

6.º relatório
dados 2009/2010



Observatório Transfronteiriço
Espanha/Portugal
Observatorio Transfronterizo
España/Portugal

Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal

6.º relatório

dados 2009/2010

PORTUGAL

Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais,
Ministério da Economia e do Emprego

ESPAÑA

Secretaria de Estado de Transportes
Ministério de Fomento

Lisboa/Madrid Novembro 2011



ENTIDADES DE PORTUGAL E ESPANHA REPRESENTADAS NO OBSERVATÓRIO TRANSFRONTEIRIÇO ESPANHA-PORTUGAL:

PORTUGAL

Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais do Ministério da Economia e do Emprego (Coordenação)

Aeroportos de Portugal – ANA, SA

Caminhos-de-Ferro Portugueses, E.P.

Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres – IMTT, I.P.

EP - Estradas de Portugal, SA

Instituto Nacional de Aviação Civil – INAC, I.P.

Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos - IPTM, I.P.

Rede Ferroviária de Alta Velocidade – RAVE, SA

Rede Nacional Ferroviária – REFER, EPE

Turismo de Portugal, I.P.

Instituto Nacional de Estatística - INE

ESPAÑA

Secretaría de Estado de Transportes do Ministerio do Fomento (Coordinación)

Aeropuertos y Navegación Aérea - AENA

Dirección General de Aviación Civil

Dirección General de Carreteras

Dirección General de Ferrocarriles

Dirección General de la Marina Mercante

Dirección General de Programación Económica

Dirección General de Transporte por Carretera

Puertos del Estado

Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles - RENFE

Instituto Estudios Turísticos – IET

Instituto Nacional de Estadística – INE

COORDENAÇÃO:

PORTUGAL

Ministério da Economia e do Emprego

Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais

Rua da Prata, n.º 8

1149-057 Lisboa

Tel. +351 21 792 13 00

geral@gperi.moptc.pt

www.gperi.moptc.pt

ESPAÑA

Ministerio de Fomento

Secretaría de Estado de Transportes

Paseo de la Castellana 67

28071 Madrid

Tel. +34 915978747

stt@fomento.es

www.fomento.es

ISSN 1645-33IX

Índice Geral

1.	INTRODUÇÃO	13
2.	CARACTERIZAÇÃO SOCIO-ECONÓMICA	14
2.1.	População	14
2.2.	Dados económicos gerais	15
2.3.	Taxas de motorização	18
2.4.	Comércio Internacional	19
3.	INFRA-ESTRUTURAS	25
3.1.	Infra-estruturas rodoviárias	25
3.2.	Infra-estruturas ferroviárias	33
3.3.	Infra-estruturas aeroportuárias	40
3.4.	Infra-estruturas portuárias	42
4.	FLUXOS DE PASSAGEIROS	45
4.1.	Transporte de passageiros por via rodoviária	45
4.2.	Transporte de passageiros por via ferroviária	51
4.3.	Transporte aéreo de passageiros	52
4.4.	Transporte fluvial de passageiros	59
4.5.	Resumo do transporte de passageiros	60
5.	FLUXOS DE MERCADORIAS	61
5.1.	Comércio internacional de mercadorias de Portugal e Espanha, por modo de transporte (dados das estatísticas do comércio externo)	62
5.2.	Transporte de mercadorias por via rodoviária	68
5.3.	Transporte de mercadorias por caminho-de-ferro	85
5.4.	Transporte marítimo de mercadorias	87
5.5.	Resumo do tráfego de mercadorias	95
6.	CONCLUSÕES	97

ANEXO 1 – ITRT 2008: Principais Conclusões i 101

- 1. Âmbito e objectivos do Inquérito i 101**
- 2. Aspectos Metodológicos iii 103**
- 3. Tráfego transfronteiriço – Características Gerais iv 104**
- 4. Características Síntese do Tráfego de Veículos Pesados de Mercadorias nas fronteiras xiii 114**
- 5. Síntese das Características do Tráfego de Veículos Pesados de Mercadorias nas Fronteiras xvii 118**

ANEXO 2 – Ligações Fronteiriças entre Espanha e Portugal: Identificação e Características - 2009 i 124

Índice de Figuras

FIGURA 1	População na Europa, por região (2008) 15
FIGURA 2	PIB por habitante (em PPC) na UE 27 a nível regional (2007) 18
FIGURA 3	Infra-estruturas de ligação rodoviária entre Espanha e Portugal – localização e estado das intervenções em curso em 31.12.2010 30
FIGURA 4	Infra-estruturas ferroviárias existentes e planeadas em Espanha e Portugal 39
FIGURA 5	Principais aeroportos portugueses e espanhóis, nas comunidades e regiões limítrofes, em 31-12-2010 40
FIGURA 6	Aeroportos peninsulares espanhóis (previsão de tráfego para 2020) e portugueses (infra-estruturas previstas) 42
FIGURA 7	Fachadas marítimas do sistema portuário espanhol e português 44
FIGURA 8	Tráfego médio diário de veículos ligeiros de passageiros nas principais fronteiras (2009) 47
FIGURA 9	Tráfego médio diário de veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras (2009) 74
FIGURA 10	Tráfego internacional de mercadorias com os cinco principais países da UE-27, com origem e destino nos portos da Península Ibérica (2009) 90

Índice de Tabelas

TABELA 1	PIB a preços de mercado e PIB per capita em PPC na UE27, UE25, UE15, em Espanha e em Portugal (1998-2009) 16
TABELA 2	Comércio Internacional de Espanha e Portugal com o resto da Europa, em valor (2009) 20
TABELA 3	Comércio Internacional de Espanha e Portugal com o resto da Europa, em volume (2009) 22
TABELA 4	Ligações rodoviárias entre Espanha e Portugal (a 31-12-2009) – Tráfego Médio Diário de Veículos 26
TABELA 5	Visitantes que entraram em Portugal, por via rodoviária, por país de residência (2007) 49
TABELA 6	Turistas estrangeiros provenientes de Portugal consoante a comunidade autónoma de destino (2009) 49
TABELA 7	Estimativa do total de passageiros que atravessaram a fronteira rodoviária entre Espanha e Portugal, em ambos os sentidos (2008 e 2009) 51
TABELA 8	Movimento de passageiros nos aeroportos de Espanha e Portugal por países europeus de origem/destino (2009) 52
TABELA 9	Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, Madrid, Barcelona e Málaga com origem/destino em Espanha, Portugal e França (2009) 55
TABELA 10	Tráfego aéreo de passageiros entre Espanha e Portugal - ambos os sentidos (2009) 57
TABELA 11	Resumo do Tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2008 e 2009) 60
TABELA 12	Evolução das trocas de mercadorias entre Espanha e Portugal (1999-2009) 71

TABELA 13	Tipologia e volume de mercadorias carregadas e descarregadas em Espanha e Portugal, em transporte internacional, em camiões matriculados em Espanha e Portugal (2009) 83
TABELA 14	Distribuição do transporte de mercadorias entre a Península Ibérica e o Resto da Europa em ambos os sentidos (2009) 88
TABELA 15	Evolução do movimento de mercadorias por via marítima entre os principais portos espanhóis e os portos portugueses, em ambos os sentidos (2000-2009) 93
TABELA 16	Evolução do movimento de mercadorias por via marítima entre os principais portos portugueses e os portos espanhóis, em ambos os sentidos (2000-2009) 94

Índice de Gráficos

- GRÁFICO 1** População residente em Espanha e Portugal (1996-2009) **14**
- GRÁFICO 2** Taxa de crescimento anual do PIB na UE27, UE15, em Espanha e em Portugal (1998-2009) **16**
- GRÁFICO 3** PIB per capita (em PPC), por regiões fronteiriças em Espanha e em Portugal (2007) **17**
- GRÁFICO 4** Taxa de motorização em Espanha, em Portugal, na UE15, UE25 e UE27 (2000-2009) **19**
- GRÁFICO 5** Evolução do Comércio internacional do conjunto Espanha-Portugal com a Europa, em valor (1995-2009) **21**
- GRÁFICO 6** Evolução do Comércio internacional do conjunto Espanha-Portugal com o resto da Europa, em volume (1995-2009) **23**
- GRÁFICO 7** Comércio internacional de Espanha e Portugal com a Europa (2009) **24**
- GRÁFICO 8** Repartição do comércio internacional de Espanha e Portugal com o resto da Europa (2009) **24**
- GRÁFICO 9** Tráfego médio diário de veículos ligeiros e pesados, em ambos os sentidos, nos principais postos fronteiriços (TMD> 1.000 Veículos/Dia) em 2009 **29**
- GRÁFICO 10** Tráfego Médio Diário de veículos ligeiros de passageiros nas principais fronteiras entre Espanha e Portugal (2009) **46**
- GRÁFICO 11** Evolução do tráfego médio diário conjunto de automóveis e autocarros nas principais ligações fronteiriças (2001-2009) **48**
- GRÁFICO 12** Evolução do tráfego ferroviário de passageiros entre Espanha e Portugal (2000-2009) **51**
- GRÁFICO 13** Distribuição do tráfego de passageiros por via aérea entre a Península Ibérica e o resto da Europa (2009) **54**
- GRÁFICO 14** Evolução do movimento de passageiros transportados por via aérea entre Espanha e Portugal (1999 - 2009) **58**

GRÁFICO 15	Evolução do movimento de passageiros por via fluvial entre Espanha e Portugal - rios Minho e Guadiana (2000-2009) 59
GRÁFICO 16	Evolução do movimento de veículos por via fluvial entre Espanha e Portugal - rios Minho e Guadiana (2000-2009) 60
GRÁFICO 17	Distribuição do tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2009) 61
GRÁFICO 18	Evolução do tráfego de mercadorias de Portugal e Espanha com a UE25 (1990-2009) 63
GRÁFICO 19	Estrutura modal das trocas comerciais de Portugal e Espanha com a União Europeia (2009) 64
GRÁFICO 20	Evolução das trocas comerciais de mercadorias entre Espanha e Portugal por modos de transporte, em ambos os sentidos (1990-2006) 65
GRÁFICO 21	Distribuição do transporte de mercadorias entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2009) 66
GRÁFICO 22	Evolução das trocas comerciais de mercadorias de Espanha e Portugal com a França, por modos de transporte (1990-2009) 67
GRÁFICO 23	Evolução do transporte de mercadorias em veículos pesados matriculados em Portugal, por principais países de carga/descarga (1990-2009) 69
GRÁFICO 24	Evolução do transporte de mercadorias em veículos pesados matriculados em Espanha, por principais países de carga/descarga (1990-2009) 70
GRÁFICO 25	Evolução das trocas de mercadorias por via rodoviária entre Espanha e Portugal (1986-2009) 71
GRÁFICO 26	Tráfego médio diário dos veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras luso-espanholas (2009) 73
GRÁFICO 27	Evolução do número de veículos que efectuem transporte por conta própria, por escalões de carga útil em Espanha (2000-2009) 76
GRÁFICO 28	Evolução do número de veículos que efectuem transporte por conta própria, por escalões peso bruto em Portugal (2004-2009) 77
GRÁFICO 29	Evolução do número de veículos que efectuem transporte por conta de outrem, por escalões de carga útil em Espanha (2000-2009) 78

- GRÁFICO 30** Evolução do número de veículos que efectuem transporte por conta de outrem, por escalões de peso bruto em Portugal (2000-2009) **79**
- GRÁFICO 31** Número e percentagem de veículos afectos ao transporte nacional e internacional em Portugal (2009) **80**
- GRÁFICO 32** Número e percentagem de veículos a efectuar transporte nacional e de outros âmbitos, em Espanha (2009) **80**
- GRÁFICO 33** Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e de outrem em Espanha (2000-2009) **82**
- GRÁFICO 34** Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e de outrem em Portugal (2000-2009) **82**
- GRÁFICO 35** Tipologia e volume de mercadorias carregadas e descarregadas em Espanha e Portugal, em transporte internacional, em camiões matriculados em Espanha e Portugal (2009) **84**
- GRÁFICO 36** Evolução do transporte internacional de mercadorias, por caminho-de-ferro, de/para Portugal, por regiões de origem/destino (1990-2009) **86**
- GRÁFICO 37** Distribuição do tráfego de mercadorias por via marítima com origem/destino nos portos da Península Ibérica (2009) **87**
- GRÁFICO 38** Distribuição relativa das trocas comerciais por via marítima de Espanha e Portugal com o resto da Europa (2009) **89**
- GRÁFICO 39** Evolução das trocas de mercadorias por via marítima entre a Península Ibérica, a UE-25 e a UE-27 (1999-2009) **92**
- GRÁFICO 40** Evolução das trocas de mercadorias por via marítima entre a Espanha e Portugal, em ambos os sentidos (2000-2009) **95**
- GRÁFICO 41** Distribuição relativa das trocas de mercadorias entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2009) **96**
- GRÁFICO 42** Evolução do volume de mercadorias transportadas entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2000-2009) **96**

INTRODUÇÃO 1.

O Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal foi criado para dar resposta à necessidade de dispor de um sistema comum de monitorização das tendências de tráfego transfronteiriço, reconhecida por Portugal e Espanha na Cimeira Ibérica de Janeiro de 2001.

O presente documento que constitui o 6.º Relatório surge como fruto do trabalho conjunto do ex-Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (Portugal) e do Ministério de Fomento (Espanha). Visa disponibilizar indicadores que permitam a caracterização dos fluxos de transporte transfronteiriço, de passageiros e mercadorias, por modo de transporte.

Este relatório apresenta a mesma estrutura das edições anteriores:

- Caracterização socioeconómica;
- Infra-estruturas de transportes;
- Fluxos de Passageiros;
- Fluxos de Mercadorias;

e inclui também dois anexos que são o testemunho de que as actividades do OTEP não se esgotam na produção dos seus relatórios anuais, mas que abrangem um trabalho mais alargado de caracterização e estudo de fenómenos transfronteiriços. O primeiro anexo refere os principais resultados do Inquérito ao Transporte Rodoviário Transfronteiriço (ITRT) realizado em 2008 (relatório final completo disponível na página web do GPERI www.gperi.moptc.pt) e o segundo baseia-se no relatório sobre a identificação e caracterização das ligações de fronteira entre os dois países realizado em 2009 (documento disponível na página web do Ministério de Fomento www.fomento.es).

No âmbito do trabalho conjunto entre ambos os governos, foi criado em 20 de Fevereiro de 2006 o Grupo de Contacto Hispano-Português, presidido pelos Secretários de Estado responsáveis pelas infra-estruturas de transportes de cada país. Este Grupo tem como objectivo facilitar o intercâmbio de informação e a coordenação entre os serviços e instâncias responsáveis pelo desenvolvimento das ligações entre Espanha e Portugal. Na última síntese produzida por este Grupo de Trabalho, designada “Hoja de Ruta n.º 4”, apresenta-se o desenvolvimento e actualizações dos vários projectos comuns mencionados no 5.º relatório OTEP.

2. CARACTERIZAÇÃO SOCIO-ECONÓMICA

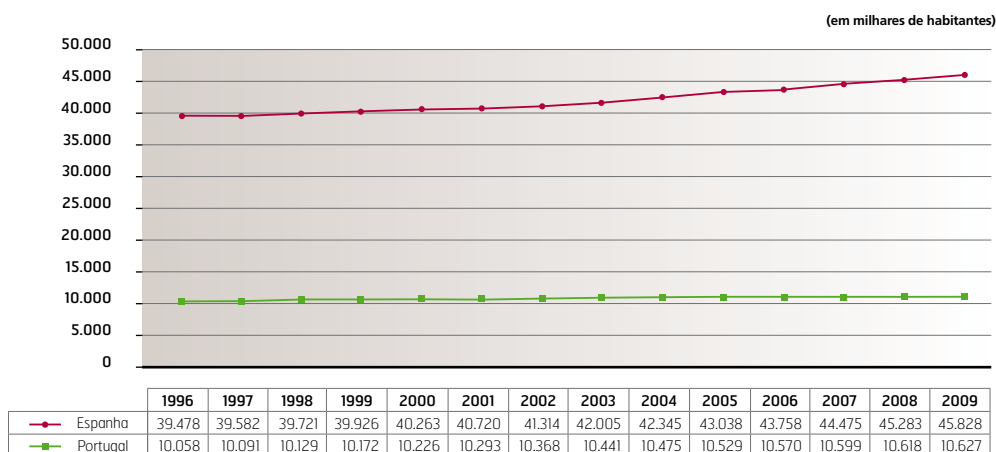
À semelhança das anteriores edições do relatório, a caracterização da situação socio-económica de ambos os países tem por base a análise de quatro variáveis: População, Produto Interno Bruto, Índice de Motorização e Comércio Internacional

2.1. POPULAÇÃO

No gráfico seguinte pode observar-se a evolução da população, em Espanha e em Portugal, entre 1996 e 2009.

GRÁFICO 1

População residente em Espanha e Portugal (1996-2009)



Fonte: EUROSTAT

Em Espanha a população aumentou ao longo do período considerado e ascendeu, em 2009, a 45,8 milhões de habitantes, enquanto em Portugal se situava nos 10,6 milhões, o que representa crescimentos de, respectivamente, 1,2% e 0,09%, face ao ano anterior.

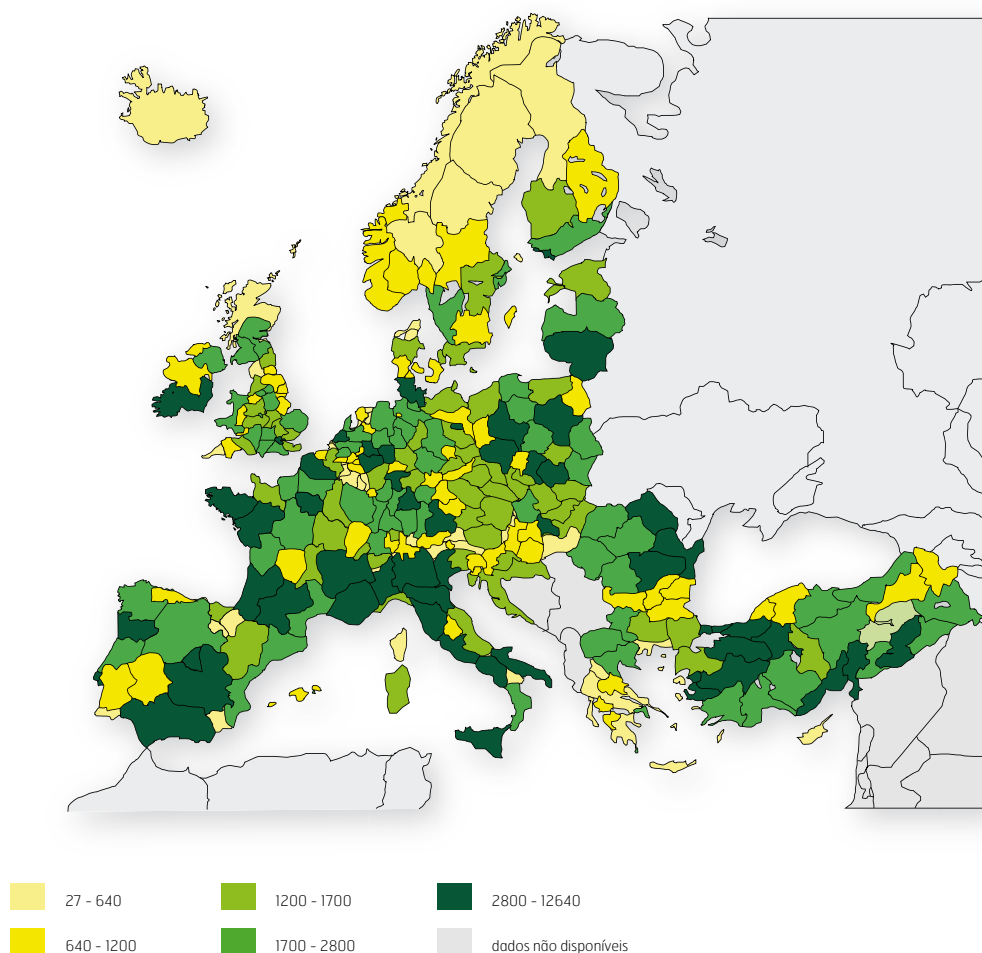
Entre 1996 e 2009, a taxa de crescimento média anual da população em Espanha foi de 1,15% e em Portugal de 0,42%.

A Figura 1 permite estabelecer uma comparação regional ao nível da população na Europa.

FIGURA 1

População na Europa, por região (2008)

(milhares de habitantes)



Fonte: EUROSTAT: Yearbook2007

Nota: Para a Alemanha, Bélgica, Chipre, França, Luxemburgo, Noruega e Reino Unido os valores referem-se ao ano de 2007.

DADOS ECONÓMICOS GERAIS 2.2

Apresenta-se na Tabela 1 a evolução do Produto Interno Bruto a preços de mercado (PIBpm) e do Produto Interno Bruto per capita, medido em paridade do poder de compra (PPC) relativamente à UE 27.

Recolheram-se dados para Espanha, Portugal e para o conjunto de países que formavam a UE 15 a UE 25 e a actual UE 27.

TABELA 1

PIB a preços de mercado e PIB per capita em PPC na UE27, UE25, UE15, em Espanha e em Portugal (1998-2009)

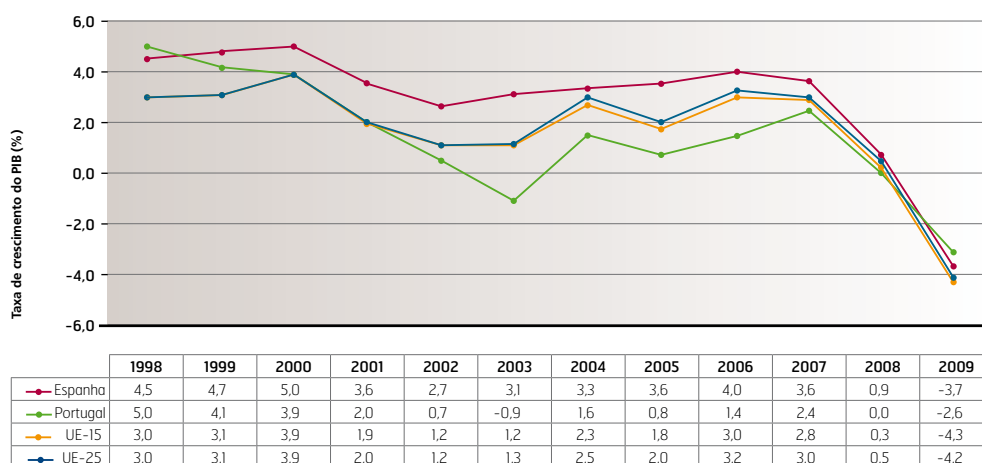
ANO	PIB a preços de mercado (10 ⁹ €)					PIB per capita em paridade do poder de compra (PPC) (UE-27 = 100)				
	UE-27	UE-25	UE-15	ESPAÑA	PORTUGAL	UE-27	UE-25	UE-15	ESPAÑA	PORTUGAL
1998	8167	8.026,8	7.360,1	642,7	136,1	100,0	105,0	115,0	95,0	79,0
1999	8590	8.445,0	7.743,5	684,8	1.470,0	100,0	105,0	115,0	96,0	81,0
2000	9209	9.054,3	8.306,8	746,7	157,9	100,0	105,0	115,0	97,0	81,0
2001	9528	9.418,8	8.633,4	790,2	163,2	100,0	105,0	115,0	98,0	80,0
2002	9950	9.768,9	8.938,2	849,8	169,2	100,0	105,0	114,0	100,0	80,0
2003	10118	9.924,2	9.062,3	879,1	171,2	100,0	104,0	114,0	101,0	79,0
2004	10617	10.399,4	9.473,8	933,5	175,1	100,0	104,0	113,0	101,0	77,0
2005	1107	10.840,2	9.862,6	995,1	188,2	100,0	104,0	113,0	102,0	79,0
2006	11699	11.435,7	10.390,0	1.089,9	197,3	100,0	104,0	112,0	104,0	79,0
2007	12.395,9	12.098,7	10.952,4	1.174,9	206,6	100,0	104,0	112,0	105,0	78,0
2008	12.493,8	12.155,3	10.964,7	1.172,6	209,2	100,0	103,0	111,0	103,0	79,0
2009	11.785,5	11.481,7	10.341,1	1.127,4	196,9	100,0	103,0	111,0	104,0	79,0

Fonte: EUROSTAT

O Gráfico 2 representa o valor da taxa de crescimento anual do PIB (a preços correntes) entre 1998 e 2009.

GRÁFICO 2

Taxa de crescimento anual do PIB na UE27, UE15, em Espanha e em Portugal (1998-2009)



Fonte: EUROSTAT

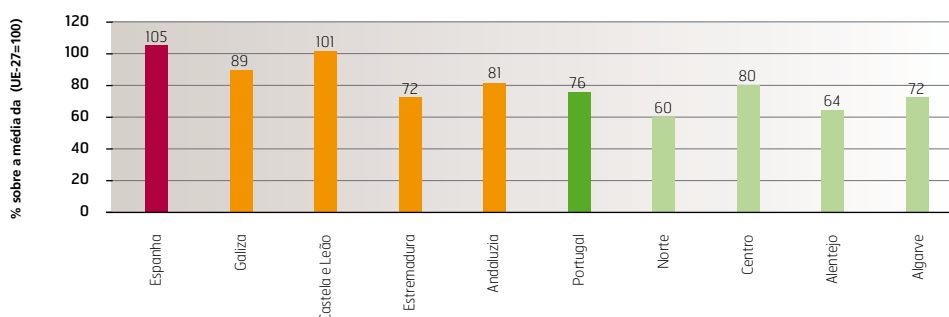
Os dados mais relevantes a assinalar são:

- Em 2009 verificaram-se as mais baixas taxas de crescimento do PIB do período, registando-se, pela primeira vez, valores negativos para Espanha Portugal, UE 15 e UE 27.
- A partir de 2007 inicia-se para Espanha um crescimento em baixa, com taxas de crescimento do PIB cada vez mais reduzidas. O mesmo sucede para a UE 15 e UE 27. No caso de Portugal, esta tendência inicia-se um ano depois.
- As diferenças entre as taxas de crescimento do PIB na UE 15 e na UE 27 não são assinaláveis, ou seja, o peso dos 12 países que posteriormente aderiram não é significativo para a UE no seu conjunto.

Focando apenas as regiões de fronteira entre os dois países, o Gráfico 3 representa o PIB per capita (em PPC) para o ano 2007, observando-se que, no caso de Portugal, com excepção para o Centro, todas as regiões se encontram abaixo da média nacional, sendo o Norte e o Alentejo as regiões que mais diferem. Em Espanha, a região de Castela e Leão é a mais próxima da média nacional e a Estremadura a que apresenta maior diferença face àquele valor. Comparando com o índice base do PIB per capita na UE 27 apenas a região de Castela e Leão o supera.

GRÁFICO 3

PIB *per capita* (em PPC), por regiões fronteiriças em Espanha e Portugal (2007)



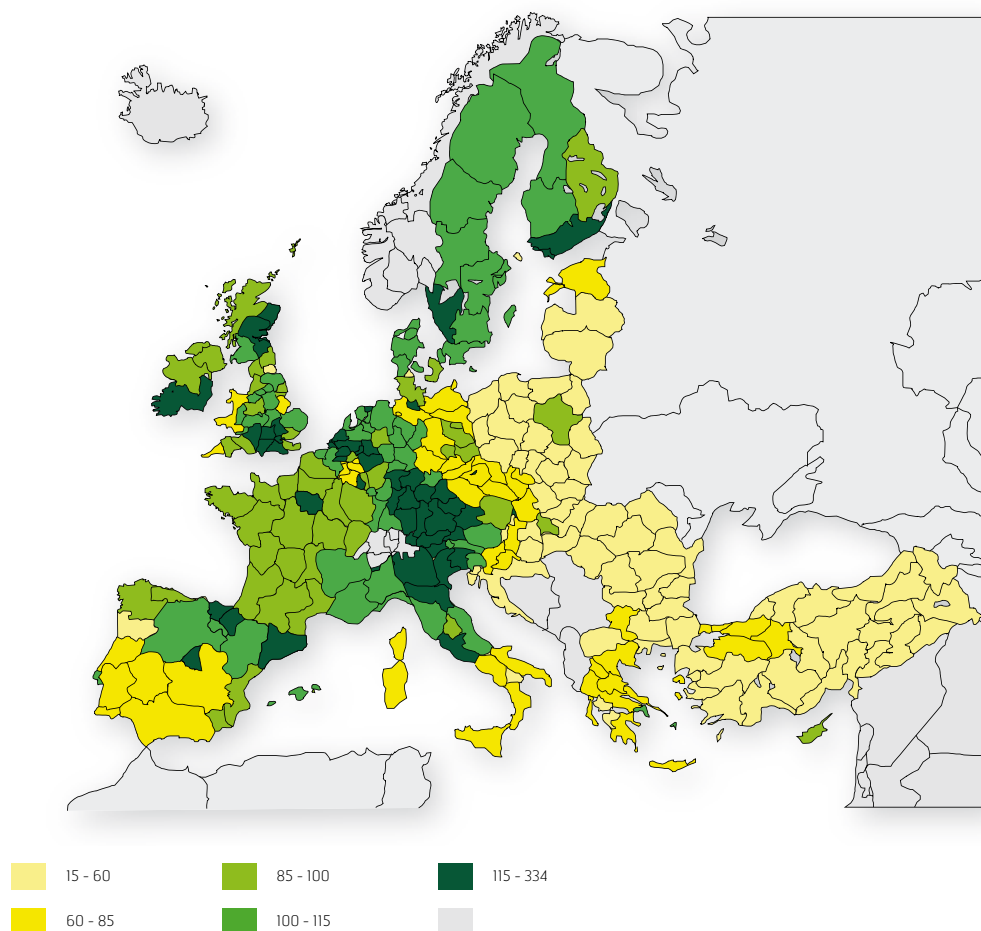
Fonte: EUROSTAT. Regiões e cidades

A Figura 2 representa o valor do PIB por habitante, expresso em PPC, na UE 27, diferenciando as várias regiões de cada país, em 2007.

FIGURA 2

PIB por habitante (em PPC) na UE 27 a nível regional (2007)

(milhares de habitantes)



Fonte: EUROSTAT: Yearbook 2010.

Nota: No caso da Turquia, os valores referem-se ao ano de 2006

2.3. TAXAS DE MOTORIZAÇÃO

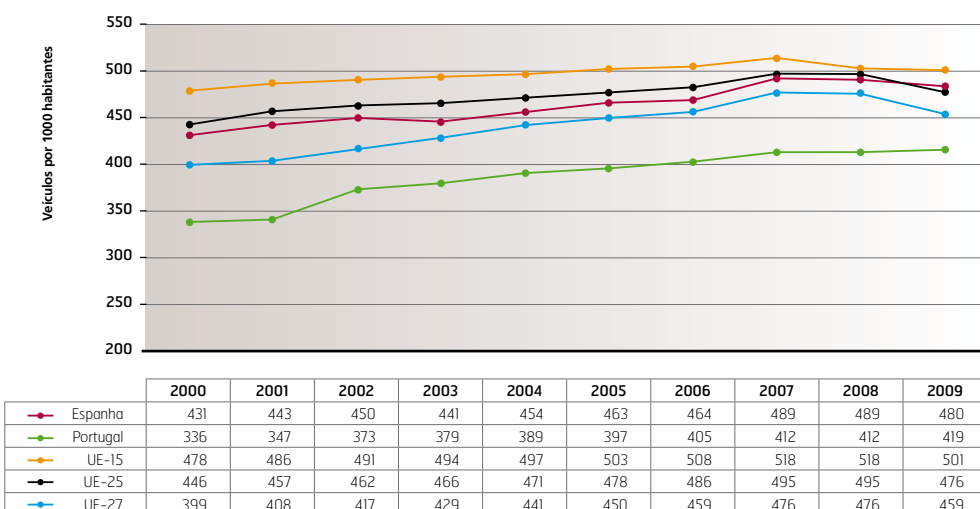
O conceito de índice de motorização não se encontra harmonizado a nível comunitário, o seu apuramento é feito pelos serviços da Comissão Europeia, a partir da recompilação dos dados que cada Estado Membro apresenta, tendo em conta que estes podem ter por base diferentes formas de medir a mesma realidade.

O Gráfico 4 mostra a evolução da taxa de motorização em Espanha e em Portugal, bem como na UE 15, na UE 25 e na actual UE 27.

Relativamente aos resultados apurados, há a destacar que em Espanha e, em média, para cada um dos agrupamentos de países analisados, a taxa de motorização deixou de crescer em 2007, algo que se verificava desde o início da série de dados. No caso de Portugal, a taxa de motorização manteve a trajectória de crescimento, ainda que mais moderado que nos últimos anos.

GRÁFICO 4

Taxa de motorização em Espanha, em Portugal, na UE15, UE25 e UE27 (2000-2009)



Fonte: EUROSTAT¹

Nota: Os valores para o ano 2009 da UE-15, UE-25 e UE-27 não incluem a Dinamarca nem o Reino Unido porque não se encontram disponíveis os dados de stock de veículos para 2009.

COMÉRCIO INTERNACIONAL 2.4.

Em 2009 o valor das importações do conjunto da Península Ibérica com origem no Resto da Europa atingiu os 157 mil milhões de euros, enquanto as exportações foram de 119 mil milhões de euros, tal como se pode observar na Tabela 2.

¹ Os dados de Portugal a partir de 2007 têm como fonte o IMTT, I.P., e não o EUROSTAT.

TABELA 2**Comércio Internacional de Espanha e Portugal com o resto da Europa (2009)**

(milhares de milhões de euros)

		Importações			Exportações		
		Espanha	Portugal	Espanha e Portugal	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal
UE	UE-15	111,42	22,07	133,48	86,46	14,24	100,71
	Países aderentes em 2004	6,90	1,01	7,91	5,94	0,68	6,62
	Países aderentes em 2007	1,02	0,18	1,20	1,03	0,18	1,21
	Países candidatos à UE	2,62	0,33	2,95	2,75	0,22	3,00
	Resto da Europa	10,49	1,61	12,09	6,92	0,61	7,51
Total		132,44	25,19	157,63	103,10	15,94	119,04

Fonte: EUROSTAT. Comércio externo

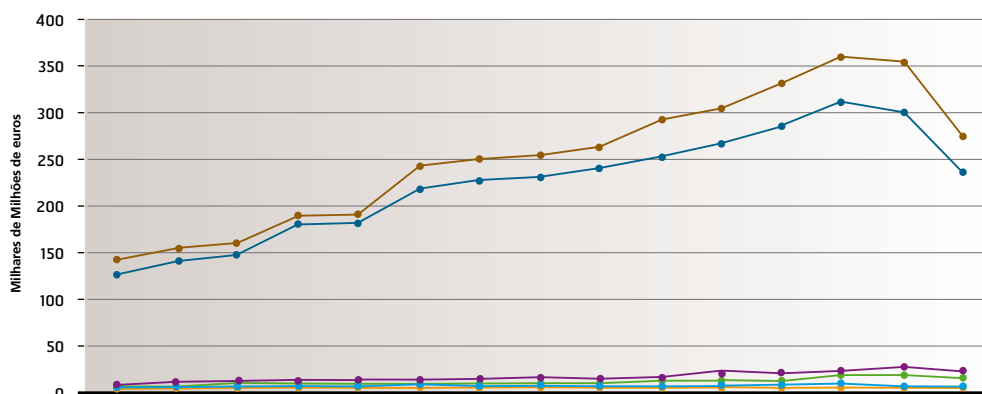
Tanto em Espanha como em Portugal, as trocas comerciais com a UE 27 representavam, em 2009, cerca de 90% do total das transacções realizadas, com preponderância para os países da antiga UE 15 (85% do total).

Estes resultados não variam para uma análise, em separado, das importações e das exportações.

No Gráfico 5, observa-se a evolução das trocas comerciais de Espanha e Portugal com os diferentes agrupamentos de países da Europa, no período entre 1995 a 2009.

GRÁFICO 5

Evolução do comércio internacional do conjunto Espanha-Portugal com a Europa (1995-2009)



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Antiga UE 15	126,39	141,16	147,83	177,37	179,05	220,89	227,90	230,24	239,21	254,99	265,91	285,79	310,49	301,28	234,19
Países aderentes em 2004	2,08	2,41	3,15	3,86	4,04	5,99	7,14	8,04	8,80	9,68	10,80	13,40	16,56	17,31	14,53
Países aderentes em 2007	0,33	0,38	0,34	0,39	0,45	0,56	0,80	1,00	1,07	1,36	1,80	2,18	2,12	2,62	2,41
Países candidatos à UE	0,95	1,30	1,86	1,99	2,14	3,49	2,78	3,37	4,12	5,75	6,31	7,29	8,19	7,45	5,84
Resto da Europa	6,51	6,84	7,77	8,07	8,18	11,45	12,32	12,67	13,74	15,94	20,12	23,58	24,80	25,52	19,71
Total	136,27	152,10	160,96	191,68	193,86	242,39	250,95	255,32	266,95	287,73	304,94	332,22	362,17	354,17	276,67

Fonte: EUROSTAT. Comércio externo

Nos últimos anos da série, o valor total do comércio externo reflecte um efectivo abrandamento, registando-se, em 2009, um decréscimo de 21% face ao ano anterior. Este retrocesso remete o comércio externo para valores próximos dos registados em 2003 e 2004. No período analisado, o crescimento médio anual registado foi de 5,2%.

A Tabela 3 apresenta os dados, em volume, relativamente ao total das trocas comerciais de Portugal e Espanha com o resto da Europa.

TABELA 3**Comércio internacional de Espanha e Portugal com o resto da Europa em volume (2009)**

(milhões de toneladas)

		Importações			Exportações		
		Espanha	Portugal	Espanha e Portugal	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal
UE	UE-15	62,51	9,55	72,06	55,53	7,23	62,76
	Países aderentes em 2004	3,65	0,40	4,05	2,86	0,23	3,09
	Países aderentes em 2007	2,81	0,48	3,29	0,57	0,07	0,64
	Países candidatos à UE	2,24	0,30	2,57	1,60	0,29	1,96
	Resto da Europa	26,04	3,53	29,53	6,24	0,50	6,68
Total		97,24	14,26	111,50	66,80	8,33	75,13

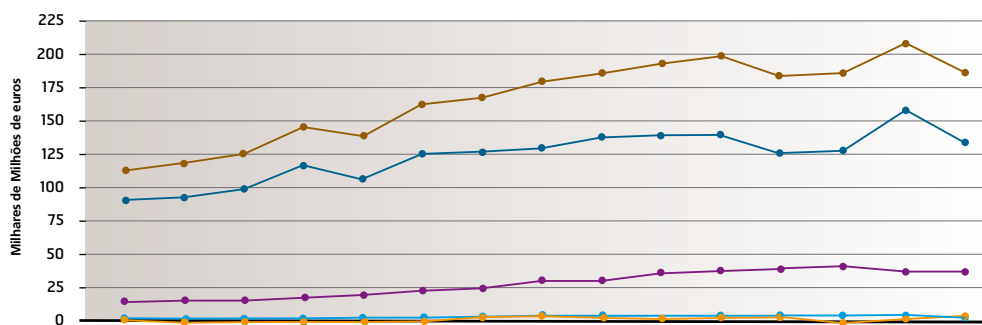
Fonte: EUROSTAT. Comércio externo

Considerando o conjunto Portugal-Espanha, verifica-se que o peso relativo das importações e das exportações no total das trocas comerciais é similar em volume e em valor. As importações representavam, em 2009, cerca de 60% das toneladas transaccionadas e 57% do respectivo valor monetário. No caso das exportações, os valores correspondentes eram de 40% e 43%.

A evolução do comércio internacional do conjunto Espanha-Portugal, em volume, está expressa no Gráfico 6.

GRÁFICO 6

Evolução do comércio internacional do conjunto Espanha-Portugal com a Europa, em volume (1995-2009)



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Antiga UE 15	91,50	94,11	99,74	117,93	108,27	126,08	127,55	131,05	137,53	140,22	141,92	127,31	131,02	158,49	134,82
Países aderentes em 2004	2,97	2,83	3,16	4,01	4,36	5,26	5,51	6,12	5,79	5,97	7,43	6,48	5,64	8,09	7,14
Países aderentes em 2007	1,88	1,52	1,12	1,19	1,31	1,43	2,50	3,25	2,04	1,93	2,71	3,02	1,09	2,08	3,93
Países candidatos à UE	2,11	3,02	3,82	3,52	4,01	5,01	5,93	7,17	7,17	7,18	7,58	7,03	7,26	5,62	4,43
Resto da Europa	16,34	17,83	18,08	19,84	21,80	24,74	26,19	32,65	33,10	38,07	39,59	40,94	41,70	36,70	36,31
Total	114,80	119,30	125,92	146,50	139,74	162,53	167,67	180,24	185,64	193,37	199,24	184,76	186,72	210,98	186,63

Fonte EUROSTAT. Comércio externo

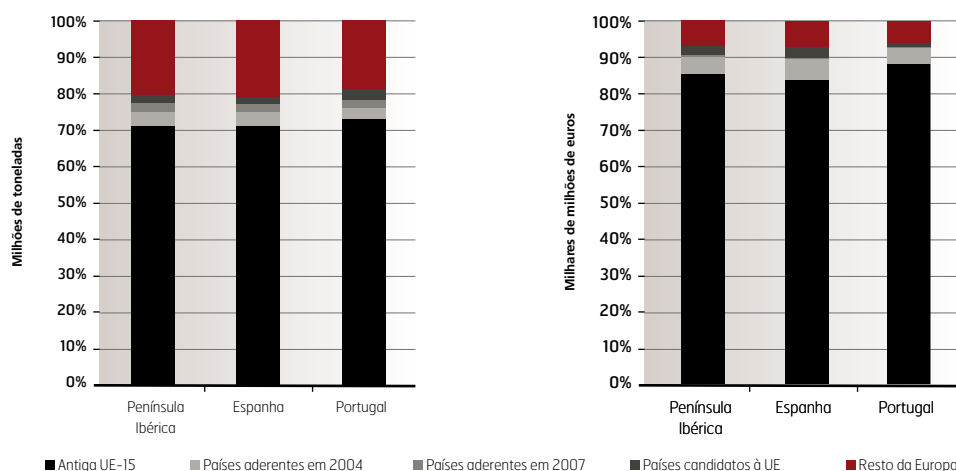
O período entre 1995 e 2009 caracterizou-se por um crescimento médio anual de 3,5%, condicionado por um importante decréscimo no último ano (o crescimento médio anual entre 1995 e 2008 foi de 4,8%).

Em 2009, o volume de toneladas transaccionadas com o conjunto da Europa registou uma queda de 11,5%, face ao ano anterior.

No Gráfico 7 observa-se a importância que detêm os países da UE 15, da UE 25 e da UE 27 no contexto das trocas comerciais de Espanha e Portugal, em volume e em valor.

GRÁFICO 7

Comércio internacional de Espanha e Portugal com a Europa (2009)



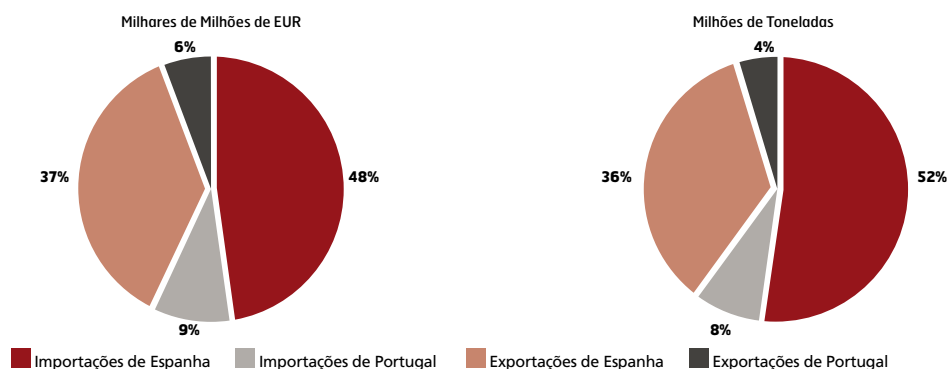
Fonte EUROSTAT. Comércio externo

A partir do Gráfico 8 é possível observar a situação da balança comercial da Península Ibérica com o continente Europeu, em volume e em valor.

Em volume, 60% das trocas comerciais são importações, ao passo que em termos monetários a proporção é ligeiramente inferior (57%), indicando uma balança comercial negativa para o conjunto da Península Ibérica.

GRÁFICO 8

Repartição do comércio internacional de Espanha e Portugal com o resto da Europa (2009)



Fonte EUROSTAT. Comércio externo

A análise em volume revela que 60% das trocas comerciais são importações, enquanto em termos monetários a proporção é de 57%, o que indica uma balança comercial negativa para o conjunto peninsular.

INFRA-ESTRUTURAS 3.

INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS 3.1.

Existem actualmente entre Espanha e Portugal um total de 67 passagens rodoviárias das quais 62 estão asfaltadas, ou seja, desde a última edição do relatório do OTEP, surgiram 6 novas ligações fronteiriças por estrada. De referir que todas essas novas ligações se encontram sob a titularidade estatal, regional, provincial ou municipal.

Em 2009, considerando a totalidade das ligações fronteiriças, registou-se um tráfego superior a 96 mil veículos diários, dos quais 88,5% correspondiam a veículos ligeiros e 11,5% a veículos pesados.

Na Tabela 4 apresenta-se de forma sintetizada a informação relativa às várias ligações fronteiriças, referindo sempre que possível, a identificação, o tipo de estrada, o organismo que detém responsabilidade sobre a mesma e ainda o valor do tráfego médio diário (TMD) em veículos/dia, para o ano 2009.

TABELA 4

Ligações rodoviárias entre Espanha e Portugal (a 31-12-2009)
Tráfego Médio Diário de Veículos

PASSAGEM FRONTEIRIÇA	IDENTIFICAÇÃO DE ESTRADAS***	TIPO**	RESPONSABILIDADE*		TMD DE VEÍCULOS (VL + VP)	
ESPAÑHA PORTUGAL	ESPAÑHA PORTUGAL		PORTUGAL	ESPAÑHA	PORTUGAL	ESPAÑHA
Goián Vilanova de Cerveira	PO-503			CC.AA. Galiza		4337
Tui (ponte nova) Valença do Minho	A-55 IP-1	AP AP	REN	RCE	1	17782
Tui (ponte velha) Valença do Minho	N-550 EN-13		REN	Municipal		4863
Salvaterra do Minho Monção	EN-101		REN	Municipa		5463
Arbo Melgaço	PO-405 EN-202		REN	CC.AA. Galiza		2290
Ponte Barxas São Gregório	OU-801 EN-301		REN	CC.AA. Galiza		755
Ponte Barxas-Azoreira Castro Laboreiro				Municipal		39
Guxinde (Entrimo) Castro Laboreiro	OU-1212			Diputación		206
Aceredo Lindoso	OU-540 EN 304-1 (IC-28)		REM	CC.AA. Galiza		787
Torneiro Portela do Homem	OU-312 EN 308-1		RER	CC.AA. Galiza		180
Calvos de Randín Tourém	OU-302			CC.AA. Galizar		139
Requias (Muiños) Tourém				Municipal		325
Baltar Sendim (Montalegre)	OU-1109 EN 103-9		REN	Diputación		670
A Xironda (Cualedro) Santo André (Montalegre)	OU-1020			Diputación		508
A Xironda (Cualedro) Vilar de Perdizes (Montalegre)				Municipal		86
Rabal (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)				Municipal		50
San Ciprian (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)				Municipal		10
Espiño (Oimbra) Soutelinho da Raia (Chaves)				Municipal		30
Verín Vila Verde Raia	N-532 EN 103 (IP-3)		REN	RCE		7075
Soutochao (Vilardevós) Xixirei				Municipal		170

TABELA 4

Ligações rodoviárias entre Espanha e Portugal (a 31-12-2009)
Tráfego Médio Diário de Veículos (continuação)

PASSAGEM FRONTEIRIÇA	IDENTIFICAÇÃO DE ESTRADAS***	TIPO**	RESPONSABILIDADE*	TMD DE VEÍCULOS (VL + VP)	
ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL		PORTUGAL ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA
Terroso (Vilardevós)			Municipal		95
São Vicente					
Vilarello da Cota (Vilardevós)			Municipal		70
Mairos					
Arzadegos (Vilardevós)			Municipal		110
Trabancas					
Mesón de Erosa (A Gudiña)			Municipal		32
Cisterna					
Esculqueira (A Mezquita)			Municipal		140
O Pinheiro					
Manzalvos (A Mezquita)	OU-311		CC.AA. Galiza		139
Moimenta					
Calabor	ZA-925		CC.AA. Cast.-León		183
Portelo	EN 103-7 (IP-2)	REN			
Rio honor de Castilla	ZA-921		CC.AA. Cast.-León		127
Rio de Onor	EN 308	REM			
San Martín de Pedroso	N-122		RCE		1588
Quintanilha					
San Martín de Pedroso	N-122-A				
Quintanilha	EN 218-(IP-4)	REN	RCE		1724
Tres Marras (Alcañices)	ZA-L-2440		Diputación		70
S.Martinho de Anqueira					
Moveros (Ermita da Luz)	ZA-L-2435		Diputación		70
Constantim					
Moralina	ZA-324		CC.AA. Cast.-León		553
Miranda do Douro	EN 218 (IC-5)	RER			
Fermoselle	CL-527		CC.AA. Cast.-León		345
Bemposta	EN 211-7				
Saucelle	DSA-590		Diputación		174
Freixo de Espada à Cinta					
A Fregeneda	CL-517		CC.AA. Cast.-León		751
Barca de Alva	ER 221	RER			
A Bouza	DSA-473		Diputación		350
Escarigo					
Aldea do Obispo	DSA-478		Diputación		529
Vale da Mula					
Fuentes de Oñoro	N-620				
Vilar Formoso	IP-5	REN	RCE		8983
A Alamedilla	CM-215		Municipal		50
Batotas					
A Albergueria de Argañán	SA-200		CC.AA. Cast.-León		563
Aldeia da Ponte					

TABELA 4

Ligações rodoviárias entre Espanha e Portugal (a 31-12-2009)**Tráfego Médio Diário de Veículos (continuação)**

PASSAGEM FRONTEIRIÇA	IDENTIFICAÇÃO DE ESTRADAS***	TIPO**	RESPONSABILIDADE*		TMD DE VEÍCULOS (VL + VP)	
ESPAÑHA PORTUGAL	ESPAÑHA PORTUGAL		PORTUGAL	ESPAÑHA	PORTUGAL	ESPAÑHA
Navasfrías Lageosa	DSA-380			Diputación		51
Navasfrías Aldeia do Bispo	CV-148 (CM-603)			Municipal		5
Navasfrías Foios				Municipal		S/D
Valverde do Fresno Penamacor	EX-205 ER-346		RER	CC.AA. Estremadura		806
Zarza la Mayor Termas Monfortinho	EX-108 EN 239 (IC-31)		REN	CC.AA. Estremadura		635
Piedras Albas Segura	EX-207 ER 335		RER	CC.AA. Estremadura		178
Cedillo (Alcántara) Montalvão	EX-374 EN 359-3		REM	CC.AA. Estremadura		248
A Fontañera A Fontañera	CC-98			Diputación		S/D
Valencia de Alcántara Marvão	N-521 EN 246-1		REN	RCE		2058
A Codosera Arronches	BA-052			Diputación		126
A Codosera Rabaça	BA-053			Diputación		106
Badajoz Campo Maior	BA-020			Diputación		2184
Alburquerque Campo Maior	BA-007			Diputación		179
Badajoz Caia	A-5 IP-7	A AP	REN	RCE		9602
Olivenza Ajuda	EX-105			CC.AA. Estremadura		1140
Villanova do Fresno Leonardo (Mourão)	EX-107 EN 256		REN	CC.AA. Estremadura		785
Valencia do Mombuey Amareleja	BA-102			Diputación		336
Encinasola Barrancos	C-439 EN 258		REN	CC.AA. Andalucía		360
Rosal da la Frontera Sobral de Aídiça				Municipal		S/D
Rosal da la Frontera Vila V. Ficalho	N-433 EN 260 (IP-8)		REN	RCE		1823
Ayamonte Monte Francisco (V.R.S António)	A-49 IP-1	A A	REN	RCE	12.392	13286

* Espanha: RCE: Rede de Estradas do Estado, CC.AA.: Comunidade Autónoma com três níveis, Diputación e Cámaras.

Portugal: REN/RER/REM: Rede de Estradas Nacional, Regional, Municipal.

** AP: Auto-estrada com portagem, A: Auto-estrada livre ou via rápida, restantes situações: Estrada convencional.

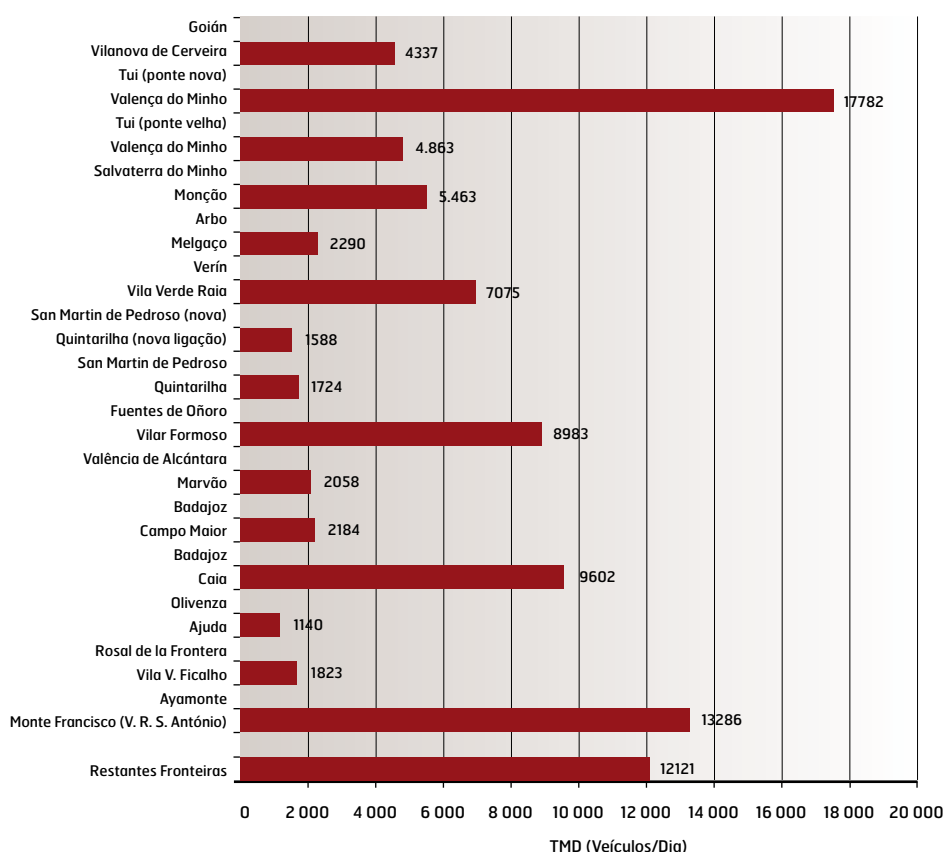
*** Utilizou-se a nova denominação de estradas, colocando entre parêntesis a anterior, caso tenha havido alteração. No caso da Espanha, as estradas pertencentes ao município carecem, de modo geral, de identificações, embora na maior parte dos casos possam ter um nome.

Fonte: Ministério de Fomento, DG de Carreteras

Dos sessenta pontos fronteiriços relativamente aos quais existe informação, apenas 15 têm um tráfego médio diário superior a 1000 veículos. Estas ligações fronteiriças concentram 87% do total de tráfego que cruza as fronteiras luso-espanholas. O Gráfico 9 apresenta o TMD diário para cada uma dessas ligações.

GRÁFICO 9

Tráfego médio diário de veículos ligeiros e pesados, em ambos os sentidos, nos principais postos fronteiriços (TMD > 1.000 Veículos/Dia) em 2009



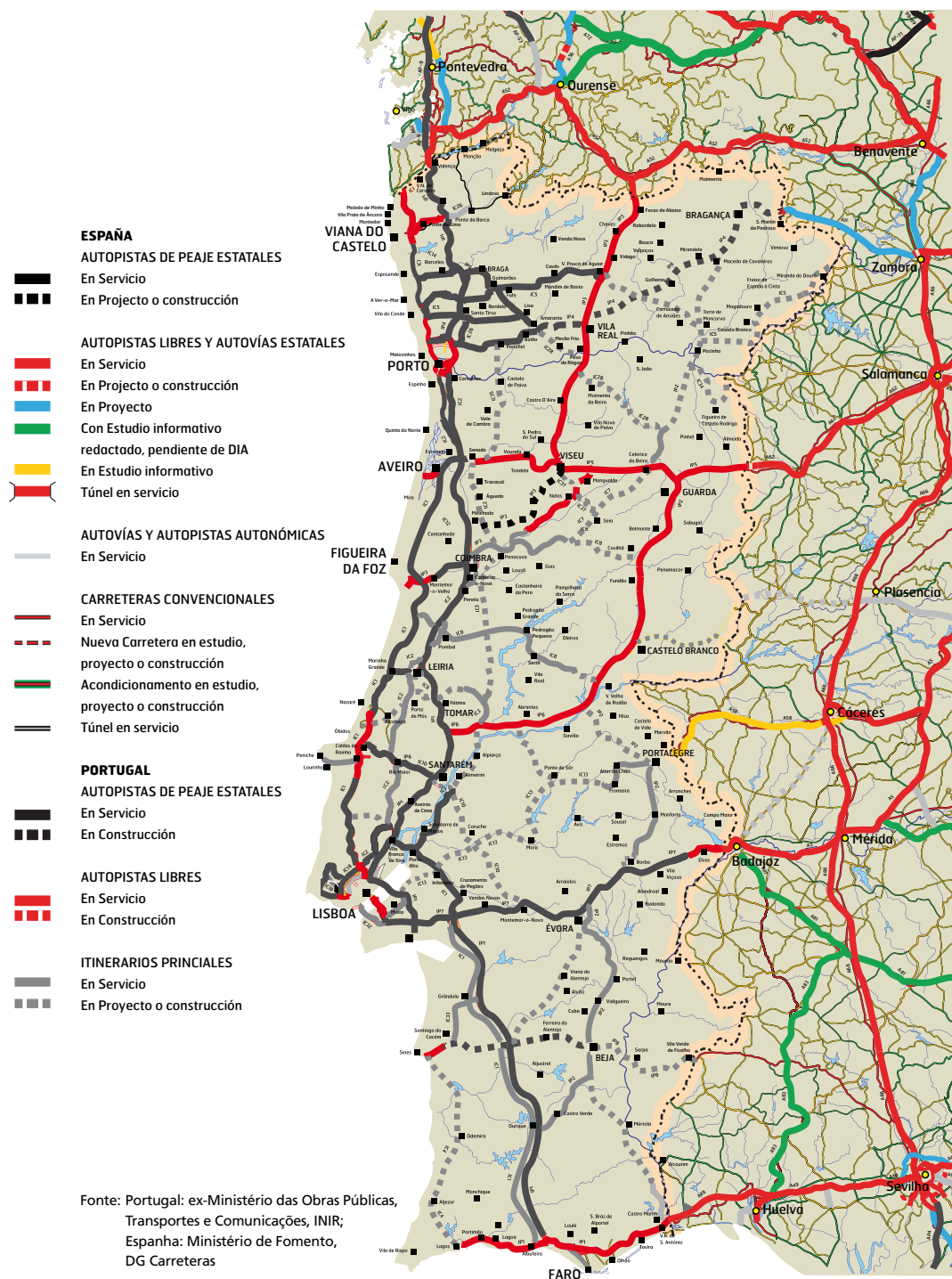
Fontes: Espanha: Ministério de Fomento, DG Carreteras

ACTUAÇÕES EM CURSO NAS LIGAÇÕES POR VIA RODVIÁRIA 3.1.1.

Neste ponto apresenta-se a situação das obras em curso ou recentemente concluídas nas principais ligações entre Portugal e Espanha, por via rodoviária, situação representada na Figura 3, reportada a 31 de Dezembro de 2010.

FIGURA 3

Infra-estruturas de ligação rodoviária entre Espanha e Portugal – localização e estado das intervenções em curso em 31.12.2010



Troço Tordesillas – Zamora – Bragança**Do lado português:**

Encontram-se em execução as obras de construção da auto-estrada A4, que se desenvolve sobre o IP4, prevendo-se que a abertura total ao tráfego do lanço mais próximo da fronteira, entre Vila Real e Quintanilha, ocorra no final do 3º trimestre de 2012.

Do lado espanhol:

Trata-se da auto-estrada do Douro (A11). O seu estudo foi desenvolvido com base nos seguintes projectos: Ronda Norte de Zamora/ Ricobayo, Ricobayo /Fonfria, Fonfria /Alcanices e Alcanices / fronteira com Portugal.

Troço Valladolid – Salamanca – Fuentes de Oñoro– Vilar Formoso – Guarda**Do lado português:**

Foi concluído o projecto de execução do troço entre Vilar Formoso e a fronteira espanhola, que obteve DIA favorável no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, não existindo programação para o lançamento da empreitada.

Do lado espanhol:

As obras do troço da A-62 (Auto-estrada de Castilha) que liga o município de Fuentes de Oñoro com a fronteira portuguesa foram adjudicadas durante o segundo trimestre de 2009. No entanto, a obra encontra-se parada e com um nível de adjudicação praticamente nulo devido a problemas com a empresa adjudicatária.

O troço entre Valladolid e Fuentes de Oñoro está em serviço, na íntegra, desde 2008, depois de concluído o subtroço Fuentes de Oñoro / Ciudad Rodrigo.

Troço Plasência Monfortinho – Castelo Branco**Do lado português:**

Na ligação entre Castelo Branco e Monfortinho, incluída no IC 31, foi concluído o estudo prévio com características geométricas idênticas às consideradas na ligação Fronteira-Coria. Este último foi submetido a procedimento de avaliação de impacte ambiental, encontrando-se o seu traçado parcialmente aprovado. De momento não existe nenhuma previsão para a realização desta obra.

Do lado espanhol:

Trata-se da primeira auto-estrada com titularidade da Estremadura (EX-A1). Os troços que atravessam os municípios de Plasencia e Galisteo foram abertos ao tráfego na sua totalidade em Julho de 2010. O troço Galisteo-El Batán abriu ao tráfego em Abril de 2011. Deste modo, fica pendente de licitação e adjudicação para início das obras a conexão de Moraleja até à fronteira portuguesa. O troço intermédio El Batán-Coria/Moraleja encontra-se em execução desde finais de 2008.

Troço Cáceres – Valencia de Alcántara – Limite fronteira portuguesa**Do lado espanhol:**

É parte da auto-estrada A 58 que une Trujillo a Cáceres. A 3 de Março de 2011 foi aprovado, em definitivo, o estudo prévio.

Sevilha – Rosal de la Frontera – Vila Verde de Ficalho – Beja**Do lado português:**

A ligação Sines-Beja, com características de auto-estrada, foi adjudicada em Janeiro de 2009 e está previsto que entre em serviço na totalidade no terceiro trimestre de 2012, ainda que seja possível algum troço estar disponível durante a segunda metade de 2011.

Este troço é constituído por vários sublanços cujas entradas em serviço previstas se resumem de seguida:

Lanços	Designação	Entrada em serviço
IP8/A26		
D1	Sines – Relvas Verdes	Dez 11
D2	Relvas Verdes – Roncão	Set 12
A	Roncão – Grândola Sul	Ago 12
B	Grândola Sul – Ferreira do Alentejo	Ago 12
C	Ferreira do Alentejo – Beja	Set 12

Do lado espanhol:

O troço de ligação da N-630 até à fronteira portuguesa, tem já o estudo informativo realizado e aprovado provisoriamente desde finais de 2008, actualmente este troço da A-47 encontra-se submetido a consulta pública.

INFRA-ESTRUTURAS FERROVIÁRIAS 3.2.

CORREDORES FERROVIÁRIOS DE LIGAÇÃO 3.2.1.

Actualmente existem quatro pontos de ligação ferroviária entre Espanha e Portugal:

- Tui – Valença do Minho
- Fontes de Oñoro – Vilar Formoso
- Valencia de Alcántara – Marvão-Beirã
- Badajoz – Elvas

O serviço de transporte de mercadorias é efectuado em todas as ligações ferroviárias, destacando-se como a mais importante, em 2009, a fronteira Vilar Formoso - Fuentes de Oñoro. Para o transporte de passageiros existem serviços em todas as ligações com excepção na conexão Badajoz-Elvas.

PLANEAMENTO E ACTUAÇÕES EM CURSO NAS LIGAÇÕES FERROVIÁRIAS 3.2.2.

Apresenta-se de seguida uma referência aos projectos e ligações ferroviárias entre ambos os países, que se encontravam em curso (em 31 de Dezembro de 2010) no seguimento dos acordos alcançados nas últimas Cimeiras Bilaterais.

Ligação Madrid – Lisboa

No âmbito da actividade do Agrupamento Europeu de Interesse Económico – “Alta Velocidade Espanha – Portugal” – (AEIE – AVEP) destacam-se os seguintes estudos e projectos:

- Estudo de Mercado e Avaliação Socioeconómica e Financeira da Linha de Alta Velocidade Lisboa / Porto – Madrid. Já concluído.
- Estudo da Conexão Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa / Porto – Madrid: Foi concluída a 1ª fase do Estudo de Viabilidade de Corredores; A 2ª fase, que compreende o estudo prévio do corredor seleccionado encontra-se concluída no que diz respeito ao Corredor Sul: Lisboa-Madrid.

- Estudo do *Modelo de Exploração dos Serviços* de Passageiros na Conexão Ferroviária da Linha de Alta Velocidade Lisboa / Porto – Madrid. Já concluído.
- Estudo do Modelo de Negócio, Contratação e Financiamento e de Localização, Acessibilidade e Dimensionamento Preliminar da Estação Internacional Elvas / Badajoz (Rio Caia), este último compreende a concepção do novo complexo ferroviário. Já concluídos.
- Foi ainda adjudicada a prestação de serviços para a elaboração dos projectos da estação internacional de Elvas / Badajoz, com conclusão prevista para o 4º trimestre de 2012;
- Foi concluída a Actualização do Estudo de Procura e da Análise Custo Benefício da Conexão Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa – Madrid.

Na cimeira de Zamora, em Janeiro de 2009, ambos os ministros assinaram uma declaração de intenções para a localização, financiamento, exploração e jurisdição da Estação Internacional, tendo acordado a sua localização na zona de fronteira, com instalações de passageiros em território espanhol e de mercadorias em território português.

Refira-se que Espanha e Portugal apresentaram uma candidatura conjunta para este projecto, ao abrigo do programa multianual 2007-2013 dos fundos das Redes Transeuropeias. O montante da ajuda concedida ascende a 312 milhões de EUR, dos quais 121 milhões correspondem a Espanha e 191 a Portugal.

No que se refere aos troços abrangidos neste eixo, o ponto de situação é o seguinte:

Do lado português:

- Troço Poceirão – Caia: Foi celebrado o contrato de concessão para o projecto, construção e manutenção da infra-estrutura ferroviária (Subestrutura e superestrutura com excepção das instalações de sinalização e telecomunicações), em regime de Parceria Público Privada (PPP). Decorre o processo relativo à emissão do visto do Tribunal de Contas;
- Troço Lisboa (excluindo estação e acessos) – Poceirão: Na sequência do cancelamento do concurso foram desenvolvidos estudos de viabilidade (e de minimização de impactos) da entrada em exploração faseada do Eixo Lisboa – Madrid;
- Estação de Lisboa e acessos: Estão actualmente em curso as obras preparatórias para a inserção das futuras infra-estruturas ferroviárias de ligação à Terceira Travessia do Tejo, no âmbito de dois contratos de empreitada adjudicados pela REFER;

- Instalações de Sinalização e Telecomunicações: Foram feitos os trabalhos preparatórios para a fase de lançamento do concurso.

Do lado espanhol:

No troço Madrid – Navalmoral foram licitados a totalidade dos subtroços.

Relativamente ao troço Navalmoral – Cáceres – Badajoz encontra-se em execução entre as povoações de Cáceres y Mérida y Mérida y Badajoz. Por seu turno, a ligação entre Navalmoral e Cáceres encontra-se em fase de redacção dos projectos. A estação de Mérida, que deverá ser remodelada, juntamente com os seus acessos, iniciou o processo de consulta pública em Abril de 2009. Neste período remeteu-se também a documentação para avaliação ambiental da ligação de Badajoz com a fronteira portuguesa.

Ligação Vigo – Porto

Foi já consensualizado entre as partes o ponto de atravessamento do rio, bem como os respectivos traçados de acesso.

No âmbito da actividade do Agrupamento Europeu de Interesse Económico “Alta Velocidade de Espanha Portugal! (AEIE-AVEP):

- Foram concluídos o Estudo de Viabilidade Técnica, Económica e Ambiental da Conexão Hispano-Lusa em Alta Velocidade Porto-Vigo e o Estudo do Modelo de Exploração dos Serviços de Passageiros na Conexão Ferroviária de Alta Velocidade Porto-Vigo.
- Foi também concluída a actualização da análise custo benefício e a Comparação entre Alternativas de Tipologias de Tráfego, Passageiros e Misto, na Relação de Alta Velocidade Porto-Vigo.

Refira-se ainda que a secção transfronteiriça da Ligação Porto – Vigo (Ponte de Lima / Vigo) foi objecto de um financiamento das Redes Transeuropeias de Transporte (para estudos e obras), atribuído em conjunto a Portugal e Espanha, no montante de 244 Milhões de euros (Portugal: 141M€ e Espanha: 103M€).

No que se refere aos troços abrangidos neste eixo, o ponto de situação é o seguinte:

Do lado português:

- Troço Braga – Valença: foi concluído o Estudo Prévio e de Impacte Ambiental. Foi emitida DIA favorável em 29 de Dezembro de 2010;

- Troço Aeroporto Sá Carneiro (PMO) – Braga: foi concluído o Estudo de Viabilidade dos Corredores;
- Troço Vila Nova de Gaia – Aeroporto Sã Carneiro (PMO): está em fase de conclusão o Estudo Prévio e de Impacte Ambiental.

Do lado espanhol:

No troço Vigo-Porriño realizou-se o processo de consulta pública. As numerosas participações foram no sentido de que se apresentassem novas soluções. Iniciou-se a redacção de um estudo informativo complementar.

No troço Porriño-Fronteira iniciou-se o processo de consulta pública, em Janeiro de 2009 e remeteu-se a respectiva documentação ao Ministério do Ambiente Espanhol, em Maio de 2009. Em Novembro de 2009 o Ministério solicitou informação complementar, que consistiu fundamentalmente num relatório da autoridade ambiental portuguesa, dado tratar-se de um projecto transfronteiriço. Em Junho de 2011 adjudicou-se o contrato para o projecto de construção da plataforma.

Ligação Salamanca-Aveiro

No âmbito da actividade AEIE-AVEP destaca-se o seguinte:

As condicionantes ambientais em território espanhol apontam para a inviabilidade do corredor entre Ciudad Rodrigo e Almeida, pelo que serão retomados os estudos de natureza técnica e ambientais relativos aos possíveis corredores de inserção da futura ligação entre Celorico da Beira e Salamanca. Neste contexto, foi concluída a respectiva Nota Técnica de selecção de corredores.

No que se refere aos troços abrangidos neste eixo, o ponto de situação é o seguinte:

Do lado português:

No subtroço Aveiro-Celorico foi concluída a Nota Técnica de selecção de corredores.

Do lado espanhol:

Foram redigidos os projectos da linha de Alta Velocidade Medina del Campo – Salamanca. As obras de ligação em Medina del Campo com a Linha Madrid – Olmedo – Zamora foram também licitadas. Por seu turno, para a rede convencional Medina del Campo – Salamanca – Fronteira está prevista a sua electrificação a 25.000 V.

Ligação Sevilla – Huelva – Faro – Évora

No âmbito da actividade AEIE-AVEP está em curso o Estudo de Mercado e Viabilidade Técnica, Ambiental, Socioeconómica e Financeira da Conexão Ferroviária de Alta Velocidade Faro-Huelva, nomeadamente no que respeita à caracterização do mercado actual das deslocações na área de influência da futura conexão, bem como os estudos de viabilidade técnica e ambiental dos possíveis corredores entre Faro e Huelva.

No que se refere aos troços abrangidos neste eixo, o ponto de situação é o seguinte:

Do lado português:

- Foram concluídos os trabalhos respeitantes ao Estudo de Mercado relativo às Conexões Ferroviárias, no âmbito das relações de viagem em território nacional, referentes ao Baixo Alentejo e Algarve.
- Encontra-se em fase de desenvolvimento preliminar, no âmbito técnico e ambiental, o estudo dos possíveis corredores de inserção da futura infra-estrutura ferroviária em articulação com a Rede Convencional, incluindo a consideração de soluções de melhoria das ligações ao Algarve de modo faseado, nomeadamente com recurso a variantes na linha convencional.

Do lado espanhol:

Encontram-se em redacção os projectos do troço Sevilla – Huelva e está previsto o início das obras no ano 2011.

Ligação convencional de mercadorias Sines – Elvas – Badajoz – Puertollano – Madrid

Esta ligação integra-se no Projecto Prioritário nº 16 “Eixo Ferroviário de Mercadorias Sines / Algeciras – Madrid – Paris” da RTE-T, que promove o desenvolvimento de um eixo ferroviário para mercadorias ligando os portos de Sines e de Algeciras ao centro da Europa.

O ponto de situação desta ligação é o seguinte:

Do lado português:

- A modernização da Estação da Raquete, na linha de Sines, foi concluída em Junho de 2010;
- Está em estudo a construção de uma nova estação técnica na Linha do Sul, entre Canal Caveira e Lousal;

- A Variante de Alcácer à Linha do Sul entre Grândola e Pinheiro, com 29 km, entrou em funcionamento em Dezembro de 2010;
- A renovação integral de via do troço Casa Branca /Évora, da linha de Évora, com 26 km, foi concluída em 2006;
- A modernização do troço Bombel-Vidigal/Casa Branca/Évora, das linhas do Alentejo e de Évora, com 66 km, foi concluída em Julho de 2011;
- A modernização da Estação de Évora na linha de Évora (incluindo a empreitada de construção de passagens desniveladas e respectivos restabelecimentos) foi concluída em Julho de 2011;
- A construção da nova linha entre Évora e a fronteira, com 92 km, está integrada na obra do troço de AV Poceirão/Caia (PPP1).

Do lado espanhol:

Foram realizadas as obras para a melhoria e modernização do troço da Estremadura da linha (renovação integral da via, sinalização e comunicações). Entre Mérida e a fronteira renovou-se integralmente a linha convencional. Este troço contará com três vias: as duas vias de bitola UIC da linha de alta velocidade e a via convencional de bitola ibérica.

Interoperabilidade

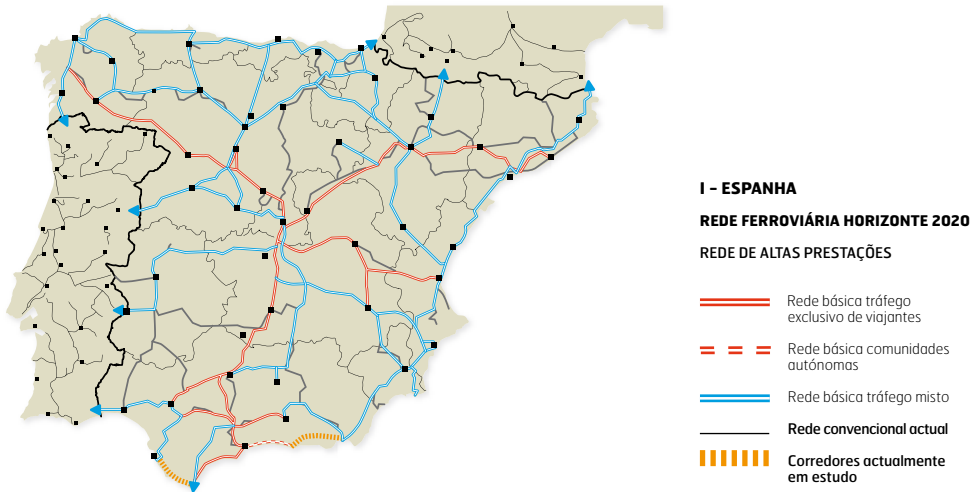
Na última reunião da Comissão Técnica Bilateral, realizada em Abril, foram aprofundadas as questões relativas à articulação bilateral e à interoperabilidade nas ligações ferroviárias internacionais dos dois países, que integram a Rede Transeuropeia de Transportes (em especial para as ligações de mercadorias).

Os trabalhos irão prosseguir em diversas frentes e áreas especializadas com o objectivo de garantir as condições de homogeneização regulamentar, técnica e funcional que terão de ser antecipadamente asseguradas.

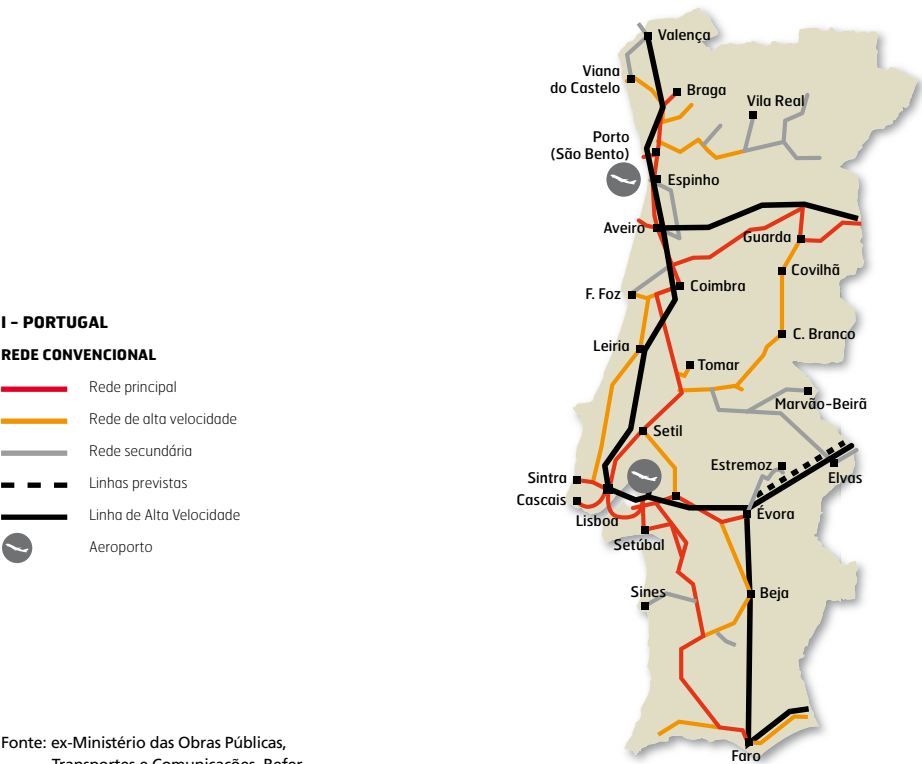
No âmbito da estratégia definida no Plano Estratégico de Infra-estruturas e Transporte (PEIT), a *Dirección General de Ferrocarriles* começou a elaborar um estudo de alteração da bitola da rede ferroviária, em finais de 2005. Depois de uma primeira fase de compilação da informação, especialmente centrada na tecnologia da via, decorre actualmente a formulação dos diferentes cenários que, com base nas possibilidades tecnológicas (circulação polivalente e terceiro carril), definam uma estratégia para a incorporação nos itinerários de bitola UIC.

Na Figura 4 apresentam-se os planos de actuação na ferrovia para Espanha e Portugal.

FIGURA 4
Infra-estruturas ferroviárias existentes e planeadas em Espanha e Portugal



Fonte: Ministério do Fomento



Fonte: ex-Ministério das Obras Públicas,
Transportes e Comunicações, Refer

3.3. INFRA-ESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS

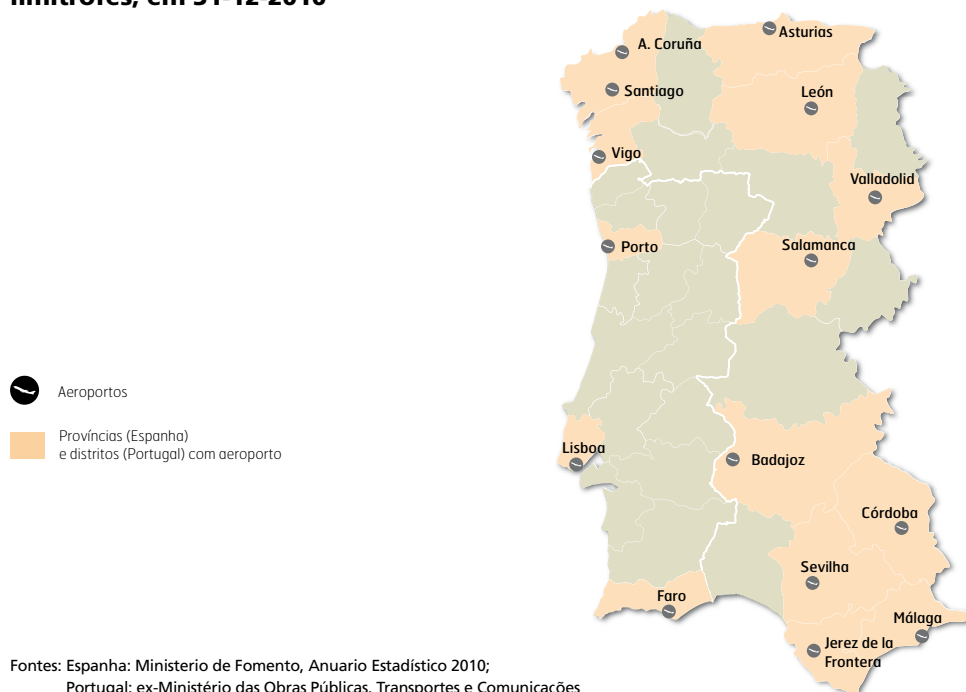
A Península Ibérica integra um total de 59 aeroportos/aeródromos, dos quais 34 estão localizados em território espanhol e 25 em Portugal, estando 4 situados em zonas fronteiriças - Vigo, Salamanca, Badajoz e Faro.

Em Espanha o aeroporto de Madrid-Barajas é o mais importante em tráfego de passageiros, com um movimento de 48 milhões em 2009. Com menor dimensão seguem-se os aeroportos de Barcelona (27 milhões de passageiros) e Málaga (12 milhões de passageiros). Refira-se que o aeroporto de Madrid ocupa a 4.º posição a nível europeu, atrás de Heathrow (Londres), Charles de Gaulle (Paris) e Rehein/Main (Frankfurt).

Em Portugal, os aeroportos de Lisboa, Porto e Faro constituem a rede principal de aeroportos portugueses. Os restantes 22 integram a rede secundária de aeroportos. O aeroporto de Lisboa, o mais importante em tráfego de passageiros, apresentou um movimento de 13,3 milhões de passageiros em 2009. Os aeroportos de Porto e Faro registaram movimentos de 4,5 e de 5,1 Milhões de passageiros no mesmo período, respectivamente.

FIGURA 5

Principais aeroportos portugueses e espanhóis, nas comunidades e regiões limítrofes, em 31-12-2010



ACTUAÇÕES PREVISTAS A MÉDIO/LONGO PRAZO EM INFRA-ESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS NA PENÍNSULA IBÉRICA

3.3.1.

A Figura 6 reflecte o que se prevê, a médio e longo prazo, ao nível das infra-estruturas aeroportuárias em Espanha e Portugal. A situação espanhola reflecte as previsões de tráfego para 2020 e a portuguesa as infra-estruturas previstas.

De entre todas as intervenções levadas a cabo ao longo de 2009 destacam-se, da parte espanhola, as obras de ampliação nos aeroportos de Barcelona, Alicante, Valencia e Málaga, para modernizar e adequar as infra-estruturas ao aumento da procura. Como intervenção mais importante, destaca-se a entrada em serviço do terminal 1 do Aeroporto de Barcelona.

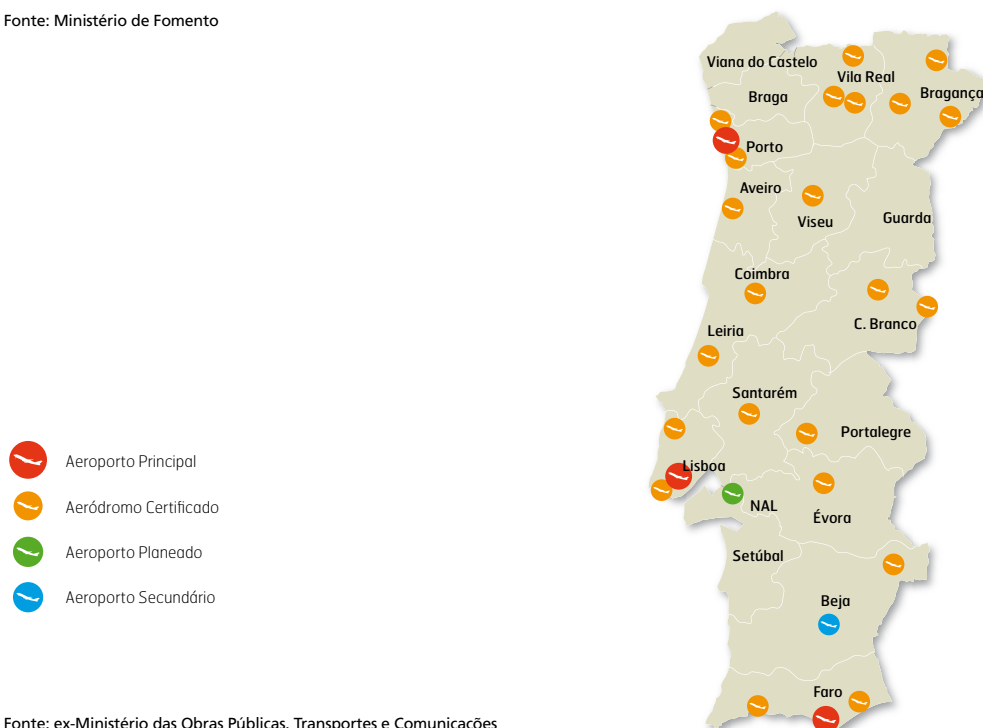
Em Portugal, entrou em funcionamento o aeroporto de Beja, como aeroporto secundário. Destaca-se ainda o encerramento do aerodromo de Aveiro. Estava previsto em território português a construção do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) que deveria substituir o actual em 2017. Porém, o novo Governo anunciou a suspensão do projecto.

FIGURA 6

Aeroportos peninsulares espanhóis (previsão de tráfego para 2020) e portugueses (infra-estruturas previstas)



Fonte: Ministério de Fomento



Fonte: ex-Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

GESTÃO DO ESPAÇO AÉREO EUROPEU NA PENÍNSULA IBÉRICA 3.3.2

Em 17 de Março de 2009, foi assinado um Memorando de Entendimento entre os prestadores de serviços de navegação aérea (NAV Portugal e AENA), com vista a assegurar o processo de constituição de blocos funcionais de espaço aéreo, estabelecendo directrizes claras e objectivos de serviço. Estabeleceram-se ainda as necessárias alterações de carácter normativo, organizativo, funcional, de supervisão e de comunicação.

INFRA-ESTRUTURAS PORTUÁRIAS 3.4.

O sector portuário espanhol tem uma grande importância dada a sua localização próxima de uma das rotas mais importantes do mundo que, juntamente com a sua grande extensão de costa (8 000 Km) fazem dele uma área estratégica, no âmbito do transporte marítimo internacional, assumindo-se também como plataforma logística do Sul da Europa. O sistema portuário espanhol integra 28 Autoridades Portuárias que gerem 46 portos de interesse geral. O organismo público, dependente do Ministério do Fomento espanhol, Puertos del Estado está encarregue da execução da política portuária do Governo e da coordenação e controlo da eficiência do funcionamento conjunto das Autoridades Portuárias. Actualmente, os portos actuam como âncoras das cadeias logísticas de transporte, colaborando de forma activa na geração de riqueza e na criação de postos de trabalho.

Em Portugal, o Sistema Portuário Comercial do Continente é constituído pelos seguintes nove portos comerciais:

Cinco portos principais – Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines, administrados por Administrações Portuárias com o estatuto de Sociedades Anónimas de capital exclusivamente público;

Quatro portos secundários – Viana do Castelo, Figueira da Foz, Portimão e Faro. Os portos de Viana do Castelo e da Figueira da Foz são também geridos por Administrações Portuárias com o estatuto de Sociedades Anónimas de capitais exclusivamente públicos, detidos integralmente, respectivamente, pela Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A. e pela Administração do Porto de Aveiro, S.A.. Os portos de

Portimão e Faro são administrados pelo Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P

FIGURA 7

Fachadas marítimas do sistema portuário espanhol e português



Fontes: Ministério de Fomento e ex-Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

ACTUAÇÕES CONJUNTAS EM TRANSPORTE MARÍTIMO 3.4.1. NA PENÍNSULA IBÉRICA

Na cimeira luso-espanhola, celebrada em Zamora, em Janeiro de 2009, os ministros de ambos os países acordaram em aprofundar a cooperação bilateral em matéria de segurança do tráfego marítimo, especialmente no que respeita à partilha de informação com o objetivo de melhorar a análise e previsão de parâmetros oceano-meteorológicos no litoral da Península Ibérica.

O Sistema de Controlo de Tráfego Marítimo (VTS) do Continente, em Portugal, foi concluído e entrou em exploração em 2008, sendo as informações relevantes sobre tráfego marítimo partilhadas, ao nível da União Europeia, através do SafeSeaNet - Sistema Europeu de Intercâmbio de Informações Marítimas. Neste contexto, e sem prejuízo de contactos directos entre centros de controlo portugueses e espanhóis sempre que necessário, a partilha de informação relativamente ao controlo tráfego marítimo entre Portugal e Espanha é efectuada fundamentalmente através da plataforma do SafeSeaNet

FLUXOS DE PASSAGEIROS 4.

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIA RODOVIÁRIA 4.1.

Para a análise do movimento de passageiros através da fronteira luso-espanhola, utiliza-se o indicador "Tráfego Médio Diário (TMD) de veículos ligeiros e pesados de passageiros. Os dados foram disponibilizados pela DG Carreteras do Ministério de Fomento de Espanha e encontram-se desagregados para cada uma das estradas próximas das fronteiras e por tipo de veículo. Esta análise foi complementada com os resultados do inquérito FRONTUR desenvolvido pelo Instituto de Estudios Turísticos de Espanha (IET²), de modo a conhecer os movimentos turísticos de âmbito internacional.

Como se pode observar no Gráfico 10, durante o ano 2009, atravessaram a fronteira (em ambos os sentidos) uma média diária de 85 300 veículos (incluindo ligeiros mistos). Estes números representam um ligeiro decréscimo de 1,7% quando comparados com os dados do

² O Instituto de Estudios Turísticos (IET) é responsável pela realização de un inquérito anual sobre os factores que inciden sobre o turismo. O IET é un organismo integrado na Secretaría de Estado de Turismo do Ministério da Industria, Turismo e Comércio de Espanha.

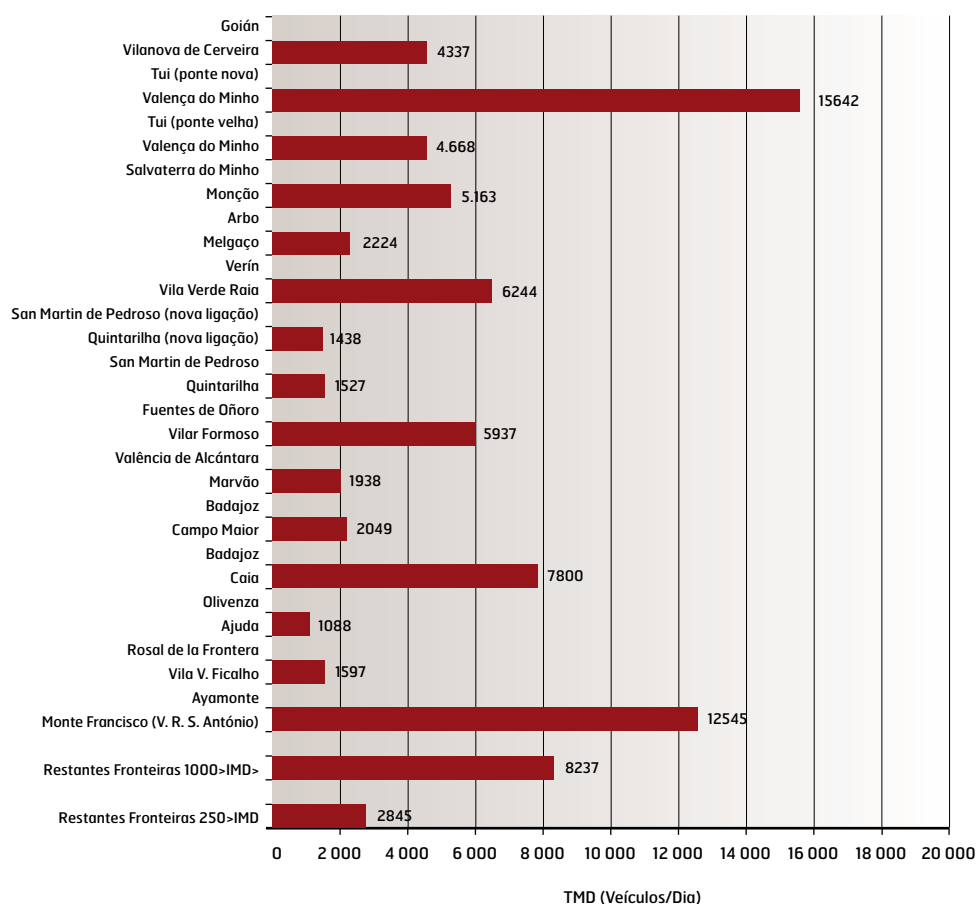
ano anterior (86 800 veículos). Em 2009, 87% dos fluxos concentraram-se em 15 fronteiras que se representam na Figura 8.

Relativamente aos postos fronteiriços reportados a 2006, ano do anterior relatório, existem este ano duas novas passagens com um volume médio diário de tráfego superior a 1000 veículos. Trata-se da nova conexão entre São Martin de Pedroso – Quintanilha e da passagem fronteiriça entre Olivença e Ajuda.

Ainda segundo a DG Carreteras, em 2009, e no conjunto das passagens fronteiriças, o TMD de veículos pesados de passageiros foi de 599.

GRÁFICO 10

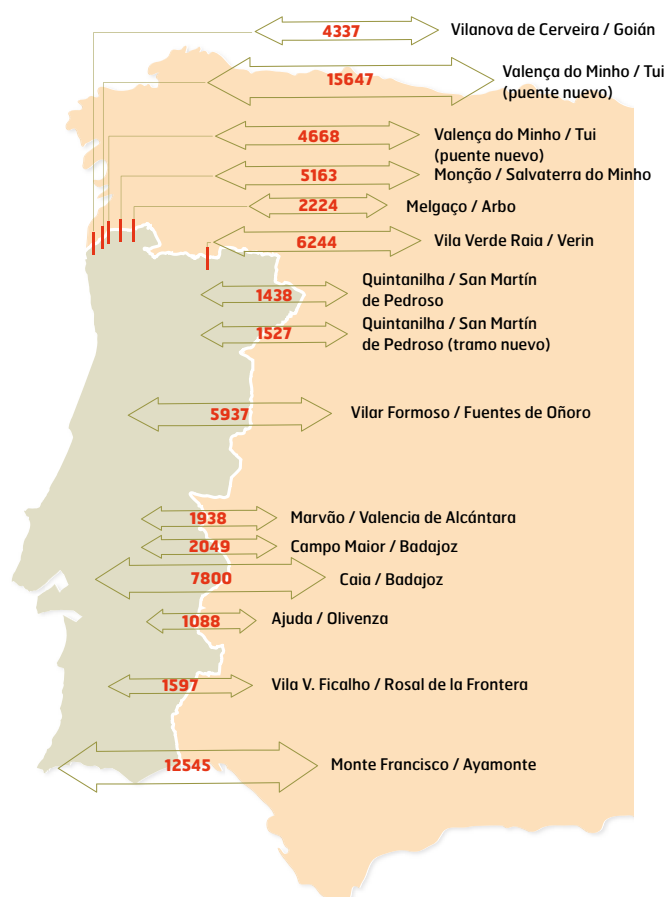
Tráfego Médio Diário de veículos ligeiros de passageiros nas principais fronteiras entre Espanha e Portugal (2009)



A conclusão da nova passagem fronteiriça entre San Martín de Pedroso e Quintanilha levou a que o tráfego entre estes dois municípios tenha praticamente duplicado, comparando com os números do anterior relatório. Passou-se de um TMD de 1 651 veículos/dia para 2 965 veículos /dia, considerando ambas as ligações, o que se traduz num crescimento de 80%. Outra conexão em que se registou um crescimento assinalável (67%) foi a que une os municípios de Goián e Vila Nova de Cerveira. Os dados de 2009 evidenciam um TMD de 4 337 veículos/dia enquanto os dados registados em 2006 apontavam para 2 591 veículos/dia. Os restantes pontos fronteiriços não apresentam variações assinaláveis.

FIGURA 8

Tráfego médio diário de veículos ligeiros de passageiros nas principais fronteiras (2009)

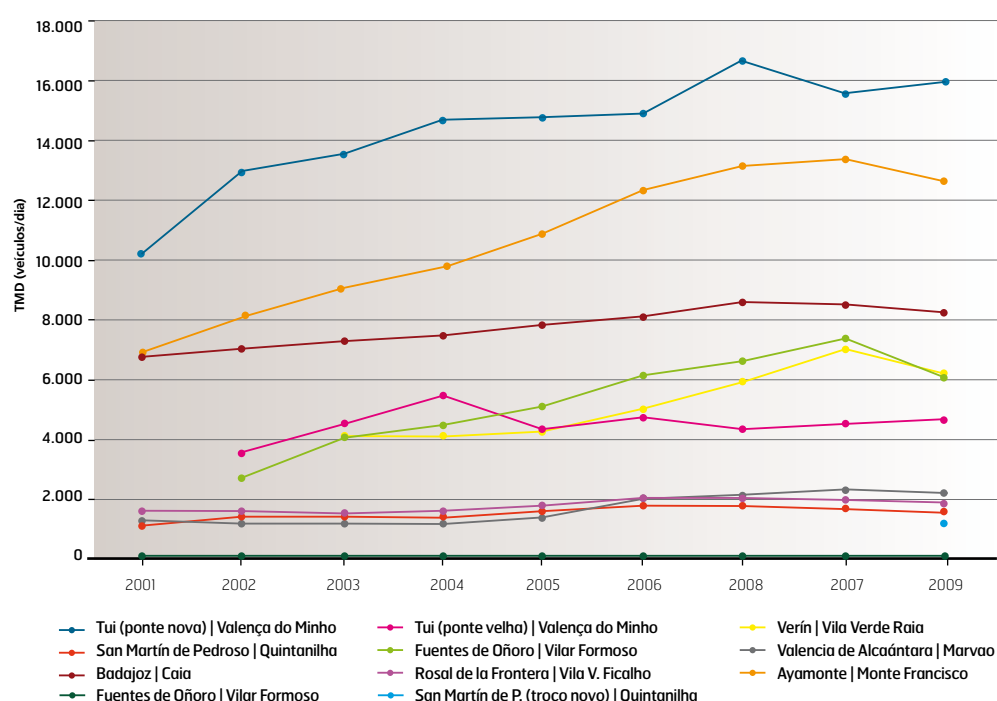


Fonte: Ministério de Fomento, DG Carreteras

O ano de 2009 caracterizou-se por leves reduções no TMD nas ligações fronteiriças analisadas, face à situação registada em anos anteriores. A única ligação que registou um crescimento foi a de Tui (Ponte Novo) -Valença do Minho, conforme se pode observar no gráfico 11.

GRÁFICO 11

Evolução do tráfego médio diário conjunto de automóveis e autocarros nas principais ligações fronteiriças (2001-2009)



Fonte: Red de Carreteras Españolas

O último inquérito ao movimento de pessoas nas fronteiras, realizado por Portugal em 2007, possibilitou a disponibilização do número de estrangeiros que entraram no país através da rodovia, dados que se apresentam na Tabela 5. Verifica-se que 69% dos visitantes eram excursionistas provenientes de Espanha, praticamente a totalidade das pessoas que entraram em Portugal e não pernoitaram. O conjunto de turistas que entraram em Portugal por rodovia representa cerca de 30% dos visitantes que utilizaram este modo de transporte.

TABELA 5**Visitantes que entraram em Portugal, por via rodoviária, por país de residência (2007)**

(em milhares)

PAÍS DE RESIDÊNCIA	TURISTAS	EXCURSIONISTAS	TOTAL	% DO TOTAL
Espanha	2.061,3	11.306,30	13.367,60	82
Reino Unido	137,8	18,9	156,70	1,0
França	1.161,5	47,9	1.209,40	7,4
Alemanha	283,7	23,4	307,10	1,9
Suíça	294,6	-	296,40	1,8
Países Baixos	129,5	2,9	132,40	0,8
Itália	99,3	-	99,30	0,6
Irlanda	-	-	0,00	0,0
Bélgica	76,4	-	76,40	0,5
Estados Unidos da América	-	-	0,00	0,0
Outros	649,6	12	661,6	4,1
Total	4.895,50	11.411,40	15.854,4	100,0

Fonte: INE Portugal – Inquérito aos Movimentos de Pessoas nas Fronteiras (2007)

Na Tabela 6 estão reflectidos os destinos preferenciais dos turistas que entraram em Espanha proveniente de Portugal, em 2009.

TABELA 6**Turistas estrangeiros provenientes de Portugal consoante a comunidade autónoma de destino (2009)**

(em milhares)

COMUNIDADE AUTÓNOMA	TURISTAS	%	% VARIAÇÃO INTERANUAL
Madrid	515	25,1%	6,1
Andaluzia	358	17,5%	5,5
Catalunha	232	11,3%	-10,4
Castela e Leão	220	10,7%	7,7
Ilhas Baleares	63	3,1%	17
Comunidade Valenciana	58	2,8%	-22,6
Restoda CCAA	605	29,5%	-25,0
Total	2.052	100%	-7,7

Fonte: IET

Para além da informação facilitada pela DG Carreteras do Ministério do Fomento, também se dispõe dos dados do IET, concretamente os que são recolhidos pelo inquérito FRONTUR.

Esta informação inclui dados mensais das entradas em Espanha através de todos os meios de transporte, nas vias de acesso mais representativas. Assim, nas entradas pela rodovia são contabilizadas 21 ligações fronteiriças, sendo as mais relevantes as seguintes:

- Tui (ponte nova) – Valença do Minho.
- Tui (ponte velha) – Valença do Minho.
- Verín – Vila Verde Raia.
- San Martín de Pedroso – Quintanilha.
- Fuentes de Oñoro – Vilar Formoso.
- Valencia de Alcántara – Marvão.
- Badajoz – Caia.
- Rosal de la Frontera – Vila V. Ficalho
- Ayamonte – Monte Francisco (Vila Real de Santo António).

Relativamente ao transporte de passageiros pela ferrovia, o inquérito foi realizado em 8 dos trajectos actualmente em curso, destacando-se os que ligam Irún-Lisboa-Porto e Madrid-Lisboa. Além disso, obteve-se informação relativa a 20 aeroportos em toda a Espanha (13 dos quais situados na Península Ibérica) e ao serviço de ferry do porto de Algeciras, bem como em 6 outros portos com relevância para o transporte de passageiros.

O inquérito permite distinção entre turistas, se pernoitam pelo menos uma noite em Espanha, e excursionistas, se voltam a atravessar a fronteira no mesmo dia sem passar a noite em Espanha.

Para estimar o número total de passageiros, apresentado na Tabela 7, o IET calculou as taxas médias de ocupação para os diferentes tipos de veículos, obtidas com base nos seus próprios inquéritos (1,7 passageiros/veículo para os automóveis, e 29,1 passageiros/veículo para os autocarros).

TABELA 7

Estimativa do total de passageiros que atravessaram a fronteira rodoviária entre Espanha e Portugal, em ambos os sentidos (2008 e 2009)

TIPO DE VEÍCULO	2008				2009			
	TMD	%	Ocupação	Passageiros	TMD	%	Ocupação	Passageiros
Ligeiros	86.764	100%	1,7	58.837.062	85.278	99%	1,7	52.914.999
Autocarros	349	0%	29,1	3.706.904	599	1%	29,1	6.362.279
Total	87.113	100%		57.543.966	85.877	100%		59.277.278

Fonte: IET

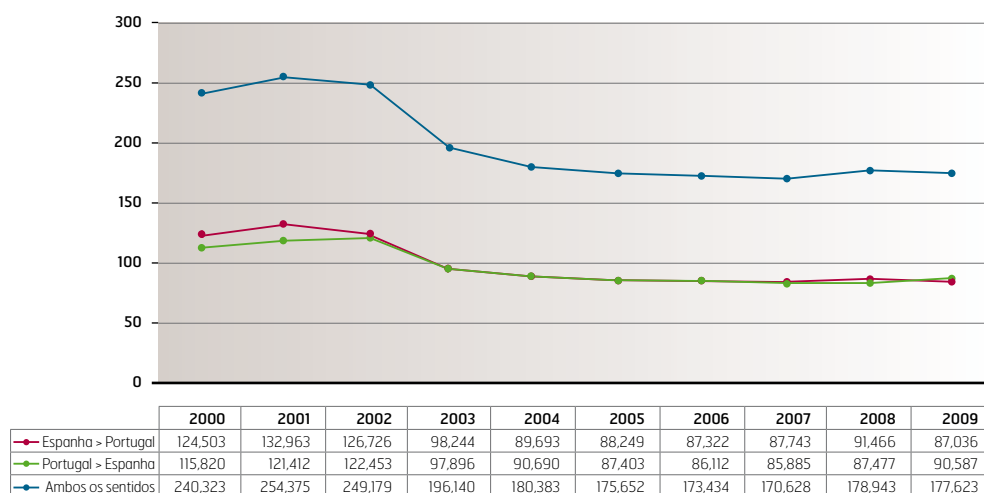
Os resultados obtidos reflectem um decréscimo de 1,7% no número de passageiros que cruzaram as fronteiras em ambos os sentidos, em veículos ligeiros. Considerando também o transporte em autocarros, o número de visitantes que cruzaram as fronteiras em ambos os sentidos reflecte um aumento de 3%, face a 2008.

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIA FERROVIÁRIA 4.2.

O Gráfico 12 apresenta a evolução do transporte ferroviário de passageiros entre 2000 e 2009.

GRÁFICO 12

Evolução do tráfego ferroviário de passageiros entre Espanha e Portugal (2000-2009)



Fonte Espanha: RENFE

Em 2001, registou-se o maior tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal (254 mil passageiros transportados) no período considerado. A partir daí observa-se uma tendência de decréscimo nos utilizadores da ferrovia nas conexões entre os dois países, traduzida para 2009 em -30% de passageiros transportados, face a 2001. Embora os piores resultados se tenham verificado em 2007, com 171 mil passageiros transportados, no ano seguinte verificou-se uma ligeira recuperação, o que levou, ao considerar-se toda a série de dados, a um decréscimo médio anual 2000/2009 de 3,3%.

4.3. TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS

4.3.1. RELAÇÕES COM EUROPA

A Tabela 8, apresenta o movimento de passageiros nos aeroportos espanhóis e portugueses, por países europeus de origem/destino, em 2009.

De entre os cinco parceiros europeus que apresentam maior volume de tráfego de passageiros, quatro são comuns aos dois países. Enquanto para Espanha os principais países de origens/destinos são o Reino Unido, a Alemanha, Itália, França e os Países Baixos; para Portugal destaca-se a Espanha, seguida da França, da Alemanha, dos Países Baixos e da Itália.

TABELA 8

Movimento de passageiros nos aeroportos de Espanha e Portugal por países europeus de origem/destino (2009)

	Espanha				Portugal			
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÂNSITO	TOTAL	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÂNSITO	TOTAL
Alemanha	10.256.576	10.195.933	114.988	20.567.497	1.070.358	1.305.975	5.254	2.381.587
Áustria	540.572	544.447	14.759	1.099.778	38.200	43.516	602	82.318
Bélgica	1.750.810	1.726.493	75.066	3.552.369	312.818	373.922	5.155	691.895
Bulgária	127.001	122.990	3.590	253.581	2.837	3.450	1.023	7.310
República Checa	397.142	385.641	6.568	789.351	31.194	38.796	4	69.994
Chipre	950	1.062	59	2.071	786	779	0	1.565
Dinamarca	976.641	964.033	13.117	1.953.791	92.252	108.774	7.751	208.777
Eslováquia	38.595	37.992	1.289	77.876	1.567	1.569	448	3.584
Eslovénia	8.291	7.798	0	16.089	45	44	0	89
Espanha					1.232.964	1.474.616	51.861	2.759.441

TABELA 8

Movimento de passageiros nos aeroportos de Espanha e Portugal por países europeus de origem/destino (2009) (continuação)

	Espanha				Portugal			
	EMBARCADOS	DESEMBAR- CADOS	TRÂNSITO	TOTAL	EMBARCA- DOS	DESEMBARCA- DOS	TRÂNSITO	TOTAL
Estónia	14.011	13.877	514	28.402	1.027	2.079	0	3.106
Finlândia	488.401	484.985	13.276	986.662	67.622	79.305	3.080	150.007
França	3.817.601	3.800.331	9.623	7.627.555	1.186.952	1.451.187	3.588	2.641.727
Grécia	278.084	279.606	276	557.966	4.333	5.066	2	9.401
Hungria	152.503	157.984	2.485	312.972	20.618	25.034	0	45.652
Irlanda	1.560.483	1.537.783	4.178	3.102.444	318.371	409.502	5.024	732.897
Itália	4.766.803	4.754.965	27.975	9.549.743	426.683	520.236	2.506	949.425
Letónia	41.190 0	38.486	0	79.676	0	0	0	0
Lituânia	14.331	14.850	1.117	30.298	1.134	1.475	0	2.609
Luxemburgo	102.198	96.880	4.085	203.163	61.268	73.843	10.922	146.033
Malta	57.807	57.695	0	115.502	1.722	1.690	12	3.424
Países Baixos	2.177.475	2.168.632	34.811	4.380.918	427.569	523.776	8.595	959.940
Polónia	324.259	324.042	5.183	653.484	29.348	40.822	2.998	73.168
Portugal	1.348.261	1.354.816	10.842	2.713.919				0
Reino Unido	15.376.000	15.237.847	11.982	30.625.829	2.408.005	2.429.785	11.540	4.849.330
Roménia	502.792	502.057	1.101	1.005.950	11.705	15.544	1.291	28.540
Suécia	879.809	874.293	18.197	1.772.299	61.609	72.726	5.537	139.872
Total UE-15	44.319.714	44.021.044	353.175	88.693.933	7.709.004	8.872.229	121.417	16.702.650
Total UE-25	45.368.793	45.060.471	370.390	90.799.654	7.796.445	8.984.517	124.879	16.905.841
Total UE-27	45.998.586	45.685.518	375.081	92.059.185	7.810.987	9.003.511	127.193	16.941.691
Outros destinos europeus	3.414.503	3.387.376	44.969	6.846.848	315.402	963.530	4.516	1.283.448
Total Europa	49.413.089	49.072.894	420.050	98.906.033	8.126.389	9.967.041	131.709	18.225.139

Fontes: Espanha: AENA; Portugal: SIMOPTC, INAC

Relativamente aos valores apresentados no último relatório do Observatório referentes ao ano 2006, verificou-se um crescimento de 12% no total passageiros transportados de e para Portugal, considerando o conjunto da Europa. Esta evolução foi fruto do acréscimo observado no número total de passageiros transportados de e para países como a Finlândia, Hungria e Polónia (todos com acréscimos de 50% ou mais no volume de tráfego).

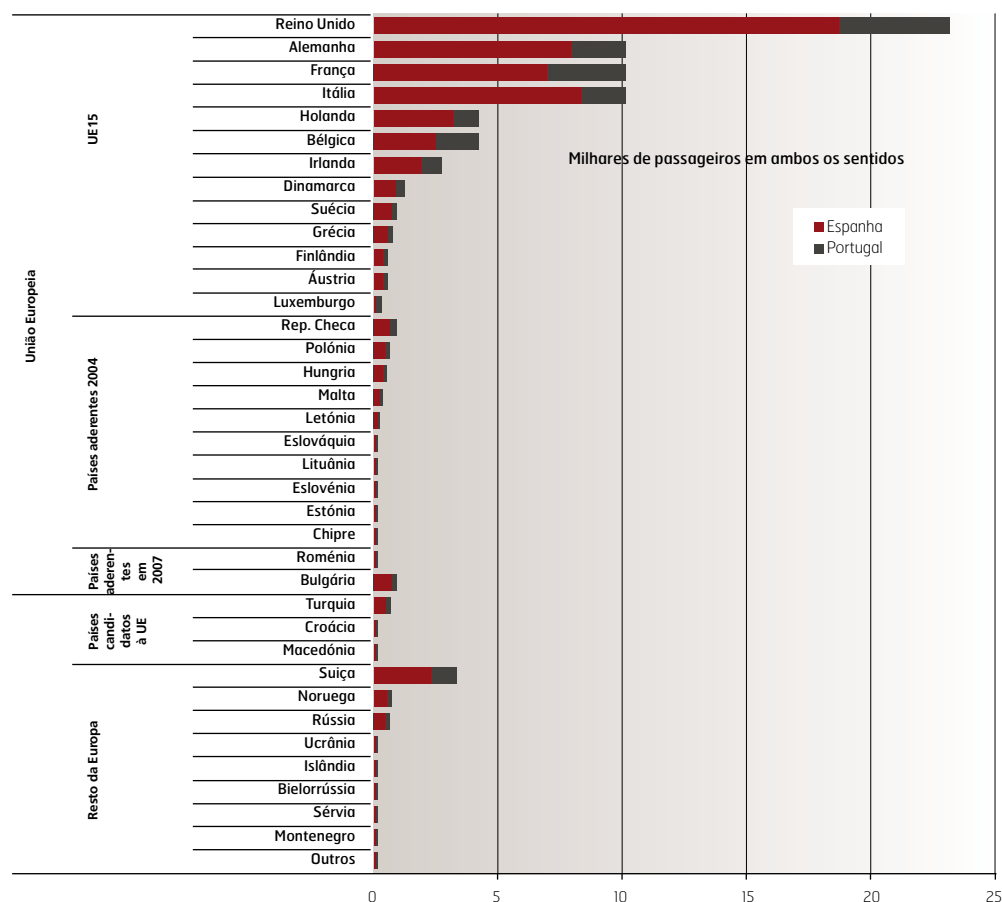
No caso de Espanha, entre 2006 e 2009, registou-se um decréscimo da ordem de 1%, embora o movimento tenha aumentado significativamente em países como Malta (+271,8%), Letónia (+193,4%), Polónia (+72,7%) e Bulgária (+67,3%). Grécia, Portugal

e França registaram também acréscimos expressivos nos movimentos (32,9 %, 16,9% e 11,3%, respectivamente). No entanto, as quebras registadas no movimento de passageiros com o Reino Unido, Alemanha e Holanda compensaram os crescimentos anteriormente referidos.

No Gráfico 13 encontra-se sintetizada a distribuição do tráfego de passageiros entre a Península Ibérica (sem ter em conta o transporte insular dos 2 países) e o resto da Europa, considerando ambos os sentidos.

GRÁFICO 13

Distribuição do tráfego de passageiros por via aérea entre a Península Ibérica e o resto da Europa (2009)



Fontes: Espanha: AENA; Portugal: SIMOPTC, INAC

Na Tabela 9 pode observar-se o movimento de passageiros com origem/destino em Espanha, Portugal e França nos três principais aeroportos de Portugal (Lisboa, Porto e Faro) e Espanha (Madrid, Barcelona e Málaga).

TABELA 9

Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, Madrid, Barcelona e Málaga com origem/destino em Espanha, Portugal e França (2009)

PORTUGAL (origem/destino)			
	Embarcados	Desembarcados	Total
Aeroporto de Lisboa			
Espanha (origem/destino)	820.323	979.236	1.799.559
Madrid Barajas	486.455	582.005	1.068.460
Barcelona	217.251	258.871	476.122
França (origem/destino)	679.583	819.598	1.499.181
Paris Charles de Gaulle	276.300	336.258	612.558
Paris Orly	240.402	290.142	530.544
Aeroporto de Porto			
Espanha (origem/destino)	336.987	406.708	743.695
Madrid Barajas	168.559	201.112	369.671
Barcelona	35.402	41.830	77.232
França (origem/destino)	454.934	565.730	1.020.664
Paris Charles de Gaulle	68.698	85.298	153.996
Paris Orly	219.581	264.626	484.207
Aeroporto de Faro			
Espanha (origem/destino)	57.631	65.649	123.280
Palma de Maiorca	52.094	57.827	109.921
França (origem/destino)	18.313	22.886	41.199
Paris Charles de Gaulle	1.706	2.028	3.734
Paris Orly	10.636	14.011	24.647

TABELA 9

Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, Madrid, Barcelona e Málaga com origem/destino em Espanha, Portugal e França (2009) (continuação)

ESPAÑA (origem/destino)			
	Embarcados	Desembarcados	Total
Aeroporto de Madrid/Barajas			
Portugal (origem/destino)	718.184	723.696	1.441.880
Lisboa	532.007	534.604	1.066.611
Porto	182.844	185.713	368.557
França (origem/destino)	1.543.300	1.529.908	3.073.208
Paris Charles de Gaulle	569.983	566.089	1.136.072
Paris Orly	489.115	485.347	974.462
Aeroporto de Barcelona			
Portugal (origem/destino)	277.791	277.123	554.914
Lisboa	238.946	237.923	476.869
Porto	38.728	39.039	77.767
Faro	18	112	130
França (origem/destino)	977.426	970.971	1.948.397
Paris Charles de Gaulle	527.373	526.767	1.054.140
Paris Orly	296.655	293.285	589.940
Aeroporto de Málaga			
Portugal (origem/destino)	7.065	6.513	13.578
Lisboa	5.659	5.273	10.932
Porto	105	103	208
Faro	789	1.087	1.876
França (origem/destino)	225.216	220.980	446.196
Paris Charles de Gaulle	171.154	166.914	338.068
Paris Orly	16.994	16.626	33.620

Fontes: Espanha: AENA; Portugal: SIMOPTC/INAC

Na Tabela 9 observa-se que Madrid absorve mais de metade dos voos (aterra-gens e des-colagens) dos três aeroportos portugueses com mais tráfego na relação com Espanha. Se analisarmos a situação inversa, (conjunto dos voos dos três aeroportos espanhóis mais im-portantes na sua relação com Portugal) conclui-se que o aeroporto de Lisboa concentra mais de 75% destes movimentos.

Por outro lado, o movimento de passageiros de Espanha com origem/destino em França representa mais do dobro do movimento com origem/destino em Portugal.

RELAÇÕES ENTRE ESPANHA E PORTUGAL 4.3.2

O volume de tráfego aéreo de passageiros entre os aeroportos de Espanha e Portugal em 2009, apresenta-se de forma detalhada na Tabela 10.

TABELA 10

Tráfego aéreo de passageiros entre Espanha e Portugal - ambos os sentidos (2009)

Aeroporto Espanhol	Total de passageiros	Aeroportos Portugueses				
		Lisboa	Porto	Faro	Madeira	Outros
Madrid Barajas	1.441.880	1.066.611	368.557	252	6.391	69
Barcelona	554.914	476.869	77.767	130	2	136
Palma de Maiorca	326.668	112.419	103.377	110.076	704	92
Tenerife Sul Reina Sofia	37.324	14.885	20.160	21	2.254	4
Grande Canária	36.687	3.735	7.508	4.522	20.815	107
Bilbau	33.346	29.677	2	4	3.645	18
Sevilha	27.950	26.085	1.760	79	0	26
Valência	26.831	24.926	325	33	1.484	63
Fuerteventura	13.662	6.597	6.535	173	357	0
Málaga	13.578	10.932	208	1.876	4	558
Lanzarote	9.285	4.475	4.596	16	187	11
Ibiza	6.759	3.224	3.369	59	0	107
Corunha	6.255	6.077	75	0	0	103
Jerez de la Frontera	1.948	86	6	871	5	980
Almería	1.713	0	0	1.703	0	410
Menorca	1.512	786	596	121	0	9
Valladolid	291	106	14	6	0	165
Alicante	82	0	0	0	8	74
Outros	162.392	10.832	147.840	390	1.467	1.863
Total	2.703.077	1.798.322	742.695	120.332	50.854	4.395

Fonte: AENA

Destaca-se que o tráfego de passageiros em Madrid/Barajas com origem/destino em Portugal é quase o triplo daquele que se regista no aeroporto de Barcelona (segundo aeroporto espanhol com mais tráfego de e para Portugal).

O número de passageiros nas rotas Madrid-Portugal (considerando os três aeroportos principais) aumentou cerca de 35%, face a 2006 (ano a que se referem os valores do último relatório do OTEP). No mesmo período, o tráfego entre Barcelona e Portugal registou um ligeiro decréscimo (-1%).

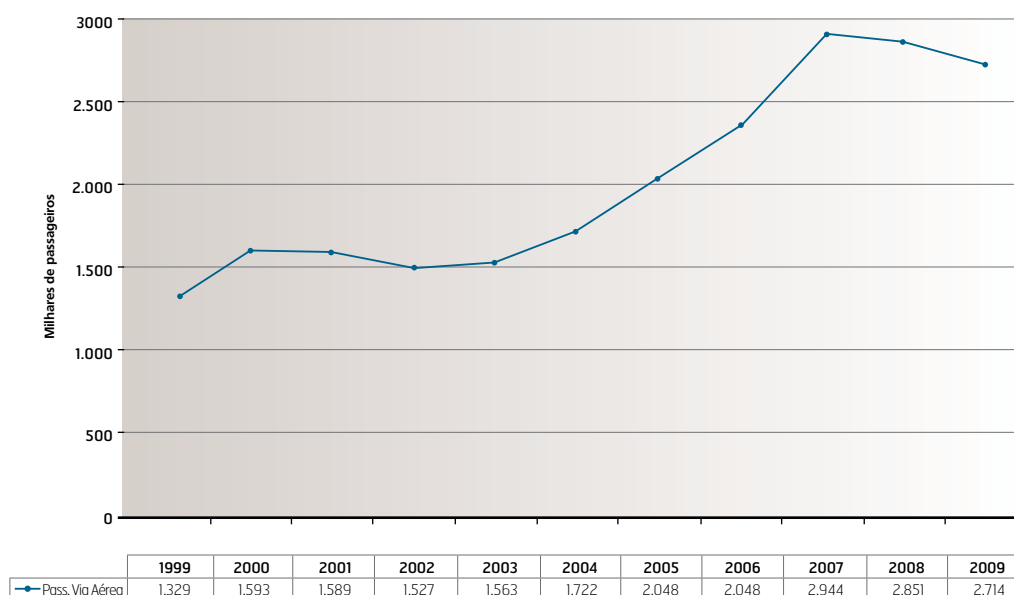
Outro aeroporto que regista um acréscimo face a 2006 é o aeroporto de Sevilha cujo volume global de tráfego com Portugal aumentou 89%, ainda que este acréscimo represente pouco mais de 13 mil passageiros.

Em 2009, o volume de passageiros transportados no aeroporto de Lisboa (com origem/destino em Espanha) situou-se nos 1,8 milhões, o que representa um crescimento de 6% face a 2006. O aeroporto do Porto foi o que registou maior incremento (+62%). Refira-se ainda que os aeroportos de Faro e da Madeira apresentaram variações no movimento de passageiros com Espanha de +19% e -27%, respectivamente.

O movimento de passageiros transportados entre Espanha e Portugal em ambos os sentidos totalizou mais de 2,7 milhões no ano 2009 (+17% que em 2006 e -48% que em 2008), o que se pode observar no Gráfico 14.

GRÁFICO 14

Evolução do movimento de passageiros transportados por via aérea entre Espanha e Portugal (1999-2009)



Fonte: AENA

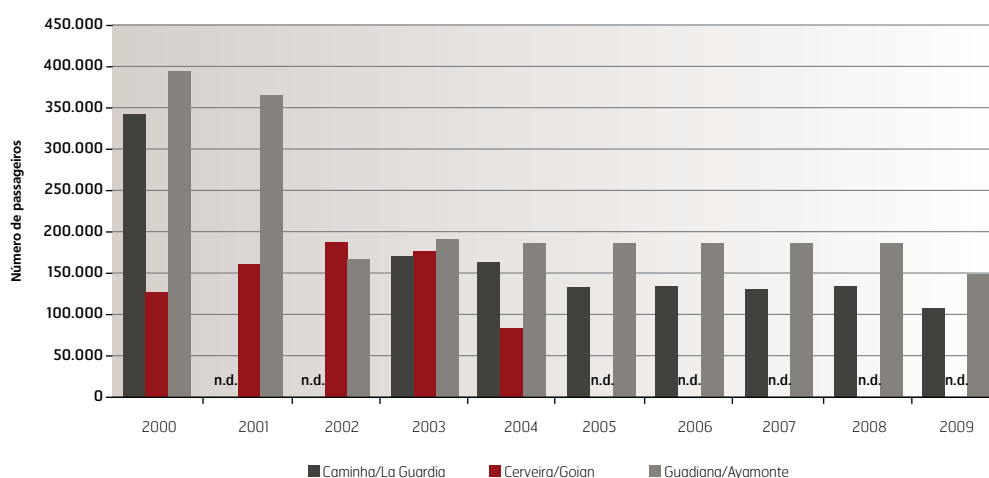
Em 2007 teve início uma tendência de decréscimo sustentado no número de passageiros transportados que passou de 2,9 milhões (2007) para 2,7 milhões (2009). Apesar disso, e graças ao importante crescimento verificado entre os anos 2002 e 2007, período durante o qual o volume de passageiros transportados por via aérea aumentou 88%, o crescimento médio anual entre 1999 a 2009 foi de 7,4%.

TRANSPORTE FLUVIAL DE PASSAGEIROS 4.4.

O movimento de passageiros nos Rios Minho e Guadiana registou, em 2009, um decréscimo de 17% face ao anterior, atingindo um total de 250 mil passageiros transportados (Gráfico 15).

GRÁFICO 15

Evolução do movimento de passageiros por via fluvial entre Espanha e Portugal - rios Minho e Guadiana (2000-2009)

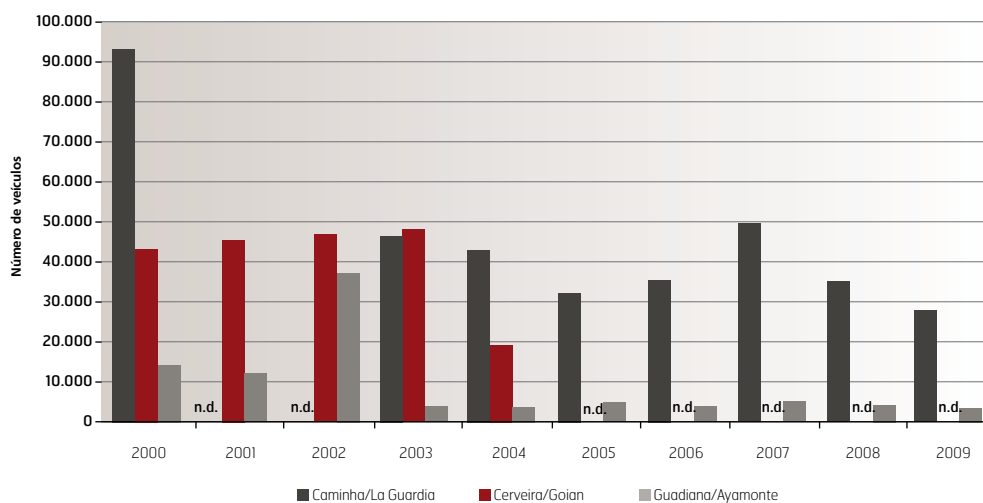


Fonte Portugal: INE

O Gráfico 16 representa a evolução do número de veículos que cruzaram a fronteira por via fluvial, observando-se um comportamento semelhante ao do movimento de passageiros. Em 2009, o número de veículos movimentados foi de 30 mil, valor bastante inferior aos 150 mil passageiros registados em 2000.

GRÁFICO 16

Evolução do movimento de veículos por via fluvial entre Espanha e Portugal - rios Minho e Guadiana (2000-2009)



Fonte Portugal: INE

4.5. RESUMO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Na Tabela 11 apresenta-se a repartição modal dos passageiros transportados entre Espanha e Portugal (ambos os sentidos) para o ano 2009, bem como a sua evolução relativamente ao ano anterior.

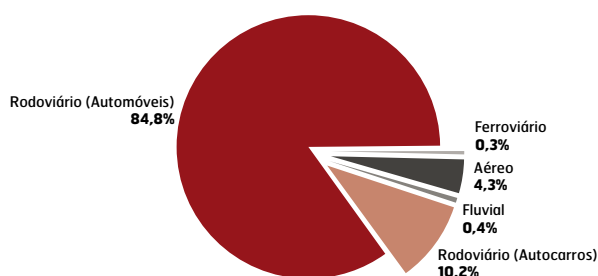
TABELA 11

Resumo do Tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2008 e 2009)

(em milhões de passageiros)

TIPO DE TRANSPORTE		ANO		VARIAÇÃO 2009/2008	
		2008	2009	NÚMERO	%
Rodoviário	Automóveis	53,84	52,91	-0,92	-1,7%
	Autocarros	3,71	6,36	2,66	71,6%
Ferroviário		0,18	0,18	-0,01	-0,7%
Aéreo		2,84	2,70	-0,14	-4,9%
Fluvial		0,30	0,25	-0,05	-16,6%
Total		60,87	62,41	1,54	2,5%

Fontes: Rodoviário: DG Carreteras e IET; Ferroviário: RENFE; Aéreo: AENA e INAC; Fluvial: INE Portugal

GRÁFICO 17**Distribuição do tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2009)**

Fontes: Rodoviário: DG Carreteras e IET; Ferroviário: RENFE; Aéreo: AENA e INAC; Fluvial: INE Portugal

O predomínio do tráfego por via rodoviária é evidente relativamente aos restantes modos de transporte, representando cerca de 95% do movimento total de passageiros entre os dois países.

FLUXOS DE MERCADORIAS 5.

Nesta análise foram utilizadas as seguintes fontes a nível nacional e europeu:

- Os dados estatísticos de Comércio Externo: no caso da Espanha, são dados extraídos da AEAT (Agência Estatal de Administração Tributária) e, no caso de Portugal, do INE de Portugal.
- Os dados do Eurostat que resultam da aplicação do Regulamento CE 1172/98 para o transporte de mercadorias por via rodoviária.
- Para o transporte ferroviário: dados publicados pela CP por parte de Portugal e pela RENFE por parte da Espanha.
- Para o transporte marítimo: dados provenientes de "Puertos del Estado", no caso de Espanha, e dos portos nacionais no caso de Portugal.

5.1. COMÉRCIO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS DE PORTUGAL E ESPANHA, POR MODO DE TRANSPORTE (DADOS DAS ESTATÍSTICAS DO COMÉRCIO EXTERNO)

O objectivo deste ponto é aprofundar a informação apresentada no Capítulo 2 referente ao comércio externo de Espanha e Portugal com o resto da União Europeia. Para tal será detalhada a evolução do comércio externo em função dos meios de transporte utilizados e das tipologias de produtos transportados.

5.1.1. TRÁFEGO DE MERCADORIAS ENTRE PORTUGAL E ESPANHA E O CONJUNTO DA UNIÃO EUROPEIA

O Gráfico 18 ilustra a evolução do volume de mercadorias transportadas, por modo de transporte.

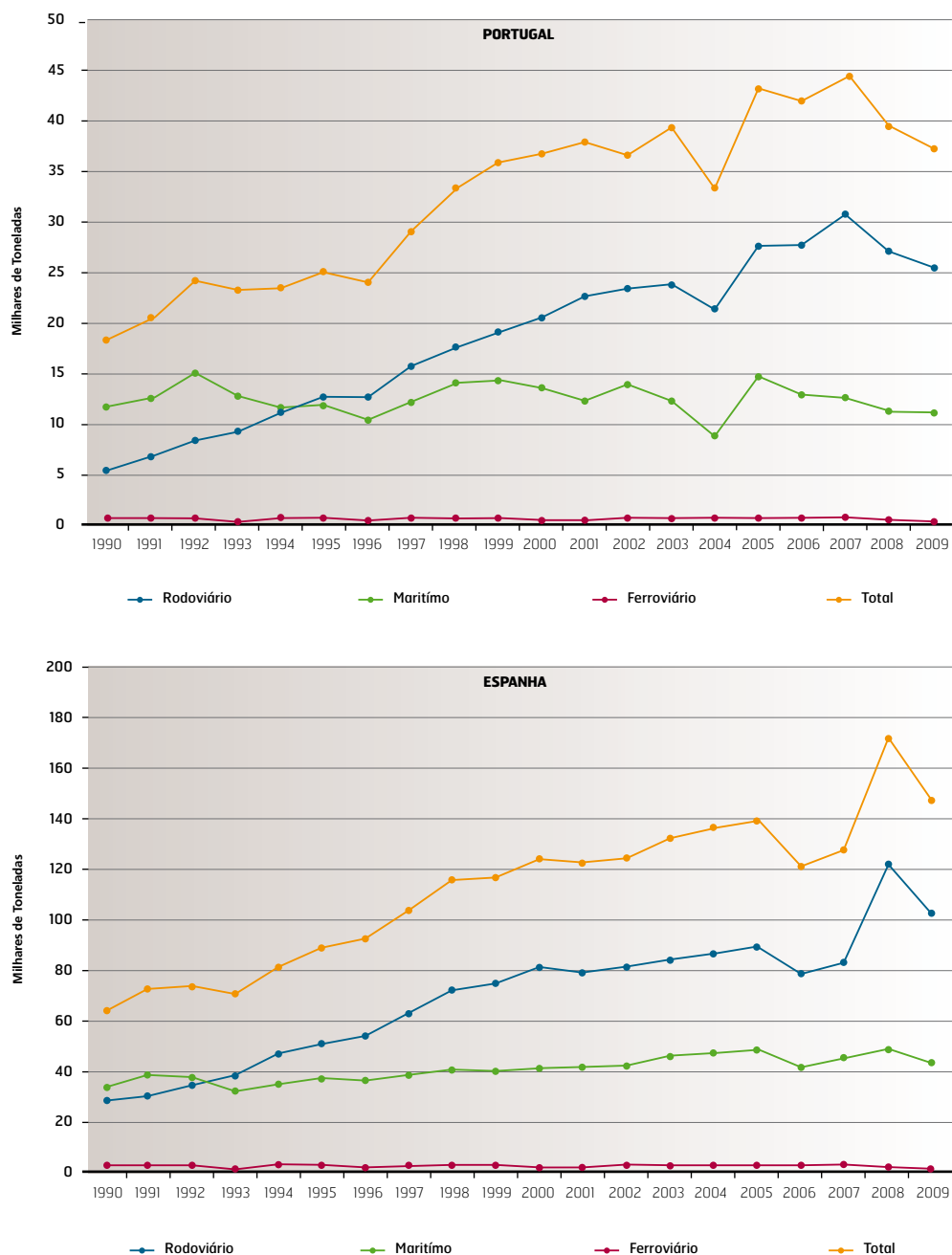
Desde logo, destaca-se o predomínio do transporte rodoviário que assegura a maior parte do comércio externo em ambos os países. O transporte ferroviário situa-se no extremo oposto com um papel residual face aos outros modos. Quanto ao transporte marítimo, surge posicionado numa situação intermédia entre o transporte rodoviário e o ferroviário.

A importância da rodovia é de tal forma destacada que desde 1990, o volume de mercadorias transportadas para Portugal cresceu 321%, enquanto nos outros dois modos registaram-se decréscimos de 5% e 40%, respectivamente para o transporte marítimo e ferroviário.

Em Espanha, o único modo de transporte em que se assistiu à diminuição do volume de mercadorias transportadas foi o ferroviário que reduziu 33% no mesmo período. Os transportes rodoviário e marítimo cresceram 28% e 267%, respectivamente. No entanto, em 2009, os três modos de transporte apresentaram um decréscimo no volume de mercadorias movimentadas de 15% face ao ano anterior, situando-se em 143 milhões de toneladas, o que traduz um crescimento médio anual de 4% desde 1990.

GRÁFICO 18

Evolução do tráfego de mercadorias de Portugal e Espanha com a UE25 (1990-2009)



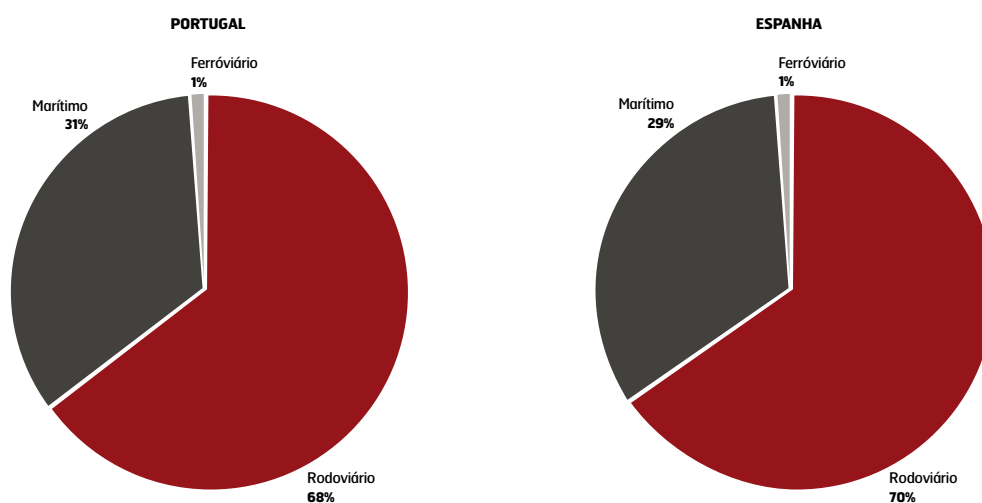
Fontes: Espanha: AEAT; Portugal: INE

A partir do ano 2007 os valores representados no gráfico anterior referem-se ao tráfego de mercadorias com a UE 27 e não com a UE 25. No entanto, os dois novos países entrados (Roménia e Bulgária) não influenciaram a tendência da série.

O Gráfico 19 permite verificar a predominância da rodovia na estrutura modal das trocas comerciais de Portugal e Espanha com a UE, em 2009.

GRÁFICO 19

Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias de Portugal e Espanha com a União Europeia (2009)



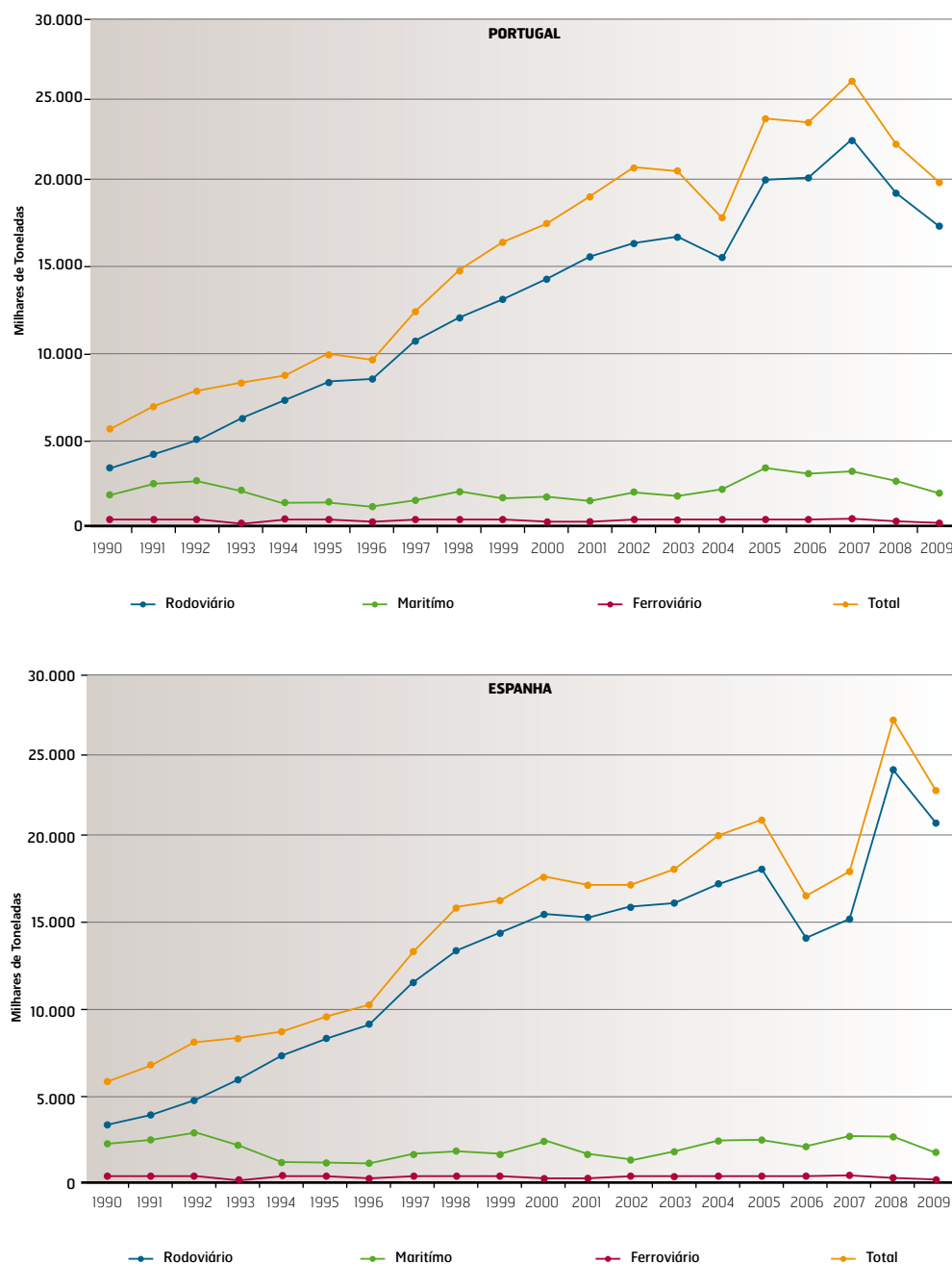
Fonte: Espanha: AEAT; Portugal: INE

5.1.2. O TRANSPORTE DE MERCADORIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL

No Gráfico 20 apresenta-se a evolução do volume de mercadorias transaccionadas entre Espanha e Portugal de 1990 a 2009.

GRÁFICO 20

Evolução das trocas comerciais de mercadorias entre Espanha e Portugal por modos de transporte, em ambos os sentidos (1990-2009)



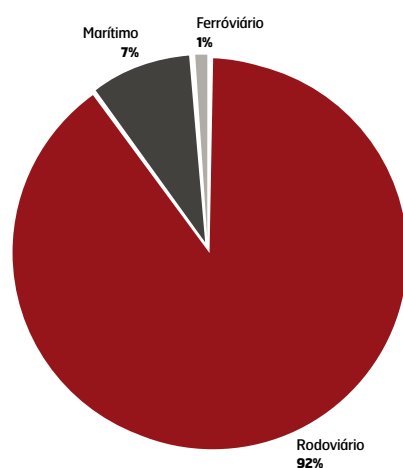
Fontes: Espanha: AEAT; Portugal: INE

Refira-se que entre os dados de fonte espanhola e portuguesa existem algumas diferenças, em certos casos evidenciando evoluções em sentido contrário.

Se nas trocas com o resto da União Europeia a importância do transporte rodoviário já era significativa, na relação entre os países ibéricos assume ainda mais protagonismo, alcançando uma quota de 92% no ano 2009, tal como se observa no Gráfico 21.

GRÁFICO 21

Distribuição do transporte de mercadorias entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2009)



Fontes: Espanha: AEAT; Portugal: INE

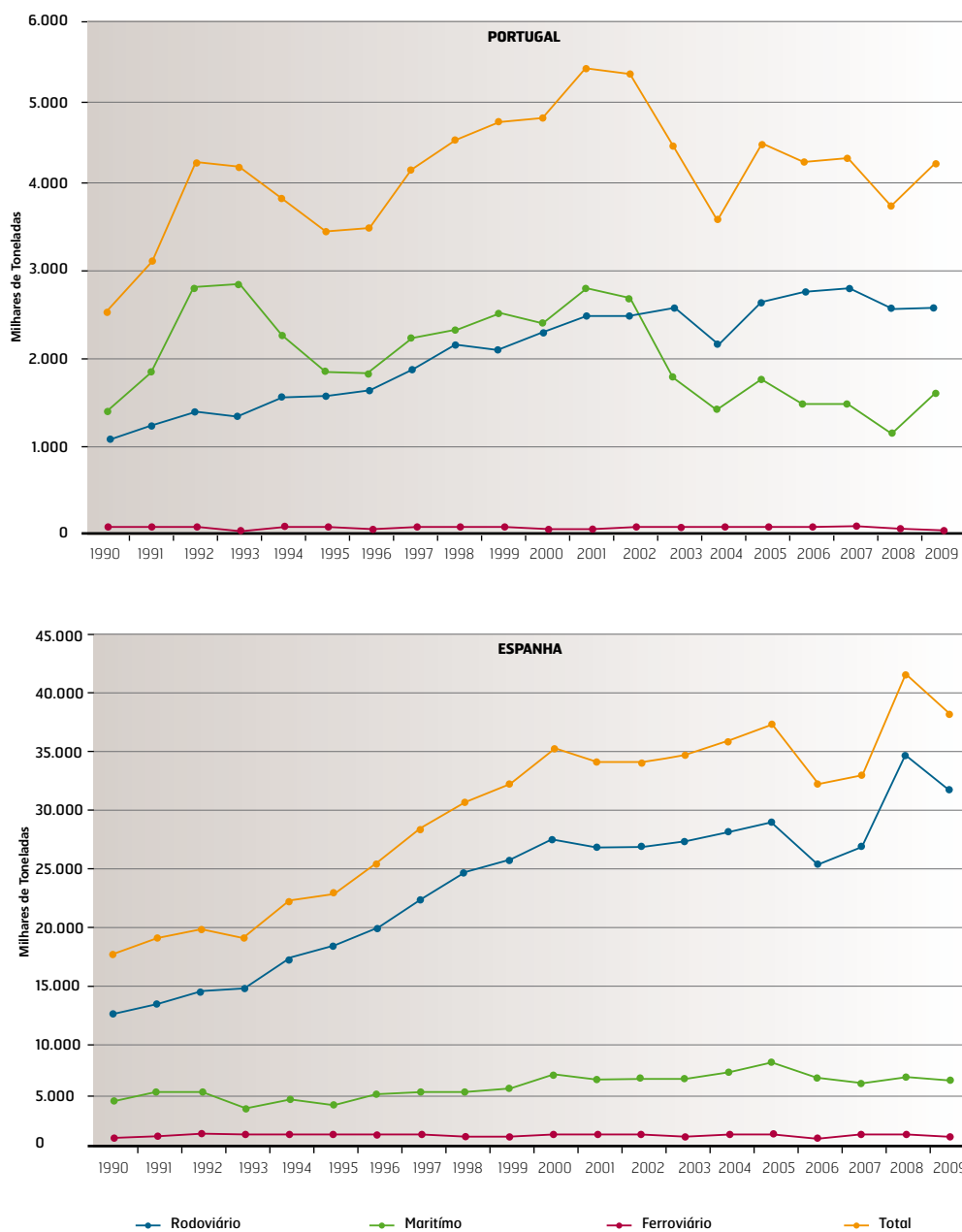
5.1.3 O TRANSPORTE DE MERCADORIAS DE ESPANHA E PORTUGAL COM FRANÇA

O Gráfico 22 apresenta as trocas comerciais de Espanha e Portugal com França entre 1990 e 2009.

A relação entre França e Portugal caracteriza-se por uma evolução bastante irregular, marcada fundamentalmente pelo facto de o transporte marítimo entre ambos os países não seguir uma tendência constante. Assim, entre 1990 e 2009 as mercadorias transportadas por via marítima entre ambos os países cresceram 15%, combinando anos em que se registaram importantes subidas em termos de variação anual (26% e 39% em 2005 e 2009) com anos de significativos decréscimos (-33% e -22% em 2003 e 2008).

GRÁFICO 22

Evolução das trocas comerciais de mercadorias de Espanha e Portugal com a França, por modos de transporte (1990-2009)



Fontes: Espanha: AEAT; Portugal: INE

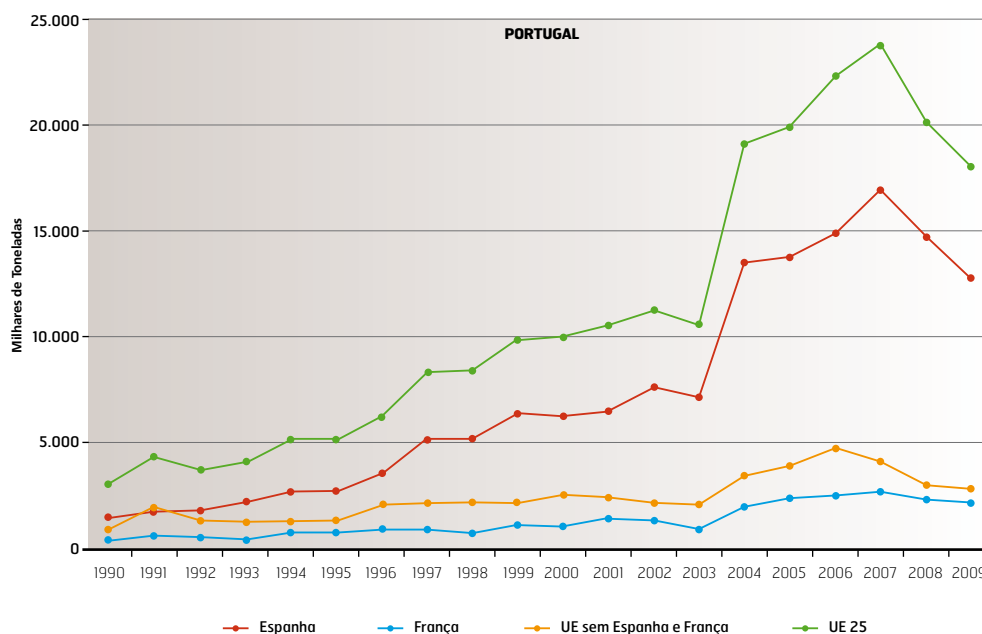
No caso de Espanha, o transporte rodoviário assegura a maior parte das transacções com França. Em 2009 representou 79% das trocas comerciais enquanto o transporte marítimo teve uma quota de 19%. Entre 1990 e 2009 a ferrovia foi o único modo de transporte que apresentou quebras (-40%). Os transportes marítimo e rodoviário cresceram naquele período 45% e 167%, respectivamente. Em 2009, os intercâmbios de mercadorias com França alcançaram as 38 milhões de toneladas, o que equivale a um crescimento médio anual de 4% desde 1990.

5.2. TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR VIA RODOVIÁRIA

5.2.1. TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS DE PORTUGAL E ESPANHA COM A UNIÃO EUROPEIA

Os Gráficos 23 e 24 representam a evolução do transporte de mercadorias em tráfego internacional, por veículos pesados matriculados em Portugal e em Espanha, respectivamente.

GRÁFICO 23

Evolução do transporte de mercadorias em veículos pesados matriculados em Portugal, por principais países de carga/descarga (1990-2009)

Fonte: EUROSTAT. Regulamento CE 1172/98

Nota: Em Portugal, entre 1997 e 2003, não se recolheram os dados correspondentes a transporte por conta própria. A partir do ano 2004 os valores incluem o transporte por conta própria e o transporte por conta de outrem.

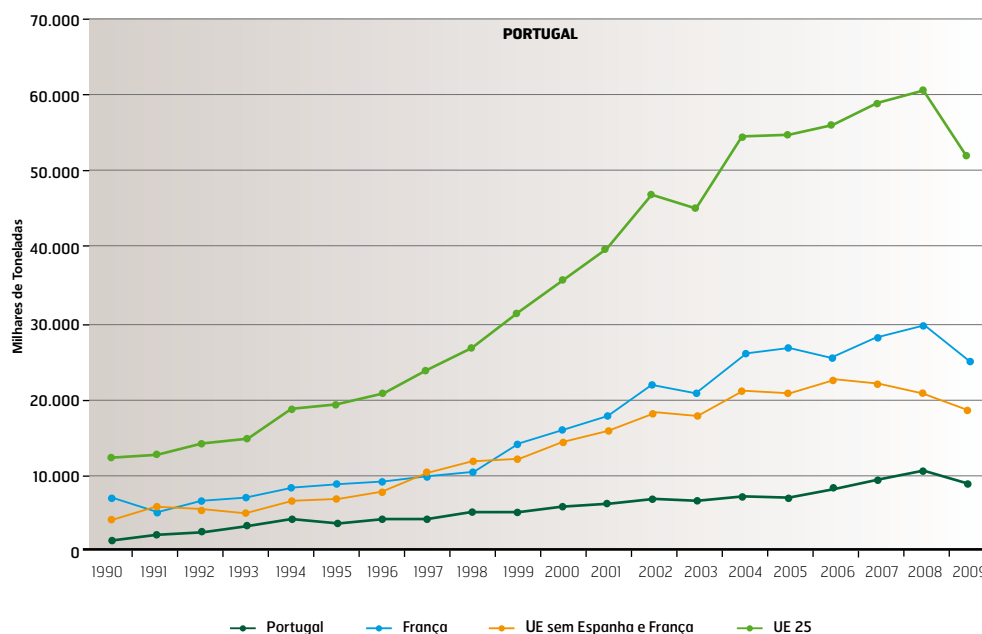
Não há dados completos para o conjunto da UE-25 em 2004. Os dados correspondentes ao período 1990-1998 dizem respeito à UE-15. Comentário: Note-se que este gráfico refere-se unicamente a veículos pesados matriculados em Portugal não podendo por isso ser base para comparações com gráficos anteriores (gráficos 20 e 22).

Da série em análise, destacam-se os últimos dois anos (2008 e 2009) em que se registaram as quebras mais significativas nas transações com a União Europeia (-16% em 2008 e -10% em 2009), como consequência da quebra das transações com Espanha. Em 2009 o movimento com Espanha representou 70% dos intercâmbios com países da União Europeia, traduzido em 12,7 milhões de toneladas das 17,9 milhões de toneladas totais.

Relativamente a Espanha, o principal parceiro foi a França que representou 48% do total de mercadorias transaccionadas com os países da União Europeia, enquanto Portugal representou 17% das mesmas. Em 2009, o total de mercadorias transportadas em veículos pesados matriculados em Espanha com origem/destino em países da União Europeia foi de 52,1 milhões de toneladas.

GRÁFICO 24

Evolução do transporte de mercadorias em veículos pesados matriculados em Espanha, por principais países de carga/descarga (1990-2009)



Fonte: EUROSTAT. Regulamento CE 1172/98

Nota: Não há dados completos para o conjunto da UE-25 em 2004. Os dados correspondentes ao período 1990-1998 respeitam à UE-15.
Comentário: Note-se que este gráfico se refere unicamente a veículos pesados matriculados em Espanha, não podendo por isso ser base para comparações com gráficos anteriores (gráficos 20 e 22).

5.2.2 TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL

Na Tabela 12 apresenta-se o volume total das trocas comerciais entre Espanha e Portugal no período compreendido entre 1999 e 2009 tendo em conta a nacionalidade da matrícula dos veículos utilizados. Esta situação caracteriza-se por um crescimento praticamente contínuo até 2007, ano a partir do qual se observam quebras no volume de mercadorias transaccionadas. De 1999 a 2009, os intercâmbios cresceram 123%, no entanto, nos dois últimos anos, o volume de mercadorias transaccionado diminuiu, reflectindo decréscimos anuais de 4% e 17%, respectivamente em 2008 e 2009.

TABELA 12

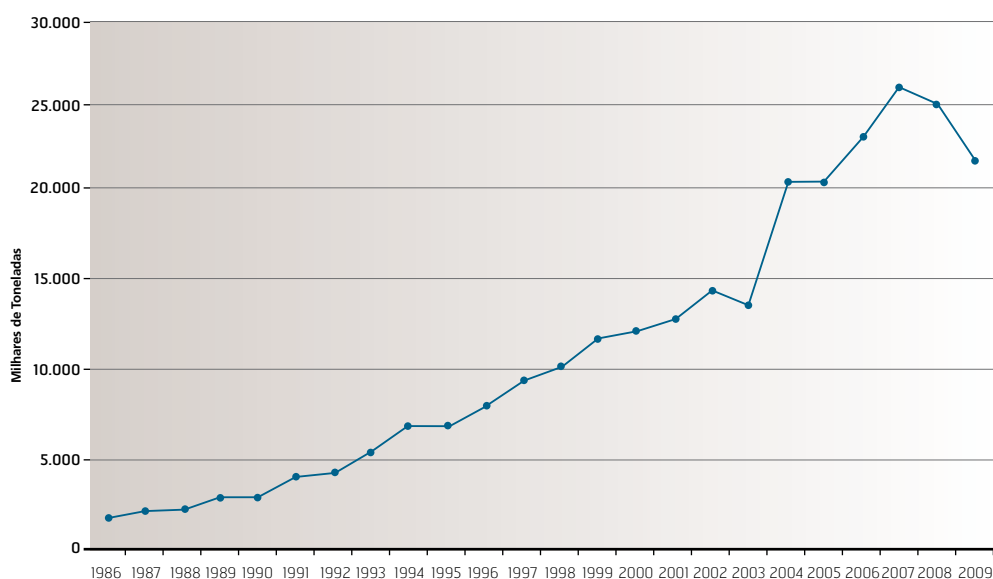
Evolução das trocas de mercadorias entre Espanha e Portugal (1999-2009)

Ano	NACIONALIDADE DA MATRÍCULA			Total
	Espanhola	Portuguesa	Terceiros	
1999	5.077	6.419	199	11.695
2000	5.622	6.236	209	12.067
2001	6.049	6.485	105	12.639
2002	6.677	7.613	99	14.389
2003	6.232	7.174	82	13.488
2004	7.044	13.446	162	20.652
2005	6.761	13.610	116	20.487
2006	8.140	14.826	136	23.102
2007	9.100	16.783	177	26.060
2008	10.323	14.521	179	25.023
2009	8.736	12.724	145	21.605

Fonte: EUROSTAT. Regulamento CE 1172/98

GRÁFICO 25

Evolução das trocas de mercadorias por via rodoviária entre Espanha e Portugal (1986-2009)



Fonte: EUROSTAT. Regulamento CE 1172/98

Nota: Como referido no início deste capítulo, a análise sobre o fluxo de mercadorias foi realizado a partir de dados de várias fontes. Assim, no ponto 5.1 utilizaram-se dados de fonte INE (caso português) baseados num inquérito realizado às empresas, sobre importações/exportações, do qual é retirada informação sobre o modo de transporte utilizado. Nos pontos 5.2.1 e 5.2.2, os dados apresentados têm como fonte EUROSTAT (informação compilada por esta entidade, na sequência dos dados fornecidos por Portugal Espanha em resposta ao Reg. CE 1172/98 – Inquérito ao transporte rodoviário de mercadorias). Deste modo, face às diferentes fontes e metodologias utilizadas, os dados não são comparáveis

5.2.3 TRÁFEGO DE VEÍCULOS PESADOS DE MERCADORIAS NAS FRONTEIRAS LUSO-ESPANHOLAS

Apresentados os valores globais dos intercâmbios de mercadorias pela rodovia entre Espanha e Portugal, referem-se de seguida as passagens fronteiriças mais utilizadas pelos camiões que cruzam as fronteiras.

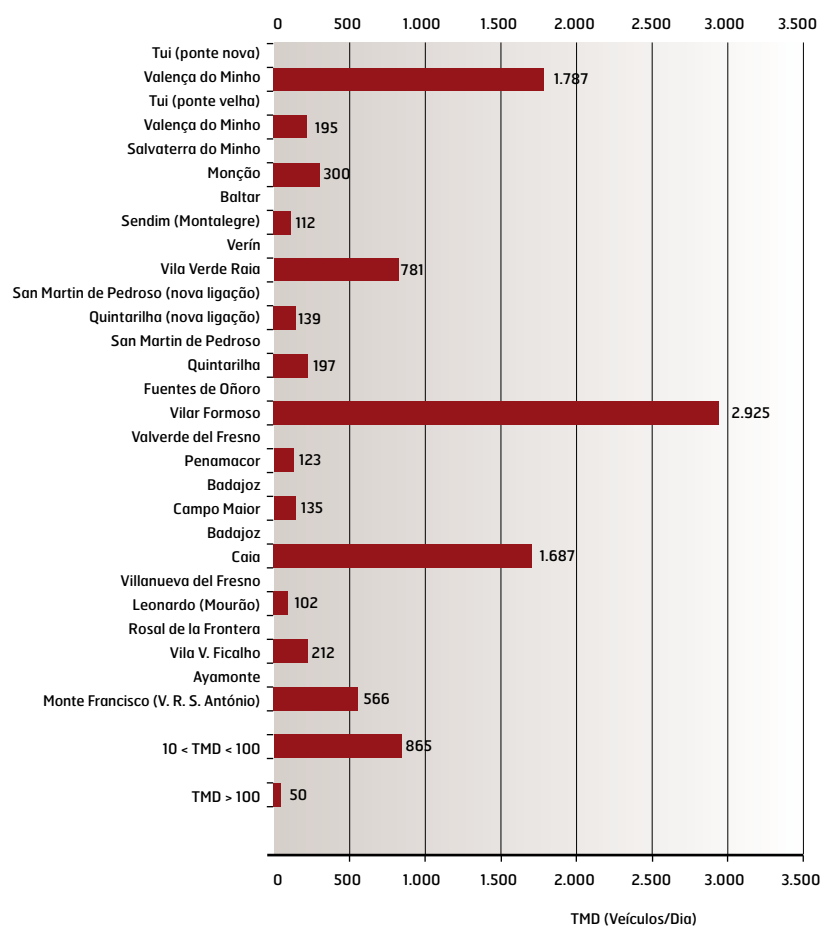
No Gráfico 26 constam as passagens que têm um TMD de veículos pesados superior a 100 veículos/dia.

Relativamente aos dados de 2008, introduziram-se seis conexões entre Espanha e Portugal. Trata-se de Salvaterra do Minho-Monção, Baltar-Sendim, Valverde de Fresno-Penamacor, Badajoz-Campo Maior, Vilanueva del Fresno-Leonardo e uma nova ligação fronteiriça entre São Martin de Pedroso (novo troço) - Quintanilha.

As 14 passagens fronteiriças apresentadas concentraram 91% do tráfego de camiões existente nas 62 ligações analisadas.

GRÁFICO 26

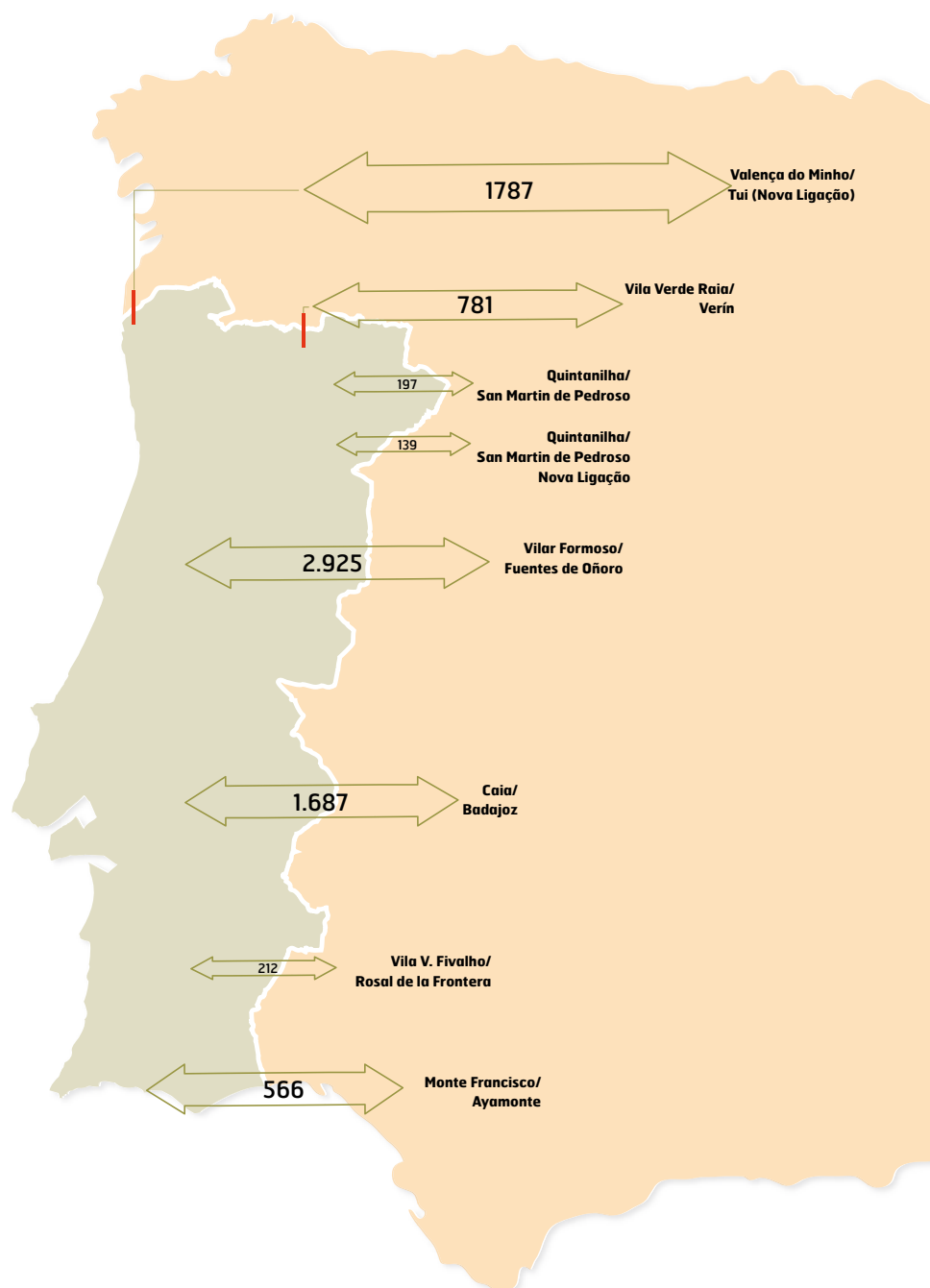
Tráfego médio diário dos veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras luso-espanholas (2009)



Fontes: Espanha: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras

FIGURA 9

Tráfego médio diário de veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras (2009)



Fontes: Espanha: Ministerio de Fomento, DG de Carreteras

Durante o ano 2009 cruzaram a fronteira luso-espanhola 10 176 camiões, número próximo dos 10 251 registados em 2008.

A ligação fronteiriça em que se verificou o maior aumento (+61% que em 2008) do número de camiões foi a de Valença do Minho-Tui (ponte velha), o que correspondeu a mais 74 veículos/dia.

Com a nova ligação fronteiriça inaugurada entre os municípios de Quintanilha e San Martín de Pedroso o tráfego de pesados nesta fronteira quase duplicou.

Por seu turno, as conexões que perderam maior número de utilizadores foram as de Fuentes de Oñoro - Vilar Formoso com menos 340 camiões por dia face ao ano de 2008, o que representa um decréscimo de 10%, e a de Monte Francisco-Ayamonte, cuja redução foi de 19%, ou seja, menos 130 camiões por dia.

CARACTERÍSTICAS E DIMENSÃO DO PARQUE NO TRANSPORTE 5.2.4 **POR CONTA PÓPRIA E POR CONTA DE OUTREM**

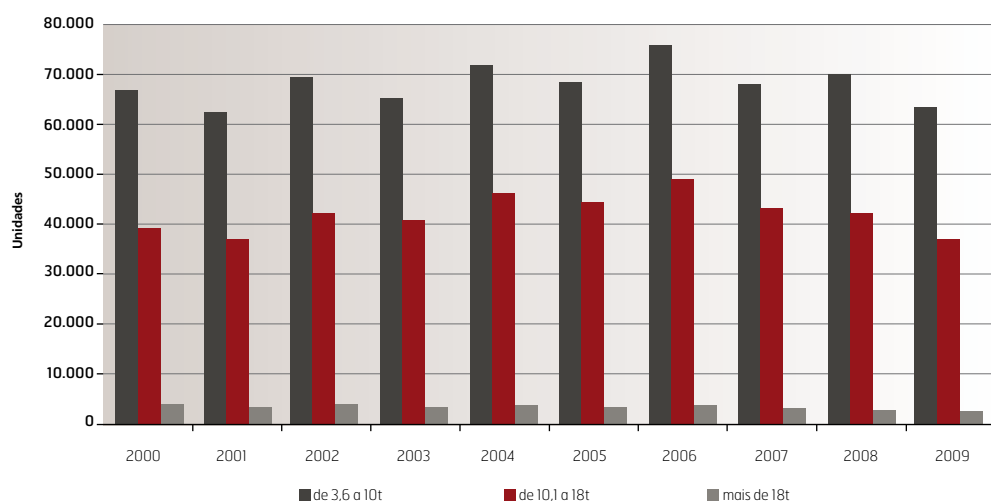
A. Parque por conta própria

Nos Gráficos 27 e 28 apresenta-se a distribuição de veículos que efectuem transporte por conta própria, por escalões de carga útil / peso bruto³, respectivamente, em Espanha e Portugal.

³ Para efeitos de contabilização, em Espanha consideram-se veículos pesados todos os que tenham carga útil igual ou superior a 3,6 toneladas, enquanto que em Portugal os veículos pesados são os que têm um peso bruto superior a 3,5 toneladas.

GRÁFICO 27

Evolução do número de veículos que efectuam transporte por conta própria, por escalões de carga útil em Espanha (2000-2009)

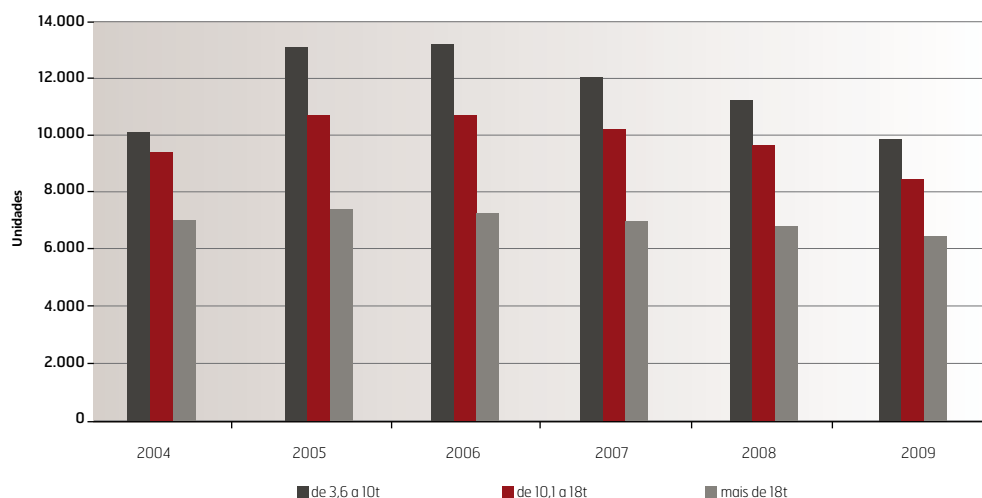


Fontes: Espanha: Ministério de Fomento: Inquérito permanente ao transporte de mercadorias pela Rodovia. Ano 2009

Em Espanha, não se verifica uma tendência evolutiva clara no parque de veículos que anualmente realizam transporte por conta própria. O que é evidente é o predomínio dos camiões de menor escalão de carga útil, representando 61% do total em 2009. A importância relativa dos veículos pesados com mais de 18 toneladas é limitada (a sua quota é, regra geral, inferior a 4%). Em 2009 dos 102 370 pesados que efectuaram transporte por conta de outrem, 61% tinham carga útil entre 3,5 e 10 toneladas, 36% uma carga útil entre 10 e 18 toneladas e 3% apresentavam carga útil superior a 18 toneladas.

GRÁFICO 28

Evolução do número de veículos que efectuem transporte por conta própria, por escalões peso bruto em Portugal (2004-2009)



Fonte: Portugal: INE

Para Portugal, observa-se uma tendência mais evidente, verificando-se desde 2006 uma diminuição no número de veículos que realizam serviços por conta própria, para todas as categorias de peso bruto, ainda que a mais evidente se observe na classe entre 3,5 e 10 toneladas, (-25% em 2009/2006). Globalmente, o número de camiões passou de 31 mil em 2006 para 24,8 mil em 2009.

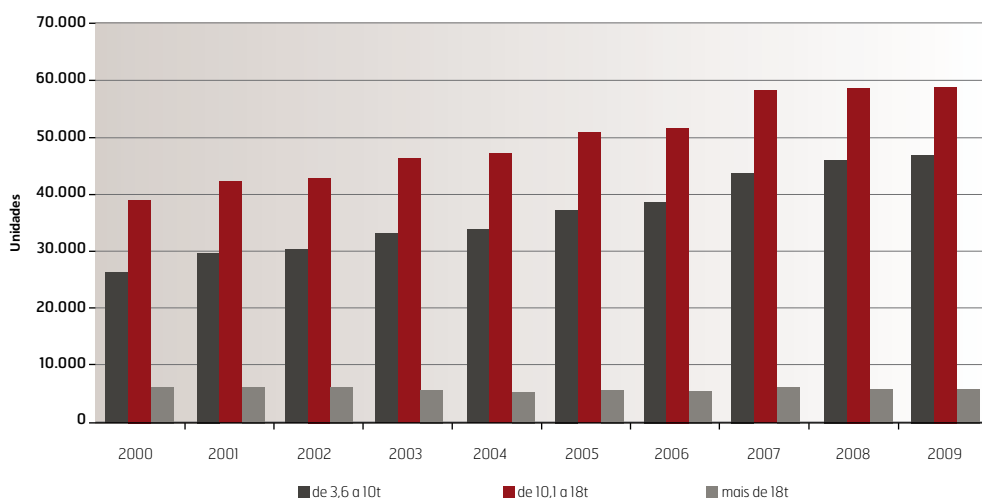
Em conclusão, pode dizer-se que tanto em Espanha como em Portugal, predominam os veículos de menor capacidade, sintoma da vocação deste tipo de transporte para cargas relativamente pequenas. Por outro lado, nota-se que em Portugal a diferença no número de veículos nos três escalões de peso bruto é mais pequena do que no caso espanhol.

B. Parque por conta de outrem

Nos Gráficos 29 e 30 apresenta-se a distribuição de veículos que efectuem transporte por conta de outrem, por escalões de carga útil e peso bruto, respectivamente, em Espanha e Portugal.

GRÁFICO 29

Evolução do número de veículos que efectuem transporte por conta de outrem, por escalões de carga útil em Espanha (2000-2009)

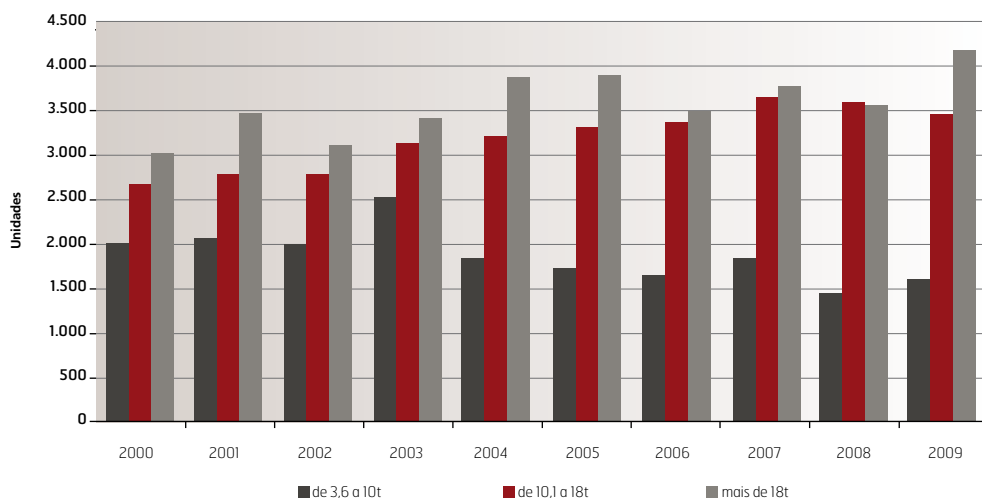


Fontes: Espanha: Ministério de Fomento: Inquérito permanente ao transporte de mercadorias pela Rodovia. Ano 2009

Em Espanha, o transporte por conta de outrem é efectuado predominantemente em veículos de média dimensão (veículos de carga útil entre 10 e 18 toneladas), representando 54% do total em 2009. A segunda classe mais utilizada integra os veículos com carga útil entre 3,5 e 10 toneladas (40%), representando os veículos de maiores dimensões 6% do total em 2009.

GRÁFICO 30

Evolução do número de veículos que efectuem transporte por conta de outrem, por escalões de peso bruto em Portugal (2000-2009)



Fonte: Portugal: INE

Em Portugal, os camiões com um peso bruto superior a 19 toneladas são os mais utilizados para realizar transporte de mercadorias por conta de outrem, ainda que os que têm um peso bruto entre 10 e 19 toneladas tenham uma quota de mercado bastante próxima. Em 2009 havia em Portugal cerca de 9 200 camiões que realizavam serviços deste tipo. Entre eles, cerca de 45% tinham um peso bruto superior a 19 toneladas, 38% entre 10 e 19 toneladas e 17% entre 3,5 e 10 toneladas

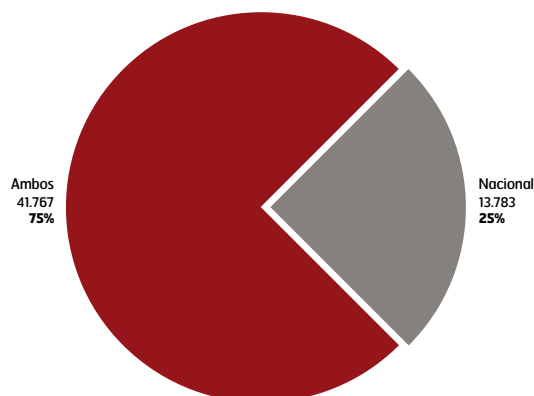
AFECTAÇÃO DE VEÍCULOS AO TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL

5.2.5

O Gráfico 31 mostra o número e distribuição relativa dos veículos afectos exclusivamente ao transporte nacional ou a ambos os tipos de transporte (nacional e internacional), em Portugal, no ano de 2009.

GRÁFICO 31

Número e percentagem de veículos afectos ao transporte nacional e internacional em Portugal (2009)

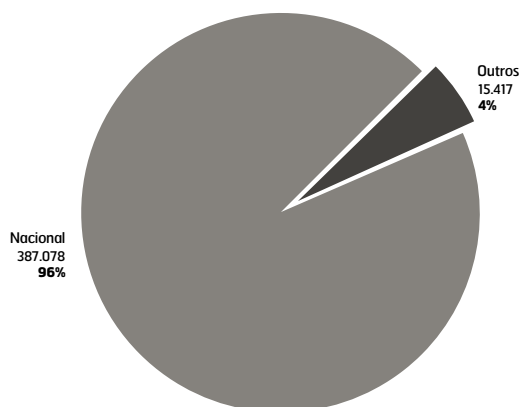


Fonte: Portugal: IMTT, I.P.

No caso de Espanha, é possível discriminar, para o ano 2009, o número de veículos afectos ao transporte nacional e a transporte de *Outros Âmbitos*⁴, sendo claro o predomínio da afectação nacional (Gráfico 32).

GRÁFICO 32

Número e percentagem de veículos a efectuar transporte nacional e de outros âmbitos, em Espanha (2009)



Fontes: Espanha: Ministério de Fomento:
Inquérito permanente ao transporte de mercadorias pela Rodovia. Ano 2009

Nota: Entre 2006 e 2009 ocorreram alterações legislativas relacionadas com o âmbito de autorização do transporte de mercadorias em Espanha, que tiveram como consequência que a quase totalidade de veículos pesados (salvo nas Canárias) passassem a ter autorização de âmbito nacional.

⁴ Inclui, além do internacional, os níveis regional, autonómico, provincial e local.

TONELADAS MOVIMENTADAS EM TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA E POR CONTA DE OUTREM

5.2.6

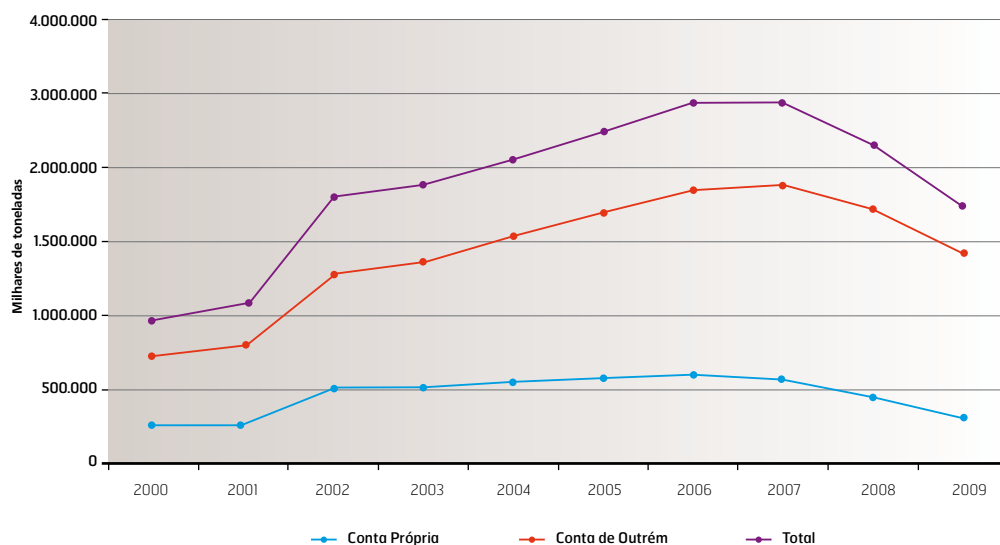
Os Gráficos 33 e 34 apresentam o volume total de mercadorias transportadas (nacional e internacional) em Espanha e Portugal, em veículos por conta própria e por conta de outrem.

Para Espanha, observa-se que o volume de mercadorias transportadas evolui a par do que acontece com o transporte por conta de outrem, que passou de uma quota de 75% no ano 2000 (705 milhões de toneladas transportadas), para uma quota de 82% em 2009 (1 407 milhões de toneladas). Neste tipo de transporte é evidente a tendência de crescimento registada entre 2002 e 2006 (46% neste período). Nos últimos anos, o volume de mercadorias transportadas diminuiu cerca de 20%. Entre 2002 e 2006, o movimento de mercadorias em transporte por conta própria estabilizou, evidenciando também uma quebra nos últimos anos analisados.

Em Portugal, a importância dos dois grupos inverte-se na última década. Assim, em 1999 o volume transportado foi de 281 milhões de toneladas, dos quais 64% eram transportados por conta própria e 36% por conta de outrem. Dez anos mais tarde, o transporte por conta própria é responsável por 41% do volume de mercadorias transportadas e o transporte por conta de outrem por 59% do total movimentado. Em 2009 o volume total transportado foi de 259 milhões de toneladas.

GRÁFICO 33

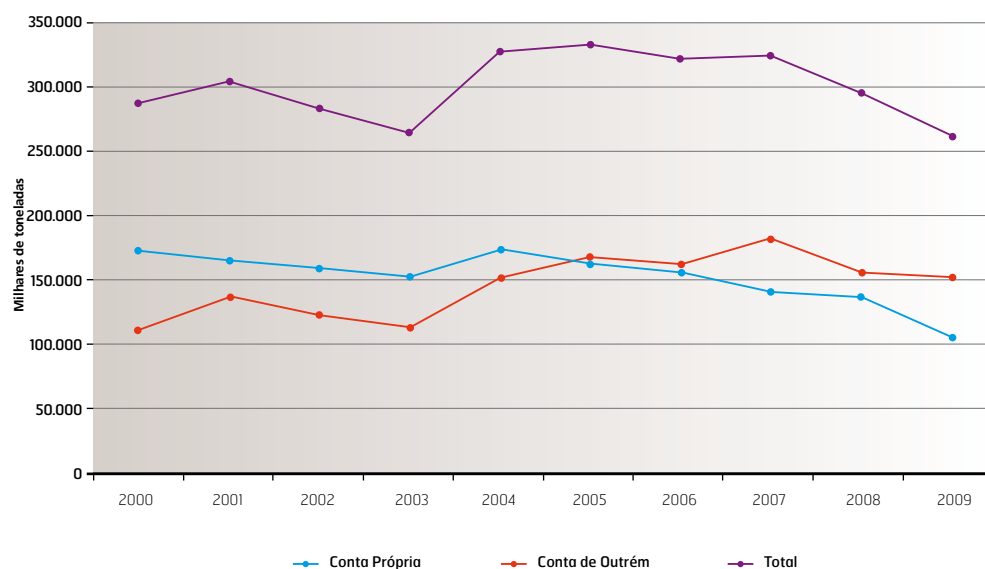
Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e de outrem em Espanha (2000-2009)



Fonte: EUROSTAT. Estatísticas sobre transporte de mercadorias por via rodoviária. Regulamento C1172/98

GRÁFICO 34

Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e de outrem em Portugal (2000-2009)



Fonte: EUROSTAT. Estatísticas sobre transporte de mercadorias por via rodoviária. Regulamento C1172/98

TIPOLOGIA DOS PRODUTOS TRANSPORTADOS 5.2.7

A Tabela 13 mostra o tipo e quantidade de mercadorias carregadas e descarregadas em comércio internacional, por via rodoviária, em Espanha e Portugal, em 2009⁵.

TABELA 13

Tipologia e volume de mercadorias carregadas e descarregadas em Espanha e Portugal, em transporte internacional, em camiões matriculados em Espanha e Portugal (2009)

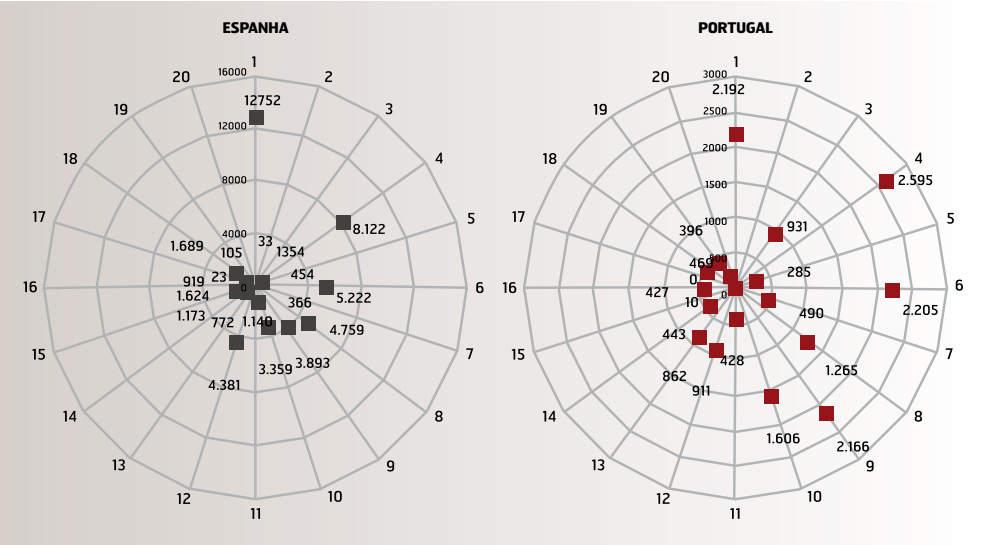
Capítulo	Tipo de mercadorias	País	
		Espanha	Portugal
1	Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca	12.752	2.192
2	Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	33	42
3	Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório	1.354	931
4	Produtos alimentares, bebidas e tabaco	8.122	2.595
5	Têxteis e produtos têxteis; couro e artigos de couro	454	285
6	Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados	5.222	2.205
7	Coque e produtos petrolíferos refinados	366	490
8	Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear	4.759	1.265
9	Outros produtos minerais não metálicos	3.893	2.166
10	Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	3.359	1.606
11	Máquinas e equipamentos n.e.; máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos eléctricos n.e.; equipamento e aparelhos de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de óptica; relógios	1.140	428
12	Material de transporte	4.381	911
13	Móveis; outros produtos das indústrias transformadoras n.e.	772	862
14	Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos	1.173	443
15	Correio, encomendas	1.624	10
16	Equipamento e material utilizados no transporte de mercadorias	919	427
17	Mercadorias transportadas no contexto de uma mudança de carácter privado ou profissional; bagagem e artigo que acompanham os viajantes; veículos a motor transportados para reparação; outros bens não mercantis n.e.	23	0
18	Mercadorias agrupadas: diversos tipos de mercadorias transportados em conjunto	1.689	469
19	Mercadorias não identificáveis: mercadorias que, por determinado motivo, não podem ser identificadas e, por conseguinte, não se podem classificar num dos grupos de 01 a 16.	105	396
20	Outras mercadorias n.e.	0	180
Total		52.140	17.903

Fonte: EUROSTAT. Estatísticas sobre transporte de mercadorias por via rodoviária. Regulamento C1172/98

⁵ Após a publicação do último relatório do OTEP (2008), o EUROSTAT alterou a nomenclatura que utiliza para agrupamento de produtos. O número de posições associadas a cada tipologia de produtos passou de 24 para 20 posições.

Os valores da Tabela 13 estão reflectidos no Gráfico 35.

GRÁFICO 35
Tipologia e volume de mercadorias carregadas e descarregadas em Espanha e Portugal, em transporte internacional, em camiões matriculados em Espanha e Portugal (2009)



Fonte: EUROSTAT. Estatísticas sobre transporte de mercadorias por via rodoviária. Regulamento C1172/98

Nota: A escala dos gráficos é diferente.

Grupo de mercadorias	Tipo de mercadorias
1	Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca
2	Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural
3	Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório
4	Produtos alimentares, bebidas e tabaco
5	Têxteis e produtos têxteis; couro e artigos de couro
6	Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados
7	Coque e produtos petrolíferos refinados
8	Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear
9	Outros produtos minerais não metálicos
10	Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento
11	Máquinas e equipamentos n.e.; máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos eléctricos n.e.; equipamento e aparelhos de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de óptica; relógios
12	Material de transporte
13	Móveis; outros produtos das indústrias transformadoras n.e.
14	Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos
15	Correio, encomendas
16	Equipamento e material utilizados no transporte de mercadorias

Grupo de mercadorias	Tipo de mercadorias
17	Mercadorias transportadas no contexto de uma mudança de carácter privado ou profissional; bagagem e artigos que acompanham os viajantes; veículos a motor transportados para reparação; outros bens não mercantis n.e.
18	Mercadorias grupadas: diversos tipos de mercadorias transportados em conjunto
19	Mercadorias não identificáveis: mercadorias que, por determinado motivo, não podem ser identificadas e, por conseguinte, não se podem classificar num dos grupos de 01 a 16.
20	Outras mercadorias n.e.

Fonte: EUROSTAT. Estatísticas sobre transporte de mercadorias por via rodoviária Regulamento C1172/98

Em 2009, no que se refere ao tipo de mercadorias movimentadas pela rodovia, em transporte internacional, destacam-se, do lado espanhol, *os produtos da agricultura, da produção animal, da caça da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca* que representaram 24% do total, seguindo-se *os produtos alimentares, bebidas e tabaco* (16%).

No caso de Portugal, observa-se que, em 2009, foram predominantes *os produtos alimentares, bebidas e tabaco* (14,5% do total), seguindo-se *a madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário), os produtos da agricultura, da produção animal, da caça da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca, e os outros produtos minerais não metálicos*, cada um deles representando cerca de 12% do total.

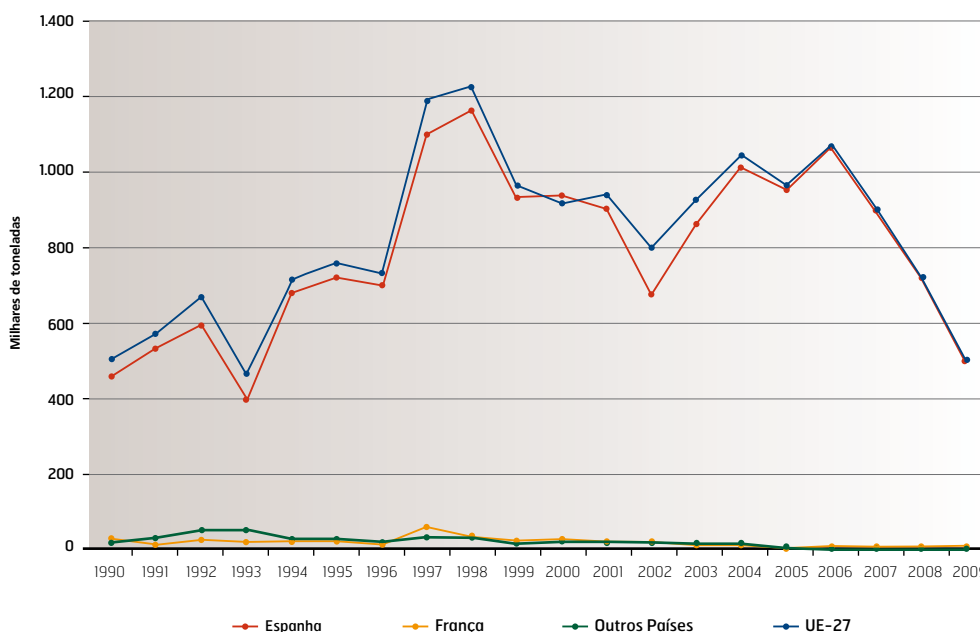
TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR CAMINHO-DE-FERRO 5.3.

A liberalização do sector ferroviário permitiu a entrada de novos operadores no negócio do transporte de mercadorias, até agora monopolizado, respectivamente, pela CP e pela Renfe. Entraram no mercado as empresas Takargo Rail (Portugal) e COMSA Rail Transport (Espanha). Adicionalmente, em meados de 2009 ambas as empresas formalizaram a sua associação com a formação da empresa Ibercargo Rail, com vista a facilitar a sua operação na Península Ibérica.

No Gráfico 36 apresenta-se a evolução, desde 1990, do transporte internacional de mercadorias com origem e destino em Portugal.

GRÁFICO 36

Evolução do transporte internacional de mercadorias, por caminho-de-ferro, de/para Portugal, por regiões de origem/destino (1990-2009)



Fonte: Portugal: CP

O transporte internacional de mercadorias por caminho-de-ferro de e para Portugal sempre teve Espanha como principal origem/ destino. As trocas comerciais de Portugal com os outros países são reduzidas e o volume de mercadorias transportado pela ferrovia de/para outros países que não Espanha tem caído de ano para ano. Em 2004 estas trocas representavam 4%, em 2006 0,4% e em 2009 apenas se registaram intercâmbios com Espanha.

Os dados de 2009 reflectem um volume de tráfego internacional de mercadorias pela ferrovia da ordem das 503 539 toneladas, das quais 68% (344 593 toneladas) representam descargas em Portugal provenientes de Espanha. Das 503 mil toneladas transaccionadas, cerca de 30% efectuaram-se através das empresas Takargo Rail y Comsa Rail

Estes números indicam um decréscimo relevante relativamente a 2006 (1 079 687 toneladas), quando teve início a trajectória descendente do volume total de mercadorias transportadas pela ferrovia.

TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS 5.4.

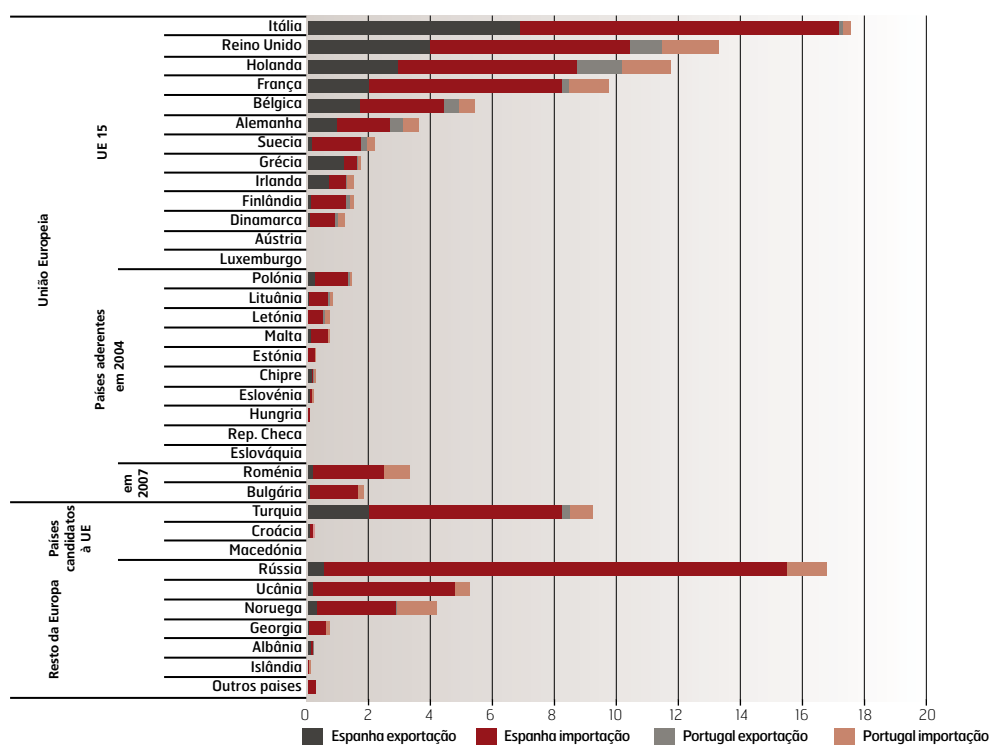
TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS DE ESPANHA E PORTUGAL 5.4.1 COM O RESTO DA EUROPA

O transporte marítimo de mercadorias de Espanha e Portugal com os restantes países europeus situou-se em 115,5 milhões de toneladas no ano 2009, o que evidencia um ligeiro decréscimo face a 2008, ano em que se movimentaram 126,4 milhões de toneladas. A distribuição de mercadorias para cada país variou em alguns aspectos, entre 2008 e 2009. Espanha passou de 83,5% das trocas com o Resto da Europa para 85,5% e Portugal passou de 16,5% para 14,5%.

O Gráfico 37 apresenta o tráfego de mercadorias por via marítima com origem/destino nos portos da Península Ibérica de e para os diferentes países europeus.

GRÁFICO 37

Distribuição do tráfego de mercadorias por via marítima com origem/destino nos portos da Península Ibérica (2009)



Fonte: Espanha: Ministério de Fomento e Puertos del Estado

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

Observa-se a importância da Itália nas relações marítimas dado que absorve 15% do total de mercadorias com origem ou destino na Península Ibérica. Na relação com a União Europeia são também importantes para Espanha e Portugal as trocas com o Reino Unido, Holanda e França com pesos relativos de 11%, 10% e 8%, respectivamente, sobre o total das trocas por via marítima no contexto europeu.

Fora da União Europeia destaca-se o tráfego com a Rússia (14% do total) e em menor escala com a Turquia (8% do total).

Na Tabela 14 evidencia-se o volume de toneladas movimentadas por Espanha e Portugal de e para os países europeus, agrupados segundo a sua relação com a União Europeia. Assim, a antiga União Europeia de 15 Estados Membros absorve 69,4% dos movimentos comerciais; os países aderentes em 2004 e 2007 representam cerca de 10%, o mesmo que os países candidatos; o resto da Europa representa 27% do total.

TABELA 14

Distribuição do transporte de mercadorias entre a Península Ibérica e o Resto da Europa em ambos os sentidos (2009)

(milhões de toneladas)

		Total em ambos os sentidos		
		Espanha	Portugal	Total
UNIÃO EUROPEIA	Antiga UE-15	58,3	11,1	69,4
	Novos países aderentes (2004)	4,2	0,4	4,6
	Novos países aderentes (2007)	4,2	1,0	5,2
Países candidatos		8,4	1,0	9,5
Resto da Europa		23,6	3,3	26,9
TOTAL EUROPA		98,7	16,8	115,5
Antigua UE 15 + Suíça + Noruega		61,2	12,4	73,6

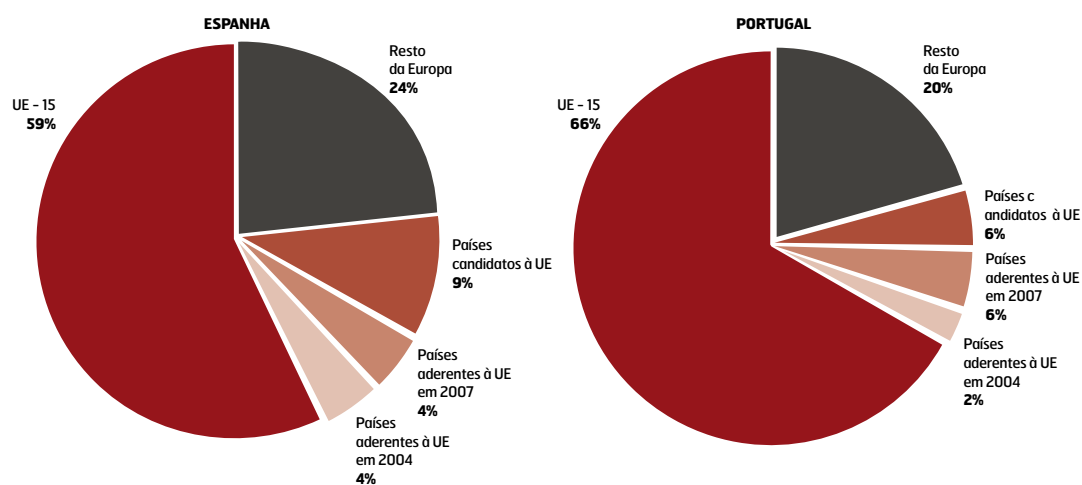
Fontes: Espanha: Ministério de Fomento e Puertos del Estado

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

De seguida, detalha-se separadamente para Espanha e Portugal a importância dos diferentes grupos de países na distribuição das trocas comerciais por via marítima (Gráfico 38).

GRÁFICO 38

Distribuição relativa das trocas comerciais por via marítima de Espanha e Portugal com o resto da Europa (2009)

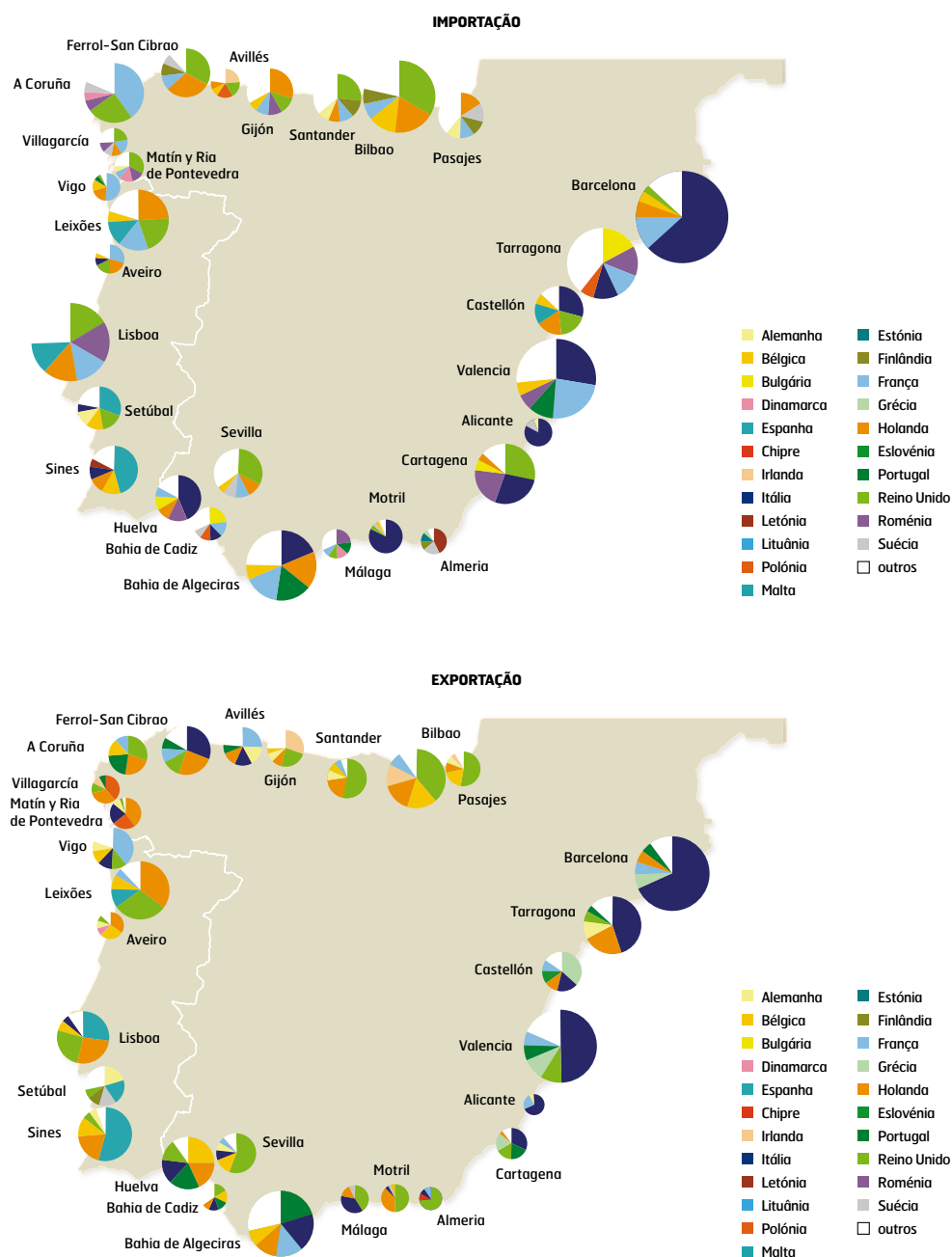


Fontes: Espanha: Ministério de Fomento e Puertos del Estado
 Portugal: ex-Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais/Portos Nacionais

Na Figura 10 representa-se a relação entre os portos peninsulares e os cinco principais países da UE 27 com os quais estes mantêm relações comerciais de importação e exportação.

FIGURA 10

Tráfego internacional de mercadorias com os cinco principais países da UE-27, com origem e destino nos portos da Península Ibérica (2009)



Fontes: Espanha: Ministério de Fomento e Puertos del Estado

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

Os principais portos importadores da UE 27 são Barcelona, Valencia e Bilbao com um volume de tráfego de 6,8; 4,9 e 4,4 milhões de toneladas, respectivamente. De seguida, encontra-se o principal porto português, Lisboa, com 4,2 milhões de toneladas. Os portos mediterrânicos têm Itália como principal origem, seguida de França. Na vertente atlântica e cantábrica as mercadorias provêm principalmente do Reino Unido, Holanda e França.

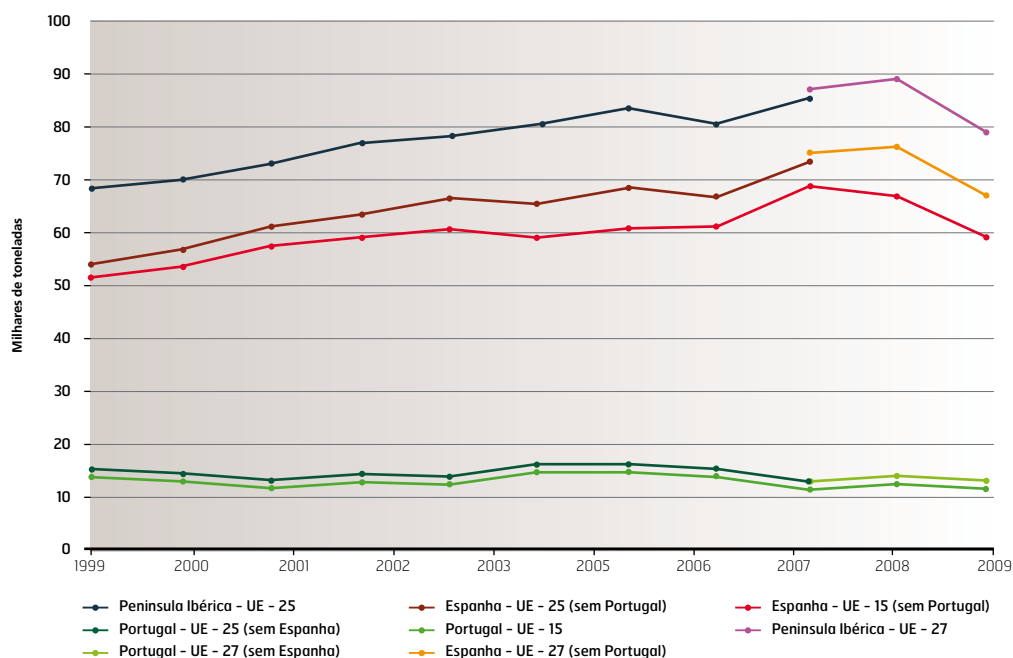
Relativamente às exportações, os principais destinos são o Reino Unido, a Holanda e a Bélgica na vertente atlântica e cantábrica e Itália na orla do Mediterrâneo. Nas exportações, o predomínio mediterrânico é mais evidente nos portos de Barcelona (3,3 milhões de toneladas), Valencia (3,1 milhões de toneladas) e Baía de Algeiras (2,9 milhões de toneladas) nas três primeiras posições. Leixões é o principal porto exportador português (1,7 milhões de toneladas) e encontra-se na sexta posição peninsular.

No Gráfico 39 está reflectida a evolução do transporte de mercadorias por via marítima de Portugal e Espanha com o conjunto da União Europeia.

Ao longo dos anos o volume das trocas comerciais peninsulares com a União Europeia cresceu ao ritmo a que evoluíram as importações e exportações espanholas, já que Portugal mantinha o seu volume de mercadorias transportadas com pequenas variações. Entre 1999 e 2007 o peso de Espanha passou de 79% para 86%. Entre 2007 e 2009 o tráfego de mercadorias entre a Península Ibérica e a União Europeia registou um decréscimo de 9%, baixando dos 87 milhões de toneladas transportadas em 2007 até aos 79 milhões de toneladas de 2009, dos quais 12 milhões eram efectuados por Portugal e 67 milhões por Espanha.

GRÁFICO 39

Evolução das trocas de mercadorias por via marítima entre a Península Ibérica, a UE-25 e a UE-27 (1999-2009)



Fontes: Espanha: Ministério de Fomento e Puertos del Estado

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

5.4.2 TROCA DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL

Analizada a relação com o conjunto da União, as Tabelas 15 e 16 pretendem representar o tráfego marítimo nos diferentes portos espanhóis com Portugal e dos portos portugueses com Espanha, respectivamente.

No período de 2003-2009, as Autoridades Portuárias da Baía de Algeciras e Valencia são os principais portos receptores das mercadorias que provêm de Portugal por via marítima. O porto de Huelva também figurava habitualmente neste grupo, mas em 2009 registou um decréscimo assinalável no volume de mercadorias com origem em Portugal.

TABELA 15

Evolução do movimento de mercadorias por via marítima entre os principais portos espanhóis e os portos portugueses, em ambos os sentidos (2000-2009)

(em toneladas)

IMPORTAÇÕES ESPANHOLAS A PARTIR DE PORTUGAL								
Autoridade Portuária Espanhola	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Bahía de Algeciras	432.887	469.654	431.288	581.534	538.539	601.625	638.140	
Valencia	226.562	293.574	394.287	591.045	335.138	445.641	487.769	
Sta Cruz de Tenerife	74.511	35.883	44.404	15.686	29.299	18.303	141.203	
Las Palmas	12.467	59.984	65.994	104.809	170.825	115.779	103.910	
Tarragona	54.488	18.446	34.547	58.764	64.612	65.116	75.295	
Sevilla	3.054	187.148	179.395	263.295	249.158	128.512	74.963	
Barcelona	136.476	36.560	117.967	135.326	64.914	148.091	55.313	
Huelva	104.761	368.196	242.789	231.406	634.675	519.229	50.869	
Málaga	-	185.619	180.757	158.608	148.770	191.642	42.409	
Gijón	-	-	59.546	26.223	31.419	48.330	38.156	
Vilagarcía	2.438	-	91.508	95.522	36.391	89.375	31.177	
Castellón	9.703	25.383	23.115	50.089	82.362	123.615	24.550	
Bilbao	38.444	5.415	50.658	4.635	30.802	47.602	18.699	
Vigo	10.110	13.934	5.277	41.858	37.923	20.073	18.394	
A Coruña	5.867	4.366	12.052	11.545	32.446	17.271	17.677	
Bahía de Cádiz	1.173	31.188	54.429	119	4.905	3.438	11.006	
Outros	165.101	331.057	325.506	370.544	343.160	176.672	-	
Total	1.278.042	2.063.407	2.313.519	2.741.008	2.835.338	2.760.314	1.840.786	
EXPORTAÇÕES DE ESPANHA PARA PORTUGAL								
Autoridade Portuária Espanhola	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bahía de Algeciras	382.588	475.974	422.264	438.663	575.246	812.203	657.066	600.623
Huelva	195.636	277.119	130.048	206.432	127.162	152.624	118.900	232.209
Valencia	134.045	180.226	214.366	264.938	334.772	474.194	263.229	214.616
Barcelona	43.670	26.371	154.297	149.347	160.037	138.931	169.345	138.072
A. Coruña	6.542	8.928	61.382	216.668	148.338	267.334	161.738	129.914
Las Palmas	29.923	40.400	8.664	7.316	30.170	7.068	79.080	112.419
Tarragona	25.838	56.519	98.681	94.498	92.523	62.225	96.907	75.519
Cartagena	23.971	16.345	19.877	26.956	48.124	-	37.320	63.189
Ferrol-San-Cibrao	-	3.267	19.798	50.051	25.534	60.648	109.478	62.070
Bilbao	17.165	13.974	31.129	73.933	113.510	96.466	94.911	52.779
Avilés	22.011	18.255	114.651	79.854	58.790	66.971	22.370	45.012
Sta Cruz de Tenerife	7.242	12.833	78.930	31.866	18.843	24.180	42.480	39.170
Baleares	3.479	3.405	-	-	2.064	27.594	32.654	31.715
Bahía de Cádiz	14.609	19.788	376	496	1.890	301.694	31.954	30.981
Vigo	6.584	19.305	21.319	20.344	14.607	11.792	17.588	23.634
Gijón	9.175	2.286	2.735	2.690	12.056	28.589	28.884	20.724
Sevilla	2.929	212.660	3.100	3.034	3.086	9.680	12.760	14.668
Vilagarcía	1.367	-	-	-	2.050	29.803	-	7.126
Melilla	227	8	-	-	-	28	-	2.412
Almería - Motril	-	22.734	10.995	3.535	2	7.544	-	677
Málaga	-	64.733	203	5.069	24.989	57.712	14.175	169
Marín-Pontevedra	33	4.889	58.400	21.040	-	45	-	63
Castellón	16.030	40.153	24.191	23.949	42.058	36.012	54.964	-
Alicante	-	28	-	-	88	24	21.677	-
Pasajes	8.942	22	8.126	4.356	-	-	3.312	-
Santander	3.819	-	-	-	148	-	2.919	-
Ceuta	538	204	-	-	-	-	-	-
Total	956.363	1.520.426	1.483.532	1.725.035	1.836.057	2.673.361	2.073.981	1.897.761

Fonte: Puertos del Estado de España

Relativamente às exportações, a Autoridade Portuária da Baía de Algeciras é a que movimenta um maior volume de produtos com destino a Portugal; com algum distanciamento, seguem-se Valencia e Huelva.

TABELA 16

Evolução do movimento de mercadorias por via marítima entre os principais portos portugueses e os portos espanhóis, em ambos os sentidos (2000-2009)

(milhares de toneladas)

IMPORTAÇÕES PORTUGUESAS A PARTIR DE ESPANHA										
Administração Portuária	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Aveiro	74.2	75.6	61.3	59.4	68.2	60.7	48.9	70.4	229.9	11.0
Leixões	468.2	444.6	504.6	392.9	426.4	566.3	590.1	846.7	650.8	392.1
Lisboa	456.5	384.3	284.4	301.9	450.5	406.3	480.9	559.4	564.2	534.5
Setúbal	237.1	212.2	292.1	252.1	196.2	186.3	200.8	346.6	114.9	226.8
Sines	468.4	191.5	160.7	157.3	163.2	337.9	388.2	561.3	417.5	506.3
Total	1704.4	1308.3	1303.2	1163.6	1304.4	1557.4	1708.8	2384.3	1977.4	1670.7

EXPORTAÇÕES DE PORTUGAL PARA ESPANHA										
Administração Portuária	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Aveiro	8.5	9.2	1.1	4.4	16.9	165.9	106.1	198.6	311.9	0.0
Leixões	195.6	194.6	192.8	239.6	410.6	413.1	468.5	466.7	273.5	177.8
Lisboa	303.7	314.3	265.5	467.1	606.3	504.4	737.3	720.1	675.5	316.2
Setúbal	106.3	103.5	149.4	556.7	421.3	424.8	449.5	518.2	422.5	140.0
Sines	65.2	101.1	103.7	120.7	372.6	547.0	811.9	573.4	793.1	770.1
Total	679.5	722.6	712.4	1388.6	1827.7	2055.2	2573.3	2476.9	2476.3	1404.1

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

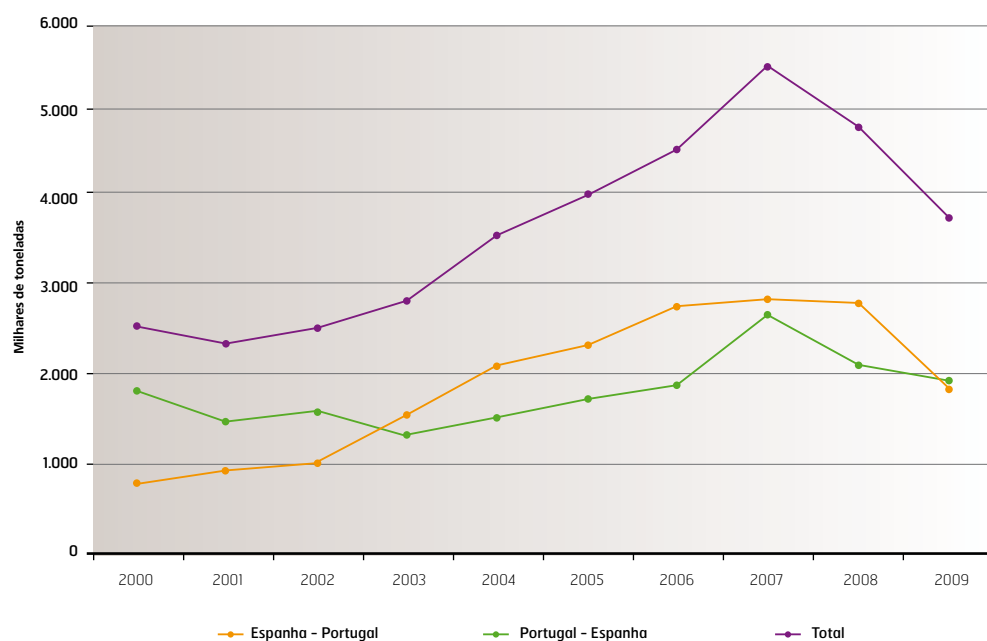
Analisando as importações portuguesas com origem espanhola, destacam-se os portos de Leixões, Lisboa e Sines. O porto de Leixões foi o porto mais expressivo neste tipo de relações na última década ainda que uma quebra acentuada no ano 2009 o tenha relegado para terceira posição. O porto de Lisboa caracteriza-se por apresentar valores bastante constantes ao longo dos últimos anos. Finalmente, no porto de Sines verificou-se um acentuado crescimento desde 2005.

Relativamente às exportações, os portos de Lisboa e Sines são os mais importantes. Tal como sucedia com as importações, o porto de Sines cresceu bastante nos últimos cinco anos e converteu-se no principal porto português neste tipo de tráfego.

A evolução das relações marítimas entre Portugal e Espanha de 2000 a 2009 encontram-se reflectidas no Gráfico 40.

GRÁFICO 40

Evolução das trocas de mercadorias por via marítima entre a Espanha e Portugal, em ambos os sentidos (2000-2009)



Fontes: Espanha: Puertos del Estado

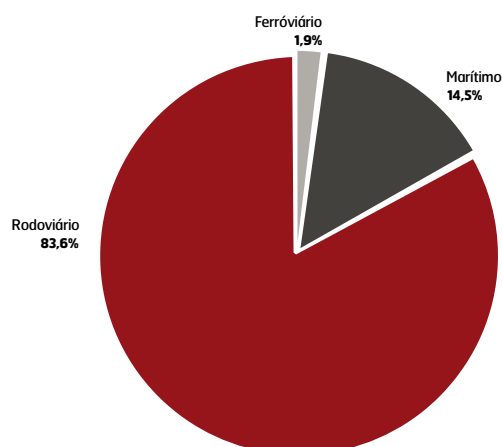
RESUMO DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS 5.5

O total de mercadorias transportadas entre Espanha e Portugal no ano 2009 aproximou-se dos 26 milhões de toneladas. No Gráfico 41 observa-se que o transporte rodoviário representou 83,6% destas trocas comerciais, o marítimo 14,5% e o ferroviário apenas 1,9%.

A evolução do volume de mercadorias transportadas, no período 1991-2009, figura no Gráfico 42.

GRÁFICO 41

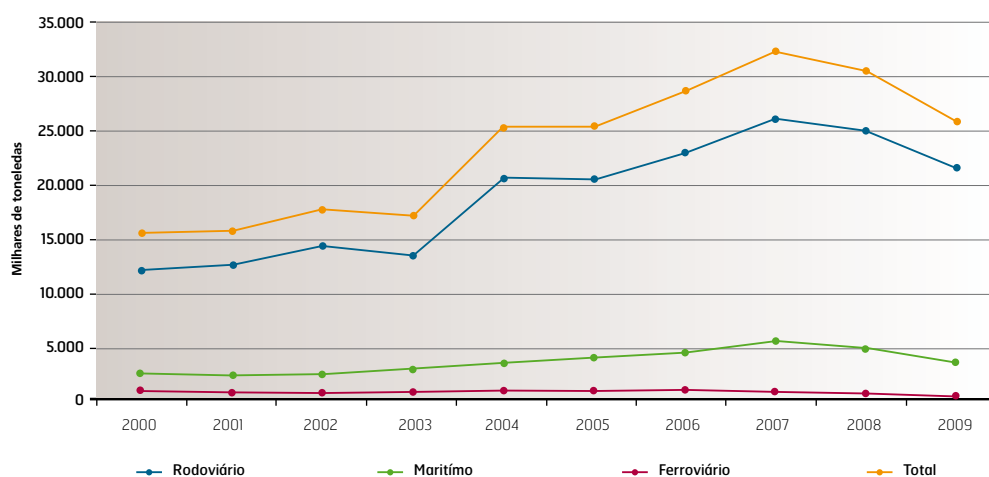
Distribuição relativa das trocas de mercadorias entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2009)



Fontes: Rodovia: EUROSTAT, Regulamento C1172/98
Ferrovia: CP (Portugal)
Via marítima: Puertos del Estado (Espanha)

GRÁFICO 42

Evolução do volume de mercadorias transportadas entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2000-2009)



Fonte: Rodovia: EUROSTAT, Regulamento C1172/98. Ferrovia: CP (Portugal). Via marítima: Puertos del Estado (Espanha)

O transporte rodoviário é o modo que mais se destaca nas trocas comerciais entre os dois países, em 2000 representava 78% das trocas comerciais enquanto em 2009 representava 84%. Durante este período, o transporte marítimo diminuiu de 16% para 14% e o ferroviário passou de 6% para 2%, reduzindo a sua quota de volume transportado em 46%.

CONCLUSÕES 6.

O sexto relatório do Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal (OTEP) analisa as infra-estruturas de ligação entre os dois países e os aspectos ligados ao movimento de pessoas e mercadorias, cujas dinâmicas associadas podem funcionar como apoio à tomada de decisões em matéria de transportes.

Com base nos dados recolhidos, podem tirar-se algumas conclusões sobre o tráfego transfronteiriço intra-peninsular, nomeadamente:

1. Em 2009, verificaram-se as mais baixas taxas de crescimento do PIB dos últimos 12 anos analisados neste relatório, registando-se, pela primeira vez, valores negativos para Espanha, Portugal, UE15 e UE 27.
2. Em 2009, o valor do comércio externo conjuntamente de Espanha e Portugal com o resto da Europa, diminuiu para níveis idênticos aos de 2003, situando-se nos 276 milhões de euros (-21% que em 2008). As transacções com a UE27 representavam cerca de 90% do total, com predominância para os países da UE15 (85% do total). Cerca de 85% das transacções comerciais do conjunto ibérico correspondem ao comércio externo espanhol, o que espelha a dimensão e dinâmica distintas das economias dos dois países e que se reflecte também no volume de mercadorias transaccionadas, bem como nos fluxos de transporte e volumes de tráfego associados. Entre ambos os países o valor das transacções em 2009, ascendeu a 277 mil milhões de euros, o que corresponde, em volume, a 187 milhões de toneladas.
3. Desde a publicação do último relatório do OTEP foram criadas 6 novas ligações viárias entre ambos os países e diversas intervenções se encontram em curso:
 - A ligação Verín-Chaves encontra-se totalmente em serviço desde meados de 2010;
 - Foi concluída, do lado português, a execução do troço entre Vilar Formoso e a fronteira espanhola. Do lado de Espanha, as obras que ligam o município de Fuentes de Oñoro com a fronteira portuguesa foram adjudicadas durante o segundo trimestre de 2009, mas a obra ainda não teve início;

- A ligação entre Castelo Branco e Monfortinho, incluída no IC 31 tem o seu traçado parcialmente aprovado, não existindo para já previsão para a realização da obra. Do lado espanhol, alguns troços foram já abertos ao tráfego e está pendente de licitação e adjudicação para início das obras a conexão de Moraleja até à fronteira portuguesa;
- O troço Sevilla - Rosal de la Frontera – Vila Verde Ficalho – Beja é constituído por vários sublanços, a maioria dos quais deverão entrar em serviço no último trimestre de 2012. Do lado espanhol, o troço de ligação da N-630 até à fronteira portuguesa encontra-se em fase de consulta pública.

Quanto às ligações ferroviárias, existem também intervenções em curso em ambos os países:

- Na ligação Madrid-Lisboa foram concluídos diversos estudos que se encontravam em curso e, na cimeira de Zamora, em Janeiro de 2009, foi assinada uma declaração de intenções para a localização, financiamento, exploração e jurisdição da Estação Internacional. Acordou-se na sua localização na zona de fronteira, com instalações de passageiros em território espanhol e de mercadorias em território português. Do lado espanhol encontra-se em execução o sub-troço entre Cáceres e Badajoz;
 - Na ligação Vigo-Porto foi consensualizado entre as partes o ponto de atravessamento do rio, bem como os respectivos traçados de acesso;
 - Na ligação Salamanca-Aveiro foi concluída a Nota Técnica de selecção de corredores e, do lado espanhol, licitadas as obras de ligação em Medina del Campo com a Linha Madrid-Olmedo-Zamora;
 - Na ligação Sevilha-Huelva-Faro, foram concluídos os trabalhos respeitantes ao Estudo de Mercado relativo às Conexões Ferroviárias, no âmbito das relações de viagem em território nacional, referentes ao Baixo Alentejo e Algarve e, do lado espanhol, encontram-se em redacção os projectos do troço Sevilha-Huelva.
4. No que respeita ao transporte aéreo destaca-se a entrada em serviço do aeroporto de Beja e do novo terminal 1 do aeroporto de Barcelona.
 5. Durante o ano 2009, um total de 62,2 milhões de passageiros atravessaram a fronteira entre ambos os países, considerando os transportes terrestres (rodovia e ferrovia),

aéreo e fluvial. Relativamente a 2008, tal representou um aumento de 2,5%, o qual teve origem no transporte rodoviário, uma vez que nos restantes modos de transporte o número de passageiros diminuiu.

- O transporte rodoviário é o principal protagonista do fluxo de passageiros entre Espanha e Portugal, concentrando 95% dos movimentos, o que equivale a um tráfego médio diário de 85 300 veículos (-1,7% que em 2008).
 - O caminho-de-ferro, com 178 mil passageiros transportados não apresentou grandes variações.
 - O transporte aéreo, apesar de representar apenas 4,3% das trocas de mercadorias entre Espanha e Portugal, é o segundo modo mais utilizado no transporte de passageiros com 2,7 milhões de passageiros transportados. Analisando a relação com os restantes países europeus, o fluxo conjunto foi de 117 milhões de passageiros (correspondendo 84% a Espanha e 16% a Portugal). Relativamente à anterior edição do relatório do OTEP destaca-se um crescimento de 12% na relação Portugal - Europa, enquanto com o conjunto dos países da União Europeia, Portugal registou um decréscimo de 22%. O principal país de origem e destino dos aeroportos peninsulares é o Reino Unido seguido a alguma distância da Alemanha, França e Itália.
 - As conexões fluviais entre Espanha e Portugal têm registado um maior número de passageiros do que as ferroviárias. Durante o ano 2009 as ligações fluviais foram utilizadas por 250 mil passageiros (0,4% do total de passageiros que cruzaram as fronteiras em ambos os sentidos).
- 6.** Em 2009, as mercadorias transportadas entre Espanha e Portugal ascenderam a 25,8 milhões de toneladas.
- A maior parte das trocas (83,6%) realizaram-se através da rodovia que registou um tráfego médio diário de 10 176 camiões, sendo a fronteira de Fuentes de Oñoro - Vilar Formoso a conexão mais utilizada.
 - No transporte por caminho-de-ferro destaca-se a entrada no mercado de novas empresas de transporte. A Takargo Rail em Portugal e a COMSA Rail Transporte em Espanha realizaram 30% das trocas de mercadorias em 2009, ano ao longo do qual foram transportadas pela ferrovia perto de 504 mil toneladas.

- Cerca de 14% das mercadorias transportadas entre Espanha e Portugal em 2009 seguiram por via marítima, o que equivale a 3,7 milhões de toneladas transportadas. Com o resto da Europa, as trocas comerciais dos dois países ascenderam a 115,5 milhões de toneladas (9% menos do que em 2008). As principais origens e destinos foram Itália, Rússia e Reino Unido.

Anexo 1 – ITRT 2008: Principais Conclusões

ÂMBITO E OBJECTIVOS DO INQUÉRITO 1.

A realização do Inquérito ao Transporte Rodoviário Transfronteiriço de Veículos Pesados de Mercadorias (ITRT), em 2008, foi impulsionada pela necessidade, reconhecida na Cimeira Ibérica de Novembro de 2005, de obter dados quantitativos e qualitativos relativamente ao tráfego transfronteiriço de veículos pesados de mercadorias nas fronteiras luso espanholas. À semelhança do que acontece nas fronteiras entre Espanha e França, os resultados deste inquérito possibilitaram um conhecimento aprofundado sobre os aspectos que caracterizam o transporte de mercadorias em veículos pesados, permitindo obter dados detalhados sobre a tipologia de veículos que atravessam as fronteiras, o tipo de carga transportada, o transporte em vazio, o peso total transportado por tipo de veículo, a origem e destino das mercadorias, entre outros.

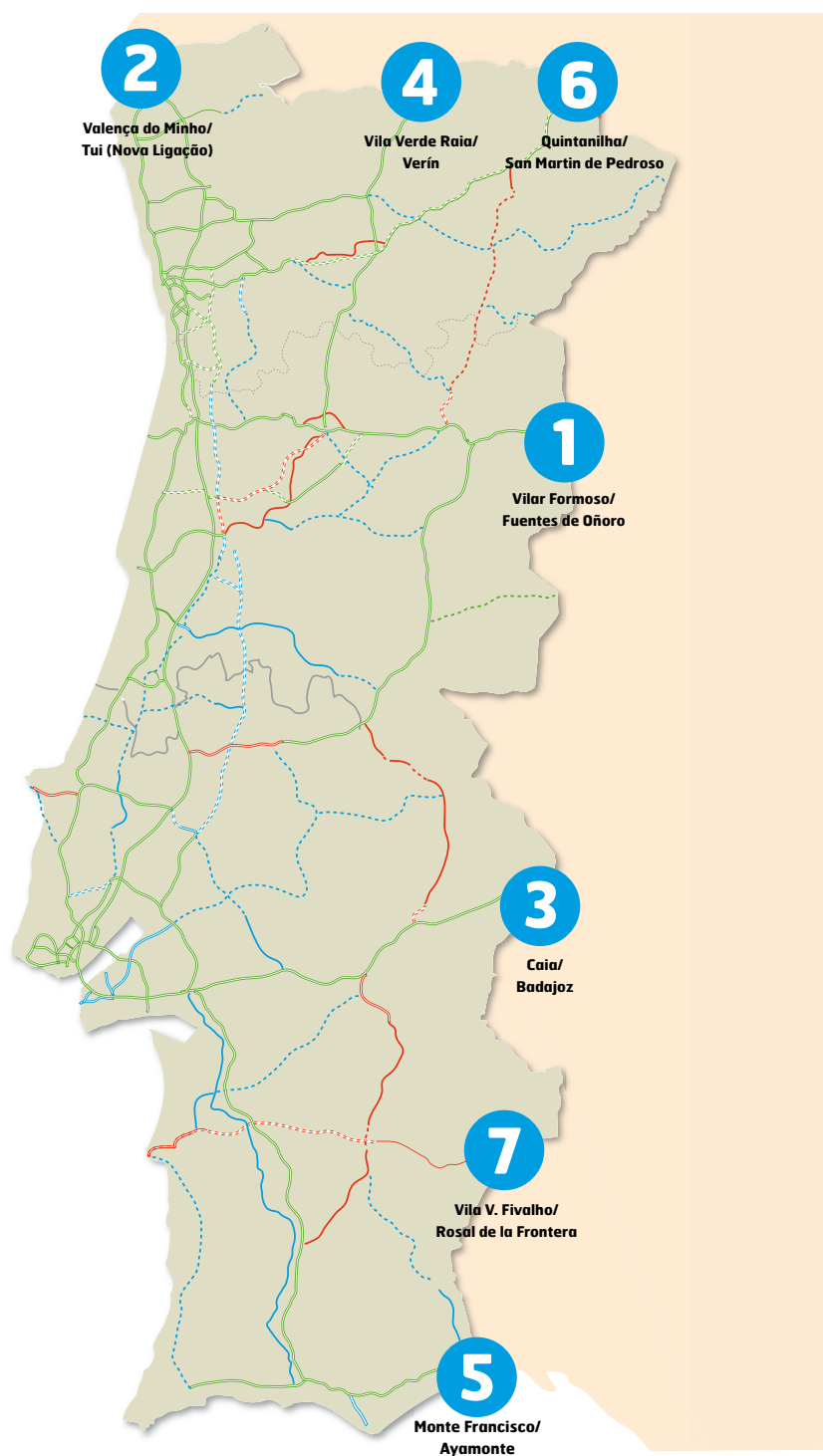
O desenvolvimento desta operação estatística (promovida pelo GPERI/ex-MOPTC em colaboração com a Secretaria de Estado dos Transportes/Ministério do Fomento espanhol), bem como a análise dos resultados, ficou a cargo do Instituto Nacional de Estatística português e realizou-se em sete fronteiras, seleccionadas com base no respectivo tráfego médio diário registado em anos anteriores, e em ambos os sentidos de tráfego, de acordo com a Figura 1.

Com base nos elementos recolhidos, foi possível caracterizar o tráfego de pesados de mercadorias e efectuar uma análise das características dominantes dos diferentes perfis de tráfego encontrados.

Para a realização do ITRT foi indispensável a colaboração de diversas entidades portuguesas e espanholas, cujos esforços contribuíram para que a inquirição fosse desenvolvida com sucesso nas suas diferentes vertentes. Entre as entidades que participaram neste inquérito, encontram-se, para além da Secretaría de Estado de Transportes espanhola, a Dirección-Geral de Carreteras, a Universidad da Extremadura, a Guarda Nacional Republicana, as Estradas de Portugal, S.A. e a BRISA.

FIGURA 1

Fronteiras seleccionadas para a realización do ITRT



ASPECTOS METODOLÓGICOS 2.

A inquirição que esteve na base do ITRT consistiu na recolha trimestral de informação, por amostragem, através de entrevistas presenciais aos condutores de veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras luso-espanholas (entrada e saída de Portugal).

Através do ITRT pretendeu-se alargar a abrangência de uma inquirição piloto anteriormente realizada e superar as lacunas de informação existentes. Assim, a concepção do ITRT passou desde logo pela definição de metodologias e aspectos de inquirição que permitissem a estimativa:

- Do número de veículos pesados de mercadorias nas fronteiras por nacionalidade e tipo de veículo;
- Da estrutura dos movimentos de mercadorias transportadas pelos veículos pesados de mercadorias por tipo de mercadoria (com base na nomenclatura NSTR – edição revista - EUROSTAT)
- Da matriz dos locais de origem e de destino da principal mercadoria transportada pelos veículos pesados de mercadorias.

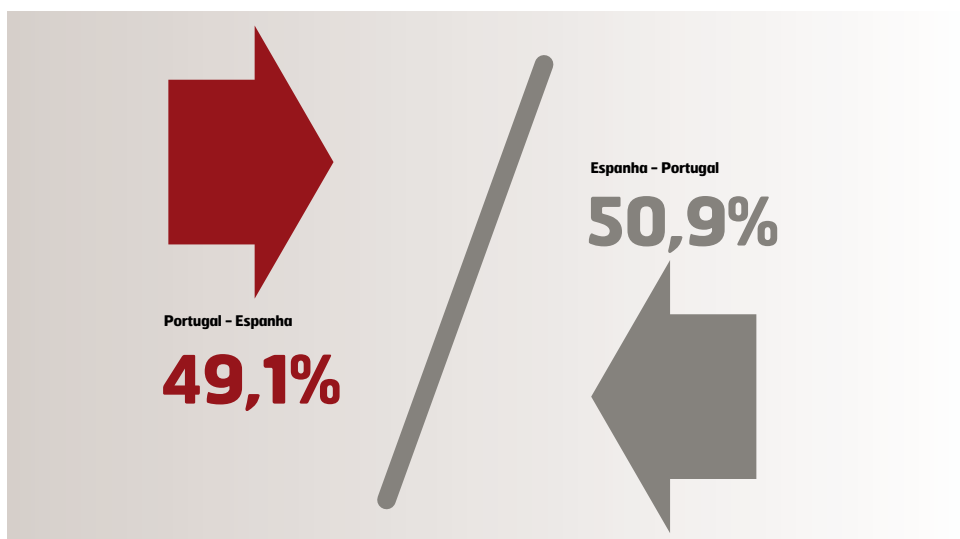
O horário definido para a inquirição variou em função do volume de tráfego em cada fronteira. A recolha em período nocturno foi assegurada pelo Ministério do Fomento através de uma equipa de colaboradores da Universidade da Estremadura.

O ano da realização do estudo foi 2008, prevendo-se que esta inquirição seja realizada de 4 em 4 anos, tendo em conta, por um lado, os recursos logísticos e financeiros de grande monta que é necessário mobilizar para a sua realização e, por outro lado, admitindo-se que a estrutura e características do tráfego de pesados entre as fronteiras não se altera de forma significativa com uma granularidade temporal inferior a essa.

3. TRÁFEGO TRANSFRONTEIRIÇO – CARACTERÍSTICAS GERAIS

OS VEÍCULOS PESADOS DE MERCADORIAS

O tráfego transfronteiriço nas principais fronteiras luso-espanholas, em 2008, foi uniformemente distribuído em ambos os sentidos – 50,9% do tráfego realizou-se entre Espanha e Portugal e o restante (49,1%), em sentido inverso, num total de 3,5 milhões de veículos.

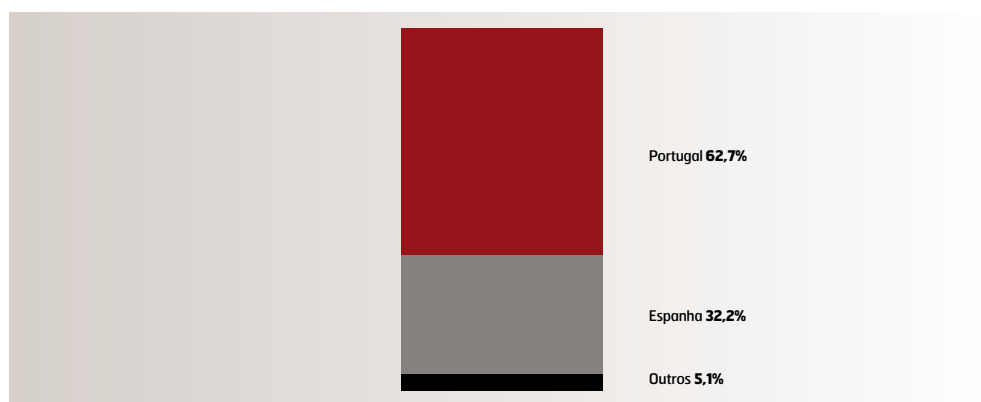


Fonte: ITRT

Do total de 3 508 384 veículos pesados de mercadorias que atravessaram as principais fronteiras luso-espanholas em 2008, 62,7% eram de matrícula portuguesa e 32,2% de matrícula espanhola. As restantes nacionalidades de matrícula representaram apenas 5,1% do total de matrículas em circulação nestas fronteiras.

GRÁFICO 2

Percentagem de veículos por nacionalidade da matrícula, em ambos os sentidos de tráfego (2008)

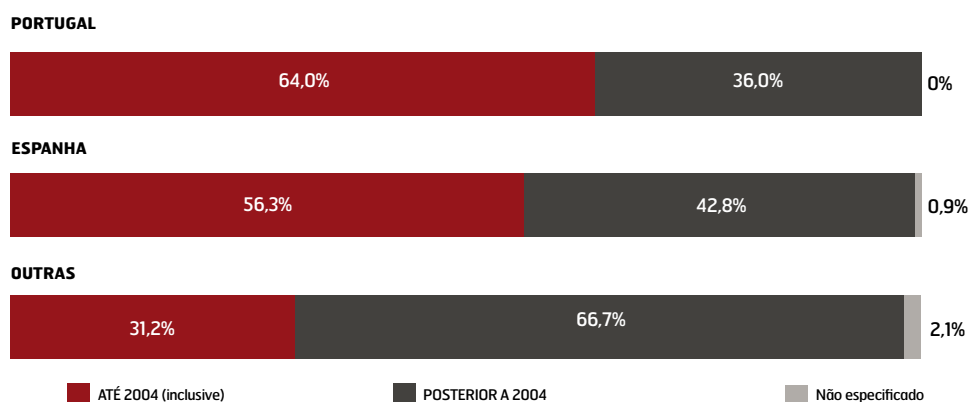


Fonte: ITRT

A proporção de veículos com matrículas mais recentes no conjunto de veículos com matrículas não nacionais é comparativamente superior à verificada nos veículos com matrícula portuguesa. De facto, enquanto a proporção de veículos com matrícula nacional posterior a 2004 (até 2008) foi de apenas 36,0%, nos casos de veículos com matrículas espanhola e “Outras” as proporções de veículos recentes foram muito superiores (42,8% e 66,7%, respectivamente).

GRÁFICO 3

Distribuição relativa dos veículos pesados de mercadorias, por ano de matrícula, segundo a nacionalidade da matrícula (2008)

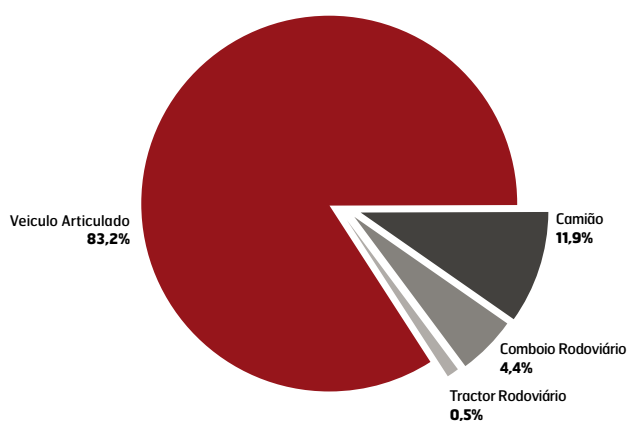


Fonte: ITRT

A distribuição por categoria de veículo revela que o número total de veículos articulados a circular nas fronteiras foi de 83,2% do total (quase 3 milhões de veículos) sendo as restantes categorias muito menos representativas, com a categoria de camião a registar perto de 420 mil veículos (11,9% do total) e a de comboio rodoviário pouco mais de 150 mil veículos (4,4% do total). Os tractores rodoviários apresentaram uma importância residual - apenas 0,5% do total de veículos pesados.

GRÁFICO 4

Distribuição relativa dos veículos pesados de mercadorias por categoria de veículo, em ambos os sentidos de tráfego (2008)

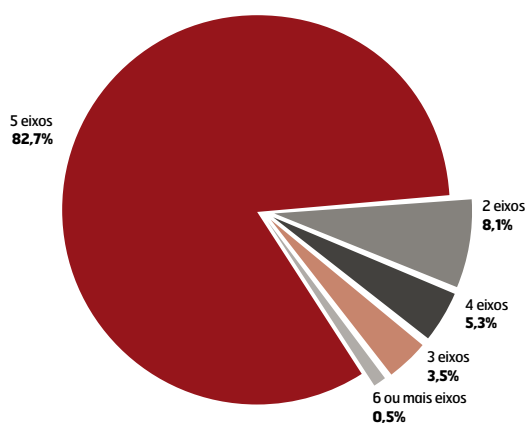


Fonte: ITRT

Os veículos com 5 eixos predominaram em ambos os sentidos do tráfego fronteiriço, ascendendo a mais de 80% do total de veículos, seguidos pelos de 2 eixos com 8%, pelos de 4 eixos 5% e pelos de 3 eixos com 4%. Em contrapartida, os veículos com 6 ou mais eixos representaram apenas 1% do total do tráfego em ambos os sentidos.

GRÁFICO 5

Distribuição relativa dos veículos pesados de mercadorias, segundo o número de eixos, em ambos os sentidos de tráfego (2008)

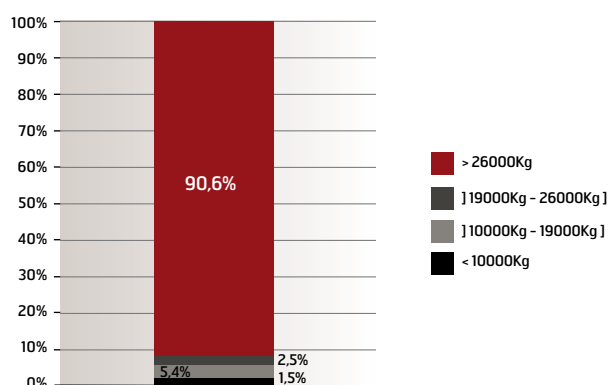


Fonte: ITRT

Em 2008, a maioria dos veículos pesados de mercadorias (90,6%) que atravessaram as fronteiras luso-espanholas apresentava um peso bruto superior a 26 000 quilos, seguindo-se os veículos com peso bruto entre os 10 000 e os 19 000 quilos. Apenas 1,5% dos veículos tinha peso bruto inferior a 10 000 quilos.

GRÁFICO 6

Distribuição relativa dos veículos pesados de mercadorias, por escalão de peso bruto, em ambos os sentidos de tráfego (2008)

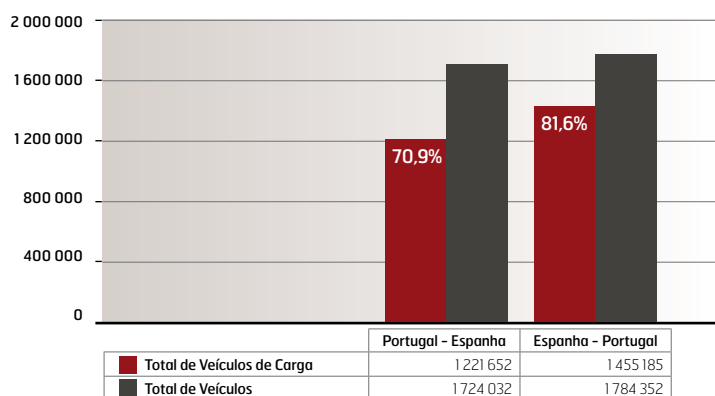


Fonte: ITRT

Os veículos que seguiam em carga, no sentido Espanha-Portugal, ascenderam a 81,6% do total (incluindo os veículos em trânsito), face a 70,9% de veículos em carga, em sentido contrário.

GRÁFICO 7

Número e percentagem de veículos em carga face ao total, por sentido de tráfego (2008)



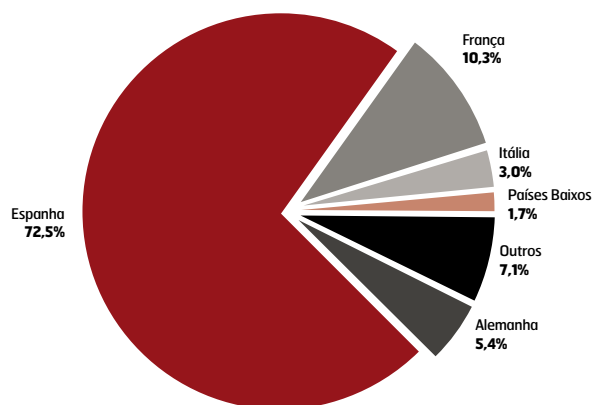
Fonte: ITRT

Nota: Estão incluídos os veículos pesados de mercadorias em trânsito em Portugal.

Ainda relativamente aos veículos em carga, em 2008, Espanha assumiu-se como o principal mercado de origem/destino (72,5%), seguindo-se, a larga distância, a França (com 10,3%) e a Alemanha (com 5,4%).

GRÁFICO 8

Distribuição relativa dos veículos pesados de mercadorias em carga, que atravessam a fronteira luso-espanhola, por países de origem/destino da mercadoria, em ambos os sentidos de tráfego (2008)



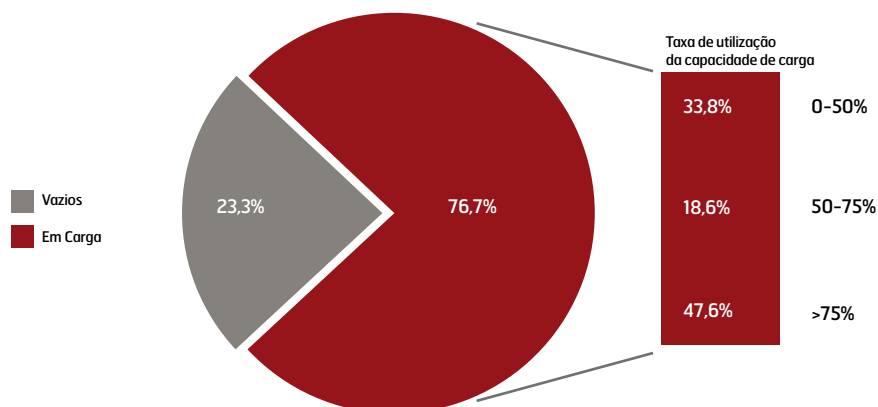
Fonte: ITRT

No tráfego em ambos os sentidos, cerca de um quarto (23,3%) dos veículos pesados de mercadorias encontrava-se em vazio, não transportando nenhuma mercadoria no momento em que atravessou as fronteiras luso-espanholas.

De entre os veículos que transportavam mercadorias, quase metade (47,6%) apresentava uma elevada taxa de utilização da capacidade de carga, ou seja, 75% ou mais. Por outro lado, cerca de um terço (33,8%) do total de veículos que se encontravam em carga apresentava uma taxa de utilização abaixo dos 50% da capacidade total.

GRÁFICO 9

Distribuição relativa dos veículos em carga e em vazio no tráfego transfronteiriço em ambos os sentidos de tráfego (2008)



Fonte: ITRT

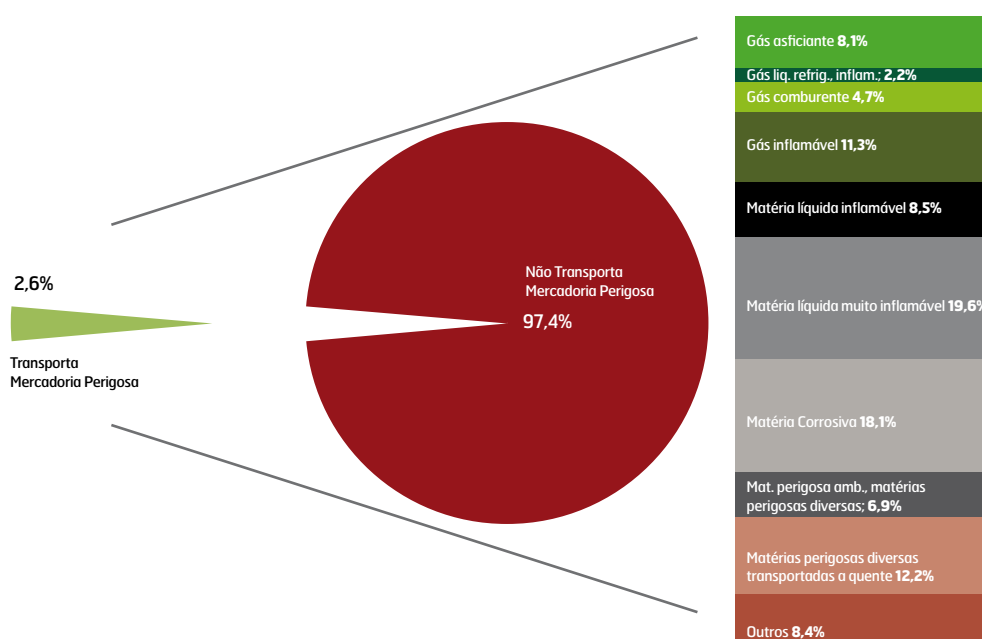
Nota: Estão incluídos os veículos pesados de mercadorias em trânsito em Portugal.

Quanto ao transporte de mercadorias perigosas, do total de veículos a circular nas fronteiras luso espanholas, apenas 2,6% dos veículos pesados (3,5% dos veículos em carga) apresentavam sinalização referente a este tipo de mercadoria.

Os identificadores de perigo mais frequentes foram “Matéria Líquida muito inflamável” (19,6%), “Matéria corrosiva” (18,1%) e “Matérias perigosas diversas transportadas a quente” (12,2%).

GRÁFICO 10

Distribuição relativa dos veículos pesados de mercadorias a efectuar transporte de matérias perigosas, por tipo de matérias perigosas transportadas, em ambos os sentidos de tráfego (2008)



Fonte: ITRT

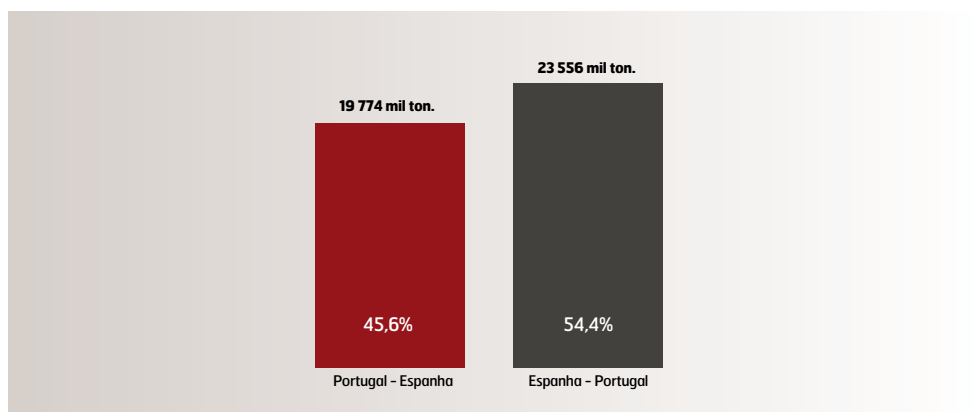
AS MERCADORIAS TRANSPORTADAS

No sentido Espanha-Portugal, foram transportadas 54,5% do total das mercadorias que cruzaram as principais fronteiras luso espanholas em 2008. No sentido Portugal-Espanha o valor correspondente foi de 45,6%.

As mercadorias transportadas atingiram 43,3 milhões de toneladas, o que corresponde a uma carga média por veículo (considerando ambos os sentidos) de 12,4 toneladas. No sentido Portugal-Espanha, a carga média dos veículos foi de 11,5 toneladas e no sentido Espanha-Portugal foi de 13,2 toneladas.

GRÁFICO 11

Peso total de mercadorias transportadas por sentido de tráfego (2008)



Fonte: ITRT

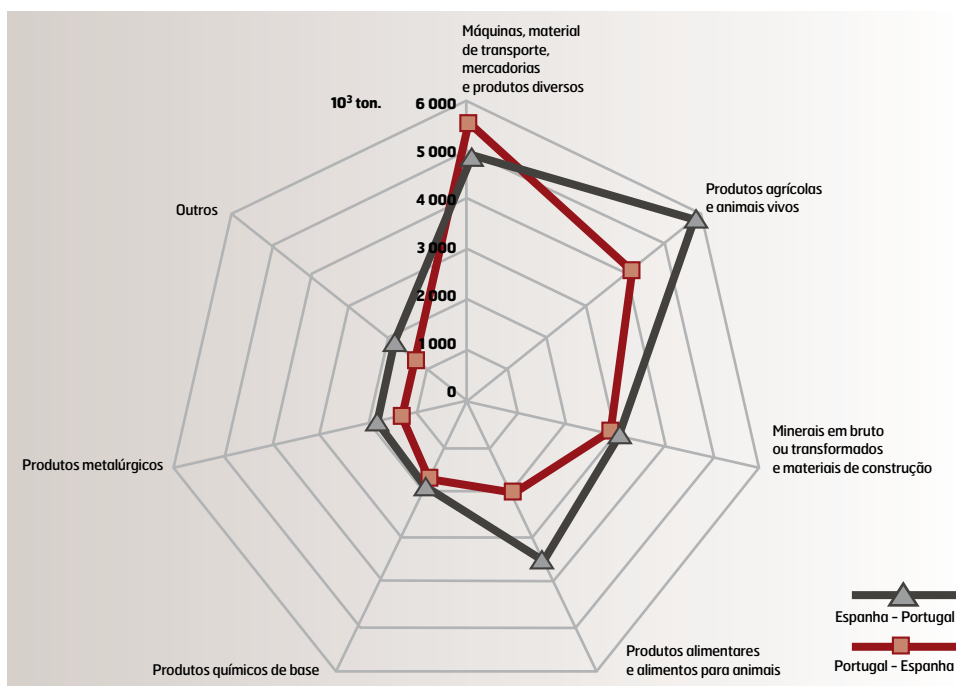
Nota: Estão incluídos os veículos pesados de mercadorias em trânsito em Portugal.

Em 2008, no sentido da entrada em Portugal, aproximadamente um quarto das mercadorias transportadas (5 605 milhares de toneladas) pertenciam à categoria “Produtos agrícolas e animais vivos”, sendo este o tipo de mercadorias mais transportado. A segunda categoria de mercadorias preponderante neste sentido foi a de “Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos” com um peso total de 20,7%, correspondente a 4 746 milhares de toneladas.

A principal categoria de mercadorias transportadas, durante o período em análise, no sentido Portugal-Espanha, foi “Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos” totalizando 5 493 milhares de toneladas (28,6%). Seguiram-se as categorias “Produtos agrícolas e animais vivos” e os “Minerais em bruto ou transformados e materiais de construção” representando, respectivamente, 21,2% e 15,2%.

GRÁFICO 12

Peso total (milhares de toneladas) das mercadorias transportadas, em destino final, segundo a sua categoria, por sentido de tráfego (2008)



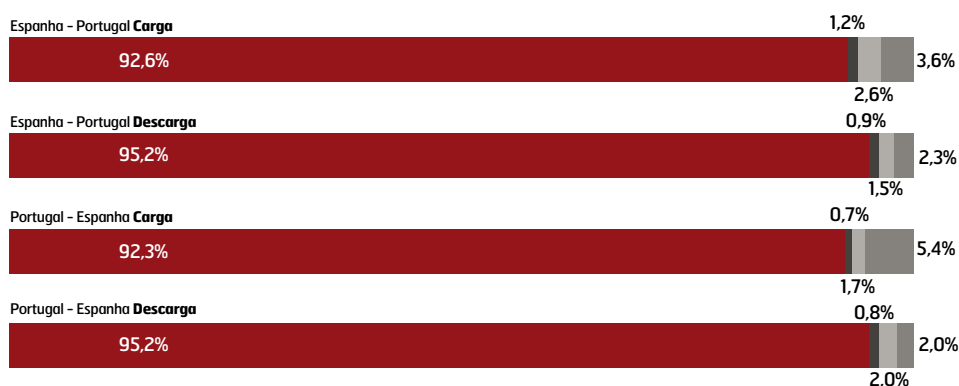
Fonte: ITRT

Quanto aos locais de carga e descarga das mercadorias de e para Portugal, as “Instalações da empresa”, foram preponderantes, em ambas as situações e sentidos de tráfego, correspondendo aproximadamente a 92% dos locais de carga das mercadorias transportadas e a 95% dos locais de descarga.

As restantes tipologias de localização apresentaram uma importância relativa meramente residual, sendo que o “porto marítimo/fluvial” corresponde à segunda localização mais relevante.

GRÁFICO 13

Distribuição relativa das mercadorias carregadas e descarregadas de e para Portugal, por local de carga e descarga em ambos os sentidos de tráfego (2008)



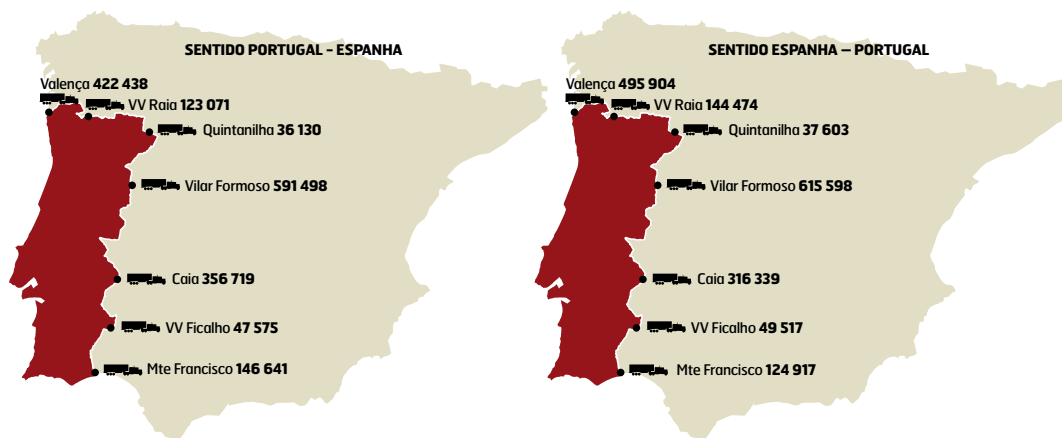
Fonte: ITRT

4. CARACTERÍSTICAS SÍNTESE DO TRÁFEGO DE VEÍCULOS PESADOS DE MERCADORIAS NAS FRONTEIRAS

O peso de cada uma das fronteiras no tráfego global é variável, sendo a fronteira de Vilar Formoso a mais expressiva em termos do número de veículos de mercadorias que a atravessaram. Nesta fronteira passaram 615 598 veículos provenientes de Espanha e 591 498 veículos em sentido inverso. A proporção de veículos no sentido Portugal-Espanha apenas foi mais elevada nas fronteiras de Caia e Monte Francisco.

FIGURA 2

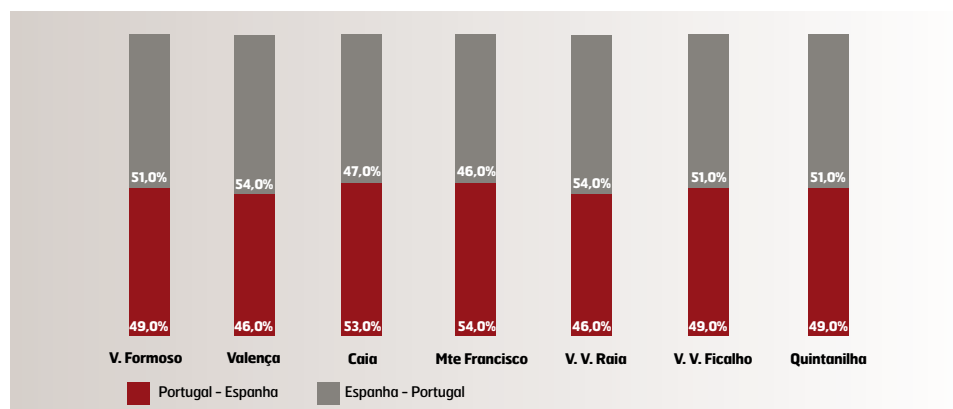
Veículos pesados de mercadorias por fronteira, no sentido Portugal-Espanha e Espanha-Portugal (2008)



Fonte: ITRT

GRÁFICO 14

Distribuição relativa do número de veículos pesados de mercadorias que atravessaram cada uma das fronteiras, por sentido de tráfego (2008)

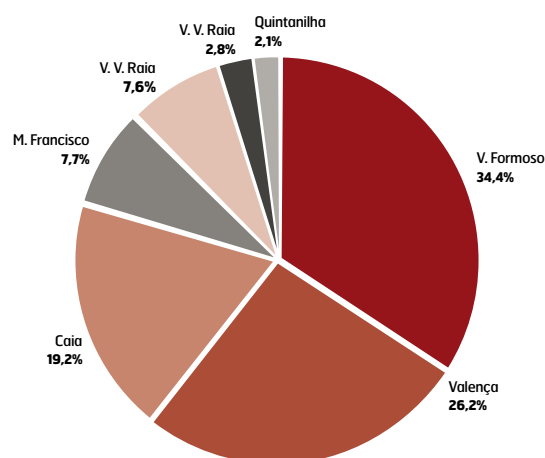


Fonte: ITRT

Em termos proporcionais, os resultados apurados corroboram a importância relativa das diferentes fronteiras, em função do respectivo tráfego anual de veículos pesados de mercadorias. O tráfego nas fronteiras de Vilar Formoso, Valença e Caia correspondeu a quase 80% do total de tráfego de veículos pesados de mercadorias nas fronteiras luso-espanholas. As fronteiras em que o volume global de tráfego é menos expressivo - Vila Verde de Ficalho e Quintanilha - asseguraram menos de 5% do tráfego total.

GRÁFICO 15

Distribuição relativa dos veículos pesados de mercadorias, segundo a fronteira, em ambos os sentidos de tráfego (2008)



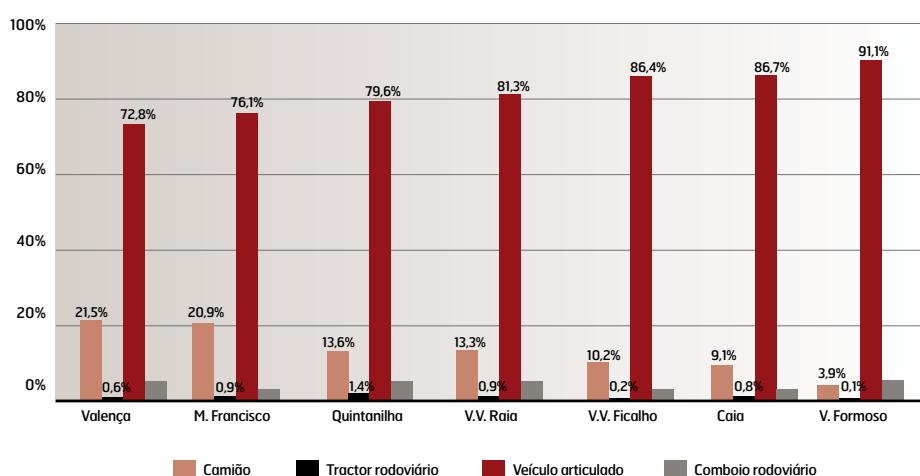
Fonte: ITRT

Por categoria de veículo e por fronteira observa-se que o tráfego de veículos articulados, aos quais se associam as viagens de longo curso, foi predominante nas fronteiras mais centrais do território nacional, ou seja, Vilar Formoso e Caia, com 91,1% e 86,7% do tráfego total, respectivamente.

Já nas fronteiras dos extremos do país (Valença e Monte Francisco), apesar da categoria de veículos articulados continuar a ser a mais frequente no conjunto dos veículos observados, os camiões registaram frequências relativas mais elevadas (21,5% e 20,9%, respectivamente), reflectindo, provavelmente, uma maior importância do transporte de mercadorias de curta distância.

GRÁFICO 16

Distribuição relativa dos veículos pesados de mercadorias, por categoria do veículo e por fronteira em ambos os sentidos de tráfego (2008)

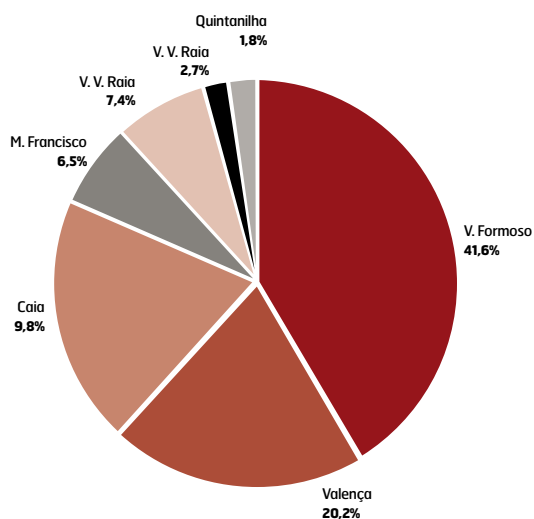


Fonte: ITRT

A avaliação dos fluxos de mercadorias por passagem fronteiriça durante o ano de 2008, em ambos os sentidos, permitiu identificar uma concentração evidente em torno da fronteira de Vilar Formoso (41,6% de mercadorias que transpuseram as principais fronteiras rodoviárias nacionais). Valença e Caia, com proporções relativas de 20,2% e 19,8%, respectivamente, foram as duas fronteiras que se seguiram em termos de mercadorias transportadas. Por seu turno, Quintanilha e Vila Verde de Ficalho foram as que registaram o menor nível de carga transportada.

GRÁFICO 17

Distribuição relativa do total de mercadorias transportadas, em destino final, por fronteira (2008)

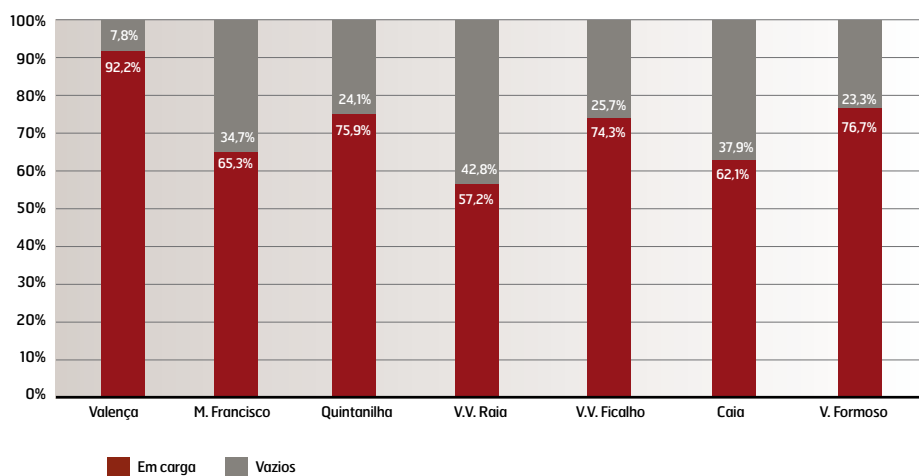


Fonte: ITRT

No que se refere à distribuição por fronteira, dos veículos em carga e em vazio, foi possível verificar que nas fronteiras do extremo do país, isto é, Monte Francisco, Vila Verde de Ficalho e Valença, a proporção de veículos pesados de mercadorias vazios foi bastante incidente (42,8% do total de veículos em circulação, 37,9% e 34,7%, respectivamente). Em contra-partida, no caso de Vilar Formoso a proporção de veículos vazios que atravessaram a fronteira rodoviária foi muito inferior (7,8%).

GRÁFICO 18

Distribuição relativa de veículos pesados de mercadorias, segundo a situação de ocupação do veículo, por fronteira, em ambos os sentidos de tráfego (2008)



Fonte: ITRT

5. SÍNTESE DAS CARACTERÍSTICAS DO TRÁFEGO DE VEÍCULOS PESADOS DE MERCADORIAS NAS FRONTEIRAS

Da análise das características do tráfego e perfil dos veículos que atravessaram as fronteiras luso-espanholas em 2008 salienta-se o seguinte:

1. As sete principais fronteiras luso-espanholas foram atravessadas por aproximadamente 3,5 milhões de veículos pesados de mercadorias, repartidos de forma praticamente uniforme nos dois sentidos;
2. Os veículos pesados, os de matrícula portuguesa representavam aproximadamente 63% do total, enquanto os de matrícula espanhola não iam além dos 32,2%;
3. A proporção de veículos com matrícula nacional posterior a 2004 foi de 36,0%, face a 42,8% de veículos mais recentes com matrícula espanhola;
4. Predominaram os veículos articulados (83,2%), ou seja, veículos constituídos por um tractor e um semi-reboque, bem como os que possuem 5 eixos (82,7%) e os veículos com peso bruto superior a 26 000 quilos (90,6%);
5. Nos veículos pesados observados foi predominante o transporte em carga (76,7%), sendo que 23% dos veículos seguiam em vazio;

6. Dos veículos que transpuseram as principais fronteiras luso-espanholas, em 2008, somente 2,6% circulava com matérias perigosas (3,5% dos veículos em carga);
7. A maioria (93,7%) das mercadorias transportadas, em ambos os sentidos, circularam em veículos articulados;
8. As instalações da empresa foram o local de carga e de descarga mais frequentemente referenciado, com importâncias relativas de 92% e 95%, respectivamente;
9. No sentido Espanha-Portugal, as duas categorias de mercadorias mais relevantes foram os “Produtos agrícolas e animais vivos” com 5 605 milhares de toneladas, seguidas das “Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos” com 4 746 milhares de toneladas;
10. “Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos” foi a categoria preponderante no transporte de mercadorias no sentido Portugal-Espanha, seguindo-se as categorias “Produtos agrícolas e animais vivos” e os “Minerais em bruto ou transformados e materiais de construção”;
11. Grande parte dos veículos em carga (72,5%) que atravessam as principais fronteiras nacionais tem Espanha como o seu principal mercado emissor/receptor.
12. Vilar Formoso foi a fronteira mais importante em termos de carga total das mercadorias que transpuseram as fronteiras rodoviárias nacionais, representando 41,6% do peso total transportado;
13. O transporte em vazio foi predominante nas fronteiras de Monte Francisco, Vila Verde de Ficalho e Valença (42,8%, 37,9% e 34,7%, respectivamente) e bastante reduzida (7,8%), no caso de Vilar Formoso.

Anexos

Principais características do tráfego transfronteiriço, por fronteira e sentido de tráfego

		SENTIDO PORTUGAL-ESPANHA		SENTIDO ESPANHA-PORTUGAL	
		VILAR FORMOSO			
N.º de Veículos inquiridos		6012		6733	
Tipo de Veículo	Categoria	Articulados	95%	Articulados	92%
	N.º Eixos	5 eixos	97%	5 eixos	94%
	Tipo de caixa	Caixa com parede de lona ou cortinas	77%	Caixa com parede de lona ou cortinas	70%
Tipo de Veículo	Nac. Matrícula	Portuguesa	82%	Portuguesa	92%
	Anos Matrícula	> 2004	46%	> 2004 (até 2008)	46%
Mercadorias Transportadas	N. Categorias	Uma	95%	Uma	97%
	Categoria	Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos	50%	Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos	97%
	Sinalização Mat. Perigosas	Não	98%	Não	97%
Mercadorias Transportadas	Peso médio bruto	34 180 Kg		34 065 Kg	
	Peso médio carga	14 725 Kg		16 366 Kg	
Peso bruto médio e carga média	Abastecimento em Portugal	Não	72%	Não	83%
Outros	N.º Médio de Litros	493		462	

		VALENÇA			
N.º de Veículos inquiridos		2554		2664	
Tipo de Veículo	Categoria	Articulados	77%	Articulados	78%
	N.º Eixos	5 eixos	78%	5 eixos	74%
	Tipo de caixa	Caixa com parede de lona ou cortinas	40%	Caixa com parede de lona ou cortinas	36%
Tipo de Veículo	Nac. Matrícula	Portuguesa	62%	Portuguesa	52%
	Anos Matrícula	Entre 2000 e 2004	35%	> 2004 (até 2008)	37%
Mercadorias Transportadas	N. Categorias	Uma	99%	Uma	100%
	Categoria	Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos	31%	Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos	26%
	Sinalização Mat. Perigosas	Não	96%	Não	95%
Mercadorias Transportadas	Peso médio bruto	32 042 Kg		31 702 Kg	
	Peso médio carga	14 725 Kg		14 739 Kg	
Peso bruto médio e carga média	Abastecimento em Portugal	Não	72%	Não	83%
Outros	N.º Médio de Litros	374		431	

Principais características do tráfego transfronteiriço, por fronteira e sentido de tráfego (continuação)

		SENTIDO PORTUGAL-ESPANHA		SENTIDO ESPANHA-PORTUGAL	
		CAIA			
N.º de Veículos inquiridos		20148		2642	
Tipo de Veículo	Categoria	Articulados	92%	Articulados	91%
	N.º Eixos	5 eixos	93%	5 eixos	91%
	Tipo de caixa	Caixa com parede de lona ou cortinas	52%	Caixa com parede de lona ou cortinas	57%
Tipo de Veículo	Nac. Matrícula	Portuguesa	56%	Portuguesa	60%
	Anos Matrícula	> 2004 (até 2008)	41%	> 2004 (até 2008)	44%
Mercadorias Transportadas	N. Categorias	Uma	100%	Uma	98%
	Categoria	Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos	28%	Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos	30%
	Sinalização Mat. Perigosas	Não	97%	Não	98%
Mercadorias Transportadas	Peso médio bruto	34 276 Kg		34 065 Kg	
	Peso médio carga	17 141 Kg		16 366 Kg	
Peso bruto médio e carga média	Abastecimento em Portugal	Não	87%	Não	91%
Outros	N.º Médio de Litros	374		431	

		MONTE FRANCISCO			
N.º de Veículos inquiridos		583		961	
Tipo de Veículo	Categoria	Articulados	90%	Articulados	84%
	N.º Eixos	5 eixos	81%	5 eixos	70%
	Tipo de caixa	Caixa com parede de lona ou cortinas	30%	Basculantes/Berços	40%
Tipo de Veículo	Nac. Matrícula	Portuguesa	71%	Portuguesa	52%
	Anos Matrícula	Entre 2000 e 2004	41%	Entre 2000 e 2004	40%
Mercadorias Transportadas	N. Categorias	Uma	99%	Uma	98%
	Categoria	Produtos agrícolas e animais vivos	28%	Minerais em bruto ou transformados e materiais de construção	33%
	Sinalização Mat. Perigosas	Não	90%	Não	79%
Mercadorias Transportadas	Peso médio bruto	33 078 Kg		32 026 Kg	
	Peso médio carga	18 160 Kg		15 641 Kg	
Peso bruto médio e carga média	Abastecimento em Portugal	Não	67%	Não	60%
Outros	N.º Médio de Litros	430		379	

Principais características do tráfego transfronteiriço, por fronteira e sentido de tráfego (continuação)

		SENTIDO PORTUGAL-ESPANHA		SENTIDO ESPANHA-PORTUGAL	
		VILA VERDE DE RAIA			
N.º de Veículos inquiridos		451		649	
Tipo de Veículo	Categoria	Articulados	87%	Articulados	90%
	N.º Eixos	5 eixos	91%	5 eixos	88%
	Tipo de caixa	Caixa com parede de lona ou cortinas	61%	Caixa com parede de lona	44%
Tipo de Veículo	Nac. Matrícula	Portuguesa	68%	Portuguesa	63%
	Anos Matrícula	> 2004 (até 2008)	47%	> 2004 (até 2008)	47%
Mercadorias Transportadas	N. Categorias	Uma	91%	Uma	98%
	Categoria	Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos	43%	Produtos agrícolas e animais vivos	40%
	Sinalização Mat. Perigosas	Não	100%	Não	99%
Mercadorias Transportadas	Peso médio bruto	33 194 Kg		33 805 Kg	
	Peso médio carga	14 576 Kg		15 578 Kg	
Peso bruto médio e carga média	Abastecimento em Portugal	Não	80%	Não	87%
Outros	N.º Médio de Litros	484		462	
		VILA VERDE DE FICALHO			
N.º de Veículos inquiridos		215		270	
Tipo de Veículo	Categoria	Articulados	94%	Articulados	89%
	N.º Eixos	5 eixos	94%	5 eixos	89%
	Tipo de caixa	Caixa com parede de lona ou cortinas	37%	Caixa com parede de lona ou cortinas	30%
Tipo de Veículo	Nac. Matrícula	Portuguesa	74%	Portuguesa	71%
	Anos Matrícula	>2004 (até 2008)	51%	> 2004 (até 2008)	40%
Mercadorias Transportadas	N. Categorias	Uma	100%	Uma	100%
	Categoria	Produtos agrícolas e animais vivos	40%	Produtos agrícolas e animais vivos	27%
	Sinalização Mat. Perigosas	Não	87%	Não	100%
Mercadorias Transportadas	Peso médio bruto	33 456 Kg		33 691 Kg	
	Peso médio carga	17 896 Kg		16 957 Kg	
Peso bruto médio e carga média	Abastecimento em Portugal	Não	64%	Não	80%
Outros	N.º Médio de Litros	593		459	

Principais características do tráfego transfronteiriço, por fronteira e sentido de tráfego (continuação)

		SENTIDO PORTUGAL-ESPANHA		SENTIDO ESPANHA-PORTUGAL	
		QUINTANILHA			
N.º de Veículos inquiridos		203		341	
Tipo de Veículo	Categoria	Articulados	92%	Articulados	91%
	N.º Eixos	5 eixos	92%	5 eixos	86%
	Tipo de caixa	Caixa com parede de lona ou cortinas	67%	Caixa com parede de lona ou cortinas	60%
Tipo de Veículo	Nac. Matrícula	Portuguesa	78%	Portuguesa	76%
	Anos Matrícula	> 2004 (até 2008)	49%	Entre 2000 e 2004	43%
Mercadorias Transportadas	N. Categorias	Uma	91%	Uma	89%
	Categoria	Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos	87%	Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos	26%
	Sinalização Mat. Perigosas	Não	97%	Não	98%
Mercadorias Transportadas	Peso médio bruto	34 431 Kg		34 137 Kg	
	Peso médio carga	13 620 Kg		14 779 Kg	
Peso bruto médio e carga média	Abastecimento em Portugal	Não	74%	Não	79%
Outros	N.º Médio de Litros	484		471	

Anexo 2 – Ligações Fronteiriças entre Espanha e Portugal: Identificação e Características – 2009

O objectivo do estudo (disponível para consulta na página Web do Ministério de Fomento -www.fomento.es), cuja síntese se apresenta de seguida, foi a identificação das 61 ligações fronteiriças pela rodovia existentes e catalogadas entre Espanha e Portugal em 2009.

Para a sua identificação colaboraram todas as administrações espanholas (Estado, Comunidades Autónomas, Diputaciones e Municípios); a informação relativa a Portugal foi obtida a partir dos Observatórios de Tráfego. Esta abordagem pretende possibilitar que todas as entidades dêem o seu contributo face a eventuais alterações nos pontos fronteiriços entre os dois países (supressão ou criação de novas ligações, alterações nas características das vias, etc.) e dispor, deste modo, de uma descrição detalhada e actualizada das conexões luso-espanholas pela rodovia.

REDE DE ESTRADAS, INFRA-ESTRUTURAS E TRÁFEGO

O tráfego entre Espanha e Portugal realiza-se fundamentalmente por estrada. Esta é uma tendência que se reflectiu nos anteriores relatórios e que se mantém actual, tal como pode observar-se nas tabelas seguintes:

TABELA 1

Distribuição relativa do tráfego de passageiros e mercadorias, segundo os modos de transporte (2006)

	RODOVIA	FERROVIA	AÉREO	FLUVIAL	MARÍTIMO
Passageiros	95	0,3	4,1	0,6	-
Mercadorias	80,3	3,7	-	-	15,9

Fonte: Observatório Transfronterço Espanha-Portugal. Documento nº 5

TABELA 2

Distribuição relativa do tráfego de passageiros e mercadorias, segundo os modos de transporte (2009)

	RODOVIA	FERROVIA	AÉREO	FLUVIAL	MARÍTIMO
Passageiros	95	0,3	4,3	0,4	-
Mercadorias	83,6	1,9	-	-	14,5

Fonte: Rodovia: EUROSTAT, Regulamento C1172/98; Ferrovia: CP (Portugal);; Marítimo: Puertos del Estado (Espanha)

Apesar das quotas de distribuição de passageiros e mercadorias praticamente não terem variado entre o último relatório do Observatório e o actual, os dados em valor registaram algumas alterações. Entre 2006 e 2009 os passageiros entre Espanha e Portugal passaram de 56,8 milhões para 62,4 milhões e o volume de mercadorias diminuiu de 28,7 milhões de toneladas para 25,8 milhões.

Dado que, em função das fontes consultadas, existiam algumas variações no que diz respeito ao volume de mercadorias transportadas, a DG Carreteras dispôs-se a coordenar todas as tarefas relativamente à rodovia, entre as quais:

1. Identificação das ligações fronteiriças e a sua titularidade;
2. Colocação de estações de inquirição permanentes em nove ligações fronteiriças no âmbito da Red de Carreteras del Estado;
3. Coordenação com todos os Organismos para obter informação de tráfego e distribuição por tipo de veículos que circulam pelas diferentes fronteiras.

Obteve-se a relação das 61 ligações fronteiriças que constam no relatório do OTEP, incluindo uma caracterização básica que foi, posteriormente, melhorada com informação fornecida por todas as Administrações. Este documento de caracterização das ligações de fronteira surge assim como resultado desse trabalho.

Em seguida, entre Abril e Junho de 2001 procedeu-se caracterização detalhada do tipo de tráfego que circulava pelas fronteiras, conjuntamente com outras 10 estações de inquirição colocadas na fronteira com França.

Finalmente, e correspondendo a um dos objectivos do Observatório, procedeu-se à identificação e caracterização dos tráfegos registados e das infra-estruturas dependentes das diferentes Administrações.

IDENTIFICAÇÃO DE LIGAÇÕES FRONTEIRIÇAS

Para cada uma das 61 ligações fronteiriças foram recompilados os dados de tráfego mais relevantes, que se apresentam em três fichas onde se pode encontrar a informação administrativa cartográfica ou indicativa de cada ponto fronteiriço.

Uma primeira folha (ver Figura 1 b) permite situar e classificar a ligação, recolhendo os dados da sua identificação com a denominação da povoação espanhola e portuguesa mais próximas, assim como o nome da província/município em que está localizada, o código da estrada e a respectiva titularidade. Nalgumas estradas de acesso portuguesas esta informação está omissa.

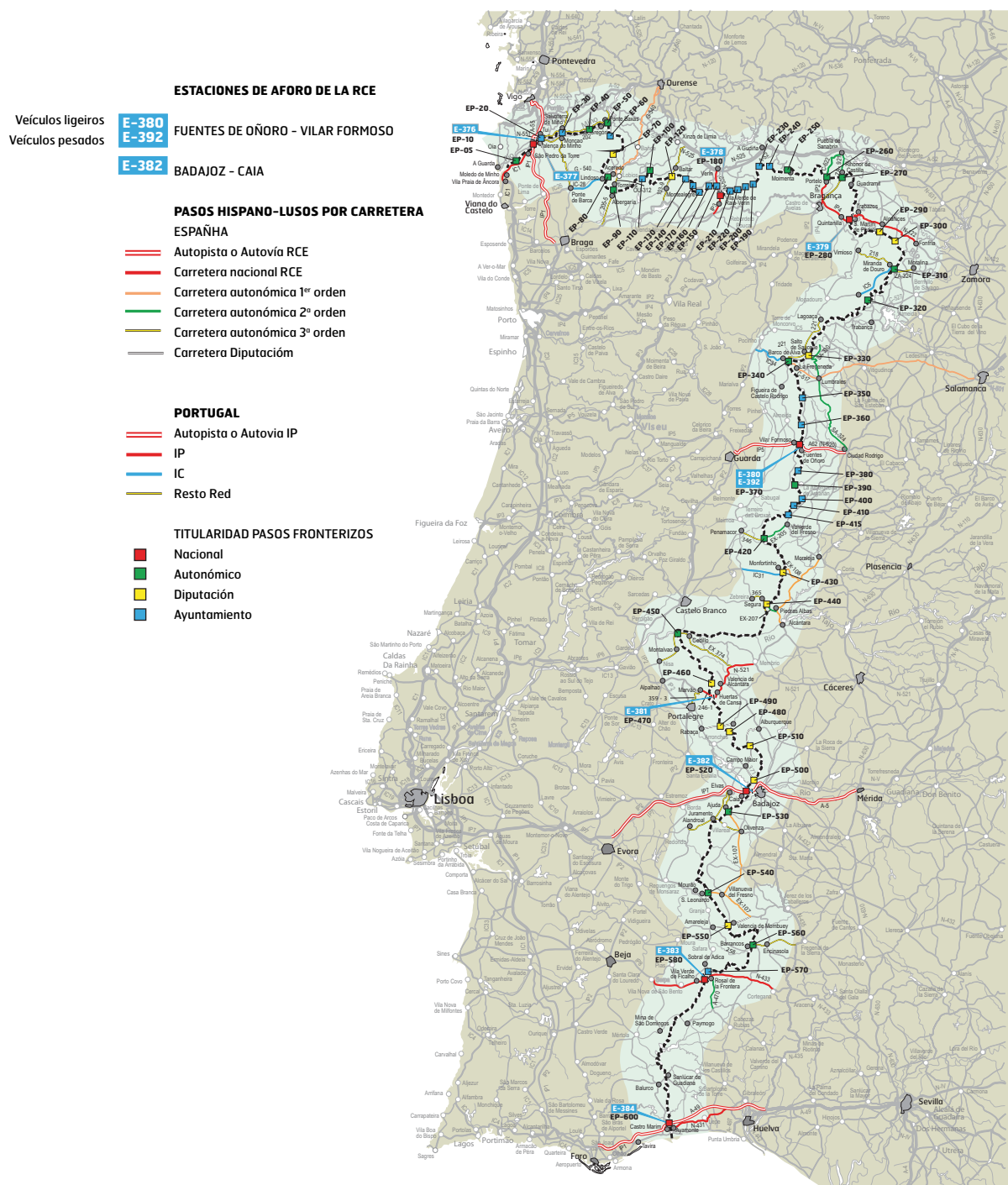
Uma segunda folha (ver Figura 1 c) apresenta a informação disponível de cada ligação fronteiriça. Adicionalmente, apresentam-se dados de tráfego (TMD para o período 2001-2005 e para o último ano: TMD, TMD de pesados, TMD de camiões e TMD de autocarros), dados administrativos do lado português e espanhol, bem como dados de infra-estrutura (somente do lado espanhol).

A terceira folha (ver Figura 1 d) apresenta a imagem fotográfica de cada ligação fronteiriça de ambos os lados da fronteira, o que permite analisar as características da fronteira no terreno, na perspectiva de cada uma das estradas de acesso.

De seguida, apresenta-se um mapa de todos os pontos fronteiriços representados no relatório, bem como uma ficha exemplificativa da caracterização e identificação de cada ponto fronteiriço (o exemplo refere-se à ligação Tui (ponte nova) - Valença do Minho).

FIGURA 1

Ligações fronteiriças identificadas nas conexões rodoviárias entre Espanha e Portugal

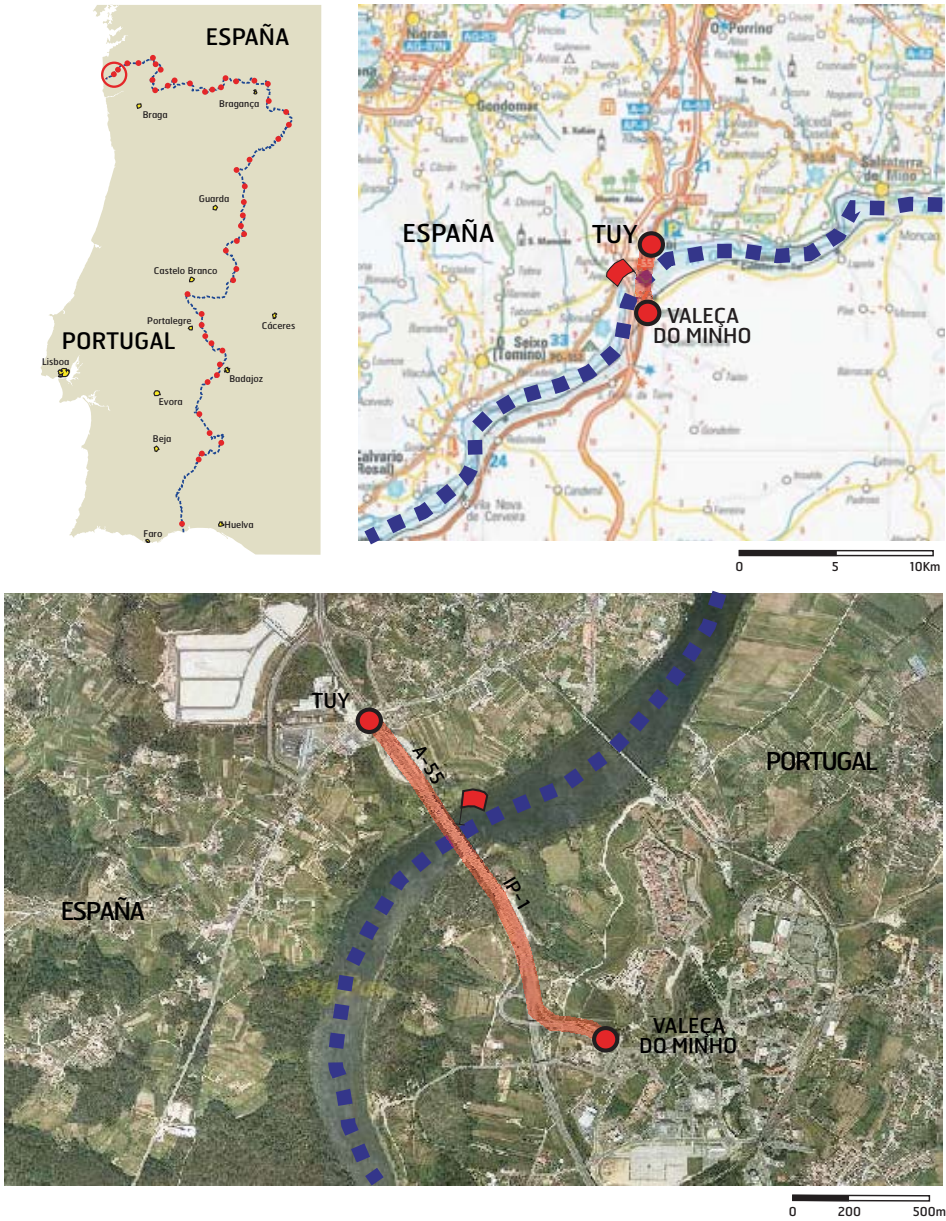


Ficha modelo de identificación de los pasos fronterizos entre España y Portugal

PASOS FRONTERIZOS ESPAÑA - PORTUGAL

PASO EP-10

	ESPAÑA	PORTUGAL
Población Próxima	Tui (puente nuevo)	Valença
Provincia	Pontevedra	Viana do Castelo
Carretera	A-55	IP -1
Titularidad	RCE	REN



PASOS FRONTERIZOS ESPAÑA - PORTUGAL

Situación a 31-XII-2005

PASO Nº **EP-10** 2 de 61 PROVINCIA **PONTEVEDRA**

Frontera España **TUY (PUENTE NUEVO)**

Frontera Portugal **VALENÇA DO MINHO**

IDENTIFICACIÓN DE LA CARRETERA EN EL LADO ESPAÑOL

Carretera España **A-55** Titularidad **RCE** Tipología

Denominación **VIGO A TUY**

IDENTIFICACIÓN DE LA CARRETERA EN EL LADO PORTUGUES

Carretera Portugal **IP 1** Titularidad **REN** DISTRITO **VIANA DO CASTELO**

TRÁFICO MEDIO REGISTRADO EN LA VÍA. AÑO 2005

IMD TOTAL **16850** PORCENTAJE PESADOS **15,5**

IMD Pesados **2615** IMD camiones **2523** IMD autobuses **92**

Sistema obtención de los datos de aforo **ESTACIÓN PERMANENTE**

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO. AÑOS 2001-2004

2001		2002		2003		2004	
IMD	% PES	IMD	% PES	IMD	% PES	IMD	% PES
13965	13,4	14859	13,4	15511	13,1	16798	13,1

CARACTERÍSTICAS DE LA CARRETERA (lado español)

Tipo de carretera **AUTOVÍA** Pavimento **BITUMINOSO**

Sección: Calzada **2 X 7,50** m. Arcenes **2,00** m. a cada lado

Pendiente **Llano (0 - 2%)**

Distancia entre el municipio Español y la frontera **1,00** km.

Distancia entre el punto de aforo y la frontera **0,50** km.

Velocidad media aproximada en el tramo **90** km/h.

LIMITACIONES

Longitud máxima m.

Peso máximo Tm.

Temporal de paso

OBSERVACIONES

Paso Tui - Valença

FOTOGRAFÍAS PASO EP-10 2 de 61



Vista desde España



Vista desde Portugal

Situación a 31-XII-2005

