

8º informe
Datos 2015



Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal

Observatorio Transfronterizo España/Portugal



Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Fomento:
www.fomento.gob.es

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

Título de la obra: Observatorio transfronterizo España-Portugal (OTEP). Documento nº 8, mayo 2017
Autor/Editor: Secretaría General de Transporte; Ministerio de Fomento
Año de edición: 2017

Edición digital:
1ª edición electrónica: septiembre 2017
Formato: pdf
Tamaño: 5 MB

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

NIPO: 161-15-030-9

Aviso Legal: Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte, ni registrada, ni transmitida por un sistema de recuperación de información en ninguna forma ni en ningún medio, salvo en aquellos casos específicamente permitidos por la Ley.





Observatorio Transfronterizo España-Portugal

MADRID / LISBOA DOCUMENTO Nº 8 MAYO 2017 (DATOS DE 2015)



REPÚBLICA
PORTUGUESA

ECONOMIA



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO



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

ESPAÑA

Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transporte

Secretaría General de Infraestructuras

División de Estudios y Tecnología del Transporte (Coordinación)

Dirección General de Aviación Civil

Dirección General de Carreteras

Dirección General de Programación Económica y Presupuestos

Subdirección General de Planificación de Infraestructuras y Transporte

Aeropuertos y Navegación Aérea, AENA. S.A.

Puertos del Estado

Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles – RENFE

Instituto Nacional de Estadística – INE

PORTUGAL

Ministério da Economia

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

CP -Comboios de Portugal, E.P.E.

IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

ANAC -Autoridade Nacional da Aviação Civil

INE - Instituto Nacional de Estatística, I.P.

IP – Infraestructuras de Portugal, S.A.



OBSERVATORIO TRANSFRONTERIZO ESPAÑA-PORTUGAL (OTEP)

Coordinación:

ESPAÑA

Ministerio de Fomento
Secretaría General de Transporte
División de Estudios y Tecnología del Transporte
Paseo de la Castellana, 67
28071 MADRID
Tel +34 91 597 8213
www.fomento.es

PORTUGAL

Ministério da Economia
Gabinete de Estratégia e Estudos
Rua da Prata nº8
1149-057 Lisboa
Tel +351 21 792 13 46
www.gee.min-economia.pt

1. INTRODUCCIÓN	11
2. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA	12
2.1. Población	12
2.2. Datos económicos generales	13
2.3. Índice de motorización	16
2.4. Comercio exterior con Europa	16
3. INFRAESTRUCTURAS	22
3.1. Infraestructuras viarias	22
3.2. Infraestructuras ferroviarias	28
3.3. Infraestructuras aeroportuarias	34
3.4. Infraestructuras portuarias	35
4. FLUJOS DE VIAJEROS	37
4.1. Transporte de viajeros por carretera	37
4.2. Transporte de viajeros por ferrocarril	41
4.3. Transporte aéreo de viajeros	42
4.4. Transporte fluvial de pasajeros	48
4.5. Resumen del transporte de viajeros	50
5. FLUJOS DE MERCANCÍAS	52
5.1. Comercio exterior según modo de transporte (datos de las estadísticas de comercio exterior)	52
5.2. Transporte de mercancías por carretera	58
5.3. Transporte de mercancías por ferrocarril	69
5.4. Transporte marítimo de mercancías	70
5.5. Resumen del transporte de mercancías	79
6. CONCLUSIONES	82

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1. PIB a precios de mercado y porcentaje respecto a la UE28 en millones de paridad de poder adquisitivo (PPA) en la UE28, UE15, España y Portugal (2008-2015)	13
TABLA 2. Comercio exterior de España y Portugal con Europa, en valor (2015)	17
TABLA 3. Comercio exterior de España y Portugal con Europa, en volumen (2015) ..	18
TABLA 4. Enlaces por carretera entre España y Portugal (a 31-12-2015)	22
TABLA 5. Estimación del total de viajeros que atraviesan la frontera por carretera entre España y Portugal, en ambos sentidos (2008-2015)	40
TABLA 6. Miles de turistas extranjeros procedentes de Portugal según comunidad autónoma de destino (2015)	41
TABLA 7. Movimiento de pasajeros en los aeropuertos de España y Portugal por países europeos de origen o destino (2015)	43
TABLA 8. Pasajeros embarcados y desembarcados en los aeropuertos de Lisboa, Oporto y Faro, Madrid, Barcelona y Málaga con origen o destino en España, Portugal y Francia (2015)	46
TABLA 9. Transporte de pasajeros entre España y Portugal en ambos sentidos (2015)	47
TABLA 10. Resumen de viajeros entre España y Portugal en el año 2015 por modo de transporte y su comparación con el año 2014 (en millones de viajeros)	50
TABLA 11. Evolución del transporte de mercancías por carretera entre España y Portugal con la UE, por nacionalidad de la matrícula (2008-2015) (miles de toneladas)	59
TABLA 12. Evolución del transporte de mercancías por carretera entre España y Portugal, por nacionalidad de la matrícula (2008-2015)(miles de toneladas)	60
TABLA 13. Tipología y volumen de las mercancías intercambiadas con la UE-28 por carretera, en vehículos pesados matriculados en España y Portugal (2015)	68
TABLA 14. Evolución del transporte internacional de mercancías por ferrocarril, de/hacia Portugal, por regiones de origen/destino (2008-2015) (miles de toneladas)	70
TABLA 15. Distribución del transporte de mercancías por vía marítima entre los países de la Península Ibérica y los países de Europa en ambos sentidos (2015) (millones de toneladas)	72
TABLA 16. Evolución del movimiento de mercancías por vía marítima entre los principales puertos españoles y los puertos portugueses, en ambos sentidos (2008-2015) (toneladas)	76
TABLA 17. Evolución del movimiento de mercancías por vía marítima entre los principales puertos portugueses y los puertos españoles, en ambos sentidos (2008-2015) (miles de toneladas)	78
TABLA 18. Resumen del transporte de mercancías entre España y Portugal en el año 2015 por modo de transporte y su comparación con el año 2014 (en miles de toneladas)	80

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1. Población residente en España y Portugal (2008-2015)	12
GRÁFICO 2. Variación anual del PIB a precios de mercado % (2008-2015)	14
GRÁFICO 3. PIB per cápita (en PPA), para las regiones fronterizas entre España y Portugal con UE28=100 (2014).	15
GRÁFICO 4. Índice de motorización en España, Portugal, UE15, UE27 y UE28 (2008-2014)	16
GRÁFICO 5. Comercio exterior del conjunto España-Portugal con Europa, en valor (2008-2015).	17
GRÁFICO 6. Comercio exterior del conjunto de España-Portugal con Europa, en volumen (2008-2015)	19
GRÁFICO 7. Comercio exterior de España y Portugal con Europa (2015)	20
GRÁFICO 8. Reparto del comercio exterior de España y Portugal con Europa (2015)	20
GRÁFICO 9. IMD de vehículos ligeros y pesados en ambos sentidos en los principales puntos fronterizos (imd > 1.000 veh/día) en 2015	25
GRÁFICO 10. Intensidad Media Diaria de vehículos ligeros en las principales fronteras entre España y Portugal (2015)	38
GRÁFICO 11. Evolución de la IMD conjunta de automóviles y autocares en los principales puntos fronterizos en el período 2008-2015	40
GRÁFICO 12. Evolución del tráfico de viajeros por ferrocarril entre España y Portugal (2008-2015)	42
GRÁFICO 13. Distribución del transporte de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y los países europeos (2015)	44
GRÁFICO 14. Evolución del transporte de pasajeros por vía aérea entre España y Portugal (2008-2015)	48
GRÁFICO 15. Evolución del transporte de pasajeros por vía fluvial entre España y Portugal -ríos Miño y Guadiana- (2008-2015)	49
GRÁFICO 16. Evolución del tráfico de vehículos por vía fluvial entre España y Portugal -ríos Miño y Guadiana- (2008-2015)	50
GRÁFICO 17. Distribución del flujo de pasajeros entre España y Portugal por modo de transporte (2015)	51
GRÁFICO 18. Evolución del comercio exterior de mercancías de Portugal y España con la UE-28, por modo de transporte empleado (2008-2015)	53
GRÁFICO 19. Reparto modal en los intercambios comerciales de mercancías de Portugal y España con la Unión Europea (2015)	54
GRÁFICO 20. Evolución de los intercambios comerciales de mercancías entre España y Portugal, por modos de transporte empleados (2008-2015)	55
GRÁFICO 21. Reparto modal en los intercambios comerciales de mercancías entre Portugal y España (2015)	56
GRÁFICO 22. Evolución de los intercambios comerciales de mercancías de España y Portugal con Francia, por modos de transporte empleados (2008-2015)	57

GRÁFICO 23. Evolución del transporte de mercancías por carretera entre Portugal y la UE (2008-2015)	58
GRÁFICO 24. Evolución del transporte de mercancías por carretera entre España y la UE (2008-2015)	59
GRÁFICO 25. Evolución del transporte de mercancías por carretera entre España y Portugal (2008-2015)	61
GRÁFICO 26. Intensidad Media Diaria de vehículos pesados de mercancías en las principales fronteras luso-españolas (2015)	62
GRÁFICO 27. Evolución del número de camiones que efectúan en España transporte por cuenta propia, por tramos de carga útil (2008-2015)	63
GRÁFICO 28. Evolución del número de camiones que efectúan en Portugal transporte por cuenta propia, por tramos de peso bruto (2008-2015)	64
GRÁFICO 29. Evolución del número de camiones que efectúan en España transporte por cuenta ajena, por tramos de carga útil (2008-2015)	65
GRÁFICO 30. Evolución del número de camiones que efectúan en Portugal transporte por cuenta ajena, por tramos de peso bruto (2008-2015)	65
GRÁFICO 31. Evolución del transporte efectuado por vehículos españoles (en transporte nacional e internacional) por cuenta propia y ajena (2008-2015)	66
GRÁFICO 32. Evolución del transporte efectuado por vehículos portugueses (en transporte nacional e internacional) por cuenta propia y ajena (2008-2015)	67
GRÁFICO 33. Tipología y volumen de mercancías transportadas en España y Portugal por modo carretera, en comercio internacional, en 2015 (miles de toneladas)	69
GRÁFICO 34. Distribución del transporte de mercancías por vía marítima con origen/destino en los puertos de la Península Ibérica (2015)	71
GRÁFICO 35. Distribución relativa del transporte marítimo de mercancías de España y Portugal con los países de Europa (2015)	72
GRÁFICO 36. Evolución de los intercambios de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y la UE-15, UE-27 y UE-28 (2008-2015)	75
GRÁFICO 37. Evolución de los intercambios de mercancías por vía marítima entre España y Portugal, en ambos sentidos (2008-2015)	79
GRÁFICO 38. Distribución del transporte de mercancías entre España y Portugal, por modo de transporte (2015)	80
GRÁFICO 39. Evolución del volumen de mercancías transportadas entre España y Portugal, por modo de transporte (2008-2015)	81

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1. Población residente en Europa por región en 2015.....	13
FIGURA 2. PIB a precios de mercado corrientes por habitante en PPA con UE28=100 (2014)	15
FIGURA 3. Infraestructuras de enlace por carretera entre España y Portugal (diciembre 2016)	26
FIGURA 4. Principales infraestructuras ferroviarias entre España y Portugal (diciembre 2016)	30
FIGURA 5. Principales aeropuertos portugueses y españoles en las zonas limítrofes ..	35
FIGURA 6. Fachadas marítimas del sistema portuario peninsular español y portugués	36
FIGURA 7. Intensidad Media Diaria de vehículos ligeros en los principales puntos fronterizos (2015)	39
FIGURA 8. Intensidad Media Diaria de los vehículos pesados de mercancías en las principales fronteras (2015)	62

1 INTRODUCCIÓN

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

El informe que se presenta a continuación es el nº8 del Observatorio Transfronterizo España- Portugal. Este documento es fruto del trabajo conjunto del Ministério da Economia portugués y del Ministerio de Fomento español. Su intención es disponer de variables que permitan la caracterización de los flujos de transporte transfronterizo, de viajeros y de mercancías, con un análisis detallado para los distintos modos de transporte.

Este informe presenta la misma estructura que los documentos anteriores:

- Caracterización socioeconómica.
- Infraestructuras.
- Flujos de viajeros.
- Flujos de mercancías.

La caracterización socioeconómica hace referencia al contexto regional, nacional y europeo de España y Portugal, con el fin de tener una visión más completa de los datos.

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

Los flujos de viajeros se estiman por modos de transporte, origen y destino y paso fronterizo. En el subcapítulo de transporte aéreo se distingue entre el flujo de viajeros peninsular y el flujo total del país (considerando también las islas). Asimismo se lleva a cabo un análisis de la evolución del número de viajeros por modo de transporte para observar la tendencia de los últimos años.

El estudio de los flujos de mercancías se analiza por modos de transporte, origen y destino y tipo de mercancía transportada. El subcapítulo de transporte marítimo distingue entre las mercancías embarcadas y desembarcadas en los puertos peninsulares y las embarcadas y desembarcadas en el conjunto de España y Portugal (incluyendo las islas). Se analiza también la evolución del volumen de mercancías transportadas por modo de transporte para observar la tendencia de los últimos años.

En el conjunto de mercancías se recoge también información sobre los intercambios comerciales entre España y Portugal (exportaciones e importaciones) y los modos de transporte empleados.

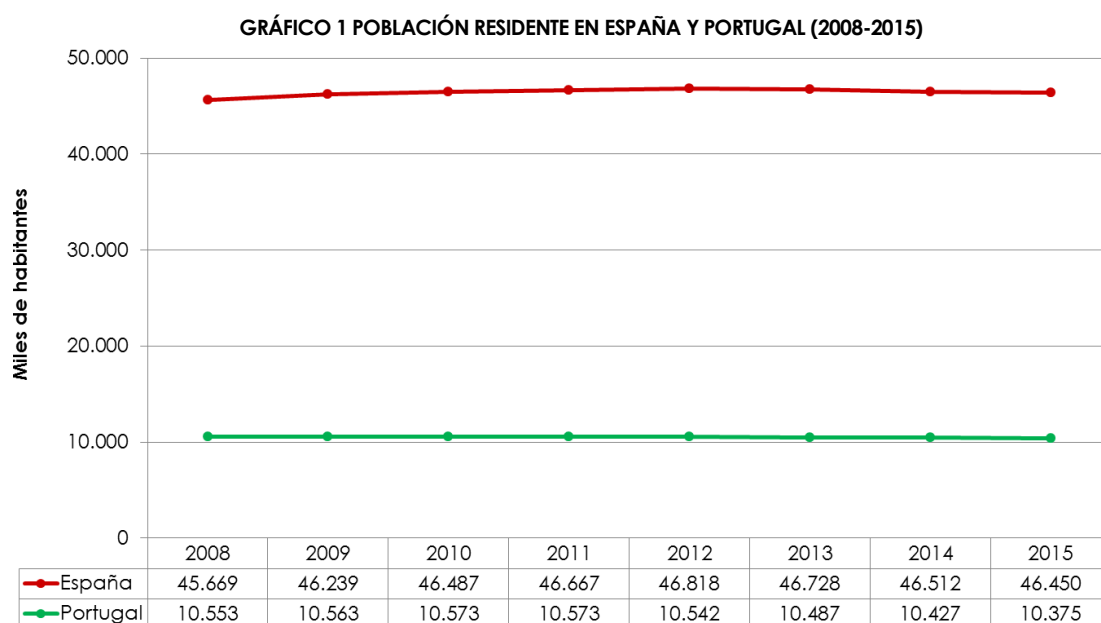
Al final del documento se incluye el capítulo de Conclusiones, que recoge las observaciones y explicaciones más relevantes de cada uno de los capítulos anteriores.

2. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA

El análisis de las características socioeconómicas de Portugal y España se basa en cuatro variables: población, Producto Interior Bruto, índice de motorización y comercio internacional con Europa. Los datos se han obtenido de Eurostat, la oficina de estadística europea.

2.1. POBLACIÓN

La población de Portugal y España a 1 de enero de 2015 era de 10,4 millones de habitantes y 46,4 millones de habitantes respectivamente. A continuación, en el Gráfico 1 puede verse su evolución desde 2008.

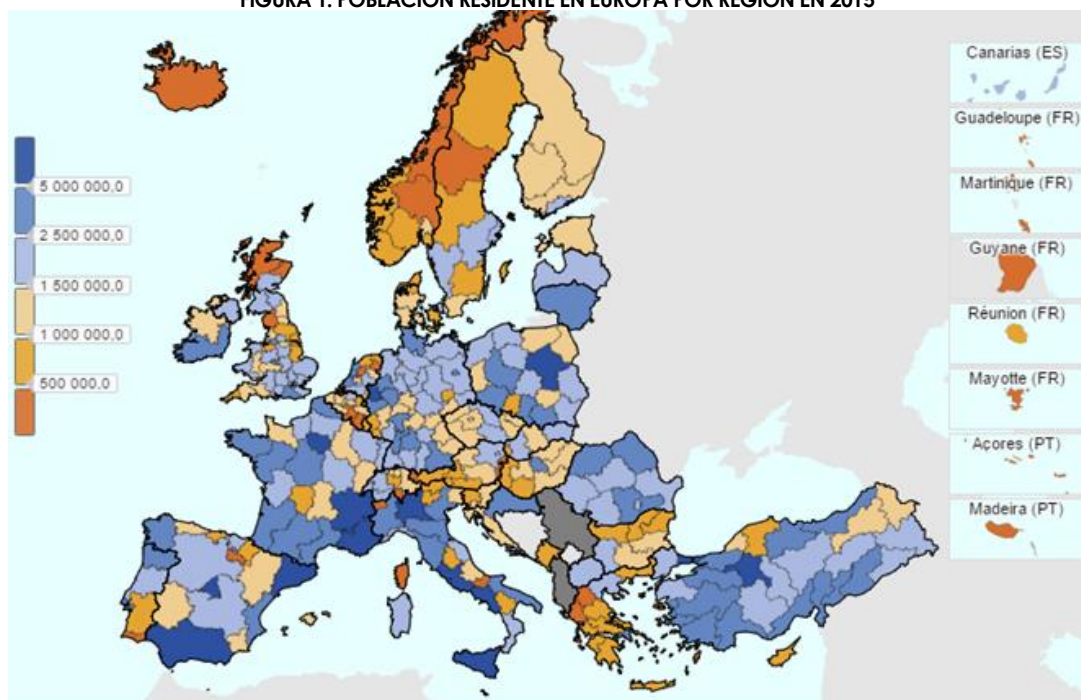


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de EUROSTAT (Population on 1 January by age and sex [demo_pjan])

Entre 2008 y 2015 no se observan grandes variaciones en las poblaciones de Portugal y España. Concretamente, la población portuguesa ha descendido un 1,7% en este período mientras que la española ha crecido un 1,7%. En Portugal, la variación más destacada se produjo en 2014 con un descenso del 0,6%, y en España en 2009 cuando la población aumentó un 1,25%.

La Figura 1 presenta los datos de población de las distintas regiones de la Unión Europea (UE).

FIGURA 1. POBLACIÓN RESIDENTE EN EUROPA POR REGIÓN EN 2015



Fuente: Regions and Cities Illustrated (RCI) (EUROSTAT)

2.2.DATOS ECONÓMICOS GENERALES

La Tabla 1 recoge la evolución del Producto Interior Bruto a precios de mercado (PIBpm) y el porcentaje que representan la antigua UE15, España y Portugal, respecto el PIB de la UE28 medido en paridad de poder adquisitivo (PPA).

TABLA 1
PIB A PRECIOS DE MERCADO Y PORCENTAJE RESPECTO A LA UE28 EN MILLONES DE PARIDAD DE PODER ADQUISITIVO (PPA) EN LA UE28, UE15, ESPAÑA Y PORTUGAL (2008-2015)

Año	PIB A PRECIOS DE MERCADO (10 ⁹ €)				% EU28 (BASADO EN MILLONES DE PPA)			
	UE-28	UE-15	ESPAÑA	PORTUGAL	UE-28	UE-15	ESPAÑA	PORTUGAL
2008	13.054,6	11.989,4	1.116,2	178,9	100,0	87,3	9,3	1,7
2009	12.297,0	11.350,1	1.079,0	175,4	100,0	87,1	9,3	1,7
2010	12.817,3	11.800,6	1.080,9	179,9	100,0	86,8	8,9	1,7
2011	13.192,6	12.125,9	1.070,4	176,2	100,0	86,6	8,9	1,6
2012	13.448,7	12.370,7	1.039,8	168,4	100,0	86,4	8,4	1,6
2013	13.558,6	12.462,4	1.025,6	170,3	100,0	86,3	8,2	1,6
2014	14.002,6	12.874,6	1.037,0	173,1	100,0	86,2	8,2	1,6
2015	14.714,0	13.532,4	1.075,6	179,5	100,0	86,1	8,2	1,6

Nota: A partir de 2014, Eurostat aplica una nueva metodología de transmisión de datos para el cálculo de las cuentas nacionales (ESA 2010). En los datos de esta tabla ya se ha aplicado la nueva metodología.

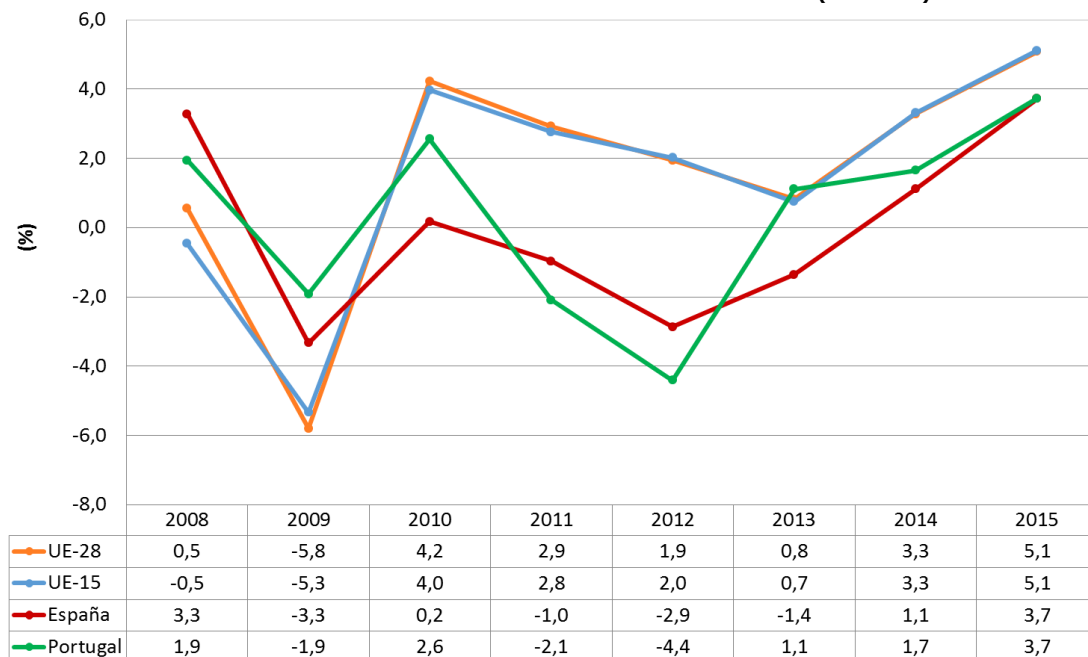
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de EUROSTAT (GDP and main components (output, expenditure and income) [nama_10_gdp])

En lo relativo al Producto Interior Bruto entre 2008 y 2015 la UE28 y la UE15 presentan unos crecimientos muy parecidos (12,7% y 12,9% respectivamente). Las variaciones de España y Portugal son muy distintas, en Portugal el PIB ha crecido un 0,4% mientras que en España se ha reducido un 3,6%.

En cambio, respecto al PIB de la UE28 en paridad de poder adquisitivo, los valores relativos a la UE15 y a España sufren un descenso de 1,2 y 1,1 punto respectivamente. El descenso de Portugal es de una décima.

En el Gráfico 2 se representa la variación anual del PIB a precios de mercado entre 2008 y 2015.

GRÁFICO 2. VARIACIÓN ANUAL DEL PIB A PRECIOS DE MERCADO % (2008-2015)



Nota: A partir de 2014, Eurostat aplica una nueva metodología de transmisión de datos para el cálculo de las cuentas nacionales (ESA 2010). En los datos de este gráfico ya se ha aplicado la nueva metodología.

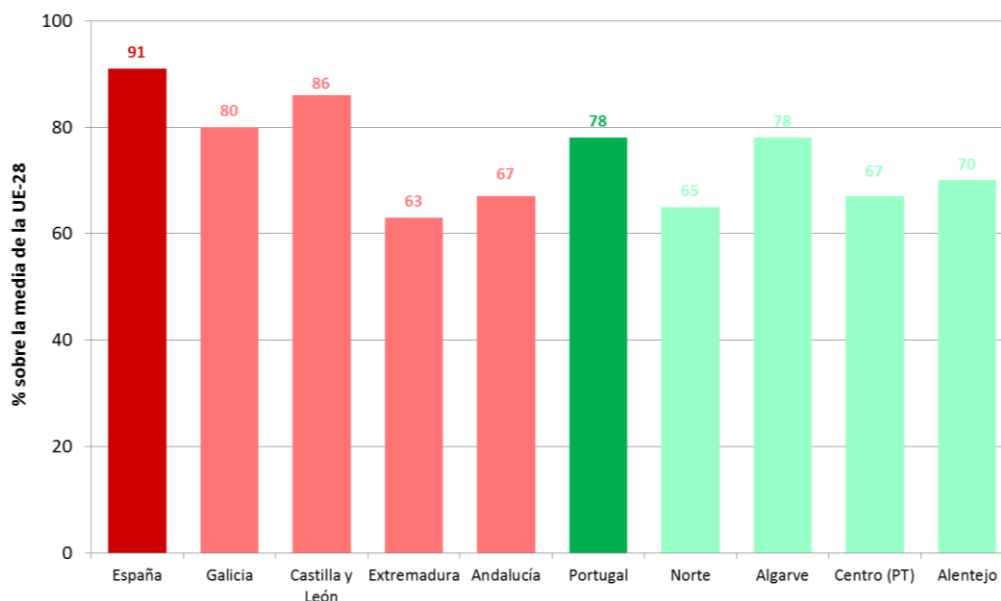
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de EUROSTAT (GDP and main components (output, expenditure and income) [nama_10_gdp])

El Gráfico 2 refleja como los países de la antigua UE15 son los que determinan la evolución del PIB de la UE28. En lo que se refiere a España y Portugal, a pesar de tener unos valores distintos a los de la UE28, la evolución es bastante similar respecto a los años de crecimiento o decrecimiento del PIB.

El 2009 es un año en el que se produce una caída generalizada del PIB, que podría explicarse por tratarse de los primeros años de la crisis. Por otro lado, los últimos años de esta serie histórica reflejan una mejora dentro de la UE en general y de España y Portugal en particular, con valores de variación del PIB cada vez más elevados.

El Gráfico 3 muestra, para España y Portugal, el PIB per cápita (en PPA) para el año 2014, considerando la UE28 como media 100. Se incluyen las regiones fronterizas de los dos países.

GRÁFICO 3. PIB PER CÁPITA (EN PPA), PARA LAS REGIONES FRONTERIZAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL CON UE28=100 (2014).

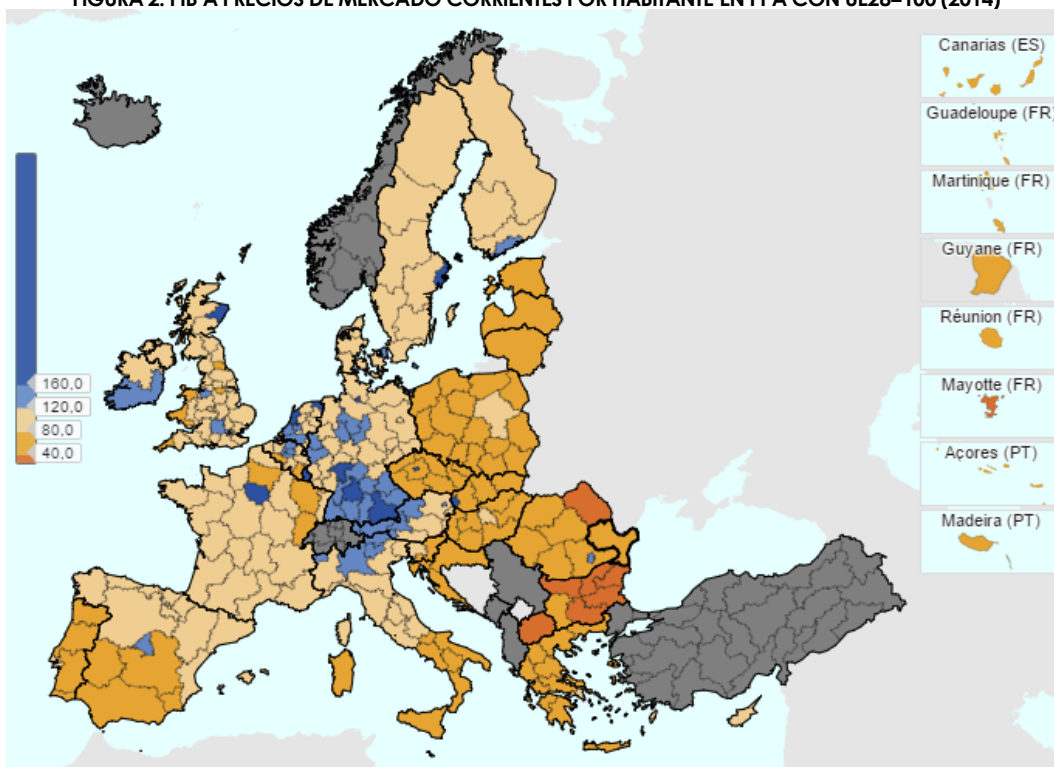


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de EUROSTAT (Gross domestic product (GDP) at current market prices by NUTS 2 regions [nama_10r_2gdp])

En 2014, España, Portugal y las respectivas regiones fronterizas, presentan un PIB per cápita (en PPA) inferior a la media de la UE28 (UE=100). En Portugal, todas las regiones fronterizas presentan un valor del PIB per cápita inferior a la media nacional, con la excepción del Algarve que presenta el mismo valor. En España, ninguna de las regiones supera la media nacional, siendo la región de Castilla y León la que más se aproxima.

La Figura 2 representa el valor del PIB por habitante en la UE28, expresado en PPA y diferenciando las regiones de cada país. Son valores de 2014 y con la UE28=100.

FIGURA 2. PIB A PRECIOS DE MERCADO CORRIENTES POR HABITANTE EN PPA CON UE28=100 (2014)



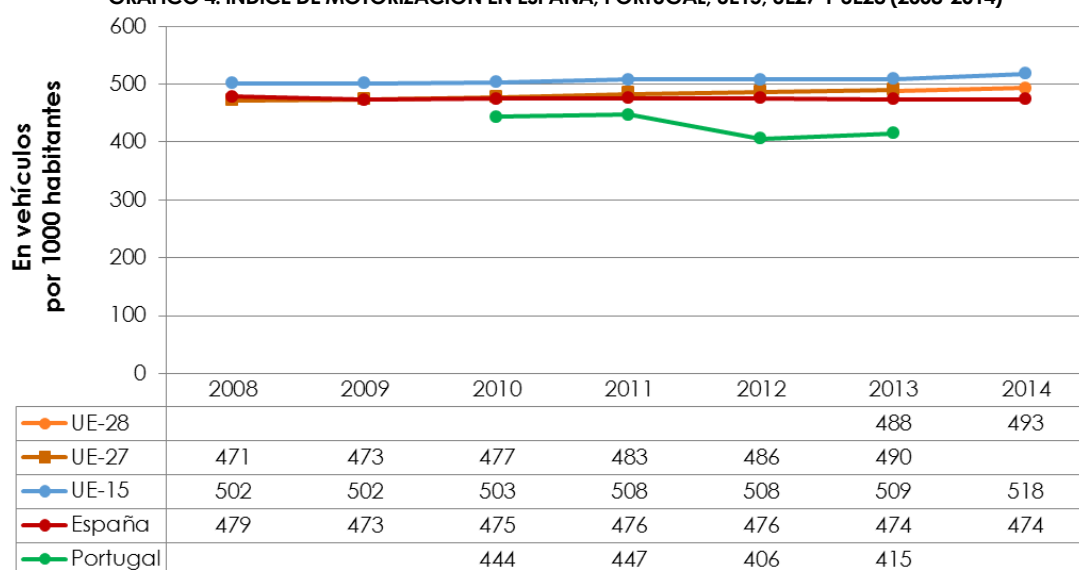
Fuente: Regions and Cities Illustrated (RCI) (EUROSTAT)

2.3.ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN

El Gráfico 4 muestra la evolución del índice de motorización en España, Portugal, la antigua UE15 y el conjunto de la Unión Europea (UE). La falta de datos sobre el número de vehículos de pasajeros en Portugal en la bases de datos de Eurostat imposibilita el cálculo de su índice de motorización para los años 2008, 2009 y 2014.

En él se observa como existe un incremento de la motorización dentro de la UE entre 2008 y 2014. En particular, el índice de motorización ha aumentado 16 puntos en los países de la antigua UE15 y 22 en el conjunto de la UE. Sin embargo este incremento no se da en España donde el índice ha descendido 5 puntos en este período. En Portugal hay que destacar el descenso de 41 puntos del índice de motorización en 2012.

GRÁFICO 4. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN EN ESPAÑA, PORTUGAL, UE15, UE27 Y UE28 (2008-2014)



* El cálculo de los índices de motorización de la UE-15, la UE-27 y la UE-28 en 2008, 2009 y 2014 se han realizado sin tener en cuenta la población de Portugal dado que para estos años Eurostat no ofrece información sobre el número de vehículos de pasajeros del país.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de EUROSTAT (Stock of vehicles by category and NUTS 2 regions [tran_r_vehst] y Population on 1 January by age and sex [demo_pjan])¹.

2.4.COMERCIO EXTERIOR CON EUROPA

En 2015 el comercio exterior de España y Portugal con el resto de Europa alcanzó los 390,5 millardos de euros. Como puede verse en la Tabla 2, 203,2 millardos corresponden a las importaciones y 187,3 millardos a las exportaciones.

El valor del comercio exterior de España con Europa se situó en 336,8 millardos de euros (sin tener en cuenta a Portugal), mientras que para Portugal fue de 53,7 millardos de euros (sin tener en cuenta a España).

La distribución del comercio exterior de España y Portugal con Europa en el año 2015 es muy parecida en términos monetarios. En ambos países, el comercio exterior con los países de la antigua UE15 supone más del 80% de su valor, siendo especialmente relevante en las exportaciones portuguesas, ya que en términos relativos representa el 87,0% de sus exportaciones con Europa.

Además, el comercio exterior con los países europeos que no forman parte de la UE ni son candidatos tiene para Portugal y para España un valor relativo muy similar (5,2% y 5,7% respectivamente).

TABLA 2
COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA, EN VALOR (2015)

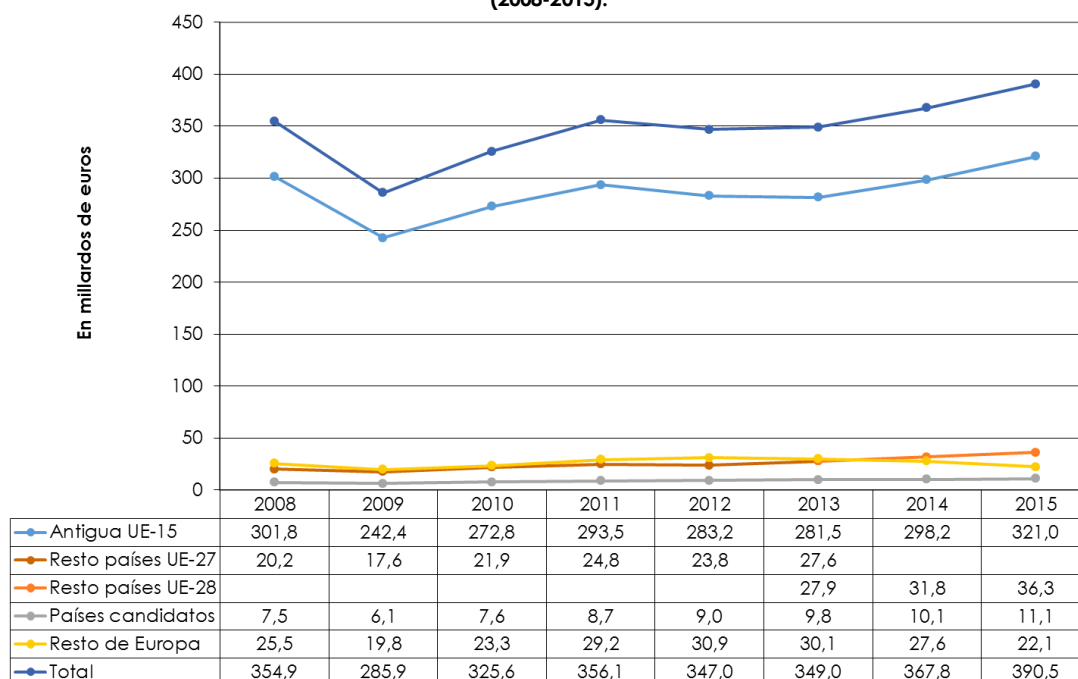
(en millardos de €)						
	Importaciones			Exportaciones		
	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal
Antigua UE-15	142,5	24,3	166,8	132,2	22,0	154,2
Resto países de la UE-28	17,1	1,9	19,1	15,4	1,8	17,2
Países candidatos a la	4,9	0,5	5,4	5,4	0,4	5,8
Resto de Europa	10,3	1,7	12,0	9,0	1,1	10,1
Total	174,8	28,4	203,2	162,0	25,3	187,3

Nota: En los valores de España no se incluye el comercio exterior con Portugal y en los valores de Portugal no se incluye el comercio exterior con España.

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de comercio exterior de EUROSTAT (Traditional international trade database access (ComExt) (comext)).

A continuación, en el Gráfico 5, se presenta la evolución del valor del comercio exterior conjunto de ambos países con Europa entre 2008 y 2015, un período que estuvo marcado por la crisis financiera.

GRÁFICO 5. COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA, EN VALOR (2008-2015).



*El total del año 2013 se calculado considerando la Unión Europea de 27 países.

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de comercio exterior de EUROSTAT (Traditional international trade database access (ComExt) (comext)).

En el gráfico anterior se observa como los países de la antigua UE15 son los principales socios comerciales de España y Portugal en Europa entre 2008 y 2015. El comercio exterior con estos países oscila entre el 80% y el 85%.

Durante este período, el valor del comercio exterior con el conjunto de Europa ha aumentado un 10,1%. Este aumento es del 36,6% si se analiza a partir del año 2009 cuando se obtuvo el registro más bajo. En 2010 se produjo el mayor incremento anual con un 13,9%.

En 2008 el comercio exterior con el resto de países de la UE equivalía al 5,7% de los intercambios comerciales con el continente europeo, mientras que en 2015 representaba el 9,3%. Esta variación se debe al incremento del 79,9% del comercio exterior con estos países.

En la Tabla 3 se muestra en peso el comercio exterior en unidades físicas (toneladas) de España y Portugal con Europa en el año 2015.

TABLA 3
COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA, EN VOLUMEN (2015)

	(en millones de toneladas)					
	Importaciones			Exportaciones		
	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal
Antigua UE-15	62,3	9,9	72,2	74,2	11,3	85,5
Resto países de la UE-28	7,0	1,1	8,1	6,6	0,6	7,3
Países candidatos a la	4,2	0,4	4,7	3,0	0,4	3,4
Resto de Europa	24,5	4,2	28,7	6,1	1,1	7,2
Total	98,0	15,7	113,7	90,0	13,4	103,4

Nota: En los valores de España no se incluye el comercio exterior con Portugal y en los valores de Portugal no se incluye el comercio exterior con España.

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de comercio exterior de EUROSTAT (Traditional international trade database access (ComExt) (comext)).

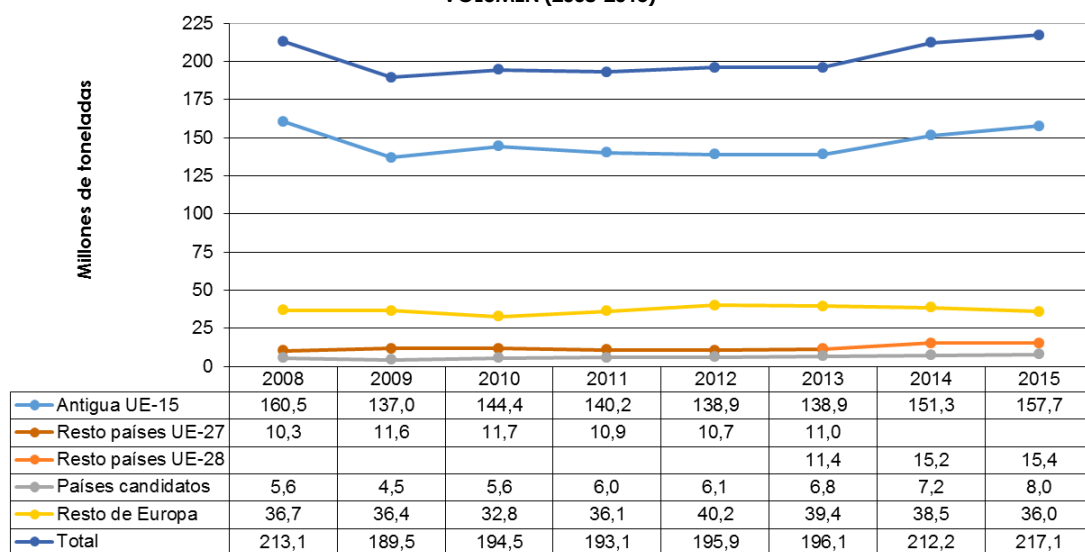
El comercio exterior de España y Portugal en volumen asciende a 217,1 millones de toneladas en el año 2015, que se distribuyen en 113,7 millones de toneladas para las importaciones y 103,4 millones de toneladas para las exportaciones.

Analizando las importaciones y exportaciones por separado se observa que, a pesar de tener una distribución parecida en términos económicos, presentan algunas diferencias en volumen. Mientras que las importaciones de comercio exterior de los países de la antigua UE15 representan el 63,5% del comercio exterior con Europa y los países del resto de Europa, el 25,3%; para las exportaciones estos porcentajes son del 82,7% y del 7,0% respectivamente.

En lo que se refiere al resto de países de la UE y a los países candidatos, los porcentajes son más parecidos siendo del 7,1% y del 4,1% para las importaciones y del 7,0% y del 3,3% para las exportaciones.

En el Gráfico 6 se muestra la evolución en volumen del comercio exterior de España y Portugal con Europa en el período 2008-2015.

GRÁFICO 6. COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO DE ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA, EN VOLUMEN (2008-2015)



*El total del año 2013 se calculado considerando la Unión Europea de 27 países.

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de comercio exterior de EUROSTAT (Traditional international trade database access (ComExt) (comext)).

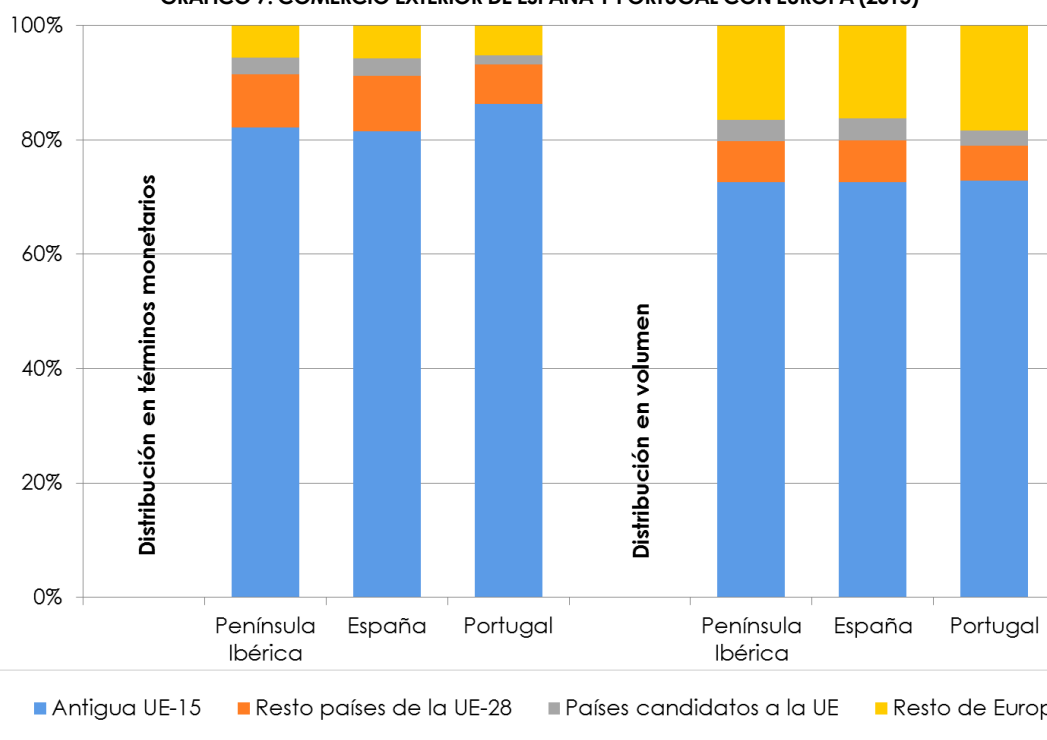
En términos de volumen, los países de la antigua UE15 representan entre el 70% y el 75% del comercio exterior de España y Portugal con Europa entre 2008 y 2015. Y los países del resto de Europa, entre el 17% y el 22%.

Durante este período el comercio exterior con el conjunto de Europa, en términos de volumen, ha aumentado un 1,9%. Este crecimiento es del 14,5% si se analiza a partir del año 2009, en el que se registró el valor mínimo de la serie.

Si se estudia la evolución del comercio exterior con la UE15, se observa que ha descendido un 1,8% entre 2008 y 2015 a pesar del crecimiento del 13,5% experimentado en los dos últimos años.

El Gráfico 7 permite visualizar las diferencias existentes en las relaciones de comercio exterior de España y Portugal con Europa en 2015, en función de si el análisis se realiza en términos monetarios o en volumen.

GRÁFICO 7. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA (2015)

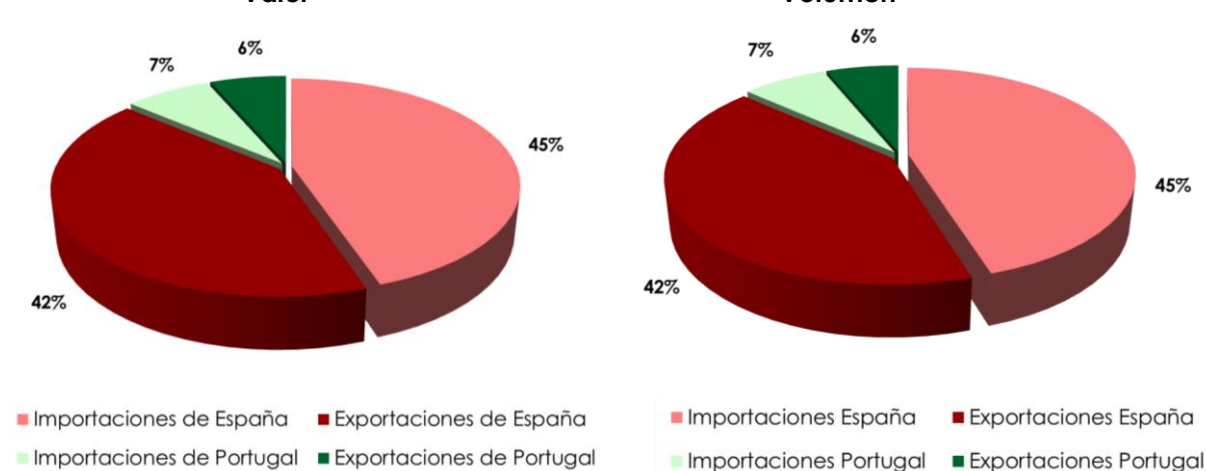


Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de comercio exterior de EUROSTAT (Traditional international trade database access (ComExt) (comext)).

Este gráfico muestra que en ambos casos los países de la antigua UE15 son aquellos con los que existe un mayor comercio exterior, pero en el análisis por volumen se observa una mayor relevancia de los países del resto de Europa respecto al análisis en términos monetarios, tal como ya se ha comentado anteriormente.

En el Gráfico 8 se observa la importancia que tienen las importaciones y exportaciones de España y Portugal en el comercio exterior con Europa en el año 2015.

GRÁFICO 8. REPARTO DEL COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA (2015)



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de comercio exterior de EUROSTAT (Traditional international trade database access (ComExt) (comext)).



La distribución porcentual de las importaciones y exportaciones es la misma tanto en términos de valor como de volumen. La división entre importaciones y exportaciones es bastante equilibrada, representando un 52% y un 48% respectivamente. La distribución de comercio exterior entre ambos países y Europa corresponde al 87% para España y al 13% para Portugal.

3. INFRAESTRUCTURAS

3.1. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

Se han identificado 64 pasos fronterizos por carretera que conectan Portugal y España. Durante el 2015, el conjunto de estos pasos registraron una Intensidad Media Diaria (IMD) superior a los 78.700 vehículos/día, lo que supone un crecimiento del 3,8% respecto a la IMD del año 2014 (superior a los 75.800 vehículos/día).

La distribución entre vehículos ligeros y pesados es del 88,0% y del 12,0% respectivamente.

A continuación, la Tabla 4 presenta los 64 puntos fronterizos en los que se indica siempre que es posible la identificación de carretera, el organismo del que depende y la IMD (en vehículos/día) para el año 2015.

TABLA 4
ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (A 31-12-2015)

	Paso fronterizo	Identificación de carreteras*		Responsabilidad**		IMD vehículos (VL+VP)
		ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA	
1	Goián Vilanova de Cerveira		PO-503		CCAA Galicia	4.328
2	Tui (puente nuevo) Valença Do Minho		A-55 IP1 (A22)	REN	RCE	14.788
3	Tui (puente viejo) Valença Do Minho		N-550 EN13	REN	Ayuntamiento	3.196
4	Salvaterra do Miño Monçao		EN101	REN	Ayuntamiento	7.410
5	Arbo Melgaço		PO-405 EN202	REN	CCAA Galicia	S/D
6	Ponte Barxas San Gregório		OU-801 EN301	REN	CCAA Galicia	1.556
7	Ponte Barxas - Azoreira Castro Laboreiro				Ayuntamiento	772
8	Guxinde (Entrimo) Castro Laboreiro		OU-1212		Diputación	79
9	Aceredo Lindoso		OU-540 EN304-1 (IC28)	REM	CCAA Galicia	502
10	Torneiro Portela do Homem		OU-312 EN308-1	RER	CCAA Galicia	S/D
11	Calvos de Randín Tourem		OU-302		CCAA Galicia	S/D
12	Requias (Miños) Tourem				Ayuntamiento	38
13	Baltar Sendim (Montealegre)		OU-1109 EN103-9	REN	Diputación	639
14	A Xironda (Cualedro) Santo André (Montealegre)		OU-1020		Diputación	47

	Paso fronterizo	Identificación de carreteras*		Responsabilidad**		IMD vehículos (VL+VP)
	ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL	PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA	
15	A Xironda (Cualedro) Vilar de Perdices (Montealegre)				Ayuntamiento	34
16	Rabal (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)				Ayuntamiento	64
17	San Ciprian (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)				Ayuntamiento	20
18	Espiño (Oimbra) Soutelinho da Raia (Chaves)				Ayuntamiento	65
19	Verín Vila Verde Raia	A-75 IP3 (A24)	REN		RCE	3.103
20	Verín Vila Verde Raia	N-532 EN103	REN		RCE	2.312
21	Soutochao (Vilardevós) Xixirei				Ayuntamiento	30
22	Terroso (Vilardevós) San Vicente				Ayuntamiento	32
23	Vilarello da Cota (Vilardevós) Mairos				Ayuntamiento	10
24	Arzádegos (Vilardevós) Trabancas				Ayuntamiento	29
25	Mesón de Erosa (A Gudiña) Cisterna				Ayuntamiento	80
26	Esculqueira (A Mezquita) O Pinheiro				Ayuntamiento	25
27	Manzalvos(A Mezquita) Moimenta	OU-311			CCAA Galicia	S/D
28	Calabor Portelo	ZA-925 EN103-7 (IP2)	REN		CCAA Castilla y León	267
29	Rio Honor de Castilla Rio de Onor	ZA-921 EN308	REM		CCAA Castilla y León	S/D
30	San Martín de Pedroso (puente intern) Quintanilha	N-122 IP4 (A4)			RCE	1.730
31	San Martín de Pedroso Quintanilha	N-122-A EN218-1	REN		RCE	81
32	Tres Marras (Alcañices) S. Martinho de Angueira	ZA-L-2440			Diputación	540
33	Moveros (Ermita de la Luz) Constantim	ZA-L-2435			Diputación	327
34	Moralina Miranda do Douro	ZA-324 EN218 (IC5)	RER		CCAA Castilla y León	478
35	Fermoselle Bemposta	CL-527 EN211-7			CCAA Castilla y León	210
36	Saucelle Freixa de Espada á Cinta	DSA-590			Diputación	94
37	La Fregeneda Barca de Alva	CL-517 ER211	RER		CCAA Castilla y León	646
38	La Bouza Escarigo	DSA-473			Diputación	44
39	Aldea del Obispo Vale da Mula	DSA-478			Diputación	150
40	Fuentes de Oñoro Vilar Formoso	N-620 IP5	REN		RCE	6.132
42	La Alamedilla Batotas	CM-215			Ayuntamiento	70
43	La Albegueira de Argañan Aldeia da Ponte	SA-200			CCAA Castilla y León	534
44	Navasfrías Lageosa	DSA-380			Diputación	43

	Paso fronterizo	Identificación de carreteras*	Responsabilidad**		IMD vehículos (VL+VP)
	ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL	PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA
45	Navasfrías Aldeia do Bispo	CV-148 (CM-603)		Ayuntamiento	125
46	Navasfrías Foios			Ayuntamiento	3
47	Valverde del Fresno Penamacor	EX-205 ER346	RER	CCAA Extremadura	609
48	Zarza la Mayor Termas Monfortinho	EX-108 EN239 (IC31)	REN	CCAA Extremadura	448
49	Piedras Albas Segura	EX-207 ER335	RER	CCAA Extremadura	120
50	Cedillo (Alcántara) Montalvao	EX-374 EN 359-3	REM	CCAA Extremadura	241
51	La Fontañera La Fontañera	CC-98		Diputación	58
52	Valencia de Alcántara Marvao	N-521 EN246-1	REN	RCE	1.227
53	La Codosera Arronches	BA-052		Diputación	365
54	La Codosera Rabaça	BA-053		Diputación	113
55	Badajoz Campo Maior	BA-020 ER371		Diputación	2.499
56	Alburquerque Campo Maior	BA-007		Diputación	182
57	Badajoz Caia	A-5 IP7 (A6)	REN	RCE	9.043
58	Olivenza Ajuda	EX-105		CCAA Extremadura	864
59	Villanueva del Fresno Leonardo (Mourao)	EX-107 EN256	REN	CCAA Extremadura	822
60	Valencia del Mombuey Amareleja	BA-102		Diputación	315
61	Encinasola Barrancos	C-439 EN258	REN	CCAA Andalucía	299
62	Rosal de la Frontera Sobral de Aidiça			Ayuntamiento	186
63	Rosal de la Frontera Vila V. Ficalho	N-433 EN260 (IP8)	REN	RCE	1.225
64	Ayamonte Monte Francisco (V.R.S. António)	A-49 IP1 (A22)	REN	RCE	9.470

* Se ha empleado la nueva denominación de carreteras, colocando entre paréntesis la anterior cuando ésta ha sido cambiada.

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

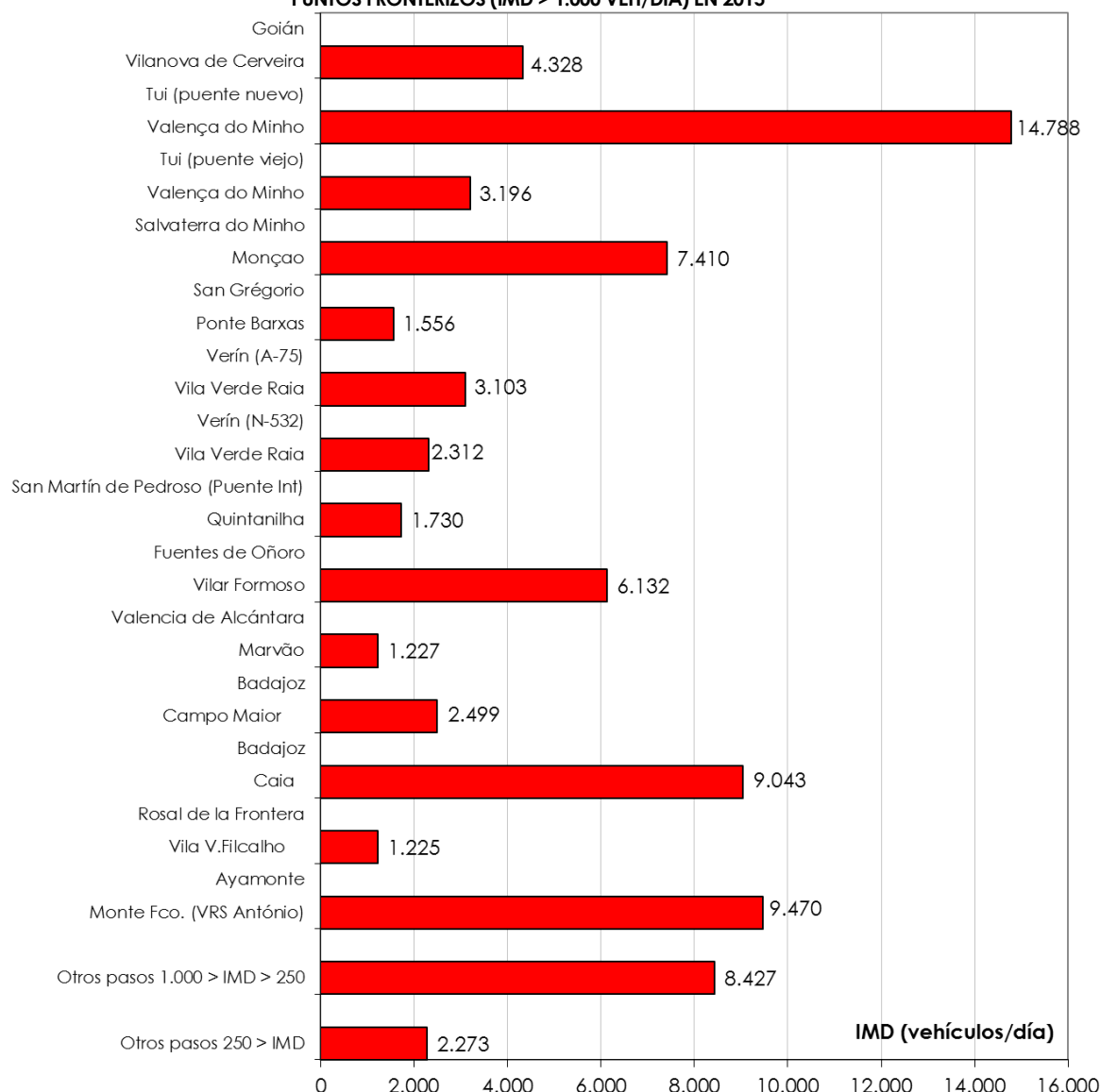
** España: RCE: Red de Carreteras del Estado/CC.AA.: Comunidad Autónoma/Diputaciones y Ayuntamientos. Portugal: REN: Rede de Estradas Nacional/RER: Rede de Estradas Regional/REM: Rede de Estradas Municipal.

S/D: sin datos

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (España)

Entre los 64 pasos presentados en la tabla anterior solo 14 tienen una IMD superior a los 1.000 vehículos/día. Estos pasos concentran el 86,4% del tráfico que cruza la frontera, que equivale a más de 68.000 vehículos/día. En el Gráfico 9 se representa la IMD de dichos pasos.

GRÁFICO 9. IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS Y PESADOS EN AMBOS SENTIDOS EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS (IMD > 1.000 VEH/DÍA) EN 2015



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (España)

3.1.1. Actuaciones en curso en las conexiones por carretera

Durante la XXVIII Cumbre hispano-lusa (última cumbre celebrada entre ambos países) celebrada el 22 de junio de 2015 en Baiona, los jefes de Gobierno celebraron la firma del convenio para la rehabilitación del puente internacional sobre el río Guadiana entre Ayamonte y Vila Real de San Antonio y el inicio, en febrero del 2015 en España de las obras de prolongación de la autovía A-62 desde Fuentes de Oñoro hasta la frontera con Portugal y de la adjudicación de las obras en la segunda mitad de 2015 del tramo portugués de la autovía A25 que está pendiente entre Vilar Formoso y Guarda. Con la terminación de estos dos últimos tramos se conseguirá la materialización efectiva de esta nueva conexión transfronteriza de alta capacidad.

Resaltaron, a su vez, los grandes avances producidos en la interoperabilidad de los dispositivos de pago electrónico en ambos países, siendo ya los dispositivos españoles interoperables en Portugal, habiéndose incrementado notablemente las autopistas en España interoperables para los dispositivos portugueses y continuando los trabajos para alcanzar la interoperabilidad total en el plazo más breve posible.

A continuación se describe la situación de las actuaciones actuales y futuras de las principales conexiones viarias entre ambos países a diciembre de 2016. Estas actuaciones se reflejan gráficamente en la Figura 3.

FIGURA 3. INFRAESTRUCTURAS DE ENLACE POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (DICIEMBRE 2016)



Fuente: Figura actualizada a partir de las respectivas figuras de Portugal (IMT) y de España (Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento).

Tramo Tordesillas – Zamora - Bragança

Del lado portugués:

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

Del lado español:

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

Tramo Valladolid – Salamanca - Fuentes de Oñoro- Vilar Formoso – Guarda

Del lado portugués:

La construcción de la IP5 se encuentra en fase de concurso público internacional a través de Infraestructuras de Portugal (IP, SA). El tramo Vilar Formoso-Frontera que completará la conexión mediante autopista entre el puerto de Aveiro y la Frontera, conectará con la A-62 en el lado español (actualmente en construcción).

Del lado español:

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

Tramo Plasencia - Monfortinho – Castelo Branco

Del lado portugués:

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

Del lado español:

Se trata de una autovía de titularidad de la Comunidad Autónoma de Extremadura (EX-A1). El tramo entre Plasencia y Moraleja se encuentra actualmente en servicio. Queda pendiente de ejecución el tramo entre Moraleja y la frontera portuguesa, de 18,5 km de longitud.

Tramo Cáceres – Valencia de Alcántara – Limite frontera portuguesa

Del lado español:

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

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

Sevilla – Rosal de la Frontera – Vila Verde de Ficalho – Beja

Del lado portugués:

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

Del lado español:

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

3.2. INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

3.2.1. Corredores ferroviarios de conexión

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

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

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

Durante la XXVIII Cumbre hispano-lusa celebrada en 2015, los Jefes de Gobierno tomaron nota de los avances que se han producido en las conexiones terrestres entre ambos países, en particular en los enlaces ferroviarios pertenecientes al Corredor Atlántico, Madrid-Lisboa y Medina del Campo-Salamanca-Aveiro, así como en el enlace de conexión Vigo-Oporto, donde ambos países están coordinando las obras de electrificación.

Se congratularon de la reciente constitución y puesta en marcha de un Grupo de Trabajo conjunto para la coordinación de las actuaciones que impulsen el desarrollo del Corredor Atlántico de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T).

Ambos países señalaron la importancia del desarrollo de un mercado ibérico para el transporte de mercancías, y la conveniencia de emprender acciones estratégicas conjuntas para satisfacer este mercado. Acordaron organizar los grupos de trabajo necesarios para promover las actuaciones específicas que

contribuyan a este objetivo. En este sentido destacaron la creación, en octubre de 2014, de la Comisión Ejecutiva del Corredor Ferroviario Atlántico de Transporte de Mercancías, que ha supuesto una extensión hasta Alemania del corredor que conectaba Portugal, España y Francia.

En relación con el transporte de viajeros por ferrocarril, ambos países se felicitaron por el incremento del número de viajeros producido en las conexiones entre los dos países y con Francia, y especialmente en la Vigo-Oporto, donde el modelo de explotación conjunta ha permitido incluir las tres nuevas paradas comerciales acordadas en la última Cumbre sin incrementar el tiempo de viaje.

Como consecuencia del Memorando de Entendimiento relativo al programa de auxilio financiero externo, Portugal se compromete a revisar la dimensión de su red ferroviaria, racionalizándola de acuerdo con la verdadera vocación de los ferrocarriles, aumentando la sostenibilidad financiera del sector ferroviario y adoptando, en cada caso, los modos de transporte público más eficientes para dar una respuesta adecuada a las necesidades de movilidad de la población.

De esta forma, se definieron algunas acciones de racionalización de la red ferroviaria nacional que se materializaron en alteraciones de las conexiones ferroviarias transfronterizas entre Portugal y España y del respectivo modelo de explotación. Estas acciones comprendían:

- La desactivación del servicio de pasajeros de la Linha do Leste (Abrantes – Elvas Frontera), manteniendo la línea activa únicamente para el transporte de mercancías.
- La reestructuración del modelo de explotación de los servicios ferroviarios internacionales Lusitânia y Sud-Express.
- La desactivación del Ramal de Cáceres – Torre das Vargens – Marvão – Beira Frontera.

También el servicio de pasajeros de la conexión ferroviaria entre Porto y Vigo (eje transfronterizo Valença do Minho – Tui), que sirve dos áreas metropolitanas con más de un millón de habitantes, fue reorganizado, como resultado de una acción concertada por los gobiernos de Portugal y España, para superar varias incompatibilidades entre los dos sistemas ferroviarios.

A continuación se muestran las redes ferroviarias española y portuguesa de ancho ibérico (1668), la red española de alta velocidad y la red española de ancho ibérico acondicionada a alta velocidad. La figura 4 refleja la situación a diciembre de 2016.

FIGURA 4. PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (DICIEMBRE 2016)



Fuente: Figura actualizada a partir de las respectivas figuras de Portugal (IMT) y de España (Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento).

3.2.2. Planificación y actuaciones en curso en las conexiones ferroviarias

Del lado portugués:

Dando seguimiento a los esfuerzos de corrección de los desequilibrios del sector de los transportes y de los criterios de definición de las prioridades para un aumento de

la competitividad del sector, definidos por el “Plano Estratégico dos Transportes (PET) para o horizonte 2011-2015”, aprobado en 2011, se determinó la creación de un grupo de trabajo con el objetivo de presentar al Gobierno las recomendaciones relativas a las inversiones a realizar en infraestructuras de alto valor añadido (GTIEVA), cuyo informe final se presentó en enero de 2014.

Con base a las recomendaciones del GTIEVA y a las contribuciones realizadas durante el proceso de consulta pública el Gobierno portugués aprobó el “Plano Estratégico dos Transportes e Infraestructuras, PETI3+ (2015)” basado en tres objetivos estratégicos para el horizonte 2014-2020:

- Contribuir al crecimiento económico, apoyando a las empresas portuguesas y a la creación de empleo;
- asegurar la competitividad del sector transportes y su sostenibilidad financiera para los contribuyentes portugueses;
- promover la concesión social y territorial, asegurando la movilidad y accesibilidad de las personas y bienes en todo el país y la sostenibilidad ambiental.

El PETI3+ marca así una transición para el nuevo ciclo de políticas de crecimiento y desarrollo económico y una recuperación gradual de la inversión pública juiciosa y de valor añadido para la economía, determinando un conjunto de objetivos estratégicos para el período 2014-2020 caracterizados, precisamente, por un equilibrio entre el esfuerzo de promoción del crecimiento, un esfuerzo reformista y de promoción de la sostenibilidad del sistema de transportes y un esfuerzo de cohesión social y territorial.

Para este efecto, se establecieron un conjunto de proyectos prioritarios de transporte e infraestructuras para concretizar la implementación progresiva de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), con un enfoque especial al sector ferroviario y marítimo-portuario, críticos para el aumento de la competitividad de las exportaciones portuguesas hacia Europa y el resto del mundo. Estos proyectos contribuyen al desarrollo del mercado global e internacional, teniendo como prioridad la eficiencia de las cadenas logísticas, la articulación entre los grandes corredores de transporte de mercancías y las plataformas logísticas, así como la eliminación de los cuellos de botella y la reducción de los costes de operación.

Reconociendo la importancia de la inversión pública para el desarrollo del sector transportes, para la creación de empleo y para el fomento de la economía en general, se elaboró el “Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020”. Este plan tiene como base el PETI 3, por lo que mantiene las mismas prioridades y compromisos, con el objetivo último de constituirse como una referencia en términos de inversión pública juiciosa. En este sentido y para dar un calendarización precisa y ambiciosa, cuenta con un paquete financiero asociado, compuesto por Fondos Comunitarios del programa Connecting Europe Facility (CEF) y del programa Portugal 2020 a los que podría añadirse el Plan Juncker y la contribución de Infraestructuras de Portugal.

Las acciones de inversión definidas se encajan en el ámbito del desarrollo del Corredor Atlántico, identificado como uno de los nueve corredores “Core” de la RTE-T, que conectará la Península Ibérica (Lisboa, Madrid) con Francia (París) y con Alemania (Estrasburgo/Mannheim), en una lógica de continuidad de las redes ferroviarias con vistas a la promoción de la cohesión del mercado interno. Incluyen las siguientes conexiones ferroviarias para mercancías entre Portugal y España:

- Corredor internacional Aveiro – Villar Formoso;
- Conexión ferroviaria de mercancías entre los puertos de Sines/Lisboa/Setúbal con Madrid/resto de Europa.

Estos proyectos evidencian los compromisos asumidos entre Portugal y España en la XXV Cumbre luso-española que tuvo lugar el 9 de mayo de 2012, que fueron

ratificados en las Cumbres XXVII y XXVIII siguientes llevadas a cabo el 4 de junio de 2014 y el 22 de junio de 2015. Estas Cumbres se centraron en el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías en los ámbitos ibérico y europeo, así como en la ejecución de los trabajos de electrificación de la conexión ferroviaria Aveiro-Salamanca-Irún acordada en la XXVI Cumbre luso-española (de 13 de mayo de 2013), con el objetivo de crear las condiciones adecuadas para el transporte ferroviario de mercancías que permitan la circulación de trenes de 750 m de longitud, mediante la introducción gradual del ancho estándar (1.425 mm), la electrificación y la dotación de las características geométricas adecuadas.

Asimismo, en el marco del cumplimiento de los compromisos asumidos por Portugal y España en la Cumbre XXVI luso-española, se mantiene en servicio desde el año 2013 el corredor atlántico ferroviario de mercancías.

Interoperabilidad

La visión a largo plazo (2050) presentada por el PETI3+ para la red ferroviaria nacional es la de una red ferroviaria perteneciente a la RTE-T totalmente electrificada, con señalización ERTMS/ETCS, con capacidad para circulación de trenes de mercancías de 750 metros y ancho europeo.

El PETI3+ define, como objetivo estratégico para el período 2014-2020, la promoción de una mayor integración de Portugal en el espacio económico europeo a través del desarrollo gradual de la RTE-T para contribuir con el crecimiento económico.

En este sentido, el desarrollo y la integración de la red ferroviaria nacional, a través de la eliminación de las restricciones a la conectividad transfronteriza y de la promoción de su interoperabilidad, son factores decisivos para la facilitación y la promoción del movimiento de mercancías y para la competitividad de la economía portuguesa y su tejido empresarial, en el contexto de intensificación de la competencia internacional.

Para dar respuesta a estos objetivos, en el Plan de Trabajos del Corredor Atlántico se trazaron varias acciones de inversión, que deberían ser ejecutadas en el período 2014-2020, con vistas a garantizar la interoperabilidad de la red ferroviaria, a nivel nacional y europeo. Estas acciones se refieren a:

- Los sistemas de control de velocidad, con la migración del actual sistema CONVEL hacia los sistemas de control-mando y señalización ERTMS/ETCS.
- Los sistemas de comunicación, con la migración del actual sistema de RSC (Radio Solo Comboio) hacia el sistema GSM-R.
- El ancho de vía, con la introducción del ancho UIC en Portugal. Este proceso deberá ser acordado con España en el marco del Corredor Atlántico y deberá desarrollarse después del compromiso y la evidencia de su progreso en el otro lado de la frontera y dirigirse hacia las principales rutas internacionales de mercancías, evaluando en cada caso su extensión hacia otros polos generadores/consumidores.

En este ámbito, se prevé el desarrollo de intervenciones para la implementación del ERTMS/ETCS y el GSM-R en los principales ejes de exportación/importación, o sea, en el Corredor Aveiro – Vilar Formoso / Línea de la Beira Alta y en el Corredor Sines / Setúbal / Lisboa – Caia antes de 2030.

Del lado español:

En España, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, PITVI (2012-2024), define la planificación estratégica de las infraestructuras de transporte y la vivienda. En el ámbito ferroviario, el documento del PITVI pretende obtener una red eficiente y sostenible desde un punto de vista económico manteniendo al ferrocarril como

modo de transporte apto para grandes volúmenes de viajeros y mercancías. Las actuaciones en este ámbito tienen 5 líneas principales de acción:

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

De forma más concreta, a continuación se presenta la situación y las actuaciones en curso para cada una de las conexiones ferroviarias entre España y Portugal, del lado español, a fecha 31 de diciembre de 2016.

Línea de alta velocidad Ferrol-A Coruña-Santiago-Vigo-frontera portuguesa

El 18 de abril de 2015 se puso en servicio el trayecto completo entre Santiago de Compostela y Vigo (93,9 km), conectado al tramo A Coruña-Santiago (61,7 km), ya en servicio. El resto de la línea está en fase de estudio.

Línea convencional Vigo-Guillarei-Tui-Frontera: 40,8 Km, en servicio.

Finalizada la redacción de los proyectos para la electrificación a 3 KV C.C. del tramo entre Guillarei – Tui – frontera portuguesa.

Línea Fuentes de Oñoro-Salamanca-Medina del Campo.

El 17 de diciembre de 2015 se puso en servicio la electrificación entre Salamanca y Medina del Campo y la conexión con la línea de alta velocidad Olmedo-Zamora.

En el tramo entre Salamanca y la frontera portuguesa se está finalizando la redacción de los proyectos de electrificación, para posteriormente proceder a la licitación de las obras.

Línea de alta velocidad Madrid-Badajoz-frontera portuguesa

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

Línea convencional Madrid-Cáceres-Mérida-Badajoz-frontera portuguesa y línea Ciudad Real-Mérida-Badajoz-frontera portuguesa

En servicio ambas líneas.

Línea convencional Cáceres - Valencia de Alcántara

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

Conexión Sevilla-Huelva-Faro:

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

3.3.INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS

En España la gestión de los aeropuertos se separó de la gestión de la navegación aérea en 2011. Se creó AENA S.A como sociedad responsable de la gestión aeroportuaria, y la gestión de la navegación aérea recayó en la empresa pública ENAIRE.

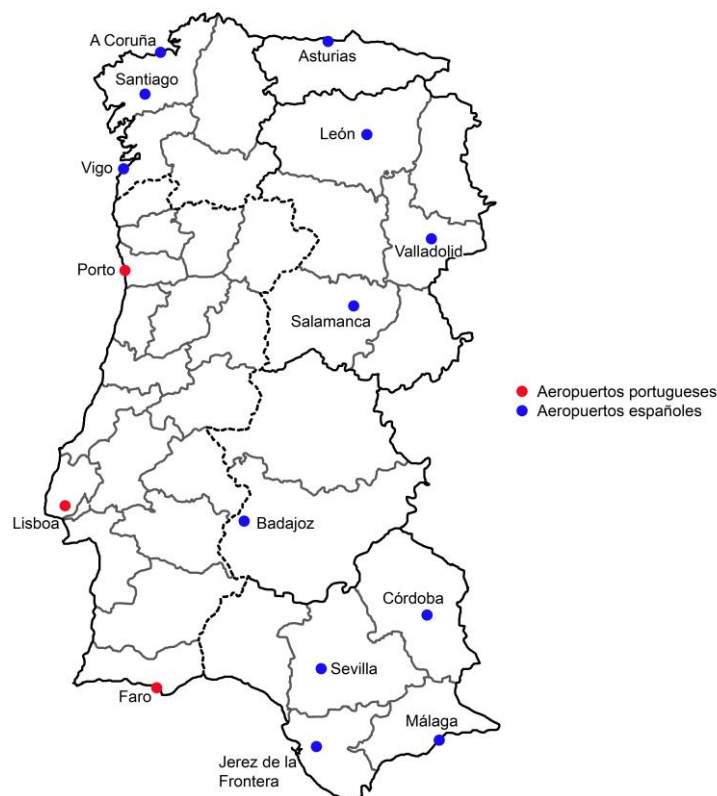
Con esta nueva organización AENA S.A., podía dar entrada al capital privado en la gestión de los aeropuertos. En febrero de 2015, se produjo la privatización parcial de AENA con la salida a bolsa del 49% del capital. En el territorio peninsular AENA gestiona 34 aeropuertos y 1 helipuerto.

En lo que se refiere a Portugal, en diciembre de 2012 se privatizó la gestión de 10 aeropuertos que componen la red portuguesa (4 aeropuertos en territorio continental y otros 6 insulares). Los principales aeropuertos peninsulares de Portugal son Lisboa, Oporto y Faro.

En las zonas fronterizas entre España y Portugal existen 4 aeropuertos: Vigo, Salamanca y Badajoz para las provincias españolas y Faro para los distritos portugueses.

En el año 2016 dentro del territorio peninsular español, el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el que registró un mayor número de pasajeros con 50,4 millones seguido por los aeropuertos de Barcelona-El Prat y de Málaga-Costa del Sol con 44,2 y 16,7 millones de pasajeros respectivamente. En lo que respecta a Portugal, los aeropuertos de Lisboa, Oporto y Faro registraron un volumen de pasajeros de 22,4; 9,4 y 7,6 millones de viajeros respectivamente durante el 2016.

FIGURA 5. PRINCIPALES AEROPUERTOS PORTUGUESES Y ESPAÑOLES EN LAS ZONAS LÍMITROFES



Fuente: Elaboración propia a partir de las informaciones del Ministerio de Fomento (España) y Autoridade Nacional da Aviação Civil-ANAC (Portugal).

Durante la XXVIII Cumbre hispano-lusa, los jefes de gobierno de ambos países expresaron su deseo de continuar colaborando en el desarrollo del Plan de Acción Común Operativo del Bloque Funcional del Sudoeste del Cielo Único Europeo. Para ello, subrayaron el interés compartido en fomentar la cooperación técnica al objeto de facilitar la interoperabilidad e integración de funciones y componentes de los sistemas de control de tránsito aéreo, de modo que ambos países se puedan beneficiar de las sinergias derivadas de una colaboración conjunta junto a otros proveedores de servicio europeos de navegación aérea.

3.4. INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

El Sistema Portuario español está formado por 46 puertos de interés general que son gestionados a través de 28 Autoridades Portuarias (23 de ellas peninsulares). Puertos del Estado es el organismo público dependiente del Ministerio de Fomento que se encarga de la ejecución de la política portuaria del Gobierno y de la coordinación y del control de eficiencia del conjunto de Autoridades Portuarias.

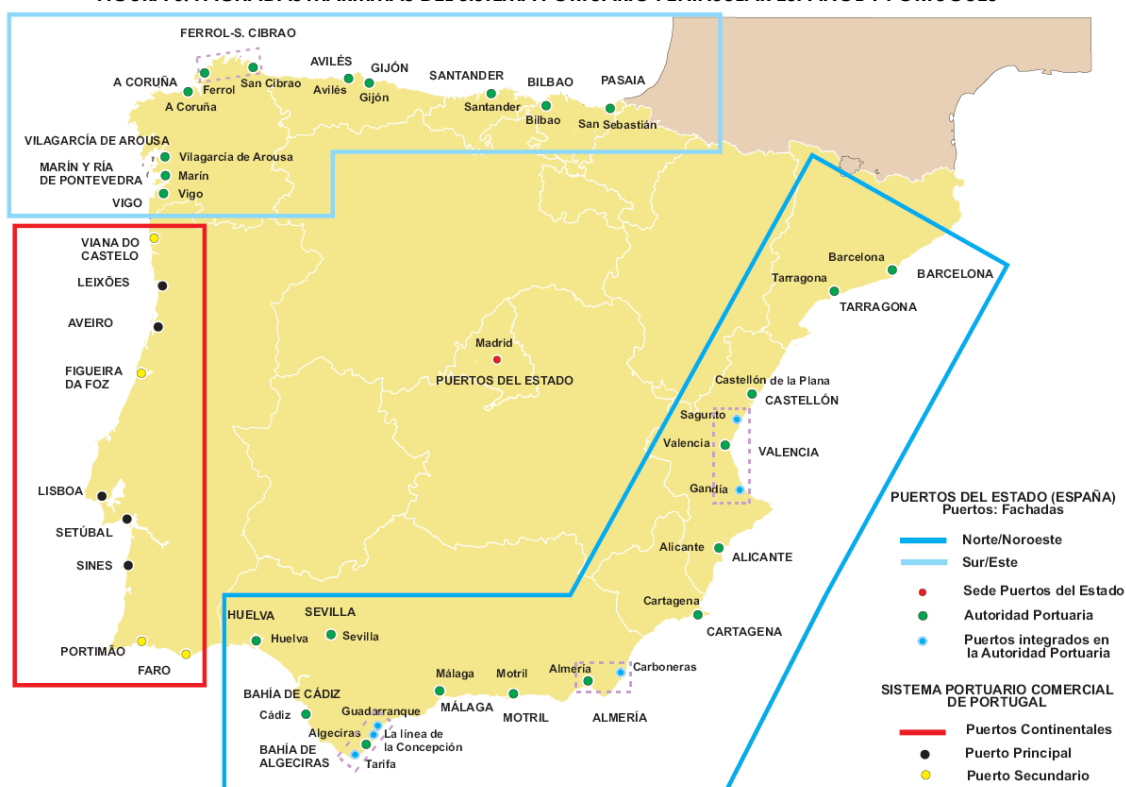
Por su proximidad a la ruta marítima que discurre por el Mediterráneo, una de las rutas comerciales más importantes del mundo, y por su gran longitud de costa (8.000Km), los puertos españoles representan un eslabón importante dentro de la logística del sur de Europa y del transporte marítimo internacional.

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

- Cinco puertos principales - Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal y Sines, administrados por las Autoridades Portuarias con el estatuto de Sociedades Anónimas y de capital exclusivamente público.
- Cuatro puertos secundarios - Viana do Castelo, Figueira da Foz, Faro y Portimão. Los puertos de Viana do Castelo y Figueira da Foz también son gestionados por las Autoridades Portuarias con el estatuto de Sociedades Anónimas y de capital exclusivamente público, propiedad, respectivamente de la Autoridad de Puertos del Duero y Leixões, S.A. y por la Autoridad del Puerto de Aveiro, S.A. Los puertos de Portimão y Faro son administrados por la Autoridad del Puerto de Sines, S.A.

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

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



Fuentes: Elaboración propia a partir de las informaciones del Ministerio de Fomento (España) y del Ministério da Economia (Portugal).

En la XXVIII Cumbre hispano-lusa se reiteró el deseo de mantener una colaboración y coordinación en el establecimiento de las Ventanillas Únicas Logísticas de ambos países, el impulso de las autopistas del mar y la implementación en los puertos de infraestructuras para el suministro de combustibles alternativos, como parte del desarrollo del Corredor Atlántico.

Además, se subrayó el interés común en estrechar la cooperación técnica en áreas como las ayudas a la navegación o la oceanografía operacional, y en seguir avanzando en la promoción de acciones conjuntas para el desarrollo de tráficos portuarios de cruceros y mercancías en el mercado atlántico.

4.FLUJOS DE VIAJEROS

En este capítulo se tratará el análisis del transporte de pasajeros entre España y Portugal, y entre Portugal y España con el resto de Europa. Para su elaboración, se han utilizado las siguientes fuentes:

- Viajeros por carretera. Datos facilitados por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Esta información se ha completado con datos de la encuesta FRONTUR elaborada por el Instituto Nacional de Estadística (INE).
- Viajeros por ferrocarril. Datos facilitados por Renfe y Comboios de Portugal (CP).
- Viajeros por vía aérea. Por parte de España se han usado los datos publicados por AENA, y por lo que respecta a Portugal, los obtenidos de la Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC).
- Viajeros por vía fluvial. El proveedor de la información ha sido el INE portugués.

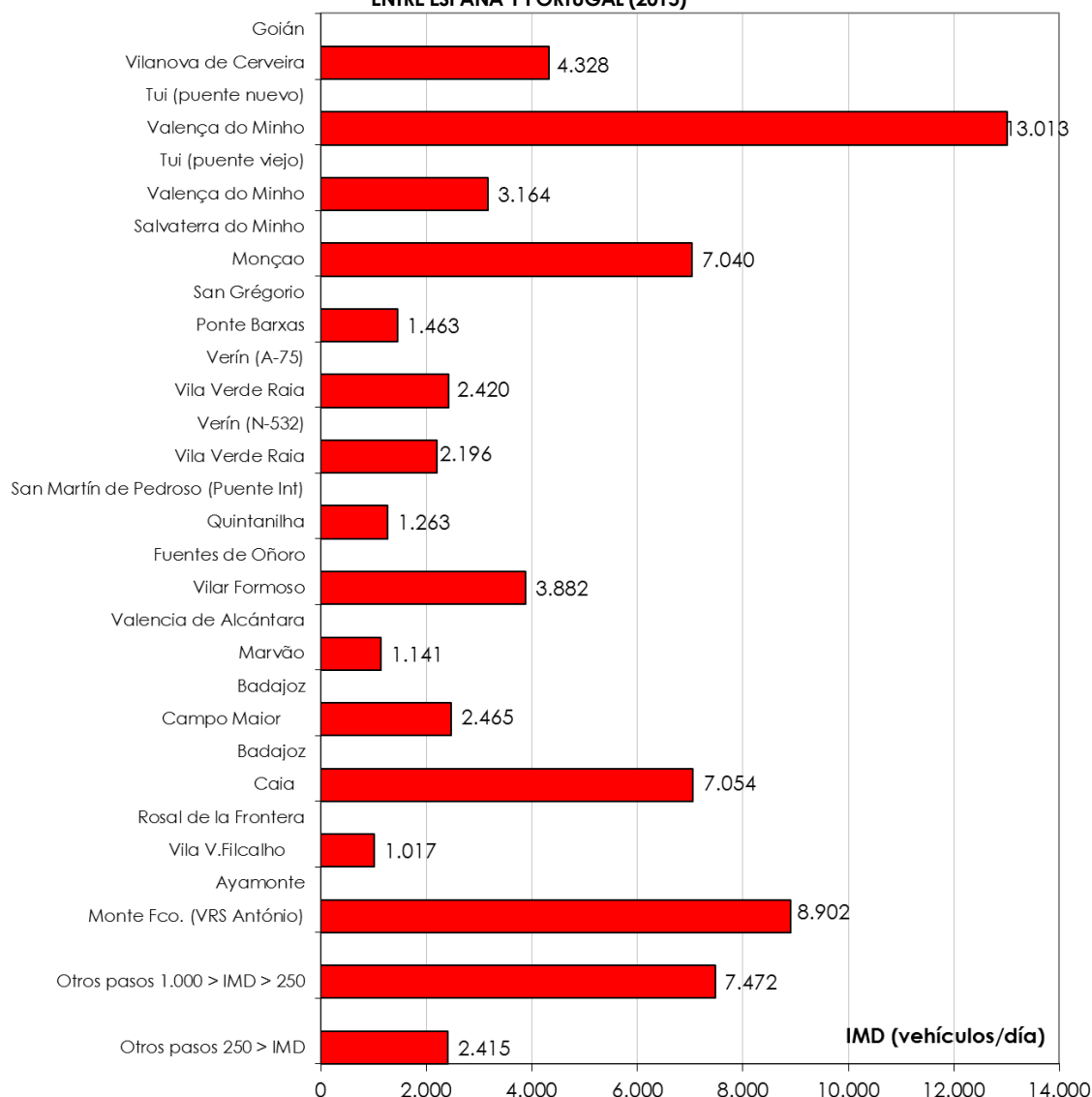
4.1.TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

El análisis del movimiento de pasajeros a través de la frontera entre ambos países se ha realizado mediante los datos de Intensidad Media Diaria (IMD) obtenidos en los pasos fronterizos. La información proviene de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Según estos datos, una media diaria de 69.236 vehículos ligeros atravesó la frontera durante el año 2015, teniendo en cuenta ambos sentidos de la marcha. Este valor supone un incremento del 4,3% respecto al dato del año anterior (66.375 vehículos ligeros) y una caída del 6,9% si se compara con el valor del OTEP número 7 (74.389 vehículos, dato del año 2012). El 85,7% del tráfico se acumuló en 14 pasos fronterizos, aquellos con una IMD superior a 1.000 vehículos/día. En la anterior edición del Observatorio había 15 pasos que superaban el millar de vehículos ligeros al día.

En el Gráfico 10 y la Figura 7 se muestra el tráfico registrado en estos pasos principales.

GRÁFICO 10. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2015)

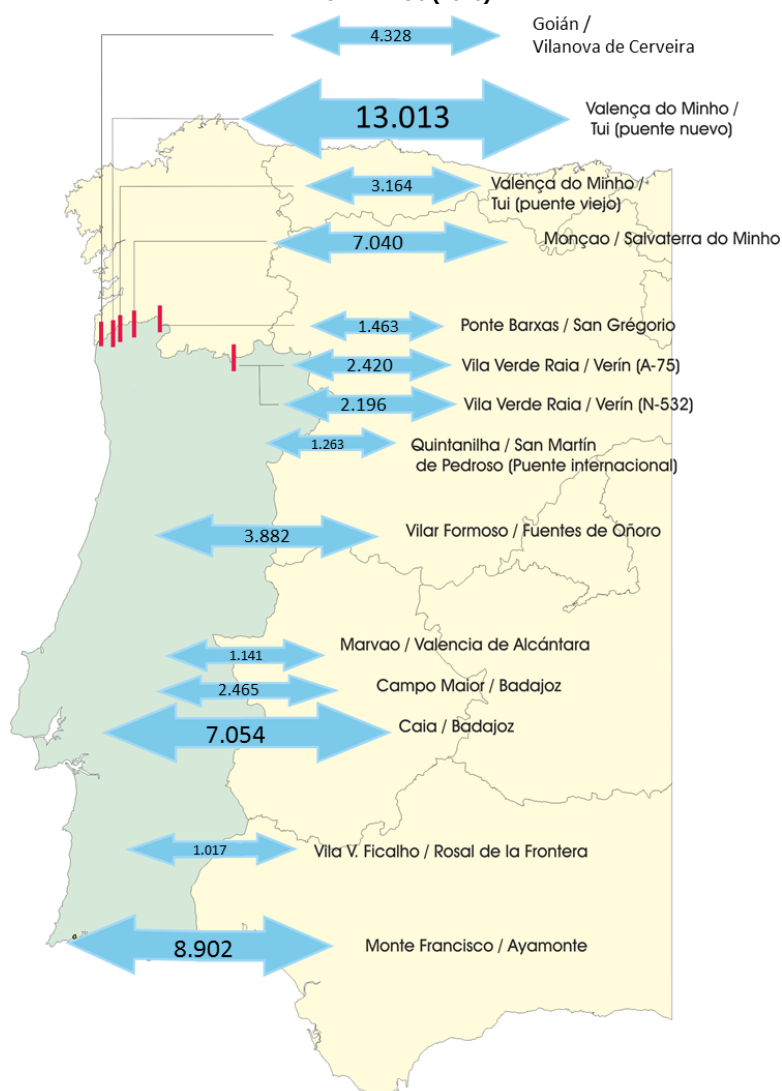


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (España)

A pesar del descenso del número de vehículos ligeros por día que cruzan la frontera respecto los datos del OTEP nº7, algunos pasos fronterizos registran un ascenso de la IMD de vehículos ligeros. Este aumento fue más importante en los pasos de Caia-Badajoz y de Vila Verde Raia-Verín a través de la A-75, con 240 y 199 vehículos ligeros más, que representan un crecimiento del 3,5% y del 9,0% respectivamente.

Por otro lado, los mayores descensos de vehículos ligeros/día se dan en los pasos fronterizos de Valença do Minho – Tui (puente viejo) y en Vila Verde Raia-Verín (N-532). Concretamente se registró una disminución de 963 y 872 vehículos ligeros/día respectivamente, que equivalen a una caída del 23,3% y del 28,4% respecto a los registros de 2012.

FIGURA 7. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS (2015)

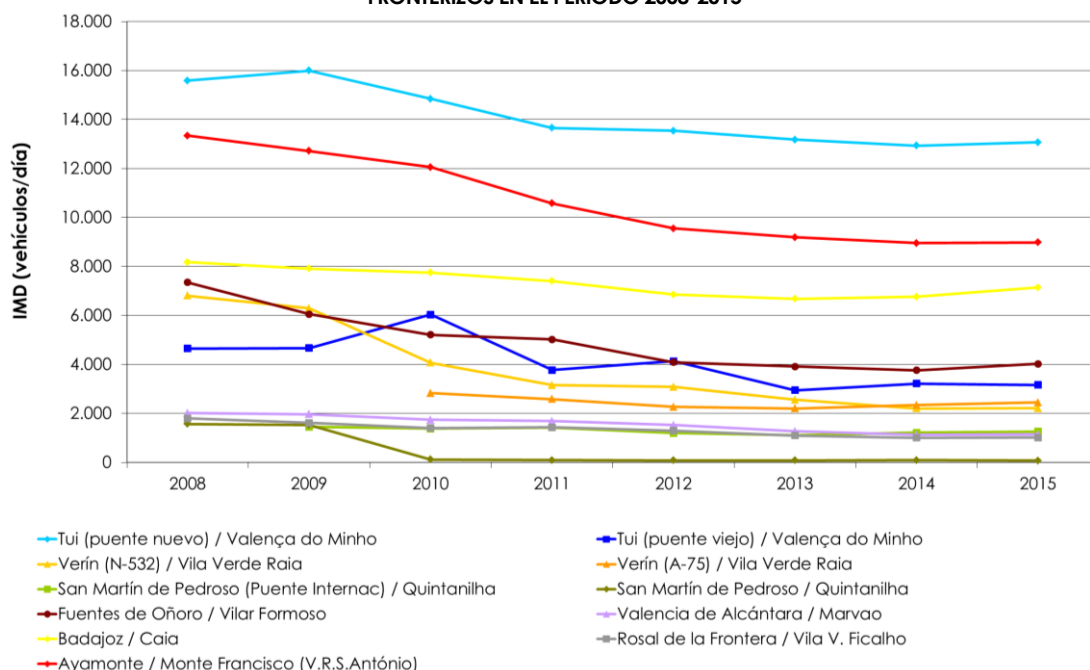


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (España)

Para el análisis del flujo de viajeros por carretera, se contabilizan también aquellos que han cruzado la frontera a bordo de autocares. Durante el año 2015, una media diaria de 402 autocares atravesó la frontera, según datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El Gráfico 11 muestra la evolución del tráfico de automóviles y autocares en las autopistas y autovías de titularidad estatal. Se puede ver como entre los años 2008 y 2013 existe una tendencia descendente general, pero a partir de 2013 este registro empieza a estabilizarse y algunos de estos pasos muestran ligeros crecimientos del tráfico de automóviles y autocares.

GRÁFICO 11. EVOLUCIÓN DE LA IMD CONJUNTA DE AUTOMÓVILES Y AUTOCARES EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS EN EL PERÍODO 2008-2015



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (España)

Para la estimación del número de viajeros por carretera, la información de las intensidades medias diarias se complementa con los valores de ocupación media según la tipología de vehículo. Estos valores de ocupación media son los mismos que se utilizaron en el OTEP nº7, es decir, 1,7 pasajeros para los automóviles y 29,1 pasajeros para los autocares.

En la Tabla 5 puede observarse la evolución del número de viajeros que han cruzado la frontera por carretera entre los años 2008 y 2015. Aunque entre 2014 y 2015 el número de viajeros ha descendido un 0,6%, puede considerarse que el registro de viajeros en los tres últimos años se ha mantenido prácticamente estable, tras el descenso del 21,4% experimentado entre 2010 y 2013. Considerando toda la serie representada (2008-2015), el número de viajeros se ha reducido un 17,9%.

TABLA 5
ESTIMACIÓN DEL TOTAL DE VIAJEROS QUE ATRAVIESAN LA FRONTERA POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2015)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
IMD	87.113	85.877	83.880	77.038	74.829	67.586	66.972	69.638
Viajeros	57.543.966	59.277.278	58.968.256	52.002.499	50.831.712	46.327.729	47.526.782	47.230.783

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (España)

En lo relativo a movimientos turísticos, el total de turistas portugueses que visitaron España en 2015 ascendió a 1.895 mil, lo que supuso un 1% más respecto a los datos de 2014.

La comunidad autónoma que recibió más turistas portugueses fue Galicia con 437 mil (23,1% respecto el total). Le siguen la Comunidad de Madrid y Andalucía con 346 mil (18,2% del total) y 320 mil (16,9%).

El número de turistas por comunidad autónoma creció en la mayoría de las comunidades autónomas en las que se puede establecer una comparación con el año 2014. Solo Andalucía sufrió un descenso de turistas y fue del 0,4%.

TABLA 6
MILES DE TURISTAS EXTRANJEROS PROCEDENTES DE PORTUGAL SEGÚN COMUNIDAD AUTÓNOMA DE DESTINO (2015)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	TURISTAS	% SOBRE EL TOTAL	% VARIACIÓN INTERANUAL
Andalucía	320	16,9%	-0,4%
Aragón	20	1,0%	*
Islas Baleares	84	4,4%	21,3%
Canarias	47	2,5%	2,2%
Castilla - La Mancha	173	9,1%	*
Cataluña	189	10,0%	5,2%
Comunidad Valenciana	111	5,8%	15,7%
Extremadura	80	4,2%	*
Galicia	437	23,1%	*
Comunidad de Madrid	346	18,2%	6,7%
País Vasco	39	2,1%	*
Resto CCAA	51	2,7%	**
TOTAL	1.895	100,0%	1,0%

* No se tienen datos del año anterior para esta comunidad autónoma.

** No es posible establecer una comparación con los datos del año anterior porque no se dispone información detallada de las mismas comunidades autónomas

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Estadísticas de Movimientos Turísticos en fronteras del INE

4.2. TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL

Actualmente las líneas ferroviarias utilizadas para el transporte internacional de viajeros en la frontera entre España y Portugal son tres:

- Porto - Vigo
- Lisboa - Madrid
- Lisboa - Irún/Hendaya

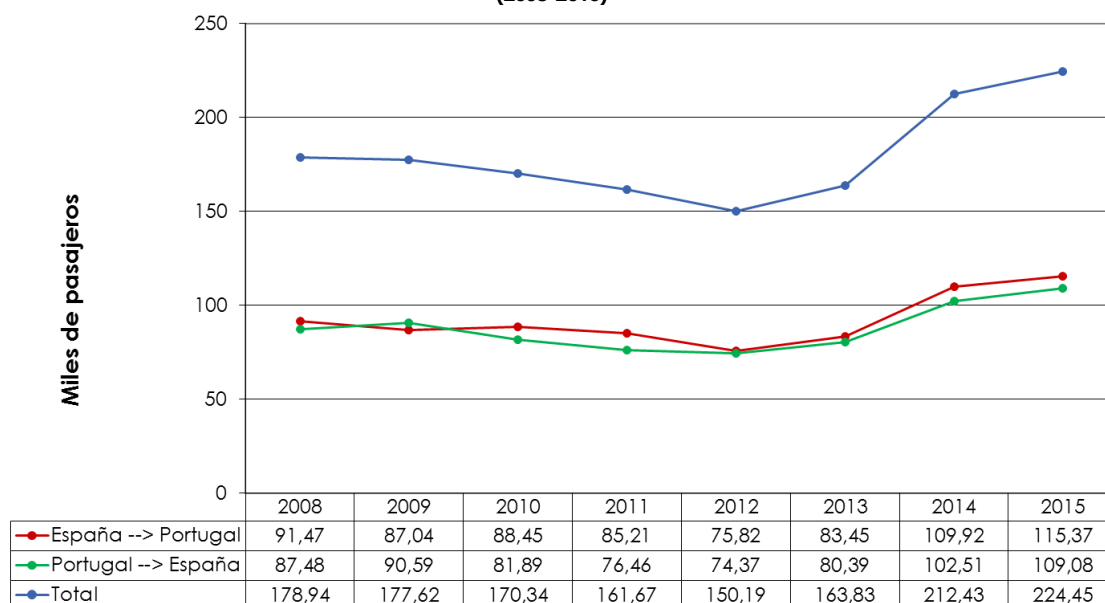
Para la elaboración de este apartado se consideran los datos facilitados por Renfe, y desde el año 2013, los proporcionados por Comboios de Portugal (CP) para la línea Lisboa-Irún/Hendaya, fecha en la que la compañía portuguesa empezó a llevar la gestión de la misma.

En el Gráfico 12 se representa la evolución que ha seguido el transporte ferroviario desde el año 2008 hasta el 2015, en el que se puede observar que el transporte en cada uno de los sentidos ha tenido un comportamiento similar.

Entre 2008 y 2015, el transporte de viajeros por ferrocarril ha crecido un 25,4%, lo que equivale a 45,5 mil viajeros. A pesar de este crecimiento, el transporte de viajeros por ferrocarril sufrió un descenso del 16,1% (28,8 mil viajeros) entre 2008 y 2012, cuando se alcanzó el valor mínimo de viajeros para la serie histórica estudiada. A partir de 2012, el transporte de viajeros por ferrocarril sufre un cambio de comportamiento y no deja de crecer hasta 2015, cuando se alcanza el valor máximo de la serie histórica estudiada con 224,5 mil viajeros. Este valor representa un crecimiento del 49,5% entre 2012 y 2015.

El crecimiento de viajeros se explica por el aumento de viajeros de las tres líneas ferroviarias citadas anteriormente durante el año 2014, pero especialmente por el aumento de cerca de 30 mil viajeros en la línea Porto - Vigo en ese mismo año.

GRÁFICO 12. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS POR FERROCARRIL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2008-2015)



*Los valores representados en este gráfico equivalen al total de usuarios de las líneas ferroviarias internacionales que se citan al inicio de este apartado.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Renfe (España) y Comboios de Portugal (Portugal)

4.3. TRANSPORTE AÉREO DE VIAJEROS

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

El análisis del transporte aéreo de viajeros se ha llevado a cabo a partir de los datos facilitados por AENA, por parte de España, y ANAC por parte de Portugal.

La Tabla 7 recoge los flujos de pasajeros entre los aeropuertos españoles y portugueses y el resto de países de la Unión Europea correspondientes al año 2015. En esta edición del OTEP se incluye la desagregación de "Total sin islas" y "Total con islas", que refleja respectivamente, los flujos de los aeropuertos españoles y portugueses ubicados en la Península Ibérica sin tener en cuenta las islas, o el mismo flujo añadiendo los aeropuertos situados en las islas. La finalidad de esta distinción es identificar el peso que tienen las islas en los flujos aéreos con el resto de países de la Unión Europea.

En Portugal, el número de viajeros que embarcaron en su territorio peninsular con destino a los países de la Unión Europea fue de 12,1 millones, mientras que los que desembarcaron procedentes de ellos fueron 12,6 millones. Analizando el total, se observa que el flujo de las islas representa un 6,2% respecto el flujo total existente con la UE.

Para España, los pasajeros embarcados desde los aeropuertos peninsulares hacia otro país de la UE son 36,6 millones mientras que los desembarcados, 36,8 millones. El porcentaje que representa el flujo de las islas respecto el flujo total existente con la UE (peninsular más islas) es del 37,4%, equivalente a 43,9 millones de pasajeros. Más de 15 millones de este transporte aéreo insular de viajeros tiene como origen o destino el Reino Unido.

Dentro de la UE, el principal flujo de viajeros de España y Portugal se da con los países que integraban la UE-15, con un 94,2% y un 98,1%, si no se consideran las islas, o de un 95,5% y un 97,9%, considerando las islas. Estos porcentajes se reducen alrededor de un 10% si se considera el conjunto de Europa como ámbito de estudio en lugar de

considerarse la UE. Así el flujo de viajeros de España y Portugal con la antigua UE-15 respecto el total del flujo aéreo con los países europeos equivale al 84,3% y 90,4% sin considerar las islas y al 86,8% y 90,5% considerando las islas.

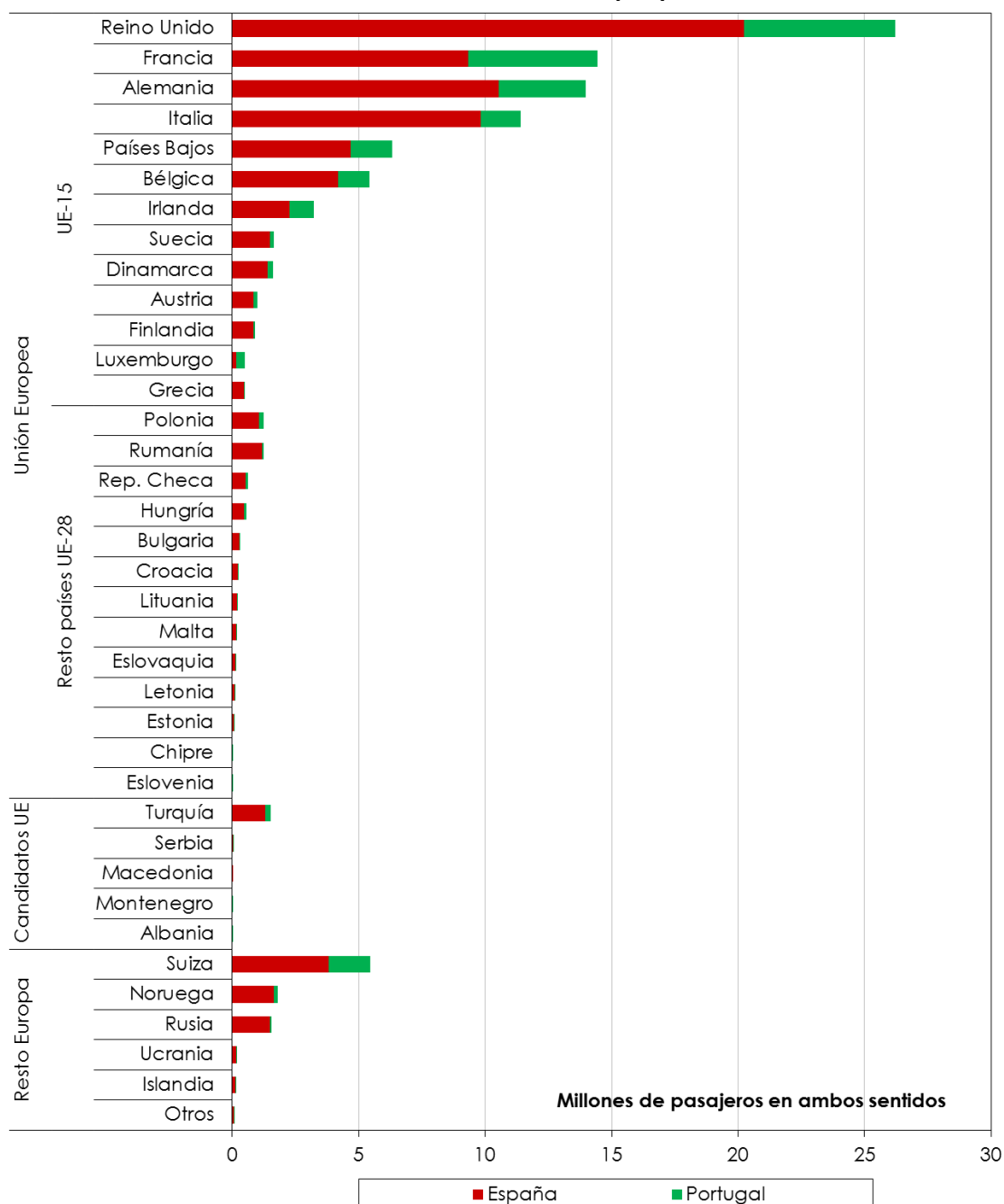
TABLA 7
MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL POR PAÍSES EUROPEOS
DE ORIGEN O DESTINO (2015)

	España					Portugal				
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÁNSITO	TOTAL SIN ISLAS	TOTAL CON ISLAS	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÁNSITO	TOTAL SIN ISLAS	TOTAL CON ISLAS
Alemania	5.229.228	5.297.320	15.162	10.541.710	25.195.299	1.718.514	1.719.297	8.263	3.446.074	3.845.210
Austria	412.098	421.576	94	833.768	1.511.621	80.173	81.281	64	161.518	185.584
Bélgica	2.068.674	2.093.149	6.415	4.168.238	5.477.069	622.131	621.176	492	1.243.799	1.293.657
Bulgaria	134.801	134.338	161	269.300	283.900	424	170	0	594	594
Chipre	3.417	3.101		6.518	6.553	64	0	0	64	64
Croacia	110.643	108.314	97	219.054	219.961	14.615	13.664	25	28.304	28.304
Dinamarca	699.750	701.869	741	1.402.360	2.526.377	102.257	96.371	1.215	199.843	254.888
Eslovaquia	58.137	56.413		114.550	146.657	290	169	0	459	515
Eslovenia	576	637		1.213	1.523	153	144	0	297	297
España						1.556.491	1.596.561	40.271	3.193.323	3.290.926
Estonia	23.861	23.423	52	47.336	68.094	849	385	0	1.234	1.587
Finlandia	417.152	409.999	365	827.516	1.393.466	38.561	39.834	3.159	81.554	118.842
Francia	4.666.330	4.661.429	2.859	9.330.618	11.088.351	2.503.163	2.561.170	36.390	5.100.723	5.268.676
Grecia	234.760	225.084	388	460.232	460.844	1.515	1.114	0	2.629	2.631
Hungría	240.112	233.496		473.608	506.793	48.477	47.771	0	96.248	96.248
Irlanda	1.129.574	1.139.003	1.149	2.269.726	3.442.969	471.551	472.658	1.047	945.256	950.463
Italia	4.919.196	4.909.687	3.030	9.831.913	11.871.515	776.119	783.626	2.145	1.561.890	1.573.763
Letonia	39.075	39.846		78.921	92.495	181	351	166	698	2.716
Lituania	96.077	93.232	1.505	190.814	229.653	879	875	0	1.754	3.296
Luxemburgo	74.698	77.237	4.293	156.228	358.306	167.685	168.972	320	336.977	350.738
Malta	69.765	70.533		140.298	140.632	1.218	1.200	0	2.418	2.419
Países Bajos	2.334.642	2.342.204	1.298	4.678.144	6.351.054	806.938	816.373	7.828	1.631.139	1.706.455
Polonia	529.651	527.601	514	1.057.766	1.692.005	89.723	88.711	195	178.629	221.263
Portugal	1.460.679	1.486.888	2.512	2.950.079	3.231.649					
Reino Unido	10.088.558	10.133.554	4.850	20.226.962	36.030.037	2.978.304	2.987.643	9.233	5.975.180	6.549.945
República Checa	260.003	264.616	168	524.787	704.541	50.578	48.699	0	99.277	120.167
Rumanía	584.029	585.001		1.169.030	1.186.566	29.151	28.376	12	57.539	57.745
Suecia	739.556	736.733	2.036	1.478.325	3.085.251	81.744	83.197	705	165.646	197.716
Total UE-15	34.474.895	34.635.732	45.192	69.155.819	112.023.808	11.905.146	12.029.273	111.132	24.045.551	25.589.494
Total UE-28	36.625.042	36.776.283	47.689	73.449.014	117.303.181	12.141.748	12.259.788	111.530	24.513.066	26.124.709
Otros destinos europeos	4.303.330	4.302.758	11.499	8.617.587	11.772.489	1.048.227	1.045.385	2.518	2.096.130	2.158.555
Total Europa	40.928.372	41.079.041	59.188	82.066.601	129.075.670	13.189.975	13.305.173	114.048	26.609.196	28.283.264

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Aena, S.A. (España) y Autoridade Nacional da Aviação Civil - ANAC (Portugal)

A continuación, el Gráfico 13 muestra la distribución del transporte aéreo de viajeros entre el territorio peninsular de España y Portugal (sin tener en cuenta el tráfico generado en las islas de los dos países) y el resto de Europa.

GRÁFICO 13. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LOS PAÍSES EUROPEOS (2015)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Aena, S.A. (España) y Autoridade Nacional da Aviação Civil - ANAC (Portugal)

Del análisis de los datos del Gráfico 13 se obtiene que el Reino Unido es el país con el que España tiene un mayor flujo de pasajeros por vía aérea, concretamente representa el 25,6% dentro del continente europeo. A continuación vendrían un grupo de tres países de la UE, Alemania, Italia y Francia con porcentajes del 13,3%, 12,4% y 11,8%.

En el caso de Portugal, además del Reino Unido, Francia también representa un porcentaje elevado del número de pasajeros por vía aérea. Los pasajeros con origen o destino en estos países equivalen al 25,5% y 21,8% respectivamente, de los pasajeros por vía aérea entre Portugal y los países europeos. Alemania representa el 14,7% y con una menor participación ya estarían países como Países Bajos y Suiza (7,0% y 6,9% respectivamente).

Si se analizan los flujos de pasajeros del conjunto de la Península Ibérica, existen cuatro países con un porcentaje de flujo aéreo de viajeros superior al 10%. Se trata de Reino Unido (25,6%), Francia (14,1%), Alemania (13,6%) e Italia (11,1%).

En el flujo de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y los países europeos los flujos con origen o destino en España, representan el 77,2% y los que tiene origen o destino en Portugal, el 22,8%.

En la Tabla 8 se muestran los pasajeros internacionales entre los principales aeropuertos portugueses y españoles, con origen o destino en España, Portugal y Francia.

El Aeropuerto de Madrid - Barajas es el que contabiliza un mayor número de pasajeros embarcados o desembarcados en los aeropuertos portugueses con más tráfico (Lisboa, Oporto y Faro), concretamente contabiliza el 52,9%. Si se analizan los tres aeropuertos españoles con más tráfico con el conjunto de Europa (Madrid, Barcelona y Málaga), Lisboa es el aeropuerto portugués que concentra el mayor flujo de llegadas y salidas, con un 66,9% respecto al resto de orígenes y destinos portugueses.

En lo que se refiere al tráfico de pasajeros entre los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona y Málaga con Francia este fue de 7,5 millones de viajeros en 2015, mientras que la relación de los aeropuertos de Lisboa, Oporto y Faro con Francia fue de 5 millones de viajeros.

TABLA 8
PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS EN LOS AEROPUERTOS DE LISBOA, OPORTO Y FARO, MADRID, BARCELONA Y MÁLAGA CON ORIGEN O DESTINO EN ESPAÑA, PORTUGAL Y FRANCIA (2015)

PORTUGAL (origen/destino)			
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TOTAL
Aeropuerto de Lisboa			
España (origen/destino)	1.022.453	1.036.965	2.059.418
Madrid-Barajas	581.049	594.115	1.175.164
Barcelona-El Prat	293.538	296.956	590.494
Francia (origen/destino)	1.326.483	1.336.930	2.663.413
París Charles de Gaulle	521.354	523.761	1.045.115
París Orly	280.050	284.428	564.478
Aeropuerto de Oporto			
España (origen/destino)	498.354	488.872	987.226
Madrid-Barajas	241.508	242.315	483.823
Barcelona-El Prat	174.785	176.346	351.131
Francia (origen/destino)	1.067.869	1.114.417	2.182.286
París Charles de Gaulle	372.207	389.114	761.321
París Orly	138.687	146.089	284.776
Basel-Euroairport	92.764	92.789	185.553
Aeropuerto de Faro			
España (origen/destino)	35.334	70.437	105.771
Palma de Mallorca	25.385	24.458	49.843
Lanzarote	159	25.827	25.986
Francia (origen/destino)	108.648	109.743	218.391
París Orly	63.384	62.969	126.353
Beauvais-Tille	28.950	29.751	58.701
ESPAÑA (origen/destino)			
Aeropuerto de Madrid-Barajas			
Portugal (origen/destino)	854.861	842.898	1.697.759
Lisboa	593.325	581.371	1.174.696
Oporto	242.715	241.868	484.583
Faro	4.522	5.261	9.783
Francia (origen/destino)	1.607.199	1.599.007	3.206.206
París Charles de Gaulle	514.453	515.791	1.030.244
París Orly	590.653	579.469	1.170.122
Aeropuerto de Barcelona-El Prat			
Portugal (origen/destino)	484.361	479.392	963.753
Lisboa	297.239	293.876	591.115
Oporto	176.633	174.952	351.585
Faro	3.630	3.409	7.039
Francia (origen/destino)	1.674.675	1.682.691	3.357.366
París Charles de Gaulle	614.837	616.572	1.231.409
París Orly	480.850	479.644	960.494
Aeropuerto de Málaga			
Portugal (origen/destino)	22.658	19.980	42.638
Lisboa	20.054	18.872	38.926
Faro	2.519	1.009	3.528
Francia (origen/destino)	465.803	466.930	932.733
París Charles de Gaulle	217.250	215.146	432.396
París Orly	101.728	102.434	204.162

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Aena, S.A. (España) y Autoridade Nacional da Aviação Civil - ANAC (Portugal)

4.3.2. Flujos entre España y Portugal

La Tabla 9 muestra el volumen de transporte aéreo de pasajeros entre los aeropuertos de España y Portugal en el año 2015.

TABLA 9
TRANSPORTE DE PASAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN AMBOS SENTIDOS (2015)

AEROPUERTO ESPAÑOL	TOTAL DE PASAJEROS	AEROPUERTO PORTUGUÉS				
		LISBOA	OPORTO	FARO	FUNCHAL MADEIRA	OTROS
Madrid-Barajas	1.697.759	1.174.696	484.583	9.783	17.442	11.255
Barcelona-El Prat	963.753	591.115	351.585	7.039	13.902	112
Palma de Mallorca	137.692	24.925	62.514	50.049	146	58
Valencia	92.479	50.865	41.586	9		19
Gran Canaria	64.884	18.258	16.677	4.671	19.489	5.789
Sevilla	54.121	53.824	6	178		113
Bilbao	53.980	48.022	175	209	5.568	6
Málaga	42.638	38.926	47	3.528	13	124
Tenerife Sur	24.131	4.565	18.827		718	21
Menorca	15.833	6.808	9.023			2
Ibiza	15.454	10.592	4.545	98		219
Asturias	14.977	14.898	7	4		68
A Coruña	14.118	13.990	48	12		68
Lanzarote	10.790	4.561	3.144	398	2.683	4
Otros (< 10.000 pasajeros)	29.032	7.788	7.556	3.782	7.295	2.611
Total aeropuertos peninsulares	2.950.071	1.990.370	882.706	24.368	38.263	14.364
Total con aeropuertos insulares	3.231.641	2.063.833	1.000.323	79.760	67.256	20.469

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Aena, S.A. (España)

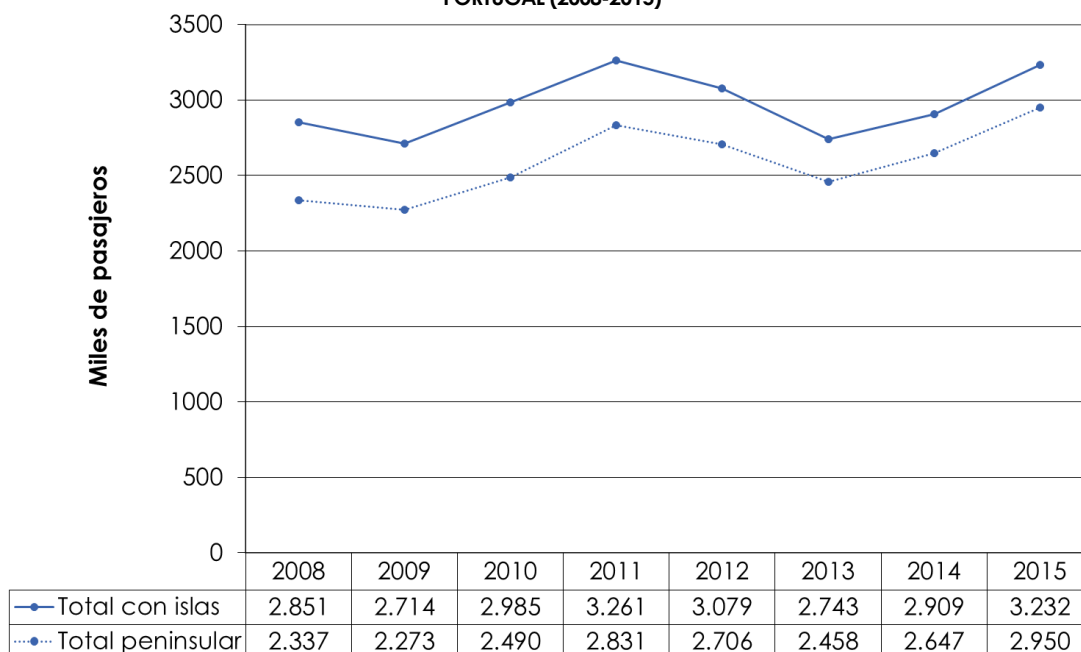
El total de pasajeros por vía aérea entre España y Portugal fue de más de 3,2 millones de pasajeros en el año 2015. Los aeropuertos españoles que registran un mayor flujo de pasajeros en las relaciones con Portugal son Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat con un 52,5% y un 29,8% respectivamente del total de los aeropuertos españoles.

En el caso de Portugal, los aeropuertos de Lisboa y Oporto son el origen o destino de prácticamente la totalidad del flujo aéreo entre España y Portugal (94,8%). Así, los pasajeros con origen o destino en Lisboa representan un 63,9% del flujo y los que tienen origen o destino en Oporto representan el 31,0%. Estos porcentajes aumentan si no se consideran los flujos aéreos de los aeropuertos insulares de España, entonces entre Lisboa y Oporto abarcarían el 97,4% de los flujos entre España y Portugal.

El flujo de pasajeros aéreos de los aeropuertos insulares españoles con Portugal equivale al 8,7% del total de pasajeros aéreos entre España y Portugal (unos 281 mil viajeros). Pero este flujo es especialmente importante para el aeropuerto de Faro, ya que el 69,5% de sus pasajeros tienen como origen o destino una isla, más concretamente el 62,8% tienen como origen o destino el aeropuerto de Palma de Mallorca.

El Gráfico 14 muestra la evolución del transporte de pasajeros por vía aérea entre España y Portugal durante el período 2008-2015.

GRÁFICO 14. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2008-2015)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Aena, S.A. (España)

La evolución del transporte de pasajeros por vía aérea entre España y Portugal no presenta un comportamiento estable entre 2008 y 2015, ya que alterna años de crecimiento con otros de decrecimiento. Pero en este período el transporte de pasajeros ha aumentado en 381 mil pasajeros, que representa un crecimiento del 13,4% respecto al 2008.

En lo que se refiere a la evolución de la importancia de los aeropuertos españoles insulares, en el gráfico se observa como cada año la participación de los aeropuertos peninsulares es mayor. En 2008, origen de esta serie histórica, el flujo de pasajeros de los aeropuertos peninsulares representaba el 82,0%. Este valor ha ido aumentando prácticamente cada año hasta alcanzar el valor de 91,3% en 2015.

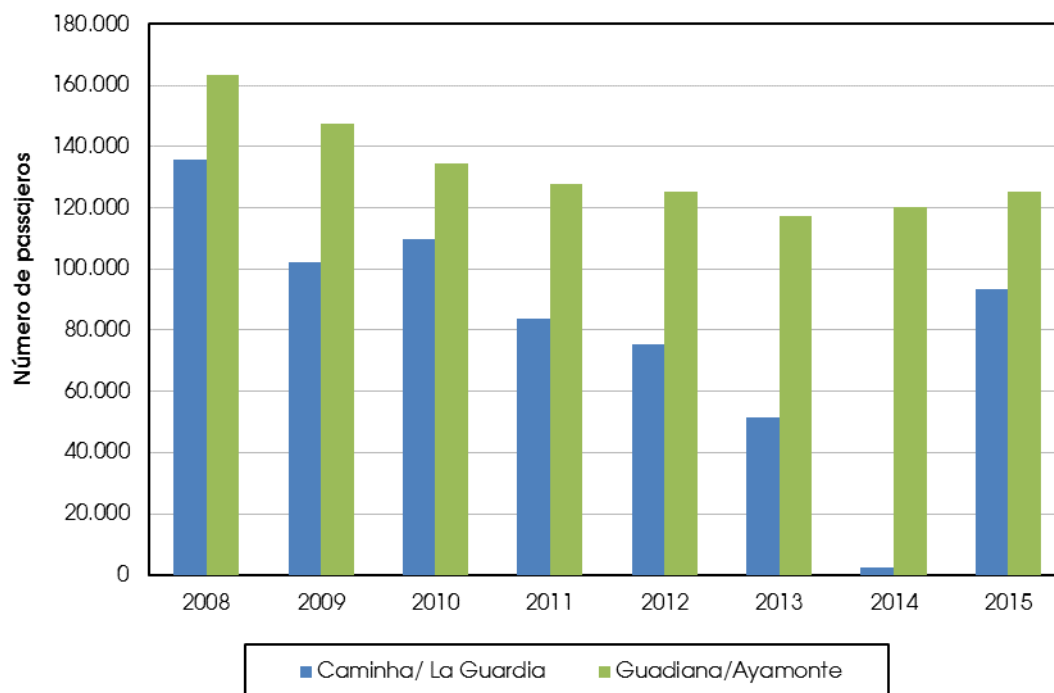
4.4. TRANSPORTE FLUVIAL DE PASAJEROS

El transporte de pasajeros por vía fluvial se ha analizado gracias a la información proporcionada por el Inquérito ao Transporte Fluvial de Passageiros e Veículos perteneciente al INE de Portugal.

En el Gráfico 15 se muestra el tráfico de viajeros que se ha registrado anualmente a través de los ríos Miño y Guadiana. Estas dos vías fluviales sumaron un total de cerca de 219 mil pasajeros en el año 2015, lo que representa un incremento de 18 mil pasajeros respecto al dato presentado en el OTEP nº7 (datos de 2012). Los años 2013 y 2014 finalizaron con unas caídas interanuales de viajeros del 16,1% y del 27,1% respectivamente. En 2015 esta tendencia se invierte con un crecimiento del 77,8% respecto al año anterior.

La mayor recuperación de viajeros se ha experimentado en el paso de Caminha/La Guardia. La disminución de pasajeros en este paso entre 2013 y 2015 se explica por la suspensión del servicio durante periodos de tiempo prolongados. Guadiana/Ayamonte sigue siendo la principal vía fluvial con más de 125 mil pasajeros al finalizar el año 2015. En los dos últimos años de la serie experimentó unos crecimientos interanuales del 2,7% (2014) y del 4,2% (2015).

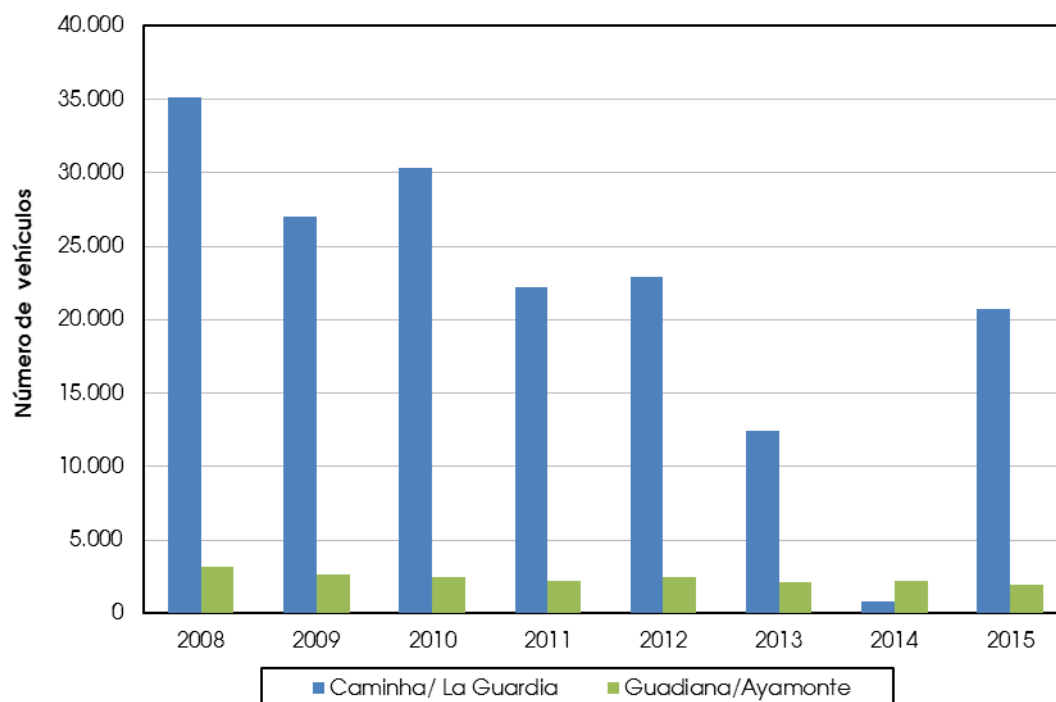
GRÁFICO 15. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍA FLUVIAL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL - RÍOS MIÑO Y GUADIANA- (2008-2015)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Inquérito ao Transporte Fluvial de Passageiros e Veículos del INE (Portugal)

En el Gráfico 16 se representa la información del total de vehículos que han cruzado la frontera por vía fluvial por los pasos de los ríos Miño y Guadiana. En el último año se transportaron cerca de 23 mil vehículos, lo que supone un incremento de casi 20 mil vehículos respecto al valor registrado en el año 2014. La causa de la disminución en el número de vehículos transportados en los últimos años, en especial 2013 y 2014, es la citada anteriormente, largos períodos de suspensión del servicio. A pesar de que en el año 2015 se haya registrado una recuperación, sus valores se encuentran por debajo de los registrados en el año 2008, cuando se transportaron más de 38 mil vehículos.

**GRÁFICO 16. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS POR VÍA FLUVIAL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL
-RÍOS MIÑO Y GUADIANA- (2008-2015)**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Inquérito ao Transporte Fluvial de Passageiros e Veículos del INE (Portugal)

4.5. RESUMEN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS

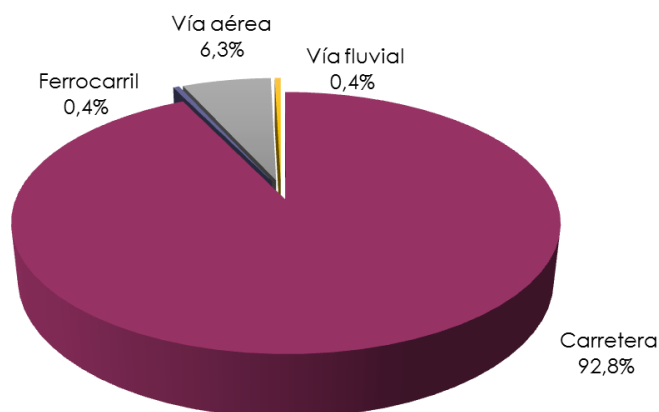
La Tabla 10 y el Gráfico 17 representan el reparto modal de los viajeros entre España y Portugal para el año 2015 y su evolución respecto al año anterior.

**TABLA 10
RESUMEN DE VIAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2015 POR MODO DE TRANSPORTE Y
SU COMPARACIÓN CON EL AÑO 2014 (EN MILLONES DE VIAJEROS)**

TIPO DE TRÁFICO	AÑO		INCREMENTO DE VIAJEROS	
	2014	2015	NÚMERO	PORCENTAJE
Carretera	47,53	47,23	-0,30	-0,6%
Ferrocarril	0,21	0,22	0,01	5,7%
Vía aérea peninsular	2,65	2,95	0,30	11,5%
Vía aérea (con islas)	2,91	3,23	0,32	11,1%
Vía fluvial	0,12	0,22	0,10	77,8%
Total peninsular	50,51	50,62	0,12	0,2%
Total (con islas)	50,77	50,91	0,13	0,3%

Fuentes: Elaboración propia a partir de Dirección General de Carreteras (España, modo carretera); Renfe y Comboios de Portugal (España y Portugal, modo ferroviario); Aena, S.A. y ANAC (España y Portugal, modo aéreo); INE (Portugal, modo fluvial).

GRÁFICO 17. DISTRIBUCIÓN DEL FLUJO DE PASAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODO DE TRANSPORTE (2015)



Fuentes: Elaboración propia a partir de Dirección General de Carreteras (España, modo carretera); Renfe y Comboios de Portugal (España y Portugal, modo ferroviario); Aena, S.A. y ANAC (España y Portugal, modo aéreo); INE (Portugal, modo fluvial).

En la distribución por modo de transporte del flujo de pasajeros entre España y Portugal se observa un predominio de la carretera respecto al resto de modos de transporte, con un 92,8% sobre el total de viajeros entre ambos países. Respecto los valores presentados en el OTEP nº7 (datos de 2012) no existen variaciones significativas en los porcentajes de distribución, la carretera pierde alguna décima en favor del transporte aéreo y el peso del transporte por vía fluvial y por ferrocarril sigue siendo menor.

En valores absolutos, la distribución por modo de transporte del flujo de pasajeros entre España y Portugal entre los años 2014 y 2015 refleja también la importancia del transporte por carretera. Esta importancia se visualiza en que un incremento del 77,8% en el número de pasajeros transportados por vía fluvial no tiene una incidencia relevante en el número de pasajeros total y también en que la consideración o no de los aeropuertos insulares solo modificaría un 0,5% el total de pasajeros entre España y Portugal.

5.FLUJOS DE MERCANCÍAS

En este capítulo se tratará el análisis del transporte de mercancías entre España y Portugal, y entre Portugal y España con el resto de Europa. Para su elaboración, se han utilizado las siguientes fuentes:

- Transporte por carretera: los datos de Eurostat resultan de la aplicación del Reglamento CE 1172/98 para el transporte de mercancías por carretera. Los valores de intensidades medias se han obtenido a través de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para España y el INE para Portugal.
- Transporte ferroviario: se usan los datos facilitados por el INE portugués.
- Transporte marítimo: las fuentes utilizadas son Puertos del Estado por parte de España y el Instituto da Mobilidade e dos transportes (IMT) por parte de Portugal.

Asimismo, se incorporan al principio de este capítulo datos estadísticos de comercio exterior (exportaciones de importaciones). Estos datos se refieren al desplazamiento de mercancías de comercio exterior sujetas a algún tipo de registro aduanero, y no estrictamente a transporte, aunque sí son datos de interés desde el punto de vista del análisis de los modos de transporte empleados en el comercio internacional, y son globalmente consistentes con los datos de movilidad de mercancías. En el caso de España los datos se han obtenido de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), y para Portugal proceden del Instituto Nacional de Estadística (INE).

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

En este apartado se analiza la evolución del comercio internacional de mercancías de entre España y Portugal, entre España y Portugal con el resto de países de la Unión Europea, y entre España y Portugal con Francia, al ser el país más cercano a la Península Ibérica. Los datos recogidos se refieren al periodo comprendido entre 2008 y 2015.

5.1.1. Comercio exterior de mercancías entre Portugal y España con el conjunto de la Unión Europea

El comercio exterior de Portugal y España con el conjunto de la Unión Europea ascendió en el año 2015 a 47 millones de toneladas y 172 millones de toneladas, respectivamente. En el gráfico 18 se muestra la evolución del comercio exterior de Portugal y España con la Unión Europea medido en volumen (toneladas) por modo de transporte empleado, para el período 2008-2015.

En él se puede apreciar la importancia del transporte por carretera en el comercio exterior de ambos países con el resto de la Unión Europea. La vía marítima es el segundo modo más empleado, y el transporte ferroviario registra una participación poco destacable.

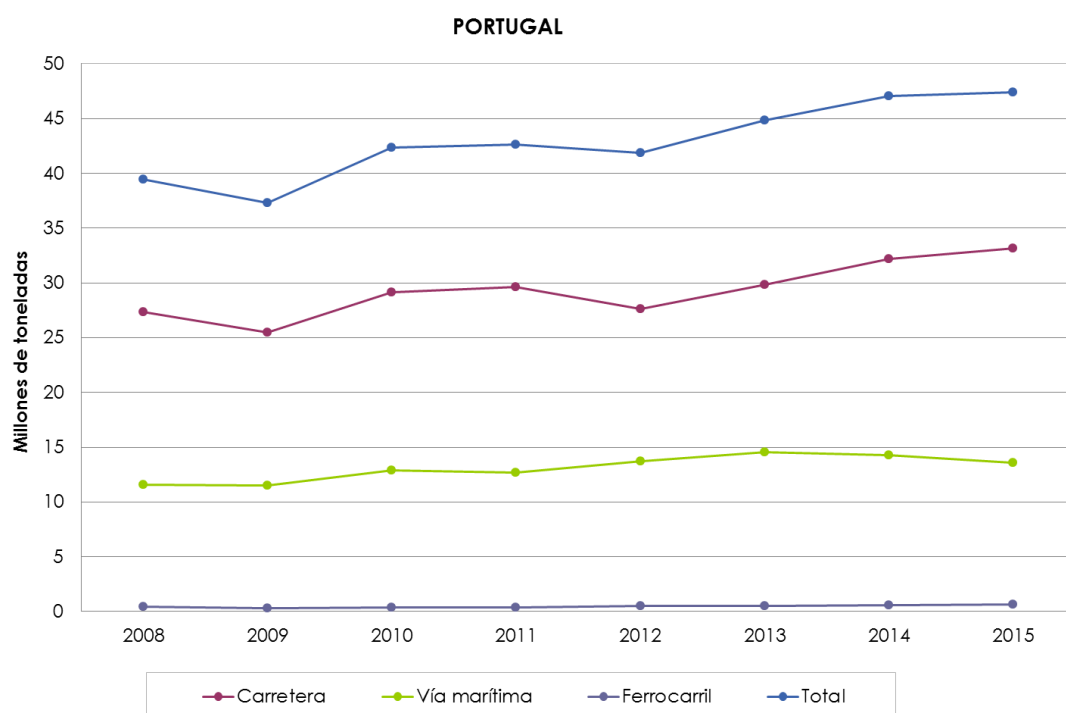
Entre los años 2008 y 2015, el comercio exterior de mercancías entre Portugal y la UE-28 ha experimentado una evolución positiva, con un crecimiento medio anual del 2,7%. En el año 2015, el transporte por carretera continúa siendo el modo más empleado en estos intercambios, con un aumento del 3,1% respecto a 2014, mientras que el modo marítimo decrece un 5,1%. El modo que experimenta un mayor crecimiento anual en 2015, tras

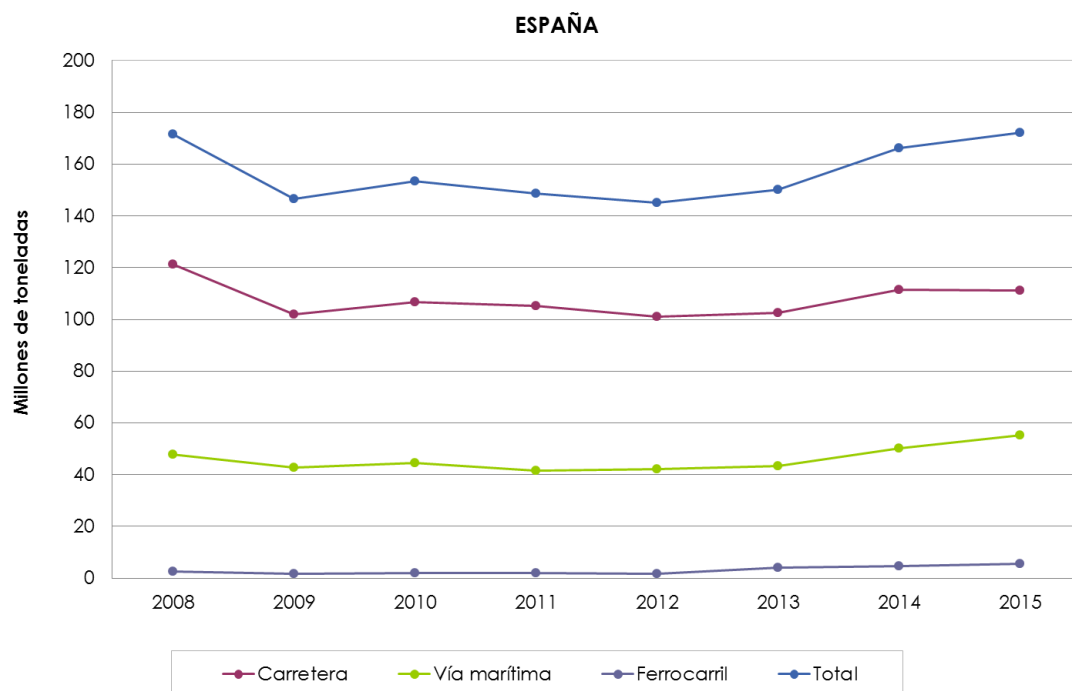
varios años seguidos con el mismo comportamiento, es el ferrocarril con un 11,8%, aunque sigue sin suponer un volumen representativo en el comercio exterior.

En el mismo período (2008-2015), el comercio exterior de mercancías de España con la UE-28 ha mostrado dos tendencias diferenciadas. Un primer periodo entre 2008 y 2012 de descenso del comercio exterior, seguido de un período de recuperación entre 2013 y 2015, de manera que en 2015 el volumen de comercio exterior de España con la UE-28 se situó en niveles similares a los de 2008. En el análisis por modos empleados, se observa el decrecimiento del modo carretera en estos intercambios (aun cuando sigue siendo el predominante), y una mayor participación del modo marítimo, seguido a continuación del ferrocarril que ha experimentado un crecimiento importante en términos relativos.

En el año 2015 se registró un crecimiento del 3,5% en el comercio internacional de mercancías de España con la UE-28, pasando de 166 millones de toneladas en 2014 a 172 millones de toneladas en 2015. En el año 2015 descendieron los intercambios realizados por carretera (-0,4%), mientras que aumentó el modo marítimo (+10,5%) y el modo ferroviario (+21,6%).

GRÁFICO 18. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UE-28, POR MODO DE TRANSPORTE EMPLEADO (2008-2015)

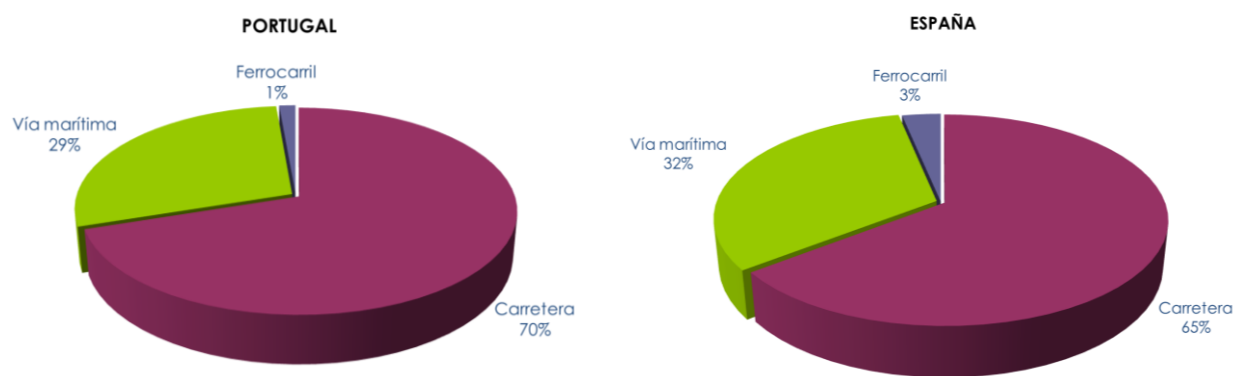




Fuentes: Elaboración propia a partir de datos de AEAT (España) e INE (Portugal).

El Gráfico 19 muestra que la carretera sigue siendo el principal modo de transporte utilizado en el comercio exterior de España y Portugal con la Unión Europea.

GRÁFICO 19. REPARTO MODAL EN LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UNIÓN EUROPEA (2015)

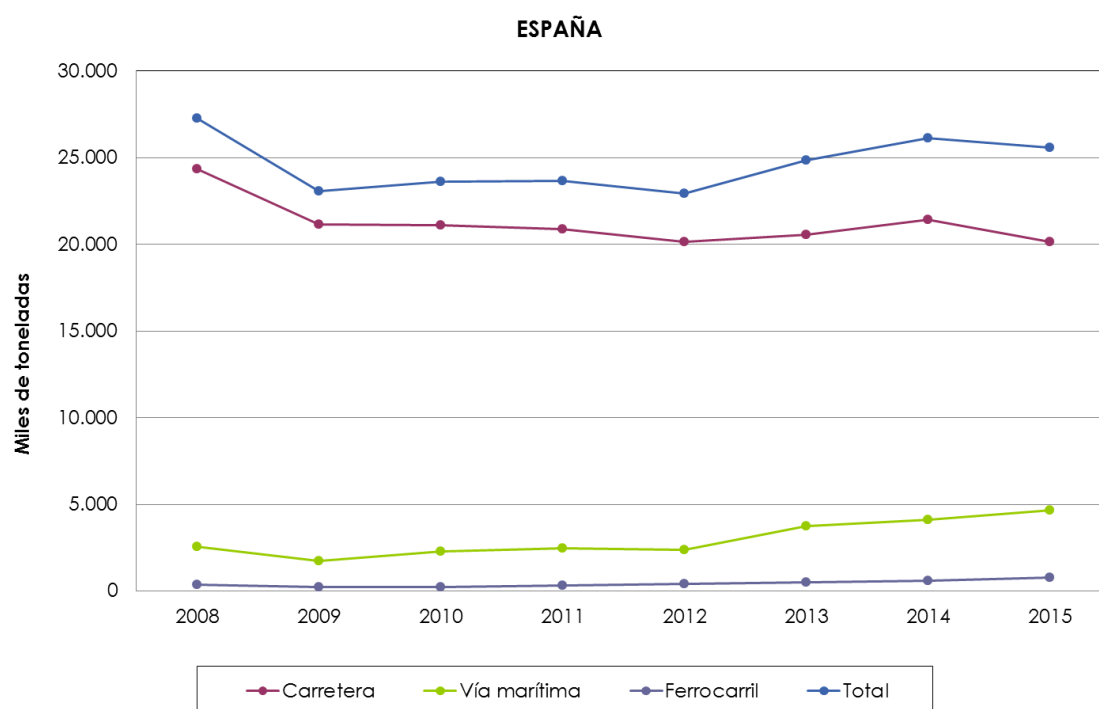
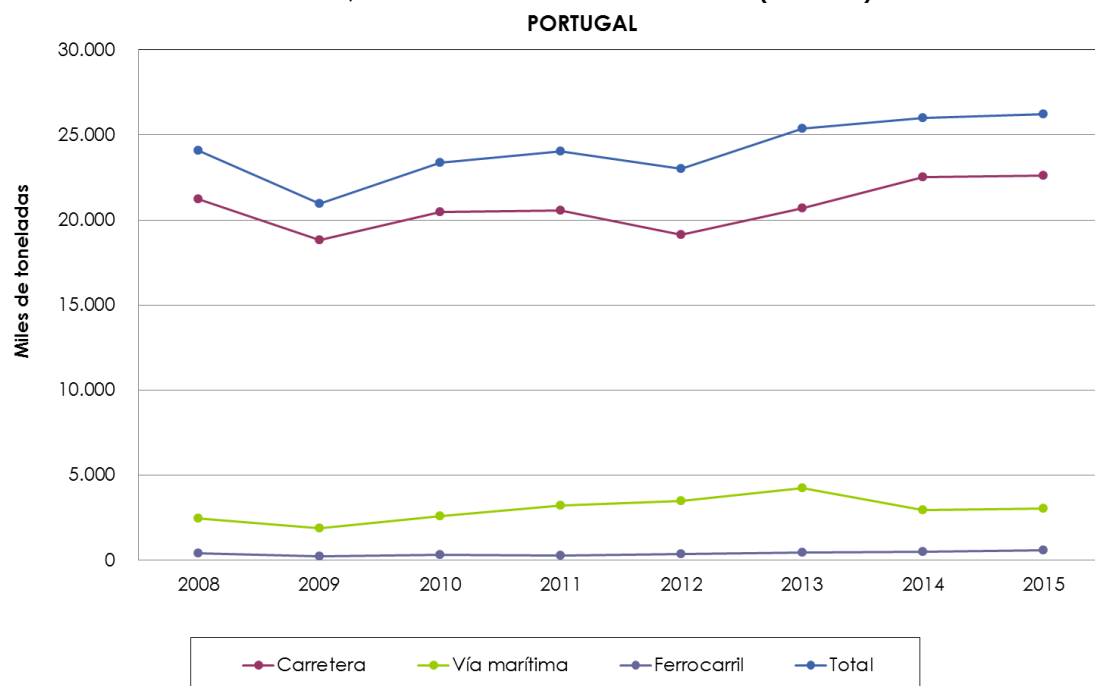


Fuentes: Elaboración propia a partir de datos de AEAT (España) e INE (Portugal).

5.1.2. Intercambios comerciales de mercancías entre España y Portugal

El comercio entre España y Portugal en el año 2015 ascendió a más de 25 millones de toneladas. En el Gráfico 20 se representa la evolución de los intercambios de mercancías entre España y Portugal en el período comprendido entre 2008 y 2015.

GRÁFICO 20. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODOS DE TRANSPORTE EMPLEADOS (2008-2015)



Fuentes: Elaboración propia a partir de datos de AEAT (España) e INE (Portugal).

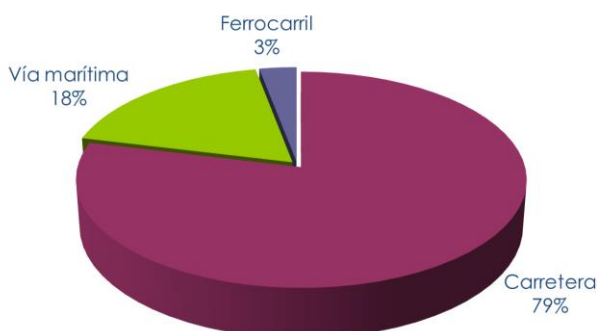
Entre 2008 y 2015 y según fuentes portuguesas, el comercio exterior entre España y Portugal registró su mayor valor en 2015 alcanzando los 26,2 millones de toneladas, mientras que según fuentes españolas este máximo se produjo en 2014, con 26,1 millones de toneladas. Durante este periodo, el transporte por carretera fue el modo que lideró los intercambios comerciales entre ambos países.

Entre 2008 y 2015 Portugal registró un crecimiento medio anual del 1,2% en los intercambios con España, siendo el modo ferroviario el que experimentó un mayor aumento (+40,8%).

Los datos procedentes de España, si bien globalmente son consistentes con los de Portugal, muestran algunas diferencias. Así, en dichos datos se observó un decrecimiento medio anual del -0,9%. El modo con mayor crecimiento en estos intercambios comerciales fue el ferroviario (+118%), seguido del modo marítimo (+81,3%). Sin embargo el transporte por carretera en los intercambios con Portugal se ha reducido (-17,3%) respecto al año 2008. En las variaciones anuales del año 2015 también se observa el crecimiento de los modos marítimo y ferroviario, y el descenso del modo carretera.

El Gráfico 21 muestra el predominio del transporte por carretera frente a los otros dos modos de transporte en los intercambios comerciales entre España y Portugal.

GRÁFICO 21. REPARTO MODAL EN LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE PORTUGAL Y ESPAÑA (2015)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AEAT (España).

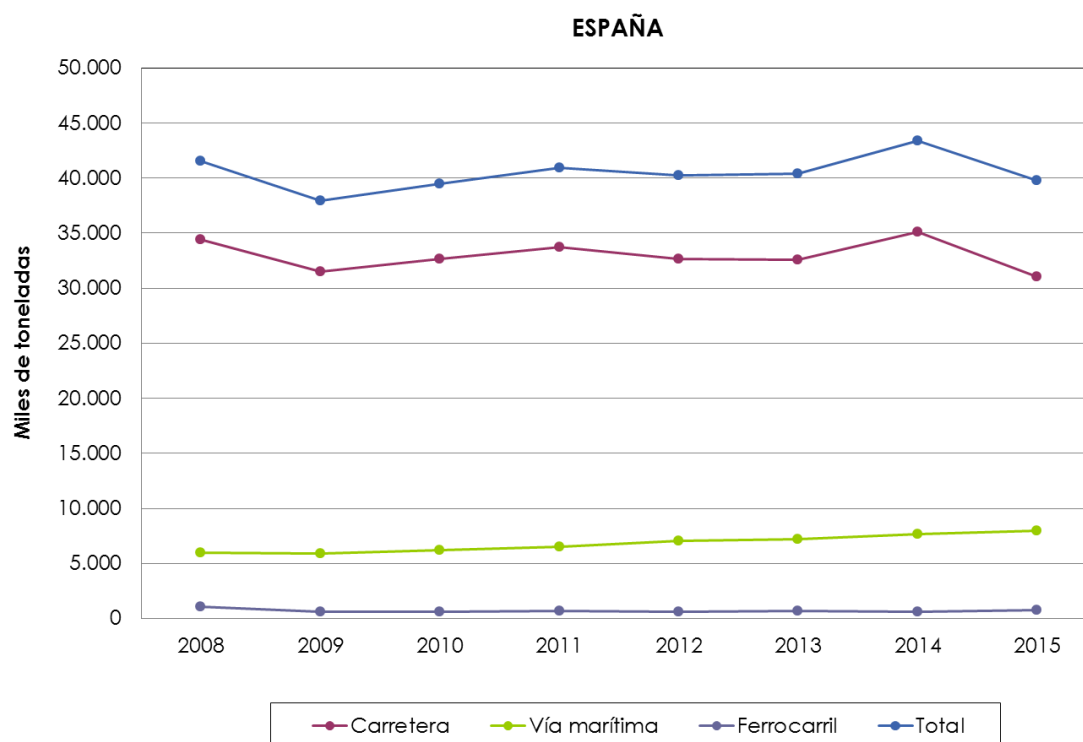
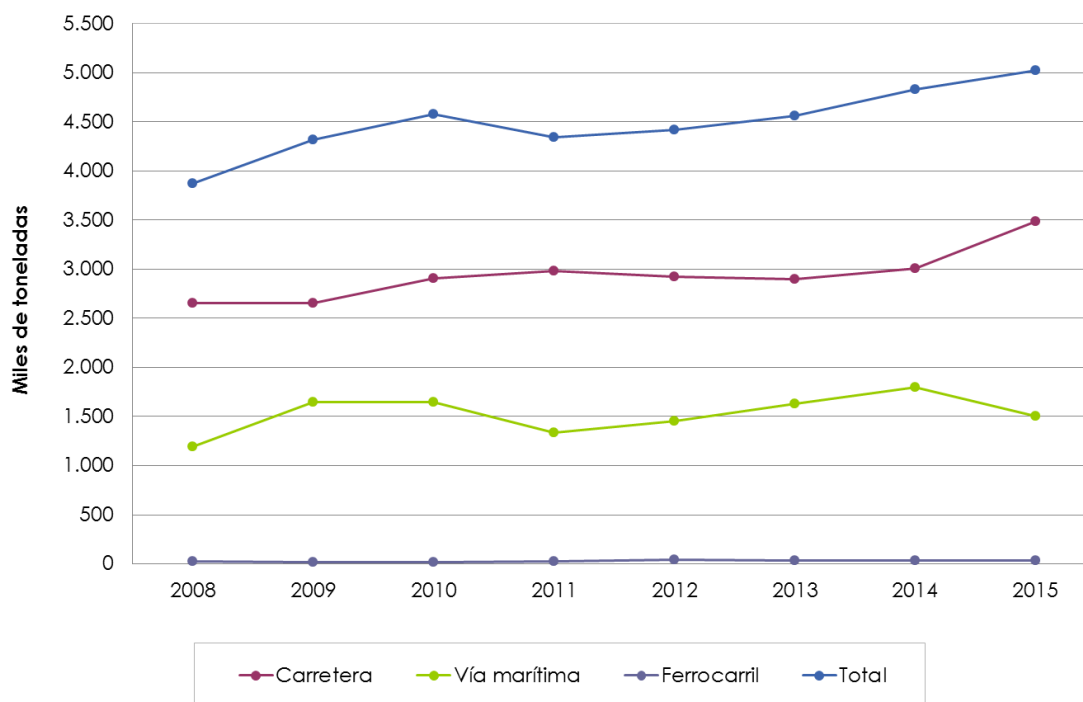
5.1.3. Comercio exterior de mercancías de España y Portugal con Francia

El comercio exterior de Portugal y España con Francia ascendió en el año 2015 a 5,0 millones de toneladas y 39,8 millones de toneladas, respectivamente. El Gráfico 22 recoge la evolución de los intercambios comerciales de España y Portugal con Francia en el período 2008-2015.

Entre 2008 y 2015 los intercambios comerciales entre Portugal y Francia registraron un crecimiento medio anual del 3,8%. En el año 2011 se produjo una reducción del 5,2% en el volumen de mercancías intercambiadas. El modo de transporte más utilizado en estos intercambios ha sido la carretera, que alcanzó su máximo en el año 2015, con un 69,4% de participación, lo que equivale a 3,5 millones de toneladas. Por otro lado, el modo marítimo en 2015 registró un descenso del 16,1%, poniendo fin a la tendencia de crecimiento que mantenía desde 2011. El transporte por ferrocarril ha acumulado un crecimiento medio anual entre 2008 y 2015 del +2,9%.

En España, la carretera sigue siendo el principal modo de transporte empleado en el comercio exterior con el país galo, y alcanzó en el año 2014 su mayor volumen (35,1 millones de toneladas). Entre 2008 y 2015 se ha producido un descenso en los intercambios comerciales realizados por carretera, y un aumento de los volúmenes en los modos marítimo y ferroviario. En 2015 el decrecimiento en el modo carretera fue del -11,5%, mientras que en los modos marítimo y ferroviario se registraron crecimientos del +3,9% y +18,4%, respectivamente.

GRÁFICO 22. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON FRANCIA, POR MODOS DE TRANSPORTE EMPLEADOS (2008-2015)



Fuentes: Elaboración propia a partir de datos de AEAT (España) e INE (Portugal).

5.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

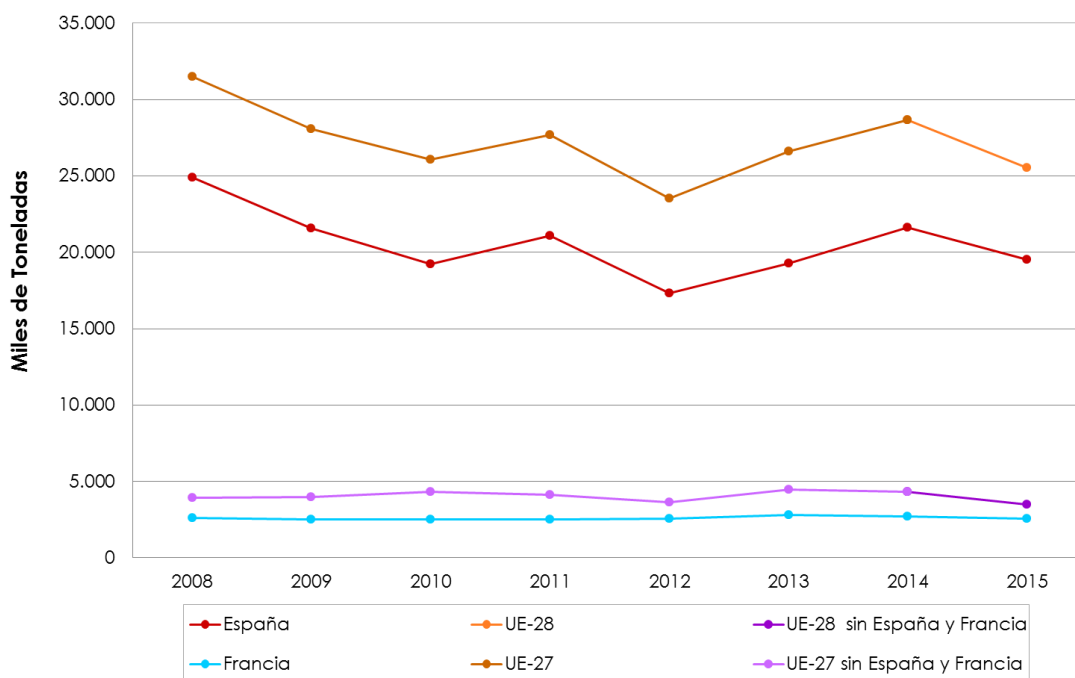
5.2.1. Transporte de mercancías por carretera entre Portugal y España con la Unión Europea

Los Gráficos 23 y 24 representan la evolución del transporte de mercancías por carretera realizado entre España y Portugal con el resto de países de la UE, independientemente del país de matriculación del vehículo pesado.

El volumen de mercancías cargadas o descargadas en Portugal en 2015, con destino u origen el resto de la UE asciende a 25,5 millones de toneladas. La relación con España representa el 76,3% de este volumen, unos 19,5 millones de toneladas. Francia representa el 10,0%, lo que equivale a 2,5 millones de toneladas. El resto de países de la UE representan el 13,7% de dicho volumen, 3,5 millones de toneladas.

En el Gráfico 23 se muestra la evolución del transporte de mercancías por carretera entre Portugal y el resto de los países de la UE para el periodo comprendido entre 2008 y 2015. En este periodo el transporte de mercancías de Portugal con el resto de países de la UE se ha reducido un 18,9%.

GRÁFICO 23. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE PORTUGAL Y LA UE (2008-2015)
PORTUGAL

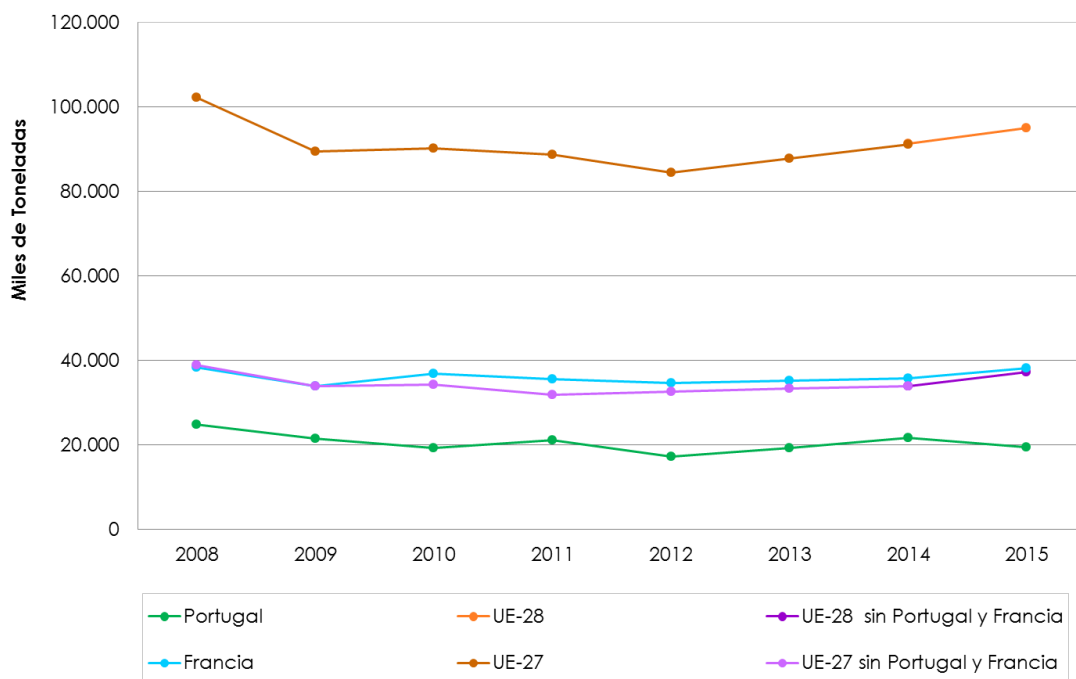


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98 (International annual road freight transport - goods unloaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_ugtt], International annual road freight transport - goods loaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_lgtt], Annual cross-trade road freight transport by link, group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_cta_gtt])

En el Gráfico 24 se muestra la evolución del transporte de mercancías por carretera entre España y el resto de los países de la UE. En 2015, este transporte ascendió a 95,0 millones de toneladas. El 40,2% de este volumen se produjo con Francia, el 20,5% con Portugal y el 39,3 % con el resto de países de la UE.

Entre 2008 y 2015 el transporte de mercancías entre España y el resto de la UE se redujo un 7,0%. El transporte entre España y Portugal disminuyó un 21,8%, mientras que entre España y Francia se redujo un 0,4%. El volumen de transporte con el resto de países de la UE disminuyó un 4,0%.

GRÁFICO 24. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y LA UE (2008-2015)
ESPAÑA



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98. (International annual road freight transport - goods unloaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_ugtt], International annual road freight transport - goods loaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_lgtt], Annual cross-trade road freight transport by link, group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_cta_gtt]).

En la Tabla 11 se recoge el transporte de mercancías entre España y Portugal y la UE en función de la nacionalidad de la empresa transportista.

TABLA 11
EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL CON LA UE, POR NACIONALIDAD DE LA MATRÍCULA (2008-2015) (MILES DE TONELADAS)

AÑO	Origen/Destino Portugal			Origen/Destino España		
	Portuguesa	No portuguesa	Total	Española	No española	Total
2.008	19.912	11.579	31.491	60.759	41.416	102.175
2.009	17.902	10.167	28.069	52.138	37.281	89.419
2.010	17.017	9.072	26.089	55.430	34.815	90.245
2.011	18.162	9.544	27.706	56.165	32.539	88.704
2.012	14.510	9.019	23.529	56.021	28.514	84.535
2.013	17.772	8.818	26.590	55.111	32.737	87.848
2.014	17.681	10.972	28.653	58.335	32.940	91.275
2.015	15.713	9.835	25.548	61.162	33.883	95.045

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98. (International annual road freight transport - goods unloaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_ugtt], International annual road freight transport - goods loaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_lgtt], Annual cross-trade road freight transport by link, group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_cta_gtt]).

En el año 2015 el transporte de mercancías por carretera entre Portugal y la UE se efectuó mayoritariamente (61,5%) con vehículos de matrícula portuguesa. Entre 2008 y 2015 el volumen de transporte realizado por los vehículos pesados portugueses se redujo un 26,7%, mientras que el volumen total lo hizo un 23,3%.

Los vehículos pesados matriculados en España realizaron en 2015 el 64,4% del transporte entre España y el resto de la UE. Entre 2008 y 2015 el volumen de transporte efectuado

por vehículos pesados españoles aumentó un 0,7%. Sin embargo, el volumen total de transporte de mercancías entre España y el resto de la UE descendió un 7,5%.

5.2.2. Transporte de mercancías por carretera entre España y Portugal

La Tabla 12 agrupa el volumen total de mercancías transportadas entre España y Portugal entre 2008 y 2015 según el país donde han estado matriculados los vehículos pesados.

TABLA 12
EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR
NACIONALIDAD DE LA MATRÍCULA (2008-2015)
(MILES DE TONELADAS)

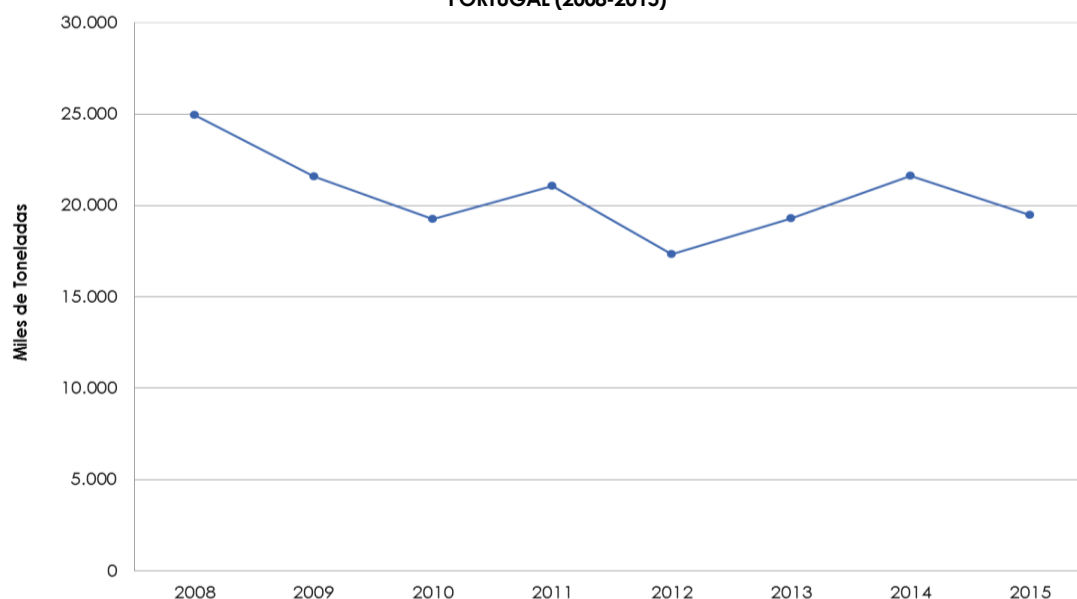
AÑO	NACIONALIDAD DE LA MATRÍCULA			TOTAL
	ESPAÑOLA	PORTUGUESA	TERCEROS	
2.008	10.323	14.521	86	24.930
2.009	8.736	12.724	123	21.583
2.010	7.806	11.385	58	19.249
2.011	8.492	12.502	90	21.084
2.012	8.120	9.157	59	17.336
2.013	7.481	11.723	74	19.278
2.014	9.565	11.822	229	21.616
2.015	8.552	10.835	116	19.503

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98. (International annual road freight transport - goods unloaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_ugtt], International annual road freight transport - goods loaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_lgtt], Annual cross-trade road freight transport by link, group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_cta_gtt]).

Cabe destacar que el transporte de mercancías por carretera entre España y Portugal se produce mayoritariamente por vehículos registrados en estos países. En el período 2008-2015 el volumen transportado disminuye un 21,8% (5,4 millones de toneladas). Aunque en los años 2012 y 2013 se registraron crecimientos anuales positivos, en 2015 se observa un decrecimiento del 9,8% (2,1 millones de toneladas).

En el Gráfico 25 se muestra el volumen total del transporte de mercancías por carretera entre España y Portugal sin distinguir el país de matriculación de los vehículos pesados.

GRÁFICO 25. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2008-2015)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98. (International annual road freight transport - goods unloaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_ugtt], International annual road freight transport - goods loaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_lgtt], Annual cross-trade road freight transport by link, group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_cta_gtt])

Nota: Como se indica en el inicio de este capítulo, a lo largo del mismo se emplean datos de distintas fuentes.

Así, en el punto 5.1 los datos utilizados tienen como fuentes el INE (caso portugués), basándose en una encuesta realizada a las empresas sobre importación/exportación (de la que se extrae información sobre el modo de transporte utilizado) y las estadísticas de comercio exterior de la Agencia Tributaria española. En los apartados 5.2.1 y 5.2.2, los datos representados tienen como fuente Eurostat (información recogida por esta entidad, como consecuencia de los datos ofrecidos por Portugal y España en respuesta a Reg. CE 1172/98 – Encuesta sobre el transporte por carretera. Si bien las fuentes son diferentes, los datos son coherentes entre sí.

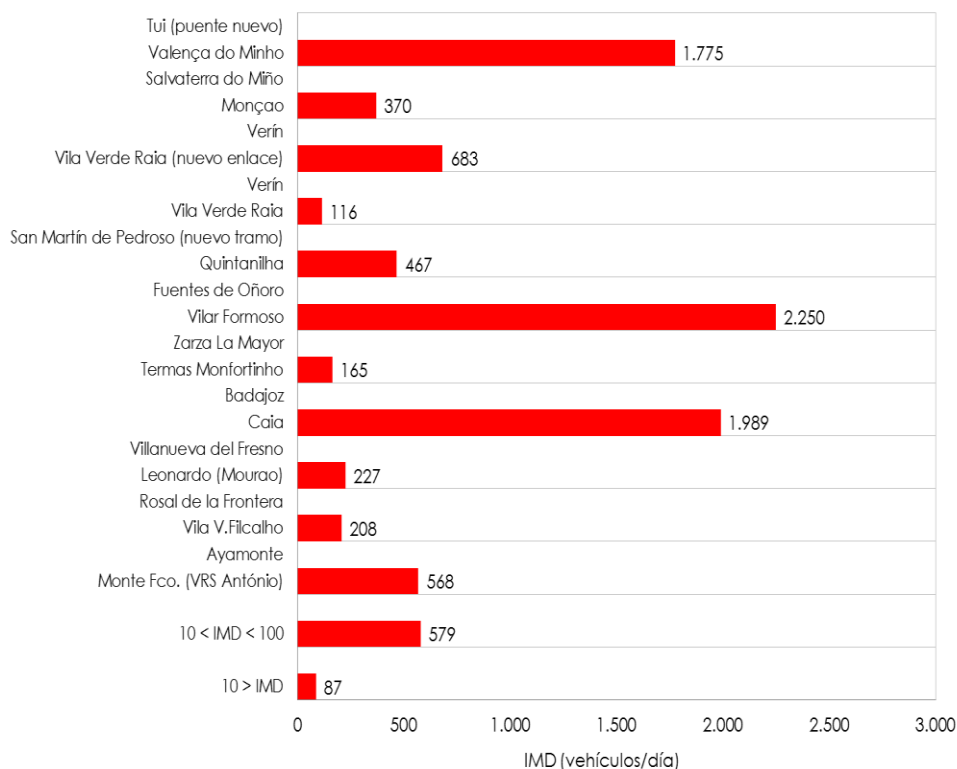
5.2.3. Paso de vehículos pesados por los puntos fronterizos hispano-portugueses

El Gráfico 26 muestra los 11 pasos más importantes (aquellos cuya intensidad media diaria de vehículos pesados se sitúa por encima de los 100 vehículos/día), que concentran el 93,0% del total del tráfico de vehículos pesados de las fronteras luso-españolas.

Los pasos fronterizos con mayor IMD de vehículos pesados de mercancías son Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro, Caia-Badajoz y Valença do Minho-Tui (puente nuevo), que en conjunto concentran el 63,4% del tráfico total de vehículos pesados que diariamente cruzan la frontera entre España y Portugal.

Del 2014 al 2015 hubo un incremento del 0,3% en el número de vehículos pesados que transportan mercancías, lo que corresponde a 29 vehículos/día más (9.454 vehículos/día en 2014 y 9.483 en 2015).

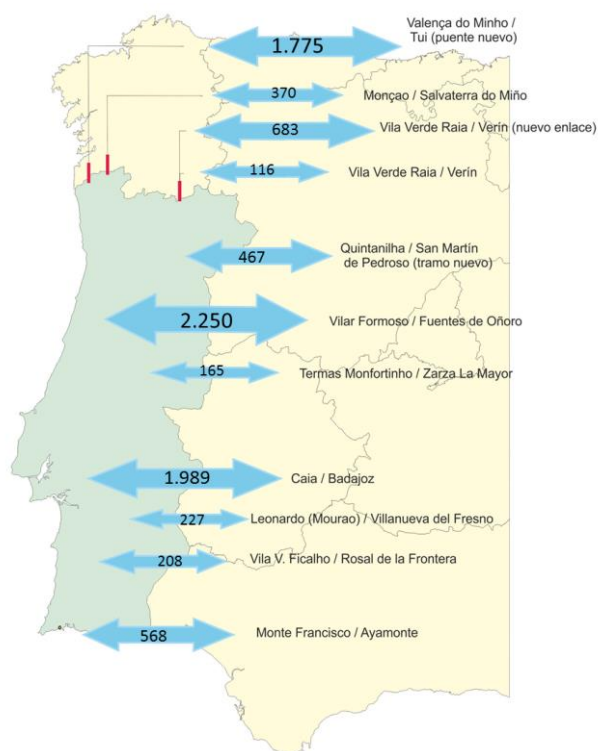
GRÁFICO 26. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS LUSO-ESPAÑOLAS (2015)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (España)

La Figura 8 representa la distribución geográfica de las principales fronteras luso-españolas y la IMD de vehículos pesados de mercancías en el año 2015.

FIGURA 8. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE LOS VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS (2015)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (España)

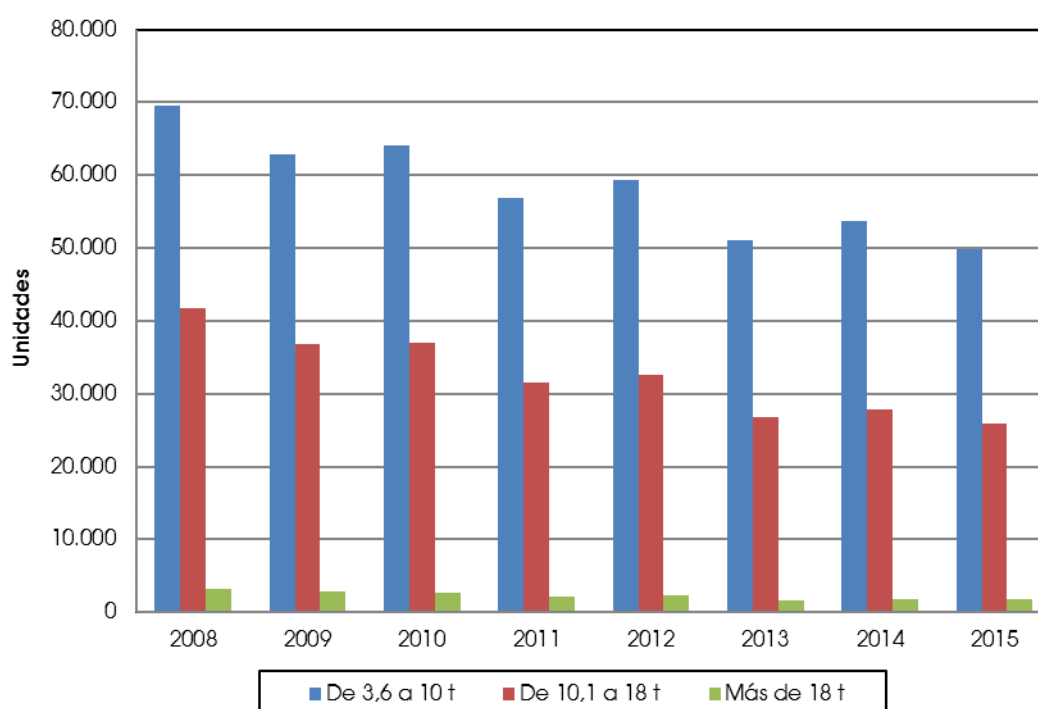
Cabe resaltar el incremento del 54,2% en el número de vehículos pesados entre 2014 y 2015 en el paso de San Martín de Pedroso-Quintanilha (164 vehículos pesados/día más). En el mismo período de tiempo, el paso fronterizo de Badajoz-Campo Maior, pasó de 113 vehículos pesados/día en 2014 a 34 vehículos/día en 2015 (no se refleja en la Figura 8 por tratarse de una IMD inferior a 100 vehículos/día).

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

A. PARQUE POR CUENTA PROPIA

Los Gráficos 27 y 28 muestran la evolución del número de vehículos rígidos que efectúan transporte por cuenta propia, clasificados por tramos de carga útil/peso bruto², en España y en Portugal.

GRÁFICO 27. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES QUE EFECTÚAN EN ESPAÑA TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA, POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL (2008-2015)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC) (Ministerio de Fomento, España).

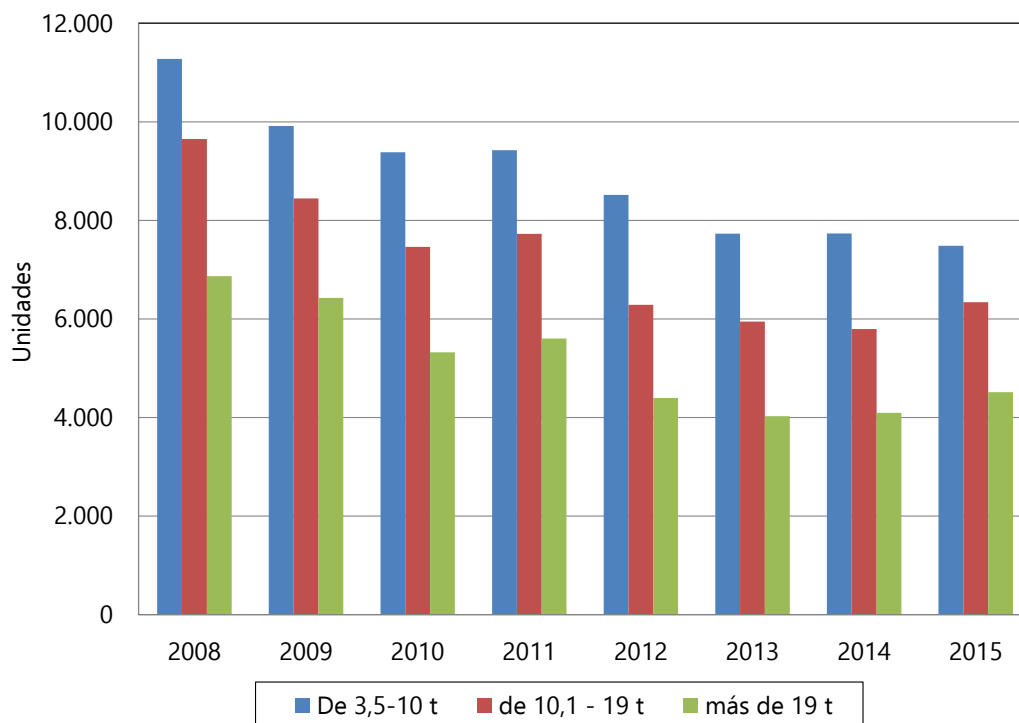
Según se observa en el Gráfico 27 relativo a los vehículos que efectúan transporte por cuenta propia, el tramo con menor capacidad de carga (de 3,6 a 10 toneladas) sigue siendo el que mayor número de vehículos dispone en 2015 (un 64% con respecto al total del parque de vehículos rígidos por cuenta propia). Le sigue con un 33% de cuota el tramo de carga útil de 10,1 a 18t, quedando el tramo de mayor carga útil (más de 18t) representando por el 2%.

Entre 2008 y 2015 se refleja una tendencia descendente del número de vehículos por cuenta propia. Concretamente se ha producido una disminución del 32% en el número total de vehículos que efectúan en España transporte por cuenta propia, variando de 114.439 unidades en 2008 a 77.534 en 2015.

² A efectos de contabilización, en España se consideran todos los vehículos cuya carga útil sea superior a 3.600kg mientras que en Portugal se contabilizan los vehículos cuyo peso bruto sea superior a 3.500 kg.

En los dos últimos años aquí estudiados (2014 y 2015) hay una reducción en el número de vehículos en los dos principales tramos de carga útil y en el superior a 18t el número de unidades se mantiene constante.

GRÁFICO 28. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES QUE EFECTÚAN EN PORTUGAL TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA, POR TRAMOS DE PESO BRUTO (2008-2015)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (Portugal).

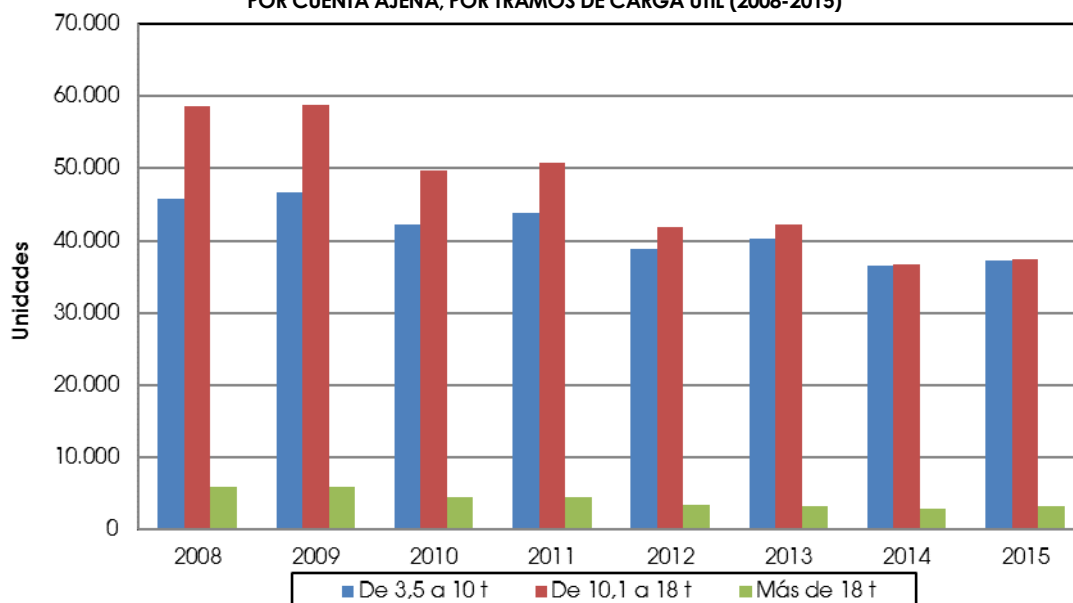
El análisis del Gráfico 28 indica que en Portugal el tramo de peso bruto menor constituye una parte importante del número de vehículos que realizan transporte por cuenta propia. La diferencia con los otros tramos no es tan notoria como en el caso español. En el año 2015, el porcentaje asociado a cada tramo de peso bruto es 40,8% para un peso bruto de 3,5 a 10t, 34,6% de 10,1 a 19t y 24,6% para más de 19t.

En el año 2015 el número de vehículos por cuenta propia asciende a la cifra de 18.339, lo que significa una recuperación después de que en el año 2013 se registraran un total de 17.704 vehículos. En 2008 se registró el mayor número de vehículos con 27.797 unidades. Entre los años 2008 y 2015 destaca la caída generalizada y con el mismo porcentaje del 34% en todos los tramos de peso bruto.

B. PARQUE POR CUENTA AJENA

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

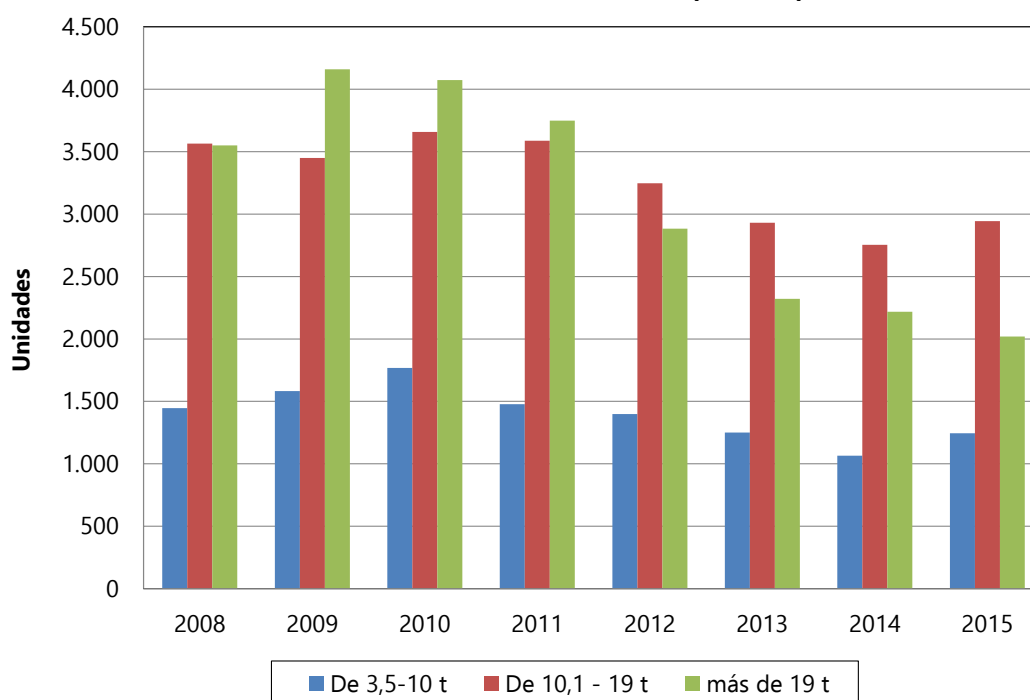
GRÁFICO 29. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES QUE EFECTÚAN EN ESPAÑA TRANSPORTE POR CUENTA AJENA, POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL (2008-2015)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC) (Ministerio de Fomento, España).

En España, entre 2008 y 2015 ha habido un decrecimiento en el número de vehículos que realizan transporte por cuenta ajena (29%), especialmente en el tramo intermedio de carga útil (de 10,1 a 18t) con un descenso del 36%. En 2015 los vehículos del tramo de carga útil de 10,1 a 18t representaron el 48,0% del transporte por cuenta ajena, un porcentaje casi idéntico al de los vehículos con carga útil de 3,5 a 10 t, 47,8%. Los vehículos con mayor capacidad de carga útil constituyen el 4,2%.

GRÁFICO 30. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES QUE EFECTÚAN EN PORTUGAL TRANSPORTE POR CUENTA AJENA, POR TRAMOS DE PESO BRUTO (2008-2015)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (Portugal).

En el Gráfico 30 se refleja cómo año tras año el tramo intermedio de peso bruto ha ido ganando importancia relativa a la vez que se reducía la del tramo superior (más de 19 toneladas). Así, en el año 2015 el tramo de peso bruto entre 10,1t y 19t ya representa el 47% del total de vehículos que realizan el transporte por cuenta ajena en Portugal. Le sigue el tramo superior (más de 19t) con un 33% y el tramo de peso bruto inferior (de 3,5 a 10t) con un 20%.

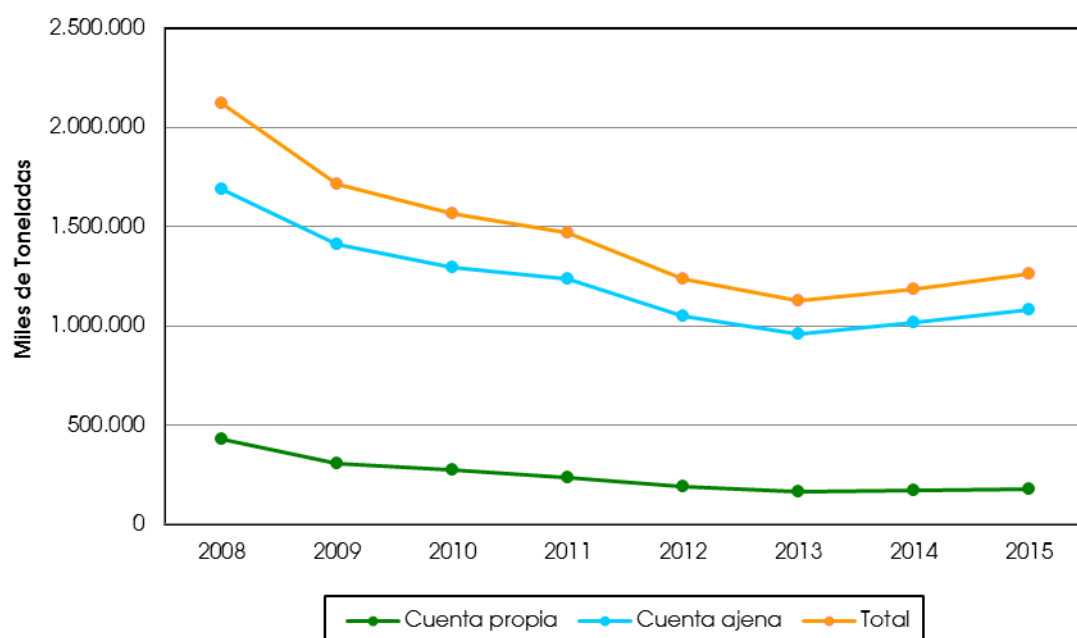
5.2.5. Transporte de mercancías por cuenta propia y por cuenta ajena de vehículos españoles y portugueses

En los Gráficos 31 y 32 se representa la evolución entre 2008 y 2015 del transporte de mercancías (transporte nacional e internacional) efectuado por vehículos pesados españoles y portugueses por cuenta propia y por cuenta ajena.

Entre 2008 y 2015 se registró un descenso del 41% en el total del volumen de mercancías transportadas por los vehículos españoles. Es en el período comprendido entre 2008 y 2013 cuando tanto las mercancías transportadas por cuenta propia y por cuenta ajena anotan las mayores caídas con un 62% y 43% respectivamente. No obstante, entre 2013 y 2015 se registra un crecimiento positivo en ambas tipologías, lo que conlleva un aumento del 12% en el volumen total de mercancías transportadas por los vehículos españoles.

Es importante destacar que en la serie de datos presentada, el transporte por cuenta ajena siempre ha representado más del 80% del volumen total de mercancías transportadas, siendo 2014 y 2015 los años donde esta participación alcanza su valor más alto con un 86%. El transporte por cuenta propia no consigue recuperar cuota de mercado. En 2008 obtuvo su mejor registro con un 20% de cuota.

GRÁFICO 31. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EFECTUADO POR VEHÍCULOS ESPAÑOLES (EN TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA (2008-2015)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera. Reglamento C1172/98. (Summary of annual road freight transport by type of operation and type of transport (1 000 t, Mio Tkm, Mio Veh-km)[road_go_ta_tot])

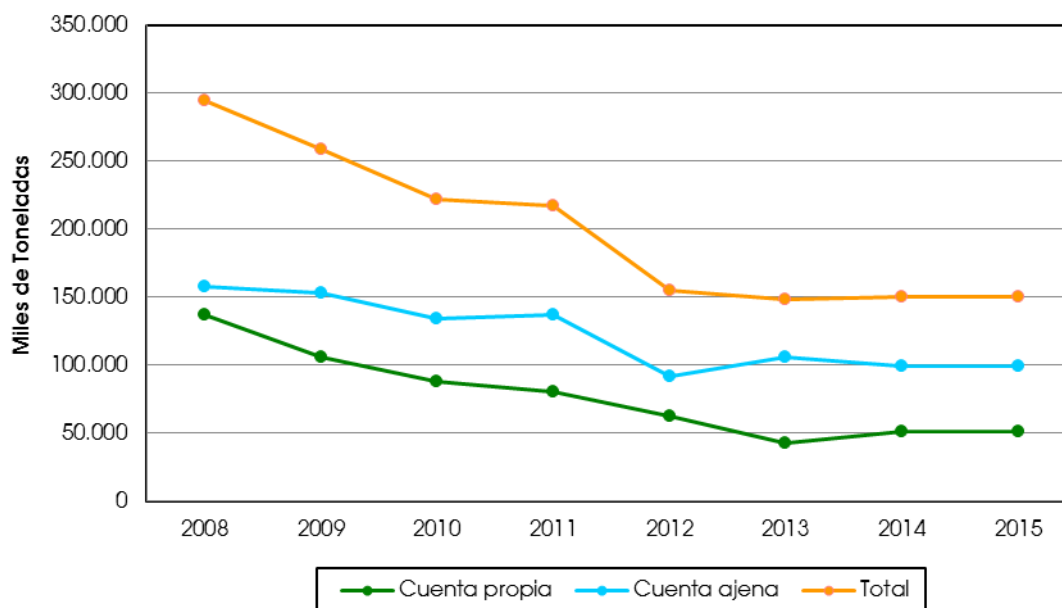
El Gráfico 32 relativo a los vehículos con matrícula portuguesa guarda cierta similitud con el visto anteriormente para el caso español. Se registra un descenso en el total del volumen de mercancías transportadas entre los años 2008 y 2013 del 50%, siendo el

transporte por cuenta ajena el que experimenta un mayor descenso relativo con un 69%. El transporte por cuenta propia descendió un 33%.

A partir del año 2013, las fluctuaciones se reducen en ambos tipos de transporte, logrando una estabilización en el transporte de mercancías de vehículos portugueses en torno a los 150 millones de toneladas que perdura hasta el último año analizado (2015).

Entre los años 2008 y 2015 el transporte por cuenta ajena ha sido el tipo de transporte predominante en el transporte por carretera efectuado por vehículos portugueses.

GRÁFICO 32. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EFECTUADO POR VEHÍCULOS PORTUGUESES (EN TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA (2008-2015)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera. Reglamento C1172/98. (Summary of annual road freight transport by type of operation and type of transport (1 000 t, Mio Tkm, Mio Veh-km)[road_go_ta_totl])

5.2.6. Tipología de los productos transportados

La Tabla 13 recoge para el 2015, el volumen y la tipología de las mercancías transportadas en la UE-28, por carretera, en vehículos pesados matriculados en España y Portugal.

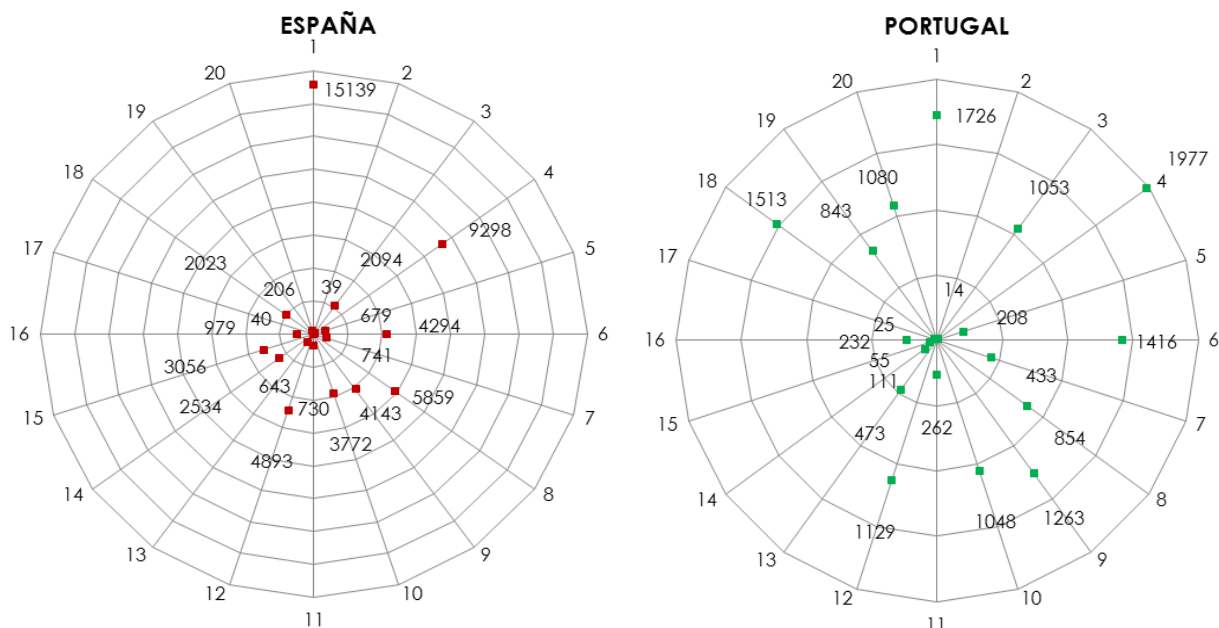
TABLA 13
TIPOLOGÍA Y VOLUMEN DE LAS MERCANCÍAS INTERCAMBIADAS CON LA UE-28 POR CARRETERA, EN
VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN ESPAÑA Y PORTUGAL (2015)

CAPÍTULO	TIPO DE MERCANCÍAS	PAÍS	
		ESPAÑA (10³ TON)	PORTUGAL (10³ TON)
1	Productos de la agricultura, la ganadería, la caza y la silvicultura; pescado y otros productos de la pesca	15.139	1.726
2	Hulla, antracita y lignito; petróleo crudo y gas natural	39	14
3	Minerales metálicos y otros minerales y productos de la minería; turba; uranio y torio	2.094	1.053
4	Productos alimenticios, bebidas y tabaco	9.298	1.977
5	Productos de la industria textil y de la confección; cuero y productos de cuero	679	208
6	Productos de madera y corcho (excepto muebles); artículos de cestería y espartería; pasta de papel, papel y productos de la industria del papel; edición, artes gráficas y material grabado	4.294	1.416
7	Coque y productos de petróleo refinado	741	433
8	Productos químicos y fibras artificiales y sintéticas; productos de caucho y plásticos; combustible nuclear	5.859	854
9	Otros productos minerales no metálicos	4.143	1.263
10	Metales básicos; productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	3.772	1.048
11	Maquinaria y equipo mecánico n.c.o.p.; maquinaria de oficina y equipo informático; maquinaria y material eléctrico n.c.o.p.; equipos y aparatos de radio, televisión y comunicaciones; equipo e instrumentos médico-quirúrgicos, de precisión y ópticos; relojes.	730	262
12	Material de transporte	4.893	1.129
13	Muebles; otros artículos manufacturados n.c.o.p.	643	473
14	Materiales secundarios en bruto; residuos municipales y otros residuos	2.534	111
15	Correo, paquetes	3.056	55
16	Equipos y materiales utilizados en el transporte de mercancías	979	232
17	Mercancías trasladadas durante mudanzas privadas y profesionales; equipaje y artículos que acompañan a los viajeros; vehículos de motor trasladados para su reparación; otros bienes no de mercado n.c.o.p.	40	25
18	Mercancías agrupadas: distintos tipos de mercancías transportadas conjuntamente	2.023	1.513
19	Mercancías no identificables: mercancías que por cualquier razón no pueden identificarse y no pueden, por tanto, clasificarse en los grupos 01 a 16.	206	843
20	Otros artículos n.c.o.p.	0	1.080
Total		61.162	15.713

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera. Reglamento C1172/98. (International annual road freight transport - goods loaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards[road_go_ia_lgt]) y International annual road freight transport - goods unloaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards[road_go_ia_ugt]).

En el Gráfico 33 se representan los valores de la Tabla 13.

GRÁFICO 33. TIPOLOGÍA Y VOLUMEN DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS EN ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODO CARRETERA, EN COMERCIO INTERNACIONAL, EN 2015 (MILES DE TONELADAS)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera. Reglamento C1172/98. (International annual road freight transport - goods loaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards[road_go_ia_lgt]) y International annual road freight transport - goods unloaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards[road_go_ia_ugt]).
Nota: Los gráficos tienen escalas diferentes.

El Gráfico 33 muestra como en España los tres principales grupos de mercancías situadas entre los ejes de 4 a 16 millones de toneladas concentran el 49,5% del volumen de mercancías transportadas. Se trata de los grupos siguientes: productos de la agricultura, la ganadería, la caza y la silvicultura; pescado y otros productos de la pesca (24,8%), productos alimenticios, bebidas y tabaco (15,2%) y productos químicos y fibras sintéticas; productos de caucho y plásticos; combustible nuclear (9,6%).

Para Portugal los tres principales grupos de mercancías suman un 33,2% del volumen total de mercancías, todos ellos situados entre los ejes de 1,5 a 2 millones de toneladas. Los grupos son: Productos alimenticios, bebidas y tabaco (12,6%), productos de la agricultura, la ganadería, la caza y la silvicultura; pescado y otros productos de la pesca (11,0%), y mercancías agrupadas: distintos tipos de mercancías transportadas conjuntamente (9,6%).

Los rangos de miles de toneladas donde se acumulan más grupos de mercaderías tanto para el caso español y portugués son los inferiores. Para España hasta el eje de 2 millones de toneladas se incluyen 9 grupos de mercancías y para Portugal hasta el eje de 0,5 millones de toneladas se incluyen 9 grupos.

5.3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

En la Tabla 14 se representa la evolución del transporte internacional de mercancías por ferrocarril en Portugal entre 2008 y 2015.

Tal y como puede observarse, casi la totalidad del transporte ferroviario internacional de Portugal tiene lugar con España. El transporte de mercancías por ferrocarril de Portugal

con el resto de países de la Unión Europea ha tenido siempre volúmenes poco representativos.

En el año 2009 se registra el valor mínimo del transporte de mercancías entre España y Portugal, con un descenso del 31% con respecto al año 2008. Entre los años 2009 y 2015 se mantiene una tendencia creciente en el volumen total transportado, con una variación positiva del 239%, lo que equivale a 1,2 millones de toneladas.

Tras un período de crecimiento del transporte ferroviario de mercancías con el resto de países de la Unión Europea entre 2011 y 2013 (máximo valor con 52.400 toneladas), en 2014 empieza a descender hasta situarse en valores nulos en el año 2015.

TABLA 14
EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL, DE/HACIA
PORTUGAL, POR REGIONES DE ORIGEN/DESTINO (2008-2015) (MILES DE TONELADAS)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ESPAÑA	724,6	503,5	798,5	941,0	1.058,3	1.351,6	1.670,0	1.708,9
FRANCIA	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
OTROS PAÍSES UE	0,0	0,0	0,0	1,9	40,4	52,4	0,5	0,0
TOTAL UE	725,0	503,5	798,5	942,9	1.098,7	1.404,1	1.670,5	1.708,9

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (Portugal).

Nota: UE se refiere a la Unión Europea de los 27 países hasta el año 2013. A partir de 2014 tras la adhesión de Croacia, UE se refiere a la UE-28.

5.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

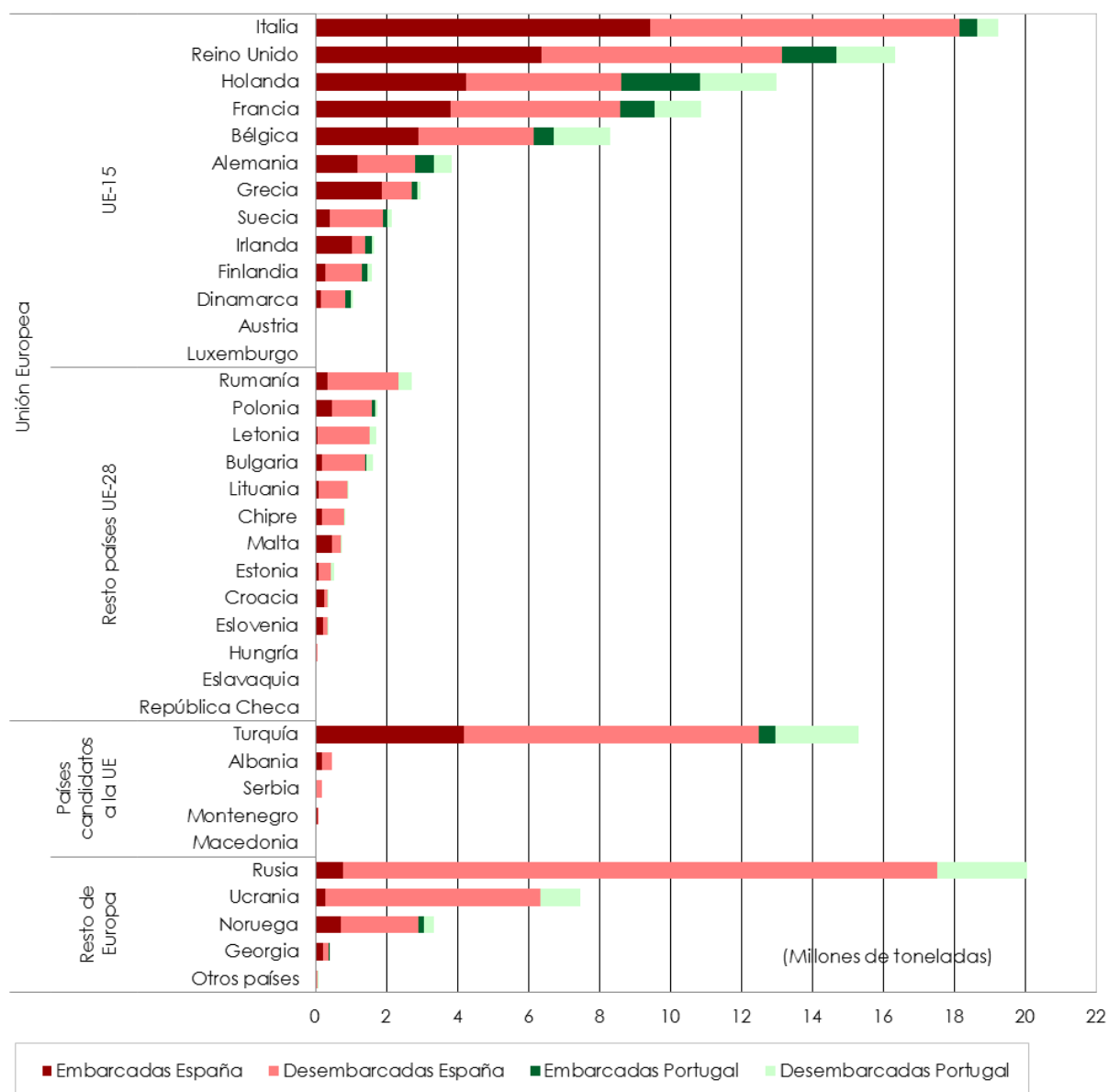
5.4.1. Transporte marítimo de mercancías de España y Portugal con Europa

En 2015 el transporte marítimo de mercancías de España y Portugal con los países europeos registró un volumen de 140,1 millones de toneladas, lo que supone un incremento positivo de 7,2 millones de toneladas (+5,5%) respecto a las 132,8 millones de toneladas del año 2014. Este crecimiento se debe al aumento de los tráficos en los puertos españoles (5,1%) y portugueses (7,5%).

En el gráfico 34 se muestra la distribución del transporte de mercancías por vía marítima entre los puertos de la Península Ibérica y los de los diferentes países europeos. Rusia es el país que ha tenido en 2015 un mayor volumen de transporte marítimo con los puertos de la Península Ibérica, con un 14,3% del volumen total, seguido de Italia (13,7%), Reino Unido (11,7%) y Turquía (10,9%).

Destaca la participación de Italia en el transporte entre los puertos españoles peninsulares y el resto de Europa (sin contabilizar Portugal), que supone un 15,6% del total. En el caso de los puertos portugueses, resalta el transporte marítimo efectuado con Holanda, con un 18,6% del total.

GRÁFICO 34. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA CON ORIGEN/DESTINO EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA (2015)



Fuentes: Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado (España) y del IMT (Portugal).

De los 140,1 millones de toneladas transportadas por vía marítima entre la Península Ibérica y los países de Europa en el año 2015, el 66,2% se llevaron a cabo con países de la Unión Europea (92,7 millones de toneladas), y entre estos destaca la UE-15 con una participación del 57,9%. El transporte con el conjunto de países candidatos a entrar en la Unión Europea y el resto de países de la Europa no comunitaria equivale al 11,5% y 22,4%, respectivamente.

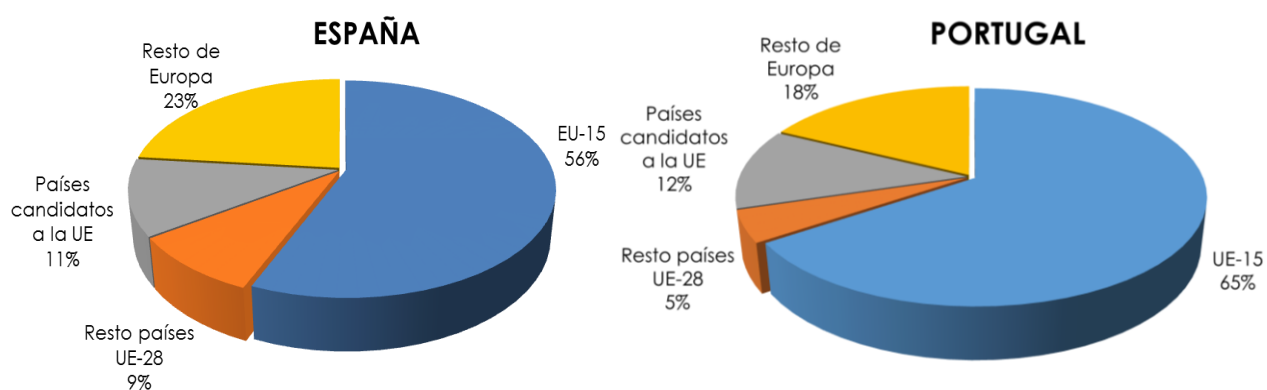
TABLA 15
DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PAÍSES DE LA
PENÍNSULA IBÉRICA Y LOS PAÍSES DE EUROPA EN AMBOS SENTIDOS (2015) (MILLONES DE TONELADAS)

		TOTAL EN AMBOS SENTIDOS (EN MT)		
		ESPAÑA	PORTUGAL	PENÍNSULA IBÉRICA
Unión Europea	UE-15	65,66	15,39	81,05
	Resto países de la UE-28	10,52	1,11	11,63
Países candidatos		13,24	2,81	16,06
Resto de Europa		27,20	4,14	31,35
TOTAL EUROPA		116,62	23,46	140,08

Fuentes: Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado (España) y del IMT (Portugal).

En el Gráfico 35 se muestra la importancia de cada agrupación de países europeos en el transporte marítimo con los puertos españoles y portugueses, observándose que en ambos países la distribución es similar.

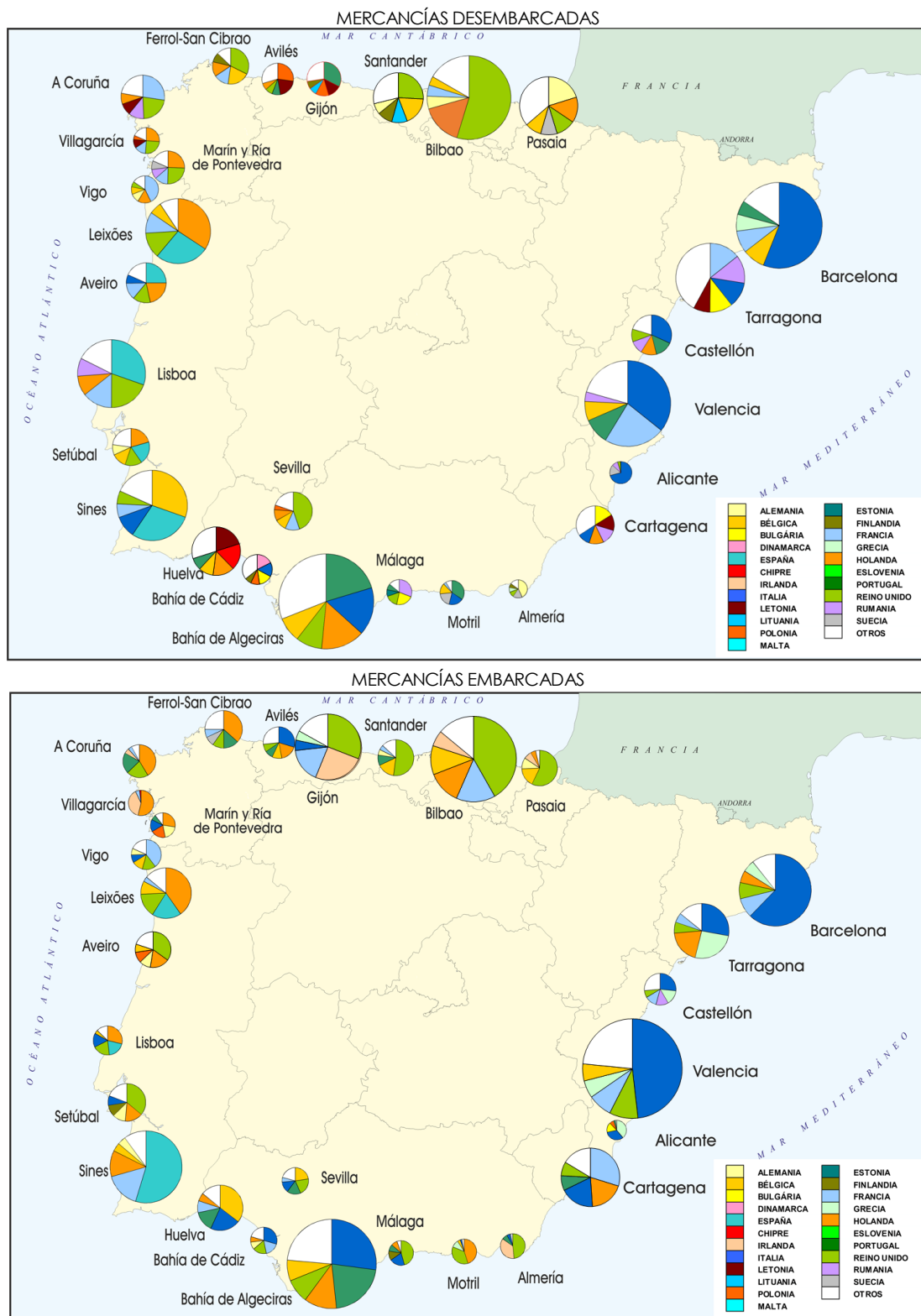
GRÁFICO 35. DISTRIBUCIÓN RELATIVA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON LOS PAÍSES DE EUROPA (2015)



Fuentes: Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado (España) y del IMT (Portugal).

La figura 9 representa el transporte marítimo de mercancías registrado en 2015 entre los puertos peninsulares españoles y portugueses más importantes y los países del resto de la UE-28.

FIGURA 9. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS ENTRE LOS PUERTOS MÁS IMPORTANTES DE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-28, POR LOS 5 PRINCIPALES PAÍSES DE ORIGEN Y DESTINO (2015)



Fuentes Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado (España) y del IMT (Portugal).

En el año 2015 el transporte marítimo de mercancías entre los cinco principales puertos portugueses (Lisboa, Leixões, Sines, Aveiro y Setúbal) y el conjunto de la Unión Europea (España incluida) ascendió a 23,4 millones de toneladas considerando las mercancías embarcadas y desembarcadas, cuya distribución supone un 45% y un 55% respectivamente.

A través de los puertos de Lisboa, Leixões y Sines llegaron a Portugal 10,3 millones de toneladas, lo que supone un 80% del volumen de mercancías desembarcadas en los 5 puertos principales. Por origen geográfico, destacan los flujos de mercancías procedentes de España, Holanda, Reino Unido, Bélgica y Francia.

Por lo que respecta al volumen de mercancías embarcadas con destino la UE-28, los puertos portugueses de Sines (4,8 millones de toneladas), Leixões (2,6 millones de toneladas) y Setúbal (1,4 millones de toneladas) son los que presentan unos volúmenes superiores. Estos tres puertos concentran el 83% del volumen de mercancías embarcadas en los cinco principales puertos portugueses. España, Holanda y Reino Unido son los principales países de la UE a los que se dirige la mercancía embarcada en el Portugal peninsular.

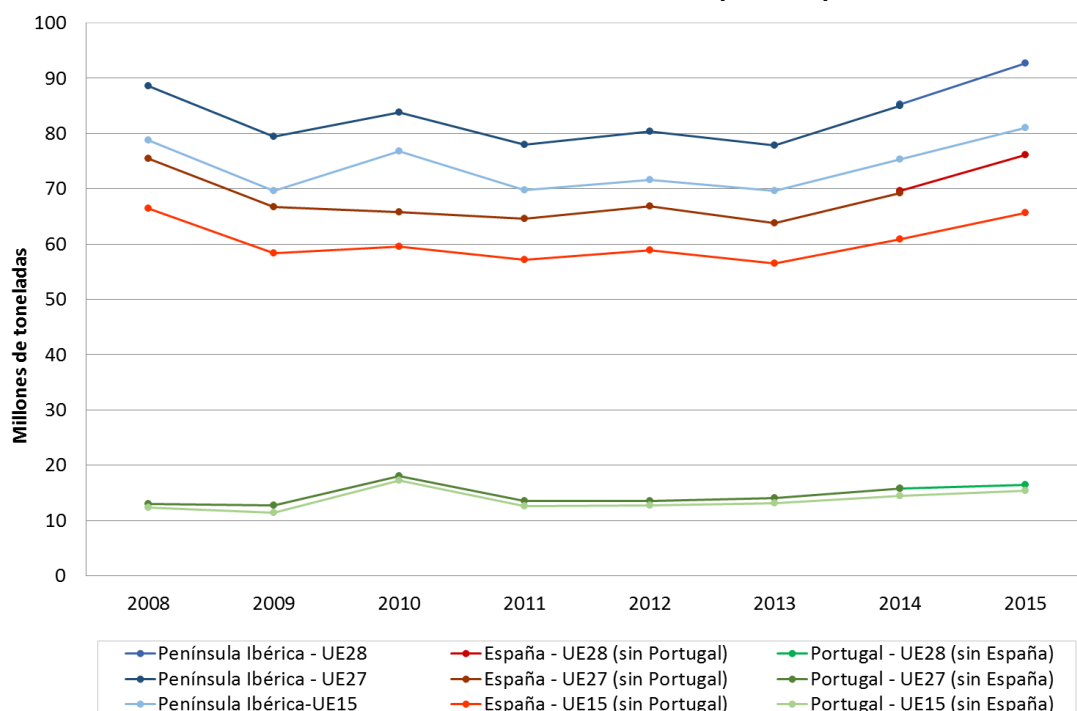
En lo que respecta a los puertos peninsulares españoles, en 2015 el volumen de mercancías embarcadas y desembarcadas con origen o destino el conjunto de la Unión Europea (Portugal incluida) se situó en 82,9 millones de toneladas, suponiendo las mercancías desembarcadas un 55%.

Los puertos con un mayor volumen de mercancías desembarcadas son el de Algeciras (8,3 millones de toneladas), el de Valencia (6,5 millones de toneladas) y el de Barcelona (6,0 millones de toneladas). Para el conjunto de puertos españoles, los principales países de origen de las mercancías son Italia, Reino Unido, Francia y Holanda.

En los puertos peninsulares españoles el volumen de mercancías embarcadas con destino la UE ascendió a 37,0 millones de toneladas. Destacan los volúmenes de mercancías embarcadas en los puertos de Valencia (5,6 millones de toneladas), Algeciras (5,1 millones de toneladas), Bilbao (4,8 millones de toneladas) y Barcelona (4,4 millones de toneladas). Italia, Reino Unido y Holanda fueron los principales destinos de las mercancías de los puertos españoles peninsulares.

En el Gráfico 36 se puede observar la evolución del transporte de mercancías por vía marítima entre la Península Ibérica y los socios de la UE entre 2008 y 2015.

GRÁFICO 36. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA UE-15, UE-27 Y UE-28 (2008-2015)



Fuentes: Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado (España) y del IMT (Portugal).

Entre 2008 y 2015, el comercio entre Portugal y el resto de países de la Unión Europea no sufrió grandes fluctuaciones, siendo ligeramente superior al final de este período. De los 92,7 millones de toneladas intercambiadas por la Península Ibérica con el resto de UE-28 en 2015, el 82% correspondieron a España y el 18% a Portugal.

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

En la Tabla 16 y la Tabla 17 se muestra la evolución de los intercambios de mercancías por vía marítima entre los puertos españoles y portugueses en el período 2008-2015.

Durante el año 2015 desembarcaron en España un total de 4,5 millones de toneladas provenientes de Portugal, lo que supone un crecimiento del 43,4% con respecto al año anterior. Las autoridades portuarias fuera del territorio peninsular español contribuyeron en un 16% en el volumen total de mercancías desembarcadas en España. Además, en 2015 se observa un importante crecimiento del volumen de mercancías desembarcadas en los puertos insulares de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

Entre los años 2008-2015 los puertos de Algeciras y de Valencia son los que desembarcaron un mayor volumen de mercancías provenientes de Portugal, con unas cuotas en 2015 del 37% y 14% respectivamente respecto el conjunto de las autoridades portuarias españolas.

TABLA 16
EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES
PUERTOS ESPAÑOLES Y LOS PUERTOS PORTUGUESES, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2015) (TONELADAS)

DESEMBARCADAS EN ESPAÑA PROVENIENTES DE PORTUGAL								
AUTORIDAD PORTUARIA ESPAÑOLA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bahía de Algeciras	601.625	638.140	625.658	864.674	1.098.909	1.311.665	1.403.080	1.681.198
Valencia	445.641	487.769	435.612	449.816	645.287	623.436	362.862	646.849
Las Palmas	115.779	103.910	159.964	183.705	176.586	81.497	105.936	535.921
Barcelona	148.091	55.313	40.466	70.538	134.455	521.279	269.907	320.527
Gijón	48.330	38.156	36.418	15.114	38.597	240.657	198.979	299.402
Castellón	123.615	24.550	95.990	134.023	89.917	180.512	224.748	233.262
Sa Cruz de Tenerife	18.303	141.203	184.306	186.236	157.459	20.370	30.686	142.888
Huelva	519.229	50.869	67.986	166.543	92.022	86.942	71.330	130.388
Tarragona	65.116	75.295	90.315	134.480	137.060	179.644	87.133	103.334
Motril						20.269	106.340	82.288
Bilbao	47.602	18.699	10.386	6.121	9.019	152.603	108.052	60.636
Avilés	46.640		9.160	9.328		30.395	17.065	60.577
Ceuta	20.379	209	39.407	76.125	915	62.488	39.664	48.037
Pasajes		87	26.353	24.144	42.052	58.756	20.771	44.999
Málaga	191.642	42.409	29.054	50.875	64.724	11.310	0	31.412
Otros	368.322	164.177	131.602	235.540	156.135	126.051	96.258	84.126
TOTAL PENINSULAR	2.598.142	1.595.142	1.598.916	2.156.281	2.507.996	3.543.281	2.966.306	3.778.642
TOTAL CON ISLAS	2.760.314	1.840.786	1.982.677	2.607.262	2.843.137	3.707.874	3.142.721	4.505.843

**EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES
PUERTOS ESPAÑOLES Y LOS PUERTOS PORTUGUESES, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2015) (TONELADAS)
(CONTINUACIÓN)**

EMBARCADAS EN ESPAÑA CON DESTINO PORTUGAL								
AUTORIDAD PORTUARIA ESPAÑOLA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bahía de Algeciras	657.066	600.623	862.941	813.063	891.572	1.175.583	1.290.628	1.072.498
Huelva	118.900	232.209	461.985	873.247	396.255	312.433	319.593	289.348
Valencia	263.229	214.616	253.851	298.487	233.650	292.430	360.777	287.876
Cartagena	37.320	63.189	90.303	176.013	166.371	75.783	183.395	205.570
A Coruña	161.738	129.914	284.387	311.659	276.674	318.794	184.642	199.743
Bilbao	94.911	52.779	21.024	51.671	274.627	107.812	177.897	164.102
Ferrol-San Cibrao	109.748	62.070	59.073	97.701	182.333	250.598	200.512	140.451
Santander	2.919	-	-	4.207	-	47.369	93.270	134.784
Barcelona	169.345	138.072	151.064	181.102	125.627	100.018	117.498	106.809
Avilés	22.370	45.012	16.455	10.406	11.803	15.104	62.212	72.902
Las Palmas	79.080	112.419	113.552	125.873	78.432	54.908	50.165	67.382
Sevilla	12.760	14.668	50.507	45.551	61.393	44.998	67.811	66.341
Marín-Pontevedra	-	63	-	16	22	737	40.377	30.697
Vigo	17.588	23.634	36.557	42.047	35.510	40.435	22.978	25.487
Baleares	32.654	31.715	37.645	17.303	13.893	-	-	22.517
Otros	294.353	176.778	223.376	310.513	270.915	303.572	220.066	111.472
TOTAL PENINSULAR	1.919.767	1.712.045	2.472.508	3.128.599	2.869.086	3.008.541	3.301.174	2.894.419
TOTAL CON ISLAS	2.073.981	1.897.761	2.662.720	3.358.859	3.019.077	3.140.574	3.391.821	2.997.979

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado (España).

En lo que se refiere a mercancías embarcadas hacia Portugal, el puerto de Algeciras fue el que presentó un mayor volumen en 2015, 1,1 millones de toneladas que equivalen al 36% del total de mercancías embarcadas por el conjunto de puertos españoles.

Aunque los puertos insulares españoles solo representan en 2015 un 3,5% de todas las mercancías embarcadas con destino Portugal, el puerto de Las Palmas registró uno de los mayores crecimientos anuales (34,3%) junto con el puerto de Santander (44,5%).

Por el contrario, el puerto de Ferrol-San Cibrao fue el que registró en 2015 un mayor descenso anual (30%) en las mercancías embarcadas hacia Portugal. En el conjunto de los "Otros puertos españoles" hubo una disminución del 49,3%.

TABLA 17
EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS
PORTUGUESES Y LOS PUERTOS ESPAÑOLES, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2015) (MILES DE TONELADAS)

DESEMBARCADAS EN PORTUGAL PROVENIENTES DE ESPAÑA								
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Aveiro	230	11	178	200	267	354	388	365
Leixões	651	392	711	872	743	739	763	915
Lisboa	564	601	847	1.203	882	796	873	967
Setúbal	115	227	268	447	388	395	390	218
Sines	418	506	884	822	1.021	1.148	1.359	1.067
Total	1.978	1.737	2.889	3.543	3.301	3.433	3.773	3.531
EMBARCADAS EN PORTUGAL CON DESTINO ESPAÑA								
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Aveiro	312	0	259	90	53	40	16	21
Leixões	273	178	197	289	317	253	182	495
Lisboa	675	354	332	209	199	209	181	156
Setúbal	422	143	187	218	90	139	95	93
Sines	793	770	918	976	1.146	2.151	1.594	2.615
Total	2.476	1.444	1.894	1.781	1.805	2.791	2.068	3.381

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IMT (Portugal).

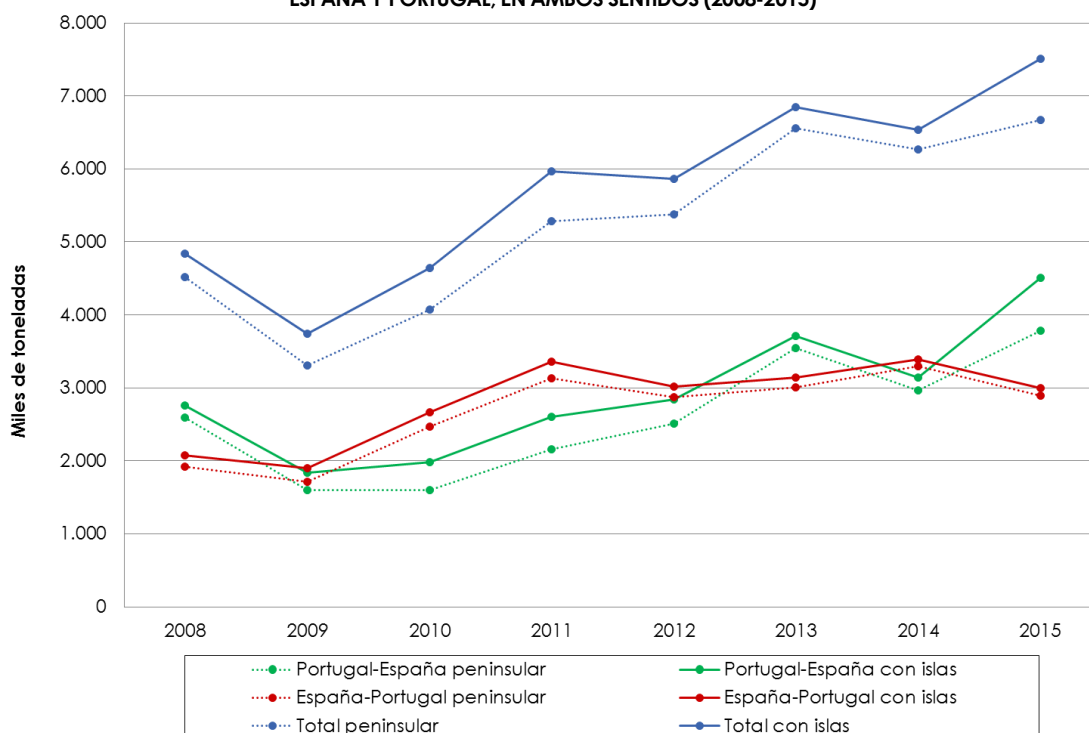
Los puertos portugueses de mayor importancia en los movimientos de mercancías con España son los de Sines, Leixões y Lisboa.

A lo largo de todo el período, el volumen de mercancías desembarcadas en Portugal provenientes de España ascendió a un total de 24,2 millones de toneladas. Sines es, por cuarto año consecutivo, el principal puerto receptor de mercancías procedentes de España. En 2015, el 30,2% de este volumen se realizó en Sines, aunque tuvo una variación anual negativa del 21,5%. En los puertos de Leixões y Lisboa aumentó el volumen de mercancías desembarcadas provenientes de España un 19,9% y 10,7% respectivamente.

Entre 2008 y 2015 las mercancías embarcadas en Portugal con destino a España representaron un total de 17,6 millones de toneladas. En 2015, Sines fue también el puerto con un mayor volumen de mercancía embarcada, con un crecimiento del 64% respecto al año anterior y suponiendo el 77,4% del volumen de los principales puertos portugueses. Por el contrario, el puerto de Lisboa finalizó el año 2015 con un decrecimiento en las mercancías embarcadas hacia España del 13,4%.

El Gráfico 37, elaborado a partir de los datos de la Tabla 16, representa la evolución del transporte marítimo entre España y Portugal para el período 2008-2015.

GRÁFICO 37. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2015)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado (España).

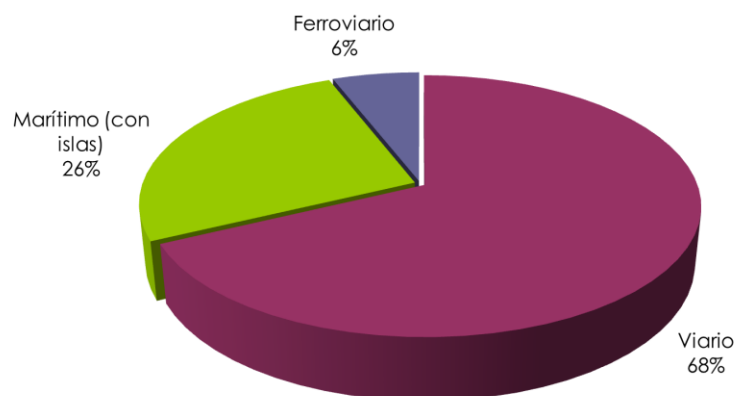
Entre 2008 y 2015 se transportaron por vía marítima 45,9 millones de toneladas de mercancías entre Portugal y España, el 51% de las cuales fueron desembarcadas en España. En este período el volumen anual de mercancías transportadas teniendo en cuenta todos los puertos creció un 55,2%. A lo largo de todos los años aquí representados, se aprecia un comportamiento variable tanto del volumen de mercancías embarcadas como desembarcadas. A partir del año 2011 ambos sentidos del flujo muestran un comportamiento diferente, pues entre España y Portugal se mantienen los valores estables con algunas fluctuaciones, mientras que entre Portugal y España se ha producido un crecimiento importante.

En el período de 2014 a 2015 se ha reducido el volumen de mercancías embarcadas hacia Portugal, tanto en los puertos peninsulares como en los puertos insulares. En cambio, las mercancías desembarcadas en España provenientes de Portugal crecen en mayor medida en los puertos insulares que en el resto de puertos españoles.

5.5. RESUMEN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Durante el año 2015, gran parte del transporte de mercancías entre España y Portugal se realizó mediante los modos carretera y marítimo (94%). El modo ferroviario alcanza una cuota mayor que la de los años anteriores, situándose en un 6%.

GRÁFICO 38. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2015)



Fuentes: Elaboración propia a partir de EUROSTAT, Reglamento C1172/98 (modo carretera); INE (Portugal, modo ferroviario) y Puertos del Estado (España, modo marítimo).

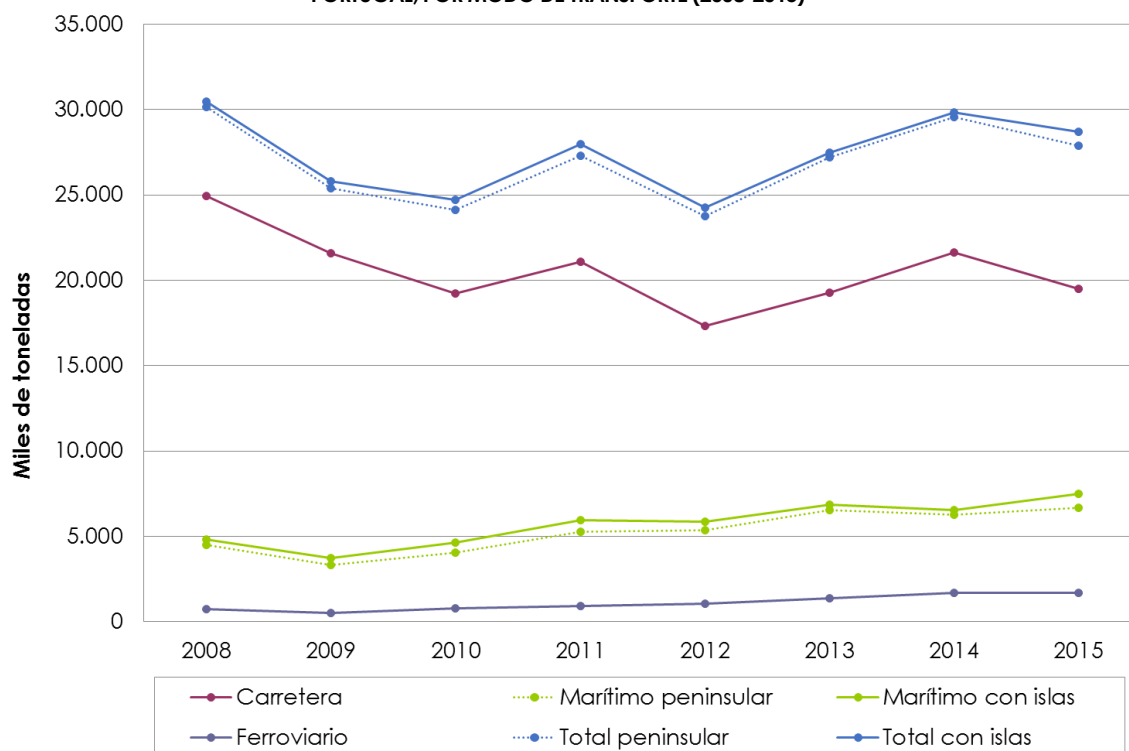
TABLA 18
RESUMEN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2015 POR MODO DE TRANSPORTE Y SU COMPARACIÓN CON EL AÑO 2014 (EN MILES DE TONELADAS)

MODO DE TRANSPORTE	AÑO		VARIACIÓN VOLUMEN MERCANCÍAS	
	2014	2015	MILES DE TONELADAS	PORCENTAJE
Carretera	21.617	19.494	-2.123	-9,8%
Marítimo (con islas)	6.535	7.504	969	14,8%
Marítimo peninsular	6.267	6.673	406	6,5%
Ferroviario	1.670	1.709	38	2,3%
Total peninsular	29.555	27.876	-1.679	-5,7%
Total (con islas)	29.822	28.707	-1.115	-3,7%

Fuentes: Elaboración propia a partir de EUROSTAT, Reglamento C1172/98 (modo carretera); INE (Portugal, modo ferroviario) y Puertos del Estado (España, modo marítimo).

El Gráfico 39 representa la evolución del volumen de mercancías transportadas entre España y Portugal en el período comprendido entre 2008 y 2015.

GRÁFICO 39. EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2008-2015)



Fuente: Fuentes: Elaboración propia a partir de EUROSTAT, Reglamento C1172/98 (modo carretera); INE (Portugal, modo ferroviario) y Puertos del Estado (España, modo marítimo).

En el período comprendido entre 2008 y 2015 el volumen de mercancías transportadas por carretera entre España y Portugal ha descendido 5,4 millones de toneladas, lo que supone un decrecimiento del 21,8%. Los modos marítimo (considerando las islas) y ferroviario tuvieron una evolución positiva del 55,2% y 135,8% respectivamente.

Si se compara la participación de los distintos modos de transporte de mercancías en los años 2008 y 2015, se observa que se ha incrementado la cuota del transporte marítimo (de un 16% a un 26%) y del transporte ferroviario (de un 2% a un 6%). Este incremento de los modos más sostenibles se ha producido en detrimento de la participación del modo carretera, que ha pasado de suponer un 82% a un 68%.

6. CONCLUSIONES

El documento número 8 del OTEP actualiza la información sobre las características socioeconómicas de España y Portugal y las infraestructuras, y el transporte de viajeros y de mercancías entre ambos países. La información analiza la situación entre 2008 y 2015 con especial interés en los datos de 2015. Fruto de este análisis se obtienen las siguientes conclusiones:

1. El comportamiento del comercio exterior con el conjunto de Europa entre 2008 y 2015 en el conjunto España y Portugal refleja el contexto de crisis y recuperación vivida en este periodo. El 2009 se produjo el registro de comercio exterior más bajo desde el inicio de la crisis (un descenso que empezó a registrarse en 2007). Pero los años posteriores a 2009 se caracterizaron por un incremento moderado del comercio exterior hasta 2013, (tanto en unidades monetarias como en unidades físicas), y más pronunciado entre 2013 y 2015.
2. En el ámbito de las infraestructuras cabe destacar los avances en los enlaces ferroviarios entre ambos países relativos al corredor atlántico de la RTE-T, y en las infraestructuras de carreteras, como en el paso de Fuentes de Oñoro – Vilar Formoso para convertirlo en un paso de alta capacidad. En lo que se refiere al sector marítimo hay que destacar el interés de ambos países en las autopistas del mar y en su cooperación para promover los flujos marítimos en la vertiente atlántica. Dentro del sector aéreo el interés se centra en la cooperación con otros proveedores europeos de servicios de navegación aérea para mejorar la interoperabilidad del control del tránsito aéreo.
3. El transporte de viajeros entre España y Portugal alcanzó un valor de 50,9 millones de pasajeros en 2015 considerando las islas, y de 50,6 millones si se tiene en cuenta únicamente el territorio peninsular. Este crecimiento es consecuencia del incremento del transporte aéreo (superior al +11,0%), ya que desciende el transporte por carretera (-0,6%). Los detalles más destacados de cada modo de transporte, se presentan a continuación:
 - Después de registrar una pérdida de 13 millones de pasajeros entre 2009 y 2013, el número de pasajeros que cruzan la frontera por carretera entre Portugal y España se ha estabilizado alrededor de los 47 millones de pasajeros entre 2013 y 2015. Los pasos fronterizos de Tui (puente nuevo)/Valença do Minho y Ayamonte/Monte Francisco (uno en cada extremo de la frontera) son los que registraron mayores IMD durante toda la serie histórica analizada (2008-2015) a pesar del descenso de vehículos/día experimentado, pasando de los 16 mil a los 13 mil vehículos/día y de los 13 mil a los 9 mil vehículos día respectivamente. En 2015 las IMD de ambos pasos representan el 31,7% de la IMD total de los pasos fronterizos entre España y Portugal.
 - El transporte de pasajeros por ferrocarril descendió un 16,1% entre 2008 y 2012, pero ha crecido un 49,5% entre 2012 y 2015 alcanzando los 225 mil viajeros. Este crecimiento se debe especialmente al aumento de cerca de 30 mil viajeros de la línea Porto – Vigo en el año 2014.
 - El transporte de pasajeros por vía aérea de España y Portugal con el conjunto de Europa en 2015 fue de 109 millones, si se consideran solo los aeropuertos peninsulares, o de 157 millones, considerando los aeropuertos insulares. Los

países de la antigua UE-15 son los principales países de origen/destino con un 85,8% y un 87,5% de los pasajeros respectivamente.

El número de pasajeros por vía aérea entre Portugal y España en 2015 fue de cerca de 3,0 millones considerando solo los aeropuertos peninsulares. Este valor asciende hasta los 3,2 millones contabilizando los aeropuertos insulares. En esta relación los aeropuertos de las islas han pasado de representar un 18,0% a un 8,7% entre 2008 y 2015.

- El transporte fluvial de pasajeros superó en 2015 los 210 mil pasajeros, recuperando los valores de 2011. El crecimiento del transporte fluvial en el 2015 (77,8%) se debe a que en años anteriores se produjo una suspensión del servicio de transporte fluvial en el paso de Caminha/La Guardia.

4. Finalmente, en lo que se refiere al transporte de mercancías, el volumen total entre España y Portugal en 2015 fue de 28,7 millones de toneladas (27,9 millones si se consideran solamente los puertos peninsulares), lo que representa un descenso del 3,7% respecto al año anterior (un 5,7% en el caso peninsular). Estos valores se han obtenido principalmente por el descenso del transporte por carretera (9,8%) y el incremento del transporte marítimo (14,8% con islas, 6,5% sin islas). A continuación se detallan las conclusiones por cada modo de transporte:

- Según Eurostat el transporte de mercancías por carretera entre España y Portugal en 2015 fue de 19,5 millones de toneladas, lo que representa un 21,8% menos respecto a los valores de 2008. Los dos pasos fronterizos más importantes para el tráfico de vehículos pesados de mercancías se encuentran en el centro peninsular, son los de Fuentes de Oñoro/Villar Formoso y Badajoz/Caia que representan conjuntamente el 44,7% de la IMD de los vehículos pesados que cruzaron la frontera en 2015. El paso de Tui (puente nuevo)/Valença do Minho es el otro gran paso de tráfico de mercancías, con una IMD que representa el 18,7% del total.
- El transporte de mercancías por ferrocarril alcanzó un valor de 1,7 millones de toneladas en 2015. En 2009 registró su valor más bajo con 0,5 millones de toneladas. Entre 2009 y 2015 ha experimentado un crecimiento del 239%.
- El volumen de mercancías embarcadas y desembarcadas entre los puertos de España y Portugal (considerando las islas) fue de 7,5 millones de toneladas en 2015. En 2009 se registró el valor más bajo en la serie de datos analizada con 3,7 millones de toneladas. Desde entonces ha registrado varios años con crecimientos superiores al 20% que han hecho que el crecimiento del volumen de mercancías entre 2009 y 2015 sea del 100,7%. Los datos son bastante parecidos si se consideran solamente los puertos peninsulares, con 6,5 millones de toneladas intercambiadas en 2015, un valor mínimo en 2009 de 3,3 millones de toneladas y un crecimiento del 101,8% entre 2009 y 2015.
Si se analiza la relación con el resto de Europa, el volumen de mercancías embarcadas y desembarcadas por los puertos peninsulares ascendió a 140,1 millones en 2015. Estas mercancías tienen como principal origen/destino los países de la antigua UE-15 con un 57,9%, seguidos de los países del resto de Europa (22,4%), los países candidatos a la UE (11,5%) y el resto de países de la UE (8,3%).

Espanha
Portugal



Espanha
Portugal



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL
TÉCNICA

CENTRO
DE PUBLICACIONES