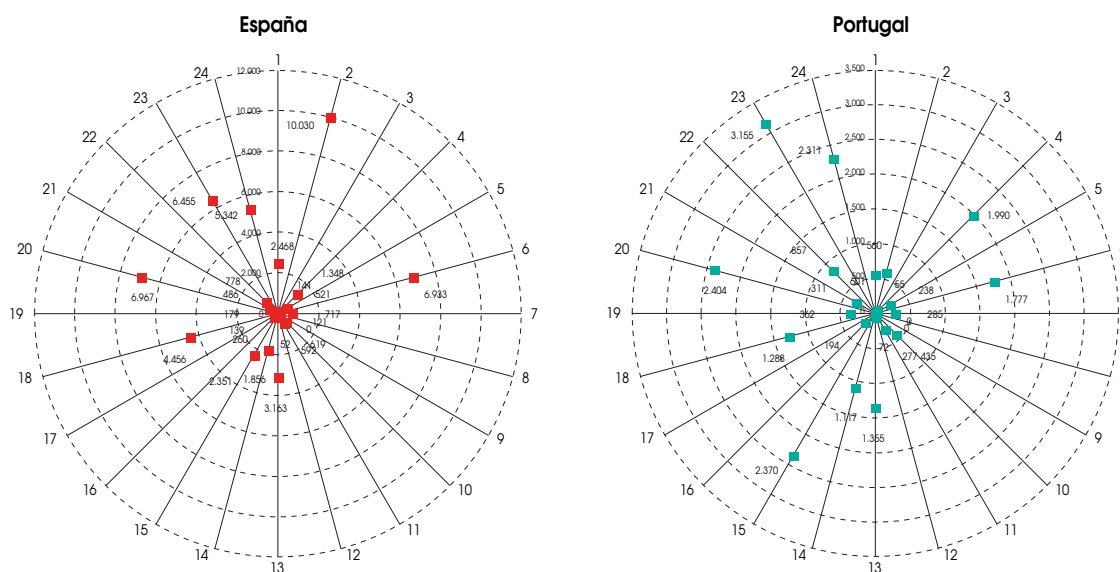
Fuente: EUROSTAT. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera. Reglamento C1172/98.

Los valores de la tabla 14 se representan en el gráfico 34.

En el caso de Portugal se observa que en 2006 los cueros y textiles fue el grupo mayoritario con un 14%, siguiéndoles a continuación los vehículos y material de transporte, máquinas, motores (incluso desmontados) y piezas; y los minerales (brutos o manufacturados), cada uno con un 11% respecto al total de mercancías cargadas y descargadas.

En España, los dos grupos de mercancías que más destacan en transporte por carretera son los productos agrícolas, y los vehículos y material de transporte.

**GRÁFICO 34. TIPOLOGÍA DE MERCANCÍAS CARGADAS Y DESCARGADAS EN ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2006 EN TRANSPORTE INTERNACIONAL MEDIANTE CAMIONES DE PABELLÓN ESPAÑOL Y PORTUGUÉS, AGRUPADAS POR GRUPOS DE MERCANCÍAS (KT)**



GRUPO DE MERCANCÍAS	TIPO DE MERCANCÍAS
1	Cereales
2	Patatas y otras hortalizas o verduras frescas o congeladas y frutas frescas
3	Animales vivos
4	Madera y corcho
5	Materias textiles y desechos y otras materias primas de origen animal o vegetal
6	Productos alimentarios y forrajes
7	Oleaginosas
8	Combustibles minerales sólidos
9	Petróleo bruto
10	Productos petrolíferos
11	Mineral de hierro, chatarras y polvos de altos hornos
12	Minerales y chatarras no ferrosas
13	Productos metalúrgicos
14	Cementos, cal y materiales de construcción manufacturados
15	Minerales brutos o manufacturados
16	Abonos naturales y manufacturados
17	Productos carboquímicos
18	Productos químicos, excepto carboquímicos
19	Celulosa y desperdicios
20	Vehículos y material de transporte, máquinas, motores, incluso desmontados y piezas
21	Artículos metálicos
22	Vidrio, productos vidriados y cerámicos
23	Cueros, textiles, vestuario y artículos manufacturados diversos
24	Artículos diversos

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

### 5.3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

En la tabla 15 se muestra el volumen del tráfico de mercancías por ferrocarril que en el año 2006 se generó desde y hacia Portugal, y con origen o destino en el resto de Europa.

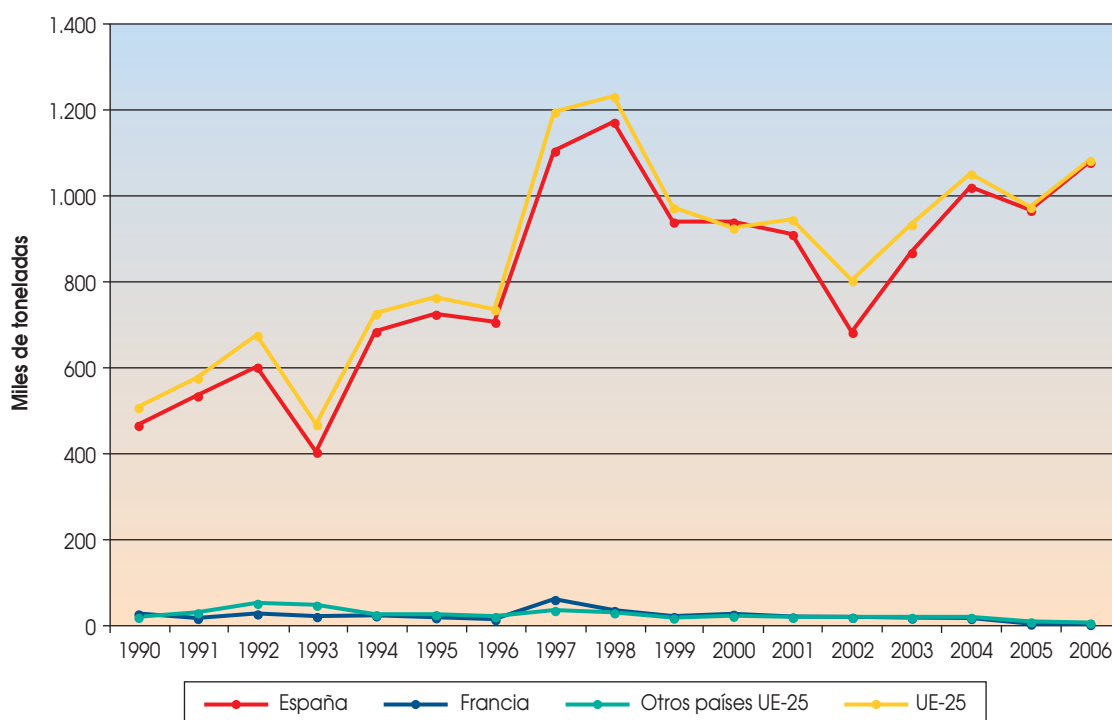
**TABLA 15**  
TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL, DESDE Y HACIA PORTUGAL, POR PAÍS DE ORIGEN/DESTINO DE EUROPA (EN TONELADAS) EN EL AÑO 2006

	DESCARGAS	CARGAS	TOTAL
España	487.008	588.820	1.075.829
Francia	179	26	204
Otros	3.273	381	3.654
Total UE-25	490.460	589.227	1.079.687

Fuente: Portugal: CP.

La evolución del tráfico ferroviario de mercancías con origen o destino en Portugal se muestra en el gráfico 35.

**GRÁFICO 35. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS CON ORIGEN O DESTINO EN PORTUGAL**



Fuente: Portugal: CP.

A lo largo del período estudiado, la tendencia de los intercambios de mercancías de Portugal con el resto de la UE-25 mediante el ferrocarril ha sido variable, registrándose un pico en 1998. De 1998 a 2002, el tráfico de mercancías disminuyó, de forma muy significativa, en un 35%. Sin embargo, entre 2002 y 2006 este flujo de mercancías ha ido recuperándose.

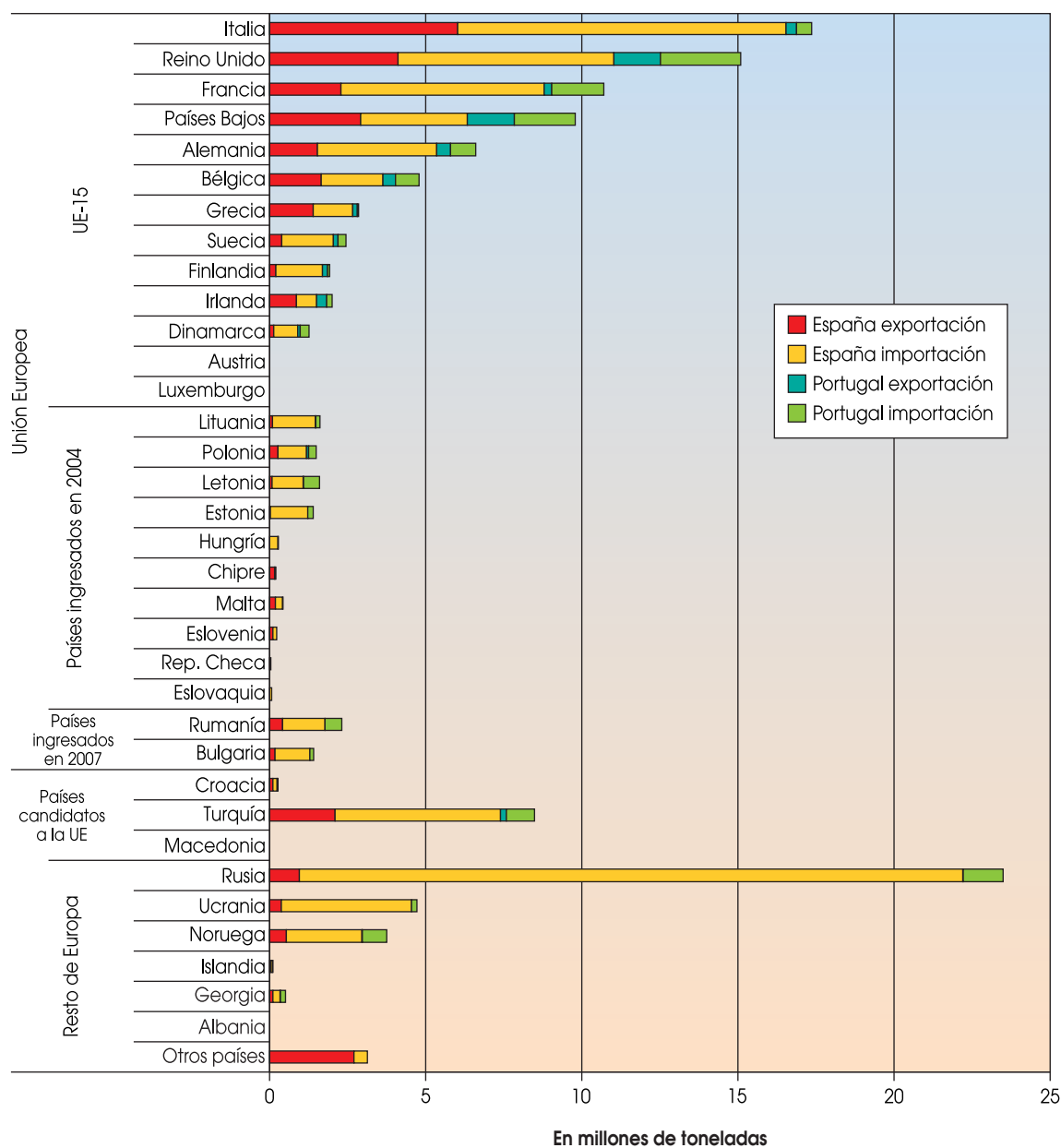
En cuanto al total de mercancías que tienen origen/destino en los países de la UE-25, destaca España, cuyo tráfico en 2006 registró un aumento del 12% respecto al año anterior.

## 5.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

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

En 2006 el tráfico de mercancías marítimas en España (peninsular e insular) alcanzó más de 462 millones de toneladas, lo que representó un incremento anual del 4,6%. Por otra parte, cabe destacar la evolución de los contenedores movidos y las toneladas transportadas en ellos, que presentaron un incremento del 9,0% y del 10,5% respectivamente. Los datos de tráfico marítimo de mercancías presentados a continuación excluyen los puertos de las islas.

**GRÁFICO 36. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA CON ORIGEN/DESTINO EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA EN EL AÑO 2006**



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



De los puertos españoles, tres de los peninsulares se encuentran entre los primeros de la UE en lo que se refiere al tráfico de contenedores (Algeciras, Valencia y Barcelona). La Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras tuvo en 2006 un tráfico de más de 3 millones de TEUS (3.256.776 TEUS) con un incremento del 2,44% respecto a 2005. Por su parte, las Autoridades Portuarias de Valencia y Barcelona tuvieron un tráfico de 2,6 y 2,3 millones de TEUS movidos, cada uno con un incremento del 8,39% y 11,91% respectivamente.

El gráfico 36 muestra la distribución por países de origen o destino del tráfico de mercancías por vía marítima desde la Península Ibérica (sin tener en cuenta el tráfico generado en las islas de los 2 países).

En el año 2006, los intercambios de mercancías entre Europa y la Península Ibérica fueron de 130 Mt, de los cuales 84 con la Unión Europea. Esta distribución se muestra en la tabla 16 y en el gráfico 37.

**TABLA 16**  
**DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE EUROPA EN EL AÑO 2006**  
**(EN MILLONES DE TONELADAS)**

		TOTAL EN AMBOS SENTIDOS (Mt)		
		ESPAÑA	PORTUGAL	TOTAL
Unión Europea	Antigua UE-15	60,52	12,56	73,08
	Países de nuevo ingreso (2004)	6,17	1,19	7,35
	Países de nuevo ingreso (2007)	3,07	0,65	3,72
Países candidatos		7,65	0,65	8,61
Resto de Europa		32,95	2,96	35,91
<b>Total Europa</b>		<b>110,35</b>	<b>18,32</b>	<b>128,67</b>

Fuente: España: Ministerio de Fomento y Puertos del Estado.

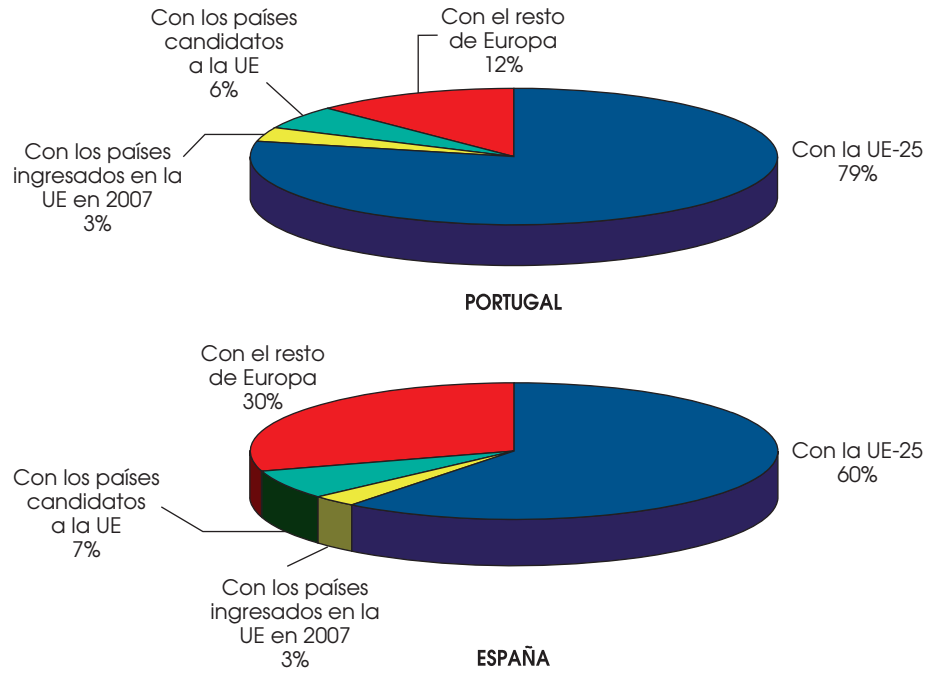
Portugal: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais/Portos Nacionais.

En términos porcentuales, España representa el 86% y Portugal el 14% del total del tráfico marítimo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa.

En la figura 12 se muestra la distribución del tráfico en los principales puertos de la Península Ibérica (sin tener en cuenta el tráfico generado en las islas), relativo a los cinco países de la UE-25 que representan mayor volumen de intercambio, en el año 2006.

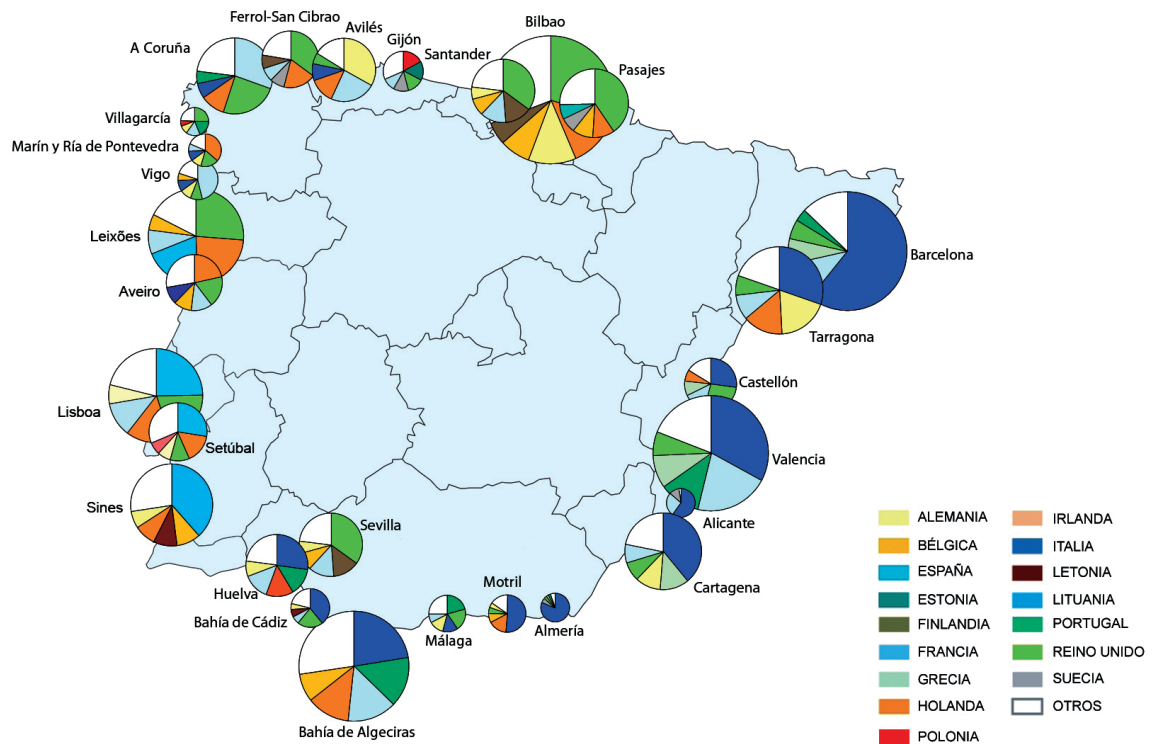


**GRÁFICO 37. DISTRIBUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS POR VÍA MARÍTIMA DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EL RESTO DE EUROPA (PORCENTAJE SOBRE EL TOTAL) EN 2006**



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

**FIGURA 12. TRÁFICO DE MERCANCÍAS DE/PARA LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON LOS CINCO PRINCIPALES PAÍSES DE LA UE-25 EN EL AÑO 2006**



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

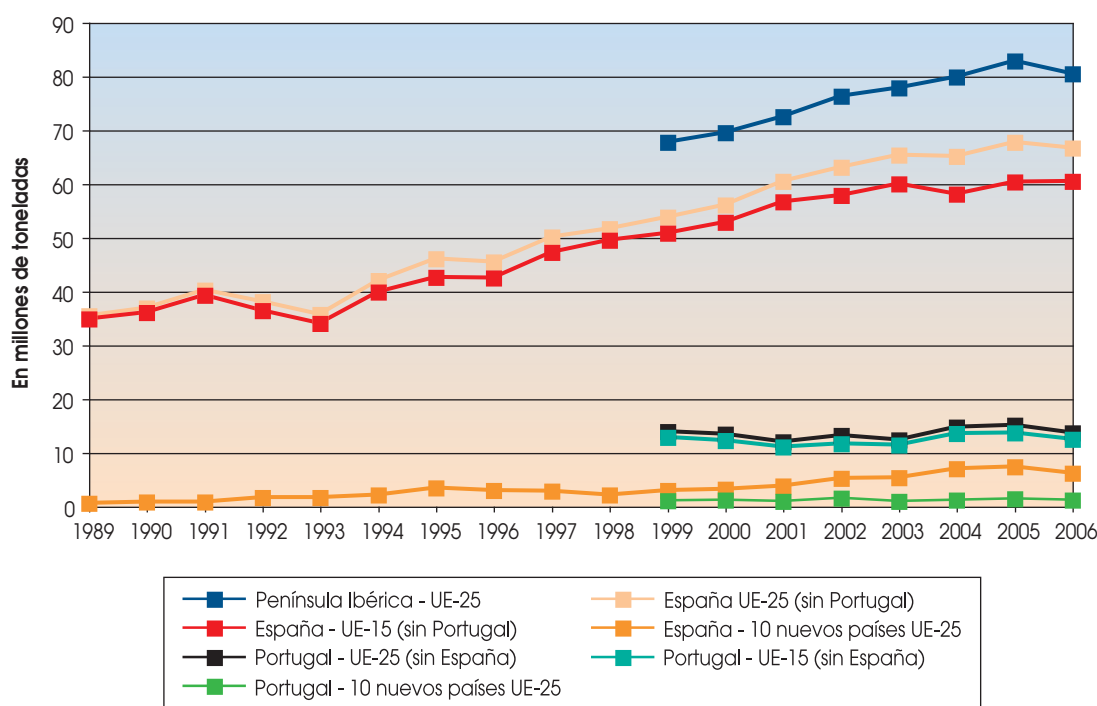
El gráfico 38 muestra la evolución del tráfico de mercancías por vía marítima entre los puertos peninsulares y los de la UE-25 entre 1989 y 2006.

El puerto portugués que más destaca en términos de volumen de mercancías transportadas, con origen/destino la UE-25, fue el puerto de Leixões (cerca de 5 millones de toneladas). El segundo puerto más importante fue el de Lisboa.

El puerto español con un movimiento en tráfico comunitario más significativo fue el puerto de Bilbao, con un volumen superior a los 9 millones de toneladas transportadas.

En 2006, los principales países origen/destino de mercancías, por vía marítima, de Portugal fueron Reino Unido, Países Bajos y Francia. Para España, fueron Italia, Reino Unido y Francia.

**GRÁFICO 38. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA UE-25 ENTRE 1989 Y 2006**



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

Los intercambios entre la Península Ibérica y el resto de la Unión Europea, en general, han crecido casi un 0,7% entre el 2004 y el 2006, sin embargo no ha sido un crecimiento constante. Entre 2004 y 2005 hubo una fase de crecimiento importante, se pasó de 79,9 Mt a 82,8 Mt, pero por contra entre 2005 y 2006 se ha experimentado un decrecimiento de un 2,9% al disminuir de los 82,8 Mt alcanzados en 2005 a 80,4 Mt en 2006.

#### 5.4.2. El intercambio de mercancías por vía marítima entre España y Portugal

La evolución del intercambio de mercancías por vía marítima entre España y Portugal entre 2000 y 2006 según las Autoridades Portuarias españolas se muestra en la tabla 17.

**TABLA 17**  
**EVOLUCIÓN DEL INTERCAMBIO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES Y PORTUGAL**  
**(2000-2006) EN AMBOS SENTIDOS (EN MILES DE TONELADAS)**

AUTORIDAD PORTUARIA ESPAÑOLA	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Bahía de Algeciras	804,9	1.029,3	948,4	908,9	891,9	870,0	1.156,8
Valencia	17,2	37,0	296,4	406,8	507,9	659,2	925,8
Huelva	471,5	332,5	358,2	381,9	498,2	449,2	358,6
Barcelona	131,7	135,0	174,0	162,8	190,9	267,3	295,4
Sevilla	38,9	2,9	18,2	215,7	190,2	182,4	266,4
Málaga	1,3	—	7,3	64,7	185,8	185,8	183,6
A Coruña	44,3	19,3	42,8	14,8	65,7	228,7	159,9
Tarragona	126,3	154,8	104,6	111,0	117,1	129,0	151,3
Las Palmas	85,5	74,9	47,0	52,9	65,6	73,3	135,0
Bilbao	262,1	76,3	43,8	52,4	36,5	124,6	118,1
Ferrol-San Cibrao	113,6	101,0	129,7	29,1	47,8	101,3	106,7
Vilagarcía	3,2	—	1,4	2,4	—	91,5	97,6
Cartagena	62,1	28,0	27,1	17,1	76,7	60,9	95,2
Castellón	43,6	27,5	33,9	49,9	49,6	47,1	92,1
Ceuta	0,5	0,7	0,5	0,2	0,2	36,3	88,0
Avilés	107,0	118,9	133,3	144,1	116,2	88,9	64,1
Vigo	30,5	50,9	19,8	29,4	35,3	25,6	56,5
Almería-Motril	17,6	15,1	6,8	32,0	184,1	125,3	49,9
Baleares	—	5,7	3,5	3,4	6,8	40,1	40,2
Otros	160,4	117,0	100,0	118,9	280,2	251,9	136,1
<b>Total</b>	<b>2.522,5</b>	<b>2.326,7</b>	<b>2.496,6</b>	<b>2.798,5</b>	<b>3.546,9</b>	<b>4.038,6</b>	<b>4.577,1</b>

Fuente: Puertos del Estado de España.

Esta misma tabla según datos de los puertos nacionales de Portugal se muestra en la tabla 18.

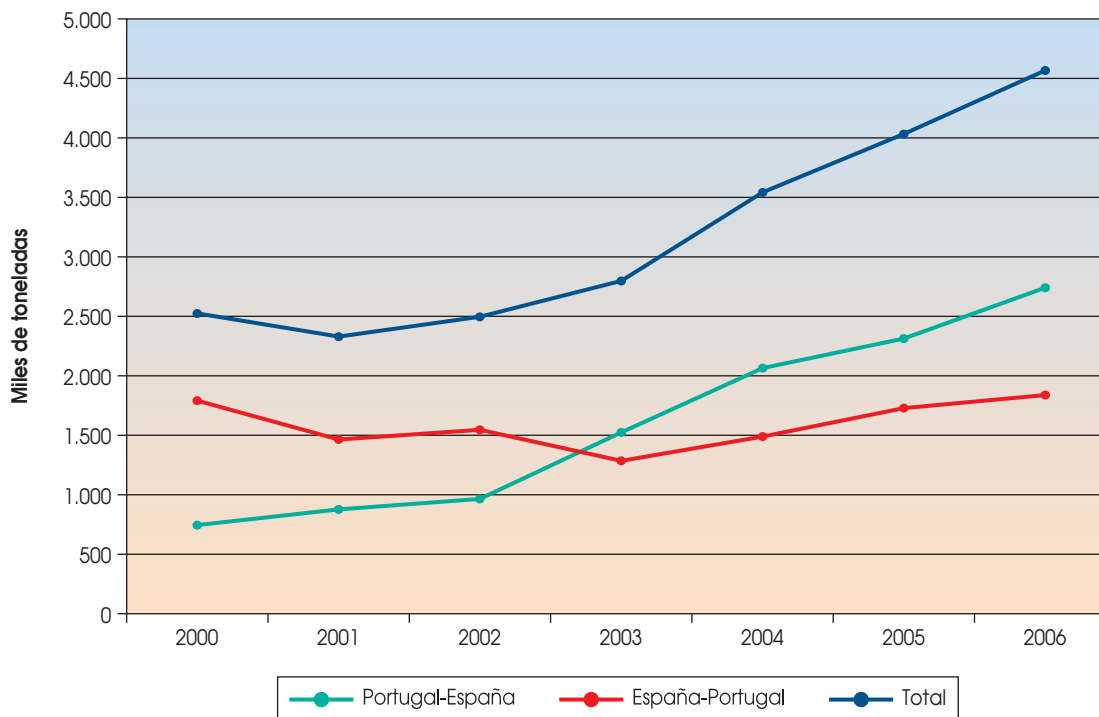
**TABLA 18**  
**EVOLUCIÓN DEL INTERCAMBIO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS PORTUGUESES Y ESPAÑA**  
**(2000-2006) EN AMBOS SENTIDOS (EN MILES DE TONELADAS)**

Administración Portuaria portuguesa	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aveiro	82.716	84.827	62.361	63.822	85.091	226.599	155.009
Leixões	663.811	639.228	697.470	632.461	836.989	979.403	1.058.628
Lisboa	720.294	698.579	549.910	768.979	1.056.726	910.657	1.218.152
Setúbal	343.441	315.653	441.487	808.849	617.467	611.119	650.242
Sines	533.684	292.578	264.356	278.013	535.831	884.832	1.200.074
<b>Total</b>	<b>2.343.946</b>	<b>2.030.865</b>	<b>2.015.584</b>	<b>2.552.124</b>	<b>3.132.104</b>	<b>3.612.610</b>	<b>4.282.105</b>

Fuente: Puertos nacionales de Portugal.

Esta evolución del tráfico de mercancías por vía marítima en el período 2000-2006 se muestra más claramente en el gráfico 39, donde se observa que tras un período de estancamiento, a partir del año 2002 se registra un crecimiento continuado. Los intercambios de mercancías entre los dos países aumentaron un 64% entre 2003 y 2006. Como se puede comprobar, este crecimiento fue debido, fundamentalmente, a los intercambios en sentido Portugal-España.

**GRÁFICO 39. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2000-2006)**



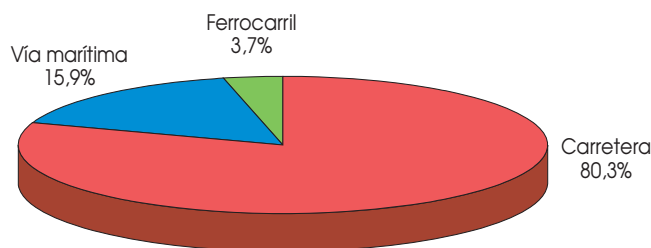
Fuentes: España: Puertos del Estado.

## 5.5. RESUMEN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS

El transporte de mercancías por carretera continúa siendo el más utilizado, con más de un 80% respecto al resto de modos de transporte.

En total, el volumen de mercancías intercambiado entre España y Portugal ascendió a 28,8 Mt, con una distribución según modo de transporte que se muestra en el gráfico 40.

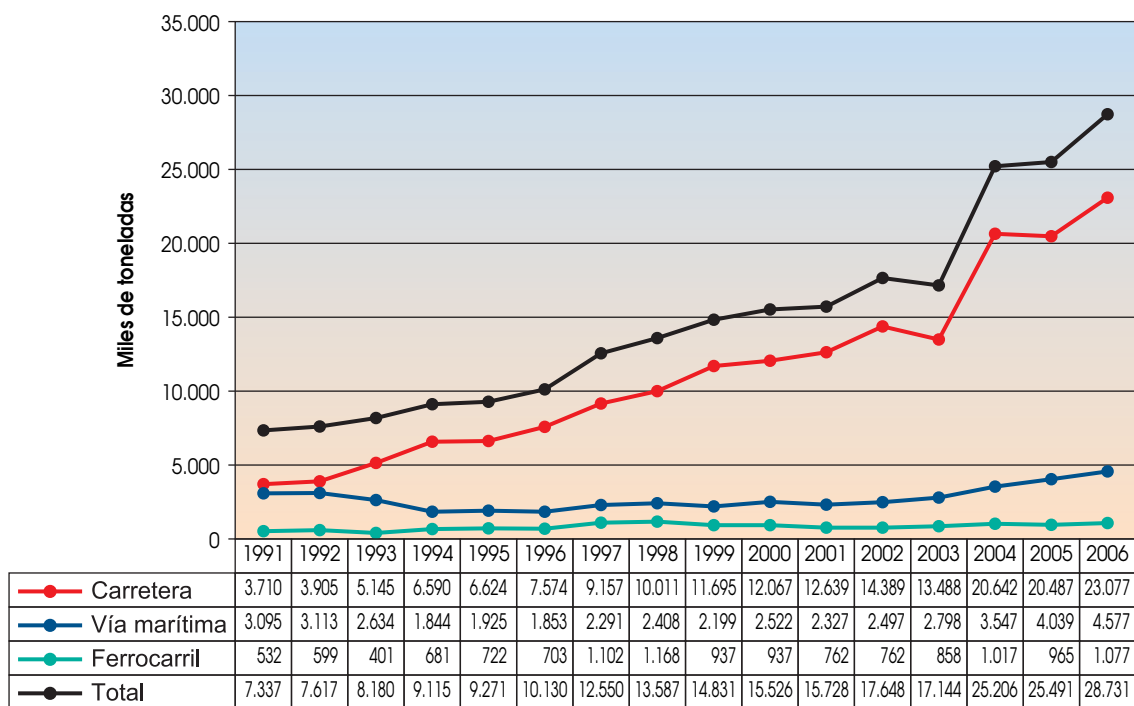
**GRÁFICO 40. RESUMEN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODOS DE TRANSPORTE EN EL AÑO 2006**



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

La evolución de los intercambios en el período 1991-2006 se muestra en el gráfico 41.

**GRÁFICO 41. 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).

En el período 1991-2006, el volumen de mercancías ha ido aumentando progresivamente, llegando prácticamente a cuadruplicarse. Como puede observarse a lo largo de esos años, el transporte por carretera ha sido el que básicamente ha marcado esta evolución, mientras que los transportes por vía marítima y ferroviarios se han mantenido constantes.

## 6. CONCLUSIONES

El quinto documento del Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP) analiza las infraestructuras de conexión entre los dos países y los datos de flujos tanto de viajeros como de mercancías correspondientes al año 2006. Con estos valores y su evolución temporal se pueden obtener algunas conclusiones sobre el tráfico transfronterizo hispano-luso.

- 1** El comercio exterior de España y Portugal con el resto de países de la Unión Europea de los 27 se elevó a más de 320 miles de millones de euros en el año 2006. De estos intercambios, un 90% se realizaron con el resto de países de la UE-15. Cerca del 86% de los intercambios de España y Portugal corresponde al comercio exterior de España, lo que refleja una dimensión y un dinamismo sustancialmente diferente de las economías portuguesa y española, traducidos en volumen de mercancías intercambiadas y consecuentemente, en los flujos de transporte asociados.
- 2** España presenta siempre tasas de crecimiento superiores a las de la UE-15 y la UE-25. Portugal, por el contrario, a partir de 2000, presenta unas tasas inferiores, la misma tendencia que la UE-15 y la UE-25. Las regiones portuguesas presentan un nivel de PIB per cápita semejante al de las regiones españolas con las que hacen frontera.
- 3** De las actuaciones en infraestructuras viarias destacamos:
  - Las obras del puente internacional sobre el río Manzanas entre Quintanilha y San Marín de Pedroso se encuentran finalizadas, y los accesos por la parte española está previsto que finalicen en 2008.
  - Los tramos de autovía Valladolid-Fuentes de Oñoro se encuentran en servicio y el tramo Fuentes de Oñoro-Ciudad Rodrigo esta en construcción y con fecha prevista de finalización en 2008. El tramo Fuentes de Oñoro-Frontera está en fase de redacción del proyecto. Por el lado portugués, el tramo Vilar Formoso-Frontera está también en fase de redacción.
- 4** Actualmente existen 4 puntos de paso por ferrocarril entre España y Portugal. Las actuaciones en infraestructuras ferroviarias más destacadas son:
  - La conexión Madrid-Lisboa ha recibido apoyo financiero de la Comisión Europea para el tramo Mérida-Évora. El tramo Lisboa-Frontera para tráfico mixto se desarrollará mediante un sistema de colaboración público-privada. Del lado español, destacar que ya se encuentra en obras el tramo Mérida-Badajoz.
  - La conexión Vigo-Oporto está previsto que reciba apoyo financiero de la Comisión Europea.
  - Respecto a la conexión convencional de mercancías Sines-Elvas-Badajoz-Puertollano-Madrid se están realizando obras de mejora y modernización.
- 5** El flujo de viajeros entre España y Portugal en 2006 fue de 57 millones de viajeros con la siguiente distribución:



- Un 95% corresponde al transporte por carretera, principalmente automóviles. La intensidad media diaria (IMD) de los vehículos en la frontera entre España y Portugal aumentó un 11% respecto a 2005. Las mayores IMD corresponden a los pasos de Tui-Valença do Minho y Ayamonte-Monte Francisco. El 84 % de los visitantes que entraron en Portugal eran residentes en España.
- El tráfico ferroviario de viajeros en trenes internacionales entre Portugal y España se sitúa alrededor de los 174.000 viajeros por año en ambos sentidos (-1,3% respecto a 2005).
- En 2006, el flujo de viajeros por vía aérea entre España y Portugal fue de 2,32 millones de viajeros (2,04 millones de viajeros en 2005 y 1,7 millones en 2004). Los aeropuertos españoles y los aeropuertos portugueses movieron, con destino el resto de Europa, 99,8 millones de viajeros y 16,3 millones de viajeros respectivamente. Reino Unido es el principal país de origen y destino de los dos países de la Península Ibérica (sin islas).
- La conexión fluvial representa un 0,6% del total de viajeros entre los dos países. Se trata de tráfico local en los ríos Minho y Guadiana, destacando la conexión entre Ayamonte y Vila Real de San António.

**6** El volumen de intercambio de mercancías en 2006 fue de 28,7 millones de toneladas, un 12,5% superior al volumen de mercancías intercambiado en 2005. España es el principal cliente/proveedor de mercancías. Para España, Portugal ocupa el 2.º lugar en el ranking de países de origen/destino de sus mercancías. El reparto modal de este intercambio fue el siguiente:

- El modo de transporte predominante es la carretera, con un 80,3% del total de intercambios. La IMD de camiones alcanzó en 2006 un total de 8.769 vehículos diarios, principalmente por los pasos de Fuentes de Oñoro-Villar Formoso (32% del total) y por Tui-Valença de Minho (24% del total). El tipo de vehículo predominante tanto en España como en Portugal es el camión de peso bruto inferior a 10 toneladas.
- Un 15,9% de los intercambios entre España y Portugal se realizan por vía marítima. Después de un período de estancamiento, la tendencia del transporte marítimo entre España y Portugal en los últimos años ha sido de crecimiento.
- Un 3,7% del total (1 millón de toneladas) corresponde al tráfico ferroviario, un porcentaje reducido respecto a los modos de transporte por carretera y marítimo.