



Observatorio transfronterizo España-Portugal

MADRID / LISBOA

DOCUMENTO N.º 4

MARZO 2006



MOPTC
MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS
TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES



MINISTÉRIO
DE FOMENTO

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

ESPAÑA

Ministerio de Fomento

Secretaría General 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

Gabinete de Estudos e Planeamento do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (Coordenação)

Aeropostos de Portugal - ANA, SA

Caminhos de Ferro Portugueses - CP, EP

Direcção Geral de Transportes Terrestres - DGGT

EP - Estradas de Portugal, EP

Instituto Nacional de Aviação Civil - INAC

Instituto Nacional do Transporte Ferroviário - INTF

Instituto Português 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 General 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 Estudos e Planeamento
Av. 5 de Outubro, n.º 153, 1º e 2º andares
1050-053 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:
Depósito Legal:

Imprime: Gráficas Monterreina, S. A.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	10
1. INTRODUÇÃO	11
2. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LOS DOS PAÍSES	12
2.1. Población	12
2.2. Datos económicos generales	13
2.3. Las tasas de motorización	15
2.4. El comercio exterior	16
3. INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS	18
3.1. Comunicaciones por carretera, según el tipo de viales	18
3.2. Actuaciones en curso en las conexiones por carretera entre España y Portugal	21
4. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO	24
4.1. Corredores ferroviarios de conexión	24
4.2. Planificación conjunta de las conexiones	24
4.3. Actuaciones en curso en las conexiones entre España y Portugal	26
5. FLUJOS DE PASAJEROS	30
5.1. Transporte de viajeros por carretera	30
5.2. Transporte de viajeros por ferrocarril	35
5.3. Transporte aéreo de pasajeros	36
5.4. Transporte fluvial	40
5.5. Resumen del tráfico de viajeros	41
6. FLUJOS DE MERCANCÍAS	43
6.1. El comercio internacional de mercancías de Portugal y España. Datos de las estadísticas de comercio exterior	43
6.2. Transporte de mercancías por carretera	47
6.3. Transporte de mercancías por ferrocarril	58
6.4. Transporte marítimo de mercancías	59
6.5. Resumen del tráfico de mercancías entre España y Portugal	63
7. CONCLUSIONES	65

ÍNDICE DE TABLAS

1.	Evolución del Producto Interior Bruto a precios de mercado y PIB per cápita en términos de poder de compra en la UE 15, España y Portugal	13
2.	Intercambios de España y Portugal con el resto de Europa en 2004 (millones de euros)	16
3.	Enlaces por carretera entre España y Portugal. IMD de vehículos (a 31-12-2004)	18
4.	Conexiones ferroviarias existentes y actuaciones en curso por parte portuguesa	27
5.	IMD de vehículos en los puntos fronterizos hispano portugueses en el año 2004	33
6.	Estimación del número de viajeros por carretera entre España y Portugal en el año 2004, en ambos sentidos	34
7.	Estimación del tráfico de viajeros por carretera entre España y Portugal en el año 2004 por país de residencia, en ambos sentidos	34
8.	Tráfico de viajeros por ferrocarril entre España y Portugal, por provincias españolas de origen/destino, en el año 2004	35
9.	Movimiento de viajeros en los aeropuertos de Portugal y España, por países europeos de origen o destino (miles de viajeros). 2004	36
10.	Pasajeros embarcados y desembarcados en los aeropuertos de Lisboa, Porto y Faro, Madrid, Barcelona y Málaga con origen o destino en España, Portugal y Francia, en el año 2004	37
11.	Tráfico aéreo de pasajeros entre España y Portugal en el año 2004 (ambos sentidos)	39
12.	Resumen de tráfico de viajeros entre España y Portugal en el año 2004 por modo de transporte y su comparación con el año 2003	41
13.	Evolución de los intercambios de mercancías entre España y Portugal entre 1999 y 2004 (en miles de toneladas)	49
14.	Distribución de camiones que llevan a cabo transporte por cuenta propia en Portugal por tramos de peso bruto (2004)	52
15.	Tipología de mercancías cargadas y descargadas en España y Portugal en el año 2004 en transporte internacional mediante camiones de pabellón español y portugués agrupadas por capítulos y grupos de mercancías (kt)	56
16.	Transporte internacional de mercancías por ferrocarril, desde y hacia Portugal, por países de origen/destino de Europa (en miles de toneladas). 2004	58
17.	Intercambio de mercancías por vía marítima entre los principales puertos españoles y portugueses en el año 2004 (miles de toneladas)	62

ÍNDICE DE GRÁFICOS

1.	Evolución de la población de España y Portugal entre 1995 y 2004 (en miles de habitantes)	12
2.	Evolución de la tasa de crecimiento anual del PIB en la UE 15, España y Portugal entre 1997 y 2004	14
3.	PIB per cápita (ppa) en España y Portugal en conjunto y por regiones fronterizas (año 2002)	14
4.	Evolución de la tasa de motorización en España y Portugal y la UE (1990-2004)	16
5.	Evolución del comercio exterior de España y Portugal (importaciones + exportaciones) con los países que forman la Unión Europea en el período 1990-2004	17
6.	IMD de vehículos ligeros y pesados en ambos sentidos en los principales puntos fronterizos (IMD > 1.000 veh/d) en 2004	21
7.	IMD de automóviles en 2004	31
8.	Evolución de la IMD conjunta de automóviles y autocares en los principales puntos fronterizos en el período 1993-2004	32
9.	Evolución del tráfico ferroviario de viajeros entre España y Portugal (2000 a 2004)	35
10.	Evolución del tráfico de pasajeros por vía aérea entre España y Portugal (1996-2004)	40
11.	Evolución del tráfico de pasajeros por vía fluvial (1996-2004)	40
12.	Evolución del tráfico de vehículos por vía fluvial (1996-2004)	41
13.	Distribución del tráfico de pasajeros entre España y Portugal por modo de transporte en el año 2004	42
14.	Evolución del tráfico de mercancías de Portugal y España con la Unión Europea en el período 1989-2004 según las estadísticas de comercio exterior	44
15.	Estructura modal de los intercambios comerciales de mercancías de Portugal y España con la Unión Europea en el año 2004	44
16.	Evolución de los intercambios comerciales entre España y Portugal según los datos de comercio internacional de ambos países entre 1990 y 2004	45
17.	Distribución del transporte de mercancías por modos de transporte en el año 2004 entre España y Portugal, según los datos de comercio exterior ...	46
18.	Evolución de los intercambios de mercancías de España y Portugal con Francia (1990-2004)	46
19.	Evolución del transporte de mercancías en vehículos pesados matriculados en Portugal, por países de carga/descarga (1990-2004)	47

20.	Evolución del transporte de mercancías en vehículos pesados matriculados en España, por países de carga/descarga (1990-2004)	48
21.	Evolución de los intercambios de mercancías por carretera entre España y Portugal	49
22.	IMD de camiones en los pasos fronterizos hispano-portugueses (2004)	50
23.	Evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta propia, por tramos de carga útil, en España (1998-2004)	51
24.	Evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta ajena, por tramos de carga útil, en España (1998-2004)	52
25.	Evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta ajena en Portugal (1994-2004)	53
26.	Número y porcentaje de vehículos dedicados al transporte nacional e internacional en Portugal (2004)	53
27.	Número y porcentaje de vehículos que efectúan transporte tanto nacional como en otros ámbitos en España, en el año 2004	54
28.	Evolución del tonelaje transportado (en transporte nacional e internacional) por cuenta propia y ajena, en España (en miles de toneladas)	54
29.	Evolución del transporte total (nacional e internacional), por cuenta propia y ajena en Portugal (en miles de toneladas)	55
30.	Tipología de mercancías cargadas y descargadas en España y Portugal en el año 2004 en transporte internacional mediante camiones de pabellón español y portugués agrupadas por grupos de mercancías (kt)	57
31.	Evolución del tráfico internacional de mercancías con origen o destino en Portugal	58
32.	Tráfico de mercancías por vía marítima de España y Portugal con el resto de Europa en el año 2004	59
33.	Distribución de los intercambios por vía marítima de España y Portugal con el resto de Europa (porcentaje sobre el total) en el año 2004	60
34.	Evolución de los intercambios de mercancías por vía marítima entre España y Portugal (1998-2004)	63
35.	Resumen de los intercambios de mercancías entre España y Portugal, por modo de transporte, en el año 2004	63
36.	Evolución de los intercambios de mercancías entre España y Portugal por modos de transporte	64

ÍNDICE DE FIGURAS

1.	Valores del PIB por habitante en la UE 25 a nivel regional en el año 2002	15
2.	Infraestructuras de enlace por carretera entre España y Portugal. Localización y estado de las actuaciones en curso a 31-12-2005.....	23
3.	Planes de actuación sobre ferrocarriles en España y Portugal.....	28
4.	IMD de vehículos ligeros en los principales puntos fronterizos en el año 2004.....	31
5.	Intensidad media diaria de vehículos pesados de mercancías en los puntos fronterizos principales en el año 2004	51
6.	Tráfico internacional de mercancías desde/hacia la UE en los puertos de la Península Ibérica en 2004 con los cinco países que representan los mayores intercambios.....	61

1 INTRODUCCIÓN

Al igual que las tres ediciones anteriores, el Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP) tiene su origen en la «Cumbre Ibérica», de enero de 2001, en la que se reconoció la necesidad, constatada por ambos países, de disponer de un sistema común de seguimiento de las tendencias del tráfico transfronterizo. España y Portugal dotaron las respectivas estructuras de coordinación del Observatorio y, en enero de 2002, se publicó el primer informe con el análisis de la evolución de los flujos de tráfico ferroviario, por carretera, marítimo y aéreo, en las fronteras entre los dos países.

Habiéndose acordado que el informe del OTEP tendría una base anual, se ha procurado conservar esa periodicidad en el estudio de la evolución de los datos de tráfico relevantes para la formulación de las políticas concertadas de transportes entre España y Portugal. El documento número 2, editado en octubre de 2003, tuvo como objetivo retomar algunos de los datos presentados en el primer informe, así como introducir aquellos nuevos elementos que se pueden considerar relevantes para el estudio en cuestión. El análisis contenido en dicho informe tenía como marco temporal el periodo comprendido entre 1989 y 2001, siempre sometido a la disponibilidad que ofrecían cada uno de los indicadores en estudio.

En el tercer documento se incluyeron algunos datos publicados en anteriores ediciones, y se actualizó el conjunto de los mismos, con lo que de hecho el análisis se ajustó al periodo temporal 1995- 2003.

El documento actual, cuarto de la serie, conserva la misma estructura de los anteriores estudios, presentando pues los siguientes apartados:

- Caracterización socioeconómica de los países.
- Infraestructuras de los transportes por carretera y ferroviario.
- Flujos de pasajeros.
- Flujos de mercancías.

Por último, hay que resaltar que la publicación de los sucesivos informes del OTEP, de responsabilidad conjunta de los dos Ministerios, no agotará la actividad del citado Observatorio. Entre otros proyectos se encuentra en curso un estudio piloto de pesaje de vehículos pesados en las fronteras hispano-portuguesas. Otros proyectos se encuentran en fase de desarrollo, como es el caso del análisis de los movimientos pendulares casa/trabajo y casa/escuela en las zonas fronterizas entre ambos países; el análisis de las legislaciones nacionales y comunitarias que se aplican al transporte por carretera de pasajeros en entornos urbanos contiguos en zonas de frontera y también la utilización de las mediciones automáticas realizadas en las principales fronteras.

Los trabajos del OTEP se extienden también a ámbitos geográficos más amplios pero de gran interés para las políticas de transporte de los dos países, debiéndose destacar el trabajo conjunto de intercambio y armonización de información iniciado en el año 2002 y que también alcanza este año su cuarta edición con el Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos, una iniciativa de los gobiernos español y francés, con objetivos muy similares a los del OTEP. En el presente documento se incluyen datos (provisionales) del transporte de mercancías por carretera con origen o destino en Portugal derivados de la encuesta de tráfico de mercancías a través de la frontera pirenaica llevada a cabo en 2004 y 2005 por las Administraciones Francesa y Española.

1 INTRODUÇÃO

Criado no âmbito da Cimeira Luso-Espanhola, realizada em Janeiro de 2001, o Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal (OTEPE) foi assumido como um projecto de acompanhamento das tendências de tráfego transfronteiriças entre Portugal e Espanha. A necessidade de ambos os países desenvolverem esforços com vista à implementação de um sistema de monitorização da realidade de tráfego transfronteiriça tem motivado a realização de relatórios anuais contendo indicadores que procuram caracterizar as realidades que o OTEPE se propõe acompanhar.

Este documento configura a 4.ª edição do relatório do OTEPE e nele se procura retomar alguns dos dados publicados nas anteriores edições, procedendo-se à respectiva análise evolutiva dos fluxos de tráfego —passageiros e mercadorias— nas fronteiras rodoviárias, ferroviárias, aéreas e marítimas entre os dois países.

A análise efectuada diz respeito ao período temporal de 1995 a 2004 (salvo indicadores para os quais haja informação mais recuada), embora esteja dependente da última informação disponível para cada um dos indicadores em causa.

O presente relatório está estruturado de forma a abranger os aspectos considerados mais relevantes para a caracterização do tráfego transfronteiriço, englobando:

- Caracterização socio-económica dos países.
- Infra-estruturas de transporte rodoviário e ferroviário.
- Fluxos de passageiros.
- Fluxos de mercadorias.

De salientar que esta publicação, da responsabilidade conjunta dos Ministérios, não esgota a actividade deste Observatório. Entre outros projectos encontra-se em desenvolvimento a implementação de uma operação estatística sobre o tráfego de mercadorias através das fronteiras hispano-portuguesas, a análise de movimentos pendulares casa/trabalho e casa/escola nas zonas de fronteira entre ambos os países (parte espanhola); a análise das legislações nacionais e comunitárias que se aplicam ao transporte rodoviário de passageiros em contextos urbanos contíguos, em zonas de fronteira e também a utilização de medições automáticas realizadas nas principais fronteiras.

Os trabalhos do OTEPE estendem-se também a âmbitos geográficos mais vastos e de interesse para as políticas de transporte dos dois países, sendo de destacar o trabalho conjunto de intercâmbio e harmonização de informação com o Observatório Hispano Francês, uma iniciativa dos governos espanhol e francês, com objectivos muito semelhantes aos do OTEPE. No presente documento referem-se dados (provisionais) do transporte de mercadorias pela rodovia com origem e destino em Portugal obtidos através de inquérito de tráfego de mercadorias na fronteira pirineica, levado a cabo em 2004 e 2005 pelas Administrações Francesa e Espanha.

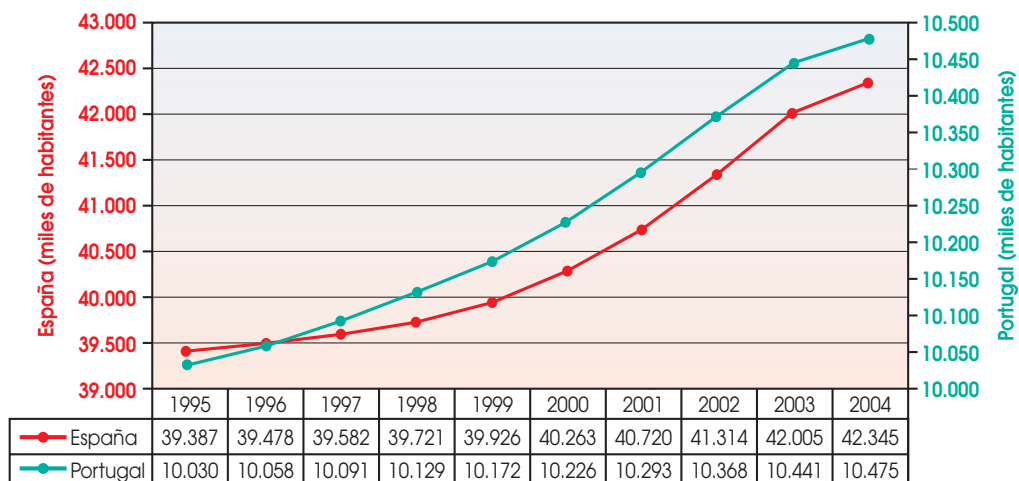
2. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LOS DOS PAÍSES

Para la caracterización socioeconómica de España y Portugal se han utilizado nuevamente las variables seleccionadas en los anteriores documentos: Población, Producto Interior Bruto (PIB), Índice de Motorización y Comercio Internacional.

2.1. POBLACIÓN

A finales de 2004, la población residente en Portugal se elevaba a 10,5 millones de habitantes mientras que en España se alcanzaban los 42,3. Su evolución y valores numéricos entre 1995 y 2004 se muestran en el Gráfico 1. A lo largo del periodo considerado, la tasa de crecimiento medio anual de la población española y portuguesa se situó en el 0,81 y 0,48% respectivamente, reflejo de la débil dinámica de crecimiento natural que se registra en toda Europa. Las tasas de crecimiento desde 1995 son por tanto del 7,5 y del 4,4 %, respectivamente en España y Portugal.

GRÁFICO 1. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE ESPAÑA Y PORTUGAL ENTRE 1995 Y 2004 (EN MILES DE HABITANTES)



Fuente: EUROSTAT.

2.2. DATOS ECONÓMICOS GENERALES

La tabla 1 muestra la evolución del Producto Interior Bruto a precios de mercado (PIBpm) y del Producto Interior Bruto (PIB) per cápita, medidos en Paridad de Poder Adquisitivo (PPA), en la UE (25 y 15), en España y Portugal. En relación con este indicador, se constata que ambos países presentan valores inferiores a la media comunitaria (considerada igual a 100), aunque se puede observar, en los últimos cinco años, una aproximación a ese medidor comunitario. España registraba en 1995 un diferencial de 24 puntos porcentuales en tanto que en el año 2004 la diferencia era de algo menos de 14 puntos. Portugal, en el mismo período, redujo su diferencia en relación con la media comunitaria en 6 puntos.

TABLA 1
EVOLUCIÓN DEL PRODUCTO INTERIOR BRUTO A PRECIOS DE MERCADO Y PIB PER CÁPITA EN TÉRMINOS DE PODER DE COMPRA EN LA UE 15, ESPAÑA Y PORTUGAL

Año	PIB a precios de mercado (G € corrientes)				PIB per cápita en términos de poder de compra		
	UE 25	UE 15	ESPAÑA	PORTUGAL	UE 15 ¹	ESPAÑA	PORTUGAL
1995	6.841,6	6.610,1	446,9	85,7	112,0	88,0	74,0
1996	7.206,2	6.944,7	480,5	91,7	112,0	89,0	74,0
1997	7.608,6	7.317,9	495,6	97,8	111,1	87,0	75,4
1998	7.981,0	7.663,5	525,5	104,6	110,8	87,2	75,4
1999	8.387,4	8.058,8	565,4	112,7	110,5	87,3	76,6
2000	8.983,8	8.609,1	630,3	122,3	110,4	88,6	78,1
2001	9.334,1	8.911,8	679,8	129,1	110,2	91,4	80,1
2002	9.677,1	9.230,6	729,0	135,0	110,1	93,1	81,2
2003	9.823,2	9.381,4	780,6	137,0	110,2	94,0	80,5
2004	10.289,2	9.813,4	837,6	142,4	109,9	96,2	80,1

Fuente: EUROSTAT.

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

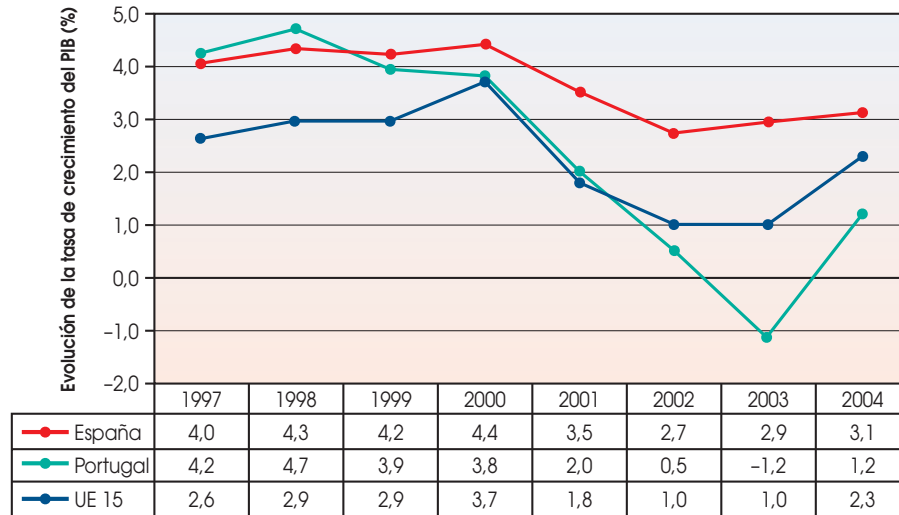
En el período analizado destaca:

- En el año 2002 las tasas de crecimiento del PIB se redujeron bruscamente, presentando España, Portugal y la UE 15, en dicho año, las más bajas de todo el período considerado, situación que se mantuvo durante el año 2003. La tasa de crecimiento se incrementó de nuevo en 2004.

¹ El valor 100 corresponde a la media de la UE 15 referida al año 1990.

- España y Portugal presentan siempre tasas de crecimiento superiores a las de la UE 15 y, aunque, en los años 2000 y 2001, las tasas de Portugal se aproximaron mucho más a las comunitarias, en los años 2002 y 2003 se alejaron de ellas, registrándose un importante repunte en el año 2004 aunque con un valor menor que el medio de la UE-15. En España el índice ha mantenido un ritmo de crecimiento continuo y claramente superior a la media comunitaria.

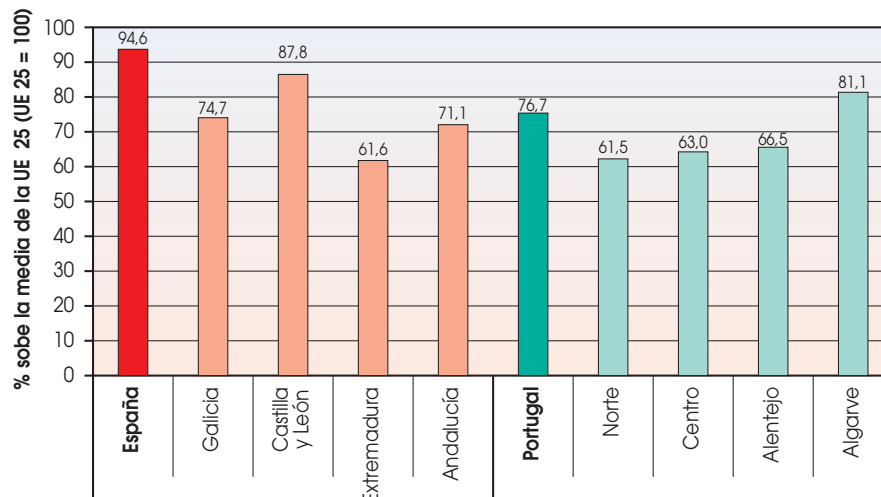
GRÁFICO 2. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DEL PIB EN LA UE 15, ESPAÑA Y PORTUGAL ENTRE 1997 Y 2004



Fuente: EUROSTAT.

En el gráfico 3 se observa que, al igual que en el año 2001, el PIB per cápita, en paridad de poder adquisitivo (PPA) en el año 2002, de las regiones fronterizas de España y Portugal, se encuentra por debajo no sólo de la media de la Unión Europea (UE 25), sino también (con la excepción de la región del Algarve en Portugal) de las nacionales de ambos países, destacando la amplia diferencia que se presenta en las regiones de Norte, Centro y Alentejo en Portugal y Extremadura en España.

GRÁFICO 3. PIB PER CÁPITA (PPA) EN ESPAÑA Y PORTUGAL EN CONJUNTO Y POR REGIONES FRONTERIZAS (AÑO 2002)

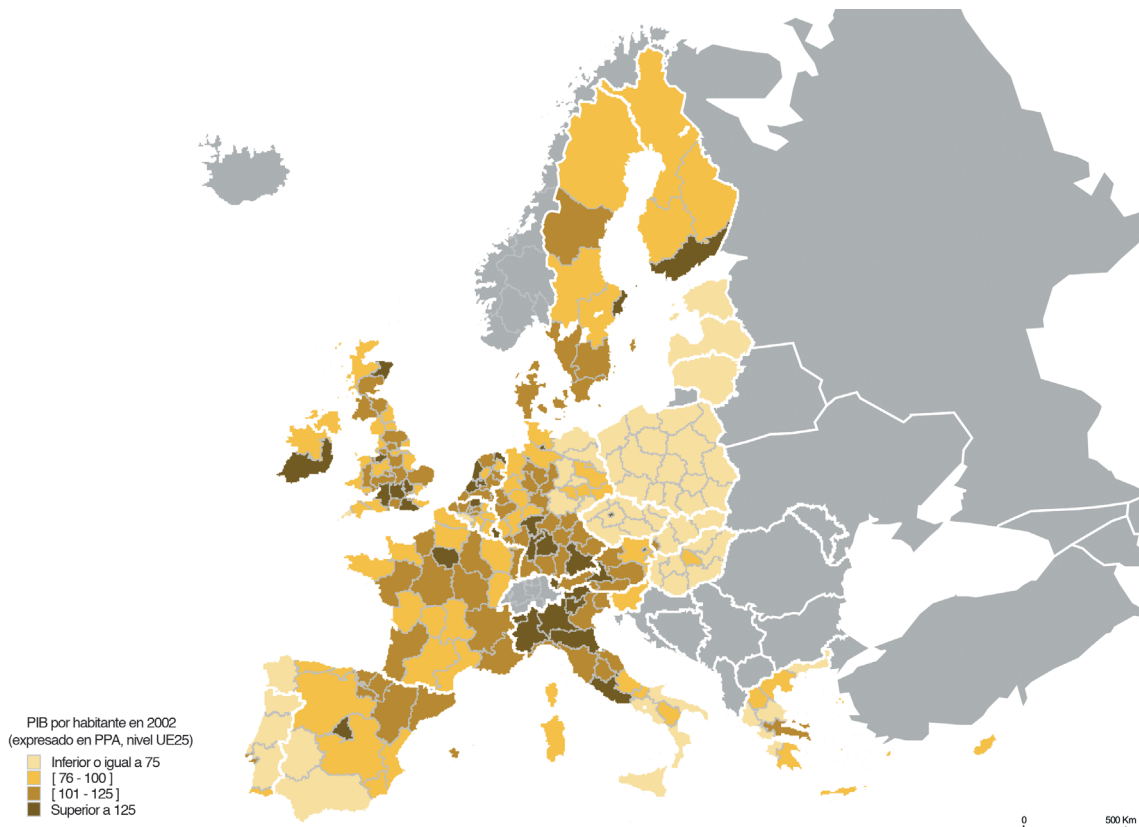


Fuente: EUROSTAT. Estadísticas regionales.

Debe indicarse que estos valores no son directamente comparables a los que se incluían en los anteriores documentos, dado que EUROSTAT ha pasado a publicarlos en referencia a la media de la UE 25 en lugar de la UE 15.

La figura 1 muestra la distribución de los valores del PIB por habitante, expresados en paridad de poder adquisitivo en el conjunto de la UE 25 a finales de 2002.

FIGURA 1. VALORES DEL PIB POR HABITANTE EN LA UE 25 A NIVEL REGIONAL EN EL AÑO 2002

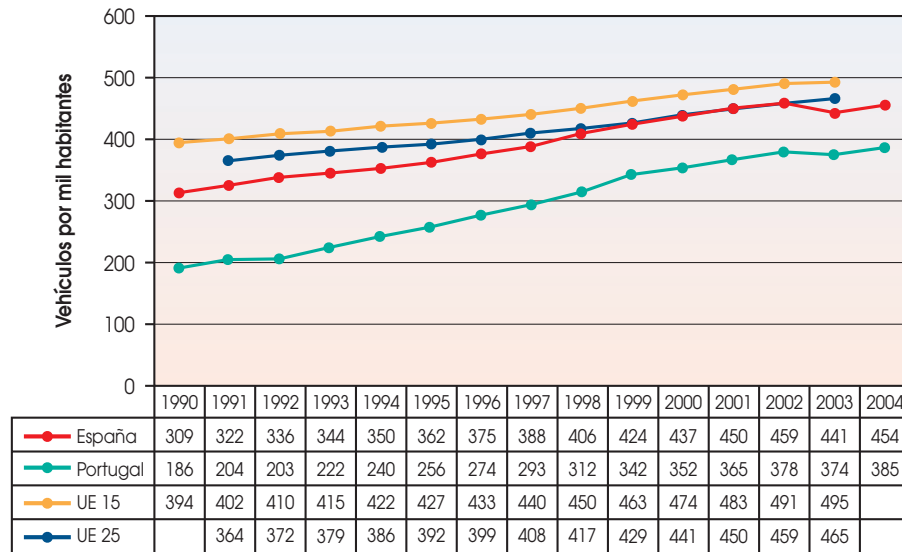


Fuente: EUROSTAT: *Régions: Annuaire statistique 2005 - La diversité régionale en chiffres.*

2.3. LAS TASAS DE MOTORIZACIÓN

La definición del índice de motorización no está armonizada a nivel comunitario. Su seguimiento se lleva a cabo a partir de la recopilación elaborada por los servicios de la Comisión Europea sobre la base de los datos nacionales, teniendo siempre presente que pudieran representar formas distintas de medir la misma realidad. El gráfico 4 muestra la evolución de los niveles de motorización en España y Portugal y los valores medios de la Unión Europea a 25 países.

GRÁFICO 4. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE MOTORIZACIÓN EN ESPAÑA Y PORTUGAL Y LA UE (1990-2004)



Fuente: UE. *The UE in figures* (2004 y 2005).

2.4. EL COMERCIO EXTERIOR

En el año 2004 el comercio exterior de España y Portugal con el resto de Europa alcanzó los siguientes valores.

TABLA 2
INTERCAMBIOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EL RESTO DE EUROPA EN 2004 (MILLONES DE EUROS)

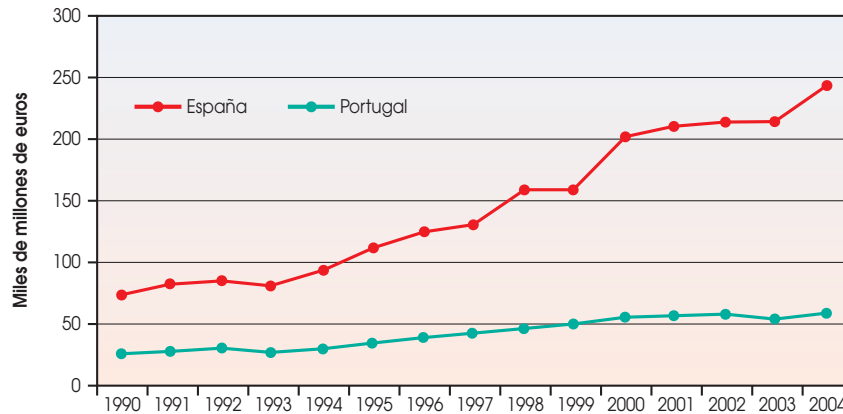
	España		Portugal	
	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES
España	—	—	12.930	7.170
Portugal	6.738	14.265	—	—
Alemania	33.387	17.090	6.312	3.869
Francia	31.570	28.396	4.122	4.014
Italia	18.776	13.224	2.688	1.223
Reino Unido	12.683	13.226	2.036	2.757
Resto países UE-25	30.603	20.763	5.710	3.808
Total con la UE-25	133.756	106.963	33.799	22.841
Resto de Europa	12.499	8.388	1.801	596
Total con Europa	146.256	115.351	35.600	23.438

Fuentes: España, AEAT; Portugal, INE.

Se observa que tanto para España como para Portugal los intercambios con la Unión Europea (EU-25) superan el 90% del total de los mismos.

La evolución del comercio exterior de España y Portugal con los países que forman la Unión Europea se muestra en el gráfico 5.

GRÁFICO 5. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL (IMPORTACIONES + EXPORTACIONES) CON LOS PAÍSES QUE FORMAN LA UNIÓN EUROPEA EN EL PERÍODO 1990-2004



Fuentes: Hasta el año 2003: EUROSTAT, *Estadísticas de comercio internacional*. Para 2004: España: AEAT; Portugal: INE.

Como se observa, el volumen de intercambios con la Unión Europea se ha elevado notablemente en el período. Asignando un valor 100 al nivel de 1990, en el año 2004 España alcanza un índice de 335 mientras que Portugal se eleva hasta el valor 234.

3. INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS

3.1. COMUNICACIONES POR CARRETERA, SEGÚN EL TIPO DE VIALES

Entre España y Portugal existen sesenta pasos por carreteras asfaltadas de competencia estatal, regional, provincial o municipal², con un tráfico total registrado en 2004 de algo más de 87.000 vehículos diarios³ (un 17,5% más que en el año 2003), de los cuales 76.000 corresponden a la definición de vehículos ligeros y 11.000 a la de vehículos pesados.

La tabla 3 sintetiza los puntos de conexión entre los dos países, indicando los tipos de carretera y el valor de la Intensidad Media Diaria, medida en vehículos/día, en el año 2004.

TABLA 3
ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (A 31-12-2004)

PASO FRONTERIZO	IDENTIFICATIVO DE CARRETERAS	TIPO**	RESPONSABILIDAD*		IMD DE VEHÍCULOS (VL + VP) EN EL AÑO 2004	
			PORTUGAL	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA
ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL					
Goián Vilanova de Cerveira	PO-503 N-13			CC. AA. Galicia 2.º		3.208
Tui (puente nuevo) Valença do Minho	A-55 IP-1	AP AP	REN	RCE	15.461	16.798
Tui (puente viejo) Valença do Minho	N-550 EN-13		REN	Ayuntamiento		5.569 ⁴
Salvatera do Minho Monçao	EN-101		REN	Ayuntamiento		6.000
Arbo Melgaço	PO-405 (PO-400b)			CC. AA. Galicia 3.º ^{er}		1.413
Ponte Barxas San Gregório	OU-801 (OU-410) EN-301		REN	CC. AA. Galicia 3.º ^{er}		1.076
Ponte Barxas-Azoreira Castro Laboreiro				Ayuntamiento		15
Guxinde (Entrimo) Castro Laboreiro	C.V.18			Diputación		1.478
Aceredo Lindoso	OU-540 (N-540) EM 304-1 (IC-28)		REM	CC. AA. Galicia 3.º ^{er}		1.416
Torneiro Portela do Homem	OU-312 ER 308-1		RER	CC. AA. Galicia 1.º		189
Calvos de Randín Tourem	OU-303			CC. AA. Galicia 3.º ^{er}		184
Requias (Muiños) Tourem				Ayuntamiento		150
Baltar Sendim (Montealegre)	C.V. 638 EN 103-9		REN	Diputación		562

² Si bien en el Documento n.º 3 se indicaba análogo número de pasos, en junio de 2004 fue puesto en servicio el puente internacional sobre el río Miño entre Goián y Vilanova de Cerveira, al tiempo que el paso Paymogo-Vales Mortos se ha suprimido por no tener la condición de carretera asfaltada según la DG de Carreteras de España.

³ Según la DG de Carreteras del Ministerio de Fomento de España.

⁴ Si bien la responsabilidad del paso es municipal, los aforos son medidos por la DG de Carreteras.

TABLA 3
ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (A 31-12-2004) (CONTINUACIÓN)

PASO FRONTERIZO	IDENTIFICATIVO DE CARRETERAS	TIPO**	RESPONSABILIDAD*		IMD DE VEHÍCULOS (VL + VP) EN EL AÑO 2004	
			PORTUGAL	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA
ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL					
A Xironda (Cualedro) Santo André (Chaves)	C.V. 315			Ayuntamiento		30
A Xironda-Vilar de Perdices (Cualedro) Montealegre				Ayuntamiento		80
Rabal (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)				Ayuntamiento		50
San Ciprián (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)				Ayuntamiento		10
Espiño (Oimbra) Soutelinho (Chaves)				Ayuntamiento		20
Verín Vila Verde Raia	N-532 EN 103 (IP 3)		REN	RCE	4.109	4.810
Soutochao (Vilardebós) Xixirei				Ayuntamiento		150
Terroso (Vilardebós) San Vicente				Ayuntamiento		80
Vilarello da Cota (Vilardebós) Mairos				Ayuntamiento		50
Arzádegos (Vilardebós) Trabancas				Ayuntamiento		90
Mesón de Erosa (A Gudiña) Cisterna				Ayuntamiento		10
Esculqueira (A Mezquita) O Pinheiro				Ayuntamiento		100
Manzalvos (A Mezquita) Moimenta	OU-311			CC. AA. Galicia 3. ^{er}		139
Calabor Portelo	ZA-925 (C-622) EN 103-7 (IP-2)		REN	CC. AA. Cast.-León 2.º		408
Río Honor de Castilla Río de Onor	EM 308 ZA-921		REM	CC. AA. Cast.-León 2.º		74
San Marín de Pedroso Quintanilha	N-122 EN 218-1 (IP-4)		REN	RCE	1.377	1.718
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. Cast.-León 2.º		800
Fermoselle Bemposta	CL-527 (ZA-323) EN 211-7			CC. AA. Cast.-León 1.º		978
Saucelle Freixo de Espada á Cinta	CP-005			Diputación		
La Fregeneda Barca de Alva	CL-517 (C-517) ER 221		RER	CC. AA. Cast.-León 1.º		936
La Bouza Escarigo	CV-98 (CM-601)			Ayuntamiento		40
Aldea del Obispo Vale da Mula	CV-99 (CP-233)			Ayuntamiento		60
Fuentes de Oñoro Vilar Formoso	N-620 IP-5		REN	RCE	7.498	7.460
La Alamedilla Batotas	CM-215			Ayuntamiento		50

TABLA 3
ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (A 31-12-2004) (CONTINUACIÓN)

PASO FRONTERIZO	IDENTIFICATIVO DE CARRETERAS	TIPO**	RESPONSABILIDAD*		IMD DE VEHÍCULOS (VL + VP) EN EL AÑO 2004	
			PORTUGAL	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA
La Alberguería de Argañán Aldeia da Ponte	SA-200			CC. AA. Cast.-León 2.º		503
Navasfrías Lageosa	CV-148 (CM-602)			Ayuntamiento		30
Navasfrías Aldeia do Bispo	CV-148 (CM-603)			Ayuntamiento		5
Valverde del Fresno Penamacor	EX-205 ER-346		RER	CC. AA. Extremadura 1.º		1.315
Moraleja Termas Monfortinho	EX-108 EN 239 (IC-31)		REN	CC. AA. Extremadura 2.º		520
Piedras Albas Segura	EX-207 ER 335		RER	CC. AA. Extremadura 3.º ^{er}		256
Cedillo (Alcántara) Montalvão	EX-374 EM 359-3	REM		CC. AA. Extremadura 1.º		245
La Fontañera La Fontañera	CC-98			Diputación		
Valencia de Alcántara Marvão	N-521 EN 246-1		REN	RCE		953
La Codosera Arronches	BA-052			Diputación		384
La Codosera Rabaça	BA-053			Diputación		150
Badajoz Campo Maior	BA-020			Diputación		2.143
Alburquerque Campo Maior	BA-007			Diputación		144
Badajoz Caia	N-V IP-7	A AP	REN	RCE	9.615	8.773
Olivenza Ajuda	EX-105			CC. AA. Extremadura 1.º		879
Villanueva del Fresno Leonardo (Mourao)	EX-107 EN 256		REN	CC. AA. Extremadura 1.º		2.044
Valencia del Mombuey Amareleja	BA-102			Diputación		231
Encinasola Barrancos	C-439 EN 258		REN	CC. AA. Andalucía 3.º ^{er}		256
Rosal de la Frontera Sobral de Aidiça				Ayuntamiento		
Rosal de la Frontera Vila V. Filcalho	N-433 EN 260 (IP-8)		REN	RCE		1.696
Ayamonte Monte Francisco (V.R.S António)	A-49 IP-1	A A	REN	RCE	6.896	10.469

* España: RCE: Red de Carreteras del Estado, CC. AA.: Comunidad Autónoma con tres niveles (1.º, 2.º y 3.º^{er} 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.

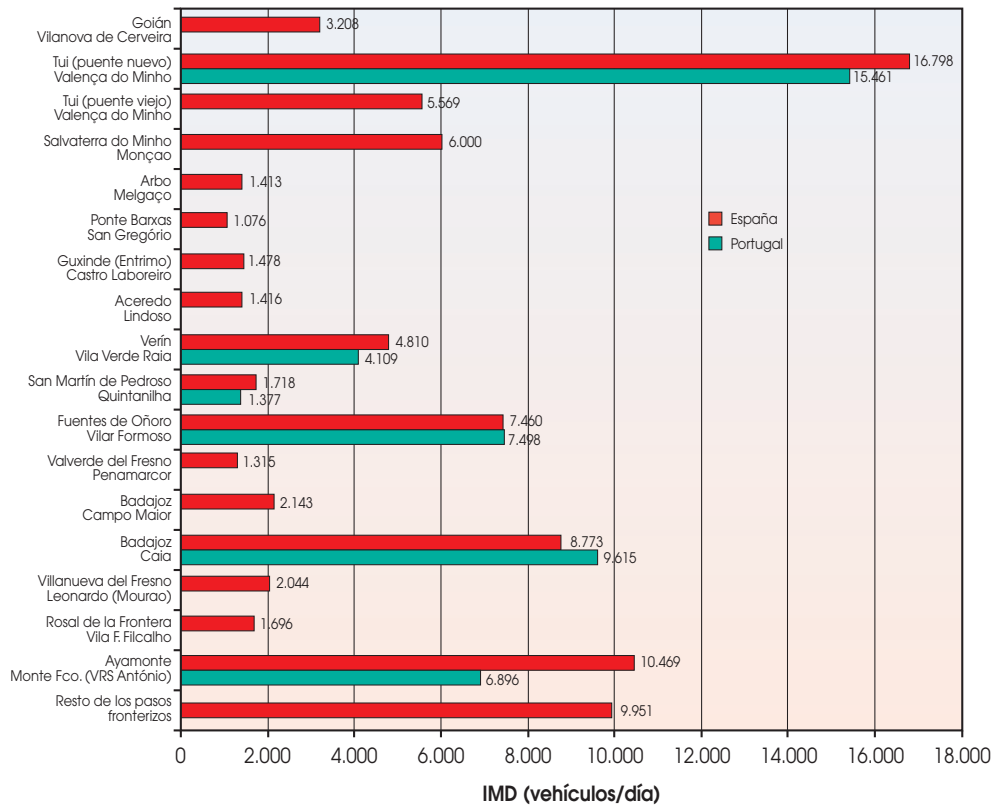
En el caso de España, las carreteras de titularidad municipal carecen, con carácter general, de identificativo, aunque en la mayor parte de los casos pueden tener un nombre.

Fuentes España: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras.

Portugal: EP - Estradas de Portugal.

Una parte muy importante del tráfico se concentra en un conjunto relativamente limitado de carreteras; los doce pasos con mayor tráfico⁵ representan más del 80% del total. El gráfico 6 muestra las intensidades medias diarias en aquellos puntos fronterizos en que se superan los 1.000 vehículos diarios.

GRÁFICO 6. IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS Y PESADOS EN AMBOS SENTIDOS EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS (IMD > 1.000 VEH/D) EN 2004



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

3.2. ACTUACIONES EN CURSO EN LAS CONEXIONES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL

3.2.1. Actuaciones en curso por parte de la administración portuguesa

Además de las conexiones por carretera anteriormente relacionadas, existe un conjunto de obras en curso con el objetivo de mejorar las condiciones de circulación de las personas y vehículos entre los dos países.

Del lado portugués, destacan las siguientes obras en ejecución o estudio:

- Puentes:
 - Vila Verde de Raia - Feces de Baixo (Rio Tâmega) – obra a licitar.
 - Quintanilha - San Martín de Pedroso (Rio Maçãs) – conclusión prevista para 2007.
 - Alcoutim - Sanlúcar del Guadiana (Rio Guadiana) (en estudio).

⁵ Tui (puente nuevo)-Valença do Minho, Ayamonte-Monte Francisco (V.R.S. António), Badajoz-Caia, Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso, Salvaterra do Minho-Monção, Tui (puente viejo)-Valença do Minho, Verín-Vila Verde Raia, Goián-Vilanova de Cerveira, Badajoz-Campo Maior, Villanueva del Fresno-Leonardo (Mourao), San Martín de Pedroso-Quintanilha y Rosal de la Frontera -Vila V. Filcalho.

- Carreteras
 - Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro - tramo fronterizo pendiente de Declaración de Impacto Ambiental
 - Beja-Vila Verde de Ficalho - tramo en reevaluación

3.2.2. Actuaciones en curso por parte de la administración española

Del lado español, destacan las siguientes actuaciones, ordenadas según los itinerarios principales españoles que acceden a la frontera:

- VERÍN-VILA VERDE DA RAIA

La conexión Verín-Feces de Abajo-Vila Verde de Raia (paso fronterizo) de 12,4 km se encuentra en fase de proyecto. Esta pendiente de redacción el proyecto de construcción de un puente sobre el río Támega, que elaborará España.

- TORDESILLAS-ZAMORA-FRONTERA PORTUGUESA

En septiembre de 2005 se ha puesto en servicio el tramo Toro-Zamora (32,3 km), restando por llevarse a cabo el tramo comprendido entre Zamora y la frontera portuguesa (71,8 km) que se encuentra en proceso de evaluación de impacto ambiental. Con ello quedará completo con autovía el itinerario Tordesillas-Bragança. En la Cumbre Hispano-Portuguesa de noviembre de 2003, ambos Gobiernos aprobaron el proyecto del puente sobre el río Manzanas, entre San Martín de Pedroso y Quintanilla condicionada su ejecución a la obtención de la Declaración de Impacto Ambiental por parte de la Autoridad Ambiental portuguesa.

- BURGOS-TORDESILLAS-SALAMANCA-FUENTES DE OÑORO-FRONTERA PORTUGUESA

Los tramos de la autovía Burgos- Salamanca Norte, de 242 km de longitud, y Salamanca Oeste-Ciudad Rodrigo, de 80,5 km, se encuentran ya en servicio. Para completar este itinerario, se encuentran en ejecución los tramos Salamanca Oeste- Salamanca Norte (17,5 km) y Ciudad Rodrigo-Fuentes de Oñoro (18,1 km) que tienen prevista su terminación en el 2007. El tramo entre Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso (7,0 km) tiene aprobada la Declaración de Impacto Ambiental y está pendiente la redacción del proyecto de construcción.

- GRANADA-CÓRDOBA-BADAJÓZ

Se está desarrollando el estudio informativo para la construcción de una autovía entre Badajoz y Granada pasando por Córdoba.

Entre los objetivos asociados a estas actuaciones, hay que destacar la necesidad de fomentar el desarrollo de la región Norte de Portugal y de las Comunidades Autónomas de Galicia y Castilla y León, así como el compromiso de combatir el aislamiento de algunas de las regiones de la zona. Es preciso señalar también el interés regional y local de este tipo de obras de unión entre Portugal y España, tanto por su efecto en la mejora de la capacidad de respuesta a los movimientos pendulares de pasajeros que diariamente se realizan en las localidades de frontera, como por las potencialidades de oferta turística asociada a una mejora de las comunicaciones transfronterizas.

El OTEP tiene la intención de seguir la evolución de las actuaciones que contribuyan a la mejora de las conexiones entre los dos países, teniendo en cuenta las bolsas de empleo, efectivas y potenciales, así como las dinámicas de promoción de las especificidades locales, con vistas a la expansión de las potencialidades de las áreas limítrofes de ambos países.

En la figura 2 se muestran las infraestructuras de enlace por carretera entre Portugal y España y el estado actual de las actuaciones de mejora de enlaces entre los dos países. En ella se indican específicamente las actuaciones en curso o en planificación o estudio, tanto por parte de España como de Portugal.

FIGURA 2 INFRAESTRUCTURAS DE ENLACE POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL. LOCALIZACIÓN Y ESTADO DE LAS ACTUACIONES EN CURSO A 31-12-2005



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

4. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO



4.1. CORREDORES FERROVIARIOS DE CONEXIÓN

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

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

Los más importantes, tanto en términos de viajeros como de mercancías, son Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso y Valencia de Alcántara-Marvão-Beirã. 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.



4.2. PLANIFICACIÓN CONJUNTA DE LAS CONEXIONES

En la Cumbre Bilateral de Figueira da Foz (2003), España y Portugal alcanzaron el acuerdo de establecer cuatro enlaces ferroviarios transfronterizos de alta velocidad: Porto-Vigo, Aveiro-Salamanca, Lisboa-Madrid y Faro-Huelva. Posteriormente, este acuerdo fue ratificado en las Cumbres de Santiago de Compostela (2004) y Évora (2005).

Por otro lado, los acuerdos alcanzados en anteriores Cumbres Bilaterales ya habían posibilitado la creación de un instrumento conjunto que estudiase y aportase los conocimientos necesarios para poder planificar de mutuo acuerdo las conexiones ferroviarias.

En tal sentido se creó la Agrupación Europea de Interés Económico «Alta Velocidad España-Portugal» (AVEP), la cual se constituyó el 26 de enero de 2001 en la sede del antiguo GIF en Madrid. AVEP tiene como socios fundadores al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, que tras la entrada en vigor de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, se ha integrado en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), el cual se ha subrogado todos los derechos y obligaciones del GIF, y a la Red Ferroviaria de Alta Velocidad (RAVE) S. A., compañía pública portuguesa encargada de los corredores ferroviarios de Alta Velocidad.

La misión específica de esta Agrupación es llevar a cabo los estudios técnicos, económicos y financieros, así como los sondeos y demás trabajos necesarios para la definición y puesta a

punto de los corredores de Alta Velocidad Vigo-Porto y Madrid-Lisboa-Porto. Del mismo modo, debe asegurar la coherencia y la coordinación de los estudios técnicos realizados y, sobre las bases de esos informes, ejecutar los estudios económicos, financieros y jurídicos exigidos por cada Gobierno para definir la financiación, la construcción y la explotación de ambos corredores.

Es también tarea de esta Agrupación el estudio de los requerimientos de seguridad y de materiales aptos para las nuevas líneas y, asimismo, el desarrollo del seguimiento de la construcción y de la explotación de los corredores en caso de que fueran encomendados a ADIF y RAVE.

En el transcurso del año 2003, en el ámbito de la Agrupación Europea de Interés Económico (AEIE)-Alta Velocidad Portugal-España, fueron adjudicados los estudios de mercado relativos al enlace Porto-Vigo, así como los estudios de viabilidad económico-financiera de los enlaces de Alta Velocidad entre Lisboa/Porto y Madrid y los estudios de viabilidad técnica de los corredores transfronterizos asociados a estos enlaces.

Los estudios de mercado relativos a los ejes Porto-Vigo y Lisboa/Porto-Madrid, ya terminados, incluyen un análisis de *benchmarking*, campañas de aforos y desarrollo de modelos de simulación de diferentes escenarios, incluyendo evaluaciones socioeconómicas y análisis de sensibilidad.

Los estudios de Viabilidad Técnica comprenden la evaluación técnica, económica y ambiental de las diversas alternativas de trazado tanto para tráfico de pasajeros como mixto, para las velocidades máximas comprendidas entre 300 y 350 km/h, en lo que se refiere al corredor Elvas-Badajoz, y para tráfico mixto a velocidades máximas de 200 a 250 km/h, en el corredor Almeida-Salamanca. También incluyen la elaboración de los Estudios de Impacto Ambiental y su tramitación.

Estos estudios y proyectos relativos a los trazados comunes de la conexión ferroviaria Madrid-Lisboa/Porto, tanto por Badajoz como por Salamanca, que se desarrollan en estos momentos a escala 1/5.000, están próximos a finalizar.

También fue creado un Grupo de Trabajo Permanente para el Transporte Ferroviario Hispano-Portugués, cuyo espíritu de trabajo y objetivos fueron marcados en la Cumbre Bilateral de Figueira da Foz (2003). En la Cumbre de Santiago de Compostela (2004), con vistas a mejorar la eficacia de las actuaciones conjuntas, se acordó que los estudios comunes a realizar en el sector ferroviario serían dirigidos por este Grupo de Trabajo y la AEIE «AVEP». Los cuatro subgrupos técnicos que dependían del Grupo de Trabajo han sido reestructurados en febrero de 2006 y en la actualidad se corresponden con los subgrupos de Interoperabilidad y de Alta Velocidad.

En la última Cumbre Hispano-Portuguesa de Évora (18 y 19 de noviembre de 2005) los Secretarios de Estado acordaron la creación de un Grupo de Contacto de Alto Nivel con el objetivo de facilitar el intercambio de información y la coordinación entre los servicios responsables del desarrollo de las conexiones en cada país. Este Grupo de Contacto fue constituido el día 9 de febrero de 2006 en Lisboa, estando presidido por ambos Secretarios de Estado.

4.3. ACTUACIONES EN CURSO EN LAS CONEXIONES ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL

En relación con la explotación y los servicios ferroviarios, es necesario destacar los objetivos comunes perseguidos por España y Portugal que podrían concretarse en las siguientes líneas de actuación:

- Potenciar la unión entre los dos países en lo referente al transporte de pasajeros y mercancías.
- Aumentar la capacidad de las líneas.
- Incrementar la velocidad de circulación y, consecuentemente, disminuir los tiempos de recorrido.
- Mejorar la accesibilidad a las estaciones y a los respectivos intercambiadores.
- Potenciar la oferta de transporte en términos de calidad del servicio prestado y confort de los pasajeros.

Además de estas líneas de actuación, ambos países consideran también necesario responder a un conjunto de objetivos estratégicos de potenciación del transporte multimodal de mercancías. De hecho, no sólo se trata de hacer más eficiente el transporte internacional de mercancías por ferrocarril, sino también el transporte internacional intermodal.

De una manera más concreta, ambos países están llevando a cabo, respecto de las conexiones actuales, una serie de actuaciones destinadas a mejorar los enlaces fronterizos. Entre ellas se podrían destacar las siguientes:

4.3.1. Actuaciones por parte de Portugal

Las intervenciones en curso o ya concluidas se centran fundamentalmente en las siguientes líneas:

- En la línea del Norte continúan las intervenciones en infraestructuras, concretamente en los tramos Entroncamento-Albergaria (concluida) y Quintans-Ovar (en obra).
- En la línea de la Beira Baixa está concluida la electrificación hasta Castelo Branco, y en fase de arranque los respectivos trabajos de electrificación y señalización de los tramos entre Castelo Branco-Covilhã y Covilhã-Guarda.
- Mejoras en las conexiones con los puertos y plataformas logísticas o terminales.

TABLA 4
CONEXIONES FERROVIARIAS EXISTENTES Y ACTUACIONES EN CURSO POR PARTE PORTUGUESA

LÍNEA	CARACTERIZACIÓN	INTERVENCIONES (TRAMOS)
L. Minho	La línea del Minho se integra en la Red Transeuropea, une Porto con el norte de España (Galicia) y desarrolla funciones suburbanas para el tráfico entre las ciudades de Porto, Braga y Guimarães. Tiene un extensión de 134 km, de los cuales actualmente 42 son de vía doble electrificada y el resto en vía única no electrificada.	Porto - Ermesinde** Ermesinde - Nine** Nine - Valença
L. Norte	La línea del Norte con 336 km de recorrido, electrificada, tiene 18 km de vía cuádruple y el resto en vía doble. Constituida en espina dorsal de la red ferroviaria portuguesa, en ella confluyen las líneas más importantes.	Braço de Prata - Entroncamento Entroncamento - Pampilhosa Pampilhosa-V.Nova de Gaia
L. Beira Alta*	La línea de la Beira Alta forma parte de la Red Transeuropea, constituyendo la conexión por excelencia con España y allende los Pirineos. Tiene 201 km de longitud, los primeros 8 km son de vía doble electrificada y el resto de vía única no electrificada.	Pampilhosa-Vilar Formoso
L. Beira Baixa	La línea de la Beira Baixa, integrada en la Red Transeuropea, complementa a la línea de la Beira Alta, cerrando la malla de las conexiones internacionales.	Entroncamento- Mouriscas Mouriscas- Castelo Branco Castelo Branco - Covilhã** Covilhã - Guarda**
L. Leste y Ramal de Cáceres	La línea del Leste con 140 km de extensión, y el Ramal de Cáceres con 72 km, son de vía única no electrificada.	Abrantes - Elvas Torre das Vargens - Marvão Beirã

* Intervenciones concluidas.

** Intervenciones en obras.

Fuente Portugal: REFER.

4.3.2. Actuaciones por parte de España

Por parte española, el Ministerio de Fomento está llevando a cabo las siguientes actuaciones:

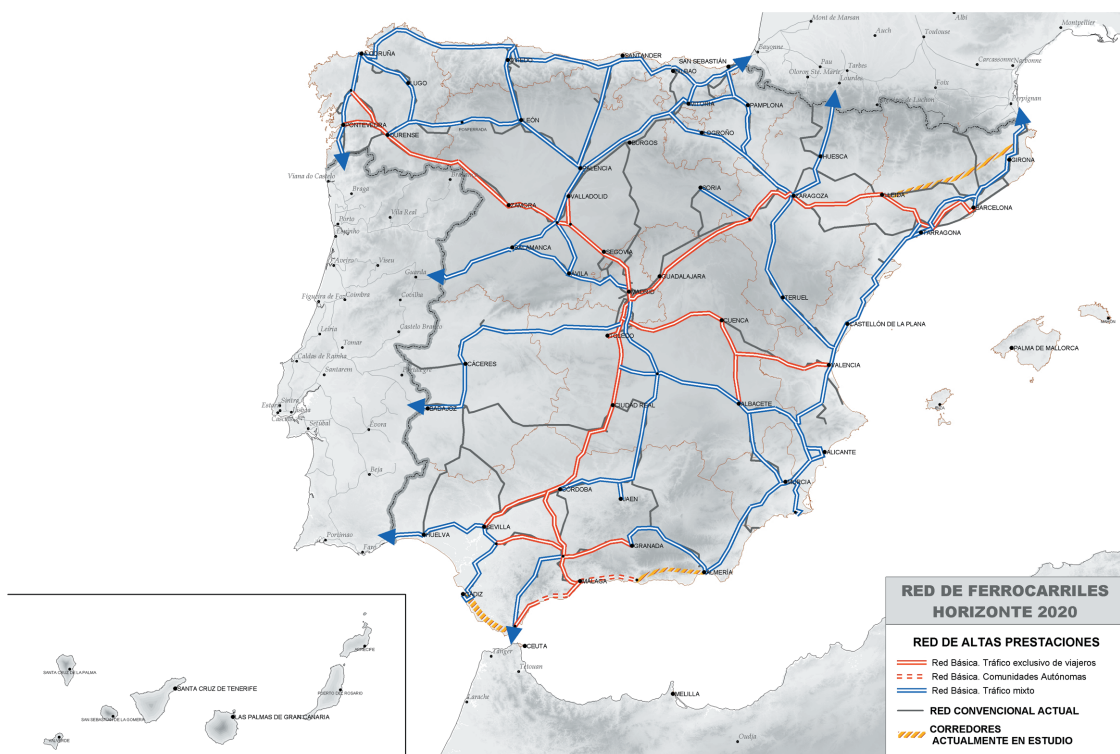
- La conexión ferroviaria por Tui está incluida dentro del corredor de alta velocidad denominado «Eje Atlántico», que se encuentra actualmente en pleno desarrollo, con tramos en estudio informativo, en proyecto y una gran mayoría de ellos en obras. Se ha puesto ya en servicio el tramo entre Santiago de Compostela y Ordes, incluyendo la variante de Berdía.
- Entre Vigo y la frontera se encuentra en fase de redacción el estudio informativo, contemplándose como fecha prevista para la apertura del tramo el año 2009. Para impulsar esta conexión los Secretarios de Estado han creado en la última Cumbre de Évora un subgrupo de trabajo específico en el que se invitará a participar a la Comunidad de Trabajo Galicia-Norte de Portugal.
- En la conexión por Fuentes de Oñoro, el estudio informativo de la electrificación de la línea Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro se ha sometido a información pública en noviembre de 2004 y actualmente está pendiente de la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental.

FIGURA 3 PLANES DE ACTUACIÓN SOBRE FERROCARRILES EN ESPAÑA Y PORTUGAL

PORTUGAL



ESPAÑA



Fuentes: España: Ministerio de Fomento, PEIT. Portugal: REFER.

- La línea Madrid-Cáceres-Mérida-Badajoz está pendiente de Declaración de Impacto Ambiental en su totalidad una vez que se ha elaborado la información complementaria solicitada por el Ministerio de Medio Ambiente respecto del tramo Cáceres-Mérida--Badajoz. En el tramo Mérida-Badajoz, donde el trazado no presenta especiales problemas ambientales, se han licitado los contratos para la redacción de los proyectos de construcción de plataforma y vía. Esta nueva línea, según los acuerdos de los Ministros del 4 de mayo de 2005, en Lisboa, debe ser apta para el tráfico mixto, por lo que se deberán limitar algunas pendientes sin alterar el trazado en planta. La apertura al tráfico de la línea Madrid - Badajoz está prevista para 2010.
- En la actualidad se están efectuando operaciones de renovación de vía y supresión de pasos a nivel entre Mérida y Villanueva de la Serena y de mantenimiento especial entre Villanueva de la Serena y Cabeza de Buey.

Finalmente, en España, por Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005, se ha aprobado el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), que constituye el marco de referencia fundamental de la política de transportes y en el que se definen las directrices básicas de las actuaciones en infraestructuras y transportes de competencia estatal a medio y largo plazo. El PEIT contempla una inversión media anual durante su período de vigencia 2005-2020 de más de 15.000 millones de euros y supone un gran esfuerzo en la dotación de infraestructuras, especialmente en ferrocarril, que se plantea como el elemento central para articular los sistemas de transporte de viajeros y mercancías con casi la mitad de las inversiones totales del Plan.

En el capítulo ferroviario el PEIT contempla una ambiciosa Red de Altas Prestaciones que cubra de manera equilibrada todo el territorio, la potenciación del transporte ferroviario de mercancías con una decidida apuesta por el tráfico mixto, y el desarrollo de los servicios de cercanías (figura 3).

5. FLUJOS DE PASAJEROS



5.1. TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

El análisis de los flujos de viajeros entre los dos países se ha efectuado a partir del indicador «Intensidad Media Diaria» (IMD) de vehículos (ligeros y pesados) elaborado por la DG de Carreteras del Ministerio de Fomento de España. Este análisis se ha completado con el resultado de la encuesta FRONTUR que desarrolla en España el Instituto de Estudios Turísticos⁶ con miras al conocimiento de los movimientos turísticos de ámbito internacional.

Según se deduce de los datos de la DG de Carreteras de España⁷, el tráfico total de automóviles (incluyendo furgonetas) en ambos sentidos que atravesaron diariamente en el año 2004 los pasos entre ambos países, se cifra en aproximadamente 76.500 vehículos diarios, frente a 63.500 vehículos/día en el año 2003, lo que representa un incremento aproximado del 20,5% respecto a dicho año. Una parte muy importante del mismo (el 88% aproximadamente) se lleva a cabo a través de los 17 puntos fronterizos que se identifican en el gráfico 7 en el que se muestran los valores de la IMD de paso de automóviles, según la información facilitada por las Direcciones Generales de Carreteras de España⁸ y Estradas de Portugal.

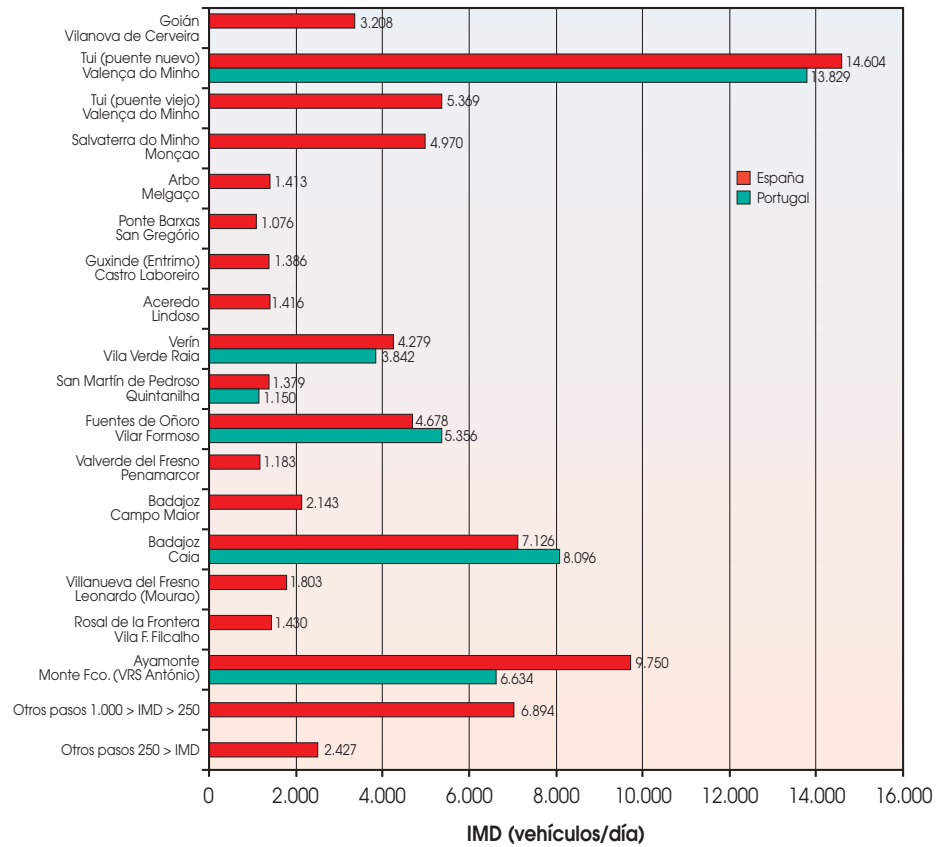
La intensidad media diaria de pasos de autocares, en el conjunto de los pasos fronterizos, se estima en algo menos de 450 vehículos diarios, según los datos de la DG de Carreteras del Ministerio de Fomento de España.

⁶ El Instituto de Estudios Turísticos de España (en lo sucesivo IET) publica información acerca del número de visitantes que anualmente entran en España. El IET es el órgano responsable 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 y está integrado en la Secretaría General de Turismo, de la Secretaría de Estado de Turismo y Comercio del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

⁷ Como consecuencia de la creación del Observatorio Transfronterizo Hispano Portugués, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento de España instaló un sistema permanente de aforos con equipos de telemetría en los pasos fronterizos ubicados en carreteras de titularidad estatal y ha establecido los contactos con el resto de Organismos de la Administración Española (CCAA, Diputaciones y Ayuntamientos) de forma que se han podido identificar los 60 pasos fronterizos existentes en la actualidad y proceder a una estimación del tráfico existente en los mismos, tal como se ha indicado en el capítulo 3 referente a Infraestructuras de Carreteras del presente documento.

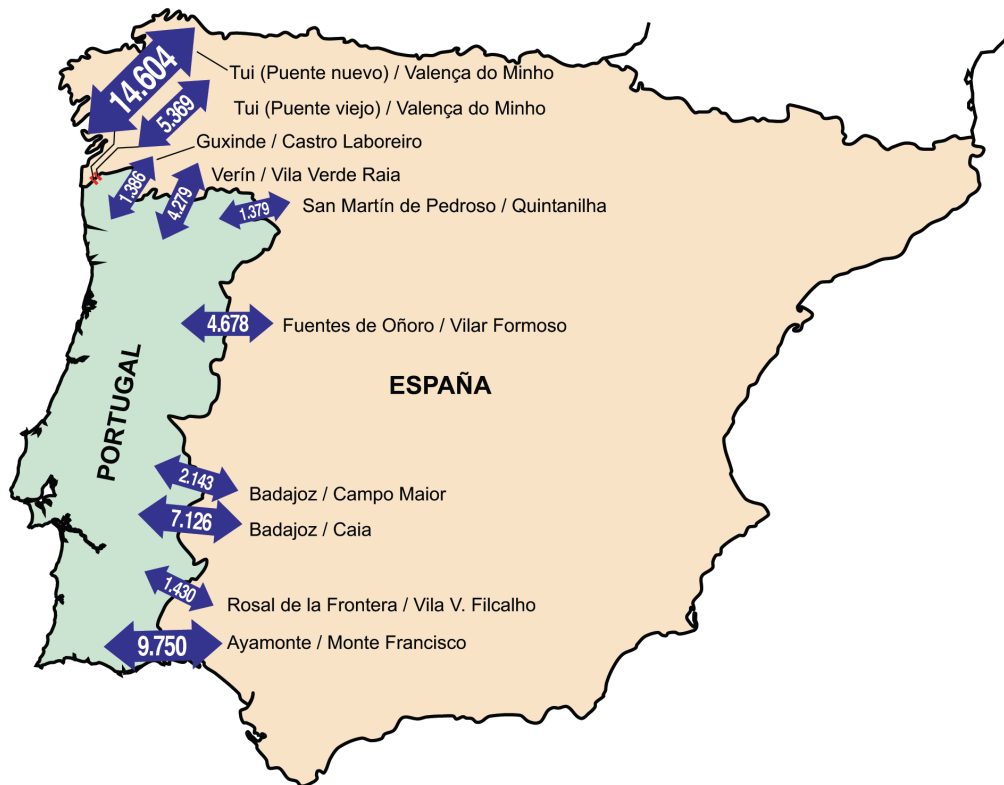
⁸ En las carreteras bajo su jurisdicción (8), CC. AA. (20), Diputaciones (12) y Ayuntamientos (20).

GRÁFICO 7. IMD DE AUTOMÓVILES EN 2004



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

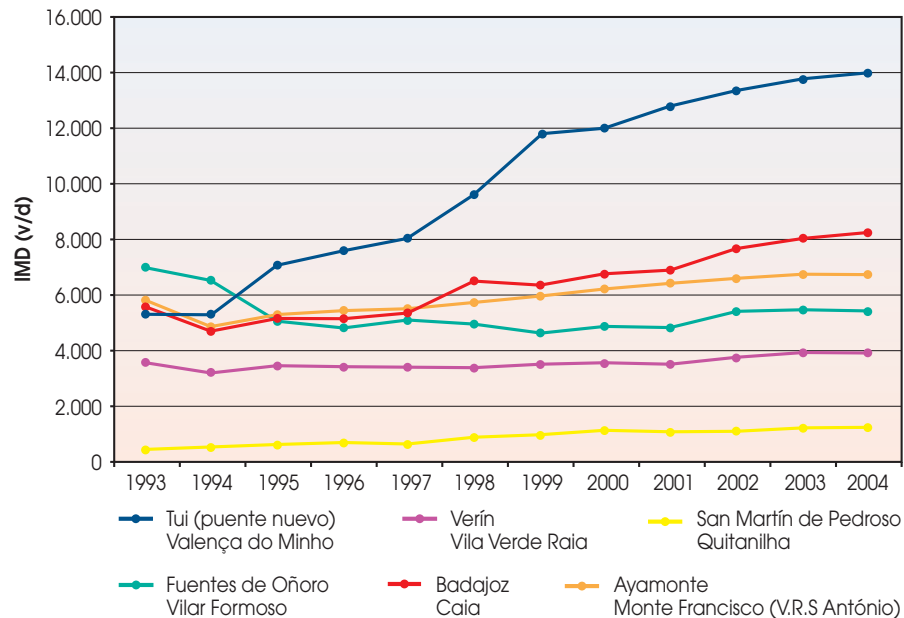
FIGURA 4 IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS EN EL AÑO 2004



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

En el gráfico 8 se observa, según el EP, la evolución de la IMD conjunta de automóviles y autocares en algunas de las principales fronteras de los dos países en el período 1993-2004. En el período 1995-2004 la frontera Valença-Tui casi vio duplicada su IMD de VL; en la frontera Cala-Badajoz se observa asimismo un significativo incremento.

GRÁFICO 8. EVOLUCIÓN DE LA IMD CONJUNTA DE AUTOMÓVILES Y AUTOCARES EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS EN EL PERÍODO 1993-2004



Fuente Portugal: EP-Estradas de Portugal.

La estimación de la entidad del tráfico de viajeros por carretera en 2004 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).

El Instituto de Estudios Turísticos de España (en lo sucesivo IET), publica información acerca del número de visitantes que anualmente entran en España.

En relación con la cobertura territorial, la encuesta recoge información de todos los medios de transporte, todos los meses del año, realizando encuestas en una muestra de 22 pasos fronterizos de carretera, 17 aeropuertos distribuidos por toda la geografía española, en el servicio de ferry del puerto de Algeciras, en 6 de los principales puertos de pasajeros y en trenes internacionales procedentes de Francia y Portugal. Los tamaños muestrales para el año 2004 fueron de 3.073.493 encuestas personales asistidas por ordenador en carretera, 408.000 encuestas en aeropuerto, 9.600 encuestas en ferrocarriles y 33.700 en puertos.

El tipo de visitantes se divide en las siguientes categorías:

- Turistas.
- Excursionistas.

Se denominan turistas, en el caso de los visitantes, a aquellos que al menos pernoctan una noche en España, y excursionistas a aquellos visitantes que vuelven a atravesar la frontera el mismo día sin pernoctar en España.

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 S. Antonio).

Los datos de esta encuesta son, en sí mismos, altamente representativos del tráfico de viajeros entre España y Portugal. En el gráfico 7 se observa que una parte muy importante del tráfico total utiliza los pasos aforados por el IET. En concreto, y refiriéndose al año 2004, tal como se muestra en la tabla 5, el conjunto de los mismos representa el 65% del que se lleva a cabo en automóviles y el 74% del que se lleva a cabo mediante autocares.

TABLA 5
IMD DE VEHÍCULOS EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS HISPANO-PORTUGUESES EN EL AÑO 2004

TIPO DE PASO	TIPO DE VEHÍCULO			
	LIGEROS		AUTOBUSES	
Controlados por el IET	49.566	64,8%	329	74,3%
Por el resto de los pasos	26.968	35,2%	114	25,7%
Total	76.534	100,0%	443	100,0%

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

La estimación del total de viajeros se lleva a cabo bajo las siguientes hipótesis:

- La tasa media de ocupación de los vehículos en los pasos aforados por el IET se establece en 1,7 pasajeros/vehículo para los automóviles, y 29,1 pasajeros/vehículo para los autocares⁹.
- Los viajeros se distribuyen según los porcentajes indicados en la tabla 5.
- Los viajeros que no pasan a través de los puntos aforados por el IET corresponden únicamente a tráfico local, son todos ellos residentes en España o Portugal y se distribuyen de modo análogo a los que pasan por los puntos aforados por el IET de ambas nacionalidades (españoles, 43% y portugueses 57%).
- Los tráficos tanto de residentes en España como de visitantes son simétricos.

⁹ Estos valores se deducen de los indicados en la Tabla 5 para las IMD y los contenidos en la tabla 7 para la estimación del número de pasajeros.

Bajo estas hipótesis, el total de viajeros que atraviesan la frontera por carretera se estima en los términos siguientes:

TABLA 6
ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2004, EN AMBOS SENTIDOS

MEDIO DE TRANSPORTE USADO POR LOS VIAJEROS	TIPO DE PASO		
	AFORADOS POR IET	RESTO DE LOS PASOS	TOTAL
En automóvil	31.517.350	17.148.043	48.665.393
En autocar	3.500.180	1.212.828	4.713.008
Total	35.017.530	18.360.871	53.378.401

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

La distribución por país de residencia de los viajeros se muestra en la tabla 7.

TABLA 7
ESTIMACIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2004
POR PAÍS DE RESIDENCIA, EN AMBOS SENTIDOS

PAÍS DE RESIDENCIA DE LOS VIAJEROS	AUTOMÓVIL	AUTOCAR	TOTAL	PORCENTAJE
España	19.437.547	1.258.105	20.695.652	38,8%
Portugal	26.021.354	2.009.243	28.030.597	52,5%
Francia	1.629.432	110.902	1.740.334	3,3%
Reino Unido	156.286	377.300	533.586	1,0%
Alemania	274.570	32.762	307.332	0,6%
Resto de Europa				
Suiza	300.762	1.050	301.812	0,6%
Países Bajos	177.454	20.032	197.486	0,4%
Bélgica	127.198	9.904	137.102	0,3%
Italia	58.348	35.184	93.532	0,2%
Otros países europeos	175.534	234.168	409.702	0,8%
Resto del mundo	306.908	624.358	931.266	1,7%
Total en ambos sentidos	48.665.393	4.713.008	53.378.401	100,0%

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

Comparando estos resultados con los del año 2003 se observa un crecimiento en el número de viajeros del 13% aproximadamente. El número de viajeros residentes en España se incrementó en aproximadamente 1,4 millones, mientras que el de residentes en Portugal se incrementó en dos millones. Los visitantes de nacionalidad española representaron en el año 2004 el 82% del total de los visitantes entrados en Portugal si se excluyen los residentes en este país. Este porcentaje es netamente superior al registrado en 2003.

5.2. TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL

La tabla 8 muestra el detalle del tráfico ferroviario de viajeros entre España y Portugal en el año 2004 por provincias españolas de origen o destino. Se observa que los valores más elevados corresponden a las provincias españolas de Madrid y Guipúzcoa. Debe entenderse que el tráfico con esta última corresponde a pasajeros portugueses que proceden o se dirigen a Francia o a otros países del norte de Europa.

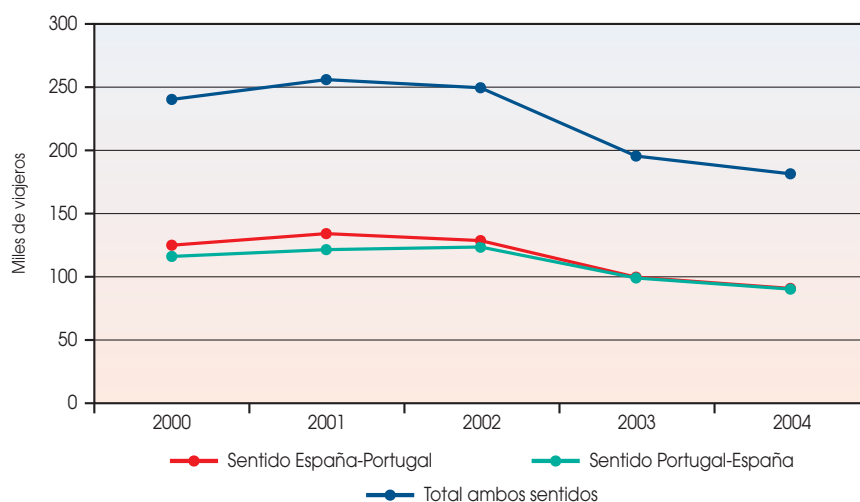
TABLA 8
TRÁFICO DE VIAJEROS POR FERROCARRIL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR PROVINCIAS ESPAÑOLAS DE ORIGEN/DESTINO, EN EL AÑO 2004

PROVINCIA ESPAÑOLA DE ORIGEN O DESTINO	PORTUGAL → ESPAÑA	ESPAÑA → PORTUGAL	AMBOS SENTIDOS
Álava	2.781	3.436	6.217
Badajoz	3	7	10
Burgos	2.664	2.618	5.282
Cáceres	848	1.248	2.096
Guipúzcoa	38.219	38.604	76.823
Madrid	38.737	36.074	74.811
Salamanca	3.946	4.633	8.579
Toledo	194	197	391
Valladolid	3.163	2.766	5.929
Total	90.555	89.583	180.138

Fuente España: RENFE.

El gráfico 9 muestra, según la misma fuente, la evolución del tráfico ferroviario entre ambos países en el período 2000-2004. Se trata de una evolución decreciente. En el año 2004 los valores son un 25% inferiores a los del año 2000.

GRÁFICO 9. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO FERROVIARIO DE VIAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2000-2004)



Fuente España: RENFE.

En relación con el transporte de viajeros por ferrocarril con entrada o salida de Portugal, desde o hacia España, en trenes de servicio internacional, se confirma un descenso del 20,5% en el año 2004 con respecto a 2001.

La frontera ferroviaria con mayor movimiento de pasajeros fue la de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro seguida de las de Marvão-Beirã/Valencia de Alcántara y Valença/Tui. La disminución del tráfico en las mismas entre 2001 y 2004, fue del orden del 25%.

5.3. TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

5.3.1. Relaciones con Europa

La tabla 9 presenta, para el año 2004, el movimiento de viajeros en los aeropuertos de Portugal y España, por países europeos de origen o destino. Como se puede observar, en Portugal no se apreciaron cambios significativos en los principales orígenes/destinos, frente a 2003. Así, continuaron destacando el Reino Unido, Alemania, Francia y España.

TABLA 9
MOVIMIENTO DE VIAJEROS EN LOS AEROPUERTOS DE PORTUGAL Y ESPAÑA, POR PAÍSES EUROPEOS DE ORIGEN O DESTINO (MILES DE VIAJEROS). 2004

	España			Portugal		
	TOTAL	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TOTAL	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS
Alemania	19.411.527	9.629.655	9.781.872	1.841.536	929.677	911.859
Austria	886.425	447.751	438.674	64.753	32.037	32.716
Bélgica	3.087.307	1.520.653	1.566.654	499.798	250.579	249.219
Chequia	536.351	262.774	273.577	32.716	15.923	16.793
Chipre	5.706	2.934	2.772	3.202	1.606	1.596
Dinamarca	1.541.078	760.865	780.213	117.291	70.138	47.153
Eslovaquia	33.367	16.783	16.584	664	330	334
Eslovenia	1.951	597	1.354	558	234	324
España				1.633.328	812.669	820.659
Estonia	16.294	7.713	8.581			
Finlandia	829.331	417.659	411.672	28.582	14.392	14.190
Francia	5.622.999	2.818.818	2.804.181	1.742.703	869.923	872.780
Grecia	298.628	149.456	149.172	32.535	17.013	15.522
Hungría	184.933	92.495	92.438	15.960	7.626	8.334
Irlanda	2.556.388	1.275.543	1.280.845	345.434	174.607	170.827
Italia	6.256.483	3.115.236	3.141.247	660.740	323.998	336.742
Letonia	6.728	3.220	3.508	1.852	905	947
Lituania	19.696	9.780	9.916			
Luxemburgo	268.103	132.586	135.517	144.627	66.358	78.269
Malta	33.302	16.341	16.961	4.381	2.117	2.264
Países Bajos	4.178.470	2.078.978	2.099.492	846.377	423.537	422.840
Polonia	202.645	97.362	105.283	5.659	2.925	2.734
Portugal	1.682.008	834.063	847.945			

TABLA 9
MOVIMIENTO DE VIAJEROS EN LOS AEROPUERTOS DE PORTUGAL Y ESPAÑA, POR PAÍSES EUROPEOS DE ORIGEN O DESTINO (MILES DE VIAJEROS). 2004 (CONTINUACIÓN)

	España			Portugal		
	TOTAL	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TOTAL	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS
Reino Unido	33.557.159	16.716.435	16.840.724	3.800.773	1.918.157	1.882.616
Suecia	1.543.332	767.036	776.296	134.500	59.829	74.671
Total UE-25	82.760.211	41.174.733	41.585.478	11.957.969	5.994.580	5.963.389
Otros destinos europeos	4.457.785	2.216.577	2.241.208	796.203	398.060	398.143
Total Europa	87.217.996	43.391.310	43.826.686	12.754.172	6.392.640	6.361.532

Fuentes: España: AENA; Portugal: ANA.

En lo que se refiere a España, sobresalen el Reino Unido y Alemania. El movimiento de viajeros desde España hacia Portugal es relativamente pequeño, representando solamente un 2% del total del transporte aéreo hacia la UE 25, porcentaje idéntico al registrado en 2003.

El tráfico de viajeros con origen/destino en España, Portugal y Francia en los tres principales aeropuertos de ambos países se refleja en la tabla 10.

TABLA 10
PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS EN LOS AEROPUERTOS DE LISBOA, PORTO Y FARO, MADRID, BARCELONA, Y MÁLAGA CON ORIGEN O DESTINO EN ESPAÑA, PORTUGAL Y FRANCIA, EN EL AÑO 2004

PORTUGAL (origen/destino)			
	EMBARQUE	DESEMBARQUE	TOTAL
Aeropuerto de Lisboa			
España (origen/destino)	583.126	589.697	1.172.823
Madrid Barajas	348.965	349.896	698.861
Barcelona	159.541	160.807	320.348
Francia (origen/destino)	544.389	551.839	1.096.228
París Charles de Gaulle	195.456	195.251	390.707
París Orly	261.228	265.087	526.315
Aeropuerto de Porto			
España (origen/destino)	181.886	186.105	367.991
Madrid Barajas	97.769	100.744	198.513
Barcelona	31.548	31.940	63.488
Francia (origen/destino)	303.021	300.675	603.696
París Charles de Gaulle	101.326	101.448	202.774
París Orly	173.346	171.167	344.513
Aeropuerto de Faro			
España (origen/destino)	45.670	42.888	88.558
Palma de Mallorca	39.010	38.353	77.363
Francia (origen/destino)	22.511	20.265	42.776
París Charles de Gaulle	5.799	5.693	11.492
París Orly	12.921	10.509	23.430

TABLA 10
PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS EN LOS AEROPUERTOS DE LISBOA, PORTO Y FARO, MADRID, BARCELONA,
Y MÁLAGA CON ORIGEN O DESTINO EN ESPAÑA, PORTUGAL Y FRANCIA, EN EL AÑO 2004
(CONTINUACIÓN)

ESPAÑA (origen/destino)			
	EMBARQUE	DESEMBARQUE	TOTAL
Aeropuerto de Madrid/Barajas			
Portugal (origen/destino)	463.370	450.914	914.284
Lisboa	349.086	338.150	687.236
Porto	100.865	96.302	197.167
Francia (origen/destino)	1.045.308	1.053.822	2.099.130
París Charles de Gaulle	393.158	405.832	798.990
París Orly	422.782	422.208	844.990
Aeropuerto de Barcelona			
Portugal (origen/destino)	195.313	193.461	388.774
Lisboa	148.613	147.265	295.878
Porto	32.526	31.919	64.445
Faro	—	—	—
Francia (origen/destino)	676.238	700.507	1.376.745
París Charles de Gaulle	355.653	372.884	728.537
París Orly	256.770	260.953	517.723
Aeropuerto de Málaga			
Portugal (origen/destino)	3.665	4.447	8.112
Lisboa	3.499	3.967	7.466
Porto		17	17
Faro	155	463	618
Francia (origen/destino)	212.568	210.425	422.993
París Charles de Gaulle	136.151	134.442	270.593
París Orly	28.899	27.926	56.825

Fuentes: España: AENA; Portugal: ANA.

La mayoría de los pasajeros embarcados y desembarcados en los aeropuertos de Lisboa y Porto hacia/desde España, continúan teniendo como destino/procedencia los aeropuertos de Madrid/Barajas y Barcelona. Lo mismo ocurre con respecto a Francia, toda vez que el 86% y el 91% de los viajeros embarcados y desembarcados en Lisboa y en Porto, respectivamente, hacia o desde Francia, siguen estando relacionados con los vuelos que operan con los aeropuertos de París (Charles de Gaulle y Orly).

Estos aeropuertos son también el origen/destino de los vuelos con Faro, surgiendo, en el caso de España, como principal aeropuerto de origen/destino, Palma de Mallorca (85% del total de España).

5.3.2. Relaciones entre España y Portugal

La tabla 11 muestra el volumen de tráfico de pasajeros entre España y Portugal en el año 2004.

TABLA 11
TRÁFICO AÉREO DE PASAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2004 (AMBOS SENTIDOS)

AEROPUERTO ESPAÑOL	TOTAL DE PASAJEROS	AEROPUERTO PORTUGUÉS				
		LISBOA	PORTO	FARO	MADEIRA	OTROS
Madrid Barajas	914.284	687.236	197.167	2.941	24.719	2.221
Barcelona	388.774	295.878	64.445	—	28.451	—
Palma de Mallorca	195.379	52.095	65.851	77.433	—	—
Tenerife Sur Reina Sofía	44.743	17.102	20.849	—	5.633	1.159
Gran Canaria	37.437	4.133	4.259	1.513	26.742	790
Bilbao	24.577	21.457	3.102	18	—	—
Valencia	20.695	20.142	534	19	—	—
Lanzarote	11.385	5.551	4.036	1.475	323	—
Ibiza	10.955	7.051	3.894	—	—	10
Málaga	8.112	7.466	17	618	—	11
A Coruña	4.919	4.884	24	11	—	—
Sevilla	3.908	244	92	353	3.219	—
Jerez	3.879	208	—	3.671	—	—
Menorca	2.977	1.831	1.146	—	—	—
Fuerteventura	2.488	2.153	—	—	335	—
Valladolid	2.249	2.249	—	—	—	—
Almería	1.769	—	—	1.769	—	—
Alicante	1.349	241	105	984	19	—
Otros menores de 1.000 pasajeros	2.129	707	579	75	719	49
Total	1.682.008	1.130.628	366.100	90.880	90.160	4.240

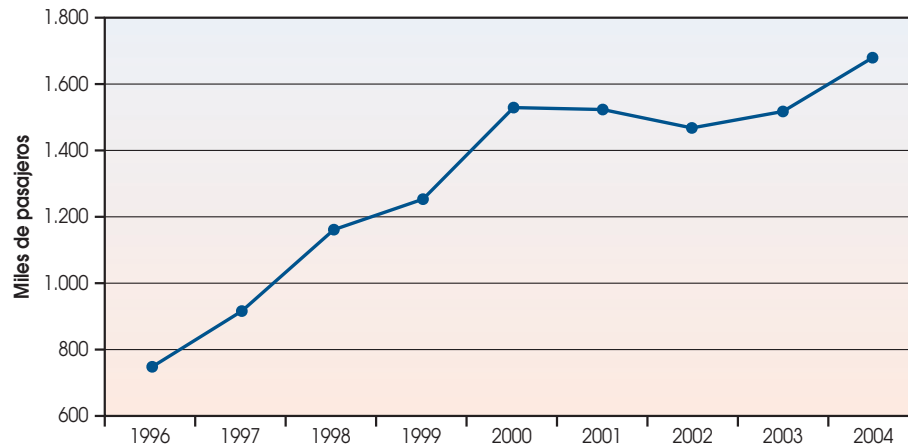
Fuente España: Ministerio de Fomento, DGAC.

El total de pasajeros en sentido España-Portugal fue de 847.945, el de Portugal hacia España de 834.063, según datos de AENA.

El número de pasajeros transportados en la ruta Lisboa-Madrid-Lisboa aumenta en 2004 respecto a 2003 un 2,1% y la ruta Porto-Madrid-Porto registra un incremento en el mismo período del 13,1%. Los enlaces entre Barcelona y Lisboa y Porto presentan un comportamiento dispar: mientras que la relación con Lisboa presenta un incremento del 6,2%, la segunda registra una disminución del 12,6% respecto a 2003.

El gráfico 10 muestra la evolución del flujo de pasajeros entre Portugal y España en el período 1996 a 2004. Tras un largo período de estancamiento entre 2000 y 2003, en el año 2004 se registra un importante incremento (un 8,2% respecto a 2003).

GRÁFICO 10. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (1996-2004)



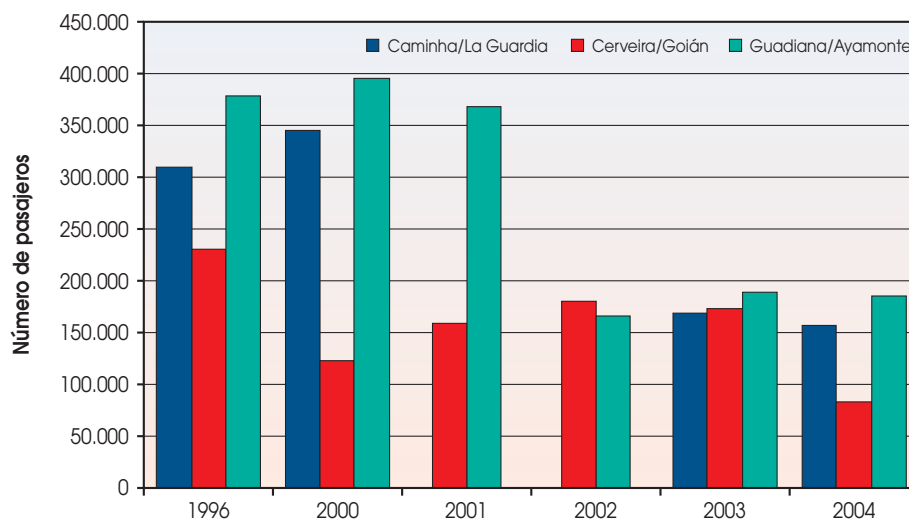
Fuente España: Ministerio de Fomento, DGAC.

5.4. TRANSPORTE FLUVIAL

El tráfico fluvial se caracteriza por su propia dinámica, evolucionando su uso con las realidades específicas de las localidades implicadas que no siempre se traducen en actividades transfronterizas.

Ya en los años 2002 y 2003, el movimiento de pasajeros en los ríos Miño y Guadiana registró una disminución significativa, con un total de movimientos en el conjunto de los tres enlaces por debajo o en el entorno de 500.000 pasajeros en contraste con años anteriores. En el año 2004 el volumen de pasajeros es del orden de 425.000 (gráfico 11).

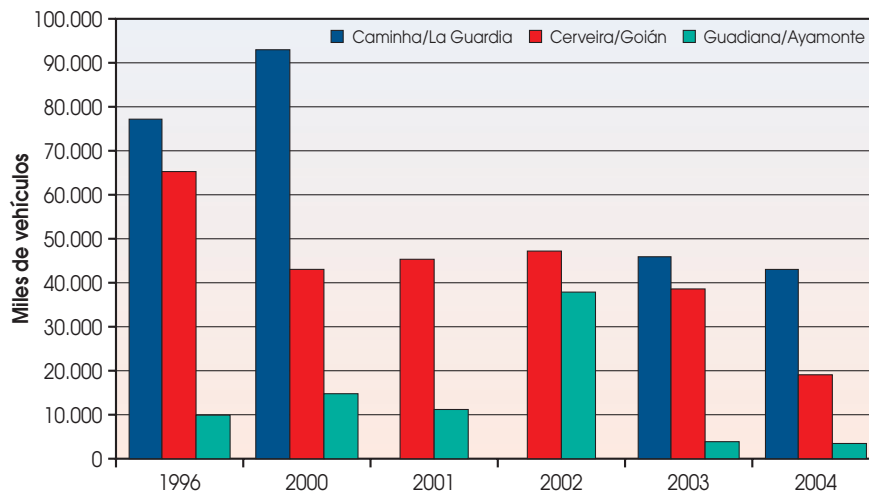
GRÁFICO 11. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR VÍA FLUVIAL (1996-2004)



Fuente Portugal: INE.

El gráfico 12 muestra la evolución del número de vehículos que atravesaron la frontera entre ambos países por vía fluvial.

GRÁFICO 12. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS POR VÍA FLUVIAL (1996-2004)



Fuente Portugal: INE.

La tendencia es idéntica; los años 2001 a 2003 ya se caracterizaron por sustanciales disminuciones, que continúan en el año 2004, en el que apenas se supera el valor de 65.000 movimientos.

5.5. RESUMEN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS

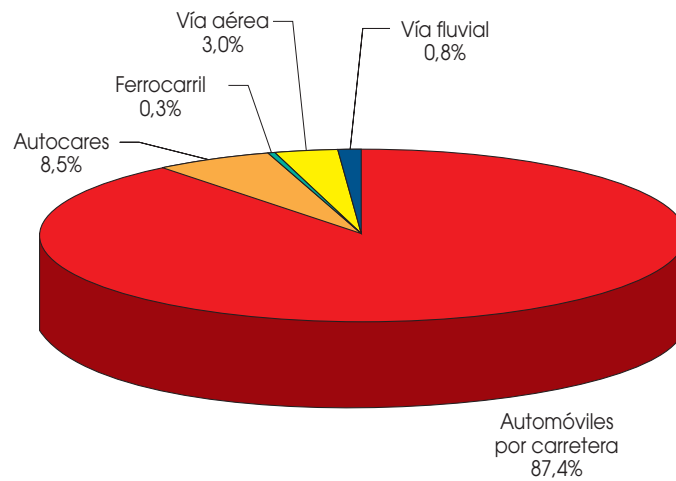
El volumen total de tráfico de viajeros entre España y Portugal se muestra en la tabla 12 y su distribución en el gráfico 13.

TABLA 12
RESUMEN DE TRÁFICO DE VIAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2004 POR MODO DE TRANSPORTE Y SU COMPARACIÓN CON EL AÑO 2003

TIPO DE TRÁFICO		Año		INCREMENTO DE VIAJEROS	
		2004	2003	NÚMERO	PORCENTAJE
Carretera	Automóviles	48,67	44,24	4,43	10,0%
	Autocares	4,71	3,02	1,69	56,1%
Ferrocarril		0,18	0,11	0,07	64,0%
Vía aérea		1,68	1,53	0,15	9,9%
Vía fluvial		0,42	0,53	-0,11	-19,9%
Total		55,67	49,43	6,24	12,6%

Fuentes: España: carretera: DG Carreteras e IET; ferrocarril: RENFE y vía aérea: DGAC. Portugal: ferrocarril: CP; tráfico fluvial: INE.

GRÁFICO 13. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJERO ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODO DE TRANSPORTE EN EL AÑO 2004



Fuentes: España:
 Carretera: DG de Carreteras e IET.
 Ferrocarril: RENFE.
 Vía aérea: DGAC.
 Portugal:
 Ferrocarril: CP.
 Tráfico fluvial: INE.
 Vía aérea: ANA.

Se observa que el modo carretera es preponderante ya que, en su conjunto, representa más del 95% del total del tráfico.

6. FLUJOS DE MERCANCÍAS

El análisis de la evolución del flujo de mercancías se lleva a cabo a partir de los siguientes datos:

- Los incluidos en las estadísticas de comercio exterior.
- Los que se derivan de la aplicación del Reglamento CE 1172/98 para el transporte de mercancías por carretera.
- Los publicados por la CP y RENFE para el tráfico ferroviario.
- Los facilitados por Puertos del Estado (en el caso de España) y Portos Nacionais y SIT¹⁰ (en el caso de Portugal) acerca del tráfico marítimo.

Como resumen puede señalarse que el modo de transporte por carretera continuó ganando importancia en el año 2004 frente a años anteriores. El transporte marítimo tiene un comportamiento irregular en los últimos años, con tendencia al crecimiento, mientras que el ferroviario, dentro de su estancamiento presenta una tendencia decreciente.

6.1. EL COMERCIO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL Y ESPAÑA. DATOS DE LAS ESTADÍSTICAS DE COMERCIO EXTERIOR

El análisis de la evolución del comercio exterior de España y Portugal se ha mostrado en el gráfico 5 (capítulo 2) expresado en miles de millones de euros.

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

La estimación del volumen de tráfico de mercancías, que se muestra en el Gráfico 14 según el modo de transporte se lleva a cabo del siguiente modo:

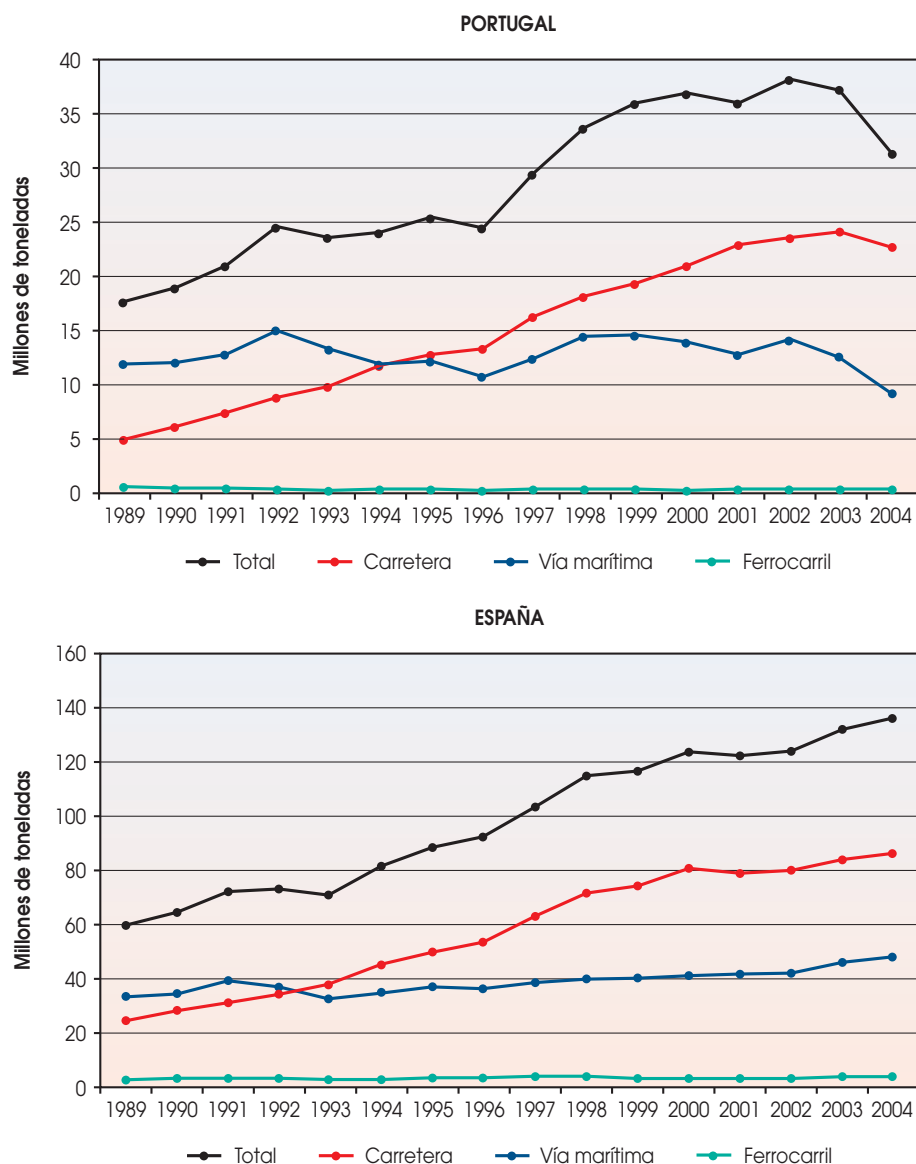
- En el caso de Portugal, los datos de comercio exterior publicados por el INE de Portugal, según medio de transporte y toneladas transportadas, entre Portugal y la Unión Europea (UE-15).
- En el caso de España, los datos publicados por la AEAT¹¹, asimismo según medio de transporte y toneladas transportadas, entre España y la Unión Europea (UE-25).

La distribución del tráfico de mercancías en el año 2004, según el modo de transporte empleado se muestra en el gráfico 15. De él se desprende la acentuada preeminencia del transporte por carretera dentro del conjunto en ambos países.

¹⁰ SIT: Sistema de Información de Transportes del Gabinete de Estudos e Planeamento del Ministerio das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

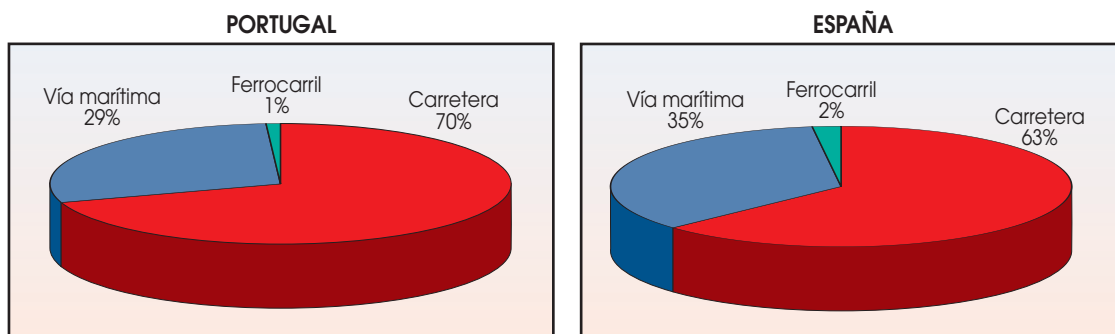
¹¹ Agencia Estatal de Administración Tributaria.

GRÁFICO 14. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UNIÓN EUROPEA EN EL PERÍODO 1989-2004 SEGÚN LAS ESTADÍSTICAS DE COMERCIO EXTERIOR



Nota: En el caso de Portugal, comercio con la antigua UE 15; en el caso de España, comercio con la UE 25.
Fuentes: España: AEAT; Portugal: INE.

GRÁFICO 15. ESTRUCTURA MODAL DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UNIÓN EUROPEA EN EL AÑO 2004



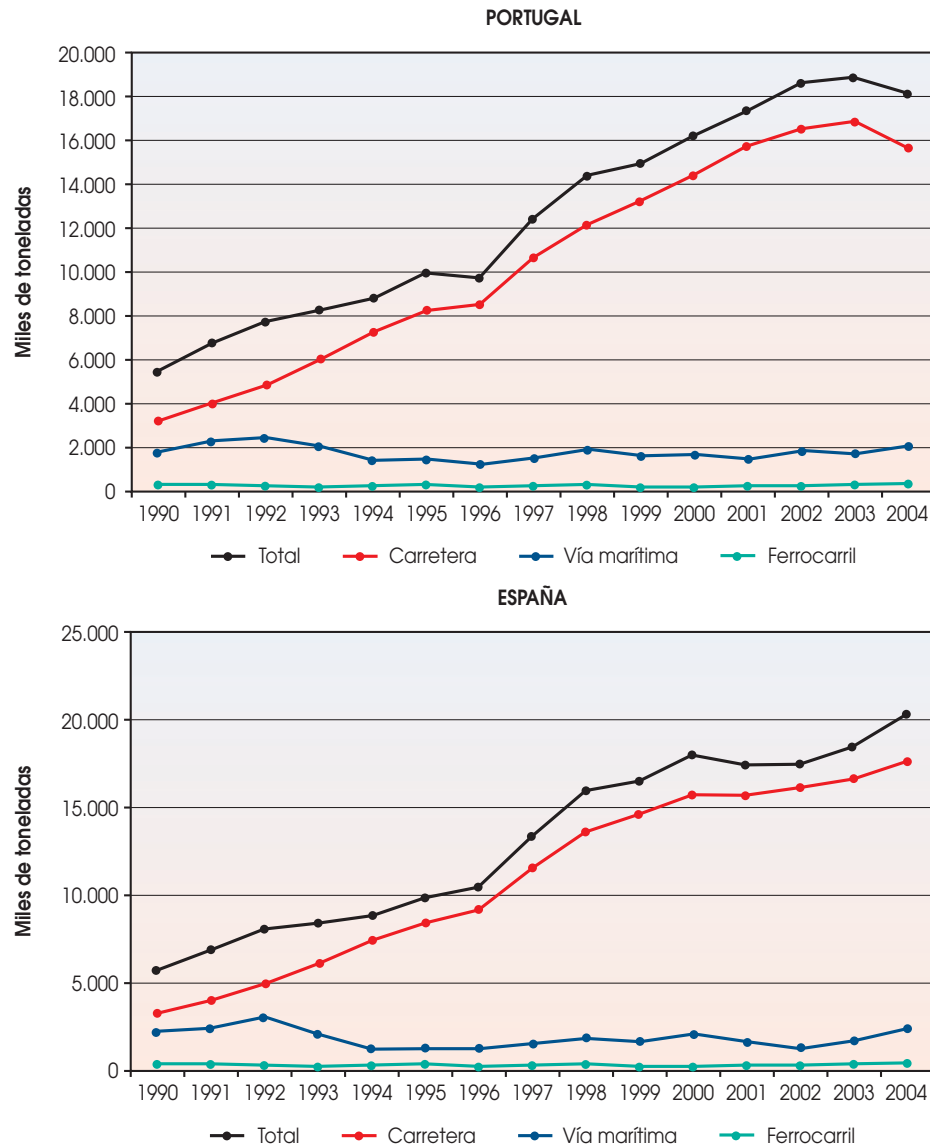
Nota: En el caso de Portugal, comercio con la antigua UE 15; en el caso de España, comercio con la UE 25.
Fuentes: España: AEAT; Portugal: INE.

En el período (1989-2004) los intercambios comerciales de España y Portugal con la Unión Europea se han incrementado muy significativamente.

6.1.2. El tráfico de mercancías entre España y Portugal

En el gráfico 16 se muestra la evolución del volumen de mercancías intercambiadas entre España y Portugal entre los años 1990 y 2004.

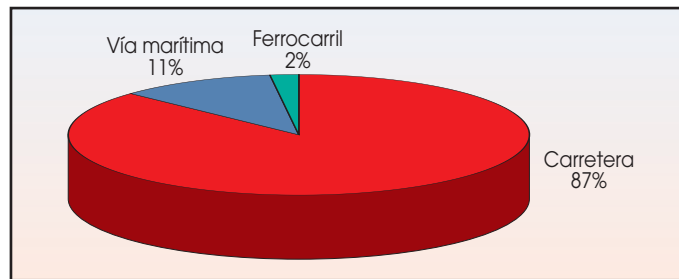
GRÁFICO 16. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL SEGÚN LOS DATOS DE COMERCIO INTERNACIONAL DE AMBOS PAÍSES ENTRE 1990 Y 2004



Fuentes: España: AEAT; Portugal: INE.

Los intercambios comerciales entre España y Portugal se incrementaron espectacularmente en el período 1990-2004, multiplicándose por 3,5%, tasa muy superior a la indicada anteriormente de intercambios con la Unión Europea. Tal como se muestra en el gráfico 17 el transporte por carretera es ampliamente preponderante en las relaciones comerciales entre ambos países.

GRÁFICO 17. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR MODOS DE TRANSPORTE EN EL AÑO 2004 ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, SEGÚN DATOS DE COMERCIO EXTERIOR



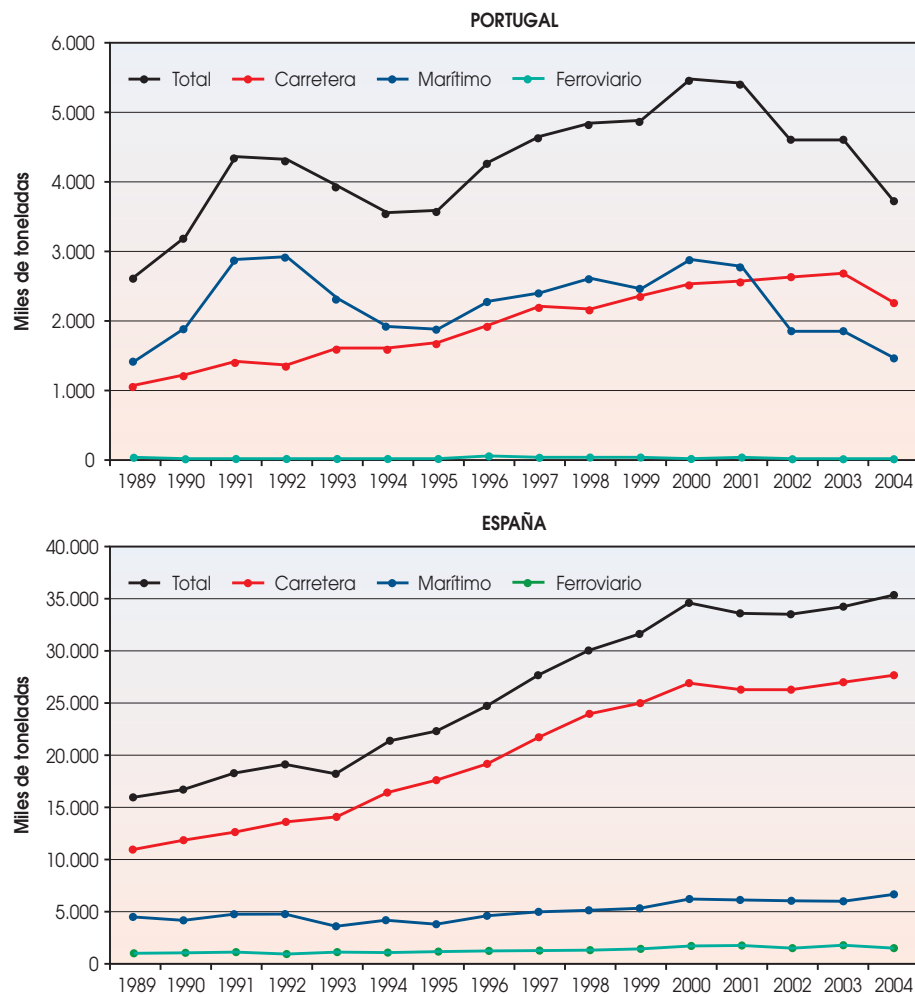
Fuentes: España: AEAT; Portugal: INE.

Cabe destacar 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.

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

En el gráfico 18 se muestra la evolución de los intercambios comerciales de España y Portugal con Francia en el período 1990-2004.

GRÁFICO 18. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON FRANCIA (1990-2004)



Fuentes: España: AEAT; Portugal: INE.

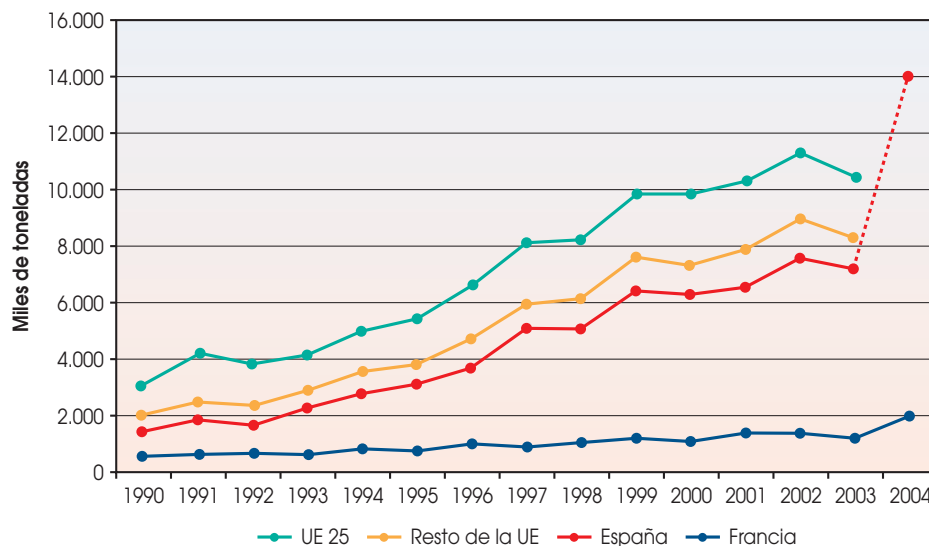
Del mismo se deduce que los intercambios de mercancías entre España y Francia tienen una evolución creciente entre los años 1989 y 2000, estabilizándose a partir de dicha fecha, mientras que los de Portugal tienen un comportamiento muy variable, con un máximo en 2001 y un cierto descenso a partir de entonces. Asimismo debe destacarse que, mientras en el caso de España el transporte por carretera es muy ampliamente mayoritario (representa prácticamente el 90% del total), 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.

6.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

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

El gráfico 19 muestra la evolución del tonelaje de mercancías transportadas en tráfico internacional, por vehículos pesados matriculados en Portugal según la información publicada por EUROSTAT (Reglamento CE 1172/98).

GRÁFICO 19. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN PORTUGAL, POR PAÍSES DE CARGA/DESCARGA (1990-2004)



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. No hay datos completos del conjunto de la UE-25 para el año 2004. Los datos correspondientes al período 1990-98 corresponden a la UE 15.

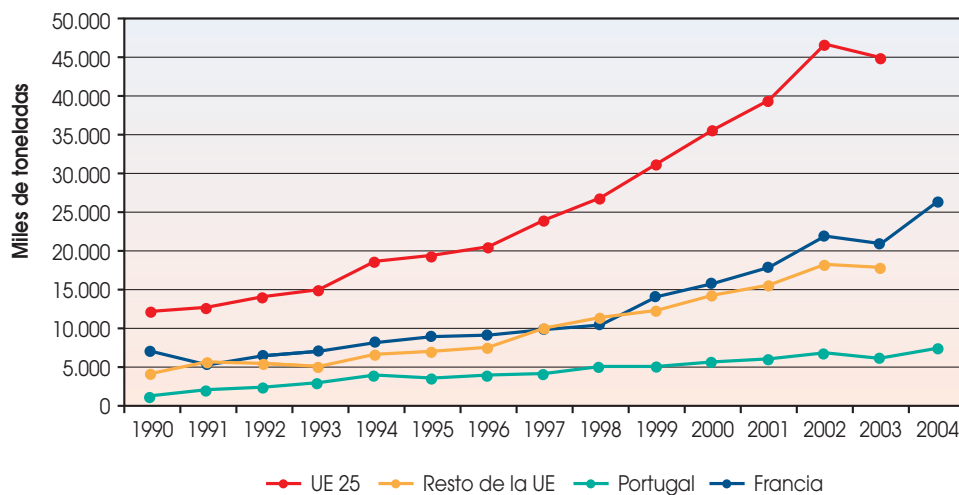
Fuente: EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98.

Se registra un crecimiento significativo del transporte de mercancías por carretera en el año 2004 motivado por un fuerte incremento de las mercancías transportadas hacia / desde España. La mayor parte del mismo tiene su origen o destino en países de la Unión Europea

(10,5 Mt), ocupando España el primer lugar con un 68% del total (en el año 2003, último para el que EUROSTAT publica datos completos de la UE-25) frente a un 65% en 1999.

También en España se observa un incremento en el transporte de mercancías por carretera, que pasa de los 19,2 Mt en 1995 a los 45 Mt en 2003). La mayor parte del transporte tiene como destino países de la Unión Europea, ocupando Portugal una posición relativamente poco destacada.

GRÁFICO 20. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN ESPAÑA POR PAÍSES DE CARGA/DESCARGA (1990-2004)



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.

Periódicamente, la Administración Francesa lleva a cabo una encuesta sobre el tráfico de mercancías en sus fronteras. En el caso de la frontera pirenaica la encuesta se lleva a cabo en los puntos fronterizos de Irún y La Jonquera (autopistas A8, española, y A63, francesa en la costa atlántica y autopistas A7, española, y A 9 francesa en la costa mediterránea). Los resultados de estas encuestas proporcionan valores muy diferentes de los que se deducen de la explotación de los datos publicados por EUROSTAT basados en el Reglamento CE 1172/98.

Las últimas encuestas llevadas a cabo por la Administración Francesa son las de los años 1999 y 2004-05. El tráfico con origen o destino en Portugal representaba en 1999 un intercambio total con Europa (excluida España) de 5,9 Mt/a, de las cuales 2,3 tenían su origen o destino en Francia. Los primeros datos (provisionales) de la encuesta llevada a cabo en 2004-05 estiman el tráfico con origen o destino en Portugal en 8,9 Mt/a, de las cuales las originadas o destinadas a Francia fueron 3,5.

Estos valores difieren mucho de los publicados por EUROSTAT. En lo que se refiere a 2004 el total se estima en 6,4 Mt/a (un 30% menos que lo medido en la encuesta), de los cuales 2,2 corresponden a tráfico con Francia (un 17% menos que lo medido). Debe señalarse que para el caso de España las diferencias entre los resultados de la encuesta y los publicados por EUROSTAT son de análoga magnitud.

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

La tabla 13 muestra la evolución de los intercambios de mercancías por carretera entre España y Portugal entre 1999 y 2004 según la información publicada por EUROSTAT (Reglamento CE 1172/98).

TABLA 13
EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL ENTRE 1999 Y 2004
(EN MILES DE TONELADAS)

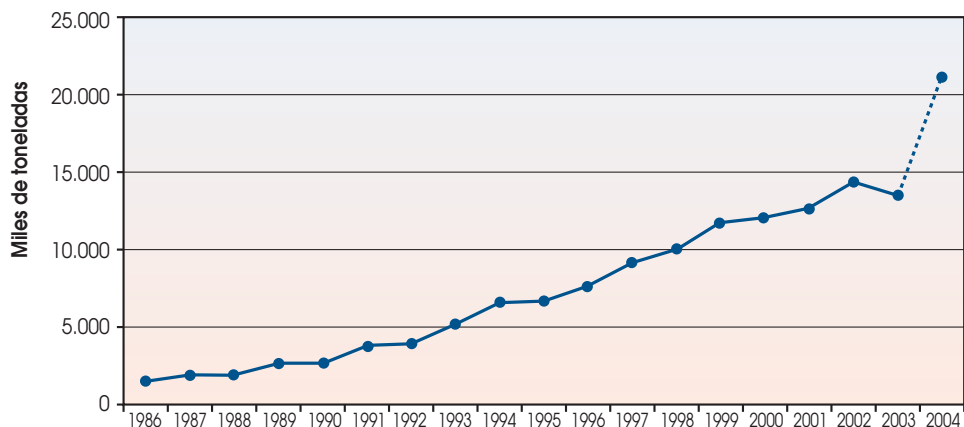
Año	PABELLÓN			TOTAL
	ESPAÑOL	PORTUGUÉS	TERCEROS	
1999	5.077	6.419	199	11.695
2000	5.622	6.236	209	12.067
2001	6.049	6.485	105	12.639
2002	6.677	7.613	99	14.389
2003	6.232	7.174	82	13.488
2004	7.044	14.003	88	21.135

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 21 muestra la evolución de los intercambios en ambos sentidos en el período 1986-2004.

GRÁFICO 21. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL



Nota: Según indica el INE de Portugal se ha producido un cambio de metodología en la estimación de las toneladas de mercancías transportadas en 2004. A partir de dicho año se incluye tanto el transporte por cuenta ajena como el que se lleva a cabo por cuenta propia.

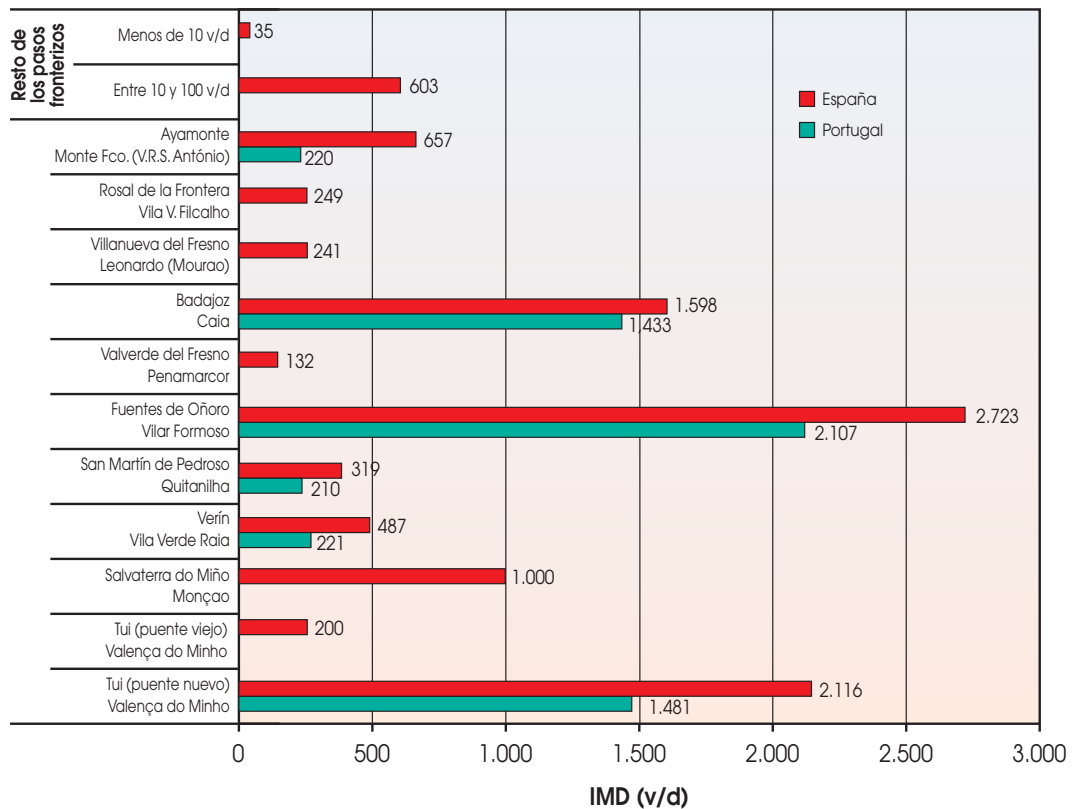
De lo indicado en 6.2.1 cabe inferir que los resultados de la encuesta que se llevará próximamente a cabo en las fronteras hispano-portuguesas tendrán un resultado apreciablemente diferente de los indicados.

Fuente: EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98.

6.2.3. Paso de camiones por los puntos fronterizos hispano portugueses

El gráfico 22 muestra la IMD del tráfico en los principales puntos fronterizos entre España y Portugal, en lo que a intercambio de mercancías se refiere, que alcanza un total de 10.360 vehículos diarios, de los cuales el 96% aproximadamente lo hicieron por los diez pasos principales¹². En él se identifican todos aquellos pasos fronterizos que han registrado un tráfico superior a 100 camiones diarios y se ha agrupado el resto en aquéllos que han registrado menos de 100 vehículos diarios pero más de 10 y aquéllos que no alcanzan dicho valor. Continúan destacadas las fronteras de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, que vio disminuir ligeramente el paso de camiones (del 38% al 37% en 2004); Valença/Tui, que se mantuvo prácticamente estable en el 13% y Caia/Badajoz que disminuyó algo más que las anteriores (20,3% en 2003 y 18,8% en 2004).

GRÁFICO 22. IMD DE CAMIONES EN LOS PASOS FRONTERIZOS HISPANO-PORTUGUESES (2004)

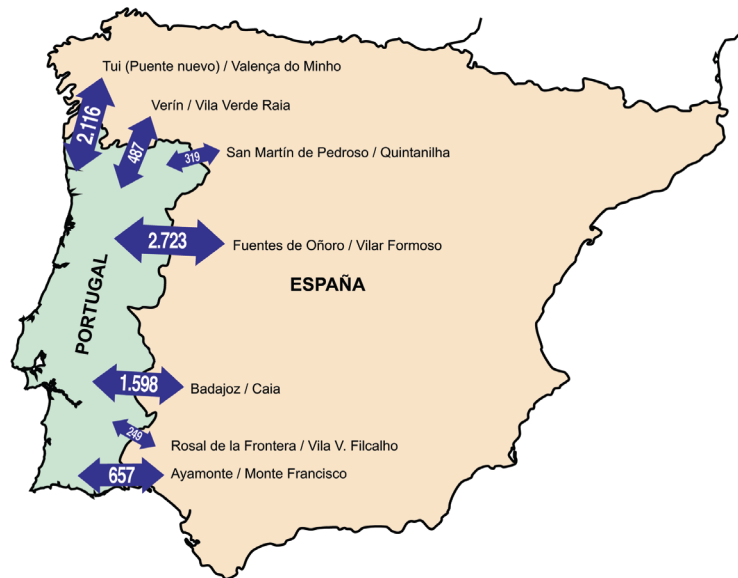


Fuentes: España: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras; Portugal: ENA.

Para los principales pasos fronterizos se muestra en la figura 5 los valores de la IMD.

¹² 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 113.500 t/día; esta cifra es prácticamente el doble de la ofrecida por EUROSTAT (punto 6.2.2).

FIGURA 5. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LOS PUNTOS FRONTERIZOS PRINCIPALES EN EL AÑO 2004



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

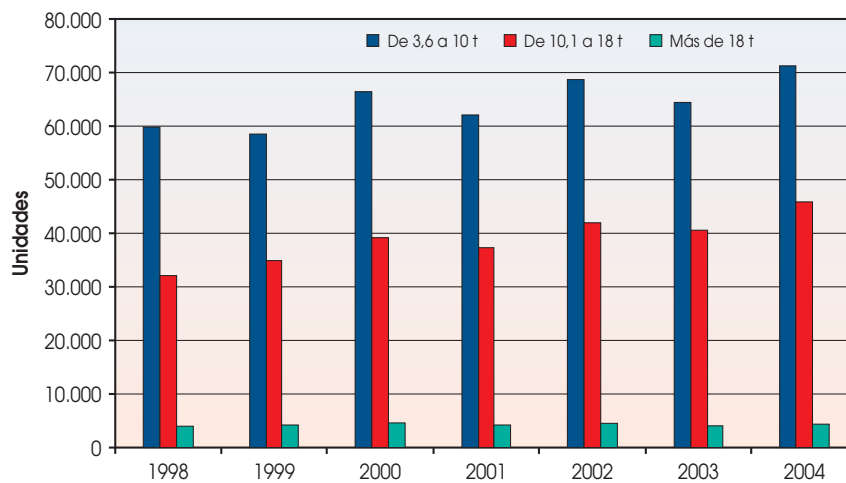
6.2.4. Características y dimensión del parque de transporte por cuenta propia y por cuenta ajena

Existe una diferencia de criterios para la cuantificación del parque de vehículos entre España y Portugal¹³.

A) Parque por cuenta propia

El gráfico 23 muestra la distribución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta propia, por tramos de carga útil, en España.

GRÁFICO 23. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA, POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL, EN ESPAÑA (1998-2004)



Fuente: España: Ministerio de Fomento: Encuesta permanente de transporte de mercancías por carretera. Año 2004.

¹³ 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.

La tabla 14 muestra la distribución de camiones que llevan a cabo transporte por cuenta propia en Portugal por tramos de peso bruto (año 2004)¹⁴.

TABLA 14
DISTRIBUCIÓN DE CAMIONES QUE LLEVAN A CABO TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA EN PORTUGAL POR TRAMOS DE PESO BRUTO (2004)¹⁴

TOTAL	DE 3,5 A 10 T	DE 10 A 19 T	MÁS DE 19 T
21.527	10.093	9.402	7.028

Fuente: Portugal: INE.

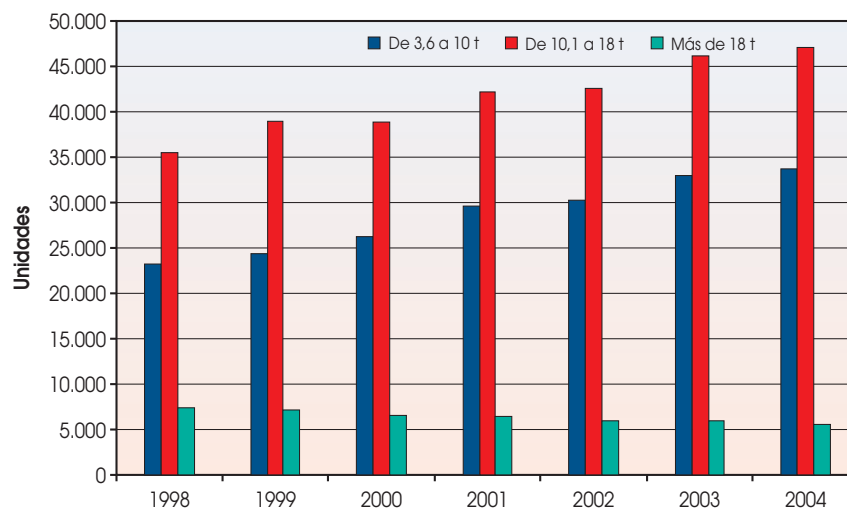
Puede afirmarse que en ambos países predominan los vehículos de menor capacidad de carga y peso bruto (hasta 10 toneladas), lo cual indica que este tipo de transporte está orientado al de cargas relativamente reducidas.

B) Parque por cuenta ajena

Particularizando el análisis para el transporte por cuenta ajena se verifica la siguiente distribución en número de vehículos por tramos de peso bruto (Portugal) y de carga útil (España).

En España, dentro del conjunto del número total de vehículos que efectúan transporte por cuenta ajena que se muestra en el Gráfico 24, predominan los vehículos de carga útil de tipo medio, de 10,1 a 18 t (55% del total en el año 2004), no representando los vehículos de mayor capacidad de carga más que el 6,2% del total.

GRÁFICO 24. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN TRANSPORTE POR CUENTA AJENA, POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL, EN ESPAÑA (1998-2004)

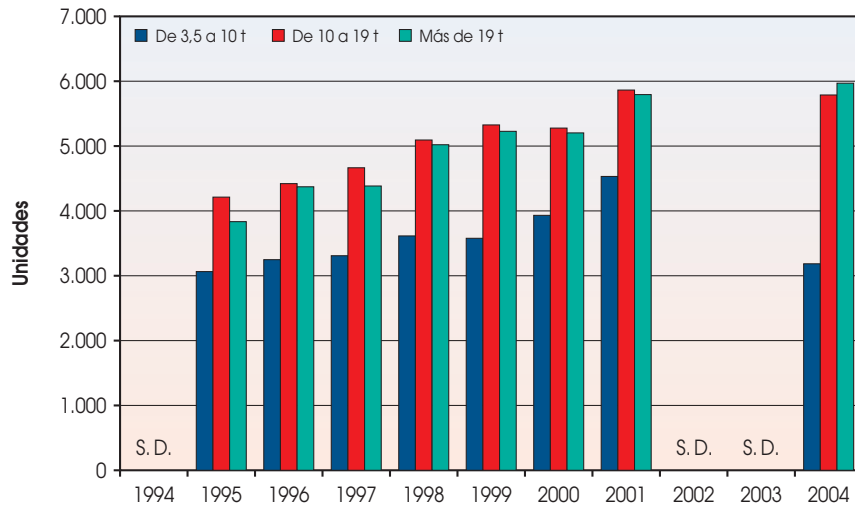


Fuente: España: Ministerio de Fomento: Encuesta permanente de transporte de mercancías por carretera. Año 2004.

¹⁴ La información se refiere únicamente al año 2004, toda vez que entre 1997 y 2003 no se recogieron datos sobre el parque portugués por cuenta propia.

Los camiones portugueses que realizan transporte por cuenta ajena, más del 80% del total, son, esencialmente, vehículos de peso bruto medio (de 10 a 19 toneladas) o alto (más de 19 toneladas). El gráfico 25 muestra la evolución del número de vehículos que efectúan transporte por cuenta ajena en Portugal.

GRÁFICO 25. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN TRANSPORTE POR CUENTA AJENA, POR TRAMOS DE PESO BRUTO, EN PORTUGAL (1994-2004)



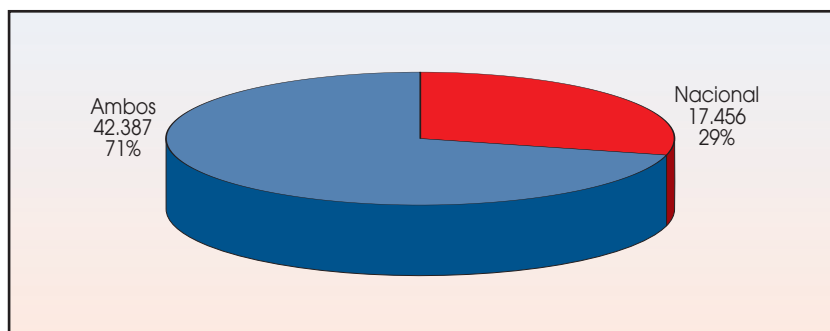
Fuente: Portugal: INE.

6.2.5. Dedicación de los vehículos al transporte nacional e internacional

Debido a las modificaciones legales introducidas en Portugal, los vehículos que se dedican indistintamente al transporte nacional e internacional registran un aumento frente a aquéllos que se dedican exclusivamente a transporte nacional. Sobre un total de 59.843 vehículos a finales del año 2004, los autorizados a efectuar transporte internacional representaban el 71% del parque portugués.

El gráfico 26 muestra el número y porcentaje de vehículos dedicados al transporte nacional e internacional en Portugal.

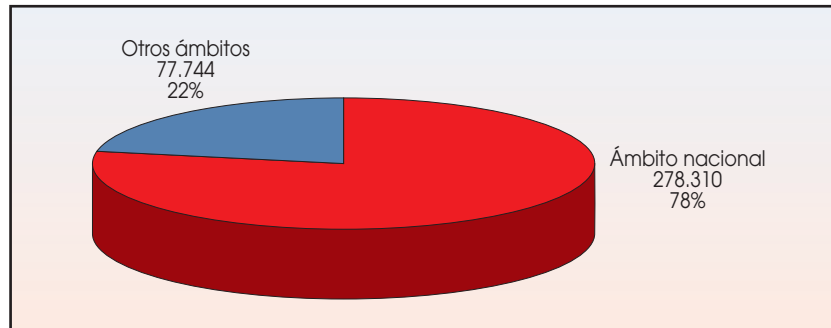
GRÁFICO 26. NÚMERO Y PORCENTAJE DE VEHÍCULOS DEDICADOS AL TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL EN PORTUGAL (AÑO 2004)



Fuente: Portugal: DGGT.

En el caso de España es posible discriminar para el año 2004 el número de vehículos afectados al tráfico nacional y otros tipos de tráfico. En el gráfico 27 se muestra esta distribución¹⁵.

GRÁFICO 27. NÚMERO Y PORCENTAJE DE VEHÍCULOS QUE EFECTÚAN TRANSPORTE TANTO NACIONAL COMO EN OTROS ÁMBITOS EN ESPAÑA, EN EL AÑO 2004



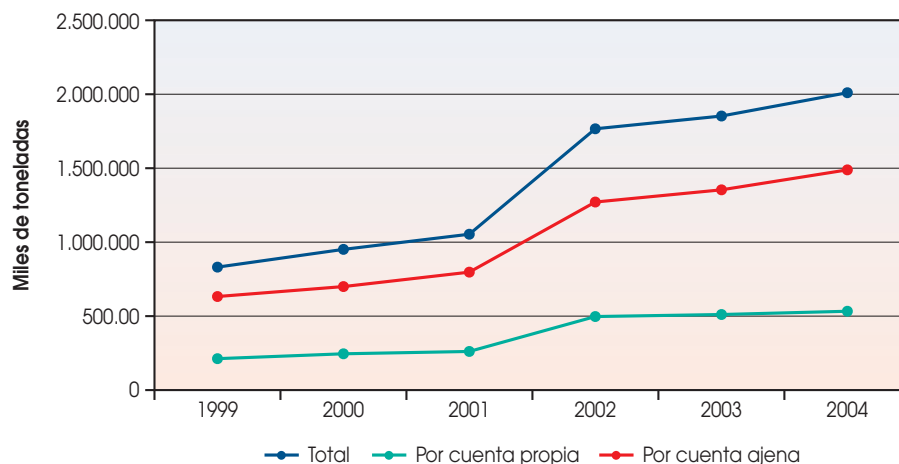
Fuente: España: Ministerio de Fomento. Encuesta permanente de transporte de mercancías por carretera. Año 2004.

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

En Portugal predomina el transporte de mercancías por cuenta propia, aunque el transporte por cuenta ajena ha evolucionado positivamente en el período contemplado. Por su parte, España muestra una distribución del tipo de transporte, por cuenta propia y ajena, bastante diferente, destacándose esta última modalidad.

En lo que se refiere al transporte por carretera según 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 que se muestran en los gráficos siguientes (gráfico 28 y gráfico 29). 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.

GRÁFICO 28. EVOLUCIÓN DEL TONELAJE TRANSPORTADO (EN TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA, EN ESPAÑA (EN MILES DE TONELADAS)

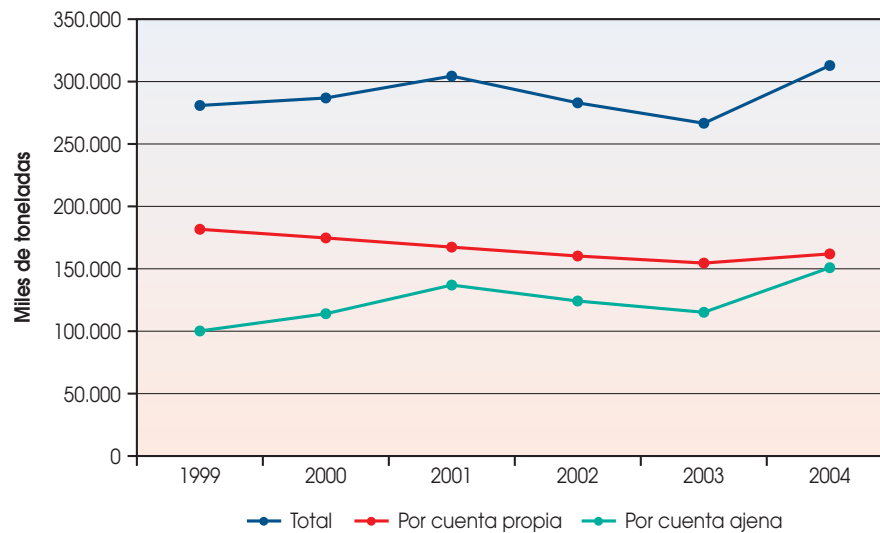


Fuente: EUROSTAT. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera. Reglamento C1172/98.

¹⁵ Incluye, además del internacional, los ámbitos comarcal, autonómico, provincial y local.

Se observa que, en Portugal, el transporte por cuenta propia pierde de modo continuo entidad en términos de tonelaje transportado, en tanto que en España el hecho de incorporar en las estadísticas el transporte intramunicipal parecería indicar lo contrario, aunque el transporte por cuenta propia no sea predominante en España, como ocurre en Portugal.

GRÁFICO 29. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE TOTAL (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 cuanto al transporte por cuenta ajena, registró una evolución positiva en ambos países; entre 1999 y 2004, en Portugal se ha incrementado en un 52 % y en España en un 40%.

6.2.7. 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 2004 según las estadísticas publicadas por EUROSTAT (Reglamento C1172/98) se muestra en la tabla 15.

TABLA 15
TIPOLOGÍA DE MERCANCÍAS CARGADAS Y DESCARGADAS EN ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2004 EN TRANSPORTE
INTERNACIONAL MEDIANTE CAMIONES DE PABELLÓN ESPAÑOL Y PORTUGUÉS, AGRUPADAS POR CAPÍTULO
Y GRUPOS DE MERCANCÍAS (KT)

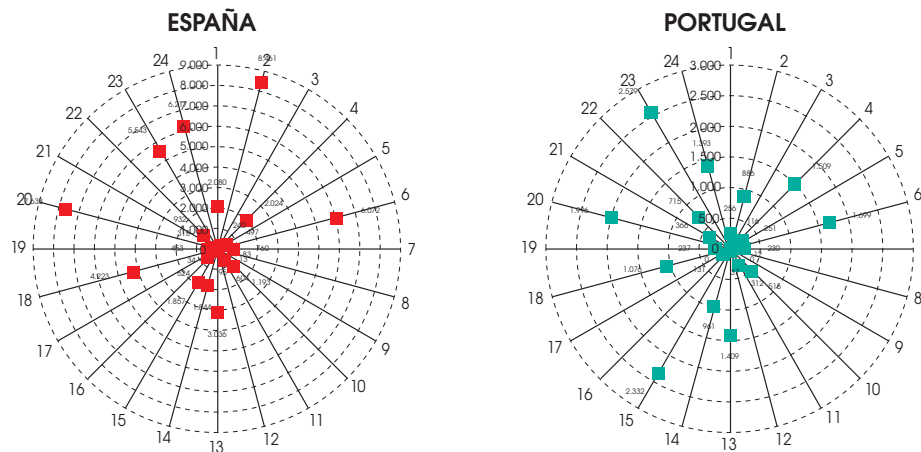
CAPÍTULO	GRUPO DE MERCANCÍAS	TIPO DE MERCANCÍAS	PABELLÓN	
			ESPAÑOL	PORTUGUÉS
0	1	Cereales	2.080	256
	2	Patatas y otras hortalizas o verduras frescas o congeladas y frutas frescas	8.461	886
	3	Animales vivos	240	116
	4	Madera y corcho	2.024	1.509
	5	Materias textiles y desechos y otras materias primas de origen animal o vegetal	497	251
1	6	Productos alimentarios y forrajes	6.072	1.699
	7	Oleaginosas	760	230
2	8	Combustibles minerales sólidos	83	12
3	9	Petróleo bruto	13	
	10	Productos petrolíferos	1.193	515
4	11	Mineral de hierro, chatarras y polvos de altos hornos	604	312
	12	Minerales y chatarras no ferrosas	95	37
5	13	Productos metalúrgicos	3.036	1.409
6	14	Cementos, cal y materiales de construcción manufacturados	1.844	961
	15	Minerales brutos o manufacturados	1.857	2.332
7	16	Abonos naturales y manufacturados	624	131
8	17	Productos carboquímicos	34	
	18	Productos químicos, excepto carboquímicos	4.223	1.076
	19	Celulosa y desperdicios	453	237
9	20	Vehículos y material de transporte, máquinas, motores, incluso desmontados y piezas	7.638	1.996
	21	Artículos metálicos	315	366
	22	Vidrio, productos vidriados y cerámicos	932	715
	23	Cueros, textiles, vestuario y artículos manufacturados diversos	5.543	2.579
	24	Artículos diversos	6.217	1.393
Total			54.838	19.018

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

Estos valores se representan en el gráfico 30. Para el caso de Portugal se observa que los cueros y textiles fueron predominantes, en 2004, siguiéndoles a continuación los minerales (brutos o manufacturados) y los vehículos. Las restantes categorías de mercancías presentan una presencia progresivamente menor, por lo que aparecen más próximos a su núcleo.

En España el reparto, en 2004, está centrado en los dos grupos de productos que lideran el transporte por carretera. Se trata de los productos agrícolas, seguido de vehículos y material de transporte. El transporte por carretera está centrado en dichos dos grandes grupos de productos, al contrario de lo que ocurre en Portugal, que presenta una estructura de transporte más diferenciada.

GRÁFICO 30. TIPOLOGÍA DE MERCANCÍAS CARGADAS Y DESCARGADAS EN ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2004 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 el transporte de mercancías por carretera. Reglamento C1172/98.

6.3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

La tabla 16 muestra el volumen del tráfico de mercancías por ferrocarril desde y hacia Portugal con origen o destino en el resto de Europa, en el año 2004.

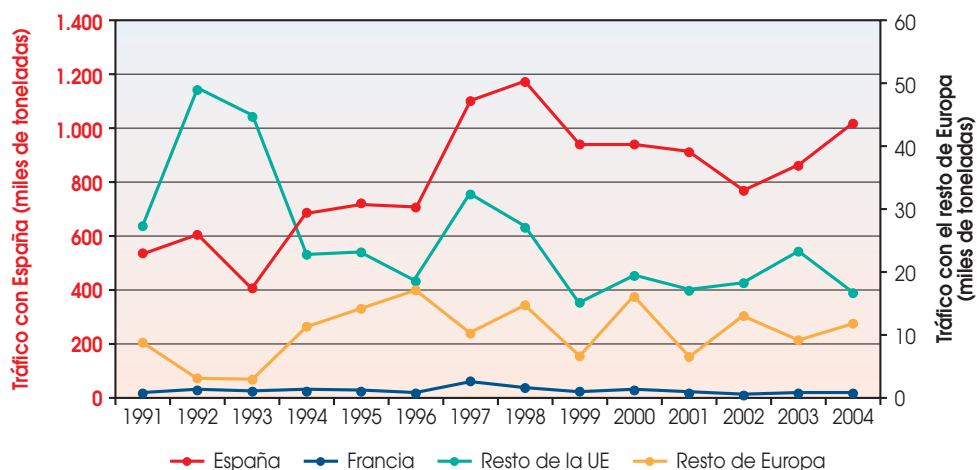
TABLA 16
TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL, DESDE Y HACIA PORTUGAL,
POR PAÍS DE ORIGEN/DESTINO DE EUROPA (EN MILES DE TONELADAS). 2004

		DESCARGAS	CARGAS	TOTAL
UE 15	España	585.080	432.393	1.017.473
	Francia	12.327	1.417	13.744
	Otros	13.078	3.595	16.673
	Total UE-15	610.485	437.405	1.047.890
Otros países		179	11.535	11.714
Total		610.664	448.940	1.059.604

Fuente: Portugal: CP.

La evolución del tráfico ferroviario de mercancías con origen o destino en Portugal se muestra en el gráfico 31.

GRÁFICO 31. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS CON ORIGEN O DESTINO EN PORTUGAL



Fuente: Portugal: CP.

Tras un pico en 1998, se registró un fuerte descenso en 1999 y a partir de entonces una estabilización con una tendencia a la baja que se invierte en el año 2003. La casi totalidad de ese transporte tiene su origen o destino en países de la UE destacando en particular el origen/destino España, que en el año 2004 aumenta el 18% con respecto a 2003.

6.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

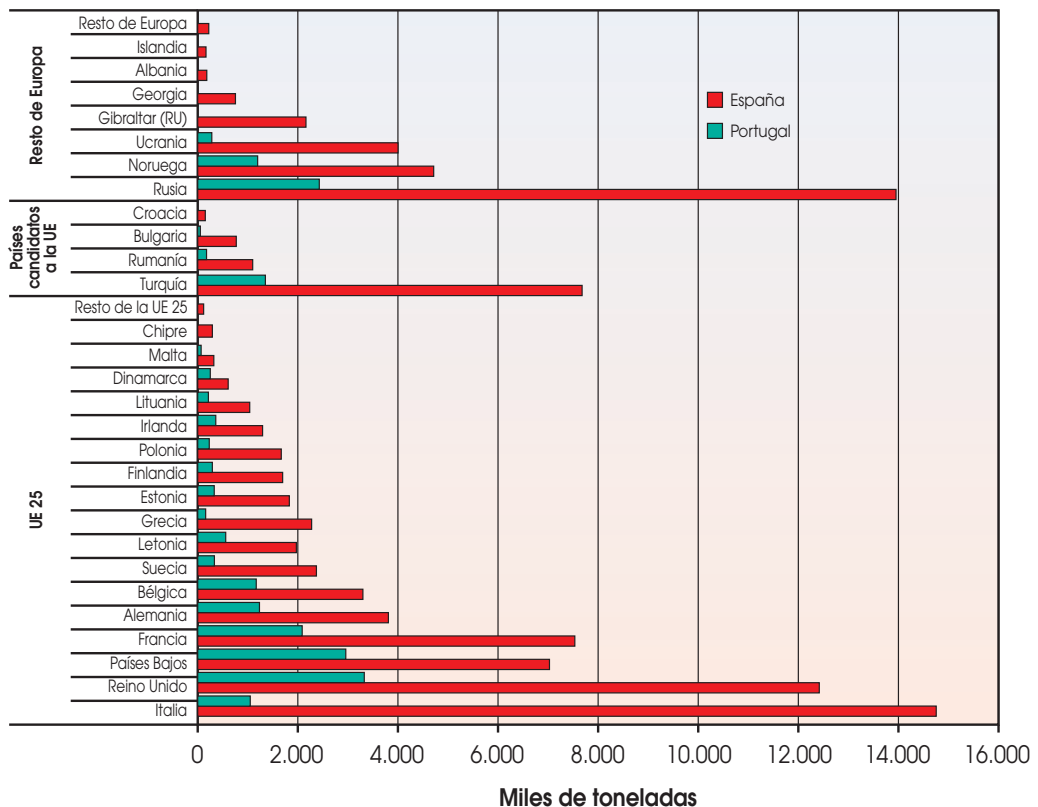
6.4.1. Tráfico marítimo de mercancías de España y Portugal con el resto de Europa

El tráfico marítimo de mercancías con origen o destino en Portugal con el resto de Europa, excluida España, se elevó en el año 2004 a 19,4 Mt.

El movimiento portuario total en España, en 2004, fue de 422,38 Mt (393,8 Mt en 2003), de las cuales 321,1 correspondieron a tráfico internacional y 101,2 a cabotaje. En 2004, el comercio de mercancías con Europa (excluido Portugal) a través de los puertos españoles integrados en el Organismo «Puertos del Estado» alcanzó un volumen próximo a las 100 Mt. Fueron comercializadas con la UE-25 un total de 63,7 Mt.

El gráfico 32 muestra la distribución del tráfico con el resto de los países europeos distribuidos por grupos.

GRÁFICO 32. TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EL RESTO DE EUROPA EN EL AÑO 2004

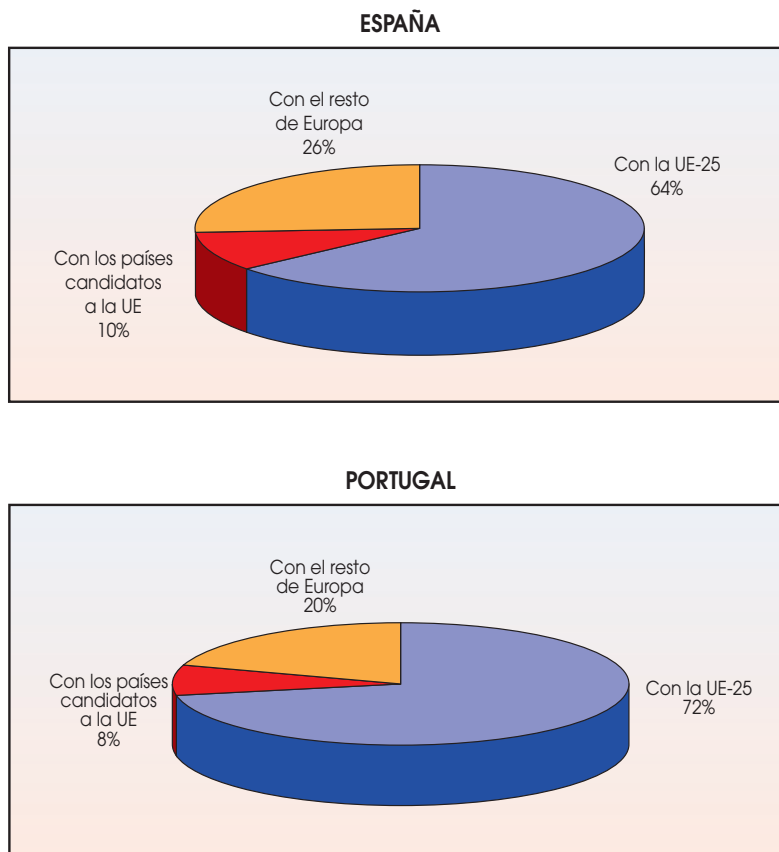


Fuentes: España: Puertos del Estado; Portugal: SIT y Portos Nacionais.

En el contexto de los intercambios realizados entre España y los países de la UE 25, sobresale la importancia de Italia, Reino Unido, Francia y los Países Bajos, representando cada uno de ellos, respectivamente, 21,7%, 18,6%, 11,2% y 10,5% del total de los intercambios realizados en los puertos españoles desde y hacia aquel destino.

La importancia de los intercambios conjuntos de España y Portugal con las agrupaciones de países se muestra en el gráfico 33.

GRÁFICO 33. DISTRIBUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS POR VÍA MARÍTIMA DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EL RESTO DE EUROPA (PORCENTAJE SOBRE EL TOTAL) EN EL AÑO 2004



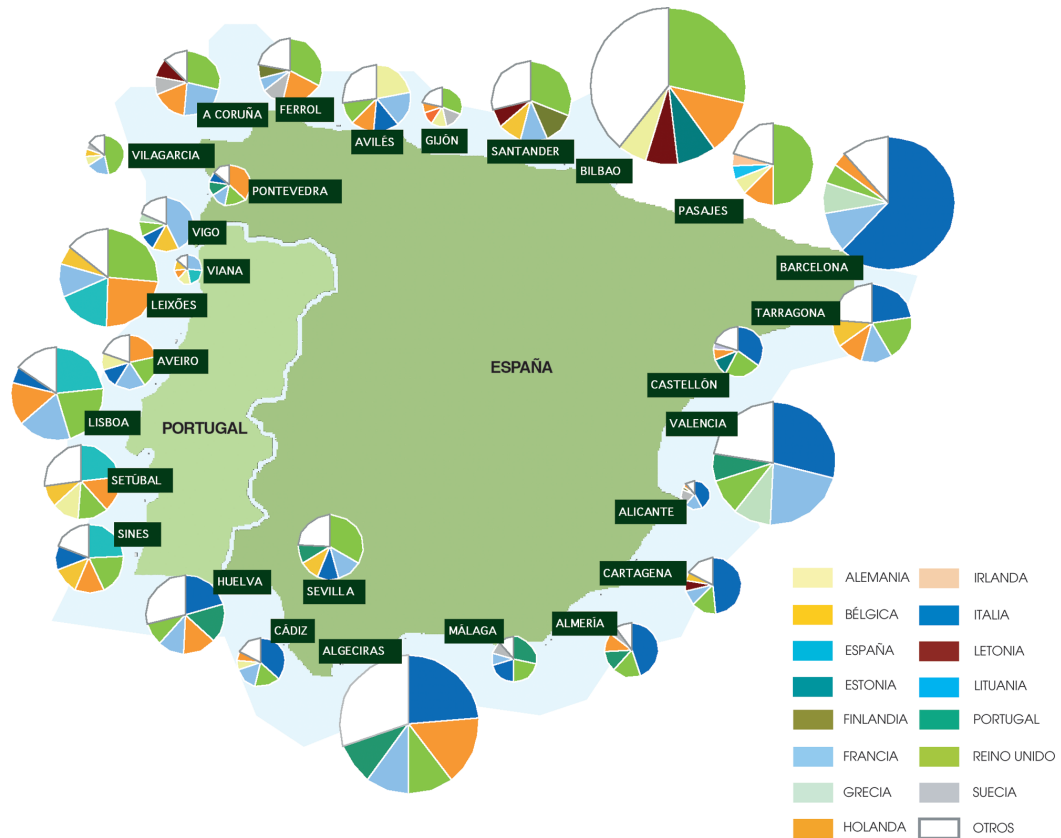
Fuentes: España: Puertos del Estado; Portugal: SIT y Portos Nacionais.

En términos porcentuales, se observa que España y Francia acaparan cerca de un tercio de las toneladas transportadas en los puertos portugueses en tráfico comunitario. Los puertos españoles dirigieron, en 2004, el 84% de su tráfico a otros países de la UE 25, alcanzando Portugal y Francia respectivamente, el 5% y el 11% de las toneladas transportadas de y hacia el espacio comunitario.

Los puertos de Bilbao, Bahía de Algeciras, Barcelona y Valencia (en este orden) fueron los que mayor tonelaje de mercancías con destino/origen en la UE 25 movieron durante el año 2004 (en su conjunto movieron más de 34,8 Mt, asegurando cada uno de ellos más del 10% del total de los intercambios de España con la UE 25).

La figura 6 permite visualizar el tráfico internacional de mercancías desde/hacia la UE en cada puerto de la Península Ibérica, con relación a los cinco países que en el año 2004 representaron el mayor volumen de intercambios.

FIGURA 6. TRÁFICO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS DESDE/HACIA LA UE EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA EN 2004 CON LOS CINCO PAÍSES QUE REPRESENTAN LOS MAYORES INTERCAMBIOS



Fuentes: España: Puertos del Estado; Portugal: SIT y Portos Nacionais.

El puerto portugués que más destacó en términos de volumen de toneladas transportadas con origen/destino la UE25 fue el puerto de Leixões, originando en 2004, más del 28% del tráfico portuario de y hacia la UE y moviendo más de 4,5 millones de toneladas en el intercambio con el espacio comunitario, valor semejante al transportado en el puerto de Lisboa.

El puerto español, con el movimiento de toneladas en tráfico comunitario más significativo, fue el de Bilbao con un volumen superior a 10 millones de toneladas intercambiadas.

En cuanto a los puertos portugueses con tonelajes significativos, destacan los puertos de Setúbal, Sines y Aveiro que representaron respectivamente el 16,4, 13,6 y 12,4% del tráfico portuario con origen / destino en la UE25.

Los puertos de Bilbao, Bahía de Algeciras, Barcelona y Valencia son los que mayores cantidades de mercancías movieron desde y hacia la UE25 en el año 2004 (en conjunto transportaron más de 34,8 millones de toneladas, asegurando cada uno de ellos más del 15% del total de intercambios de España con el total de la UE25).

En el contexto de los intercambios entre Portugal y los países de la UE25 por vía marítima, los países que más destacan son el Reino Unido con 21%, España con el 20%, Holanda con 18% y Francia con el 13%.

En España destacan Italia, Reino Unido, Francia y Holanda representando cada uno de ellos, respectivamente, 22%, 18%, 11% y 10% del total de los intercambios realizados en los puertos españoles desde y hacia el conjunto comunitario.

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

El intercambio de mercancías por vía marítima entre España y Portugal se muestra en la tabla 17.

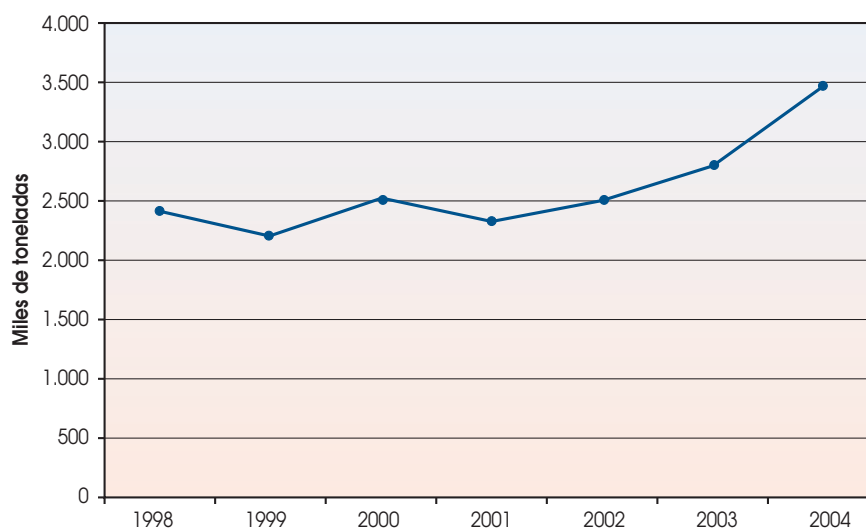
TABLA 17
INTERCAMBIO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES Y PORTUGUESES
EN EL AÑO 2004 (MILES DE TONELADAS)

PUERTO ESPAÑOL	TOTAL	PUERTO PORTUGUÉS						
		LEIXOES	LISBOA	SETÚBAL	SINES	FIGUEIRA DA FOZ	FUNCHAL	OTROS
Bahía de Algeciras	845,5	442,5	270,8	0,1	61,2	0,1		70,7
Valencia	507,9	241,9	111,7	16,3	131,5		0,1	6,4
Huelva	503,5	44,1	8,1	330,2	94,0		2,9	24,2
Barcelona	190,9	28,5	58,7	65,1	12,6		0,0	26,0
Sevilla	190,2	7,9	179,3					3,1
Málaga	185,6	125,3	0,6	17,3		38,5		3,9
Almería-Motril	183,1		151,4	14,4		10,2		7,2
Tarragona	117,1	57,6	4,2	3,9	4,7		34,1	12,6
Avilés	116,2			49,1		12,4		54,6
Santa Cruz de Tenerife	112,0	38,5	19,2	1,5	49,3		2,5	1,0
Marín-Pontevedra	90,1		27,5				26,9	35,7
Cartagena	76,7		47,6	23,8	2,6			2,7
Las Palmas	68,1	12,5	19,9				2,2	33,4
A Coruña	65,7		8,8	10,9	31,1		14,9	
Castellón	49,6		32,4			17,2		
Ferrol-San Cibrao	47,8		3,0	31,7				13,1
Bilbao	37,8	0,5	6,7			3,3	6,8	20,5
Vigo	35,3	12,7	17,0	1,6	0,4	0,1	0,0	3,4
Bahía de Cádiz	33,3	1,1	0,4	6,8	1,7	22,0	0,1	1,1
Otros	49,3	24,5	0,8	4,3				19,7
Total	3.505,7	1.037,7	968,0	576,9	389,2	103,9	90,4	339,5

Fuente España: Puertos del Estado.

La evolución del mismo en el período 1998-2004 se muestra en el gráfico 22, donde se observa que tras un período de estancamiento, a partir del año 2002 se registra un crecimiento continuado.

GRÁFICO 34. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (1998-2004)

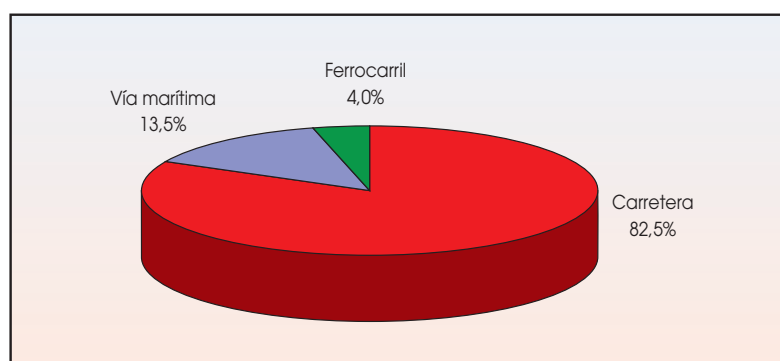


Fuente España: Puertos del Estado.

6.5. RESUMEN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL

El volumen total de intercambios de mercancías entre Portugal y España ascendió en el año 2004 a 25,6 Mt con la distribución por modos de transporte que se muestra en el gráfico siguiente. El uso de la carretera es ampliamente preponderante, dado que su contribución se aproxima al 83% del total.

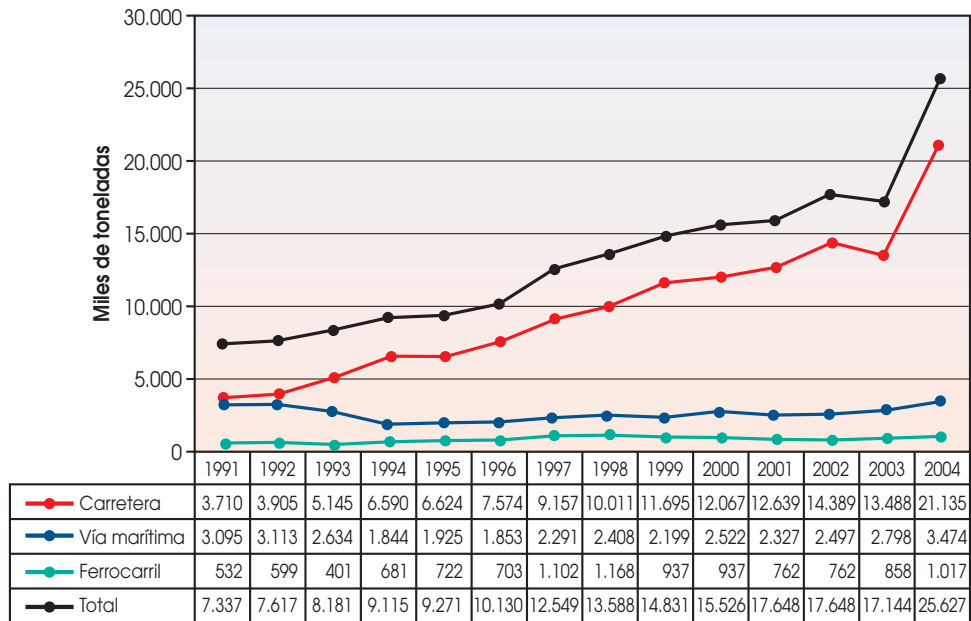
GRÁFICO 35. RESUMEN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODOS DE TRANSPORTE, EN EL AÑO 2004



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

La evolución de los intercambios en el período 1991-2004 se muestra en el gráfico 36.

GRÁFICO 36. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODOS DE TRANSPORTE



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

Se observa que el volumen del año 2004 triplica prácticamente al de 1991. Este crecimiento ha sido absorbido en su casi totalidad por la carretera. Dentro de su estabilidad el uso de la vía marítima es ligeramente creciente y el de la ferroviaria estable.

7. CONCLUSIONES

El cuarto Informe del Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP), actualiza los elementos estadísticos caracterizadores de las conexiones y tráficos entre los dos países. Para ello se han utilizado los últimos datos estadísticos disponibles en las diversas fuentes de información, sistematizándolos, a semejanza de como se efectuó en anteriores ediciones.

En base a los mismos, es posible extraer conclusiones acerca de las particularidades que caracterizan el tráfico transfronterizo intrapeninsular, en particular:

- 1** Las economías portuguesa y española se caracterizan por una dimensión y una dinámica substancialmente distintas, lo que se refleja en el volumen de mercancías intercambiadas y, consecuentemente, en los flujos de transporte y volúmenes de tráfico asociados.
- 2** En términos de PIB, ambos países siguen las tendencias de la UE. En relación con el PIB per cápita, las regiones portuguesas continúan presentando índices próximos a los de algunas regiones españolas fronterizas.
- 3** En lo que respecta al volumen de intercambios de mercancías en el año 2004, alcanzó una cifra ligeramente superior a los 25,6 Mt, de las cuales el transporte por carretera representó el 82,5%, la vía marítima el 13,6% y el ferrocarril el 4% restante. Debe señalarse que la causa del gran incremento con respecto al año 2003 (en el que el volumen total se estimó en 16 Mt), radica en el hecho de que en el año 2004 las estadísticas portuguesas incluyen el transporte de mercancías por carretera efectuado por vehículos que trabajan por cuenta propia, factor no incluido en las estadísticas de los años 2002 y 2003. Adicionalmente, España es el primer destinatario comercial de Portugal, mientras que para España, Portugal ocupa el segundo lugar en el *ranking* de países de destino/origen de sus mercancías.
- 4** Con relación a las actuaciones en curso en el ferrocarril, la conexión ferroviaria por Tui se encuentra actualmente en pleno desarrollo, con tramos en estudio informativo, proyecto y una mayoría en obras; entre Vigo y la frontera está en redacción el estudio informativo y se contempla como fecha prevista de apertura del tramo el año 2009. Tanto la conexión por Fuentes de Oñoro como la línea Madrid-Cáceres-Mérida-Badajoz están pendientes de Declaración de Impacto Ambiental. En el tramo Mérida-Badajoz, donde el trazado no presenta especiales problemas ambientales, se han licitado los contratos para la redacción de los proyectos de construcción de plataforma y vía. La apertura al tráfico de la línea Madrid - Badajoz está prevista para el año 2010.
- 5** En cuanto al transporte ferroviario de pasajeros, la unión entre los dos países está asegurada por un total de cuatro trenes diarios en cada sentido: uno entre Madrid y Lisboa, dos entre Vigo y Porto y el que une Portugal (Lisboa y Porto) y Francia (Hendaya) que atraviesa las CC. AA. españolas de Castilla y León y País Vasco. En lo que atañe al transporte de mercancías por el modo ferroviario, éste continúa presentando una dinámica relativamente reducida en el contexto de la estructura modal entre los dos países.

- 6** Respecto al transporte aéreo de pasajeros, 850.000 viajeros embarcaron en España con destino Portugal, mientras que 834.000 lo hicieron en Portugal con destino España, totalizando un movimiento anual de aproximadamente 1,7 millones, frente a 1,5 en el año 2003.
- 7** En el apartado de las infraestructuras de carreteras debe señalarse:
- La entrada en servicio de un nuevo puente sobre el río Miño entre las localidades de Goián en España y Vilanova de Cerveira en Portugal.
 - La puesta en servicio del tramo Toro-Zamora (32,3 km) de la autovía A-11.
 - Los tramos Burgos-Salamanca Norte (242 km de longitud) y Salamanca Oeste-Ciudad Rodrigo (80,5 km) de la autovía A-62, se encuentran en servicio y el resto de la parte española de la misma tiene prevista su apertura en el año 2007.
 - Actualmente se están llevando a cabo estudios informativos para la construcción de una autovía entre Badajoz-Córdoba-Granada.
- 8** En relación con el transporte por carretera, destacar que:
- La Intensidad Media Diaria de vehículos en las fronteras entre ambos países aumentó, en 2004, más de un 18%, al pasar de 74.000 vehículos diarios en el año 2003 a 87.000 en 2004. Este aumento corresponde básicamente al tránsito de automóviles.
 - En 2004, las fronteras entre los dos países fueron atravesadas por un número elevado de vehículos pesados de mercancías. La Intensidad Media Diaria se estima en más de 10.000 vehículos.
 - El mercado español es el principal origen/destino de los transportistas portugueses.
- 9** El transporte marítimo de mercancías de España y Portugal con el resto de Europa alcanzó en el caso de Portugal, en el año 2004, una cifra similar a la de 2003, aunque debe tenerse en cuenta que algunos puertos portugueses no han facilitado cifras de sus movimientos hacia/desde Europa referentes a dicho año. En España se movieron casi 100 Mt, en su mayoría destinadas o recibidas de países de la Unión Europea (64 Mt), destacando Reino Unido, Holanda y Francia, como los primeros socios comerciales en la UE 25; en lo que se refiere a los puertos de la Península Ibérica con mayor volumen de estos intercambios destacan Bilbao y Barcelona en España y Leixões y Lisboa en Portugal.
- 10** Una parte de las conexiones entre los dos países están aseguradas por el transporte fluvial en los ríos Minho y Guadiana. Se trata de tráfico local, destacando en esta modalidad el que efectúan los viajeros que cruzan el río Guadiana en Ayamonte/Vila Real de Santo António. Existe también una conexión entre La Guardia/Caminha.
- 11** El año 2004 vio confirmarse la tendencia ya constatada en los anteriores informes de un crecimiento del transporte por carretera y un estancamiento del marítimo (tendencia observada ya desde 1992) y del modo ferroviario.