

**7º relatório**  
dados 2012/2013



**Observatório Transfronteiriço  
Espanha/Portugal**

**Observatorio Transfronterizo  
España/Portugal**

# Observatório Transfronteiriço

## Espanha/Portugal

7.º relatório

Dados 2012/2013

**PORTUGAL**

Gabinete de Estratégia e Estudos

**ESPAÑA**

Secretaria Geral de Transportes

Lisboa/ agosto 2015



## **ENTIDADES DE PORTUGAL E ESPANHA REPRESENTADAS NO OBSERVATÓRIO TRANSFRONTEIRO ESPANHA-PORTUGAL:**

### **PORTUGAL**

Gabinete de Estratégia e Estudos do Ministério da Economia (Coordenação)

Aeroportos de Portugal - ANA, S.A.  
Comboios de Portugal – CP, E.P.E.  
Instituto da Mobilidade e dos Transportes – IMT, I.P.  
Instituto Nacional de Aviação Civil – INAC, I.P.  
Rede Ferroviária Nacional – REFER, EPE

Instituto Nacional de Estatística – INE, I.P.

### **ESPANHA**

Secretaría General de Transportes  
Secretaría General de Infraestructuras  
División de Prospectiva y Tecnología del Transporte (Coordinación)

Dirección General de Aviación Civil  
Dirección General de Transporte Terrestre  
Dirección General de Carreteras  
Dirección General de Programación Económica y Presupuestos  
Subdirección General de Planificación de Infraestructuras y Transporte  
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea - AENA,S.A.  
Puertos del Estado  
Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles – RENFE

Turespaña  
Instituto Nacional de Estadística - INE

## COORDENAÇÃO

### PORTUGAL

Ministério da Economia  
Gabinete de Estratégia e Estudos  
Rua da Prata, nº 8  
1149-057 LISBOA

Tel. +351 217 921 300  
[geral@gee.min-economia.pt](mailto:geral@gee.min-economia.pt)  
[www.gee.min-economia.pt](http://www.gee.min-economia.pt)

### ESPAÑA

Ministerio de Fomento  
Secretaría General de Transporte  
División de Prospectiva y Tecnología del Transporte  
Paseo de la Castellana, 67  
28071 MADRID

Tel. +34 915 978 200

[www.fomento.es](http://www.fomento.es)

ISSN 1645-331X

## Índice Geral

1.	INTRODUÇÃO	9
2.	CARACTERIZAÇÃO SOCIO-ECONÓMICA	10
2.1.	População	10
2.2.	Dados Económicos Gerais	11
2.3.	Taxas de Motorização	14
2.4.	Comércio Internacional	15
3.	INFRAESTRUTURAS	19
3.1	Infraestruturas Rodoviárias	19
3.1.1	Atuações em curso nas ligações por via rodoviária	22
3.2	Infraestruturas Ferroviárias	25
3.2.1	Corredores ferroviários de ligação	25
3.2.2	Planeamento e atuações em curso nas ligações ferroviárias	26
3.3	Infraestruturas Aeroportuárias	29
3.4	Infraestruturas Portuárias	30
4.	FLUXOS DE PASSAGEIROS	32
4.1	Transporte de Passageiros por Via Rodoviária	32
4.2	Transporte de Passageiros por Via Ferroviária	36
4.3	Transporte Aéreo de Passageiros	38
4.3.1	Fluxos de Espanha e Portugal com o resto de países da União Europeia	38
4.3.2	Fluxos passageiros entre Espanha e Portugal	41
4.4	Transporte Fluvial de Passageiros	42
4.5	Resumo do Transporte de Passageiros	44
5.	FLUXOS DE MERCADORIAS	45
5.1	Comércio Internacional de Mercadorias de Portugal e Espanha, por Modo de Transporte (dados das estatísticas do comércio externo)	45
5.1.1	Tráfego de mercadorias entre Portugal e Espanha e o conjunto da União Europeia	45
5.1.2	O transporte de mercadorias entre Espanha e Portugal	48
5.1.3	O transporte de mercadorias de Espanha e Portugal com França	50
5.2	Transporte de Mercadorias por Via Rodoviária	51
5.2.1	Trocas comerciais de mercadorias de Portugal e Espanha com a União Europeia	51
5.2.2	Trocas comerciais de mercadorias entre Espanha e Portugal	52
5.2.3	Tráfego de veículos pesados de mercadorias nas fronteiras luso-espanholas	53
5.2.4	Características e dimensão do parque no transporte por conta própria e por conta de outrem	56
5.2.5	Toneladas movimentadas em transporte por conta própria e por conta de outrem	59
5.2.6	Tipologia dos produtos transportados	61
5.3	Transporte de Mercadorias por Caminho-de-Ferro	62
5.4	Transporte Marítimo de Mercadorias	63
5.4.1	Transporte marítimo de mercadorias de Espanha e Portugal com a Europa em 2012	63
5.4.2	Troca de mercadorias por via marítima entre Espanha e Portugal	67
5.5	Resumo do Tráfego de Mercadorias	71
6.	CONCLUSÃO	72

## Índice Figuras

Figura 1. População Residente na Europa, por região em 2013 (por mil habitantes)	11
Figura 2. PIB por habitante (em PPC) na UE 28 a nível regional (2011)	14
Figura 3. Infraestruturas de ligação rodoviária entre Espanha e Portugal	23
Figura 4. Rede ferroviária de alta velocidade e redes espanhola e portuguesa de bitola ibérica (1 668 mm) em 2012	26
Figura 5. Principais aeroportos portugueses e espanhóis nas comunidades e regiões limítrofes, em 31-12-2012	30
Figura 6. Fachadas marítimas do sistema portuário peninsular espanhol e português	31
Figura 7. Tráfego Médio Diário de veículos ligeiros de passageiros nas principais fronteiras (2012)	34
Figura 8. Tráfego Médio Diário de veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras (2012)	55
Figura 9. Tráfego internacional de mercadorias com os cinco principais países da UE-27, com origem e destino nos portos da Península Ibérica (2012)	65

## Índice Tabelas

Tabela 1. PIB a preços de mercado e PIB per capita em paridade do poder de compra (PPC) na UE28, UE 27 e UE15, em Espanha e em Portugal (2005-2013)	12
Tabela 2. Comércio Internacional de Espanha e Portugal com a Europa, em valor (2012)	15
Tabela 3. Comércio Internacional de Espanha e Portugal com a Europa, em volume (2012)	16
Tabela 4. Ligações rodoviárias entre Espanha e Portugal (a 31-12-2012)	19
Tabela 5. Estimativa do total de passageiros que atravessam a fronteira rodoviária entre Espanha e Portugal, em ambos os sentidos (2011 e 2012)	35
Tabela 6. Turistas estrangeiros provenientes de Portugal consoante a Comunidade Autónoma de destino (2013)	36
Tabela 7. Movimento de passageiros nos aeroportos de Espanha e Portugal por países europeus de origem/destino (2012)	38
Tabela 8. Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, Madrid, Barcelona e Málaga com origem/destino em Espanha, Portugal e França (2012)	40
Tabela 9. Tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal em ambos sentidos (2012)	41
Tabela 10. Resumo de passageiros entre Espanha e Portugal por modo de transporte entre 2011 e 2012 (em milhões de passageiros)	44
Tabela 11. Evolução das trocas de mercadorias entre Espanha e Portugal (2005-2012)	52
Tabela 12. Tipologia e volume de mercadorias transacionadas com a UE 27 por modo rodoviário em veículos pesados matriculados em Espanha e Portugal (2012)	61
Tabela 13. Evolução do transporte internacional de mercadorias, por caminho-de-ferro, de/portugal, por regiões de origem/destino (2005-2012)	63
Tabela 14. Distribuição do transporte de mercadorias por via marítima entre os países da Península Ibérica e os países da Europa em ambos os sentidos (2012)	64
Tabela 15. Evolução do movimento de mercadorias por via marítima entre os principais portos espanhóis e os portos portugueses, em ambos os sentidos (2005-2012)	68
Tabela 16. Evolução do movimento de mercadorias por via marítima entre os principais portos portugueses e os portos espanhóis, em ambos os sentidos (2005-2012)	69

## Índice Gráficos

Gráfico 1. População residente em Espanha e Portugal (2005-2014)	10
Gráfico 2. Taxa de variação real do PIB, na UE 28, UE 15, em Espanha e em Portugal (2005-2014)	12
Gráfico 3. PIB per capita (em PPC), por regiões fronteiriças de Espanha e Portugal (2011)	13
Gráfico 4. Taxa de motorização em Espanha, em Portugal, na UE 15, UE 25 e UE 27 (2005-2012)	15
Gráfico 5. Comércio internacional do conjunto Espanha-Portugal com a Europa, em valor (2005-2014)	16
Gráfico 6. Comércio internacional do conjunto Espanha-Portugal com a Europa, em volume (2005-2014)	17
Gráfico 7. Comércio internacional de Espanha e Portugal com a Europa (2012)	18
Gráfico 8. Repartição do comércio internacional de Espanha e Portugal com a Europa (2012)	18
Gráfico 9. TMD de veículos ligeiros e pesados em ambos sentidos nos principais postos fronteiriços (TMD > 1.000 Veículos/Dia) em 2012	22
Gráfico 10. Tráfego Médio Diário de veículos ligeiros de passageiros nas principais fronteiras entre Espanha e Portugal (2012)	33
Gráfico 11. Evolução do TMD conjunto de automóveis e autocarros nas principais ligações fronteiriças (2005-2012)	35
Gráfico 12. Evolução do tráfego ferroviário de passageiros entre Espanha e Portugal (2005-2013)	37
Gráfico 13. Distribuição do tráfego de passageiros por via aérea entre a Península Ibérica e os países europeus (2012)	39
Gráfico 14. Evolução do tráfego de passageiros por via aérea entre Espanha e Portugal (2005-2012)	42
Gráfico 15. Evolução do tráfego de passageiros por via fluvial entre Espanha e Portugal - rios Minho e Guadiana (2005-2012)	43
Gráfico 16. Evolução do tráfego de veículos por via fluvial entre Espanha e Portugal - rios Minho e Guadiana (2005-2012)	43
Gráfico 17. Distribuição do tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal por modo de transporte (2012)	44
Gráfico 18. Evolução do tráfego de mercadorias de Portugal e Espanha com a UE 27 (2005-2012)	46
Gráfico 19. Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias de Portugal e Espanha com a União Europeia (2012)	47
Gráfico 20. Evolução das trocas comerciais de mercadorias entre Espanha e Portugal por modos de transporte, em ambos os sentidos (2005-2012)	48
Gráfico 21. Distribuição do transporte de mercadorias entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2012)	49

Gráfico 22. Evolução das trocas comerciais de mercadorias de Espanha e Portugal com a França, por modos de transporte (2005-2012)	50
Gráfico 23. Evolução do transporte de mercadorias em veículos pesados matriculados em Portugal, por principais países de carga/descarga (2005-2012)	51
Gráfico 24. Evolução do transporte de mercadorias em veículos pesados matriculados em Espanha, por principais países de carga/descarga (2005-2012)	52
Gráfico 25. Evolução das trocas de mercadorias por via rodoviária entre Espanha e Portugal (2005-2012)	53
Gráfico 26. Tráfego Médio Diário de veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras luso-espanholas (2012)	54
Gráfico 27. Evolução do número de veículos que efetuam transporte por conta própria, por escalões de carga útil em Espanha (2005-2013)	56
Gráfico 28. Evolução do número de veículos que efetuam transporte por conta própria, por escalões peso bruto em Portugal (2005-2012)	57
Gráfico 29. Evolução do número de veículos que efetuam transporte por conta de outrem, por escalões de carga útil em Espanha (2005-2013)	58
Gráfico 30. Evolução do número de veículos que efetuam transporte por conta de outrem, por escalões de peso bruto em Portugal (2005-2012)	58
Gráfico 31. Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e de outrem em Espanha (2005-2012)	59
Gráfico 32. Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e de outrem em Portugal (2005-2012)	60
Gráfico 33. Tipologia e volume de mercadorias transportadas em Espanha e Portugal por modo rodoviário, em comércio internacional, em 2012	62
Gráfico 34. Distribuição do tráfego de mercadorias por via marítima com origem/destino nos portos da Península Ibérica (2012)	64
Gráfico 35. Distribuição relativa das trocas comerciais por via marítima de Espanha e Portugal com os países da Europa (2012)	65
Gráfico 36. Evolução das trocas de mercadorias por via marítima entre a Península Ibérica, a UE 15, UE 25 e UE 27 (2005-2012)	67
Gráfico 37. Evolução das trocas de mercadorias por via marítima entre a Espanha e Portugal, em ambos os sentidos (2005-2012)	70
Gráfico 38. Distribuição relativa das trocas de mercadorias entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2012)	71
Gráfico 39. Evolução do volume de mercadorias transportadas entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2005-2012)	71

## 1. INTRODUÇÃO

O Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal (OTEP) tem a sua origem na “Cimeira Ibérica” de janeiro de 2001. Nessa reunião, os dois países mostraram interesse em dispor de um sistema comum de monitorização da realidade do tráfego transfronteiriço.

O presente documento constitui o 7.º Relatório do Observatório Transfronteiriço de Espanha e Portugal e resulta dos esforços conjuntos do Ministério da Economia português e do Ministério de Fomento espanhol. O objetivo é dispor de variáveis que permitam a caracterização dos fluxos de transporte transfronteiriço de passageiros e mercadorias, com uma análise detalhada para os diferentes modos de transporte.

Este relatório apresenta a mesma estrutura dos documentos anteriores:

- Estrutura socioeconómica.
- Infraestruturas de transportes.
- Fluxos de passageiros.
- Fluxos de mercadorias.

A estrutura socioeconómica refere-se quer ao contexto nacional e regional da Península Ibérica quer ao contexto europeu, de modo a conseguir-se uma visão mais global dos dados.

No capítulo sobre infraestruturas de transporte são aprofundadas as características das infraestruturas de transporte que ligam Portugal e Espanha.

Os fluxos de passageiros e mercadorias são analisados por modo de transporte, origem e destino sendo também considerado, no caso dos passageiros o motivo da deslocação e no das mercadorias o tipo de mercadoria. Em ambos os casos é estudada a evolução dos fluxos de modo a aferir as tendências dos últimos anos.

No final do documento apresenta-se um capítulo com as conclusões onde se agregam as análises e explicações mais relevantes para cada um dos capítulos anteriores.

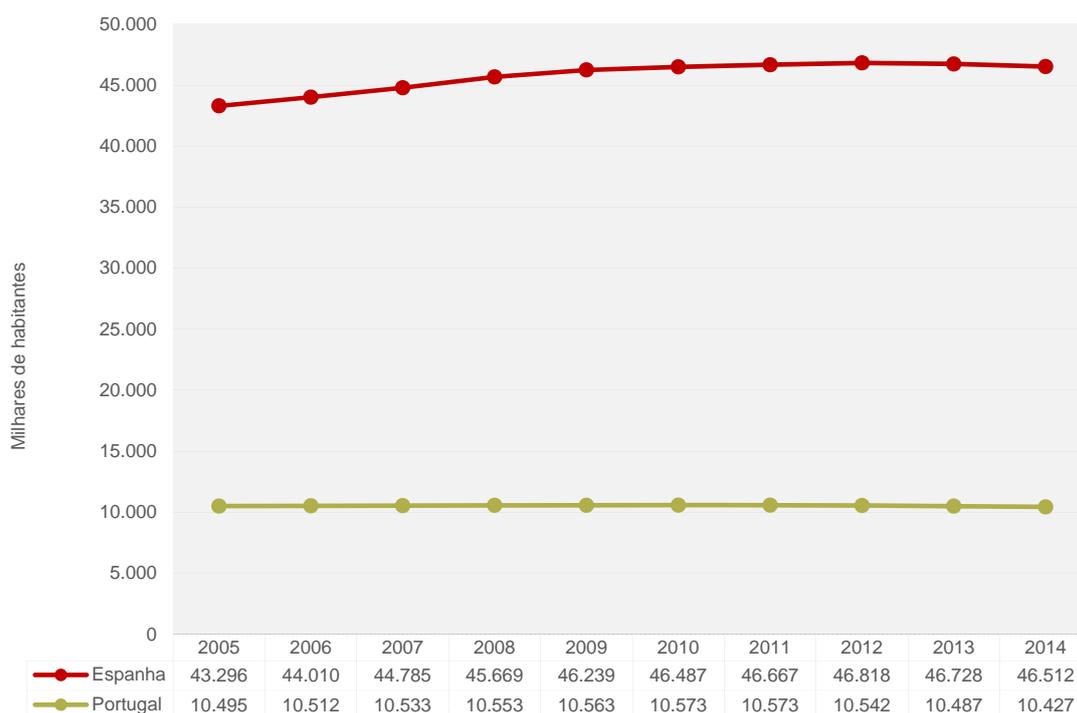
## 2. CARACTERIZAÇÃO SOCIO-ECONÓMICA

A caracterização socioeconómica de Portugal e Espanha baseou-se na análise de quatro variáveis: População, Produto Interno Bruto, Índice de Motorização e Comércio Internacional.

### 2.1. População

Em finais de 2013, Portugal tinha cerca de 10,5 milhões de habitantes (-0,5% que em 2012) e Espanha contava com 46,7 milhões (-0,2% que em 2012). Em 2014 manteve-se a tendência de quebra populacional em ambos os países (-0,6% em Portugal e -0,5% em Espanha, face ao ano anterior). O Gráfico 1 apresenta a evolução entre 2005 e 2014.

**Gráfico 1. População residente em Espanha e Portugal (2005-2014)**

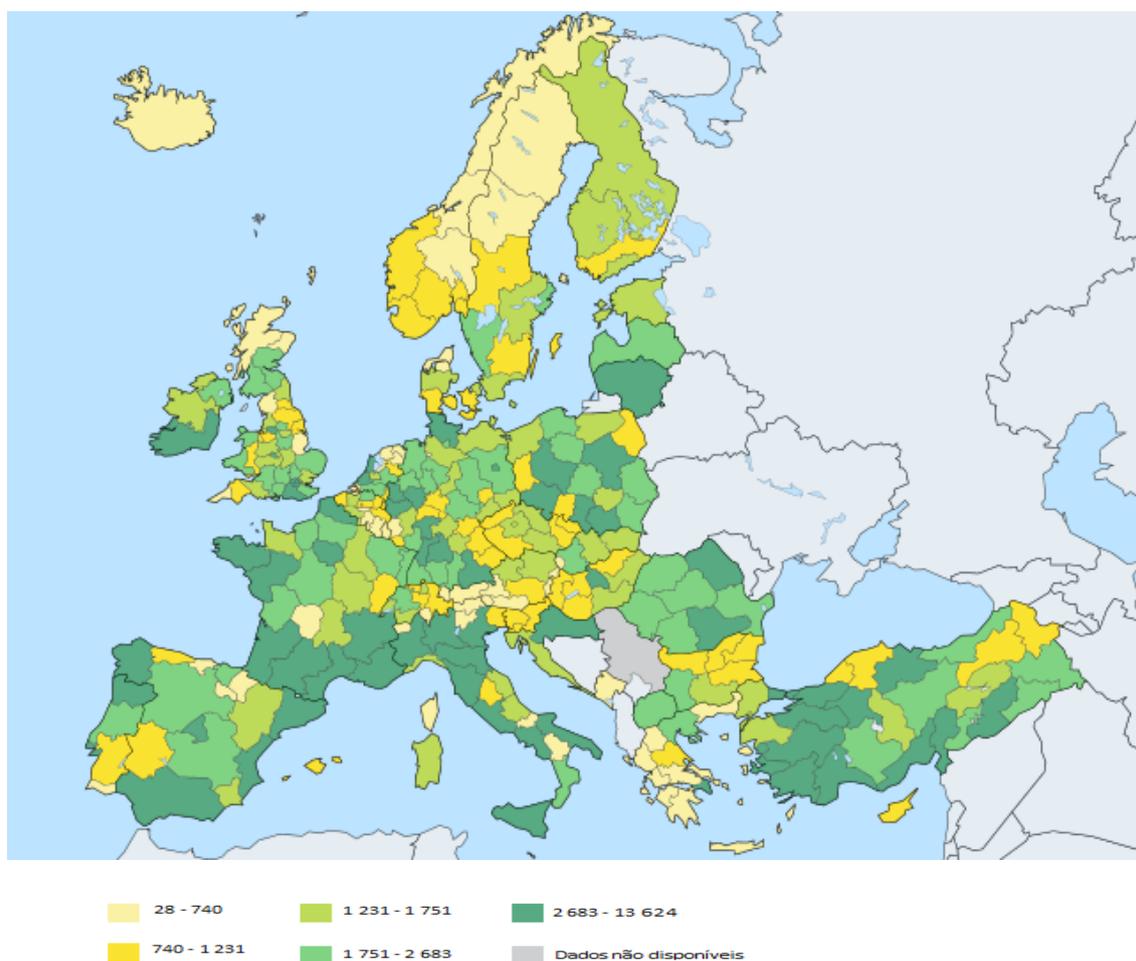


Fonte: EUROSTAT (dados extraídos a 13.08.2015).

Entre 2005 e 2013, a taxa de crescimento média anual da população em Espanha foi de 0,96% e em Portugal de -0,01%. Em termos globais, nesse período, a população espanhola cresceu 7,9% e a portuguesa decresceu 0,1%. Considerando o período entre 2005 e 2014, as taxas de crescimento médio anual foram de 0,8% em Espanha e -0,07% em Portugal, a que corresponderam variações globais de +7,7% da população espanhola e -0,6% da população portuguesa.

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

**Figura 1.** População Residente na Europa, por região em 2013 (por mil habitantes)



Fonte: EUROSTAT (dados extraídos a 13.08.2015).

## 2.2. Dados Económicos Gerais

Apresenta-se na Tabela 1 a evolução do Produto Interno Bruto a preços de mercado (PIBpm) e do Produto Interno Bruto *per capita*, medido em paridade do poder de compra (PPC), em relação à UE 28, tanto para Espanha como para Portugal. Recolheram-se dados também para o conjunto de países que formavam a UE 15, a UE 27 e a UE28.

**Tabela 1.** PIB a preços de mercado e PIB *per capita* em paridade do poder de compra (PPC) na UE28, UE 27 e UE15, em Espanha e em Portugal (2005-2013)

Ano	PIB a preços de mercado (10 <sup>9</sup> €)					PIB <i>per capita</i> em PPC (UE28 = 100)			
	UE 28	UE 27	UE 15	ESPAÑA	PORTUGAL	UE 28	UE 27	ESPAÑA	PORTUGAL
2005	11.128,7	11.092,7	10.421,0	909,3	154,3	100	100	101	80
2006	11.764,7	11.724,9	10.971,8	985,5	160,9	100	100	103	80
2007	12.473,6	12.430,3	11.555,7	1.053,2	169,3	100	100	103	79
2008	12.548,5	12.501,0	11.506,5	1.087,8	172,0	100	100	102	79
2009	11.815,7	11.771,0	10.893,4	1.046,9	168,5	100	100	101	81
2010	12.337,2	12.292,7	11.346,2	1.045,6	172,9	100	100	98	81
2011	12.711,2	12.667,0	11.674,7	1.046,3	171,1	100	100	95	78
2012	12.959,7	12.916,3	11.909,7	1.029,0	165,1	100	100	94	76
2013	13.068,6	13.025,5	11.998,5	1.023,0	165,7	100	100	94	78

Fonte: EUROSTAT (dados extraídos a 13.08.2015).

Relativamente ao Produto Interno Bruto *per capita*, a partir de 2010 ambos os países apresentaram valores inferiores à média da UE 28 e, em 2012, o PIB *per capita* de Espanha situava-se 6 pontos percentuais abaixo da média da UE28 e o de Portugal 24 pontos abaixo dessa média. Em 2013, Portugal recuperou ligeiramente, reduzindo o seu diferencial face à média europeia para 22 pontos percentuais.

O Gráfico 2 representa o valor da taxa de crescimento anual do PIB (a preços constantes) entre 2005 e 2014.

**Gráfico 2.** Taxa de variação real do PIB, na UE 28, UE 15, em Espanha e em Portugal (2005-2014)



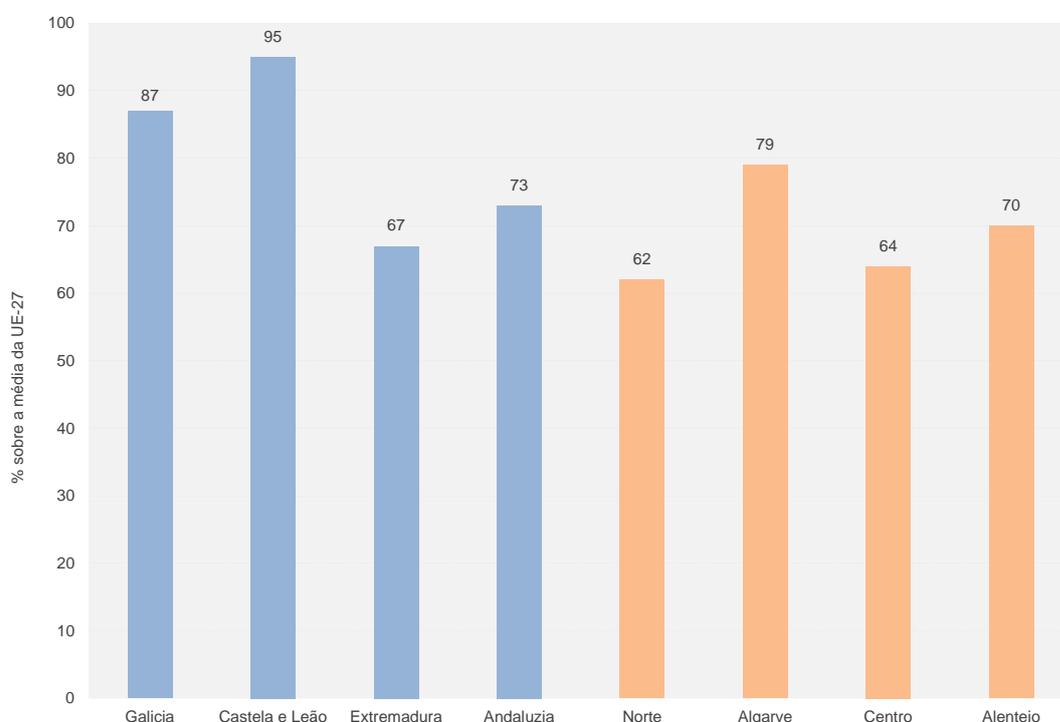
Fonte: EUROSTAT (dados extraídos a 13.08.2015).

Os dados mais relevantes a assinalar são:

- Em 2009 verificaram-se as mais baixas taxas de variação do PIB do período, registando-se, pela primeira vez, valores negativos para Espanha, Portugal, UE 15 e UE 28;
- Em 2010 e 2011 observou-se alguma recuperação, mas em 2012 as taxas de variação do PIB voltam a ser negativas, tanto para o conjunto da UE como para Espanha e Portugal, neste caso mais acentuada;
- As diferenças entre as taxas de crescimento do PIB na UE 15 e na UE 27 não são assinaláveis, ou seja, o peso dos 12 países que posteriormente aderiram não é significativo para a UE no seu conjunto.
- Em 2013, registou-se um desagravamento em ambos os países, com retoma do crescimento em 2014 (+0,9% em Portugal e +1,4% em Espanha).

O Gráfico 3 representa o PIB *per capita* (em PPC), para o ano 2011, abordando apenas as regiões de fronteira entre os dois países.

**Gráfico 3. PIB *per capita* (em PPC), por regiões fronteiriças de Espanha e Portugal (2011)**

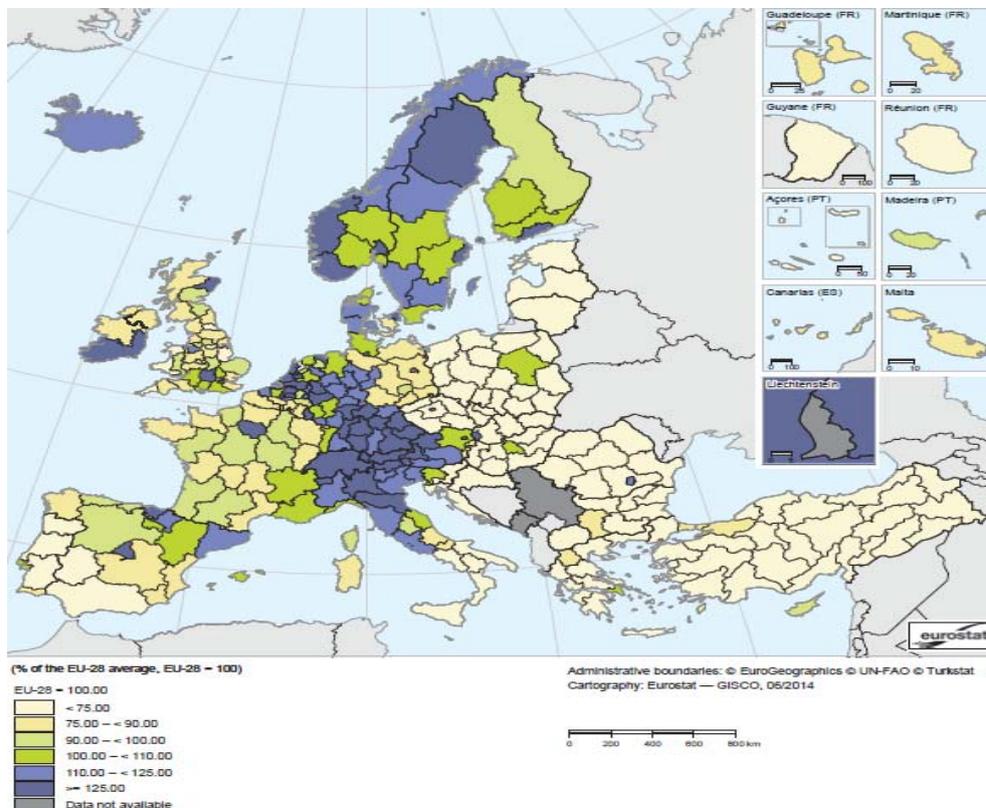


Fonte: EUROSTAT, (Regiões NUT II).

Em 2011, todas as regiões transfronteiriças, apresentaram um PIB *per capita* (em PPC), abaixo da média da UE 27 (UE=100). Em Portugal, apenas a região do Algarve se situou acima da média nacional, apresentando o Norte e o Centro os registos mais desfavoráveis. Em Espanha nenhuma das regiões superou a média nacional, a região de Castela e Leão foi a que mais se aproximou desta média e a Extremadura a que apresentou maior diferença.

A Figura 2 representa o valor do PIB por habitante, expresso em PPC, na UE 28, diferenciando as várias regiões de cada país, em 2011.

**Figura 2.** PIB por habitante (em PPC) na UE 28 a nível regional (2011)



Fonte: EUROSTAT, Eurostat regional yearbook 2014.

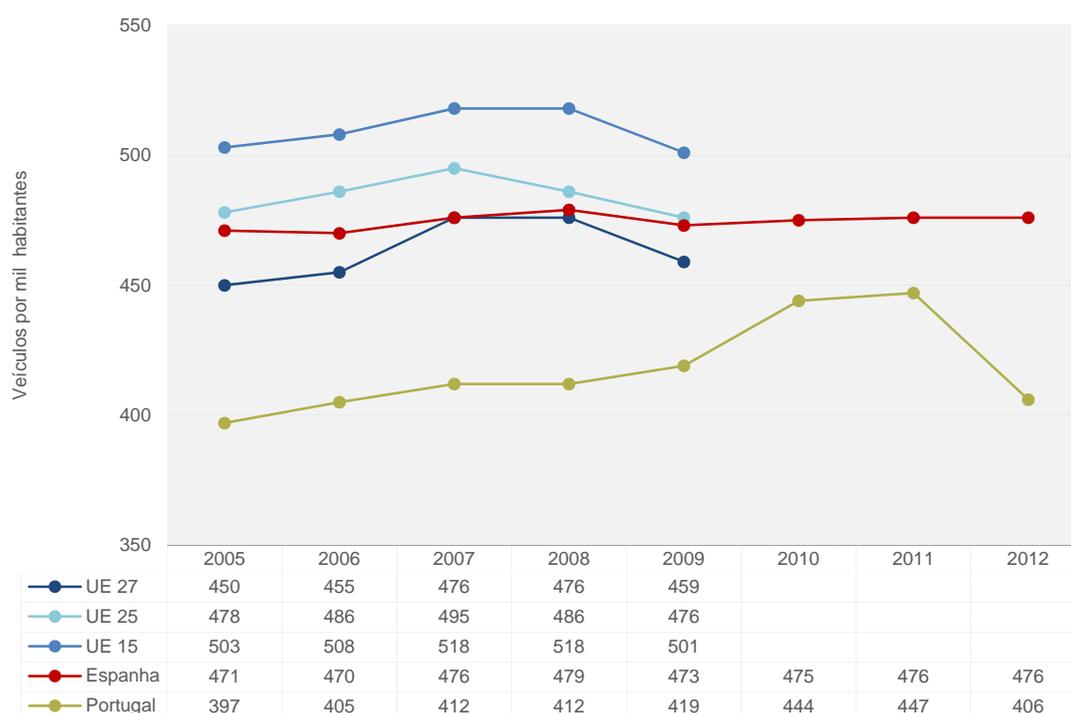
### 2.3. Taxas de Motorização

O conceito de índice de motorização não está harmonizado a nível comunitário, fazendo-se o seu apuramento a partir da compilação elaborada pelos serviços da Comissão Europeia, com base nos dados que cada Estado Membro apresenta, tendo presente que estes podem ter por base diferentes formas de medir a mesma realidade.

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

Relativamente aos resultados apurados, há a destacar que, em média, para cada um dos agrupamentos de países analisados, a taxa de motorização deixou de crescer em 2007, algo que se verificava desde o início da série de dados. Em Espanha a situação de decréscimo observou-se a partir de 2008 e até 2010. No caso de Portugal, a taxa de motorização manteve a trajetória de crescimento até 2011, observando-se um decréscimo acentuado em 2012, com um valor próximo do registado em 2006.

**Gráfico 4. Taxa de motorização em Espanha, em Portugal, na UE 15, UE 25 e UE 27 (2005-2012)**



Fonte: EUROSTAT<sup>1</sup>.

## 2.4. Comércio Internacional

Em 2012 o valor das importações do conjunto da Península Ibérica com a Europa atingiu cerca de 176,1 mil milhões de euros, enquanto as exportações foram de cerca de 170,9 mil milhões de euros, tal como se pode observar na Tabela 2.

**Tabela 2. Comércio Internacional de Espanha e Portugal com a Europa, em valor (2012)**

	Importações			Exportações		
	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal
<b>UE 15</b>	<b>122,89</b>	<b>20,82</b>	<b>143,71</b>	<b>118,94</b>	<b>20,52</b>	<b>139,46</b>
UE Países aderentes em 2004	8,54	1,21	9,75	8,64	1,11	9,75
UE Países aderentes em 2007	1,38	0,31	1,69	2,31	0,33	2,64
Países candidatos à EU em 2012	3,24	0,35	3,60	5,06	0,38	5,44
Resto de Europa	15,52	1,82	17,34	12,54	1,06	13,60
<b>Total</b>	<b>151,57</b>	<b>24,51</b>	<b>176,08</b>	<b>147,49</b>	<b>23,40</b>	<b>170,89</b>

Fonte: EUROSTAT, Comércio externo (dados extraídos a 14.08.2015).

Nota: Os dados relativos à UE15 e Total não se consideram, no caso de Espanha, as transações com Portugal e, no caso de Portugal, as transações com Espanha.

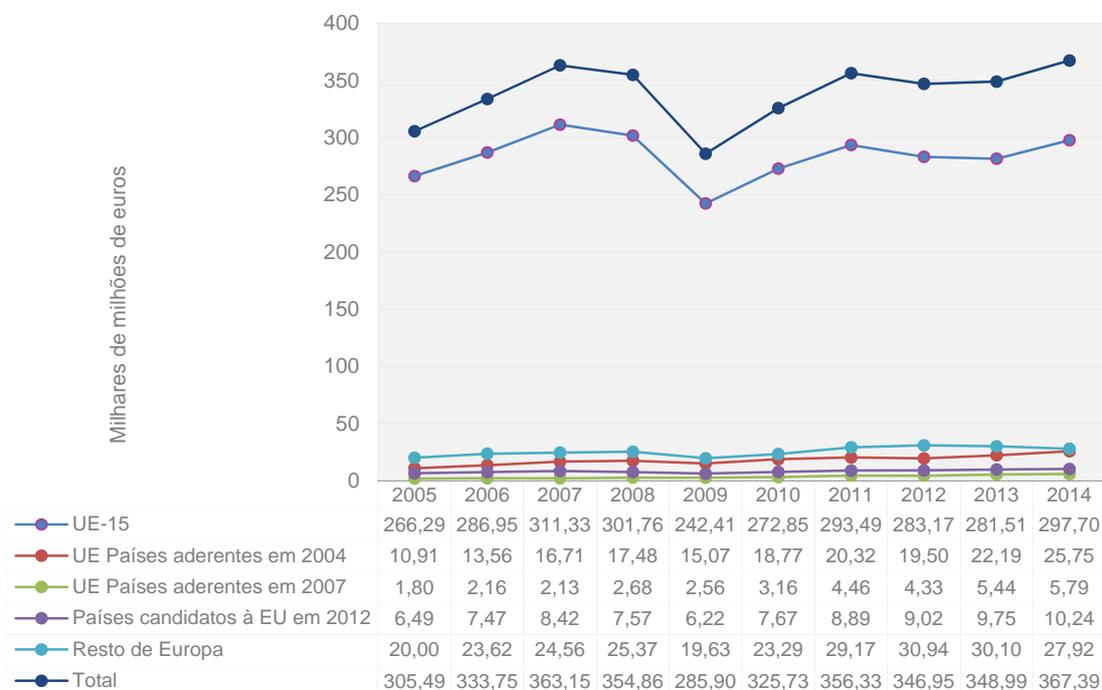
Em Portugal, as trocas comerciais com a UE 27 representavam em 2012, cerca de 92,5% do total das transações realizadas e em Espanha cerca de 88%, com preponderância para os países da antiga UE 15 (86,3% do total no caso de Portugal e 80,9% relativamente a Espanha).

<sup>1</sup> O EUROSTAT não apresenta atualmente dados para os três agrupamentos de países analisados, exceção feita para a UE 27 anos 2005 e 2006, pelo que foram contemplados os dados do EUROSTAT do 6.º Relatório OPEP, este mesmo procedimento foi adotado para Portugal no que se refere aos anos de 2005 e 2006. Os dados de Portugal de 2007 a 2009 têm como fonte o IMT, I.P..

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

No Gráfico 5, observa-se a evolução das trocas comerciais de Espanha e Portugal com os diferentes agrupamentos de países da Europa, no período entre 2005 a 2014.

**Gráfico 5. Comércio internacional do conjunto Espanha-Portugal com a Europa, em valor (2005-2014)**



Fonte: EUROSTAT, Comércio externo (dados extraídos a 13.08.2015).

Em 2012, o valor total do comércio externo de Espanha-Portugal com a Europa refletiu um abrandamento. O ano de 2009 foi o pior ano da série, registando-se um decréscimo de 19% face ao ano anterior. Em 2010 e 2011 observou-se alguma recuperação que, no entanto, não foi extensível a 2012. Entre 2005 e 2012, o crescimento médio anual do total transacionado foi de 1,8%. Os dois últimos anos (2013 e 2014) foram de recuperação, com crescimentos anuais de 0,6% em 2013 e 5,3% em 2014.

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

**Tabela 3. Comércio Internacional de Espanha e Portugal com a Europa, em volume (2012)**

(Milhões de toneladas)

	Importações			Exportações		
	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal
UE 15	53,89	8,88	62,77	66,06	10,11	76,17
UE Países aderentes em 2004	2,74	0,33	3,08	3,76	0,35	4,11
UE Países aderentes em 2007	1,74	0,61	2,34	1,07	0,07	1,14
Países candidatos à UE em 2012	2,18	0,27	2,44	3,34	0,34	3,68
Resto da Europa	28,59	3,00	31,59	7,75	0,88	8,63
<b>Total</b>	<b>89,14</b>	<b>13,08</b>	<b>102,22</b>	<b>81,97</b>	<b>11,75</b>	<b>93,72</b>

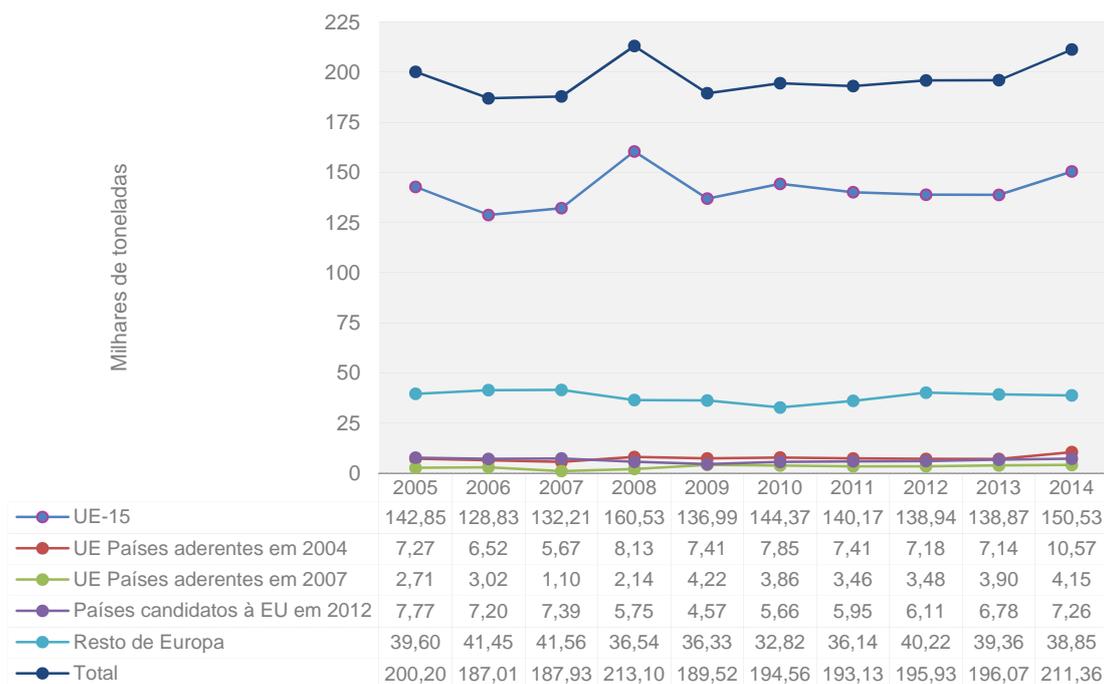
Fonte: EUROSTAT, Comércio externo (dados extraídos a 13.08.2015).

Nota: Os dados relativos à UE15 e Total não se consideram, no caso de Espanha, as transações com Portugal e, no caso de Portugal, as transações com Espanha.

Considerando o conjunto Portugal-Espanha, verifica-se que o peso relativo das importações e das exportações no total das trocas comerciais é similar em volume e em valor. As importações representavam, em 2012, 52% das toneladas transacionadas e cerca de 51% do respetivo valor monetário (60% e 56%, em 2009). No caso das exportações, os valores correspondentes eram de 48% e 49% (40% e 44% em 2009).

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

**Gráfico 6. Comércio internacional do conjunto Espanha-Portugal com a Europa, em volume (2005-2014)**



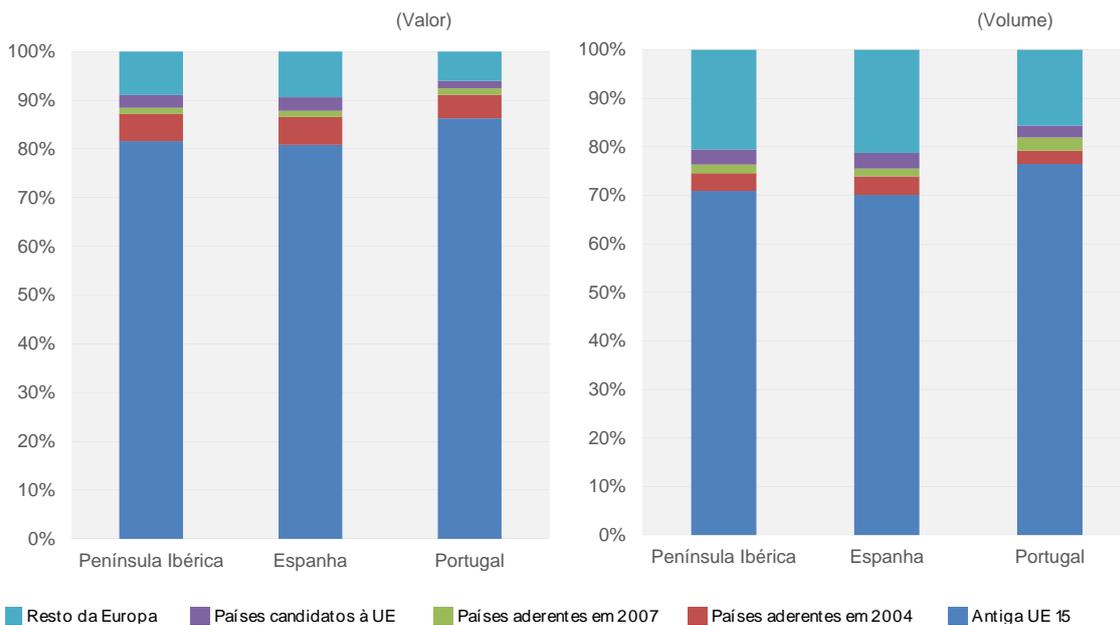
Fonte: EUROSTAT, Comércio externo (dados extraídos a 13.08.2015).

O período entre 2005 e 2012 caracterizou-se por um decréscimo médio anual de 0,3%. De realçar o período entre 2005 e 2008 que registou um crescimento médio anual de 2,1%.

Em 2009, o volume de toneladas transacionadas com o conjunto da Europa registou uma queda de 11%, face ao ano anterior. Em 2012, observou-se uma ligeira recuperação (1,5%). Nos últimos dois anos (2013 e 2014) esse crescimento foi reforçado, com variações anuais de 0,1% em 2013 e 7,8% em 2014.

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

**Gráfico 7. Comércio internacional de Espanha e Portugal com a Europa (2012)**

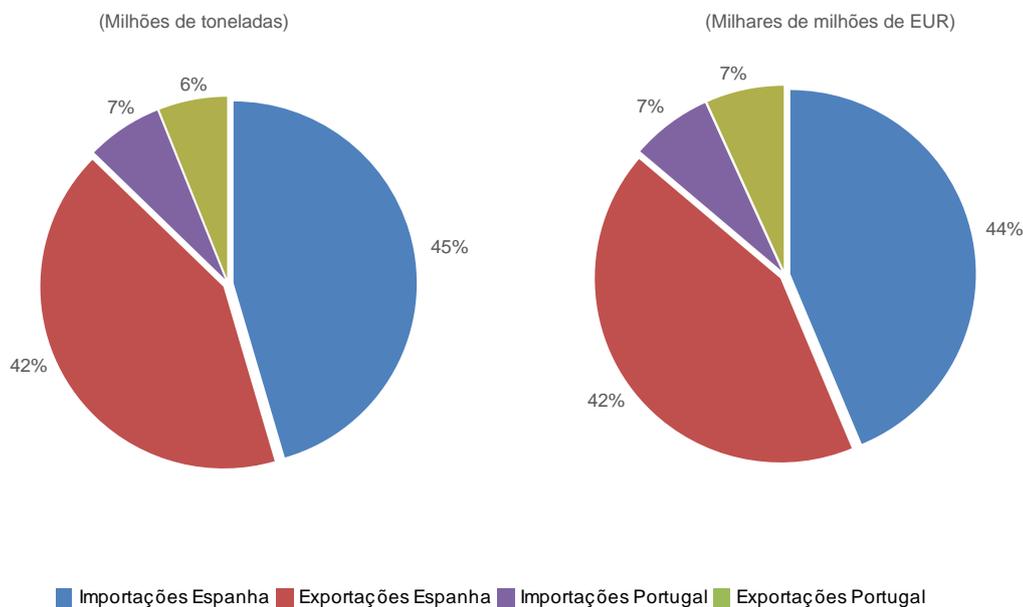


Fonte: EUROSTAT, Comércio externo (dados extraídos a 13.08.2015).

O comércio internacional de Espanha e Portugal e da Península Ibérica no seu conjunto é realizado maioritariamente com os países da UE 27 e dentro destes com os da antiga UE 15. Os países da UE 15 lideram nas trocas comerciais em valor e em volume, no entanto nestas últimas os países do “Resto da Europa” aumentam a sua quota de mercado.

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

**Gráfico 8. Repartição do comércio internacional de Espanha e Portugal com a Europa (2012)**



Fonte: EUROSTAT, Comércio externo (dados extraídos a 13.08.2015).

Para o conjunto da Península Ibérica, em 2012, a balança comercial apresenta-se negativa, com as importações a representarem 52% do volume transacionado e 51% do valor do total do comércio internacional de Espanha e Portugal com a Europa.

### 3. INFRAESTRUTURAS

#### 3.1 Infraestruturas Rodoviárias

Existem entre Espanha e Portugal um total de 69 fronteiras rodoviárias, das quais 64 estão asfaltadas. Relativamente aos dados do anterior relatório (6.º), destaca-se a abertura de uma nova ligação entre Verín e Vila Verde Raia (autoestrada A-75).

Durante o ano de 2012, estas 64 ligações fronteiriças registaram um tráfego médio diário superior a 83 mil veículos. Cerca de 89,2% deste tráfego correspondiam a veículos ligeiros e os restantes 10,8% a veículos pesados (contabilizando tanto camiões como autocarros).

A Tabela 4 apresenta, de forma sintetizada, a informação relativa às ligações fronteiriças entre ambos os países, indicando sempre que possível a identificação, o tipo de estrada, o organismo responsável e o valor do tráfego médio diário (TMD) em veículos/dia, para o ano de 2012.

**Tabela 4.** Ligações rodoviárias entre Espanha e Portugal (a 31-12-2012)

PASSAGEM FRONTEIRIÇA	IDENTIFICAÇÃO DE TIPO DE ESTRADA*	TIPO**	RESPONSABILIDADE***		TMD veículos (VL+VP)
			PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA
Goián Vilanova de Cerveira	PO-503			CCAA Galicia	4.490
Tui (ponte nova)	A-55	AP	REN	RCE	15.286
Valença do Minho	IP-1	AP			
Tui (ponte velha)	N-550		REN	Ayuntamiento	4.224
Valença do Minho	EN-13				
Salvaterra do Miño Monção	EN-101		REN	Ayuntamiento	7.302
Arbo	PO-405		REN	CCAA Galicia	2.091
Melgaço	EN-202				
Ponte Barxas	OU-801		REN	CCAA Galicia	1.410
São Gregório	EN-301				
Ponte Barxas - Azoreira				Ayuntamiento	676
Castro Laboreiro					
Guxinde (Entrimo)	OU-1212			Diputación	77
Castro Laboreiro					
Aceredo	OU-540		REM	CCAA Galicia	465
Lindoso	EN 304-1 (IC-28)				
Torneiro	OU-312		RER	CCAA Galicia	S/D
Portela do Homem	EN 308-1				
Calvos de Randín	OU-302			CCAA Galicia	S/D
Tourem					
Requias (Miños)				Ayuntamiento	52
Tourém					
Baltar	OU-1109		REN	Diputación	655
Sendim (Montalegre)	EN 103-9				
A Xironda (Cualedro)	OU-1020			Diputación	60
Santo André (Montalegre)					
A Xironda (Cualedro)				Ayuntamiento	75
Vilar de Perdices (Montalegre)					
Rabal (Oimbra)				Ayuntamiento	250
Vilarelho da Raia (Chaves)					
San Ciprian (Oimbra)				Ayuntamiento	21
Vilarelho da Raia (Chaves)					
Espiño (Oimbra)				Ayuntamiento	126
Soutelinho da Raia (Chaves)					
Verín	A-75		REN	RCE	2.888
Vila Verde Raia	IP-3				

**Tabela 4. Ligações rodoviárias entre Espanha e Portugal (a 31-12-2012) (continuação)**

PASSAGEM FRONTEIRIÇA	IDENTIFICAÇÃO DE TIPO DE ESTRADA*	TIPO**	RESPONSABILIDADE***	TMD veículos (VL+VP)
ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL	PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA
Verín	N-532	REN	RCE	3.216
Vila Verde Raia	EN 103			
Soutochao (Vilardevós)			Ayuntamiento	44
Xixirei				
Terroso (Vilardevós)			Ayuntamiento	66
São Vicente				
Vilarello da Cota (Vilardevós)			Ayuntamiento	37
Mairos				
Arzádegos (Vilardevós)			Ayuntamiento	35
Trabancas				
Mesón de Erosa (A Gudiña)			Ayuntamiento	57
Cisterna				
Esculqueira (A Mezquita)			Ayuntamiento	64
O Pinheiro				
Manzalvos(A Mezquita)	OU-311		CCAA Galicia	S/D
Moimenta				
Calabor	ZA-925	REN	CCAA Castilla y León	167
Portelo	EN 103-7 (IP-2)			
Rio Honor de Castilla	ZA-921	REM	CCAA Castilla y León	109
Rio de Onor	EN 308			
San Martín de Pedroso (puente int)	N-122		RCE	1.359
Quintanilha				
San Martín de Pedroso	N-122-A	REN	RCE	89
Quintanilha	EN 218-1 (IP-4)			
Tres Marras (Alcañices)	ZA-L-2440		Diputación	456
S. Martinho de Angueira				
Moveros (Ermita de la Luz)	ZA-L-2435		Diputación	371
Constantim				
Moralina	ZA-324	RER	CCAA Castilla y León	554
Miranda do Douro	EN 218 (IC-5)			
Fermoselle	CL-527		CCAA Castilla y León	260
Bemposta	EN 211-7			
Saucelle	DSA-590		Diputación	109
Freixo de Espada à Cinta				
La Fregeneda	CL-517	RER	CCAA Castilla y León	667
Barca de Alva	ER 211			
La Bouza	DSA-473		Diputación	33
Escarigo				
Aldea del Obispo	DSA-478		Diputación	157
Vale da Mula				
Fuentes de Oñoro	N-620	REN	RCE	6.349
Vilar Formoso	IP-5			
La Alamedilla	CM-215		Ayuntamiento	71
Batotas				
La Albequeira de Argañan	SA-200		CCAA Castilla y León	523
Aldeia da Ponte				
Navasfrías	DSA-380		Diputación	47
Lageosa				
Navasfrías	CV-148 (CM-603)		Ayuntamiento	79
Aldeia do Bispo				
Navasfrías			Ayuntamiento	9
Foios				
Valverde del Fresno	EX-205	RER	CCAA Extremadura	S/D
Penamacor	ER-346			
Zarza la Mayor	EX-108	REN	CCAA Extremadura	348
Termas Monfortinho	EN 239 (IC-31)			
Piedras Albas	EX-207	RER	CCAA Extremadura	S/D
Segura	ER-335			
Cedillo (Alcántara)	EX-374	REM	CCAA Extremadura	S/D
Montalvão	EN 359-3			

**Tabela 4. Ligações rodoviárias entre Espanha e Portugal (a 31-12-2012) (continuação)**

PASSAGEM FRONTEIRIÇA	IDENTIFICAÇÃO DE TIPO DE ESTRADA*	TIPO**	RESPONSABILIDADE***		TMD veículos (VL+VP)
ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL		PORTUGAL	ESPAÑA	ESPAÑA
La Fontañera La Fontañera	CC-98			Diputación	61
Valencia de Alcántara Marvão	N-521 EN 246-1		REN	RCE	1.616
La Codosera Arronches	BA-052			Diputación	466
La Codosera Rabaça	BA-053			Diputación	110
Badajoz Campo Maior	BA-020			Diputación	3.030
Alburquerque Campo Maior	BA-007			Diputación	191
Badajoz Caia	A-5 IP-7	A AP	REN	RCE	8.432
Olivenza Ajuda	EX-105			CCAA Extremadura	938
Villanueva del Fresno Leonardo (Mourão)	EX-107 EN 256		REN	CCAA Extremadura	785
Valencia del Mombuey Amareleja	BA-102			Diputación	431
Encinasola Barrancos	C-439 EN 258		REN	CCAA Andalucía	235
Rosal de la Frontera Sobral de Aídiça				Ayuntamiento	212
Rosal de la Frontera Vila V. Ficalho	N-433 EN 260 (IP-8)		REN	RCE	1.498
Ayamonte Monte Francisco (V.R.S. António)	A-49 IP-1	A A	REN	RCE	9.955

Fonte: Espanha, Ministério de Fomento (Dirección General de Carreteras).

\* Utilizou-se a nova denominação de estradas, colocando entre parêntesis a anterior, caso tenha havido alteração.

No caso de Espanha, as estradas pertencentes ao município carecem, de modo geral, de identificações, embora na maior parte dos casos possam ter um nome.

\*\* AP: Autoestrada com portagem, A: Autoestrada livre ou via rápida, restantes situações: Estrada convencional.

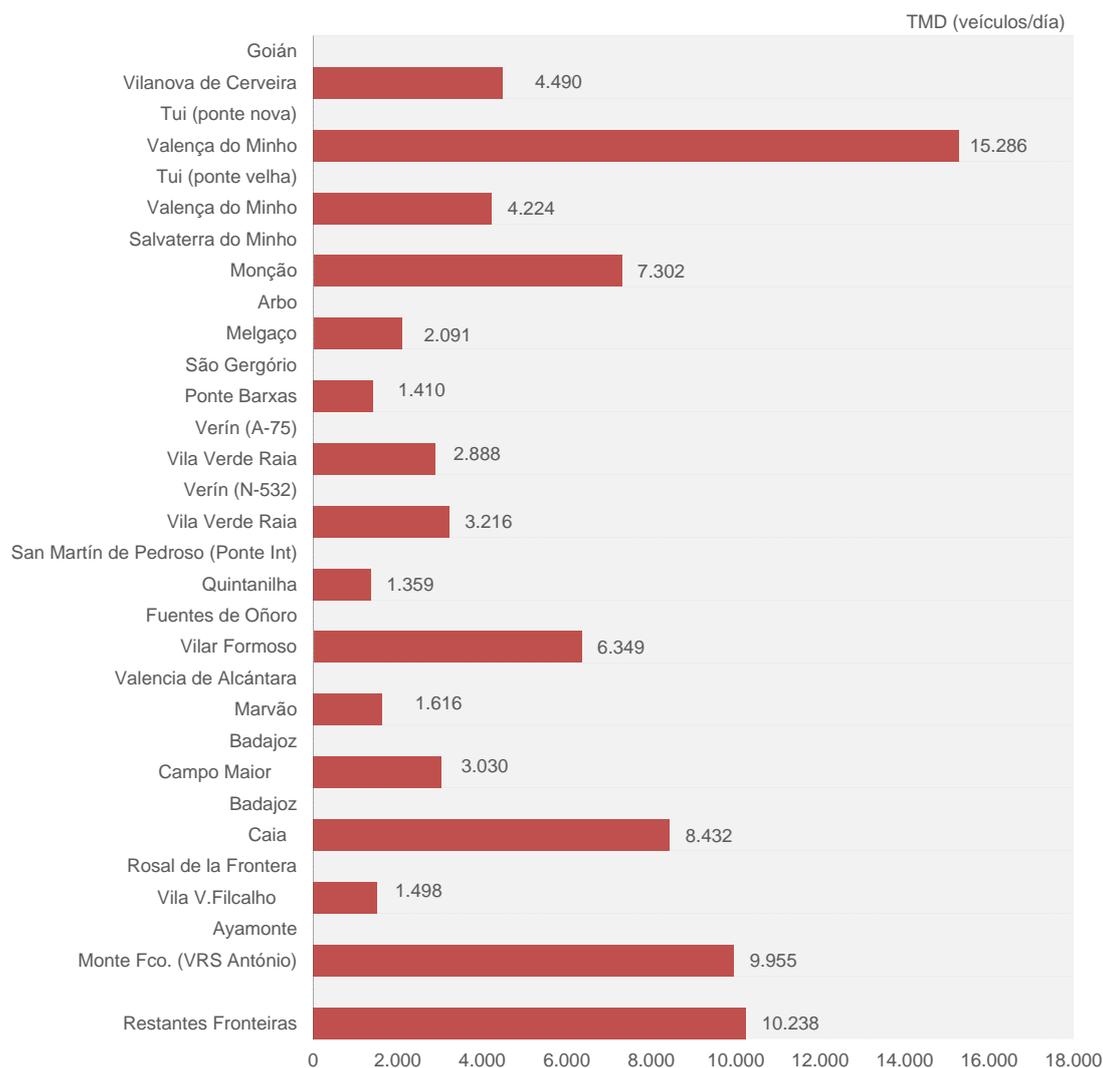
\*\*\* Espanha: RCE: Red de Estradas do Estado, CC.AA.: Comunidade Autónoma, Diputaciones e Câmaras.

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

S/D: sem dados

Na tabela anterior observa-se que a maior parte do tráfego se concentra num conjunto relativamente pequeno de estradas. As 15 ligações fronteiriças com tráfego superior a 1 000 veículos diários concentram 87% do tráfego total que cruza a fronteira entre Portugal e Espanha. Em seguida no Gráfico 9, representa-se o seu tráfego médio diário.

**Gráfico 9. TMD de veículos ligeiros e pesados em ambos sentidos nos principais postos fronteiriços (TMD > 1.000 Veículos/Dia) em 2012**



Fonte: Espanha, Ministério de Fomento (Dirección General de Carreteras).

### 3.1.1 Atuações em curso nas ligações por via rodoviária

Neste subcapítulo apresenta-se a situação atual e futura das principais ligações rodoviárias entre ambos os países e que se encontram representadas na Figura 3.

**Figura 3. Infraestruturas de ligação rodoviária entre Espanha e Portugal**



Fonte: Portugal, IMT; Espanha, Ministério de Fomento, Dirección General de Carreteras.

### Troço Tordesilhas – Zamora - Bragança

*Do lado português:*

Encontra-se concluída, desde dezembro de 2012, a ligação entre a fronteira de Quintanilha e Bragança em perfil de autoestrada, construída sobre o IP4.

*Do lado espanhol:*

Trata-se da autoestrada do Douro (A-11), em serviço entre Zamora, Tordesilhas e Valladolid. Atualmente está em fase de projeto a conversão da estrada convencional N-122 em autoestrada, num troço de 72 km entre Zamora e a fronteira portuguesa. Está também previsto

reconverter em autoestrada o resto do itinerário da N-122 em direção à fronteira francesa, encontrando-se neste momento alguns dos troços em fase de projeto ou de execução.

#### **Troço Valladolid – Salamanca - Fuentes de Oñoro- Vilar Formoso – Guarda**

*Do lado português:*

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

*Do lado espanhol:*

A autoestrada A-62 (autoestrada de Castilla) encontra-se em serviço com exceção do troço fronteiro de 7 km (5 em Espanha e 2 em Portugal), correspondente à ligação da A-62 com a autoestrada portajada A-25/IP-5 em Portugal.

#### **Troço Plasencia - Monfortinho – Castelo Branco**

*Do lado português:*

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

*Do lado espanhol:*

Trata-se de uma autoestrada com titularidade da Comunidade Autónoma de Extremadura (EX-A1). O troço entre Plasencia e Moraleja encontra-se atualmente em serviço, com exceção da variante de Coria cujas obras estão em execução. Também está projetado o troço entre Moraleja e a fronteira portuguesa, de 18,5 km.

#### **Troço Cáceres – Valencia de Alcántara – Limite fronteira portuguesa**

*Do lado espanhol:*

Faz parte da autoestrada A-58 que liga Trujillo a Cáceres. Atualmente a situação é a seguinte:

- Troço Cáceres – Malpartida de Cáceres e Variante de Malpartida de Cáceres (em fase de elaboração de estudos e projetos).
- Troço Malpartida de Cáceres – Fronteira com Portugal: em fase de estudos prévios.

#### **Sevilha – Rosal de la Frontera – Vila Verde de Ficalho – Beja**

*Do lado português:*

Na sequência de um memorando de entendimento celebrado em setembro de 2012, entre as Estradas de Portugal (EP) e a concessionária SPER, foi decidido não dar sequência à construção da A26 entre Realvas Verdes e Beja, à exceção do troço entre a A2 e Santa Margarida do Sado, incluindo uma nova travessia do Sado nesta localidade. Todavia, está previsto, o desenvolvimento de intervenções pontuais sobre o IP8, com vista à melhoria das condições de circulação nos percursos entre a A2 e Beja.

*Do lado espanhol:*

Não está prevista a reconversão da N-433 em autoestrada do troço El Garrobo (Sevilha) – Rosal de la Frontera.

## 3.2 Infraestruturas Ferroviárias

### 3.2.1 Corredores ferroviários de ligação

A ligação ferroviária entre Espanha e Portugal é, assegurada pelos troços transfronteiriços:

- Valença do Minho (Linha do Minho) – Tui
- Vilar Formoso (Linha da Beira Alta) – Fuentes de Oñoro
- Elvas (Linha do Leste) – Badajoz

O serviço de transporte de mercadorias é efetuado em todas as ligações ferroviárias, sendo o troço Vilar Formoso - Fuentes de Oñoro a principal ligação ferroviária internacional. O serviço de transporte de passageiros apenas não se efetua no troço Elvas – Badajoz.

No lado espanhol, existe a linha convencional Cáceres-fronteira portuguesa, embora desde junho de 2012 só se prestem serviços nacionais de média distância, devido ao encerramento do troço português para Lisboa.

Em consequência do Programa de Assistência Económica e Financeira, Portugal comprometeu-se a rever a dimensão da sua rede ferroviária, racionalizando-a de acordo com a verdadeira vocação do caminho-de-ferro, aumentando a sustentabilidade financeira do setor ferroviário e adotando, em cada caso, os modos de transporte públicos mais eficientes para dar uma resposta adequada às necessidades de mobilidade das populações.

Desta forma, foram definidas algumas ações de racionalização da rede ferroviária nacional que vieram materializar alterações ao nível das ligações ferroviárias transfronteiriças entre Portugal e Espanha e do respetivo modelo de exploração. Essas ações compreenderam a:

- Desativação do serviço de passageiros da Linha do Leste (Abrantes – Elvas Fronteira), mantendo a linha ativa apenas para o transporte de mercadorias.
- Reestruturação do modelo de exploração dos serviços ferroviários internacionais Lusitânia e Sud-Express.
- Desativação do Ramal de Cáceres Torre das Vargens – Marvão-Beirã Fronteira).

Também o serviço de passageiros da ligação ferroviária entre Porto e Vigo (eixo transfronteiriço Valença do Minho - Tui) que serve duas áreas metropolitanas com mais de um milhão de habitantes foi reorganizado, em resultado de uma ação concertada dos governos de Portugal e Espanha, com vista a ultrapassar as "várias incompatibilidades" entre os dois sistemas ferroviários.

Na Figura 4 está representada a rede ferroviária de alta velocidade e redes espanhola e portuguesa de bitola ibérica (1 668 mm).

**Figura 4.** Rede ferroviária de alta velocidade e redes espanhola e portuguesa de bitola ibérica (1 668 mm) em 2012



Fonte: Espanha, Ministério Fomento; Portugal, REFER.

### 3.2.2 Planeamento e atuações em curso nas ligações ferroviárias

*Do lado português:*

O Plano Estratégico dos Transportes e Mobilidade Sustentável – horizonte 2011-2015 (adiante PET) definiu como prioridades para o setor da logística e do transporte de mercadorias, o desenvolvimento do mercado global e internacional, o que torna fundamental a existência de cadeias logísticas eficientes, a articulação entre os grandes corredores de transporte de mercadorias e as plataformas logísticas, bem como a eliminação de estrangulamentos e a redução de custos na atividade.

Neste sentido, apresenta-se de seguida uma referência aos projetos e ligações ferroviárias entre Portugal e Espanha, previstos no Plano:

- Avaliação Técnica e Económica da promoção de uma ligação ferroviária para mercadorias, ao longo do grande corredor internacional Aveiro – Vilar Formoso.
- Avaliação Técnica e Económica da delineação de um programa de longo prazo de migração de bitola ibérica para a bitola europeia, ao longo dos grandes corredores internacionais de mercadorias.

O anterior projeto de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid foi suspenso. Em alternativa, o Plano Estratégico dos Transportes aponta a prioridade à ligação ferroviária de mercadorias entre os portos de Sines/Lisboa/Setúbal, a plataforma logística do Poceirão e Madrid/resto da Europa.

Na XXV Cimeira Luso-Espanhola realizada no Porto, a 9 de maio de 2012, ambos os países reafirmaram o seu empenho no desenvolvimento do transporte ferroviário de mercadorias, quer ao nível ibérico, quer ao nível europeu.

Já no âmbito da XXVI Cimeira Luso-Espanhola, realizada em Madrid a 13 maio de 2013, Portugal e Espanha concordaram com o desenvolvimento dos trabalhos realizados no âmbito do corredor ferroviário de mercadorias N.º 4, entre Portugal, Espanha e França, sendo exetável para os dois Estados a sua entrada em operação em novembro de 2013.

Destacou-se naquela Cimeira o compromisso para a execução dos trabalhos de eletrificação da ligação ferroviária Aveiro – Salamanca – Irún, conforme o planeado, com o objetivo de criar as condições adequadas para o transporte ferroviário de mercadorias de alta capacidade, que permitam a circulação de comboios com uma extensão de 750 metros, mediante a introdução gradual da bitola de 1435 mm, da eletrificação e dotando a infraestrutura das características geométricas adequadas.

Na ligação ferroviária Lisboa – Sines – Caia – Madrid – Irún, ambos os países acordaram também em dotar este eixo das condições adequadas para garantir uma linha de transporte ferroviário de mercadorias de alta capacidade.

Estas ações são coerentes com o desenvolvimento do Corredor Atlântico, definido não âmbito da revisão da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) como um dos nove corredores “Core”, e que ligará a Península Ibérica (Lisboa, Madrid) a França (Paris) e à Alemanha (Estrasburgo/Mannheim), numa lógica de “continuidade” das redes ferroviárias com vista à promoção da coesão do mercado interno. Deverá ainda, promover uma transferência modal favorável ao transporte ferroviário e uma melhor utilização da rede ferroviária convencional para os comboios de mercadorias.

#### - Interoperabilidade

Com vista ao cumprimento do desígnio da interoperabilidade, a rede ferroviária nacional tem como objetivo estratégico – Promover o Transporte de Mercadorias, isto é, facilitar e promover a movimentação de mercadorias entre os principais polos nacionais e internacionais, com base numa rede ferroviária eficiente interoperável.

Para dar resposta a estes objetivos foram traçados vários **programas de investimento na rede ferroviária nacional**, que deverão ser executados no **período 2014-2020**:

- Programa de Implementação de ERTMS-ETCS

Este programa tem como objetivo garantir a interoperabilidade da rede ferroviária, a nível nacional e europeu, relativamente aos sistemas de controlo de velocidade, migrando do atual sistema CONVEL para os sistemas de controlo-comando e sinalização ERTMS/ETCS.

Neste âmbito, prevê-se a implementação de ERTMS-ETCS na ligação Sines-Caia (1ª fase) até 2020.

- Programa de Implementação de GSM-R

Este programa tem como objetivo garantir a interoperabilidade da rede ferroviária, a nível nacional e europeu, relativamente aos sistemas de comunicação, migrando do atual sistema Rádio Solo Comboio-RSC para os sistemas de GSM-R.

Neste âmbito, prevê-se a implementação de GSM-R na ligação Sines-Caia (1ª fase) até 2020.

- Programa de Migração de Bitola

Este programa tem como objetivo garantir a interoperabilidade da rede ferroviária, a nível nacional, ibérico e europeu, relativamente à bitola. A introdução de bitola UIC em Portugal deve ser concertada com Espanha e deverá arrancar, em cada corredor, após compromisso e evidência de avanço do outro lado da fronteira, devendo ser orientada para os principais itinerários internacionais de mercadorias, avaliando-se caso a caso a sua extensão a outros pólos geradores/consumidores.

Neste âmbito, prevê-se, no período compreendido entre 2014 e 2020, a introdução de bi-bitola (ibérica+UIC), no troço Poçeirão/Caia e a construção em bi-bitola da ligação de Sines à linha do Sul.

*Do lado espanhol:*

Em Espanha, encontra-se pendente de aprovação o Plano de Infraestruturas, Transporte e Habitação, PITVI (2012-2024), como instrumento de definição do novo quadro de planeamento estratégico ao nível das infraestruturas de transporte e habitação. A nível do transporte ferroviário, o documento do PITVI, visa a obtenção de uma rede eficiente e sustentável do ponto de vista económico mantendo-o como modo de transporte capacitado para grandes volumes de passageiros e mercadorias. Neste âmbito as atuações são definidas em 5 principais linhas de ação:

- Rede convencional ferroviária com o objetivo de manter os padrões de qualidade e segurança dos ativos críticos da rede, investindo em atividades de manutenção, substituição e melhoria de toda a rede. Estas ações incluem:
  - o Manutenção e reposição do património ferroviário, especialmente para dar continuidade a outras já realizadas na alta velocidade.
  - o Apostar na bitola padrão, para concretizar a interoperabilidade com o resto da rede europeia.
  - o Renovação integral da infraestrutura ferroviária com critérios de sustentabilidade e racionalização de recursos.
  - o Modernização da rede convencional, por motivos de obsolescência tecnológica e interoperabilidade da rede.
  - o Eliminação de passagens de nível, para aumentar a segurança da rede.
- Promoção do transporte ferroviário de mercadorias, a partir da melhoria substancial da eficiência e competitividade, assim como da integração efetiva do modo ferroviário nas cadeias logísticas. Concentrando-se nos corredores com maior potencialidade para reduzir o custo unitário de transporte de mercadorias e garantir a sustentabilidade económica do sistema de terminais logísticos.
- Rede de alta velocidade, redução efetiva dos tempos de viagem (integrando-a e complementando-a com a rede convencional), incentivando um aumento do uso da rede e melhorando a coesão territorial. Envolve a colocação em funcionamento dos troços atualmente em construção e prioriza novas ações segundo a eficiência (procura e rentabilidade económica e social), melhoria funcional e nível de implementação.
- Plano Global de Suburbanos, com o objetivo de melhorar e expandir a sua contribuição para a estruturação e articulação do transporte metropolitano. Serão efetuadas intervenções nas estações e nas linhas para melhorar a frequência, a regularidade e a conectividade com outras redes de transportes públicos.

- Integração urbana da ferrovia. Realização de obras de carácter urbanístico, de modo a garantir a integração do traçado ferroviário nas cidades.

Apresenta-se em baixo a situação atual e as ações em curso, do lado espanhol, para cada uma das ligações ferroviárias entre Espanha e Portugal, reportadas a 31 de dezembro de 2012.

#### **Linha de alta velocidade Ferrol - A Coruña – Santiago – Vigo – fronteira portuguesa**

Encontra-se em funcionamento o troço A Coruña- Padrón, com um total de 75,6 km. O resto da linha está em fases distintas de estudo, projeto ou construção.

#### **Linha convencional Vigo – Guillarei – Tui - Fronteira: 40,8 Km, em funcionamento.**

Considerar a elaboração de projetos para eletrificação do troço entre Guillarei – Tui – fronteira portuguesa, dando continuidade ao trabalho de eletrificação da linha em Portugal.

#### **Linha convencional Fuentes de Oñoro-Salamanca-Medina del Campo.**

Encontra-se em processo a eletrificação a 25 kV, em diferentes fases de implementação e conformidade ambiental.

#### **Linha de alta velocidade Salamanca - Medina del Campo**

Este troço está em fase de projeto e a sua implementação limita-se à continuidade da linha no lado português.

#### **Linha de alta velocidade Madrid-Badajoz-fronteira portuguesa**

Encontra-se em funcionamento o troço entre Madrid e Pantoja, que aproveita a linha de alta velocidade de Madrid – Sevilha. O resto da linha está em diferentes fases de estudos, projetos e execução de obras.

#### **Linha convencional Madrid – Cáceres – Mérida –Badajoz - fronteira portuguesa e linha Ciudad Real – Mérida - Badajoz – fronteira portuguesa**

Ambas as linhas estão em funcionamento, não existindo ações planeadas.

#### **Linha convencional Cáceres - Valencia de Alcántara**

Em funcionamento. Desde junho de 2012 só se efetuam serviços nacionais (média distância), devido ao encerramento do troço português para Lisboa.

#### **Ligação Sevilha-Huelva-Faro:**

A seção internacional Huelva-Faro está em fase de estudos prévios, enquanto o troço Sevilha-Huelva se encontra em fase de projeto.

### **3.3 Infraestruturas Aeroportuárias**

A Península Ibérica dispõe de um total de 60<sup>2</sup> aeroportos/aeródromos, dos quais 35 estão em território espanhol e 25 em território português. Destes, 4 situam-se em zonas fronteiriças: Vigo, Salamanca e Badajoz (no lado espanhol) e Faro (no lado português), (Figura 5).

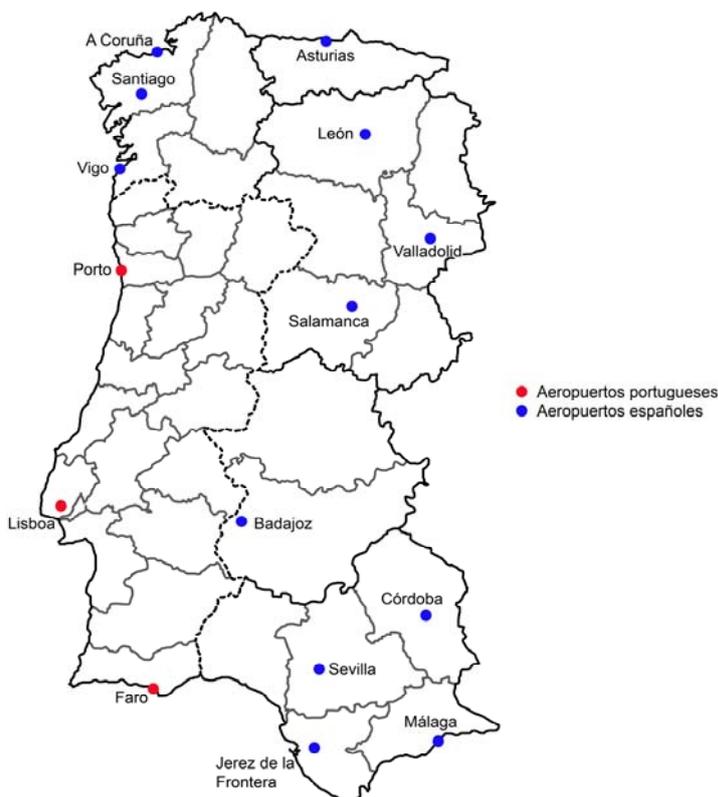
Em Espanha o aeroporto de Madrid-Barajas é o mais importante em tráfego de passageiros, com um movimento 40 milhões em 2013, seguido dos aeroportos de Barcelona (35 milhões de passageiros) e Málaga (13 milhões). Estes números situam o aeroporto de Madrid em quinta

<sup>2</sup> Contabilizou-se o aeroporto de Lleida-Alguaire, inaugurado em 2010 e que depende de Aeroports de Catalunya.

posição a nível europeu, atrás dos aeroportos de Heathrow (Londres), Charles de Gaulle (Paris), Rhein–Main (Frankfurt) e Schiphol (Amesterdão).

Em Portugal, os aeroportos de Lisboa, Porto e Faro constituem a rede principal de aeroportos portugueses. Os restantes 23 integram a rede secundária de aeroportos. O aeroporto de Lisboa, o mais importante em tráfego de passageiros, apresentou um movimento de 16 milhões de passageiros em 2013. Os aeroportos de Porto e Faro registaram movimentos de 6,3 e de 5,9 Milhões de passageiros no mesmo período, respetivamente.

**Figura 5.** Principais aeroportos portugueses e espanhóis nas comunidades e regiões limítrofes, em 31-12-2012



Fonte: Espanha, Ministério de Fomento, Anuário Estadístico 2013; Portugal, INAC (2013).

Em Portugal no ano de 2013 salienta-se o encerramento dos aeródromos da Covilhã e de Montargil e a certificação do aeródromo de Arraiolos.

### 3.4 Infraestruturas Portuárias

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

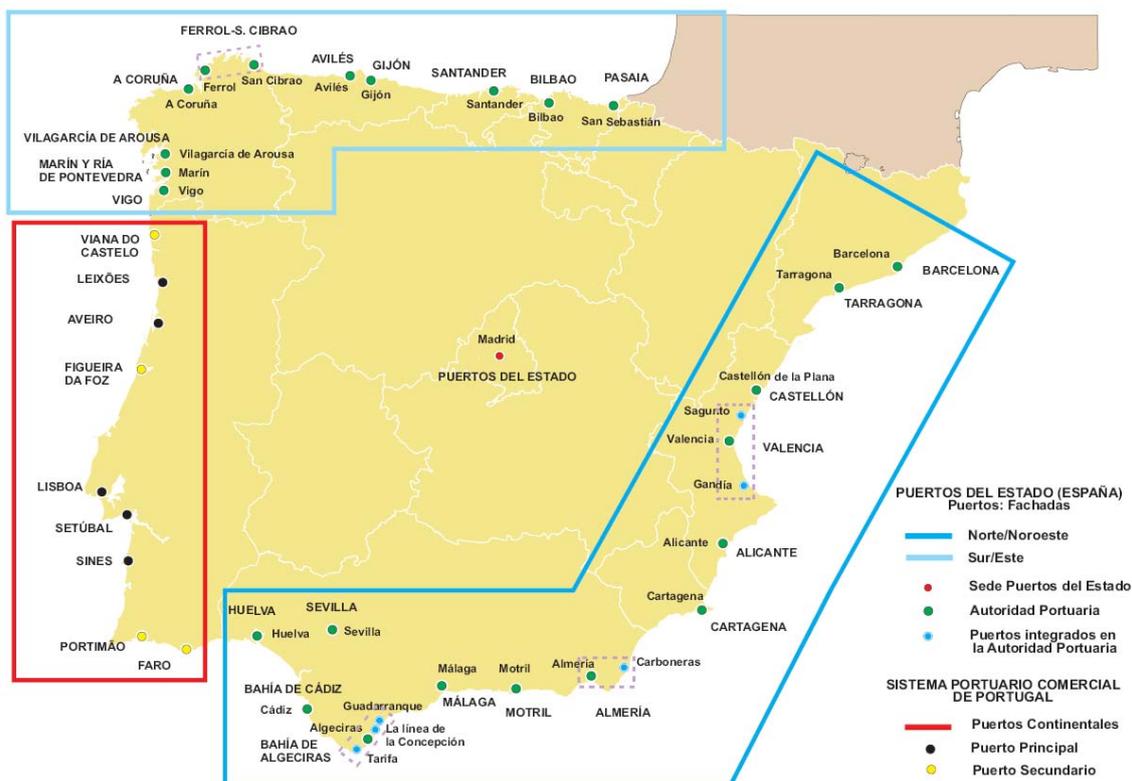
Atualmente, os portos atuam como âncoras das cadeias logísticas de transporte, colaborando de forma ativa na geração de riqueza e na criação de postos de trabalho.

Em Portugal, o Sistema Portuário Comercial do Continente é constituído pelos seguintes nove portos comerciais (Figura 6):

- Cinco portos principais – Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines, administrados por Administrações Portuárias com o estatuto de Sociedades Anónimas de capital exclusivamente público;
- Quatro portos secundários – Viana do Castelo, Figueira da Foz, Portimão e Faro. Os portos de Viana do Castelo e da Figueira da Foz são também geridos por Administrações Portuárias com o estatuto de Sociedades Anónimas de capitais exclusivamente públicos, detidos integralmente, respetivamente, pela Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A. e pela Administração do Porto de Aveiro, S.A. Os portos de Portimão e Faro foram administrados pelo Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P., até 20 de março de 2014, data a partir da qual e por força do Decreto-Lei 44/2014, de 20 de março de 2014, os dois portos foram agregados e passaram a ser administrados pela Autoridade do Porto de Sines, S.A..

A superintendência e tutela sobre os portos são exercidas conjuntamente pelo Ministério da Economia e Ministério da Agricultura e do Mar. No contexto do Ministério da Economia, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. tem atribuições de supervisão e regulação da atividade económica do setor dos portos comerciais e transportes marítimos.

**Figura 6.** Fachadas marítimas do sistema portuário peninsular espanhol e português



Fonte: Espanha, Ministério de Fomento; Portugal, Ministério da Economia.

No contexto do transporte marítimo, apesar de não serem de se assinalar ações específicas de cooperação exclusivamente bilateral entre Portugal e Espanha, realça-se a cooperação existente no domínio de projetos de Autoestradas do Mar (ADM), envolvendo vários Estados Membros, no contexto da Rede Transeuropeia de Transportes. Neste campo destaca-se a colaboração entre o estado espanhol e o estado francês para a abertura da ADM entre Nantes - Saint Nazaire e Vigo, com uma ligação de Le Havre e Algeciras. Este projeto foi selecionado pela Comissão Europeia no âmbito do programa Marco Polo. Ambos os estados, bem como a empresa operadora, preveem que entre em funcionamento no início de 2015.

Destacam-se ainda outros projetos no âmbito da Rede Transeuropeia de Transporte:

- Projeto MIELE (Multimodal Interoperability E-services for Logistics and Environment Sustainability) que visa o desenvolvimento de um sistema piloto, designado Middleware MIELE, que deverá ser capaz de interagir com todos os sistemas informáticos existentes nos domínios do e-maritime e e-freight;
- Projeto COSTA (CO<sub>2</sub> & Other Ship Transport Emissions Abatement through LNG), o qual visa o desenvolvimento de condições estruturantes para o uso de Gás Natural Liquefeito no Mediterrâneo, no Atlântico e Mar Negro;
- Projeto AnNA (Advanced National Networks for Administrations - Maritime Single Window), orientado para o desenvolvimento eficaz e sustentável de Janelas Únicas Marítimas nacionais e promoção da simplificação administrativa.

## 4. FLUXOS DE PASSAGEIROS

Neste capítulo é feita a análise do fluxo de passageiros através da fronteira luso-espanhola. Os dados de Espanha foram disponibilizados pela Dirección General de Carreteras do Ministério de Fomento, AENA, RENFE e Puertos del Estado, e os dados de Portugal pelo Instituto Nacional de Estatística (INE), Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC). Estes dados foram complementados com os resultados do inquérito FRONTUR, desenvolvido pelo Instituto de Estudios Turísticos de Espanha (IET)<sup>3</sup>, que aferem os movimentos turísticos de âmbito internacional nas vias de acesso mais representativas para os diferentes modos de transporte.

No caso do transporte de passageiros por via rodoviária, a informação utilizada refere-se ao número de veículos que diariamente cruzam a fronteira e ao número de ocupantes por veículo.

### 4.1 Transporte de Passageiros por Via Rodoviária

O movimento de passageiros através das fronteiras rodoviárias luso-espanholas foi analisado através dos dados do Tráfego Médio Diário (TMD), para os diferentes tipos de veículos (ligeiros e pesados de passageiros), disponibilizados pela Dirección General de Carreteras<sup>4</sup> do Ministério de Fomento de Espanha.

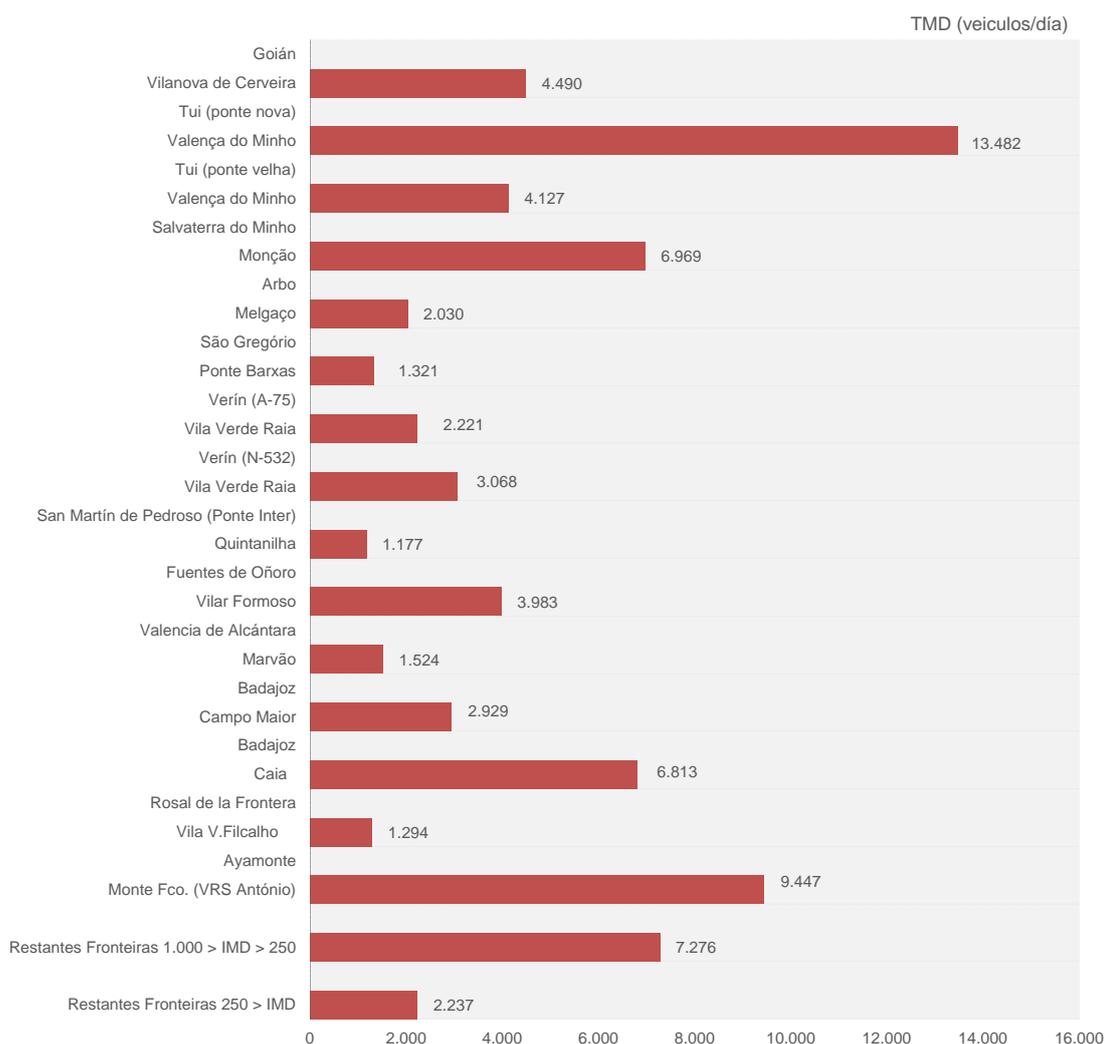
Segundo dados da Dirección General de Carreteras, estima-se que em 2012 atravessaram diariamente a fronteira (nos dois sentidos) cerca de 74 400 veículos ligeiros. Verifica-se um decréscimo de 2,9% face ao ano anterior (76 600 veículos) e de 12,8% se compararmos com os dados do 6.º Relatório OTEP (85 300 veículos, registados em 2009).

No Gráfico 10 e na Figura 7 pode observar-se que 89% da totalidade do tráfego se concentra em 15 postos fronteiriços, sendo esta percentagem semelhante à registada em anos anteriores.

<sup>3</sup> O Instituto de Estudios Turísticos (IET), atualmente Subdirección General de Conocimiento y Estudios Turísticos dependente do Instituto de Turismo de Espanha (TURESPAÑA), é um organismo integrado na Secretaría de Estado de Turismo do Ministério de Indústria, Energía e Turismo de Espanha, responsável pela realização de um relatório anual, que estuda os fatores que incidem sobre o turismo, elaboração, recolha e avaliação de estatísticas, informação e dados relativos ao mesmo.

<sup>4</sup> Em resultado da criação do OTEP, a Dirección General de Carreteras do Ministério de Fomento de Espanha instalou um sistema de medição permanente com equipamentos de telemetria nos postos fronteiriços localizados em estradas de titularidade estatal e estabeleceu contatos com os restantes de Organismos da Administração Espanhola (CCAA, Diputaciones e Ayuntamientos) o que permitiu identificar as atuais 64 passagens fronteiriças pavimentadas e proceder a uma estimativa de tráfego nas mesmas, tal como se menciona no capítulo 3 deste relatório na parte alusiva às Infraestruturas Rodoviárias.

**Gráfico 10. Tráfego Médio Diário de veículos ligeiros de passageiros nas principais fronteiras entre Espanha e Portugal (2012)**



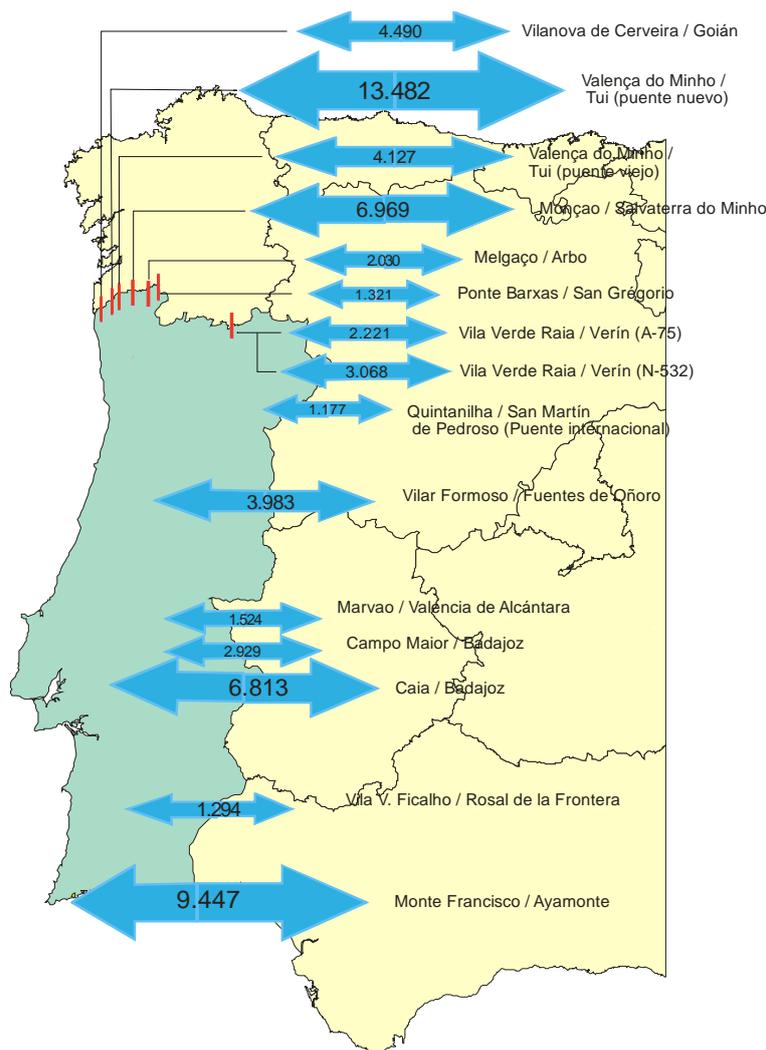
Fonte: Espanha, Ministério de Fomento (Dirección General de Carreteras).

De realçar, que comparativamente com 6.º relatório OTEP, o posto fronteiriço entre São Gregório e Ponte Barxas atingiu uma TMD superior a mil veículos diários e como tal foi incluído no gráfico anterior.

Quando comparado com os dados publicados nos relatórios anteriores, observa-se que nos últimos anos registou-se uma diminuição no fluxo total de veículos entre Espanha e Portugal. No entanto, tem havido um aumento significativo de tráfego em alguns postos fronteiriços específicos, Salvaterra do Minho-Monção passou de 5 163 veículos/dia em 2009 para 6 969 veículos/dia em 2012 (crescimento de 35%), e Ponte Barxas-São Gregório dos 755 veículos/dia registados em 2009 passou para os 1 321 em 2012 (incremento de 75%).

Ainda em comparação com a 6.ª edição do relatório OTEP, registaram-se quebras acentuadas de tráfego nos postos fronteiriços de Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro, Caia-Badajoz e Monte Francisco-Ayamonte, de 32,9%, 12,7% e 24,7%, respetivamente.

**Figura 7. Tráfego Médio Diário de veículos ligeiros de passageiros nas principais fronteiras (2012)**

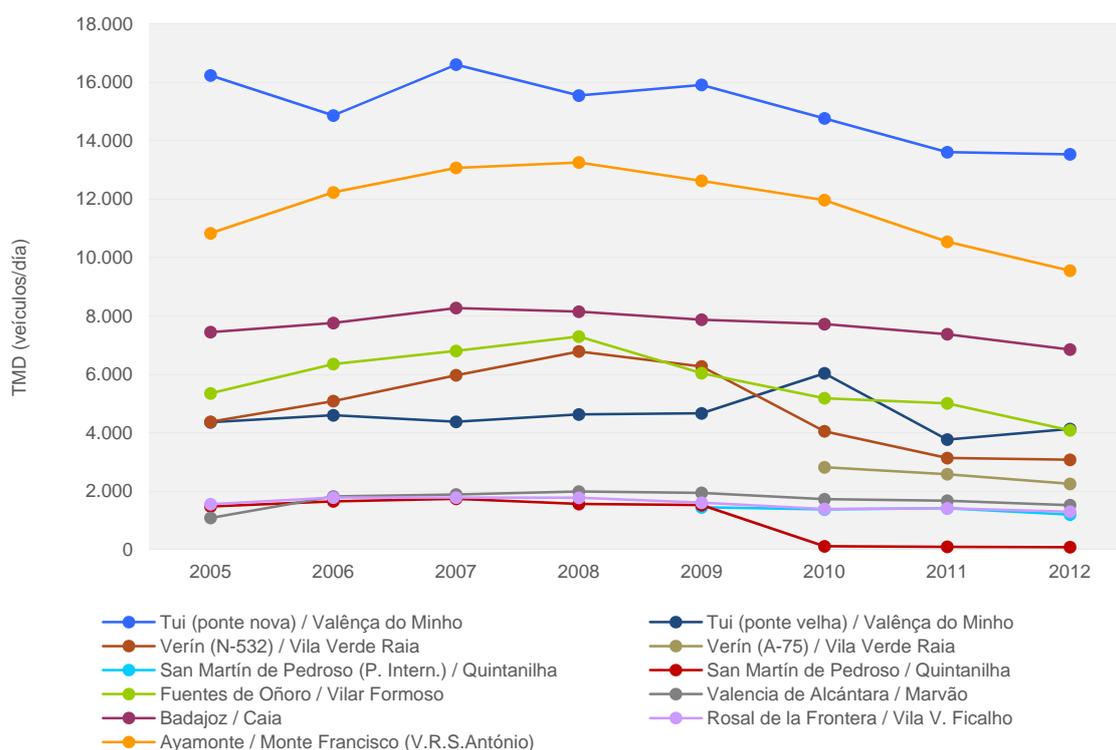


Fonte: Espanha, Ministério de Fomento (Dirección General de Carreteras).

Para o estudo do transporte de passageiros por via rodoviária é também contabilizado o tráfego de autocarros nas fronteiras luso-espanholas (em ambos os sentidos) e que no ano de 2012, segundo dados da Dirección General de Carreteras do Ministério de Fomento espanhol, registou uma média diária de 440<sup>5</sup> veículos.

O Gráfico 11 apresenta a evolução do tráfego de automóveis e autocarros nos principais postos fronteiriços. Observa-se que, depois de um aumento constante até 2007, as quedas iniciadas em 2008 ou 2009 continuam a dominar todas as etapas em anos subsequentes. O conjunto de dados da ligação Verin - Vila Verde Raia (A-75 do lado espanhol) começa em 2010 com a entrada em funcionamento da autoestrada.

<sup>5</sup> Para o ano 2012, só existe informação para o fluxo de autocarros em autoestradas e vias rápidas de âmbito estatal.

**Gráfico 11.** Evolução do TMD conjunto de automóveis e autocarros nas principais ligações fronteiriças (2005-2012)

Fonte: Espanha, Ministério de Fomento (Dirección General de Carreteras).

Para estimar o número de passageiros por estrada utiliza-se, além dos dados do tráfego médio, as taxas de ocupação para os diferentes tipos de veículos (calculadas a partir de inquéritos realizados por TURESPAÑA e que segundo os últimos números fornecidos são de 1,7 passageiros/veículo, no caso de veículos de passageiros e 29,1/veículos para os autocarros).

Na Tabela 5 apresenta-se a estimativa de passageiros que cruzam a fronteira por rodovia (em ambos os sentidos) entre 2001 e 2012. Note-se que em 2012 se regista uma quebra de 3% no número de passageiros que atravessam a fronteira em veículos ligeiros. Embora os dados reflitam um aumento no número de passageiros que cruzam a fronteira luso-espanhola em autocarro, o maior peso de veículos ligeiros implica uma variação anual negativa de 2,25%, no número total de passageiros.

**Tabela 5.** Estimativa do total de passageiros que atravessam a fronteira rodoviária entre Espanha e Portugal, em ambos os sentidos (2011 e 2012)

TIPO DE VEÍCULO	2011				2012			
	TMD	%	Ocupação	Passageiros	TMD	%	Ocupação	Passageiros
Ligeiros	76.618	99%	1,7	47.541.598	74.389	99%	1,7	46.158.252
Autocarros	420	1%	29,1	4.461.030	440	1%	29,1	4.673.460
<b>TOTAL</b>	<b>77.038</b>	<b>100%</b>		<b>52.002.628</b>	<b>74.829</b>	<b>100%</b>		<b>50.831.712</b>

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

No que diz respeito aos destinos preferenciais dos turistas que entram Espanha a partir de Portugal (Tabela 6), segundo o inquérito FRONTUR, Andaluzia é a região que recebeu o maior número de turistas em 2013 (308 mil turistas, 18,4% do total) seguida de Madrid (287 mil turistas, 17,2% do total) e Catalunha (202 mil turistas, 12,1% do total). De realçar que entre 2012 e 2013 todas as regiões apresentam variação anual negativa. As Ilhas Baleares e a

Catalunha diminuíram neste período respetivamente 58 mil e 31 mil turistas, que contribuíram para a redução de 2,1 e 1,4 pontos percentuais no peso total de turistas.

**Tabela 6.** Turistas estrangeiros provenientes de Portugal consoante a Comunidade Autónoma de destino (2013)

COMUNIDADE AUTÓNOMA	TURISTAS (em milhares)	%	VARIAÇÃO ANUAL (2012/2013 (%))
Andaluzia	308	18,4%	-0,1%
Madrid	287	17,2%	-2,3%
Catalunha	202	12,1%	-22,2%
Castela e Leão	144	8,6%	-7,0%
Valenciana	82	4,9%	-8,7%
Ilhas Baleares	63	3,8%	-32,8%
Canárias	48	2,9%	-9,5%
La Rioja	2	0,1%	-49,0%
Resto CCAA	533	31,9%	-5,9%
<b>TOTAL</b>	<b>1.671</b>	<b>100,0%</b>	<b>-8,5%</b>

Fonte: Espanha, TURESPAÑA.

## 4.2 Transporte de Passageiros por Via Ferroviária

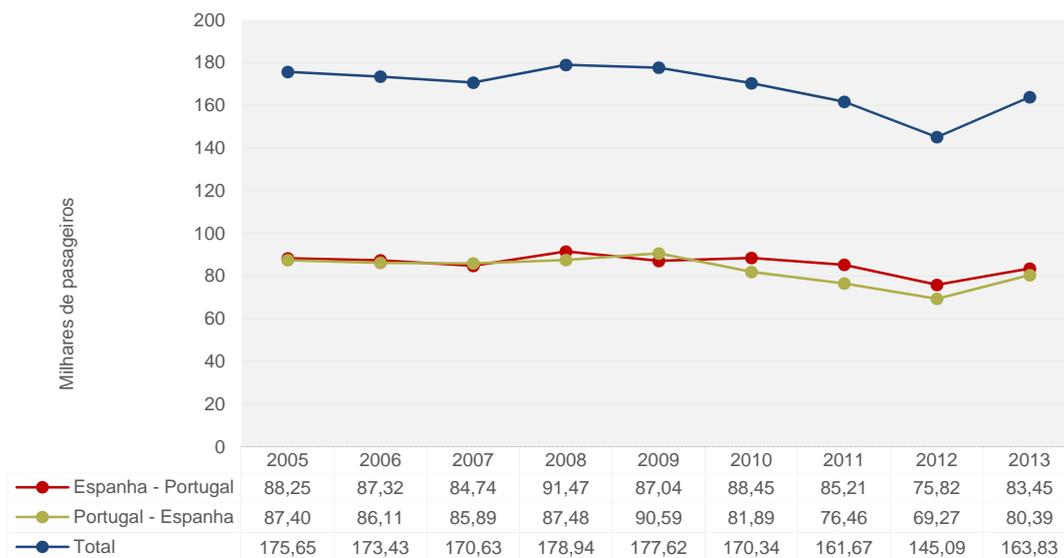
Os dados utilizados para a análise do transporte ferroviário de passageiros foram fornecidos pela empresa operadora espanhola RENFE.

No Gráfico 12 apresenta-se a evolução do tráfego ferroviário entre 2005 e 2013. Observa-se que o fluxo de passageiros entre Espanha e Portugal por via ferroviária apresenta um decréscimo no número de passageiros desde 2008 a 2012, motivado especialmente pela diminuição de utilizadores no sentido Portugal-Espanha. Os números de 2013 refletem uma mudança nesta tendência, com o incremento de passageiros registados em ambos os sentidos (de 10,1%, no sentido Espanha-Portugal e 16,1% na direção oposta). Nos próximos anos, poderá determinar-se se esta tendência se consolidará ou se terá correspondido a um episódio pontual.

Alguns fatos podem explicar, em parte, este aumento ferroviário de passageiros entre 2012 e 2013. Em meados de 2013 foi melhorada a ligação entre Vigo e Porto com um serviço direto entre os dois locais. Em 2010, por ocasião da erupção do vulcão islandês Eyjafjallajökull, que provocou o cancelamento de muitos voos em toda a Europa, o fluxo de transporte ferroviário de passageiros Portugal-Espanha registou um aumento de 3 500 passageiros.

Na série global mostrada no Gráfico 12 (2005-2013), observa-se uma diminuição no número de passageiros de 6,7%, equivalente a uma variação média anual de -0,9%. Quanto a 2012, o ano com menor registo de passageiros, a variação total desde 2005 foi de -17,4%, o que representa uma variação média anual de -2,7%.

**Gráfico 12. Evolução do tráfego ferroviário de passageiros entre Espanha e Portugal (2005-2013)**



Fonte: Espanha, RENFE.

Atualmente são realizadas três ligações internacionais de transporte de passageiros, duas no trajeto Porto-Valença-Vigo, Lisboa-Vilar Formoso-Madrid (parceria entre CP<sup>6</sup> e RENFE), e uma Lisboa – Vilar Formoso-Irun (assegurada pela CP).

O comboio rápido internacional Porto / Vigo, designado Comboio Celta desde 02 julho 2013, estabelece duas ligações diárias, por sentido, entre estas cidades, com um tempo total de viagem de duas horas e quinze minutos. Existem, ainda, duas ligações diárias, por sentido, na relação Porto / Vigo, através de transbordo em Valença, promovido entre a oferta Inter-regional (IR) da CP e a oferta Regional da RENFE.

A CP realiza diariamente a ligação internacional, em horário noturno, a Madrid (Lusitânia Comboio Hotel) e a Irun com ligação ao TGV com destino a Paris (SUD). Desde 3 de outubro de 2012 estes dois serviços têm uma composição única entre Lisboa e Medina del Campo. Em Medina del Campo, metade da composição segue para Madrid e a outra para Irun. No sentido contrário, o processo inverte-se, processando-se a reunião das composições em Medina del campo. Esta oferta internacional está articulada e extensível ao Porto e a Aveiro, através de uma ligação de serviço Intercidades entre Porto Campanhã - Coimbra B - Porto Campanhã.

As alterações na oferta do SUD Expresso e do Lusitânia Comboio Hotel, que têm sido gradualmente implementadas, as campanhas de comunicação realizadas em Portugal e Espanha e a implementação da venda através de um sistema comum às duas redes, permitiram a sua integração e criaram uma plataforma de equidade no que concerne às condições comerciais oferecidas aos clientes nas duas redes ferroviárias, aumentaram a competitividade de serviço face a outros meios de transporte e contribuíram para a recuperação de passageiros.

<sup>6</sup> Comboios de Portugal, E.P.E.

## 4.3 Transporte Aéreo de Passageiros

### 4.3.1 Fluxos de Espanha e Portugal com o resto de países da União Europeia

O estudo do transporte de passageiros por via aérea foi realizado com base nos dados fornecidos pela AENA e Aeroports de Catalunya, por parte da Espanha, e do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), por parte de Portugal.

A Tabela 7 mostra o fluxo de passageiros nos aeroportos espanhóis e portugueses por países europeus para o ano de 2012.

**Tabela 7. Movimento de passageiros nos aeroportos de Espanha e Portugal por países europeus de origem/destino (2012)**

	Espanha				Portugal			
	Embarcados	Desembarcados	Trânsito	Total	Embarcados	Desembarcados	Trânsito	Total
Alemanha	11.126.776	11.045.668	81.693	22.254.137	1.319.691	1.405.079	9.762	2.734.532
Áustria	738.488	733.235	17.184	1.488.907	48.994	53.243	97	102.334
Bélgica	2.146.333	2.136.873	66.791	4.349.997	360.973	383.186	6.584	750.743
Bulgária	130.945	131.416	180	262.541	1.394	1.284	703	3.381
República Checa	352.641	342.025	7.824	702.490	35.085	40.886	5.984	81.955
Chipre	16.952	16.600		33.552	6	0	42	48
Dinamarca	1.078.886	1.077.334	11.407	2.167.627	110.793	124.809	2.726	238.328
Eslováquia	62.658	64.797	1.595	129.050	3.372	3.351	68	6.791
Eslovénia	5.911	5.031		10.942	0	1	0	1
Espanha					1.440.795	1.534.795	35.602	3.011.192
Estónia	33.744	33.413	745	67.902	1.043	860	0	1.903
Finlândia	593.590	594.155	12.798	1.200.543	50.548	56.455	3.419	110.422
França	4.807.964	4.800.118	10.103	9.618.185	1.724.627	1.852.824	14.792	3.592.243
Grécia	234.937	237.407	1.618	473.962	13.893	16.606	0	30.499
Hungria	222.433	222.718	1.409	446.560	25.231	31.220	0	56.451
Irlanda	1.467.913	1.451.994	467	2.920.374	387.517	386.079	679	774.275
Itália	5.409.044	5.366.553	41.938	10.817.535	536.263	632.140	685	1.169.088
Letónia	46.118	45.351	174	91.643	0	0	0	0
Lituânia	65.581	66.000	1.900	133.481	999	1.006	0	2.005
Luxemburgo	130.904	123.999	7.394	262.297	84.496	85.744	2.707	172.947
Malta	84.569	85.318	2	169.889	7	15	0	22
Países Baixos	2.781.164	2.758.800	62.344	5.602.308	655.134	672.795	4.647	1.332.576
Polónia	576.350	578.741	3.687	1.158.778	56.592	60.142	4.445	121.179
Portugal	1.535.966	1.529.067	13.997	3.079.030				
Reino Unido	15.793.447	15.707.697	5.923	31.507.067	2.474.118	2.502.559	6.078	4.982.755
Roménia	537.942	530.671	514	1.069.127	12.974	14.182	0	27.156
Suécia	1.291.596	1.286.660	24.459	2.602.715	67.195	74.744	3.985	145.924
Total UE-15	49.137.008	48.849.560	358.116	98.344.684	9.275.037	9.781.058	91.763	19.147.858
Total UE-25	50.603.965	50.309.554	375.452	101.288.971	9.397.372	9.918.539	102.302	19.418.213
Total UE-27	51.272.852	50.971.641	376.146	102.620.639	9.411.740	9.934.005	103.005	19.448.750
Outros destinos europeus	5.337.489	5.348.714	20.931	10.707.134	787.398	834.563	2.555	1.624.516
<b>Total Europa</b>	<b>56.610.341</b>	<b>56.320.355</b>	<b>397.077</b>	<b>113.327.773</b>	<b>10.199.138</b>	<b>10.768.568</b>	<b>105.560</b>	<b>21.073.266</b>

Fonte: Espanha, AENA y Aeroports de Catalunya; Portugal, INAC.

Em 2012, embarcaram em Portugal com destino à Europa cerca de 10,2 milhões, de passageiros, o que representa um aumento de 25,9% relativamente aos dados do 6.º relatório OTEP (8,1 milhões, dados reportados a 2009). Entre 2009 e 2012, em Espanha (considerando o mesmo movimento e destino dos passageiros) regista-se um crescimento de 14,6% no

número de passageiros embarcados (de 49,4 milhões em 2009, dados do 6.º relatório OTEP, para 56,6 milhões em 2012).

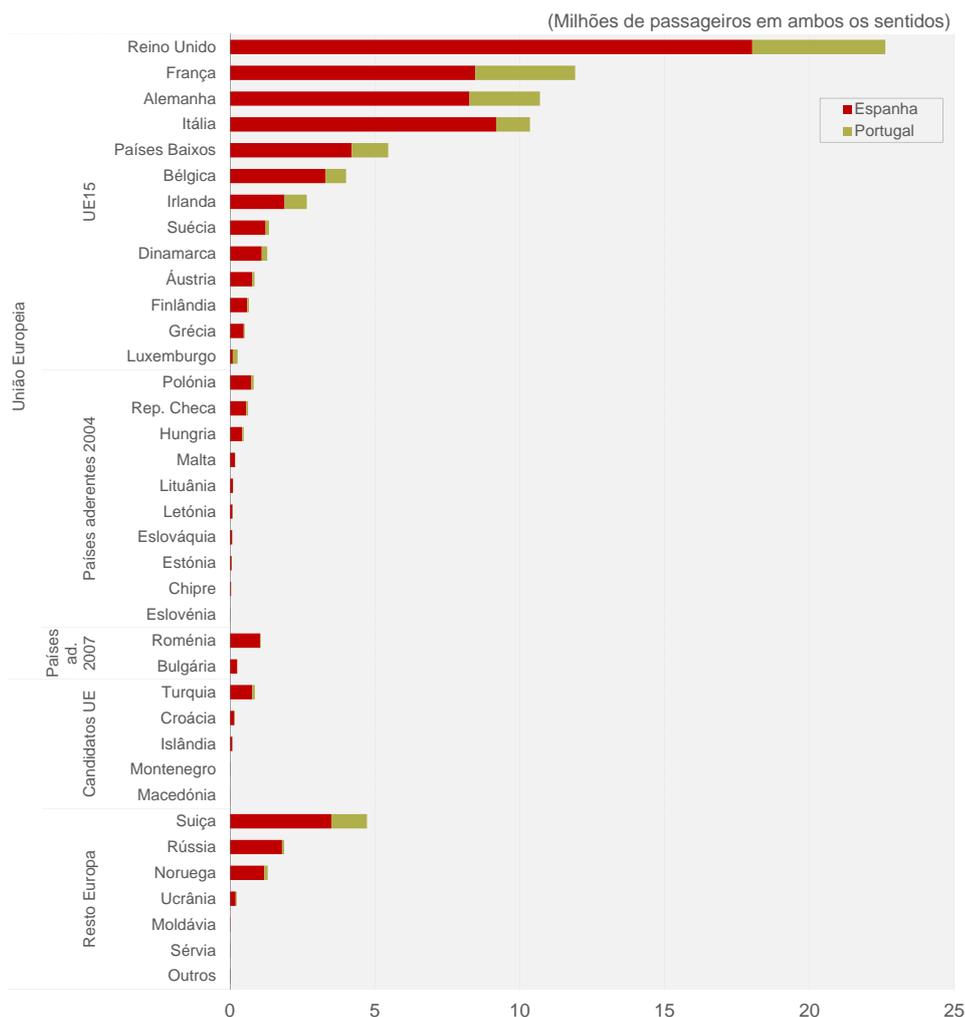
Em ambos os países, o principal fluxo de passageiros regista-se com os países que faziam parte da antiga UE 15, com 90,9% e 86,8% para Portugal e Espanha, respetivamente. Os cinco países da Europa mais importantes no tráfego aéreo de passageiros, quer para Espanha quer para Portugal, pertencem à UE 27, e quatro destes são comuns aos dois países.

Enquanto para Espanha os principais países (origem/ destino), são o Reino Unido, Alemanha, Itália, França e Países Baixos; para Portugal são o Reino Unido, França, Espanha, Alemanha e Holanda. Entre 2009 (dados do 6.º relatório OTEP) e 2012, estes mesmos países foram os registaram, em termos absolutos, maior crescimento no número de passageiros. Os cinco países referidos representam em 2012, no caso de Portugal, 74,3% do total de tráfego aéreo de passageiros com a Europa e 70,4% no caso de Espanha

O Gráfico 13 mostra a distribuição do tráfego de passageiros entre a Península Ibérica e os países europeus (não foi contemplado o tráfego insular de Espanha e Portugal, apenas os dados do continente dos dois países).

Pode observar-se que o fato de não estar contabilizado o tráfego das ilhas não modifica o papel relevante que o Reino Unido, França, Alemanha e Itália têm no movimento de passageiros por via aérea.

**Gráfico 13.** Distribuição do tráfego de passageiros por via aérea entre a Península Ibérica e os países europeus (2012)



Fonte: Espanha, AENA e Aeroports de Catalunya; Portugal, INAC.

A Tabela 8 apresenta o tráfego de passageiros internacionais entre os principais aeroportos portugueses e espanhóis, com origem/destino em Espanha, Portugal e França. Observa-se que o aeroporto de Madrid contabiliza mais de metade (50,7%) do tráfego de passageiros embarcados/desembarcados nos 3 aeroportos portugueses com mais movimentos de passageiros com Espanha. Analisando a situação inversa (movimento de passageiros nos três aeroportos espanhóis mais importantes no tráfego com Portugal), o aeroporto de Lisboa é o aeroporto com maior número de passageiros e concentra 69,8% desses movimentos.

De referir também que o tráfego de passageiros de Espanha com origem/destino em França é mais do dobro do que ocorre entre Portugal e França.

**Tabela 8.** Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, Madrid, Barcelona e Málaga com origem/destino em Espanha, Portugal e França (2012)

PORTUGAL (origem/destino)			
	Embarcados	Desembarcados	Total
Aeroporto de Lisboa			
<b>Espanha (origem/destino)</b>	<b>894.649</b>	<b>989.203</b>	<b>1.883.852</b>
Madrid Barajas	521.144	554.104	1.075.248
Barcelona	265.804	304.041	569.845
<b>França (origem/destino)</b>	<b>783.153</b>	<b>908.417</b>	<b>1.691.570</b>
Paris Charles de Gaulle	268.712	275.428	544.140
Paris Orly	300.920	371.639	672.559
Aeroporto do Porto			
<b>Espanha (origem/destino)</b>	<b>455.120</b>	<b>450.091</b>	<b>905.211</b>
Madrid Barajas	202.057	195.984	398.041
Barcelona	143.305	143.317	286.622
<b>França (origem/destino)</b>	<b>794.895</b>	<b>794.056</b>	<b>1.588.951</b>
Paris Charles de Gaulle	74.426	73.964	148.390
Paris Orly	290.339	286.282	576.621
Aeroporto de Faro			
<b>Espanha (origem/destino)</b>	<b>57.392</b>	<b>61.996</b>	<b>119.388</b>
Palma de Mallorca	41.267	42.449	83.716
<b>França (origem/destino)</b>	<b>73.963</b>	<b>76.101</b>	<b>150.064</b>
Paris Charles de Gaulle	4.545	4.263	8.808
Paris Orly	29.622	29.857	59.479
ESPAÑHA (origem/destino)			
	Embarcados	Desembarcados	Total
Aeroporto de Madrid/Barajas			
<b>Portugal (origem/destino)</b>	<b>777.335</b>	<b>782.143</b>	<b>1.559.478</b>
Lisboa	554.639	553.994	1.108.633
Porto	196.455	201.469	397.924
Faro	14.825	15.223	30.048
<b>França (origem/destino)</b>	<b>1.620.881</b>	<b>1.611.196</b>	<b>3.232.077</b>
Paris Charles de Gaulle	524.188	523.257	1.047.445
Paris Orly	566.182	561.074	1.127.256
Aeroporto de Barcelona			
<b>Portugal (origem/destino)</b>	<b>452.492</b>	<b>447.239</b>	<b>899.731</b>
Lisboa	304.300	299.243	603.543
Porto	143.278	143.077	286.355
Faro	19	26	45
<b>França (origem/destino)</b>	<b>1.360.307</b>	<b>1.361.444</b>	<b>2.721.751</b>
Paris Charles de Gaulle	514.725	513.282	1.028.007
Paris Orly	420.250	416.529	836.779
Aeroporto de Málaga			
<b>Portugal (origem/destino)</b>	<b>9.932</b>	<b>11.114</b>	<b>21.046</b>
Lisboa	9.374	9.936	19.310
Porto	12	74	86
Faro	522	1.086	1.608
<b>França (origem/destino)</b>	<b>361.895</b>	<b>358.996</b>	<b>720.891</b>
Paris Charles de Gaulle	221.845	218.819	440.664
Paris Orly	23.859	24.644	48.503

Fonte: Espanha, AENA; Portugal, INAC.

### 4.3.2 Fluxos passageiros entre Espanha e Portugal

A Tabela 9 mostra o volume de tráfego aéreo de passageiros entre os aeroportos de Espanha e Portugal no ano de 2012.

**Tabela 9.** Tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal em ambos sentidos (2012)

Aeroporto Espanhóis	Total de passageiros	Aeroportos Portugueses				
		Lisboa	Porto	Faro	Madeira	Outros
Madrid Barajas	1 559 478	1 108 633	397 924	30 048	13 009	9 864
Barcelona El Prat	899 731	603 543	286 355	45	6 129	3 659
Palma de Maiorca	245 525	70 883	90 358	84 101	124	59
Valencia	103 225	41 740	59 061	38	2 274	112
Grande Canária	49 552	4 922	23 079	3 068	16 671	1 812
Bilbao	45 225	42 641	41	1	2 535	7
Tenerife Sul	39 770	4 518	32 133	4	3 105	10
Sevilha	26 873	26 670	3	131	3	66
Astúrias	24 039	23 957	16	5		61
Málaga	21 046	19 310	86	1 608	6	36
Lanzarote	11 767	4 261	4 489	50	2 965	2
Jerez	11 483	127		11 200		156
Ibiza	10 052	6 224	3 607	128		93
Fuerteventura	8 218	3 850	4 015	74	279	0
A Coruña	7 917	7 759	15	21		122
Menorca	6 211	4 412	1 776			23
Santiago	2 931	53	267		2 611	0
Tenerife Norte	1 616	5	7	11	1 591	2
Outros	4 371	2 105	393	919	33	921
<b>Total</b>	<b>3 079 030</b>	<b>1 975 613</b>	<b>903 625</b>	<b>131 452</b>	<b>51 335</b>	<b>17 005</b>

Fonte: Espanha, AENA.

Podemos observar que o total de passageiros transportados por via aérea entre Espanha e Portugal se situou perto dos 3,1 milhões. Comparativamente com os dados de 2009 (cerca de 2,7 milhões) regista-se um aumento próximo dos 376 mil passageiros, o que significa um crescimento na ordem dos 13,9%. Este resultado deve-se principalmente ao aumento do número de passageiros nos aeroportos de Madrid Barajas, Barcelona e Valência. De salientar que no mesmo período (entre 2009 e 2012) o aeroporto de Palma de Maiorca, registou quebras significativas de tráfego com os aeroportos portugueses.

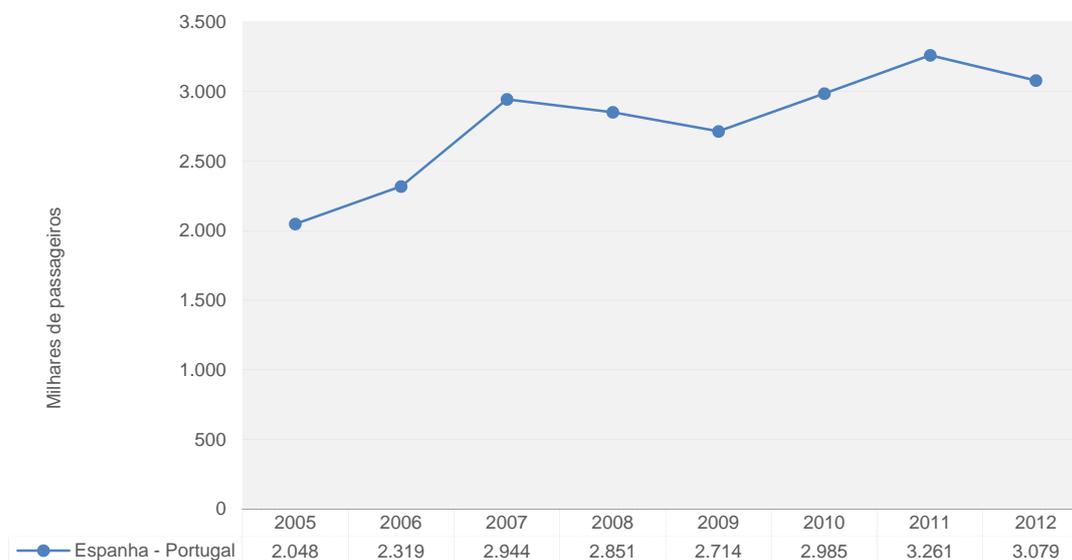
O fluxo de passageiros entre o aeroporto de Madrid Barajas e os aeroportos portugueses situou-se em 2012 perto dos 1,6 milhões, cerca de 51% do total de passageiros transportados por via aérea entre Espanha e Portugal. O tráfego aéreo de passageiros entre o aeroporto de Madrid Barajas e os aeroportos portugueses aumentou em quase 118 mil passageiros face a 2009, o que corresponde a um crescimento de 8,2%.

Entre 2009 e 2012, o movimento de passageiros entre o aeroporto de Barcelona El Prat e Portugal registou um aumento de cerca de 62%, cerca de mais 345 mil passageiros (dos cerca de 555 mil passageiros em 2009 passou para cerca de 900 mil em 2012). No mesmo período, verificou-se também um aumento significativo no número de passageiros (de 76 mil) entre o Aeroporto de Valencia e os aeroportos portugueses (dos 27 mil passageiros em 2009 passou para os 103 mil em 2012).

Em 2012, o aeroporto de Lisboa registou um tráfego perto dos 2 milhões de passageiros com os aeroportos espanhóis, o que representa um aumento de 9,9% em relação a 2009 (acréscimo de 177 291 passageiros). O aeroporto do Porto ultrapassou os 900 mil passageiros (um crescimento de 24,7% face a 2009, a que corresponde um aumento de 160 930 passageiros transportados) e o de Faro os 131 mil (aumento de 11 120 passageiros em relação a 2009, que se traduz numa crescimento de 9,2%). O aumento do fluxo de passageiros por via aérea com os restantes aeroportos portugueses não é tão significativo (em termos absolutos), quando comparado com os três aeroportos anteriores.

O Gráfico 14 apresenta a evolução do tráfego de passageiros por via aérea entre Espanha e Portugal no período de 2005-2012.

**Gráfico 14.** Evolução do tráfego de passageiros por via aérea entre Espanha e Portugal (2005-2012)



Fonte: Espanha, AENA.

De 2005 a 2007 regista-se um aumento contínuo no tráfego de passageiros, assistindo-se nos dois anos subsequentes a uma inversão desta tendência. A partir de 2009, observa-se novo período de recuperação que culmina em 2011, ano que se regista o maior número de passageiros transportados (cerca de 3,3 milhões) e a partir do qual se acentua nova quebra. Assim, se entre 2009 e 2011 houve um aumento de 547 mil passageiros em 2012 diminuiu em 182 mil, atingindo cerca de 3,1 milhões de passageiros. De 2005 a 2012 o número de passageiros aéreos entre Espanha e Portugal aumentou 50%.

#### 4.4 Transporte Fluvial de Passageiros

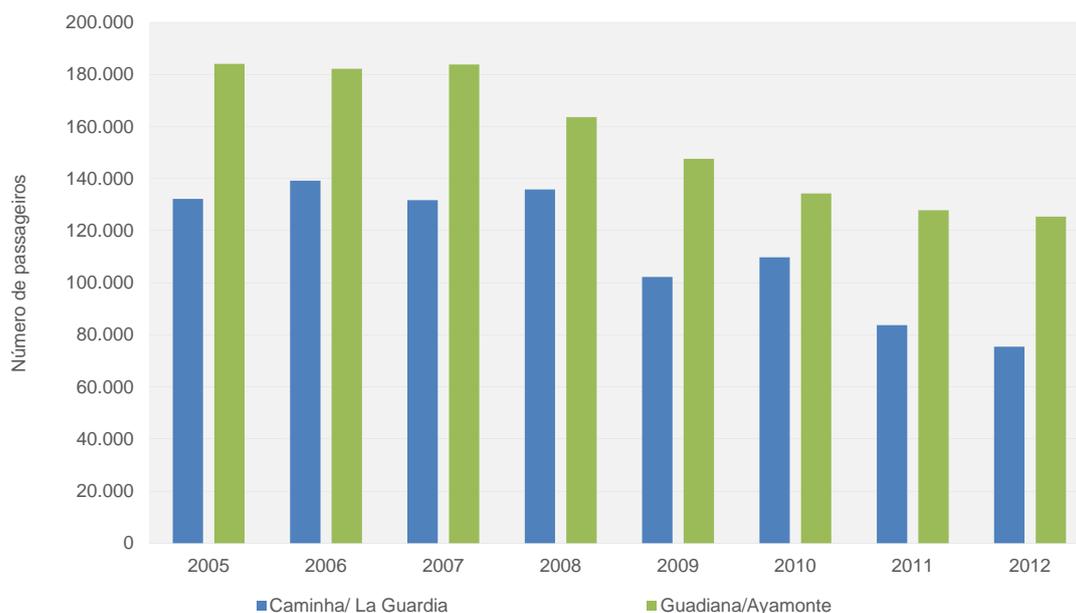
O transporte de passageiros por via fluvial foi analisado a partir dos dados extraídos do Inquérito ao Transporte Fluvial de Passageiros e Veículos, realizado pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) de Portugal.

O Gráfico 15 representa a evolução do transporte de passageiros nos rios Minho e Guadiana, entre 2005 e 2012. Observa-se que o tráfego de passageiros diminuiu 2,3% em 2010, 13,3% em 2011 e 5% em 2012, o que traduz uma redução de cerca de 49 mil passageiros transportados por via fluvial entre 2009 e 2012. A tendência decrescente verificada no transporte de passageiros por via fluvial entre Espanha e Portugal, evidente desde o último relatório OTEP (6.º), mantém-se em 2012, ano em que se regista o menor número de passageiros transportados (cerca de 201 mil).

Entre 2009 e 2012, a travessia Caminha/La Guardia, é a via fluvial que regista maior quebra no número de passageiros (menos 27 mil passageiros). Neste período, apenas o ano de 2010, regista um crescimento anual positivo (7,4%) apresentando os anos subsequentes variações anuais negativas (-23,7% em 2011 e -9,9% em 2012).

A via fluvial Guadiana/Ayamonte regista decréscimos sucessivos no número de passageiros, apresentando entre 2009 e 2012 uma diminuição de 22 mil passageiros. Apesar destas quebras mantêm-se como a principal fronteira fluvial entre os dois países com um movimento de 125 mil passageiros em 2012.

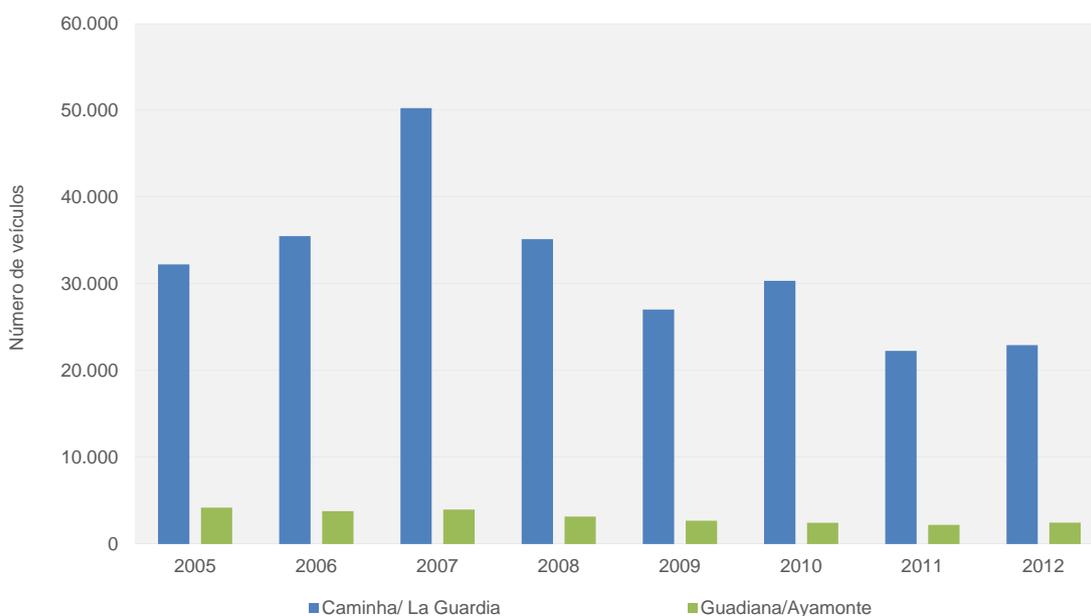
**Gráfico 15.** Evolução do tráfego de passageiros por via fluvial entre Espanha e Portugal - rios Minho e Guadiana (2005-2012)



Fonte: Portugal, INE (Inquérito ao Transporte Fluvial de Passageiros e Veículos).

O Gráfico 16 mostra uma evolução irregular no tráfego de veículos por via fluvial entre Espanha e Portugal, entre 2005 e 2012. Neste período, regista-se um decréscimo evidente no número de veículos que atravessaram a fronteira, dos cerca de 36 400 veículos contabilizados em 2005 passou-se para os 25 400 em 2012. Apesar destas quebras o último ano da série registou um crescimento anual de 3,8%. De referir que o ano de 2011 é o que apresenta menor número de tráfego de veículos (cerca de 24 500) e o maior decréscimo anual (25,4%).

**Gráfico 16.** Evolução do tráfego de veículos por via fluvial entre Espanha e Portugal - rios Minho e Guadiana (2005-2012)



Fonte: Portugal, INE (Inquérito ao Transporte Fluvial de Passageiros e Veículos).

## 4.5 Resumo do Transporte de Passageiros

A Tabela 10 apresenta a repartição modal e a variação dos passageiros entre Espanha e Portugal entre 2011 e 2012, e o Gráfico 17 mostra a distribuição relativa do tráfego de passageiros por modo de transporte.

Em relação aos valores absolutos não se registam variações significativas entre os dados de 2011 e 2012, quer para o fluxo de passageiros quer para os diferentes modos de transporte. No período considerado, todos os modos de transporte (se considerarmos o transporte rodoviário total, automóveis e autocarros) registaram decréscimo no número de passageiros entre Portugal e Espanha.

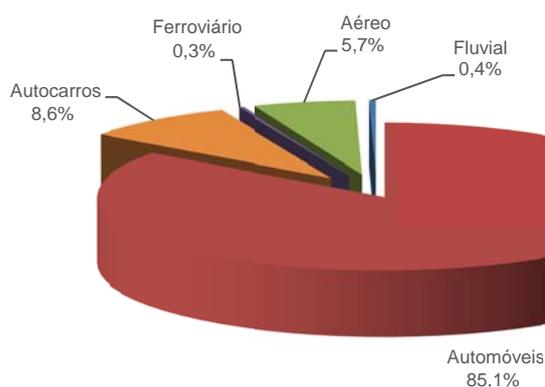
**Tabela 10.** Resumo de passageiros entre Espanha e Portugal por modo de transporte entre 2011 e 2012 (em milhões de passageiros)

TIPO DE TRANSPORTE	ANO		VARIAÇÃO 2011/2012	
	2011	2012	NÚMERO	%
Rodoviário - Automóveis	47,54	46,16	-1,38	-2,9%
Rodoviário -Autocarros	4,46	4,67	0,21	4,8%
Ferroviário	0,16	0,15	-0,02	-10,3%
Aéreo	3,26	3,08	-0,18	-5,6%
Fluvial	0,21	0,20	-0,01	-5,0%
<b>Total</b>	<b>55,64</b>	<b>54,26</b>	<b>-1,38</b>	<b>-2,5%</b>

Fonte: Rodoviário, Ministério de Fomento, Dirección General de Carreteras e TURESPAÑA (Espanha); Ferroviário, RENFE (Espanha); Aéreo, AENA (Espanha) e INAC (Portugal); Fluvial, INE (Portugal).

No gráfico 17 observa-se o domínio do tráfego rodoviário, com 93,7% (considerando automóveis e autocarros) em comparação com os outros modos de transporte, do total de passageiros entre os dois países. Este valor apresenta uma redução de 1,3 pontos percentuais face à percentagem do anterior relatório OTEP. Esta diminuição é devida ao aumento do tráfego aéreo, que passou de 4,3 % em 2009 para 5,7% em 2012.

**Gráfico 17.** Distribuição do tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal por modo de transporte (2012)



Fonte: Rodoviário, DG Carreteras e IET (Espanha); Ferroviário: RENFE (Espanha); Aéreo, AENA (Espanha) e INAC (Portugal); Fluvial, INE (Portugal).

## 5. FLUXOS DE MERCADORIAS

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

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

### 5.1 Comércio Internacional de Mercadorias de Portugal e Espanha, por Modo de Transporte (dados das estatísticas do comércio externo)

Neste ponto aborda-se a evolução do comércio externo por modo de transporte e tipologias de produtos transportados, de forma a complementar a informação apresentada no Capítulo 2, referente ao comércio internacional de Espanha e Portugal com os restantes países da União Europeia.

De referir que os dados de fonte espanhola e portuguesa apresentam algumas discrepâncias, pelo que os gráficos dos dois países mostram, em alguns casos, evoluções em sentido oposto.

#### 5.1.1 Tráfego de mercadorias entre Portugal e Espanha e o conjunto da União Europeia

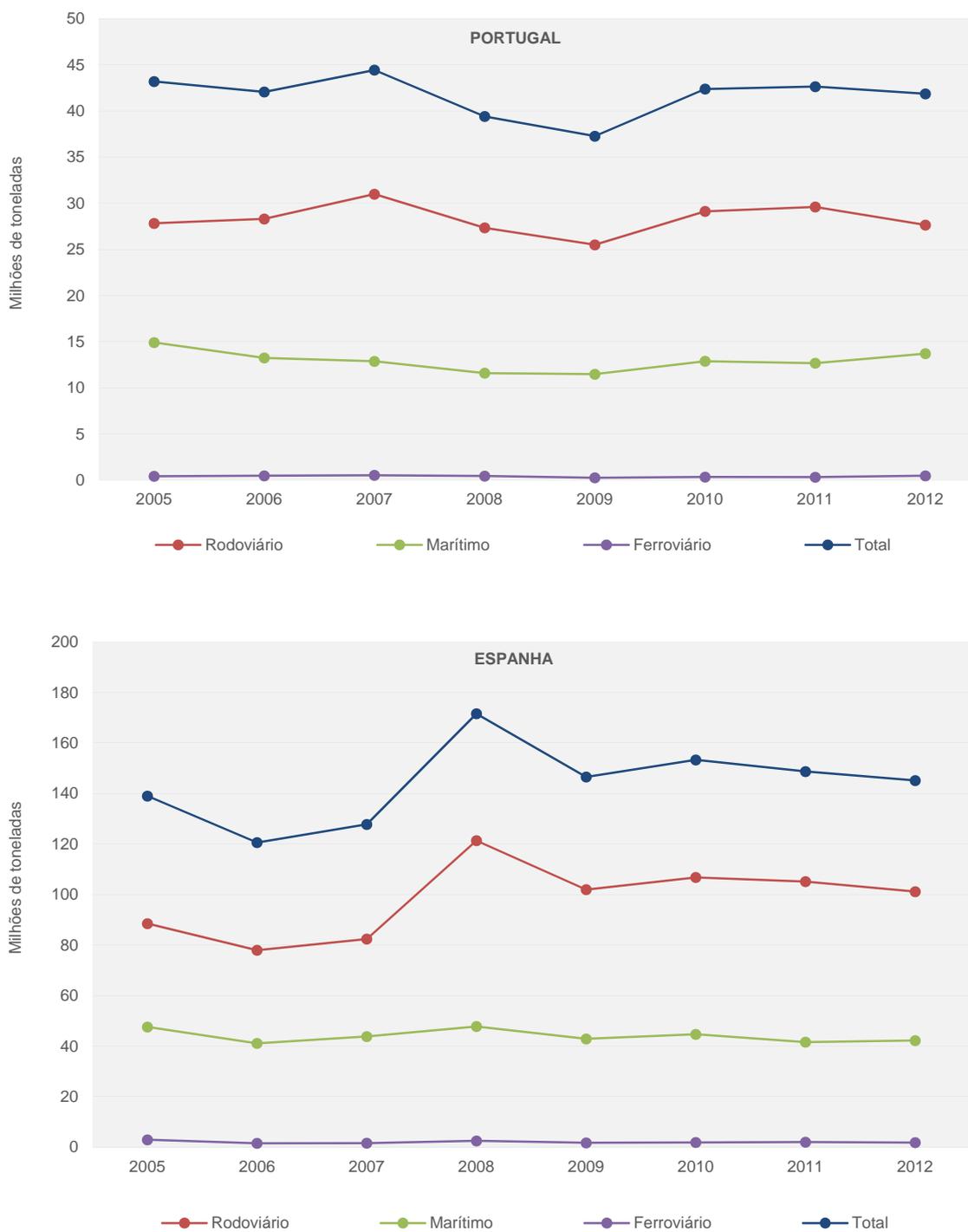
No Gráfico 18 apresenta-se a evolução do volume de tráfego de mercadorias, por modo de transporte entre 2005 e 2012.

Verifica-se que o tráfego de mercadorias entre os dois os países e os parceiros da UE 27 é realizado essencialmente por modo rodoviário, o modo marítimo com menor representatividade surge em segundo lugar e o modo ferroviário tem fraca representatividade.

Entre 2005 e 2012 as trocas de Portugal com a UE 27 apresentaram evolução negativa com um decréscimo médio anual de 0,4%. No período em análise o volume de mercadorias transacionadas por modo rodoviário não apresenta comportamento regular e apresenta um decréscimo de 0,6%. Enquanto o modo marítimo regista sempre tendência decrescente, mais acentuada em 2009 com uma quebra de 23%, o modo ferroviário apesar da fraca expressividade apresenta um crescimento na ordem dos 12,2%.

Espanha, no mesmo período, apresenta um crescimento médio anual de 0,6%. O modo rodoviário é o único modo de transporte com aumento do volume de mercadorias transportadas (cerca 14,3%). Tanto o modo marítimo como o ferroviário apresentam reduções de 11,3% e 38,7% respetivamente. Em 2008, o volume de mercadorias transportadas pelos três modos de transporte registam um aumento de 34,3% face ao ano anterior, situando-se em 172 milhões de toneladas.

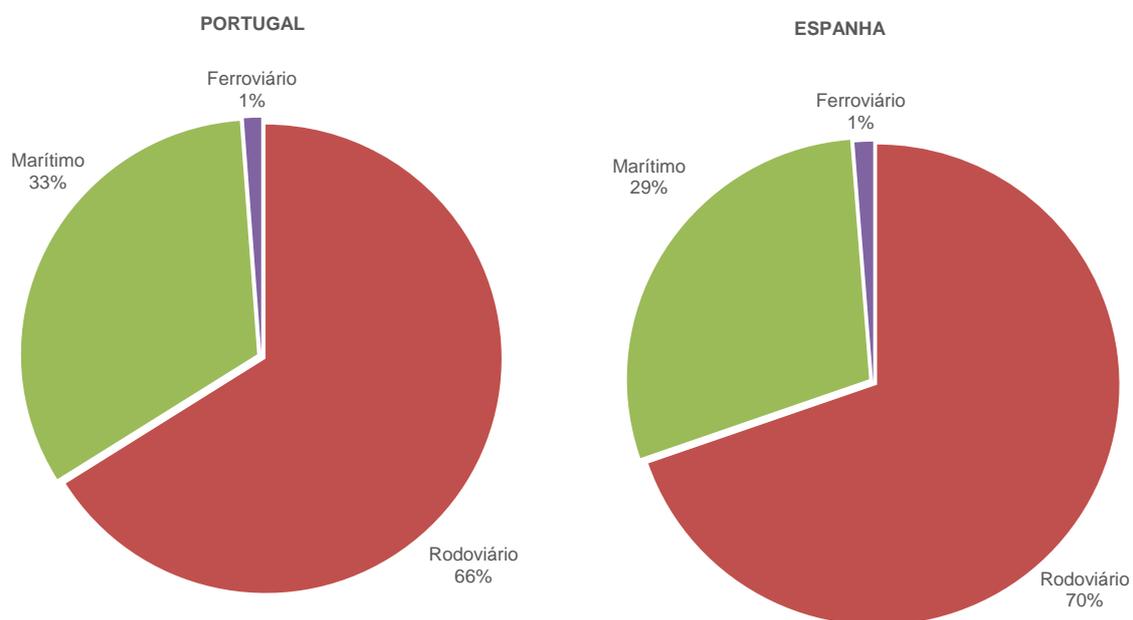
**Gráfico 18. Evolução do tráfego de mercadorias de Portugal e Espanha com a UE 27 (2005-2012)**



Fonte: Espanha, AEAT; Portugal, INE.

Tal como se pode verificar a partir da leitura do Gráfico 19, tanto em Portugal como em Espanha o modo rodoviário apresenta-se dominante sobre os restantes modos de transporte.

**Gráfico 19.** Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias de Portugal e Espanha com a União Europeia (2012)

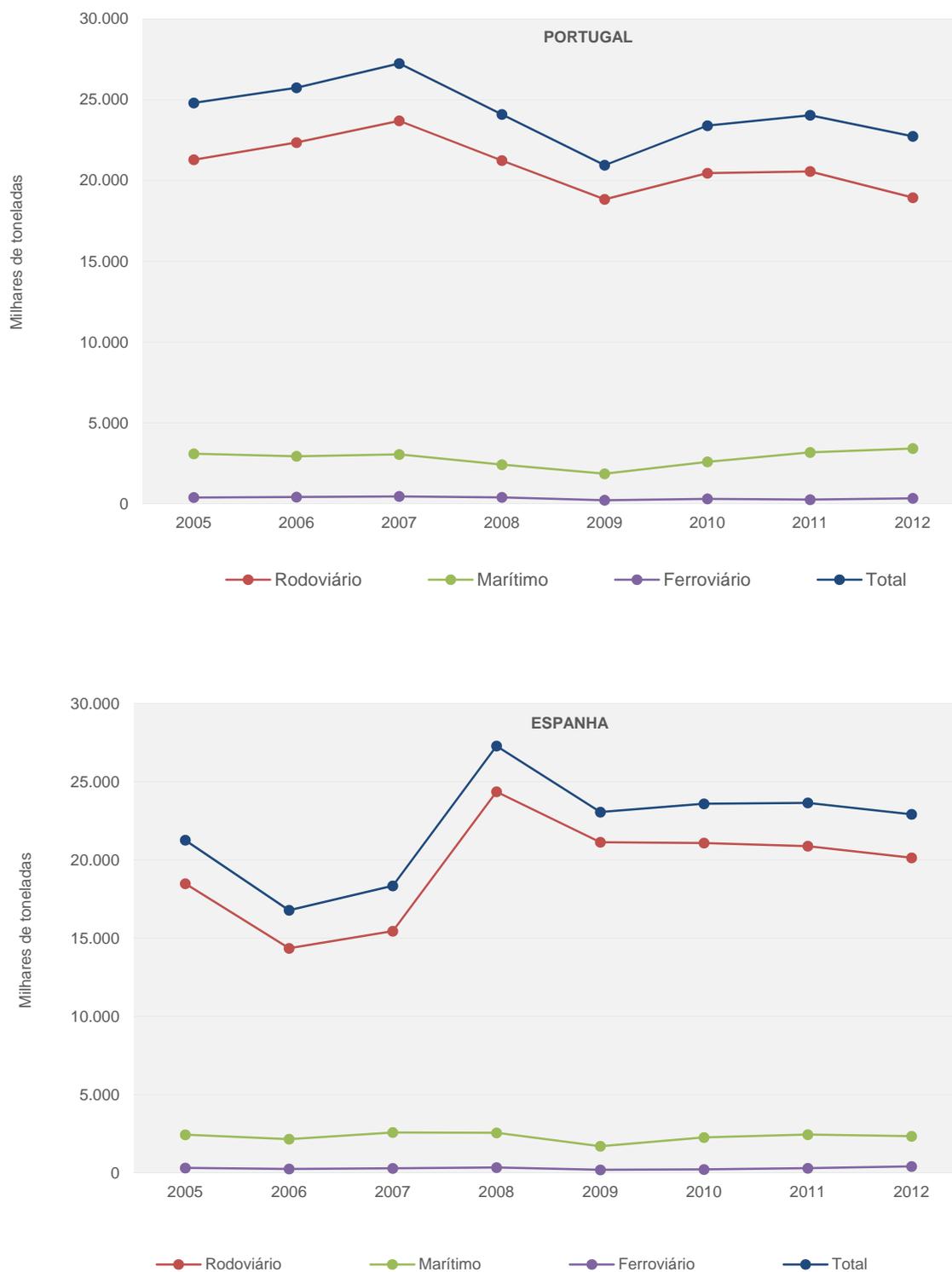


Fonte: Espanha, AEAT; Portugal, INE.

### 5.1.2 O transporte de mercadorias entre Espanha e Portugal

O transporte de mercadorias de 2005 a 2012, entre Espanha e Portugal por modo de transporte encontra-se representado no Gráfico 20.

**Gráfico 20.** Evolução das trocas comerciais de mercadorias entre Espanha e Portugal por modos de transporte, em ambos os sentidos (2005-2012)



Fonte: Espanha, AEAT; Portugal, INE.

No período referido o modo rodoviário liderou as trocas comerciais entre os dois países.

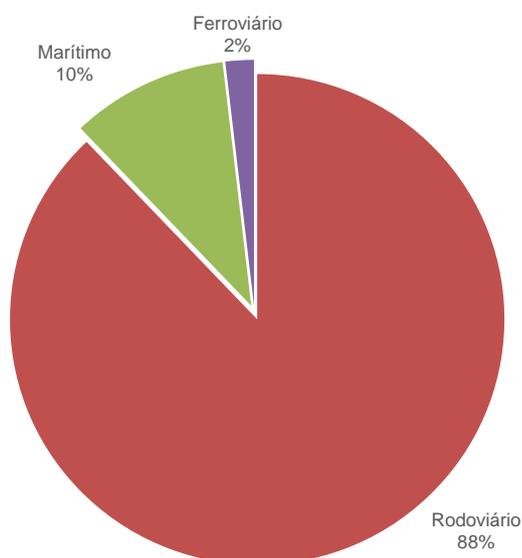
Entre 2005 e 2012 Portugal regista crescimento médio anual negativo de 1,2% nas transações com Espanha e apenas o modo marítimo apresenta aumento no volume de mercadorias transportadas (10,4%).

Ao nível de Espanha o crescimento médio anual é de 1,1% e quer o modo rodoviário quer o ferroviário apresentam tendências de crescimento, enquanto o modo marítimo decresce no volume de mercadorias transportadas.

De assinalar que o maior volume de transações, cerca de 27 milhões de toneladas, regista-se em Espanha em 2008 e em Portugal em 2007.

O Gráfico 21 assinala a relevância do transporte rodoviário, face aos restantes modos de transporte, nas transações de Espanha com Portugal.

**Gráfico 21.** Distribuição do transporte de mercadorias entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2012)



Fonte: Espanha, AEAT.

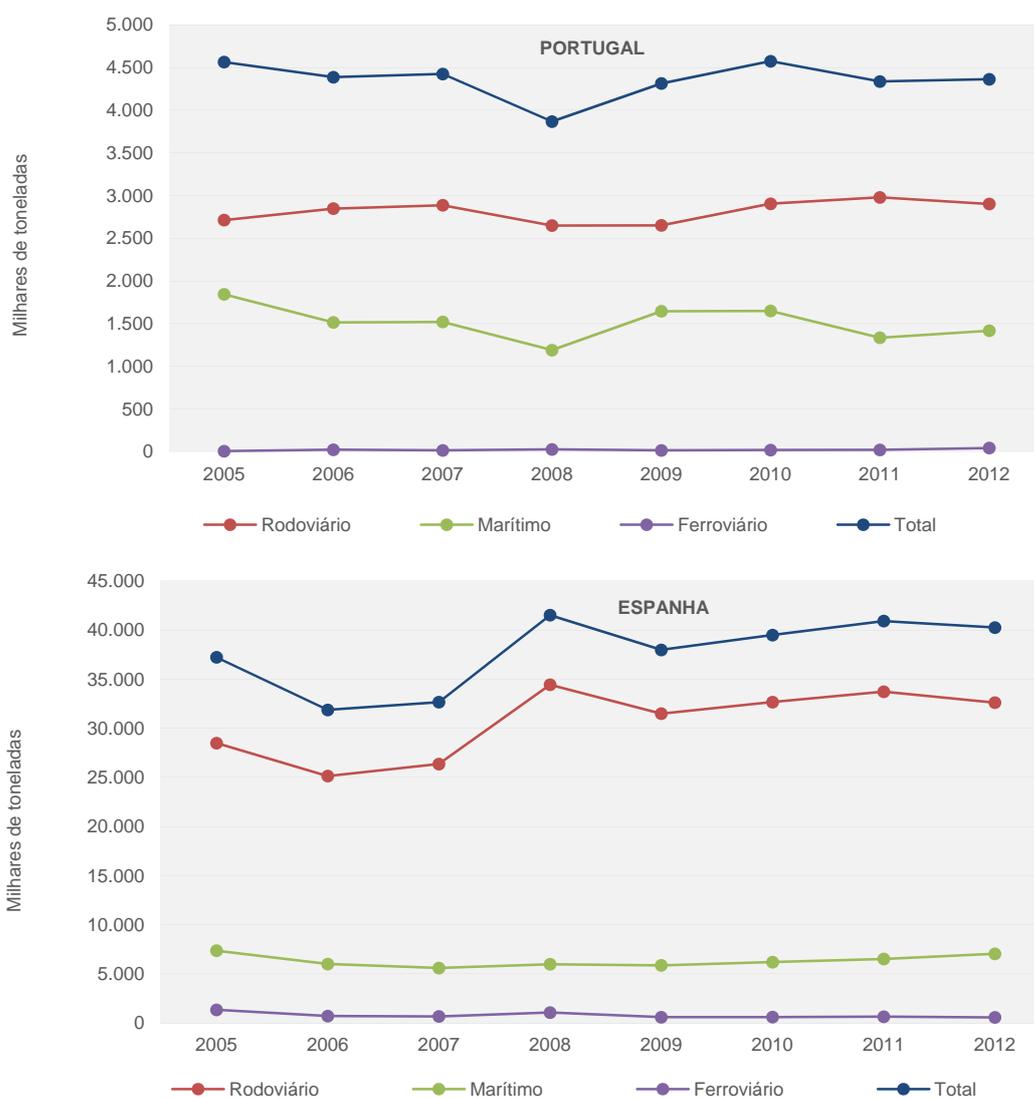
### 5.1.3 O transporte de mercadorias de Espanha e Portugal com França

O Gráfico 22 regista a evolução das trocas comerciais de Espanha e Portugal com França no período de 2005 a 2012.

Entre 2005 e 2012 a transação de mercadorias entre Portugal e França regista um decréscimo médio anual de 0,6%. Entre 2005 e 2008 assinala-se uma quebra de 15,3% no volume de mercadorias transportadas entre os dois países com registo de alguma recuperação em 2010 (0,2%) que não se prolonga aos anos subsequentes. O modo rodoviário liderou sempre a quota de mercado e atinge o seu máximo em 2011 com 68,7%, a que correspondem 2,9 milhões de toneladas. O modo marítimo não consegue recuperar a quota de 40,4% que detinha em 2005 e o ferroviário recupera 0,8% entre 2005 e 2012.

Em Espanha o modo rodoviário mantém a liderança nas trocas comerciais com França e obtém em 2008 a quota máxima de mercado com 83% (34 milhões de toneladas). Entre 2005 e 2012 o crescimento médio anual de 1,1% resulta do aumento de 14% no volume de mercadorias transportadas pelo modo rodoviário. Em 2012 o modo marítimo e ferroviário em conjunto não chegam aos 20%.

**Gráfico 22.** Evolução das trocas comerciais de mercadorias de Espanha e Portugal com a França, por modos de transporte (2005-2012)



Fonte: Espanha, AEAT; Portugal, INE.

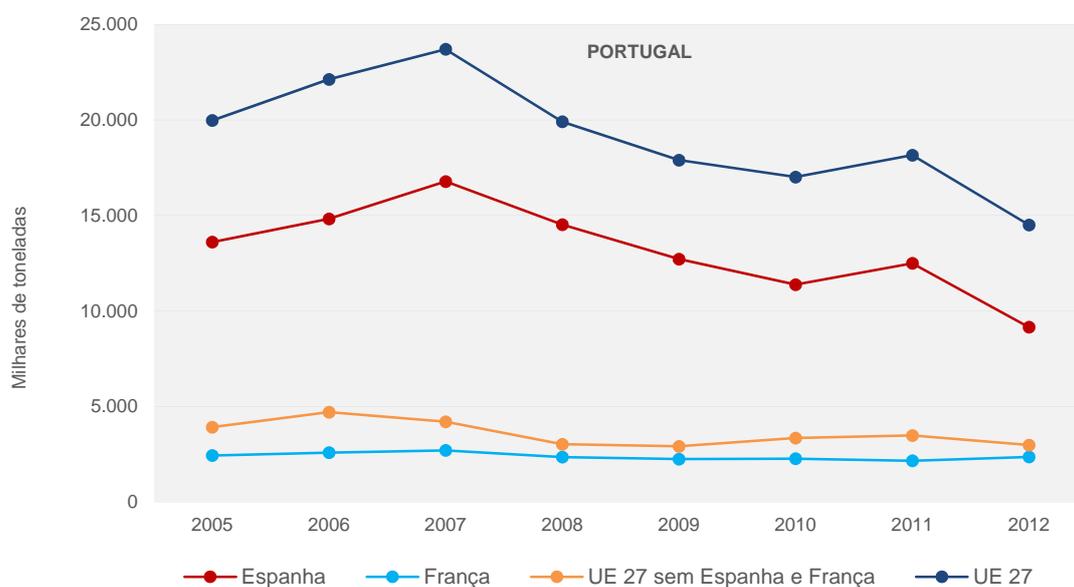
## 5.2 Transporte de Mercadorias por Via Rodoviária

### 5.2.1 Trocas comerciais de mercadorias de Portugal e Espanha com a União Europeia

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

Da análise do Gráfico 23, relativo a Portugal, há a acentuar que as trocas comerciais são efetuadas essencialmente com Espanha as quais registaram entre 2007 e 2012 uma quebra de 45%. Este acentuado decréscimo, do qual só se regista alguma inflexão em 2011, contribuiu diretamente, nesse mesmo período, para a descida de 35% no volume de mercadorias transacionadas com a UE 27.

**Gráfico 23.** Evolução do transporte de mercadorias em veículos pesados matriculados em Portugal, por principais países de carga/descarga (2005-2012)

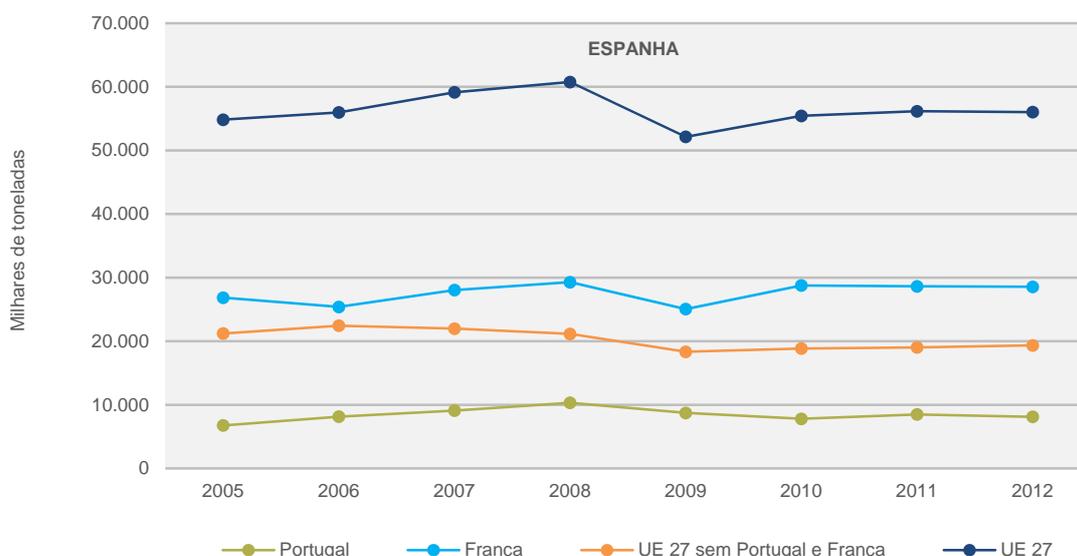


Fonte: EUROSTAT (Regulamento CE 1172/98).

Comentário: Note-se que este gráfico refere-se unicamente a veículos pesados matriculados em Portugal não podendo por isso ser base para comparações com gráficos anteriores (gráficos 20 e 22).

O Gráfico 24, relativo a Espanha, apresenta França como o seu principal parceiro nas trocas comerciais. Entre 2008 e 2009 regista-se uma quebra de 14% quer nas transações com França quer com a UE 27, que são recuperadas a partir de 2010 sem contudo atingir os máximos registados em 2008.

**Gráfico 24.** Evolução do transporte de mercadorias em veículos pesados matriculados em Espanha, por principais países de carga/descarga (2005-2012)



Fonte: EUROSTAT (Regulamento CE 1172/98).

Comentário: Note-se que este gráfico se refere unicamente a veículos pesados matriculados em Espanha, não podendo por isso ser base para comparações com gráficos anteriores (gráficos 20 e 22).

### 5.2.2 Trocas comerciais de mercadorias entre Espanha e Portugal

A Tabela 11 apresenta o volume total das trocas comerciais entre Espanha e Portugal entre 2005 e 2012, tendo em conta a nacionalidade da matrícula dos veículos utilizados. De realçar que as mercadorias transacionadas pelos veículos registados nos dois países representam a quase totalidade das suas trocas comerciais. Entre 2005 e 2007 assiste-se a uma tendência de crescimento com aumento 27,2% (5,6 milhões de toneladas) no volume de mercadorias transportadas. De 2007 a 2012 regista-se uma quebra de 33% nas trocas de mercadorias, no entanto no ano de 2011 assinala-se um crescimento anual de 9,5%.

**Tabela 11.** Evolução das trocas de mercadorias entre Espanha e Portugal (2005-2012)

(Milhares de toneladas)

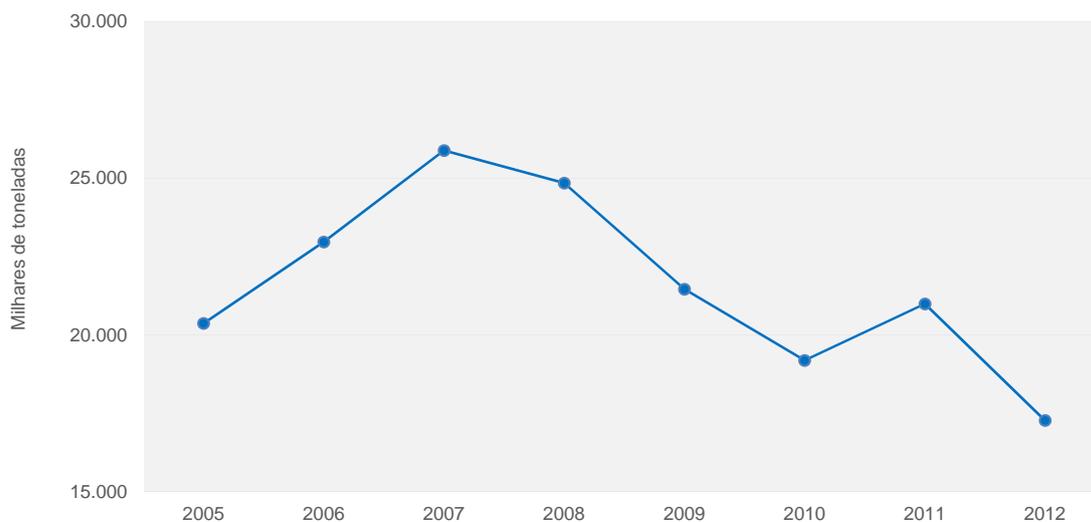
Ano	Nacionalidade da Matrícula			TOTAL
	Espanhola	Portuguesa	Terceiros <sup>7</sup>	
2005	6.761	13.610	97	20.468
2006	8.141	14.826	102	23.069
2007	9.100	16.783	149	26.032
2008	10.323	14.521	80	24.924
2009	8.736	12.724	123	21.583
2010	7.806	11.385	58	19.249
2011	8.492	12.502	90	21.084
2012	8.120	9.157	58	17.335

Fonte: EUROSTAT (Regulamento CE 1172/98).

O Gráfico 25 apresenta o volume total das trocas comerciais entre Espanha e Portugal pelos veículos pesados matriculados apenas em cada um destes países. A evolução apresentada é igual à transcrita na Tabela 12, uma vez que estes veículos asseguram a quase totalidade das transações entre os dois países.

<sup>7</sup> Países Europa.

**Gráfico 25.** Evolução das trocas de mercadorias por via rodoviária entre Espanha e Portugal (2005-2012)



Fonte: EUROSTAT (Regulamento CE 1172/98).

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

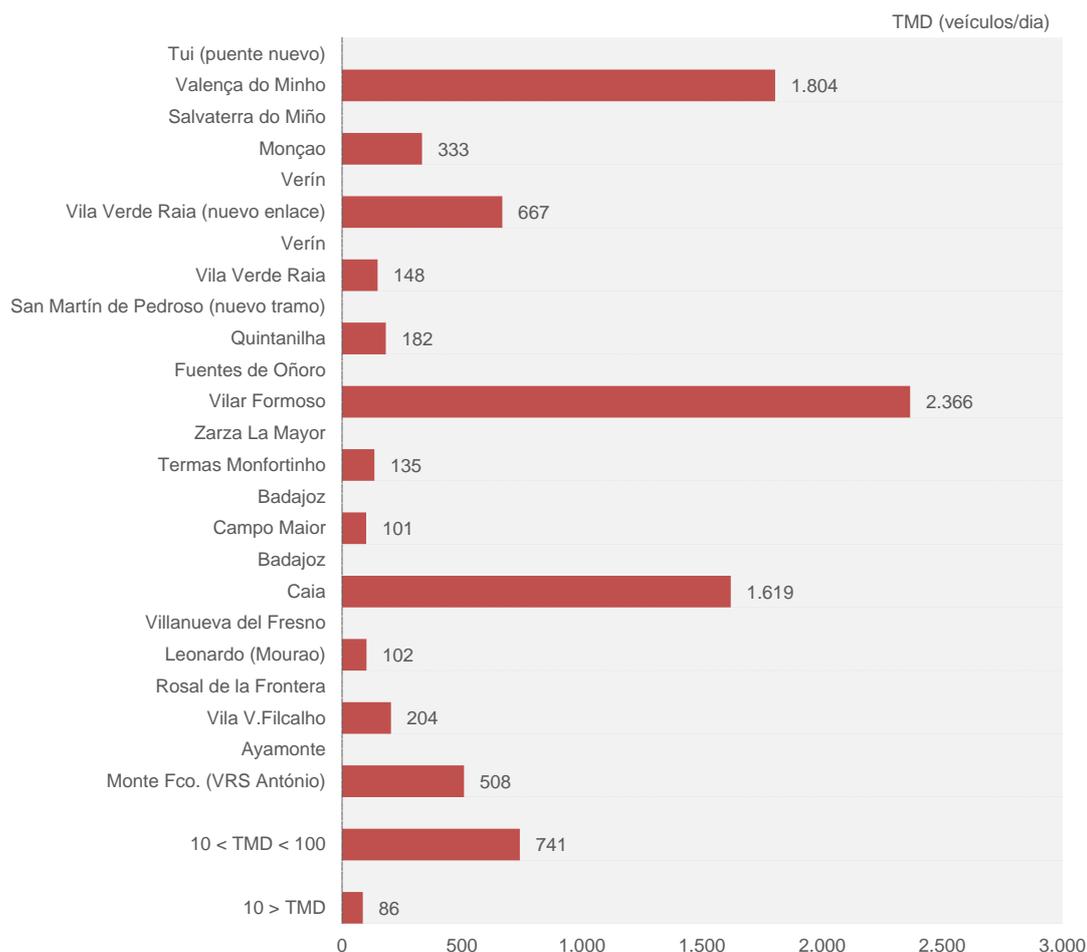
### 5.2.3 Tráfego de veículos pesados de mercadorias nas fronteiras luso-espanholas

O Gráfico 26 assinala as 12 passagens fronteiriças mais importantes (com tráfego médio diário de veículos pesados de mercadorias superior a 100 veículos/dia) e que concentram 91% do total de tráfego das fronteiras luso-espanholas.

As fronteiras com maior TMD são as de Vilar Formoso - Fuentes de Oñoro, Valença do Minho – Tui e Caia - Badajoz que em conjunto absorvem 64% do tráfego total de veículos pesados que atravessam diariamente as fronteiras luso espanholas.

De 2011 para 2012 registou-se uma quebra de 13,8% no tráfego de veículos pesados de mercadorias o que corresponde a menos 1 445 veículos/dia (10 440 veículos/dia em 2011 e 8 995 em 2012).

**Gráfico 26. Tráfego Médio Diário de veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras luso-espanholas (2012)**

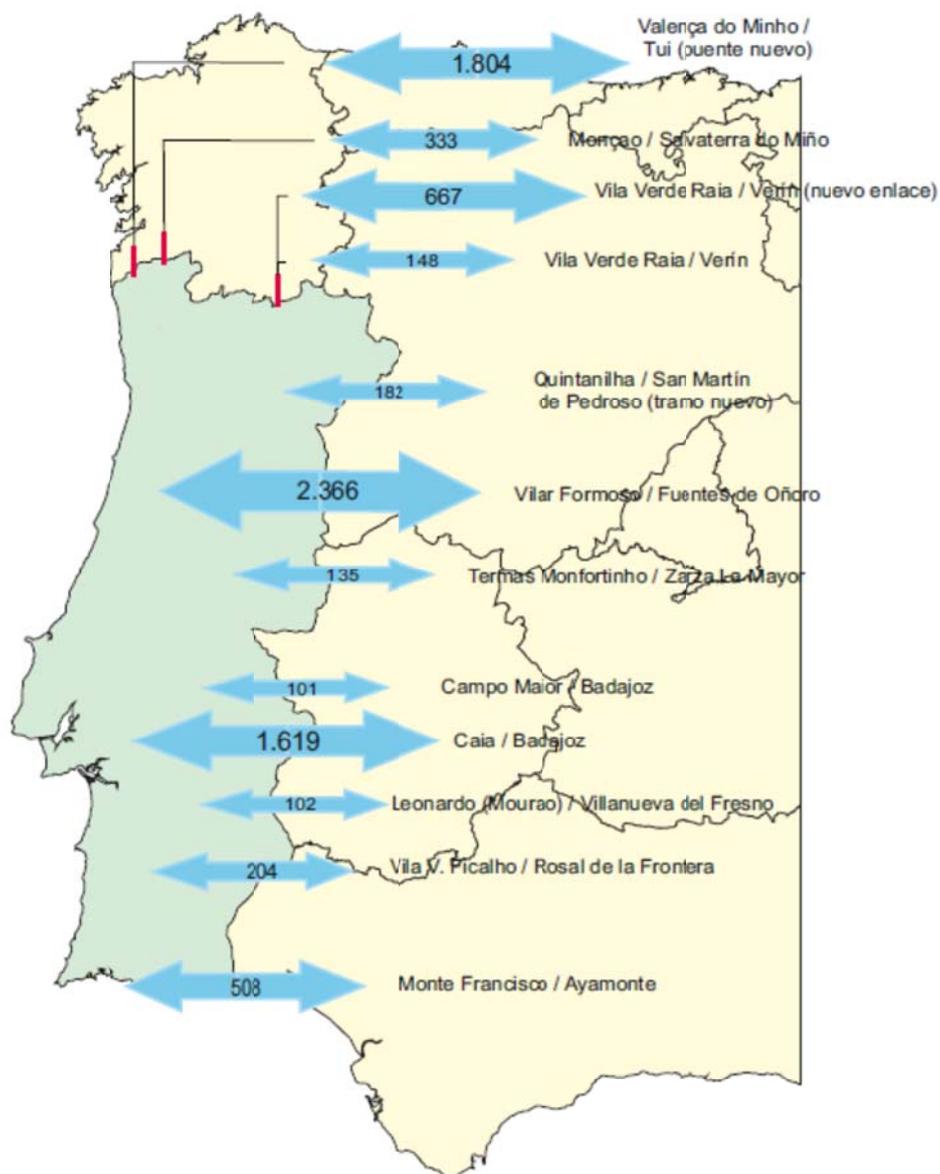


Fonte: Espanha, Ministério de Fomento, DG de Carreteras;

A Figura 8 apresenta a distribuição geográfica das principais fronteiras luso-espanholas e o TMD correspondente no ano de 2012.

Salienta-se que entre 2011 e 2012 a fronteira de Vilar Formoso - Fuentes de Oñoro perdeu 454 veículos/dia o que corresponde a uma quebra de 16,1% e Monção – Salvaterra do Miño apresentou um aumento de 33 veículos/dia correspondente a um crescimento de 11%.

**Figura 8.** Tráfego Médio Diário de veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras (2012)



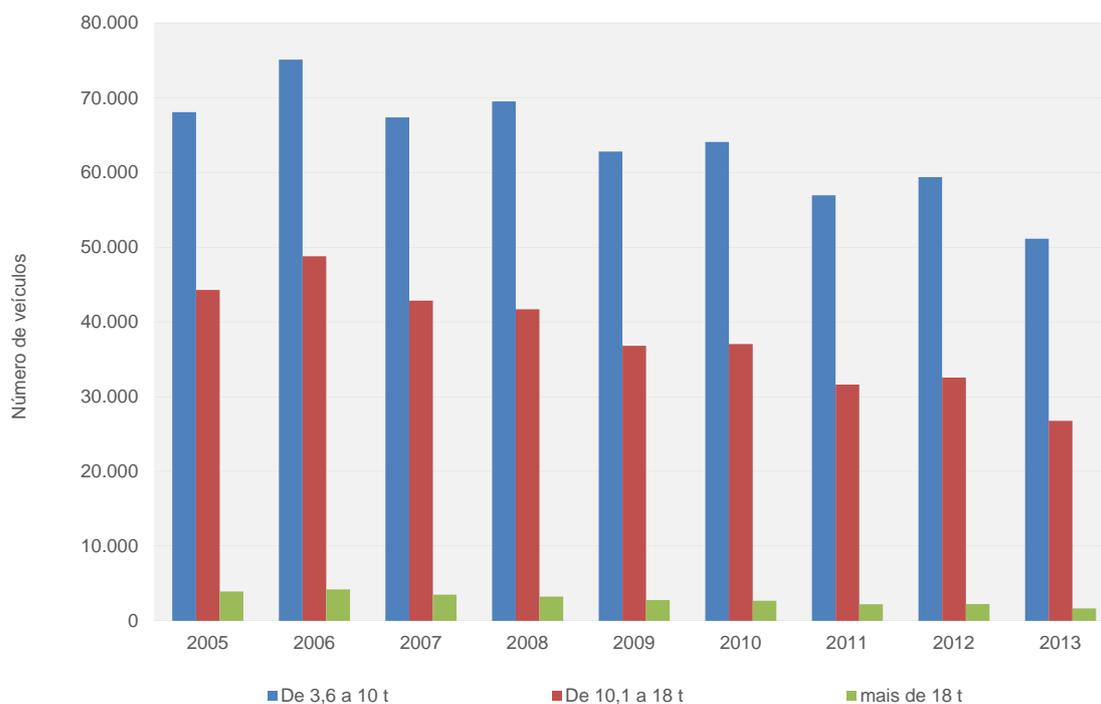
Fonte: Espanha, Ministerio de Fomento, DG de Carreteras.

## 5.2.4 Características e dimensão do parque no transporte por conta própria e por conta de outrem

### A. Parque por conta própria

Apresenta-se nos Gráficos 27 e 28 evolução do número de veículos que efetuam transporte por conta própria, por escalões de carga útil/peso bruto<sup>8</sup>, em Espanha e Portugal.

**Gráfico 27.** Evolução do número de veículos que efetuam transporte por conta própria, por escalões de carga útil em Espanha (2005-2013)



Fonte: Espanha, Ministério de Fomento.

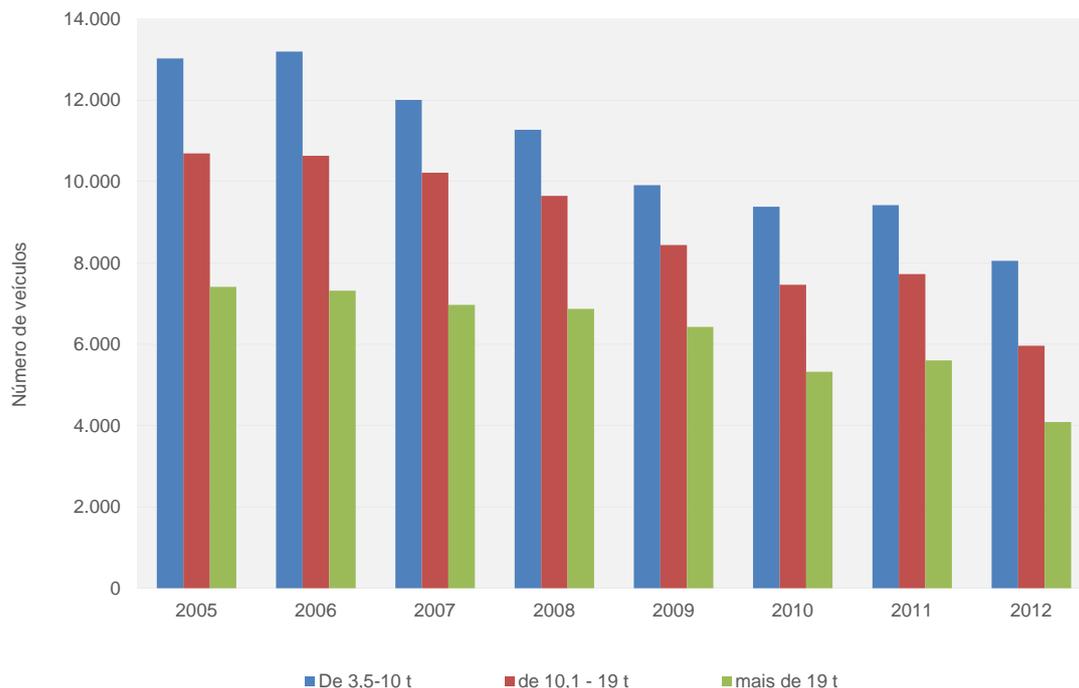
Da análise do Gráfico 27 observa-se que, entre 2005 e 2013, a maioria dos veículos pesados que efetuam transporte por conta própria em Espanha encontra-se no escalão com menor capacidade de carga útil (de 3,6 a 10 toneladas (t)), que em conjunto com o escalão de 10,1 a 18t absorvem a quase totalidade do parque de veículos pesados por conta própria (mais de 96%), restando para o escalão de maior capacidade (mais de 18t) uma fração residual (inferior a 4%).

De 2005 a 2013, regista-se uma diminuição de 31,6% no número total de veículos pesados (de 116 293 em 2005 passa para 79 577 em 2013).

O ano de 2006 salienta-se por registar um aumento de veículos pesados em todos os escalões de categoria em oposição ao de 2013 que regista a maior diminuição.

<sup>8</sup> Para efeitos de contabilização, em Espanha consideram-se veículos pesados todos os que tenham carga útil igual ou superior a 3,6 toneladas, enquanto em Portugal os veículos pesados são os que têm um peso bruto superior a 3,5 toneladas.

**Gráfico 28.** Evolução do número de veículos que efetuam transporte por conta própria, por escalões peso bruto em Portugal (2005-2012)



Fonte: Portugal, INE.

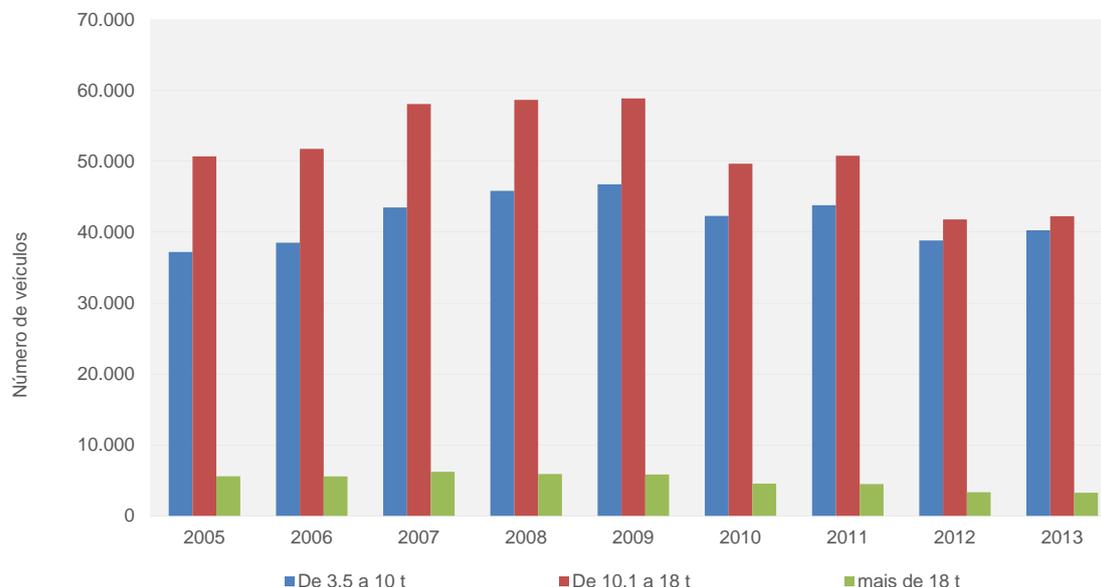
Em Portugal, a análise do Gráfico 28 é semelhante à efetuada para o Gráfico 27 (Espanha) mas não apresenta tanta desproporção entre os diferentes escalões de carga útil. Em 2012 o escalão de menor dimensão (de 3,5 a 10t) detém 44,5% do número de veículos pesados que efetuam transporte por conta própria, seguido do escalão intermédio (de 10,1 a 19t) com 32,9%, representando o escalão de menor capacidade (de mais de 19t) 22,6%.

O ano de 2006 regista o maior número de veículos (31 150) e o de 2012 apresenta o número mais reduzido (18 104), entre estes dois anos dá-se uma quebra de 41,9%. O último ano da série é onde se verifica também a maior quebra de veículos por escalão de carga útil com um decréscimo anual de 14,5% no escalão de 3,5 a 10t, de 22,8% no de 10,1 a 19t e de 27% no de mais de 19t.

## B. Parque por conta de outrem

Os veículos que efetuam o transporte por conta de outrem, por escalões de carga útil e peso bruto em Espanha e Portugal estão representados respetivamente nos Gráficos 29 e 30.

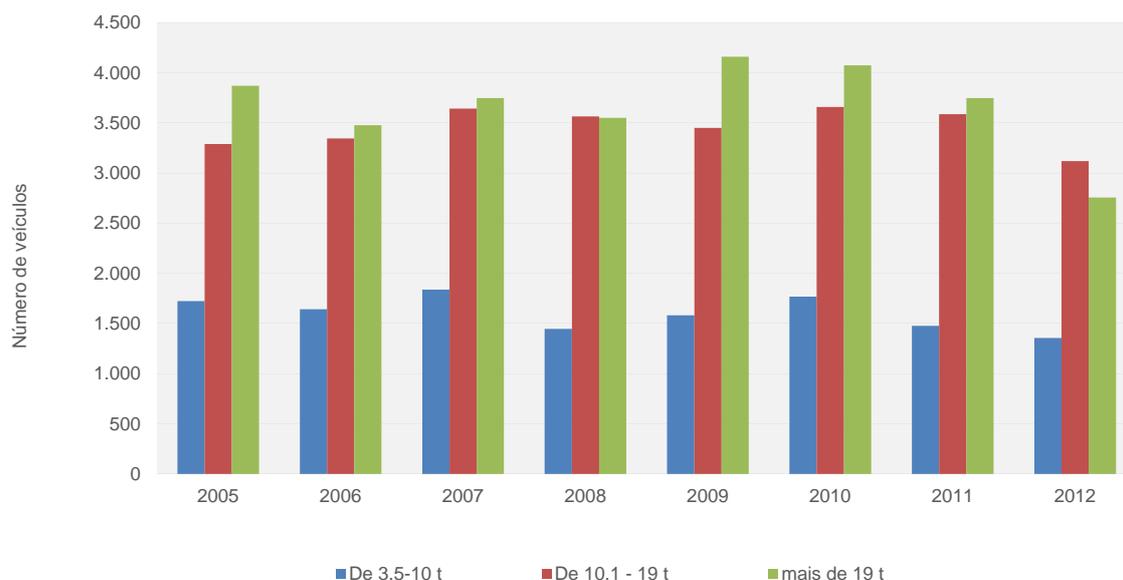
**Gráfico 29.** Evolução do número de veículos que efetuam transporte por conta de outrem, por escalões de carga útil em Espanha (2005-2013)



Fonte: Espanha, Ministério de Fomento.

Em Espanha, entre 2005 e 2013, o escalão de capacidade de carga intermédia (carga útil entre 10 e 18 toneladas) é o que regista o maior número de veículos. Em 2013 os veículos do escalão intermédio (de 10,1 a 18t) representaram 49,3% do transporte por conta de outrem, seguidos dos situados no escalão inferior (de 3,5 a 10 toneladas) com 46,9%. Os de maior capacidade não chegaram aos 4% (Gráfico 29).

**Gráfico 30.** Evolução do número de veículos que efetuam transporte por conta de outrem, por escalões de peso bruto em Portugal (2005-2012)



Fonte: Portugal, INE.

Já em Portugal, conforme se pode ver no Gráfico 30, os veículos com peso bruto superior a 19 toneladas são em maior número mas com margem reduzida face aos do escalão anterior. No entanto em 2012 os veículos do escalão intermédio suplantam os de escalão superior e representam 43,1% do transporte por conta de outrem.

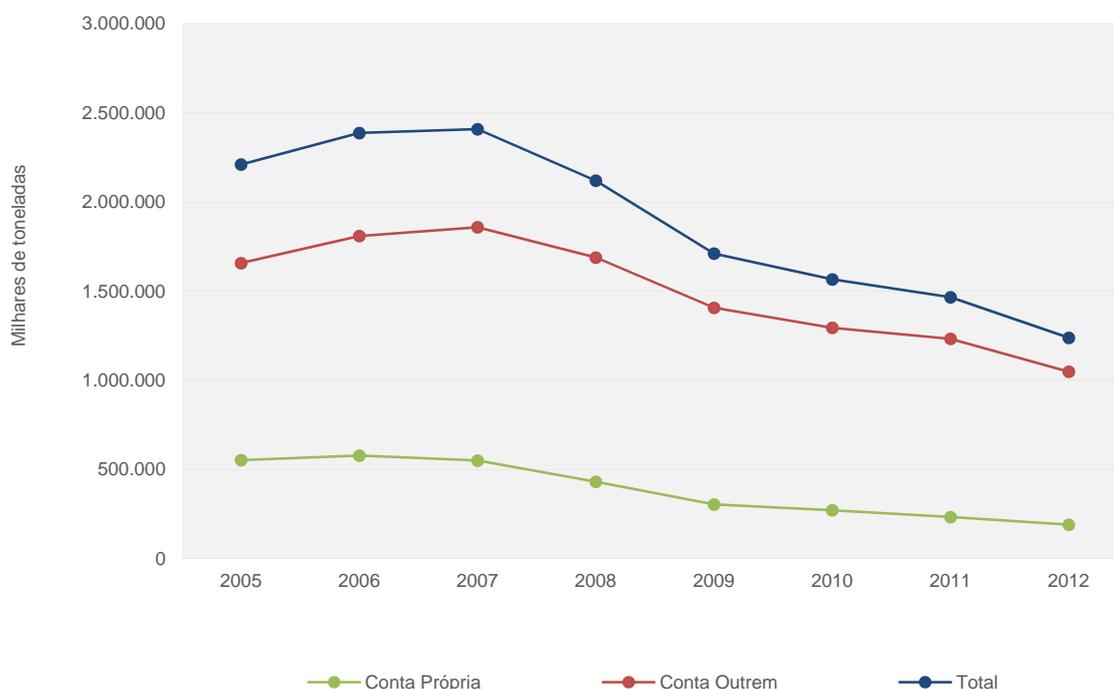
### 5.2.5 Toneladas movimentadas em transporte por conta própria e por conta de outrem

A evolução do volume de mercadorias transportadas em Espanha e Portugal em veículos por conta própria e por conta de outrem (transporte nacional e internacional), entre 2005 e 2012 está representada nos Gráficos 31 e 32.

Entre 2005 e 2012, em Espanha regista-se uma quebra de 44% no total do volume de mercadorias transacionadas. O período entre 2007 e 2012 é onde ocorrem as alterações mais significativas, com uma quebra 48,6% no volume total de mercadorias. As mercadorias transacionadas em transporte por conta própria a decrescem 65,4% e as por conta de outrem 43,6% (Gráfico 31).

De realçar que o transporte por conta de outrem assegurou sempre mais de 75% do volume total de mercadorias transportadas e em 2012 atingiu o seu máximo com 84,6%, beneficiando da quebra constante de quota de mercado do transporte por conta própria.

**Gráfico 31.** Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e de outrem em Espanha (2005-2012)

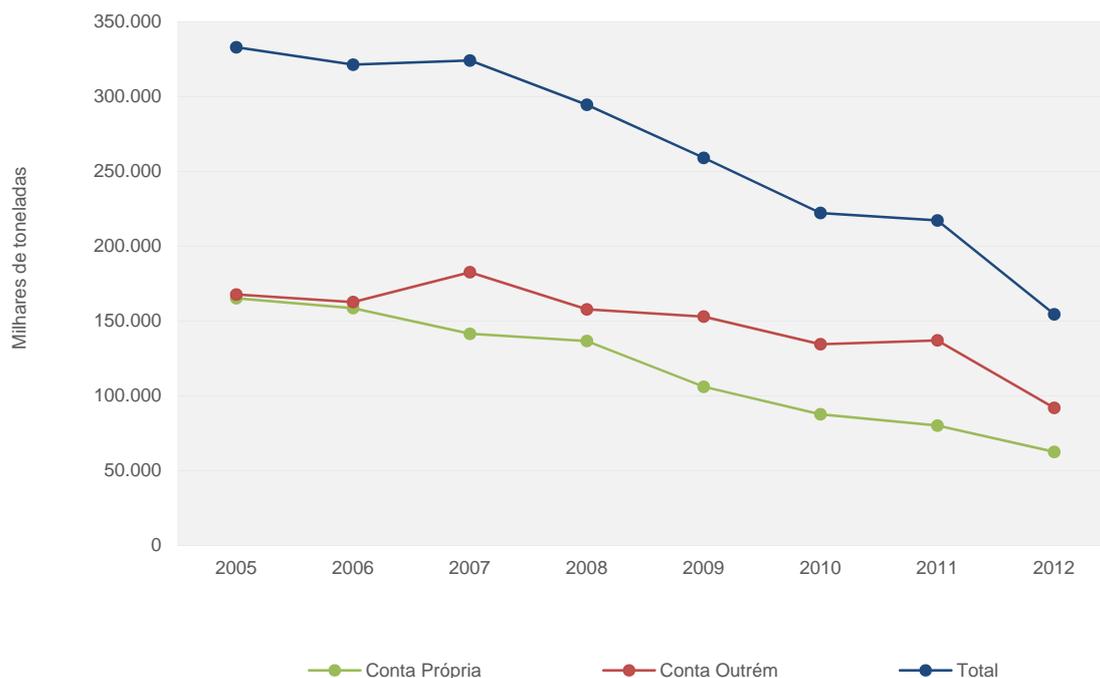


Fonte: EUROSTAT, Estatísticas sobre transporte de mercadorias por via rodoviária (Regulamento C1172/98).

Tal como Espanha, Portugal apresenta a partir de 2007 as variações mais expressivas no volume de mercadorias transportadas (Gráfico 32). No período entre 2007 e 2012, tanto o transporte por conta própria como o transporte por conta de outrem registaram decréscimo no volume de mercadorias transportadas de 55,8% e 49,6%, respetivamente, o que originou a quebra de 52,3% no volume total de mercadorias.

Entre 2005 e 2012 o transporte por conta de outrem liderou as transações comerciais e em 2011 atinge a sua quota máxima, com 63,1% contra os 36,9% do transporte por conta própria.

**Gráfico 32.** Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e de outrem em Portugal (2005-2012)



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

## 5.2.6 Tipologia dos produtos transportados

A Tabela 12 apresenta, para o ano de 2012, o volume e tipologia das mercadorias transportadas para a UE 27, por modo rodoviário em veículos matriculados em Espanha e Portugal.

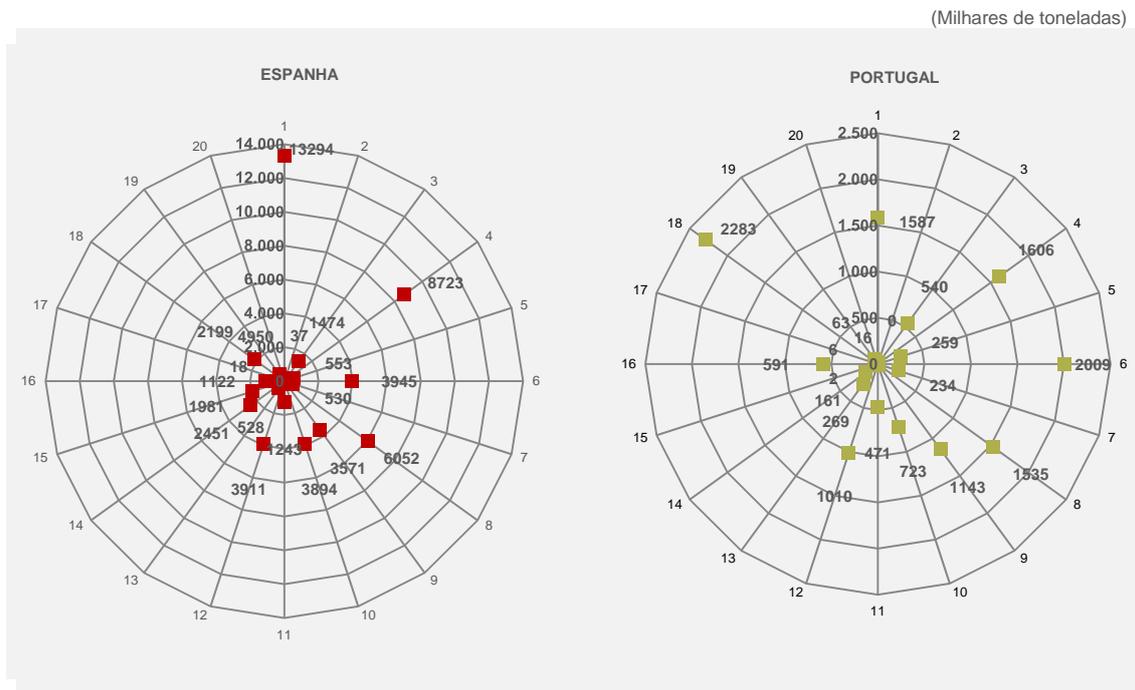
**Tabela 12.** Tipologia e volume de mercadorias transacionadas com a UE 27 por modo rodoviário em veículos pesados matriculados em Espanha e Portugal (2012)

Capítulo	Tipo de mercadorias	Espanha (10 <sup>3</sup> ton)	Portugal (10 <sup>3</sup> ton)
1	Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca	13.294	1.587
2	Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	37	0
3	Produtos não energéticos das indústrias extrativas; turfa; urânio e tório	1.474	540
4	Produtos alimentares, bebidas e tabaco	8.723	1.606
5	Têxteis e produtos têxteis; couro e artigos de couro	553	259
6	Madeira e cortiça e suas obras (exceto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados	3.945	2.009
7	Coque e produtos petrolíferos refinados	530	234
8	Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear	6.052	1.535
9	Outros produtos minerais não metálicos	3.571	1.143
10	Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e equipamento	3.894	723
11	Máquinas e equipamentos n.e.; máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos elétricos n.e.; equipamento e aparelhos de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de ótica; relógios	1.243	471
12	Material de transporte	3.911	1.010
13	Móveis; outros produtos das indústrias transformadoras n.e.	528	269
14	Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos	2.451	161
15	Correio, encomendas	1.981	2
16	Equipamento e material utilizado no transporte de mercadorias	1.122	591
17	Mercadorias transportadas no contexto de uma mudança de carácter privado ou profissional; bagagem e artigos que acompanham os viajantes; veículos a motor transportados para reparação; outros bens não mercantis n.e.	18	6
18	Mercadorias grupadas: diversos tipos de mercadorias transportados em conjunto	2.199	2.283
19	Mercadorias não identificáveis: mercadorias que, por determinado motivo, não podem ser identificadas e, por conseguinte, não se podem classificar num dos grupos de 01 a 16.	495	63
20	Outras mercadorias n.e.	0	16
<b>Total</b>		<b>56.021</b>	<b>14.508</b>

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

O Gráfico 33 espelha os valores da Tabela 12.

**Gráfico 33.** Tipologia e volume de mercadorias transportadas em Espanha e Portugal por modo rodoviário, em comércio internacional, em 2012



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

Nota: Os gráficos têm escalas diferentes.

No Gráfico 33, verifica-se que Espanha concentra mais de 50% do volume de mercadorias transportadas nos eixos dos 4 aos 14 milhões de toneladas que se distribuem por três tipos de mercadorias: *produtos da agricultura, da produção animal, da caça da silvicultura* (23,7%), *produtos alimentares, bebidas e tabaco* (15,6%) e *produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear* (10,8%).

Relativamente a Portugal verifica-se que 62% do volume total de mercadorias transacionadas situa-se entre os eixos dos 1,5 a 2,5 milhões de toneladas que se repartem por cinco tipos de mercadorias: *mercadorias grupadas: diversos tipos de mercadorias produtos alimentares* (15,7%), *madeira e cortiça e suas obras (exceto mobiliário)* (13,8%), *bebidas e tabaco* (11,1%), *produtos da agricultura, da produção animal, da caça da silvicultura* (10,9%) e *produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear* (10,6%).

De registar que em ambos os países, os eixos de maior concentração de tipologias de mercadorias correspondem apenas a 10,2% do volume total de mercadorias (eixo até às 500 mil toneladas), no caso português e 22,5% no caso espanhol (eixo até aos 2 milhões de toneladas).

### 5.3 Transporte de Mercadorias por Caminho-de-Ferro

A evolução do transporte internacional de mercadorias por caminho-de-ferro em Portugal, entre 2005 e 2012, está representada na Tabela 13.

Como é visível as transações são efetuadas quase na totalidade com Espanha e como tal residuais com os restantes países da UE 27.

De 2006 a 2009, regista-se uma quebra de 48,7% no volume de mercadorias transacionadas entre Portugal e Espanha, o que corresponde a uma redução de 478 mil toneladas. A partir de

2009 inverte-se esta tendência e nos dois últimos anos da série assinala-se um aumento de 32,5% no volume de toneladas transportadas traduzido num acréscimo de 260 mil toneladas.

No período em análise, o ano de 2010 apresenta o crescimento anual mais significativo (58,6%) e o de 2012 assinala o maior registo no volume de toneladas transportadas, quer com Espanha quer com a UE 271, situando-se nos dois casos acima do milhão de toneladas.

**Tabela 13.** Evolução do transporte internacional de mercadorias, por caminho-de-ferro, de/para Portugal, por regiões de origem/destino (2005-2012)

	(Milhares de toneladas)							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Espanha	881,1	981,8	902,1	724,6	503,5	798,5	941,1	1 058,3
França	0,5	0,2	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Outros Países da UE 27	6,3	3,7	0,1	0,0	0,0	0,0	1,9	40,4
<b>Total UE 27</b>	<b>887,9</b>	<b>985,6</b>	<b>902,1</b>	<b>725,1</b>	<b>503,5</b>	<b>798,5</b>	<b>943,0</b>	<b>1 098,7</b>

Fonte: Portugal, INE.

## 5.4 Transporte Marítimo de Mercadorias

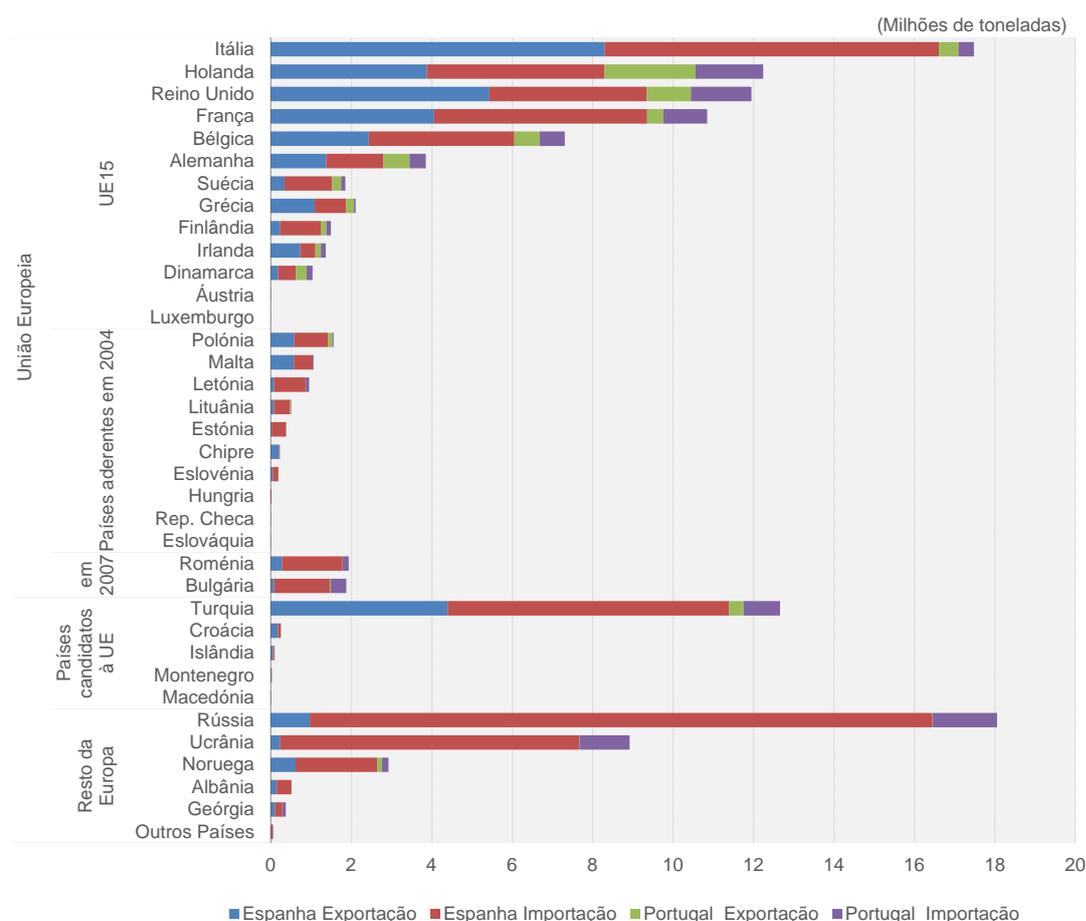
### 5.4.1 Transporte marítimo de mercadorias de Espanha e Portugal com a Europa em 2012

Em 2012 o transporte marítimo de mercadorias de Espanha e Portugal com os países europeus regista um volume de 124,3 milhões de toneladas, menos 100 mil toneladas que em 2011, que equivale a um decréscimo de 0,1%. Esta ligeira quebra não reflete o comportamento das trocas comerciais em cada um dos países, já que Espanha regista no mesmo período um crescimento de 5,6% no volume de toneladas transportadas e Portugal assinala uma quebra acentuada de 24%.

A distribuição do tráfego de mercadorias por via marítima nos portos da Península Ibérica de e para os diferentes países europeus é apresentada no Gráfico 34.

Verifica-se que em 2012 a Rússia lidera as transações por via marítima nos portos da Península Ibérica, com 14,5% do volume total de mercadorias transacionadas, seguida da Itália com 14,1% e da Turquia com 10,2%, merecendo igualmente destaque Holanda e Reino Unido com 9,8% e 9,6% respetivamente.

**Gráfico 34.** Distribuição do tráfego de mercadorias por via marítima com origem/destino nos portos da Península Ibérica (2012)



Fonte: Espanha, Ministério de Fomento e Puertos del Estado; Portugal, Ministério da Economia (IMT).

Dos 124,3 milhões de toneladas transportadas por via marítima entre a Península Ibérica e os países da Europa no ano de 2012, 64,6% correspondem a transações com o conjunto dos países da *União Europeia* (cerca de 80,4 milhões de toneladas). Dentro deste grupo destaca-se a *UE 15*, cujo tráfego de mercadorias representa 57,6%, sendo que o conjunto de *Países aderentes* em 2004 e 2007 realizaram apenas 7% das trocas comerciais (8,8 milhões de toneladas). Os grupos *Países candidatos* e *Resto da Europa* efetuaram respetivamente, 10,5% e 24,8% do volume total de mercadorias transportadas (Tabela 14).

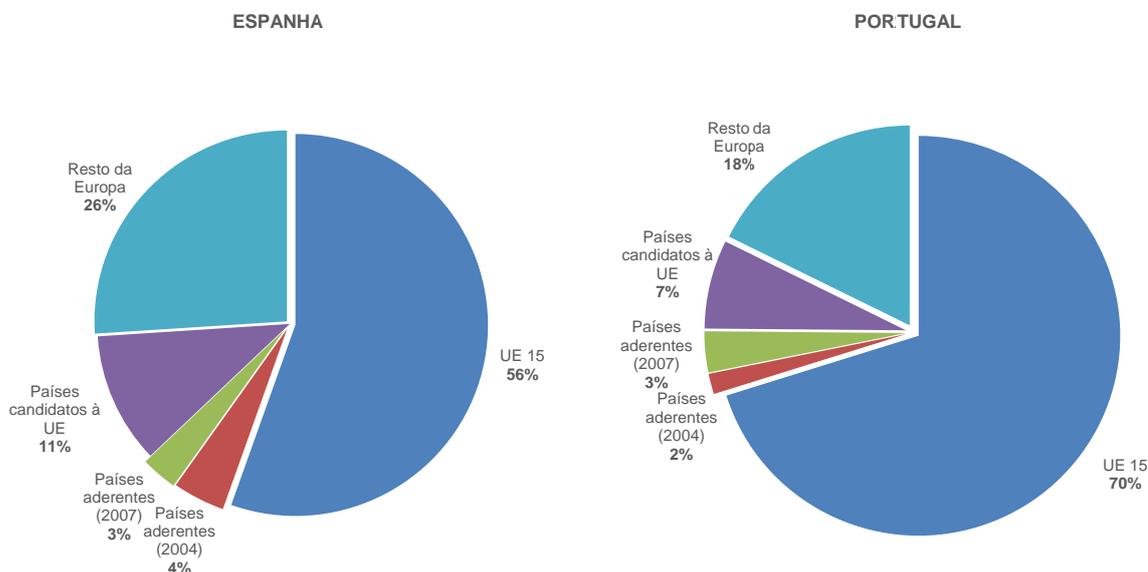
**Tabela 14.** Distribuição do transporte de mercadorias por via marítima entre os países da Península Ibérica e os países da Europa em ambos os sentidos (2012)

	Total em ambos os sentidos (em Mt)		
	Espanha	Portugal	Península Ibérica
<b>UE 15</b>	<b>58,88</b>	<b>12,69</b>	<b>71,57</b>
UE Países aderentes (2004)	4,67	0,31	4,98
UE Países aderentes (2007)	3,26	0,56	3,82
Países candidatos à UE	11,79	1,28	13,07
Resto da Europa	27,66	3,22	30,88
<b>TOTAL EUROPA</b>	<b>106,26</b>	<b>18,06</b>	<b>124,32</b>
Antiga UE 15 + Suíça + Noruega	61,54	12,97	74,50

Fonte: Espanha, Ministério de Fomento e Puertos del Estado; Portugal, Ministério da Economia (IMT).

No Gráfico 35, observa-se que os grupos de países europeus com maior relevância no comércio marítimo com Espanha e Portugal em separado são os mesmos quando se analisa estes dois países no seu conjunto.

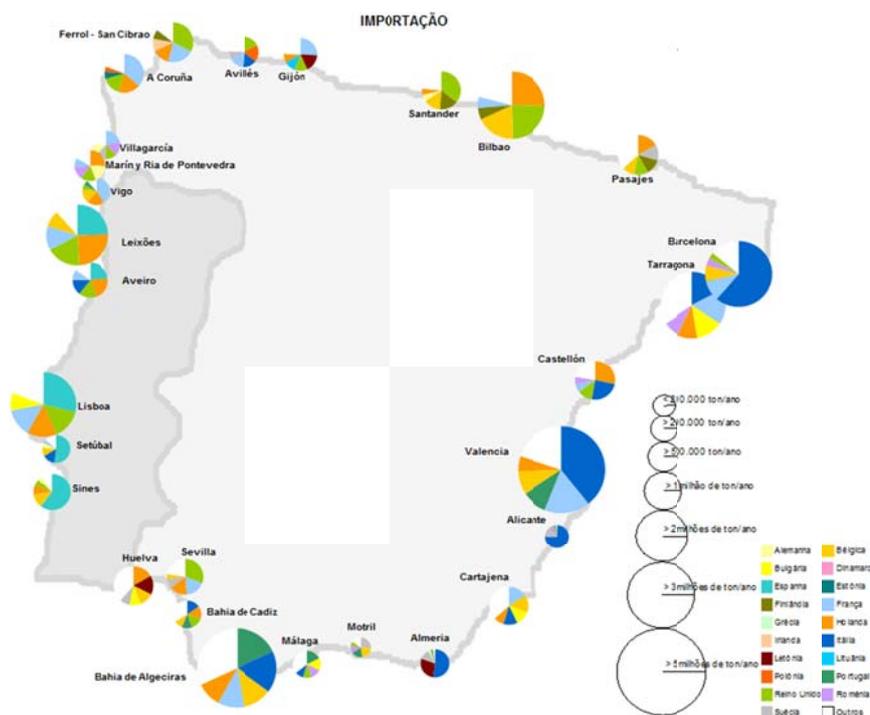
**Gráfico 35.** Distribuição relativa das trocas comerciais por via marítima de Espanha e Portugal com os países da Europa (2012)



Fonte: Espanha: Ministério de Fomento e Puertos del Estado; Portugal, Ministério da Economia (IMT).

O tráfego internacional de mercadorias, registado em 2012, entre os portos peninsulares mais importantes e os principais parceiros comerciais da UE 27, está representado na Figura 9.

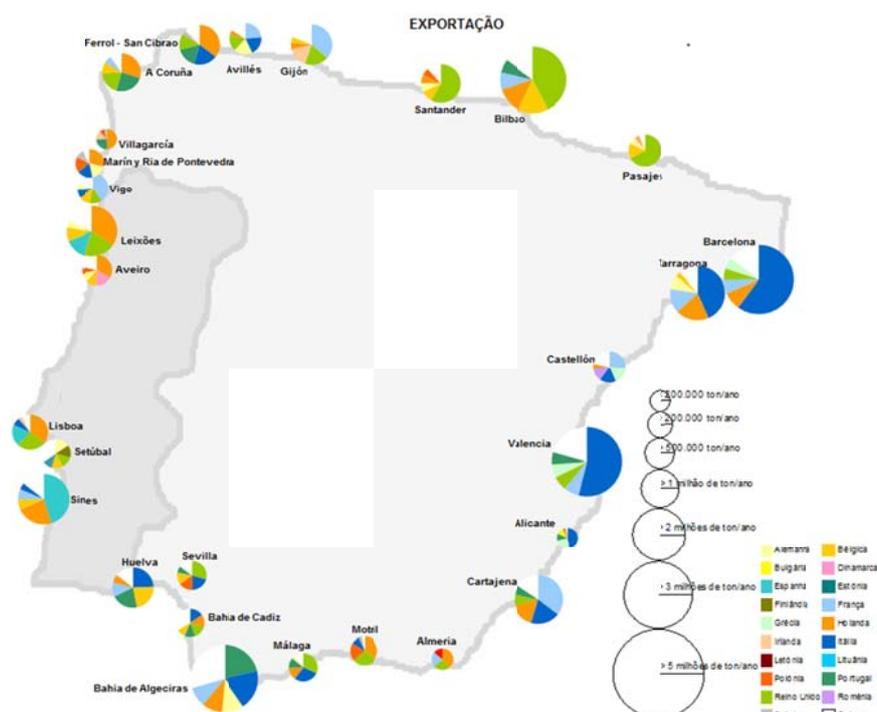
**Figura 9.** Tráfego internacional de mercadorias com os cinco principais países da UE-27, com origem e destino nos portos da Península Ibérica (2012)



Fonte: Espanha, Ministério de Fomento e Puertos del Estado; Portugal, Ministério da Economia (IMT).

Dos 17,2 milhões de toneladas de mercadorias transacionadas nos cinco principais portos portugueses no ano de 2012, 56,3% são importações. Por Lisboa, Leixões e Sines, entraram 7,8 milhões de toneladas de mercadorias, cerca de 80,3% do volume total. Os principais países fornecedores nestas trocas comerciais são Espanha, Holanda, Reino Unido e França.

No mesmo ano, o volume de mercadorias comercializadas nos portos espanhóis atingiu 72,2 milhões de toneladas, cabendo às importações 54,2% do total. Os portos com maior relevância no mercado importador são Valência (6,7 milhões de toneladas), Algeciras (6 milhões de toneladas) e Barcelona (4,6 milhões de toneladas). Relativamente aos países abastecedores, Itália, França, Holanda e Reino Unido destacam-se dos restantes da UE 27.



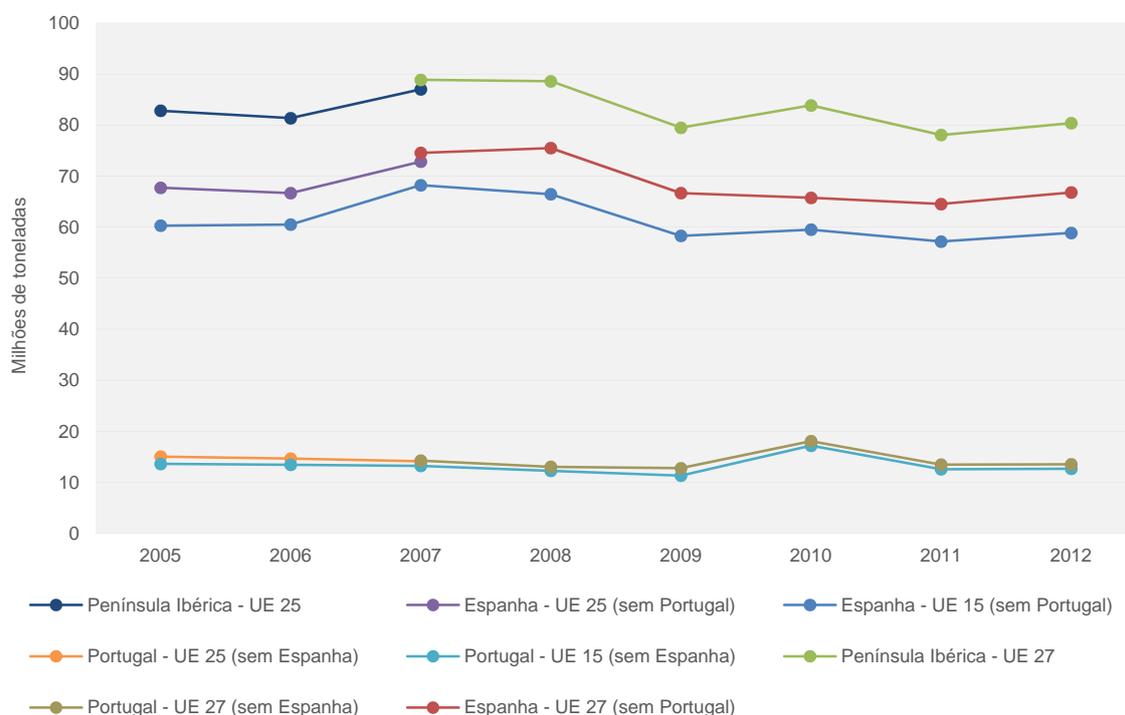
Fonte: Espanha, Ministério de Fomento e Puertos del Estado; Portugal, Ministério da Economia (IMT).

Nas exportações, os portos portugueses com maior volume de toneladas transacionadas são Leixões (2,6 milhões de toneladas), Sines (2,5 milhões de toneladas), e Lisboa (1 milhões de toneladas), que expedem 77,5% do volume total de mercadorias. Nestas trocas comerciais os principais parceiros da UE 27 são a Holanda, Espanha e Reino Unido.

Os portos espanhóis exportaram 33 milhões de toneladas de mercadorias, com destaque para Valência (4,2 milhões de toneladas), Algeciras (4,1 milhões de toneladas), Bilbao (4 milhões de toneladas) e Barcelona (3,1 milhões de toneladas). Itália, Reino Unido e França lideraram como países recetores destas mercadorias.

Podemos observar no Gráfico 36, a evolução do transporte de mercadorias por via marítima entre a Península Ibérica e os parceiros da União Europeia, no período de 2005 a 2012.

**Gráfico 36.** Evolução das trocas de mercadorias por via marítima entre a Península Ibérica, a UE 15, UE 25 e UE 27 (2005-2012)



Fonte: Espanha, Ministério de Fomento e Puertos del Estado; Portugal, Ministério da Economia (IMT).

A partir de 2007 e até 2012 o comércio entre a Península Ibérica e os países da UE 27 decresceu 9,5%, reflexo da contração das trocas espanholas e portuguesas. As transações entre estes dois agrupamentos atingiram em 2012 80 milhões de toneladas de mercadorias, 17% correspondem a trocas realizadas por Portugal e 83% por Espanha.

#### 5.4.2 Troca de mercadorias por via marítima entre Espanha e Portugal

A evolução das trocas comerciais por via marítima entre os portos espanhóis e portugueses no período de 2005 a 2012 apresenta-se na Tabela 15.

Do total de 19,9 milhões de toneladas de mercadorias importadas de Portugal entre 2005 e 2012, 27% desembarcaram no porto de Algeciras, 19% no porto de Valência e 10% no porto de Huelva, configurando estes os principais portos nestas transações. Ao longo deste período Algeciras e Valência mantêm-se como os portos mais importantes nestas trocas enquanto Huelva regista a partir de 2008 decréscimo acentuado e em 2012 representa apenas 3,2%.

Também nas exportações, o porto de Algeciras surge como preponderante e movimentado, de 2005 a 2012, 29,4% do total do comércio marítimo entre os dois países, seguido dos portos de Huelva e Valência mas com apenas 13,3% e 12,1% respetivamente. De realçar que, entre 2010 a 2012, o porto de Corunha passa a terceiro porto no tráfego de exportações em resultado da quebra de 8% no volume de toneladas transacionadas no porto de Valência.

**Tabela 15. Evolução do movimento de mercadorias por via marítima entre os principais portos espanhóis e os portos portugueses, em ambos os sentidos (2005-2012)**

(toneladas)

IMPORTAÇÕES ESPANHOLAS A PARTIR DE PORTUGAL								
Autoridade Portuária Espanhola	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bahía de Algeciras	431.288	581.534	538.539	601.625	638.140	625.658	864.674	1.098.909
Valencia	394.287	591.045	335.138	445.641	487.769	435.612	449.816	645.287
Las Palmas	65.994	104.809	170.825	115.779	103.910	159.964	183.705	176.586
Sta Cruz de Tenerife	44.404	15.686	29.299	18.303	141.203	184.306	186.236	157.459
Tarragona	34.547	58.764	64.612	65.116	75.295	90.315	134.480	137.060
Barcelona	117.967	135.326	64.914	148.091	55.313	40.466	70.538	134.455
Huelva	242.789	231.406	634.675	519.229	50.869	67.986	166.543	92.022
Castellón	23.115	50.089	82.362	123.615	24.550	95.990	134.023	89.917
Málaga	180.757	158.608	148.770	191.642	42.409	29.054	50.875	64.724
Ferrol-San Cibrao	51.243	81.133	138.270	33.771	5.500		50.004	52.151
Pasajes	23.215	26.689	7.990	-	87	26.353	24.144	42.052
Gijón	59.546	26.223	31.419	48.330	38.156	36.418	15.114	38.597
Almería - Motril	121.776	49.900	64.519	49.137	24	34	15.082	23.782
Cartagena	33.955	47.100	39.342	3.700	3.299	18.372	21.625	20.761
Bahía de Cádiz	54.429	119	4.905	3.438	11.006	10.533	18.886	17.397
A Coruña	12.052	11.545	32.446	17.271	17.677	23.292	65.708	14.644
Outros	422.155	571.032	447.313	375.626	145.579	138.324	155.809	37.334
<b>TOTAL</b>	<b>2.313.519</b>	<b>2.741.008</b>	<b>2.835.338</b>	<b>2.760.314</b>	<b>1.840.786</b>	<b>1.982.677</b>	<b>2.607.262</b>	<b>2.843.137</b>

(toneladas)

EXPORTAÇÕES DE ESPANHA PARA PORTUGAL								
Autoridade Portuária Espanhola	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bahía de Algeciras	438.663	575.216	812.203	657.066	600.623	862.941	813.063	891.572
Huelva	206.432	127.162	152.624	118.900	232.209	461.985	873.247	396.255
A Coruña	216.668	148.338	267.334	161.738	129.914	284.387	311.659	276.674
Bilbao	73.933	113.510	96.466	94.911	52.779	21.024	51.671	274.627
Valencia	264.938	334.772	474.194	263.229	214.616	253.851	298.487	233.650
Ferrol-San Cibrao	50.051	25.534	60.648	109.748	62.070	59.073	97.701	182.333
Cartagena	26.956	48.124	-	37.320	63.189	90.303	176.013	166.371
Barcelona	149.347	160.037	138.931	169.345	138.072	151.064	181.102	125.627
Las Palmas	7.316	30.170	7.068	79.080	112.419	113.552	125.873	78.432
Tarragona	94.498	92.523	62.225	96.907	75.519	94.657	69.376	73.767
Sevilla	3.034	3.086	9.680	12.760	14.668	50.507	45.551	61.393
Sta Cruz de Tenerife	31.866	18.843	24.180	42.480	39.170	39.015	87.034	57.201
Vigo	20.344	14.607	11.792	17.588	23.634	36.557	42.047	35.510
Vilagarcía	-	2.050	29.803	-	7.126	7.010	21.464	34.951
Bahía de Cádiz	496	1.890	301.694	31.954	30.981	15.739	15.388	33.942
Málaga	5.069	24.989	57.712	14.175	169	9.375	31.237	31.027
Outros	135.424	115.206	166.807	166.780	100.603	111.680	117.946	65.745
<b>TOTAL</b>	<b>1.725.035</b>	<b>1.836.057</b>	<b>2.673.361</b>	<b>2.073.981</b>	<b>1.897.761</b>	<b>2.662.720</b>	<b>3.358.859</b>	<b>3.019.077</b>

Fonte: Puertos del Estado (Espanha).

**Tabela 16.** Evolução do movimento de mercadorias por via marítima entre os principais portos portugueses e os portos espanhóis, em ambos os sentidos (2005-2012)

(Milhares de toneladas)

IMPORTAÇÕES PORTUGUESAS A PARTIR DE ESPANHA								
Administração Portuária	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Aveiro	61	49	70	230	11	178	200	267
Leixões	566	590	847	651	392	711	872	743
Lisboa	406	481	559	564	601	847	1.203	882
Setúbal	186	201	458	115	227	268	447	388
Sines	338	388	561	418	506	884	822	1.021
<b>Total</b>	<b>1.557</b>	<b>1.709</b>	<b>2.495</b>	<b>1.978</b>	<b>1.737</b>	<b>2.889</b>	<b>3.543</b>	<b>3.301</b>

(Milhares de toneladas)

EXPORTAÇÕES DE PORTUGAL PARA ESPANHA								
Administração Portuária	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Aveiro	166	106	199	312	0	259	90	53
Leixões	413	469	467	273	178	197	289	317
Lisboa	504	737	720	675	354	332	209	199
Setúbal	425	449	612	422	143	187	218	90
Sines	547	812	573	793	770	918	976	1.146
<b>Total</b>	<b>2.055</b>	<b>2.573</b>	<b>2.571</b>	<b>2.476</b>	<b>1.444</b>	<b>1.894</b>	<b>1.781</b>	<b>1.805</b>

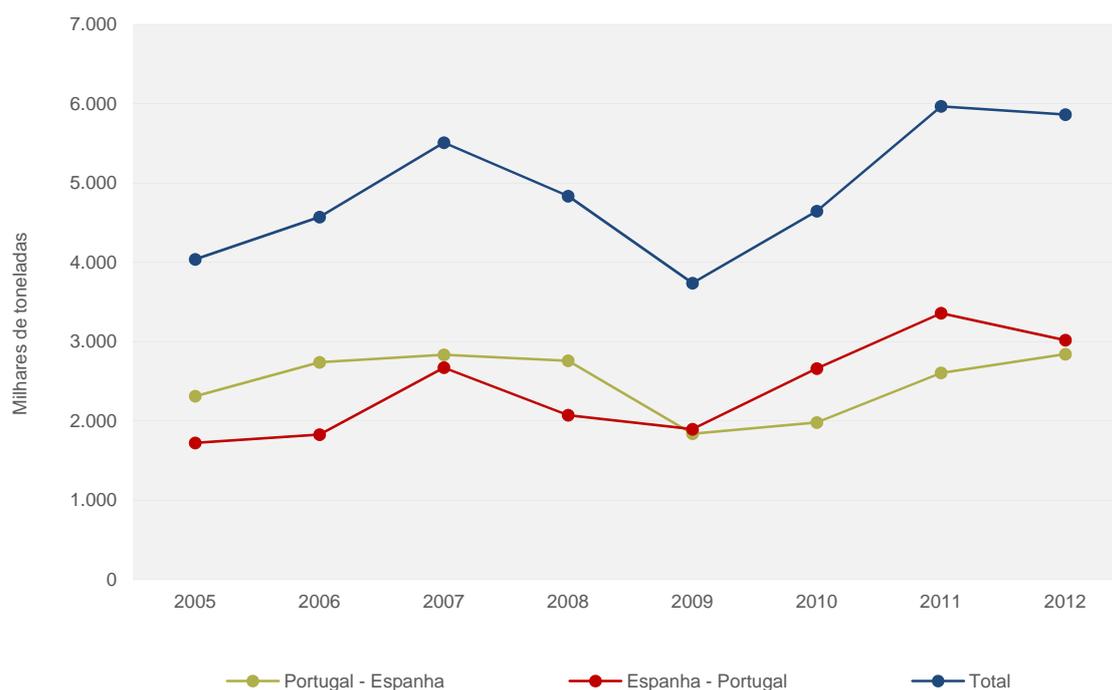
Fonte: Portugal, Ministério da Economia (IMT).

A Tabela 16 apresenta a evolução do tráfego de mercadorias por via marítima entre os principais portos portugueses e espanhóis, em ambos os sentidos, entre 2005 e 2012. Quer nas importações quer nas exportações os portos de Leixões, Lisboa e Sines apresentam-se como os mais importantes nas transações comerciais com Espanha por via marítima.

No período considerado entraram em Portugal, vindos de Espanha, 19,2 milhões de toneladas de mercadorias. O porto de Lisboa foi o mais importante nestas transações, seguido dos portos de Sines e Leixões, sendo o único que regista um crescimento contínuo até 2011. No ano de 2012, os portos de Lisboa e Leixões apresentam, respetivamente, decréscimos de 27% e 15% no volume de mercadorias transportadas enquanto o porto de Sines regista um crescimento de 24%.

Entre 2005 e 2012 foram exportados para Espanha 16,6 milhões de toneladas de mercadorias, por via marítima. Os três principais portos (Sines, Lisboa e Leixões), exportaram 77,5% do volume total de mercadorias. O porto de Sines é o que apresenta comportamento mais regular nestas transações e o maior volume de mercadorias exportadas.

**Gráfico 37.** Evolução das trocas de mercadorias por via marítima entre a Espanha e Portugal, em ambos os sentidos (2005-2012)



Fonte: Espanha, Puertos del Estado.

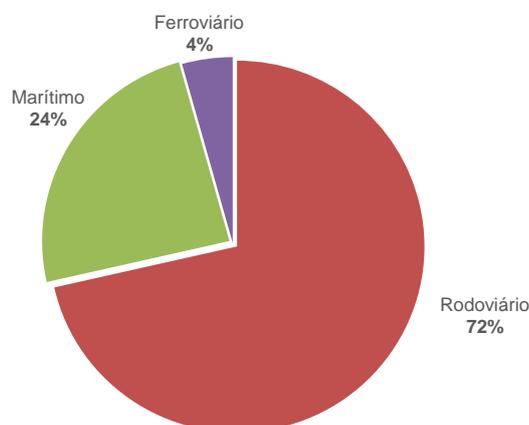
O Gráfico 37 representa os dados da Tabela 15, no que respeita à evolução do tráfego marítimo entre Espanha e Portugal de 2005 a 2012.

Entre 2005 e 2012 foram transacionadas entre os dois países 39,2 milhões de toneladas de mercadorias, representando as exportações de Portugal para Espanha cerca de 51% destas trocas. De 2007 a 2009 regista-se um decréscimo de 32% nas trocas entre os dois países, o que equivale a uma redução de 1,7 milhões de mercadorias transportadas. No período de 2010 a 2012 as trocas de mercadorias no sentido Portugal-Espanha são as únicas a apresentarem crescimento contínuo.

## 5.5 Resumo do Tráfego de Mercadorias

Em 2012, a quase totalidade (96%) do transporte de mercadorias entre Espanha Portugal foi efetuado pelos modos rodoviário e marítimo e apenas 4% pelo ferroviário (Gráfico 38).

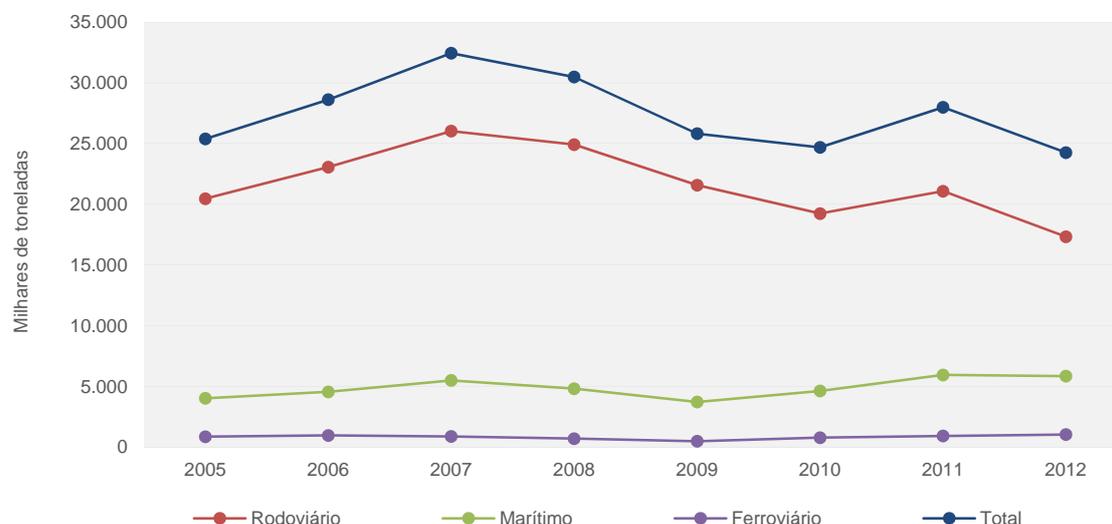
**Gráfico 38.** Distribuição relativa das trocas de mercadorias entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2012)



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

O Gráfico 39 apresenta a evolução do volume de mercadorias transportadas, entre Espanha e Portugal no período de 2005 a 2012.

**Gráfico 39.** Evolução do volume de mercadorias transportadas entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2005-2012)



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

De 2007 a 2012, o transporte rodoviário regista um decréscimo de 33,4% no volume de mercadorias transportadas, enquanto o marítimo e ferroviário tem evolução positiva de 6,4% e 17,3% respetivamente. Apesar da liderança do modo rodoviário nas trocas comerciais entre os dois países, entre 2005 e 2012 verifica-se a perda de quota de mercado (passa de 81% para 75,5%) a favor dos restantes modos de transporte.

## 6. CONCLUSÃO

O sétimo relatório OTEP atualiza a informação sobre infraestruturas, tráfego de passageiros e mercadorias entre as fronteiras de Portugal e Espanha, para o ano de 2012. Regista-se também a evolução do movimento de pessoas e bens nos trajetos transfronteiriços nos últimos oito anos. Da análise salientam-se algumas conclusões:

1. O número de passageiros entre Portugal e Espanha, em 2012, atingiu 54,3 milhões, dos quais 93,7% (50,8 milhões) utilizou o modo rodoviário (automóveis e autocarros) e 5,7% deslocou-se através do modo aéreo (3 milhões). De 2011 para 2012 o tráfego de passageiros entre os dois países registou uma quebra de 2,5% (em 2011 foi de 55,6 milhões de passageiros).

No que se refere às mercadorias transportadas entre Espanha e Portugal, o seu volume, em 2012, foi de 24,3 milhões de toneladas, do qual 71,5% (17,3 milhões de toneladas) através do modo de transporte rodoviário, 24% (5,9 milhões de toneladas) do modo marítimo, cabendo ao modo ferroviário uma quota de 4% (1,1 milhão de toneladas)

Apesar da liderança do modo rodoviário nas trocas comerciais entre os dois países, este modo regista uma perda de 9p.p na sua quota de mercado entre 2005/2012, que passa de 80,6% para 71,5%, a favor dos restantes dois modos (8p.p. para o modo marítimo e 1 p. p. para o modo ferroviário).

De 2011 para 2012 o volume de mercadorias transportadas entre os dois países decresceu 13% (28 milhões de toneladas em 2011), embora no período em análise (2005/2012) a quebra média anual tenha sido bastante inferior, de 0,65%.

2. Existem entre Espanha e Portugal 69 ligações rodoviárias transfronteiriças, destas, 64 são asfaltadas e em 2012 registaram um tráfego médio diário superior a 83 mil veículos, destacando-se a abertura de uma nova ligação entre Verín e Vila Verde Raia, autoestrada A-75.

Quanto às ligações ferroviárias existem três troços transfronteiriços, que asseguram o transporte de mercadorias e passageiros entre os dois países, sendo o troço Vilar Formoso - Fuentes de Oñoro a principal ligação ferroviária internacional no que respeita ao transporte de mercadorias. Tanto Portugal como Espanha preveem a implementação de medidas que aumentem a capacidade da rede ferroviária (passageiros e mercadorias), tornando-a mais eficiente, competitiva e sustentável do ponto de vista económico e social.

No que respeita às infraestruturas aeroportuárias a Península Ibérica dispõe de um total de 60 aeroportos/aeródromos, dos quais 35 estão em território espanhol e 25 em território português. Destes, 4 situam-se em zonas fronteiriças: Vigo, Salamanca e Badajoz (no lado espanhol) e Faro (no lado português).

Em relação às infraestruturas portuárias peninsulares, Espanha contabiliza 41 portos e Portugal 9. Nas relações comerciais entre os dois países, destacam-se pelo lado espanhol 23 portos e pelo lado português 5.

3. Entre 2011 e 2012 todos os modos de transporte apresentaram variações negativas no transporte de passageiros entre Portugal e Espanha, que se traduziu numa quebra de 2% no número total de passageiros.
  - Em 2012, foram transportados 51 milhões de passageiros por modo rodoviário, entre Portugal e Espanha, o que representa um claro domínio sobre os restantes modos (94%). O TMD associado a este fluxo de passageiros é de 74 400 veículos, o que representa um decréscimo de 2,9% face a 2011.
  - Entre 2005 e 2013, o número de passageiros por ferrovia entre os dois países decresce 6,7%. Em 2013 o fluxo de passageiros atinge os 164 mil e quebra a tendência decrescente observada desde 2008. Este crescimento poderá estar associado às melhorias da ligação Porto – Vigo.

- No ano de 2012, o transporte por modo aéreo entre Portugal e Espanha registou 3 milhões de passageiros. Os dois países em conjunto movimentaram cerca de 134 milhões de passageiros com os países europeus, sendo Espanha responsável por 84% desses movimentos. O Reino Unido é o país mais importante na relação com os dois países. Comparativamente com o último relatório OTEP (2009), as ligações Portugal-Europa e Espanha-Europa registaram um crescimento no número de passageiros de 15,6% e 14,6%, respetivamente.
  - O transporte fluvial entre as fronteiras de Portugal e Espanha movimentou 200 mil passageiros em 2012, o que representa um decréscimo de 5% face a 2011 e de 20% relativamente ao anterior relatório OTEP (2009).
4. O volume de mercadorias transportadas entre Espanha e Portugal em 2012 registou 24,3 milhões de toneladas, o que representa uma quebra de 13,3% face a 2011.
- Em 2012 cerca de 71,5% destas trocas realizaram-se através da rodovia, 24,2% por via marítima e apenas 4,4% por via ferroviária.
  - O tráfego médio diário de veículos pesados de mercadorias nas fronteiras dos dois países foi de 8 995 camiões registando-se uma quebra de 13,8% face a 2011 (10 440 veículos/dia).
  - O transporte internacional de mercadorias por via ferroviária de e para Portugal é realizado quase na totalidade com Espanha e registou em 2012 1 milhão de toneladas, o que representa um aumento de 12,4% face ao ano anterior.
  - O transporte de mercadorias por via marítima entre Portugal e Espanha representou em 2012, 24,2% do total do transporte de mercadorias entre os dois países. As trocas comerciais dos dois países com o resto da Europa ascenderam a 124,3 milhões de toneladas (decrécimo de 0,1% face a 2011). As principais origens e destinos foram Itália, Rússia Itália, Turquia, Holanda e Reino Unido. Entre 2005 e 2012 foram transacionadas entre os dois países cerca de 39,2 milhões de toneladas de mercadorias por via marítima. Os portos mais importantes nestas transações comerciais são Leixões, Lisboa e Sines, no caso de Portugal e Algeciras Valência e Huelva no caso de Espanha.

