

9º informe
Datos 2017



Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal

Observatorio Transfronterizo España/Portugal



Centro virtual del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma):
<https://apps.fomento.gob.es/CVP/>

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:
<https://cpage.mpr.gob.es>

Título de la obra: Observatorio transfronterizo España-Portugal (OTEP). Documento nº 9, julio 2020

Autor/Editor: Secretaría General de Transportes y Movilidad
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana /
Ministério da Economia (Portugal)

Año de edición: 2020

Edición digital:

1ª edición electrónica: Septiembre 2020

Formato: Pdf

Tamaño: 3,73 MB

Edita:

© Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
Secretaría General Técnica
Centro de Publicaciones

NIPO: 796-20-149-3

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





Observatorio Transfronterizo España-Portugal

MADRID / LISBOA DOCUMENTO N° 9 JULIO 2020 (DATOS DE 2017)





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

ESPAÑA

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
Secretaría General de Transporte y Movilidad
División de Estudios y Tecnología del Transporte
Paseo de la Castellana, 67
28071 MADRID
www.mitma.gob.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.....	12
2. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA.....	13
2.1. Población.....	13
2.2. Datos económicos generales.....	14
2.3. Índice de motorización.....	17
2.4. Comercio exterior con Europa.....	17
3. INFRAESTRUCTURAS.....	21
3.1. Infraestructuras viarias.....	21
3.2. Infraestructuras ferroviarias.....	29
3.3. Infraestructuras aeroportuarias.....	34
3.4. Infraestructuras portuarias.....	35
4. FLUJOS DE VIAJEROS.....	38
4.1. Transporte de viajeros por carretera.....	38
4.2. Transporte de viajeros por ferrocarril.....	42
4.3. Transporte aéreo de viajeros.....	43
4.4. Transporte fluvial de pasajeros.....	48
4.5. Resumen del transporte de viajeros.....	50
5. FLUJOS DE MERCANCIAS.....	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.....	70
5.4. Transporte marítimo de mercancías.....	70
5.5. Transporte por tubería.....	78
5.6. Resumen del transporte de mercancías.....	79
6. CONCLUSIONES.....	81

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 (2008-2017)	14
TABLA 2. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA, EN VALOR (2017).....	18
TABLA 3. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA, EN VOLUMEN (2017).....	19
TABLA 4. ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (31-12-2017)	21
TABLA 5. ESTIMACIÓN DEL TOTAL DE VIAJEROS QUE ATRAVIESAN LA FRONTERA POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2017)	41
TABLA 6. MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL POR PAÍSES EUROPEOS DE ORIGEN O DESTINO (2017)	44
TABLA 7. 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 (2017)	46
TABLA 8. TRANSPORTE DE PASAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN AMBOS SENTIDOS (2017)	47
TABLA 9. RESUMEN DE VIAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2017 POR MODO DE TRANSPORTE Y SU COMPARACIÓN CON EL AÑO 2016 (EN MILLONES DE VIAJEROS).....	50
TABLA 10. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL CON LA UE, POR NACIONALIDAD DE LA MATRÍCULA (2008-2017) (MILES DE TONELADAS)	59
TABLA 11. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR NACIONALIDAD DE LA MATRÍCULA (2008-2017) (MILES DE TONELADAS)	60
TABLA 12. TIPOLOGÍA Y VOLUMEN DE LAS MERCANCÍAS INTERCAMBIADAS CON LA UE-28 POR CARRETERA, EN VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN ESPAÑA Y PORTUGAL (2017)	68
TABLA 13. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL, DE/HACIA PORTUGAL, POR REGIONES DE ORIGEN/DESTINO (2008-2017) (MILES DE TONELADAS)	70
TABLA 14. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PAÍSES DE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LOS PAÍSES DE EUROPA EN AMBOS SENTIDOS (2017) (MILLONES DE TONELADAS)	72
TABLA 15. EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES Y LOS PUERTOS PORTUGUESES, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2017) (TONELADAS)	75



EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES Y LOS PUERTOS PORTUGUESES, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2017) (TONELADAS) (CONTINUACIÓN).....76

TABLA 16. EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS PORTUGUESES Y LOS PUERTOS ESPAÑOLES, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2017) (MILES DE TONELADAS).....77

TABLA 17. GAS INCORPORADO A LA RED NACIONAL DE PORTUGAL.....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)79

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 POBLACIÓN RESIDENTE EN ESPAÑA Y PORTUGAL (2008-2017)	13
GRÁFICO 2. VARIACIÓN ANUAL DEL PIB A PRECIOS DE MERCADO % (2008-2017)	15
GRÁFICO 3. PIB PER CÁPITA (EN PPA), PARA LAS REGIONES FRONTERIZAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL CON UE28=100 (2016).....	16
GRÁFICO 4. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN EN ESPAÑA, PORTUGAL, UE15, UE27 Y UE28 (2008-2016).....	17
GRÁFICO 5. COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA, EN VALOR (2008-2017).	18
GRÁFICO 6. COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO DE ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA, EN VOLUMEN (2008-2017)	19
GRÁFICO 7. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA (2017)	20
GRÁFICO 8. REPARTO DEL COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA (2017)	21
GRÁFICO 9. IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS Y PESADOS EN AMBOS SENTIDOS EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS (IMD > 1.000 VEH/DIA) EN 2017	25
GRÁFICO 10. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2017)	39
GRÁFICO 11. EVOLUCIÓN DE LA IMD CONJUNTA DE AUTOMÓVILES Y AUTOCARES EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS EN EL PERÍODO 2008-2017	41
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 (2017)	45
GRÁFICO 14. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2008-2017)	48
GRÁFICO 15. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍA FLUVIAL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL -RÍOS MIÑO Y GUADIANA- (2008-2017)	49
GRÁFICO 16. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS POR VÍA FLUVIAL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL -RÍOS MIÑO Y GUADIANA- (2008-2017)	50
GRÁFICO 17. DISTRIBUCIÓN DEL FLUJO DE PASAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODO DE TRANSPORTE (2017).....	51
GRÁFICO 18. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UE-28, POR MODO DE TRANSPORTE EMPLEADO (2008-2017)	53
GRÁFICO 19. REPARTO MODAL EN LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UNIÓN EUROPEA (2017)	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 (2017).....	56
GRÁFICO 22. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON FRANCIA, POR MODOS DE TRANSPORTE EMPLEADOS (2008-2017).....	57

GRÁFICO 23. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE PORTUGAL Y LA UE (2008-2017)	58
GRÁFICO 24. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y LA UE (2008-2017)	59
GRÁFICO 25. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2008-2017)	61
GRÁFICO 26. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS LUSO-ESPAÑOLAS (2017)	62
GRÁFICO 27. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES QUE EFECTÚAN EN ESPAÑA TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA, POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL (2008-2017)	64
GRÁFICO 28. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES QUE EFECTÚAN EN PORTUGAL TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA, POR TRAMOS DE PESO BRUTO (2008-2017)	64
GRÁFICO 29. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES QUE EFECTÚAN EN ESPAÑA TRANSPORTE POR CUENTA AJENA, POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL (2008-2017)	65
GRÁFICO 30. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES QUE EFECTÚAN EN PORTUGAL TRANSPORTE POR CUENTA AJENA, POR TRAMOS DE PESO BRUTO (2008-2017)	66
GRÁFICO 31. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EFECTUADO POR VEHÍCULOS ESPAÑOLES (EN TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA (2008-2017)	67
GRÁFICO 32. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EFECTUADO POR VEHÍCULOS PORTUGUESES (EN TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA (2008-2017)	67
GRÁFICO 33. TIPOLOGÍA Y VOLUMEN DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS EN ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODO CARRETERA, EN COMERCIO INTERNACIONAL, EN 2017 (MILES DE TONELADAS)	69
GRÁFICO 34. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA CON ORIGEN/DESTINO EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA (2017)	71
GRÁFICO 35. DISTRIBUCIÓN RELATIVA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON LOS PAÍSES DE EUROPA (2017)	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)	74
GRÁFICO 37. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2015)	78
GRÁFICO 38. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2015)	79
GRÁFICO 39. EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2008-2017)	80



ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1. POBLACIÓN RESIDENTE EN EUROPA POR REGIÓN EN 2016.....	14
FIGURA 2. PIB A PRECIOS DE MERCADO CORRIENTES POR HABITANTE EN PPA CON UE28=100 (2016)	16
FIGURA 3. INFRAESTRUCTURAS DE ENLACE POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (DICIEMBRE 2018)	27
FIGURA 4. PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (DICIEMBRE 2018)	31
FIGURA 5. PRINCIPALES AEROPUERTOS PORTUGUESES Y ESPAÑOLES EN LAS ZONAS LÍMITROFES (DICIEMBRE 2018)	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 (2017)	40
FIGURA 8. IMD DE LOS VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS (2017)	63

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 nº9 del Observatorio Transfronterizo España- Portugal. Este documento es fruto del trabajo conjunto del Ministério da Economia portugués y del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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. Como novedad, se ha incorporado un subcapítulo que recoge información relativa al transporte de gas por tubería, a partir de los datos proporcionados por el INE entre los años 2012 y 2017. Los tablas y gráficos con los datos totales de mercancías no incluyen las toneladas transportadas por tubería.

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.

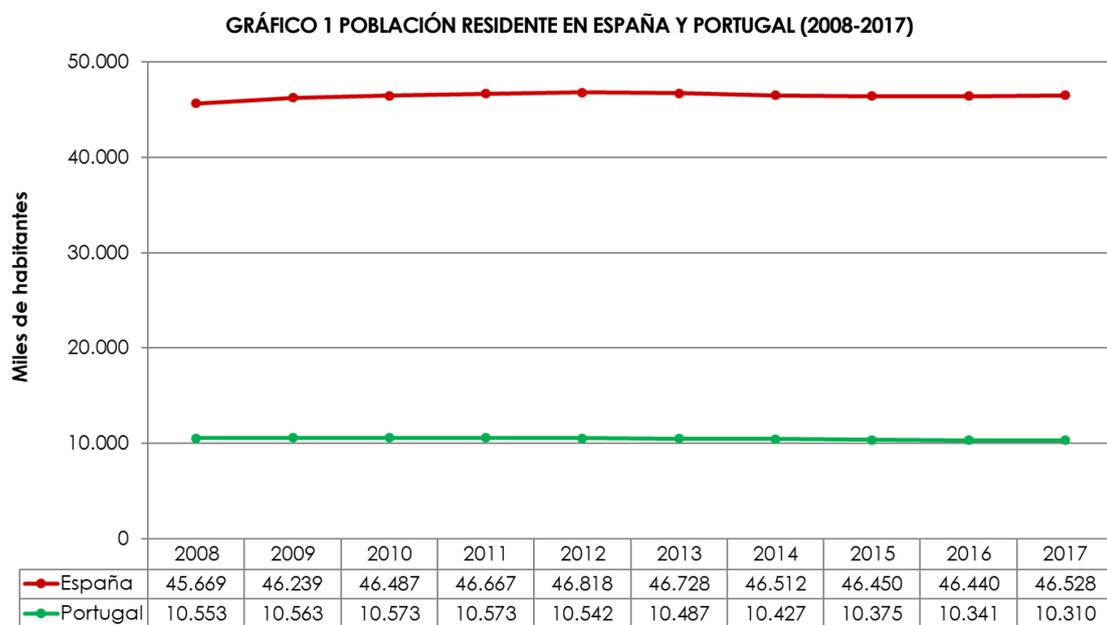
El análisis realizado se refiere con carácter general al período 2008 a 2017, aunque en algunos puntualmente, dependerá de la última información disponible en algunos contenidos.

2. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA

El análisis de las características socioeconómicas de Portugal y España que se realiza en este documento 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 2017 era de 10,3 millones de habitantes y 46,5 millones de habitantes respectivamente. A continuación, en el Gráfico 1 puede verse su evolución desde 2008.

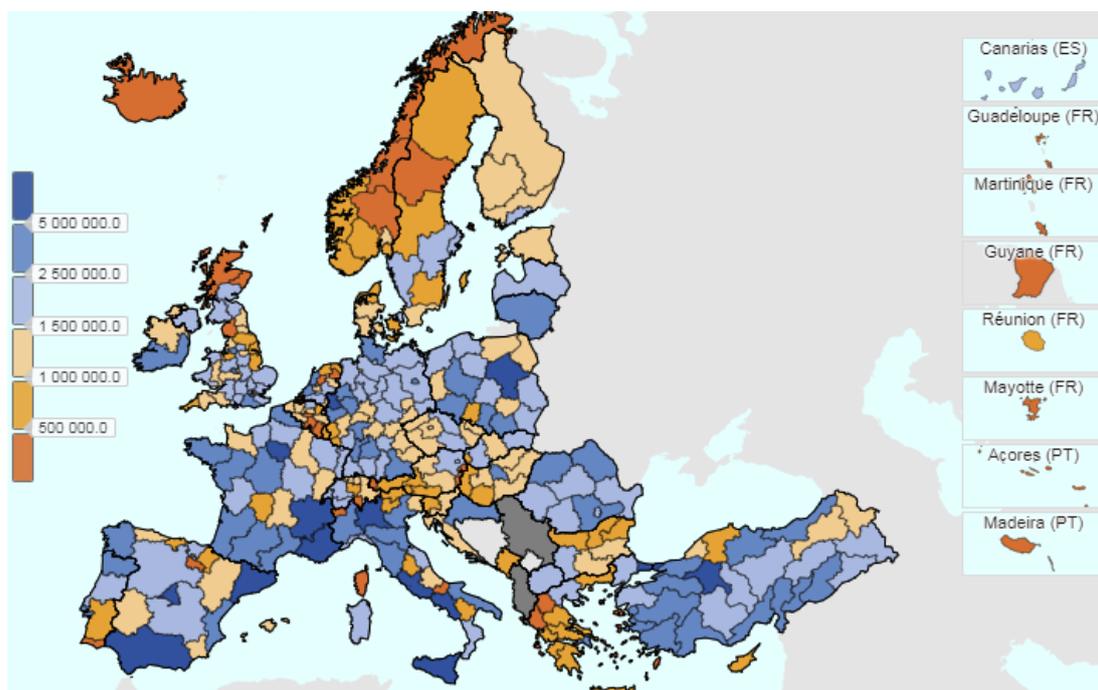


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de EUROSTAT (Population on 1 January by age and sex [demo_pjan])

Entre 2008 y 2017, la tasa de variación media anual de la población en España fue de aproximadamente +0.2% y en Portugal, con un crecimiento promedio negativo, fue del -0.3%.

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 2016



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) de la UE28, UE15, de España y de Portugal, así como el porcentaje que representan la antigua UE15, España y Portugal, respecto al 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 (2008-2017)

Año	PIB A PRECIOS DE MERCADO (10 ⁹ €)				% EU28 (Millones de PPC)			
	UE-28	UE-15	ESPAÑA	PORTUGAL	UE-28	UE-15	ESPAÑA	PORTUGAL
2008	13.068,4	11.998,6	1.116,2	178,9	100,0	91,8	8,5	1,4
2009	12.313,2	11.361,8	1.079,1	175,4	100,0	92,3	8,8	1,4
2010	12.824,8	11.808,1	1.080,9	179,9	100,0	92,1	8,4	1,4
2011	13.200,1	12.133,5	1.070,4	176,2	100,0	91,9	8,1	1,3
2012	13.465,3	12.386,7	1.039,8	168,4	100,0	92,0	7,7	1,3
2013	13.579,2	12.481,9	1.025,7	170,3	100,0	91,9	7,6	1,3
2014	14.046,6	12.917,1	1.037,8	173,1	100,0	92,0	7,4	1,2
2015	14.802,2	13.615,7	1.080,0	179,8	100,0	92,0	7,3	1,2
2016	14908,4	13.693,2	1118,5	185,5	100,0	91,8	7,5	1,2
2017	15330,0	14.011,6	1163,7	193,1	100,0	91,4	7,6	1,3

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.

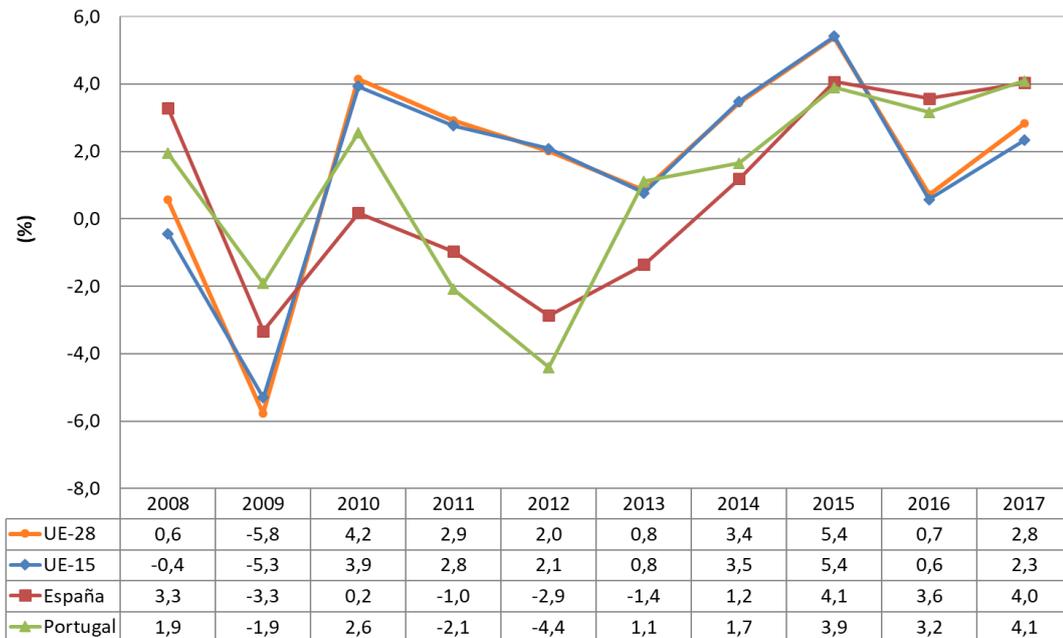
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de EUROSTAT (GDP and main components (output, expenditure and income) [nama_10_gdp])

En lo relativo al Producto Interior Bruto entre 2008 y 2017, la UE28 y la UE15 presentan unos crecimientos muy parecidos (17,3% y 16,8% respectivamente). Las variaciones de España y Portugal apuntan igualmente una evolución positiva (4,2% e 7,9%, respectivamente), más acentuada en el caso portugués.

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 % (2008-2017)



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.

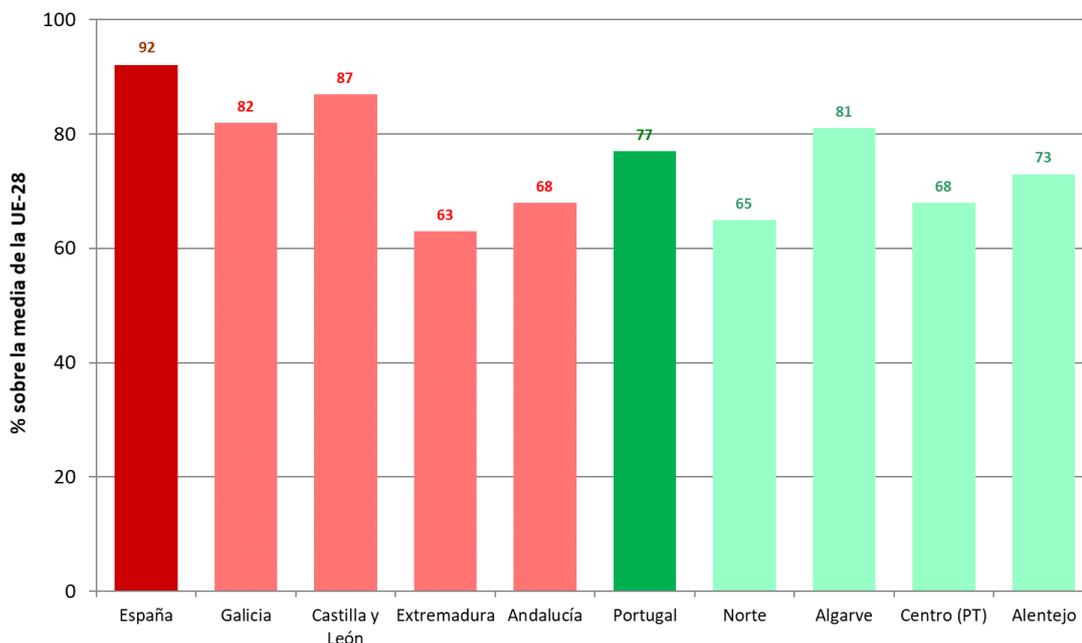
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de EUROSTAT (GDP and main components (output, expenditure and income) [nama_10_gdp])

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. En los años 2014 y 2015 hubo una clara mejora dentro de la UE en general y de España y Portugal en particular, con valores de variación del PIB cada vez más elevados. En 2016 y 2017 el crecimiento en la UE se ralentiza, pero se mantiene en similares niveles para España y Portugal.

El Gráfico 3 muestra, para España y Portugal, el PIB per cápita (en PPA) para el año 2016, 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 (2016).

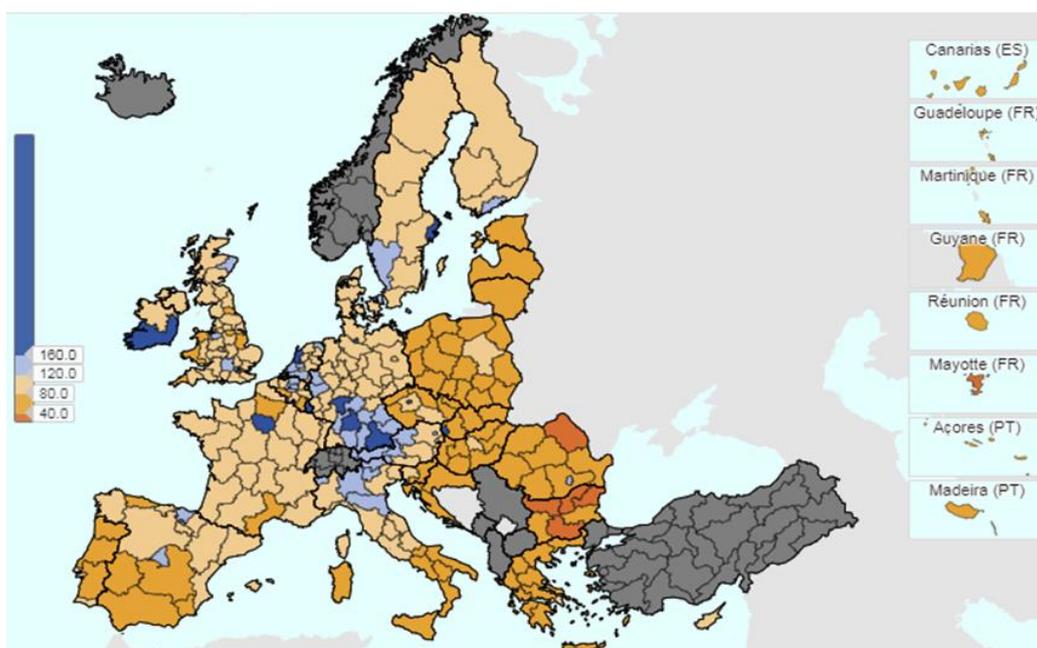


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de EUROSTAT (Gross domestic product (GDP) at current market prices by NUTS 2 regions [nama_10r_2gdp])

En 2016, 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 un valor superior 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 2016 y con la UE28=100.

FIGURA 2. PIB A PRECIOS DE MERCADO CORRIENTES POR HABITANTE EN PPA CON UE28=100 (2016)



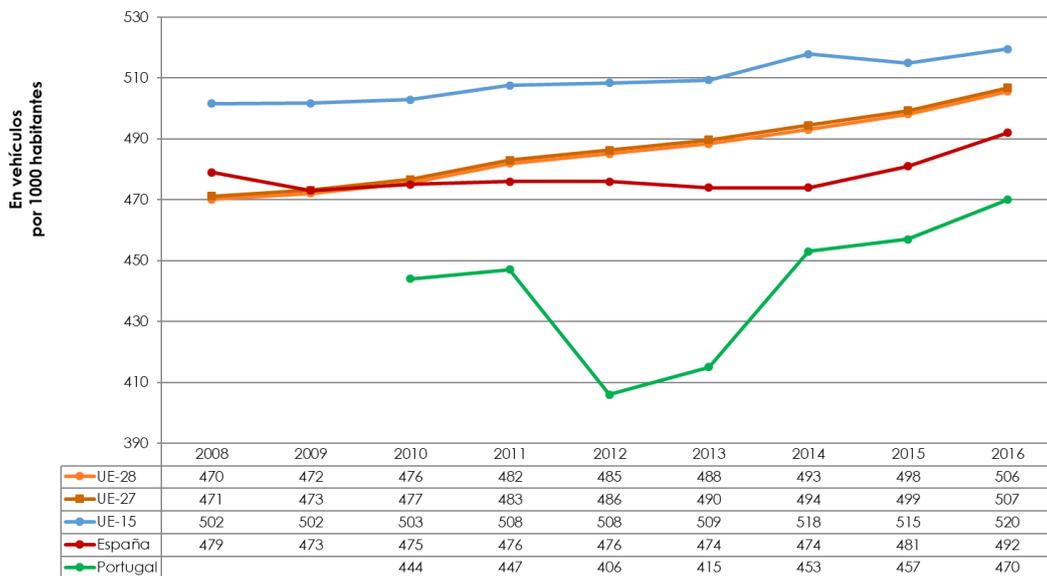
Fuente: Regions and Cities Illustrated (RCI) (EUROSTAT)

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 base de datos de Eurostat imposibilita el cálculo de su índice de motorización para los años 2008 y 2009.

En él se observa como existe un incremento de la motorización dentro de la UE entre 2008 y 2016. En España la tasa de motorización descendió en 2009, manteniéndose relativamente estable hasta el año 2014, momento en el ascendió hasta el año 2016. En el caso de Portugal se observa una bajada importante de la tasa de motorización en el año 2012 para dar lugar a una trayectoria creciente que ha llegado a los 470 vehículos/1000 habitantes en 2016.

GRÁFICO 4. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN EN ESPAÑA, PORTUGAL, UE15, UE27 Y UE28 (2008-2016)



* El cálculo de los índices de motorización de la UE-15, la UE-27 y la UE-28 en 2008 y 2009 se ha realizado sin tener en cuenta la población de Portugal dado que para estos años Eurostat no ofrece información sobre el nº 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 2017 el comercio exterior de España y Portugal con el resto de Europa alcanzó los 437,5 millardos de euros. El valor de las importaciones fue de 224,6 millardos y el de las exportaciones alcanza los 212, 8 millardos de euros, como muestra la Tabla 2.

El conjunto de transacciones en Portugal y en España con la UE28 representó alrededor del 91% del total de transacciones en 2017 de ambos países. La antigua UE15 representó el 85% sobre el total en Portugal, y el 80% del total en España.

El comercio internacional de España con Europa (excluyendo Portugal) fue de 374.800 millones de euros (336.800 millones en 2015); En Portugal, el comercio exterior con Europa ascendió a 62.700 millones de euros (53.700 millones en 2015).

El comercio internacional con los restantes países tiene un peso muy similar para Portugal y España (6,6% y 5,7% respectivamente).

TABLA 2. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA, EN VALOR (2017)

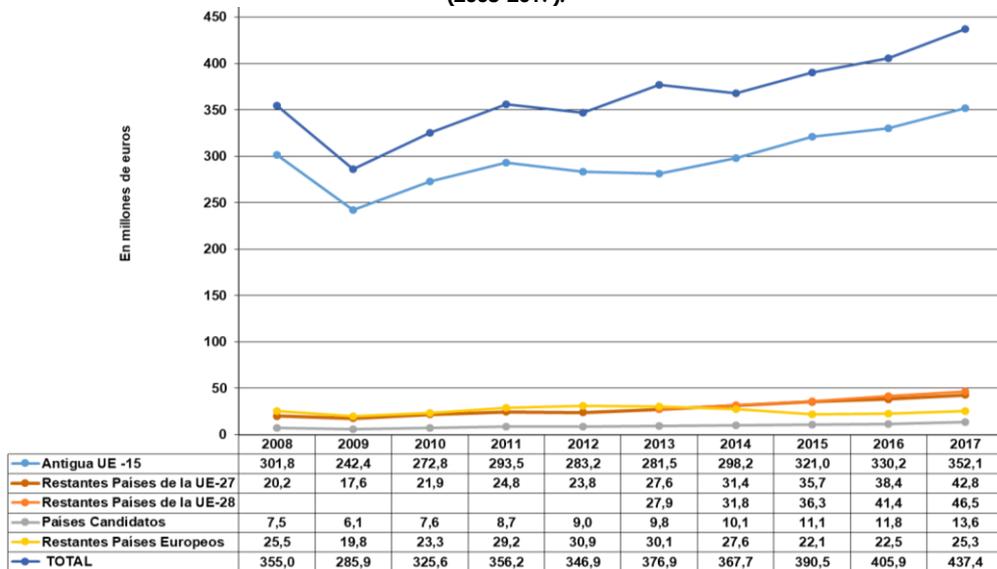
	(en millones de €)								
	Importaciones			Exportaciones			Total		
	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal
Antigua UE-15	153,2	28,0	181,2	146,6	24,3	170,9	299,8	52,3	352,1
Resto países de la UE-28	19,9	2,5	22,4	21,4	2,6	24,1	41,3	5,1	46,5
Países candidatos a la UE	6,3	0,7	7,0	6,2	0,4	6,6	12,5	1,1	13,6
Resto de Europa	11,1	2,9	14,0	10,1	1,2	11,3	21,2	4,1	25,3
Total	190,5	34,1	224,6	184,3	28,6	212,8	374,8	62,7	437,5

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 gráfico 5 muestra la evolución del comercio internacional, en términos monetarios, en el conjunto de Portugal-España y Europa entre 2008 y 2017, lo que permite el análisis evolutivo de un período marcado por una crisis financiera.

GRÁFICO 5. COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA, EN VALOR (2008-2017).



*El total del año 2013 se ha 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))

Observando la serie de datos, hay una desaceleración efectiva en el valor total del comercio exterior en 2009, seguida de una ligera recuperación en 2010 y 2011 que no se continúa en 2012. En los años siguientes existe una recuperación, más acentuada, desde 2014 en adelante.

Entre 2008 y 2012, la variación anual media del total comercializado fue -0,6%, lo que contrasta con el crecimiento anual medio entre 2012 y 2017 (4,7%).

Los países de la antigua UE15 son los principales socios comerciales de España y Portugal con Europa, representando entre el 80% y el 85% del total comercializado, como se puede ver en el Gráfico 5.

Entre 2008 y 2017, el valor del comercio exterior con Europa en su conjunto aumentó en un 23%. Este aumento es del 53% si se analiza la información desde 2009 cuando la desaceleración alcanzó su punto máximo.

El comercio con los países candidatos ha aumentado, representando el 2,8% de las transacciones con Europa en 2015, frente al 3,1% en 2017. Este cambio se debe al aumento del 22,5% en el comercio exterior con estos países. en ese periodo

En la Tabla 3 se muestra en peso el comercio exterior en unidades físicas (toneladas) de España y Portugal con Europa en el año 2017.

TABLA 3. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA, EN VOLUMEN (2017)

	(en millones de toneladas)								
	Importaciones			Exportaciones			Total		
	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal
Antigua UE-15	63,2	10,8	74,0	77,8	11,7	89,4	140,9	22,5	163,4
Resto países de la UE-28	8,6	1,3	9,9	7,0	0,6	7,7	15,6	1,9	17,5
Países candidatos a la UE	5,3	0,6	5,9	3,6	0,4	4,1	8,9	1,1	10,0
Resto de Europa	26,1	7,7	33,8	6,3	0,9	7,2	32,4	8,6	41,0
Total	103,2	20,4	123,6	94,7	13,6	108,3	197,9	34,0	231,9

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)).

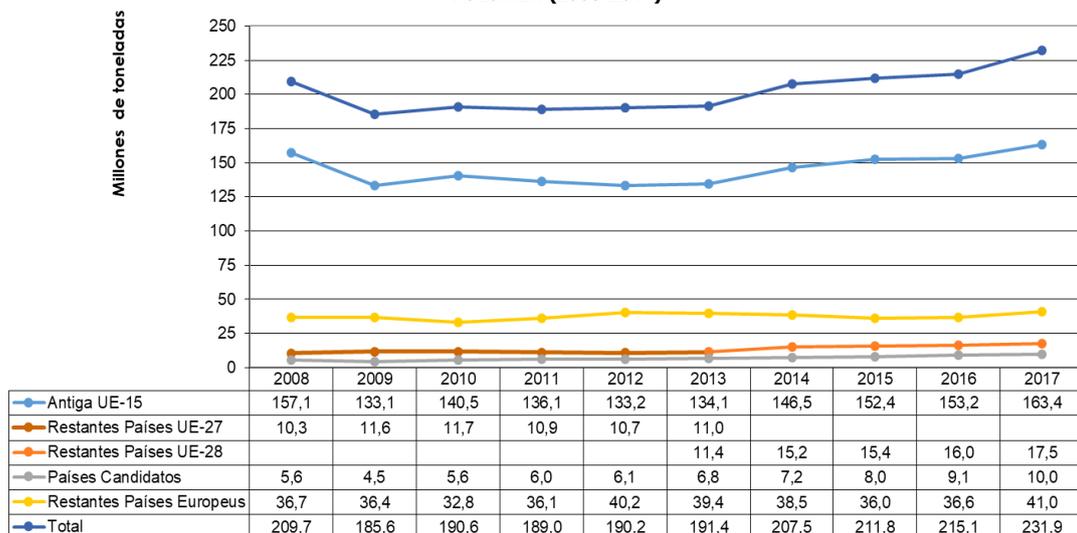
El comercio exterior de España y Portugal en volumen asciende a 231,9 millones de toneladas en el año 2017, de las cuales el 53% se refieren a importaciones y el 47% a exportaciones.

Analizando las importaciones y exportaciones por separado y teniendo en cuenta las agrupaciones de países considerados, se observa que, si bien las importaciones de los países de la antigua UE15 representan alrededor del 60% del total proveniente de Europa, los países que conforman el resto de Europa representan el 27%. En exportaciones, los porcentajes correspondientes son 83% y 7%.

Con respecto a los restantes países de la UE28 y los países candidatos, los porcentajes están en el entorno del 8% y del 5% para las importaciones, y del 7% y del 4% para las exportaciones, respectivamente.

En el Gráfico 6 se muestra la evolución en volumen del comercio exterior de España y Portugal con Europa en el período 2008-2017.

GRÁFICO 6. COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO DE ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA, EN VOLUMEN (2008-2017)



*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)).

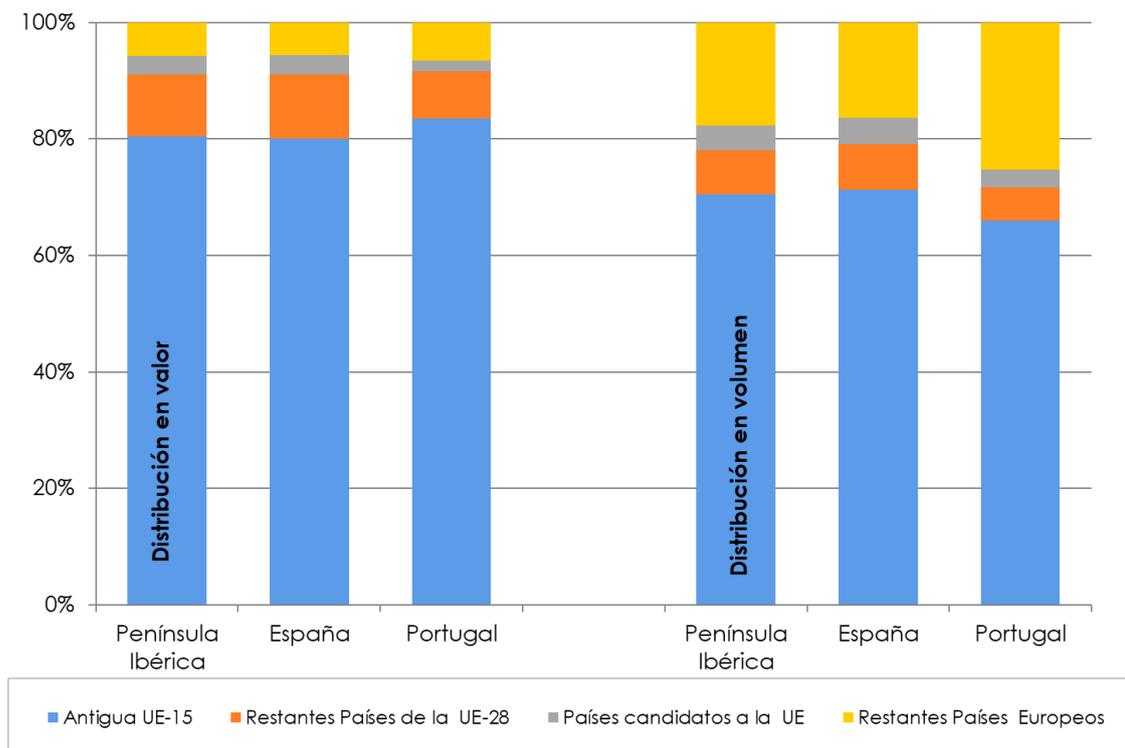
En términos de volumen, los países de la antigua UE15 representan entre el 70% y el 74% del comercio exterior de España y Portugal con Europa entre 2008 y 2017. Y los países del resto de Europa, entre el 17% y el 21%.

Durante este período el comercio exterior con el conjunto de Europa, en términos de volumen, ha aumentado un 10,6% (var.% 2017/2008). Este crecimiento es del 25% 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 4% entre 2008 y 2017. Para el periodo entre 2009 y 2017 la tasa de variación es del 23%.

El Gráfico 7 permite visualizar las diferencias existentes en las relaciones de comercio exterior de España y Portugal con Europa en 2017, en función de si el análisis se realiza en términos monetarios o en volumen.

GRÁFICO 7. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA (2017)

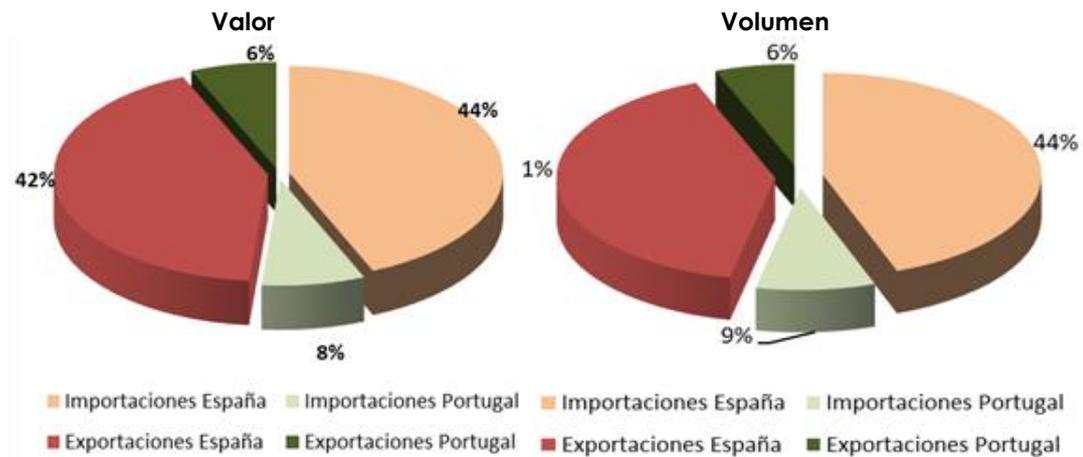


Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de comercio exterior de EUROSTAT) (Traditional international trade database access (ComExt) (comext)).

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 2017.

GRÁFICO 8. REPARTO DEL COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA (2017)



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. Las importaciones representan un 52% y un 53% en valor y en volumen. Los valores correspondientes para las exportaciones son el 48% y el 47% respectivamente. La distribución de comercio exterior entre ambos países y Europa corresponde al 85% para España y al 15% para Portugal.

3. INFRAESTRUCTURAS

3.1. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

Se han identificado 64 pasos fronterizos por carretera que conectan Portugal y España. Durante el 2017, el conjunto de estos pasos registró una Intensidad Media Diaria (IMD) superior a los 87.604 vehículos/día, lo que supone un crecimiento del 11% respecto a las IMDs de los años 2015 y 2016 (superior a los 78.824 y 78.719 vehículos/día respectivamente).

La distribución entre vehículos ligeros y pesados es del 87% y del 13% 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 2017.

TABLA 4. ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (31-12-2017)

	Paso fronterizo	Identificación de carreteras	Responsabilidad**		IMD vehículos (VL+VP)
			PORTUGAL	ESPAÑA	
	ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL	PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA
1	Goián Vilanova de Cerveira	PO-503		CCAA Galicia	5.812
2	Tui (puente nuevo) Valença do Minho	A-55 IP1 (A22)	REN	RCE	15.741
3	Tui (puente velha) Valença do Minho	N-550 EN13	REN	Ayuntamiento	4.340
4	Salvaterra do Miño Monçao	EN101	REN	Ayuntamiento	9.082
5	Arbo Melgaço	PO-405 EN202	REN	CCAA Galicia	S/D
6	Ponte Barxas San Gregório	OU-801 EN301	REN	CCAA Galicia	962
7	Ponte Barxas - Azoreira Castro Laboreiro			Ayuntamiento	587
8	Guxinde (Entrimo) Castro Laboreiro	OU-1212		Diputación	110
9	Aceredo Lindoso	OU-540 EN304-1 (IC28)	REM	CCAA Galicia	699
10	Tomeiro 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	35
13	Baltar Sendim (Montealegre)	OU-1109 EN103-9	REN	Diputación	545
14	A Xironda (Cualedro) Santo André (Montealegre)	OU-1020		Diputación	64

	Paso fronterizo	Identificación de carreteras*		Responsabilidad**		IMD vehículos (VL+VP)
		ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL	PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA
15	A Xironda (Cualedro) Vilar de Perdizes (Montalegre)				Ayuntamiento	47
16	Rabal (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)				Ayuntamiento	99
17	San Ciprian (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)				Ayuntamiento	23
18	Espiño (Oimbra) Soutelinho da Raia (Chaves)				Ayuntamiento	91
19	Verín Vila Verde Raia	A-75 IP3 (A24)		REN	RCE	3.629
20	Verín Vila Verde Raia	N-532 EN103		REN	RCE	2.561
21	Soutochao (Vilardevós) Xxirei				Ayuntamiento	31
22	Terroso (Vilardevós) San Vicente				Ayuntamiento	31
23	Vilarello da Cota (Vilardevós) Mairos				Ayuntamiento	23
24	Arzádegos (Vilardevós) Trabancas				Ayuntamiento	32
25	Mesón de Erosa (A Gudiña) Cistema				Ayuntamiento	50
26	Esculqueira (A Mezquita) O Pinheiro				Ayuntamiento	32
27	Manzalvos(A Mezquita) Moimenta	OU-311			CCAA Galicia	S/D
28	Calabor Portelo	ZA-925 EN103-7 (IP2)		REN	CCAA Castilla y León	276
29	Rio Honor de Castilla Rio de Onor	ZA-921 EN308		REM	CCAA Castilla y León	117
30	San Martín de Pedroso (puente intern) Quintanilha	N-122 IP4 (A4)			RCE	2.333
31	San Martín de Pedroso Quintanilha	N-122-A EN218-1		REN	RCE	83
32	Tres Marras (Alcañices) S. Martinho de Angueira	ZA-L-2440			Diputación	450
33	Moveros (Ermita de la Luz) Constantim	ZA-L-2435			Diputación	384
34	Moralina Miranda do Douro	ZA-324 EN218 (IC5)		RER	CCAA Castilla y León	696
35	Fermoselle Bemposta	CL-527 EN211-7			CCAA Castilla y León	258
36	Saucelle Freixa de Espada á Cinta	DSA-590			Diputación	174
37	La Fregeneda Barca de Alva	CL-517 ER211		RER	CCAA Castilla y León	700
38	La Bouza Escarigo	DSA-473			Diputación	43
39	Aldea del Obispo Vale da Mula	DSA-478			Diputación	183
40	Fuentes de Oñoro Vilar Formoso	N-620 IP5		REN	RCE	5.572
42	La Alamedilla Batotas	CM-215			Ayuntamiento	64
43	La Albergueira de Argañan Aldeia da Ponte	SA-200			CCAA Castilla y León	579
44	Navasfrías Lageosa	DSA-380			Diputación	43

	Paso fronterizo		Identificación de carreteras		Responsabilidad**		IMD vehículos (VL+VP)
	ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL	PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA	ESPAÑA	
45	Navasfrías Aldeia do Bispo					Ayuntamiento	70
46	Navasfrías Foios					Ayuntamiento	3
47	Valverde del Fresno Penamacor		EX-205 ER346	RER		CCAA Extremadura	S/D
48	Zarza la Mayor Termas Monfortinho		EX-108 EN239 (IC31)	REN		CCAA Extremadura	521
49	Piedras Albas Segura		EX-207 ER335	RER		CCAA Extremadura	S/D
50	Cedillo (Alcántara) Montalvao		EX-374 EN 359-3	REM		CCAA Extremadura	S/D
51	La Fontañera La Fontañera		CC-98			Diputación	72
52	Valencia de Alcántara Marvao		N-521 EN246-1	REN		RCE	1.395
53	La Codosera Arronches		BA-052			Diputación	343
54	La Codosera Rabaça		BA-053			Diputación	59
55	Badajoz Campo Maior		BA-020 ER371			Diputación	2.053
56	Alburquerque Campo Maior		BA-007			Diputación	148
57	Badajoz Caia		A-5 IP7 (A6)	REN		RCE	10.002
58	Olivenza Ajuda		EX-105			CCAA Extremadura	1.051
59	Villanueva del Fresno Leonardo (Mourão)		EX-107 EN256	REN		CCAA Extremadura	1.021
60	Valencia del Mombuey Amareleja		BA-102			Diputación	234
61	Encinasola Barrancos		C-439 EN258	REN		CCAA Andalucía	304
62	Rosal de la Frontera Sobral de Aidiça					Ayuntamiento	265
63	Rosal de la Frontera Vila V. Ficalho		N-433 EN260 (IP8)	REN		RCE	1.688
64	Ayamonte Monte Francisco (V.R.S. António)		A-49 IP1 (A22)	REN		RCE	11.794

* 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.

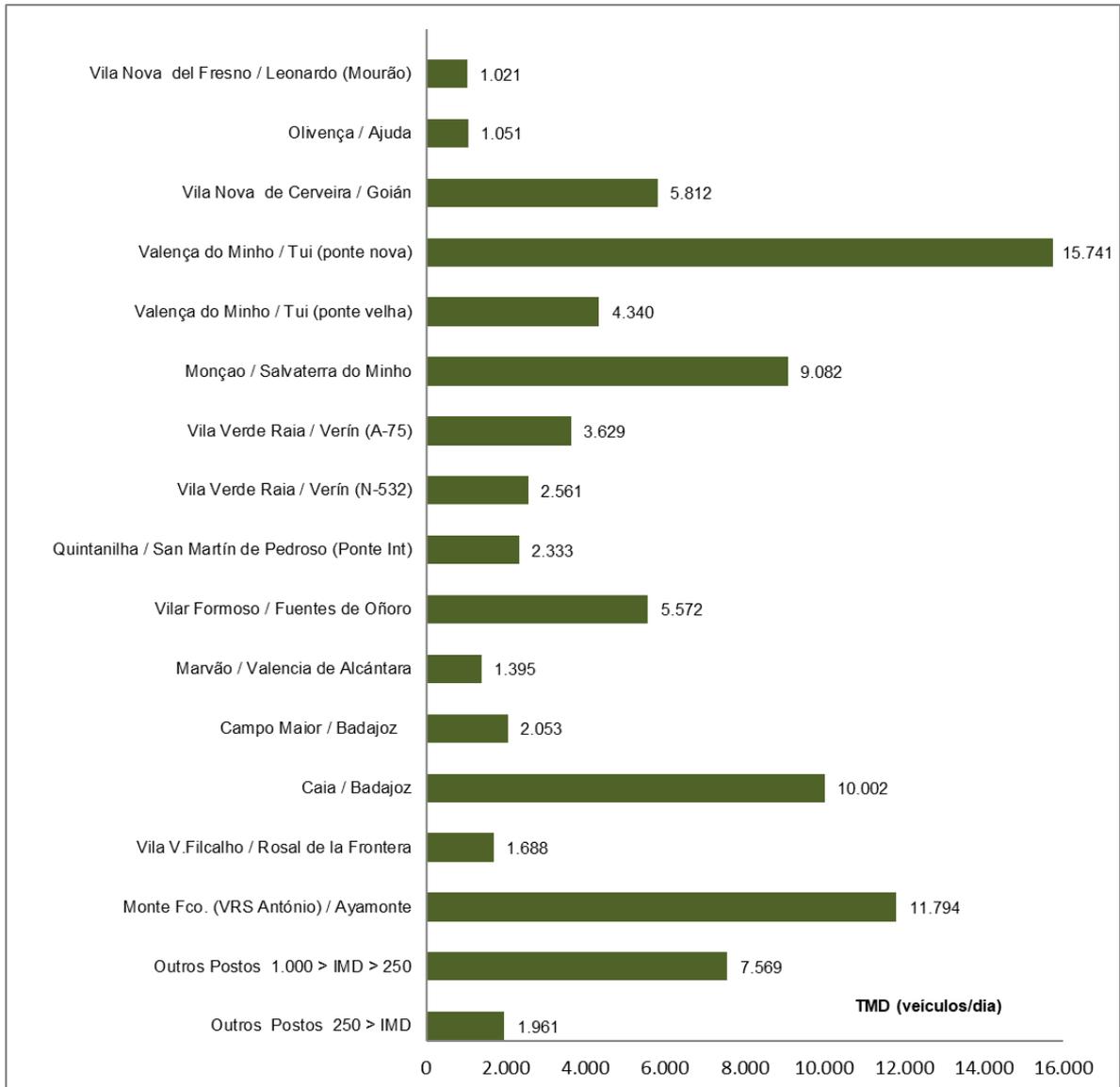
** España: RCE: Red de Carreteras del Estado/CC.AA.: Comunidad Autónoma/Diputaciones y Ayuntamientos. Portugal: REN: Rede de Estradas Nacional/RER: Rede de Estradas Regional/REM: Rede de Estradas Municipal.

S/D: sin datos

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (España)

Entre los 64 pasos presentados en la tabla anterior solo 15 tienen una IMD superior a los 1.000 vehículos/día. Estos pasos concentran el 89% del tráfico que cruza la frontera. En el Gráfico 9 se representa las 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 2017



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (España)

3.1.1. Actuaciones en curso en las conexiones por carretera

La planificación y las acciones a nivel de las conexiones viales entre Portugal y España son parte de la cooperación transfronteriza entre ambos países. En la XXIX Cumbre Hispano-Portuguesa (29-30 de mayo de 2017) se enfatizó la relevancia de las infraestructuras de las conexiones terrestres transfronterizas para la afirmación económica y para la modernización del tejido productivo de la Península Ibérica. Estos aspectos fueron reconocidos formalmente con la firma de la "Declaración de Intenciones sobre Transportes e Infraestructuras de Transporte Transfronterizo", con el objetivo de asegurar un desarrollo continuo y coherente de las redes que unen a los dos países.

En la misma línea estratégica, los Gobiernos de España y Portugal reafirmaron la continuidad de esos fines en el ámbito de la XXX Cumbre Hispano-Portuguesa (21 de noviembre de 2018), destacando las relaciones entre los dos países en materia de infraestructura y transporte y la apuesta por el transporte sostenible.



Con respecto a los enlaces de carreteras y ferrocarriles de proximidad transfronterizos, los gobiernos de Portugal y España declararon, en la Cumbre de 2018, la intención de profundizar el análisis y desarrollar un plan de acción en esta área.

En cuanto al mantenimiento y la adecuación de las infraestructuras de transporte entre los dos países, se han realizado avances en los trabajos de rehabilitación en el puente del río Guadiana entre Vila Real de Santo António y Ayamonte. También se destacó el progreso en el trabajo para la finalización de la autopista en la frontera de Vilar Formoso / Fuentes de Oñoro, teniendo en cuenta la firma del contrato para la conclusión de la A25 por parte de Portugal. También se acogió con beneplácito el inicio de las obras de ampliación de la sección Ligação de Cangas - Ligação de Teis, que incluye el Puente de Rande.

A continuación se describe la situación de las actuaciones actuales y futuras de las principales conexiones viarias entre ambos países a diciembre de 2018. Estas actuaciones se reflejan gráficamente en la Figura 3.

FIGURA 3. INFRAESTRUCTURAS DE ENLACE POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (DICIEMBRE 2018)



Fuente: Figura actualizada a partir de las respectivas figuras de Portugal (IMT) y de España (Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).



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, una vez que se cuenta con DIA favorable, están en fase de redacción los proyectos de construcción de la conversión de la carretera convencional N-122 en autovía, en un tramo de 72 km, dividido a su vez en cuatro subtramos, 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.

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

Del lado portugués:

Se completó el proyecto para ejecutar el tramo entre Vilar Formoso y la frontera española, que logró una DIA favorable en el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental. No hay calendario para el inicio de las obras. La construcción de la frontera IP5 - Vilar Formoso, tiene un contrato ya firmado para el contrato que completará la conexión de la autopista (A25) entre el puerto de Aveiro y la frontera, articulando, en el lado español, con la A62 (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 peaje 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. Asimismo, está proyectado el tramo entre Moraleja y la frontera portuguesa, de 18,5 km de longitud, si bien la DIA ha caducado. Para poder hacer esta conexión faltaría acordar con Portugal el punto de conexión y proyectar un nuevo Puente Internacional.

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 del proyecto de construcción.
- Tramo Malpartida de Cáceres – Frontera con Portugal: De los estudios previos se establece que se actuará a medio plazo y en una primera fase sobre variantes de población y mejora de tramos intermedios.

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. Se está redactando un Estudio Informativo únicamente para actuar en algunas variantes de población.

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 XXX Cumbre hispano-lusa celebrada en noviembre de 2018, la alineación entre los gobiernos de España y Portugal se hizo evidente, en términos de cooperación en el campo de la infraestructura y el transporte y el compromiso con el transporte sostenible, lo que permitió un aumento significativo en el tráfico ferrocarril de mercancías desde la Cumbre 2017. Por esta razón, la validez de la "Declaración de Intención sobre Transportes e Infraestructuras de Transporte Transfronterizo" se confirmó en la Cumbre 2017.

Específicamente con respecto a los enlaces ferroviarios, ambos gobiernos acogieron con interés:

- El inicio de los primeros trabajos y el lanzamiento de licitaciones para los trabajos principales en la sección Évora/Caia (frontera) y el rápido desarrollo de los trabajos en la sección Badajoz / Plasencia;



- El inicio de las obras que permitirán la reapertura de la sección Covilhã/Guarda y el inicio de las obras de electrificación de la sección Fuentes de Oñoro (frontera) / Salamanca;
- La modernización y electrificación de la sección Nueve/Viana do Castelo/Valença (frontera);
- El inicio de los trabajos relacionados con los tres proyectos que comprenden la electrificación de la sección Tuy (frontera)/Guillari.

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 2018.

FIGURA 4. PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (DICIEMBRE 2018)



Fuente: Figura actualizada a partir de las respectivas figuras de Portugal (IMT) y de España (Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

3.2.2. Planificación y actuaciones en curso en las conexiones ferroviarias

Del lado portugués:

Teniendo en cuenta los esfuerzos realizados para promover el crecimiento, el esfuerzo reformista y la promoción de la sostenibilidad del sistema de transporte y el esfuerzo de cohesión social y territorial, el Plan de Inversión Ferroviaria 2016-2020 se presentó en 2016. Los objetivos del Plan Ferroviario 2020 son:

- Aumentar la competitividad del transporte ferroviario, reduciendo los tiempos de viaje y los costes de transporte y aumentando la capacidad.
- Mejorar las conexiones internacionales con impacto en los Corredores Internacionales Norte (Leixões / Aveiro - Vilar Formoso) y Sur (Sines - Caia) e impulsar el uso del ferrocarril en rutas con origen/destino a puertos nacionales.
- Crear condiciones para la interoperabilidad ferroviaria, a través de la electrificación, la implementación de señalización electrónica, el aumento de la longitud de los trenes de carga a 750 metros y la instalación de durmientes multipropósito.

Las acciones de inversión definidas incluyen los siguientes enlaces ferroviarios para mercancías entre Portugal y España:

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

Con respecto a la interoperabilidad, el Plan de Inversión Ferroviaria 2020 está totalmente alineado con los estándares europeos para la creación de una red ferroviaria europea interoperable, reflejada en su capacidad para permitir la circulación segura e ininterrumpida, cumpliendo los niveles de rendimiento requeridos.

En este sentido, el plan prevé la electrificación de más de 400 km de nuevas tramos de acuerdo con el estándar europeo, un sistema ferroviario más eficiente energéticamente, la instalación del sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario ERTMS / ETCS / GSM-R en los principales corredores internacionales permitiendo aumentar la capacidad y la seguridad de la infraestructura, la posibilidad de circulación de trenes de mercancías con 750 metros en los principales corredores ferroviarios europeos y la preparación para la migración al ancho europeo de los corredores internacionales mediante la instalación de traviesas (polivalentes).

Con respecto a la implementación del Plan de Inversión Ferroviaria 2020, el objetivo de mejorar las conexiones internacionales en los corredores Sines / Setúbal / Lisboa-Caia y Leixões / Aveiro - Vilar Formoso merece una mención especial, mejorando el uso del ferrocarril en las rutas hacia y desde puertos nacionales

En este contexto, se destacan las siguientes acciones:

- Intervenciones de modernización en las líneas Beira Alta y Beira Baixa en el Corredor Norte Internacional;
- La construcción de la nueva conexión entre Évora y Elvas, así como la modernización de la conexión con la frontera de Caia.

Estos corredores están en la fase de diseño, con la excepción de la Línea Beira Baixa - Covilhã-Guarda y la Línea Oriental - Elvas-Caia, que comenzaron a funcionar en 2018.

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.
- 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 2018.

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

Está en servicio el tramo completo adaptado a alta velocidad entre A Coruña-Santiago-Vigo. El resto de la línea está en fase de estudio, estando previsto licitar a principios de 2019 el estudio informativo de la variante de Betanzos, entre Ferrol y A Coruña.

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, estando prevista la licitación de las obras a principios de 2019.

Línea Fuentes de Oñoro-Salamanca-Medina del Campo.



Línea en servicio, está electrificada entre Salamanca y Medina del Campo y la conexión con la LAV Olmedo-Zamora.

En el tramo entre Salamanca y la frontera portuguesa ha finalizado la redacción de los proyectos de electrificación, y están en ejecución 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. En particular, el tramo que discurre por Extremadura se encuentra en obras en un alto grado de avance y el tramo que discurre por Castilla La Mancha (hasta Oropesa, Toledo) se encuentra en fase de estudio informativo.

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

En servicio ambas líneas. Están en licitación las obras de renovación de varios tramos de la línea Mérida y Puertollano en Badajoz y Ciudad Real (tramos Castuera - Cabeza del Buey – Guadalmez– Brazatortas). Además, está prevista la licitación de la redacción del proyecto de electrificación de la línea Mérida-Puertollano a principios de 2019.

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 informativo, habiéndose sometido a información pública en 2018.

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.

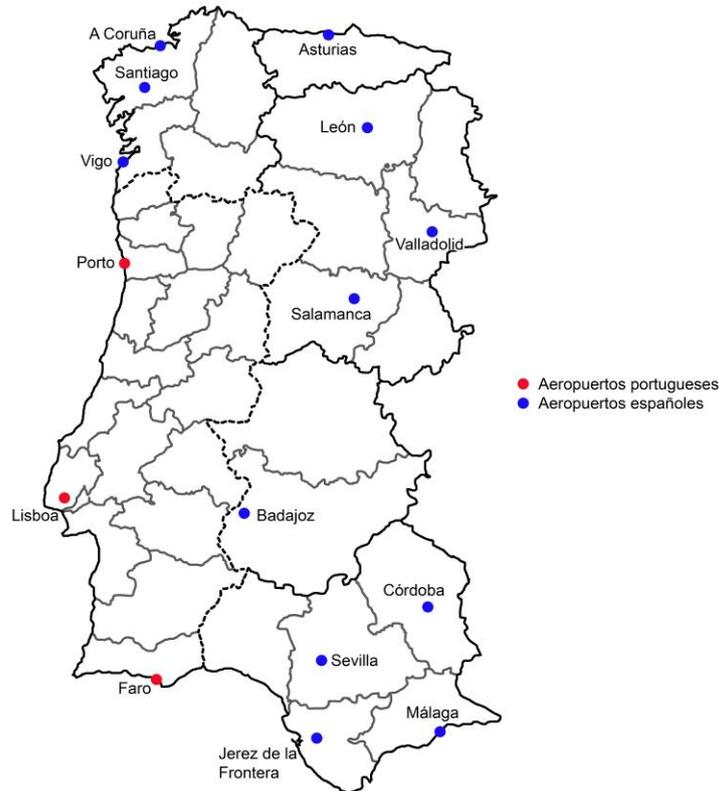
En las zonas fronterizas entre España y Portugal existen 4 aeropuertos: Vigo, Salamanca y Badajoz para las provincias españolas y Faro para los distritos portugueses.

En 2017, en el territorio español, el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas registró el mayor número de pasajeros transportados con 53,4 millones, seguido por los

aeropuertos de Barcelona-El Prat y Málaga-Costa do Sol, con 47,3 y 18,6 millones de pasajeros respectivamente.

Con respecto a Portugal, los aeropuertos de Lisboa, Oporto y Faro registraron un volumen total de pasajeros de 26,7 millones, 10,8 millones y 8,7 millones, respectivamente, en el mismo período.

FIGURA 5. PRINCIPALES AEROPUERTOS PORTUGUESES Y ESPAÑOLES EN LAS ZONAS LÍMITROFES (DICIEMBRE 2018)



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

Durante la XXX 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.

Ambas partes se complacieron de haber obtenido los primeros resultados científicos de la Red Atlántica de Estaciones Geodinámicas y Espaciales (RAEGE) para determinar las posiciones en la Tierra con precisión milimétrica y monitorizar el cambio climático.

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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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.

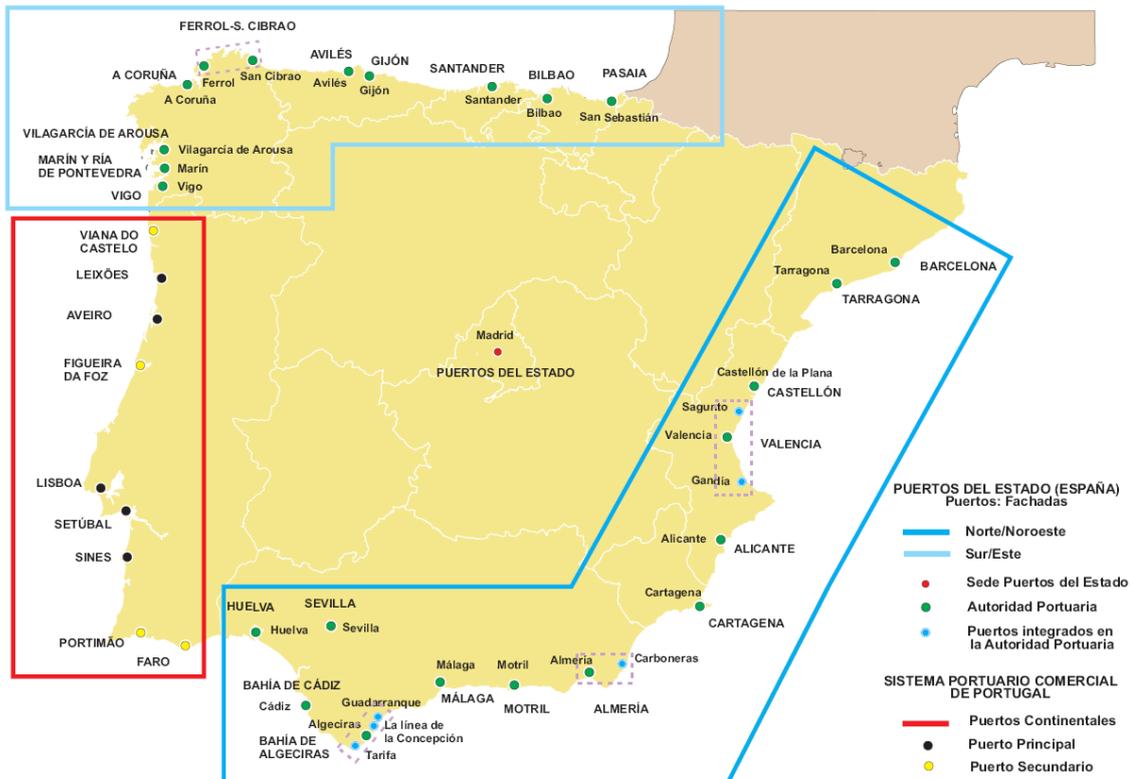
Por su proximidad a la ruta marítima que discurre por el Mediterráneo, una de las rutas comerciales más importantes del mundo, y por su gran longitud de costa (8.000Km), los puertos españoles representan un eslabón importante dentro de la logística del sur de Europa y del transporte marítimo internacional.

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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (España) y del Ministério da Economia (Portugal).

En la XXX Cumbre Hispano-Lusa, ambos gobiernos expresaron la necesidad de consolidar la cooperación transfronteriza en el ámbito logístico y, específicamente, de reforzar esa cooperación en las áreas logísticas que bordean la línea luso-extremeña, estudiando medidas para crear más sinergias y para fomentar la



competitividad que favorezcan el sistema productivo de ambos países. En este contexto, se decidió estudiar la posibilidad de firmar un protocolo de colaboración ad hoc que defina los ejes necesarios para el desarrollo y la operación de una estructura de gestión y planificación conjunta y compartida para los sistemas logísticos de Elvas-Campo Maior y Badajoz, compuesta por representantes del Gobierno de Portugal, Gobierno de España, Junta de Extremadura y Consejos Municipales de Elvas, Campo Maior y Badajoz.

En el ámbito del transporte marítimo, se acordaron nuevas formas de mejorar la colaboración de las zonas marítimas adyacentes de ambos países, así como de sus servicios de búsqueda, rescate y lucha contra la contaminación, a fin de aumentar la seguridad de la vida humana en el mar, seguridad marítima, protección del medio ambiente y promoción de la excelencia en los servicios de transporte marítimo.

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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

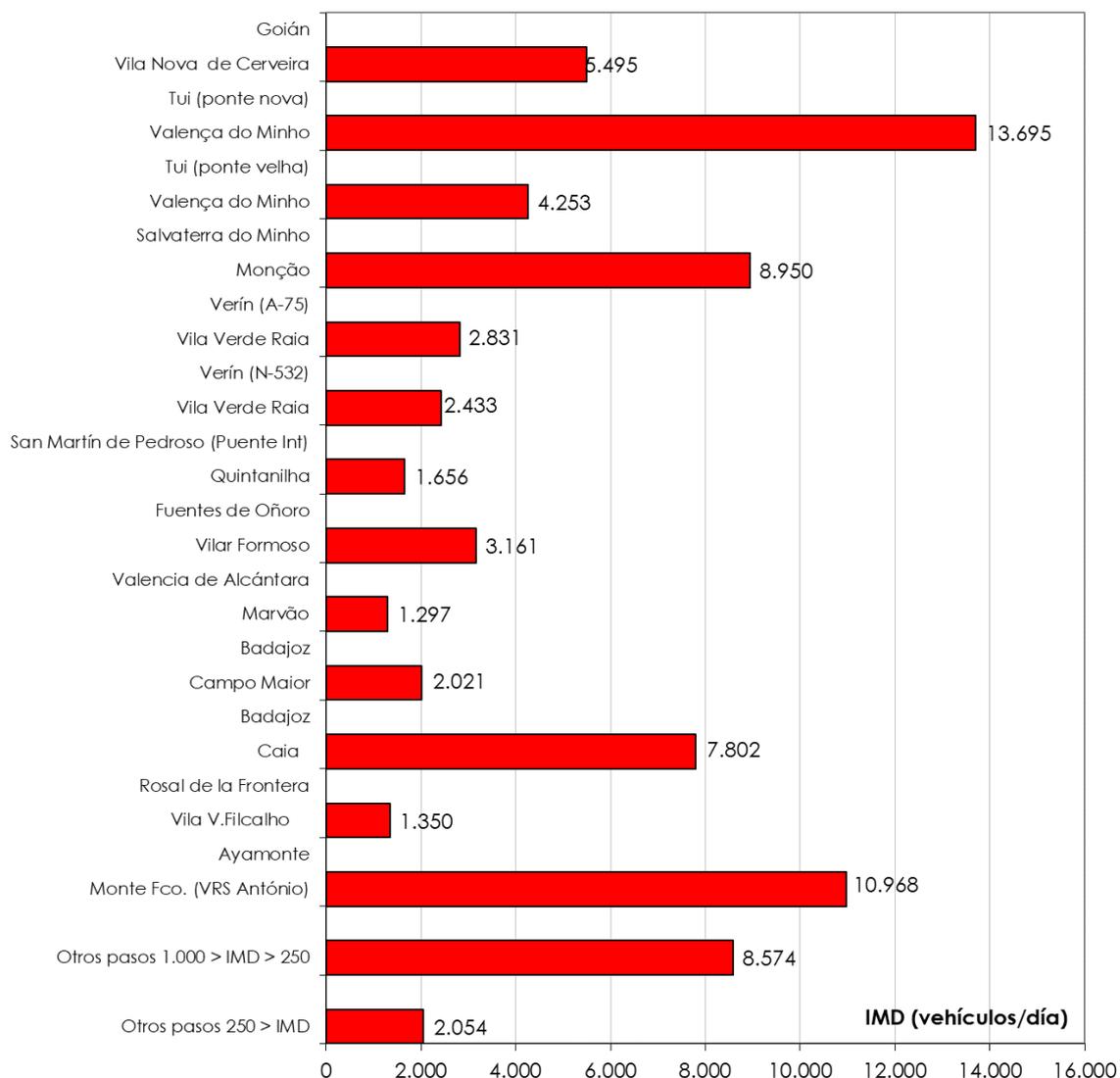
Según estos datos, una media diaria de 76.540 vehículos ligeros atravesó la frontera durante el año 2017, teniendo en cuenta ambos sentidos de la marcha. Este valor supone un incremento del 14% respecto al dato del año anterior (67.141 vehículos ligeros) y +10,5% si se compara con el valor del OTEP número 8 (69.236 vehículos ligeros, dato del año 2015). Los 13 puestos fronterizos con un IMD > 1.000 vehículos/día representaron el 86,1% del tráfico en 2017.

Con respecto a los puestos fronterizos informados en 2015, el año del último informe, hay un paso fronterizo que ya no está representado, ya que el volumen promedio de tráfico registrado fue inferior a 1000 vehículos, se trata de la conexión Ponte Barxas/San Gregório.

Según la DG Carreteras, en 2017 y en todos los cruces fronterizos, la IMD de autobuses ascendió a 580.

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 (2017)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (España)

En el OTEP nº9 la mayoría de los pasos fronterizos registran un aumento en la IMD de vehículos ligeros que cruzan la frontera respecto los datos del OTEP nº8 algunos pasos fronterizos registran un ascenso de la IMD de vehículos ligeros. Este aumento fue más importante en las estaciones Monte Francisco (VRS António)/Ayamonte, Monção/Salvatera do Minho y Valença do Minho/ ui (puente viejo), con 2.066, 1.910 y 1.089 vehículos ligeros adicionales, lo que representó un aumento del 23%, 27% y 34% respectivamente.

Las únicas disminuciones en el número de vehículos ligeros tuvieron lugar en los puestos fronterizos en Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro y en Campo Maior/Badajoz, donde hubo una disminución, respecto a 2015, de 721 y 444 vehículos ligeros diarios, respectivamente, que se traduce en un 19% y un 18% de descenso, respectivamente.

FIGURA 7. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS (2017)

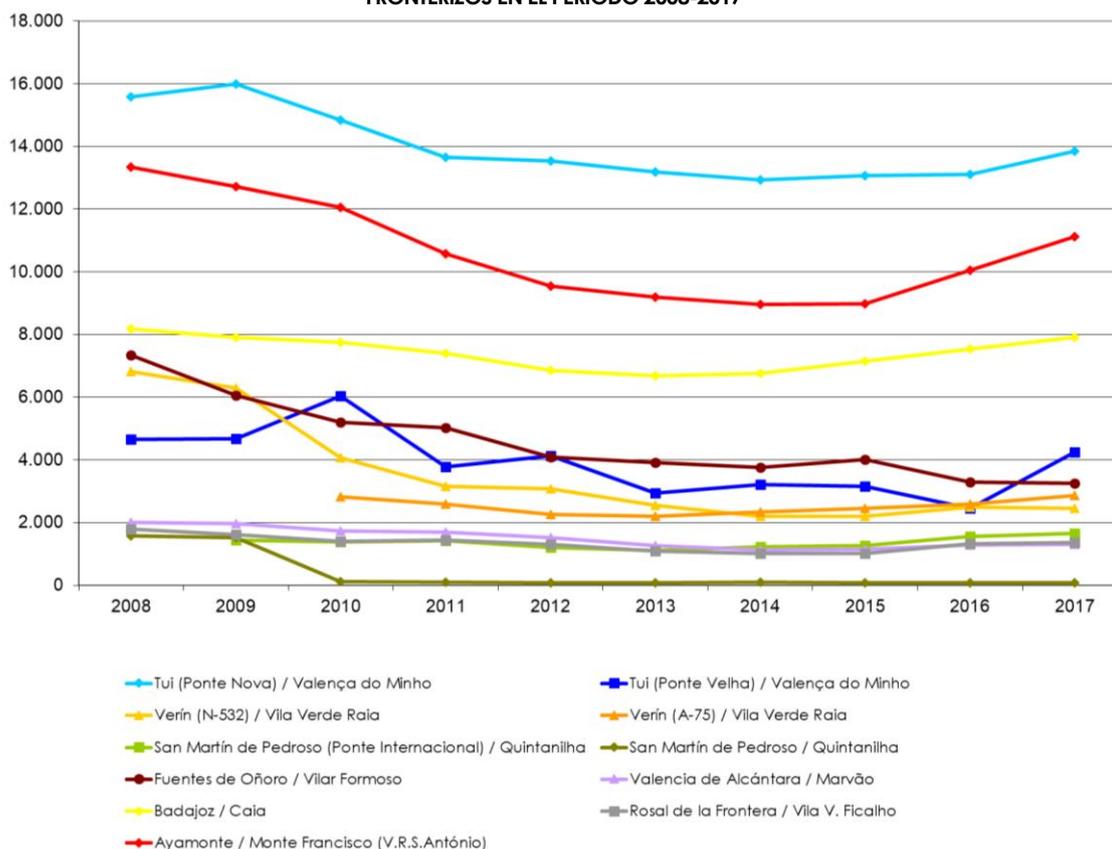


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (España)

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 2017, una media diaria de 580 (402 en 2015) autocares atravesó la frontera, según datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El Gráfico 11 muestra la evolución del tráfico de automóviles y autocares en las autopistas y autovías de titularidad estatal. Se puede observar cómo en 2015, la mayoría de los puestos transfronterizos reflejan aumentos importantes en el número de automóviles de pasajeros, solo la frontera de Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso no sigue esta tendencia.

GRÁFICO 11. EVOLUCIÓN DE LA IMD CONJUNTA DE AUTOMÓVILES Y AUTOCARES EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS EN EL PERÍODO 2008-2017



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (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 nº8, 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 2017.

TABLA 5. ESTIMACIÓN DEL TOTAL DE VIAJEROS QUE ATRAVIESAN LA FRONTERA POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2017)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
IMD	87.113	85.877	83.880	77.038	74.829	67.586	66.972	69.638	69.149	77.121
Pasajeros	57.543.966	59.277.278	58.968.256	52.002.499	50.831.712	46.327.729	47.526.782	47.230.783	46.067.271	53.654.161

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (España)

Aunque en 2015 y 2016 el número de pasajeros disminuyó en comparación con 2014, podemos considerar que el registro de pasajeros en esos tres años se mantuvo prácticamente estable, después de la disminución del 21.4% registrada entre 2010 y 2013. En 2017, ha habido un aumento significativo en el movimiento de pasajeros por carretera (+ 13% respecto a 2014 y +16% respecto a 2016), aunque todavía por debajo del nivel de 2008 (-3,9 millones de pasajeros, es decir, una reducción de 6.8 %)

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

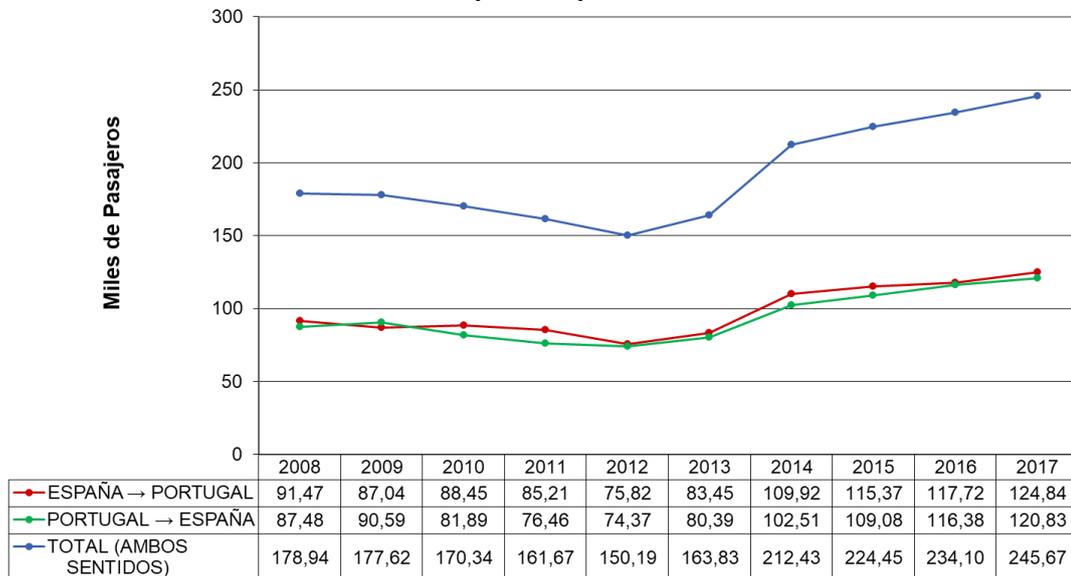
Para la elaboración de este apartado se consideran los datos facilitados por Renfe, y desde el año 2013, los proporcionados por Comboios de Portugal (CP) para la línea Lisboa-Irún/Hendaya, fecha en la que la compañía portuguesa empezó a llevar la gestión de la misma.

En el Gráfico 12 se representa la evolución que ha seguido el transporte ferroviario desde el año 2008 hasta el 2017, en el que se puede observar que el transporte en cada uno de los sentidos ha tenido un comportamiento similar.

En el período que se examina, el mayor tráfico de pasajeros entre España y Portugal se ha producido en 2017 (245,7 mil pasajeros). Los valores más bajos se observaron en 2012, con 150,2 mil viajeros de ferrocarril en las conexiones entre los dos países.

Entre 2008 y 2017, el movimiento de pasajeros por ferrocarril creció un 37%, lo que equivale a 66.7000 pasajeros más transportados. Aunque entre 2008 y 2012 el transporte de pasajeros en esta ruta disminuyó en aproximadamente un 16% (menos 28.8 mil pasajeros transportados), a partir de entonces, hubo una recuperación que se tradujo en un crecimiento del 64% en el tráfico total entre 2012 y 2017.

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 pasajeros se ha realizado con los datos obtenidos de AENA por España y ANAC por Portugal.

La Tabla 6 muestra los flujos de pasajeros entre los aeropuertos de España y Portugal y el resto de los países de la Unión Europea para el año 2017.

En esta edición de OTEP, se mantiene el desglose de los movimientos en "Total sin islas" y "Total con islas", tanto para Portugal como para España, cuyo propósito es identificar el peso que las islas de los dos países tienen en los flujos aéreos con el resto de países de la Unión Europea.

En Portugal, el número de pasajeros que se embarcaron en territorio continental con destino a la Unión Europea fue aproximadamente 15,7 millones, en cada sentido. Analizando el flujo global, observamos que las islas representaban, en 2017, el 6,5% de los movimientos con la Unión Europea (equivalente a 2 millones de pasajeros).

Respecto a los valores presentados en el Informe del Observatorio nº8, referido al año 2015, hubo un crecimiento del 27,9%, en el número total de pasajeros transportados hacia y desde Portugal, considerando toda Europa. La evolución resultó del aumento observado en la mayoría de los mercados, con énfasis en países como Hungría, Austria, Polonia, Lituania y Rumania (todos con un crecimiento de más del 40% en el volumen de tráfico).

En el caso de España, entre 2015 y 2017, el aumento registrado fue del 19,6%, con un crecimiento en el movimiento de pasajeros también en la mayoría de las relaciones, especialmente Malta (67%), Bulgaria (72%), Polonia y Hungría (ambos con 46%).

En España, el número de pasajeros embarcados procedentes de aeropuertos continentales y destinados a países de la Unión Europea (UE) fue de 44,7 millones, mientras que los desembarcados de ese origen alcanzaron 44,3 millones. El porcentaje que representaba el flujo de las islas en comparación con el movimiento total con la UE (continente + islas) fue del 37,6%, equivalente a 53,7 millones de pasajeros. De estos, el mayor flujo se produjo con Inglaterra (20.0 millones) y Alemania (16.8 millones).

Teniendo en cuenta los movimientos dentro de la Unión Europea, el flujo principal de pasajeros desde España y Portugal tuvo como origen/destino los países que integran la antigua UE15, con un 73,1% y un 78,3% en el caso de España y 83,6 % y 84.0% en el caso de Portugal, dependiendo de si se considera o no el tráfico generado en las islas.

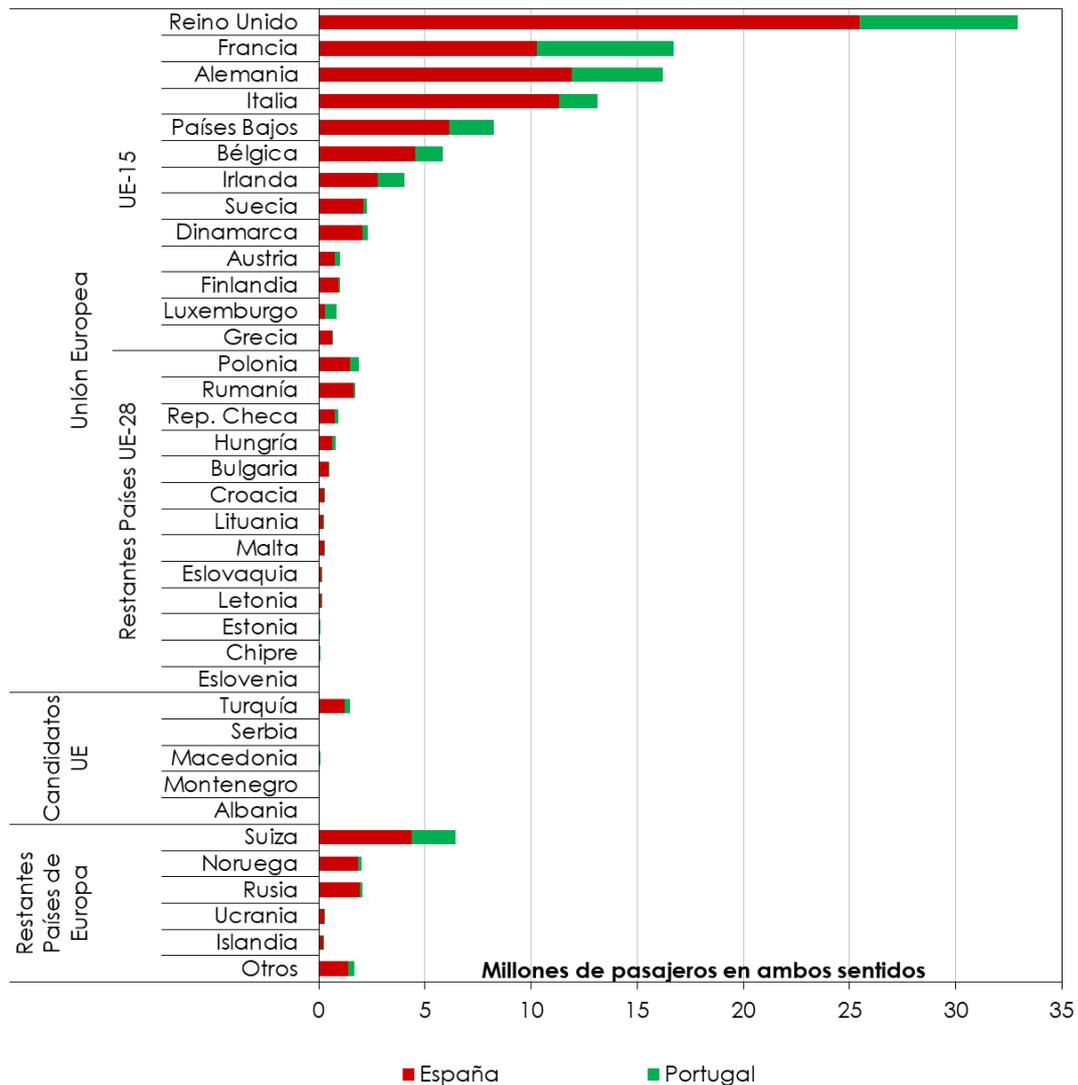
TABLA 6. MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL POR PAÍSES EUROPEOS DE ORIGEN O DESTINO (2017)

	España					Portugal				
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÁNSITO	TOTAL SIN ISLAS	TOTAL CON ISLAS	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÁNSITO	TOTAL SIN ISLAS	TOTAL CON ISLAS
Alemania	6.017.917	5.896.400	11.885	11.926.202	28.676.583	2.236.668	2.231.640	2.663	4.470.971	4.996.464
Áustria	378.231	370.542	189	748.962	1.427.951	136.598	135.664	185	272.447	291.607
Bélgica	2.292.343	2.248.994	3.284	4.544.621	5.990.013	670.602	670.996	1.106	1.342.704	1.393.228
Bulgaria	235.408	235.033	749	471.190	489.579	6.721	6.721	0	13.442	13.442
Chipre	10.375	10.839		21.214	21.244	8	69	0	77	81
Croacia	129.019	130.369	6	259.394	260.158	15.825	15.301	155	31.281	31.283
Dinamarca	1.029.665	1.022.502	421	2.052.588	3.442.023	141.289	139.027	2.140	282.456	364.577
Eslovaquia	65.393	65.922		131.315	180.355	1.039	1.182	0	2.221	2.243
Eslovenia	3.045	3.208		6.253	6.492	194	174	0	368	368
Espanha						2.092.770	2.088.977	24.989	4.206.736	4.315.460
Estonia	19.481	19.748	328	39.557	70.510	3	2	0	5	671
Finlandia	463.706	465.446		929.152	1.602.951	39.627	38.329	2.576	80.532	127.600
Franca	5.136.190	5.125.643	12.411	10.274.244	12.354.027	3.337.166	3.354.154	48.102	6.739.422	6.944.017
Grécia	310.207	311.752	246	622.205	622.966	25.776	25.645	0	51.421	51.431
Holanda	3.068.026	3.070.232	5.799	6.144.057	8.603.723	1.068.481	1.073.532	3.693	2.145.706	2.251.969
Hungria	313.281	315.423	179	628.883	742.858	79.583	82.406	126	162.115	162.115
Inglaterra	12.794.028	12.662.747	5.173	25.461.948	45.460.047	3.495.170	3.494.390	8.013	6.997.573	7.674.337
Irlanda	1.405.026	1.385.729	378	2.791.133	4.162.682	543.078	545.732	2	1.088.812	1.094.318
Italia	5.691.237	5.632.113	4.401	11.327.751	14.024.888	1.003.902	1.003.936	1.711	2.009.549	2.020.255
Letonia	58.933	58.420		117.353	140.797	368	406	295	1.069	3.465
Lituania	96.719	97.455	1.876	196.050	248.286	2.124	2.233	0	4.357	7.094
Luxemburgo	137.282	136.437	179	273.898	484.905	296.669	298.960	239	595.868	611.254
Malta	118.091	116.453	118	234.662	234.890	2.137	1.891	2	4.030	4.046
Polonia	742.639	726.364	6.032	1.475.035	2.472.060	209.160	212.432	290	421.882	491.111
Portugal	1.992.106	1.985.853	6.675	3.984.634	4.295.889					
Rep. Checa	385.105	380.117	47	765.269	1.008.844	84.644	87.023	88	171.755	195.812
Romania	810.890	813.099	9	1.623.998	1.677.478	63.889	64.115	0	128.004	128.136
Suecia	1.036.958	1.047.891	3.061	2.087.910	4.048.144	104.659	103.418	1.563	209.640	247.351
Total UE-15	41.752.922	41.362.281	54.102	83.169.305	135.196.792	15.192.455	15.204.400	96.982	30.493.837	32.383.868
Total UE-28	44.741.301	44.334.731	63.446	89.139.478	142.750.343	15.658.150	15.678.355	97.938	31.434.443	33.423.735
Otros destinos europeos	5.011.646	5.022.056	3.547	10.037.249	13.787.684	1.388.969	1.393.395	3.430	2.785.794	2.851.946
Total Europa	49.752.947	49.356.787	66.993	99.176.727	156.538.027	17.047.119	17.071.750	101.368	34.220.237	36.275.681

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 (2017)



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 2017.

En el caso de Portugal, los pasajeros con origen/destino en el Reino Unido y Francia son los más importantes en términos de tráfico con países europeos, representando, respectivamente, el 24,2% y el 19,1% del movimiento total en 2017. Alemania representó el 13,8% y, con una participación menor, los Países Bajos (6,2%) y Suiza (6,1%).

En 2017, en el flujo de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y los países europeos, el movimiento con origen o destino en España representó el 81,0%. El tráfico con origen/destino en Portugal representó el 19,0% del total.

En la Tabla 7 se muestran los pasajeros internacionales entre los principales aeropuertos portugueses y españoles, con origen o destino en España, Portugal y Francia.

TABLA 7. 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 (2017)

PORTUGAL (origen/destino)			
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TOTAL
Aeropuerto de Lisboa			
Españaa (origen/destino)	1.435.047	1.438.684	2.873.731
Madrid (Barajas)	717.826	709.497	1.427.323
Barcelona (EL PRAT)	416.300	420.900	837.200
Francia (origen/destino)	1.765.179	1.769.896	3.535.075
Paris (Charles de Gaulle)	324.326	327.869	652.195
Paris (Orly)	651.572	645.792	1.297.364
Aeropuerto de Oporto			
España (origen/destino)	632.601	633.374	1.265.975
Madrid (Barajas)	309.283	306.076	615.359
Barcelona (EL PRAT)	219.515	221.985	441.500
Francia (origen/destino)	1.265.331	1.321.953	2.587.284
Paris (Charles de Gaulle)	107.352	108.117	215.469
Paris (Orly)	432.263	459.099	891.362
Aeropuerto de Faro			
España (origen/destino)	24.887	41.713	66.600
Madrid (Barajas)	11.173	10.797	21.970
Barcelona (EL PRAT)	10.398	9.953	20.351
Francia (origen/destino)	306.460	310.280	616.740
Paris (Charles de Gaulle)	26.526	26.599	53.125
Paris (Orly)	115.046	115.965	231.011
ESPAÑA (origen/destino)			
Aeropuerto Madrid (Barajas)			
Portugal (origen/destino)	1.038.054	1.051.144	2.089.198
Lisboa	709.848	718.852	1.428.700
Porto	306.067	309.240	615.307
Faro	10.001	11.279	21.280
Francia (origen/destino)	1.787.245	1.783.043	3.570.288
Paris (Charles de Gaulle)	552.433	554.607	1.107.040
Paris (Orly)	581.142	571.535	1.152.677
Aeropuerto de Barcelona - El Prat			
Portugal (origen/destino)	662.936	653.173	1.316.109
Lisboa	420.845	415.908	836.753
Porto	222.366	220.081	442.447
Faro	9.811	6.161	15.972
Francia (origen/destino)	1.865.139	1.868.403	3.733.542
Paris (Charles de Gaulle)	635.421	664.730	1.300.151
Paris (Orly)	593.092	570.609	1.163.701
Aeropuerto de Málaga			
Portugal (origen/destino)	47.100	45.269	92.369
Lisboa	45.192	43.361	88.553
Porto	1.775	1.821	3.596
Francia (origen/destino)	532.841	532.193	1.065.034
Paris (Charles de Gaulle)	242.022	240.739	482.761
Paris (Orly)	119.582	116.884	236.466

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

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 aproximadamente el 50%. 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 67% 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 8,4 millones de viajeros en 2017, mientras que la relación de los aeropuertos de Lisboa, Oporto y Faro con Francia fue de 6,4 millones de viajeros.

4.3.2. Flujos entre España y Portugal

La Tabla 8 muestra el volumen de transporte aéreo de pasajeros entre los aeropuertos de España y Portugal en el año 2017.

TABLA 8. TRANSPORTE DE PASAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN AMBOS SENTIDOS (2017)

AEROPUERTO ESPAÑOL	TOTAL DE PASAJEROS	AEROPUERTO PORTUGUÉS				
		LISBOA	PORTO	FARO	FUNCHAL (MADEIRA)	OTROS
Madrid (Barajas)	2.089.416	1.428.700	615.307	21.280	11.084	13.045
Barcelona (El Prat)	1.316.109	836.753	442.447	20.211	13.376	3.322
Valencia	170.997	104.055	66.900	23		19
Gran Canaria	122.569	61.333	23.346	1.655	25.867	10.368
Sevilla	96.476	96.099	49	306	4	18
Málaga	92.369	88.553	57	3.596	13	150
Palma de Mallorca	87.862	23.808	63.724	59	24	247
Bilbao	83.567	77.980	69	3	5.479	36
Tenerife Sur	35.166	3.881	26.323	234	4.323	405
Vigo	32.433	32.321	97		2	13
Asturias	29.426	29.127	139	3	117	40
Alicante	27.753	27.362	198	10	177	6
A Coruña	25.057	24.802	204	8	1	42
Ibiza	22.491	16.528	5.657	88		218
Menorca	18.388	8.150	10.234	4		
Fuerteventura	10.487	4.140	2.883	503	2.961	
Otros (< 10.000 passageiros)	35.323	14.393	11.156	1.151	7.333	1.290
Total aeropuertos continentales	3.984.633	2.753.896	1.133.923	46.580	32.420	17.814
Total aeropuertos insulares	4.295.889	2.877.985	1.268.790	49.134	70.761	29.219

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 4,3 millones de pasajeros en el año 2017. Los aeropuertos españoles que registran un mayor flujo de pasajeros en las relaciones con Portugal son Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat con un 48,6% y un 30,6% respectivamente del total de los aeropuertos españoles.

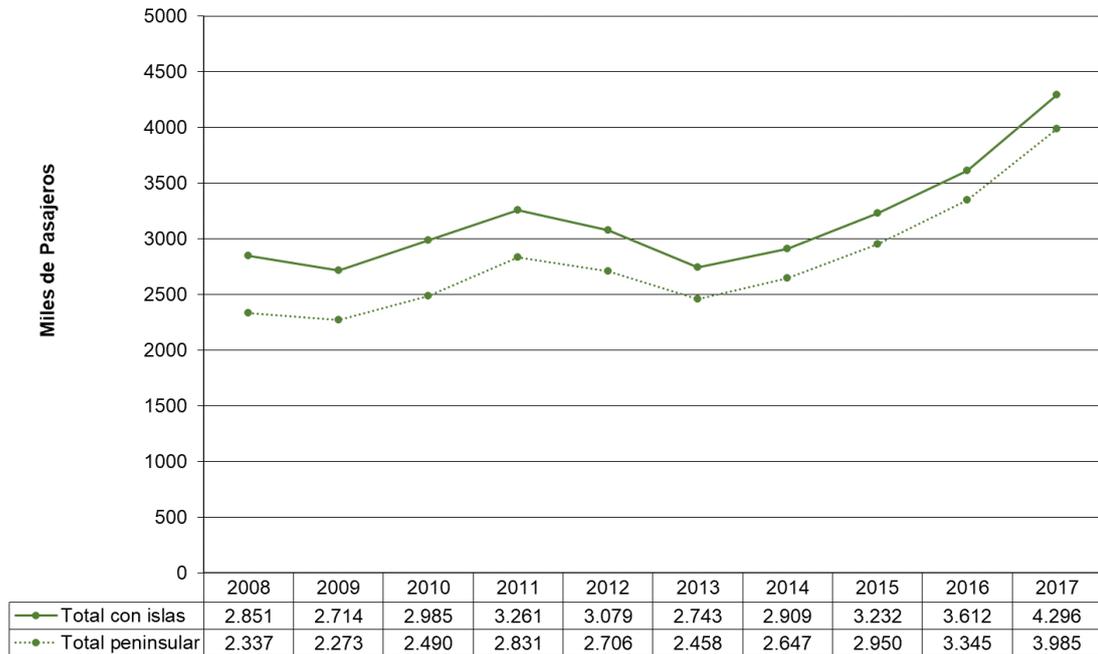
En el caso de Portugal, los aeropuertos de Lisboa y Oporto son el origen o destino de prácticamente la totalidad del flujo aéreo entre España y Portugal (96,5%). Así, los pasajeros con origen o destino en Lisboa representan un 67% del flujo y los que tienen origen o destino en Oporto representan el 29,5%.

El flujo de pasajeros aéreos de los aeropuertos insulares españoles con Portugal equivale al 7% del total de pasajeros aéreos entre España y Portugal (unos 300 mil viajeros).

En 2017, el número de pasajeros en las rutas Madrid-Portugal (considerando los tres aeropuertos principales) aumentó en un 23% en comparación con 2015 (el año al que se refieren las cifras publicadas en el último informe de OTEP). En el mismo período, el tráfico entre Barcelona y Portugal creció cerca del 37%.

El Gráfico 14 muestra la evolución del transporte de pasajeros por vía aérea entre España y Portugal durante el período 2008-2017.

GRÁFICO 14. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2008-2017)



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 2013, ya que alterna años de crecimiento con otros de decrecimiento. A partir de ese año, la tendencia apunta a un fuerte crecimiento (+57% en el número de pasajeros transportados entre España y Portugal entre 2013 y 2017)

En 2008, el año de origen de esta serie, el flujo de pasajeros de los aeropuertos peninsulares representó el 82.0% del total, un porcentaje que aumentó durante el período analizado, alcanzando el 92.8% en 2017.

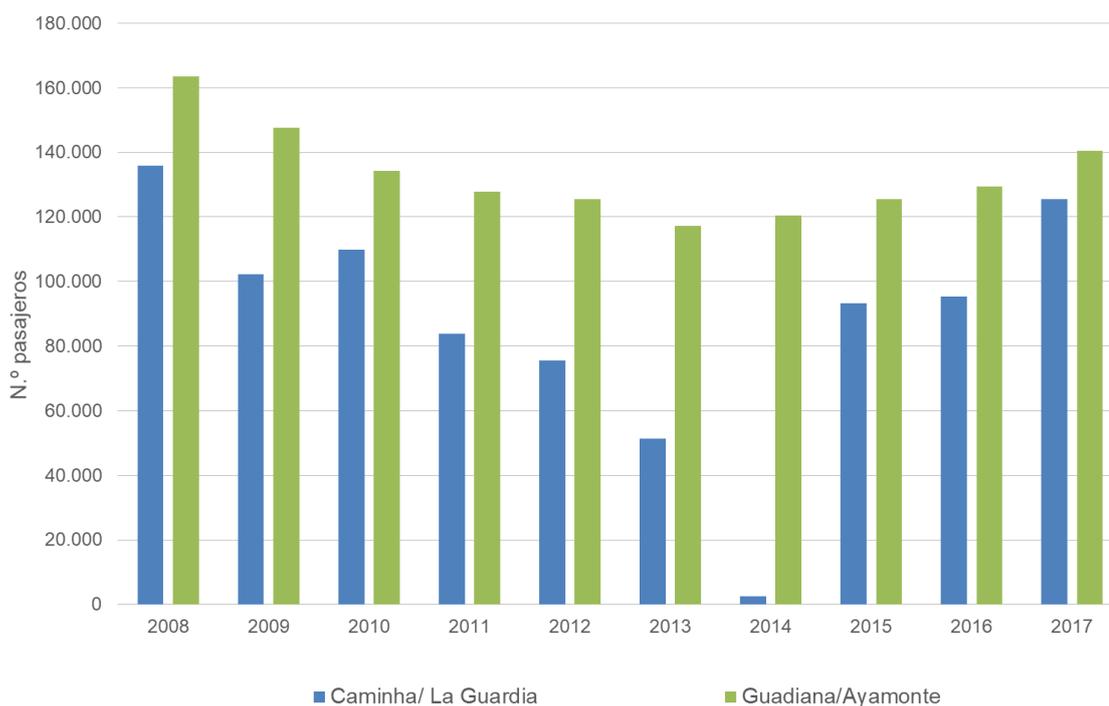
4.4. TRANSPORTE FLUVIAL DE PASAJEROS

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.

El gráfico 15 muestra la evolución anual de los movimientos de pasajeros en los ríos Miño y Guadiana, entre 2008 y 2017. En total, estas dos vías fluviales totalizaron alrededor de 266 mil pasajeros en 2017, lo que se traduce en un aumento de 47 mil pasajeros en relación con el valor presentado en el Informe OTEP nº8 (datos de 2015). Los años 2013 y 2014 vieron una reducción significativa en el número de pasajeros, una situación que se debió a la suspensión del servicio en el cruce de Caminha/La Guardia, por largos períodos de tiempo.

En términos globales, la tendencia de crecimiento es clara desde 2015 en adelante, destacando el aumento del 18,3% en el flujo de pasajeros en 2017, en comparación con el año anterior.

GRÁFICO 15. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍA FLUVIAL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL - RÍOS MIÑO Y GUADIANA- (2008-2017)

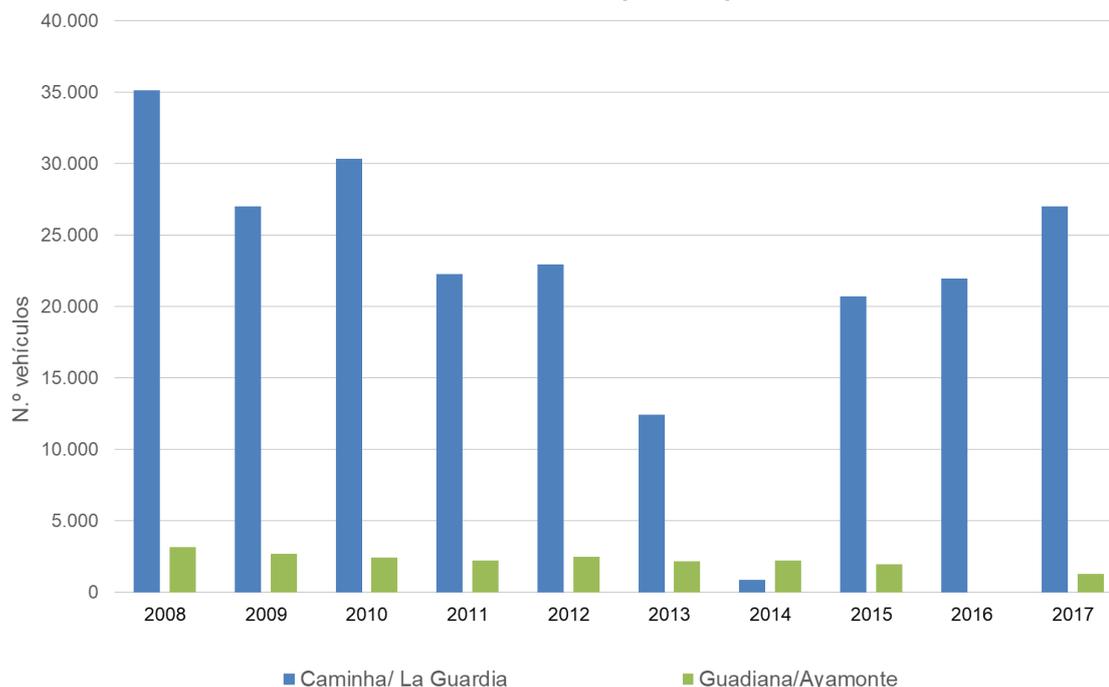


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Inquérito ao Transporte Fluvial de Passageiros e Veículos del INE (Portugal)

Guadiana/Ayamonte sigue siendo la principal vía fluvial con más de 140 mil pasajeros a finales de 2017. En los últimos años de la serie hubo aumentos del 3.1% (2016/2015) y del 8.6% (2017/2016)

El gráfico 16 representa la evolución del número de vehículos que cruzaron la frontera por río en los puestos fronterizos de los ríos Minho y Guadiana. En 2017, se transportaron alrededor de 28 mil vehículos, lo que representa un aumento aproximado de 6 mil vehículos en comparación con el valor registrado en el año anterior. Se ha reducido el número de vehículos transportados en los últimos años, particularmente en los años 2013 y 2014, cuya causa ya se ha mencionado en el caso del flujo de pasajeros por vías navegables. Por otro lado, en 2016, no hubo transporte de vehículos en el cruce de Guadiana/Ayamonte, solo se transportaron pasajeros, motocicletas y bicicletas.

GRÁFICO 16. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS POR VÍA FLUVIAL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL -RÍOS MIÑO Y GUADIANA- (2008-2017)



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

Aunque hubo una recuperación en 2017 (28.286 vehículos frente a 21.942 en 2016), las cifras siguen siendo inferiores a las registradas en 2008, cuando se transportaron más de 38.000 vehículos.

4.5. RESUMEN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS

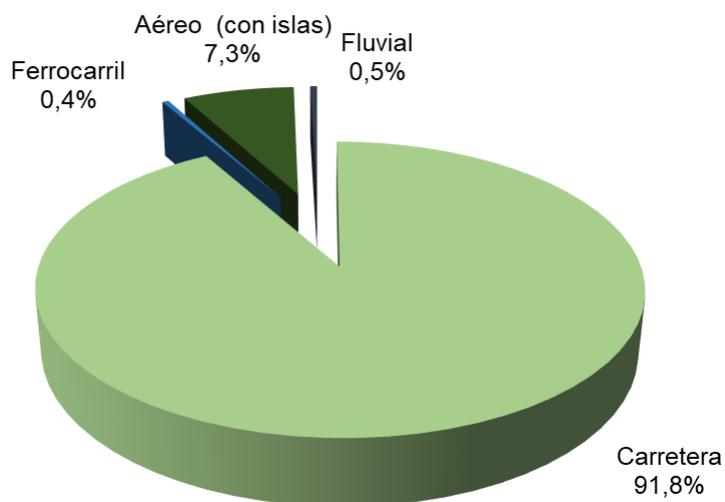
La Tabla 9 y el Gráfico 17 representan el reparto modal de los viajeros entre España y Portugal para el año 2017 y su evolución respecto al año anterior.

TABLA 9. RESUMEN DE VIAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2017 POR MODO DE TRANSPORTE Y SU COMPARACIÓN CON EL AÑO 2016 (EN MILLONES DE VIAJEROS)

TIPO DE TRÁFICO	AÑO		AUMENTO DE PASAJEROS	
	2016	2017	NÚMERO	PORCENTAJE
Carretera	46,07	53,65	7,59	16,5%
Ferrocarril	0,23	0,25	0,01	4,9%
Vía aérea peninsular	3,35	3,98	0,64	19,1%
Aéreo (con islas)	3,61	4,30	0,68	18,9%
Fluvial	0,22	0,27	0,04	18,3%
Total PENINSULAR	49,87	58,15	8,28	16,6%
Total (con islas)	50,14	58,46	8,32	16,6%

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 (2017)



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).

El predominio del tráfico por carretera es evidente en relación con los otros modos de transporte, al representar alrededor del 92% del movimiento total de pasajeros entre Portugal y España.

En cuanto a los valores presentados en el informe OTEP nº8 (datos de 2015), no existen variaciones significativas en la distribución de los porcentajes entre los distintos tipos de tráfico.

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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 e 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 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 2017.

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 2017 a 51 millones de toneladas y 181 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 2008-2017.

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 2017, el comercio exterior de mercancías entre Portugal y la UE-28 ha experimentado una evolución positiva, con un crecimiento medio anual del 2,9%. En el año 2017, el transporte por carretera continúa siendo el modo más empleado en estos intercambios, con un aumento del 5,1% respecto a 2016 y de 26,4% con respecto a 2008.

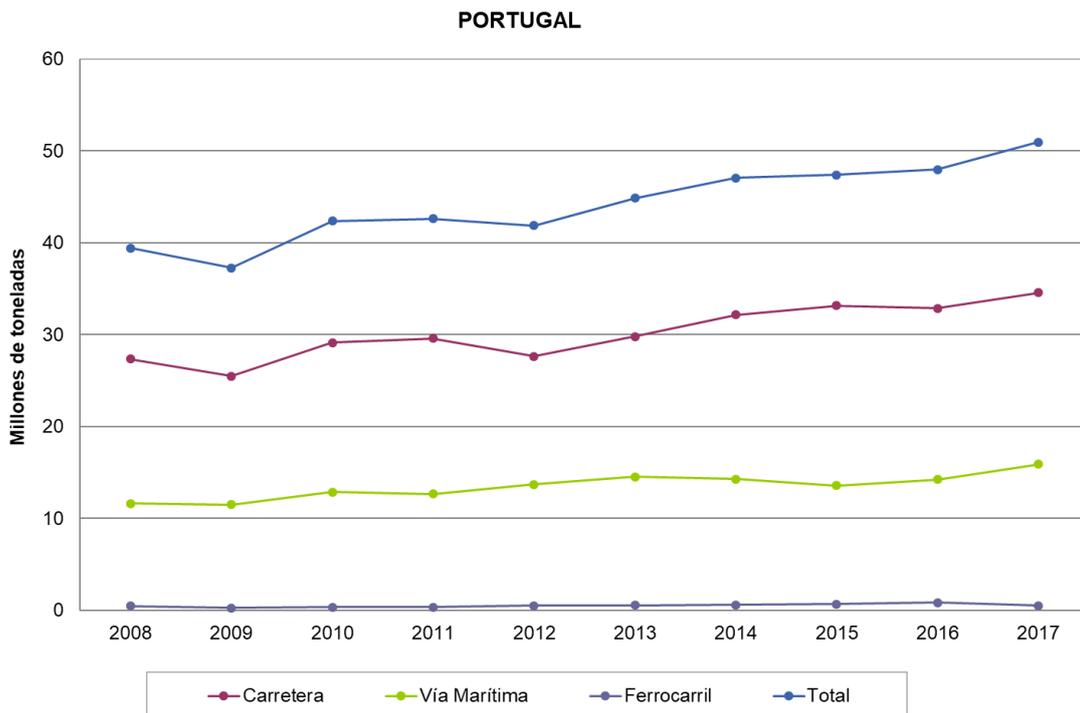
El modo marítimo crece un 12% y un 37% en comparación con 2016 y 2008, respectivamente.

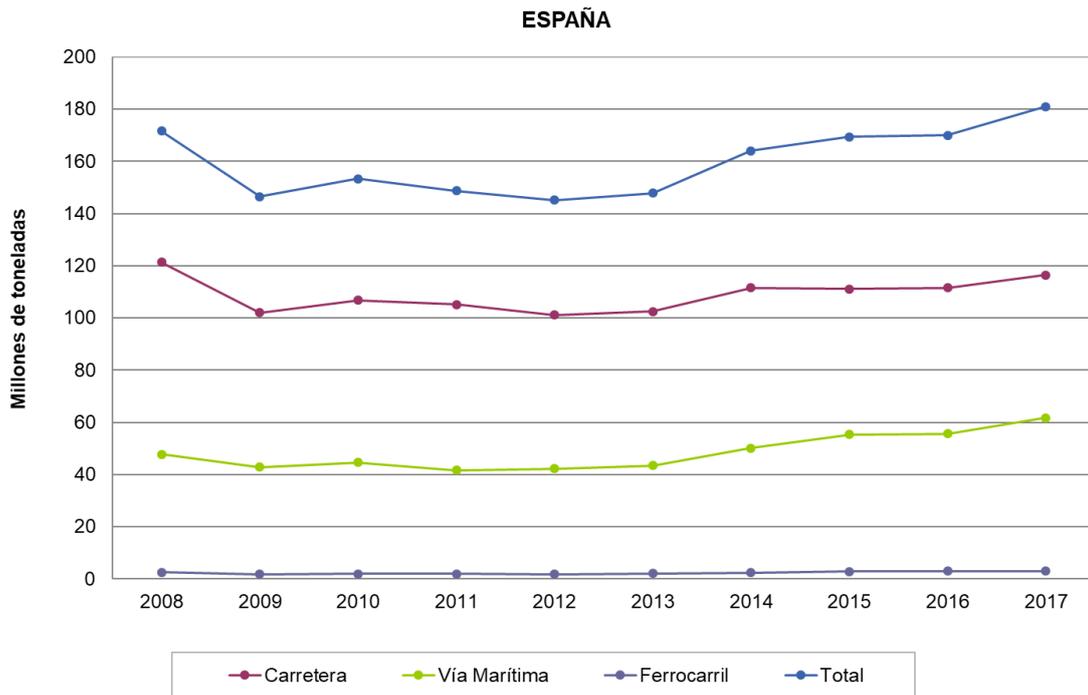
El modo ferroviario, además de representar un reducido porcentaje del volumen del comercio internacional, sufre una disminución en el año 2017, tras varios años seguidos presentado una tendencia creciente. En comparación con el año 2008. El crecimiento es del 10%.

En el mismo período (2008-2017), el comercio exterior de mercancías de España con la UE-28 ha mostrado dos tendencias diferenciadas. Un primer período entre 2008 y 2012 de descenso del comercio exterior, seguido de un período de recuperación y crecimiento entre 2013 y 2017, de manera que en 2017 el volumen de comercio exterior de España con la UE-28 se situó por encima de los niveles 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 2017 el comercio exterior de mercancías de España con la UE-28 ha crecido un 6,5%, pasando de 170 millones de toneladas en 2016 a 181 millones de toneladas en 2017. En el mismo período, el comercio exterior por mar creció un 11,0%, por carretera un 4,4% y por ferrocarril un 1,7%.

GRÁFICO 18. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UE-28, POR MODO DE TRANSPORTE EMPLEADO (2008-2017)

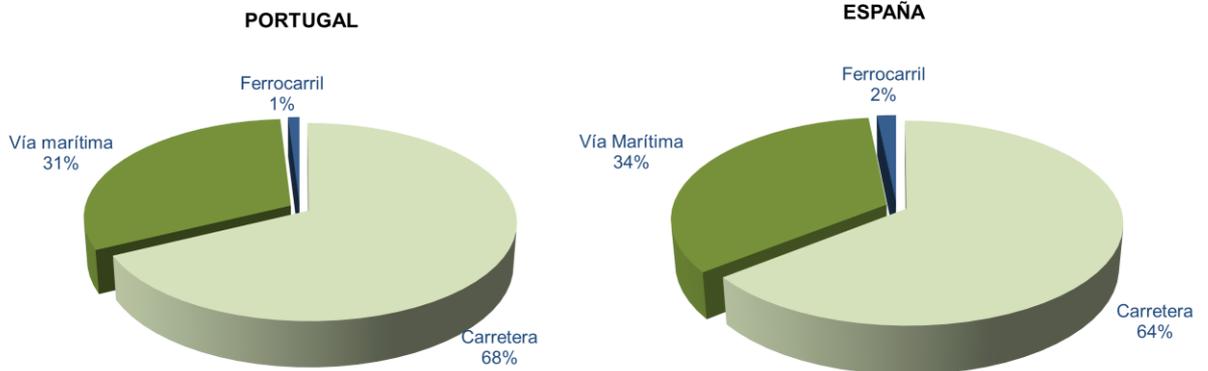




Fuentes: Elaboración propia a partir de datos de AEAT (España) e INE (Portugal).

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 (2017)

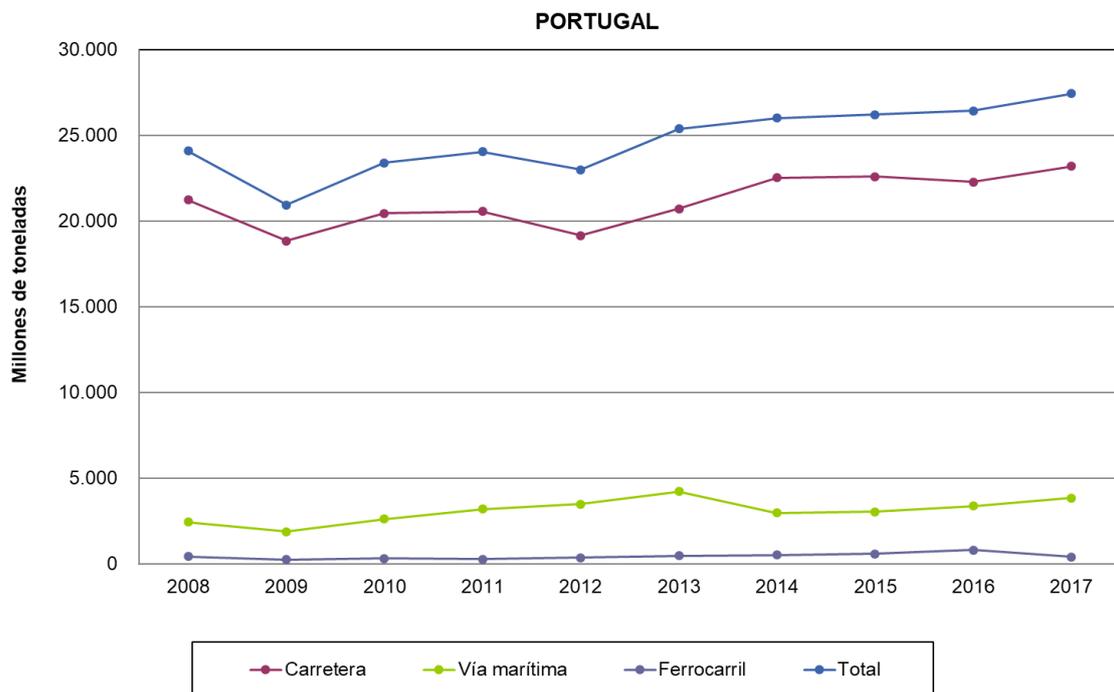
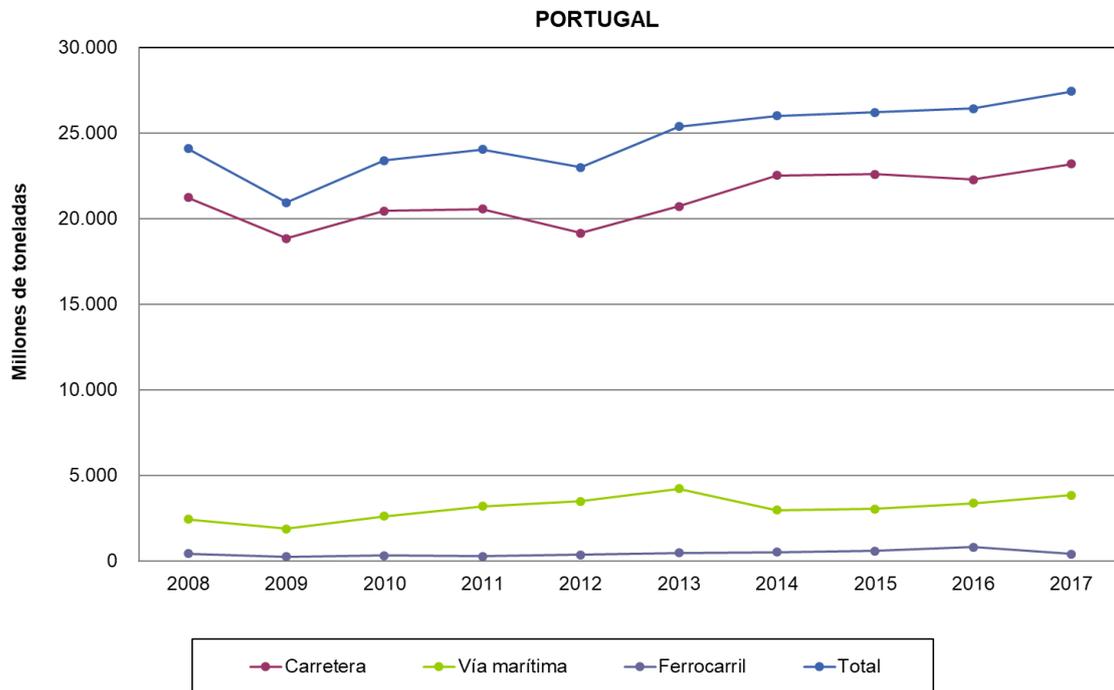


Fuentes: Elaboración propia a partir de datos de AEAT (España) e INE (Portugal).

5.1.2. Intercambios comerciales de mercancías entre España y Portugal

El comercio entre España y Portugal en el año 2017 superó los 27 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 2017.

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 2017 y según fuentes portuguesas, el comercio exterior entre España y Portugal registró su mayor valor en 2017 alcanzando los 27,4 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.

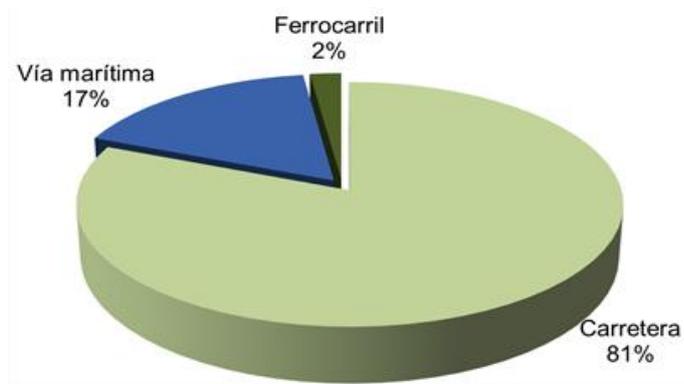
En el período analizado, Portugal registró un crecimiento anual promedio del 1,5% en el comercio exterior con España y el modo marítimo registró el mayor aumento promedio (5,1%). Si la referencia es la del 2010, el año con los primeros signos de estímulo

económico después de la crisis financiera internacional, el crecimiento anual promedio fue de 2,3% para las transacciones comerciales totales con el modo marítimo para registrar 5,6%.

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 -0,6%. El modo con mayor crecimiento en estos intercambios comerciales fue el marítimo (+6%), seguido del modo ferroviario (+4,8%). Sin embargo el transporte por carretera en los intercambios con Portugal se ha reducido (-1,7%) respecto al año 2008.

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 (2017)



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

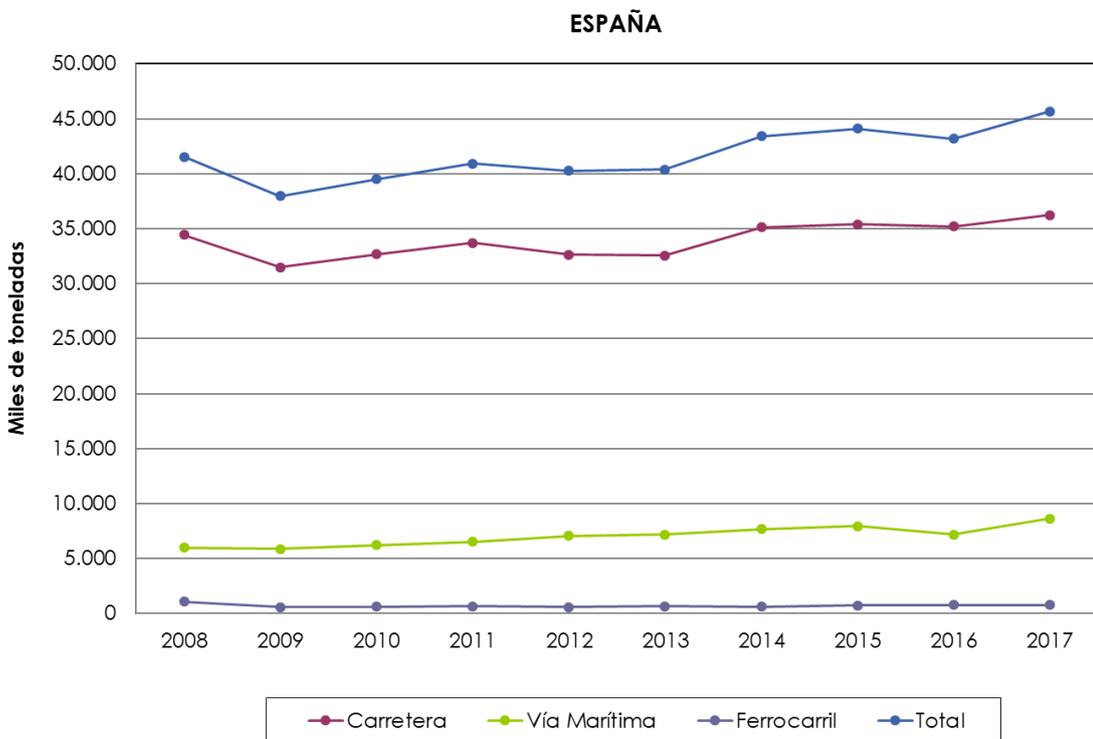
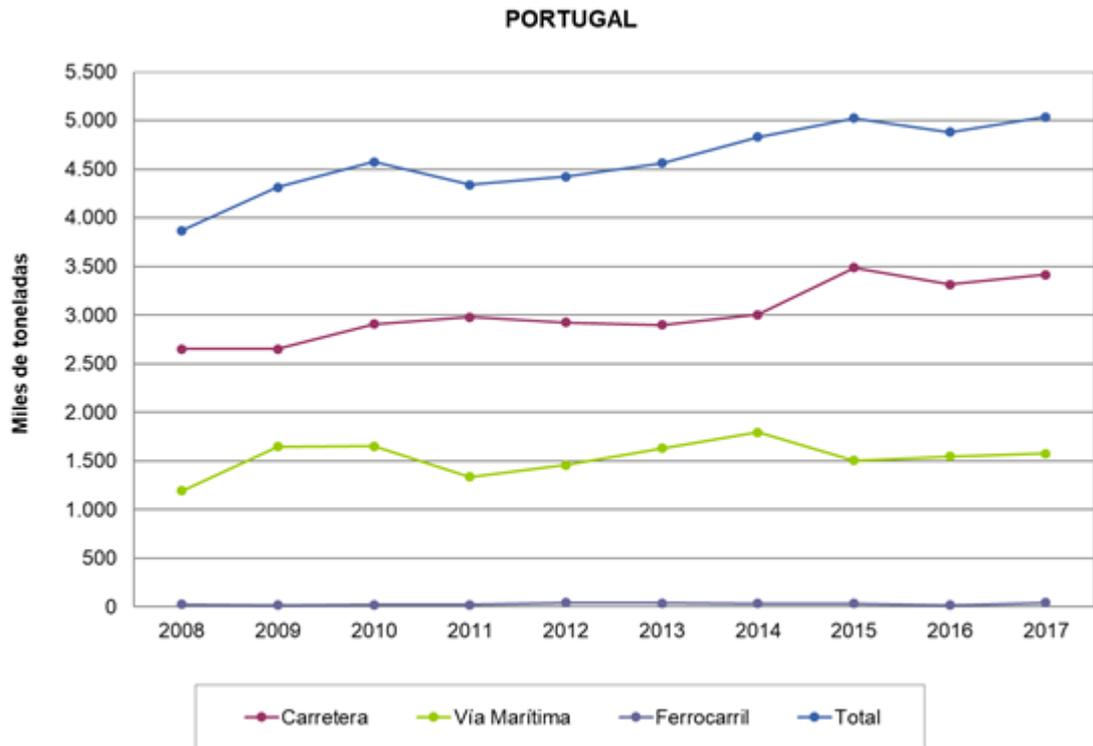
5.1.3. Comercio exterior de mercancías de España y Portugal con Francia

El comercio exterior de Portugal y España con Francia en 2017 ascendió a 5 millones y 45,7 millones de toneladas, respectivamente. El gráfico 22 muestra la evolución del comercio entre España y Portugal con Francia en el período 2008-2017.

El comercio entre Portugal y Francia registró un crecimiento anual medio de 3,0% entre 2008 y 2017. En 2011 y 2016 hubo una reducción en el movimiento anual de bienes de -5,2% y -2,8%, respectivamente. El modo de transporte más utilizado fue la carretera, que alcanzó su punto máximo en 2015, con 3,5 millones de toneladas (69,4% del total realizado); En 2016, la cuota de mercado del modo carretera cayó al 66%, aumentando a 67,9% en 2017. El modo de marítimo representó el 31,4% del tráfico total con Francia, con un crecimiento anual medio de 3,2%. % durante el período analizado. El modo ferroviario mostró un crecimiento anual medio de 5,4%.

En el caso de España, el comercio con Francia registró un crecimiento anual medio de 2008-2017 de 1,1%, con el transporte por carretera protagonizando la mayoría de las transacciones, alcanzando en 2017 su mayor volumen (36,2 millones de toneladas). es decir, el 79,4% del total). El modo marítimo representó el 18,9% del total intercambiado con Francia, habiendo registrado un crecimiento anual medio de 4,1% entre 2008 y 2017. El modo ferroviario registró una variación anual media de un -3,3% en el mismo período.

GRÁFICO 22. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON FRANCIA, POR MODOS DE TRANSPORTE EMPLEADOS (2008-2017)



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

5.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

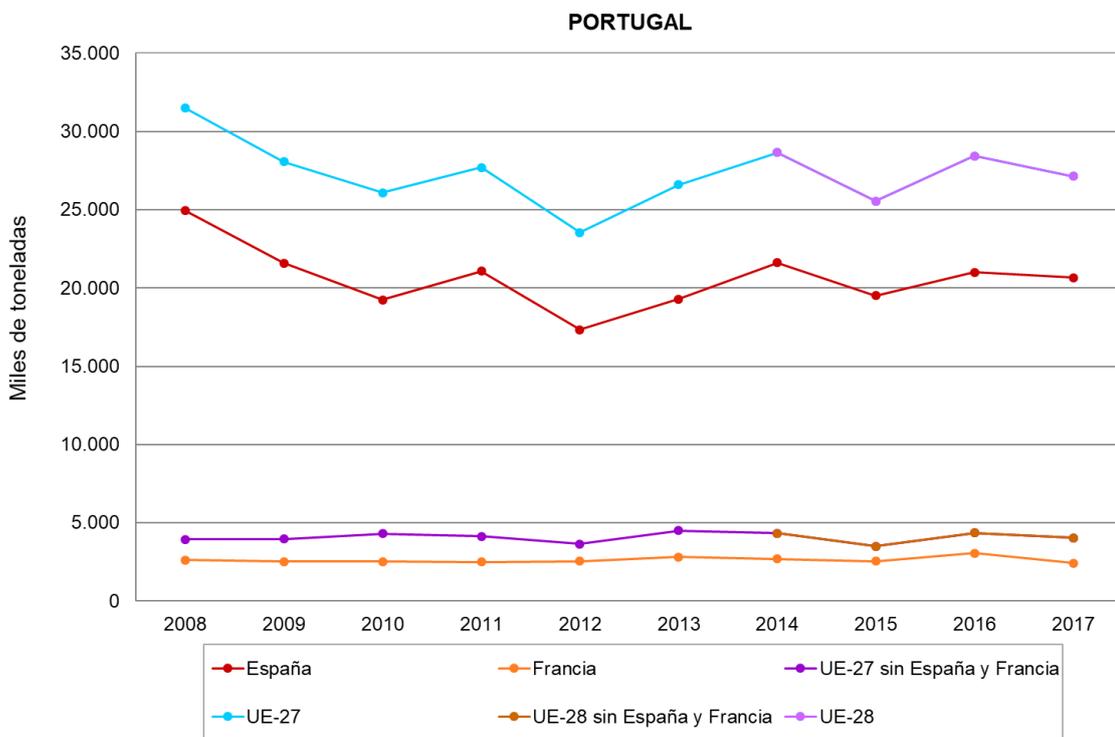
5.2.1. Transporte de mercancías por carretera entre Portugal y España con la Unión Europea

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 2017, con destino u origen el resto de la UE asciende a 27,1 millones de toneladas. La relación con España representa el 76,1% de este volumen, unos 20,7 millones de toneladas. Francia representa el 8,9%, lo que equivale a 2,4 millones de toneladas. El resto de países de la UE representan el 14,9% de dicho volumen, 4,0 millones de toneladas.

En el Gráfico 23, se muestra como para el periodo comprendido entre 2008 y 2017, el transporte de mercancías de Portugal con el resto de países de la UE se ha reducido un 13,8%.

GRÁFICO 23. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE PORTUGAL Y LA UE (2008-2017)

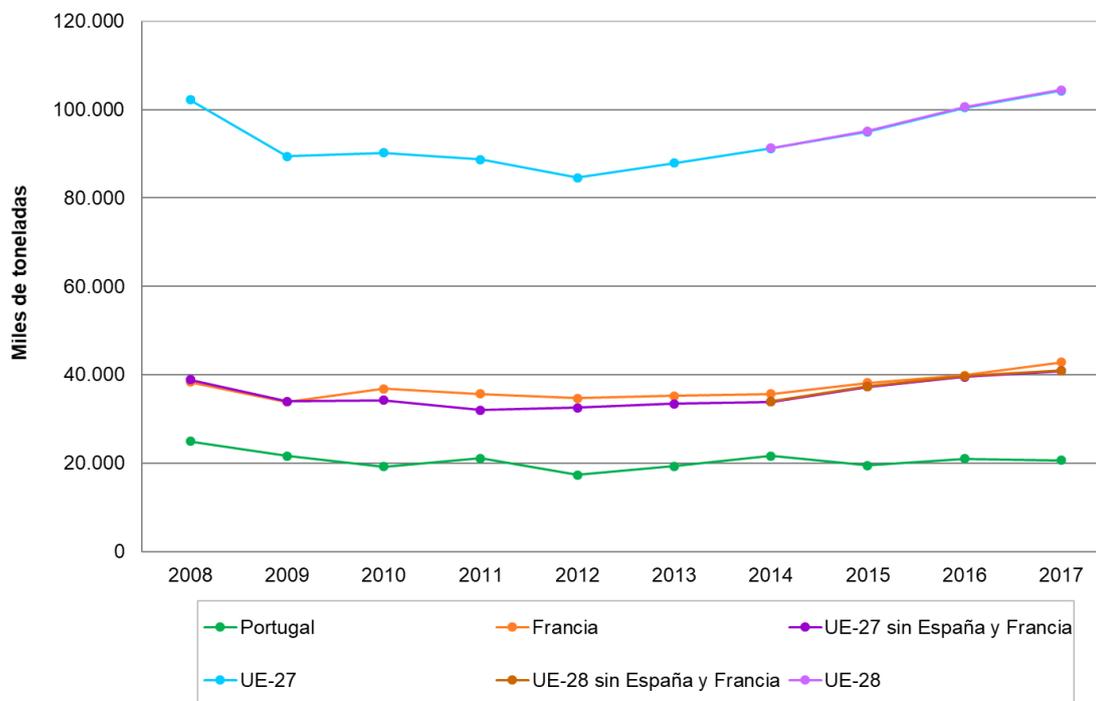


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98 (International annual road freight transport - goods unloaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_ugtt], International annual road freight transport - goods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

El gráfico 24 muestra la evolución del transporte de mercancías entre España y los demás países de la UE. En 2017, el total de mercancías transportadas con origen/destino en los países de la Unión Europea, en vehículos pesados españoles, fue de 104,4 millones de toneladas, siendo Francia el principal socio, que representa el 41,0% del total comercializado. Portugal representó el 19,8% y los países restantes de la UE representaron el 39,1% del total de los bienes transportados.

Entre 2008 y 2017, el transporte de mercancías entre España y los demás países de la UE aumentó un 2,1%. Las transacciones con Portugal disminuyeron 17,1%, mientras que con Francia aumentaron un 11,6%. El volumen de mercancías transportadas hacia o desde otros países de la UE aumentó un 4,9%.

GRÁFICO 24. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y LA UE (2008-2017)
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 el periodo de 2008 a 2017, en función de la nacionalidad de la empresa transportista.

TABLA 10. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL CON LA UE, POR NACIONALIDAD DE LA MATRÍCULA (2008-2017) (MILES DE TONELADAS)

ANO	Origen/Destino Portugal			Origen/Destino Espanha		
	Portuguesa	No Portuguesa	Total	Española	No española	Total
2008	19 912	11 579	31 491	60 759	41 416	102 175
2009	17 902	10 167	28 069	52 138	37 281	89 419
2010	17 017	9 072	26 089	55 430	34 815	90 245
2011	18 162	9 544	27 706	56 165	32 539	88 704
2012	14 510	9 019	23 529	56 021	28 514	84 535
2013	17 772	8 818	26 590	55 111	32 737	87 848
2014	17 681	10 972	28 653	58 335	32 940	91 275
2015	15 713	9 835	25 548	61 162	33 883	95 045
2016	16 862	9 835	26 697	63 129	37 429	100 558
2017	15 849	11 288	27 137	66 560	37 839	104 399

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 2017, el transporte de mercancías entre Portugal y la UE se efectuó principalmente (58,4%) con vehículos matriculados en Portugal. Entre 2008 y 2017, el volumen de mercancías transportadas en vehículos pesados matriculados en Portugal disminuyó un 20,4%, aunque el volumen total comercializado disminuyó menos (-3,8%).

En el caso español, los camiones matriculados en este país realizaron el 63,8% del transporte con los otros países de la UE. Entre 2008 y 2017, el volumen de mercancías transportadas por vehículos pesados matriculados en España, aumentó un 9,5%. Sin embargo, el volumen total de bienes comercializados entre España y los demás países de la UE disminuyó un 2,2%.

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 2017 según el país donde han estado matriculados los vehículos pesados.

TABLA 11. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR NACIONALIDAD DE LA MATRÍCULA (2008-2017) (MILES DE TONELADAS)

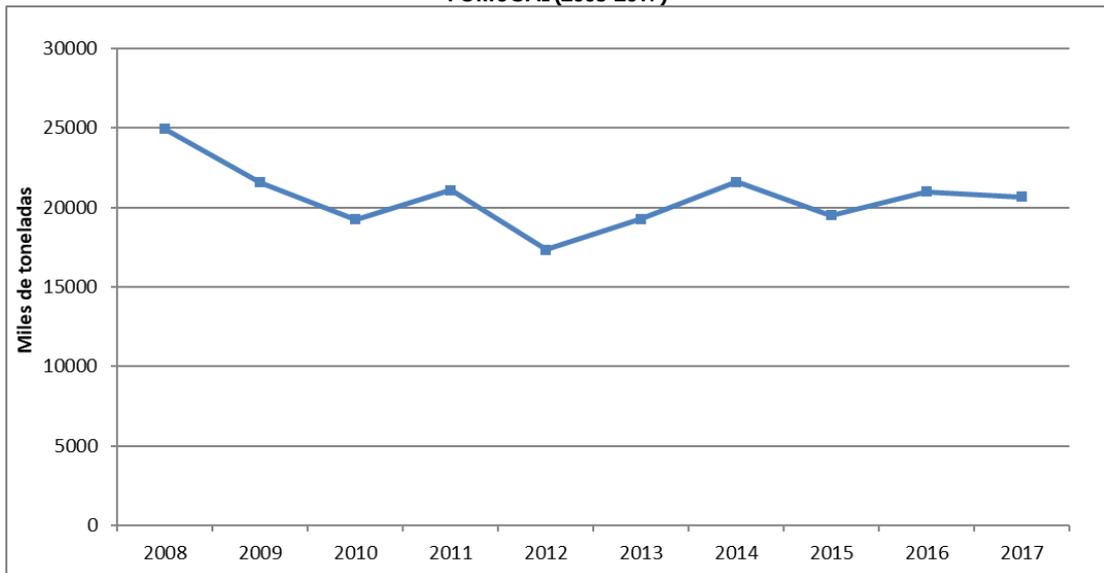
AÑO	NACIONALIDAD DE LA MATRÍCULA			TOTAL
	ESPAÑOLA	PORTUGUESA	TERCEROS	
2008	10 323	14 521	86	24 930
2009	8 736	12 724	123	21 583
2010	7 806	11 385	58	19 249
2011	8 492	12 502	90	21 084
2012	8 120	9 157	59	17 336
2013	7 481	11 723	74	19 278
2014	9 565	11 822	230	21 617
2015	8 552	10 835	116	19 503
2016	10 178	10 651	180	21 009
2017	9 606	10 833	225	20 664

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_ugft], 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_la_lgtf], Annual cross-trade road freight transport by link, group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_cta_gft]).

Cabe destacar que el transporte de mercancías por carretera entre España y Portugal se produce mayoritariamente por vehículos matriculados en estos países. Entre 2008 y 2017, el volumen de bienes comercializados disminuyó en un 17%, con variaciones anuales irregulares durante ese período, a veces creciendo, a veces cayendo.

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 (2008-2017)



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.

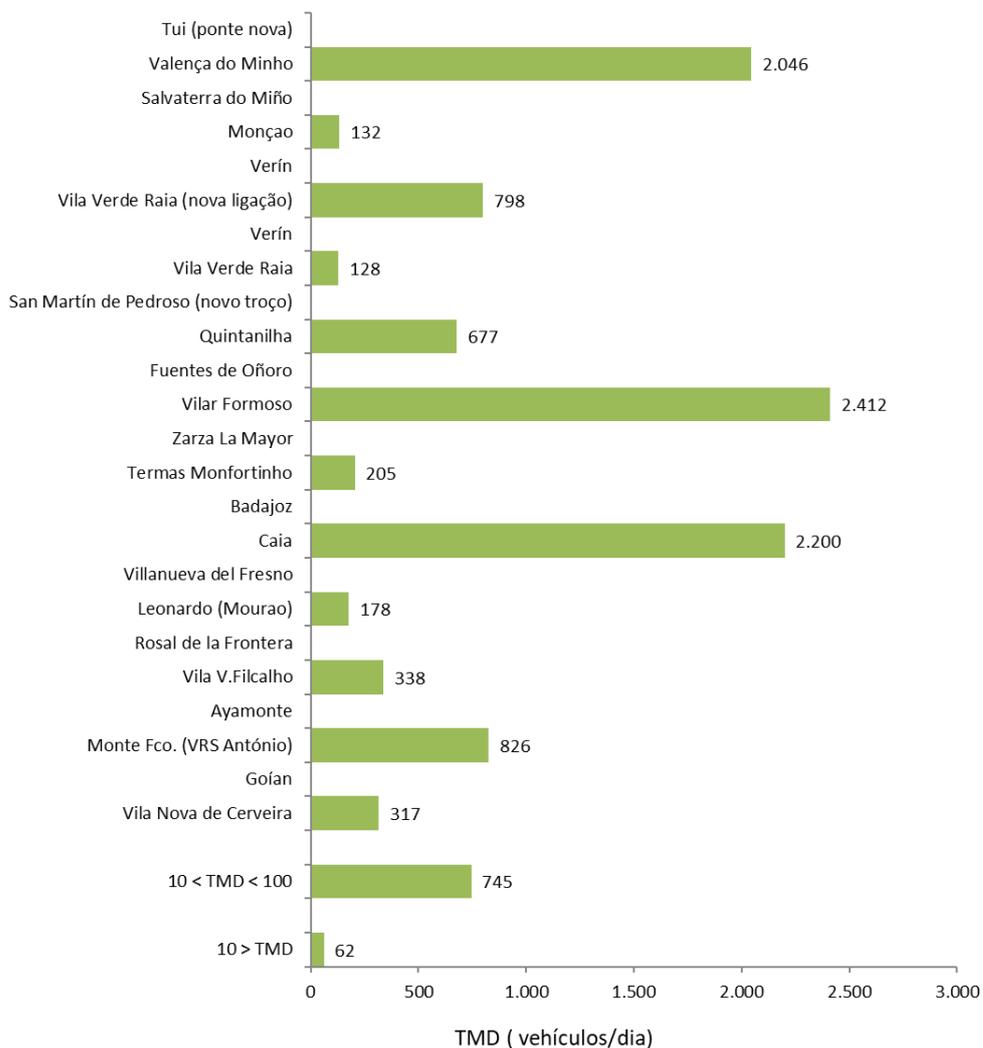
5.2.3. Paso de vehículos pesados por los puntos fronterizos hispano-portugueses

El Gráfico 26 muestra los 12 pasos más importantes (aquellos cuya intensidad media diaria de vehículos pesados se sitúa por encima de los 100 vehículos/día), que concentran el 92,7% 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 60% del tráfico total de vehículos pesados que diariamente cruzan la frontera entre España y Portugal.

Del 2015 al 2017 hubo un incremento del 17% en el número de vehículos pesados que transportan mercancías.

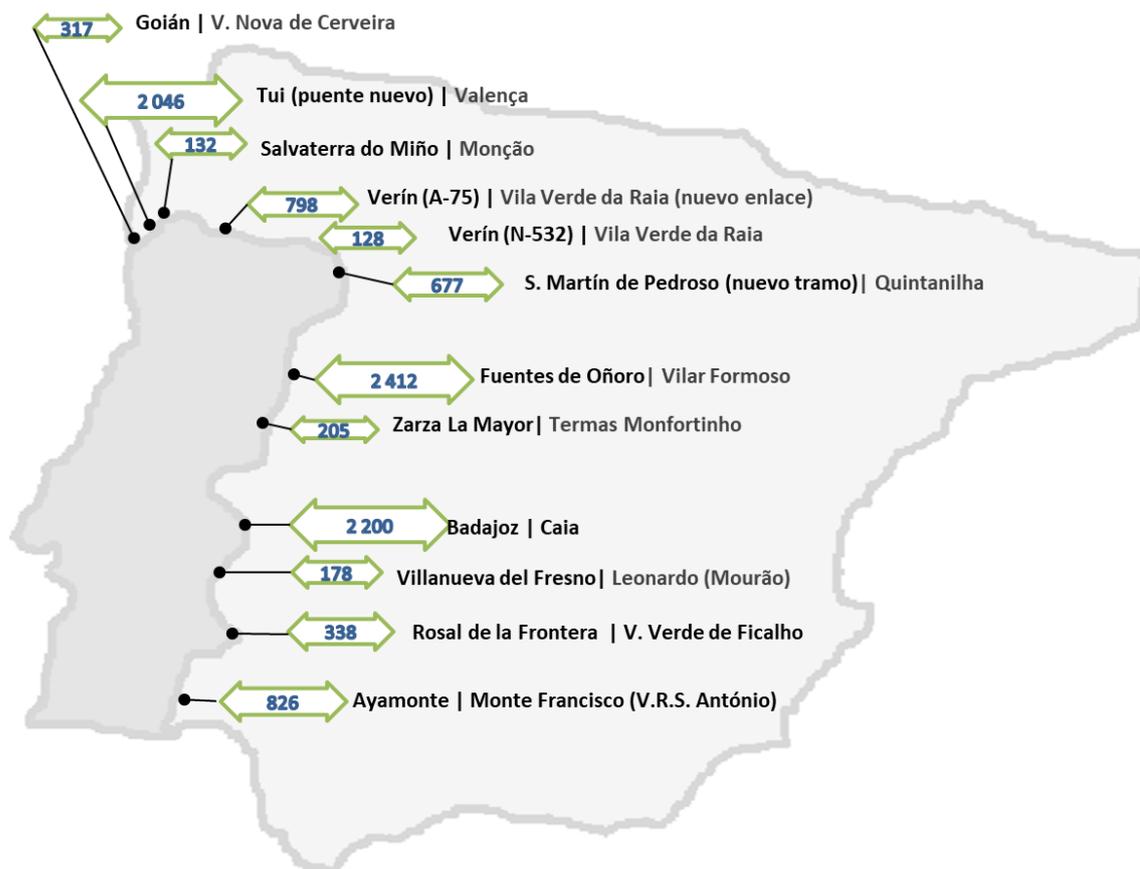
GRÁFICO 26. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS LUSO-ESPAÑOLAS (2017)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (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 2017.

FIGURA 8. IMD DE LOS VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS (2017)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (España)

Cabe resaltar el incremento del 31% en el número de vehículos pesados entre 2016 y 2017 en el paso de San Martín de Pedroso-Quintanilha (161 vehículos pesados/día más). En el mismo período de tiempo, el paso fronterizo de Ayamonte-Monte Francisco (VRS Antonio), pasó de 635 vehículos pesados/día en 2016 a 826 vehículos/día en 2017.

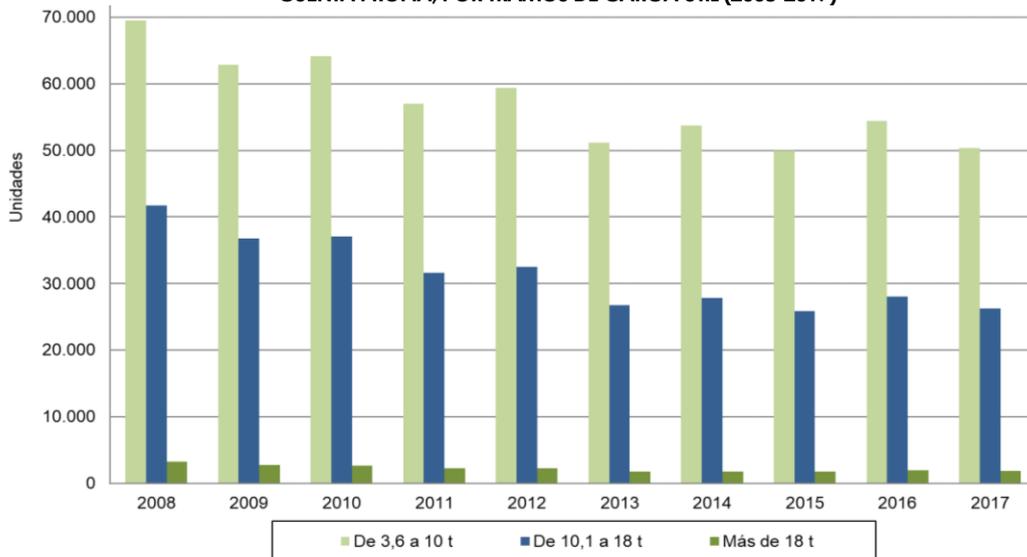
5.2.4. Características y dimensión del parque de vehículos para el transporte por cuenta propia y por cuenta ajena

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.

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.

GRÁFICO 27. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES QUE EFECTÚAN EN ESPAÑA TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA, POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL (2008-2017)

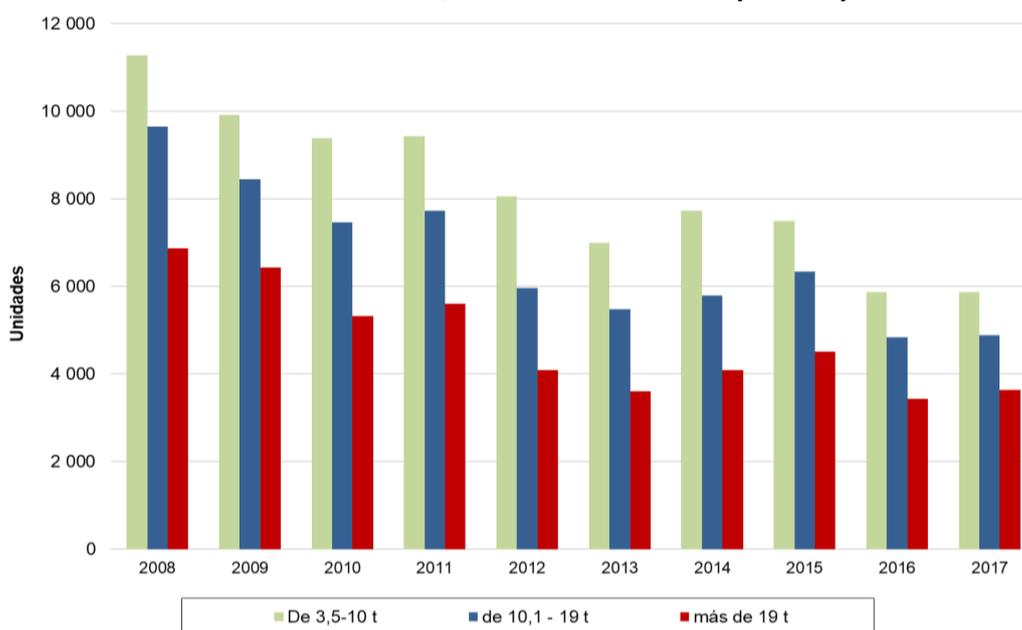


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC) (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, España).

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 2017, 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 2017, el número de vehículos autónomos en España pasó de 114.439 a 78.395 unidades (-31,5% en ese período). De 2015 a 2016 hubo un aumento en el número de vehículos en el transporte por cuenta propia, que cambió de 2016 a 2017, con una reducción en el número de vehículos en comparación con los tres rangos de carga útil considerados.

GRÁFICO 28. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES QUE EFECTÚAN EN PORTUGAL TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA, POR TRAMOS DE PESO BRUTO (2008-2017)



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

En Portugal, existe una clara tendencia a la baja en el número de camiones que presta servicio por cuenta propia para todas las categorías de peso bruto, aunque es más evidente en la clase de 10.1 a 19 toneladas (-49% entre 2008 y 2017) A nivel mundial, el número de camiones aumentó de 27.800 en 2008 a 14.400 en 2017.

En 2017, el porcentaje asociado con cada tramo fue del 40,8% para el rango de 3,5 a 10 toneladas, el 33,9% para el tramo de 10,1 a 19 toneladas y el 25,3% para el de más de 19 toneladas, una distribución similar a la situación en 2008 (40,6%, 34,7% y 24,7%, respectivamente).

En España y Portugal, el nivel de peso bruto más bajo es una parte importante del número de vehículos que operan por cuenta propia, aunque en Portugal la diferencia no es tan pronunciada entre los diferentes tramos como en el caso español.

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.

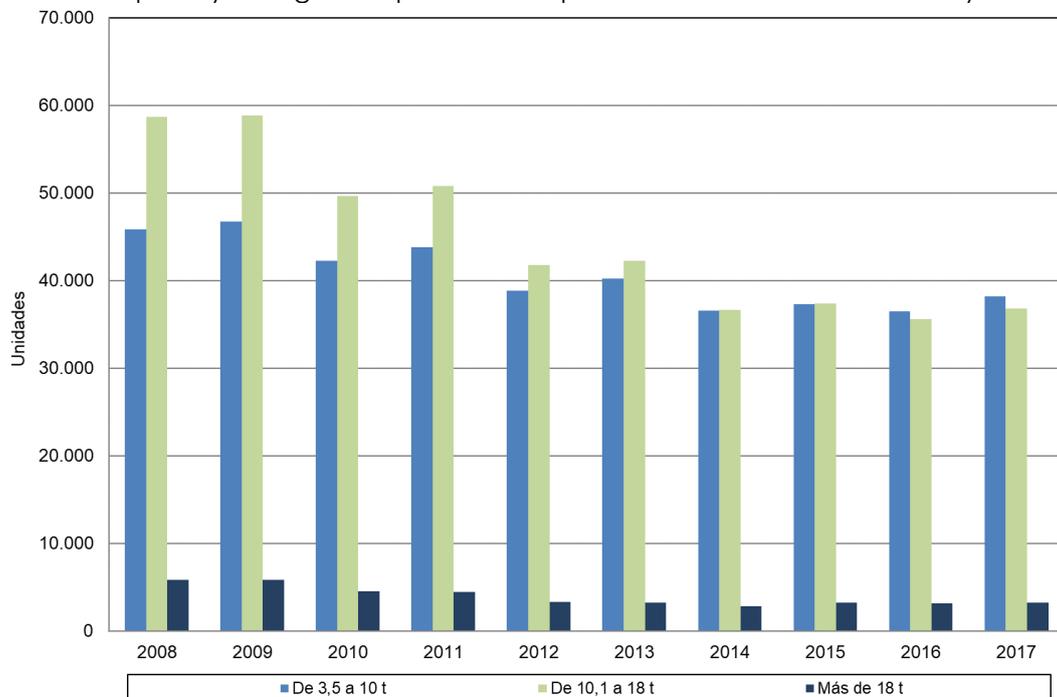
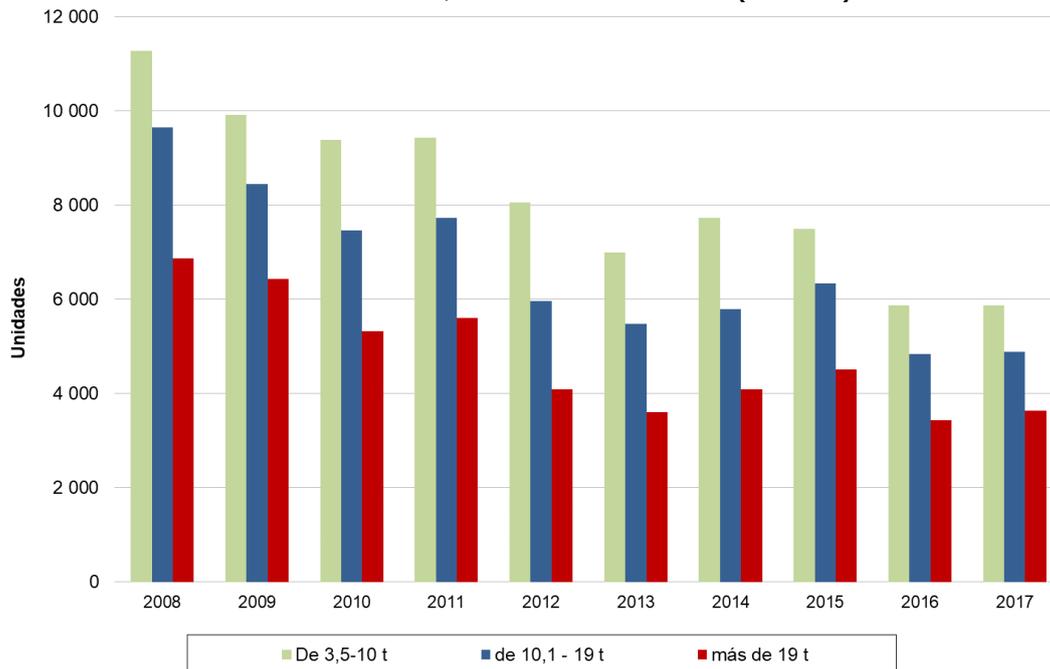


GRÁFICO 29. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES QUE EFECTÚAN EN ESPAÑA TRANSPORTE POR CUENTA AJENA, POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL (2008-2017)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC) (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, España).

En España, entre 2008 y 2017 ha habido un decrecimiento en el número de vehículos que realizan transporte por cuenta ajena (29%), especialmente en el tramo de carga útil más elevado (de 10,1 a 18 toneladas), con un descenso del 45%. En el 2017 hubo un aumento en el número de vehículos afectados por este tipo de transporte (4%), en todas las categorías consideradas. Los vehículos de carga útil de 10,1 a 18 toneladas representaron el 47% del transporte asalariado en 2017, porcentaje similar al de los vehículos de carga útil de 3,5 a 10 toneladas (49%). Los más grandes representaron el 4% del total en 2017.

GRÁFICO 30. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES QUE EFECTÚAN EN PORTUGAL TRANSPORTE POR CUENTA AJENA, POR TRAMOS DE PESO BRUTO (2008-2017)



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

En Portugal, el nivel intermedio de peso bruto (entre 10,1 y 19 toneladas) ha ido cobrando una importancia relativa, al contrario de lo que se ha observado en el nivel superior (más de 19 toneladas) que ha perdido participación con los años. Por lo tanto, en 2017, el tramo de peso bruto intermedio (entre 10,1 y 19 toneladas) ya representaba el 51% del total de vehículos que operan en Portugal (47% en 2015 y 41% en 2008). El nivel superior (más de 19 toneladas) representaba aproximadamente el 30% del total transportado y el nivel inferior (3.5 a 10 toneladas) representaba el 19% del total.

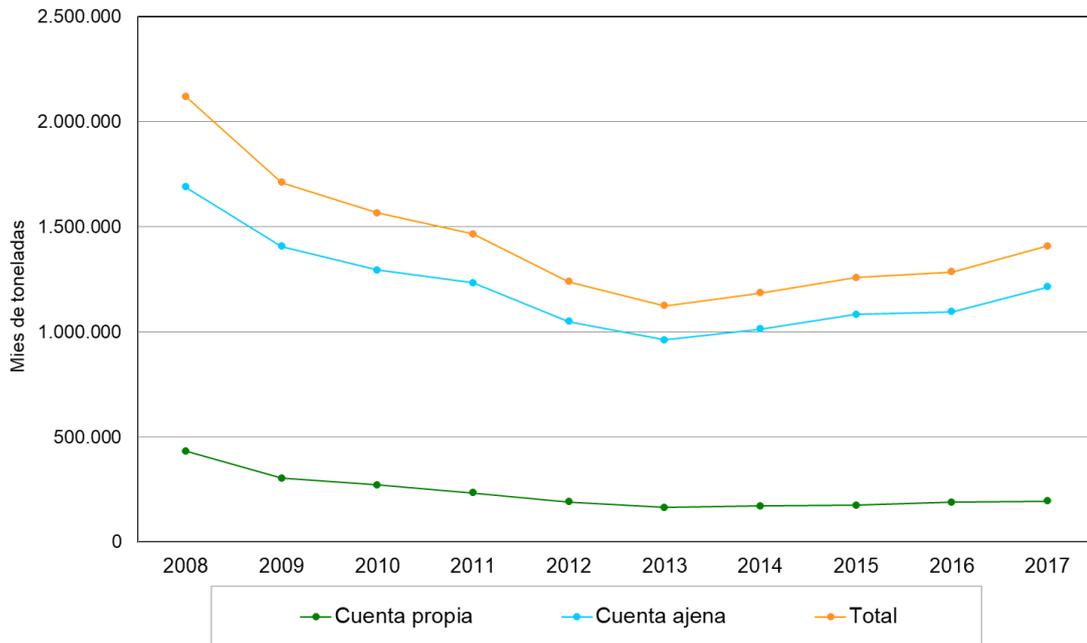
5.2.5. Transporte de mercancías por cuenta propia y por cuenta ajena de vehículos españoles y portugueses

En los Gráficos 31 y 32 se representa la evolución entre 2008 y 2017 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 2017 se registró un descenso del 33,5% 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 25,3% 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, 2015 y 2017 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.

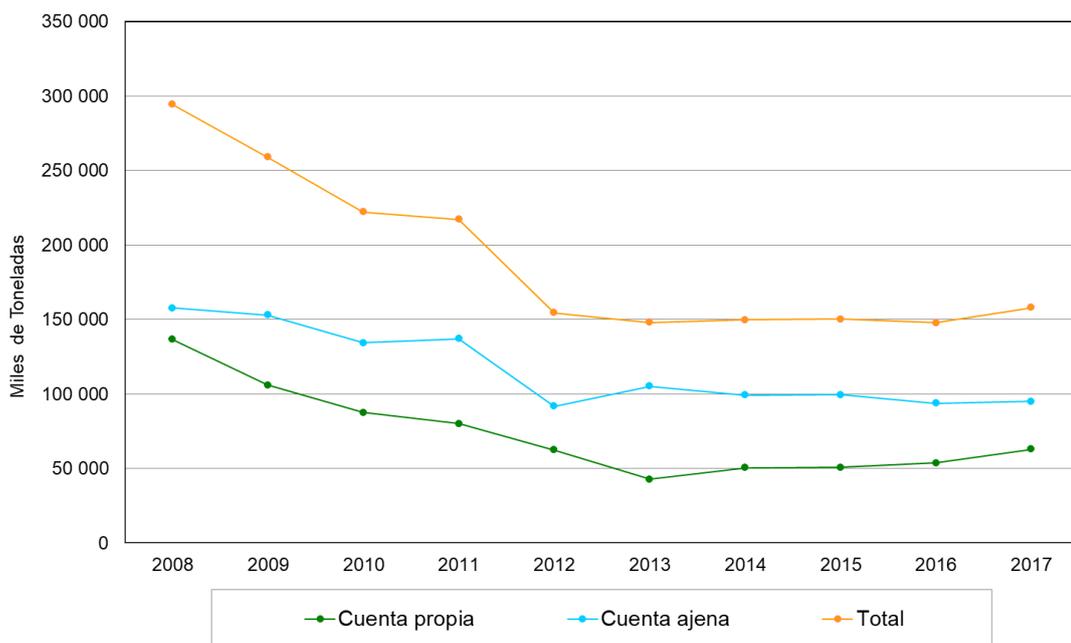
GRÁFICO 31. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EFECTUADO POR VEHÍCULOS ESPAÑOLES (EN TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA (2008-2017)



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 se observa que a partir de 2013, hay signos de recuperación, más pronunciados en 2017, aunque todavía muy por debajo del volumen de bienes comercializados en 2008 (294 millones de toneladas en 2008 frente a 158 millones en 2017). En cuanto a la cuota de mercado asumida por los dos grupos de vehículos pesados utilizados, se puede ver que el transporte por cuenta ajena se ha recuperado relativamente, no así el transporte por cuenta propia. En 2017, el transporte para otros representó el 60% del total de transacciones (54% en 2008) y el transporte por cuenta propia tomó el 40% (46% en 2008).

GRÁFICO 32. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EFECTUADO POR VEHÍCULOS PORTUGUESES (EN TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA (2008-2017)



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])

5.2.6. Tipología de los productos transportados

La Tabla 13 recoge para el 2017, el volumen y la tipología de las mercancías transportadas en la UE-28, por carretera, en vehículos pesados matriculados en España y Portugal.

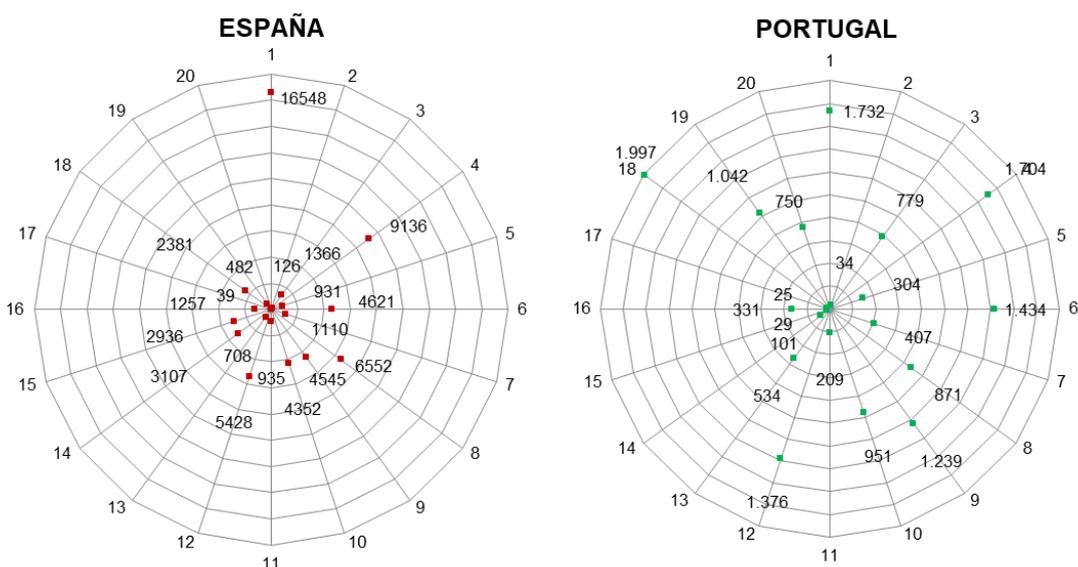
TABLA 12. TIPOLOGÍA Y VOLUMEN DE LAS MERCANCÍAS INTERCAMBIADAS CON LA UE-28 POR CARRETERA, EN VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN ESPAÑA Y PORTUGAL (2017)

CAPÍTULO	TIPO DE MERCANCÍAS	PAÍS	
		ESPAÑA (10 ³ TON)	PORTUGAL (10 ³ TON)
1	Productos de la agricultura, la ganadería, la caza y la silvicultura; pescado y otros productos de la pesca	16 548	1 732
2	Hulla, antracita y lignito; petróleo crudo y gas natural	126	34
3	Minerales metálicos y otros minerales y productos de la minería; turba; uranio y torio	1 366	779
4	Productos alimenticios, bebidas y tabaco	9 136	1 704
5	Productos de la industria textil y de la confección; cuero y productos de cuero	931	304
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	4 621	1 434
7	Coque y productos de petróleo refinado	1 110	407
8	Productos químicos y fibras artificiales y sintéticas; productos de caucho y plásticos; combustible nuclear	6 552	871
9	Otros productos minerales no metálicos	4 545	1 239
10	Metales básicos; productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	4 352	951
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.	935	209
12	Material de transporte	5 428	1 376
13	Muebles; otros artículos manufacturados n.c.o.p.	708	534
14	Materiales secundarios en bruto; residuos municipales y otros residuos	3 107	101
15	Correo, paquetes	2 936	29
16	Equipos y materiales utilizados en el transporte de mercancías	1 257	331
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.	39	25
18	Mercancías agrupadas: distintos tipos de mercancías transportadas conjuntamente	2 381	1 997
19	Mercancías no identificables: mercancías que por cualquier razón no pueden identificarse y no pueden, por tanto, clasificarse en los grupos 01 a 16.	482	1 042
20	Otros artículos n.c.o.p.	0	750
Total		66 560	15 849

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_lgtf]) 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_ugtf]).

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 2017 (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_lgft]) 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_ugft]).
 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 48,4% 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 (24,9%), productos alimenticios, bebidas y tabaco (13,7%) y productos químicos y fibras sintéticas; productos de caucho y plásticos; combustible nuclear (9,8%).

Para Portugal los tres principales grupos de mercancías suman un 34,3% del volumen total de mercancías, todos ellos situados entre los ejes de 1,5 a 2 millones de toneladas. Los grupos son: Mercancías agrupadas: distintos tipos de mercancías transportadas conjuntamente (12,6%), productos de la agricultura, la ganadería, la caza y la silvicultura; pescado y otros productos de la pesca (10,9%), y productos alimenticios, bebidas y tabaco (10,8%).

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 8 grupos.



5.3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

En la Tabla 13 se representa la evolución del transporte internacional de mercancías por ferrocarril en Portugal entre 2008 y 2017.

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 2017 se mantiene una tendencia creciente en el volumen total transportado, con una variación positiva del 364%, lo que equivale a 1,8 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 a partir del año 2015.

TABLA 13. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL, DE/HACIA PORTUGAL, POR REGIONES DE ORIGEN/DESTINO (2008-2017) (MILES DE TONELADAS)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ESPAÑA	724,6	503,5	798,5	941,0	1.058,3	1.351,6	1.670,0	1.708,9	1.769,5	1.832,2
FRANCIA	0,4	0,0	0,0	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	0,0	0,0
TOTAL UE	725,0	503,5	798,5	942,9	1.098,7	1.404,1	1.670,5	1.708,9	1.769,5	1.832,2

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

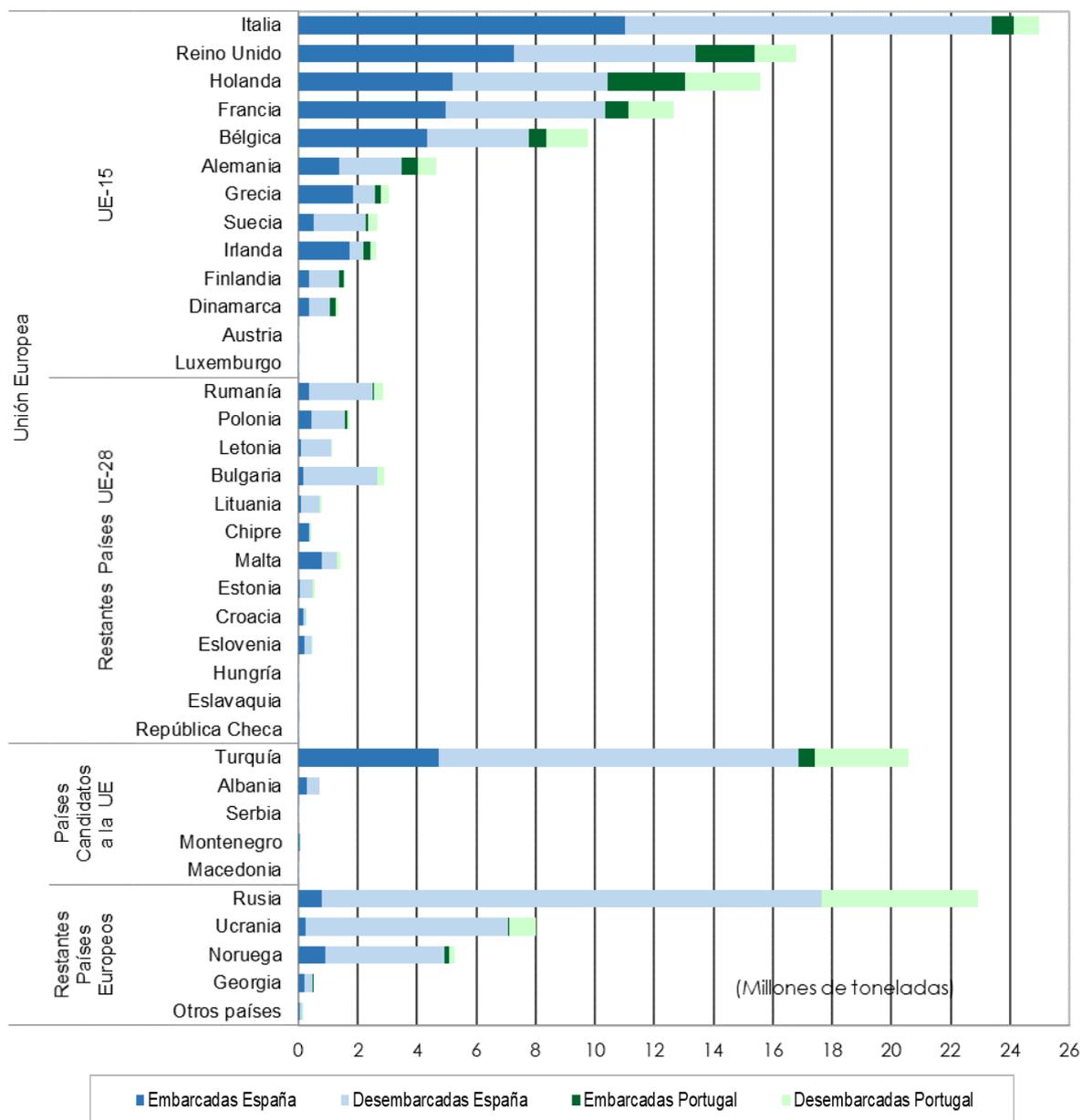
En 2017, el transporte marítimo de mercancías desde España y Portugal con los demás países europeos se situó en 166,2 millones de toneladas, lo que refleja un aumento de 26,1 millones de toneladas en comparación con 2015. Esta situación se debió al aumento del tráfico tanto en puertos españoles (17,9%) como en puertos portugueses (22,6%).

El gráfico 34 muestra el tráfico de mercancías por mar con origen / destino en los puertos de la Península Ibérica y para los diferentes países europeos.

Se observa la importancia de Italia en las relaciones marítimas ya que absorbe el 15% del total de mercancías con origen / destino en la Península Ibérica.

En la relación con la Unión Europea, los intercambios con el Reino Unido, los Países Bajos y Francia también son importantes para España y Portugal, con 10.1%, 9.4% y 7.6%, respectivamente, sobre el número total de intercambios por mar.

GRÁFICO 34. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA CON ORIGEN/DESTINO EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA (2017)



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

Fuera de la Unión Europea, destaca el tráfico con Rusia (13,8% del total) y Turquía (12,4% del total).

También vale la pena mencionar la importancia de Italia en el transporte de mercancías entre los puertos continentales españoles y el resto de Europa (sin considerar Portugal), que representan el 17% del total. En cuanto a los puertos portugueses, destaca el transporte marítimo con los Países Bajos (17,8% del total).

La tabla 14 muestra el volumen de toneladas manipuladas por España y Portugal hacia y desde países europeos, agrupadas según su relación con la Unión Europea.

TABLA 14. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PAÍSES DE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LOS PAÍSES DE EUROPA EN AMBOS SENTIDOS (2017) (MILLONES DE TONELADAS)

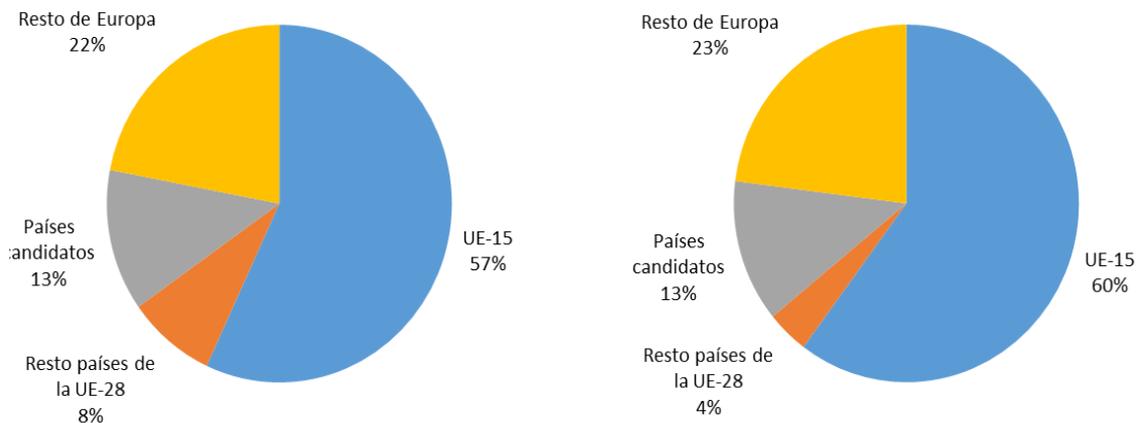
		TOTAL EN AMBOS SENTIDOS (EM MT)		
		ESPAÑA	PORTUGAL	PENÍNSULA IBÉRICA
Unión Europea	UE-15	78,23	17,31	95,54
	Resto países de la UE-28	11,39	1,13	12,52
Países candidatos		17,62	3,71	21,33
Resto de Europa		30,21	6,62	36,83
TOTAL EUROPA		137,46	28,76	166,23

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

En 2017, de los 166,2 millones de toneladas de mercancías transportadas por mar entre la Península Ibérica y los países de Europa, el 65,2% se realizó con los países de la Unión Europea (108,1 millones de toneladas), y entre estos destaca la EU15, que representa el 57,5% de ese total. El transporte con el conjunto de países candidatos a la Unión Europea y con el resto de Europa representa el 12,8% y el 22,2%, respectivamente.

El gráfico 35 muestra la importancia de cada grupo de países europeos en el transporte marítimo con puertos españoles y portugueses, con una distribución similar en ambos países.

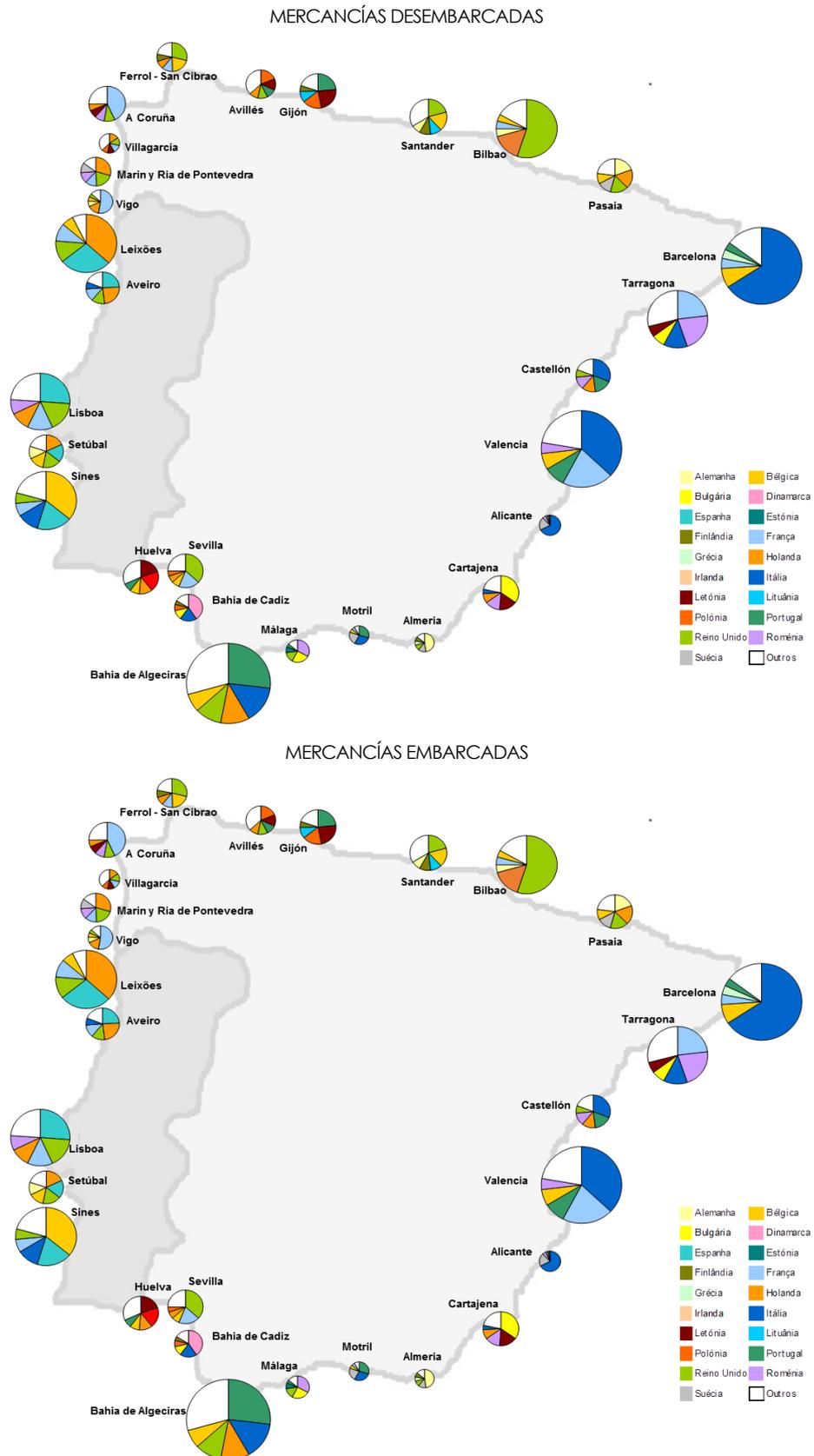
GRÁFICO 35. DISTRIBUCIÓN RELATIVA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON LOS PAÍSES DE EUROPA (2017)



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 2017 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 (2017)



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

En 2017, el transporte marítimo de mercancías entre los cinco principales puertos portugueses (Lisboa, Leixões, Sines, Aveiro y Setúbal) y la Unión Europea en su conjunto

(España incluida) ascendió a 25,4 millones de toneladas considerando las exportaciones (43,5%) e importaciones (56,5%).

A través de los puertos de Lisboa, Leixões y Sines, 11,5 millones de toneladas llegaron a Portugal, lo que representa alrededor del 80,0% del volumen de mercancías importadas a través de los 5 puertos principales. Por origen geográfico, destacan los flujos de mercancías originarios de España, Holanda, Francia, Bélgica y Reino Unido.

Con respecto a las exportaciones a la UE28, los puertos portugueses de Sines (4,4 millones de toneladas), Leixões (3,0 millones de toneladas) y Setúbal (1,7 millones de toneladas) son los más importantes, siendo Sines el principal puerto exportador portugués y el quinto en términos de península. Los puertos de Sines, Leixões y Setúbal representan el 82,7% del volumen de mercancías exportadas a través de los cinco principales puertos portugueses. España, los Países Bajos y el Reino Unido son los principales países de la UE a los que se destinan los productos enviados desde la Portugal continental.

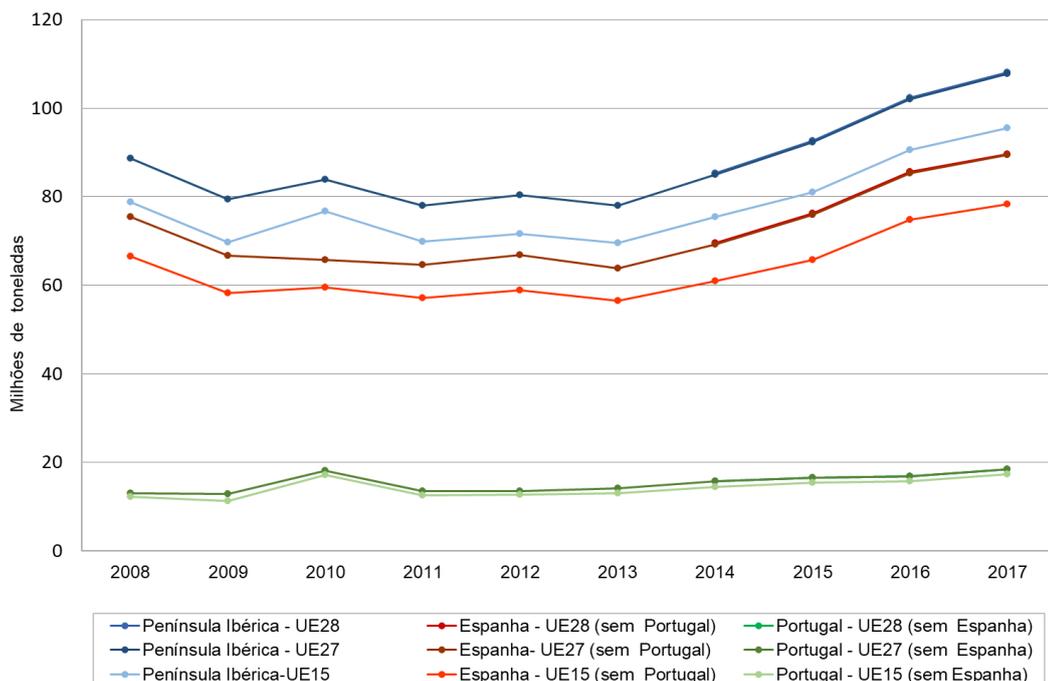
Con respecto a los puertos en el continente español, en 2017 el volumen de bienes exportados e importados con origen / destino a la Unión Europea en su conjunto (incluido Portugal) alcanzó los 82,3 millones de toneladas (55,6% del total).

Los principales puertos de importación son Algeciras (9,70 millones de toneladas), Barcelona (6,15 millones de toneladas) y Valencia (6,10 millones de toneladas). Para el conjunto de puertos españoles, los principales países de origen son Italia, Reino Unido, Francia y Países Bajos.

En 2017, el volumen de bienes exportados a la UE a través de puertos continentales españoles ascendió a 36,54 millones de toneladas. Destacan los puertos de Valencia (5,64 millones de toneladas), Bilbao (5,62 millones de toneladas), Algeciras (5,42 millones de toneladas) y Barcelona (5,30 millones de toneladas). Italia, el Reino Unido, los Países Bajos y Francia fueron los principales destinos desde los puertos españoles continentales.

El gráfico 36 muestra la evolución del transporte de mercancías por mar entre Portugal y España y la Unión Europea, en el período comprendido entre 2008 y 2017.

GRÁFICO 36. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA UE-15, UE-27 Y UE-28 (2008-2017)



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

Durante el período que se examina, el comercio entre Portugal y los demás países de la Unión Europea no experimentó grandes fluctuaciones, mostrando una tendencia ligeramente creciente desde 2014.

En 2017, de los 108,1 millones de toneladas de mercancías transportadas entre la Península Ibérica y el resto de los países de la UE28, el 83% fueron efectuados por España y el 17% por Portugal.

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

En la Tabla 15 se muestra la evolución de los intercambios de mercancías por vía marítima entre los puertos españoles y portugueses en el período 2008-2017.

Durante 2017, España importó un total de 3,9 millones de toneladas de Portugal, la misma cantidad que en 2016, pero refleja una disminución del 13,7% en comparación con 2015. Las autoridades portuarias de las islas españolas absorbieron alrededor del 22% del volumen total de bienes originarios de Portugal. En relación con los principales puertos de importación españoles, en 2017, la reducción registrada en Algeciras es notable, manteniendo la tendencia ya observada en 2016, lo que representa una disminución del 14% en comparación con 2015. Los puertos de Valencia, Motril y Avilés también mostraron caídas significativas en comparación con 2015 en el orden del 56%, 43% y 42%, respectivamente. Los puertos de A Coruña, Huelva y Las Palmas mostraron una evolución positiva en comparación con 2015, registrando aumentos de 30%, 33% y 364%, respectivamente. El conjunto de puertos Algeciras y Las Palmas representaron en 2017 más de la mitad de los bienes importados de Portugal.

TABLA 15. EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES Y LOS PUERTOS PORTUGUESES, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2017) (TONELADAS)

DESEMBARCADAS EN ESPAÑA PROVENIENTES DE PORTUGAL										
AUTORIDAD PORTUARIA ESPAÑOLA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Baía de Algeciras	601.625	638.140	625.658	864.674	1.098.909	1.311.665	1.403.080	1.681.198	1.550.562	1.449.474
Las Palmas	115.779	103.910	159.964	183.705	176.586	81.497	105.936	535.921	682.650	697.269
Gijón	48.330	38.156	36.418	15.114	38.597	240.657	198.979	299.402	295.033	334.393
Valencia	445.641	487.769	435.612	449.816	645.287	623.436	362.862	646.849	378.952	283.250
Castellón	123.615	24.550	95.990	134.023	89.917	180.512	224.748	233.262	241.476	282.615
Barcelona	148.091	55.313	40.466	70.538	134.455	521.279	269.907	320.527	141.350	257.166
Huelva	519.229	50.869	67.986	166.543	92.022	86.942	71.330	130.388	94.393	173.655
Sta Cruz de Tenerife	18.303	141.203	184.306	186.236	157.459	20.370	30.686	142.888	143.298	112.986
Tarragona	65.116	75.295	90.315	134.480	137.060	179.644	87.133	103.334	99.643	69.530
Motril						20.269	106.340	82.288	29.060	46.581
A Corunha	17.271	17.677	23.292	65.708	14.644	37.811	24.867	9.937	16.370	46.059
Avilés	46.640		9.160	9.328		30.395	17.065	60.577	47.869	35.084
Ceuta	20.379	209	39.407	76.125	915	62.488	39.664	48.037	31.800	31.190
Vigo	20.073	18.394	18.884	17.034	14.474	15.121	19.471	16.021	19.171	18.452
Santander	14.428	1.510	16.638	36.197	9.851	6.056	10.300	27.572	15.178	14.493
Bilbao	47.602	18.699	10.386	6.121	9.019	152.603	108.052	60.636	6.184	12.201
Málaga	191.642	42.409	29.054	50.875	64.724	11.310	0	31.412	23.047	12.193
Otros	316.550	126.683	99.141	140.745	159.218	125.819	62.301	75.595	55.620	11.068
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	3.013.908	3.046.213
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	3.871.655	3.887.658

**EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES
PUERTOS ESPAÑOLES Y LOS PUERTOS PORTUGUESES, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2017) (TONELADAS)
(CONTINUACIÓN)**

EMBARCADAS EN ESPAÑA CON DESTINO PORTUGAL										
AUTORIDAD PORTUARIA ESPAÑOLA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Baía de Algeciras	657.066	600.623	862.941	813.063	891.572	1.175.583	1.290.628	1.072.498	1.047.225	982.427
Las Palmas	118.900	232.209	461.985	873.247	396.255	312.433	319.593	289.348	463.513	478.019
Gijón	263.229	214.616	253.851	298.487	233.650	292.430	360.777	287.876	278.027	307.791
Valencia	109.748	62.070	59.073	97.701	182.333	250.598	200.512	140.451	175.143	203.207
Castellón	37.320	63.189	90.303	176.013	166.371	75.783	183.395	205.570	133.762	196.199
Barcelona	94.911	52.779	21.024	51.671	274.627	107.812	177.897	164.102	120.801	191.986
Huelva	169.345	138.072	151.064	181.102	125.627	100.018	117.498	106.809	90.112	190.537
Sta Cruz de Tenerife	161.738	129.914	284.387	311.659	276.674	318.794	184.642	199.743	290.305	170.860
Tarragona	96.907	75.519	94.657	69.376	73.767	118.095	65.317	20.575	62.418	142.748
Motril	79.080	112.419	113.552	125.873	78.432	54.908	50.165	67.382	98.605	139.011
A Corunha	12.760	14.668	50.507	45.551	61.393	44.998	67.811	66.341	43.638	61.322
Avilés	2.919	-	-	4.207	-	47.369	93.270	134.784	95.497	60.374
Ceuta	22.370	45.012	16.455	10.406	11.803	15.104	62.212	72.902	75.815	50.750
Vigo	54.964	0	20.488	76.299	22.315	28.627	2.059	18.629	45.684	46.590
Santander	17.588	23.634	36.557	42.047	35.510	40.435	22.978	25.487	21.864	27.811
Bilbao	42.480	39.170	39.015	87.034	57.201	76.951	40.038	13.290	14.047	19.672
Málaga	14.175	169	9.375	31.237	31.027	14.159	14.813	19.112	22.815	17.253
Otros	118.481	93.698	97.486	63.886	100.520	66.477	138.216	93.080	44.438	56.094
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	3.011.058	3.183.969
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	3.123.710	3.342.652

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

En 2017, con respecto a los bienes exportados desde España a Portugal, el puerto de Algeciras fue el que registró el mayor volumen comercializado (alrededor de 1,0 millones de toneladas equivalentes al 29% del total de bienes exportados por los puertos españoles), manteniendo un descenso continuado desde 2014.

Aunque en 2017 los puertos insulares españoles representaron solo el 4,7% del total de bienes exportados a Portugal, tanto el puerto de Las Palmas como el puerto de Tenerife registraron desarrollos positivos en relación con 2016 (41% y 40% respectivamente). En cuanto a los puertos españoles más representativos como origen de las mercancías exportadas a Portugal, destacan los incrementos en los volúmenes comercializados en los puertos de Huelva, Ferrol-San Cibrao, Barcelona y Terregona.

Las mayores caídas en comparación con 2016 se registraron en los puertos de A Coruña (-41%), Santander (36,7%) y Avilés (-33%).

TABLA 16. EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS PORTUGUESES Y LOS PUERTOS ESPAÑOLES, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2017) (MILES DE TONELADAS)

DESEMBARCADAS EN PORTUGAL PROVENIENTES DE ESPAÑA										
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Av eiro	230	011	178	200	267	354	388	365	466	444
Leixões	651	392	711	872	743	739	763	915	1 027	993
Lisboa	564	601	847	1 203	882	796	873	967	747	788
Setúbal	115	227	268	447	388	395	390	218	294	149
Sines	418	506	884	822	1 021	1 148	1 359	1 067	1 207	1 746
Total	1978	1737	2889	3543	3301	3433	3773	3531	3741	4120

EMBARCADAS EN PORTUGAL CON DESTINO ESPAÑA										
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Av eiro	312	000	259	090	053	040	016	021	050	013
Leixões	273	178	197	289	317	253	182	495	262	350
Lisboa	675	354	332	209	199	209	181	156	138	199
Setúbal	422	143	187	218	090	139	095	093	100	075
Sines	793	770	918	976	1 146	2 151	1 594	2 615	2 578	2 195
Total	2476	1444	1894	1781	1805	2791	2068	3381	3128	2832

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

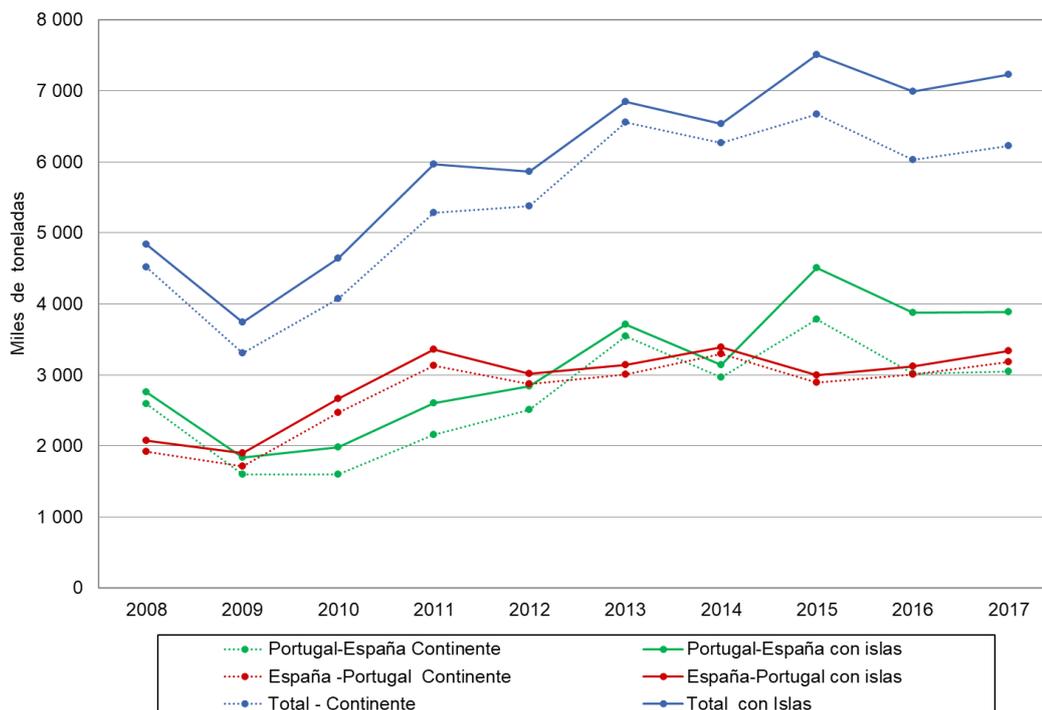
En 2017, los puertos portugueses más importantes en las transacciones comerciales por mar con España son los puertos de Sines, Leixões y Lisboa.

El puerto de Sines fue el puerto más relevante en este tipo de relaciones durante el período analizado, representando, en 2017, el 42,4% del volumen total de importaciones procedentes de España.

En 2017, Sines también fue el puerto con el mayor volumen de mercancías exportadas, a pesar de la disminución observada en relación con los dos años anteriores, representando el 77,5% del volumen gestionado en los principales puertos portugueses. Los puertos de Leixões y Lisboa vieron un aumento en el volumen de bienes exportados en comparación con 2016.

El Gráfico 37, basado en los datos de la Tabla 15, representa la evolución del transporte marítimo entre España y Portugal en el período 2008-2017.

GRÁFICO 37. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2017)



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

Entre 2008 y 2017, el movimiento de mercancías entre Portugal y España por mar fue de 60,2 millones de toneladas, el 51% de las cuales se descargaron en España.

5.5. TRANSPORTE POR TUBERÍA

En 2017, la entrada de gas desde España a un gasoducto a la Red Nacional de Transporte de Gas Natural de Portugal correspondió a movimientos de 29.800 Gigavatios/hora.

Las series de datos disponibles de 2012 a 2017 muestran una tendencia creciente hasta 2016 (variación anual media de 2012 a 2016 de un 8%). En 2017, la situación se invierte, con una caída del 17,8% en comparación con el año anterior.

TABLA 17. GAS INCORPORADO A LA RED NACIONAL DE PORTUGAL

	2013	2014	2015	2016	2017
Entradas de Gás	27 550	30 973	35 235	36 198	29 756
Campo Maior	27 227	30 938	35 076	35 913	29 649
Valença do Minho	323	35	158	285	107

Fuente: REN Gasoductos S.A.

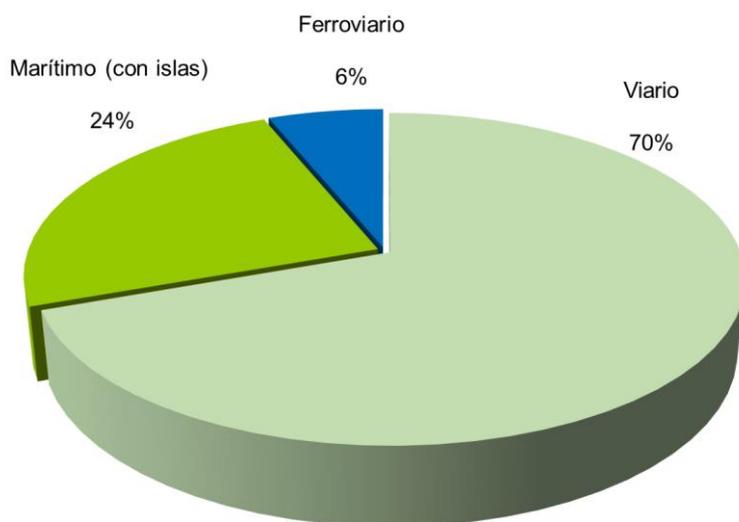
Nota: La entrada de gas en Portugal se realiza a través de las redes españolas

5.6. RESUMEN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

En 2017, el número total de mercancías transportadas entre Portugal y España se acercó a los 30 millones de toneladas. La figura 38 muestra que el transporte por carretera representó el 70 por ciento de esos intercambios, el transporte marítimo el 24 por ciento y el 6 por ciento ferroviario, cuotas similares a las registradas en 2015.

Comparando la participación de los distintos modos de transporte de mercancías en 2008 y 2017, observamos un aumento de la participación en el transporte marítimo (del 16% al 24%) y el transporte ferroviario (del 2% al 6%). Este aumento en los modos más sostenibles se produjo en detrimento del peso del modo carretera, que pasó del 82% al 70%.

GRÁFICO 38. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2017)



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

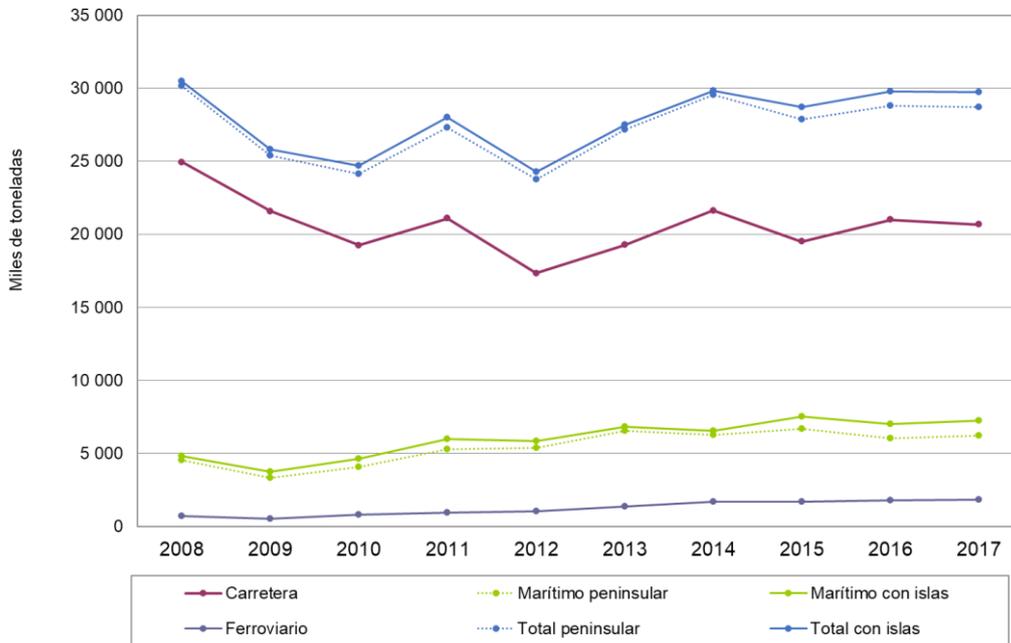
TABLA 18. RESUMEN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2017 POR MODO DE TRANSPORTE Y SU COMPARACIÓN CON EL AÑO 2016 (EN MILES DE TONELADAS)

MODO DE TRANSPORTE	AÑO		VARIACIÓN	
	2016	2017	MILES DE TONELADAS	PORCENTAJE
Carretera	21.009	20.664	- 345	-1,6%
Marítimo (con islas)	6.995	7.230	235	3,4%
Marítimo peninsular	6.025	6.230	205	3,4%
Ferroviario	1.770	1.832	62	3,5%
Total peninsular	28.804	28.726	- 78	-0,3%
Total (con islas)	29.774	29.726	- 48	-0,2%

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 2017.

GRÁFICO 39. EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2008-2017)



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

Entre 2008 y 2017 el volumen de mercancías transportadas por carretera entre España y Portugal disminuyó en 4,3 millones de toneladas (-17%). Los modos marítimos (considerando las islas) y ferroviarios tuvieron una evolución positiva del 50% y el 153%, respectivamente.

6. CONCLUSIONES

El documento número 9 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 hasta 2017 con especial interés en los datos de viajeros y mercancías. Sobre la base de los datos recogidos, pueden extraerse algunas conclusiones sobre el tráfico transfronterizo portugués-español, en particular:

- 1.** En 2017 se han producido las tasas de crecimiento del PIB más altas en los últimos diez años para Portugal. En el caso de España solo el 2005 presentó un valor una décima superior al de 2017, tal y como se ha venido recogiendo cada dos años en este informe. En el caso de la UE15 y la UE-28, las cifras más altas se registraron en 2015.
- 2.** En 2017, el valor del comercio exterior en España y Portugal con el resto de Europa se situó en 231,9 millones de toneladas (+11% frente a 2008) de los cuales el 53% se refiere a las importaciones y el 47% a las exportaciones. Entre 2008 y 2017, los países de la antigua UE15 representaron entre el 70% y el 74% del comercio exterior de España y Portugal con Europa. Los países del resto de Europa representaron el 17% y el 21% respectivamente
- 3.** En relación a las infraestructuras de conexión entre ambos países destacan los avances en la rehabilitación del Puente del Río Guadiana entre Vila Real de Santo António y Ayamonte, los progresos para la finalización de la carretera en la frontera Vilar Formoso / Fuentes de Oñoro y inicio de la ampliación de la sección Conexión de Cangas - Teis Link que incluye el puente de Rande.

En el caso del ferrocarril, las actuaciones más relevantes ha sido el inicio de las licitaciones para los trabajos en la sección Évora/Caia (frontera) y el rápido desarrollo de los trabajos en la sección Badajoz / Plasencia; también el comienzo de las obras que permitirán la reapertura de la sección Covilhã/Guarda y el inicio de las obras de electrificación de la sección Fuentes de Oñoro (frontera) / Salamanca; la modernización y electrificación de la sección Nueve/Viana do Castelo/Valença (frontera) y el inicio de los trabajos relacionados con los tres proyectos que comprenden la electrificación de la sección Tuy (frontera)/Guillari.

En lo que respecta al transporte aéreo, destaca el interés por seguir promoviendo la cooperación para la eficiencia técnica y operativa del bloque funcional del Cielo Único de Europa Sudoeste

Por lo que se refiere al sector marítimo, se subraya la necesidad de consolidar la cooperación transfronteriza en materia de logística y, en concreto, de reforzar dicha cooperación en el ámbito logístico en la zona extremeña entre España y Portugal. También es importante el acuerdo para mejorar la colaboración de las zonas marítimas adyacentes de ambos países, así como de sus servicios de búsqueda, rescate y control de la contaminación, con el fin de aumentar la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad marítima, la protección del medio ambiente y la promoción de la excelencia en los servicios de transporte marítimo.

- 4.** Durante 2017, un total de 58,5 millones de pasajeros cruzaron la frontera entre ambos países, teniendo en cuenta el transporte terrestre (autopista y ferrocarril), el

aéreo y el marítimo. Para 2016, esta cifra representó un aumento del 16,6% como resultado del crecimiento generalizado en todos los modos de transporte.

El transporte por carretera es el principal protagonista concentrando el 92% de los movimientos, lo que equivale a un tráfico medio diario de 87.604 vehículos/día (+10% respecto a 2016).

La vía aérea representa el segundo modo más utilizado en el transporte de pasajeros entre España y Portugal, con 4,3 millones de pasajeros transportados en 2017 (incluidas las islas). El tráfico Portugal-Unión Europea alcanzó los 15,7 millones en cada dirección. En España, en 2017, el número de pasajeros que viajó a los países de la Unión Europea fue de 44,7 millones, mientras que los desembarcados desde esos países alcanzaron los 44,3 millones.

Durante 2017 las conexiones fluviales fueron utilizadas por 270.000 pasajeros (0,5% del total de pasajeros que cruzan fronteras en ambas direcciones).

El transporte de pasajeros por ferrocarril aumentó un 4,9% en comparación con 2016, alcanzando los 250.000 pasajeros transportados.

- 5.** Por último, en lo que respecta al transporte de mercancías entre España y Portugal, el volumen total en 2017 ascendió a 29,7 millones de toneladas. La mayoría de los intercambios (70%) se llevaron a cabo a través de la carretera, que registró un tráfico diario medio de 11 064 camiones, siendo la frontera de Vilar Formoso / Fuentes la conexión más utilizada.

El segundo medio de transporte más utilizado es el marítimo, representando el 24% del total, equivalente a 7,2 millones de toneladas transportadas (+3,4% en comparación con 2016).

El modo ferroviario representa el 6% del transporte entre los dos países. En 2017, el volumen total de mercancías transportadas fue de 1,8 millones de toneladas (+3,5% en comparación con 2016).

Espanha
Portugal



Espanha
Portugal