

5º relatório
dados de 2006



**Observatório Transfronteiriço
Espanha/Portugal**
**Observatorio Transfronterizo
España/Portugal**

Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal

5.º relatório

dados de 2006

PORTUGAL

Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais,
Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

ESPAÑA

Secretaria de Estado de Transportes
Ministerio de Fomento

Lisboa/Madrid Outubro 2008



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

PORTUGAL

Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais do Ministério das Obras
Públicas, Transportes e Comunicações (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

División de Prospectiva y Estudios del Transporte (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 das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

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 1645-331X

Índice Geral

- 1. INTRODUÇÃO 13**
- 2. CARACTERIZAÇÃO SOCIO-ECONÓMICA 14**
 - 2.1. População **14**
 - 2.2. Dados económicos gerais **16**
 - 2.3. Taxas de motorização **19**
 - 2.4. Comércio Internacional **20**
- 3. INFRA-ESTRUTURAS 25**
 - 3.1. Infra-estruturas rodoviárias **25**
 - 3.2. Infra-estruturas ferroviárias **33**
 - 3.3. Infra-estruturas aeroportuárias **39**
 - 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 **58**
 - 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 rodoviário de mercadorias **68**
 - 5.3. Transporte ferroviário de mercadorias **83**
 - 5.4. Transporte marítimo de mercadorias **84**
 - 5.5. Resumo do transporte de mercadorias **91**
- 6. CONCLUSÕES 92**

Índice de Tabelas

- TABELA 1** Evolução do PIB a preços de mercado e PIB per capita em paridades do poder de compra (1998-2006) **16**
- TABELA 2** Comércio Internacional de Espanha e Portugal com o resto da Europa (2006) **20**
- TABELA 3** Comércio Internacional de Espanha e Portugal com o resto da Europa (2006) **22**
- TABELA 4** Ligações rodoviárias entre Espanha e Portugal (a 31-12-2006) – Tráfego Médio Diário de Veículos **25**
- TABELA 5** Número de pessoas, não residentes, que entraram em Portugal, por via rodoviária, por país de residência (2006) **49**
- TABELA 6** Número de turistas estrangeiros provenientes de Portugal consoante a comunidade autónoma de destino (2006) **50**
- TABELA 7** Estimativa do total de passageiros que atravessaram a fronteira rodoviária entre Espanha e Portugal, em ambos os sentidos (2006) **51**
- TABELA 8** Movimento de passageiros nos aeroportos de Espanha e Portugal por países europeus de origem/destino (2006) **53**
- 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 (2006) **55**
- TABELA 10** Tráfego aéreo de passageiros entre Espanha e Portugal -ambos os sentidos (2006) **57**
- TABELA 11** Resumo do tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2006) **60**
- TABELA 12** Evolução das trocas de mercadorias entre Espanha e Portugal (1999-2006) **70**
- TABELA 13** Distribuição do número de veículos pesados que efectuaram transporte por conta própria em Portugal, por escalões de peso bruto (2006) **74**
- TABELA 14** Tipologia e volume de mercadorias carregadas e descarregadas em Espanha e Portugal, em transporte internacional, em camiões matriculados em Espanha e Portugal (2006) **91**
- TABELA 15** Transporte internacional de mercadorias por Caminho-de-Ferro, de e para Portugal, por país de origem/destino da UE-25 (2006) (em milhares de toneladas) **83**
- TABELA 16** Distribuição do transporte de mercadorias entre a Península Ibérica e o resto da Europa (2006) **86**
- TABELA 17** Evolução do movimento de mercadorias por via marítima entre os principais portos espanhóis e os portos portugueses, em ambos os sentidos (2000-2006) **89**
- TABELA 18** Evolução do movimento de mercadorias por via marítima entre os principais portos portugueses e os portos espanhóis, em ambos os sentidos (2000-2006) **90**

Índice de Gráficos

- GRÁFICO 1** Evolução da população residente em Espanha e Portugal (1996-2006) **14**
- GRÁFICO 2** Evolução da taxa de crescimento anual do PIB na UE-25, UE-15, Espanha e Portugal (1998-2006) **17**
- GRÁFICO 3** PIB per capita em PPC, por regiões fronteiriças em Espanha e Portugal (2005) **18**
- GRÁFICO 4** Evolução da taxa de motorização em Espanha, Portugal, UE15 e UE25 **19**
- GRÁFICO 5** Evolução do comércio internacional do conjunto Espanha-Portugal com a Europa (1995-2006) **21**
- GRÁFICO 6** Evolução do comércio internacional do conjunto Espanha-Portugal com a Europa (1995-2006) **22**
- GRÁFICO 7** Comércio internacional de Espanha e Portugal com a Europa (2006) **23**
- GRÁFICO 8** Repartição entre Espanha e Portugal do comércio internacional com o resto da Europa (2006) **24**
- GRÁFICO 9** Tráfego médio diário de veículos ligeiros e pesados em ambos os sentidos, nos principais postos fronteiriços (2006) **29**
- GRÁFICO 10** Tráfego Médio Diário de veículos ligeiros de passageiros nas principais fronteiras entre Espanha e Portugal (2006) **46**
- GRÁFICO 11** Evolução do Tráfego Médio Diário de veículos ligeiros e pesados de passageiros, nos principais postos fronteiriços (1995-2006) **48**
- GRÁFICO 12** Evolução do tráfego ferroviário de passageiros entre Espanha e Portugal (2000-2006) **51**
- GRÁFICO 13** Distribuição do tráfego de passageiros por via aérea entre a Península Ibérica e o resto da Europa (2006) **54**
- GRÁFICO 14** Evolução do movimento de passageiros transportados por via aérea entre Espanha e Portugal (1999-2006) **58**
- GRÁFICO 15** Evolução do movimento de passageiros por via fluvial entre Espanha e Portugal – rios Minho e Guadiana (1996-2006) **59**
- GRÁFICO 16** Evolução do movimento de veículos por via fluvial entre Espanha e Portugal – rios Minho e Guadiana (1996-2006) **59**
- GRÁFICO 17** Distribuição do tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2006) **61**
- GRÁFICO 18** Evolução do tráfego de mercadorias de Portugal e Espanha com a UE25 (1990-2006) **62**
- GRÁFICO 19** Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias de Portugal e Espanha com a União Europeia (2006) **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 (2006) **66**
- GRÁFICO 22** Evolução das trocas comerciais de mercadorias de Espanha e Portugal com a França, por modos de transporte (1990-2006) **67**
- GRÁFICO 23** Evolução do transporte de mercadorias em veículos pesados matriculados em Portugal, por principais países de carga/descarga (1990-2006) **68**
- GRÁFICO 24** Evolução do transporte de mercadorias em veículos pesados matriculados em Espanha, por principais países de carga/descarga (1990-2006) **69**
- GRÁFICO 25** Evolução das trocas de mercadorias por via rodoviária entre Espanha e Portugal (1986-2006) **70**
- GRÁFICO 26** Tráfego Médio Diário dos veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras luso-espanholas (2006) **72**
- GRÁFICO 27** Evolução do número de veículos que efectuem transporte por conta própria, por escalões de carga útil em Espanha (2000-2006) **74**

Índice de Figuras

- GRÁFICO 28** Evolução do número de veículos que efectuam transporte por conta de outrem, por escalões de carga útil, em Espanha (2000-2006) **76**
- GRÁFICO 29** Evolução do número de veículos que efectuam transporte por conta de outrem, por escalões de peso bruto, em Portugal (1997-2006) **77**
- GRÁFICO 30** Número e percentagem de veículos afectos ao transporte nacional e internacional em Portugal (2006) **78**
- GRÁFICO 31** Número e percentagem de veículos afectos ao transporte nacional e de outros âmbitos, em Espanha (2006) **78**
- GRÁFICO 32** Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e de outrem em Espanha (1999-2006) **79**
- GRÁFICO 33** Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e de outrem em Portugal (1995-2006) **80**
- GRÁFICO 34** Tipologia e volume de mercadorias carregadas e descarregadas em Espanha e Portugal, em transporte internacional, em camiões matriculados em Espanha e Portugal (2006) **82**
- GRÁFICO 35** Evolução do transporte internacional de mercadorias, por caminho-de-ferro, de/para Portugal, por regiões de origem/destino (1990-2006) **83**
- GRÁFICO 36** Distribuição do tráfego de mercadorias por via marítima nos portos de Portugal e Espanha, com origem/destino nos portos da Europa (2006) **85**
- GRÁFICO 37** Distribuição relativa das trocas comerciais por via marítima de Espanha e Portugal com o resto da Europa (2006) **86**
- GRÁFICO 38** Evolução das trocas de mercadorias por via marítima entre a Península Ibérica e a UE-25 (1989-2006) **88**
- GRÁFICO 39** Evolução das trocas de mercadorias por via marítima entre Espanha e Portugal, em ambos os sentidos (2000-2006) **90**
- GRÁFICO 40** Resumo das trocas de mercadorias entre Espanha e Portugal por modo de transporte (2006) **91**
- GRÁFICO 41** Evolução do volume de mercadorias transportadas entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (1991-2006) **92**

- FIGURA 1** Evolução da população na Europa (valor médio entre 2000 e 2004, por 1000 habitantes) **15**
- FIGURA 2** Valores do PIB por habitante (em PPC) na UE-27 a nível regional, em 2004 **18**
- FIGURA 3** Infra-estruturas de ligação rodoviária entre Espanha e Portugal – localização e estado das intervenções em curso em 31.12.2007 **32**
- FIGURA 4** Rede ferroviária e corredores portugueses **33**
- FIGURA 5** Planeamento de infra-estruturas ferroviárias espanholas para 2020 e portuguesas para 2015 **38**
- FIGURA 6** Aeroportos portugueses e espanhóis nas comunidades e regiões limítrofes **39**
- FIGURA 7** Aeroportos peninsulares espanhóis (horizonte de transporte para 2010) e portugueses **41**
- FIGURA 8** Fachadas marítimas do sistema Portuário espanhol peninsular **43**
- FIGURA 9** Sistema portuário comercial de Portugal **44**
- FIGURA 10** Tráfego Médio Diário de veículos ligeiros de passageiros nas principais fronteiras (2006) **47**
- FIGURA 11** Tráfego Médio Diário de veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras (2006) **73**
- FIGURA 12** Tráfego internacional de mercadorias com os cinco principais países da UE-25, com origem e destino nos portos da Península Ibérica (2006) **87**

INTRODUÇÃO 1.

O Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal (OTEP) teve origem na “Cimeira Ibérica” de 2001, na qual ambos os países mostraram interesse em desenvolver esforços com o objectivo de implementar um sistema de monitorização da realidade do transporte transfronteiriço.

O presente documento, quinto da série, é fruto do trabalho conjunto dos Ministérios espanhol e português em matéria de transportes, e o seu objectivo é disponibilizar indicadores que caracterizem os fluxos de transporte transfronteiriço, tanto de passageiros como de mercadorias, analisando também todos os modos de transporte.

Este relatório apresenta a mesma estrutura dos documentos anteriores:

- Enquadramento socio-económico dos dois países;
- Infra-estruturas de transporte por via rodoviária e ferroviária e uma breve referência às infra-estruturas aeroportuárias e portuárias;
- Fluxos de passageiros;
- Fluxos de mercadorias.

O enquadramento socio-económico faz referência não só ao contexto regional e nacional da Península Ibérica, mas também ao enquadramento europeu, a fim de obter uma visão mais global dos dados.

No capítulo sobre infra-estruturas de transporte será igualmente analisada a tripla vertente regional, nacional e europeia. À medida que formos descendo para a dimensão regional, analisaremos com mais detalhe as características das infra-estruturas de transportes que ligam Espanha e Portugal.

Os fluxos de passageiros são analisados por modo de transporte, origem e destino, passagem fronteiriça, e, caso se disponha da respectiva informação, por motivo da viagem. Efetua-se também uma análise da evolução do volume de passageiros por modo de transporte, com o fim de se observarem as tendências ocorridas nos últimos anos.

Os fluxos de mercadorias são analisados, de forma análoga aos fluxos de passageiros, consoante o modo de transporte, origem e destino, passagem fronteiriça e tipo de mercadoria

transportada. As mercadorias classificam-se de acordo com a nomenclatura estatística dos transportes (NST).

Finalmente, refira-se que actualmente as entidades coordenadoras do OTEP de Portugal e Espanha, estão a realizar um inquérito ao transporte de mercadorias nas fronteiras luso-espanholas, cujos resultados serão divulgados em publicação autónoma, em 2009.

2. CARACTERIZAÇÃO SOCIO-ECONÓMICA

Na caracterização socio-económica de Espanha e Portugal utilizaram-se as variáveis seleccionadas em anteriores documentos: população, produto interno bruto, taxa de motorização e comércio internacional.

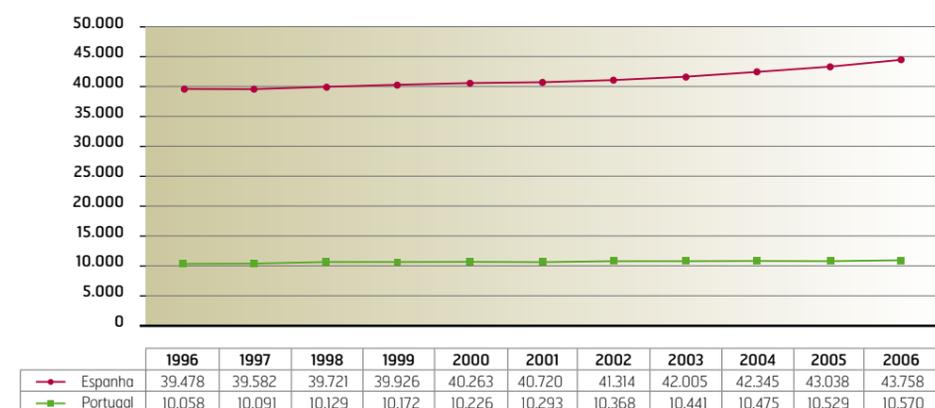
2.1. POPULAÇÃO

Em finais de 2006, Portugal tinha uma população de 10,6 milhões de habitantes, enquanto Espanha contava com 43,8 milhões. A respectiva evolução figura no Gráfico 1.

GRÁFICO 1

Evolução da população residente em Espanha e Portugal (1996-2006)

(em milhares de habitantes)



Fonte: EUROSTAT

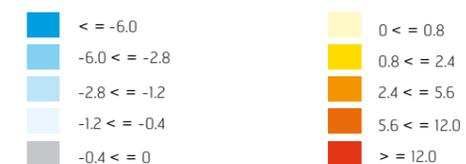
Ao longo do período considerado, a taxa de crescimento média anual da população foi de 1,04% para Espanha e 0,50% para Portugal. Em termos globais, no decénio 1996-2006, a população espanhola cresceu 10,8%, e a portuguesa 5,1%.

O gráfico mostra que, entre 2003 e 2004, tanto Espanha como Portugal apresentaram uma estabilização da sua taxa de crescimento, situando-se esta aproximadamente em metade do crescimento médio do período analisado (0,81% e 0,33% respectivamente). Concretamente no caso da Espanha, nesse período a diferença entre imigração e emigração diminuiu 2,3%, recuperando 5,1% no período seguinte. O aumento da população da Espanha entre 2003 e 2004 deveu-se à variação natural da população (nascimentos menos óbitos), que aumentou 44,9% relativamente ao ano anterior.

Ao invés, em Portugal a taxa de saldo migratório foi negativa, ou seja, o número de emigrantes excedeu o de imigrantes, tendo portanto uma incidência negativa no crescimento da população. O aumento da população deveu-se exclusivamente à sua variação natural.

FIGURA 1

Evolução da população na Europa (valor médio entre 2000 e 2004, por 1000 habitantes)



Dados não disponíveis

* FR, UK entre 2000 e 2003

0 600 km



Fonte: EUROSTAT: Yearbook2007.

2.2 DADOS ECONÓMICOS GERAIS

Na Tabela 1 apresenta-se a evolução do Produto Interno Bruto a preços de mercado (PIBpm) e do Produto Interno Bruto (PIB) *per capita*, medido em Paridade do Poder de Compra (PPC) – sendo 100 o valor médio correspondente à UE-27, tanto para Espanha e Portugal, como para as antigas UE-25 (conjunto de países que formavam a UE no ano de estudo desta publicação, 2006) e UE-15. Em relação ao segundo indicador, Portugal apresenta valores inferiores à média da UE-27, e Espanha supera-o a partir de 2002 (enquanto em 2006 a Espanha supera a média em 5,2 pontos, Portugal situa-se 25,4 pontos abaixo).

TABELA 1

Evolução do PIB a preços de mercado e PIB per capita em paridades do poder de compra (1998-2006)

ANO	PIB a preços de mercado (10 ⁹ €)				PIB per capita em paridade do poder de compra (PPC) (UE-27 = 100)			
	UE-25	UE-15	ESPAÑA	PORTUGAL	UE-25	UE-15	ESPAÑA	PORTUGAL
1998	8.002,9	7.337,6	642,9	131,7	105,0	115,4	95,7	76,9
1999	8.416,6	7.715,2	684,9	141,8	105,0	115,3	96,7	78,6
2000	9.021,5	8.272,4	746,4	151,9	105,0	115,2	97,7	78,3
2001	9.384,9	8.599,4	790,1	157,4	104,8	114,8	98,5	77,6
2002	9.732,1	8.901,5	849,7	163,5	104,6	114,2	100,9	77,3
2003	9.885,4	9.022,7	879,1	165,9	104,4	113,7	101,4	77,0
2004	10.364,5	9.440,3	933,4	169,6	104,2	113,1	101,4	74,9
2005	10.799,7	9.820,3	1.001,2	178,3	104,1	112,7	103,1	75,5
2006	11.373,9	10.317,2	1.088,6	185,6	103,9	112,1	105,2	74,6

Fonte: EUROSTAT

No Gráfico 2, observa-se a evolução das taxas de crescimento anual do PIB (a preços constantes).

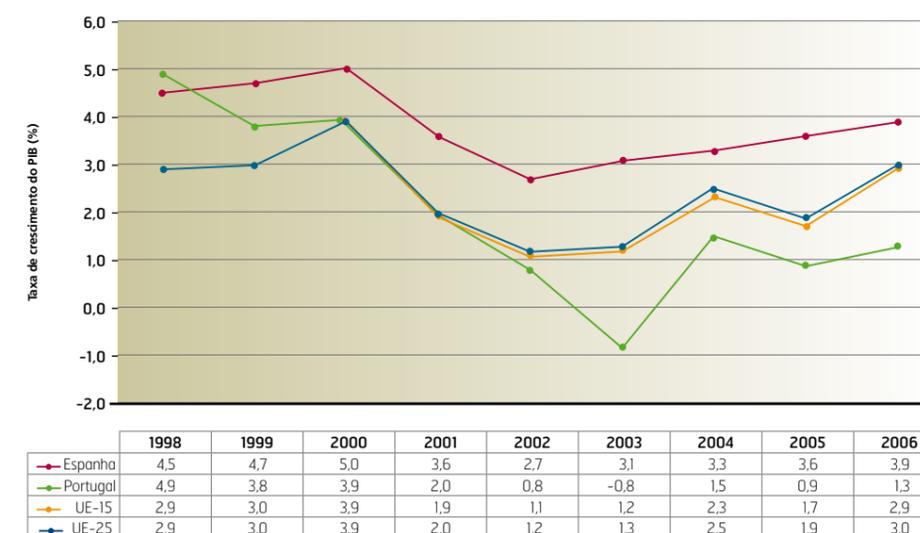
No período analisado, é de referir o seguinte:

- A taxa de crescimento do PIB para a UE-15 e para a UE-25 são praticamente iguais, ou seja, a contribuição dos 10 novos países que aderiram posteriormente influi de forma pouco significativa na UE.
- Em 2002, a taxa de crescimento do PIB baixou, tendo atingido o seu nível mínimo do período analisado. A partir desse ano, foi recuperando e acabou por chegar quase ao nível de 1998. No caso de Portugal, a taxa de crescimento do PIB alcançou o seu nível mínimo em 2003, chegando a apresentar valor negativo.

- A Espanha apresentou sempre taxas de crescimento superiores às da UE-15 e da UE-25. Portugal, pelo contrário, a partir de 2000, apresenta, embora com taxas inferiores, a mesma tendência que a UE-15 e a UE-25.

GRÁFICO 2

Evolução da taxa de crescimento anual do PIB na UE-25, UE-15, Espanha e Portugal (1998-2006)



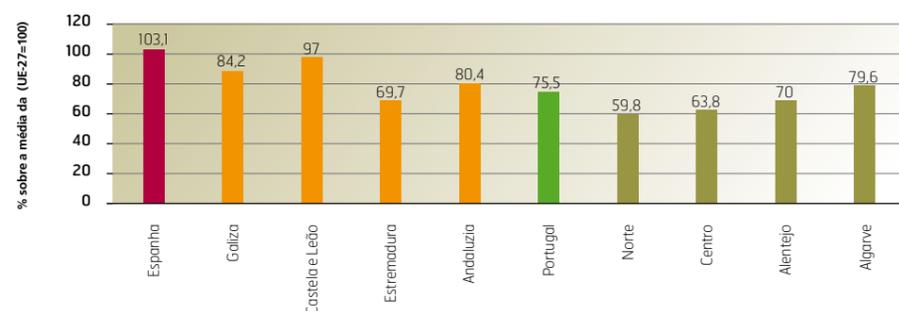
Fonte: EUROSTAT

Em seguida centrar-nos-emos na zona fronteiriça entre Espanha e Portugal mostrando no Gráfico 3 os diferentes níveis de PIB *per capita* em PPC (sendo UE-27=100) para as regiões limítrofes entre os dois países para o ano de 2005.

No caso da Espanha, todas estas regiões estão abaixo da média nacional, destacando-se Castela e Leão como a comunidade mais convergente e a Estremadura como a que mais se assemelha às regiões portuguesas do Centro e Alentejo, com as quais faz fronteira. Portugal encontra-se muito abaixo da média da UE-27. Entre as regiões fronteiriças, destaca-se o Algarve, que se assemelha à comunidade espanhola da Andaluzia e que supera a média nacional. Lisboa é a região portuguesa com maior PIB (106,3), superior à média da UE-27.

GRÁFICO 3

PIB per capita em PPC, por regiões fronteiriças em Espanha e Portugal (2005)

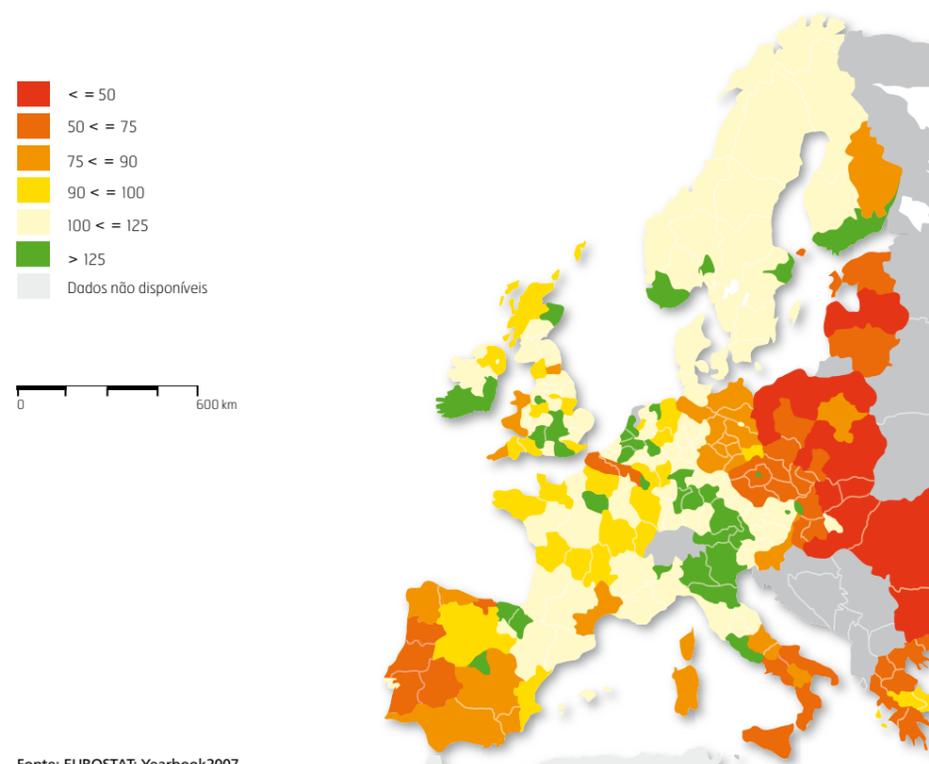


Fonte: EUROSTAT. Regiões e cidades.

A Figura 2 mostra a distribuição dos valores do PIB por habitante, expressos em PPC, no conjunto da UE-27, distinguindo as diferentes regiões de cada país, em 2004.

FIGURA 2

Valores do PIB por habitante (em ppc) na UE-27 a nível regional, em 2004



Fonte: EUROSTAT: Yearbook2007.

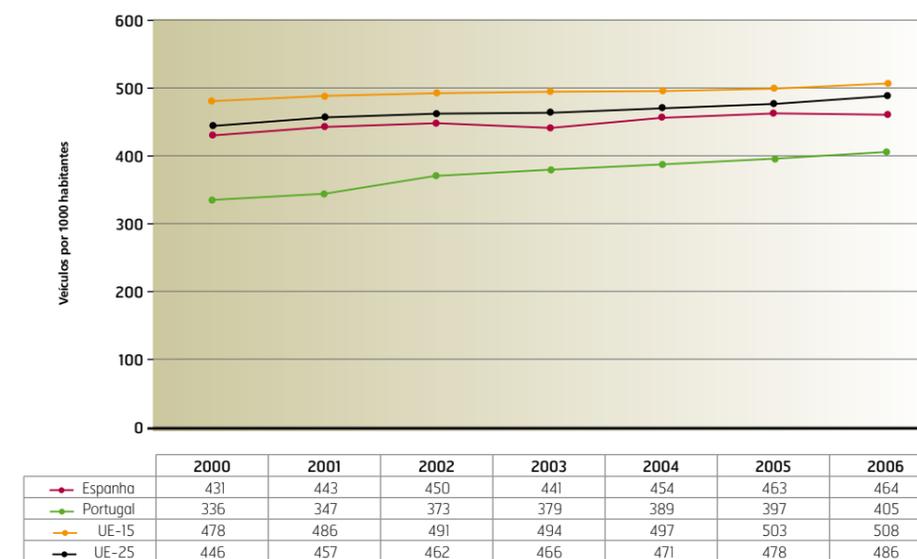
TAXAS DE MOTORIZAÇÃO 2.3.

O conceito de índice de motorização não está harmonizado a nível comunitário, fazendo-se o seu apuramento a partir da recompilação elaborada pelos serviços da Comissão Europeia provenientes de dados nacionais, tendo presente que estes podem representar diferentes formas de medir a mesma realidade.

O Gráfico 4 mostra a evolução da taxa de motorização tanto em Espanha e Portugal, como a nível da União Europeia, tendo em conta os 15 primeiros países aderentes e os 25 países membros em 2006.

GRÁFICO 4

Evolução da taxa de motorização em Espanha, Portugal, UE15 e UE25



Fonte: EUROSTAT

2.4. COMÉRCIO INTERNACIONAL

As trocas comerciais de Espanha e Portugal com os outros países europeus (UE-27, países candidatos à entrada na UE¹ e o resto da Europa²) em 2006, ultrapassaram os 320 milhares de milhões de euros, com a distribuição que se mostra na Tabela 2.

TABELA 2

Comércio Internacional de Espanha e Portugal com o resto da Europa (2006)

(milhares de milhões de euros)

	Importações			Exportações		
	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal
UE-15	145,48	23,93	169,41	99,53	16,85	116,38
UE-25 (excluindo os 15)	6,57	0,76	7,33	5,43	0,64	6,07
UE-27 (excluindo os 25)	0,98	0,08	1,07	0,99	0,10	1,09
Países candidatos à UE	3,50	0,50	4,00	3,04	0,25	3,29
Resto da Europa	13,66	1,89	15,55	7,46	0,58	8,04
Total	170,19	27,16	197,35	116,45	18,42	134,87

Fonte: EUROSTAT. Comércio externo.

A maior parte das transacções têm origem ou destino na UE-25, com absoluta preponderância dos países da antiga UE-15.

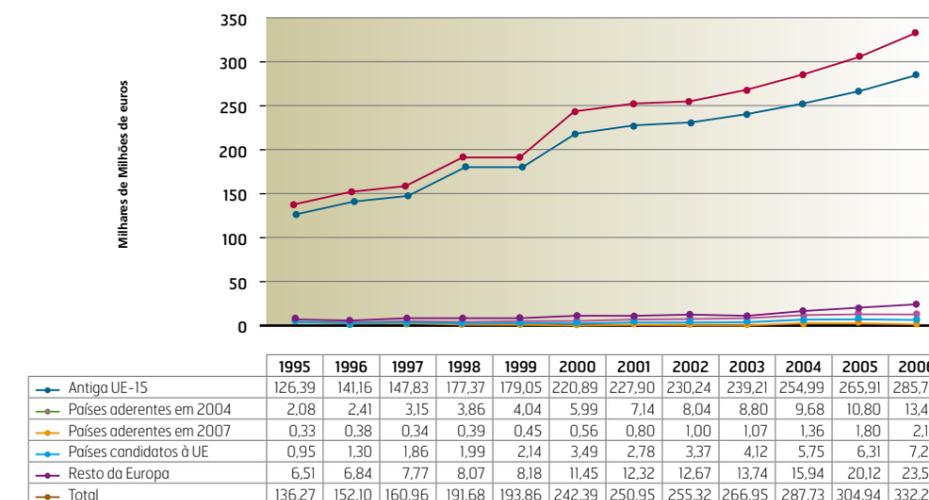
A evolução das trocas comerciais de Espanha e Portugal no período 1995-2006 é visível no Gráfico 5.

¹ Croácia, Macedónia e Turquia

² Andorra, Albânia, Arménia, Azerbaijão, Bósnia Herzegovina, Bielorrússia, Suíça, Sérvia e Montenegro, Geórgia, Islândia, Liechtenstein, Moldávia, Noruega, Rússia, São Marino e Ucrânia.

GRÁFICO 5

Evolução do comércio internacional do conjunto Espanha-Portugal com a Europa (1995-2006)



Fonte: EUROSTAT

Como se observa, entre 1995 e 2006, o valor das transacções, em termos monetários, de Espanha e Portugal com a Europa mais que duplicou. Em 2006, quase 90% das trocas continuavam a realizar-se com os países membros da antiga UE-15, sendo o seu crescimento anual médio durante esse período de 8%. Por outro lado, o crescimento médio anual com os países que aderiram quer em 2004 quer em 2007, foi de aproximadamente 19%.

A Tabela 3, apresenta as trocas comerciais de Espanha e Portugal com a Europa repartidas em importações e exportações, em volume de mercadorias transportadas.

TABELA 3

Comércio internacional de Espanha e Portugal com o resto da Europa (2006)

(milhões de toneladas)

	Importações			Exportações		
	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal
UE-15	61,51	10,61	72,11	48,02	7,17	55,19
UE-25 (excluindo os 15)	3,87	0,41	4,28	1,99	0,21	2,19
UE-27 (excluindo os 25)	2,21	0,23	2,44	0,56	0,02	0,58
Países candidatos à UE	4,30	0,94	5,24	1,64	0,15	1,79
Resto da Europa	30,67	2,71	33,38	7,16	0,40	7,56
Total	102,56	14,90	117,45	59,37	7,95	67,31

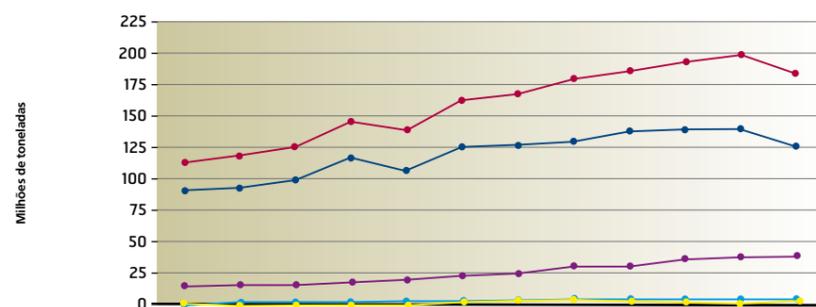
Fonte: EUROSTAT. Comércio externo.

As transacções de Espanha e Portugal com os países da UE-27 ascendem a 74% do total, das quais 93% fazem-se com a UE-15, 5% com os países que aderiram em 2004 e 2% com os que aderiram em 2007. Espanha representa 88% das trocas globais dos dois países.

O Gráfico 6 apresenta a evolução das trocas comerciais do conjunto Espanha-Portugal com a Europa, no período 1995-2006.

GRÁFICO 6

Evolução do comércio internacional do conjunto Espanha-Portugal com a Europa (1995-2006)



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
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
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
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
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
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
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

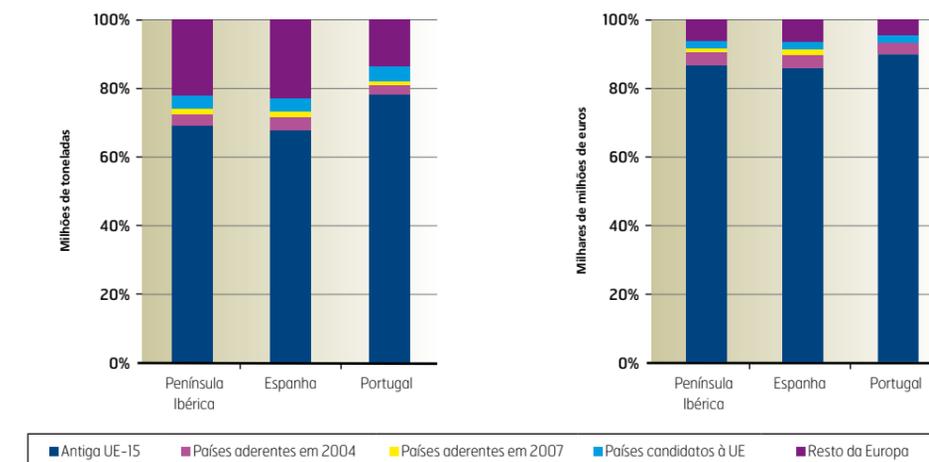
Fonte EUROSTAT. Comércio externo.

Em 2006, o conjunto de importações e exportações de Espanha e Portugal com os países da União Europeia e os seus candidatos registaram uma descida de 10% relativamente ao ano anterior. Desde 1999 não havia uma descida tão significativa nas transacções comerciais de Espanha e Portugal com o resto da UE.

Esta descida em volume de toneladas, que não se verifica em termos monetários, deve-se ao facto de haver determinados produtos que são transaccionados em menor quantidade mas com um valor superior. O tipo de produto em que se verifica de forma mais evidente este fenómeno é o correspondente à (secção IX) *Nomenclatura Combinada*, “Madeira, cortiça e respectivas manufacturas”, que importou menos 73% em volume (toneladas) e mais 6% em valor (monetário). Outros produtos em que se verifica um fenómeno semelhante constituem a secção VI “Produtos das indústrias químicas ou derivadas” (diminuiu 26% o fluxo em toneladas e aumentou 11% o fluxo em euros) e a secção XVI “Máquinas e aparelhos, material eléctrico” (diminuiu 38% o fluxo em toneladas e aumentou 6% o fluxo em euros), embora neste caso a repartição entre importações e exportações seja mais homogénea. Em nenhuma secção da Nomenclatura Combinada se dá o fenómeno contrário

GRÁFICO 7

Comércio internacional de Espanha e Portugal com a Europa (2006)



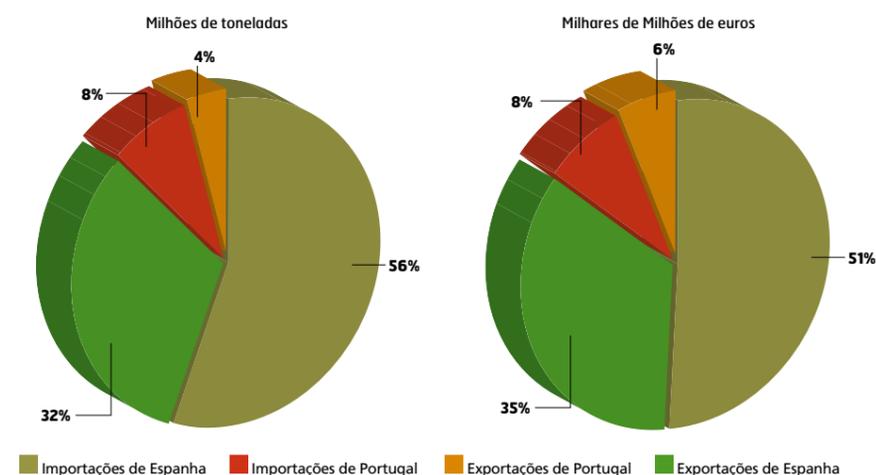
Fonte EUROSTAT. Comércio externo.

Como nos mostra o gráfico 7, tanto em termos monetários como em volume de tonelagem, os principais clientes e fornecedores de Espanha e Portugal são os países da UE-15 (em ter-

mos monetários, esta preponderância é maior, enquanto em volume, o “Resto da Europa” amplia o seu mercado).

GRÁFICO 8

Repartição entre Espanha e Portugal do comércio internacional com o resto da Europa (2006)



O Gráfico 8 mostra-nos que tanto a Espanha como Portugal têm uma balança comercial negativa, tanto em termos monetários como em volume de tonelagem. Ambos os países têm uma balança monetária parecida, já que tanto Espanha como Portugal gastam mais 20% em importações do que ganham com exportações. A diferença de tonelagem entre importações e exportações é análoga à que existe em termos monetários.

Considerando o total de trocas comerciais de Espanha e Portugal com a Europa, o peso da Espanha (86% em termos económicos e 88% em termos de volume (toneladas)) é muito superior ao de Portugal (14% em termos económicos e 12% em volume).

INFRA-ESTRUTURAS 3.

INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS 2.1.

Entre Espanha e Portugal há sessenta e uma passagens rodoviárias asfaltadas, as quais registaram, em 2006, um tráfego total de mais de 89.000 veículos diários, dos quais 89% corresponderam a veículos ligeiros e 11% a veículos pesados.

A Tabela 4 sintetiza os postos fronteiriços entre ambos os países, especificando, sempre que possível, a designação da estrada e o respectivo tráfego médio diário (medido em veículos/dia) para o ano de 2006.

TABELA 4

Ligações rodoviárias entre Espanha e Portugal (a 31-12-2006)
Tráfego médio diário de veículos

PASSAGEM FRONTEIRIÇA	IDENTIFICAÇÃO DE TIPO** ESTRADAS***	RESPONSABILIDADE*		TMD DE VEÍCULOS (VL + VP) EM 2006	
		ESPANHA PORTUGAL	ESPANHA PORTUGAL	PORTUGAL	ESPANHA
Goián	PO-503 (PO-552)		CC.AA.		2.591
Vilanova de Cerveira			Galiza 2.º		
Tui (ponte nova)	A-55	AP		REN	RCE
Valença do Minho	IP-1	AP			16.837
Tui (ponte velha)	N-550			REN	Municipal
Valença do Minho	EN-13				4.753
Salvaterra do Minho				REN	Municipal
Monção	EN-101				5.463
Arbo	PO-405 (PO-400)			REN	CC.AA.
Melgaço	EN-202				Galiza 3.er
Ponte Barxas	OU-801 (N-120)			REN	CC.AA.
São Gregório	EN-301				Galiza 3.er
Ponte Barxas-Azoreira					Municipal
Castro Laboreiro					17
Guxinde (Entrimo)	OU-1212 (OU-540)				Diputación
Castro Laboreiro					206
Aceredo	OU-540			REM	CC.AA.
Lindoso	EN 304-1 (IC-28)				Galiza 3.er
Torneiro	OU-312 (OU-540)				CC.AA.
Portela do Homem	EN 308-1			RER	Galiza 1.º
Calvos de Randín	OU-302 (OU-301)				CC.AA.
Tourém					Galiza 3.er

Ligações rodoviárias entre Espanha e Portugal (a 31-12-2006)
Tráfego médio diário de veículos (continuação)

PASSAGEM FRONTEIRIÇA	IDENTIFICAÇÃO DE ESTRADAS***	TIPO**	RESPONSABILIDADE*		TMD DE VEÍCULOS (VL + VP) EM 2006	
			PORTUGAL	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA
Requias (Muiños) Tourém				Municipa		180
Baltar	OU-1109 (OU-1110)		REN	Diputación		670
Sendim (Montalegre)	EN 103-9					
A Xironda (Cualedro)	OU-1020 (OU-1107)			Diputación		508
Santo André (Montalegre)						
A Xironda (Cualedro)				Municipal		86
Vilar de Perdizes (Montalegre)						
Rabal (Oimbra)				Municipal		50
Vilarelho da Raia (Chaves)						
San Ciprian (Oimbra)				Municipal		10
Vilarelho da Raia (Chaves)						
Espiño (Oimbra)				Municipal		30
Soutelinho da Raia (Chaves)						
Verín	N-532		REN	RCE	4.057	5.801
Vila Verde Raia	EN 103 (IP-3)					
Soutochao (Vilardevós)				Municipal		160
Xixirei						
Terroso (Vilardevós)				Municipal		90
São Vicente						
Vilarello da Cota (Vilardevós)				Municipal		60
Mairos						
Arzádegos (Vilardevós)				Municipal		100
Trabancas						
Mesón de Erosa (A Gudiña)				Municipal		10
Cisterna						
Esculqueira (A Mezquita)				Municipal		112
O Pinheiro						
Manzavlos (A Mezquita)	OU-311 (N-525)			CC.AA.		144
Moimenta				Galiza 3.er		
Calabor	ZA-925 (N-525)		REN	CC.AA.		179
Portelo	EN 103-7 (IP-2)			Cast.-León 2.º		
Rio honor de Castilla	ZA-921		REM	CC.AA.		97
Rio de Onor	EN 308			Cast.-León 2.º		
San Martín de Pedroso	N-122		REN	RCE	1.404	1.910
Quintanilha	EN 218-1 (IP 4)					
Tres Marras (Alcañices)	ZA-L-2440			Diputación		70
S.Martinho de Angueira						
Moveros (Ermita da Luz)	ZA-L-2435			Diputación		70
Constantim						
Moralina	ZA-324		RER	CC.AA.		648
Miranda do Douro	EN 218 (IC-5)			Cast.-León 2.º		

Ligações rodoviárias entre Espanha e Portugal (a 31-12-2006)
Tráfego médio diário de veículos (continuação)

PASSAGEM FRONTEIRIÇA	IDENTIFICAÇÃO DE ESTRADAS***	TIPO**	RESPONSABILIDADE*		TMD DE VEÍCULOS (VL + VP) EM 2006	
			PORTUGAL	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA
Fermoselle	CL-527			CC.AA.		114
Bemposta	EN 211-7			Cast.-León 1.º		
Saucelle	DSA-590			Diputación		174
Freixo de Espada à Cinta						
A Fregeneda	CL-517		RER	CC.AA.		600
Barca de Alva	ER 221			Cast.-León 1.º		
A Bouza	DSA-473			Diputación		53
Escarigo						
Aldea do Obispo	DSA-478			Diputación		529
Vale da Mula						
Fuentes de Oñoro	N-620		REN	RCE	8.485	9.204
Vilar Formoso	IP-5					
A Alamedilla	CM-215			Municipal		50
Batotas						
A Albergueria de Argañón	SA-200 (N-620)			CC.AA.		531
Aldeia da Ponte				Cast.-León 2.º		
Navasfrías	DSA-380			Diputación		51
Lageosa						
Navasfrías	CV-148 (CM-603)			Municipal		5
Aldeia do Bispo						
Navasfrías				Municipal		
Foios						
Valverde do Fresno	EX-205		RER	CC.AA.		690
Penamacor	ER-346			Estremadura 1.º		
Zarza la Mayor	EX-108		REN	CC.AA.		731
Termas Monfortinho	EN 239 (IC-31)			Estremadura 2.º		
Piedras Albas	EX-207		RER	CC.AA.		130
Segura	ER 335			Estremadura 3.er		
Cedillo (Alcántara)	EX-374 (N-521)			CC.AA.		229
Montalvão	EN 359-3		REM	Estremadura 1.º		
A Fontañera	CC-98			Diputación		
A Fontañera						
Valencia de Alcántara	N-521		REN	RCE		1.924
Marvão	EN 246-1					
A Codosera	BA-052			Diputación		457
Arronches						
A Codosera	BA-053			Diputación		120
Rabaça						
Badajoz	BA-020			Diputación		2.176
Campo Maior						
Alburquerque	BA-007(BA-008)			Diputación		158
Campo Maior						

Ligações rodoviárias entre Espanha e Portugal (a 31-12-2006)
Tráfego médio diário de veículos (continuação)

PASSAGEM FRONTEIRIÇA	IDENTIFICAÇÃO DE ESTRADAS***	TIPO**	RESPONSABILIDADE*		TMD DE VEÍCULOS (VL + VP) EM 2006	
			PORTUGAL	ESPAÑA	PORTUGAL	ESPAÑA
Badajoz	A-5	A	REN	RCE	8.242	9.528
Caia	IP-7	AP				
Olivenza	EX-105			CC.AA.		1.034
Ajuda				Estremadura 1.º		
Villanova do Fresno	EX-107		REN	CC.AA.		577
Leonardo (Mourão)	EN 256			Estremadura 1.º		
Valencia do Mombuey	BA-102 (EX-112)			Diputación		348
Amareleja						
Encinasola	C-439		REN	CC.AA.		348
Barrancos	EN 258			Andalucia 3.er		
Rosal da la Frontera				Municipal		
Sobral de Aidiça						
Rosal da la Frontera	N-433					
Vila V. Ficalho	EN 260 (IP-8)		REN	RCE		2.024
Ayamonte	A-49	A	REN	RCE	12.392	12.939
Monte Francisco (V.R.S António)	IP-1	A				

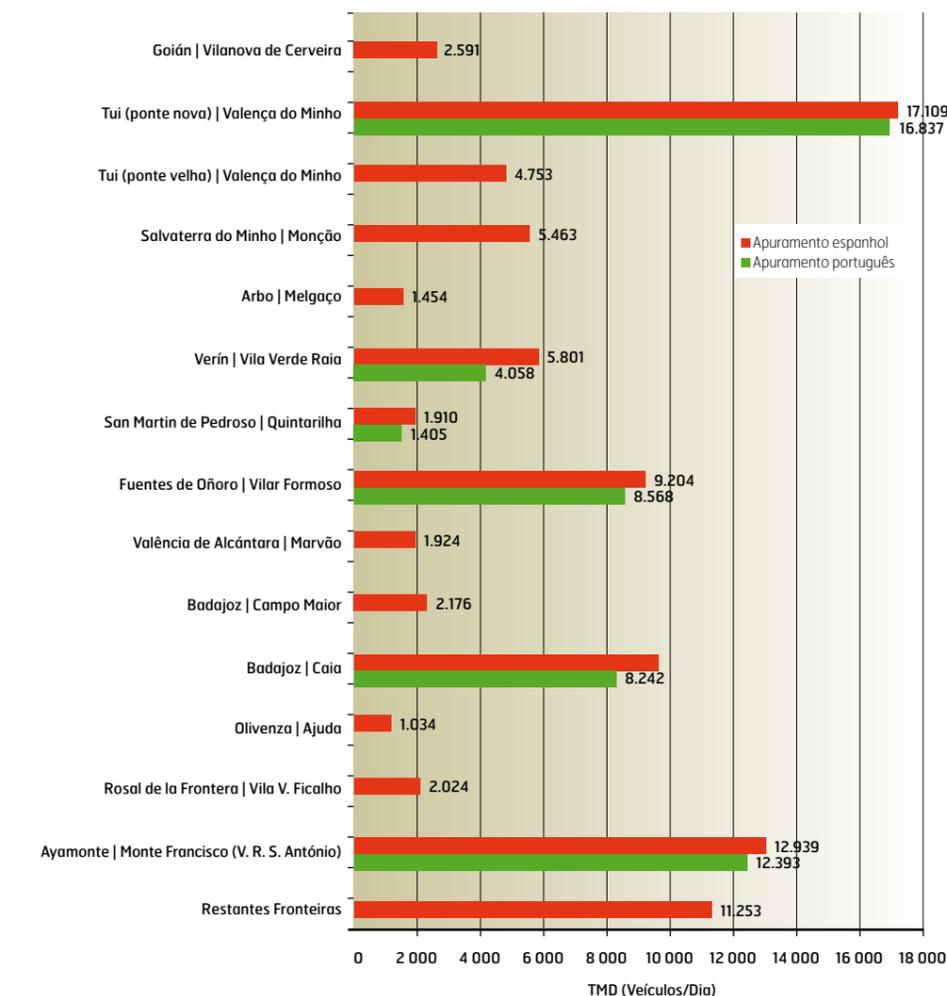
* Espanha: RCE: Rede de Estradas do Estado, CC.AA.: Comunidade Autónoma com três níveis (1º, 2º e 3º ordem), Portugal: REN/RER/REM: Rede de Estradas Nacional, Regional, Municipal.
 ** AP: Auto-estrada com portagem, A: Auto-estrada livre ou via rápida, resto: Estrada convencional.
 *** Utilizou-se a nova 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.

Fontes: Espanha: Ministério de Fomento, DG de Carreteras.
 Portugal: EP - Estradas de Portugal.

A maior parte do tráfego concentra-se num conjunto relativamente pequeno de estradas. As catorze passagens com um movimento superior a 1.000 veículos diários representam mais de 87% do total. O Gráfico 9 mostra os tráfegos médios diários nos postos fronteiriços com mais de 1.000 veículos/dia.

GRÁFICO 9

Tráfego médio diário de veículos ligeiros e pesados em ambos os sentidos, nos principais postos fronteiriços (2006)



Fontes: Espanha: Ministério de Fomento, DG de Carreteras; Portugal: EP - Estradas de Portugal.

ACTUAÇÕES EM CURSO NAS LIGAÇÕES POR VIA RODOVIÁRIA 3.1.1.

A 18 e 19 de Janeiro de 2008, realizou-se em Braga a XXIII Cimeira Luso-Espanhola, presidida pelo primeiro-ministro português, José Sócrates, e pelo chefe do governo espanhol, José Luis Rodríguez Zapatero.

Nesta cimeira, frisou-se a importância da cooperação transfronteiriça como elemento significativo do dinamismo na relação bilateral e de oportunidade de desenvolvimento económico e social, e reconheceu-se a importância dos resultados do Programa INTERREG IIIA e do Programa Operativo de Cooperação Transfronteiriça 2007-2013, que constata a necessidade de continuar a melhorar e a desenvolver planos de infra-estruturas que promovam as ligações e a acessibilidade entre os dois países.

A cimeira debruçou-se sobre as seguintes actuações em infra-estruturas rodoviárias, todas elas finalizadas recentemente ou ainda em curso:

Troço Verín – Chaves

Do lado português:

- Foi anunciada a finalização, em Setembro de 2007, da ligação da auto-estrada A24/IP3 entre Chaves (fronteira) e Vila Real.

Do lado espanhol:

- Foi comunicado que a finalização das obras da ponte internacional sobre o rio Tâmega está prevista para 2008. Quanto à via rápida Verín-fronteira, foi anunciado que as obras estão em execução e que está prevista a sua conclusão em 2010.

Troço Tordesilhas – Zamora – Bragança

Do lado português:

- Foi anunciado que as obras da ponte internacional sobre o rio Maçãs entre Quintanilha e S. Martín de Pedroso foram concluídas em Dezembro de 2007, e que só falta realizar trabalhos de iluminação e sinalização, que dependem da finalização dos acessos em território espanhol. Quanto aos troços Amarante – Vila Real – Quintilha, foi comunicado que tinham sido lançadas em 2007 as concessões para a sua construção como auto-estradas, com portagem no primeiro dos troços referidos.

Do lado espanhol:

- Foi referido que os acessos à ponte sobre o rio Maçãs se encontravam em execução, com finalização prevista para 2008. Quanto à ligação Tordesilhas – fronteira portuguesa, foi comunicado que já se encontrava em serviço o troço Tordesilhas – Zamora, e que no troço Zamora – fronteira, após a aprovação do estudo prévio em 2007, foi decidida a elaboração de todos os projectos do troço.

Troço Valladolid – Salamanca – Fontes de Oñoro/Vilar Formoso – Guarda

Do lado português:

- Foi referido que tinha sido contratada a execução do projecto do troço Vilar Formoso – fronteira, em 2007, e que se encontrava totalmente concluída a ligação, em auto-estrada, entre Aveiro e Vilar Formoso.

Do lado espanhol:

- Foi anunciado que os troços de via rápida Valladolid – Salamanca e Salamanca – Fontes de Oñoro se encontravam em exploração, com a excepção, neste último, do troço Fontes de Oñoro – Ciudad Rodrigo, actualmente em construção e com conclusão prevista para 2008. Quanto ao troço Fontes de Oñoro – fronteira portuguesa, encontrava-se em fase de elaboração do projecto.

Sevilha – Rosal da Fronteira – Vila Verde de Ficalho – Beja

Do lado português:

- Foi comunicado que tinha sido lançado o projecto de beneficiação da via existente entre Beja e Vila Verde de Ficalho e que tinha sido lançada a concessão para a construção do troço da auto-estrada entre Beja e Sines.

Do lado espanhol:

- Foi referido que se encontrava em elaboração o estudo prévio de beneficiação do troço Sevilha – Rosal da Fronteira.

Plasencia Monfortinho – Castelo Branco

Do lado português:

- Foi anunciado o lançamento do estudo prévio entre Castelo Branco e a fronteira, previsto para 2008.

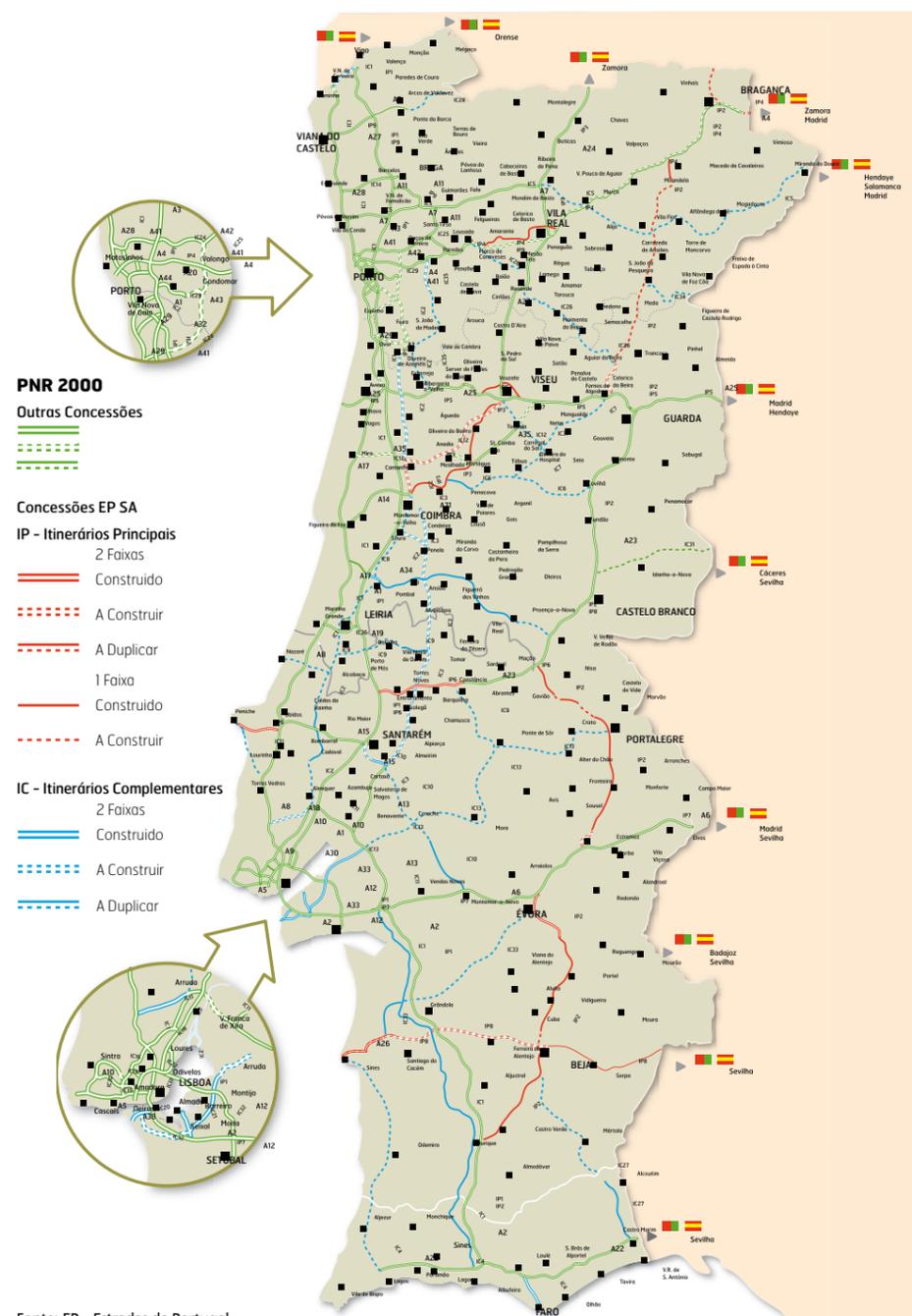
Do lado espanhol:

- Referiu-se que as obras da via rápida do troço Plasencia (Sul) – El Batán tinham sido adjudicadas e que se encontravam em fase de elaboração de projecto o troço El Batán – Coria/Moraleja e o troço Coria/Moraleja – fronteira. Estas obras são da competência da Junta da Estremadura.

Na Figura 3, mostram-se as infra-estruturas de ligação rodoviária entre Espanha e Portugal, bem como o estado das intervenções de melhoria das ligações entre os dois países.

FIGURA 3

Infra-estruturas de ligação rodoviária entre Espanha e Portugal – localização e estado das intervenções em curso em 31.12.2007



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 ponto mais importante, tanto em termos de passageiros como de mercadorias, é Fontes de Oñoro – Vilar Formoso. Os serviços de mercadorias são prestados nas quatro ligações ferroviárias citadas anteriormente, enquanto para passageiros existem serviços em todas as ligações com excepção de Badajoz – Elvas.

No âmbito da preparação do projecto de Alta Velocidade, foram definidos três corredores de ligação a Espanha, representados na figura seguinte, sendo de referir a passagem de Vila Real de Santo António, prevendo-se que esteja operacional após 2015.

FIGURA 4

Rede ferroviária e corredores portugueses

CORREDORES

REDE AV/VE E CONVENCIONAL INTEGRADA

1. NORTE - SUL
2. TRANSVERSAL NORTE
3. TRANSVERSAL SUL

- Rede AV/VE
- Rede AV/VE a construir depois de 2015
- Rede convencional
- Linhas a reclassificar como rede complementar quando se construírem os eixos AV/VE
- Decisão de construir em análise
- Portos
- Plataformas logísticas
- Aeropostos

Fonte: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações



3.2.2. PLANEAMENTO E ACTUAÇÕES EM CURSO NAS LIGAÇÕES FERROVIÁRIAS

Na última Cimeira Luso-Espanhola de Braga foram referidos os progressos, conseguidos de forma coordenada, no desenvolvimento e aplicação de Acordos sobre ligações ferroviárias, alcançados nas últimas Cimeiras Bilaterais.

As actuações em infra-estruturas ferroviárias mais relevantes foram:

Ligação Madrid – Lisboa

Foram alcançados progressos nos diferentes estudos conjuntos desta nova linha, elaborados pelo Agrupamento Europeu de Interesse Económico “Alta Velocidade Espanha – Portugal” (AEIE-AVEP), entre os quais salientamos os relativos à Estação Internacional, que abarcam a análise da sua localização, acessibilidade e financiamento.

O Grupo de Trabalho Permanente para o Transporte Ferroviário Luso-Espanhol foi incumbido de apresentar uma proposta de localização da Estação antes do final de 2008. Além disso, houve felicitações pelo apoio financeiro de 312,7 M€ que a Comissão Europeia concederá ao troço Mérida – Évora, para o período 2007-2013, dos Fundos da Rede Transeuropeia de Transporte (RTE-T).

Manifestou-se a importância do desenvolvimento dos estudos conjuntos de traçados, a fim de garantir que as infra-estruturas do troço transfronteiriço sejam projectadas com uma plataforma de tripla via (duas vias de bitola UIC para alta velocidade e uma via de bitola ibérica para a linha convencional), assim como a adopção de parâmetros ferroviários que permitam projectar uma linha de características e prestações homogéneas em ambos os países.

Do lado português:

- Foi anunciado que, tendo como objectivo finalizar em 2013 a ligação Lisboa – fronteira para transporte misto, o desenvolvimento desta ligação será objecto de uma parceria público-privada (PPP). Os avanços obtidos nos estudos prévios e de avaliação ambiental de todos os troços da linha permitirão o lançamento dos respectivos concursos, tanto no troço Lisboa – Poceirão, no qual se inclui a Terceira Travessia do Tejo (TTT), como no troço Poceirão – Caia.

Do lado espanhol:

- Foi transmitida a situação das actuações na linha Madrid – Estremadura, com realce para o facto de já se encontrar em obras o troço Mérida – Badajoz, encontrando-se o troço Cáceres – Mérida em fase de projecto. Além disso, para o troço Talayuela – Cáceres foi referido que tinha sido aprovado o estudo prévio, após ter sido obtida a Declaração de Impacto Ambiental em Novembro de 2007, e que se ia dar início à elaboração de projectos.

Ligação Vigo – Porto

Constataram-se os progressos realizados nos diferentes estudos conjuntos desta nova ligação, elaborados pela AEIE-AVEP, destacando-se, na Cimeira, o concurso para o “Estudo do Modelo de Exploração dos Serviços de Passageiros” na ligação ferroviária de Alta Velocidade de Porto-Vigo.

Houve felicitações pelo apoio financeiro de 244,1 M€ que a Comissão Europeia atribuirá ao troço transfronteiriço Vigo – Ponte de Lima, para o período 2007-2013, dos Fundos da Rede Transeuropeia de Transporte.

Também foi salientada a importância da projecção de uma linha de características e prestações homogéneas nos dois países.

Do lado português:

- Foi transmitido que, tendo como objectivo finalizar a ligação Porto – Valença em finais de 2013, a execução tinha sido planeada em duas fases:
 - Para o troço Braga – Valença estavam em elaboração os estudos de optimização de traçados para o posterior desenvolvimento dos Estudos Prévios e de Impacto Ambiental.
 - Para o troço Porto – Braga estava em elaboração o Estudo Prévio e o Estudo de Impacto Ambiental.

Prevê-se que, para ambos os troços, os estudos terminem em 2008.

Do lado espanhol:

- Foi comunicado que o troço Vigo – Porriño se encontrava em fase de Estudo Prévio, tendo terminado o processo de consulta pública, e que se encontrava nessa altura em fase de análise das alegações. Quanto ao troço Porriño – fronteira, tinha terminado a elaboração do Estudo Prévio, que seria submetido a consulta pública em 2008.

Ligação Salamanca – Aveiro

Do lado português:

- Foi comunicado que, na ligação Aveiro – Salamanca, a construção então em curso, da plataforma multimodal de Cacia e a respectiva ligação com o porto de Aveiro têm a sua finalização prevista para finais de 2009. A adjudicação dos concursos para a elaboração dos Estudos Prévios e de Impacto Ambiental dos troços Aveiro – Celorico, com passagem por Mangualde e Celorico – Almeida / Vilar Formoso, realizar-se-á em 2008.

Do lado espanhol:

- Foi transmitido que, após a obtenção da Declaração de Impacto Ambiental, tinha sido aprovado definitivamente o Estudo Prévio da Linha de Alta Velocidade Medina do Campo – Salamanca e que os projectos se encontravam em execução.

Ligação Sevilha – Huelva – Faro – Évora

Quanto à ligação Sevilha – Huelva – Faro – Évora, acordou-se promover a modificação dos estatutos da AVEP, para que se pudesse alargar o seu âmbito de actuação ao troço Huelva – Faro, tendo em vista o lançamento dos estudos deste troço.

Do lado português:

- Portugal informou que, em 2008, dar-se-á início aos Estudos de Viabilidade Técnica desta ligação nos troços portugueses.

Do lado espanhol:

- Espanha, por seu lado, comunicou que foi concluída a elaboração do Estudo Prévio da nova linha Sevilla-Huelva, estando a mesma dependente de Declaração de Impacto Ambiental.

Ligação ferroviária convencional de mercadorias

Sines – Elvas – Badajoz – Puertollano – Madrid

Procedeu-se a uma nova troca de informação sobre a situação dos trabalhos nesta ligação, no que se refere ao desenvolvimento de estudos, projectos e obras em ambos os países e sobre as soluções para a definição conjunta das normas para o transporte de mercadorias.

Do lado português:

- Foi comunicado que, na Ligação Sines – Casa Branca, o troço Sines – Grândola se encontrava em fase de Estudo Prévio e de Impacto Ambiental, prevendo-se a sua conclusão para 2008. A Grande Variante de Alcácer estava em fase de execução com uma extensão de 29 km. Os Projectos de reabilitação do troço Bombel – Casa Branca terminarão em 2008. Além disso, foi concluída a renovação e modernização do troço Casa Branca – Évora, tendo ficado preparado para posterior alteração de bitola. No troço Évora – fronteira, os estudos das linhas convencionais e da linha de alta velocidade contemplam a utilização de uma plataforma comum, prevendo-se a sua integração conjunta no concurso de PPP, entre Poceirão e Caia.

Do lado espanhol:

- Foi comunicado que no troço Mérida – Puertollano tinham sido feitas obras para a melhoria e modernização da linha. No troço Mérida – fronteira tinha sido feita uma renovação integral da linha convencional, que, neste troço, é paralela à dupla via, de bitola UIC, da linha de alta velocidade Madrid – Lisboa. Além disso, foi comunicada a renovação completa da infra-estrutura ferroviária entre Mérida e Villanova da Serena.

INTEROPERABILIDADE

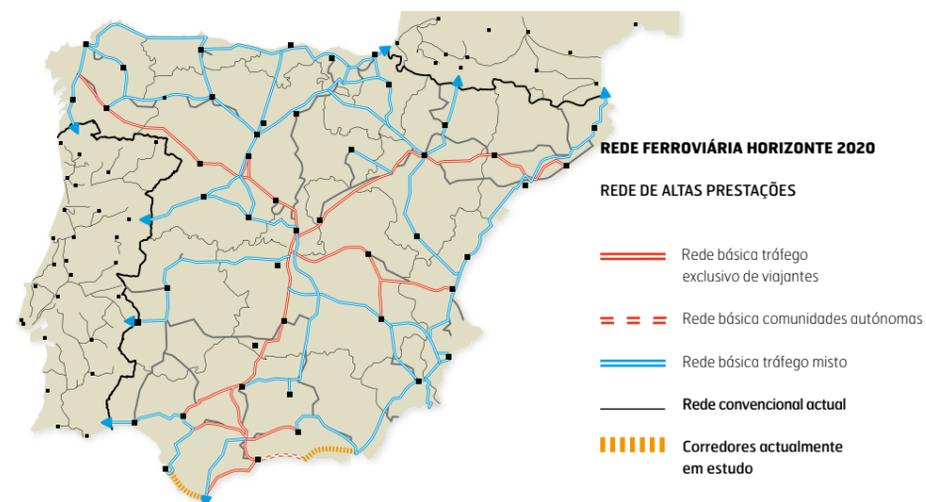
Portugal informou que, no âmbito das Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário, tinha sido decidido desenvolver os planos de alteração de bitola, sinalização e telecomunicações.

Espanha informou que, na execução da estratégia definida no Plano Estratégico de Infra-estruturas e Transporte 2005 – 2020 (PEIT), estava em elaboração um estudo de alteração de bitola da rede ferroviária. Após uma primeira fase de recompilação de informação sobre tecnologia de via, estava a trabalhar-se na formulação dos diferentes cenários com base nas possibilidades tecnológicas (travessa polivalente e terceiro carril), que definirão uma estratégia para a incorporação de itinerários na bitola UIC. A troca de experiências e resultados será possível, assim que o estudo alcançar um grau de definição e maturidade suficientes.

Nas figuras seguintes, apresentam-se os mapas de intervenção no plano ferroviário, tanto para Espanha como para Portugal. No caso da Espanha, espera-se que a infra-estrutura esteja totalmente operativa em 2020; no caso de Portugal, mostra-se o plano do sistema

ferroviário que se pretende ter operativo em 2015, além das infra-estruturas a implementar a partir desse ano.

Figura 5
Planeamento de infra-estruturas ferroviárias espanholas para 2020 e portuguesas para 2015



Fonte: Ministério do Fomento

REDE PRINCIPAL:

- Rede AV/VE
- Rede AV/VE a construir depois de 2015
- Rede convencional
- Linhas a reclassificar como rede complementar quando se construírem os eixos AV/VE
- Decisão de construir em análise

REDE A COMPLETAR:

- Rede convencional



Fonte: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

INFRA-ESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS 3.3.

A rede de aeroportos comerciais espanhóis, à data de 2006, integra 40 aeroportos, dos quais 30 estão situados na Península Ibérica.

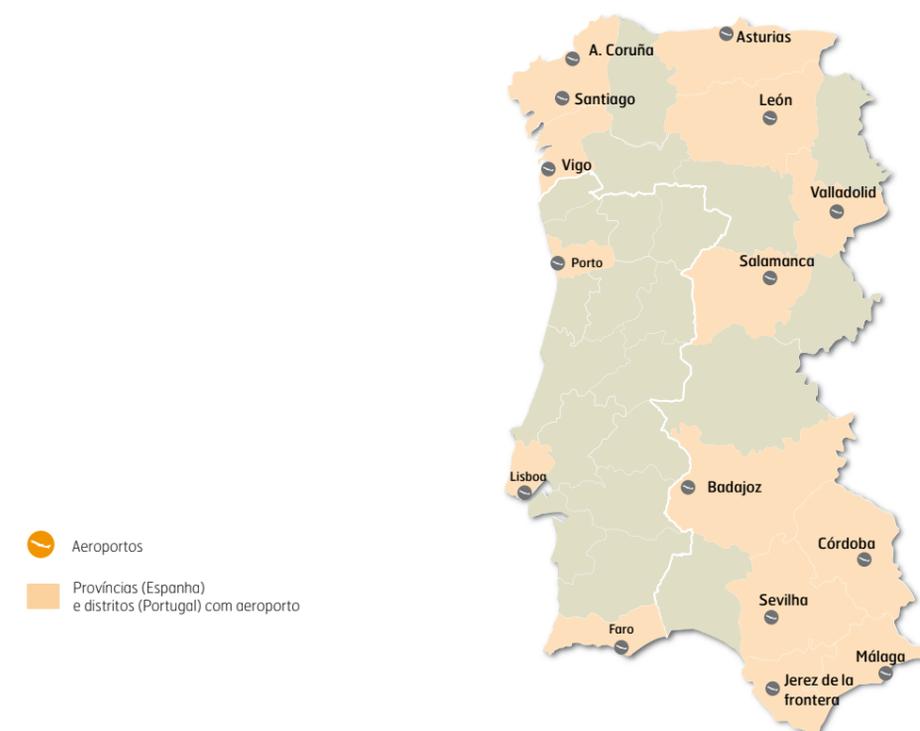
O aeroporto de Madrid-Barajas é o que movimenta mais passageiros, com um total de 45,8 milhões de passageiros em 2006, dos quais 25 milhões em transporte internacional, e ocupa o quinto posto entre os aeroportos europeus, atrás de London Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Frankfurt Rhein/Main e Amsterdam-Schiphol.

Os aeroportos das províncias espanholas limítrofes a Portugal são:

- Badajoz,
- Salamanca
- Vigo

FIGURA 6

Aeroportos portugueses e espanhóis nas comunidades e regiões limítrofes



Fontes: Espanha: Ministério de Fomento, Anuário Estadístico 2006; Portugal: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Em 2006, o sistema de infra-estruturas aeroportuárias de Portugal era composto por 5 aeroportos principais, 3 dos quais continentais:

- Lisboa,
- Porto
- Faro

Esta rede de infra-estruturas – considerando a abertura do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete e o encerramento da Portela, bem como o novo Aeroporto de Beja, que estará concluído em 2009 – apresenta, globalmente, uma cobertura adequada das necessidades de Portugal, tendo em conta a procura actual e a prevista para os próximos 20 anos (cerca de 48,5 milhões de passageiros).

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

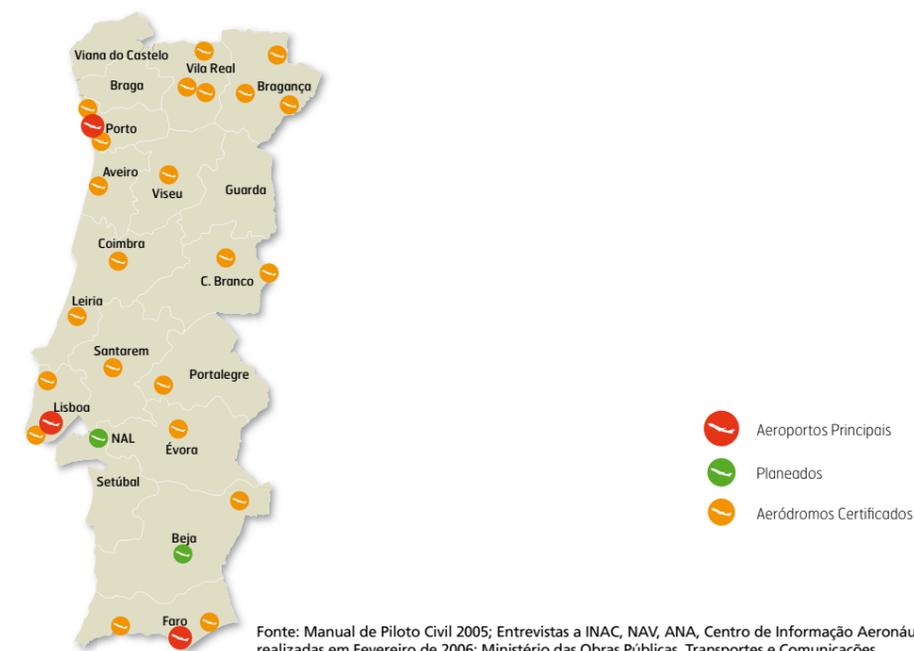
As previsões a médio/longo prazo, tanto em Espanha (no âmbito do transporte) como em Portugal (no âmbito de infra-estruturas), com vista a reforçar a disponibilidade de infra-estruturas para satisfazer o aumento do transporte aereo previsto, constam da Figura 7:

FIGURA 7

Aeroportos peninsulares espanhóis (horizonte de transporte para 2010) e portugueses



Fonte: Ministério de Fomento



Em Portugal está prevista a construção de 2 novos aeroportos:

- O aeroporto de Beja que, em finais de 2009, estará em condições de dar início à sua exploração comercial e que terá uma operação conjunta militar e civil.
- O Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) que substituirá o actual, permitindo satisfazer a procura prevista para a área de captação/influência de Lisboa, prevendo-se o início da sua exploração comercial em 2017.

3.3.2 GESTÃO DO ESPAÇO AÉREO EUROPEU NA PENÍNSULA IBÉRICA

Considerando que a fórmula do “Céu Único Europeu” se baseia na gestão de Blocos Funcionais de Espaço Aéreo Transfronteiriços (FAB), Portugal e Espanha, na última Cimeira Luso-Espanhola, reafirmaram a necessidade de colaboração e cooperação entre os dois estados, assim como dos respectivos prestadores de serviços de navegação aérea (AENA e NAV Portugal), com vista à aplicação dos Regulamentos de Céu Único Europeu e à constituição de Blocos Funcionais de Espaço Aéreo (FAB).

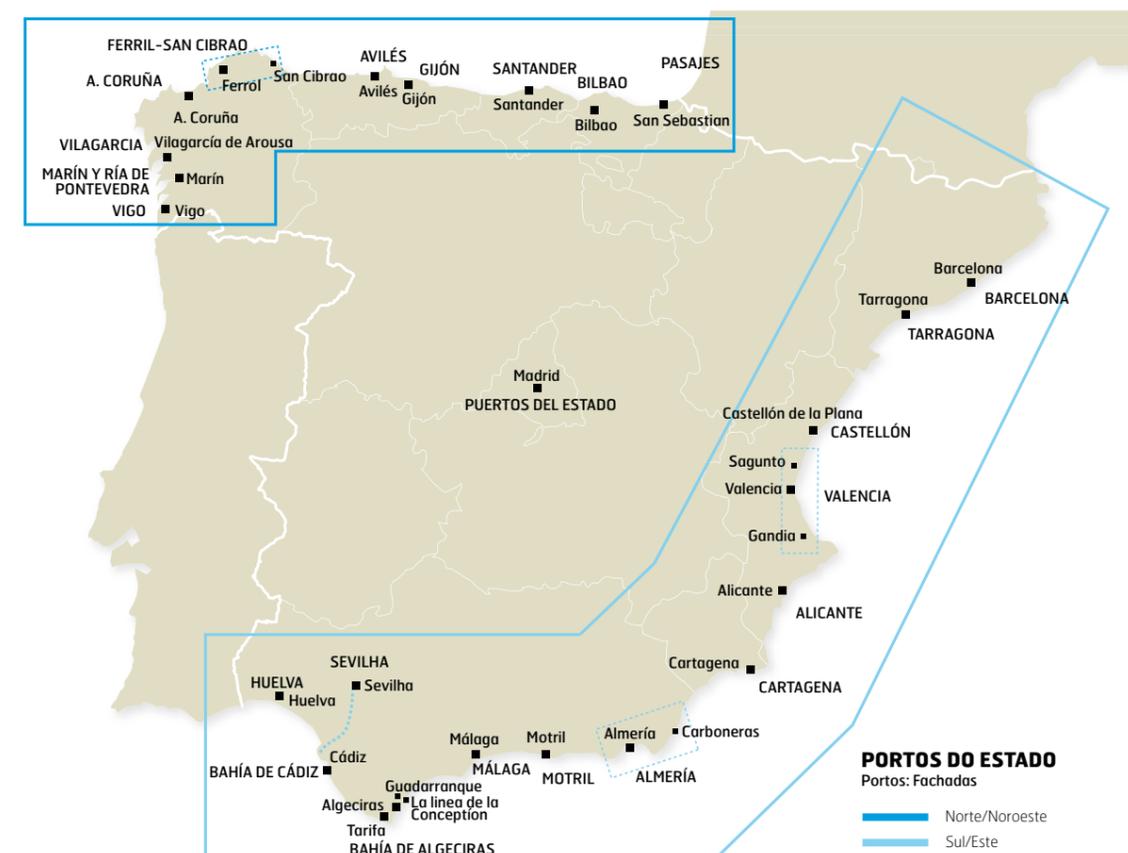
Portugal comunicou a sua intenção de incluir a RIV Oceânica de Santa Maria no Céu Único Europeu, utilizando a possibilidade prevista no Regulamento (CE) 551/2004, com o objectivo de, conjuntamente com a RIV de Lisboa, constituir um FAB português.

3.4. INFRA-ESTRUTURAS PORTUÁRIAS

Em Espanha, o sistema portuário espanhol de titularidade estatal é constituído por 44 portos de interesse geral, geridos por 28 Autoridades Portuárias, cuja coordenação e controlo de eficiência é da competência do Organismo Público “Puertos del Estado” (dependente do Ministério do Fomento espanhol). Estas Autoridades Portuárias limitam-se a ser fornecedores de infra-estruturas e terreno portuário e a regular a utilização deste domínio público, enquanto os serviços são prestados fundamentalmente por operadores privados em regime de autorização ou concessão.

FIGURA 8

Fachadas marítimas do sistema Portuário espanhol peninsular



Fonte: Ministério de Fomento

O sistema portuário português no Continente dispõe de 9 portos comerciais:

- 5 portos principais (Douro e Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sesimbra, e Sines) administrados por Administrações Portuárias com o estatuto de sociedades anónimas de capital exclusivamente público (AP's);
- 2 portos secundários, Faro e Portimão, administrados pelo Instituto Portuário e Transportes Marítimos, I.P. (IPTM); e outros 2 portos secundários, Viana do Castelo e Figueira da Foz, que vão ser reestruturados em Administrações do Porto da Figueira da Foz, e do Porto de Viana do Castelo, sociedades anónimas de capital exclusivamente público, cujo capital será detido integralmente pela Administração do Porto de Douro e Leixões, S.A. e pela Administração do Porto de Aveiro, S.A., respectivamente.

FIGURA 9

Sistema portuário comercial de Portugal

Fonte: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
 Nota: Apenas a título informativo, a figura 9 apresenta o traçado previsto de Rede de Alta Velocidade, assim como a localização de futuras plataformas logísticas a construir.

3.4.1. ACTUAÇÕES CONJUNTAS EM TRANSPORTE MARÍTIMO NA PENÍNSULA IBÉRICA

Na Cimeira Luso-Espanhola realizada em Braga, Portugal e Espanha acordaram aprofundar a cooperação bilateral em matéria de segurança do transporte marítimo, no seio do Grupo de Trabalho constituído pelo IPTM, IP- Instituto Portuário dos Transportes Marítimos, IP, pelo lado português, e a Sociedade Estatal de Salvamento e Segurança Marítima, com a tutela da Direcção-Geral da Marinha Mercante, pelo lado espanhol.

A missão do Grupo de Trabalho é a preparação de um documento conjunto para definir os procedimentos a adoptar na partilha de informação entre os diferentes centros de controlo de transporte marítimo identificados.

FLUXOS DE PASSAGEIROS 4.

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIA RODOVIÁRIA 4.1.

Relativamente a Espanha, a análise do fluxo de passageiros entre os dois países teve por base o indicador “Tráfego Médio Diário” (TMD) de veículos ligeiros e pesados de passageiros, apurado pela DG Carreteras do Ministério de Fomento de Espanha. Esta análise foi completada com o resultado do inquérito FRONTUR (disponibiliza informação sobre os movimentos turísticos de âmbito internacional), desenvolvido pelo Instituto de Estudos Turísticos³ de Espanha (IET).

No caso português, esta abordagem foi complementada com os resultados dos inquéritos realizados pelo Instituto Turismo de Portugal e pelo INE, com vista ao conhecimento do movimento de visitantes de âmbito internacional.

De acordo com os dados apurados pela EP – Estradas de Portugal, em 2006, cerca de 45 mil veículos atravessaram a fronteira entre Espanha e Portugal (fronteiras com contagens por parte desta entidade).

Segundo dados da DG Carreteras de Espanha⁴ estima-se que cerca de 79 700 veículos atravessaram (em ambos os sentidos) diariamente a fronteira luso-espanhola, em 2006. Parte importante deste tráfego (85%) fez-se pelos 13 postos fronteiriços representados no Gráfico 10.

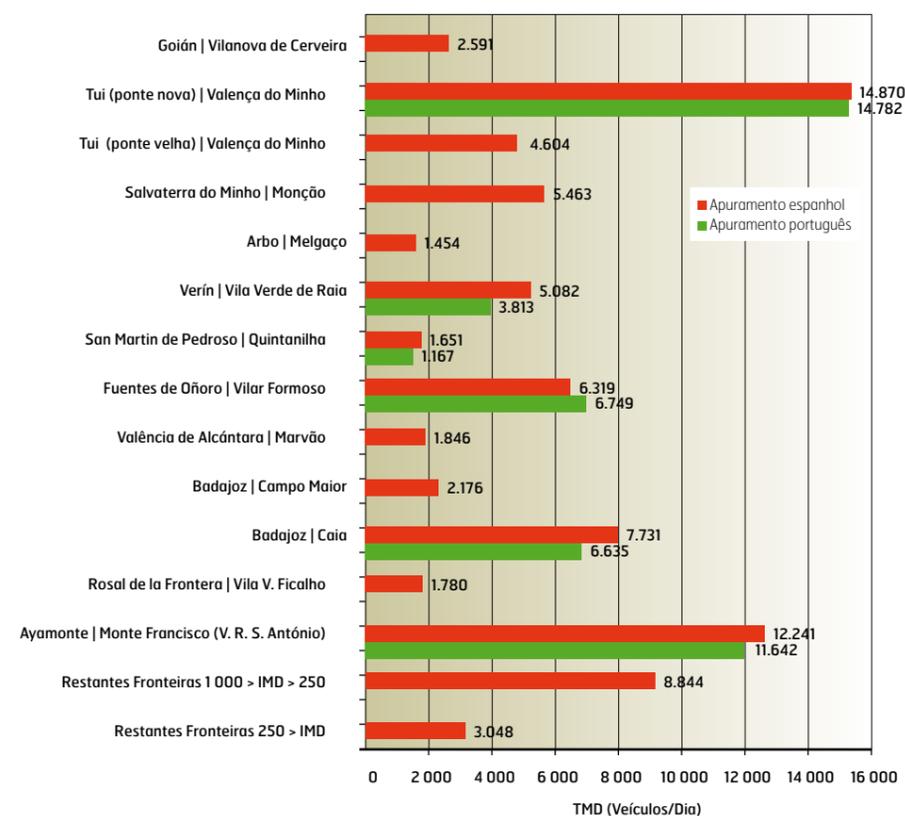
³ O Instituto de Estudos Turísticos de Espanha é um organismo integrado na Secretaria de Estado de Turismo do Ministério da Indústria, Turismo e Comércio de Espanha, que se encarrega da investigação dos factores que incidem no turismo, bem como da elaboração, recompilação e análise de estatísticas, informação e dados relativos ao mesmo. Este relatório é elaborado anualmente.

⁴ Na sequência da criação do Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal, a DG Carreteras do Ministério do Fomento de Espanha instalou um sistema permanente de medições com equipamentos de telemetria nas passagens fronteiriças situadas em estradas pertencentes ao Estado e estabeleceu os contactos com os restantes Organismos da Administração Espanhola, tornando possível controlar as 61 passagens fronteiriças actualmente existentes e proceder a uma estimativa do tráfego existente nas mesmas, tal como se indicou no capítulo 3 do presente documento.

Ainda segundo a DG Carreteras, o TMD de veículos pesados de passageiros, no conjunto das passagens fronteiriças entre os dois países, foi estimado em 427 veículos.

GRÁFICO 10

Tráfego Médio Diário de veículos ligeiros de passageiros nas principais fronteiras entre Espanha e Portugal (2006)



Fontes: Espanha: Ministério de Fomento, DG de Carreteras; Portugal: EP – Estradas de Portugal.

FIGURA 10

Tráfego Médio Diário de veículos ligeiros de passageiros nas principais fronteiras (2006)



Fontes: Espanha: Ministério de Fomento, DG de Estradas
Portugal: EP – Estradas de Portugal

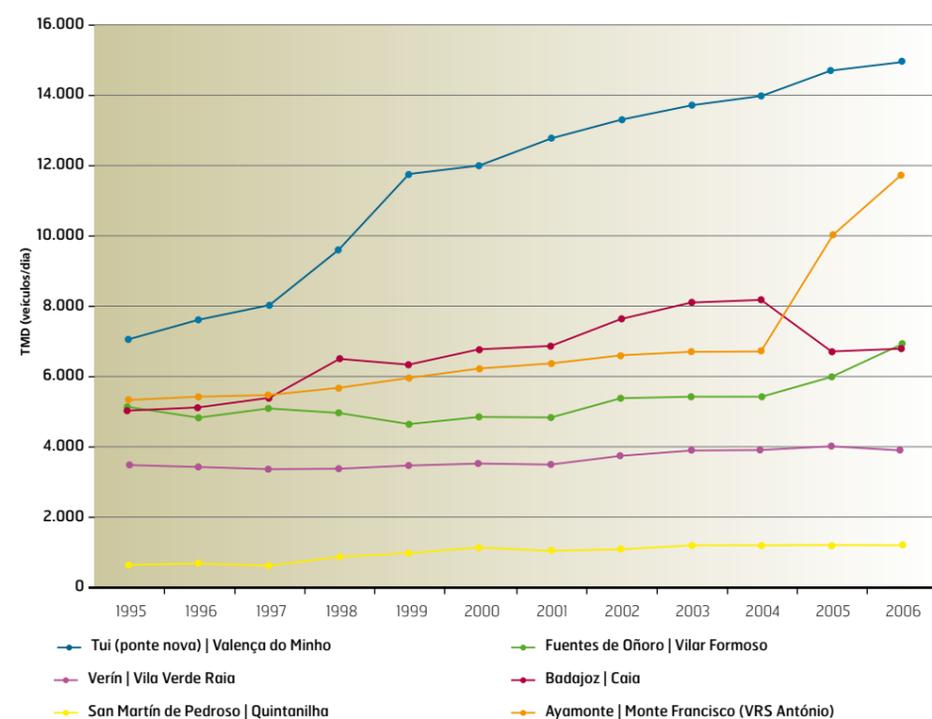
O Gráfico 11 mostra a evolução do TMD conjunta de automóveis e autocarros nos principais postos fronteiriços durante o período 1995-2006.

No referido período, vários dos postos fronteiriços duplicaram o seu TMD: a fronteira Valença do Minho-Tui (passou de 7 040 veículos/dia para 14 923), a fronteira de Monte Francisco-Ayamonte (passou de 6 676 veículos/dia, em 2004, para 11 727, em 2006) devido principalmente ao aumento registado de 2004 a 2005, e a fronteira de Quintanilha-San Martín de Pedroso; no entanto, o TMD desta última passagem, apesar do crescimento, continua a ser dos mais baixos.

As fronteiras que cresceram, embora a um ritmo menos acelerado, foram Caia-Badajoz e Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro, com um aumento de 35 e 36%, respectivamente. Foi menos pronunciado o crescimento verificado na fronteira de Vila Verde, apenas com um incremento de 12% no período 1995-2006.

GRÁFICO 11

Evolução do tráfego médio diário de veículos ligeiros e pesados de passageiros, nos principais postos fronteiriços (1995-2006)



Fonte: Portugal: EP – Estradas de Portugal.

Em relação a Portugal, pelas passagens fronteiriças rodoviárias entraram cerca de 15 milhões de estrangeiros, dos quais se estima que 31% sejam turistas e os restantes 69% excursionistas. Os estrangeiros residentes em Espanha mantêm uma posição destacada, representando cerca de 84% do total de estrangeiros que entraram em Portugal, em 2006.

TABELA 5

Número de pessoas, não residentes, que entram em Portugal, por via rodoviária, por país de residência (2006)

(em milhares)

PAÍS DE RESIDÊNCIA	TURISTAS	EXCURSIONISTAS	TOTAL	% DO TOTAL
Espanha	2.028,8	11.223,9	13.252,7	83,6
França	895,1	22	917,1	5,8
Alemanha	278,9	10,7	289,6	1,8
Reino Unido	214,6	19,1	233,7	1,5
Suíça	208,1	-	208,1	1,3
Países Baixos	145,3	4,6	149,9	0,9
Itália	135,0	-	135,0	0,9
Bélgica	69,5	-	69,5	0,4
Outros	589,4	9,4	598,8	3,8
Total	4.564,7	11.289,7	15.854,4	100,0

Fonte: INE Portugal – Inquérito do Movimento de Pessoas nas Fronteiras em 2006.

Quanto a Espanha, a estimativa do movimento de passageiros por via rodoviária em 2006 foi feita com base em:

- Dados de medições estimados pela DG Carreteras do Ministério do Fomento de Espanha.
- Dados do IET (FRONTUR).

Em relação à cobertura territorial, o inquérito reúne informação mensalmente através das suas fronteiras para as diferentes vias de acesso (estrada, aeroporto, porto marítimo e caminho-de-ferro). Por via rodoviária, estima-se a ocupação média e nacionalidade dos diferentes tipos de veículos que entram por uma amostra de 22 passagens fronteiriças, recolhendo-se a informação manualmente mediante o uso de computadores. Para os restantes modos de transporte, realizam-se inquéritos em 17 aeroportos distribuídos por todo o território espanhol; por via marítima, em 6 dos principais portos de passageiros e no serviço de *ferry* do porto de Algeciras (cuja especial importância em termos de fluxos de passageiros em determinadas épocas do ano exige um tratamento diferenciado); e por via ferroviária, realizam-se inquéritos a passageiros de comboios em linhas internacionais provenientes de França e Portugal.

Este estudo analisa os movimentos de automóveis e autocarros de passageiros, informação que é completada com outras fontes estatísticas provenientes de outros organismos, nomeadamente, os dados sobre o turismo em Portugal (Instituto de Turismo de Portugal);

as migrações alternantes espanholas (INE) e francesas (INSEE); as migrações com origem ou destino no norte de África (operação «Passagem do Estreito»).

No que se refere aos postos fronteiriços luso-espanhóis, o IET realiza inquéritos nos seguintes:

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

Os dados deste inquérito são, por si mesmo, altamente representativos do transporte de passageiros entre Espanha e Portugal.

TABELA 6

Número de turistas estrangeiros provenientes de Portugal consoante a comunidade autónoma de destino (2006)

COMUNIDADE AUTÓNOMA	Turistas	%	% Variação interanual
TOTAL	2.200.000	100%	10,4%
Andaluzia	440.000	20,0%	13,0
Madrid	345.000	15,7%	28,3
Galiza	336.000	15,3%	-11,6
Castela e Leão	249.000	11,3%	29,0
Catalunha	229.000	10,4%	20,8
Estremadura	157.000	7,1%	8,1
Resto da CCAA	444.000	20,2%	4,2

Fonte: IET.

A estimativa do total de passageiros é feita com base na hipótese de que a taxa média de ocupação dos veículos é estabelecida, de acordo com a informação dos inquéritos do IET, em 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 (2006)

TIPO DE VEÍCULO	2005				2006			
	TMD	%	Ocupação	Passageiros	TMD	%	Ocupação	Passageiros
Ligeiros	76.639	99%	1,7	47.554.710	79.700	99%	1,7	49.453.850
Autocarros	427	1%	29,1	4.535.381	427	1%	29,1	4.535.381
TOTAL	77.066	100%		52.090.091	80.127	100%		53.989.231

Fonte Espanha: Ministério de Fomento, DG de Carreteras e IET.

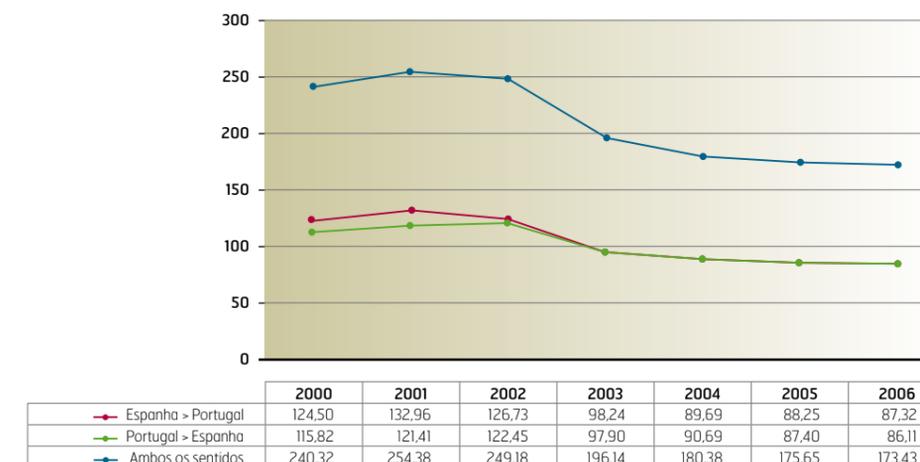
Observa-se um crescimento de 3,6% no número de passageiros que cruzaram as fronteiras entre ambos os sentidos.

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIA FERROVIÁRIA 4.2.

O Gráfico 12 apresenta a evolução do tráfego ferroviário entre os dois países no período 2000-2006.

GRÁFICO 12

Evolução do tráfego ferroviário de passageiros entre Espanha e Portugal (2000-2006)



Fonte Espanha: RENFE.

Como pode comprovar-se, entre 2000 e 2002, o tráfego ferroviário manteve-se por volta dos 250.000 passageiros anuais para, em seguida, registar uma descida considerável (menos 50.000 passageiros), entre 2002 e 2003. Em 2006, os valores registados, em ambos os sentidos, eram 28% inferiores aos de 2000.

Comparando os dados de 2006 relativamente aos de 2001 (ano com maior tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal no período estudado) observa-se uma redução de 32%

4.3. TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS

4.3.1. RELAÇÕES COM EUROPA

A Tabela 8 apresenta o movimento de passageiros nos aeroportos de Portugal e Espanha em 2006, por países europeus de origem ou destino.

TABELA 8

Movimento de passageiros nos aeroportos de Espanha e Portugal por países europeus de origem/destino (2006)

	Espanha				Portugal			
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÂNSITO	TOTAL	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÂNSITO	TOTAL
Alemanha	10.758.273	10.609.807	266.763	21.634.843	1.129.005	1.155.477	13.466	2.297.948
Áustria	532.344	542.136	15.040	1.089.520	44.563	44.866	54	89.483
Bélgica	1.740.105	1.713.830	59.827	3.513.762	300.229	304.681	5.008	609.918
Bulgária	73.508	75.695	2.377	151.580	6.101	5.622	3.575	15.298
República Checa	330.683	308.130	7.056	645.869	0	0	0	0
Chipre	3.164	2.284	124	5.572	806	802	0	1.608
Dinamarca	861.965	843.693	28.668	1.734.326	76.681	104.198	360	181.239
Eslóvaquia	27.373	27.373	76	54.822	42	39	0	81
Eslóvenia	9.363	8.816	0	18.179	0	5	0	5
Espanha				0	1.144.091	1.151.156	49.181	2.344.428
Estónia	19.886	19.068	307	39.261	1.539	1.608	0	3.147
Finlândia	456.588	443.241	18.384	918.213	44.032	44.629	476	89.137
França	3.409.391	3.426.364	17.590	6.853.345	1.022.239	1.020.079	54.543	2.096.861
Grécia	207.169	210.736	1.815	419.720	5.732	5.778	0	11.510
Hungria	138.687	142.348	4.148	285.183	16.193	14.420	1.104	31.717
Irlanda	1.563.580	1.549.128	10.500	3.123.208	304.161	310.428	1.458	616.047
Itália	4.310.855	4.270.316	53.834	8.635.005	450.143	449.566	29.569	929.278
Letónia	13.971	13.177	5	27.153	0	0	0	0
Lituânia	10.652	9.587	1.754	21.993	42	79	49	170
Luxemburgo	122.358	119.809	8.088	250.255	70.823	67.334	16.265	154.422
Malta	15.521	15.544	0	31.065	3.695	3.229	398	7.322
Países Baixos	2.341.690	2.306.021	43.691	4.691.402	511.209	503.474	38.701	1.053.384
Polónia	185.196	183.326	9.917	378.439	23.141	23.455	2.214	48.810
Portugal	1.160.362	1.153.870	7.619	2.321.851				0
Reino Unido	17.553.255	17.394.522	31.313	34.979.090	2.308.300	2.347.477	2.086	4.657.863
Roménia	68	703	0	771	16	11	3	30
Suécia	904.865	903.356	22.297	1.830.518	86.017	81.557	76	167.650
Total UE-15	45.922.800	45.486.829	585.429	91.995.058	7.497.225	7.590.700	211.243	15.299.168
Total UE-25	46.677.296	46.216.482	608.816	93.502.594	7.542.683	7.634.337	215.008	15.392.028
Total UE-27	46.750.872	46.292.880	611.193	93.654.945	7.548.800	7.639.970	218.586	15.407.356
Outros destinos europeus	3.065.030	3.041.401	48.922	6.155.353	459.347	444.190	778	904.315
Total Europa	49.815.902	49.334.281	660.115	99.810.298	8.008.147	8.084.160	219.364	16.311.671

Fontes: Espanha: AENA; Portugal: SIMOPTC, INAC.

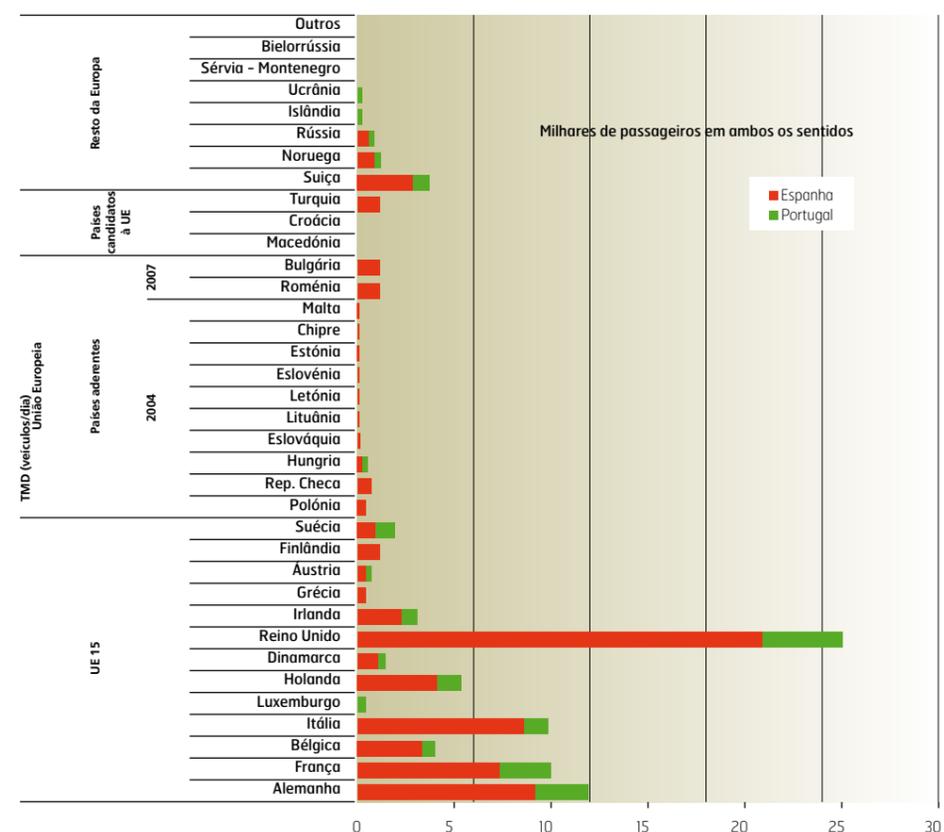
Espanha e Portugal partilham a principal origem/destino por via aérea, protagonizada pelo Reino Unido. Para Portugal, o segundo país principal de origem/destino é Espanha, logo seguido pela Alemanha, segundo país de origem/destino com maior tráfego para Espanha.

Se compararmos com os dados de 2004, pode observar-se um aumento de tráfego com a UE-25 maior para Portugal (+29%) do que para Espanha (+13%). Relativamente ao tráfego com o total Europa, Portugal cresce 28%, face a 2004, e Espanha 14%.

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.

GRÁFICO 13

Distribuição do tráfego de passageiros por via aérea entre a Península Ibérica e o resto da Europa (2006)



Fontes: Espanha: AENA; Portugal: INAC.

O transporte de passageiros com origem/destino em Espanha, Portugal e França para os três principais aeroportos dos dois países apresenta-se na Tabela 9.

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 (2006)

	PORTUGAL (origem/destino)		
	Embarcados	Desembarcados	Total
Aeroporto de Lisboa			
Espanha (origem/destino)	835.965	833.496	1.669.461
Madrid Barajas	422.655	428.485	851.140
Barcelona	243.919	237.943	481.862
França (origem/destino)	639.783	650.354	1.290.137
Paris Charles de Gaulle	282.503	284.232	566.735
Paris Orly	238.960	242.319	481.279
Aeroporto de Porto			
Espanha (origem/destino)	231.541	230.220	461.761
Madrid Barajas	100.186	100.277	200.463
Barcelona	32.293	32.408	64.701
França (origem/destino)	333.392	326.602	659.994
Paris Charles de Gaulle	100.603	98.840	199.443
Paris Orly	148.326	147.778	296.104
Aeroporto de Faro			
Espanha (origem/destino)	47.575	46.081	93.656
Palma de Maiorca	39.689	37.742	77.431
França (origem/destino)	20.685	18.810	39.495
Paris Charles de Gaulle	6.081	6.218	12.299
Paris Orly	11.603	9.663	21.266
ESPANHA (origem/destino)			
Aeroporto de Madrid/Barajas			
Portugal (origem/destino)	544.303	537.355	1.081.658
Lisboa	431.745	431.616	863.361
Porto	99.259	99.372	198.631
França (origem/destino)	1.326.505	1.315.098	2.641.603
Paris Charles de Gaulle	538.359	537.416	1.075.775
Paris Orly	511.959	504.458	1.016.417
Aeroporto de Barcelona			
Portugal (origem/destino)	277.717	281.728	559.445
Lisboa	243.860	249.425	493.285
Porto	32.157	32.279	64.436
Faro	4	2	6
França (origem/destino)	858.089	884.857	1.742.946
Paris Charles de Gaulle	503.621	501.376	1.004.997
Paris Orly	277.942	283.321	561.263

Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, Madrid, Barcelona e Málaga com origem/destino em Espanha, Portugal e França (2006) (continuação)

	ESPAÑA (origem/destino)		Total
	Embarcados	Desembarcados	
Aeroporto de Málaga			
Portugal (origem/destino)	7.072	6.713	13.785
Lisboa	5.297	6.000	11.297
Porto	30	31	61
Faro	1.697	638	2.335
França (origem/destino)	203.528	204.314	407.842
Paris Charles de Gaulle	158.728	158.846	317.574
Paris Orly	6.422	6.588	13.010

Fontes: Espanha: AENA; Portugal: INAC.

A maioria dos passageiros que embarcam e desembarcam nos aeroportos de Lisboa e Porto com destino/origem em Espanha provêm dos 2 aeroportos principais espanhóis: Madrid/Barajas e Barcelona. Por outro lado, no aeroporto de Faro, mais de 80% dos voos com origem ou destino em Espanha provêm do aeroporto de Palma de Maiorca.

Relativamente aos passageiros embarcados e desembarcados nos 3 aeroportos principais de Portugal, com origem/destino em França, mais de 80% estão relacionados com voos que operam com os 2 aeroportos principais de Paris: Paris Charles de Gaulle e Paris Orly.

No caso da Espanha, praticamente o total do fluxo de passageiros movimentados nos aeroportos de Madrid/Barajas, Barcelona, e Málaga, com origem ou destino em Portugal, provêm dos aeroportos de Lisboa e Porto.

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

4.3.2 RELAÇÕES ENTRE ESPANHA E PORTUGAL

A Tabela 10 mostra o volume de tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal em 2006.

TABELA 10

Tráfego aéreo de passageiros entre Espanha e Portugal - ambos os sentidos (2006)

Aeroportos Espanhóis	Total de passageiros	Aeroportos Portugueses				
		Lisboa	Porto	Faro	Madeira	Outros
Madrid Barajas	1.081.658	863.361	198.631	7.475	8.490	3.701
Barcelona	559.445	493.285	64.436	6	1.649	69
Palma de Maiorca	382.624	156.399	148.689	77.404	4	128
Bilbau	53.775	51.211	25	119	2.403	17
Valência	52.198	49.867	96	35	2.115	85
Tenerife Sul Reina Sofia	48.044	21.440	22.342	18	4.225	19
Grande Canária	46.751	7.567	5.079	4.356	29.749	0
Sevilha	14.752	13.098	279	1.318	4	53
Fuerteventura	14.031	5.464	6.656	178	1.733	0
Málaga	13.785	11.297	61	2.335	2	90
Lanzarote	12.155	5.959	6.161	0	35	0
Ibiza	8.820	4.740	3.983	28	0	69
Jerez de la Frontera	7.546	239	47	6.061	0	1.199
Corunha	5.290	5.117	33	53	4	83
Menorca	2.030	1.123	902	1	0	4
Almería	802	0	0	790	0	12
Alicante	587	19	3	484	4	77
Valladolid	551	483	16	3	0	49
Outros	13.830	9.769	616	440	437	2.568
Total	2.318.674	1.700.438	458.055	101.104	50.854	8.223

Fonte: AENA

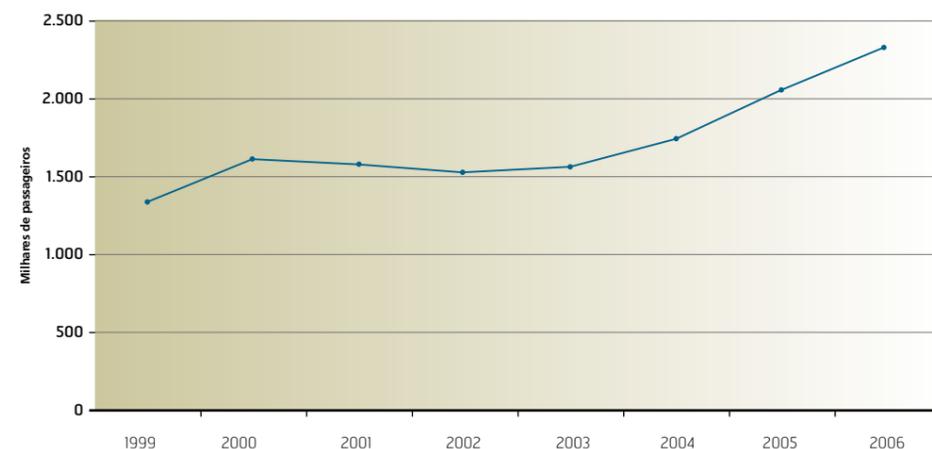
O número de passageiros transportados na rota Lisboa-Madrid-Lisboa aumentou 26% no período 2004-2006, enquanto no mesmo período, a ligação entre Barcelona e Lisboa registou um incremento de 67%. As ligações entre Madrid e Barcelona e o Porto apresentaram um crescimento muito pouco significativo relativamente a 2004 (+0,7% para a ligação entre Madrid e Porto, tendo estabilizado para a ligação entre Barcelona e Porto).

O Gráfico 14 mostra a evolução do fluxo de passageiros entre Portugal e Espanha no período entre 1999 e 2006.

Verifica-se um período de estabilização entre 2000 e 2003 ao qual sucedeu uma evidente recuperação no movimento de passageiros entre os dois países (+48% entre 2003 e 2006).

GRÁFICO 14

Evolução do movimento de passageiros transportados por via aérea entre Espanha e Portugal (1999-2006)



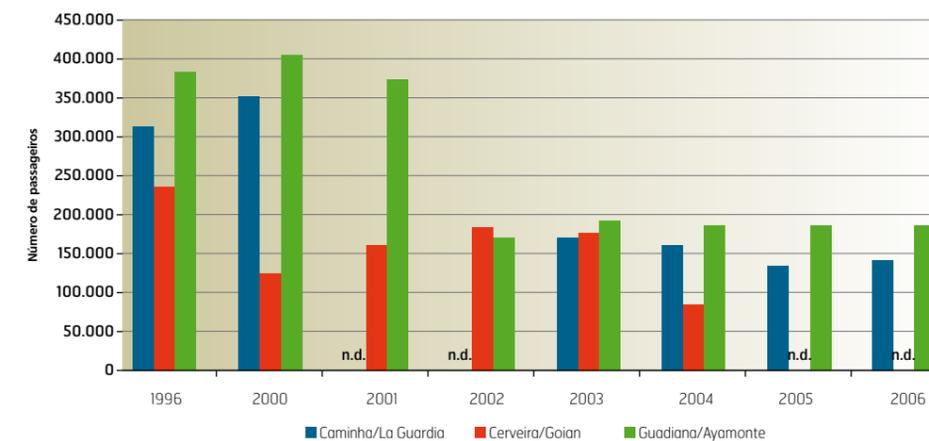
Fonte: AENA

4.4. TRANSPORTE FLUVIAL DE PASSAGEIROS

Através da análise do Gráfico 15, verificou-se um decréscimo muito notável no movimento de passageiros nos rios Minho e Guadiana, entre 1996-2006 (-65%). A redução mais significativa deu-se entre 2001 e 2002, sobretudo no rio Guadiana, onde o transporte sofreu uma redução de 55%. A partir de então, foi variando, mas sem grandes alterações.

GRÁFICO 15

Evolução do movimento de passageiros por via fluvial entre Espanha e Portugal – rios Minho e Guadiana (1996-2006)

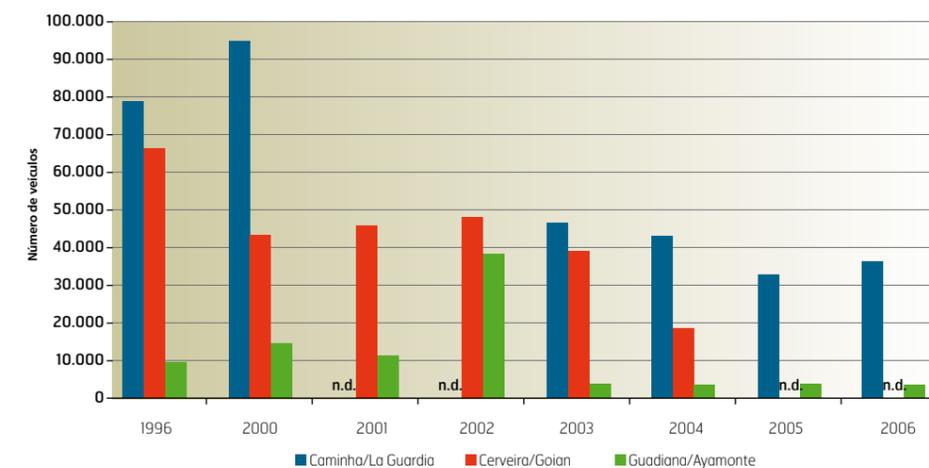


Fonte Portugal: INE.

O Gráfico 16 mostra a evolução do número de veículos que atravessaram a fronteira entre ambos os países por via fluvial.

GRÁFICO 16

Evolução do movimento de veículos por via fluvial entre Espanha e Portugal – rios Minho e Guadiana (1996-2006)



Fonte Portugal: INE.

A tendência observada no movimento de veículos por via fluvial é idêntica à registada ao nível dos passageiros. O decréscimo no tráfego total foi de 74%, entre 1996 e 2006, sendo pouco mais de 32 000 o número de veículos movimentados no último ano de estudo.

4.5. RESUMO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

O tráfego de passageiros, por modos de transporte, entre Espanha e Portugal resume-se na Tabela 11, apresentando-se a sua distribuição relativa em 2006, no Gráfico 17.

TABELA 11

Resumo do tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2006)

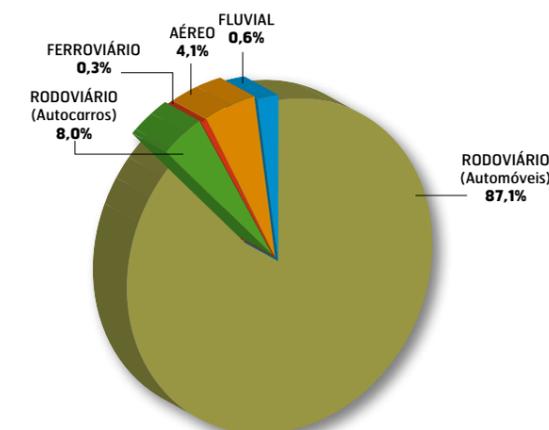
(em milhões de passageiros)

TIPO DE TRANSPORTE	ANO		VARIÇÃO 2006/2005		
	2005	2006	NÚMERO	%	
Rodoviário	Automóveis	47,55	49,45	1,90	4,0%
	Autocarros	4,54	4,54	0	0,0%
Ferroviário	0,18	0,17	-0,01	-1,3%	
Aéreo	2,05	2,32	0,27	13,2%	
Fluvial	0,32	0,32	0,01	1,6%	
Total	54,63	56,80	2,17	4,0%	

Fontes: Espanha: Rodoviário: DG Estradas e IET; Ferroviário: RENFE; Aéreo: AENA. Portugal: Ferroviário: CP; Tráfego Fluvial: INE; Aéreo: INAC.

GRÁFICO 17

Distribuição do tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2006)



Fontes: Espanha:
Via rodoviária: DG Estradas e IET.
Via ferroviária: RENFE.
Via Aérea: AENA.

Portugal:
Via ferroviária: CP.
Tráfego Fluvial: INE.
Via Aérea: INAC

Observa-se que o movimento de passageiros por modo rodoviário continua a ser predominante, representando 95% do tráfego total de passageiros entre os dois países.

FLUXOS DE MERCADORIAS 5.

A análise da evolução do fluxo de mercadorias foi realizada a partir de dados das seguintes fontes:

- Os dados estatísticos de Comércio Externo: no caso da Espanha, são dados extraídos da AEAT⁵ e no caso de Portugal do INE de Portugal.

5 Agência Estatal de Administração Tributária.

- Os dados da 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 e SIT⁶ no caso de Portugal.

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

A análise da evolução do comércio externo em valor e volume de toneladas de Espanha e Portugal com o resto da Europa ficou expressa no ponto 2.4. Neste ponto, analisaremos esses mesmos dados por modo de transporte.

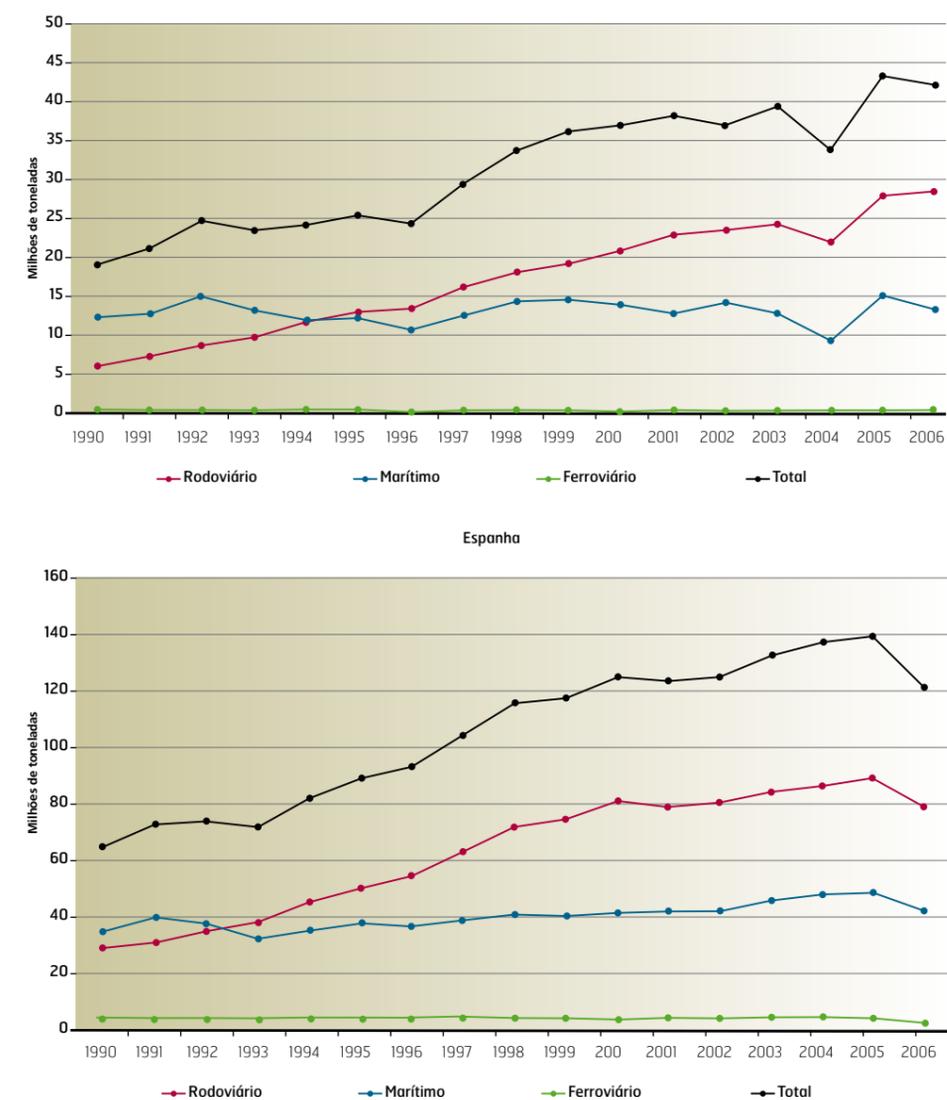
5.1.1. TRÁFEGO DE MERCADORIAS ENTRE PORTUGAL E ESPANHA E O CONJUNTO DA UNIÃO EUROPEIA

A estimativa do volume de tráfego de mercadorias está patente no Gráfico 18.

6 SIT: Sistema de Informação de Transportes do Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

GRÁFICO 18

Evolução do tráfego de mercadorias de Portugal e Espanha com a UE25 (1990-2006)



Fontes: Espanha: AEAT; Portugal: INE.

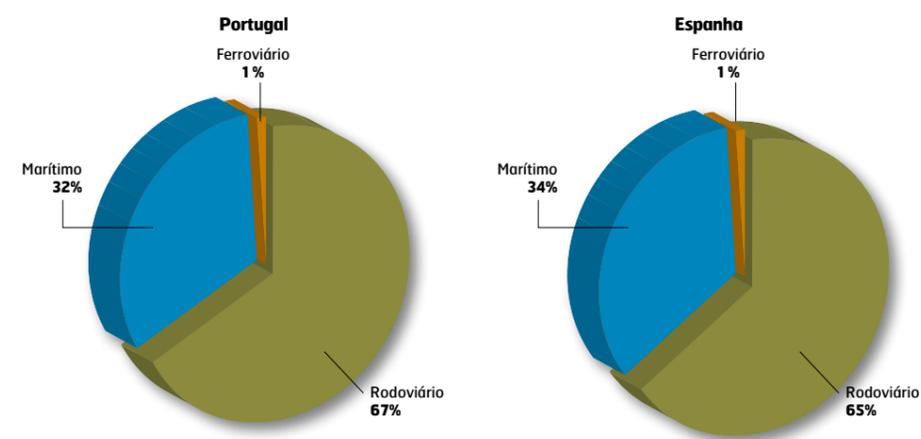
Em Portugal, as trocas comerciais com a União Europeia cresceram significativamente de 1996 até 2006 (+72% aproximadamente), embora entre 2003 e 2004 se tenha verificado um decréscimo de 15%.

Espanha, após um período de crescimento até 2005, registou uma quebra nas transacções com a EU em 2006 (-13%, face ao ano anterior).

No Gráfico 19, mostra-se a distribuição relativa do tráfego de mercadorias, por modo de transporte utilizado, para o ano de 2006, evidenciando-se a grande importância que tem o transporte rodoviário nos movimentos entre os dois países.

GRÁFICO 19

Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias de Portugal e Espanha com a União Europeia (2006)



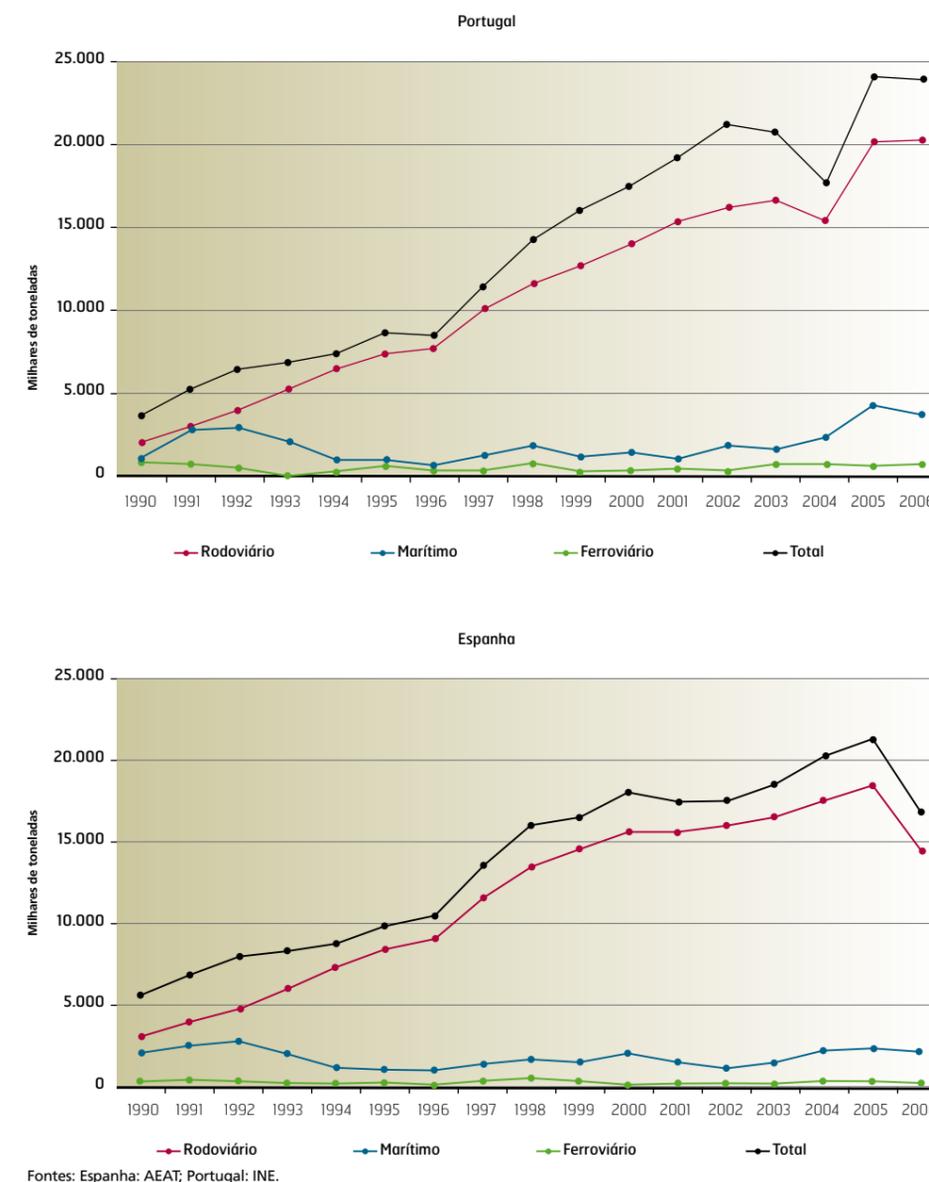
Fontes: Espanha: AEAT; Portugal: INE.

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 2006.

GRÁFICO 20

Evolução das trocas comerciais de mercadorias entre Espanha e Portugal por modos de transporte, em ambos os sentidos (1990-2006)

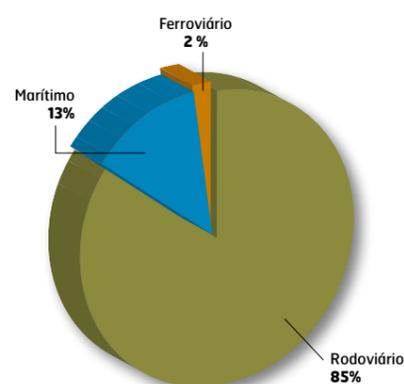


As trocas comerciais entre Espanha e Portugal evoluíram muito favoravelmente até 2005, tendência que no ano seguinte se alterou – Espanha regista um decréscimo na ordem de 20%, cujo principal responsável é o modo rodoviário.

Tal como se mostra no Gráfico 21, o transporte por via rodoviária continua a ser o predominante nas relações comerciais entre ambos os países.

GRÁFICO 21

Distribuição do transporte de mercadorias entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2006)



Fontes: Espanha: AEAT; Portugal: INE.

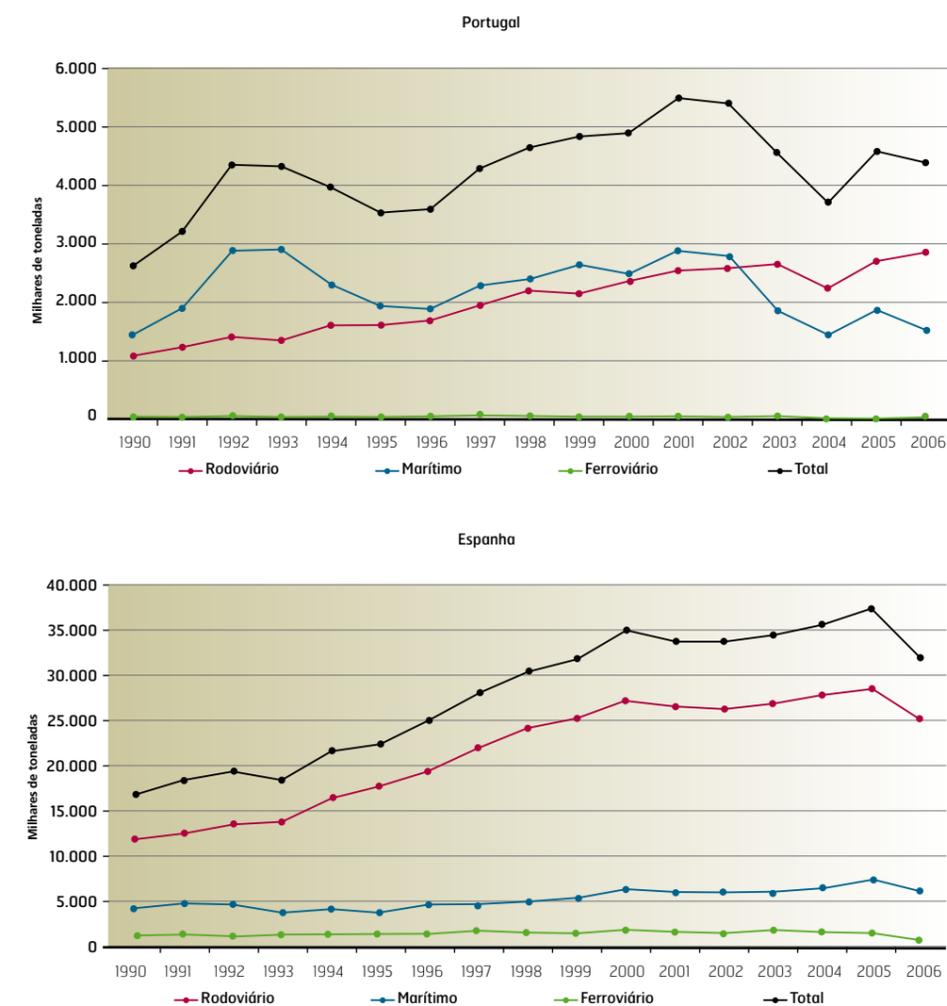
Refira-se que entre os dados de fonte espanhola e portuguesa existem algumas diferenças, destacando-se a evolução em sentido contrário registada entre 2003 e 2004: no que respeita aos dados espanhóis, regista-se um crescimento, enquanto que do lado português se verifica um decréscimo.

5.1.3. O TRANSPORTE DE MERCADORIAS DE ESPANHA E PORTUGAL COM A FRANÇA

O Gráfico 22, mostra a evolução das trocas comerciais de Espanha e Portugal com França no período 1990-2006.

GRÁFICO 22

Evolução das trocas comerciais de mercadorias de Espanha e Portugal com a França, por modos de transporte (1990-2006)



Fontes: Espanha: AEAT; Portugal: INE.

Verifica-se que os intercâmbios de mercadorias entre Espanha e França registaram uma evolução crescente entre 1990 e 2000, estabilizando a partir dessa altura.

No que respeita às trocas comerciais de Portugal com França apresentaram um comportamento muito variável, com um máximo em 2001 e um certo decréscimo a partir de então, embora com sinais de recuperação a partir de 2004. Relativamente ao modo de transporte

utilizado, no caso da Espanha, a rodovia é maioritária (representa cerca de 80% do total), enquanto no caso português existe um certo equilíbrio entre o transporte por via rodoviária e o realizado por via marítima, com uma ligeira vantagem para este último até 2002. De facto, no caso de Portugal, o transporte de mercadorias por via marítima marca a tendência global das transacções com a França.

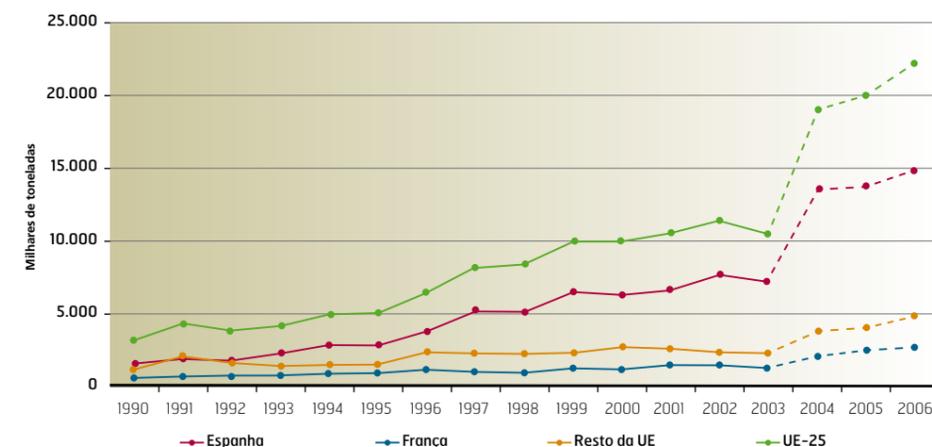
5.2. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS

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

O Gráfico 23 mostra a evolução do volume de mercadorias transportadas em transporte internacional, por veículos pesados matriculados em Portugal.

GRÁFICO 23

Evolução do transporte de mercadorias em veículos pesados matriculados em Portugal, por principais países de carga/descarga (1990-2006)



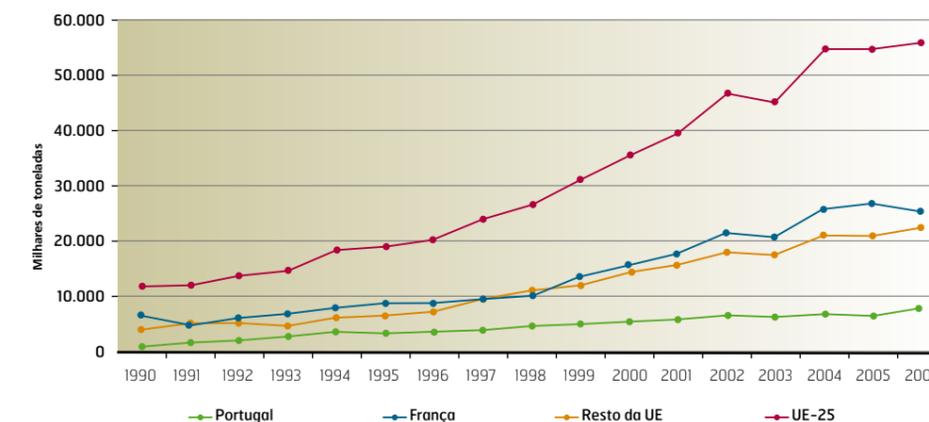
Fonte: EUROSTAT. Regulamento CE 1172/98.
 Notas: Segundo o INE, entre 1997 e 2003, não foram recolhidos elementos sobre o parque por conta própria. Os valores correspondentes ao ano 2004 já incluem informação tanto do parque por conta própria como do por conta de outrem.
 Não há dados completos para o conjunto da UE-25 para o ano 2004. Os dados correspondentes ao período 1990-98 da série UE-25 correspondem à UE-15.

Da análise do gráfico anterior, salienta-se o crescimento significativo do transporte de mercadorias por via rodoviária durante os três últimos anos de estudo, e que é devido a um incremento significativo das mercadorias transportadas com origem/destino em Espanha. Em

2006, a maior parte deste tráfego tinha origem/destino em Espanha, ocupando o primeiro lugar com 67% do tráfego total.

GRÁFICO 24

Evolução do transporte de mercadorias em veículos pesados matriculados em Espanha, por principais países de carga/descarga (1990-2006)



Fonte: EUROSTAT. Regulamento CE 1172/98.
 Notas: Não há dados completos para o conjunto da UE-25 para o ano 2004. Os dados correspondentes ao período 1990-98 da série UE-25 correspondem à UE-15.

No caso de Espanha, observa-se igualmente um aumento do transporte de mercadorias pela rodovia (45 milhões em 2004 para 56 milhões em 2006), ocupando Portugal uma posição pouco destacada no contexto das transacções com a UE.

TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL 5.2.2.

A Tabela 12 mostra a evolução das trocas de mercadorias entre Espanha e Portugal entre 1999 e 2006, segundo a nacionalidade da matrícula dos veículos.

TABELA 12

Evolução das trocas de mercadorias entre Espanha e Portugal (1999-2006)

(em milhares de toneladas)

ANO	NACIONALIDADE DA MATRÍCULA			TOTAL
	ESPAÑHOLA	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	111	23.077

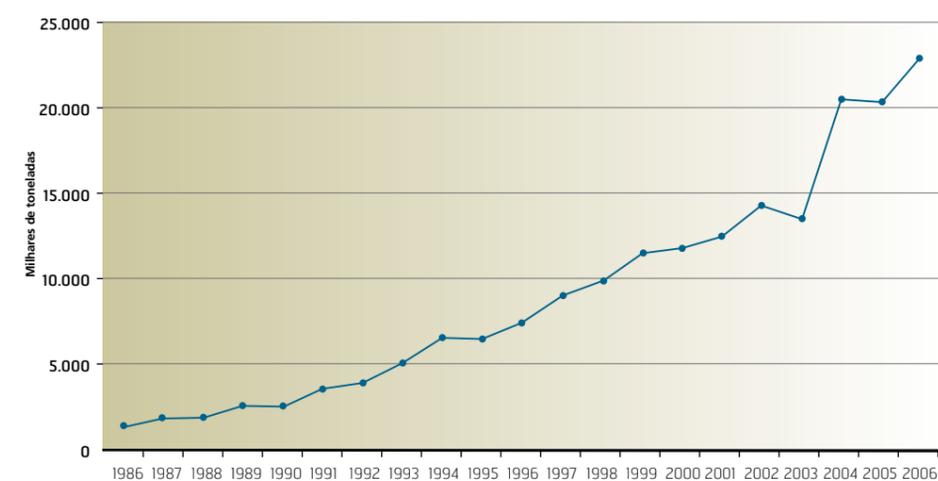
Fonte: EUROSTAT. Regulamento CE 1172/98.

Notas: Segundo o INE, entre 1997 e 2003, não foram recolhidos dados correspondentes ao parque por conta própria. Os valores correspondentes ao ano 2004 incluem tanto o parque por conta própria como o por conta de outrem.

O Gráfico 25 mostra evolução das trocas de mercadorias em ambos os sentidos, no período 1986-2006.

GRÁFICO 25

Evolução das trocas de mercadorias por via rodoviária entre Espanha e Portugal (1986-2006)



Fonte: EUROSTAT. Regulamento CE 1172/98.

Nota: Como referido no início deste capítulo, a análise sobre o fluxo de mercadorias foi realizada a partir de dados de várias fontes.

Deste modo, 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 e Espanha em resposta ao Reg. CE 1172/98 – inquérito ao transporte rodoviário de mercadorias).

Assim, tendo em conta as diferentes fontes e metodologias utilizadas, os dados não são comparáveis.

TRÁFEGO DE VEÍCULOS PESADOS DE MERCADORIAS NAS FRONTEIRAS LUSO-ESPAÑHOLAS 5.2.3.

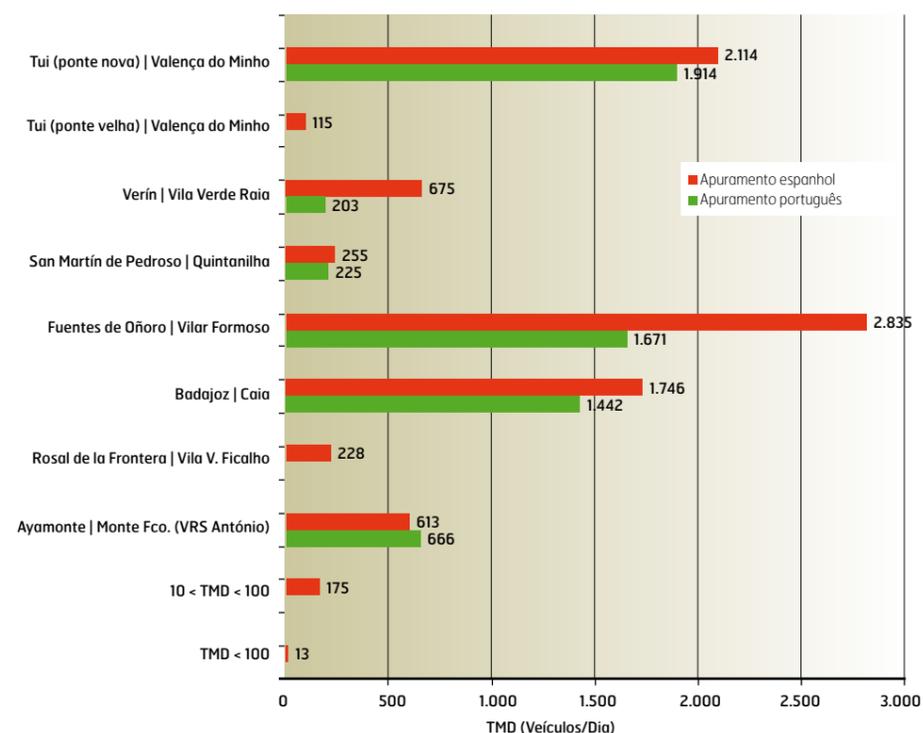
O Gráfico 26 mostra o TMD de veículos pesados de mercadorias nos principais postos fronteiriços entre Espanha e Portugal, totalizando 8 769 veículos diários, dos quais cerca de 98% atravessaram a fronteira nas oito passagens principais⁷.

São igualmente identificadas as passagens fronteiriças que registaram um tráfego superior a 100 camiões diários, agrupando-se as restantes nas categorias que contemplam um TMD “superior a 10 e inferior a 100” e outra “inferior a 10”.

⁷ Se considerássemos o valor de carga média que consta do Inquérito Espanhol Permanente de Transporte de Mercadorias (10,96 t/camião) e os valores do TMD de camiões, o fluxo de mercadorias entre os dois países seria de 96.100 t/dia; este valor é praticamente 2/3 superior ao valor fornecido pelo EUROSTAT (alínea 5.2.2).

GRÁFICO 26

Tráfego médio diário dos veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras luso-espanholas (2006)



Fontes: Espanha: Ministério de Fomento, DG de Carreteras;
Portugal: EP – Estradas de Portugal.

As fronteiras mais destacadas continuam a ser as de Vilar Formoso/Fontes de Oñoro, Valença/Tui e Caia/Badajoz. A sua evolução, no entanto, tem sido diferente: a fronteira de Valença/Tui manteve praticamente o mesmo tráfego de camiões que em 2004, enquanto as outras duas registaram ligeiros aumentos (+4% em Vilar Formoso/Fontes de Oñoro e +6% em Caia/Badajoz).

As principais passagens fronteiriças estão representadas geograficamente na Figura 11, indicando-se os respectivos TMDs.

FIGURA 11

Tráfego Médio Diário de veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras (2006)



Fontes: Espanha: Ministério de Fomento, DG de Estradas;
Portugal: EP – Estradas de Portugal

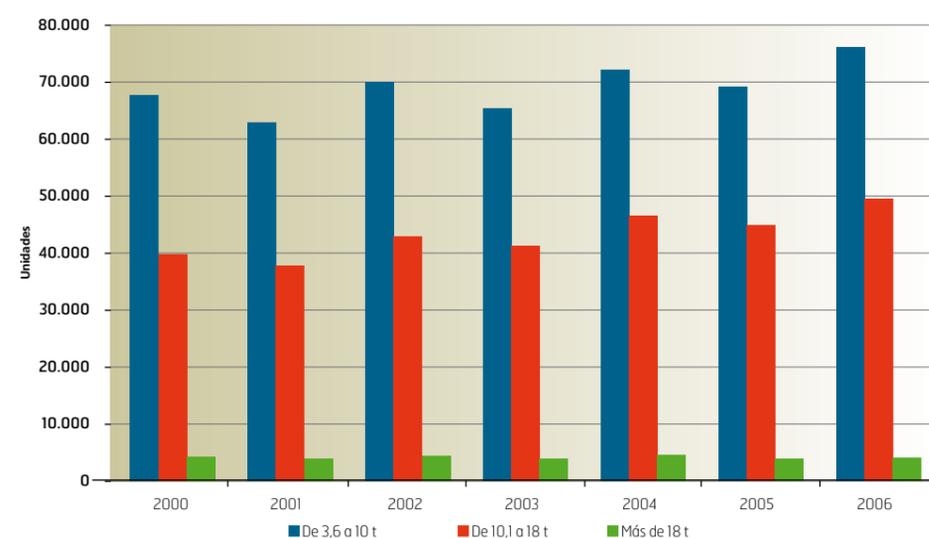
5.2.4. CARACTERÍSTICAS E DIMENSÃO DO PARQUE NO TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA E POR CONTA DE OUTREM

A. Parque por conta própria

O Gráfico 27 mostra a distribuição do número de veículos que efectuem transporte por conta própria, por escalões de carga útil⁸, em Espanha.

GRÁFICO 27

Evolução do número de veículos que efectuem transporte por conta própria, por escalões de carga útil em Espanha (2000-2006)



Fontes: Espanha: Ministério de Fomento: Inquérito permanente de transporte de mercadorias por via rodoviária. Ano de 2006.

A Tabela 13 mostra a distribuição de camiões que efectuem transporte por conta própria em Portugal por escalões de peso bruto em 2006.

TABELA 13

Distribuição do número de veículos pesados que efectuem transporte por conta própria em Portugal, por escalões de peso bruto (2006)

TOTAL	DE 3,5 A 10 T	DE 10 A 19 T	MAIS DE 19 T
31.151	13.199	10.634	7.318

Fonte: Portugal: INE.

⁸ 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.

A conclusão que se pode extrair da informação apresentada (Gráfico 27 para o caso de Espanha e Tabela 13 para o caso de Portugal) é que em ambos os países predominam os veículos de menor capacidade de carga e peso bruto (até 10 toneladas), o que indica que este tipo de transporte está orientado para o transporte de cargas relativamente reduzidas.

No entanto, é importante notar que a diferença em número de veículos nos 3 segmentos é muito menor no caso de Portugal, onde o número de camiões com mais de 19 toneladas é aproximadamente 50% do número de camiões até 10 toneladas, enquanto no caso espanhol os camiões de mais de 19 toneladas não chegam a 10% do número de camiões até 10 toneladas.

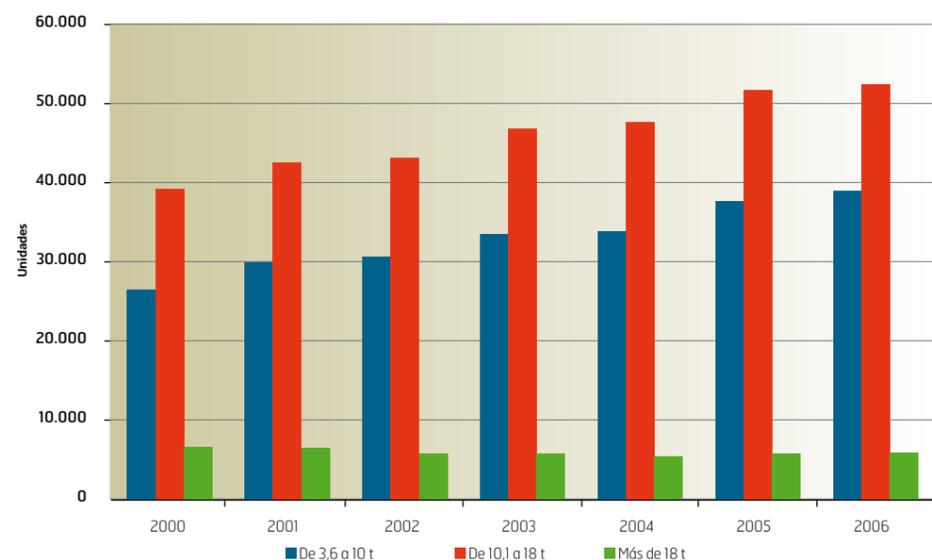
Desta forma, embora o predomínio seja dos veículos de menor capacidade, em Portugal este predomínio é muito menos acentuado que no caso espanhol.

B. Parque por conta de outrem

Para analisar o transporte por conta de outrem apresentam-se os gráficos (Gráfico 28 e 29) com a distribuição em número de veículos, por escalões de carga útil (Espanha) e peso bruto (Portugal), respectivamente.

GRÁFICO 28

Evolução do número de veículos que efectuam transporte por conta de outrem, por escalões de carga útil, em Espanha (2000-2006)

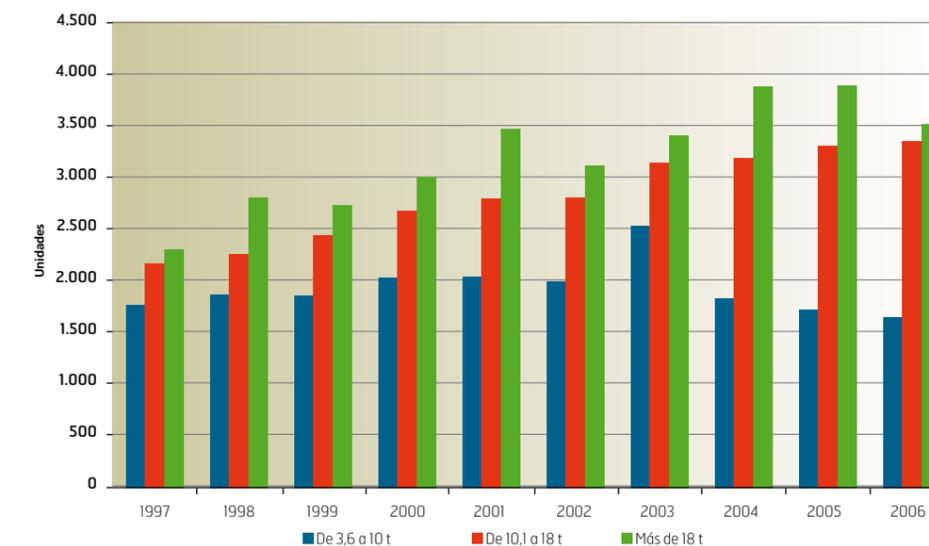


Fontes: Espanha: Ministério de Fomento: Inquérito permanente de transporte de mercadorias por via rodoviária. Ano de 2006.

Em Espanha, predominam os veículos de carga útil de média tonelagem, ou seja, de 10,1 a 18 t (54% do total em 2006), não representando os veículos de maior capacidade de carga mais que 6% do total.

GRÁFICO 29

Evolução do número de veículos que efectuam transporte por conta de outrem, por escalões de peso bruto, em Portugal (1997-2006)



Fontes: Portugal: INE.

Em 2006, mais de 80% dos camiões portugueses a realizar transporte por conta de outrem eram essencialmente veículos de peso bruto médio (de 10 a 19 toneladas) ou elevado (mais de 19 toneladas).

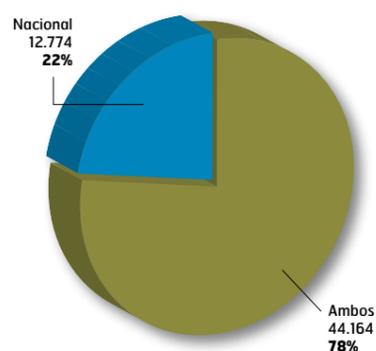
AFECTAÇÃO DE VEÍCULOS AO TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL 5.2.5.

Em Portugal, o número de veículos que se dedicam indistintamente ao transporte nacional e internacional de mercadorias, é muito superior ao de veículos exclusivamente afectos ao transporte nacional. Em 2006, de um total de 56 938 veículos licenciados, 78% estavam autorizados a efectuar transporte nacional e internacional.

O Gráfico 30 mostra o número e distribuição relativa dos veículos afectos ao transporte nacional e internacional, em Portugal no ano de 2006.

GRÁFICO 30

Número e percentagem de veículos afectos ao transporte nacional e internacional em Portugal (2006)

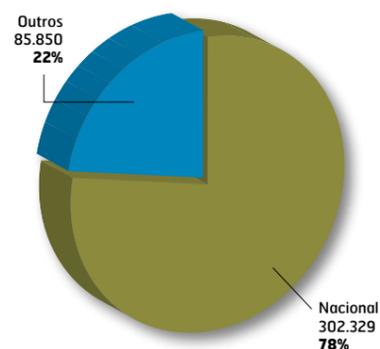


Fontes: Portugal: IMTT.

No caso de Espanha, é possível discriminar, para o ano 2006, o número de veículos afectos ao transporte nacional e a transporte de Outros Âmbitos⁹, sendo claro o predomínio da afectação nacional (Gráfico 31).

GRÁFICO 31

Número e percentagem de veículos afectos ao transporte nacional e de outros âmbitos, em Espanha (2006)



Fontes: Espanha: Ministério de Fomento. Inquérito permanente de transporte de mercadorias por via rodoviária. Ano 2006.

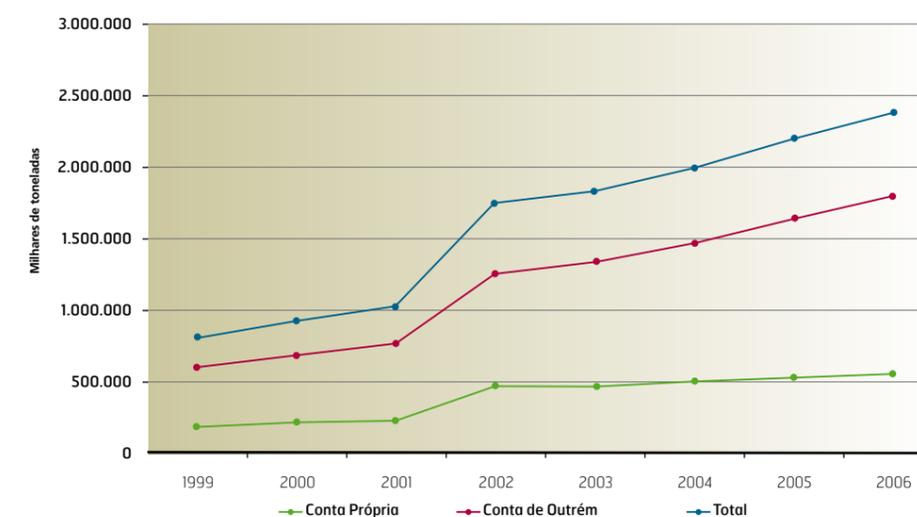
9 Inclui, além do internacional, os níveis regional, autonómico, provincial e local.

TONELADAS MOVIMENTADAS EM TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA E POR CONTA DE OUTREM 5.2.6.

No que respeita ao transporte rodoviário segundo o tipo de serviço (calculado a partir das toneladas transportadas a nível nacional e internacional) verificam-se diferenças entre Espanha e Portugal, evidenciadas nos gráficos seguintes (Gráfico 32 e Gráfico 33).

GRÁFICO 32

Evolução da tonelage transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e de outrem em Espanha (1999-2006)

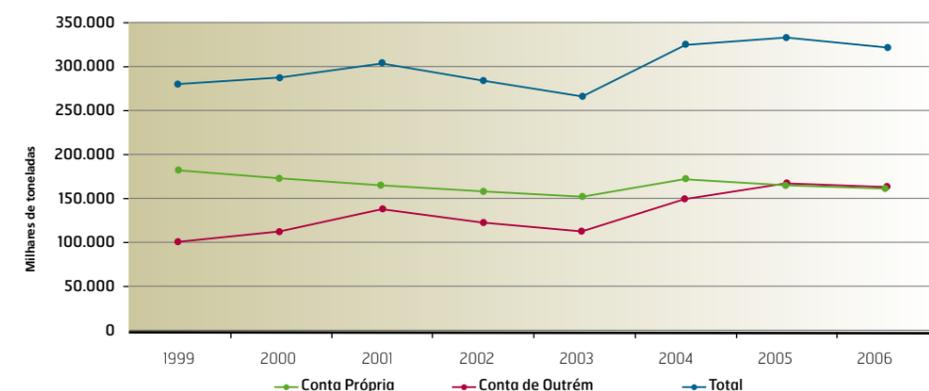


Fonte: EUROSTAT. Estatísticas sobre transporte de mercadorias por via rodoviária. Regulamento C1172/98.

No caso de Espanha, deve referir-se que, a partir de 2002, estão incluídas também as deslocações entre municípios, facto que explica o notável incremento no volume de toneladas transportadas entre 2001 e 2002. De 2002 a 2006, o transporte por conta própria estabilizou, evidenciando um incremento de 19% naquele período. Pelo contrário, o transporte por conta de outrem manteve a tendência de crescimento, verificando-se um aumento de 42% no mesmo período.

GRÁFICO 33

Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e de outrem em Portugal (1995-2006)



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

Em Portugal, o transporte por conta própria perdeu expressão até 2003, inverteu a tendência em 2004 (+14%), voltando a registar quebra nos dois últimos anos analisados. Quanto ao transporte por conta de outrem, não existe uma tendência clara, já que se foram sucedendo períodos de incremento e de decréscimo, registando-se no período 1999-2006 dois picos, em 2001 e em 2005.

5.2.7. TIPOLOGIA DOS PRODUTOS TRANSPORTADOS

A Tabela 14 mostra o tipo e quantidade de mercadorias carregadas e descarregadas em comércio internacional por via rodoviária em Espanha e Portugal, em 2006.

TABELA 14

Tipologia e volume de mercadorias carregadas e descarregadas em Espanha e Portugal, em transporte internacional, em camiões matriculados em Espanha e Portugal (2006)

(Milhares de toneladas)

NST/R CAPÍTULO	GRUPO DE MERCADORIAS	TIPO DE MERCADORIAS	PAÍS	
			ESPAÑA	PORTUGAL
0	1	Cereais	2.468	560
	2	Batatas e outras hortaliças ou verduras frescas ou congeladas e frutas frescas	10.030	601
	3	Animais vivos	141	55
	4	Madeira e cortiça	1.348	1.990
	5	Materiais têxteis e desperdícios e outras matérias-primas de origem animal ou vegetal	521	238
1	6	Produtos alimentares e forragens	6.933	1.777
	7	Oleaginosas	717	285
2	8	Combustíveis minerais sólidos	121	0
3	9	Petróleo bruto	0	0
	10	Produtos petrolíferos	619	435
4	11	Mineral de ferro, escórias e pós de altos-fornos	592	277
	12	Minerais e escórias não ferrosas	52	72
5	13	Produtos metalúrgicos	3.163	1.355
6	14	Cimentos, cal e materiais de construção manufacturados	1.856	1.117
	15	Minerais brutos ou manufacturados	2.351	2.370
7	16	Adubos naturais e manufacturados	260	194
8	17	Produtos carboquímicos	139	0
	18	Produtos químicos, excepto carboquímicos	4.456	1.288
	19	Celulose e desperdícios	179	362
9	20	Veículos e material de transporte, máquinas, motores, incluso desmontados e peças	6.967	2.404
	21	Artigos metálicos	486	311
	22	Vidro, produtos vidrados e cerâmicos	778	857
	23	Peles, têxteis, vestuário e artigos manufacturados diversos	6.455	3.155
	24	Artigos diversos	5.342	2.311
Total			55.974	22.014

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

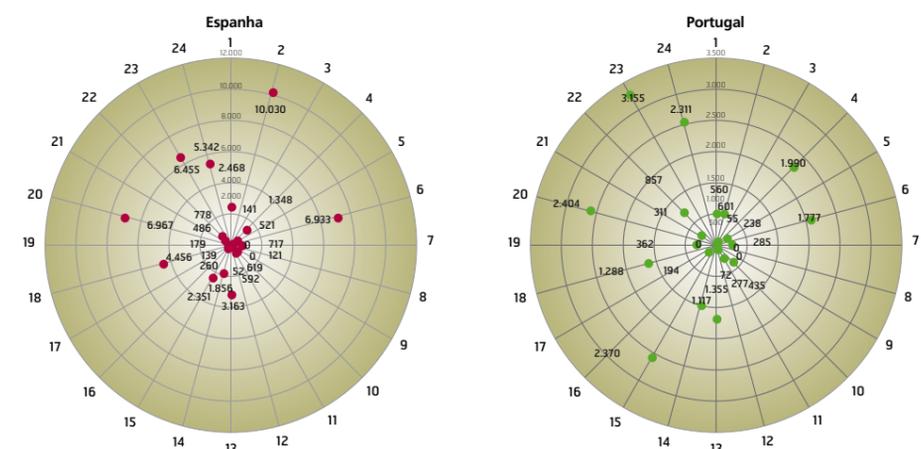
Os valores da Tabela 14 estão reflectidos no Gráfico 34.

No caso de Portugal, observa-se que, em 2006, *as peles e os têxteis* foram predominantes, com 14% do total, seguindo-se *os veículos e material de transporte* e *os minerais brutos ou manufacturados*, cada um com 11% relativamente ao total de mercadorias carregadas e descarregadas.

Em Espanha, em 2006, os dois grupos de mercadorias que se destacaram no transporte por via rodoviária foram os *produtos agrícolas e os veículos e material de transporte*.

GRÁFICO 34

Tipologia e volume de mercadorias carregadas e descarregadas em Espanha e Portugal, em transporte internacional, em camiões matriculados em Espanha e Portugal (2006)



GRUPO DE MERCADORIAS	TIPO DE MERCADORIAS
1	Cereais
2	Batatas e outras hortaliças ou verduras frescas ou congeladas e frutas frescas
3	Animais vivos
4	Madeira e cortiça
5	Materiais têxteis e 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	Mineral de ferro, escórias e pós de altos-fornos
12	Minerais e escórias não ferrosas
13	Produtos metalúrgicos
14	Cimentos, cal e materiais de construção manufacturados
15	Minerais brutos ou manufacturados
16	Azubos naturais e manufacturados
17	Produtos carboquímicos
18	Produtos químicos, excepto carboquímicos
19	Celulosa e desperdícios
20	Veículos e material de transporte, máquinas, motores, incluindo desmontados, e peças
21	Artigos metálicos
22	Vidro, produtos vidrados e cerâmicos
23	Peles, têxteis, vestuário e artigos manufacturados diversos
24	Artigos diversos

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

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS 5.3.

Na Tabela 15 mostra-se o volume de mercadorias transportadas pela ferrovia, em 2006, de e para Portugal, com origem / destino na UE-25.

TABELA 15

Transporte internacional de mercadorias por Caminho-de-Ferro, de e para Portugal, por país de origem/destino da UE-25 (2006)

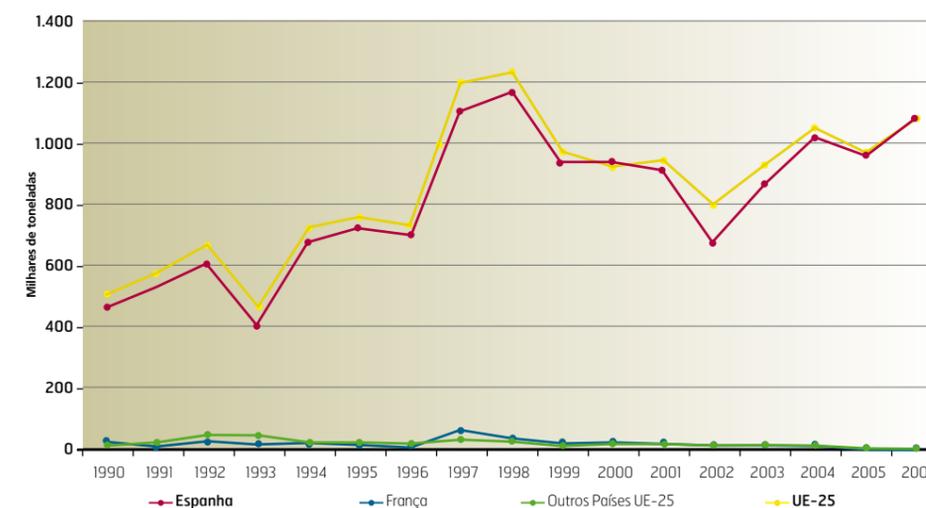
	DESCARREGADAS	CARREGADAS	TOTAL
Espanha	487.008	588.820	1.075.829
França	179	26	204
Outros	3.273	381	3.654
Total UE-25	490.460	589.227	1.079.687

Fonte: Portugal: CP.

A evolução do transporte ferroviário de mercadorias com origem ou destino em Portugal mostra-se no Gráfico 35.

GRÁFICO 35

Evolução do transporte internacional de mercadorias, por caminho-de-ferro, de/ para Portugal, por regiões de origem/destino (1990-2006)



Fonte: Portugal: CP.

Ao longo do período estudado, a tendência observada nas trocas de mercadorias de Portugal com a UE-25 foi variável, registando-se um pico em 1998, após o qual e até 2002, o transporte de mercadorias diminuiu de forma muito significativa, na ordem de 35%. Nos últimos anos do período em análise observa-se uma nova tendência de crescimento.

De referir que a totalidade do transporte em causa tem origem/destino em países da UE-25, com particular destaque para Espanha cujo tráfego em 2006 registou um aumento de 12%, face ao ano anterior.

5.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS

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

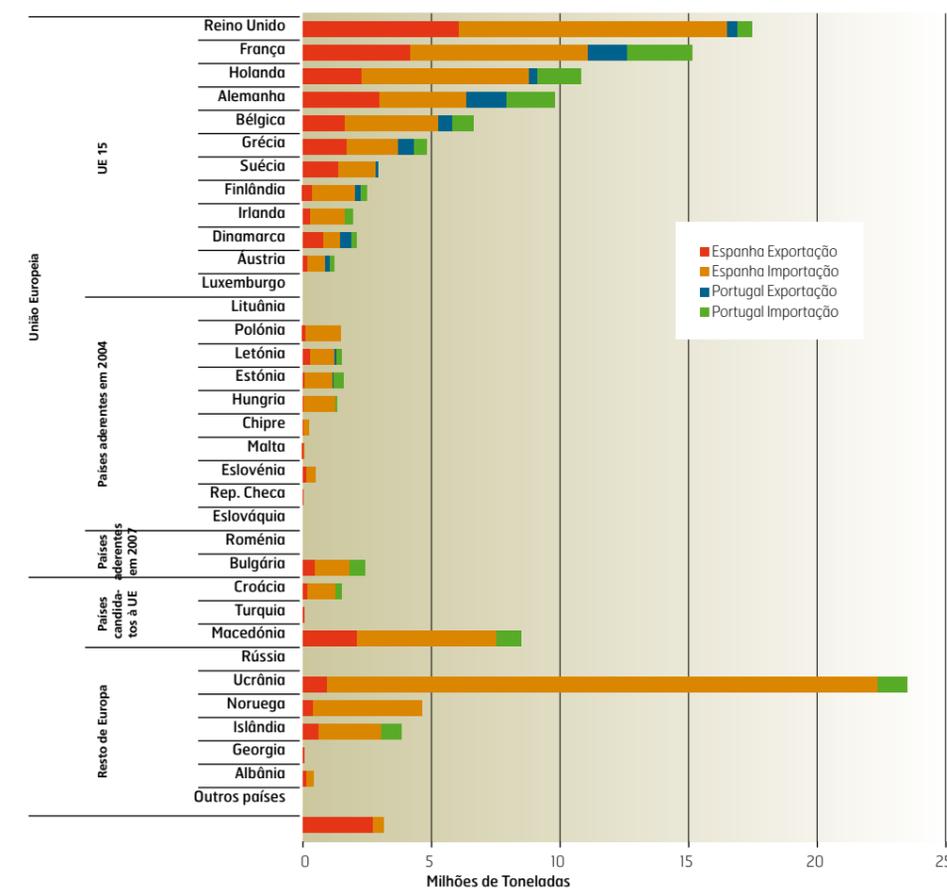
Em 2006 o movimento de mercadorias por via marítima em Espanha (peninsular e insular) ultrapassou as 462 milhões de toneladas (+4,6% que no ano anterior). Refira-se a evolução registada no número de contentores movimentados e respectivas toneladas transportadas (+9,0% e +10,5%, respectivamente, face ao ano anterior). Os dados sobre o transporte marítimo de mercadorias apresentados em seguida não incluem os portos insulares.

Três dos portos peninsulares espanhóis encontram-se entre os primeiros da UE no que se refere ao transporte de contentores (Algeciras, Valência e Barcelona). A Autoridade Portuária de Algeciras registou, em 2006, um movimento de mais de 3 milhões de TEUS (+2,44% que no ano anterior). Por seu lado, as Autoridades Portuárias de Valência e Barcelona registaram um movimento de 2,6 e 2,3 milhões de TEUS, respectivamente (+8,4% e 11,9% que em 2005).

O Gráfico 36 mostra a distribuição do volume de toneladas de mercadorias movimentadas nos portos de Portugal e Espanha, com origem /destino nos portos dos vários países europeus (sem ter em conta o transporte insular dos 2 países).

GRÁFICO 36

Distribuição do tráfego de mercadorias por via marítima nos portos de Portugal e Espanha, com origem/destino nos portos da Europa (2006)



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

No ano de 2006, as trocas de mercadorias entre a Europa e a Península Ibérica, por via marítima, foram da ordem de 130 Mt, das quais 84 Mt com a União Europeia. Esta última realidade encontra-se representada na Tabela 16 e Gráfico 37.

TABELA 16

Distribuição do transporte de mercadorias entre a Península Ibérica e o resto da Europa (2006)

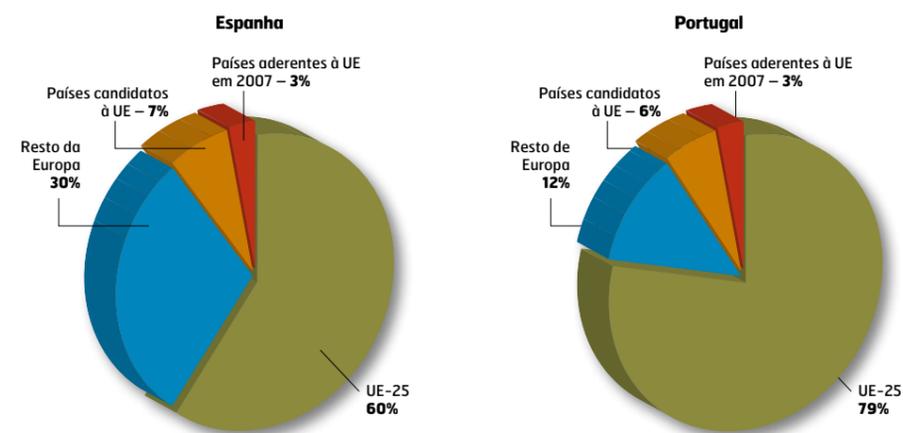
(em milhares de toneladas)

		Total em ambos os sentidos (Mt)		
		Espanha	Portugal	Total
União Europeia	Antiga UE-15	60,52	12,56	73,08
	Novos países aderentes (2004)	6,17	1,19	7,35
	Novos países aderentes (2007)	3,07	0,65	3,72
Países candidatos		7,65	0,65	8,61
Resto da Europa		32,95	2,96	35,91
TOTAL EUROPA		110,35	18,32	128,67

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

GRÁFICO 37

Distribuição relativa das trocas comerciais por via marítima de Espanha e Portugal com o resto da Europa (2006)



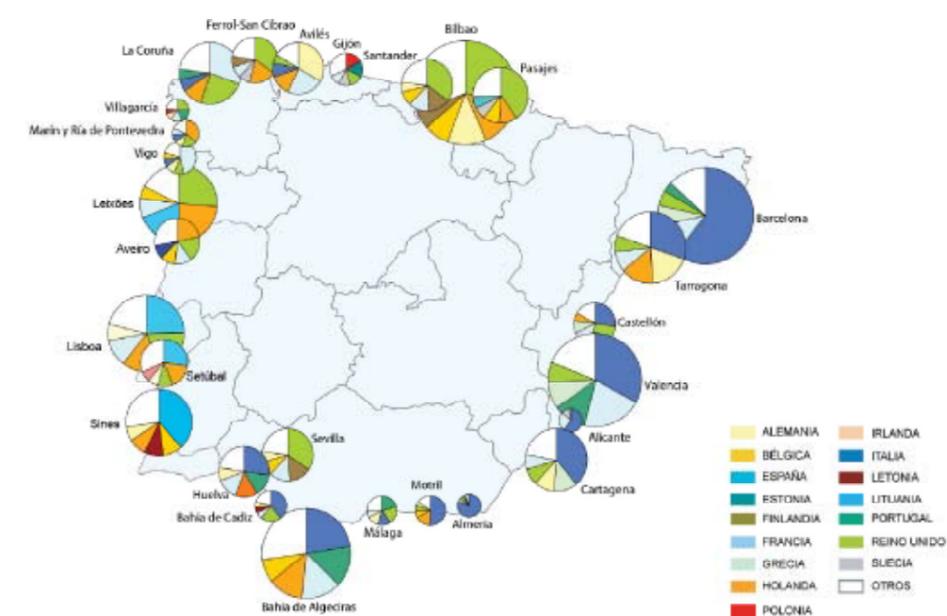
Fontes: Espanha: Ministério de Fomento y Puertos del Estado.
Portugal: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais/Portos Nacionais.

Em termos percentuais, a Espanha representa 86% e Portugal 14% do total do transporte marítimo de mercadorias entre a Península Ibérica e o resto da Europa.

Na Figura 12, mostra-se a distribuição do tráfego internacional de mercadorias nos principais portos da Península Ibérica, em relação aos cinco países da UE-25 que representam maior volume de intercâmbios em 2006.

FIGURA 12

Tráfego internacional de mercadorias com os cinco principais países da UE-25, com origem e destino nos portos da Península Ibérica (2006)



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

O porto português que mais se destacou em termos de volume de mercadorias movimentadas, com origem/destino na UE-25, foi o porto de Leixões (cerca de 5 milhões de toneladas). O segundo porto mais importante foi o de Lisboa.

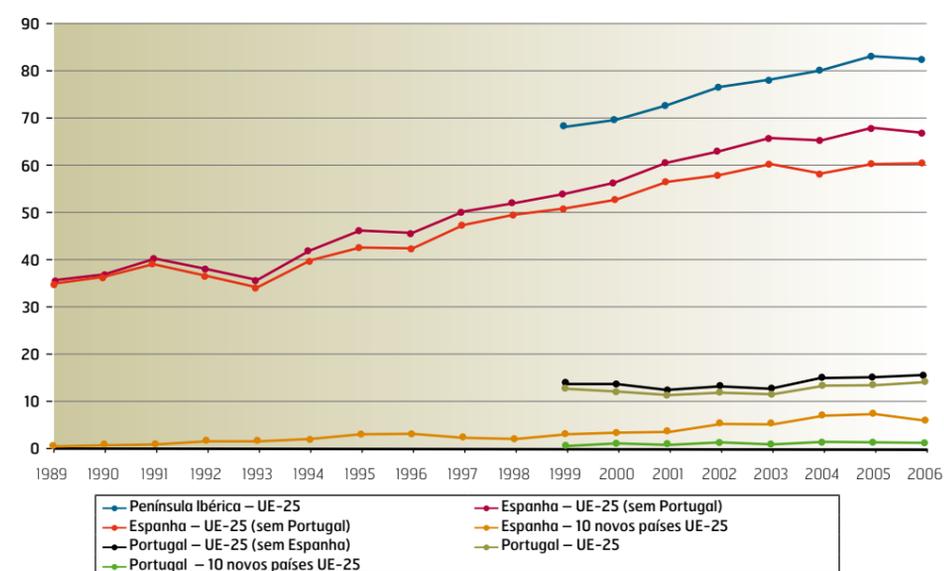
O porto espanhol com um movimento mais significativo em transporte comunitário foi o porto de Bilbao, com um volume superior a 9 milhões de toneladas movimentadas.

Em 2006, os principais países origem/destino de mercadorias, por via marítima, para Portugal foram o Reino Unido, Espanha, Holanda e França. Para a Espanha, foram a Itália, o Reino Unido e a França.

O Gráfico 38 mostra a evolução do transporte de mercadorias por via marítima entre os portos peninsulares e os da UE-25, entre 1989 e 2006.

GRÁFICO 38

Evolução das trocas de mercadorias por via marítima entre a Península Ibérica e a UE-25 (1989-2006)



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

As trocas entre a Península Ibérica e o resto da União Europeia, em geral, cresceram 0,7%, entre 2004 e 2006. No entanto, este crescimento não foi constante. Entre 2004 e 2005, observou-se uma fase de crescimento importante, tendo passado de 79,9 Mt para 82,8 Mt. Pelo contrário, entre 2005 e 2006 registou-se um decréscimo de 2,9% (80,4 Mt em 2006).

TROCA DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL 5.4.2.

A evolução do tráfego de mercadorias por via marítima entre Espanha e Portugal no período de 2000 a 2006, de acordo com as Autoridades Portuárias Espanholas, figura na Tabela 17.

TABELA 17

Evolução do movimento de mercadorias por via marítima entre os principais portos espanhóis e os portos portugueses, em ambos os sentidos (2000-2006)

(Em milhares de toneladas)

Autoridade Portuária Espanhola	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Baía de Algeciras	804,9	1.029,3	948,4	908,9	891,9	870,0	1.156,8
Valência	17,2	37,0	296,4	406,8	507,9	659,2	925,8
Huelva	471,5	332,5	358,2	381,9	498,2	449,2	358,6
Barcelona	131,7	135,0	174,0	162,8	190,9	267,3	295,4
Sevilha	38,9	2,9	18,2	215,7	190,2	182,4	266,4
Málaga	1,3	-	7,3	64,7	185,8	185,8	183,6
Corunha	44,3	19,3	42,8	14,8	65,7	228,7	159,9
Tarragona	126,3	154,8	104,6	111,0	117,1	129,0	151,3
Las Palmas	85,5	74,9	47,0	52,9	65,6	73,3	135,0
Bilbau	262,1	76,3	43,8	52,4	36,5	124,6	118,1
Ferrol - San Cibrao	113,6	101,0	129,7	29,1	47,8	101,3	106,7
Vilagarcía	3,2	-	1,4	2,4	-	91,5	97,6
Cartagena	62,1	28,0	27,1	17,1	76,7	60,9	95,2
Castellón	43,6	27,5	33,9	49,9	49,6	47,1	92,1
Ceuta	0,5	0,7	0,5	0,2	0,2	36,3	88,0
Avilés	107,0	118,9	133,3	144,1	116,2	88,9	64,1
Vigo	30,5	50,9	19,8	29,4	35,3	25,6	56,5
Almería - Motril	17,6	15,1	6,8	32,0	184,1	125,3	49,9
Baleares	-	5,7	3,5	3,4	6,8	40,1	40,2
Outros	160,4	117,0	100,0	118,9	280,2	251,9	136,1
TOTAL	2.522,5	2.326,7	2.496,6	2.798,5	3.546,9	4.038,6	4.577,1

Fonte: Espanha: Puertos del Estado.

A Tabela 18 apresenta esta mesma informação segundo dados dos portos portugueses.

TABELA 18

Evolução do movimento de mercadorias por via marítima entre os principais portos portugueses e os portos espanhóis, em ambos os sentidos (2000-2006)

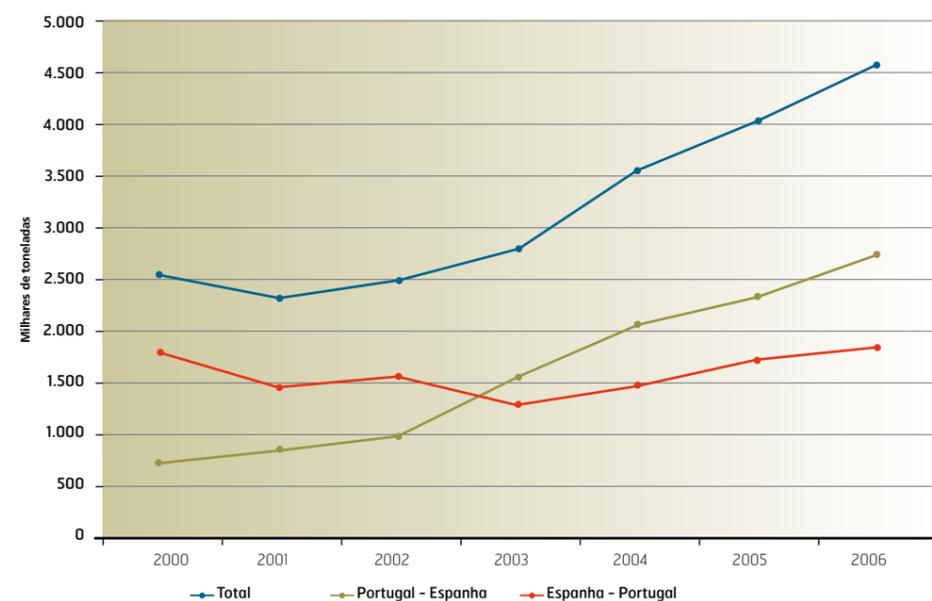
(Em milhares de toneladas)

Administração Portuária	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aveiro	82,7	84,8	62,4	63,8	85,1	226,6	155,0
Leixões	663,8	639,2	697,5	632,5	837,0	979,4	1,058,6
Lisboa	720,3	698,6	549,9	769,0	1,056,7	910,7	1,218,2
Setúbal	343,4	315,7	441,5	808,9	617,5	611,1	650,2
Sines	533,7	292,6	264,4	278,0	535,8	884,8	1,200,1
TOTAL	2,343,9	2,030,9	2,015,6	2,552,1	3,132,1	3,612,6	4,282,1

Esta evolução do tráfego por via marítima, no período 2000-2006, está representada no Gráfico 39, observando-se um crescimento global continuado a partir de 2002. As trocas de mercadorias entre os dois países aumentaram 64% entre 2003 e 2006. Como se verifica, este crescimento foi devido, fundamentalmente, aos intercâmbios no sentido Portugal-Espanha.

GRÁFICO 39

Evolução das trocas de mercadorias por via marítima entre a Península Ibérica e a UE-25 (1989-2006)



Fontes: Espanha: Puertos del Estado

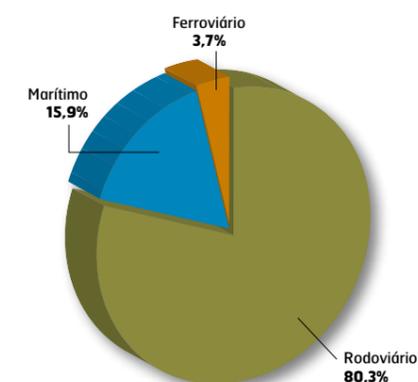
RESUMO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS 5.5.

O transporte de mercadorias pela rodovia continua a ser o mais utilizado, com mais de 80% relativamente aos restantes modos de transporte.

Em 2006, o volume total de mercadorias transportadas entre Espanha e Portugal ascendeu a 28,8 Mt, com a distribuição por modo de transporte que consta no Gráfico 40.

GRÁFICO 40

Distribuição das trocas de mercadorias entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2006)

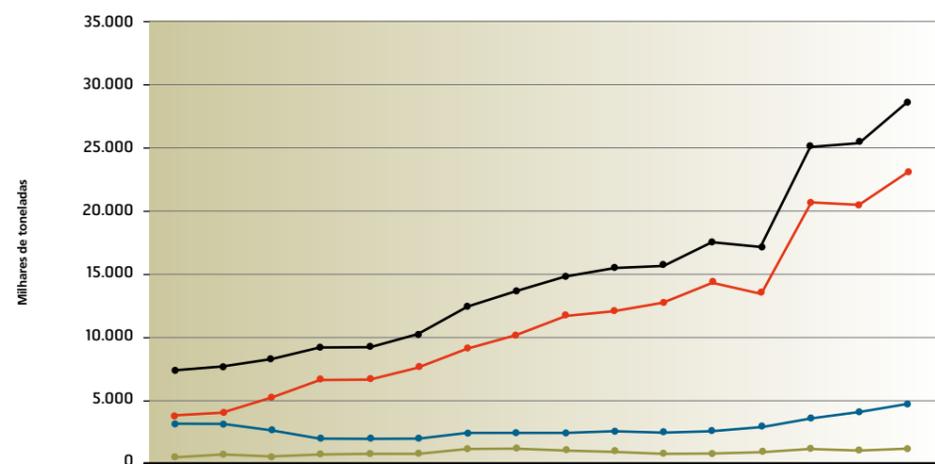


Fonte: Via rodoviária: EUROSTAT, Regulamento C1172/98.
Via ferroviária: CP (Portugal).
Via marítima: Puertos del Estado (Espanha).

A evolução do volume de mercadorias transportadas, no período 1991-2006, figura no Gráfico 41.

GRÁFICO 41

Evolução do volume de mercadorias transportadas entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (1991-2006)



	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
— Rodoviária	3.710	3.905	5.145	6.590	6.624	7.574	9.157	10.011	11.695	12.067	12.639	13.389	13.488	20.642	20.487	23.077
— Marítimo	3.095	3.113	2.634	1.844	1.925	1.853	2.291	2.408	2.199	2.522	2.327	2.497	2.798	3.547	4.039	4.577
— Ferroviária	532	599	401	681	722	703	1.102	1.168	937	937	762	762	858	1.017	965	1.077
— Total	7.337	7.617	8.180	9.115	9.271	10.130	12.550	13.587	14.831	15.526	15.728	17.648	17.144	25.206	25.491	28.731

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

Em 2006, o volume total de mercadorias transportadas quase quadruplica, face a 1991. Como se pode observar, foi o transporte rodoviário que basicamente pautou esta evolução, enquanto os transportes por via marítima e ferroviária se mantiveram praticamente constantes.

O quinto 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 O valor do comércio externo de Espanha e Portugal com os restantes países da UE-27 ascendeu a 320 mil de milhões de euros, em 2006. Destas transacções, cerca de 90% realizaram-se com os países da UE-15. Cerca de 86% das trocas comerciais de Espanha e Portugal correspondem ao comércio externo espanhol, o que reflecte uma dimensão e dinâmica substancialmente distintas das economias dos dois países, traduzidas no volume de mercadorias transaccionadas e consequentemente, nos fluxos de transporte e volumes de tráfego associados.

2 Espanha apresentou sempre taxas de crescimento do PIB superiores às da UE-15 e da UE-25. Portugal, a partir de 2001, apresenta, embora com taxas inferiores, a mesma tendência que a UE-15 e a UE-25. As regiões portuguesas apresentavam um nível de PIB per capita semelhante ao das regiões espanholas com as quais fazem fronteira.

3 Relativamente às intervenções em infra-estruturas rodoviárias salientam-se os seguintes aspectos:

- As obras da ponte internacional sobre o rio Maçãs entre Quintanilha e San Martín de Pedroso encontram-se concluídas, prevendo-se que os acessos pelo lado espanhol estejam terminados em 2008.
- Os troços da via rápida Valladolid-Fuentes de Oñoro encontram-se em funcionamento e o troço Fuentes de Oñoro – Ciudad Rodrigo prevê-se que esteja concluído em 2008. O Troço Fuentes de Oñoro – fronteira está em fase de elaboração do projecto. Pelo lado português, o troço Vilar Formoso – fronteira está também em fase de elaboração do projecto.

4 Actualmente existem 4 pontos de ligação ferroviária entre Espanha e Portugal. Os acontecimentos relativos a infra-estruturas ferroviárias mais relevantes foram os seguintes:

- A ligação Madrid – Lisboa recebeu apoio financeiro da Comissão Europeia para o troço Mérida – Évora. O troço Lisboa – fronteira portuguesa, para transporte misto, será desenvolvido mediante um sistema de parceria público-privada. Do lado espanhol, já se encontra em obras o troço Mérida – Badajoz.

- Prevê-se a atribuição de apoio financeiro da Comissão Europeia para a ligação Vigo – Porto.

- Quanto à ligação ferroviária convencional para mercadorias Sines – Elvas – Badajoz – Puertollano – Madrid, estão a ser realizadas obras de beneficiação e modernização.

5 O fluxo de passageiros entre Espanha e Portugal, em 2006, foi de 57 milhões de passageiros, com a seguinte distribuição:

- Cerca de 95% correspondiam ao transporte por via rodoviária, principalmente por automóvel. O tráfego médio diário (TMD) de veículos nas fronteiras entre Espanha e Portugal aumentou cerca de 11%, face a 2005. Os maiores valores de TMD registaram-se nas passagens de Tui – Valença do Minho e Ayamonte – Monte Francisco. O mercado espanhol representa 84 % dos visitantes estrangeiros que entraram em Portugal em 2006.

- O transporte ferroviário de passageiros entre Portugal e Espanha rondou os 174 000 passageiros (-1,3% que em 2005).

- Em 2006, o fluxo de passageiros por via aérea entre Espanha e Portugal foi de 2,32 milhões (2,04 milhões de passageiros em 2005 e 1,7 milhões em 2004). Os aeroportos espanhóis e portugueses movimentaram, com destino ao resto da Europa, 99,8 e 16,3 milhões de passageiros, respectivamente. O Reino Unido é o principal país de origem e destino dos dois países.

- Uma pequena parte das ligações entre os dois países é assegurada pelo transporte fluvial que representa 0,6% do movimento total de passageiros entre os dois países. Trata-se de tráfego local, destacando-se o número de passageiros que cruzam o rio Guadiana na ligação entre Vila Real de Santo António e Ayamonte.

6 O volume de mercadorias transaccionadas, em 2006, entre os dois países, foi de 28,8 milhões de toneladas (+12,5% que em 2005). Espanha é o principal cliente/fornecedor de mercadorias para Portugal. Para Espanha, Portugal ocupa o 2.º lugar no ranking de países de origem/destino das suas mercadorias.

A repartição modal do tráfego de mercadorias foi a seguinte:

- O modo de transporte predominante é o rodoviário, protagonizando 80,3% do total das transacções. O TMD de veículos pesados de mercadorias atingiu em 2006, um total de 8.769 veículos, principalmente pelas passagens de Fontes de Oñoro – Vilar Formoso (32% do total) e de Tui – Valença de Minho (24% do total). O tipo de veículo mais utilizado, tanto em Espanha como em Portugal, foi o camião de peso bruto inferior a 10 toneladas.

- 15,9% das trocas comerciais entre Espanha e Portugal realizam-se por via marítima. Depois de um período de estagnação, a tendência do tráfego por via marítima entre Espanha e Portugal, nos últimos anos, tem sido de crescimento.

- O transporte ferroviário de mercadorias corresponde a 3,7% do volume total de mercadorias movimentado entre os dois países, o que reflecte uma dinâmica reduzida face aos modos rodoviário e marítimo.

