Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal

2º Relatório

PORTUGAL

GABINETE DE ESTUDOS E PLANEAMENTO,
MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E HABITAÇÃO

ESPANHA

MINISTERIO DE FOMENTO

Julho 2003

Coordenação:

Portugal

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação
Gabinete de Estudos e Planeamento
Av. Columbano Bordalo Pinheiro 5 – 2º
1070 060 Lisboa
Tel. +351 217229224
geral@gep-mopth.pt
www.gep-mopth.pt

Espanha

Ministerio de Fomento
Secretaria Tecnica de Transportes
Paseo de la Castellana 67
28071 Madrid
Tel. +34 915978747
pvazquez@mfom.es
www.mfom.es

ÍNDICE GERAL

1. APRESENTAÇÃO 8

2. INTRODUÇÃO 9

3. CARACTERIZAÇÃO SÓCIO-ECONÓMICA DOS PAÍSES 11

3.1. POPULAÇÃO 11
3.2. DADOS ECONÓMICOS GERAIS 11
3.3. ÍNDICE DE MOTORIZAÇÃO 13
3.4. COMÉRCIO INTERNACIONAL 14

4. INFRA-ESTRUTURAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO 16

4.1. LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS, SEGUNDO O TIPO DE ESTRADA 16
4.2. INTERVENÇÕES EM CURSO NAS LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS ENTRE OS DOIS PAÍSES 17

5. INFRA-ESTRUTURAS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO 19

5.1. CORREDORES FERROVIÁRIOS DE LIGAÇÃO 19
5.2. PLANIFICAÇÃO CONJUNTA DAS LIGAÇÕES 19
5.3. INTERVENÇÕES EM CURSO NAS LIGAÇÕES ENTRE OS DOIS PAÍSES 20

6. OFERTA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR CONTA DE TERCEIROS 23

6.1. OFERTA DE TRANSPORTE POR CAMINHO DE FERRO 23
6.2. OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO 24

7. FLUXOS DE PASSAGEIROS 26

7.1. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS 26
7.2. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR CAMINHO DE FERRO 30
7.3. TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS 30
7.4. TRANSPORTE FLUVIAL 33

8. FLUXOS DE MERCADORIAS 36

8.1. COMÉRCIO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS POR MODOS DE TRANSPORTE 36
8.2. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS 39
8.2.1. CARACTERÍSTICAS E DIMENSÃO DO PARQUE, NO TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA E POR CONTA DE OUTRÉM 43
8.2.2. AFECTAÇÃO DE VEÍCULOS AO TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL 45
8.2.3. TONELADAS TRANSPORTADAS EM TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA E POR CONTA DE OUTRÉM - TRANSPORTE TOTAL 47
8.2.4. TONELADAS-QUILÓMETRO TRANSPORTADAS EM TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA E POR CONTA DE OUTRÉM - TRANSPORTE INTERNACIONAL 49
8.2.5. TIPOLOGIA DE PRODUTOS TRANSPORTADOS 49
8.3. TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR CAMINHO DE FERRO 51
8.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS 53

9. COMENTÁRIOS FINAIS 56

ÍNDICE DE QUADROS

QUADRO 1: EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO (EM MILHARES) 11
QUADRO 2: DADOS ECONÓMICOS GERAIS 12
QUADRO 3: PRINCIPAIS ITINERÁRIOS EXISTENTES POR ESTRADA ENTRE OS DOIS PAÍSES 16
QUADRO 4: INTERVENÇÕES CONCLUÍDAS E EM CURSO NAS LIGAÇÕES FERROVIÁRIAS ENTRE OS DOIS PAÍSES 21
QUADRO 5: OFERTA DE SERVIÇOS POR CAMINHO DE FERRO 23
QUADRO 6: NÚMERO DE VAGÕES POR FRONTEIRAS (2001) 24
QUADRO 7: OFERTA AÉREA DE PORTUGAL E ESPANHA PARA A EUROPA (SERVIÇOS REGULARES E NÃO REGULARES) 25
QUADRO 8: NÚMERO DE PESSOAS QUE ENTRARAM EM PORTUGAL, POR VIA RODOVIÁRIA (2001) 27
QUADRO 9: NÚMERO° DE PESSOAS QUE ENTRARAM EM ESPANHA, POR VIA RODOVIÁRIA (2001) 28
QUADRO 10: PASSAGEIROS COM ORIGEM/DESTINO EM ESPANHA E ALÉM PIRINÉUS DE/PARA PORTUGAL (COMBOIOS INTERNACIONAIS 2001) 30
QUADRO 11: PASSAGEIROS EMBARCADOS E DESEMBARCADOS VIA AÉREA NOS AEROPORTOS DE PORTUGAL E ESPANHA, POR PAÍSES EUROPEUS DE ORIGEM/DESTINO – TRÁFEGO REGULAR E NÃO REGULAR(2001) 31
QUADRO 12: PASSAGEIROS EMBARCADOS E DESEMBARCADOS NOS AEROPORTOS DE LISBOA, PORTO E FARO, MADRID, BARCELONA E MÁLAGA COM ORIGEM/DESTINO EM ESPANHA, PORTUGAL E FRANÇA – TRÁFEGO REGULAR E NÃO REGULAR (2001) 32
QUADRO 13: NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS ENTRE OS PRINCIPAIS AEROPORTOS DE PORTUGAL E ESPANHA (2001) 33
QUADRO 14: ESTIMATIVA DO TOTAL DE TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO DE LIGEIROS E PESADOS NAS FRONTEIRAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL 42
QUADRO 15: TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR CAMINHO DE FERRO, ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, POR FRONTEIRA (2001) 52

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: TAXA DE CRESCIMENTO ANUAL DO PIB (A PREÇOS CONSTANTES) 13
GRÁFICO 2: PIB *PER CAPITA*, POR REGIÕES FRONTEIRIÇAS, EM PORTUGAL E ESPANHA (2000) 13
GRÁFICO 3: ÍNDICE DE MOTORIZAÇÃO EM PORTUGAL E ESPANHA 14
GRÁFICO 4: EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL DE PORTUGAL E ESPANHA COM A UE 15 15
GRÁFICO 5: TMD DOS VEÍCULOS DE PASSAGEIROS (2001) 26
GRÁFICO 6: EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO (TDM)DOS VEÍCULOS LIGEIROS E PESADOS DE PASSAGEIROS 28
GRÁFICO 7: NÚMERO TOTAL DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS ENTRE PORTUGAL E ESPANHA, POR VIA AÉREA 33
GRÁFICO 8: MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NOS RIOS MINHO E GUADIANA 34
GRÁFICO 9: MOVIMENTO DE VEÍCULOS NOS RIOS MINHO E GUADIANA 35
GRÁFICO 10: EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS DE PORTUGAL COM A UE 15, POR MODOS DE TRANSPORTE (2 SENTIDOS) 36
GRÁFICO 11: ESTRUTURA MODAL DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS ENTRE PORTUGAL E A UE 15 (2000) 36
GRÁFICO 12: ESTRUTURA MODAL DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS ENTRE ESPANHA E A UE 15 (2000) 37
GRÁFICO 13: EVOLUÇÃO DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS ENTRE OS DOIS PAÍSES, POR MODOS DE TRANSPORTE (2 SENTIDOS) 37
GRÁFICO 14: ESTRUTURA MODAL DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS ENTRE PORTUGAL E ESPANHA (2000) 38
GRÁFICO 15: EVOLUÇÃO DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS ENTRE PORTUGAL E FRANÇA, POR MODOS DE TRANSPORTE 38
GRÁFICO 16: ESTRUTURA MODAL DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS ENTRE PORTUGAL E FRANÇA (2000) 39
GRÁFICO 17: TONELADAS TRANSPORTADAS EM VEÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EM PORTUGAL, POR PAÍSES DE CARGA/DESCARGA 39
GRÁFICO 18: TONELADAS TRANSPORTADAS EM VEÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EM ESPANHA, POR PAÍSES DE CARGA/DESCARGA 40
GRÁFICO 19: TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO DOS VEÍCULOS PESADOS DE MERCADORIAS (2001) 41
GRÁFICO 20: EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VEÍCULOS, A EFECTUAR TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA, POR ESCALÕES DE PESO BRUTO, EM PORTUGAL 43
GRÁFICO 21:EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VEÍCULOS, A EFECTUAR TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA, POR ESCALÕES DE CARGA ÚTIL, EM ESPANHA 43

GRÁFICO 22: EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VEÍCULOS, A EFECTUAR TRANSPORTE POR CONTA DE OUTRÉM, POR ESCALÕES DE PESO BRUTO, EM PORTUGAL 44
GRÁFICO 23: EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VEÍCULOS, A EFECTUAR TRANSPORTE POR CONTA DE OUTRÉM, POR ESCALÕES DE CARGA ÚTIL, EM ESPANHA 44
GRÁFICO 24: EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VEÍCULOS TRACTORES (TRANSPORTE POR CONTA DE OUTRÉM) EM ESPANHA E EM PORTUGAL 45
GRÁFICO 25: EVOLUÇÃO DO NUMERO DE VEÍCULOS AFECTOS AO TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL EM PORTUGAL 46
GRÁFICO 26: PESO RELATIVO DO NÚMERO VEÍCULOS A EFECTUAR TRANSPORTE NACIONAL E NÃO NACIONAL, EM ESPANHA (2001) 46
GRÁFICO 27: EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE TOTAL (NACIONAL E INTERNACIONAL), POR CONTA PRÓPRIA E POR CONTA DE OUTRÉM EM PORTUGAL 47
GRÁFICO 28: EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE TOTAL (NACIONAL E INTERNACIONAL), POR CONTA PRÓPRIA E POR CONTA DE OUTRÉM EM ESPANHA 47
GRÁFICO 29: EVOLUÇÃO DA TONELAGEM TRANSPORTADA (EM TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CONTA PRÓPRIA E POR CONTA DE OUTRÉM, EM PORTUGAL 48
GRÁFICO 30: EVOLUÇÃO DA TONELAGEM TRANSPORTADA (EM TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CONTA PRÓPRIA E POR CONTA DE OUTRÉM EM ESPANHA 48
GRÁFICO 31: EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE(EM TKM) POR CONTA PRÓPRIA E POR CONTA DE OUTRÉM, EM PORTUGAL 49
GRÁFICO 32: EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE (EM TKM) POR CONTA PRÓPRIA E POR CONTA DE OUTRÉM, EM ESPANHA 49
GRÁFICO 33:TIPOLOGIA DE PRODUTOS TRANSPORTADOS EM PORTUGAL, PELA RODOVIA (2001) 50
GRÁFICO 34: TIPOLOGIA DE PRODUTOS TRANSPORTADOS EM ESPANHA, PELO MODO RODOVIÁRIO (2001) 51
GRÁFICO 35:TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADORIAS POR CAMINHO DE FERRO, DE/PARA PORTUGAL, POR PAÍSES DE ORIGEM/DESTINO 52
GRÁFICOS 36: PERCENTAGEM DE TONELADAS DE MERCADORIAS MOVIMENTADAS NOS PORTOS DE PORTUGAL, PROCEDENTES/COM DESTINO A PORTOS DA UE 15 (2001) 53
GRÁFICOS 37: PERCENTAGEM DE TONELADAS DE MERCADORIAS MOVIMENTADAS NOS PORTOS DE ESPANHA, PROCEDENTES/COM DESTINO A PORTOS DA UE 15 (2001) 53

ÍNDICE DE FIGURAS

MAPA 1: INFRA-ESTRUTURAS DE LIGAÇÃO RODOVIÁRIA ENTRE OS DOIS PAÍSES - LOCALIZAÇÃO E ESTADO DAS INTERVENÇÕES EM ESPANHA 18

MAPA 2: PLANO DE INFRA-ESTRUTURAS DE TRANSPORTE (PIT) - REDE DE ALTA VELOCIDADE ESPANHOLA 22

MAPA 3: TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO DE VEÍCULOS DE PASSAGEIROS NAS FRONTEIRAS ENTRE OS DOIS PAÍSES (2001) 29

MAPA 4: TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO DE VEÍCULOS PESADOS DE MERCADORIAS NAS PRINCIPAIS FRONTEIRAS ENTRE OS DOIS PAÍSES (2001) 41

MAPA 5: TRÁFEGO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS DE/PARA UE NOS PORTOS DA PENÍNSULA IBÉRICA (2001) - OS CINCO PRINCIPAIS PAÍSES. 55

1. APRESENTAÇÃO

O presente documento visa dar continuidade à primeira publicação *do OBSERVATÓRIO TRANSFRONTEIRIÇO ESPANHA-PORTUGAL (OTEP)*, e contempla essencialmente uma análise descritiva do tráfego nas fronteiras entre Espanha e Portugal.

Os trabalhos do OTEP são da responsabilidade dos Ministérios que tutelam a área dos transportes em ambos os países - Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação (Portugal) e Ministério do Fomento (Espanha) – os quais, em parceria com diversas outras entidades dos dois países, se empenharam na realização da segunda versão do relatório anual deste Observatório.

2. INTRODUÇÃO

O *Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal (OTEP)* foi criado no decurso da Cimeira Luso-Espanhola, realizada em Janeiro de 2001, na qual se reconheceu a necessidade de ambos os países implementarem um sistema comum de acompanhamento das tendências de tráfego transfronteiriço. Portugal e Espanha nomearam as respectivas estruturas de coordenação do Observatório e, em Janeiro de 2002, produziu-se um primeiro relatório de análise da evolução dos fluxos de tráfego rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo, nas fronteiras entre os dois países.

Tendo-se acordado que o relatório do OTEP seria produzido numa base anual, procurou-se acompanhar com essa periodicidade a evolução dos dados de tráfego relevantes para a formulação de políticas concertadas de transportes entre os dois países. Assim, este documento tem como objectivo retomar alguns dos dados apresentados no primeiro documento publicado, bem como procura introduzir novos elementos considerados relevantes para o estudo em presença.

A análise contida neste relatório diz respeito ao período temporal de 1989 a 2001, embora esteja dependente da última informação disponível para cada um dos indicadores em análise.

O presente documento estrutura-se no sentido de abordar os seguintes aspectos:

- Caracterização sócio-económica dos países;
- Infra-estruturas de transporte rodoviário e ferroviário;
- Oferta de serviços de transporte por conta de terceiros;
- Fluxos de passageiros;
- Fluxos de mercadorias.

Nesta edição do relatório do OTEP, optou-se por suprimir a cartografia apresentada na primeira versão, uma vez que não se registaram, no espaço de um ano, alterações significativas.

Introduziu-se ainda informação entretanto recolhida, relacionada, por exemplo, com o transporte fluvial enquanto meio de transporte de passageiros com expressividade nas deslocações sobretudo de âmbito local.

Por fim, é de notar que o relatório do OTEP, da responsabilidade conjunta dos dois Ministérios, não esgota a actividade do Observatório. Outros projectos se encontram em curso ou planeados para o ano de 2003, como é

o caso da análise dos movimentos pendulares casa/trabalho e casa/escola nas zonas de fronteiras entre os dois países; a análise das legislações nacionais e comunitárias que se aplicam ao transporte rodoviário de passageiros em meios urbanos contíguos em zonas de fronteira e ainda a utilização das contagens automáticas realizadas nas principais fronteiras no planeamento dos transportes.

Os trabalhos do OTEP estendem-se igualmente a âmbitos geográficos mais longínquos mas de interesse para as políticas de transporte dos dois países, sendo de realçar o trabalho conjunto de troca e harmonização de informação iniciado em 2002 com o Observatório dos Pirinéus, uma iniciativa dos governos francês e espanhol, com objectivos em muito semelhantes aos do OTEP.

3. CARACTERIZAÇÃO SÓCIO-ECONÓMICA DOS PAÍSES

Para a caracterização socio-económica de Espanha e Portugal retomam-se as seguintes variáveis: População, Produto Interno Bruto (PIB), Índice de Motorização e Comércio Internacional.

3.1. POPULAÇÃO

Quadro 1: Evolução da população (em milhares)

	Portugal	*Espanha*	*U.E. 15*
1990	9.899	38.850	364.573
1995	10.027	39.223	371.959
1996	10.056	39.279	372.981
1997	10.089	39.348	373.916
1998	10.129	39.453	374.811
1999	10.174	39.626	375.879
2000	10.231	39.927	378.685

Fonte Portugal: INE e Espanha: INE

Em vários países da UE 15 efectuaram-se recenseamentos da população no ano de 2001, pelo que os dados do Quadro 1 sofreram alterações face aos apresentados no primeiro relatório. Ambos os países em análise registaram acréscimos moderados da sua população no período considerado. Assim, a população portuguesa atingiu em 2000 o valor de 10,2 milhões de habitantes enquanto que a população espanhola chegou aos 39,9 milhões de habitantes, o que correspondeu a acréscimos, em relação a 1990, de 3,4% e 2,8%, respectivamente.

No ano 2000, a soma da população dos dois países correspondia aproximadamente a 13% do total de habitantes da UE 15, sendo a densidade populacional, expressa em habitantes por km^2, inferior em ambos os países (Espanha 81 hab./ km^2, Portugal 112 hab./ km^2) à média que se verifica na UE 15 (118 hab./ km^2).

3.2. DADOS ECONÓMICOS GERAIS

O Quadro 2 mostra a evolução do PIB_{pm} e do PIB *per capita*, medido em paridades do poder de compra (ppc), na UE 15, Espanha e Portugal. Relativamente a este indicador, constata-se que ambos os países

apresentam valores abaixo da média comunitária (considerada igual a 100), embora se tenha registado, nos últimos cinco anos, uma diminuição do diferencial face ao valor médio comunitário. Espanha registava em 1995 um diferencial de 22 pontos percentuais enquanto que em 2000 a diferença era de 18 pp; Portugal, em cinco anos, reduziu a discrepância em relação à média em 2 pontos percentuais.

Quadro 2: Dados económicos gerais

	Unidade	*UE 15*	*Espanha*	*Portugal*
PIB_{pm}*				
1995	*10^9 ECU*	6 588	447	83
1996	*10^9 ECU*	6 919	481	88
1997	*10^9 ECU*	7 288	496	94
1998	*10^9 ECU*	7 630	525	100
1999	*10^9 EURO*	8 028	565	108
2000	*10^9 EURO*	8 549	609	115
*pm: preços de mercado				
PIB per capita em PPC*				
1995	*UE 15=100*	100	78	71
1996	*UE 15=100*	100	79	71
1997	*UE 15=100*	100	80	74
1998	*UE 15=100*	100	79	73
1999	*UE 15=100*	100	82	73
2000	*UE 15=100*	100	82	73

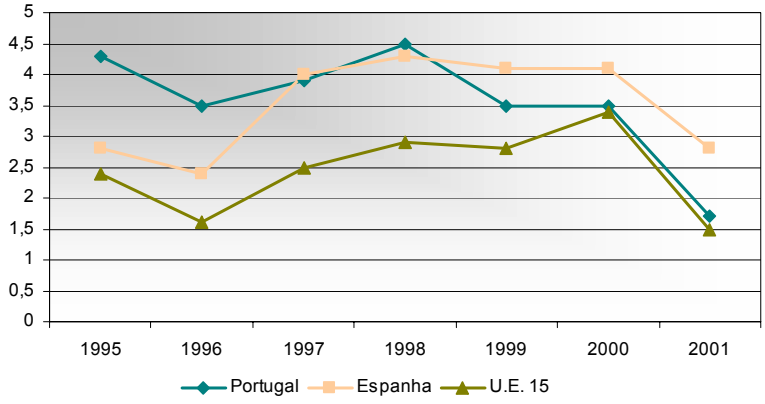
(*)PPC: Paridade do poder de compra
Fonte Portugal/Espanha:
EUROSTAT

No Gráfico 1 pode-se observar a evolução das taxas de crescimento anuais do PIB (a preços constantes), no período em análise, salientando-se dois aspectos gerais:

1) Portugal e Espanha apresentam sempre taxas de crescimento superiores às da UE 15, embora, no que se refere a Portugal, nos anos de 2000 e de 2001, tenham sido muito próximas;

2) Em 2001 as taxas de crescimento do PIB reduzem-se abruptamente, apresentando Portugal e a UE 15 nesse ano as menores taxas de crescimento de todo o período em observação.

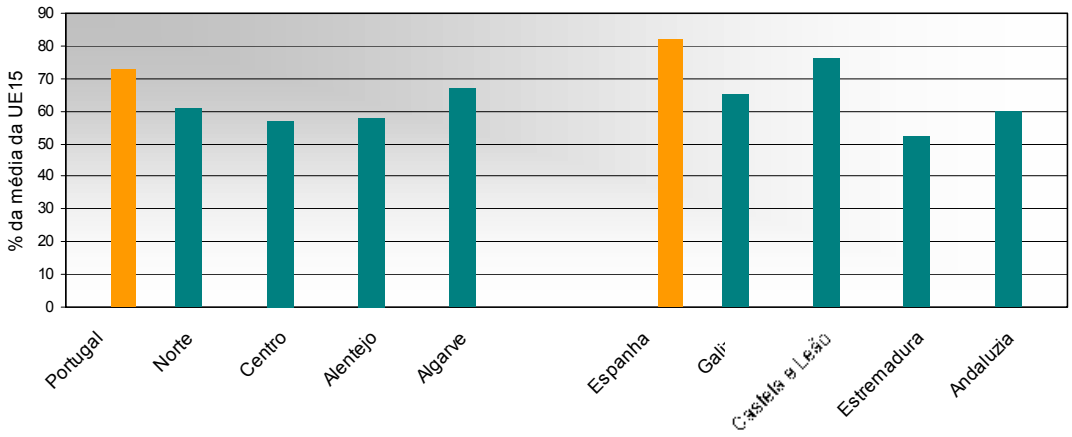
Gráfico 1: Taxa de crescimento anual do PIB (a preços constantes)



Fonte Portugal e Espanha: EUROSTAT

No Gráfico 2 evidencia-se o PIB *per capita*, em paridades do poder de compra, das regiões fronteiriças de Portugal e Espanha. Verifica-se que todas se encontram abaixo da média da UE e abaixo da média nacional, destacando-se a situação desfavorável das regiões Centro, Alentejo e Estremadura que ficam aquém dos 60% da média da União Europeia.

Gráfico 2: PIB *per capita*, por regiões fronteiriças, em Portugal e Espanha (2000)



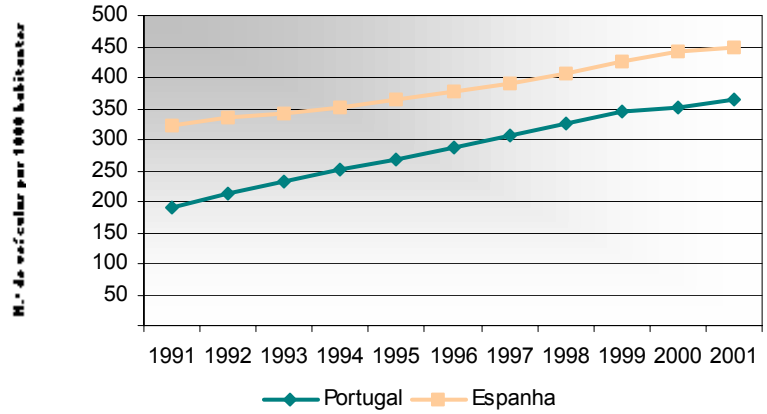
Fonte Portugal e Espanha: EUROSTAT

3.3. ÍNDICE DE MOTORIZAÇÃO

O Gráfico 3 apresenta a evolução do Índice de Motorização (IM) em Portugal e Espanha, de 1991 a 2001, e mostra um crescimento significativo nos dois países, cujos valores do IM tendem a aproximar-se.

O IM em Portugal passou de 190 veículos por mil habitantes em 1991, para 364 veículos por mil habitantes em 2001, o que corresponde a um veículo por cada 2,7 pessoas em Portugal. Em Espanha o IM atingiu os 449 veículos por mil habitantes em 2001, o que correspondeu a um veículo por cada 2,2 pessoas.

Gráfico 3: Índice de motorização em Portugal e Espanha



Fonte Portugal e Espanha: EUROSTAT

3.4. COMÉRCIO INTERNACIONAL

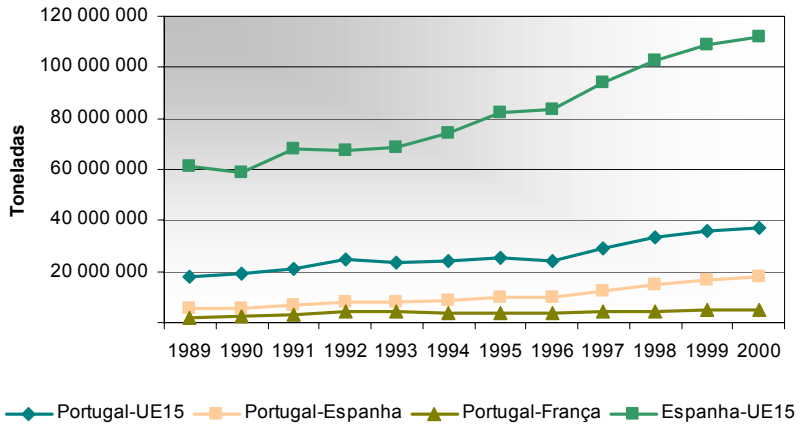
A evolução das trocas comerciais de mercadorias entre os dois países e a restante UE 15[1], nos dois sentidos, em termos da variável *toneladas de mercadorias* (Gráfico 4) mostra que, no caso de Portugal, as trocas mais do que duplicaram, passando de 18 milhões de toneladas, em 1989, para cerca de 37 milhões, em 2000. Neste ano, o comércio de Portugal com a UE 15 aumentou 2%, face a 1999, tendo as trocas com Espanha e França aumentado 7% e 1%, respectivamente.

No que se refere às trocas comerciais entre Espanha[2] e a UE 15, o volume de toneladas de mercadorias aumentou quase para o dobro (passando de 61 para 112 milhões), entre 1989 e 2000.

[1] Por uma questão de coerência da análise para os anos de 1989 a 1994, incluíram-se no total UE 15 os valores relativos à Áustria, Suécia e Finlândia.

[2] Os dados do comércio internacional de Espanha publicados em território nacional e os publicados pelo EUROSTAT obtêm-se a partir da mesma fonte. No entanto, quando comparados, observam-se discrepâncias, devido ao diferente tratamento metodológico que o EUROSTAT aplica em determinados casos.

Gráfico 4: Evolução do Comércio Internacional de Portugal e Espanha com a UE 15



Fonte Portugal e Espanha: EUROSTAT

4. INFRA-ESTRUTURAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

4.1. LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS, SEGUNDO O TIPO DE ESTRADA

Existem entre os dois países, mais de cinquenta locais de passagem por estradas asfaltadas de competência municipal, provincial, regional ou estatal.

O Quadro 3 sintetiza os principais pontos de ligação rodoviária entre os dois países, indicando a designação da estrada e o **tráfego médio diário** no ano de 2001 para cada situação, sempre que disponível.

Quadro 3: Principais Itinerários existentes por estrada entre os dois países

Fronteiras		*Estrada*		*Responsabilidade*		*TMDA 01 ****
Portugal	*Espanha*	*Port.*	*Esp.*	*Portugal*	*Espanha*	
*Valença Minho ***	*Tui (Ponte Nova)**	IP1	A55	REN	RCE	13965 1)
Valença Minho	*Tui (Ponte Velha)*	EN13	N551	REN	RCE	3650 2)
Monção	*Salvaterra do Miño*	EN101	PO403	REN	CCAA Galicia 3º	1250 2)
S. Gregório	*Ponte Bozas*	EN301	OU410	REN	CCAA Galicia 3º	788 2)
Lindoso	*Aceredo*	EM304-1(IC28)	G540	REM	CCAA Galicia 1ª	1387 2)
Portela do Homem	*Torneiro*	ER308-1	OU312	RER	CCAA Galicia 3ª	493 2)
Sendim (Montealegre)	*Baltar*	EN103-9	OU304	REN	CCAA Galicia	ND
Vila Verde Raia	*Verín*	EN103-5 (IP3)	N532	REN	RCE	3864 1)
Portelo	*Calabor*	EN103-7 (IP2)	C622	REN	CCCastilla León 2º	444 2)
Rio de Onor	*Rio Honor de Castilla*	EM308	ZA921	REM	CCCastilla León 2º	134 2)
Quintanilha	*S.Martim de Pedroso*	EN218-1 (IP4)	N122	REN	RCE	1184 1)
Miranda do Douro	*Moralina*	EN218 (IC5)	ZA324	REN	CCAACastillaLeón1º	906 2)
Barca de Alva	*La Fregenada*	ER221	C517	RER	CCAACastillaLeón1º	735 2)
Vilar Formoso	*Fuentes de Oñoro*	IP5	N620	REN	RCE	6889 1) ****
Penamacor	*Valverde de Fresno*	ER346	EX205	RER	CCAAExtremadura2ª	650 2)
Termas Monfortinho	*Moraleja*	EN239 (IC31)	EX108	REN	CCAAExtremadura1º	322 2)
Segura	*Piedras Albas*	ER335	EX207	RER	CCAAExtremadura2º	86 2)
Montalvão	*Cedillo (Alcántara)*	EM359-3	EX374	REM	CCAAExtremadura3º	218 2)
Marvão	*Huerta (Alcántara)*	EN246-1	N521	REN	RCE	811 2)
*Caia ***	*Badajoz **	IP7	NV	REN	RCE	8322 1)
Leonardo (Mourão)	*Villanueva Fresno*	EN256	EX107	REN	CCAAExtremadura1º	563 2)
Barrancos	*Fregenal de la Sierra*	EN258	C-430	REN	CCAA Andalucía 3º	ND
Vila V. Ficalho	*Rosal dela Frontera*	EN260 (IP8)	N433	REN	RCE	1476 2)
*Monte Francisco (V.R.S António) **	*Ayamonte **	IP1	N431	REN	RCE	6502 1)

1) Dados fornecidos pelo Instituto das Estradas de Portugal
2) Dados fornecidos pela D.G. de Carreteras de España
* Autoestrada sem Portagem
** Autoestrada com Portagem
*** Tráfego Médio Diário no ano de 2001
**** valor estimado
RCE: Red de Carreteras del Estado, CCAA: Comunidad Autónoma con tres niveles (1º, 2º y 3er orden)
REN/RER/REM: Rede de Estradas Nacional, Regional, Municipal
ND – Dados não disponíveis

4.2. INTERVENÇÕES EM CURSO NAS LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS ENTRE OS DOIS PAÍSES

Paralelamente às ligações rodoviárias atrás apresentadas, há ainda um conjunto de obras cuja realização está em curso e que visam melhorar as condições de circulação de pessoas e veículos entre os dois países. Tal é o caso das pontes internacionais e de algumas estradas específicas, cuja construção é relevante para o reforço das ligações transfronteiriças.

Assim, do lado de Portugal, salientam-se as seguintes obras sujeitas a empreendimentos ou em estudo:

Pontes

- Vila Nova de Cerveira - Goian (Rio Minho)
- Vila Verde de Raia - Feces de Baixo (Rio Tâmega)
- Quintanilha - San Martín de Pedroso (Rio Maçãs)
- Alcoutim - Sanlucar del Guadiana (Rio Guadiana) (em estudo)

Estradas

- Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro/Salamanca (IP5)
- Beja-Vila Verde de Ficalho (IP8)

Do lado Espanhol, destacam-se ainda:

- Obras na N-620 (transformação em auto-estrada para ligação com o IP5 em Fuentes de Oñoro);
- Preparação do projecto de uma via de grande capacidade - N 433 - em Rosal de la Frontera (conexão com o IP 8);
- E ainda outras obras de menor dimensão de melhoria em ligações fronteiriças.

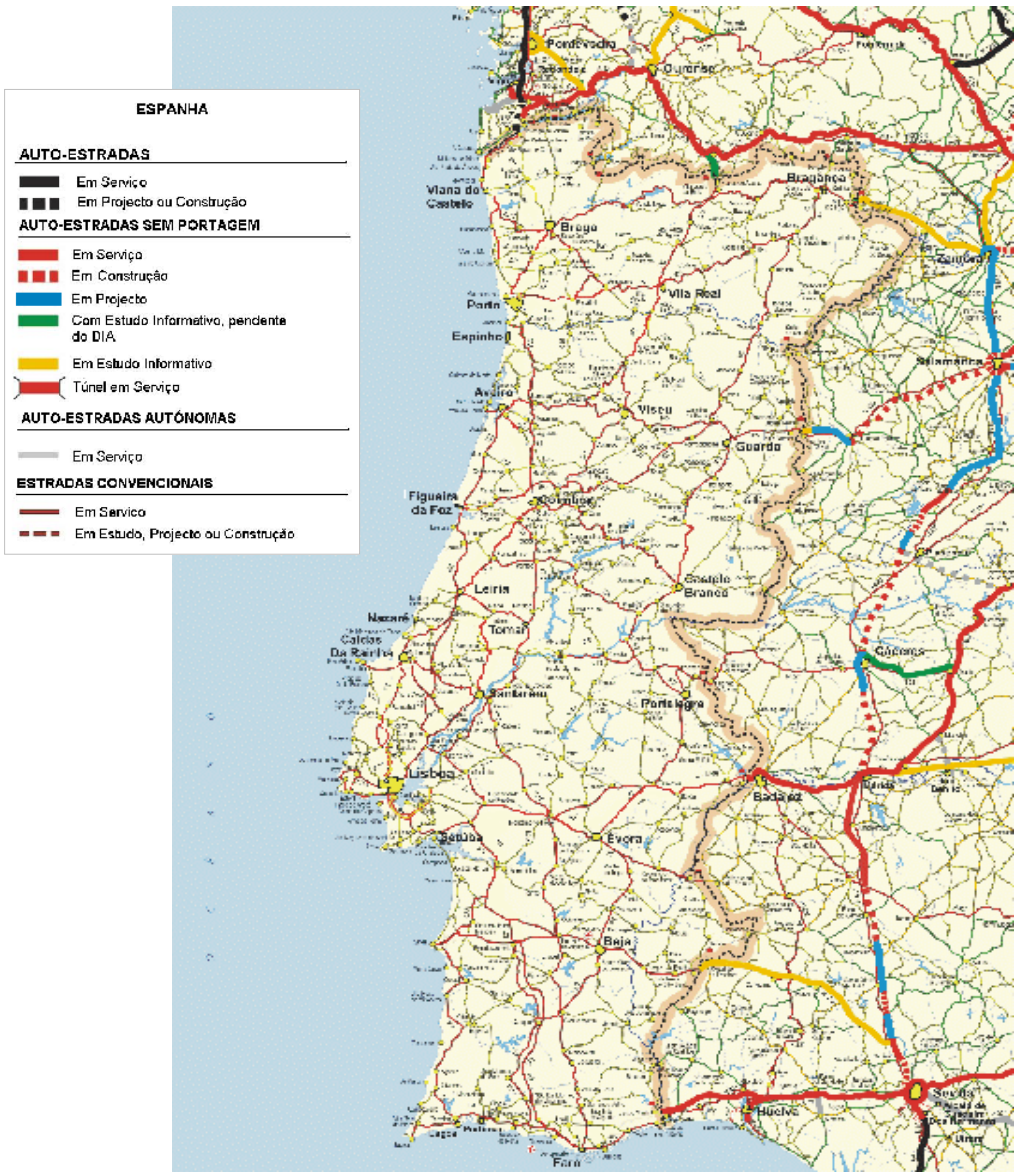
Entre os objectivos associados a estes empreendimentos, há a salientar a necessidade de fomentar o desenvolvimento das regiões de fronteira, sobretudo através do combate ao isolamento de algumas das regiões em causa. De referir ainda o interesse regional e local deste tipo de obras de ligação entre Portugal e Espanha, tanto por efeito da melhoria de capacidade de resposta aos movimentos pendulares de passageiros que diariamente se realizam nas localidades de fronteira, como também pelas

potencialidades de procura turística associadas a uma melhoria das acessibilidades transfronteiriças.

O OTEP procurará acompanhar a evolução dos investimentos que contribuam para a melhoria das ligações entre os dois países, tendo em conta as bacias de emprego efectivas e potenciais, bem como as dinâmicas de promoção das especificidades locais, com vista à expansão das povoações limítrofes de ambos os países.

O mapa 1 ilustra as infra-estruturas de ligação rodoviária entre os dois países, bem como o estado das intervenções de melhoria das ligações da responsabilidade espanhola.

Mapa 1: Infra-estruturas de ligação rodoviária entre os dois países - localização e estado das intervenções em Espanha



Fonte Espanha: Ministerio de Fomento

5. INFRA-ESTRUTURAS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO
5.1. CORREDORES FERROVIÁRIOS DE LIGAÇÃO

Actualmente existem quatro pontos de ligação ferroviária entre os dois países:

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

As principais ligações, quer de passageiros, quer de mercadorias são Vilar Formoso - Fuentes de Oñoro e Marvão-Beirã - Valencia de Alcántara.

Os serviços de transporte de passageiros e mercadorias, são prestados unicamente pelas quatro linhas referidas anteriormente. Do lado português, as ligações entre os dois países são asseguradas pela linha do Minho (Valença/Tui) e pela linha da Beira-Alta (Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro), pela Linha do Leste e pelo ramal de Cáceres. A primeira é, na sua maior parte, composta por via única não electrificada, tendo apenas 18 quilómetros de via dupla electrificada; a segunda é uma via electrificada, tendo no seu troço inicial oito quilómetros de via dupla. No que se refere à linha de Leste e ao ramal de Cáceres, estes são totalmente compostos por via não electrificada.

No que respeita às linhas espanholas de acesso a estes quatro pontos fronteiriços, são todas de via única. A linha de Valença do Minho a Vigo e Ourense é a única que se encontra electrificada, sendo as restantes três vias não electrificadas.

5.2. PLANIFICAÇÃO CONJUNTA DAS LIGAÇÕES

O Agrupamento Europeu de Interesse Económico (AEIE) - *Alta Velocidade Espanha-Portugal (AVEP),* foi constituído em 26 de Janeiro de 2001 e tem como sócios fundadores o GIF, entidade pública empresarial adstrita ao Ministério do Fomento e a Rede Ferroviária de Alta Velocidade (RAVE, S.A.), empresa pública portuguesa encarregue da planificação dos corredores de Alta Velocidade em Portugal.

À AVEP cabe levar a cabo os estudos técnicos, económicos e financeiros, bem como as sondagens e outras diligências necessárias para a definição e preparação dos corredores de alta velocidade Vigo-Porto e Madrid-Lisboa-Porto. Paralelamente, deve assegurar a coerência de coordenação dos estudos técnicos realizados e, com base nessa informação, executar os estudos económicos, financeiros e jurídicos exigidos por cada Governo no sentido de definir o financiamento, a construção e a exploração de ambos os corredores.

A este grupo cabe ainda o estudo das questões de segurança e dos recursos mais adequados para as novas linhas, bem como o desenvolvimento das etapas de construção e exploração dos referidos corredores .

5.3. INTERVENÇÕES EM CURSO NAS LIGAÇÕES ENTRE OS DOIS PAÍSES

Relativamente à ferrovia, há a destacar um conjunto de projectos de intervenção para a melhoria das condições de circulação nas vias férreas de ligação entre os dois países. Esses projectos visam, genericamente:

- Potenciar a ligação entre os dois países no transporte de passageiros e mercadorias;
- Aumentar a capacidade das linhas;
- Incrementar a velocidade de circulação e, consequentemente, diminuir os tempos de percurso;
- Melhorar as acessibilidades às estações e respectivos interfaces;
- Potenciar a oferta de transporte em termos de qualidade do serviço prestado e conforto dos passageiros.

Para além destes aspectos, há ainda a considerar a necessidade de responder a um conjunto de objectivos estratégicos que se prendem com o transporte de mercadorias por outros modos. De facto, algumas destas intervenções pressupõem tornar mais eficiente não só o transporte internacional de mercadorias pela ferrovia, mas também a relação operacional entre modos.

O quadro seguinte sintetiza as principais intervenções em curso (e algumas concluídas) do lado de Portugal os quais visam melhorar a qualidade e eficiência do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias.

Quadro 4: Intervenções concluídas e em curso nas ligações ferroviárias entre os dois países

Linha	Caracterização	Intervenções (Troços)
L. Minho	A Linha do Minho integra-se na Rede Transeuropeia, ligando o Porto ao norte de Espanha (Galiza) e tem funções suburbanas para o tráfego entre as cidades do Porto, Braga e Guimarães.	Ermesinde / Nine
L. Norte	A Linha do Norte com cerca de 335 Km de extensão, está inserida no principal eixo ferroviário do País constituindo esta via a espinha dorsal da malha ferroviária portuguesa, pois nela confluem as linhas mais importantes do sistema ferroviário nacional.	Braço de Prata / Entroncamento Entroncamento / Pampilhosa Pampilhosa / Vila Nova de Gaia
L. Beira Alta *	A Linha da Beira Alta integra-se na Rede Transeuropeia, constituindo-se como a ligação por excelência a Espanha e além Pirinéus.	Pampilhosa / Luso Luso / V. Formoso
L. Beira Baixa	A Linha da Beira Baixa integra-se na Rede Transeuropeia e configura-se como fecho de malha complementar à Linha da Beira Alta para as ligações internacionais.	Entroncamento / Mouriscas Mouriscas / C.Branco C.Branco / Covilhã Covilhã / Guarda
L. Leste e R. Cáceres	Actualmente garantem o serviço internacional, quer de mercadorias, quer de passageiros. No futuro, o seu desempenho estará interligado com as decisões que vierem a ser tomadas no âmbito de novas linhas de ligação a Espanha. As intervenções consistem em trabalhos de conservação para garantir o serviço existente ao longo da linha e supressão/reconversão de passagens de nível.	Abrantes/Elvas Marvão-Beirã

* projecto concluído
Fonte Portugal: REFER

Do lado espanhol, está em marcha o Plano de Infra-estruturas de Transporte (PIT), cujo significativo desenvolvimento, para a rede de Alta Velocidade espanhola se traduz no mapa seguinte:

Mapa 2: Plano de Infra-estruturas de Transporte (PIT) - rede de Alta Velocidade espanhola

Fonte Espanha: Ministerio de Fomento

No que respeita às ligações já existentes actualmente, realçam-se as seguintes actuações:

- A ligação por Tui encontra-se incluída num corredor de alta velocidade denominado "Eixo Atlântico", em plena fase de construção;

- Na ligação por Fuentes de Oñoro, encontra-se em elaboração o projecto de electrificação do troço Salamanca - Fuentes de Oñoro;

- Na ligação por Badajoz, encontra-se em fase de execução a renovação da via no troço Aljucén-Badajoz que inclui a supressão de passagens de nível e a melhoria da sinalização.

6. OFERTA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR CONTA DE TERCEIROS

6.1. OFERTA DE TRANSPORTE POR CAMINHO DE FERRO

No Quadro 5 indica-se o número de serviços semanais directos entre Portugal, Espanha e França, em comboios internacionais que efectuam ligação com origem em Portugal. As ligações inversas são em igual número.

Quadro 5: Oferta de serviços por caminho de ferro
Número de serviços directos semanais por sentido

Serviço	Fronteira	Verão/Inverno
Lisboa-Paris[3]	*Vilar Formoso*	7
Lisboa-Madrid	*Marvão-Beirã*	7
Porto-Vigo	*Valença*	14

Fonte Portugal: Caminhos Ferro Portugueses, EP (CP, EP)

Entre Lisboa e Paris e Lisboa e Madrid realiza-se uma ligação diária em cada sentido, sendo utilizado, no primeiro caso, material misto CP-Renfe até Hendaia e a partir daí um comboio da SNCF (TGV). Na segunda ligação o material é da responsabilidade da Renfe.

Quanto à ligação Porto-Vigo, é assegurada com material da CP, sendo efectuadas duas viagens diárias em cada sentido.

Além dos serviços referidos existe uma ligação diária regional entre Abrantes e Badajoz, em cada sentido, que é complementada com mais quatro comboios diários que têm como destino/origem a estação de Elvas.

Em termos de transporte de mercadorias existem os seguintes comboios regulares que efectuam transporte de contentores para Espanha:

- Um comboio diário das regiões de Lisboa e Porto para a região de Madrid, atravessando a fronteira de Marvão/Valencia de Alcántara;
- Quatro comboios semanais de tipo "multicliente" entre Portugal e Espanha, atravessando a fronteira de Elvas/Badajoz;
- Três comboios semanais do Porto de Lisboa (Alcântara) com destino a Vigo, passando pela fronteira de Valença/Tui;
- Um comboio diário para Irún e além Pirinéus, pela fronteira de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro;

[3] Com mudança em Hendaia.

- Um comboio diário para vários destinos em Espanha, pela fronteira de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro.

O Quadro 6 apresenta o movimento de vagões nas fronteiras ferroviárias entre os dois países, para o ano de 2001.

Quadro 6: Número de vagões por fronteiras (2001)

Fronteiras	*Espanha-Portugal*	*Trânsito para Portugal*[4]	*Portugal-Espanha*	*Trânsito de Portugal*[4]	*Total*
Badajoz-Elvas	1.538	-	1.462	-	3.000
F. Oñoro-V. Formoso	10.562	479	4.948	233	16.222
Tui-V. Minho	267	-	260	-	527
V. Alcântara-Marvão B.	6.018	-	4.000	-	10.018
Total	18.385	479	10.670	233	29.767

Fonte Espanha: RENFE

6.2. OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO

O Quadro 7 mostra a oferta de lugares para destinos europeus, a partir dos aeroportos de Portugal e Espanha. Também em ambos os países a oferta para a UE 15 é significativa, tanto no Verão (94% em Portugal e 96% no que diz respeito a Espanha), como no Inverno (95% em Portugal e 94% em Espanha).

Do total de lugares que Portugal oferece para a UE 15 saliente-se que Espanha representa cerca de 12% desses mesmos lugares, no Verão, e 14% no Inverno, enquanto Portugal apenas representa 3% e 4% do total de lugares que Espanha oferece para a UE 15.

Os aeroportos de Espanha têm uma oferta de lugares para destinos europeus que ultrapassa os lugares oferecidos por Portugal em três vezes mais no Inverno e cinco vezes mais no Verão.

[4] Movimento de/para além Pirinéus.

Quadro 7: Oferta aérea de Portugal e Espanha para a Europa (serviços regulares e não regulares)

Destinos	Portugal		Espanha	
	Inverno 2001/2002 Lugares oferecidos	*Verão 2001 Lugares oferecidos*	*Inverno 2001/2002 Lugares oferecidos*	*Verão 2001 Lugares oferecidos*
Portugal			994.180	1.417.468
Espanha	1.255.814	1.495.512		
Total UE 15 [5]	8.905.759	12.064.967	26.164.941	56.533.421
Outros Países	507.738	713.747	1.959.422	2.172.402
Total Europa	9.413.497	12.778.714	28.124.363 [6]	58.705.823

Fonte Portugal: ANA e Espanha: DGAC Espanha

[5] Inclui Portugal e Espanha.
[6] Dado provisório.

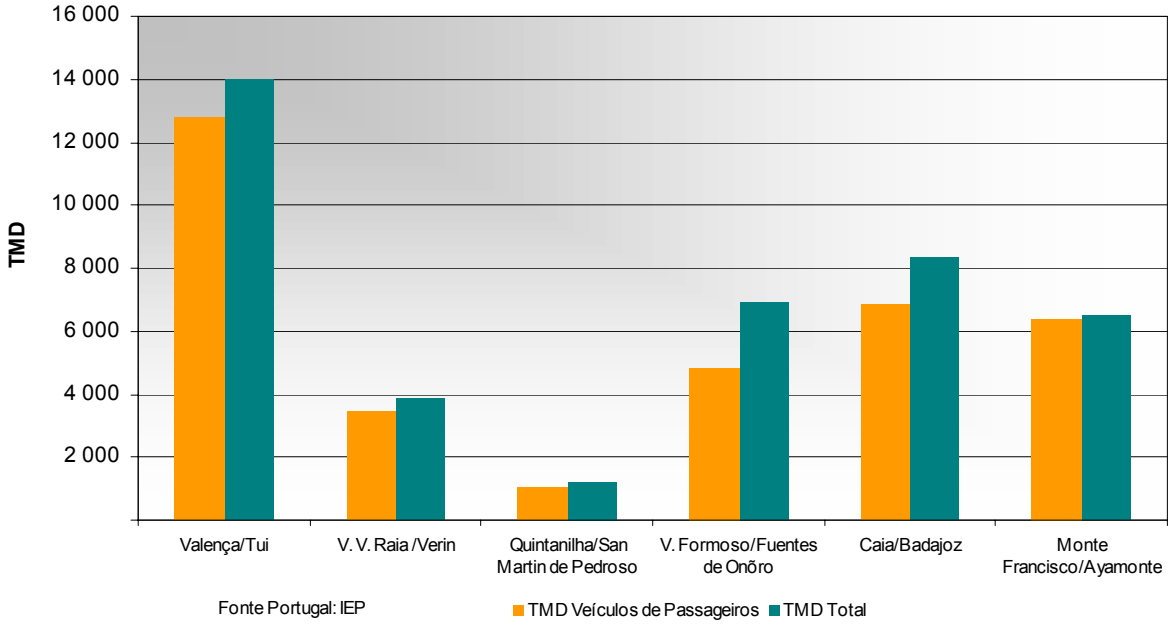
7. FLUXOS DE PASSAGEIROS

7.1. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Tal como no primeiro relatório, a análise dos fluxos de passageiros entre os dois países foi feita a partir do indicador "Tráfego Médio Diário" (TMD)[7] dos veículos ligeiros (passageiros e mercadorias) e pesados de passageiros obtido através de contadores colocados em diversos postos de fronteira. Esta análise foi complementada com inquéritos realizados pela Direcção Geral de Turismo (DGT) e pelo INE de Portugal, com vista ao conhecimento dos movimentos turísticos de âmbito internacional.

O tráfego rodoviário nas fronteiras que separam os dois países registou em 2001 um aumento na ordem dos 3% face a 1999. Assim, a fronteira terrestre de Portugal com Espanha foi atravessada em 2001 por uma média diária de mais de 35 mil veículos ligeiros e pesados de passageiros, nos dois sentidos, enquanto em 1999 o mesmo indicador se tinha situado nos 34 mil veículos. Como em 1999, evidenciaram-se as fronteiras de Valença/Tui, no Norte, que registou um TMD de 12 754 veículos (+8% que em 1999), seguindo-se Caia/Badajoz, no Alentejo, com 6 842 veículos (+1% que em 1999) e Monte Francisco/Ayamonte, no Algarve, com 6 381 veículos (+7% que em 1999)[8].

Gráfico 5: TMD dos veículos de passageiros (2001)



[7] Tráfego Médio Diário nos dois sentidos.
[8] Estes valores não correspondem aos apresentados no quadro 3, pois referem-se somente a veículos de passageiros.

Verifica-se que o Tráfego Médio Diário Anual nas fronteiras é, na sua maioria, tráfego de veículos ligeiros e pesados de passageiros, representando este tráfego cerca de 87% do total (84% em 1999).

A fronteira de entrada preferida continuou a ser Valença (34% do total, face a 35% em 1999), seguindo-se Caia (20%, representando 15% em 1999), Vilar Formoso (17%, contra 16% em 1999) e Monte Francisco (16%, representando 15% em 1999).

Os visitantes de nacionalidade espanhola mantiveram em 2001 uma posição de destaque, tendo representado 93% do total de visitantes não residentes (94% em 1999).

Quadro 8: Número de pessoas que entraram em Portugal, por via rodoviária (2001)

Fronteira	Visitantes não Residentes		
	Total	Turistas[9]	Excursionistas[10]
Total	**22 609 419**	**7 080 170**	**15 529 249**
Caia	**2 515 421**	797 882	1 717 539
Monte Francisco	**3 090 517**	1 015 504	2 075 013
Quintanilha	**348 404**	147 064	201 340
Valença[11]	**8 381 944**	2 348 400	6 033 544
Vilar Formoso	**4 380 551**	1 450 237	2 930 314
Vila Verde Raia	**1 055 054**	402 936	652 118
Outras rodoviárias	**2 837 528**	918 147	1 919 381

Fonte Portugal: DGT (estimativa GEP/MOPTH)

Quanto a Espanha (Quadro 9), no ano de 2001, entraram, por via rodoviária, perto de 37 milhões de pessoas (não residentes). Os excursionistas representaram 69% do total de visitantes não residentes.

A fronteira de entrada preferida foi La Junquera A - 7 (20% do total, face a 19% em 2000), seguindo-se Behovia A - 8 (10%, contra 9% em 2000) e Irun N - I (8%, tal como em 2000), todas elas na fronteira com França.

[9] Turistas são os visitantes que passam no mínimo uma noite no país visitado.
[10] Excursionistas são os visitantes que não pernoitam no país visitado.
[11] A fronteira de Valença inclui também deslocações a pé.

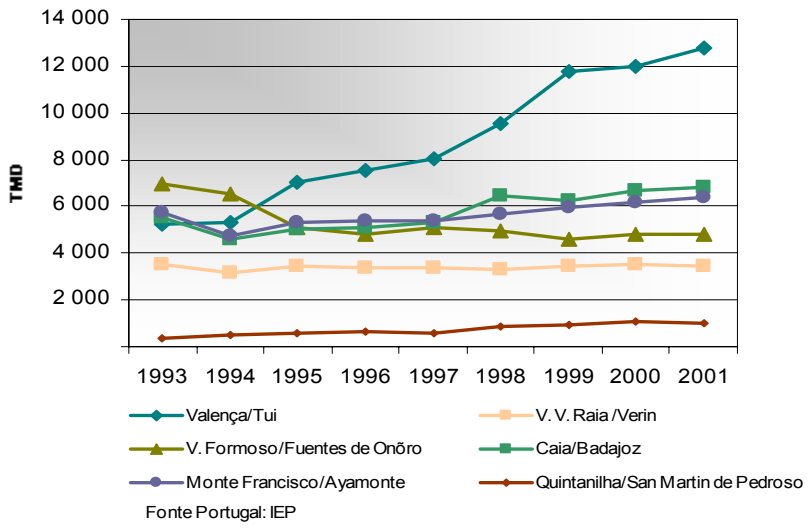
Quadro 9: Número° de pessoas que entraram em Espanha, por via rodoviária (2001)

Fronteira	Visitantes não Residentes		
	Total	Turistas	Excursionistas
Total	**36 661 602**	**11 295 007**	**25 366 595**
La Junquera A - 7	**7 476 505**	5 416 735	2 059 770
La Junquera N - II	**2 472 950**	474 130	1 998 820
Behovia A - 8	**3 693 932**	1 662 418	2 031 514
Behovia N - 121 A	**2 530 325**	253 082	2 277 243
Irun N - I	**3 115 618**	163 738	2 951 880
Tui Puente Nuevo N - 550	**2 747 264**	354 774	2 392 490
Outras rodoviárias	**14 625 008**	2 970 130	11 654 878

Fonte Espanha: Instituto de Estudios Turísticos

No Gráfico 6 pode-se observar a evolução do TMD de veículos ligeiros e pesados de passageiros nas principais fronteiras entre os dois países, no período de 1993 a 2001, merecendo especial destaque o aumento sustentado do TMD em Valença, que passou de 5 274 veículos/dia em 1993, para 12 754, em 2001. Nos anos em análise merece ainda destaque a fronteira de Quintanilha cujo tráfego, embora mais reduzido em termos absolutos, quase triplicou.

Gráfico 6: Evolução do tráfego médio diário (TDM)dos veículos ligeiros e pesados de passageiros



Fonte Portugal: IEP

Mapa 3: Tráfego médio diário de veículos de passageiros nas fronteiras entre os dois países (2001)

Fonte Portugal: IEP

7.2. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR CAMINHO DE FERRO

Relativamente ao transporte de passageiros por caminho de ferro entre os dois países, em comboios de serviço internacional (Quadro 10), verifica-se um decréscimo global de cerca de 6% face a 1999. Embora em Vilar Formoso se tenha registado um acréscimo de 10%, este revelou-se insuficiente para garantir uma evolução global positiva, visto que a fronteira de Valença apresentou, em dois anos, um decréscimo, de aproximadamente 40%.

Quadro 10: Passageiros com origem/destino em Espanha e além Pirinéus de/para Portugal (comboios internacionais 2001)

	Total	Marvão-Beirã/Valencia de Alcántara	Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro	Valença/Tui
Total	**309 134**	**85 258**	**176 083**	**47 793**
Entrados	161 412	42 732	92 492	26 188
Saídos	147 722	42 526	83 591	21 605

Fonte Portugal: CP, EP

7.3. TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS

O Quadro 11 apresenta, para o ano de 2001, o movimento de passageiros nos aeroportos de Portugal e Espanha, por países europeus de origem/destino. Como se pode observar, em Portugal não se verificaram alterações nas principais origens/destinos, face a 1999. Assim, continuaram a merecer destaque o Reino Unido (31% do transporte para os países da Europa, face a 29% em 1999), Alemanha (17%, contra 16% em 1999), França (15% em 2001 e 14% em 1999) e Espanha (14% em 2001 e 11% em 1999).

No que se refere a Espanha, saliente-se o Reino Unido (que corresponde a 36% do transporte para os países da Europa em 2001, face a 35% em 1999), Alemanha (25%, contra 28%). O movimento de passageiros de Espanha para Portugal é relativamente diminuto, representando 2% do total do transporte para a Europa.

Face ao total de desembarques e embarques *de* e *para* a Europa, nos aeroportos de Espanha e Portugal, verifica-se que, em ambos, 93% dos passageiros, têm origem/destino nos países da UE 15.

O total de embarques e desembarques com proveniência e destino na UE 15 representou 75% e 86% do número total de passageiros embarcados e desembarcados em tráfego internacional nos aeroportos portugueses e espanhóis, respectivamente.

Quadro 11: Passageiros embarcados e desembarcados via aérea nos aeroportos de Portugal e Espanha, por países europeus de origem/destino – Tráfego regular e não regular(2001)

Países de origem/destino	*PORTUGAL*			*ESPANHA*		
	Total	*Embarcados*	*Desembarcados*	*Total*	*Embarcados*	*Desembarcados*
Total Europa	**11.647.976**	**5.846.870**	**5.801.106**	**76.630.301**	**38.438.205**	**38.192.096**
UE 15	10.847.018	5.442.382	5.404.636	71.603.137	35.908.484	35.694.653
Alemanha	1.816.322	919.414	896.908	18.966.244	9.531.479	9.434.765
Bélgica	523.512	266.673	256.839	3.154.895	1.591.122	1.563.773
Espanha	*1.521.584*	*757.287*	*764.297*	-	-	-
França	1.579.064	783.194	795.870	5.230.554	2.623.010	2.607.544
Holanda	847.975	423.183	424.792	3.770.368	1.892.036	1.878.332
Itália	583.332	289.104	294.228	4.324.904	2.173.400	2.151.504
Portugal	-	-	-	*1.562.080*	*785.028*	*777.052*
Reino Unido	3.327.327	1.679.205	1.648.122	27.550.319	13.787.012	13.763.307
O Países UE 15	647.902	324.322	323.580	7.043.773	3.525.397	3.518.376
O P. europeus	800.958	404.488	396.470	5.027.164	2.529.721	2.497.443

Fonte Portugal: EUROSTAT e Espanha: EUROSTAT e DGAC

O tráfego de passageiros com destino/origem em Espanha, Portugal e França nos três principais aeroportos dos dois países encontra-se sintetizado no Quadro 12.

A maioria dos passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Lisboa e Porto para/de Espanha, continuou a ter por destino/procedência os aeroportos de Madrid/Barajas e Barcelona (91% e 71% do movimento total nos aeroportos espanhóis, respectivamente). O mesmo se verificou relativamente a França, uma vez que 86% e 92% dos passageiros embarcados e desembarcados em Lisboa e no Porto, respectivamente, para/de França, continuaram a estar relacionados com voos operados para os aeroportos Charles de Gaulle e Orly de Paris.

Também a análise feita para o aeroporto de Faro se mantém actual. Assim, para o tráfego com França, os dois aeroportos atrás referidos representaram 83% do tráfego total com esse país, surgindo, no caso de Espanha, como principal aeroporto de origem/destino Palma de Maiorca (97% do total de Espanha).

Relativamente aos aeroportos de Espanha, a maioria dos passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Madrid/Barajas e Barcelona com destino a Portugal tiveram por destino/procedência o aeroporto de Lisboa (80% e 85% do total de Portugal, respectivamente).

No tráfego com destino/procedência em França, verifica-se que, nos aeroportos de Madrid/Barajas e de Barcelona, se regista tráfego de passageiros essencialmente *de* e *para* os aeroportos Charles de Gaulle e Orly. No caso do aeroporto de Málaga, existe maior número de passageiros transportados de/para o aeroporto de Orly.

Quadro 12: Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, Madrid, Barcelona e Málaga com origem/destino em Espanha, Portugal e França – Tráfego regular e não regular (2001)

Países/Aeroportos de origem/destino	Total	Embarcados	Desembarcados
PORTUGAL			
	Aeroporto de Lisboa		
Espanha	1 140 683	566 361	574 322
Madrid Barajas	798 142	396 311	401 831
Barcelona	238 485	117 788	120 697
França	992 689	492 640	500 049
Paris C de Gaulle	443 037	219 503	223 534
Paris Orly	408 105	204 279	203 826
	Aeroporto do Porto		
Espanha	335 437	168 356	167 081
Madrid Barajas	190 487	95 433	95 054
Barcelona	46 906	23 817	23 089
França	537 636	265 892	271 744
Paris C de Gaulle	231 235	113 622	117 613
Paris Orly	264 931	128 985	135 946
	Aeroporto de Faro		
Espanha	45 191	22 432	22 759
Palma de Maiorca	43 755	21 643	22 112
França	48 733	24 662	24 071
Paris C de Gaulle	10 121	5 108	5 013
Paris Orly	30 470	15 483	14 987
ESPANHA			
	Aeroporto de Madrid/Barajas		
Portugal	993 273	500 333	492 940
Lisboa	798 535	402 023	396 512
Porto	189 816	95 818	93 998
França	2 256 524	1 130 001	1 126 523
Paris C de Gaulle	1 131 782	563 032	568 750
Paris Orly	643 360	325 859	317 501
	Aeroporto de Barcelona		
Portugal	277 630	141 455	136 175
Lisboa	234 960	117 700	117 260
Porto	42 520	23 605	18 915
França	1 305 024	650 945	654 079
Paris C de Gaulle	645 730	323 493	322 237
Paris Orly	364 828	179 435	185 393
	Aeroporto de Málaga		
Portugal	15 037	3 575	11 462
Lisboa	4 859	2 428	2 431
Faro	9 472	757	8 715
França	295 471	149 992	145 479
Paris Orly	112 339	58 350	53 989
Paris C de Gaulle	51 311	25 437	25 437

Fonte Portugal: ANA e Espanha: DGAC

Para uma análise particularizada do tráfego aéreo intra-peninsular veja-se o Quadro 13 onde estão assinalados os passageiros transportados nas principais ligações entre os aeroportos de Portugal e Espanha no ano de 2001.

A análise comparativa deste quadro com o equivalente para o ano de 1999, permite concluir que as ligações a Madrid registaram aumentos muito significativos. Assim o número de passageiros transportados no percurso Lisboa-Madrid-Lisboa apresentou em 2001 um acréscimo de 46%, face a 1999 e no percurso Porto-Madrid-Porto, 34%. As restantes ligações apresentaram decréscimos, com excepção do percurso Lisboa-Barcelona-Lisboa, que apresentou um acréscimo de 6%.

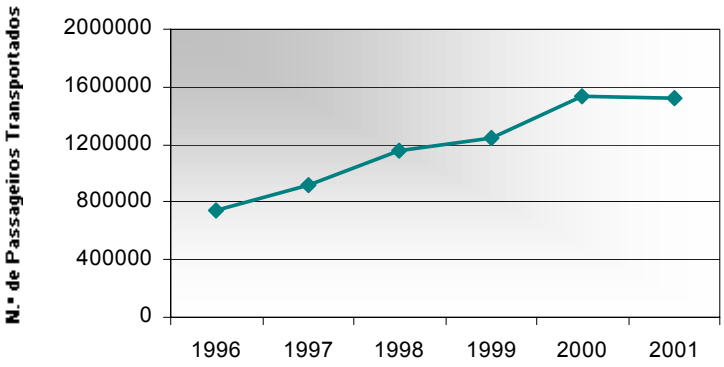
Quadro 13: Número de passageiros transportados entre os principais aeroportos de Portugal e Espanha (2001)

Percurso efectuado	N.º passageiros
Lisboa-Madrid-Lisboa	798.142
Lisboa-Barcelona-Lisboa	238.485
Faro-Madrid-Faro	664
Porto-Madrid-Porto	190.487
Porto-Barcelona-Porto	46.906

Fonte Portugal: ANA, SA

O Gráfico 7 permite observar um acréscimo sustentado no fluxo de passageiros de/para Espanha no período entre 1996 e 2000, interrompido no ano de 2001, em que se verificou um decréscimo relativamente ao ano 2000, de cerca de 1%.

Gráfico 7: Número total de passageiros transportados entre Portugal e Espanha, por via aérea



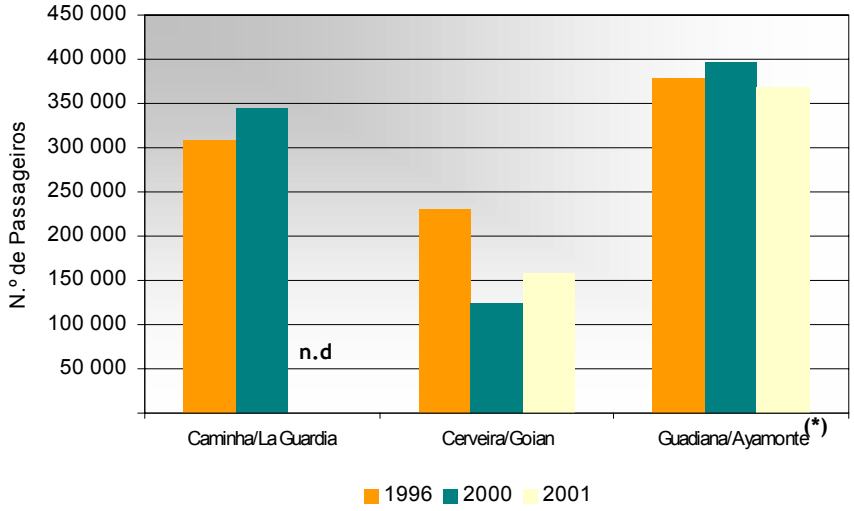
Fonte Portugal: ANA

7.4. TRANSPORTE FLUVIAL

O tráfego fluvial assegura, no essencial, a satisfação de necessidades locais de transporte nas regiões de fronteira vizinhas, necessidades essas relacionadas com compras e lazer, mas também com trabalho. De facto,

verifica-se que ocorrem anualmente importantes movimentos de veículos e passageiros cuja análise se torna relevante, embora o tráfego se manifeste bastante irregular, tal como ilustra a leitura do Gráfico 8 e do Gráfico 9.

Gráfico 8: Movimento de passageiros nos rios Minho e Guadiana

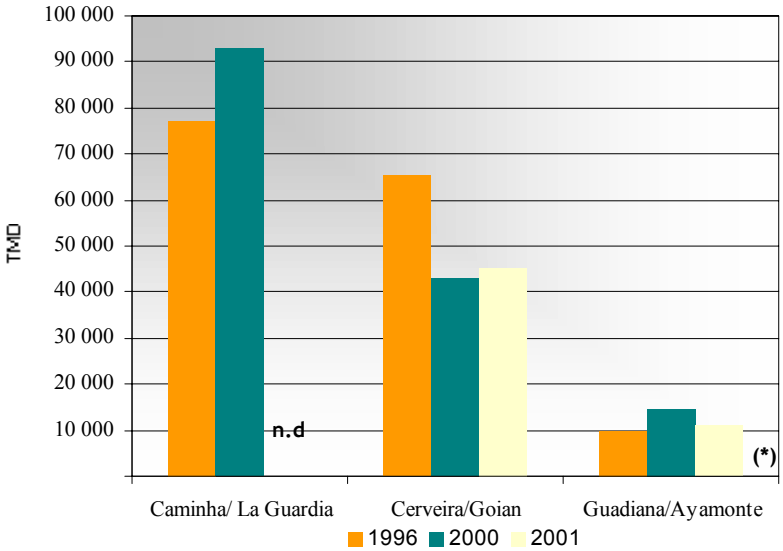


Fonte Portugal: C. M. Caminha, C. M. V. N. Cerveira e Empresa de Transportes do rio Guadiana

(*) Estimativa GEP/MOPTH
n.d.: Não disponível

No que concerne ao movimento de passageiros, destaca-se o rio Guadiana no qual foram transportados perto de 400 mil passageiros, em cada um dos três anos considerados. Quanto a Caminha/La Guardia, ocupa o segundo lugar no transporte fluvial de passageiros com mais de 300 mil passageiros transportados em cada um dos dois anos apresentados. Em Cerveira/Goian, o transporte fluvial de passageiros foi mais irregular, tendo o número de passageiros transportados variado entre os 150 e os 230 mil. Assim, o ano 2000 foi o mais significativo para Caminha/La Guardia e Vila Real de Santo António/Ayamonte, enquanto para Vila Nova de Cerveira/Goian foi o ano de 1996 que mais se destacou.

Gráfico 9: Movimento de veículos nos rios Minho e Guadiana



Fonte Portugal: C. M. Caminha, C. M. V. N. Cerveira e Empresa de Transportes do rio Guadiana

(*) Estimativa GEP - MOPTH
n.d.: Não disponível

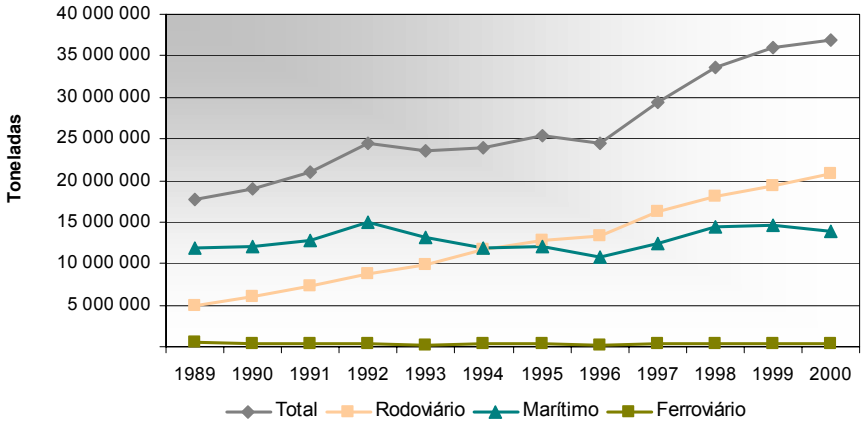
Relativamente ao tráfego de veículos, pode constatar-se que o mesmo foi predominante em Caminha/La Guardia, seguindo-se Cerveira/Goian e o Guadiana/Ayamonte. O número máximo de veículos transportados, cerca de 90 mil, foi atingido em Caminha/La Guardia no ano 2000, enquanto que o mínimo se registou no Guadiana em 1996 (cerca de 10 mil veículos transportados). Quanto a Cerveira/Goian, oscilou entre os 65 e os 42 mil veículos transportados.

8. FLUXOS DE MERCADORIAS

8.1. COMÉRCIO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS POR MODOS DE TRANSPORTE

Tal como já foi referido e é observável no Gráfico 10[12], as trocas comerciais de Portugal com a UE 15 aumentaram muito significativamente no período em análise.

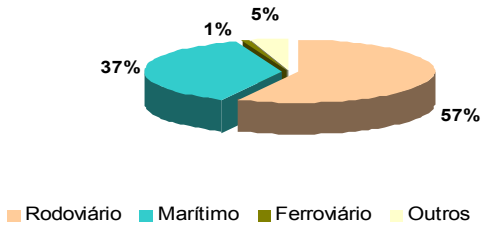
Gráfico 10: Evolução do comércio internacional de mercadorias de Portugal com a UE 15, por modos de transporte (2 sentidos)



Fonte Portugal: INE

A tendência para a alteração na estrutura modal das trocas comerciais de Portugal com a UE 15, amplamente analisada no anterior relatório, acentuou-se em 2000, comparativamente a 1999 (Gráfico 11).

Gráfico 11: Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e a UE 15 (2000)



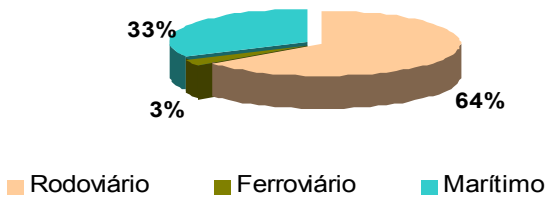
Fonte Portugal: INE

[12] Nesta análise por modos de transporte não será abordado o modo de transporte aéreo porque as quantidades em questão não têm qualquer representatividade em toneladas nas trocas comerciais com o exterior, embora sejam mercadorias importantes em valor.

O modo de transporte rodoviário continuou a ganhar importância em 2000, tendo chegado aos 57% do total contra 54% em 1999 e face aos 28% em 1989. O transporte marítimo perdeu 30 pontos percentuais em quota de mercado de 1989 para 2000, ano em que registou 37% de quota, face aos 40% de 1999. Relativamente ao transporte ferroviário, oscilou entre os 3% de 1989 e os 1% de 2000 (à semelhança do valor já observado em 1999).

Também no caso das trocas comerciais de Espanha com a UE 15 (Gráfico 12), o transporte rodoviário tem um papel importante, uma vez que representa cerca de 64% do total das trocas comerciais por modo de transporte. Ao rodoviário segue-se o marítimo com quase 33% e o ferroviário com cerca de 3%.

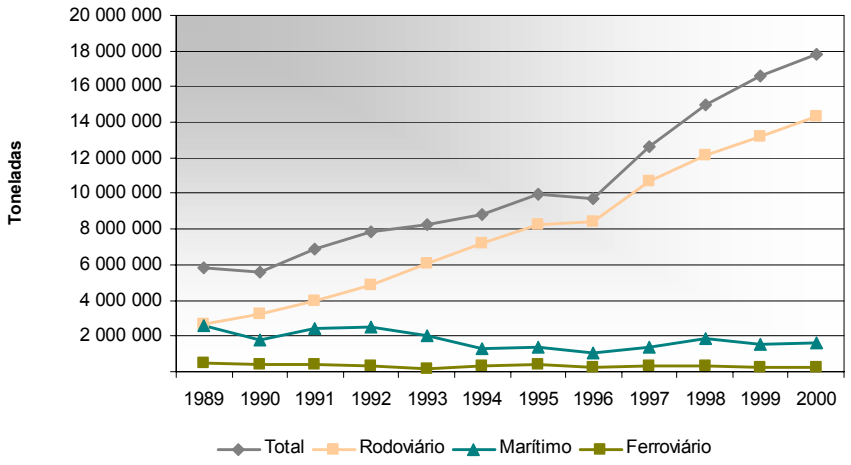
Gráfico 12: Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias entre Espanha e a UE 15 (2000)



Fonte Espanha: EUROSTAT

Como referido no 1º relatório, as trocas comerciais entre os dois países cresceram ainda mais que as trocas comerciais com a UE 15, passando de cerca de 6 milhões de toneladas em 1989, para aproximadamente 18 milhões em 2000 (+7% que em 1999) conforme o Gráfico 13.

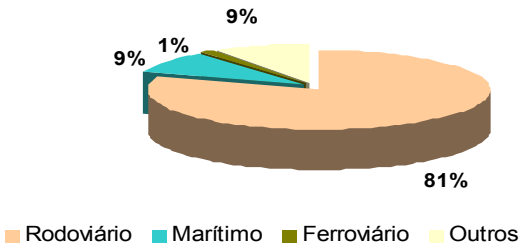
Gráfico 13: Evolução das trocas comerciais de mercadorias entre os dois países, por modos de transporte (2 sentidos)



Fonte Portugal: INE

Este aumento nas trocas comerciais entre os dois países consubstanciou-se igualmente no enorme reforço do transporte rodoviário (Gráfico 14), que passou de uma quota de 46%, em 1989, para 81% do total em 2000, respectivamente, sendo de 79% em 1999. Os modos de transporte marítimo (que representava 45% do total em 1989 e passou para 9% em 2000, mantendo a quota em relação a 1999) e ferroviário (8% em 1989, 2% em 1999 e 1% em 2000) perderam significado no período em análise.

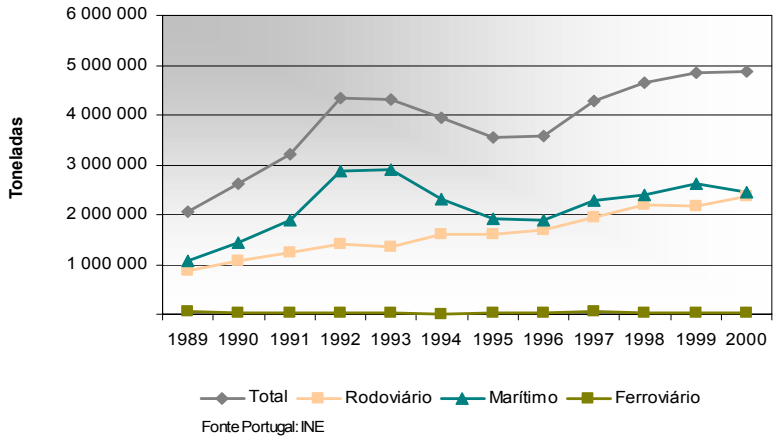
Gráfico 14: Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e Espanha (2000)



Fonte Portugal: INE

As trocas comerciais entre Portugal e França (Gráfico 15) também aumentaram significativamente, passando de 2 milhões de toneladas em 1989, para 4,9 milhões em 2000, face a 4,8 milhões em 1999.

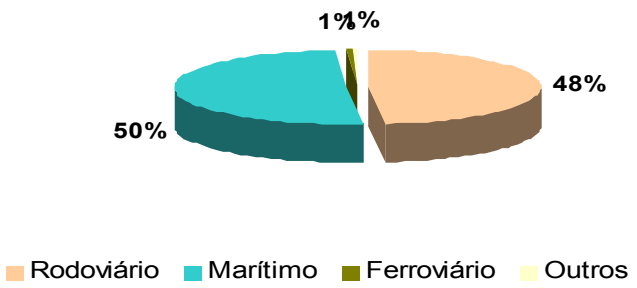
Gráfico 15: Evolução das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e França, por modos de transporte



Fonte Portugal: INE

Nas trocas comerciais entre Portugal e França em 2000(Gráfico 16), o modo de transporte predominante continuou a ser o marítimo (51% do total em 1989, face a 50% em 2000), seguindo-se o rodoviário (43% em 1989 e 48% em 2000). De salientar, contudo, que mesmo aqui o modo rodoviário está a ganhar importância, apresentando valores em 2000 muito próximos do transporte marítimo, o que correspondeu a um reforço da sua posição face a 1999 em que representava 45% do total, e o marítimo 54%.

Gráfico 16: Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e França (2000)



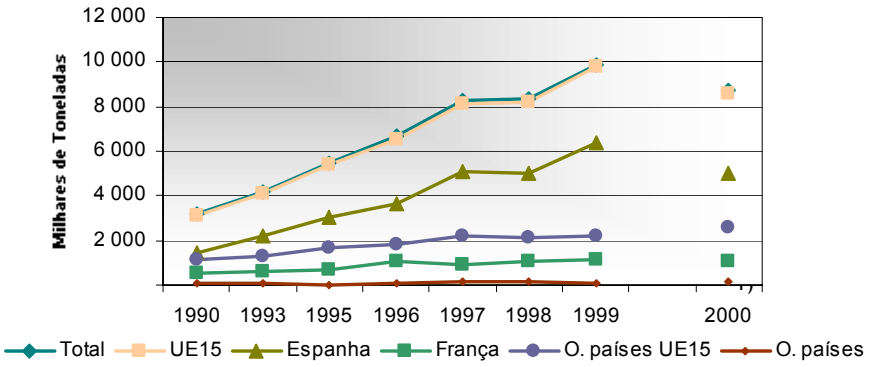
Fonte Portugal: INE

Durante o período em análise, o aumento das trocas comerciais com a UE 15, da ordem dos 100% foi, em certa medida, potenciado pelo aumento que se registou, no mesmo período de tempo, nas trocas com Espanha as quais cresceram cerca de 207%.

8.2. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS

O Gráfico 17[13]mostra a evolução da tonelagem de mercadorias transportada em tráfego internacional, pelos veículos pesados (com mais de 3 500 kg de peso bruto) matriculados em Portugal[14].

Gráfico 17: Toneladas transportadas em veículos pesados matriculados em Portugal, por países de carga/descarga



Fonte Portugal: INE

[13] Em 2000, os dados referem-se apenas ao transporte por conta de outrém, pelo que se regista uma quebra de série nesse ano.

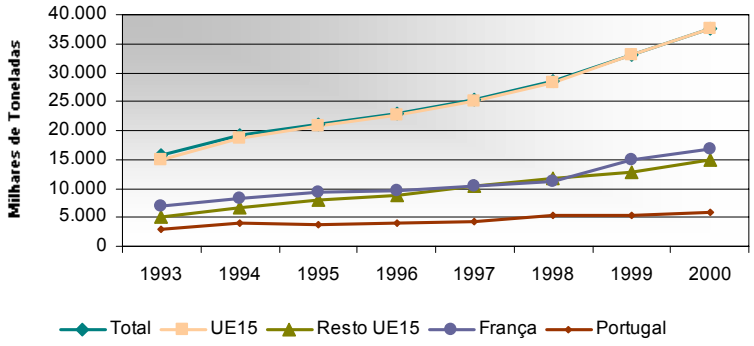
[14] Estes dados são obtidos a partir de inquéritos realizados com o objectivo de dar resposta ao Regulamento (CE) N.º 1172/98, de 25 de Maio.

Registou-se um incremento bastante significativo no transporte rodoviário de mercadorias, que passa de 3,2 milhões de toneladas em 1990, para 8,7 milhões em 2000.

A maior parte desse transporte destina-se/tem origem em países da União Europeia (97% em 1990 e 99% em 2000), ocupando Espanha um lugar de destaque (47% em 1990, e 58% em 2000).

Também em Espanha (Gráfico 18) se verifica um incremento no transporte rodoviário de mercadorias, que passa dos 15 milhões de toneladas em 1993 para 37 milhões em 2000. A maior parte do transporte destina-se a países da União Europeia, ocupando Portugal uma posição relativamente pouco destacada (19% em 1993 e 16% em 2000).

Gráfico 18: Toneladas transportadas em veículos pesados matriculados em Espanha, por países de carga/descarga

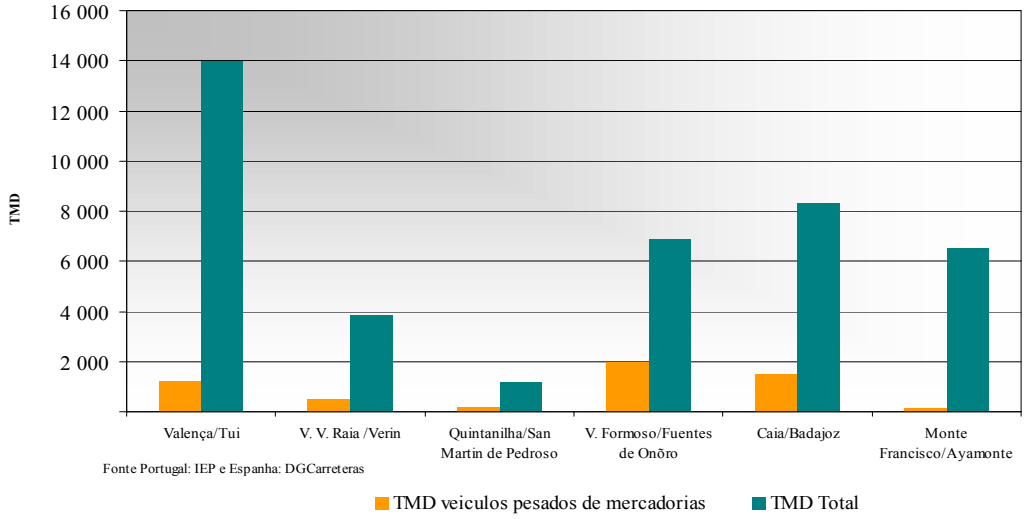


Fonte Espanha: Min. Fomento

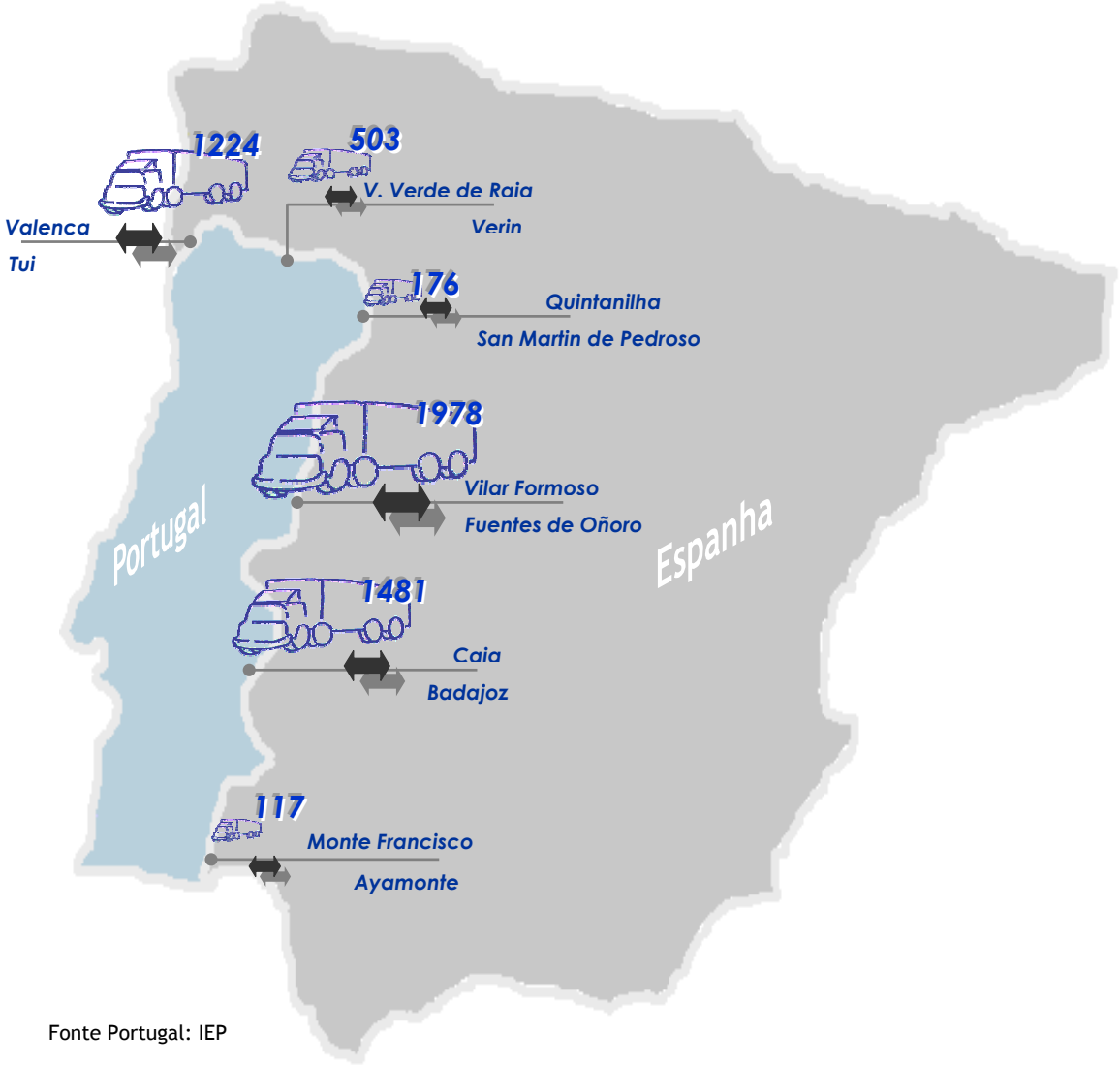
A análise acabada de fazer pode ser complementada com a do TMD dos veículos pesados de mercadorias, nos dois sentidos (Gráfico 19), observando-se que o TMD de veículos pesados de mercadorias por fronteira corresponde apenas a uma pequena percentagem do TMD total por fronteira, para o ano de 2001, tal como já se tinha referido no anterior relatório relativamente ao ano de 1999.

A leitura do gráfico abaixo é inequívoca quanto às principais fronteiras no que se refere ao transporte rodoviário de mercadorias. Assim, continuaram a destacar-se as fronteiras de Vilar Formoso, que passou de 31% do TMD de veículos pesados de mercadorias em 1999, para 36% em 2001, Caia (27% em 2001 contra 29% em 1999) e Valença (22% em 2001 e 20% em 1999).

Gráfico 19: Tráfego médio diário dos veículos pesados de mercadorias (2001)



Mapa 4: Tráfego médio diário de veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras entre os dois países (2001)



Fonte Portugal: IEP

Podemos ainda diferenciar os TMD's já analisados, tendo em atenção o tipo de rede que está associada. Existem dois tipos de tráfego diferenciados entre Espanha e Portugal, o de longo curso, que tem lugar nas principais estradas de ligação entre ambos os países, e o que se faz através das redes locais, provinciais ou parte das regionais e que é um tráfego que percorre distâncias menores e marca a permeabilidade do território fronteiriço (aglomerações fronteiriças), de fundamental importância para a economia dos países.

Para o ano 2001 a situação atrás descrita poder-se-á resumir da seguinte forma:

Quadro 14: Estimativa do total de Tráfego Médio Diário de ligeiros e pesados nas fronteiras entre Espanha e Portugal

	TMD Total	TMD Ligeiros	TMD Pesados
Tráfego transfronteiriço entre Espanha e Portugal na rede estatal	48.094	39.924	8.170
Tráfego transfronteiriço entre Espanha e Portugal nas restantes redes	18.781	17.192	1.589
Total do Tráfego transfronteiriço entre Espanha e Portugal	**66.875**	**57.116**	**9.759**

Fonte Espanha: Ministerio de Fomento

De seguida analisaremos em maior detalhe o transporte rodoviário de mercadorias, pela importância que este tem no contexto global do transporte internacional em Portugal e em Espanha. O modo rodoviário é, como visto atrás, predominante em termos das trocas comerciais bilaterais entre os dois países e tem um papel preponderante também nas relações comerciais de ambos os países com a UE.

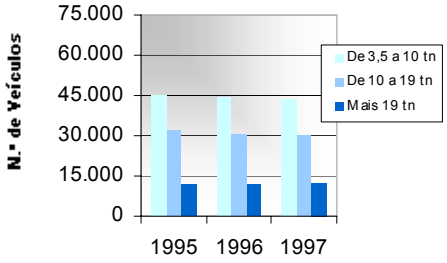
Uma primeira abordagem pertinente para a caracterização do transporte rodoviário de mercadorias diz respeito ao parque de veículos matriculados em Portugal e em Espanha. Analisando o tipo de serviço prestado (transporte por conta de outrém e em transporte por conta própria), verifica-se que em Portugal e em Espanha, o número de veículos afectos a estes dois tipos de transporte tem dimensões necessariamente distintas devido às diferenças existentes em termos de mercado interno a abastecer e posicionamento de cada um dos países no mercado externo.

8.2.1. CARACTERÍSTICAS E DIMENSÃO DO PARQUE, NO TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA E POR CONTA DE OUTRÉM

- **PARQUE POR CONTA PRÓPRIA**

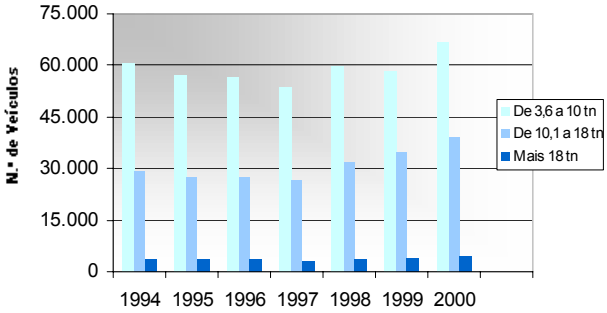
Relativamente ao parque de veículos em Espanha e em Portugal, existe uma diferença de critérios na sua quantificação[15], no entanto, o Gráfico 20 e o Gráfico 21 permitem visualizar a evolução dos escalões de peso bruto e carga útil dos veículos, em ambos os países. Tanto num país como no outro, predominam os veículos de menor capacidade de carga e de menor peso bruto (até 10 toneladas), o que indica que este tipo de transporte (por conta própria) está mais vocacionado para efectuar transporte de quantidades relativamente reduzidas.

Gráfico 20: Evolução do número de veículos, a efectuar transporte por conta própria, por escalões de peso bruto, em Portugal



Fonte Portugal: INE

Gráfico 21:Evolução do número de veículos, a efectuar transporte por conta própria, por escalões de carga útil, em Espanha



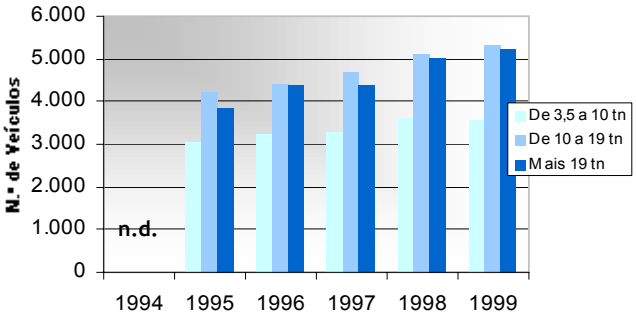
Fonte Espanha: Ministerio de Fomento

[15] Em Espanha, consideram-se, para efeitos de contabilização do parque, todos os veículos cuja carga útil seja superior a 3 600 Kg, enquanto que em Portugal se consideram os veículos de peso bruto maior do que 3 500 Kg.

- **PARQUE POR CONTA DE OUTRÉM**

Particularizando a análise exclusivamente para o transporte por conta de outrém, verifica-se a seguinte distribuição, em número de veículos, por escalões de peso bruto (Portugal) e carga útil (Espanha):

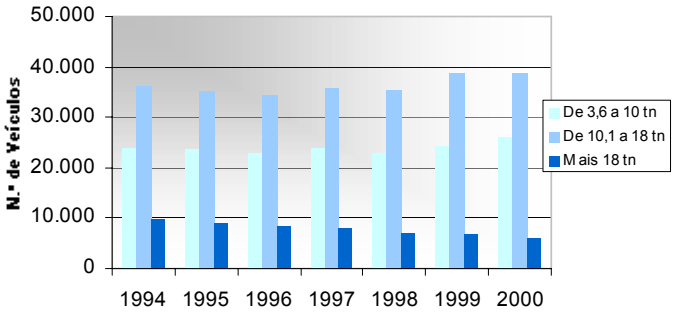
Gráfico 22: Evolução do número de veículos, a efectuar transporte por conta de outrém, por escalões de peso bruto, em Portugal



Fonte Portugal: INE

n.d. Não disponível

Gráfico 23: Evolução do número de veículos, a efectuar transporte por conta de outrém, por escalões de carga útil, em Espanha



Fonte Espanha: Ministerio de Fomento

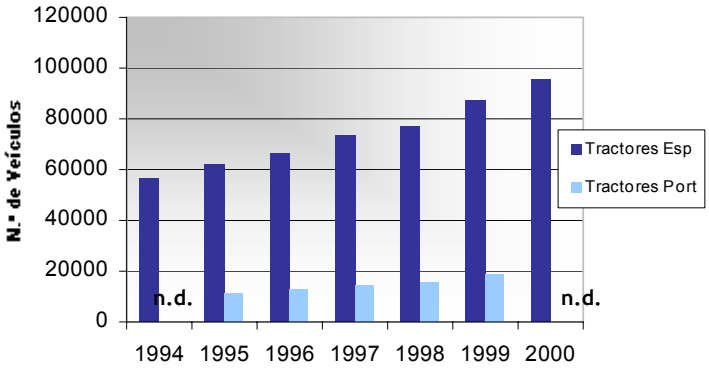
Os camiões existentes a efectuar transporte por conta de outrém em Portugal são essencialmente veículos de peso bruto médio[16] e elevado[17] (38% e 37% do total, respectivamente, em 1999).

Em Espanha, predominam os veículos com uma carga útil média (53% do total, em média durante o período apresentado), tendo a categoria de carga útil mais elevada, uma expressividade reduzida (12%, em média) no

[16] De 10 a 19 toneladas de peso bruto.
[17] Mais de 19 toneladas de peso bruto.

contexto do número total de veículos a efectuar transporte por conta de outrém.
No que respeita ao número de tractores a efectuar transporte por conta de outrém, os quais representam, em ambos os países, mais de 50% do total do número de veículos afectos a este tipo de transporte, verifica-se que, tanto em Portugal como em Espanha, há uma tendência para o aumento do número destes veículos, como se pode observar no gráfico seguinte.

Gráfico 24: Evolução do número de veículos tractores (transporte por conta de outrém) em Espanha e em Portugal



Fonte Portugal: INE
Fonte Espanha: Ministerio de Fomento

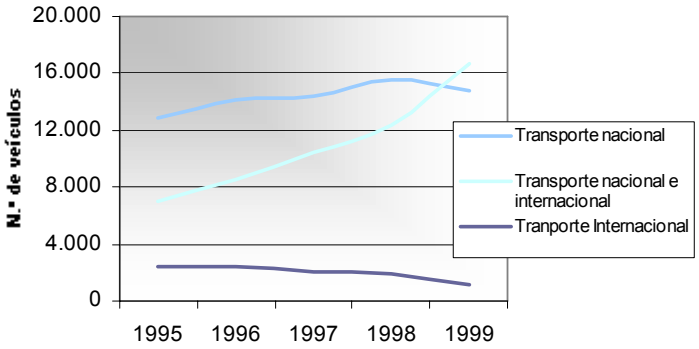
n.d.: não disponível

Durante o período disponível para Portugal, estes veículos aumentaram, em média, 10,3% por ano, enquanto que no período disponível para Espanha, o crescimento médio anual foi de 7,8%.

8.2.2. AFECTAÇÃO DE VEÍCULOS AO TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL

Relativamente ao **número de veículos** afectos ao transporte nacional e internacional em Portugal, dadas as alterações legais que foram introduzidas, verifica-se que os veículos que efectuam ambos os tipos de transporte, têm vindo a aumentar em detrimento dos que estão exclusivamente afectos a transporte internacional.

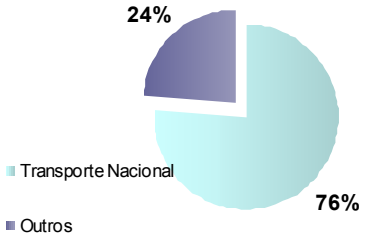
Gráfico 25: Evolução do numero de veículos afectos ao transporte nacional e internacional em Portugal



Fonte Portugal: INE

Para Espanha, é possível discriminar o número de veículos, por tipo de serviço, afectos ao transporte de âmbito nacional e a *Outros*, para o ano 2001.

Gráfico 26: Peso relativo do número veículos a efectuar transporte nacional e não nacional, em Espanha (2001)



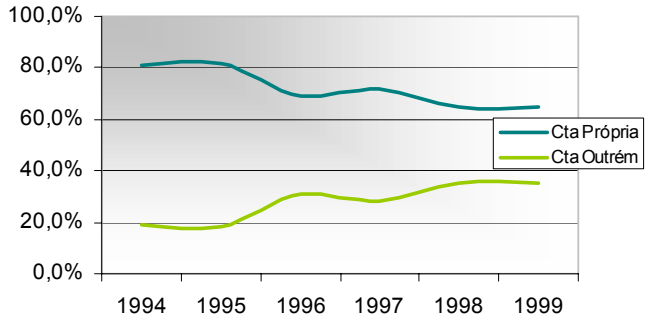
Fonte Espanha: Ministerio de Fomento

Através do Gráfico 26 observa-se a predominância, em Espanha, de veículos afectos ao transporte nacional relativamente ao transporte total, cenário que se verificou também em Portugal até 1998, altura em que os veículos a efectuar transporte nacional *e* internacional, passaram a ser em maior número.

8.2.3. TONELADAS TRANSPORTADAS EM TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA E POR CONTA DE OUTRÉM - TRANSPORTE TOTAL

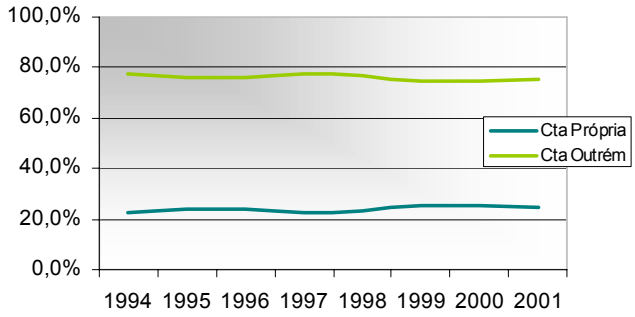
Quanto ao transporte rodoviário efectuado por tipo de serviço[15] (calculado a partir das toneladas transportadas em transporte nacional e internacional), constatam-se algumas diferenças entre Portugal e Espanha, as quais estão patentes nos gráficos seguintes.

Gráfico 27: Evolução do transporte total (nacional e internacional), por conta própria e por conta de outrém em Portugal



Fonte Portugal: INE

Gráfico 28: Evolução do transporte total (nacional e internacional), por conta própria e por conta de outrém em Espanha



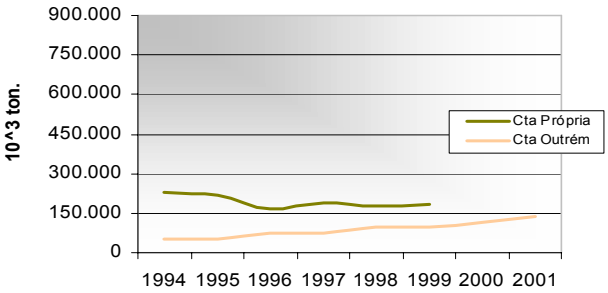
Fonte Espanha: Ministerio de Fomento

Verifica-se que, em Portugal, predomina o transporte de mercadorias em serviço por conta própria, embora o transporte por conta de outrém tenha evoluído positivamente no período apresentado. Por seu turno, Espanha exibe um enquadramento do transporte por conta própria e por conta de outrém, bastante diferente, evidenciando-se este último.

[15] Tendo presente que a origem da informação em análise se insere no quadro da regulamentação comunitária respectiva (Regulamento (CE) N.º 1172/98, de 25 de Maio).

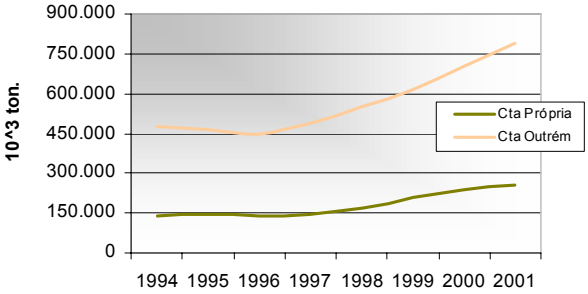
Em **milhares de toneladas transportadas**, os gráficos abaixo exibem a tendência, em ambos os países, de cada um dos tipos de serviço.

Gráfico 29: Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e por conta de outrém, em Portugal



Fonte Portugal: INE

Gráfico 30: Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e por conta de outrém em Espanha



Fonte Espanha: Ministerio de Fomento

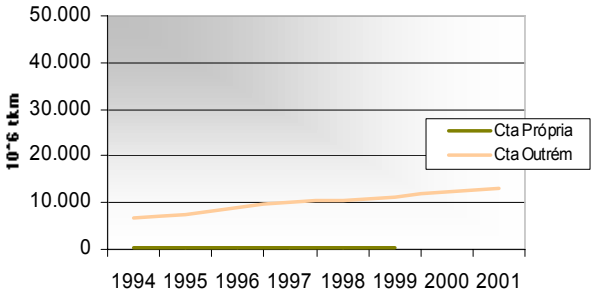
Verifica-se que, em Portugal, o transporte por conta própria perdeu expressividade em termos de tonelagem transportada (-22% em 1999 do que em 1994), enquanto que em Espanha se passou o contrário (+88% em 2001 do que no início do período), embora o transporte por conta própria não seja predominante em Espanha, como acontece em Portugal.

Quanto ao transporte por conta de outrém, o mesmo registou uma evolução positiva em ambos os países, tendo quase triplicado em Portugal e mais do que duplicado em Espanha.

8.2.4. TONELADAS-QUILÓMETRO TRANSPORTADAS EM TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA E POR CONTA DE OUTRÉM - TRANSPORTE INTERNACIONAL

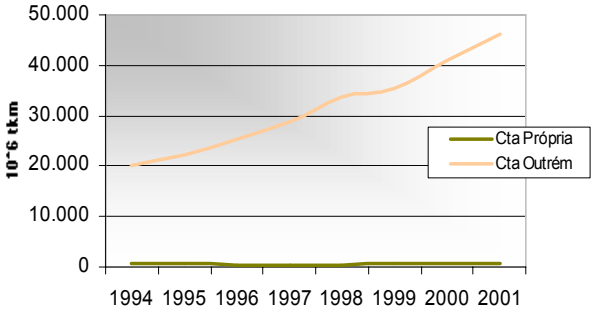
Em toneladas-quilómetro (referentes ao transporte internacional), a tendência no transporte por conta própria apresenta-se relativamente estável em Portugal e em Espanha. No transporte por conta de outrém, o número de toneladas-quilómetro transportadas em tráfego internacional aumentou em ambos os países, tendo crescido, no período em análise, 92% em Portugal e 132% em Espanha.

Gráfico 31: Evolução do transporte(em tkm) por conta própria e por conta de outrém, em Portugal



Fonte Portugal: INE

Gráfico 32: Evolução do transporte (em tkm) por conta própria e por conta de outrém, em Espanha

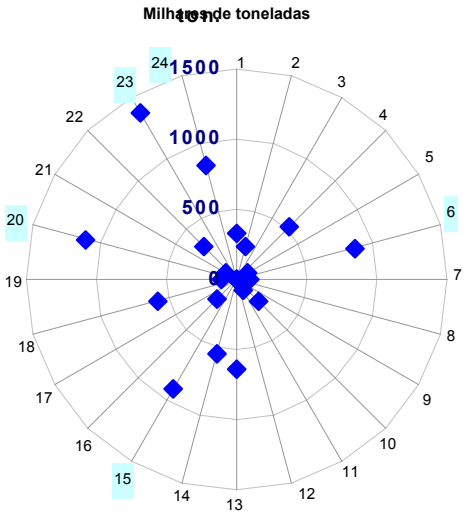


Fonte Espanha: Ministerio de Fomento

8.2.5. TIPOLOGIA DE PRODUTOS TRANSPORTADOS

Relativamente ao tipo de mercadorias carregadas e descarregadas (comércio internacional - modo rodoviário) em Portugal no ano 2001, observe-se o gráfico seguinte:

Gráfico 33:Tipologia de produtos transportados em Portugal, pela rodovia (2001)



1	Cereais
2	Batatas, outros legumes frescos ou congelados e frutos frescos
3	Animais vivos e beterraba sacarina
4	Madeira e cortiça
5	Matérias têxteis, desperdícios e outras matérias primas de origem animal ou vegetal
6	Produtos alimentares e forragens
7	Oleaginosas
8	Combustíveis minerais sólidos
9	Petróleo bruto
10	Produtos petrolíferos
11	Minérios de ferro, sucata e poeiras dos altos fornos (pó de guela)
12	Minérios e desperdícios não ferrosos
13	Produtos metalúrgicos
14	Cimentos, cal e materiais de construção manufacturados
15	Minerais brutos ou manufacturados
16	Adubos naturais ou manufacturados
17	Produtos carboquimicos e alcatrões
18	Produtos químicos, excepto produtos carboqulmicos e alcatrões
19	Celulose e desperdícios
20	Veículos e material de transporte, máquinas, motores, mesmo desmontados e peças
21	Artigos metálicos
22	Vidro, produtos vidreiros e cerámicos
23	Couros, têxteis, vestuário e artigos manufacturados diversos
24	Artigos diversos

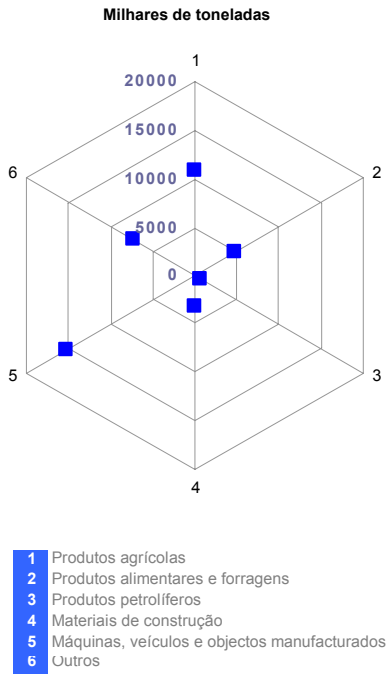
Fonte Portugal: INE

No conjunto das entradas e saídas pelo modo rodoviário, verifica-se que os *Couros e têxteis* foram, em 2001, predominantes salientando-se de seguida os *Veículos e Material de Transporte*. Com 10% e 9% do total de entradas e saídas através da rodovia (segundo os dados do comércio internacional) destacaram-se os *Minerais brutos ou manufacturados* e os *Produtos alimentares e forragens*. Os restantes grupos de mercadorias tiveram progressivamente menor expressividade, aparecendo mais próximos da origem da radial.

Em Espanha a repartição foi, em 2001, focalizada em dois grupos de produtos que lideram no transporte rodoviário[16]. Trata-se das *Máquinas, veículos e objectos manufacturados* e dos *Produtos agrícolas*. Estes dois grupos de produtos representaram 62% do transporte efectuado pela rodovia. Os *Produtos alimentares e forragens* ocuparam o terceiro lugar e o quarto lugar coube aos *Materiais de construção*. Em último lugar do grupo dos cinco grupos mais transportados através da rodovia, encontrava-se o grupo dos produtos petrolíferos, com apenas 2% do total da tonelagem transportada por este modo.

Os restantes grupos tiveram todos uma expressividade inferior a 2%, o que significa que o transporte rodoviário está mais vocacionado para dois grandes grupos de produtos, ao contrário de Portugal que apresenta uma estrutura de transporte mais diferenciada.

Gráfico 34: Tipologia de produtos transportados em Espanha, pelo modo rodoviário (2001)



Fonte Espanha: Ministerio de Fomento

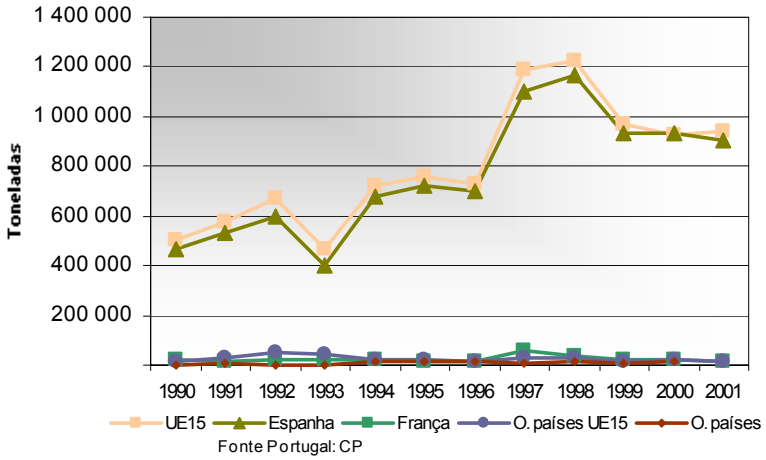
8.3. TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR CAMINHO DE FERRO

Quanto ao transporte internacional de mercadorias por caminho de ferro, o Gráfico 35 mostra que, após um pico em 1998, se registou um forte decréscimo em 1999 e a partir daí uma estabilização com tendência a decréscimo. A quase totalidade desse transporte tem origem/destino em

[16] A comparação com o gráfico referente a Portugal, apesar de não poder ser feita directamente devido ao facto de o nível de desagregação dos produtos ser distinto, é útil para elucidar sobre os grupos de produtos predominantes no transporte rodoviário.

países da UE 15, com particular destaque para Espanha, embora em 2001 tenha decrescido 3% relativamente a 1999.

Gráfico 35:Transporte internacional de mercadorias por caminho de ferro, de/para Portugal, por países de origem/destino



No ano de 2001 o transporte internacional de mercadorias por caminho de ferro[17] utilizou sobretudo a fronteira de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro (47%, face a 49% em 1999), seguindo-se Marvão-Beirã/Valencia de Alcántara (32%, tal como em 1999) e com menor frequência Elvas/Badajoz (11% em ambos os anos) e Valença/Tui (10%, contra 8% em 1999).

Quadro 15: Transporte de mercadorias por caminho de ferro, entre Espanha e Portugal, por fronteira (2001)

Fronteiras	*Toneladas*	
	Port-Esp	*Esp-Port*
F.de Oñoro/V.Formoso	82.772	307.048
V.deAlcántara/Marvão	14.473	97.346
Badajoz/Elvas	48.899	60.237
Tui/Valença do Minho	799	9.519
TOTAL por sentido	**146.943**	**474.150**
TOTAL	***621.093***	

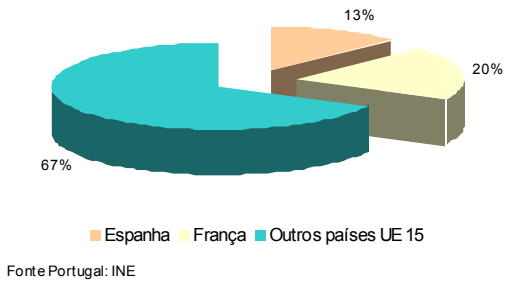
Fonte Espanha: RENFE

[17] Toneladas transportadas em vagão completo.

8.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS

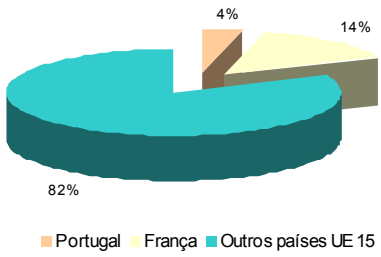
No gráficos seguintes, apresenta-se a evolução das toneladas de mercadorias movimentadas nos portos de Portugal e Espanha, procedentes/com destino a portos da Europa comunitária, no ano 2001.

Gráficos 36: Percentagem de toneladas de mercadorias movimentadas nos portos de Portugal, procedentes/com destino a portos da UE 15 (2001)



Fonte Portugal: INE

Gráficos 37: Percentagem de toneladas de mercadorias movimentadas nos portos de Espanha, procedentes/com destino a portos da UE 15 (2001)



Fonte Espanha: Min. Fomento

No ano de 2001 movimentaram-se nos portos portugueses cerca de 16 milhões de toneladas de mercadorias procedentes/com destino à Europa comunitária e em Espanha cerca de 59 milhões.

No que se refere às trocas de mercadorias com os países da UE 15, saliente-se o facto de Espanha e França representarem mais para Portugal em termos de tráfego portuário (33% do transporte para países da UE 15) do que Portugal e França representam para Espanha (18%).

É ainda de realçar que os portos portugueses que registaram maior movimento, no ano de 2001, foram Leixões, Lisboa e Setúbal, com 30%, 23% e 16%, respectivamente, do movimento total no que respeita ao tráfego com os portos da UE 15.

Os principais parceiros de Portugal foram França, Reino Unido, Holanda, com mais de 15% cada um do tráfego portuário português de/para a UE 15. Espanha, com 12% desse tráfego, ocupa o quarto lugar dos países com um movimento mais significativo *de* e *para* Portugal, logo seguida da Alemanha, em quinto lugar com quase 10%.

O porto português com maior tráfego (Leixões) apresenta um volume de tonelagem movimentada de/para a UE 15 correspondente à de um porto de média/grande dimensão de tráfego com a UE 15 em Espanha (p.e. Valência). O porto da Península Ibérica que registou maior tráfego, no contexto das trocas de mercadorias com os países da UE 15, no ano 2001, foi o porto de Bilbao, o qual atingiu os 7,7 milhões de toneladas movimentadas.

O movimento portuário espanhol total em 2001 foi de 350 milhões de toneladas (338 milhões em 2000), das quais 205 milhões de toneladas corresponderam a produtos petrolíferos e granéis sólidos, tendo o índice de contentorização sido de 63,6% (+2,4 p.p. do que no ano anterior).

Quanto ao tráfego internacional total nos portos espanhóis, este ascendeu, em 2001, aos 260 milhões de toneladas (254 milhões em 2000), das quais 200 milhões referentes a importações (mais 5 milhões de toneladas do que no ano anterior).

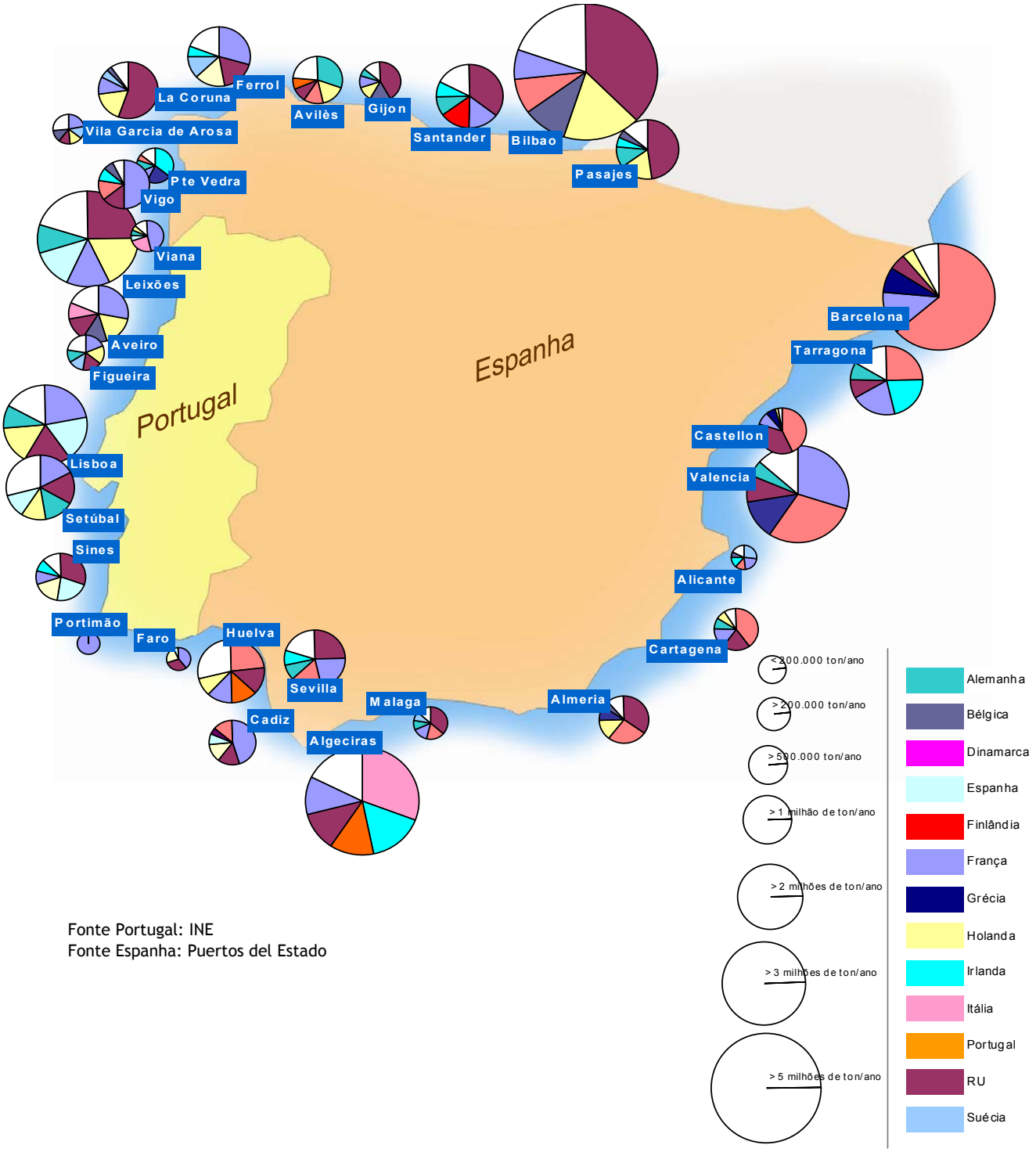
Em 2001, o comércio de mercadorias com a Europa através dos portos espanhóis somou mais de 89 milhões de toneladas (85 milhões em 2000), dos quais 59 milhões foram comercializados com a UE.

No contexto das trocas realizadas entre Espanha e os países da UE 15, salienta-se a importância de Itália, Reino Unido, França e Holanda, representando cada um deles respectivamente 24%, 21%, 14% e 12% do total das trocas realizadas nos portos espanhóis *de e para* aquele destino.

Os portos de Bilbao, Barcelona e Algeciras foram os que maior tonelagem de mercadorias com destino/origem na UE 15 movimentaram durante o ano 2001 (todos estes portos movimentaram mais de 5 milhões de toneladas naquele ano, ou seja, asseguraram, cada um, mais de 10% do total das trocas de Espanha com a UE 15).

O mapa seguinte permite visualizar o tráfego internacional de mercadorias de/para UE em cada porto da Península Ibérica, com relação aos respectivos cinco principais países parceiros, em 2001.

Mapa 5: Tráfego Internacional de Mercadorias de/para UE nos Portos da Península Ibérica (2001) - os cinco principais países.



Fonte Portugal: INE
Fonte Espanha: Puertos del Estado

9. COMENTÁRIOS FINAIS

O 2º Relatório do Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal (OTEP), agora apresentado, pretende actualizar os elementos estatísticos caracterizadores das ligações e tráfegos entre os dois países. Para tal procurámos utilizar os últimos elementos estatísticos disponíveis nas diversas fontes de informação, sistematizando, à semelhança da primeira publicação de 2002, os aspectos relativos ao tráfego transfronteiriço, cujos fenómenos, ligados à dinâmica do movimento de pessoas e mercadorias, afectam directamente as decisões em matéria de transportes.

Com base na recolha de dados para a quantificação de algumas variáveis consideradas pertinentes para a temática abordada, é possível concluir acerca das particularidades que caracterizam o tráfego transfronteiriço intra peninsular, nomeadamente:

1. As economias portuguesa e espanhola caracterizam-se por uma dimensão e dinâmica substancialmente distintas, o que se reflecte no volume de mercadorias transaccionadas e, consequentemente, nos fluxos de transporte e volumes de tráfego associados;

2. Em termos de PIB, ambos os países seguem as tendências da UE, sendo que, relativamente ao PIB *per capita*, as regiões portuguesas continuam a apresentar índices próximos dos de algumas regiões espanholas de fronteira, destacando-se a região de Lisboa e Vale do Tejo que apresenta valores mais elevados do que as médias portuguesa e espanhola;

3. No que respeita à troca de mercadorias os fluxos são, assim, necessariamente diferentes - de Portugal para Espanha, no ano 2000 foram enviadas 6 milhões de toneladas, enquanto que no sentido contrário esse movimento correspondeu a 11 milhões de toneladas. Adicionalmente, Espanha é o primeiro parceiro comercial de Portugal, já para Espanha, Portugal ocupa o 2º lugar do *ranking* de países de destino/origem das suas mercadorias;

4. Os Índices de Motorização de ambos os países têm vindo a evoluir positivamente, verificando-se uma diminuição do diferencial de veículos por cada mil habitantes;

5. Os investimentos em curso na ferrovia são variados, tendo como principal objectivo aumentar a qualidade das ligações entre os dois países quer para o transporte de mercadorias, quer para o transporte de passageiros. Foi igualmente criado um Agrupamento Europeu de Interesse Económico (AEIE) para o estudo das ligações de alta velocidade;

6. O transporte ferroviário de passageiros na ligação entre os dois países é assegurado por um total de quatro ligações diárias (uma entre

Lisboa e Madrid, duas entre Porto e Vigo e uma regional). No que respeita ao transporte de mercadorias pela ferrovia, este continua a apresentar uma dinâmica relativamente reduzida no contexto da estrutura modal entre os dois países. Em 2001, no sentido Portugal-Espanha saíram, em média, 29 vagões diários, sendo que, no sentido contrário, foram expedidos, em média, 50 vagões. Quanto ao tráfego de/para além Pirinéus com origem em Portugal, o mesmo tem uma expressividade diminuta, totalizando, em 2001, as 479 e 233 unidades, respectivamente;

7. Quanto ao transporte aéreo de passageiros, a procura de lugares correspondeu a 757 149 passageiros embarcados em Portugal com destino a Espanha e a 645 363 passageiros embarcados em Espanha com destino a Portugal, totalizando um movimento anual de cerca de um milhão de passageiros nos aeroportos de Espanha e Portugal com origem/destino em ambos os países;

8. Nas infra-estruturas rodoviárias em desenvolvimento entre os dois países, são de registar as quatro pontes em construção e os investimentos em curso para o IP5 e sua continuação até Salamanca, bem como no IP8 do lado de Portugal e N433 (em Espanha);

9. Em relação ao transporte rodoviário tem-se que:

    a) o tráfego médio diário de veículos nas fronteiras que separam Espanha e Portugal aumentou, em 2001, 3% face a 1999 (tendo o Índice de Motorização sofrido, no mesmo espaço de tempo, um acréscimo de cerca de 5% em cada um dos países). Este aumento corresponde globalmente a trânsito de passageiros;

    b) em 2001, as fronteiras entre os dois países foram cruzadas por um número elevado de veículos pesados de mercadorias cujo tráfego médio diário se estima em 8000 veículos;

    c) o transporte de mercadorias por estrada representava, em 2000, 81% da estrutura modal das trocas entre os dois países (contra 79% em 1999), absorvendo, portanto, a maior parte dos fluxos de tráfego intra peninsulares;

    d) o mercado espanhol é a principal origem/destino dos transportadores portugueses (58% dos transportes internacionais efectuados), embora para os transportadores espanhóis, Portugal represente somente 16% das origens/destinos das viagens internacionais realizadas;

10. O transporte marítimo de mercadorias movimentou, em Portugal, 16 milhões de toneladas (em 2001) enquanto que em Espanha foram movimentadas mais de 59 milhões de toneladas, na sua maioria destinadas aos O*utros países da UE* sendo os parceiros comerciais de maior destaque na UE 15 o Reino Unido, Holanda e França; os

principais portos de cada um dos países foram, em 2001, Bilbao, Barcelona (Espanha) e Leixões e Lisboa (Portugal);

11. Uma parte das ligações entre os dois países é assegurada pelo transporte fluvial nos rios Minho e Guadiana. Tratando-se de tráfego local, com destaque para os passageiros que cruzam o rio Guadiana em Vila Real de Santo António/Ayamonte. Existem, paralelamente ligações entre Caminha/La Guardia e Cerveira/Goian;

12. O ano de 2000 veio confirmar a tendência já constatada no 1º relatório, crescimento do transporte rodoviário e estagnação do transporte marítimo (após tendência de quebra desde 1992) e, igualmente, estagnação da ferrovia. Em 2000 o transporte por estrada tinha uma quota de 81% nas ligações entre os dois países.

Entidades de Portugal e Espanha representadas no Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal:

PORTUGAL

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

Instituto Nacional do Transporte Ferroviário - INTF
Rede Nacional Ferroviária – REFER, EP
Caminhos de Ferro Portugueses – CP, EP
Rede Ferroviária de Alta Velocidade – RAVE, SA
Direcção Geral de Transportes Terrestres – DGTT
Instituto de Estradas de Portugal - IEP
Instituto Nacional de Aviação Civil - INAC
Aeroportos de Portugal – ANA, SA
Instituto Portuário e do Transporte Marítimo - IPTM
Instituto Nacional de Estatística - INE
Direcção Geral do Turismo - DGT

ESPANHA

Secretaria Tecnica de Transportes del Ministerio de Fomento (Coordenação)

Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles - RENFE
Dirección General de Ferrocarriles
Dirección General de Carreteras
Dirección General de Transporte por Carretera
Dirección General de Aviación Civil
Aeropuertos y Navegación Aérea - AENA
Dirección General de la Marina Mercante
Puertos del Estado
Dirección General de Planificación y Control de Géstion
Dirección General de Programación Económica
Instituto Estudios Turísticos - INTUR
Instituto Nacional de Estadística - INE

ISSN 1645-331X