

10º informe
Datos 2019



Observatorio Transfronterizo

España/Portugal

Observatório Transfronteiriço

Espanha/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 10, junio 2022

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

Año de edición: 2022

Edición digital:

1ª edición electrónica: Septiembre 2022

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° 10 JUNIO 2022 (DATOS DE 2019)



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 das Infraestruturas e da Habitação

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

ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil

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

IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

INE - Instituto Nacional de Estatística, I.P.



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 das Infraestruturas e da Habitação
IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
Av. Elias Garcia 103
1050-098 Lisboa
Tel +351 21 048 84 88
<https://www.imt-ip.pt>



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	12
2. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA.....	14
2.1. Población	14
2.2. Datos económicos generales.....	15
2.3. Índice de motorización	18
2.4. Comercio exterior con Europa	19
3. INFRAESTRUCTURAS.....	25
3.1. Infraestructuras viarias	25
3.2. Infraestructuras ferroviarias.....	32
3.3. Infraestructuras aeroportuarias.....	38
3.4. Infraestructuras portuarias	39
4. FLUJOS DE VIAJEROS	41
4.1. Transporte de viajeros por carretera	41
4.2. Transporte de viajeros por ferrocarril	45
4.3. Transporte aéreo de viajeros	46
4.4. Transporte fluvial de viajeros	53
4.5. Resumen del transporte de viajeros	54
5. FLUJOS DE MERCANCÍAS.....	56
5.1. Comercio exterior según modo de transporte (datos de las estadísticas de comercio exterior)	56
5.2. Transporte de mercancías por carretera	62
5.3. Transporte de mercancías por ferrocarril	75
5.4. Transporte marítimo de mercancías	76
5.5. Transporte por tubería	85
5.6. Resumen del transporte de mercancías	86
6. CONCLUSIONES	88

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 (2008-2019)	16
TABLA 2. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA, EN VALOR (2019)	20
TABLA 3. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA, EN PESO (2019)	21
TABLA 4. ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (31-12-2019)	25
TABLA 5. ESTIMACIÓN DEL TOTAL DE VIAJEROS QUE ATRAVIESAN LA FRONTERA POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2019)	44
TABLA 6. MOVIMIENTO DE VIAJEROS EN LOS AEROPUERTOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL POR PAÍSES EUROPEOS DE ORIGEN O DESTINO (2019)	47
TABLA 7. VIAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS EN LOS AEROPUERTOS DE LISBOA, OPORTO Y FARO, MADRID, BARCELONA Y MÁLAGA CON ORIGEN O DESTINO EN ESPAÑA, PORTUGAL Y FRANCIA (2019)	50
TABLA 8. TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN AMBOS SENTIDOS (2019)	51
TABLA 9. RESUMEN DE VIAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2019 POR MODO DE TRANSPORTE Y SU COMPARACIÓN CON EL AÑO 2018 (EN MILLONES DE VIAJEROS)	55
TABLA 10. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL CON LA UE, POR NACIONALIDAD DE LA MATRÍCULA (2008-2019) (MILES DE TONELADAS)	64
TABLA 11. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR NACIONALIDAD DE LA MATRÍCULA (2008-2019) (MILES DE TONELADAS)	65
TABLA 12. TIPOLOGÍA Y VOLUMEN DE LAS MERCANCÍAS INTERCAMBIADAS CON LA UE-28 POR CARRETERA, EN VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN ESPAÑA Y PORTUGAL (2019)	74
TABLA 13. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL, DE/HACIA PORTUGAL, POR REGIONES DE ORIGEN/DESTINO (2008-2019) (MILES DE TONELADAS)	76
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 (2019) (MILLONES DE TONELADAS)	79
TABLA 15. EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES Y LOS PUERTOS PORTUGUESES, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2019) (TONELADAS)	83



EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES Y LOS PUERTOS PORTUGUESES, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2019) (TONELADAS) (CONTINUACIÓN) 83

TABLA 16. EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS PORTUGUESES Y LOS PUERTOS ESPAÑOLES, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2019) (MILES DE TONELADAS) 84

TABLA 17. GAS INCORPORADO A LA RED NACIONAL DE PORTUGAL (2013 - 2019)85

TABLA 18. RESUMEN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2019 POR MODO DE TRANSPORTE Y SU COMPARACIÓN CON EL AÑO 2018 (EN MILES DE TONELADAS) 86

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 POBLACIÓN RESIDENTE EN ESPAÑA Y PORTUGAL (2008-2019)	14
GRÁFICO 2. VARIACIÓN ANUAL DEL PIB A PRECIOS DE MERCADO % (2008-2019)	16
GRÁFICO 3. PIB PER CÁPITA (EN PPA), PARA LAS REGIONES FRONTERIZAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL CON UE28=100 (2019).....	17
GRÁFICO 4. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN EN ESPAÑA, PORTUGAL, UE15 Y UE28 (2008-2019)	19
GRÁFICO 5. COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA, EN VALOR (2008-2019).	20
GRÁFICO 6. COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO DE ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA, EN PESO (2008-2019).....	22
GRÁFICO 7. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA (2019)	23
GRÁFICO 8. REPARTO DEL COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA (2019).....	24
GRÁFICO 9. IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS Y PESADOS EN AMBOS SENTIDOS EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS (IMD > 1.000 VEH/DIA) EN 2019	28
GRÁFICO 10. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2019).....	42
GRÁFICO 11. EVOLUCIÓN DE LA IMD CONJUNTA DE AUTOMÓVILES Y AUTOCARES EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS EN EL PERÍODO 2008-2019	44
GRÁFICO 12. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS POR FERROCARRIL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2008-2019).....	45
GRÁFICO 13. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LOS PAÍSES EUROPEOS (2019).....	48
GRÁFICO 14. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2008-2019).....	52
GRÁFICO 15. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR VÍA FLUVIAL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL -RÍOS MIÑO Y GUADIANA- (2008-2019)	53
GRÁFICO 16. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS POR VÍA FLUVIAL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL -RÍOS MIÑO Y GUADIANA- (2008-2019)	54
GRÁFICO 17. DISTRIBUCIÓN DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODO DE TRANSPORTE (2019)	55
GRÁFICO 18. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UE28, POR MODO DE TRANSPORTE EMPLEADO (2008 -2019).....	57
GRÁFICO 19. REPARTO MODAL EN LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UNIÓN EUROPEA (2019)	58
GRÁFICO 20. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODOS DE TRANSPORTE EMPLEADOS (2008-2019)59	
GRÁFICO 21. REPARTO MODAL EN LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE PORTUGAL Y ESPAÑA (2019)	60
GRÁFICO 22. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON FRANCIA, POR MODOS DE TRANSPORTE EMPLEADOS (2008-2019)	61

GRÁFICO 23. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE PORTUGAL Y LA UE (2008-2019)	62
GRÁFICO 24. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y LA UE (2008-2019)	63
GRÁFICO 25. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2008-2019)	65
GRÁFICO 26. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS LUSO-ESPAÑOLAS (2019)	66
GRÁFICO 27. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES QUE EFECTÚAN EN ESPAÑA TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA, POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL (2008-2019)	68
GRÁFICO 28. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES QUE EFECTÚAN EN PORTUGAL TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA, POR TRAMOS DE PESO BRUTO (2008-2019)	69
GRÁFICO 29. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES QUE EFECTÚAN EN ESPAÑA TRANSPORTE POR CUENTA AJENA, POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL (2008-2019)	70
GRÁFICO 30. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES QUE EFECTÚAN EN PORTUGAL TRANSPORTE POR CUENTA AJENA, POR TRAMOS DE PESO BRUTO (2008-2019)	71
GRÁFICO 31. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EFECTUADO POR VEHÍCULOS ESPAÑOLES (EN TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA (2008-2019)	72
GRÁFICO 32. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EFECTUADO POR VEHÍCULOS PORTUGUESES (EN TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA (2008-2019)	73
GRÁFICO 33. TIPOLOGÍA Y VOLUMEN DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS EN ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODO CARRETERA, EN COMERCIO INTERNACIONAL EN 2019 (MILES DE TONELADAS)	75
GRÁFICO 34. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA CON ORIGEN/DESTINO EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA (2019)	77
GRÁFICO 35. DISTRIBUCIÓN RELATIVA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON LOS PAÍSES DE EUROPA (2019)	79
GRÁFICO 36. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA UE-15 Y UE-28 (2008-2019)	82
GRÁFICO 37. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2019)	85
GRÁFICO 38. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2019)	86
GRÁFICO 39. EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2008-2019)	87



ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1. POBLACIÓN A 1 DE ENERO POR REGIÓN NUTS2 (2019)	15
FIGURA 2. PIB A PRECIOS DE MERCADO CORRIENTES POR REGIONES NUTS2 (2019) ...	18
FIGURA 3. INFRAESTRUCTURAS DE ENLACE POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (DICIEMBRE 2021)	30
FIGURA 4. PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (DICIEMBRE 2021)	34
FIGURA 5. PRINCIPALES AEROPUERTOS PORTUGUESES Y ESPAÑOLES EN LAS ZONAS LÍMITROFES (DICIEMBRE 2021)	39
FIGURA 6. FACHADAS MARÍTIMAS DEL SISTEMA PORTUARIO PENINSULAR ESPAÑOL Y PORTUGUÉS	40
FIGURA 7. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS (2019)	43
FIGURA 8. IMD DE LOS VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS (2019)	67
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 (2019)	80

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 nº10 del Observatorio Transfronterizo España-Portugal. Este documento es fruto del trabajo conjunto del *Ministério das Infraestruturas e da Habitação* 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. Tal como ya se realizó en el informe nº 9 del OTEP, esta información incluye un subcapítulo que recoge información relativa al transporte de gas por tubería, a partir de los datos proporcionados por el INE portugués entre los años 2013 y 2019. 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.



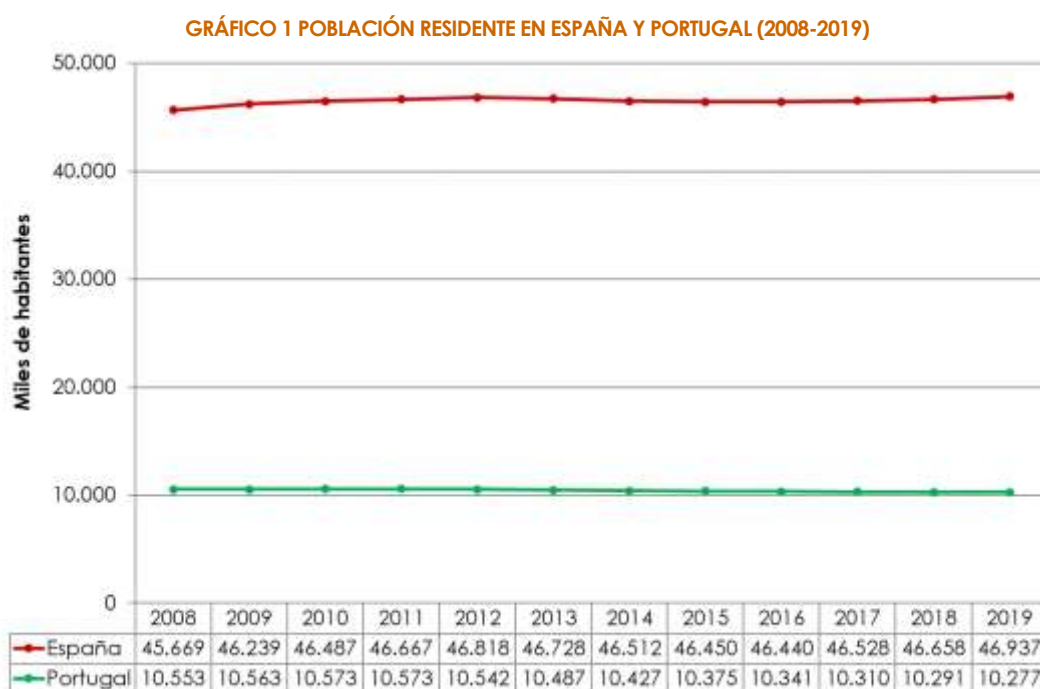
El análisis realizado se refiere con carácter general al período 2008 a 2019, aunque en algunos casos puntuales, el período presentado puede variar en función de la información disponible.

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 Exterior 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 2019 era de 10,3 millones de habitantes y 46,9 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])

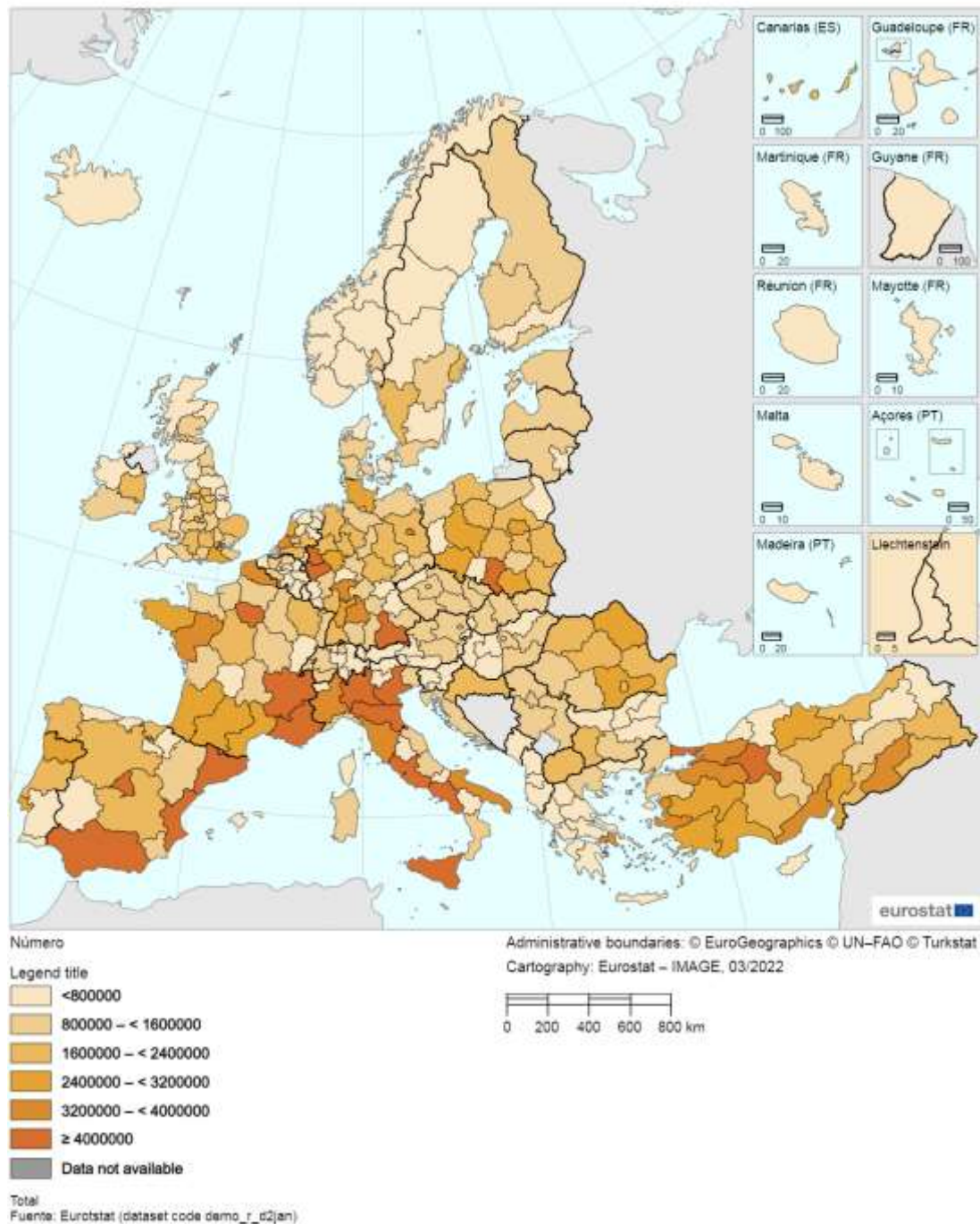
Entre 2008 y 2019, la tasa de variación media anual de la población en España creció aproximadamente el 0,25%, mientras que en Portugal descendió el 0,24%.

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

FIGURA 1. POBLACIÓN A 1 DE ENERO POR REGIÓN NUTS2 (2019)

Población a 1 de enero por edad, sexo y región NUTS 2 (2019)

Total



2.2.DATOS ECONÓMICOS GENERALES

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

TABLA 1. PIB A PRECIOS DE MERCADO Y PORCENTAJE RESPECTO A LA UE28 EN MILLONES DE PARIDAD DE PODER ADQUISITIVO (PPA) EN LA UE28, UE15, ESPAÑA Y PORTUGAL (2008-2019)

Año	PIB A PRECIOS DE MERCADO (10 ⁹ €)				% UE-28 (Millones de PPC)			
	UE-28	UE-15	ESPAÑA	PORTUGAL	UE-28	UE-15	ESPAÑA	PORTUGAL
2008	13.081,1	12.009,5	1.109,5	179,1	100,0	87,3	9,2	1,7
2009	12.325,6	11.371,1	1.069,3	175,4	100,0	87,0	9,2	1,7
2010	12.852,5	11.831,4	1.072,7	179,6	100,0	86,8	8,8	1,7
2011	13.236,8	12.167,9	1.063,8	176,1	100,0	86,6	8,5	1,6
2012	13.502,9	12.422,8	1.031,1	168,3	100,0	86,4	8,3	1,6
2013	13.616,5	12.519,0	1.020,3	170,5	100,0	86,4	8,2	1,6
2014	14.095,0	12.964,1	1.032,2	173,1	100,0	86,3	8,2	1,6
2015	14.859,3	13.666,2	1.077,6	179,7	100,0	86,1	8,2	1,6
2016	14.986,6	13.762,8	1.113,8	186,5	100,0	86,1	8,3	1,6
2017	15.435,8	14.104,3	1.161,9	195,9	100,0	85,8	8,3	1,5
2018	15.952,4	14.523,8	1.203,3	205,2	100,0	85,6	8,2	1,6
2019	16.542,3	15.009,9	1.244,4	214,4	100,0	85,2	8,2	1,6

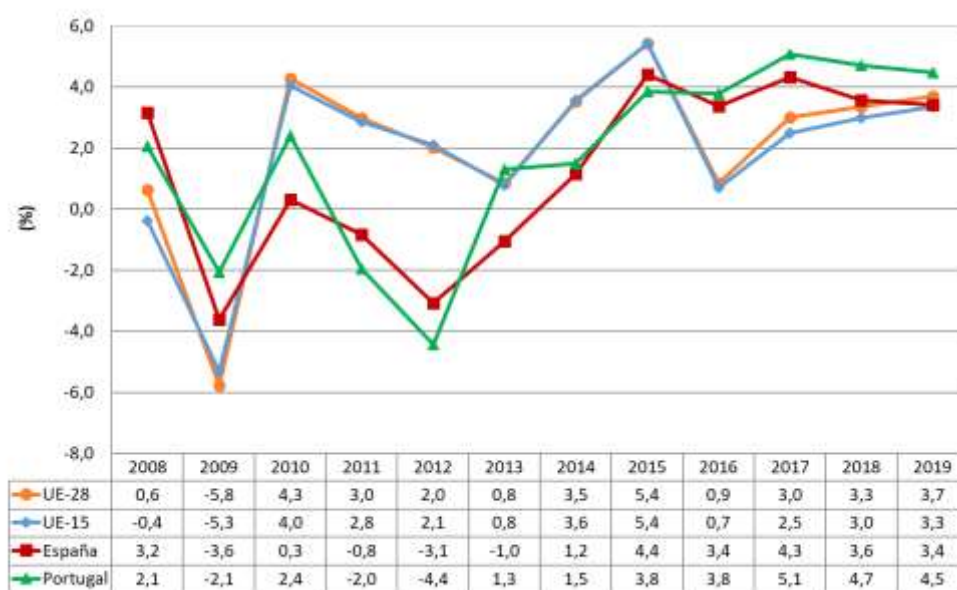
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de EUROSTAT (GDP and main components (output, expenditure and income) [nama_10_gdp])

En lo relativo al Producto Interior Bruto entre 2008 y 2019, la UE28 y la UE15 presentan unos crecimientos muy parecidos (26,5% y 25,0% respectivamente). Las variaciones de España y Portugal apuntan igualmente una evolución positiva (12,2% y 19,7%, respectivamente), más acentuada en el caso portugués.

En cambio, los porcentajes del PIB respecto al PIB de la UE28 en paridad de poder adquisitivo, entre 2008 y 2019, sufren un descenso de 2,1; 1,0 y 0,1 puntos para la UE15, España y Portugal respectivamente.

En el Gráfico 2 se representa la variación anual del PIB a precios de mercado entre 2008 y 2019.

GRÁFICO 2. VARIACIÓN ANUAL DEL PIB A PRECIOS DE MERCADO % (2008-2019)



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

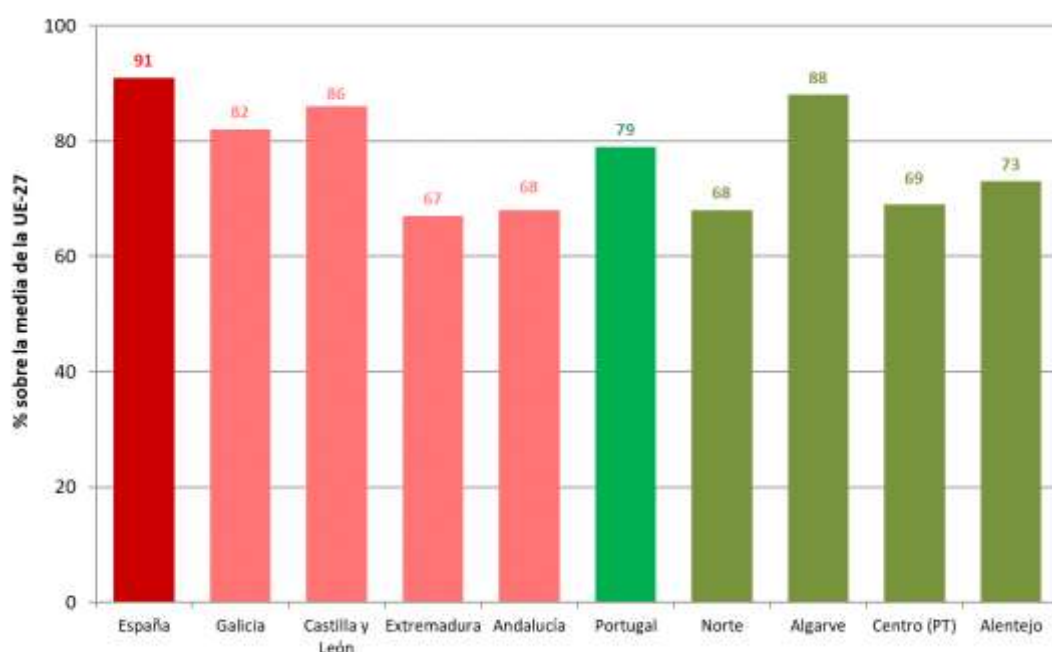
El Gráfico 2 refleja como los países de la antigua UE15 son los que determinan la evolución del PIB de la UE28. En lo que se refiere a España y Portugal, a pesar de

tener evoluciones diferentes a las de la UE28 y UE15, la variación del PIB en España y Portugal, en la mayoría de los años analizados, crece o decrece cuando también lo hace la variación del PIB de la UE28 y la de la-UE15.

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 2016, las variaciones anuales de crecimiento de España y Portugal se sitúan por encima de las de la UE28 y la UE15, pero estos valores tienden a converger en los años posteriores.

El Gráfico 3 muestra, para España y Portugal, el PIB per cápita (en PPA) para el año 2019, considerando la UE27 (sin Reino Unido) 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 UE27=100 (2019)



Nota: A nivel de NUTS2, Eurostat solo presenta la media de la UE para la UE27 (sin Reino Unido), de modo que para datos anteriores al 2020 (cuando se produjo la salida del Reino Unido) no es posible utilizar la media respecto la UE28 (incluyendo el Reino Unido).
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])

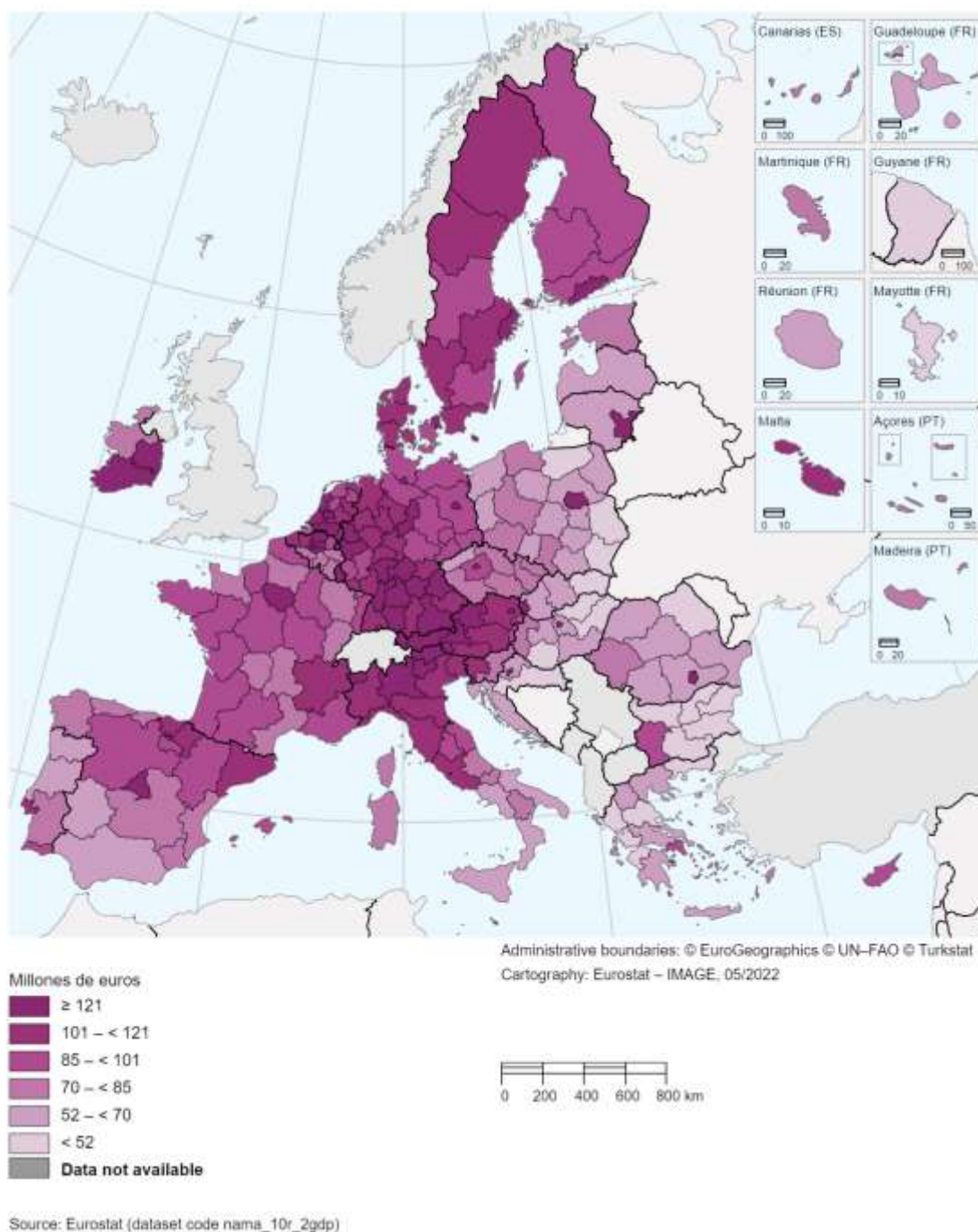
En 2019, España, Portugal y las respectivas regiones fronterizas, presentan un PIB per cápita (en PPA) inferior a la media de la UE28 (UE=100). En Portugal, la región del Algarve presenta un valor del PIB per cápita superior a la media nacional a diferencia del resto de regiones fronterizas portuguesas. 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 2019 y con la media de la UE27 (sin Reino Unido) equivalente a 100.

FIGURA 2. PIB A PRECIOS DE MERCADO CORRIENTES POR REGIONES NUTS2 (2019)

Producto Interior Bruto (PIB) a precios de mercado corrientes por regiones NUTS2 (2019)

Estándar de poder adquisitivo (EPA, UE27 a partir de 2020) por habitante en porcentaje de la media de la UE27 (a partir de 2020)



Nota: A nivel de NUTS2, Eurostat solo presenta la media de la UE para la UE27 (sin Reino Unido), de modo que para datos anteriores al 2020 (cuando se produjo la salida del Reino Unido) no es posible utilizar la media respecto la UE28 (incluyendo el Reino Unido).
Fuente: Eurostat (dataset code nama_10r_2gdp)

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 (UE28).

En él se observa como existe una tendencia constante de crecimiento de la motorización dentro de la UE entre 2008 y 2019. En lo que se refiere a España y Portugal, esta tendencia constante de crecimiento no se produce hasta 2014. Entre 2014 y 2019, el índice de motorización se ha incrementado 45 puntos en España y 77 puntos en Portugal.

GRÁFICO 4. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN EN ESPAÑA, PORTUGAL, UE15 Y UE28 (2008-2019)



Nota: El cálculo de los índices de motorización de la UE-15 y la UE-28 en 2019 se ha realizado sin tener en cuenta los datos del Reino Unido dado que para estos años Eurostat no ofrece información sobre el nº de vehículos de pasajeros de dicho 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 2019 el comercio exterior de España y Portugal con el resto de Europa alcanzó los 468,7 millardos de euros. De estos, 243,6 millardos corresponden a las importaciones y 225,1 millardos a las exportaciones. En la Tabla 2 se detallan los valores de comercio exterior de España y Portugal con distintos grupos de países europeos.

El conjunto de transacciones en Portugal y en España con la UE28 representó alrededor del 91% del total de sus transacciones europeas en 2019, debido especialmente a las relaciones existentes con los países de la antigua UE15. Para el conjunto Portugal-España estas relaciones representan el 80% de su comercio exterior europeo, y más concretamente un 89% para Portugal y un 79% para España. La importancia de las relaciones con la UE-15 se acentúa en el caso de las exportaciones portuguesas, representando esta relación el 95% de las exportaciones nacionales con el resto de Europa. Por otro lado, las relaciones de España con los distintos grupos de países presentan una distribución muy similar en las importaciones y las exportaciones.

TABLA 2. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA, EN VALOR (2019)

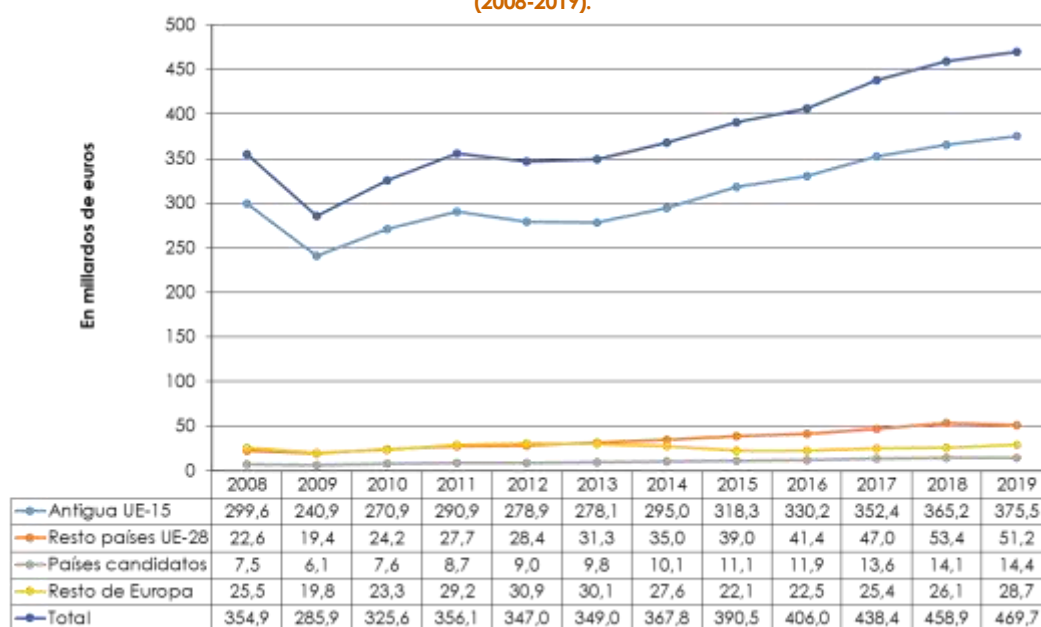
	Importaciones			Exportaciones			Total		
	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal
Antigua UE-15	158,7	33,6	192,2	152,1	31,2	183,3	310,8	64,8	375,5
Resto países UE-28	23,9	3,1	27,0	24,2	0,0	24,2	48,1	3,1	51,2
Países candidatos UE	7,9	1,0	8,8	4,9	0,6	5,5	12,8	1,6	14,4
Resto de Europa	13,0	2,5	15,5	10,9	1,2	12,1	24,0	3,7	27,6
Total	203,4	40,2	243,6	192,2	33,0	225,1	395,6	73,1	468,7

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 exterior europeo del binomio Portugal-España, en términos monetarios, entre 2008 y 2019, lo que permite el análisis evolutivo de un período iniciado con una crisis financiera.

GRÁFICO 5. COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA, EN VALOR (2008-2019).



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

En el gráfico anterior se observa como el comercio exterior con la UE-15 marca la evolución del comercio exterior con el conjunto de Europa. A la desaceleración efectiva del 2009 le ha seguido un crecimiento continuo hasta 2019, solo interrumpido por una reducción de comercio exterior producida en 2012.

A pesar del crecimiento continuo, entre 2017 y 2019 existe una desaceleración del comercio exterior, siendo la evolución anual de los últimos tres años del 8,0%, el 4,7% y el 2,4%. En 2019 destaca el crecimiento del comercio exterior con el grupo de países del Resto de Europa (9,6%) y la disminución con el Resto de países de la UE-28 (-4,2%).

En el total de la serie histórica analizada (2008-2019), el comercio exterior del conjunto España-Portugal ha aumentado un 32,4%. Para los grupos de países analizados; Antigua UE15, Resto de países de la UE28, Países candidatos y Resto de Europa; el crecimiento ha sido del 25,3%, del 126,3%, del 92,9% y del 12,3% respectivamente.

En la Tabla 3 se muestra el comercio exterior en peso (millones de toneladas) de España y Portugal con Europa en el año 2019.

TABLA 3. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA, EN PESO (2019)

	(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	63,3	11,3	74,6	83,3	12,2	95,5	146,6	23,5	170,1
Resto países UE-28	9,2	1,5	10,7	9,4	2,0	11,3	18,5	3,5	22,0
Países candidatos UE	7,5	0,9	8,4	3,4	0,7	4,1	10,9	1,6	12,5
Resto de Europa	25,6	5,5	31,1	6,9	0,6	7,5	32,5	6,1	38,6
Total	105,5	19,2	124,8	103,0	15,5	118,5	208,5	34,7	243,2

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.

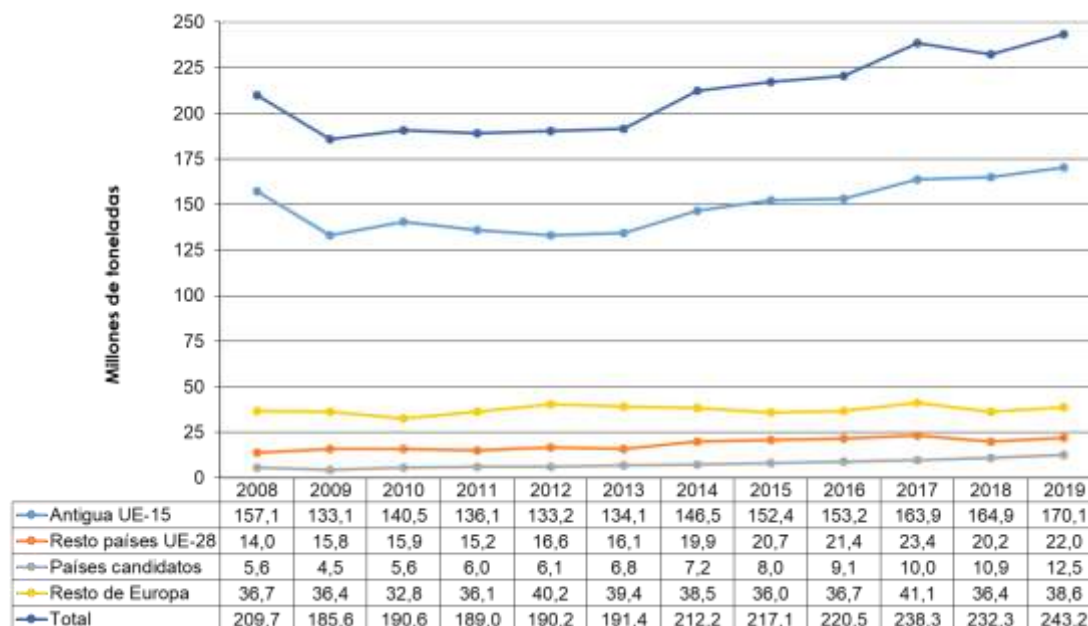
Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de comercio exterior de EUROSTAT (Traditional international trade database access (ComExt) (comext)).

El comercio exterior en peso de España y Portugal en el año 2019 asciende a 243,2 millones de toneladas, de las cuales 124,8 millones de toneladas se refieren a importaciones y 118,5 millones a las exportaciones.

Tal como ocurría en el análisis en valor, el comercio exterior con la UE28 representa la principal relación en peso de las transacciones de Portugal y España con Europa, más concretamente representó alrededor del 79% del total de sus transacciones, debido especialmente a las relaciones existentes con los países de la antigua UE15. El comercio del conjunto Portugal-España con los países de la antigua UE15 equivalen al 70% de su comercio exterior europeo, seguido de lejos con el comercio con los países del grupo Resto de Europa, que representan un 16% de los intercambios en el análisis en peso. La importancia de las relaciones con el grupo Resto de Europa se refleja especialmente en las importaciones, donde tiene un peso del 25% y que resulta muy parecido al porcentaje obtenido de realizar un análisis individualizado de España y Portugal, donde esta agrupación representa respectivamente el 24% y el 28% de las importaciones. Para las exportaciones, el comercio con el Resto de Europa solo representa el 6% para el conjunto España y Portugal, el 7% para España y el 4% para Portugal.

En el Gráfico 6 se muestra la evolución, en peso, del comercio exterior de España y Portugal con Europa en el periodo 2008-2019.

**GRÁFICO 6. COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO DE ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA, EN PESO
(2008-2019)**



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

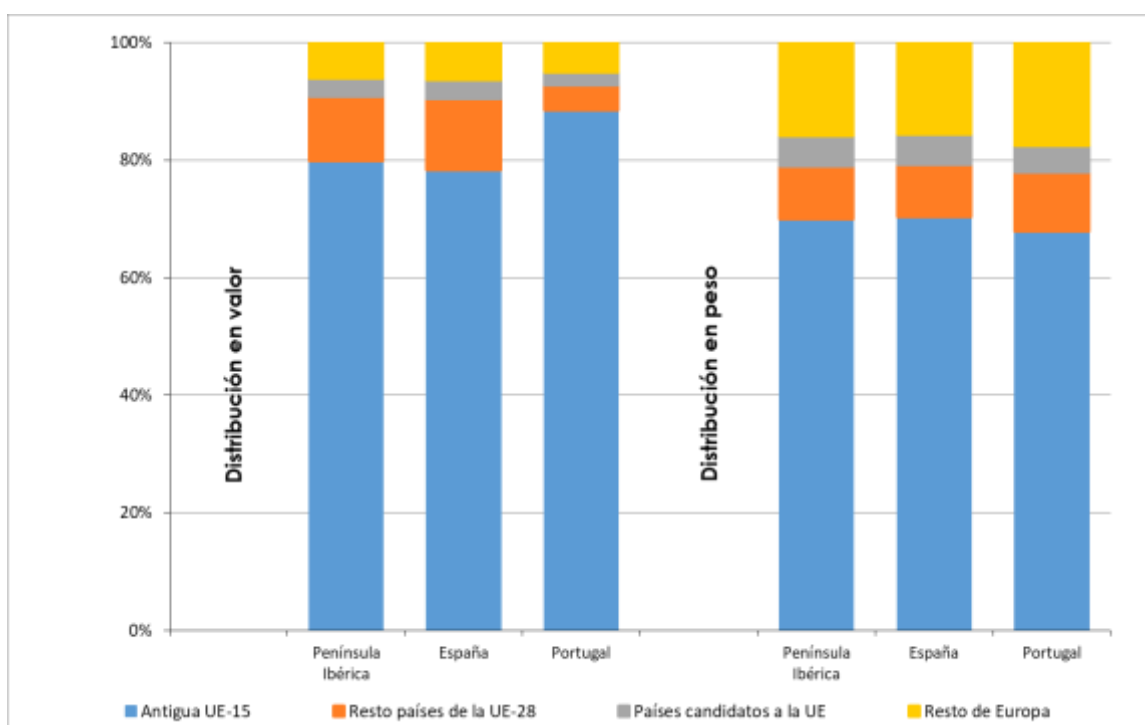
En términos de peso, en 2009 también se produce un descenso del comercio exterior entre el conjunto España-Portugal y Europa. A diferencia de lo que ocurre en el análisis en valor, en el análisis en peso se observa como la recuperación no es inmediata y hasta 2014 no se recuperan las cifras de comercio exterior del año 2008. A partir de 2014, se inicia una tendencia de crecimiento del comercio exterior.

A pesar de este crecimiento, en 2018 se produce una reducción del comercio exterior del 2,5% que se debe principalmente al descenso del comercio exterior con los países de los grupos Resto de Europa y Resto de países de la UE28, con una disminución del 11,4% y del 13,8% respectivamente. Estos descensos fueron acompañados por un crecimiento muy pequeño del comercio exterior con la Antigua UE15 del 0,6%. En términos relativos, en 2019 destaca el crecimiento del comercio exterior con el grupo Países candidatos a la UE, con un valor del 15,2%.

Durante el periodo analizado (2008-2019), el comercio exterior con el conjunto de Europa en términos de peso, ha aumentado un 16,0%. Detallando el crecimiento para los grupos de países analizados; Antigua UE15, Resto de países de la UE28, Países candidatos y Resto de Europa; el crecimiento ha sido del 8,3%, del 57,3%, del 122,6% y del 5,1% respectivamente.

El Gráfico 7 permite visualizar las diferencias existentes en las relaciones de comercio exterior de España y Portugal con Europa en 2019, en función de si el análisis se realiza en términos monetarios o en volumen.

GRÁFICO 7. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA (2019)

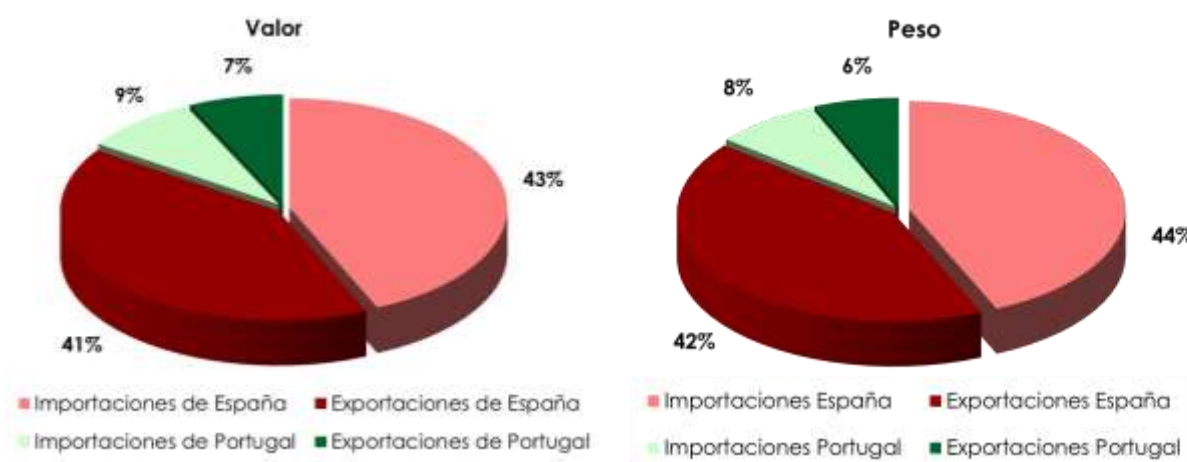


Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de comercio exterior de EUROSTAT (Traditional international trade database access (ComExt) (comext)).

Este gráfico muestra que en el análisis en valor y en el análisis en peso los países de la Antigua UE15 son aquellos con los que existe un mayor comercio exterior por parte del binomio Portugal-España. Pero en el análisis en peso se observa una mayor relevancia de los países del resto de Europa respecto al análisis en valor, tal como ya se ha comentado anteriormente.

En el Gráfico 8 se observa el mayor porcentaje que representan las importaciones respecto las exportaciones en el comercio exterior de España y Portugal con Europa en el 2019.

GRÁFICO 8. REPARTO DEL COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA (2019)



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

3. INFRAESTRUCTURAS

3.1. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

Se han identificado 64 pasos fronterizos por carretera que conectan Portugal y España. Durante el 2019, el conjunto de estos pasos registró una Intensidad Media Diaria (IMD) de 96.984 vehículos/día, lo que supone un crecimiento del 2,6% respecto a la IMD de 2018 (94.486 vehículos/día).

La distribución entre vehículos ligeros y pesados es del 86,6% y del 13,4% 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 2019.

TABLA 4. ENLACES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (31-12-2019)

	Paso fronterizo		Identificación de carreteras*		Responsabilidad**		IMD vehículos (VL+VP)
	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA	ESPAÑA
1	Goián		PO-503		CCAA Galicia		5.884
	Vilanova de Cerveira						
2	Tui (puente nuevo)		A-55	EN	RCE		18.415
	Valença Do Minho		IP1 (A22)				
3	Tui (puente viejo)		N-550	EN	Ayuntamiento		4.767
	Valença Do Minho		EN13				
4	Salvaterra do Miño		EN101	EN	Ayuntamiento		9.568
	Monçao						
5	Arbo		PO-405	EN	CCAA Galicia		S/D
	Melgaço		EN202				
6	Ponte Barxas		OU-801	EN	CCAA Galicia		963
	San Gregório		EN301				
7	Ponte Barxas - Azoreira				Ayuntamiento		555
	Castro Laboreiro						
8	Guxinde (Entrimo)		OU-1212		Diputación		108
	Castro Laboreiro						
9	Aceredo		OU-540	EM	CCAA Galicia		688
	Lindoso		EN304-1 (IC28)				
10	Torneiro		OU-312	ER	CCAA Galicia		S/D
	Portela do Homem		EN308-1				
11	Calvos de Randín		OU-302		CCAA Galicia		S/D
	Tourem						
12	Requias (Miños)				Ayuntamiento		21
	Tourem						
13	Baltar		OU-1109	EN	Diputación		493
	Sendim (Montealegre)		EN103-9				
14	A Xironda (Cualedro)		OU-1020		Diputación		55
	Santo André (Montealegre)						

	Paso fronterizo	Identificación de carreteras*	Responsabilidad**		IMD vehículos (VL+VP)
	ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL	PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA
15	A Xironda (Cualedro) Vilar de Perdices (Montealegre)			Ayuntamiento	72
16	Rabal (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)			Ayuntamiento	98
17	San Ciprian (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)			Ayuntamiento	19
18	Espiño (Oimbra) Soutelinho da Raia (Chaves)			Ayuntamiento	83
19	Verín Vila Verde Raia	A-75 IP3 (A24)	EN	RCE	3.848
20	Verín Vila Verde Raia	N-532 EN103	EN	RCE	2.672
21	Soutochao (Vilardevós) Xixirei			Ayuntamiento	36
22	Terroso (Vilardevós) San Vicente			Ayuntamiento	13
23	Vilarello da Cota (Vilardevós) Mairos			Ayuntamiento	15
24	Arzádegos (Vilardevós) Trabancas			Ayuntamiento	21
25	Mesón de Erosa (A Gudiña) Cisterna			Ayuntamiento	81
26	Esculqueira (A Mezquita) O Pinheiro			Ayuntamiento	25
27	Manzalvos(A Mezquita) Moimenta	OU-311		CCAA Galicia	S/D
28	Calabor Portelo	ZA-925 EN103-7 (IP2)	EN	CCAA Castilla y León	254
29	Rio Honor de Castilla Rio de Onor	ZA-921 EN308	EM	CCAA Castilla y León	123
30	San Martín de Pedroso (puente intern) Quintanilha	N-122 IP4 (A4)		RCE	2.768
31	San Martín de Pedroso Quintanilha	N-122-A EN218-1	EN	RCE	87
32	Tres Marras (Alcañices) S. Martinho de Angueira	ZA-L-2440		Diputación	436
33	Moveros (Ermita de la Luz) Constantim	ZA-L-2435		Diputación	386
34	Moralina Miranda do Douro	ZA-324 EN218 (ICS)	ER	CCAA Castilla y León	489
35	Fermoselle Bemposta	CL-527 EN211-7		CCAA Castilla y León	246
36	Saucelle Freixa de Espada á Cinta	DSA-590		Diputación	120
37	La Fregeneda Barca de Alva	CL-517 ER211	ER	CCAA Castilla y León	626
38	La Bouza Escarigo	DSA-473		Diputación	33
39	Aldea del Obispo Vale da Mula	DSA-478		Diputación	148
40	Fuentes de Oñoro Vilar Formoso	N-620 IP5	EN	RCE	7.577
42	La Alamedilla Batotas	CM-215		Ayuntamiento	78
43	La Albugueira de Argañan Aldeia da Ponte	SA-200		CCAA Castilla y León	495
44	Navasfrías Lageosa	DSA-380		Diputación	30

	Paso fronterizo	Identificación de carreteras*	Responsabilidad**		IMD vehículos (VL+VP)
	ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL	PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA
45	Navasfrías Aldeia do Bispo	CV-148 (CM-603)		Ayuntamiento	125
46	Navasfrías Foios			Ayuntamiento	4
47	Valverde del Fresno Penamacor	EX-205 ER346	ER	CCAA Extremadura	609
48	Zarza la Mayor Termas Monfortinho	EX-108 EN239 (IC31)	EN	CCAA Extremadura	600
49	Piedras Albas Segura	EX-207 ER335	ER	CCAA Extremadura	133
50	Cedillo (Alcántara) Montalvao	EX-374 EN 359-3	EM	CCAA Extremadura	240
51	La Fontañera La Fontañera	CC-98		Diputación	82
52	Valencia de Alcántara Marvao	N-521 EN246-1	EN	RCE	1.582
53	La Codosera Arronches	BA-052		Diputación	392
54	La Codosera Rabaça	BA-053		Diputación	85
55	Badajoz Campo Maior	BA-020 ER371		Diputación	2.111
56	Alburquerque Campo Maior	BA-007		Diputación	159
57	Badajoz Caia	A-5 IP7 (A6)	EN	RCE	11.584
58	Olivenza Ajuda	EX-105		CCAA Extremadura	974
59	Villanueva del Fresno Leonardo (Mourao)	EX-107 EN256	EN	CCAA Extremadura	1.105
60	Valencia del Mombuey Amareleja	BA-102		Diputación	274
61	Encinasola Barrancos	C-439 EN258	EN	CCAA Andalucía	S/D
62	Rosal de la Frontera Sobral de Aidiça			Ayuntamiento	257
63	Rosal de la Frontera Vila V. Ficalho	N-433 EN260 (IP8)	EN	RCE	1.753
64	Ayamonte Monte Francisco (V.R.S. António)	A-49 IP1 (A22)	EN	RCE	12.519

* 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: Infraestructuras de Portugal: (IP – Itinerário Principal / IC – Itinerário Complementar / EN - Estrada Nacional / ER - Estrada Regional); Municipio (EM - Estrada Municipal).

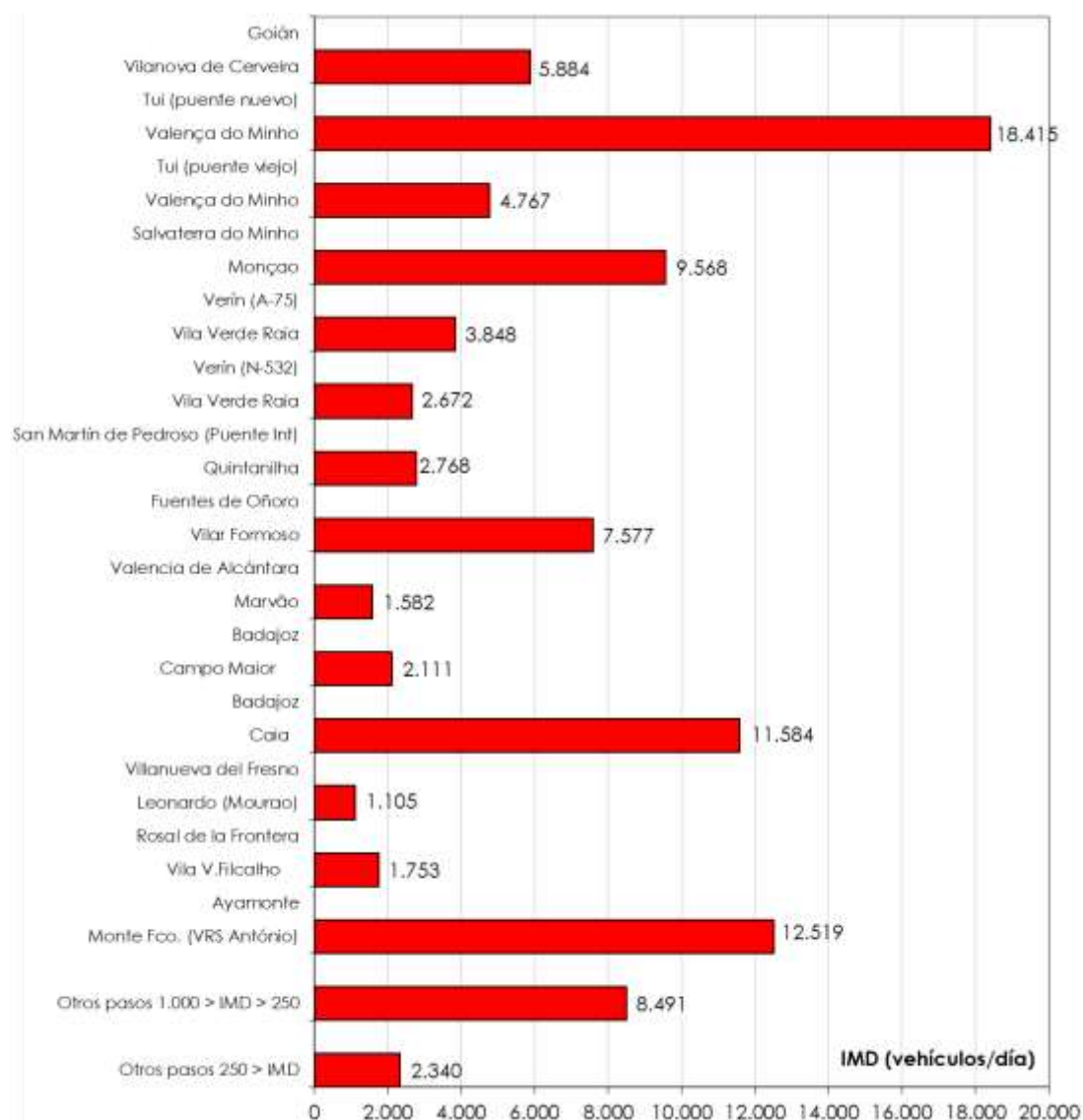
S/D: sin datos.

***No se dispone de los registros de datos de los pasos Goián - Vilanova de Cerveira y Ponte Barxas - San Gregorio para el año 2019. Se utilizan los datos del año 2018, por considerarse los más coherentes con el resto de información.

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 14 tienen una IMD superior a los 1.000 vehículos/día. Estos pasos concentran el 88,8% 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 2019



Nota: No se dispone de los registros de datos de los pasos Goián - Vilanova de Cerveira y Ponte Barxas - San Gregorio para el año 2019. Se utilizan los datos del año 2018, por considerarse los más coherentes con el resto de información.
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. Planificación y 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 XXXII Cumbre Hispano-Portuguesa (28 de octubre de 2021) se prestó especial atención a las cuestiones relativas a la movilidad sostenible, de especial importancia para el futuro común de ambos países. Más concretamente, en la esfera de las conexiones por carretera, se reconoció el avance en las conexiones Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro y Braganza-Zamora, y las partes se congratularon, tanto por las iniciativas para la creación de nuevas conexiones transfronterizas, como la prevista entre Castelo Branco y Moraleja, como por la finalización de los trabajos de mantenimiento y adecuación en el Puente Internacional sobre el río Guadiana entre Vila Real de Santo Antonio y Ayamonte.

En línea con estos objetivos, se desarrollaron acciones para consolidar el "Programa Nacional de Inversiones 2030" portugués presentado en 2018, que encarna la estrategia del país para una década de convergencia con la Unión Europea, para permitir que Portugal responda adecuadamente a los retos globales que se prevén para la próxima década, basándose en 3 objetivos estratégicos, a saber:

- *Cohesión, reforzando la cohesión territorial, en particular reforzando la conectividad de los territorios, y actividad económica, potenciando el capital natural;*
- *Competitividad e Innovación, aumentando y mejorando las condiciones infraestructurales del territorio nacional, capitalizando el potencial geográfico atlántico nacional y reforzando la inserción territorial de Portugal en Europa, especialmente en la Península Ibérica;*
- *Sostenibilidad y Acción por el Clima, promoviendo la descarbonización de la economía y la transición energética, adaptando los territorios al cambio climático y garantizando una mayor resiliencia de las infraestructuras.*

El PNI 2030 se centra, entre otras áreas, en la movilidad y el transporte, factores clave para la competitividad exterior y la cohesión interna de nuestro país, y en el medio ambiente y la energía, ámbitos intrínsecamente ligados a la movilidad, los retos del cambio climático, la descarbonización y la transición energética.

A continuación, se presenta la situación actual y futura de los principales enlaces por carretera entre Portugal y España. Estas actuaciones se reflejan gráficamente en la Figura 3.

FIGURA 3. INFRAESTRUCTURAS DE ENLACE POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (DICIEMBRE 2021)



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. Se está priorizando la actuación en algunos tramos, entre ellos el que conecta con Portugal, (Enlace San Martín del Pedroso-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 finalizó el proyecto de ejecución del tramo entre Vilar Formoso y la frontera española, que obtuvo una valoración positiva de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) en el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental. El contrato de la A25/IP5 Vilar Formoso – Frontera fue adjudicado el 20 de mayo de 2019 y se encuentra en plena ejecución.

Del lado español:

La autovía A-62 (autovía de Castilla) se encuentra en servicio a excepción del tramo fronterizo correspondiente a la conexión de la A 62 con la autopista de peaje A-25/IP-5 en Portugal. La parte española está ejecutada y parcialmente en servicio desde noviembre de 2019, a la espera de que Portugal termine su parte y se pueda abrir todo el resto del tramo conjuntamente.

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:

Actualmente este itinerario se realiza a través de la N-521. A la fecha de redacción de este documento la situación es la siguiente:

- *Tramo Cáceres – Malpartida de Cáceres y Variante de Malpartida de Cáceres: Proyecto de construcción aprobado.*
- *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.*

La conexión por Badajoz se verá mejorada a medida que se desarrolle la A-58 entre Cáceres y Badajoz, que ha pasado a ser de titularidad estatal. Ya se cuenta con proyecto de construcción aprobado en uno de los tramos. En el resto están en redacción.

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 Verdes y Beja, a excepción de la sección entre la A2 y Santa Margarida do Sado, incluyendo una nueva travesía sobre el río Sado por esta población. El citado tramo de la A26 entre la A2 y Santa Margarida do Sado estará finalizado en 2020, incluyendo un nuevo cruce del río Sado. A medio plazo está prevista una intervención en el corredor a Beja, con vistas a mejorar las condiciones de circulación.

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 XXXII Cumbre Hispano-Portuguesa celebrada el 28 de octubre de 2021, la sintonía entre los gobiernos de España y Portugal se hizo evidente en términos de movilidad sostenible. Más concretamente, ambas partes se comprometieron a impulsar las actuaciones contempladas en el Corredor Atlántico de la Red Transeuropea de Transportes, así como a seguir trabajando de manera coordinada de cara a la actual revisión del Reglamento de la Red Transeuropea; destacaron la puesta en marcha de un grupo de coordinación permanente entre ambos países para el seguimiento e impulso de las conexiones ferroviarias, así como los avances producidos en las conexiones ferroviarias Oporto-Vigo, Aveiro-Salamanca y Lisboa-

Madrid; celebraron el estudio que estaba ultimando la Agrupación Europea de Interés Económico AVEP, en aras de potenciar la interoperabilidad de las conexiones ferroviarias transfronterizas; y se congratularon por el Convenio de Coordinación Transfronteriza suscrito, en junio de 2021, entre los administradores de infraestructuras ferroviarias de ambos países (ADIF e IP), que permitió desarrollar procedimientos conjuntos de coordinación en diferentes ámbitos técnicos, y se animó a concluir los que estaban en curso, como el "Procedimiento para la Armonización de los Surcos Internacionales en las Secciones Fronterizas" o el "Procedimiento para la Coordinación del Mantenimiento de la Infraestructura en las Secciones Fronterizas".

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 2021.

FIGURA 4. PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (DICIEMBRE 2021)



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, en 2016 se presentó el Plan de Inversión Ferroviaria 2016-2020 – Ferrovia 2020. Los objetivos del Plan Ferrovia 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 travías polivalentes.

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 en línea 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 nuevos 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 travías (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.

En línea con los objetivos anteriores, se desarrollaron acciones para consolidar el "Programa Nacional de Inversiones 2030" presentado en 2018, que plasma la estrategia del país para una década de convergencia con la Unión Europea, para que Portugal pueda responder adecuadamente a los retos globales que se esperan para la próxima década, basándose en 3 objetivos estratégicos, a saber:

- Cohesión, reforzando la cohesión territorial, en particular la conectividad de los territorios, y la actividad económica, potenciando el capital natural;
- Competitividad e Innovación, aumentando y mejorando las condiciones infraestructurales del territorio nacional, capitalizando el potencial geográfico atlántico nacional y reforzando la inserción territorial de Portugal en Europa, en particular en la Península Ibérica;
- Sostenibilidad y Acción por el Clima, promoviendo la descarbonización de la economía y la transición energética, adaptando los territorios al cambio climático y asegurando una mayor resiliencia de las infraestructuras.

El PNI 2030 se centra, entre otras áreas, en la Movilidad y el Transporte, factores clave para la competitividad exterior y la cohesión interna de Portugal, y en el medio ambiente y la energía, ámbitos intrínsecamente ligados a la movilidad, los retos del cambio climático, la descarbonización y la transición energética.

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, en la que, con el objetivo de mantener los estándares de calidad y seguridad de sus activos críticos, se propone 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 y promover un incremento del uso de la red y una mejor cohesión territorial. Esta red asimismo será integrada y complementada con la red convencional. Para la consecución de esta línea, se pondrán en servicio los tramos actualmente en construcción y se priorizarán 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 tanto en estaciones como en líneas 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 2021.

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. Entre Ferrol y A Coruña está en redacción un estudio informativo de la variante de la localidad de Betanzos.

Entre Vigo y la frontera portuguesa está en redacción un estudio de alternativas (salida sur de Vigo) cuyo contrato se ha formalizado en octubre, por lo que se encuentra en un estadio inicial de desarrollo.

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

La electrificación de la línea Guillarei – Frontera Portuguesa a 3 kV CA, actualmente en servicio, conlleva la continuidad de circulación con tracción eléctrica en el Eje Atlántico y Portugal (con trenes bitensión, ya que tanto en el eje atlántico como en Portugal la electrificación es a 25 kV CA).

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 (a 25 kV CA). En el tramo entre Salamanca y la frontera portuguesa están en ejecución las obras de electrificación (a 25 kV CA), señalización y comunicaciones y de adecuación de gálibos.

Línea de alta velocidad Madrid-Badajoz-frontera portuguesa

Se encuentra en servicio el tramo entre Madrid y Pantoja (Toledo) 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, los tramos que discurren por Extremadura, entre Oropesa (Toledo)/Talayuela-Plasencia-Cáceres-Mérida-Badajoz, se encuentran en obras en un alto grado de avance y el tramo que discurre por Castilla La Mancha, desde la conexión con Madrid 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 marcha -o ya finalizadas en algún caso- las obras de renovación de varios tramos de la línea Mérida y Puertollano (línea Ciudad Real-Mérida-Badajoz-frontera portuguesa) en Badajoz y Ciudad Real (tramos Castuera - Cabeza del Buey – Guadalmez– Brazatortas). Además, está prevista la electrificación de la línea.

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.

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.

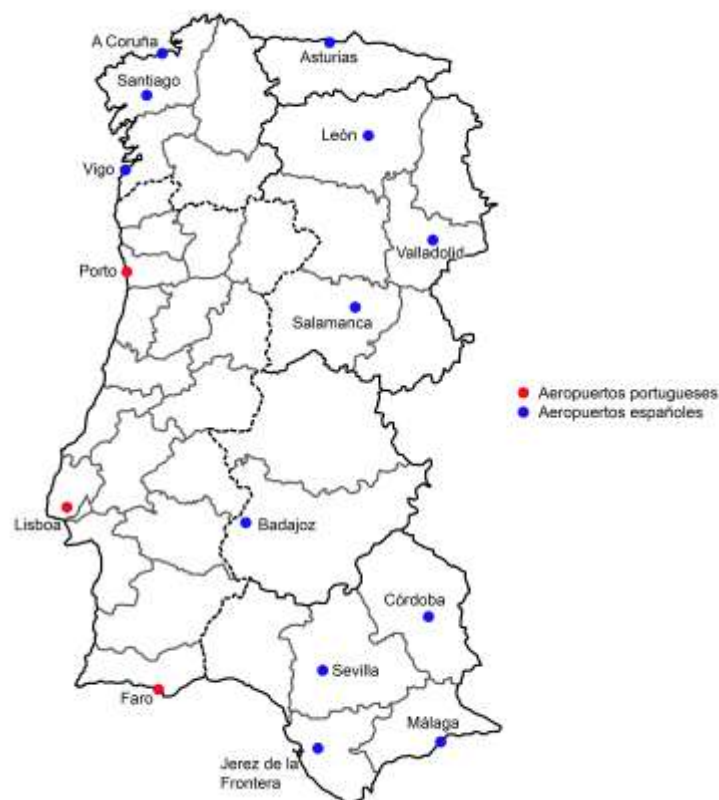
En lo que se refiere a Portugal, en diciembre de 2012 se privatizó la gestión de 10 aeropuertos que componen la red portuguesa (4 aeropuertos en territorio continental y otros 6 insulares). Los principales aeropuertos peninsulares de Portugal son Lisboa, Oporto y Faro.

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 2019, en el territorio español, el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas registró el mayor número de pasajeros transportados con 61,7 millones, seguido por los aeropuertos de Barcelona-El Prat J.T. y Palma de Mallorca, con 52,7 y 29,7 millones de pasajeros respectivamente.

Con respecto a Portugal, los aeropuertos de Lisboa, Oporto y Faro registraron un volumen total de pasajeros de 31,2 millones, 13,2 millones y 9,1 millones, respectivamente, en el mismo período.

FIGURA 5. PRINCIPALES AEROPUERTOS PORTUGUESES Y ESPAÑOLES EN LAS ZONAS LÍMITROFES (DICIEMBRE 2021)



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).

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 la proximidad a la ruta marítima que discurre por el Mediterráneo, una de las rutas comerciales más importantes del mundo, y por la 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, las cuales disponen de un 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 son gestionados por la Autoridad de Puertos del Duero y Leixões, S.A. y por la Autoridad del Puerto de Aveiro, S.A. respectivamente. Estas Autoridades Portuarias gestionan dichos puertos a través del estatuto de Sociedades Anónimas y de capital exclusivamente público. 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 Infraestruturas e da Habitação (Portugal).

En la XXXII Cumbre Hispano-Portuguesa, ambos Gobiernos siguen apostando por un transporte interoperable y multimodal, en el que se potencie el establecimiento de ventanillas únicas, plataformas logísticas e intercambiadores.

Además, en el marco de una defensa firme de la transición ecológica justa, se congratulan por la celebración de la Conferencia sobre los Océanos de las Naciones Unidas, que tendrá lugar en Lisboa del 27 de junio al 1 de julio de 2022, y esperan que la misma ofrezca resultados de gran impacto y orientados a la acción, con un fuerte compromiso político en el ámbito de la conservación y la utilización sostenible de los océanos (ODS 14), y que, a través de la ciencia y la innovación, facilite la búsqueda de soluciones conjuntas a los problemas que presente el nexo océano-clima. Del mismo modo, ponen de relieve la dimensión de la Economía Azul y el objetivo de una economía oceánica sostenible, fruto del equilibrio entre la actividad económica y la capacidad de los ecosistemas oceánicos para soportar a largo plazo esa actividad, manteniéndose resilientes y saludables.

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

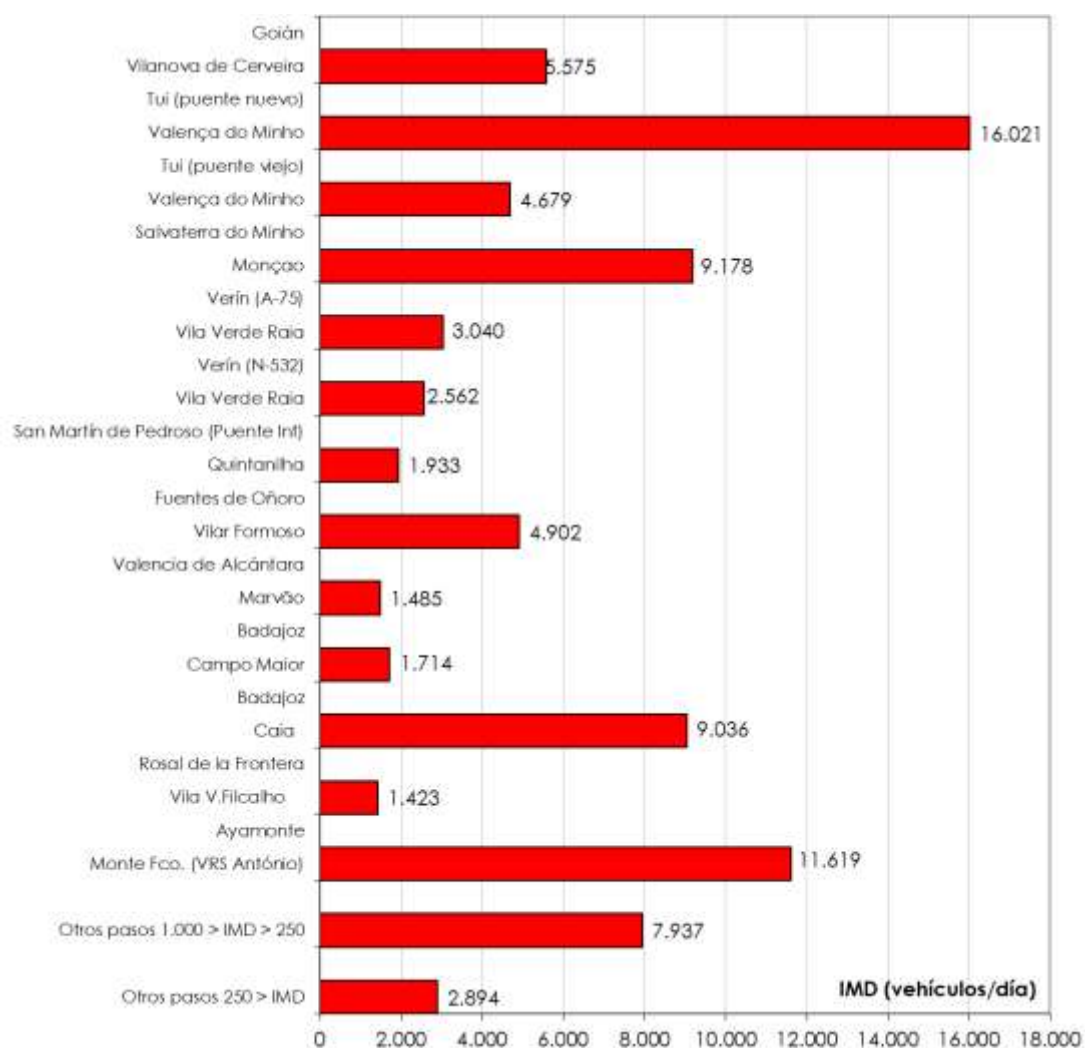
El análisis del movimiento de pasajeros a través de la frontera entre ambos países se ha realizado mediante los datos de Intensidad Media Diaria (IMD) obtenidos en los pasos fronterizos. La información proviene de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Según estos datos, una media diaria de 83.998 vehículos ligeros atravesó la frontera durante el año 2019, teniendo en cuenta ambos sentidos de la marcha. Este valor supone un incremento del 1,7% respecto al dato del año anterior (82.623 vehículos ligeros) y 9,7% si se compara con el valor del OTEP número 9 (76.540 vehículos ligeros, dato del año 2017). Los 13 puestos fronterizos con un IMD>1.000 vehículos/día representaron el 87,1% del tráfico en 2019.

Según la DG Carreteras, en 2019, la IMD de autobuses ascendió a 601 en el conjunto de los pasos fronterizos.

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 (2019)



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 nº10 (datos de 2019) la mayoría de los pasos fronterizos principales registran un aumento en la IMD de vehículos ligeros que cruzan la frontera respecto los datos del OTEP nº9 (datos de 2017). Este aumento fue más importante en los pasos de Badajoz/Caia, Fuentes de Oñoro/Villar Formoso y Tui (puente nuevo)/Valença do Minho, con 1.234, 1.741 y 2.326 vehículos ligeros adicionales, lo que representó un aumento del 16%, 55% y 17% respectivamente.

Las únicas disminuciones en el número de vehículos ligeros tuvieron lugar en el paso fronterizo de Badajoz/Campo Maior y en el conjunto de pasos fronterizos con una IMD entre 250 y 1.000 vehículos ligeros, donde hubo una disminución, respecto a 2017, de 307 y 637 vehículos ligeros diarios, respectivamente, que se traduce en un descenso del 15% y del 7% respectivamente.

FIGURA 7. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS (2019)

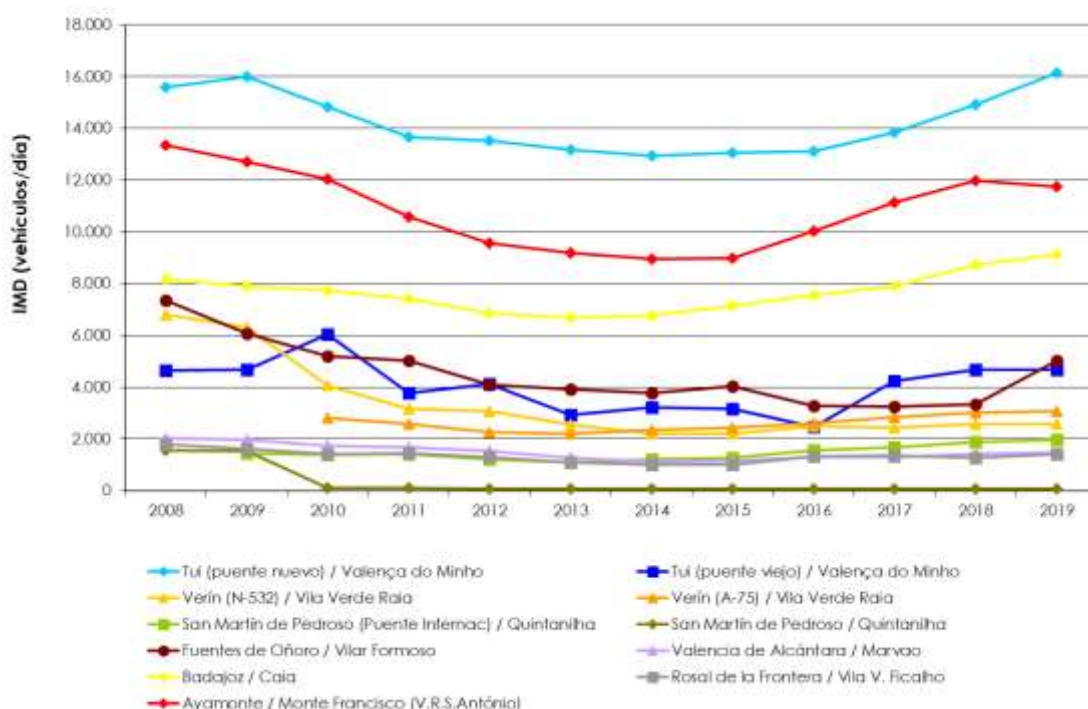


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (España)

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 2019, una media diaria de 601 (580 en 2017) 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.

GRÁFICO 11. EVOLUCIÓN DE LA IMD CONJUNTA DE AUTOMÓVILES Y AUTOCARES EN LOS PRINCIPALES PUNTOS FRONTERIZOS EN EL PERÍODO 2008-2019



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 nº9, 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 2019.

TABLA 5. ESTIMACIÓN DEL TOTAL DE VIAJEROS QUE ATRAVIESAN LA FRONTERA POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2019)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
IMD	87.113	85.877	83.880	77.038	74.829	67.586	66.972	69.638	69.149	77.121	83.190	84.599
Viajeros (millones)	57,54	59,28	58,97	52,00	50,83	46,33	47,53	47,23	46,07	53,65	57,29	58,50

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

A partir de 2017 se produce una recuperación del número de viajeros respecto a años anteriores superando la cifra de los 50 millones, que no se alcanzaba desde el 2012, y acercándose a los 60 millones. Entre 2016 y 2019 se ha producido un aumento del 27% en el movimiento de viajeros por carretera que permite alcanzar el tercer mejor registro desde 2008. Este aumento se debe tanto al incremento de la IMD de vehículos ligeros como de autocares que desde 2016 han crecido en 15.165 y 285 unidades respectivamente, lo que equivale a un incremento de 9,4 millones de viajeros en vehículo ligero y de 3,0 millones de viajeros en autocar.

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

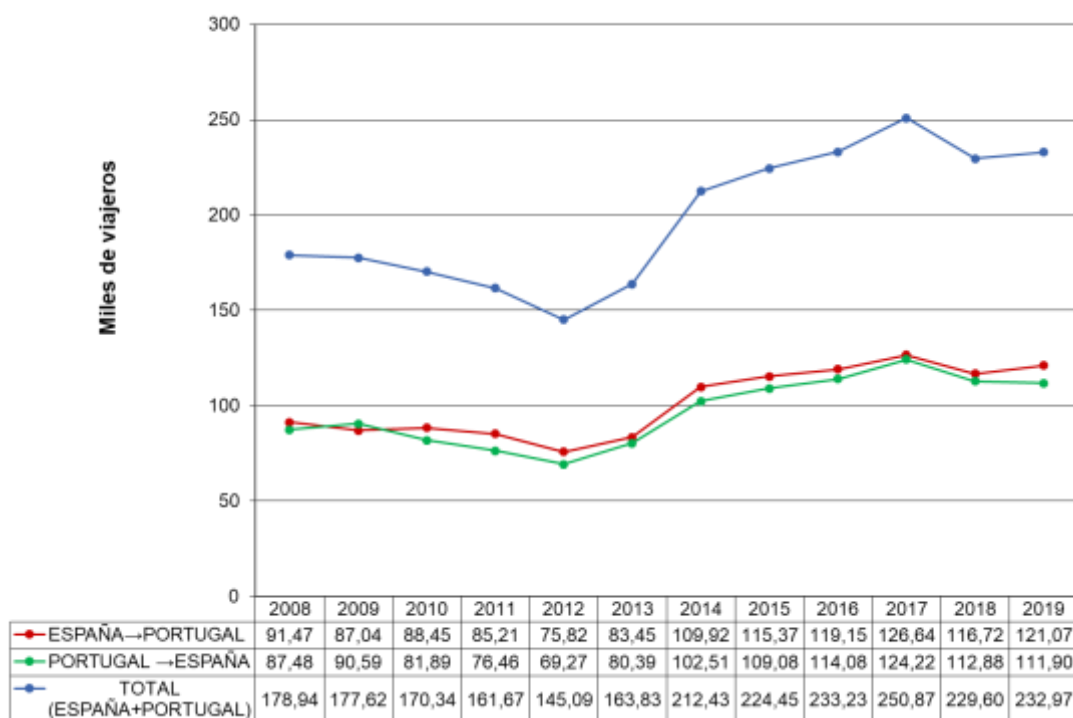
Para la elaboración de este apartado se consideran los datos facilitados por Renfe, y desde el año 2013, los proporcionados por Comboios de Portugal (CP) para la línea Lisboa-Irún/Hendaya, fecha en la que la compañía portuguesa empezó a llevar la gestión de la misma.

En el Gráfico 12 se representa la evolución que ha seguido el transporte ferroviario desde el año 2008 hasta el 2019, en el que se puede observar que el transporte en cada uno de los sentidos ha tenido un comportamiento similar.

A pesar de que en 2017 el tráfico de viajeros por ferrocarril tuvo un pico de 250 mil viajeros, en los últimos años este tráfico se ha estabilizado alrededor de los 230 mil viajeros. El pico de viajeros de 2017 conllevó un incremento del 7,6%, para luego disminuir un 8,4% en 2018. Sin embargo, el resto de variaciones anuales de este último lustro son más moderadas: 5,7% en 2015, 3,9% en 2016 y 1,5% en 2019. Estos valores reflejan una tendencia a la estabilización en el número de viajeros entre España y Portugal.

Entre 2008 y 2019, el movimiento de viajeros por ferrocarril creció un 30%, lo que equivale a 54,0 mil viajeros más transportados. Aunque entre 2008 y 2012 el transporte de viajeros disminuyó un 19% (33,8 mil viajeros menos transportados), a partir de entonces, hubo una recuperación que se tradujo en un crecimiento del 61% en el tráfico total entre 2012 y 2019.

GRÁFICO 12. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS POR FERROCARRIL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2008-2019)



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



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 2019.

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 viajeros que embarcaron y desembarcaban en territorio continental con destino u origen en la Unión Europea (UE28) fue de 18,1 millones y 18,2 millones respectivamente. Analizando el total del flujo portugués, se observa que en 2019 el flujo desde o hacia las islas ha representado el 4,8% de los movimientos con la UE28 (equivalente a 1,8 millones de viajeros).

Respecto a los valores presentados en el Informe del Observatorio nº9, referido al año 2017, hubo un crecimiento del 13,7%, en el número total de viajeros transportados hacia y desde Portugal, considerando toda Europa. Los incrementos más destacados en términos absolutos son los producidos con España, Francia e Italia, con aumentos de más de 1,3; 0,8 y 0,5 millones de viajeros respectivamente que representan variaciones del orden del 31,5%, 12% y 26% para cada uno de ellos.

En el caso de España, entre 2017 y 2019, el aumento registrado fue del 5,6%. Los incrementos más destacados se produjeron con Italia, Francia y Portugal con un crecimiento en el movimiento de viajeros de más de 2,2; 1,7 y 1,4 millones respectivamente que equivalen a incrementos del orden del 16%, 14% y 32 % para cada uno de ellos.

En España, el número de viajeros embarcados y desembarcados en territorio continental con destino a y origen en países de la Unión Europea (UE28) fue de 49,6 millones y 49,4 millones respectivamente. El porcentaje que representaba el flujo de las islas en comparación con el movimiento total con la UE28 (continente + islas) fue del 34,2%, equivalente a 51,6 millones de viajeros. De estos, el mayor flujo se produjo con Reino Unido (18,8 millones) y Alemania (16,3 millones).

Teniendo en cuenta los movimientos con el conjunto de Europa, el flujo principal de viajeros desde España y Portugal tuvo como origen/destino los países que integran la antigua UE15. Para España, esta relación representó el 83,7% de los viajeros sin considerar las islas y el 86,2% considerando las islas; y para Portugal, el 89,6% sin las islas y el 89,7% con las islas.

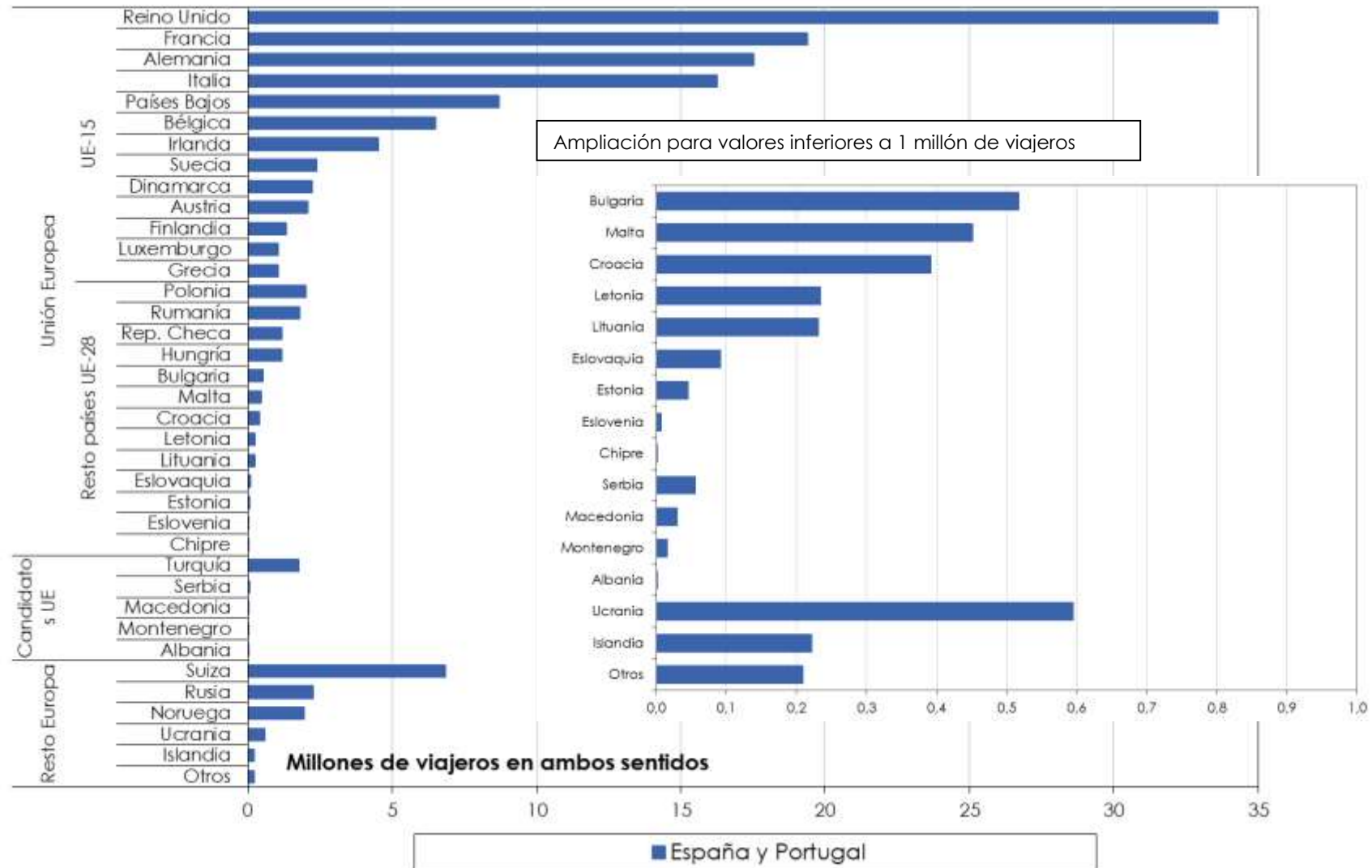
TABLA 6. MOVIMIENTO DE VIAJEROS EN LOS AEROPUERTOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL POR PAÍSES EUROPEOS DE ORIGEN O DESTINO (2019)

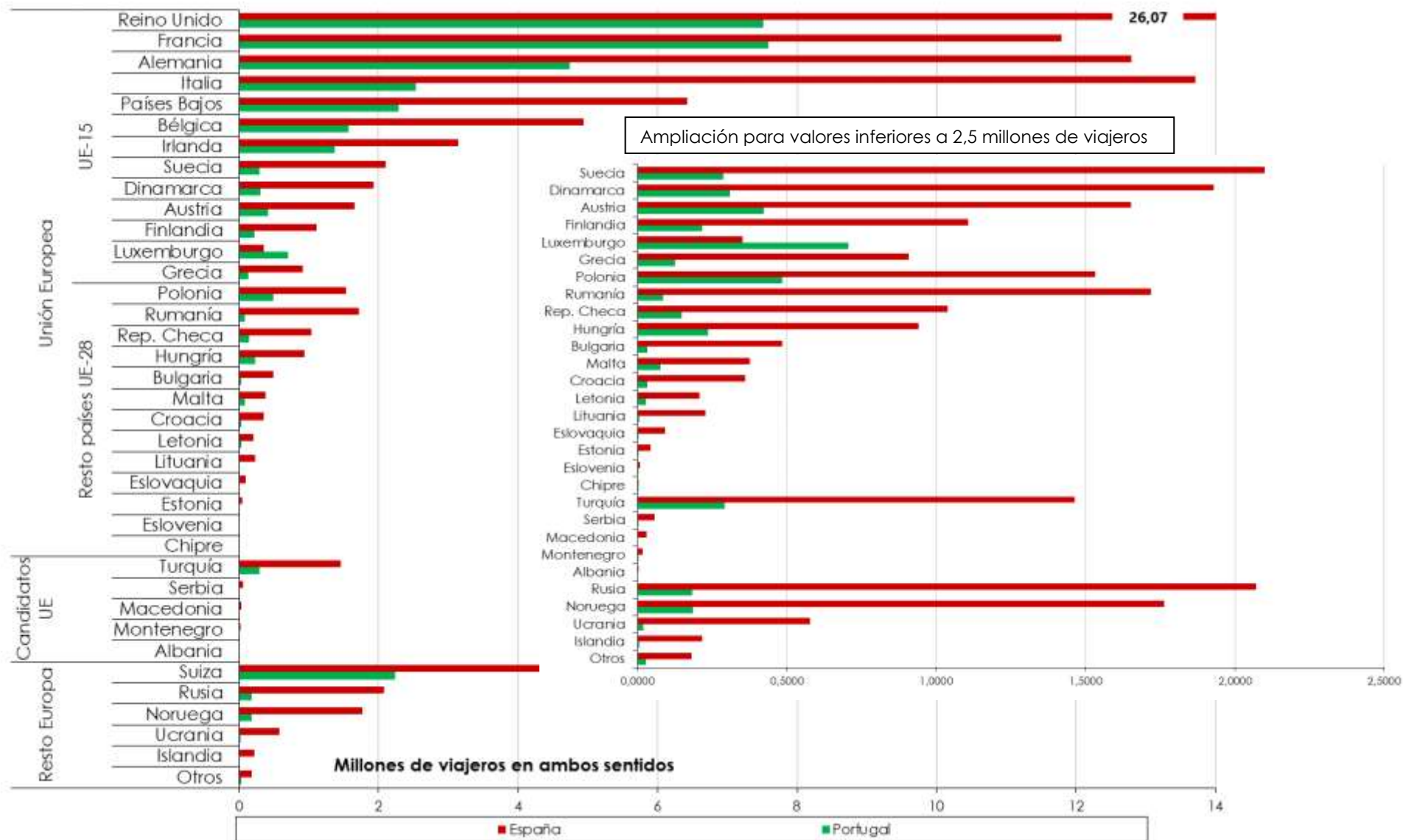
	España					Portugal				
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÁNSITO	TOTAL SIN ISLAS	TOTAL CON ISLAS	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÁNSITO	TOTAL SIN ISLAS	TOTAL CON ISLAS
Alemania	6.429.489	6.354.176	15.656	12.799.321	29.121.567	2.378.213	2.359.618	4.975	4.742.806	5.201.189
Austria	827.858	823.022	210	1.651.090	2.605.383	210.287	210.554	172	421.013	439.600
Bélgica	2.469.531	2.457.854	5.358	4.932.743	6.272.783	788.962	783.221	1.113	1.573.296	1.618.408
Bulgaria	243.029	240.628	615	484.272	501.198	16.308	16.504	83	32.895	32.895
Chipre	826	739	0	1.565	1.647	6	3	0	9	9
Croacia	180.451	179.153	0	359.604	360.064	16.144	16.012	0	32.156	32.190
Dinamarca	970.778	958.810	250	1.929.838	3.121.892	153.760	152.330	3.570	309.660	395.489
Eslovaquia	44.686	46.063	880	91.629	119.260	133	127	0	260	279
Eslovenia	3.147	3.413	0	6.560	6.599	101	99	0	200	200
España	0	0	0	0	0	2.767.246	2.787.438	38.569	5.593.253	5.674.303
Estonia	21.487	21.436	493	43.416	67.978	1.059	1.233	0	2.292	3.620
Finlandia	555.035	550.949	236	1.106.220	1.758.223	107.479	107.341	1.319	216.139	264.317
Francia	5.890.832	5.888.913	8.275	11.788.020	14.039.925	3.757.903	3.785.892	49.307	7.593.102	7.783.284
Grecia	450.724	457.229	150	908.103	917.242	62.054	62.920	145	125.119	125.298
Hungría	466.261	474.014	0	940.275	1.039.753	114.401	121.044	0	235.445	235.499
Irlanda	1.571.858	1.560.914	12.712	3.145.484	4.672.240	683.630	687.722	293	1.371.645	1.371.652
Italia	6.844.980	6.867.237	1.797	13.714.014	16.278.075	1.262.055	1.274.498	733	2.537.286	2.539.956
Letonia	104.769	102.883	42	207.694	234.529	13.064	13.405	164	26.633	28.535
Lituania	112.230	113.102	1.118	226.450	269.799	2.215	2.286	0	4.501	15.543
Luxemburgo	175.959	174.459	254	350.672	587.190	352.330	352.866	147	705.343	721.743
Malta	188.821	187.146	0	375.967	377.970	37.548	38.093	0	75.641	75.700
Países Bajos	3.204.882	3.216.947	1.875	6.423.704	8.809.363	1.136.867	1.139.516	8.283	2.284.666	2.384.372
Polonia	761.970	761.364	7.965	1.531.299	2.325.744	241.050	243.585	19	484.654	552.178
Portugal	2.606.779	2.580.379	13.660	5.200.818	5.654.353	0	0	0	0	0
Reino Unido	13.061.834	13.001.707	7.399	26.070.940	44.884.010	3.759.490	3.754.356	6.432	7.520.278	8.156.021
República Checa	519.204	518.544	0	1.037.748	1.290.312	73.112	73.146	0	146.258	171.894
Rumanía	858.099	859.422	250	1.717.771	1.779.749	42.281	42.444	0	84.725	84.728
Suecia	1.050.806	1.045.073	2.711	2.098.590	3.687.572	141.556	142.960	1.729	286.245	324.226
Total UE-15	46.111.345	45.937.669	70.543	92.119.557	142.409.818	17.561.832	17.601.232	116.787	35.279.851	36.999.858
Total UE-28	49.616.325	49.445.576	81.906	99.143.807	150.784.420	18.119.254	18.169.213	117.053	36.405.520	38.233.128
Otros destinos europeos	5.480.499	5.484.910	1.924	10.967.333	14.479.473	1.468.214	1.477.826	3.139	2.949.179	3.008.732
Total Europa	55.096.824	54.930.486	83.830	110.111.140	165.263.893	19.587.468	19.647.039	120.192	39.354.699	41.241.860

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 (2019)





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, en 2019, Reino Unido es el país con el que España tiene un mayor flujo de viajeros por vía aérea, concretamente representa el 24,9% dentro del continente europeo. A continuación, vendrían un grupo de tres países de la UE, Italia, Alemania y Francia con porcentajes del 13,1%, 12,2% y 11,2%.

En el caso de Portugal, los viajeros con origen/destino en Francia y el Reino Unido son los más numerosos en el tráfico de viajeros por vía aérea con países europeos, representando respectivamente, el 22,5% y el 22,3% de los viajeros en 2019. Alemania representó el 14,1% y, les siguen con un porcentaje menor, Italia (7,5%), Países Bajos (6,8%) y Suiza (6,6%).

En 2019, en el flujo de viajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y los países europeos, los viajeros con origen o destino en España y Portugal representaron el 75,7% y el 24,3% respectivamente.

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

TABLA 7. VIAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS EN LOS AEROPUERTOS DE LISBOA, OPORTO Y FARO, MADRID, BARCELONA Y MÁLAGA CON ORIGEN O DESTINO EN ESPAÑA, PORTUGAL Y FRANCIA (2019)

PORTUGAL (origen/destino)			
	EMBARCADAS	DESEMBARCADAS	TOTAL
Aeropuerto de Lisboa			
España (origen/destino)	1.708.891	1.722.072	3.430.963
Madrid (Barajas)	777.440	781.273	1.558.713
Barcelona (El Prat)	504.105	503.352	1.007.457
França (origen/destino)	1.935.676	1.949.941	3.885.617
París (Charles de Gaulle)	650.642	653.671	1.304.313
París (Orly)	344.781	348.086	692.867
Aeropuerto de Oporto			
España (origen/destino)	1.024.205	1.040.338	2.064.543
Madrid (Barajas)	483.568	485.790	969.358
Barcelona (El Prat)	341.769	350.521	692.290
França (origen/destino)	1.441.832	1.498.369	2.940.201
París (Charles de Gaulle)	451.100	483.534	934.634
París (Orly)	159.285	159.092	318.377
Aeropuerto de Faro			
España (origen/destino)	34.150	63.597	97.747
Madrid (Barajas)	18.168	17.401	35.569
Barcelona (El Prat)	11.512	12.008	23.520
França (origen/destino)	380.395	386.889	767.284
París (Charles de Gaulle)	111.817	113.887	225.704
París (Orly)	27.362	27.923	55.285
ESPAÑA (origen/destino)			
Aeropuerto de Madrid-Barajas			
Portugal (origen/destino)	1.292.922	1.289.059	2.581.981
Lisboa	780.622	777.111	1.557.733
Oporto	486.280	483.935	970.215
Faro	16.774	18.795	35.569

Francia (origen/destino)	2.018.948	2.014.099	4.033.047
París (Charles de Gaulle)	551.264	564.018	1.115.282
París (Orly)	687.855	673.790	1.361.645
Aeropuerto de Barcelona-El Prat			
Portugal (origen/destino)	869.148	858.577	1.727.725
Lisboa	504.199	504.115	1.008.314
Oporto	351.187	341.187	692.374
Faro	11.905	11.535	23.440
Francia (origen/destino)	1.973.611	1.969.026	3.942.637
París (Charles de Gaulle)	682.594	690.680	1.373.274
París (Orly)	578.816	569.688	1.148.504
Aeropuerto de Málaga - Costa del Sol			
Portugal (origen/destino)	78.113	73.775	151.888
Lisboa	54.743	51.796	106.539
Oporto	22.683	21.131	43.814
Faro	448	659	1.107
Francia (origen/destino)	602.395	603.521	1.205.916
París (Charles de Gaulle)	239.996	239.279	479.275
París (Orly)	164.177	164.065	328.242

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

Entre los aeropuertos españoles, el Aeropuerto de Madrid - Barajas es el que contabiliza un mayor número de viajeros embarcados y desembarcados en los aeropuertos portugueses con más tráfico (Lisboa, Oporto y Faro), concretamente contabiliza el 45,8%. 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 59,9% respecto al resto de aeropuertos portugueses.

En lo que se refiere al tráfico de viajeros del conjunto de aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona y Málaga con Francia este fue de 9,2 millones de viajeros en 2019, mientras que la relación de los aeropuertos de Lisboa, Oporto y Faro con Francia fue de 7,6 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 2019.

TABLA 8. TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN AMBOS SENTIDOS (2019)

AEROPUERTO ESPAÑOL	TOTAL DE VIAJEROS	AEROPUERTO PORTUGUÉS				
		LISBOA	OPORTO	FARO	FUNCHAL (MADEIRA)	OTROS
Madrid-Barajas	2.583.798	1.558.908	970.526	35.711	18.124	78
Barcelona-El Prat	1.727.725	1.008.314	692.374	23.440	3.444	529
Valencia	272.082	194.087	77.535	55	360	8
Sevilla	198.747	142.695	51.545	4.448	1	3
Bilbao	172.081	127.270	41.694	184	2.912	167
Málaga-Costa del Sol	153.499	107.184	43.902	1.849	356	29
Gran Canaria	128.869	79.099	15.124	1.418	25.265	371
Palma de Mallorca	113.752	38.042	75.524	65	3	76

Tenerife Sur	74.608	50.052	21.623	322	2.595	153
Alicante	72.686	43.884	28.368	11	256	21
Tenerife Norte	44.111	35.686	7	10	8.344	65
Ibiza	39.863	21.326	18.006	125	1	46
Menorca	31.768	15.747	16.010	2	2	0
Fuerteventura	15.776	6.364	7.262	206	1.941	20
Otros (< 10.000 pasajeros)	24.988	7.813	7.092	3.705	4.333	10.236
Total aeropuertos peninsulares	5.200.818	3.189.859	1.909.282	69.053	29.403	10.718
Total con aeropuertos insulares	5.654.353	3.436.471	2.066.592	71.551	67.937	11.802

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

El total de viajeros por vía aérea entre España y Portugal en 2019 fue de 5,7 millones. Los aeropuertos españoles que registran un mayor flujo de viajeros en las relaciones con Portugal son Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat con un 45,7% y un 30,6% respectivamente del total de los aeropuertos españoles.

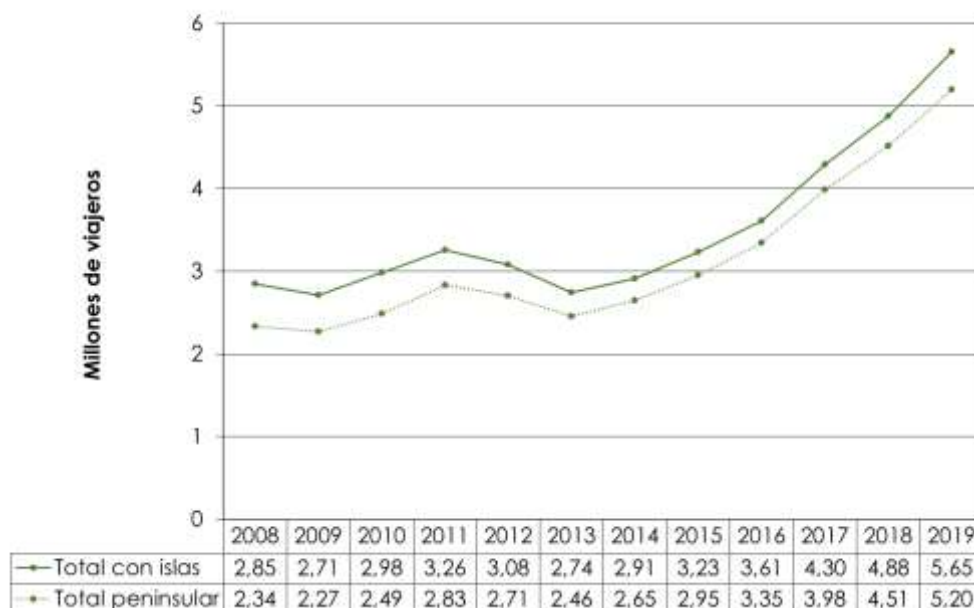
En el caso de Portugal, los aeropuertos de Lisboa y Oporto son el origen o destino de prácticamente la totalidad del flujo aéreo entre España y Portugal (97,3%). Así, los viajeros con origen o destino en Lisboa representan un 60,8% del flujo y los que tienen origen o destino en Oporto representan el 36,5%.

El total de viajeros embarcados en los aeropuertos insulares españoles con destino Portugal más los viajeros desembarcados en aeropuertos insulares españoles con origen en Portugal equivale al 8,0% del total de viajeros aéreos entre España y Portugal (453,5 mil viajeros).

En 2019, el número de viajeros en las rutas Madrid-Portugal (considerando los tres aeropuertos principales) aumentó un 24,2% en comparación con 2017 (el año al que se refieren las cifras publicadas en el informe 9 del OTEP). En el mismo período, el tráfico entre Barcelona y Portugal creció un 32,7%.

El Gráfico 14 muestra la evolución del transporte de viajeros por vía aérea entre España y Portugal durante el período 2008-2019.

GRÁFICO 14. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR VÍA AÉREA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2008-2019)



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

La evolución del transporte de viajeros por vía aérea entre España y Portugal presenta una tendencia de crecimiento desde 2014, con valores de crecimiento interanual superiores al 10% desde 2015. Del 2013 al 2019, el número de viajeros entre España y Portugal, considerando las islas, ha aumentado en 2,91 millones, lo que supone un crecimiento del 106,2 % en este período.

El comportamiento de los flujos de viajeros sin considerar los aeropuertos insulares es muy parecido al de la totalidad de los flujos entre España y Portugal, dado que la mayor parte de los viajeros tienen como origen/destino los aeropuertos peninsulares. Más concretamente, desde 2014 los viajeros con origen/destino los aeropuertos peninsulares representan más del 90% del total de viajeros entre España y Portugal. Este porcentaje se sitúa alrededor del 92% si consideramos el período 2016-2019.



4.4. TRANSPORTE FLUVIAL DE VIAJEROS

El transporte de viajeros 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 2019. En total, estas dos vías fluviales totalizaron alrededor de 219 mil viajeros en 2019, lo que representa una reducción de 47 mil viajeros en relación con el valor presentado en el Informe OTEP nº9 (datos de 2017). Los años 2013 y 2014 vieron una reducción significativa en el número de viajeros, una situación que se debió a la suspensión del servicio en el cruce de Caminha/La Guardia, por largos períodos de tiempo.

Considerando ambas vías fluviales, entre el 2015 y el 2019, el número de viajeros se ha estabilizado alrededor de los 220 mil viajeros, con la excepción del año 2017 cuando se produjo un pico de 266 mil viajeros.

GRÁFICO 15. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR VÍA FLUVIAL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL -RÍOS MIÑO Y GUADIANA- (2008-2019)



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 2019. Entre 2016 y 2019 esta vía fluvial ha tenido un comportamiento algo irregular con valores de número de viajeros que oscilan entre los 130 mil y los 140 mil. Por otro lado, la vía Caminha/La Guardia tiene una tendencia descendente en número de viajeros. Más concretamente, en 2018 y 2019 ha tenido unas variaciones interanuales negativas del 28,4% y del 15,8% respectivamente, pasando de los 125 mil viajeros en 2017 a los 76 mil.

El Gráfico 16 representa la evolución del número de vehículos que cruzaron la frontera por vía fluvial en los puestos fronterizos de los ríos Minho y Guadiana. Desde el 2017 existe una disminución de los vehículos transportados por vía fluvial. Ese año se transportaron 28,3 mil vehículos y en 2019, 18,4 mil vehículos, lo que representa un descenso de 9,9 mil vehículos y del 34,8% en términos relativos. En 2018 y 2019 el número de vehículos transportados por vía fluvial experimentó una reducción del 17,8% y del 25,5% respectivamente.

**GRÁFICO 16. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS POR VÍA FLUVIAL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL
-RÍOS MIÑO Y GUADIANA- (2008-2019)**



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



4.5. RESUMEN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS

La Tabla 9 y el Gráfico 17 representan el reparto modal de los viajeros entre España y Portugal para el año 2019 y su evolución respecto al año anterior.

TABLA 9. RESUMEN DE VIAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2019 POR MODO DE TRANSPORTE Y SU COMPARACIÓN CON EL AÑO 2018 (EN MILLONES DE VIAJEROS)

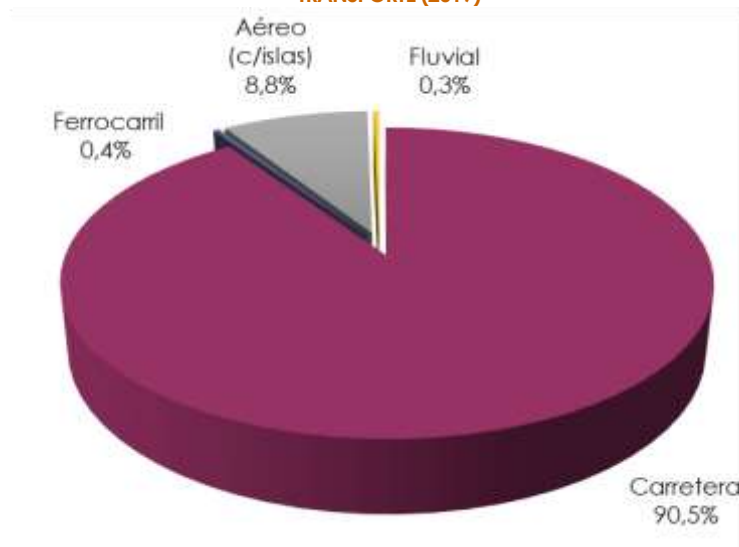
TIPO DE TRÁFICO	AÑO		AUMENTO DE VIAJEROS	
	2018	2019	NÚMERO	PORCENTAJE
Carretera	57,29	58,50	1,21	2,1%
Ferrocarril	0,23	0,23	0,00	1,5%
Aéreo (s/islas)	4,51	5,20	0,69	15,2%
Aéreo (c/islas)	4,88	5,65	0,78	15,9%
Fluvial	0,22	0,22	0,00	-0,2%
Total (s/islas)	62,25	64,16	1,90	3,1%
Total (c/islas)	62,62	64,61	1,99	3,2%

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

En 2019 el transporte por carretera, el ferrocarril y el transporte aéreo incrementaron el número de viajeros transportados entre Portugal y España respecto a 2018. Entre ellos, hay que destacar el incremento del transporte aéreo, que en términos relativos creció un 15,9% (un 15,2% si no se consideran las islas).

Comparando con datos del anterior informe del OTEP (datos de 2017), se ha producido un incremento del 10,5%, pasando de los 58,5 millones de viajeros a los 64,6 millones de viajeros (considerando las islas).

GRÁFICO 17. DISTRIBUCIÓN DEL FLUJO DE VIAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODO DE TRANSPORTE (2019)



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).

Existe un predominio del tráfico por carretera en el movimiento total de viajeros entre Portugal y España, concretamente el 90,5% de los viajeros entre ambos países utilizaron este modo de transporte.

En cuanto a la comparación con los valores presentados en el informe OTEP nº9 (datos de 2017), el transporte aéreo ha incrementado ligeramente su cuota en lo que a viajeros se refiere, pasando del 7,3% al 8,8%. Este incremento ha supuesto el descenso de la cuota del transporte por carretera del 91,8% al 90,5% y del transporte fluvial del 0,5% al 0,3%.

5.FLUJOS DE MERCANCÍAS

En este capítulo se tratará el análisis del transporte de mercancías entre Portugal y España 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 2019.

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 2019 a 53,8 millones de toneladas y 187,9 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 2008-2019.

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.

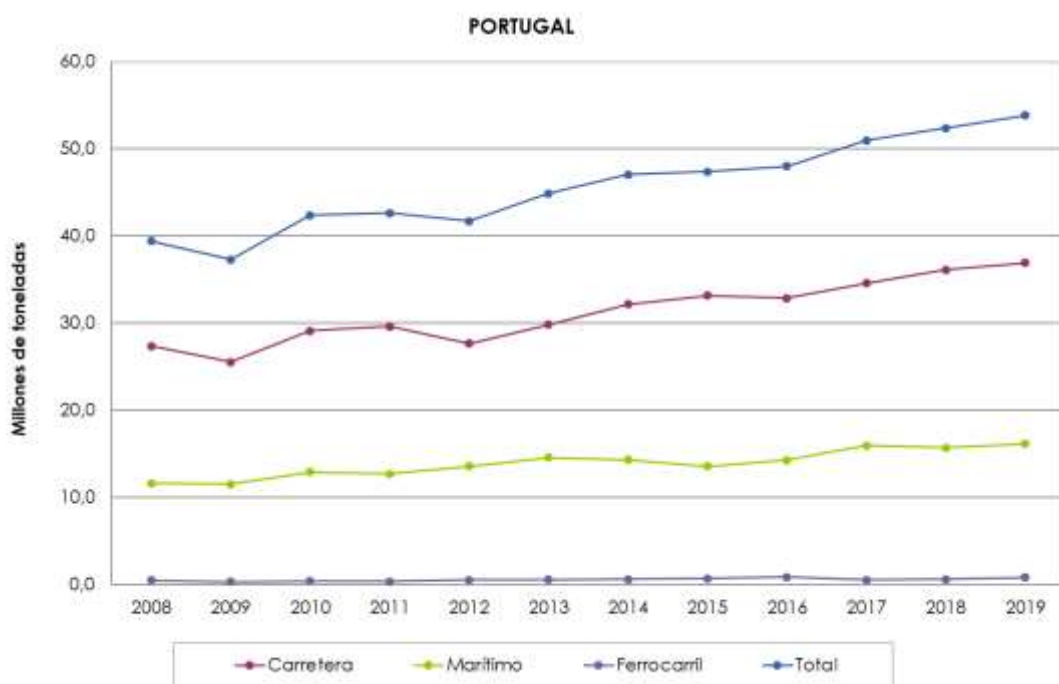
Entre los años 2008 y 2019, el comercio exterior de mercancías entre Portugal y la UE-28 ha experimentado una evolución positiva, con un crecimiento medio anual del 2,9%. En el año 2019, el transporte por carretera continúa siendo el modo más empleado en estos intercambios, con un aumento del 2,2% respecto a 2018 y de 35,0% con respecto a 2008.

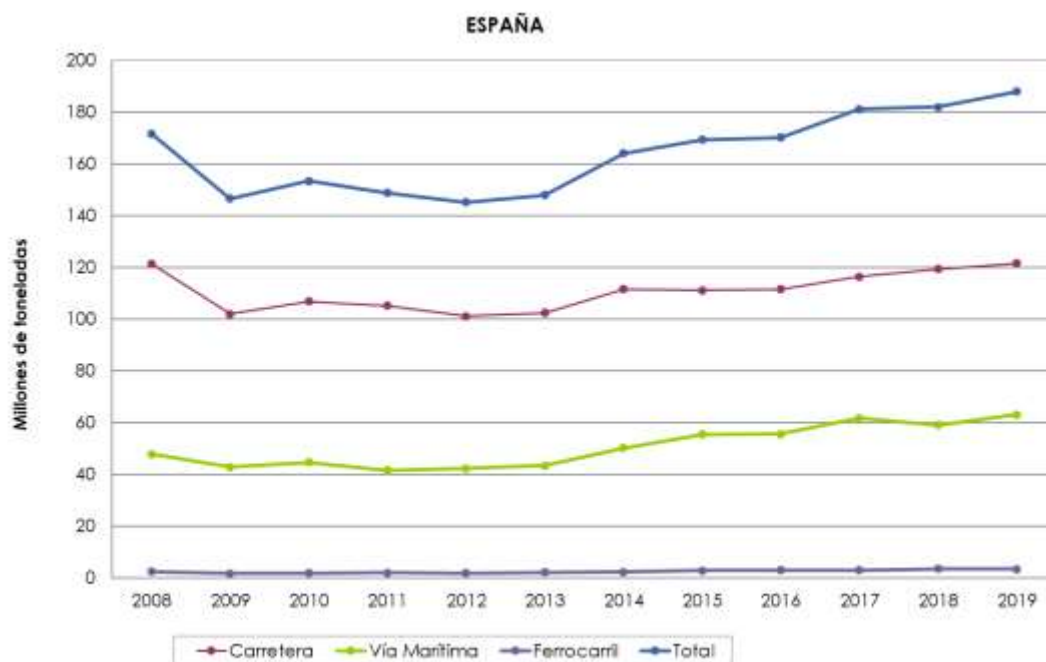
El modo marítimo crece un 2,9% y un 39,0% en comparación con 2018 y 2008, respectivamente. Finalmente, el modo ferroviario, a pesar de tener una cuota poco destacable, tiene una variación interanual del 37,9% en 2019 y del 71,6% desde 2008.

En el mismo período (2008-2019), el comercio exterior de mercancías de España con la UE-28 ha mostrado dos tendencias diferenciadas. Un primer periodo entre 2008 y 2012 de descenso y estabilización del comercio exterior, seguido de un período de recuperación y crecimiento entre 2013 y 2019, del 29,5%. De forma individualizada, este crecimiento es del 20,1%, del 49,4% y del 86,8% para el transporte por carretera, por vía marítima y por ferrocarril respectivamente. En el análisis por modos empleados, se observa como entre 2013 y 2019 se produce un decrecimiento de la cuota del modo carretera (aun cuando sigue siendo el predominante), pasando del 69% al 65%, y una mayor participación del modo marítimo, del 29% al 34%.

En el año 2019 el comercio exterior de mercancías de España con la UE-28 ha crecido un 3,3%, pasando de 182 millones de toneladas en 2018 a 188 millones de toneladas en 2019. En 2019, el comercio exterior por mar creció un 6,7%, por carretera un 1,8% y por ferrocarril descendió un 3,3%.

GRÁFICO 18. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UE-28, POR MODO DE TRANSPORTE EMPLEADO (2008-2019)

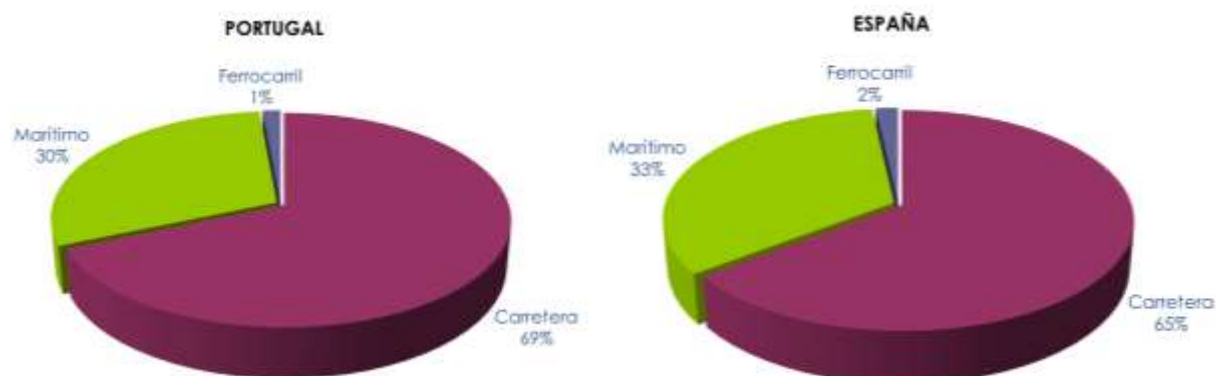




Fuentes: Elaboración propia a partir de datos de AEAT (España) e INE (Portugal).

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 (2019)

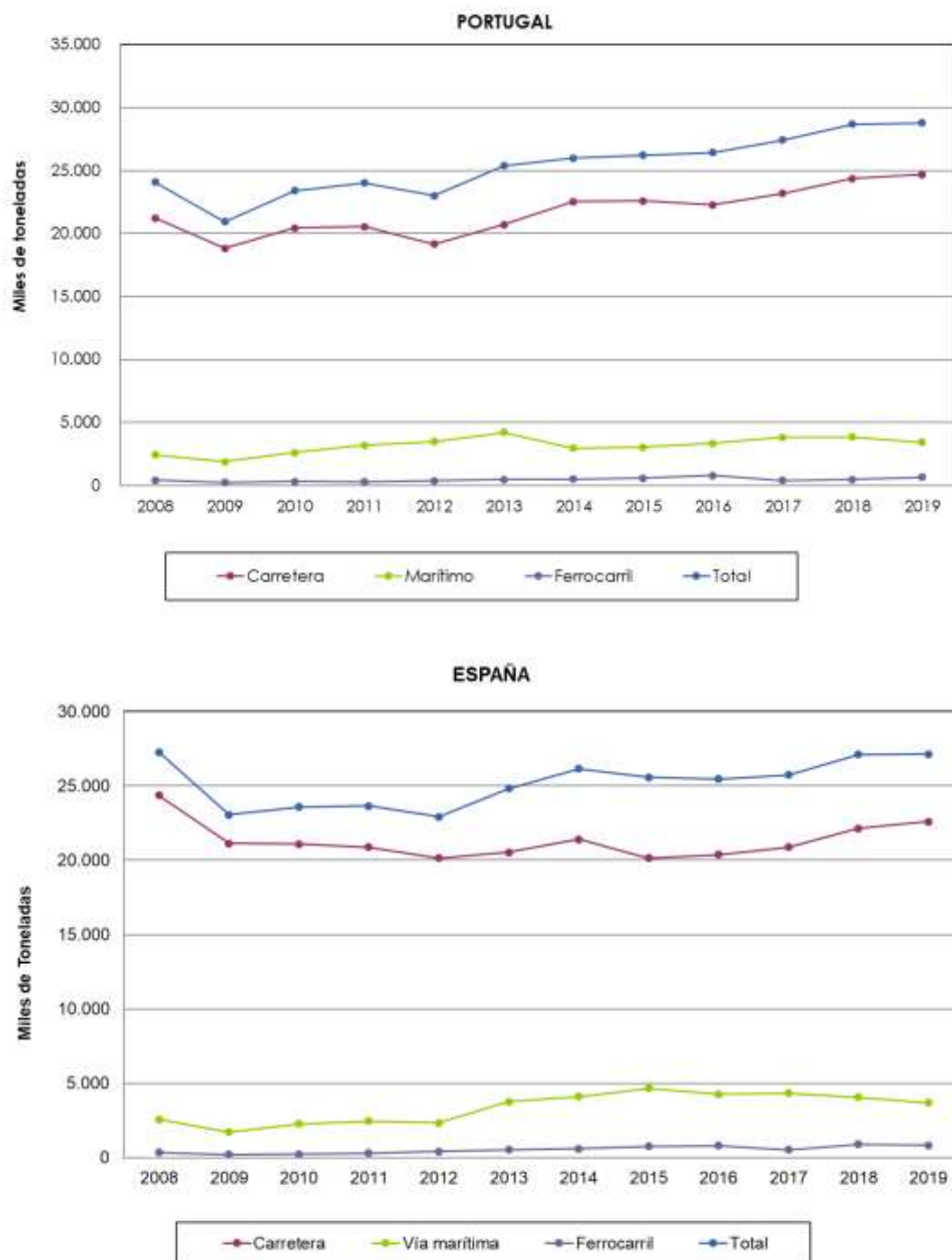


Fuentes: Elaboración propia a partir de datos de AEAT (España) e INE (Portugal).

5.1.2. Intercambios comerciales de mercancías entre España y Portugal

El comercio entre España y Portugal en el año 2019 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 2019.

GRÁFICO 20. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODOS DE TRANSPORTE EMPLEADOS (2008-2019)



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

Entre 2008 y 2019 y según fuentes portuguesas, el comercio exterior entre España y Portugal registró su mayor valor en 2019 alcanzando los 28,8 millones de toneladas, mientras que según fuentes españolas este máximo es de 27,1 millones de toneladas. Durante este periodo, el transporte por carretera fue el modo que lideró los intercambios comerciales entre ambos países.

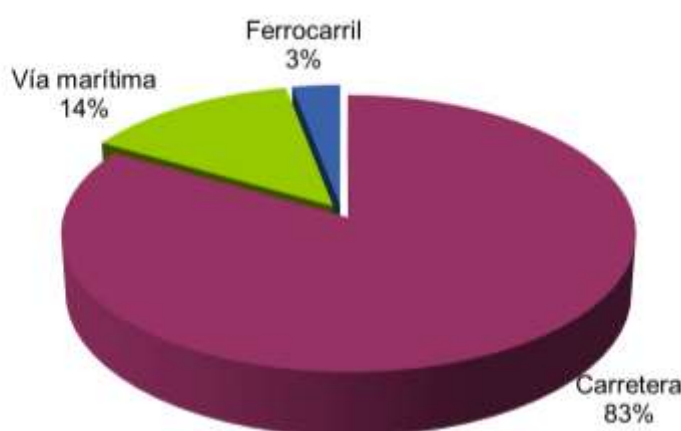
En el período analizado, los datos de Portugal reflejan un crecimiento anual promedio del 1,6%, caracterizado por un crecimiento continuo desde 2013. A pesar de ello, en 2019 se registró un descenso del 10,7% del transporte marítimo. El incremento del 1,3% del

transporte por carretera compensó este descenso, lo que muestra la importancia del transporte por carretera en el comercio exterior entre Portugal y España.

Los datos procedentes de España, si bien globalmente son consistentes con los de Portugal, con valores similares, muestran algunas diferencias en lo que se refiere a tendencias de crecimiento o reducción. Así, en dichos datos se observó un decrecimiento medio anual del 0,1%. Las tendencias son bastante parecidas en los dos últimos años representados, por ejemplo, en 2019 se registró un descenso del transporte marítimo del 9,0% y un incremento del transporte por carretera del 2,1%.

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 (2019)



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

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

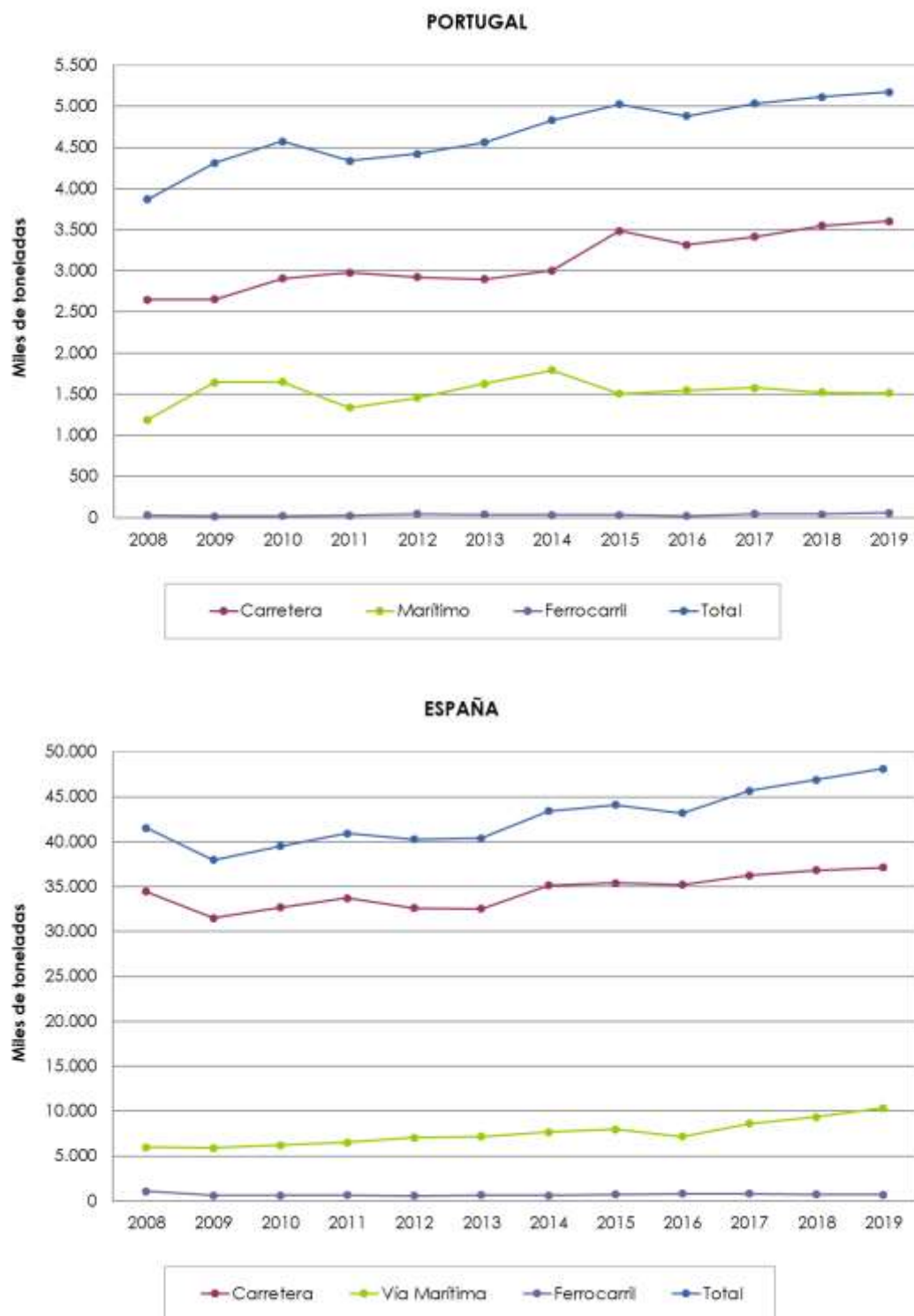
El comercio exterior de Portugal y España con Francia en 2019 ascendió a 5,2 millones y 48,1 millones de toneladas, respectivamente. El Gráfico 22 muestra la evolución del comercio entre España y Portugal con Francia en el período 2008-2019.

El comercio entre Portugal y Francia registró un crecimiento anual medio del 2,7% entre 2008 y 2019. En 2011 y 2016 hubo una reducción en el movimiento anual de bienes de 5,2% y 2,8%, respectivamente, pero desde 2016 ha crecido un 6,0%. El modo de transporte más utilizado fue la carretera, que alcanzó su valor máximo en 2015, con 3,5 millones de toneladas (69,4% del total realizado). En 2016, la cuota de mercado del modo carretera se redujo al 67,9%, pero en 2018 y 2019 ha vuelto a situarse por encima del 69% (69,4% en 2018 y 69,6% en 2019). El modo marítimo se ha estabilizado alrededor de los 1,5 millones de toneladas desde 2015, con incrementos del 2,8% y del 2,0% en 2016 y 2017 y descensos del 3,3% y del 0,6% en 2018 y 2019. El modo ferroviario alterna crecimientos y descensos relativos importantes desde 2016 pero sus valores absolutos no son considerables respecto al total.

En el caso de España, el comercio con Francia registró un crecimiento anual medio entre 2008 y 2019 del 1,4%, con el transporte por carretera protagonizando la mayoría de los intercambios, alcanzando en 2019 su mayor volumen (37,1 millones de toneladas). A pesar de ello, el transporte por carretera ha ido reduciendo su participación a lo largo de la serie analizada, pasando del 83,0% en 2008 al 77,1% en 2019. El caso contrario es el del modo marítimo que ha pasado del 14,4% en 2008 al 21,5% al 2019, con crecimientos anuales del 20,3%, del 8,5% y del 10,4% en 2017, 2018 y 2019 y una variación media del

5,1% entre 2008 y 2019. Finalmente, el modo ferroviario registró una reducción anual media del 4,0%, oscilando su cuota en el comercio exterior en valores próximos al 1,5%.

GRÁFICO 22. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON FRANCIA, POR MODOS DE TRANSPORTE EMPLEADOS (2008-2019)



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

5.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

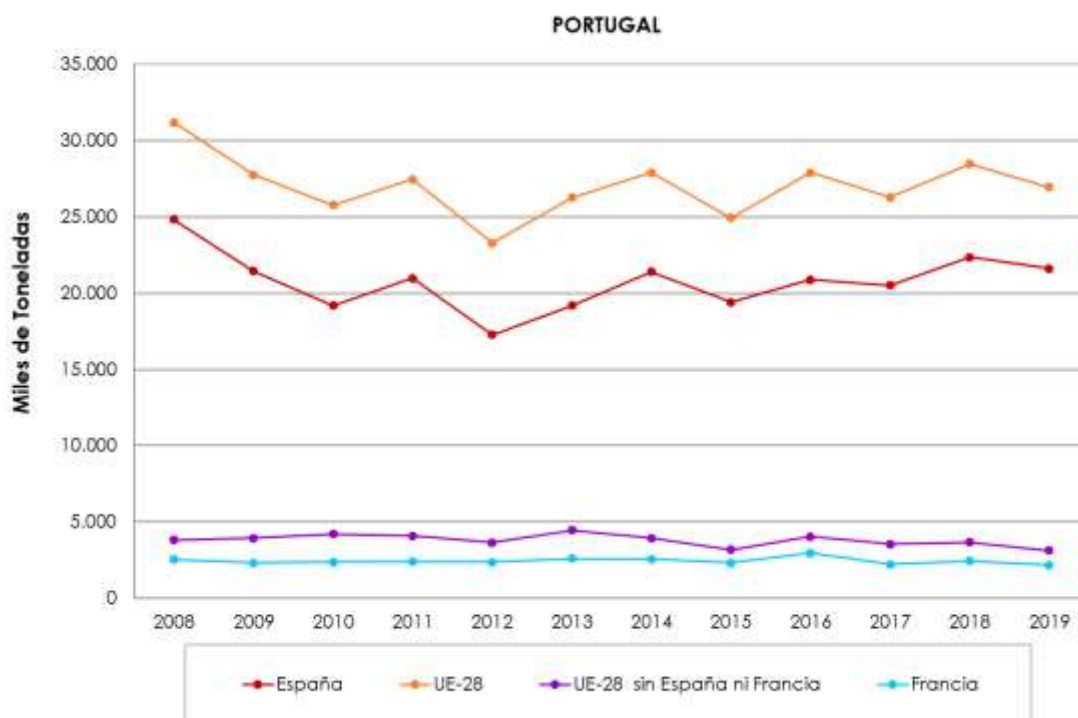
5.2.1. Transporte de mercancías por carretera entre Portugal y España con la Unión Europea

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 2019, con destino u origen el resto de la UE asciende a 27,0 millones de toneladas. La relación con España representa el 80,2% de este volumen, 21,6 millones de toneladas. Francia representa el 8,1%, lo que equivale a 2,2 millones de toneladas. El resto de países de la UE representan el 11,6% de dicho volumen, 3,1 millones de toneladas.

El Gráfico 23, muestra el comportamiento irregular del transporte de mercancías por carretera entre Portugal y la UE en el periodo comprendido entre 2008 y 2019, que se traduce en un descenso de las relaciones representadas. Más concretamente, el descenso en este periodo con el conjunto de la UE, con Francia, con España y con el resto de la UE ha sido del 13,6%, del 13,9%, del 12,9% y del 18,0% respectivamente.

GRÁFICO 23. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE PORTUGAL Y LA UE (2008-2019)

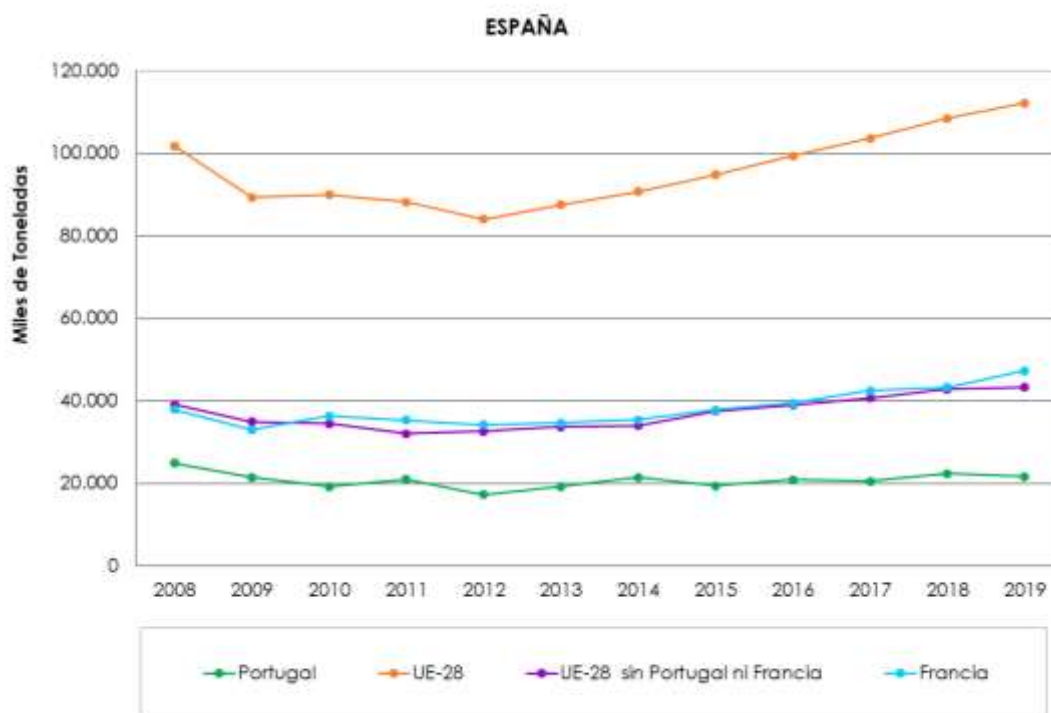


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98 (International annual road freight transport - goods unloaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_ugtt], International annual road freight transport - goods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

El Gráfico 24 muestra la evolución del transporte de mercancías entre España y los demás países de la UE. En 2019, el total de mercancías transportadas con origen/destino en los países de la Unión Europea, fue de 112,2 millones de toneladas, siendo Francia el principal socio, con un 42,1% del total de las mercancías intercambiadas. Portugal representó el 19,2% y el resto de países de la UE, el 38,6% de las toneladas transportadas.

Entre 2008 y 2019, el transporte de mercancías entre España y los demás países de la UE aumentó en las distintas relaciones representadas, con la excepción de Portugal. Más concretamente, el crecimiento fue del 10,2%, del 24,6% y del 10,8% con el conjunto de la UE, con Francia y con el conjunto de la UE sin Portugal y Francia. Con Portugal, el descenso ha sido del 12,9%. En esta serie y más específicamente entre 2012 y 2019, destaca el crecimiento continuado, del orden del 4% interanual, del transporte de mercancías por carretera con el conjunto de la UE.

GRÁFICO 24. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y LA UE (2008-2019)



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 10 se recoge el transporte de mercancías entre España y Portugal y la UE, en el periodo de 2008 a 2019, 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 (2008-2019) (MILES DE TONELADAS)

AÑO	INTERCAMBIOS PORTUGAL			INTERCAMBIOS ESPAÑA		
	Portuguesa	No portuguesa	Total	Española	No española	Total
2008	19.912	11.298	31.210	60.759	41.099	101.858
2009	17.902	9.849	27.751	52.138	37.176	89.314
2010	17.017	8.757	25.774	55.430	34.550	89.980
2011	18.162	9.313	27.475	56.165	32.101	88.266
2012	14.510	8.773	23.283	56.021	28.027	84.048
2013	17.772	8.498	26.270	55.111	32.454	87.565
2014	17.681	10.231	27.912	58.335	32.423	90.758
2015	15.713	9.215	24.928	61.162	33.649	94.811
2016	16.862	11.047	27.909	63.129	36.283	99.412
2017	15.849	10.450	26.299	66.560	37.071	103.631
2018	16.809	11.669	28.478	69.977	38.561	108.538
2019	14.184	12.772	26.956	74.005	38.200	112.205

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 2019, el transporte de mercancías entre Portugal y la UE se efectuó con vehículos matriculados en Portugal para el 52,6% del volumen de mercancía. En 2013, el porcentaje de mercancía transportada en vehículos portugueses alcanzó su cuota máxima con un 67,7%. Pero desde entonces, este porcentaje se ha ido reduciendo año a año. El descenso más importante se produce en 2019, pasando del 59,0% al 52,6%.

En el caso español, en 2019, los camiones matriculados en este país transportaron el 66,0% del volumen de mercancías con los otros países de la UE. Este porcentaje representa una ligera subida de los camiones con matrícula española, ya que entre 2014 y 2018 este porcentaje se situó alrededor del 64%.

5.2.2. Transporte de mercancías por carretera entre España y Portugal

La Tabla 11 agrupa el volumen total de mercancías transportadas entre España y Portugal entre 2008 y 2019 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 (2008-2019) (MILES DE TONELADAS)

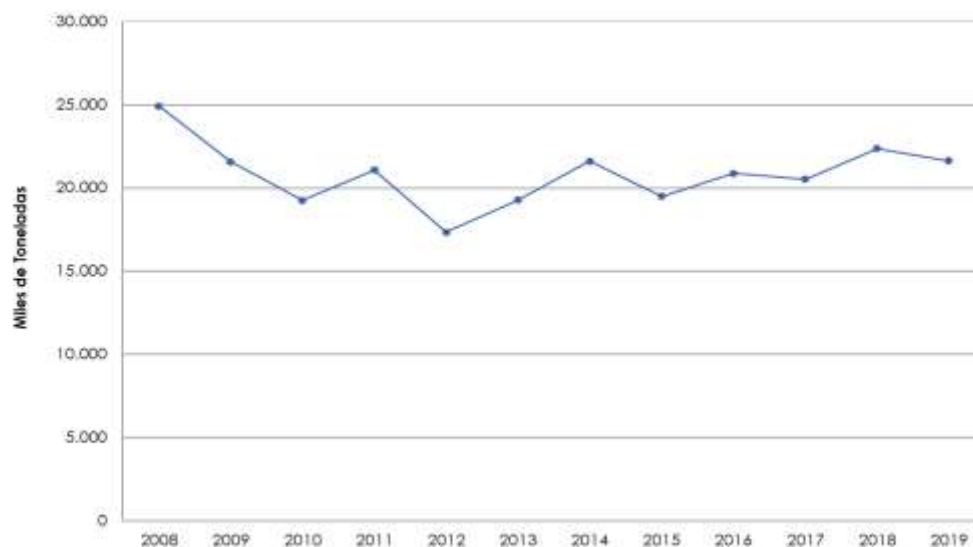
AÑO	NACIONALIDAD DE LA MATRÍCULA			TOTAL
	ESPAÑOLA	PORTUGUESA	TERCEROS	
2008	10.323	14.521	86	24.930
2009	8.736	12.724	123	21.583
2010	7.806	11.385	58	19.249
2011	8.492	12.502	90	21.084
2012	8.120	9.157	59	17.336
2013	7.481	11.723	74	19.278
2014	9.565	11.822	229	21.616
2015	8.552	10.835	116	19.503
2016	10.178	10.651	52	20.881
2017	9.606	10.833	87	20.526
2018	10.748	11.604	8	22.360
2019	11.658	9.966	7	21.631

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

Cabe destacar que el transporte de mercancías por carretera entre España y Portugal se produce mayoritariamente con vehículos matriculados en estos países. Los vehículos matriculados en terceros países tienen una presencia testimonial, con un porcentaje de mercancías transportadas inferior al 0,5% en la mayoría de los casos.

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 (2008-2019)



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])

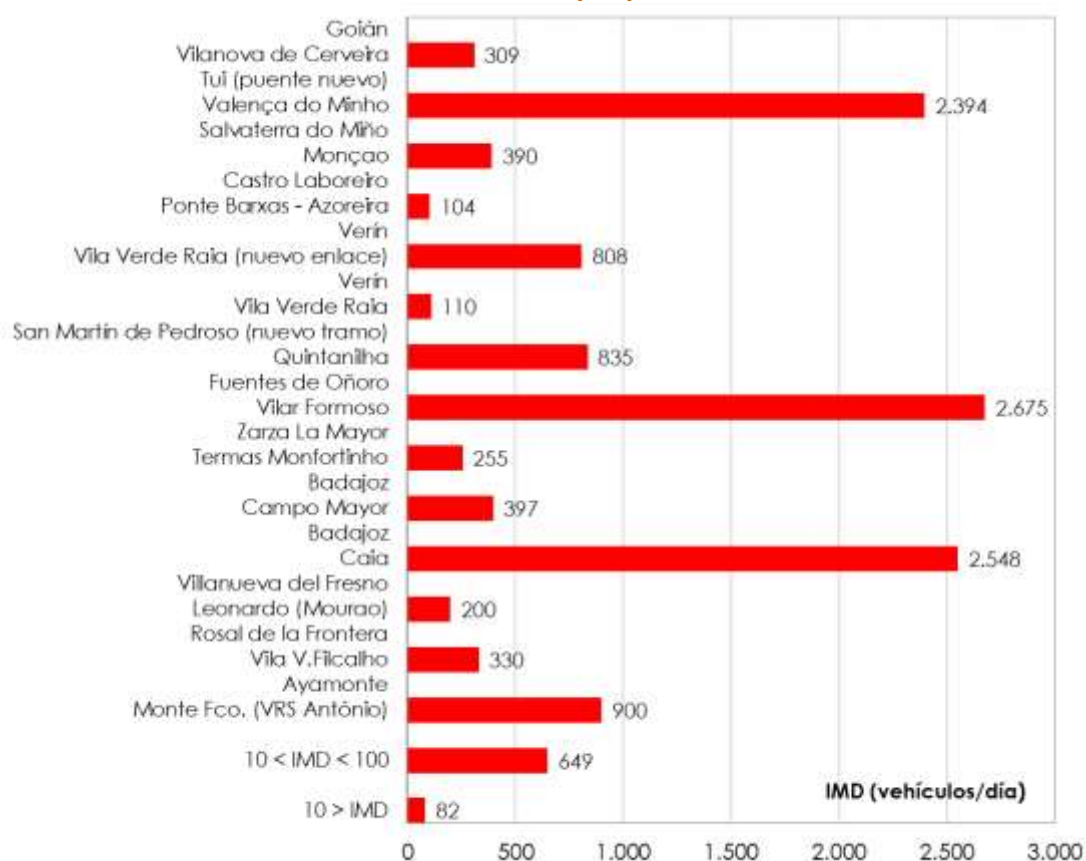
Nota: Como se indica en el inicio de este capítulo, a lo largo del mismo se emplean datos de distintas fuentes.

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 14 pasos más importantes (aquellos cuya intensidad media diaria de vehículos pesados se sitúa por encima de los 100 vehículos/día). Estos pasos concentran el 94,4% del total del tráfico de vehículos pesados de la frontera luso-española.

GRÁFICO 26. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS LUSO-ESPAÑOLAS (2019)



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

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 58,7% del tráfico total de vehículos pesados que diariamente cruzan la frontera entre España y Portugal.

Entre 2017 y 2019 hubo un incremento del 17,4% en el número de vehículos pesados que cruzaron la frontera, pasando de los 11.064 vehículos pesados/día en 2017 a los 12.986 vehículos pesados/día en 2019.

La Figura 8 representa la distribución geográfica de las principales fronteras luso-españolas y la IMD de vehículos pesados de mercancías en el año 2019.

FIGURA 8. IMD DE LOS VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS (2019)



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 de la IMD de vehículos pesados en 2019 para el paso fronterizo Campo Mayor - Badajoz que pasó de los 46 vehículos pesados en 2018 a los 397 en 2019. En 2019 otros incrementos importantes en el número de vehículos pesados han sido los de los pasos fronterizos de Fuentes de Oñoro – Villar Formoso, Tui (puente nuevo) Valença do Minho y Salvaterra de Miño – Monção, con aumentos de 184, 182 y 171 vehículos pesados más, que equivalen a incrementos anuales del 7,4%, 8,2% y 77,3% respectivamente. En este último caso, el paso fronterizo Salvaterra de Miño – Monção, el incremento supuso pasar de los 220 vehp/día a los 390 vehp/día.

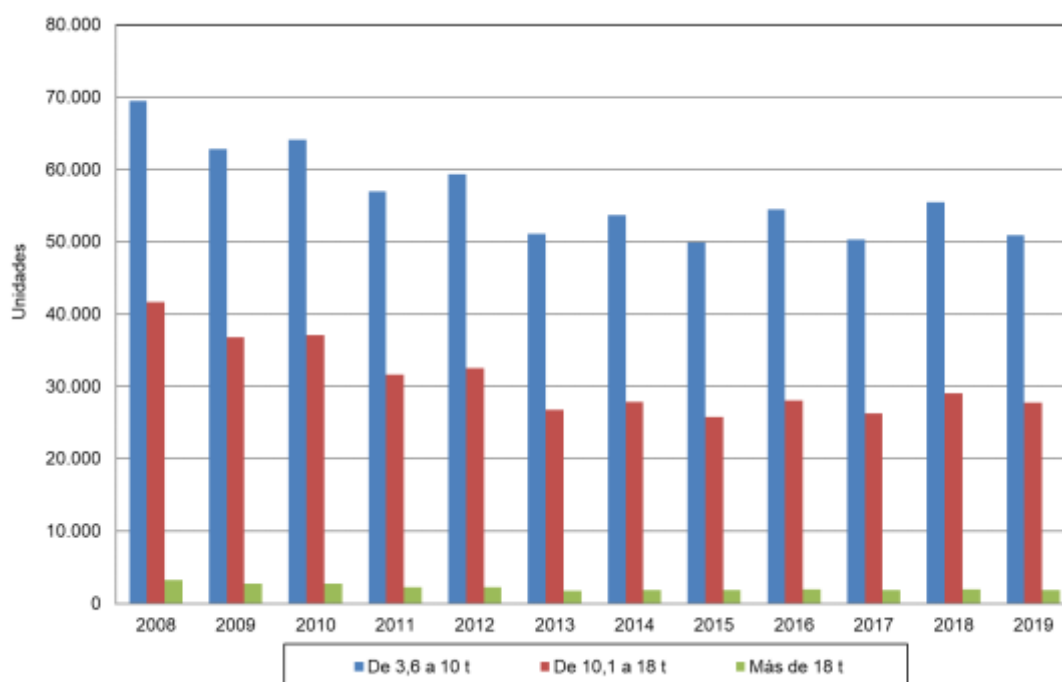
5.2.4. Características y dimensión del parque de vehículos para el transporte por cuenta propia y por cuenta ajena

A. PARQUE POR CUENTA PROPIA

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

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 (2008-2019)

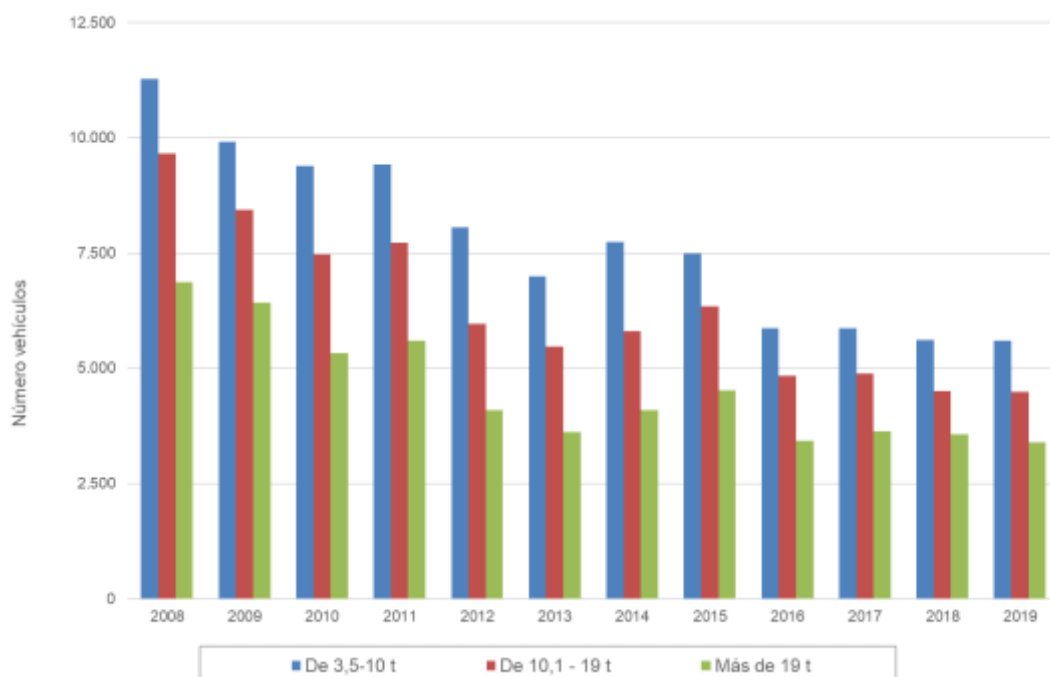


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC) (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, España).

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 2019, un 63,3% con respecto al total del parque de vehículos rígidos por cuenta propia. Le sigue con un 34,5% 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 2,2%.

Entre 2008 y 2019, se percibe una tendencia a estabilizar el número de vehículos autónomos en España alrededor de las 80.000 unidades, a pesar de la alternancia de incrementos y descensos interanuales (9,0% en 2016, -7,2% en 2017, 10,4% en 2018 y -6,9% en 2019).

GRÁFICO 28. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES QUE EFECTÚAN EN PORTUGAL TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA, POR TRAMOS DE PESO BRUTO (2008-2019)



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

En Portugal, existe una tendencia a la baja en el número de camiones que presta servicio por cuenta propia para todas las categorías de peso bruto. En términos relativos y considerando el periodo 2008-2019, los descensos presentan valores similares en los distintos tramos de peso bruto. Más concretamente, los descensos entre 2008 y 2019 han sido del 50,3% para el tramo de 3,5 a 10 toneladas, del 53,5% para el tramo de 10,1 a 19 toneladas y del 50,7% para el tramo de más de 19 toneladas. Desde 2016, este descenso se ha moderado y las variaciones interanuales son menores que en años anteriores, con un incremento de 1,7% en 2017 y descensos de 4,9% en 2018 y 1,4% en 2019.

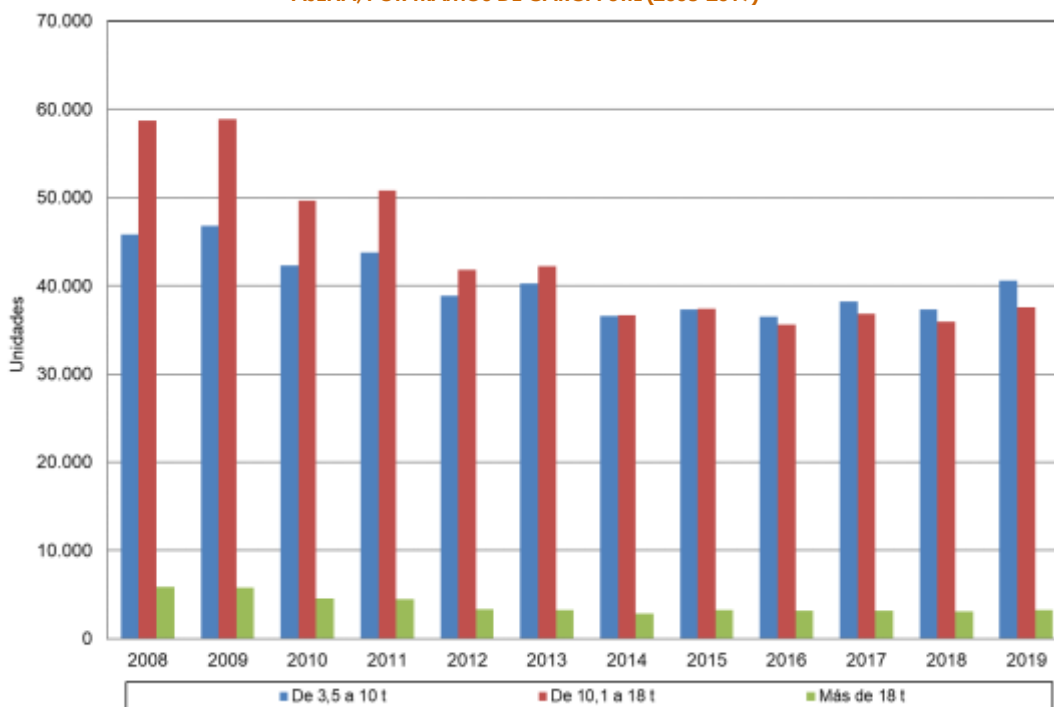
En 2019, el porcentaje de camiones asociado con cada tramo fue del 41,6% para el rango de 3,5 a 10 toneladas, del 33,3% para el tramo de 10,1 a 19 toneladas y del 25,1% para el de más de 19 toneladas. Se trata de una distribución muy similar a la existente a lo largo de la serie histórica representada.

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 (2008-2019)

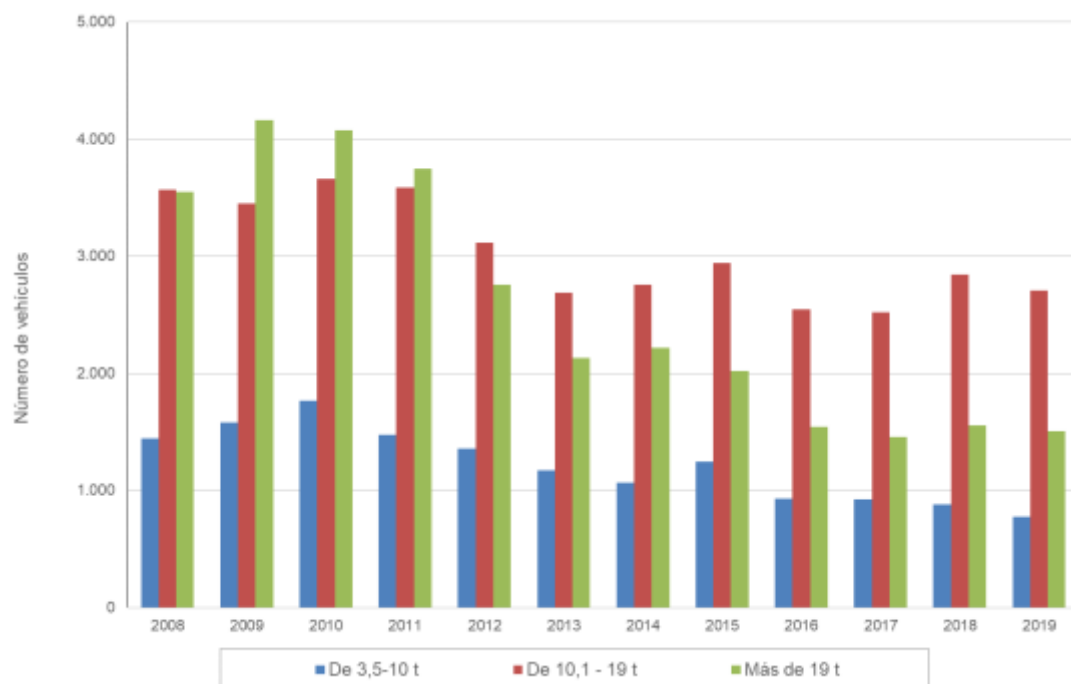


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC) (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, España).

En España, entre 2008 y 2019 ha habido un descenso del 26,3% en el número de vehículos que realizan transporte por cuenta ajena, especialmente en los tramos de más de 18 toneladas y entre 10,1 y 18 toneladas, con descensos del 45,2% y del 35,9%. En el 2016 se registró el menor número de vehículos (75.279 vehículos), pero desde entonces se observa una tendencia creciente hasta alcanzar los 81.412 vehículos en 2019.

En lo que se refiere a la distribución de vehículos según los tramos de peso bruto, en 2019 los vehículos comprendidos en el tramo entre 3,5 y 10 toneladas equivalen al 49,9% de los vehículos; los del tramo entre 10,1 y 18 toneladas al 46,2% y los de más de 18 toneladas, al 4,0%. Desde 2008, los vehículos entre 3,5 y 10 toneladas han ganado cuota (41,5% en 2008) respecto a los vehículos entre 10,1 y 18 toneladas (53,1% en 2008) y a los vehículos de más de 18 toneladas (5,3% en 2008).

GRÁFICO 30. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES QUE EFECTÚAN EN PORTUGAL TRANSPORTE POR CUENTA AJENA, POR TRAMOS DE PESO BRUTO (2008-2019)



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

En Portugal, entre 2008 y 2019, se ha producido un descenso del 41,8% del número de vehículos que realizan transporte por cuenta ajena, pasando de los 8.561 en 2008 hasta estabilizarse alrededor de los 5.000 a partir de 2016. Más concretamente y para los distintos tramos de peso, en este periodo el número de vehículos entre 3,5 y 10 toneladas se redujo un 46,4%; los comprendidos entre 10,1 y 19 toneladas, un 24,1% y los superiores a 19 toneladas, un 57,6%.

En lo que se refiere a la distribución de vehículos según los tramos de peso bruto, en 2019 los vehículos comprendidos en el tramo entre 3,5 y 10 toneladas equivalen al 15,6% de los vehículos; los del tramo entre 10,1 y 19 toneladas al 54,3% y los de más de 19 toneladas, al 30,2%. Desde 2008, los vehículos entre 10,1 y 19 toneladas han ganado cuota (41,6% en 2008) respecto a los vehículos entre 3,5 y 10 toneladas (16,9% en 2008) y a los vehículos de más de 19 toneladas (41,5% en 2008).

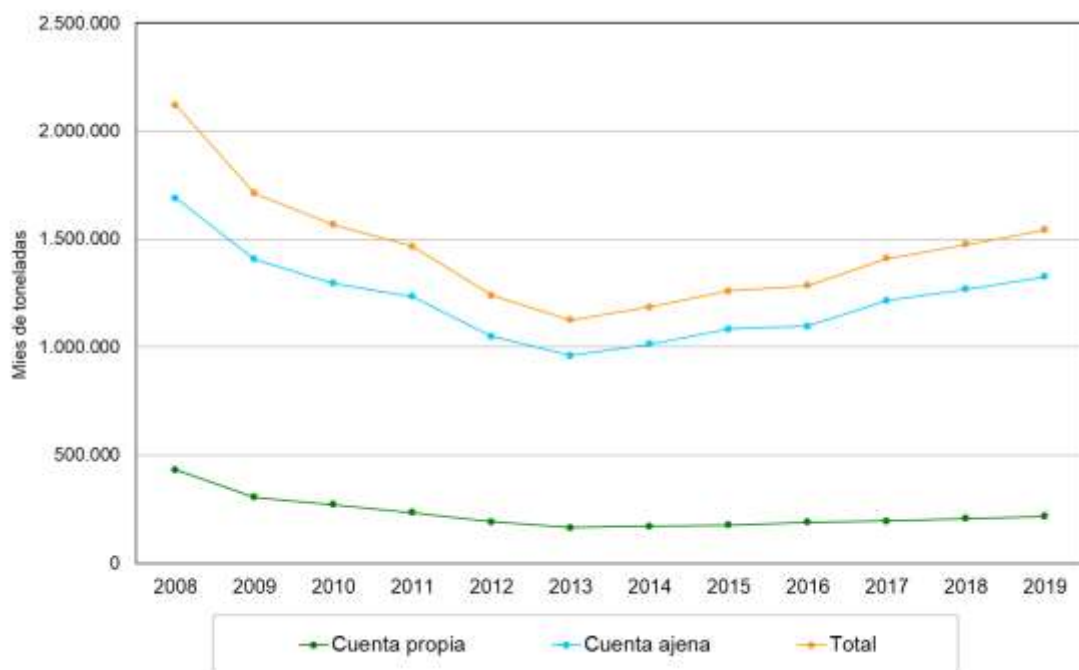
5.2.5. Transporte de mercancías por cuenta propia y por cuenta ajena de vehículos españoles y portugueses

En los Gráficos 31 y 32 se representa la evolución entre 2008 y 2019 del transporte de mercancías (transporte nacional e internacional) efectuado por vehículos pesados españoles y portugueses por cuenta propia y por cuenta ajena.

El periodo comprendido entre 2008 y 2019 tiene dos tramos diferenciados. El primero, comprendido entre 2008 y 2013, con un descenso del 47,0% total de toneladas transportadas, debido al descenso del 62,0% de las mercancías transportadas por cuenta propia y del 43,1% de las mercancías transportadas por cuenta ajena. En el segundo, comprendido entre 2013 y 2019, se produce una recuperación, con un incremento del 37,1% del total de toneladas transportadas gracias al aumento del 31,9% de las mercancías transportadas por cuenta propia y al 38,0% de las transportadas por cuenta ajena. Esta recuperación es parcial, ya que la diferencia del total de mercancías transportadas entre 2008 y 2019 todavía es del 27,3%.

Hay que 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, situándose en el 86% desde 2014.

GRÁFICO 31. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EFECTUADO POR VEHÍCULOS ESPAÑOLES (EN TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA (2008-2019)

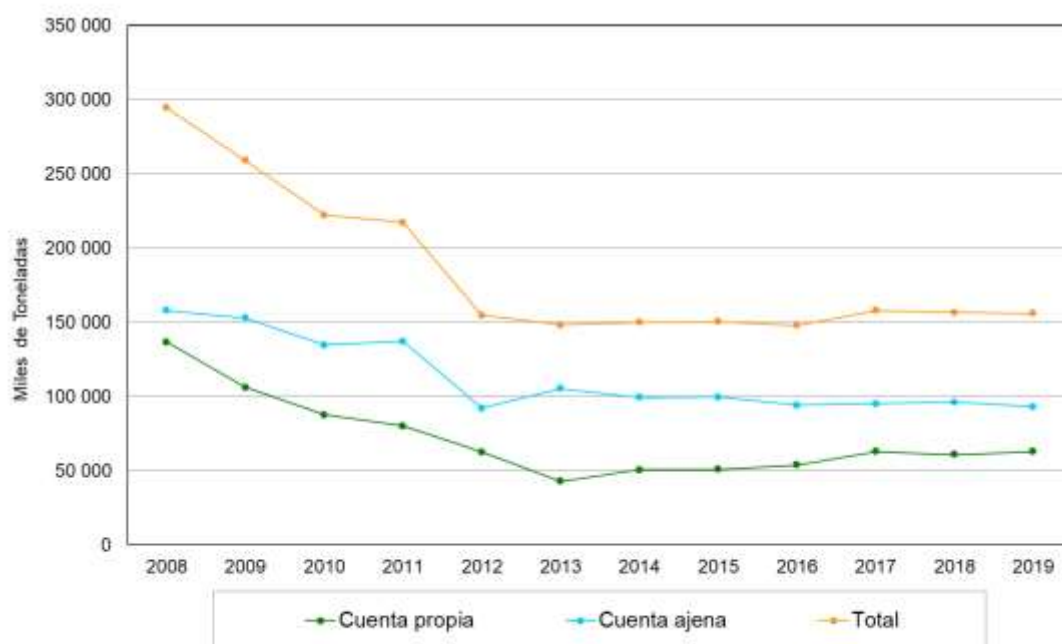


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera. Reglamento C1172/98. (Summary of annual road freight transport by type of operation and type of transport (1 000 t, Mio Tkm, Mio Veh-km)[road_go_ta_tot])

El Gráfico 32 relativo a los vehículos con matrícula portuguesa se observa que a partir de 2013 se inicia una estabilidad en el volumen de toneladas transportadas alrededor de las 150.000 toneladas. Esta estabilidad se debe a que el descenso de mercancía transportada por cuenta ajena (11,7% entre 2013 y 2019) se compensa con el aumento de mercancía transportada por cuenta propia (46,8% entre 2013 y 2019).

En cuanto a la cuota de mercado asumida por los dos grupos de vehículos pesados utilizados, el transporte por cuenta ajena es el que tiene un mayor porcentaje de mercancías transportadas con una cuota de 59,7% en 2019, aunque alcanzó su máximo en 2013 con 71,1%. En el otro lado, desde 2017 el transporte por cuenta propia ha recuperado el porcentaje perdido entre 2013 y 2016 con valores alrededor del 40% (40,3% en 2019).

GRÁFICO 32. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EFECTUADO POR VEHÍCULOS PORTUGUESES (EN TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA (2008-2019)



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_fa_tot])

5.2.6. Tipología de los productos transportados

La Tabla 12 recoge para el 2019, el volumen y la tipología de las mercancías transportadas en la UE-28, por carretera, en vehículos pesados matriculados en España y Portugal.

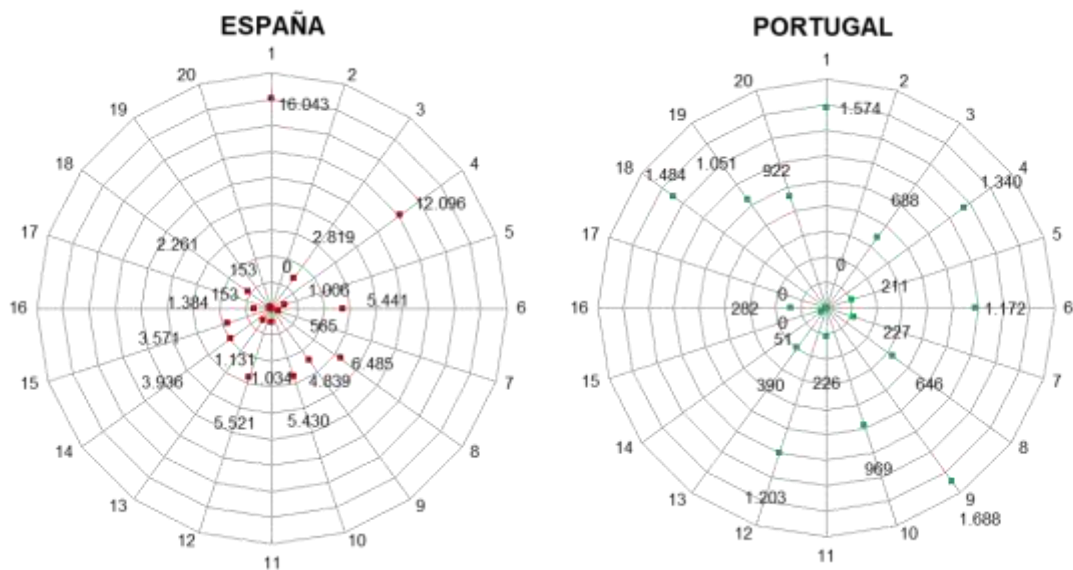
TABLA 12. TIPOLOGÍA Y VOLUMEN DE LAS MERCANCÍAS INTERCAMBIADAS CON LA UE-28 POR CARRETERA, EN VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN ESPAÑA Y PORTUGAL (2019)

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	16.043	1.574
2	Hulla, antracita y lignito; petróleo crudo y gas natural	0	0
3	Minerales metálicos y otros minerales y productos de la minería; turba; uranio y torio	2.819	688
4	Productos alimenticios, bebidas y tabaco	12.096	1.340
5	Productos de la industria textil y de la confección; cuero y productos de cuero	1.006	211
6	Productos de madera y corcho (excepto muebles); artículos de cestería y espartería; pasta de papel, papel y productos de la industria del papel; edición, artes gráficas y material grabado	5.441	1.172
7	Coque y productos de petróleo refinado	565	227
8	Productos químicos y fibras artificiales y sintéticas; productos de caucho y plásticos; combustible nuclear	6.485	646
9	Otros productos minerales no metálicos	4.839	1.688
10	Metales básicos; productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	5.430	969
11	Maquinaria y equipo mecánico n.c.o.p.; maquinaria de oficina y equipo informático; maquinaria y material eléctrico n.c.o.p.; equipos y aparatos de radio, televisión y comunicaciones; equipo e instrumentos médico-quirúrgicos, de precisión y ópticos; reloj	1.034	226
12	Material de transporte	5.521	1.203
13	Muebles; otros artículos manufacturados n.c.o.p.	1.131	390
14	Materiales secundarios en bruto; residuos municipales y otros residuos	3.936	51
15	Correo, paquetes	3.571	0
16	Equipos y materiales utilizados en el transporte de mercancías	1.384	282
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.	153	0
18	Mercancías agrupadas: distintos tipos de mercancías transportadas conjuntamente	2.261	1.484
19	Mercancías no identificables: mercancías que por cualquier razón no pueden identificarse y no pueden, por tanto, clasificarse en los grupos 01 a 16.	153	1.051
20	Otros artículos n.c.o.p.	0	922
Total		74.005	14.184

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

En el Gráfico 33 se representan los valores de la Tabla 12.

GRÁFICO 33. TIPOLOGÍA Y VOLUMEN DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS EN ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODO CARRETERA, EN COMERCIO INTERNACIONAL, EN 2019 (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_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_ugt]).

Nota: Los gráficos tienen escalas diferentes.

El Gráfico 33 muestra como en España los tres principales grupos de mercancías situadas entre los ejes de 6 a 18 millones de toneladas concentran el 46,8% 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 (21,7%), productos alimenticios, bebidas y tabaco (16,3%) y productos químicos y fibras sintéticas; productos de caucho y plásticos; combustible nuclear (8,8%).

Para Portugal los tres principales grupos de mercancías suman un 33,5% del volumen total de mercancías, todos ellos situados entre los ejes de 1,4 a 1,8 millones de toneladas. Los grupos son: Otros productos minerales no metálicos (11,9%), Productos de la agricultura, la ganadería, la caza y la silvicultura; pescado y otros productos de la pesca (11,1%) y Mercancías agrupadas: distintos tipos de mercancías transportadas conjuntamente (10,5%).

Los rangos de miles de toneladas donde se acumulan más grupos de mercaderías son los inferiores tanto para el caso español y como para el caso portugués. Para España hasta el eje de 2 millones de toneladas se incluyen 9 grupos de mercancías y para Portugal hasta el eje de 0,2 millones de toneladas se incluyen 4 grupos y 5 más entre los 0,2 y 0,4 millones de toneladas.

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 2019.

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.

Desde 2010 se registra una tendencia de crecimiento con unos porcentajes interanuales de crecimiento superiores al 16% hasta 2014 (destacan los incrementos del 59% y del 28% de 2010 y 2013). Entre 2015 y 2019, los incrementos anuales son más moderados (2,3% el 2015, 3,5 en 2016, 3,5% en 2017, 2,2% en 2018 y 4,4% en 2019).

TABLA 13. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL, DE/HACIA PORTUGAL, POR REGIONES DE ORIGEN/DESTINO (2008-2019) (MILES DE TONELADAS)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
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	1.873,2	1.955,2
FRANCIA	0,4	0,0	0,0	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	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	1.873,2	1.955,2

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

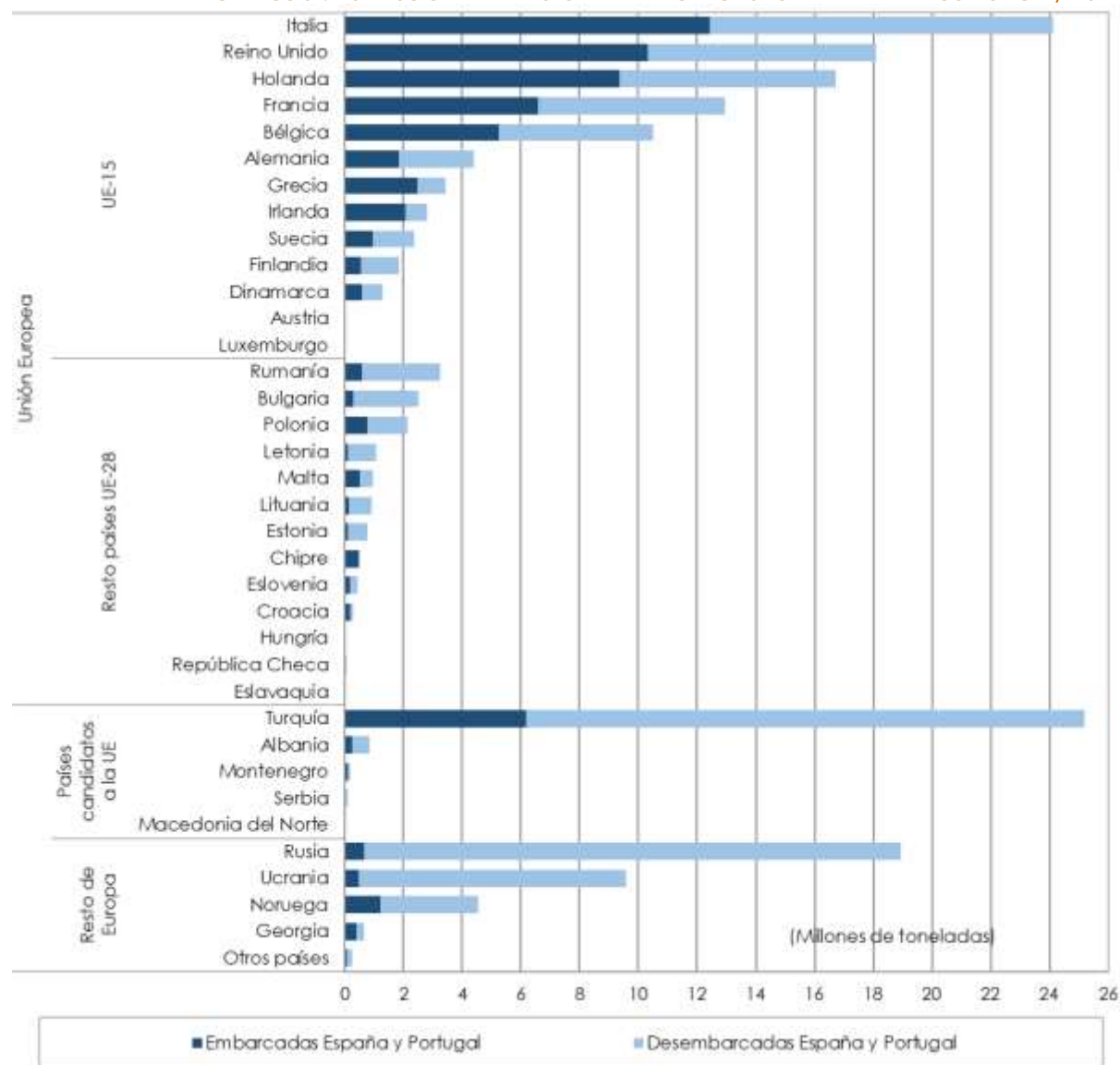
En 2019, el transporte marítimo de mercancías desde España y Portugal con los demás países europeos se situó en 171,6 millones de toneladas, lo que refleja un aumento de 5,4 millones de toneladas en comparación con 2017 (166,2 millones de toneladas). Esta situación se debió al aumento del tráfico tanto en puertos españoles (3,1%, 137,5 millones de toneladas en 2017)) como en puertos portugueses (3,3%, 28,8 millones de toneladas en 2017).

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. La información se presenta en primer lugar sin distinción entre los puertos de Portugal y España y posteriormente distinguiendo entre ellos. Además, para mejorar la visibilidad de determinados valores, se muestra también una ampliación para aquellos países con valores más pequeños.

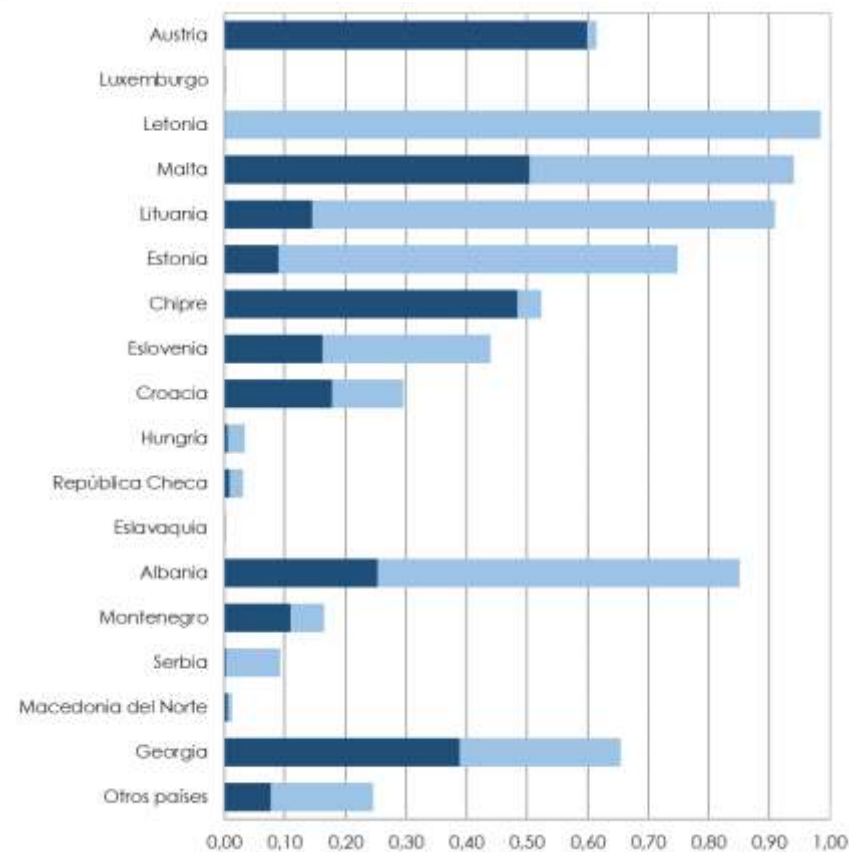
Se observa la importancia de Italia en las relaciones marítimas ya que absorbe el 14,1% del total de mercancías con origen / destino en la Península Ibérica.

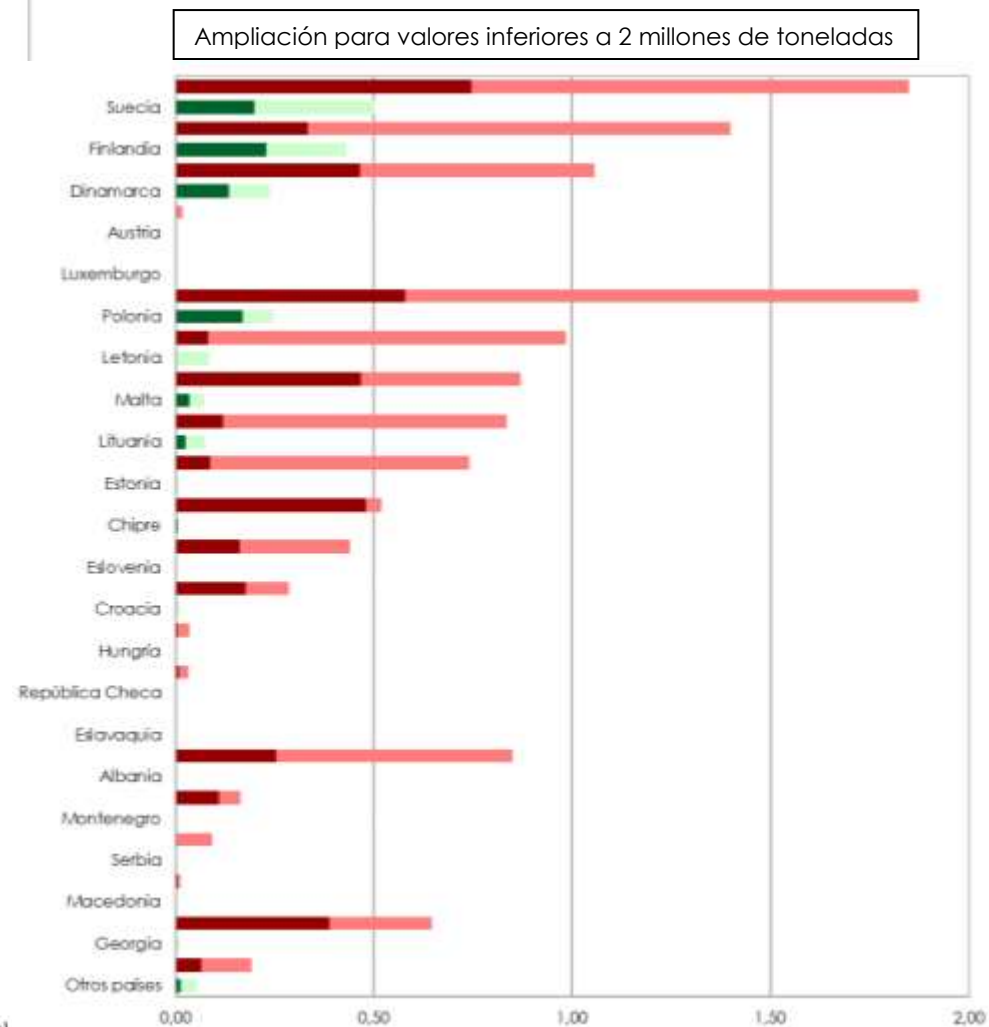
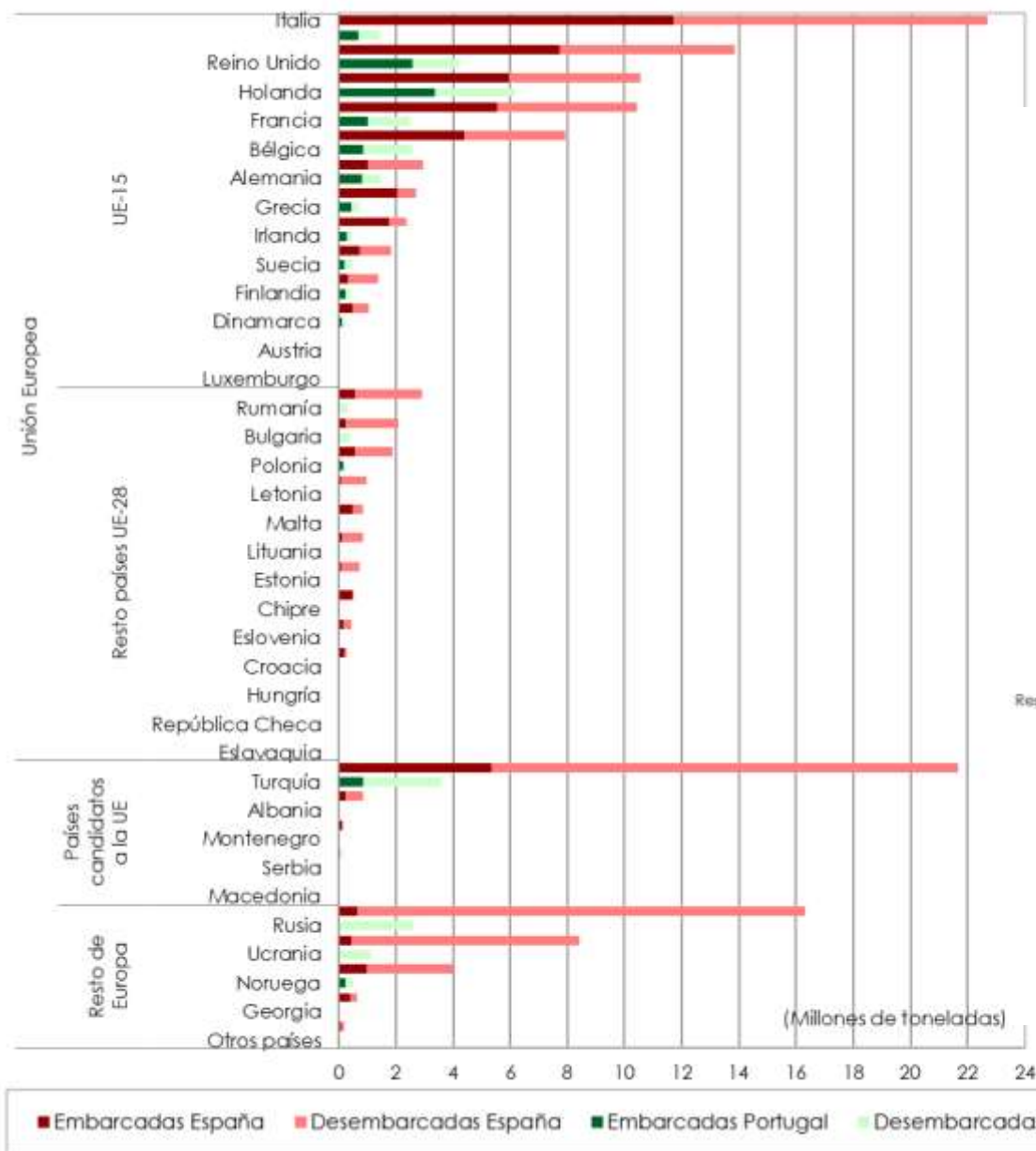
En la relación con la Unión Europea, los intercambios con el Reino Unido, los Países Bajos y Francia también son importantes para España y Portugal, con el 10,5%, el 9,7% y el 7,5%, respectivamente, sobre el número total de mercancías transportadas por vía marítima.

GRÁFICO 34. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA CON ORIGEN/DESTINO EN LOS PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA (2019)



Ampliación para valores inferiores a 1 millón de toneladas





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 Turquía (14,7%) y Rusia (11,0%).

También hay que mencionar la importancia de Italia en el transporte de mercancías entre los puertos continentales españoles y el resto de Europa (sin considerar Portugal), que representa el 16,0% de las mercancías de los puertos españoles. En cuanto a los puertos portugueses, destaca el transporte marítimo con los Países Bajos, con el 20,7% de sus mercancías.

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 (2019) (MILLONES DE TONELADAS)

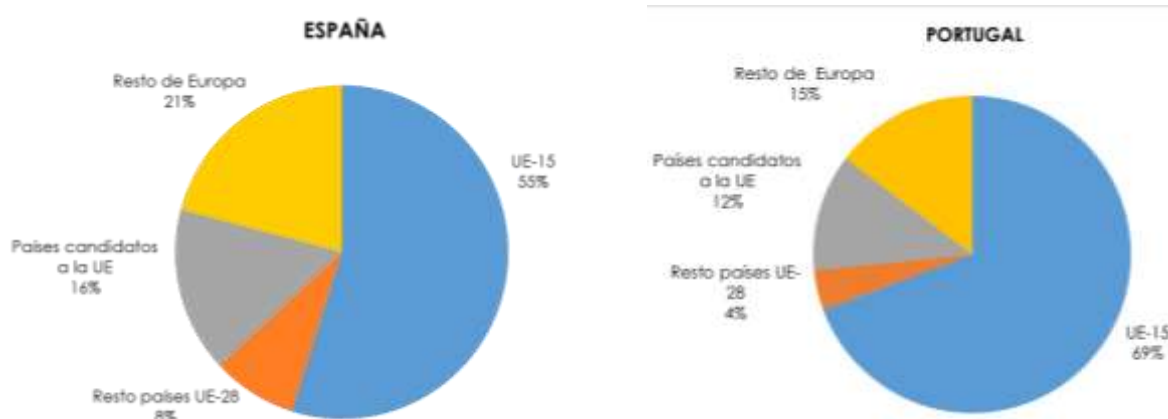
		TOTAL EN AMBOS SENTIDOS (EN MT)		
		ESPAÑA	PORTUGAL	PENÍNSULA IBÉRICA
Unión Europea	UE-15	77,78	20,67	98,45
	Resto países de la UE-28	11,63	1,23	12,86
Países candidatos		22,76	3,56	26,32
Resto de Europa		29,59	4,37	33,96
TOTAL EUROPA		141,77	29,83	171,60

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

En 2019, de los 171,6 millones de toneladas de mercancías transportadas por mar entre la Península Ibérica y los países de Europa, el 64,9% se realizó con los países de la Unión Europea (111,3 millones de toneladas), y entre estos destaca la EU15, que representa el 57,4% de ese total. El transporte con el conjunto de países candidatos a la Unión Europea y con el resto de Europa representa el 15,3% y el 19,8%, 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.

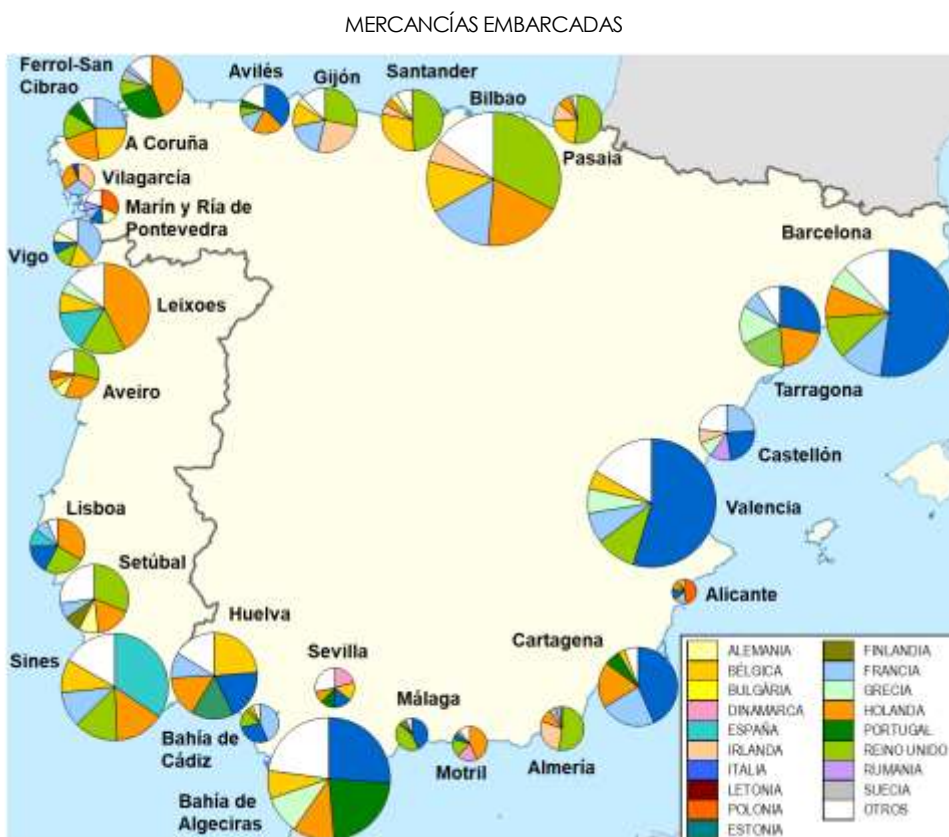
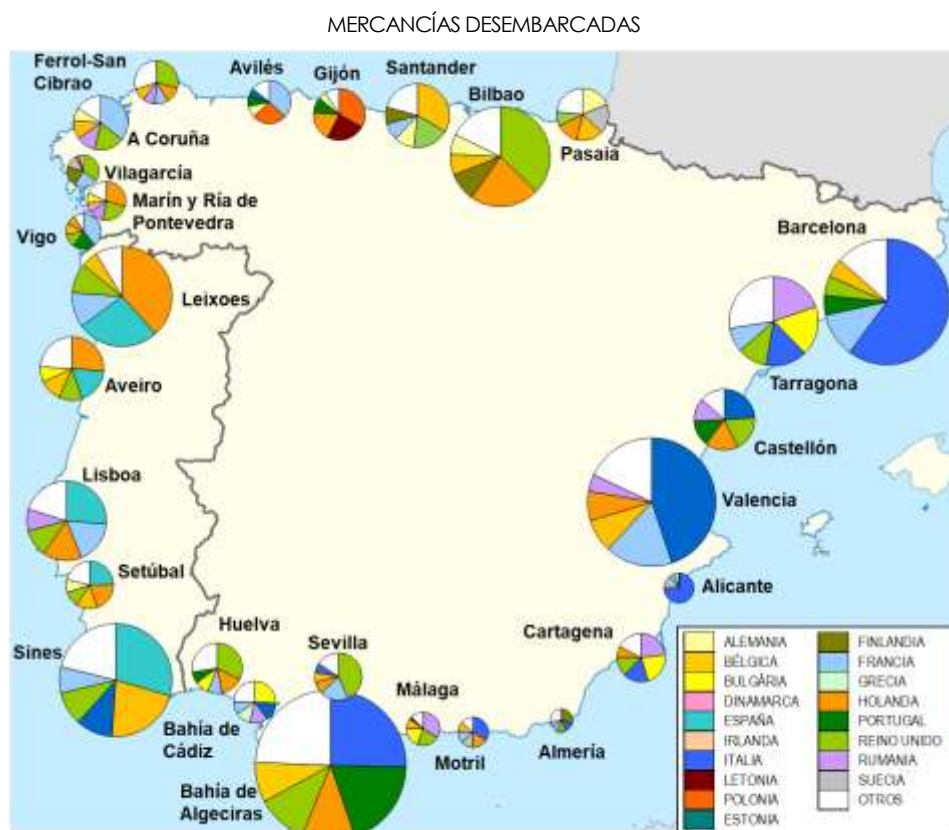
GRÁFICO 35. DISTRIBUCIÓN RELATIVA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON LOS PAÍSES DE EUROPA (2019)



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 2019 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 (2019)



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

En 2019, 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 27,0 millones de toneladas considerando las exportaciones (46,1%) e importaciones (53,9%).

A través de los puertos de Lisboa (2,8 millones de toneladas), Leixões (3,7 millones de toneladas) y Sines (4,8 millones de toneladas), llegaron a Portugal 11,3 millones de toneladas, lo que representa el 77,6% del volumen de mercancías importadas a través de los 5 puertos principales. Por origen geográfico, destacan los flujos de mercancías originarios de España, Holanda, Bélgica, Reino Unido y Francia.

Con respecto a las exportaciones a la UE28, los puertos portugueses de Sines (4,6 millones de toneladas), Leixões (3,2 millones de toneladas) y Setúbal (2,3 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 81,47% del volumen de mercancías exportadas a través de los cinco principales puertos portugueses. Los Países Bajos, el Reino Unido y España son los principales países de la UE a los que se destinan los productos enviados desde la Portugal continental.

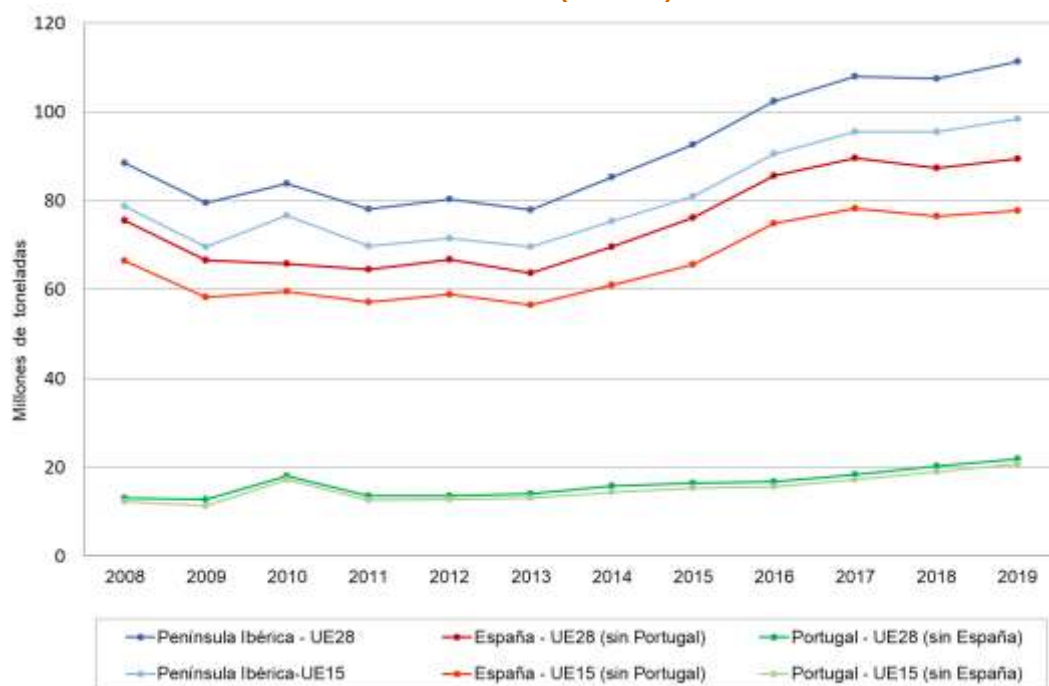
Con respecto a los puertos españoles en la península, en 2019 el volumen de bienes exportados e importados con origen / destino a la Unión Europea en su conjunto (incluido Portugal) alcanzó los 92,0 millones de toneladas. El 49,5% corresponde a las importaciones y el 50,5% a las exportaciones.

Los principales puertos de importación son Algeciras (9,1 millones de toneladas), Valencia (6,6 millones de toneladas) y Barcelona (6,3 millones de toneladas). Para el conjunto de puertos españoles, los principales países de origen son Italia, Reino Unido, Francia y Países Bajos.

En 2019, los principales puertos españoles exportadores con la UE son los puertos de Bilbao (6,1 millones de toneladas), Barcelona (6,0 millones de toneladas), Valencia (6,0 millones de toneladas), y Algeciras (5,6 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 2019.

GRÁFICO 36. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA UE-15 Y UE-28 (2008-2019)



Nota: Los valores relativos a las UE-28 anteriores a 2014 hacen referencia a la UE-27 de ese periodo. Croacia todavía no era miembro de la UE.

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

Entre 2013 y 2019, el intercambio de mercancías por vía marítima entre Portugal y los demás países de la Unión Europea experimentó un crecimiento continuo. En los intercambios con la UE-28, el incremento de los últimos tres años ha sido del 9,7% (2017 y 2018) y 8,4% (2019). Sin embargo, en estos últimos tres años, los intercambios entre España y el conjunto de países del resto de la UE-28 han tenido un comportamiento variable: incremento del 4,7% en 2017, descenso del 2,5% en 2018 e incremento del 2,3% en 2019.

En 2019, de los 111,3 millones de toneladas de mercancías transportadas entre la Península Ibérica y el resto de los países de la UE28, el 80,3% fueron efectuados por España y el 19,7% por Portugal.

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

En la Tabla 15 y 16 se muestra la evolución de los intercambios de mercancías por vía marítima entre los puertos españoles y portugueses en el período 2008-2019.

Durante 2019, España importó un total de 3,6 millones de toneladas de Portugal, mientras que en 2018 fueron 4,1 millones de toneladas, lo que equivale a una disminución del 11,8%.

Las autoridades portuarias de las islas españolas absorbieron alrededor del 13,7% del volumen total de bienes originarios de Portugal. En relación con los principales puertos de importación españoles, en 2019, las mercancías importadas por vía marítima a Algeciras equivalen al 49,0% del total de las mercancías importadas por vía marítima al conjunto de puertos españoles. Los puertos de Las Palmas, Barcelona y Castellón son los otros puertos españoles con un porcentaje superior al 5% del total de las importaciones desembarcadas desde puertos portugueses. Representan el 11,3%, el 8,8% y el 7,5% respectivamente.

TABLA 15. EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES Y LOS PUERTOS PORTUGUESES, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2019) (TONELADAS)

DESEMBARCADAS EN ESPAÑA PROVENIENTES DE PORTUGAL (MILES DE TONELADAS)												
AUTORIDAD PORTUARIA ESPAÑOLA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Bahía de Algeciras	602	638	626	865	1.099	1.312	1.403	1.681	1.551	1.449	1.706	1.777
Huelva	519	51	68	167	92	87	71	130	94	174	105	108
Las Palmas	116	104	160	184	177	81	106	536	683	697	568	410
Ferrol-San Cibrao	34	6	0	50	52	32	15	0	0	0	16	46
Barcelona	148	55	40	71	134	521	270	321	141	257	351	320
Castellón	124	25	96	134	90	181	225	233	241	283	388	274
Valencia	446	488	436	450	645	623	363	647	379	283	355	117
Gijón	48	38	36	15	39	241	199	299	295	334	98	160
Cartagena	4	3	18	22	21	23	5	6	3	9	2	2
Tarragona	65	75	90	134	137	180	87	103	100	70	28	87
Bilbao	48	19	10	6	9	153	108	61	6	12	5	18
Sa Cruz de Tenerife	18	141	184	186	157	20	31	143	143	113	247	76
Vigo	20	18	19	17	14	15	19	16	19	18	103	94
A Coruña	17	18	23	66	15	38	25	10	16	46	43	0
Avilés	47	0	9	9	0	30	17	61	48	35	67	61
Otros	506	162	166	232	162	171	199	259	151	107	30	79
TOTAL PENINSULAR	2.598	1.595	1.599	2.156	2.508	3.543	2.966	3.779	3.014	3.046	3.295	3.131
TOTAL ESPAÑA	2.760	1.841	1.983	2.607	2.843	3.708	3.143	4.506	3.872	3.888	4.112	3.626

EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES Y LOS PUERTOS PORTUGUESES, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2019) (TONELADAS) (CONTINUACIÓN)

EMBARCADAS EN ESPAÑA CON DESTINO PORTUGAL (MILES DE TONELADAS)												
AUTORIDAD PORTUARIA ESPAÑOLA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Bahía de Algeciras	657	601	863	813	892	1.176	1.291	1.072	1.047	982	1.065	1.264
Huelva	119	232	462	873	396	312	320	289	464	478	451	472
Las Palmas	79	112	114	126	78	55	50	67	99	139	205	126
Ferrol-San Cibrao	110	62	59	98	182	251	201	140	175	203	163	422
Barcelona	169	138	151	181	126	100	117	107	90	191	103	78
Castellón	55		20	76	22	29	2	19	46	47	25	73
Valencia	263	215	254	298	234	292	361	288	278	308	289	213
Gijón	29	21	29	4	4	6	35	6	0	11	30	34
Cartagena	37	63	90	176	166	76	183	206	134	196	108	176
Tarragona	97	76	95	69	74	118	65	21	62	143	66	74
Bilbao	95	53	21	52	275	108	178	164	121	192	197	119
Sa Cruz de Tenerife	42	39	39	87	57	77	40	13	14	20	27	46
Vigo	18	24	37	42	36	40	23	25	22	28	23	25
A Coruña	162	130	284	312	277	319	185	200	290	171	160	116
Avilés	22	45	16	10	12	15	62	73	76	51	77	47
Otros	119	88	128	141	189	167	279	307	206	184	168	113
TOTAL PENINSULAR	1.920	1.712	2.473	3.129	2.869	3.009	3.301	2.894	3.006	3.180	2.925	3.208
TOTAL ESPAÑA	2.074	1.898	2.663	3.359	3.019	3.141	3.392	2.998	3.124	3.343	3.157	3.398

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

En 2019, en relación con los bienes exportados desde España a Portugal por vía marítima, el puerto de Algeciras fue el que registró el mayor volumen de mercancías embarcadas (1,3 millones de toneladas equivalentes al 37,2% del total de bienes exportados por los puertos españoles a Portugal).

El resto de puertos españoles que en 2019 registraron un porcentaje superior al 5% sobre el total de mercancías embarcadas hacia Portugal fueron Huelva (con un 13,9%), Ferrol-San Cibrao (con un 12,4%), Valencia (con un 6,3%) y Cartagena (con un 5,2%).

TABLA 16. EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS PORTUGUESES Y LOS PUERTOS ESPAÑOLES, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2019) (MILES DE TONELADAS)

DESEMBARCADAS EN PORTUGAL PROVENIENTES DE ESPAÑA (MILES DE TONELADAS)												
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aveiro	230	11	178	200	267	354	388	365	466	444	364	347
Leixões	651	392	711	872	743	739	763	915	1027	993	1091	992
Lisboa	564	601	847	1.203	882	796	873	967	747	788	645	729
Setúbal	115	227	268	447	388	395	390	218	294	149	341	341
Sines	418	506	884	822	1.021	1.148	1.359	1.067	1.207	1.746	1.646	1.411
Total	1.978	1.737	2.889	3.543	3.301	3.433	3.773	3.531	3.741	4.120	4.088	3.819
EMBARCADAS EN PORTUGAL CON DESTINO ESPAÑA (MILES DE TONELADAS)												
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aveiro	312	0	259	90	53	40	16	21	50	13	21	22
Leixões	273	178	197	289	317	253	182	495	262	350	497	463
Lisboa	675	354	332	209	199	209	181	156	138	199	260	145
Setúbal	422	143	187	218	90	139	95	93	100	75	178	159
Sines	793	770	918	976	1.146	2.151	1.594	2.615	2.578	2.195	2.170	1.591
Total	2.476	1.444	1.894	1.781	1.805	2.791	2.068	3.381	3.128	2.832	3.126	2.381

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

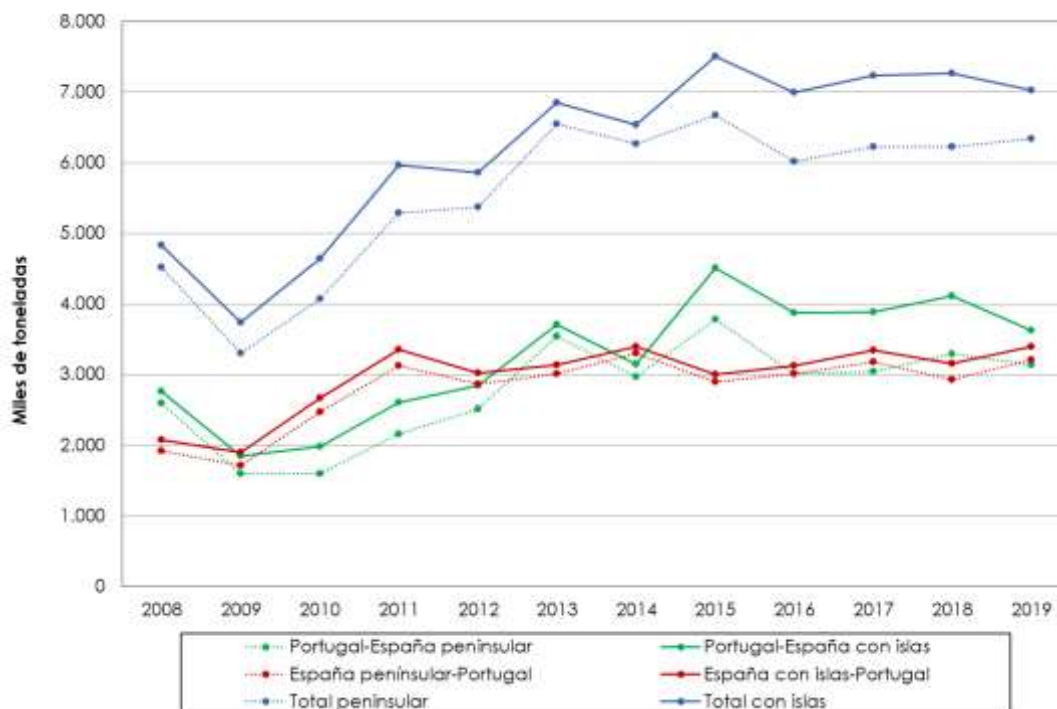
En 2019, los puertos portugueses más importantes en el transporte de mercancías con España fueron los puertos de Sines, Leixões y Lisboa.

El puerto de Sines fue el puerto más relevante durante el período analizado, representando, en 2019, el 36,9% de las mercancías desembarcadas en Portugal provenientes de España, y el 66,8% de las mercancías embarcadas en Portugal con destino España.

Por su parte, en 2019, el puerto de Leixões representa el 26,0% de las mercancías desembarcadas y el 19,5% de las embarcadas y el de Lisboa, el 19,1% de las desembarcadas y el 6,1% de las embarcadas.

El Gráfico 37, basado en los datos de la Tabla 15, representa la evolución del transporte marítimo entre España y Portugal en el período 2008-2019.

GRÁFICO 37. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, EN AMBOS SENTIDOS (2008-2019)



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

Entre 2008 y 2019, el movimiento de mercancías entre Portugal y España por mar fue de 7,0 millones de toneladas, el 51,6% de las cuales se descargaron en España.

5.5. TRANSPORTE POR TUBERÍA

En 2019, la entrada de gas desde España a un gasoducto a la Red Nacional de Transporte de Gas Natural de Portugal correspondió a movimientos de 6.031 Gigavatios/hora.

Las series de datos disponibles de 2013 a 2019 muestran un descenso importante en 2018 y 2019 con disminuciones anuales del 24,9% y del 73,0% respectivamente. El descenso se debe a la mayor diversificación de los países que suministran gas natural, con un aumento de la importancia de países como Nigeria o Estados Unidos, cuyo suministro se realiza por vía marítima.

TABLA 17. GAS INCORPORADO A LA RED NACIONAL DE PORTUGAL (2013 – 2019)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Entradas de Gás	27 550	30 973	35 235	36 198	29 756	22 343	6 031
Campo Maior	27 227	30 938	35 076	35 913	29 649	22 331	5 999
Valença do Minho	323	35	158	285	107	12	32

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 2019, el número total de mercancías transportadas entre Portugal y España fue de 30,6 millones de toneladas.

El Gráfico 38 muestra la distribución de mercancías entre España y Portugal en 2019. Principalmente se refleja que el transporte por carretera representó el 70,7% de esos intercambios; el transporte marítimo, el 22,9% y el transporte ferroviario, el 6,4%, cuotas muy similares a las registradas en 2017.

Por otro lado, la Tabla 18 muestra su variación respecto el año 2018. Y la participación de cada modo, apreciándose que el transporte por carretera representó el 70,7% de esos intercambios; el transporte marítimo, el 22,9% y el transporte ferroviario, el 6,4%, cuotas similares a las registradas en 2017.

GRÁFICO 38. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2019)



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

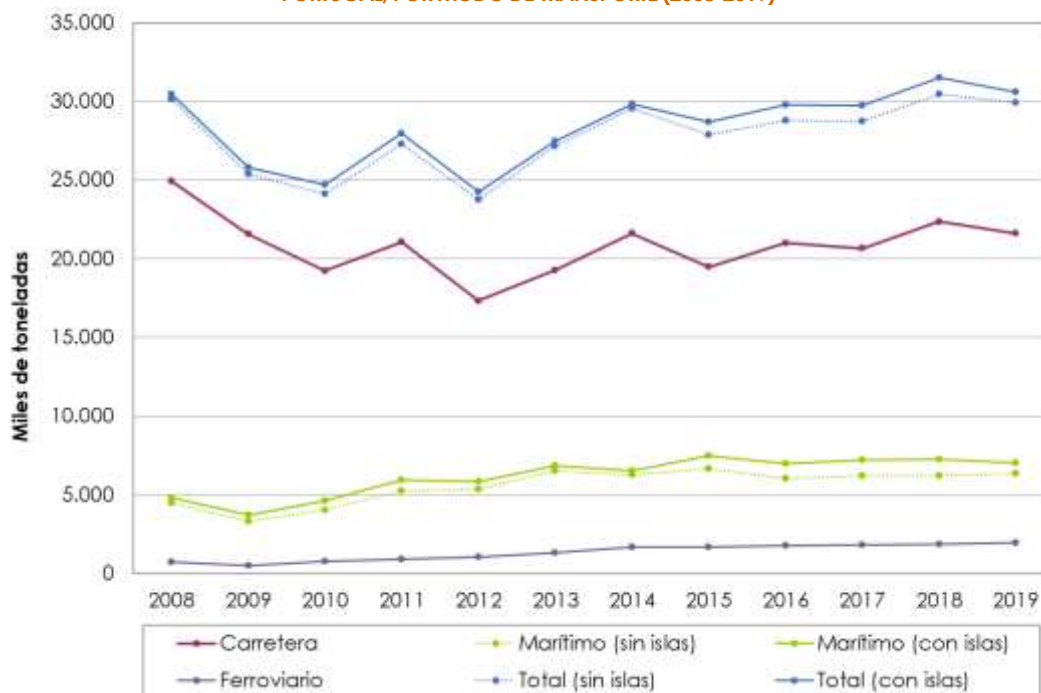
TABLA 18. RESUMEN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN EL AÑO 2019 POR MODO DE TRANSPORTE Y SU COMPARACIÓN CON EL AÑO 2018 (EN MILES DE TONELADAS)

MODO DE TRANSPORTE	AÑO		VARIACIÓN VOLUMEN MERCANCÍAS	
	2018	2019	MILES DE TONELADAS	PORCENTAJE
Carretera	22.360	21.631	-729	-3,3%
Marítimo (con islas)	7.270	7.024	-246	-3,4%
Marítimo (sin islas)	6.220	6.339	119	1,9%
Ferrocarril	1.873	1.955	82	4,4%
Total peninsular	30.453	29.925	-528	-1,7%
Total con islas	31.503	30.610	-893	-2,8%

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

Finalmente, el Gráfico 39 representa la evolución del volumen de mercancías transportadas entre España y Portugal en el período comprendido entre 2008 y 2019.

GRÁFICO 39. EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2008-2019)



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 2012 el volumen total de mercancías transportadas entre España y Portugal (con islas) disminuyó un 20,4% debido al descenso del 30,5% del transporte por carretera. Sin embargo, a partir de 2012, existe un crecimiento del 26,2%, gracias al crecimiento de los distintos modos de transporte (carretera, 24,8%; marítimo con islas 19,8%; y ferroviario, 84,7%). A pesar de esta tendencia, en 2019 el descenso del transporte por carretera (3,3%) y del transporte marítimo (3,4%) ha marcado la evolución del volumen del total de mercancías transportadas entre España y Portugal, que se ha reducido un 2,8%. El transporte ferroviario creció un 4,4%.

Entre 2008 y 2019 se observa un descenso de la cuota del transporte por carretera que, aunque sigue siendo el modo de transporte con más toneladas transportadas entre Portugal y España, ha pasado de representar el 81,8% en 2008 al 70,7% en 2019. La pérdida de cuota del transporte por carretera se ha repartido entre el transporte marítimo (15,9% en 2008 y 22,9% en 2019) y el transporte ferroviario (2,4% en 2008 y 6,4% en 2019).

6. CONCLUSIONES

El documento número 10 del OTEP actualiza la información sobre las características socioeconómicas de España y Portugal, las infraestructuras, y el transporte de viajeros y de mercancías entre ambos países. La información analiza la situación hasta 2019 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. Los datos registrados del PIB presentan una tendencia de crecimiento desde 2013 para Portugal, con un crecimiento del 27% entre 2013 y 2019, y desde 2014 para España, con un crecimiento del 22% entre 2014 y 2019.
2. En lo que se refiere a los datos de comercio exterior del conjunto España- Portugal con el resto de Europa, hay que destacar su crecimiento en términos de valor, con un crecimiento continuado desde 2013 de 122,8 millardos de euros y un 35,4%. En peso, 2013 marca un cambio de tendencia, pasando de la estabilidad al crecimiento. Entre 2013 y 2019, el comercio exterior ha crecido 51,9 millones de toneladas y un 27,1%. El comportamiento del comercio exterior está especialmente marcado por los intercambios con los países de la Antigua UE-15, representando alrededor del 80% de los intercambios en términos de valor, excepto en el caso de las exportaciones de Portugal que equivalen al 95%. En volumen, los intercambios con los países de la Antigua UE-15 representan el 60% para las importaciones y el 81% para las exportaciones de España y Portugal.
3. En relación a las infraestructuras, hay que señalar la especial atención de ambas instituciones a las cuestiones relativas a la movilidad sostenible para defender y poner en marcha soluciones sostenibles e inteligentes para viajeros y mercancías, así como la apuesta por un transporte interoperable y multimodal, en el que se potencie el establecimiento de ventanillas únicas, plataformas logísticas e intercambiadores tal como se indicó durante la XXXII Cumbre Hispano-Portuguesa (28 octubre de 2021).

En el ámbito de las conexiones por carretera, destacar el avance en las conexiones Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro y Braganza-Zamora, así como la finalización de los trabajos de mantenimiento y adecuación en el Puente Internacional sobre el río Guadiana entre Vila Real de Santo Antonio y Ayamonte.

En el caso del ferrocarril, hay que destacar los avances producidos en las conexiones ferroviarias Oporto-Vigo, Aveiro-Salamanca y Lisboa-Madrid, así como el Convenio de Coordinación Transfronteriza (junio 2021), entre los administradores de infraestructuras ferroviarias de ambos países (ADIF e IP), que ha permitido desarrollar procedimientos conjuntos de coordinación en diferentes ámbitos técnicos.

4. Durante 2019, un total de 64,6 millones de viajeros cruzaron la frontera entre ambos países, teniendo en cuenta el transporte terrestre (carretera y ferrocarril), el aéreo y el fluvial. Respecto 2018, esta cifra representó un aumento del 3,2%.

El transporte por carretera es el principal protagonista concentrando el 90,5% de los viajeros, lo que equivale a 58,50 millones de viajeros y un tráfico medio diario de 83.998 vehículos ligeros/día y 601 autocares/día.

El transporte aéreo es el segundo modo más utilizado en el transporte de viajeros entre España y Portugal, con 5,65 millones de viajeros en 2019 (incluidas las islas) y

un crecimiento entre 2013 y 2019 de 2,74 millones de viajeros equivalente al 111,6%. Si se consideran las islas, el tráfico entre Portugal y la Unión Europea (UE28) alcanzó los 38,2 millones de viajeros Y entre España y la Unión Europea (UE28), los 150,8 millones de viajeros. Sin considerar las islas, estas cifras se reducen a los 36,4 millones de viajeros para Portugal (18,1 millones embarcados y 18,2 millones desembarcados) y a los 99,1 millones de viajeros para España (49,6 millones embarcados y 49,4 millones desembarcados).

El número de viajeros por ferrocarril aumentó un 1,5% en comparación con 2018, y un 60,6% respecto 2012, cuando se produce un cambio de tendencia (de reducción a incremento) en los viajeros del transporte ferroviario.

Durante 2019 las conexiones fluviales fueron utilizadas por 219 mil viajeros, el equivalente al 0,3% del total de viajeros que cruzaron la frontera entre España y Portugal en ambas direcciones.

- 5.** Por último, en lo que respecta al transporte de mercancías entre España y Portugal, el volumen total en 2019 ascendió a 30,6 millones de toneladas, un 2,8% menos que las transportadas en 2018.

La mayoría de los intercambios (71%) se llevaron a cabo a través de la carretera, que registró un tráfico diario medio de 12.986 vehículos pesados camiones, siendo la frontera de Vilar Formoso / Fuentes la conexión más utilizada (21% del tráfico total de vehículos pesados).

El segundo medio de transporte más utilizado durante el 2019 fue el marítimo, representando el 23% del total, equivalente a 7,0 millones de toneladas transportadas. A pesar que desde 2016 el transporte de mercancías por vía marítima presenta unos valores bastante estables, este ha experimentado un crecimiento del 87,9% desde 2009, cuando registró el valor más bajo de la serie (3,74 millones de toneladas) y vivió un cambio de tendencia. La relación del conjunto España-Portugal con el resto de la Unión Europea (UE28) también se caracteriza por una tendencia de crecimiento en los últimos años. En este caso, el cambio de tendencia se produce en 2013, pasando de la estabilidad a un crecimiento del 42,9% entre 2013 y 2019 equivalente a 33,4 millones de toneladas, que supuso pasar de los 77,9 millones de toneladas a los 111,3 millones de toneladas.

Finalmente, el modo ferroviario representa el 6% del transporte entre los dos países. En 2019, el volumen total de mercancías transportadas fue de 2,0 millones de toneladas, que representa un crecimiento del 4,4% respecto las mercancías transportadas en ferrocarril en 2018.

