

8º Relatório
Dados 2015



Observatório Transfronteiriço
Espanha/Portugal

Observatorio Transfronterizo
España/Portugal

Título da obra: Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal (OTEPE). Documento n.º 8, maio de 2017
Autor/Editor: Secretaría General de Transporte; Ministerio de Fomento (Espanha)
Ano de edição: 2017

Edição digital:
1ª edição eletrónica: maio de 2017
Formato: pdf

Aviso Legal: Todos os direitos reservados. Esta publicação não poderá ser reproduzida na totalidade ou parcialmente, nem transmitida por nenhum sistema de recuperação de informação independentemente da forma ou meio, seja mecânico, fotoquímico, eletrónico ou qualquer outro.



Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal

MADRID / LISBOA DOCUMENTO Nº 8 MAIO DE 2017 (DADOS DE 2015)



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



ESPAÑA

Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transporte

Secretaría General de Infraestructuras

División de Estudios y Tecnología del Transporte (Coordinación)

Dirección General de Aviación Civil

Dirección General de Carreteras

Dirección General de Programación Económica y Presupuestos

Subdirección General de Planificación de Infraestructuras y Transporte

Aeropuertos y Navegación Aérea, AENA. S.A.

Puertos del Estado

Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles – RENFE

Instituto Nacional de Estadística – INE

PORTUGAL

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

CP – Comboios de Portugal, E.P.E.

IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

INE – Instituto Nacional de Estatística, I.P.

IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.



OBSERVATÓRIO TRANSFRONTEIRIÇO ESPANHA-PORTUGAL (OTEP)

Coordenação:

ESPAÑA:

Ministerio de Fomento
Secretaría General de Transporte
División de Estudios y Tecnología del Transporte
Paseo de la Castellana, 67
28071 MADRID
Tel +34 91 5978213
www.fomento.es

PORTUGAL

Ministério da Economia
Gabinete de Estratégia e Estudos
Rua da Prata, nº8
1149-057 Lisboa
Tel +351 21 792 13 46
www.gee.min-economia.pt

1. INTRODUÇÃO.....	13
2. CARATERIZAÇÃO SOCIOECONÓMICA.....	14
2.1. População	14
2.2. Dados económicos GERAIS.....	15
2.3. Índice de motorização.....	18
2.4. Comércio Externo com a Europa	18
3. INFRAESTRUTURAS.....	23
3.1. Infraestruturas Rodoviárias.....	23
3.2. Infraestruturas ferroviárias	29
3.3. Infraestruturas aeroportuárias.....	36
3.4. Infraestruturas portuárias.....	37
4. FLUXOS DE PASSAGEIROS.....	39
4.1. Transporte de Passageiros por Rodovia.....	39
4.2. Transporte de Passageiros por ferrovia	43
4.3. Transporte aéreo de Passageiros	44
4.4. Transporte fluvial de passageiros	50
4.5. Resumo do transporte de Passageiros.....	52
5. FLUXOS DE MERCADORIAS	54
5.1. Comercio externo segundo modo de transporte (dados das estatísticas de comércio externo)	54
5.2. Transporte de mercadorias por rodovia.....	60
5.3. Transporte de mercadorias por ferrovia.....	71
5.4. Transporte marítimo de mercadorias	72
5.5. Resumo do transporte de mercadorias.....	81
6. CONCLUSÕES	84



ÍNDICE DE TABELAS

TABELA 1 PIB A PREÇOS DE MERCADO E PERCENTAGEM RELATIVAMENTE À UE28 EM MILHÕES DE PARIDADE DE PODER COMPRA (PPC) DA UE28, UE15, ESPANHA E PORTUGAL (2008-2015).....	15
TABELA 2 COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A EUROPA, EM VALOR (2015)	19
TABELA 3 COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A EUROPA, EM VOLUME (2015)	20
TABELA 4 LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (a 31-12-2015)	23
TABELA 5 ESTIMATIVA DO TOTAL DE PASSAGEIROS QUE ATRAVESSAM A FRONTEIRA POR RODOVIA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2015)	42
TABELA 6 MILHARES DE TURISTAS ESTRANGEIROS PROCEDENTES DE PORTUGAL SEGUNDO A COMUNIDADE AUTÓNOMA DE DESTINO (2015).....	43
TABELA 7 MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NOS AEROPORTOS DE ESPANHA E PORTUGAL POR PAÍSES EUROPEUS DE ORIGEM OU DESTINO (2015).....	45
TABELA 8 PASSAGEIROS EMBARCADOS E DESEMBARCADOS NOS AEROPORTOS DE LISBOA, PORTO, FARO, MADRID, BARCELONA E MÁLAGA COM ORIGEM OU DESTINO EM ESPANHA, PORTUGAL E FRANÇA (2015)	48
TABELA 9 TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL EM AMBOS SENTIDOS (2015)	49
TABELA 10 RESUMO DE PASSAGEIROS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL NO ANO DE 2015 POR MODO DE TRANSPORTE E COMPARAÇÃO COM O ANO 2014 (EM MILHÕES DE PASSAGEIROS)	52
TABELA 11 EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR RODOVIA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL COM A UE, POR NACIONALIDADE DA MATRÍCULA (2008-2015) (MILHARES DE TONELADAS)	61
TABELA 12 EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR RODOVIA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, POR NACIONALIDADE DA MATRÍCULA (2008-2015) (MILHARES DE TONELADAS)	62
TABELA 13 TIPOLOGIA E VOLUME DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS COM A UE-28 POR RODOVIA, EM VEÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EM ESPANHA E PORTUGAL (2015)	70
TABELA 14 EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADORIAS POR FERROVIA, DE/ATÉ PORTUGAL, POR REGIÕES DE ORIGEM/DESTINO (2008-2015) (MILHARES DE TONELADAS)	72
TABELA 15 DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE OS PAÍSES DA PENÍNSULA IBÉRICA E OS PAÍSES DA EUROPA EM AMBOS OS SENTIDOS (2015) (MILHÕES DE TONELADAS)	74



TABELA 16 EVOLUÇÃO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE OS PRINCIPAIS PORTOS ESPANHÓIS E PORTUGUESES, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2015) (TONELADAS).....78

EVOLUÇÃO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE OS PRINCIPAIS PORTOS ESPANHÓIS E PORTUGUESES, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2015) (TONELADAS) (CONTINUAÇÃO).....79

TABELA 17 EVOLUÇÃO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE OS PRINCIPAIS PORTOS PORTUGUESES E OS ESPANHÓIS, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2015) (MILHARES DE TONELADAS).....80

TABELA 18 RESUMO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL NO ANO DE 2015 POR MODO DE TRANSPORTE E SUA COMPARAÇÃO COM O ANO DE 2014 (EM MILHARES DE TONELADAS).....82



ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 - POPULAÇÃO RESIDENTE EM ESPANHA e PORTUGAL (2008-2015)	14
GRÁFICO 2 - VARIAÇÃO ANUAL DO PIB A PREÇOS DE MERCADO % (2008-2015)	16
GRÁFICO 3 - PIB PER CAPITA (EM PPC), NAS REGIÕES FRONTEIRIÇAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL UE28=100 (2014).....	17
GRÁFICO 4. ÍNDICE DE MOTORIZAÇÃO EM ESPANHA, PORTUGAL, UE15, UE27 E UE28 (2008-2014).....	18
GRÁFICO 5. COMÉRCIO EXTERNO DO CONJUNTO ESPANHA-PORTUGAL COM A EUROPA, EM VALOR (2008-2015).....	19
GRÁFICO 6. COMÉRCIO EXTERNO DO CONJUNTO ESPANHA-PORTUGAL COM A EUROPA, EM VOLUME (2008-2015)	21
GRÁFICO 7. COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A EUROPA (2015)	22
GRÁFICO 8. REPARTIÇÃO DO COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A EUROPA (2015)	22
GRÁFICO 9. TMD DE VEÍCULOS LIGEIOS E PESADOS EM AMBOS SENTIDOS NOS PRINCIPAIS POSTOS FRONTEIRIÇOS (TMD > 1.000 VEÍCULOS/DIA) EM 2015	26
GRÁFICO 10. TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO DE VEÍCULOS LIGEIOS NAS PRINCIPAIS FRONTEIRAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (2015)	40
GRÁFICO 11. EVOLUÇÃO DO TMD CONJUNTO DE AUTOMÓVIES E AUTOCARROS NOS PRINCIPAIS POSTOS FRONTEIRIÇOS NO PERÍODO 2008-2015.....	42
GRÁFICO 12. EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS POR FERROVIA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (2008-2015)	44
GRÁFICO 13. DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIA AÉREA ENTRE A PENÍNSULA IBÉRICA E OS PAÍSES EUROPEUS (2015).....	46
GRÁFICO 14. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE PASAGEIROS POR VIA AÉREA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (2008-2015)	50
GRÁFICO 15. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIA FLUVIAL ENTRE ESPANHA E PORTUGAL-RIOS MINHO E GUADIANA (2008-2015)	51
GRÁFICO 16. EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE VEÍCULOS POR VIA FLUVIAL ENTRE ESPANHA E PORTUGAL – RIOS MINHO E GUADIANA (2008-2015)	52
GRÁFICO 17. DISTRIBUIÇÃO DO FLUXO DE PASAGEIROS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL POR MODO DE TRANSPORTE (2015).....	53
GRÁFICO18. EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO EXTERNO DE MERCADORIAS DE PORTUGAL E ESPANHA COM A UE-28, POR MODO DE TRANSPORTE UTILIZADO (2008-2015)	55



GRÁFICO 19. REPARTIÇÃO MODAL DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS DE PORTUGAL E ESPANHA COM A UNIÃO EUROPEIA (2015)	56
GRÁFICO 20. EVOLUÇÃO DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, POR MODOS DE TRANSPORTE (2008-2015)	57
GRÁFICO 21. REPARTIÇÃO MODAL NAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS ENTRE PORTUGAL E ESPANHA (2015)	58
GRÁFICO 22. EVOLUÇÃO DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIA DE ESPANHA E PORTUGAL COM FRANÇA, POR MODOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS (2008-2015)	59
GRÁFICO 23. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR RODOVIA ENTRE PORTUGAL E A UE (2008-2015)	60
GRÁFICO 24. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR RODOVIA ENTRE ESPANHA E A UE (2008-2015)	61
GRÁFICO 25. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR RODOVIA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (2008-2015)	63
GRÁFICO 26. TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO DE VEÍCULOS PESADOS DE MERCADORIAS NAS PRINCIPAIS FRONTEIRAS LUSO-ESPAÑHOLAS (2015)	64
GRÁFICO 27. EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE CAMIÕES QUE EFETUAM EM ESPANHA TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA, POR ESCALÕES DE CARGA ÚTIL (2008-2015)	65
GRÁFICO 28. EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE CAMIÕES QUE EFETUAM EM PORTUGAL TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA, POR ESCALÕES DE PESO BRUTO (2008-2015)	66
GRÁFICO 29. EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VEÍCULOS QUE EFETUAM EM ESPANHA TRANSPORTE POR CONTA DE OUTREM, POR ESCALÕES DE CARGA ÚTIL (2008-2015)	67
GRÁFICO 30. EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VEÍCULOS QUE EFETUAM EM PORTUGAL TRANSPORTE POR CONTA DE OUTREM, POR ESCALÕES DE PESO BRUTO (2008-2015)	67
GRÁFICO 31. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE EFETUADO POR VEÍCULOS ESPAÑHÓIS (EM TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CONTA PRÓPRIA E DE OUTREM (2008-2015)	68
GRÁFICO 32. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE EFETUADO POR VEÍCULOS PORTUGUESES (EM TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CONTA PRÓPRIA E DE OUTREM (2008-2015)	69
GRÁFICO 33. TIPOLOGIA E VOLUME DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS EM ESPANHA E PORTUGAL POR MODO RODOVIÁRIO, EM COMÉRCIO INTERNACIONAL, EM 2015 (MILHARES DE TONELADAS)	71
GRÁFICO 35. DISTRIBUIÇÃO RELATIVA DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS DE ESPANHA E PORTUGAL COM OS PAÍSES DA EUROPA (2015)	74
GRÁFICO 36. EVOLUÇÃO DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE A PENÍNSULA IBÉRICA E A UE-15, UE-27 E UE-28 (2008-2015)	77
GRÁFICO 37. EVOLUÇÃO DAS TROCAS DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2015)	81



GRÁFICO 38. DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2015)..... 82

GRÁFICO 39. EVOLUÇÃO DO VOLUME DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2008-2015)..... 83



ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1 - POPULAÇÃO RESIDENTE NA EUROPA POR REGIÃO EM 2015.....	15
FIGURA 2 - PIB A PREÇOS CORRENTES DE MERCADO POR HABITANTE EM PPC COM UE28=100 (2014)	17
FIGURA 3. INFRAESTRUTURAS DE LIGAÇÃO RODOVIÁRIA ENTRE ESPAHA E PORTUGAL (DEZEMBRO DE 2016)	27
FIGURA 4. PRINCIPAIS INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (DEZEMBRO DE 2016)	31
FIGURA 5. PRINCIPAIS AEROPORTOS PORTUGUESES E ESPANHÓIS NAS ZONAS FRONTEIRIÇAS.....	36
FIGURA 6. FACHADAS MARÍTIMAS DO SISTEMA PORTUÁRIO PENINSULAR ESPANHOL PORTUGUÊS.....	38
FIGURA 7. INTENSIDADE MÉDIA DIÁRIA DE VEÍCULOS LIGEIOS NOS PRINCIPAIS POSTOS FRONTEIRIÇOS (2015).....	41
FIGURA 8. TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO DOS VEÍCULOS PESADOS DE MERCADORIAS NAS PRINCIPAIS FRONTEIRAS (2015)	64
FIGURA 9. DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS ENTRE OS PORTOS MAIS IMPORTANTES DA PENÍNSULA IBÉRICA E OS RESTANTES PAÍSES DA UE-28, PELOS 5 PRINCIPAIS PAÍSES DE ORIGEM E DESTINO (2015)	75

1 INTRODUÇÃO

O Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal (OTEP) tem a sua origem na «Cimeira Ibérica» de janeiro de 2001. Neste encontro, os dois países mostraram interesse em dispor de um sistema comum de monitorização da realidade do transporte transfronteiriço.

O presente relatório é o 8.º do Observatório Transfronteiriço Espanha – Portugal. Este documento resulta do trabalho conjunto do Ministério da Economia português e do Ministério do Fomento espanhol. O objetivo do mesmo é disponibilizar indicadores que permitam a caracterização dos fluxos de transporte transfronteiriço, de passageiros e de mercadorias, através de uma análise detalhada para os diferentes modos de transporte.

Este relatório apresenta a mesma estrutura que os documentos anteriores:

- Caracterização socioeconómica;
- Infraestruturas de transporte;
- Fluxos de passageiros;
- Fluxos de mercadorias.

A caracterização socioeconómica refere-se ao contexto regional, nacional e europeu de Espanha e Portugal, de modo a conseguir-se uma visão mais global dos dados.

No capítulo das infraestruturas de transporte são aprofundadas as características deste tipo de infraestruturas que permitem a ligação entre Portugal e Espanha.

Os fluxos de passageiros são estimados por modos de transporte, origem e destino, e posto fronteiriço. No subcapítulo do transporte aéreo distingue-se entre o fluxo peninsular de passageiros e o fluxo total de passageiros do país (considerando também as ilhas). Procede-se também a uma análise da evolução do número de passageiros por modo de transporte para observar a tendência dos últimos anos.

O estudo do fluxo de mercadorias é analisado por modos de transporte, origem/ destino e tipo de mercadorias transportadas. O subcapítulo do transporte marítimo distingue entre as mercadorias embarcadas e desembarcadas nos portos do Continente e as embarcadas e desembarcadas no conjunto de Espanha e Portugal (incluindo as ilhas). Analisa-se também a evolução do volume de mercadorias transportadas por modo de transporte para observar a tendência dos últimos anos.

No fluxo de mercadorias é recolhida também informação relativa às trocas comerciais entre Espanha e Portugal (exportações e importações) e os modos de transporte utilizados.

No final do documento inclui-se o capítulo de Conclusões, que sintetiza as observações e explicações mais relevantes de cada um dos capítulos anteriores.

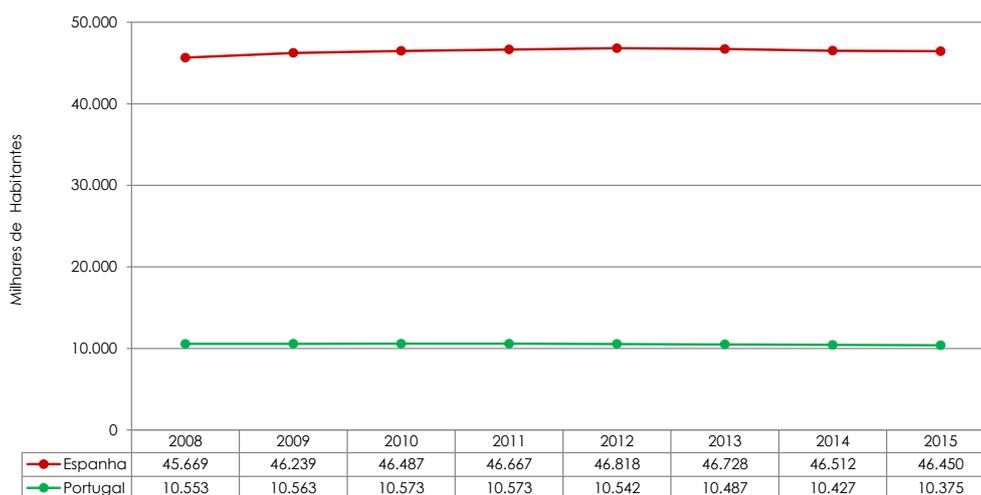
2. CARATERIZAÇÃO SOCIOECONÓMICA

A caracterização socioeconómica de Portugal e Espanha baseou-se na análise de quatro variáveis: População, Produto Interno Bruto, Índice de Motorização e Comércio Internacional com a Europa. Foram utilizados para esta análise os dados do Eurostat, o departamento europeu de estatística.

2.1. POPULAÇÃO

A população de Portugal e Espanha em 1 de janeiro de 2015 era de 10,4 milhões e 46,4 milhões de habitantes, respetivamente. O Gráfico 1 apresenta a evolução entre os anos de 2008 e 2015.

GRÁFICO 1 - POPULAÇÃO RESIDENTE EM ESPANHA e PORTUGAL (2008-2015)

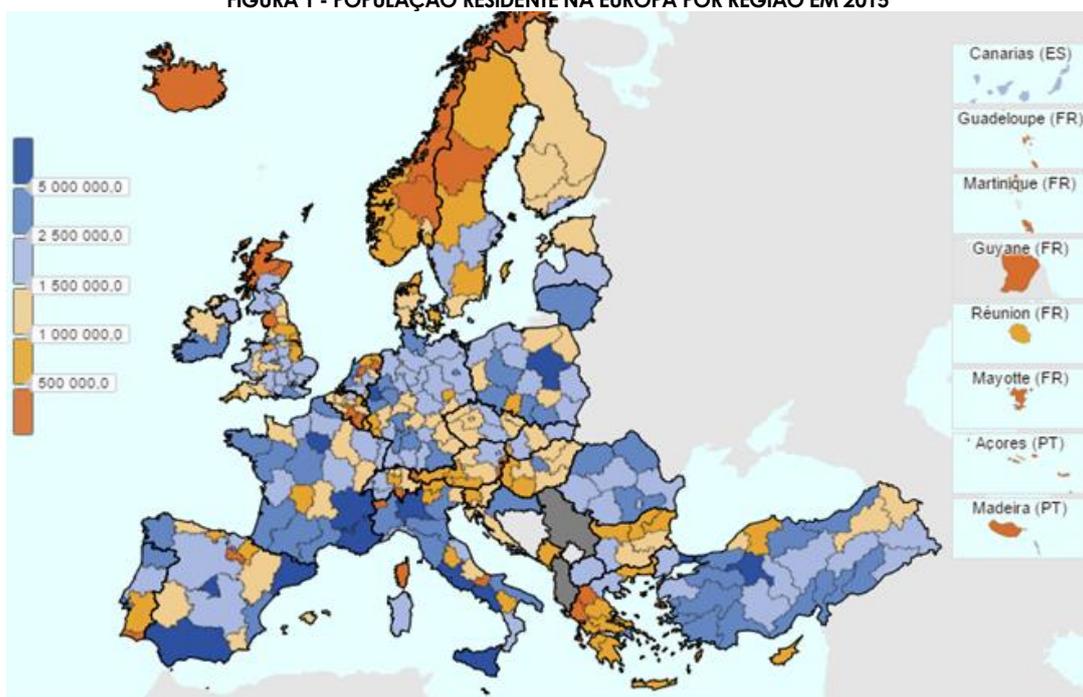


Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do EUROSTAT (*Population on 1 January by age and sex [demo_pjan]*)

Entre 2008 e 2015 não se observam grandes variações na população de Portugal e Espanha. Concretamente, a população portuguesa decresceu 1,7% durante este período enquanto a espanhola cresceu 1,7%. Em Portugal, a variação que mais se destaca ocorreu entre 2013 e 2014 com um decréscimo de 0,6%, e em Espanha entre 2008 e 2009 quando a população teve um acréscimo de 1,25%.

A Figura 1 apresenta os dados da população das diferentes regiões da União Europeia (UE).

FIGURA 1 - POPULAÇÃO RESIDENTE NA EUROPA POR REGIÃO EM 2015



Fonte: Regions and Cities Illustrated (RCI) (EUROSTAT)

2.2.DADOS ECONÓMICOS GERAIS

A Tabela 1 apresenta a evolução do Produto Interno Bruto a preços de mercado (PIBpm) e a percentagem que representam a antiga UE15, Espanha e Portugal, face ao PIB da UE28, medido em paridades do poder de compra (PPC).

TABELA 1
PIB A PREÇOS DE MERCADO E PERCENTAGEM RELATIVAMENTE À UE28 EM MILHÕES DE PARIDADE DE PODER COMPRA (PPC) DA UE28, UE15, ESPANHA E PORTUGAL (2008-2015)

Ano	PIB A PREÇOS DE MERCADO (10 ⁹ €)				% EU28 (Milhões de PPC)			
	UE-28	UE-15	ESPAÑA	PORTUGAL	UE-28	UE-15	ESPAÑA	PORTUGAL
2008	13.054,6	11.989,4	1.116,2	178,9	100,0	87,3	9,3	1,7
2009	12.297,0	11.350,1	1.079,0	175,4	100,0	87,1	9,3	1,7
2010	12.817,3	11.800,6	1.080,9	179,9	100,0	86,8	8,9	1,7
2011	13.192,6	12.125,9	1.070,4	176,2	100,0	86,6	8,9	1,6
2012	13.448,7	12.370,7	1.039,8	168,4	100,0	86,4	8,4	1,6
2013	13.558,6	12.462,4	1.025,6	170,3	100,0	86,3	8,2	1,6
2014	14.002,6	12.874,6	1.037,0	173,1	100,0	86,2	8,2	1,6
2015	14.714,0	13.532,4	1.075,6	179,5	100,0	86,1	8,2	1,6

Nota: A partir de 2014, o Eurostat aplica uma nova metodologia de transmissão dos dados para o cálculo das contas nacionais (ESA 2010). Nos dados desta Tabela já foi aplicada a nova metodologia.

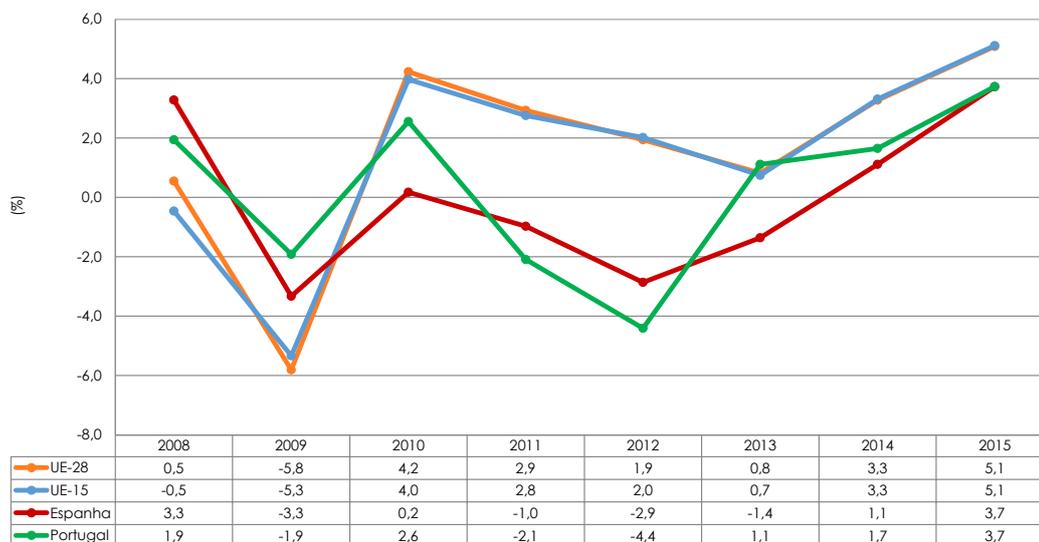
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do EUROSTAT (GDP and main components (output, expenditure and income) [nama_10_gdp])

Relativamente ao Produto Interno Bruto, entre 2008 e 2015 a UE28 e a UE15 apresentam um crescimento muito semelhante (12,7% e 12,9%, respetivamente). As variações registadas em Espanha e Portugal são muito diferentes: em Portugal o PIB cresceu 0,4% enquanto em Espanha decresceu 3,6%.

Por outro lado, face ao PIB da UE28 medido em paridades do poder de compra, os valores relativos à UE15 e a Espanha sofrem um decréscimo de 1,2 e 1,1 pontos percentuais, respetivamente. O decréscimo de Portugal é de uma décima.

O Gráfico 2 apresenta a variação anual do PIB a preços de mercado entre 2008 e 2015.

GRÁFICO 2 - VARIAÇÃO ANUAL DO PIB A PREÇOS DE MERCADO % (2008-2015)



Nota: A partir de 2014, o Eurostat aplica uma nova metodologia de transmissão de dados para o cálculo das contas nacionais (ESA 2010). Nos dados deste gráfico já foi aplicada a nova metodologia.

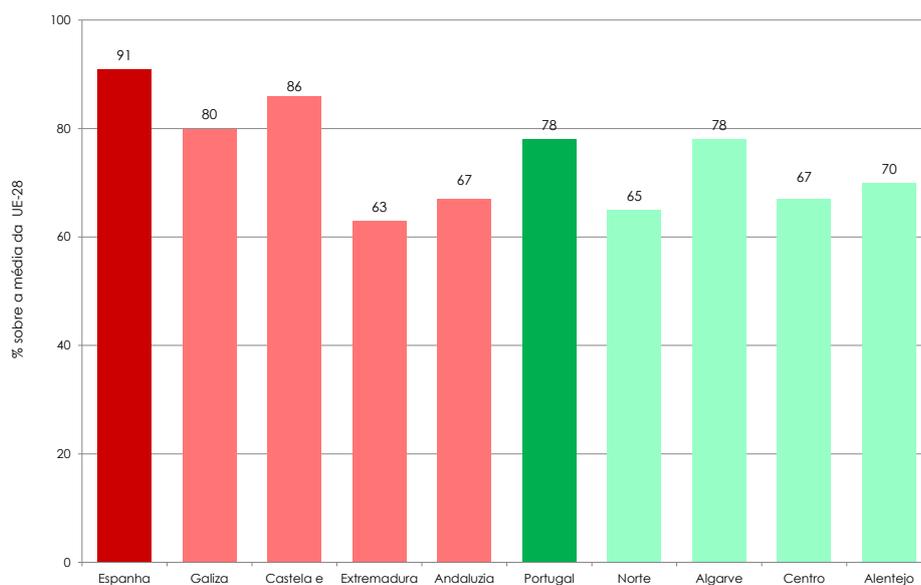
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do EUROSTAT (*GDP and main components (output, expenditure and income)* [nama_10_gdp])

O Gráfico 2 reflete como os países da UE15 determinam a evolução do PIB da UE28. No que se refere a Espanha e Portugal, apesar de se registarem valores diferentes aos da UE28, a evolução é bastante similar em relação aos anos de crescimento e de diminuição do PIB.

O ano de 2009 regista uma quebra generalizada do PIB, que poderá ser explicada por se tratar dos primeiros anos da crise. Por outro lado, os últimos anos desta série refletem uma melhoria da UE em geral e de Espanha e Portugal em particular, com variações do PIB cada vez mais elevadas.

O Gráfico 3 apresenta, para Espanha e Portugal, o PIB per capita (em PPC) para o ano de 2014, considerando a UE28 como média (UE=100). Incluem-se as regiões fronteiriças dos dois países.

GRÁFICO 3 - PIB PER CAPITA (EM PPC), NAS REGIÕES FRONTEIRIÇAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL UE28=100 (2014).

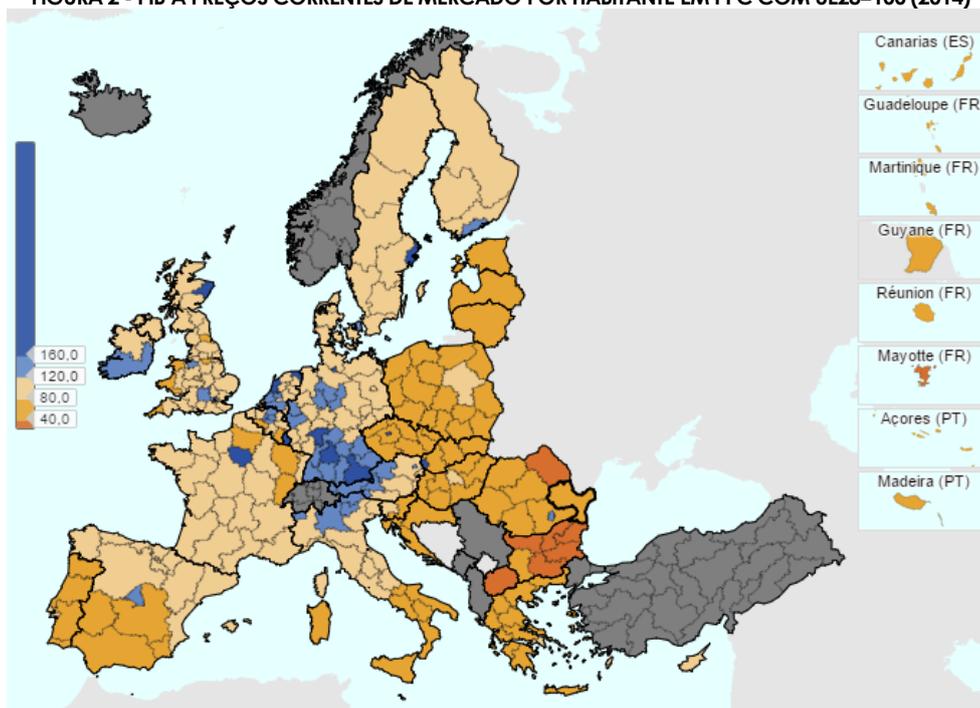


Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do EUROSTAT (Gross domestic product (GDP) at current market prices by NUTS 2 regions [nama_10r_2gdp])

Em 2014, Espanha, Portugal e as respetivas regiões fronteiriças, apresentam um PIB *per capita* (em PPC) inferior à média da UE28 (UE=100). Em Portugal, todas as regiões fronteiriças apresentam um valor do PIB *per capita* inferior à média nacional, com excepção do Algarve que apresenta um valor igual ao da média nacional. Em Espanha, nenhuma região supera a média nacional, sendo Castela e Leão a que mais se aproxima.

A Figura 2 representa o valor do PIB por habitante na UE28, expresso em PPC e distinguindo as regiões de cada país. Os valores são de 2014 considerando a UE28=100.

FIGURA 2 - PIB A PREÇOS CORRENTES DE MERCADO POR HABITANTE EM PPC COM UE28=100 (2014)



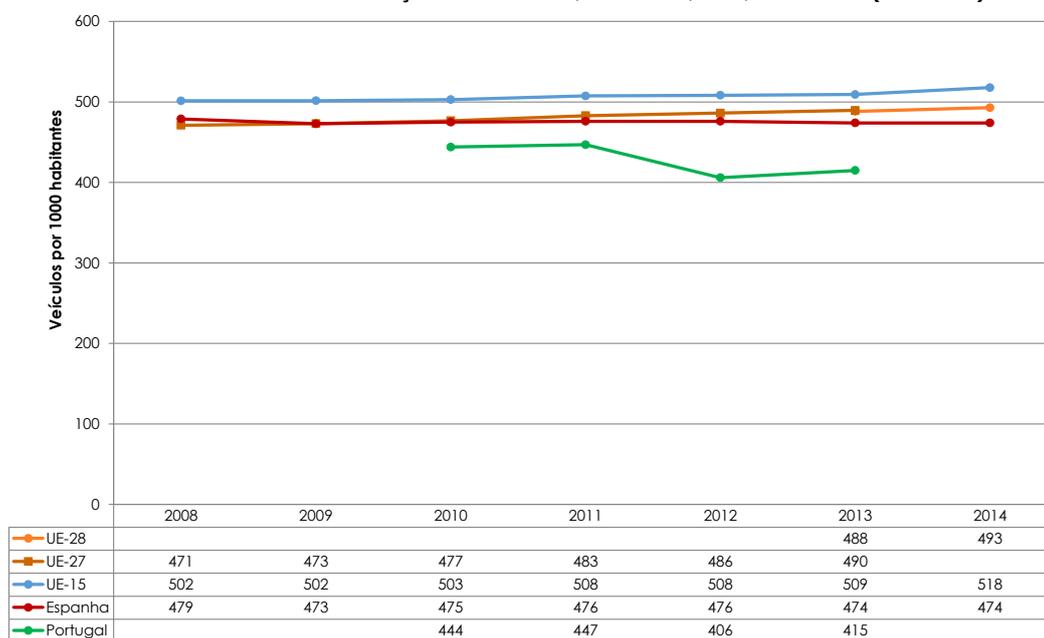
Fonte: Regions and Cities Illustrated (RCI) (EUROSTAT)

2.3. ÍNDICE DE MOTORIZAÇÃO

O Gráfico 4 mostra a evolução do índice de motorização em Espanha, Portugal, UE15 e no conjunto da União Europeia (UE). A falta de informação relativa ao número de veículos de passageiros em Portugal na base de dados do Eurostat impossibilita o cálculo do índice de motorização para os anos de 2008, 2009 e 2014.

Observa-se um incremento do índice de motorização na UE entre 2008 e 2014. Em particular, o índice de motorização aumentou 16 pontos nos países da antiga UE15 e 22 no conjunto da UE. Porém, este aumento não se verifica em Espanha onde o índice diminuiu 5 pontos neste período. Em Portugal há a destacar a descida de 41 pontos no índice de motorização em 2012.

GRÁFICO 4. ÍNDICE DE MOTORIZAÇÃO EM ESPANHA, PORTUGAL, UE15, UE27 E UE28 (2008-2014)



* O cálculo dos índices de motorização da UE15, da UE27 e da UE28 em 2008, 2009 e 2014 realizaram-se sem ter em conta a população de Portugal uma vez que para estes anos o Eurostat não disponibiliza informação sobre o número de veículos de passageiros no país.

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do EUROSTAT (*Stock of vehicles by category and NUTS 2 regions [tran_r_vehst]* y *Population on 1 January by age and sex [demo_pjan]*)¹.

2.4. COMÉRCIO EXTERNO COM A EUROPA

Em 2015 o comércio externo de Espanha e Portugal com o resto da Europa alcançou os 390,5 mil milhões de euros. Como se pode observar na Tabela 2, 203,2 mil milhões correspondem a importações e 187,3 mil milhões a exportações.

O valor do comércio externo de Espanha com a Europa situou-se em 336,8 mil milhões de euros (excluindo Portugal), enquanto para Portugal foi de 53,7 mil milhões de euros (excluindo Espanha).

A distribuição do comércio externo de Espanha e Portugal com a Europa no ano de 2015 é muito semelhante em termos financeiros. Em ambos os países, o comércio externo com os países da antiga UE15 representa mais de 80% do seu valor, sendo especialmente relevante nas exportações portuguesas, uma vez que em termos relativos representa 87,0% das suas exportações para a Europa.

Além disso, o comércio externo com os restantes países europeus que não fazem parte da UE nem são candidatos representa para Portugal e para Espanha um valor relativo muito semelhante (5,2% e 5,7%, respetivamente).

TABELA 2
COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A EUROPA, EM VALOR (2015)

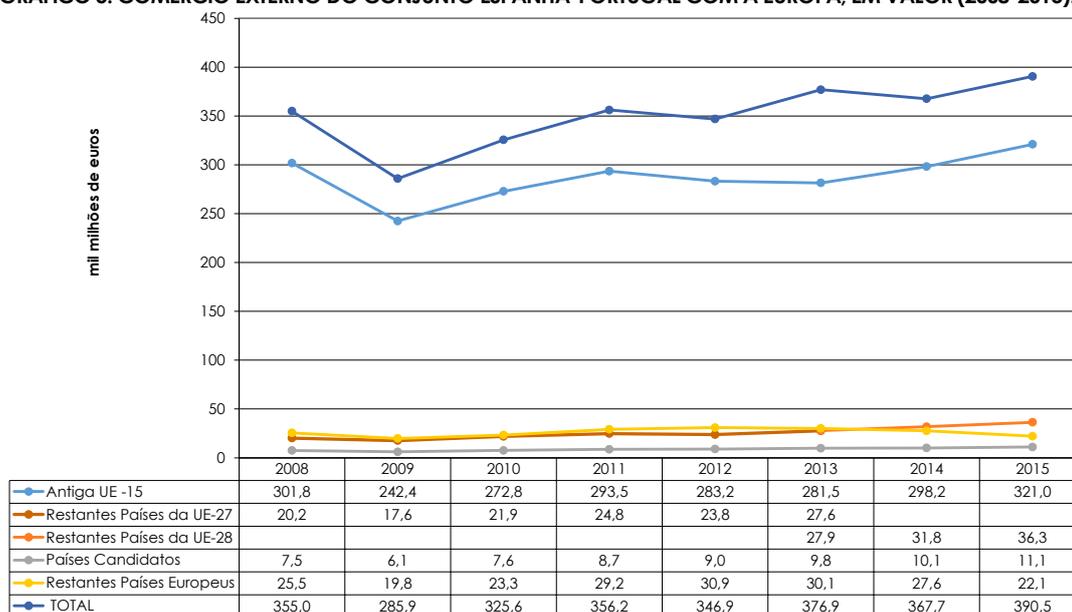
	(mil milhões de €)					
	Importações			Exportações		
	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal
UE-15	142,5	24,3	166,8	132,2	22,0	154,2
Restantes países da UE-28	17,1	1,9	19,1	15,4	1,8	17,2
Países candidatos à UE	4,9	0,5	5,4	5,4	0,4	5,8
Restantes países europeus	10,3	1,7	12,0	9,0	1,1	10,1
Total	174,8	28,4	203,2	162,0	25,3	187,3

Nota: Nos valores de Espanha não se inclui o comércio externo com Portugal e nos valores de Portugal não se inclui o comércio externo com Espanha.

Fonte: Elaboração própria a partir da base de dados do comércio internacional do EUROSTAT (*Traditional international trade database access (ComExt) (comext)*).

De seguida, no Gráfico 5, apresenta-se a evolução do comércio externo conjunto de ambos países com a Europa, entre 2008 e 2015, um período marcado pela crise financeira.

GRÁFICO 5. COMÉRCIO EXTERNO DO CONJUNTO ESPANHA-PORTUGAL COM A EUROPA, EM VALOR (2008-2015).



*O total do ano de 2013 foi calculado considerando a União Europeia (UE) com 27 membros.

Fonte: Elaboração própria a partir da base de dados do comércio externo do EUROSTAT (*Traditional international trade database access (ComExt) (comext)*)

No gráfico anterior observa-se como os países da UE15 são os principais parceiros comerciais de Espanha e Portugal na Europa entre 2008 e 2015. O comércio externo com estes países oscila entre 80% e 85% das transações realizadas na Europa.

Durante este período, o valor do comércio externo com a Europa aumentou 10,1%. Este aumento é de 36,6% se analisarmos a partir do ano 2009, quando se verificou o registo mais baixo. Em 2010 regista-se a maior taxa de crescimento anual com 13,9%.



Em 2008, o comércio externo com os restantes países da UE equivale a 5,7% das trocas comerciais com o continente europeu, enquanto em 2015 representa 9,3%. Esta variação é devida ao aumento de 79,9% do comércio externo com estes países.

A Tabela 3 revela o peso relativo do comércio externo em volume (toneladas) de Espanha e Portugal com a Europa no ano de 2015.

TABELA 3
COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A EUROPA, EM VOLUME (2015)

(em milhões de toneladas)

	Importações			Exportações		
	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal
Antiga UE-15	62,3	9,9	72,2	74,2	11,3	85,5
Restantes Países da UE-28	7,0	1,1	8,1	6,6	0,6	7,3
Países candidato à UE	4,2	0,4	4,7	3,0	0,4	3,4
Restantes Países da Europa	24,5	4,2	28,7	6,1	1,1	7,2
Total	98,0	15,7	113,7	90,0	13,4	103,4

Nota: Nos valores de Espanha não se inclui o comércio externo com Portugal e nos valores de Portugal não se inclui o comércio externo com Espanha.

Fonte: Elaboração própria a partir da base de dados de comércio externo do EUROSTAT (*Traditional international trade database access* (ComExt) (comext)).

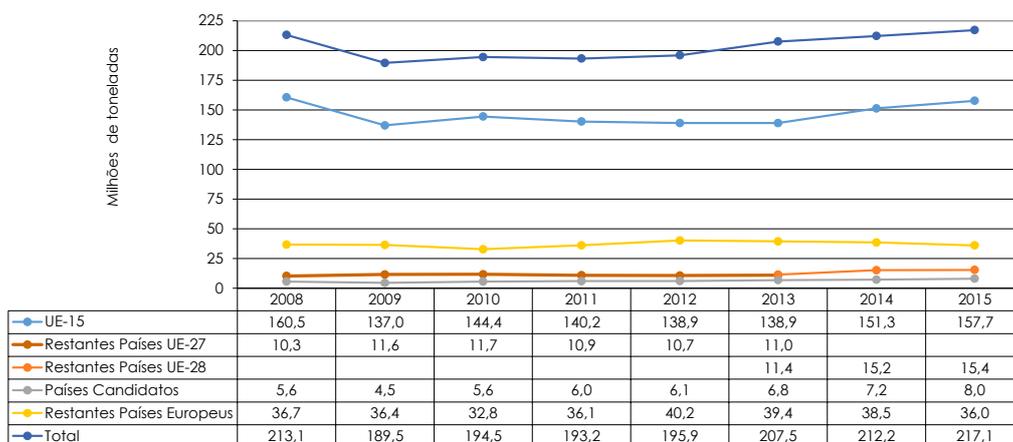
O comércio externo de Espanha e Portugal, em volume, ascende a 217,1 milhões de toneladas no ano 2015, distribuindo-se por 113,7 milhões de toneladas de importações e 103,4 milhões de exportações.

Analisando as importações e exportações separadamente observa-se que, apesar de ter uma distribuição semelhante em termos económicos, apresentam algumas diferenças em volume. Enquanto as importações de comércio externo dos países da UE15 representam 63,5% do comércio externo com a Europa e 25,3% com países do resto da Europa, nas exportações estas percentagens são de 82,7% e 7,0% respetivamente.

No que se refere aos restantes países da UE e aos países candidatos, as percentagens são mais parecidas sendo de 7,1% e de 4,1% para as importações e de 7,0% e de 3,3% para as exportações.

O Gráfico 6 apresenta a evolução em volume do comércio externo de Espanha e Portugal com a Europa no período 2008-2015.

GRÁFICO 6. COMÉRCIO EXTERNO DO CONJUNTO ESPANHA-PORTUGAL COM A EUROPA, EM VOLUME (2008-2015)



*O total do ano de 2013 foi calculado considerando a União Europeia com 27 membros (UE27).

Fonte: Elaboração própria a partir da base de dados do comércio externo do EUROSTAT (Traditional international trade database access (ComExt) (comext)).

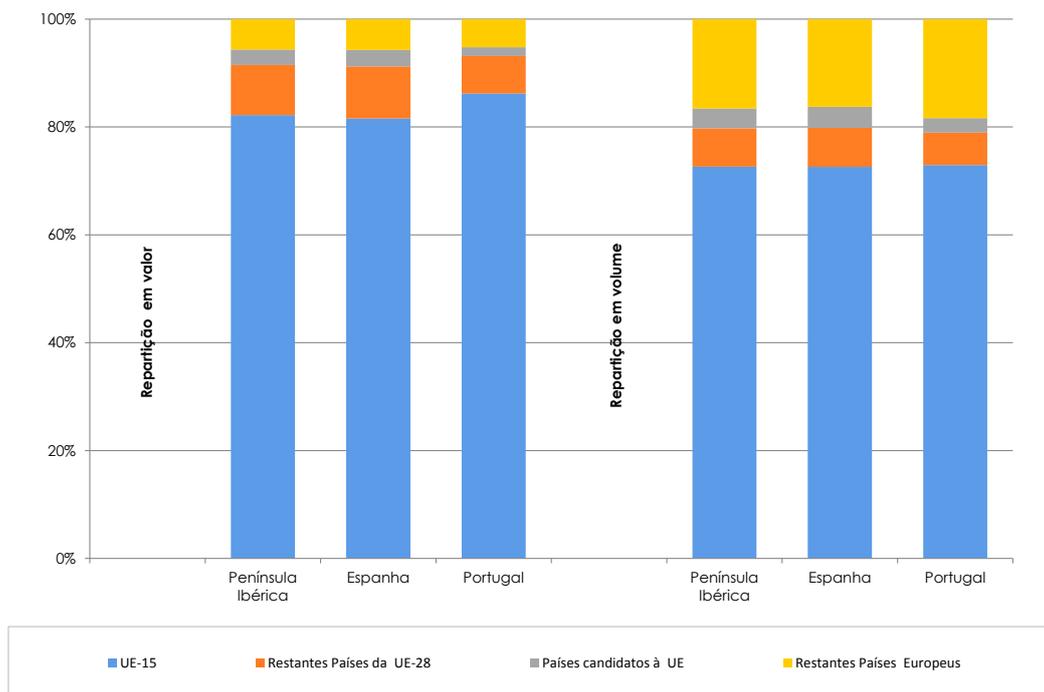
Em termos de volume, os países da UE15 representam entre 70% e 75% do comércio externo de Espanha e Portugal com a Europa entre 2008 e 2015. Os países do resto da Europa representam entre 17% e 22%.

Durante este período, o comércio externo com o conjunto da Europa, em termos de volume, aumentou 1,9%. Este crescimento é de 14,5% se analisarmos a partir de 2009, ano em que se registou o valor mínimo da série.

Se analisarmos a evolução do comércio externo com a UE15, observa-se uma diminuição de 1,8%, entre 2008 e 2015, apesar do acréscimo de 13,5% registado nos dois últimos anos.

O gráfico 7 permite visualizar as diferenças existentes nas relações de comércio externo de Espanha e Portugal com a Europa em 2015, consoante se analisa em termos monetários ou em volume.

GRÁFICO 7. COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A EUROPA (2015)

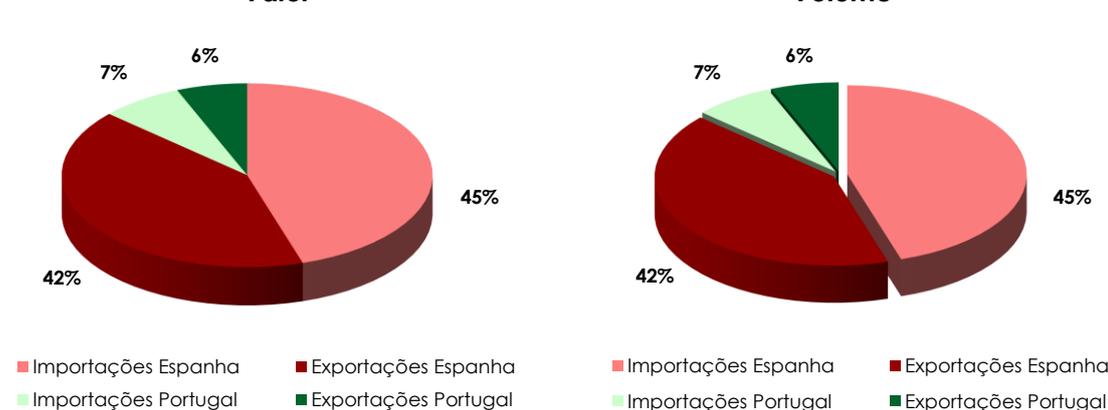


Fonte: Elaboração própria a partir da base de dados do comércio externo do EUROSTAT (Traditional international trade database access (ComExt) (comext)).

Este gráfico reflete que em ambos os casos os países da UE15 são aqueles com os quais existe maior comércio externo, embora na análise em volume se observe uma maior relevância dos países do resto da Europa face à análise em termos financeiros, tal como já foi referido anteriormente.

No Gráfico 8 observa-se a importância que têm as importações e as exportações de Espanha e Portugal no comércio externo com a Europa no ano de 2015.

GRÁFICO 8. REPARTIÇÃO DO COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A EUROPA (2015)



Fonte: Elaboração própria a partir da base de dados do comércio externo do EUROSTAT (Traditional international trade database access (ComExt) (comext)).

A distribuição percentual das importações e exportações é a mesma, quer em valor quer em volume. A distribuição entre importações e exportações é bastante equilibrada, representando 52% e 48%, respetivamente. A distribuição do comércio externo entre os dois países e a Europa corresponde a 87% para Espanha e 13% para Portugal.

3. INFRAESTRUTURAS

3.1. INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS

Foram identificadas 64 fronteiras rodoviárias por estrada que ligam Portugal e Espanha. Durante o ano de 2015, o conjunto destas fronteiras registaram um "Tráfego Médio Diário" (TMD) superior a 78.700 veículos/dia, o que representa um crescimento de 3,8% relativamente ao ano de 2014 (superior aos 75.800 veículos/dia).

A distribuição entre veículos ligeiros e pesados é de 88,0% e 12,0%, respetivamente.

De seguida, a Tabela 4 apresenta os 64 pontos fronteiriços, indicando sempre que possível a identificação da rodovia, o organismo de que depende e o TMD (em veículos/dia) para o ano de 2015.

TABELA 4
LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (a 31-12-2015)

	Postos Fronteiriços	Identificação de Tipo de Estrada*		Responsabilidade**	TMD veículos (VL+VP)		
		ESPANHA	ESPANHA		ESPANHA		
	PORTUGAL	PORTUGAL		PORTUGAL	ESPANHA		
1	Goján Vilanova de Cerveira		PO-503		CCAA Galicia	4.328	
2	Tui (puente nuevo) Valença do Minho		A-55 IP1 (A22)	AP AP	REN	RCE	14.788
3	Tui (ponte velha) Valença do Minho		N-550 EN13		REN	Município	3.196
4	Salvaterra do Miño Monçao		EN101		REN	Município	7.410
5	Arbo Melgaço		PO-405 EN202		REN	CCAA Galicia	S/D
6	Ponte Barxas San Gregório		OU-801 EN301		REN	CCAA Galicia	1.556
7	Ponte Barxas - Azoreira Castro Laboreiro					Município	772
8	Guxinde (Entrimo) Castro Laboreiro		OU-1212			Deputação	79
9	Aceredo Lindoso		OU-540 EN304-1 (IC28)		REM	CCAA Galicia	502
10	Tomeiro Portela do Homem		OU-312 EN308-1		RER	CCAA Galicia	S/D
11	Calvos de Randín Tourem		OU-302			CCAA Galicia	S/D
12	Requias (Miños) Tourem					Município	38
13	Baltar Sendim (Montealegre)		OU-1109 EN103-9		REN	Deputação	639
14	A Xironda (Cualedro) Santo André (Montealegre)		OU-1020			Deputação	47

	Postos Fronteiriços	Identificação de Tipo de Estrada*	Tipo**	Responsabilidade**		TMD veículos (VL+VP)
				ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA
15	A Xironda (Cualedro) Vilar de Perdizes (Montalegre)				Município	34
16	Rabal (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)				Município	64
17	San Ciprian (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)				Município	20
18	Espiño (Oimbra) Soutelinho da Raia (Chaves)				Município	65
19	Verín Vila Verde Raia	A-75 IP3 (A24)	REN		RCE	3.103
20	Verín Vila Verde Raia	N-532 EN103	REN		RCE	2.312
21	Soutochao (Vilardevós) Xixirei				Município	30
22	Terroso (Vilardevós) San Vicente				Município	32
23	Vilarello da Cota (Vilardevós) Mairós				Município	10
24	Arzadegos (Vilardevós) Trabancas				Município	29
25	Mesón de Erosa (A Gudiña) Cisterna				Município	80
26	Esculqueira (A Mezquita) O Pinheiro				Município	25
27	Manzalvos(A Mezquita) Moimenta	OU-311			CCAA Galicia	S/D
28	Calabor Portelo	ZA-925 EN103-7 (IP2)	REN		CCAA Castilla y León	267
29	Rio Honor de Castilla Rio de Onor	ZA-921 EN308	REM		CCAA Castilla y León	S/D
30	San Martín de Pedroso (puente intern) Quintanilha	N-122 IP4 (A4)			RCE	1.730
31	San Martín de Pedroso Quintanilha	N-122-A EN218-1	REN		RCE	81
32	Tres Marras (Alcañices) S. Martinho de Angueira	ZA-L-2440			Deputação	540
33	Moveros (Ermita de la Luz) Constantim	ZA-L-2435			Deputação	327
34	Moralina Miranda do Douro	ZA-324 EN218 (IC5)	RER		CCAA Castilla y León	478
35	Femoselle Bemposta	CL-527 EN211-7			CCAA Castilla y León	210
36	Saucelle Freixa de Espada á Cinta	DSA-590			Deputação	94
37	La Fregeneda Barca de Alva	CL-517 ER211	RER		CCAA Castilla y León	646
38	La Bouza Escarigo	DSA-473			Deputação	44
39	Aldea del Obispo Vale da Mula	DSA-478			Deputação	150
40	Fuentes de Oñoro Vilar Formoso	N-620 IP5	REN		RCE	6.132
42	La Alamedilla Batotas	CM-215			Município	70
43	La Albequeira de Argañan Aldeia da Ponte	SA-200			CCAA Castilla y León	534
44	Navasfrías Lageosa	DSA-380			Deputação	43

	Postos Fronteiriços	Identificação de Tipo de Estrada*	Tipo**	Responsabilidade**		TMD veículos (VL+VP)
				ESPANHA PORTUGAL	ESPANHA PORTUGAL	PORTUGAL
45	Navasfrías Aldeia do Bispo	CV-148 (CM-603)			Município	125
46	Navasfrías Foios				Município	3
47	Valverde del Fresno Penamacor	EX-205 ER346		RER	CCAA Extremadura	609
48	Zarza la Mayor Termas Monfortinho	EX-108 EN239 (IC31)		REN	CCAA Extremadura	448
49	Piedras Albas Segura	EX-207 ER335		RER	CCAA Extremadura	120
50	Cedillo (Alcántara) Mantavao	EX-374 EN 359-3		REM	CCAA Extremadura	241
51	La Fontañera La Fontañera	CC-98			Deputação	58
52	Valencia de Alcántara Marvao	N-521 EN246-1		REN	RCE	1.227
53	La Codosera Arronches	BA-052			Deputação	365
54	La Codosera Rabaça	BA-053			Deputação	113
55	Badajoz Campo Maior	BA-020 ER371			Deputação	2.499
56	Alburquerque Campo Maior	BA-007			Deputação	182
57	Badajoz Caia	A-5 IP7 (A6)	A AP	REN	RCE	9.043
58	Olivenza Ajuda	EX-105			CCAA Extremadura	864
59	Villanueva del Fresno Leonardo (Mourão)	EX-107 EN256		REN	CCAA Extremadura	822
60	Valencia del Mombuey Amareleja	BA-102			Deputação	315
61	Encinasola Barrancos	C-439 EN258		REN	CCAA Andalucía	299
62	Rosal de la Frontera Sobral de Aidiça				Município	186
63	Rosal de la Frontera Vila V. Ficalho	N-433 EN260 (IP8)		REN	RCE	1.225
64	Ayamonte Monte Francisco (V.R.S. António)	A-49 IP1 (A22)	A A	REN	RCE	9.470

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

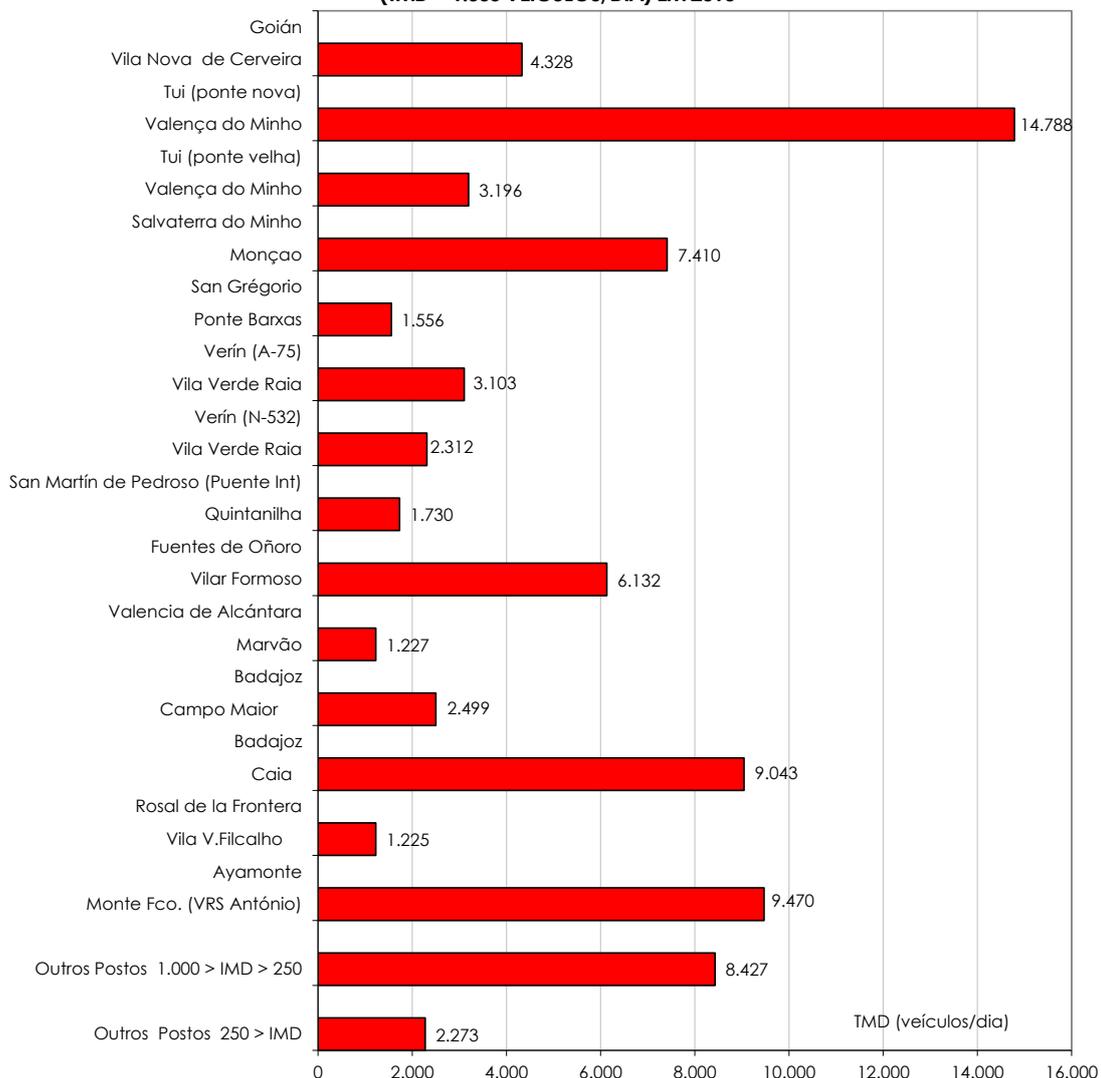
** Espanha: RCE: Rede de Estradas do Estado/CC.AA.: Comunidades Autónomas/Diputaciones e Câmaras. Portugal: REN: Rede de Estradas Nacionais/RER: Rede de Estradas Regionais/REM: Rede de Estradas Municipais.

S/D: sem dados.

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Ministerio de Fomento - Dirección General de Carreteras (Espanha).

Dos 64 postos apresentados na tabela anterior, apenas 14 registam um TMD superior aos 1.000 veículos/dia. Estes postos concentram 86,4% do tráfego total que atravessa a fronteira, o que equivale a mais de 68.000 veículos/dia. No gráfico 9 apresenta-se os TMD dos referidos postos.

GRÁFICO 9. TMD DE VEÍCULOS LIGEIOS E PESADOS EM AMBOS SENTIDOS NOS PRINCIPAIS POSTOS FRONTEIRIÇOS (TMD > 1.000 VEÍCULOS/DIA) EM 2015



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Dirección General de Carreteras do Ministerio de Fomento (Espanha).

3.1.1. Ações em curso nas ligações por rodovia

Durante a XXVIII Cimeira Luso-Espanhola (última cimeira celebrada entre ambos países), celebrada em 22 de junho de 2015, em Baiona, os Chefes de Governo celebraram a assinatura da convenção para a reabilitação da ponte internacional sobre o rio Guadiana entre Ayamonte e Vila Real de Santo António, e o início, fevereiro de 2015, em Espanha, das obras de prolongamento da autoestrada A-62 desde Fuentes de Oñoro até à fronteira com Portugal e da adjudicação na segunda metade de 2015 do troço português da autoestrada A-25 que está pendente entre Vilar Formoso e Guarda. Com a finalização destes dois últimos troços concretiza-se a materialização efetiva desta nova ligação transfronteiriça de elevado potencial.

Foram salientados, por seu lado, os grandes avanços na interoperabilidade dos dispositivos de pagamento eletrónico em ambos os países, sendo os dispositivos espanhóis interoperáveis em Portugal, tendo-se incrementado substancialmente as autoestradas em Espanha interoperáveis para os dispositivos portugueses e continuado o trabalho para alcançar a interoperabilidade total o mais brevemente possível.

De seguida, descreve-se a situação das ações atuais e futuras das principais ligações rodoviárias entre os dois países ibéricos em dezembro de 2016. Estas ações encontram-se representadas graficamente na Figura 3.

FIGURA 3. INFRAESTRUTURAS DE LIGAÇÃO RODOVIÁRIA ENTRE ESPAHA E PORTUGAL (DEZEMBRO DE 2016)



Fonte: Figura atualizada a partir das respetivas figuras de Portugal (IMT) e de Espanha (Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento).



Troço Tordesilhas – Zamora - Bragança

Do lado português:

Desde dezembro de 2012, a ligação entre a fronteira de Quintanilha e Bragança está concluída. Trata-se de uma 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 previsto dotar de uma autoestrada o resto do itinerário da N-122 desde Soria até à fronteira portuguesa, e à data da redação deste documento alguns dos troços encontram-se em funcionamento, outros em fase de projeto ou inclusivamente em execução.

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

Do lado português:

A construção do IP5 encontra-se em fase de concurso público internacional através das Infraestruturas de Portugal (IP, SA). O troço Vilar Formoso-Frontera que completará a ligação por autoestrada entre o porto de Aveiro e Frontera, ligará à A-62 do lado espanhol (atualmente em construção).

Do lado espanhol:

A autoestrada A-62 (autoestrada de Castilla) encontra-se em funcionamento com exceção do troço de cerca de 7 km de distância (5 em Espanha e 2 em Portugal), correspondente à ligação da A62 à autoestrada paga A25/IP-5 em Portugal. Os 5 km pendentes no troço espanhol encontram-se em execução (entre Fuentes de Oñoro e a fronteira portuguesa).

Troço Plasencia - Monfortinho – Castelo Branco

Do lado português:

Na ligação entre os municípios portugueses de Castelo Branco e Monfortinho, incluída no IC31, foi concluído o Estudo Prévio com características geométricas idênticas às consideradas na ligação Frontera – Coria. Este último tem o seu traçado parcialmente aprovado depois de se submeter à avaliação de impacto ambiental. De momento não existe nenhuma previsão para a realização da obra.

Do lado espanhol:

Trata-se de uma autoestrada com titularidade da Comunidade Autónoma da Extremadura (EX-A1). O troço entre Plasencia e Moraleja encontra-se atualmente em funcionamento. Está pendente de execução o troço entre Moraleja e a fronteira portuguesa, com 18,5 km de extensão.



Troço Cáceres – Valencia de Alcântara – Limite fronteira portuguesa

Do lado espanhol:

Integra a autoestrada A-58 que une Trujillo a Cáceres. À data de redação do presente documento 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:

Em consequência de de um memorando de entendimento celebrado entre as Estradas de Portugal (EP) e a concessionária SPER em setembro de 2012, foi decidido não iniciar a construção da A26 entre Relvas Verde e Beja, à exceção da seção entre a A2 e Santa Margarida do Sado, incluindo uma nova travessia do Sado nesta localidade. Prevê-se, todavia, o desenvolvimento de intervenções pontuais no IP8, para melhorar as condições de circulação entre a A2 e Beja.

Do lado espanhol:

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

3.2. INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS

3.2.1. Corredores ferroviários de ligação

A ligação ferroviária entre Espanha e Portugal é assegurada pelos troços fronteiros de:

- 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 é praticamente inexistente no troço Elvas - Badajoz.

Durante a XXVIII Cimeira luso-espanhola em 2015, os Chefes de Governo tomaram nota dos avanços realizados nas ligações terrestres entre ambos os países, em particular nas ligações ferroviárias pertencentes ao Corredor Atlântico, Madrid-Lisboa e Medina del Campo-Salamanca-Aveiro, assim como no troço de ligação Vigo-Porto, em que ambos os países estão a coordenar as obras de eletrificação.

Congratularam-se com a recente criação e arranque de um Grupo de Trabalho conjunto para a coordenação das ações que impulsionem o desenvolvimento do Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transporte (RTE-T).



Ambos os países salientaram a importância do desenvolvimento do mercado ibérico para o transporte de mercancias, e a necessidade de empreender ações estratégicas conjuntas para satisfazer este mercado. Foi acordado criar os grupos de trabalho necessários para promover as ações específicas que contribuam para este objetivo. Neste sentido, destacaram a criação, em outubro de 2014, da Comissão Executiva do Corredor Ferroviário Atlântico de Transporte de Mercadorias, que implicou uma extensão até a Alemanha do corredor que ligava Portugal, Espanha e França.

Relativamente ao transporte de passageiros por ferrovia, ambos os países se felicitaram pelo incremento do número de passageiros nas ligações entre os dois países e França, e particularmente na linha Porto-Vigo, em que o modelo de exploração conjunta permitiu incluir as três novas estações comerciais acordadas na última Cimeira sem aumentar o tempo de viagem.

Em consequência do Memorando de Entendimento relativo ao programa de auxílio financeiro externo, Portugal comprometeu-se a rever a dimensão da sua rede ferroviária, racionalizando-a de acordo com a verdadeira vocação dos caminhos de ferro, aumentando a sustentabilidade financeira do setor ferroviário e adoptando, em cada caso, os modos de transporte público mais eficientes para dar uma resposta adequada às necessidades de mobilidade da população.

Desta forma, definiram-se algumas ações de racionalização da rede ferroviária nacional que se materializaram em alterações nas ligações ferroviárias transfronteiriças entre Portugal e Espanha e do respetivo modelo de exploração. Estas ações compreendiam:

- A desativação do serviço de passageiros da Linha do Leste (Abrantes – Elvas Fronteira), mantendo a linha ativa unicamente para o transporte de mercadorias.
- A reestruturação do modelo de exploração dos serviços ferroviários internacionais Lusitânia e Sud-Express.
- A desativação do Ramal de Cáceres – Torre das Vargens – Marvão – Beira 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 pelos governos de Portugal e Espanha, para superar várias incompatibilidades entre os dois sistemas ferroviários.

Em seguida apresentam-se as redes ferroviárias espanhola e portuguesa de bitola ibérica (1668), a rede espanhola de alta velocidade e a rede espanhola de bitola ibérica adaptada à alta velocidade. A figura 4 reflete a situação em dezembro de 2016.

FIGURA 4. PRINCIPAIS INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (DEZEMBRO DE 2016)



Fonte: Figura atualizada a partir das respectivas figuras de Portugal (IMT) e de Espanha (Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento).



3.2.2. Planificação e ações em curso nas ligações ferroviárias

Do lado português:

Dando seguimento aos esforços de corrigir os desequilíbrios do setor dos transportes e dos critérios de definição das prioridades para um aumento da competitividade do setor, definidos pelo "Plano Estratégico dos Transportes (PET) para o horizonte 2011-2015", aprovado em 2011, foi determinada a criação de um grupo de trabalho com o objetivo de apresentar ao Governo recomendações relativas ao investimento a realizar em infraestruturas de elevado valor acrescentado (GTIEVA), cujo relatório final foi apresentado em janeiro de 2014.

Com base nas recomendações do GTIEVA e nas contribuições realizadas durante o processo de consulta pública, o Governo português aprovou o "Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas, PETI3+ (2015)" baseado em três objetivos estratégicos para o horizonte 2014-2020:

- Contribuir para o crescimento económico, apoiando as empresas portuguesas e a criação de emprego;
- assegurar a competitividade do setor dos transportes e a sua sustentabilidade financeira para os contribuintes portugueses;
- promover a coesão social e territorial, assegurando a mobilidade e acessibilidade das pessoas e bens em todo o país e a sustentabilidade ambiental.

O PETI3+ marca assim uma transição para o novo ciclo de políticas de crescimento e desenvolvimento económico e uma recuperação gradual do investimento público criterioso e de valor acrescentado para a economia, determinando um conjunto de objetivos estratégicos para o período 2014-2020 caracterizados, precisamente, por um equilíbrio entre o esforço da promoção do crescimento, um esforço reformista e de promoção da sustentabilidade do sistema de transportes e um esforço de coesão social e territorial.

Para este efeito, foram estabelecidos um conjunto de projetos prioritários de transporte e infraestruturas a fim de se concretizar a implementação progressiva da Rede Transeuropeia de Transporte (RTE-T), com um enfoque especial no setor ferroviário e marítimo-portuário, críticos para o aumento da competitividade das exportações portuguesas para a Europa e resto do mundo. Estes projetos contribuem para o desenvolvimento do mercado global e internacional, tendo como prioridade a eficiência das cadeias logísticas, a articulação entre os grandes corredores de transporte de mercadorias e as plataformas logísticas, assim como a eliminação dos estrangulamentos e a redução dos custos de operação.

Reconhecendo a importância do investimento público para o desenvolvimento do setor dos transportes, para a criação de emprego e para o fomento da economia em geral, foi elaborado o "Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020". Este plano tem como base o PETI3, pelo que mantém as mesmas prioridades e compromissos, com o objetivo último de se constituir como uma referência em termos de investimento público criterioso. Neste sentido e para dar uma calendarização precisa e ambiciosa, conta com um pacote financeiro associado, composto por Fundos Comunitários do programa *Connecting Europe Facility* (CEF) e do programa Portugal 2020, a que se poderá juntar o Plano Juncker e a contribuição das Infraestruturas de Portugal.



As ações de investimento definidas enquadram-se no âmbito do desenvolvimento do Corredor Atlântico, identificado como um dos nove corredores “Core” da RTE-T, que ligará a Península Ibérica (Lisboa, Madrid) com França (Paris) e com a Alemanha (Estrasburgo/Mannheim), numa lógica de continuidade das redes ferroviárias com vista à promoção da coesão do mercado interno. Incluem as seguintes ligações ferroviárias para mercadorias entre Portugal-Espanha:

- Corredor Internacional Aveiro – Vilar Formoso;
- Ligação ferroviária de mercadorias entre os portos de Sines/Lisboa/Setúbal com Madrid/resto da Europa.

Estes projetos evidenciam os compromissos assumidos entre Portugal e Espanha na XXV Cimeira luso-espanhola, que teve lugar a 9 de maio de 2012, que foram ratificados nas XXVII e XXVIII Cimeiras seguintes, levadas a cabo a 4 de junho de 2014 e a 22 de junho de 2015. Estas Cimeiras centraram-se no desenvolvimento do transporte ferroviário de mercadorias ao nível ibérico e europeu, assim como na execução dos trabalhos de eletrificação da ligação ferroviária Aveiro-Salamanca-Irún, acordada na XXVI Cimeira luso-espanhola (de 13 de maio de 2013), com o objetivo de criar as condições adequadas para o transporte ferroviário de mercadorias que permitam a circulação de comboios com 750 m de extensão, mediante a introdução gradual da bitola padrão da via (1.425 mm), a eletrificação e a dotação com as características geométricas adequadas.

Da mesma forma, na senda do cumprimento dos compromissos assumidos por Portugal e Espanha na XXVI Cimeira luso-espanhola, é mantido em serviço, desde o ano de 2013, o corredor ferroviário Atlântico de mercadorias.

Interoperabilidade

A visão de longo prazo (2050) apresentada no PETI3+ para a rede ferroviária nacional é a de uma rede ferroviária pertencente à RTE-T totalmente eletrificada, com sinalização ERTMS/ETCS, com capacidade para a circulação de comboios de mercadorias de 750 metros e bitola europeia.

O PETI3+ define, como objetivo estratégico para o período 2014-2020, a promoção de uma maior integração de Portugal no espaço económico europeu através do desenvolvimento gradual da RTE-T para contribuir para o crescimento económico.

Neste sentido, o desenvolvimento e a integração da rede ferroviária nacional, através da eliminação das restrições de conectividade transfronteiriça e da promoção da sua interoperabilidade, são fatores decisivos para a facilitação e a promoção a circulação de mercadorias e para a competitividade da economia portuguesa e do seu tecido empresarial, no contexto de intensificação da concorrência internacional.

Para dar resposta a estes objetivos, no Plano de Trabalhos do Corredor Atlântico foram definidas várias ações de investimento, que deveriam ser executadas no período 2014-2020, com vista a garantir a interoperabilidade da rede ferroviária a nível nacional e europeu. Estas ações referem-se:

- Aos sistemas de controlo de velocidade, com a migração do atual sistema CONVEL para os sistemas de controlo-comando e sinalização ERTMS/ETCS.
- Aos sistemas de comunicação, com a migração do atual sistema de RSC (Rádio Solo-Comboio) para o sistema GSM-R.



-À largura da via, com a introdução da bitola UIC em Portugal. Este processo deverá ser acordado com Espanha no âmbito do Corredor Atlântico e deverá ser desenvolvido depois do acordo e da evidência do seu avanço no outro lado da fronteira e direcionar-se para as principais rotas internacionais de mercadorias, avaliando-se em cada caso a sua extensão para outros pólos produtores/consumidores.

Neste âmbito, prevê-se o desenvolvimento de intervenções para a implementação do ERTMS/ETCS e do GSM-R nos principais eixos de exportação/importação, o mar, no Corredor Aveiro – Vilar Formoso / Linha da Beira Alta e no Corredor Sines / Setúbal / Lisboa – Caia, antes de 2030.

Do lado espanhol:

Em Espanha, o Plano de Infraestruturas, Transporte e Habitação, PITVI (2012-2024), define o planeamento estratégico das infraestruturas de transporte e da habitação. No âmbito ferroviário, o documento do PITVI pretende obter uma rede eficiente e sustentável do ponto de vista económico mantendo a ferrovia como modo de transporte apto para grandes volumes de passageiros e mercadorias. As atuações neste âmbito têm 5 linhas principais de ação:

- A rede convencional ferroviária com o objetivo de manter os padrões de qualidade e segurança dos ativos críticos da rede, mediante o investimento em ações de manutenção, reposição e melhoria de toda a rede. Estas ações incluem:
 - o Manutenção e reposição do património ferroviário, especialmente para dar continuidade a outras já realizadas em alta velocidade.
 - o Apostar na bitola padrão, com o objetivo de alcançar 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 das passagens de nível para incrementar a segurança da rede.

- A potenciação do transporte ferroviário de mercadorias a partir da melhoria substancial da eficiência e da competitividade, assim como a integração efetiva da ferrovia nas cadeias logísticas. Concentram-se nos corredores com maior potencialidade para reduzir o custo unitário do transporte de mercadorias e garantir a sustentabilidade económica do sistema de terminais logísticos.

- A rede de alta velocidade, para generalizar uma redução efetiva dos tempos de viagem, integrando-a e complementando-a com a rede convencional, assim como para promover o incremento da sua utilização e uma melhor coesão territorial. Consiste em pôr em funcionamento os troços atualmente em construção e dá prioridade a novas ações segundo a eficiência (procura e rentabilidade económica e social), melhorias funcionais e grau de execução.

- Plano Global de Suburbanos, com o objetivo de melhorar e ampliar a sua contribuição para a estruturação e articulação do transporte metropolitano. Estão em execução intervenções nas estações e na linha para melhorar a



frequência, a regularidade e a conectividade com outras redes de transporte público.

- Integração urbana da ferrovia. Trata-se de obras de caráter urbanístico, que garantam a integração dos traçados ferroviários nas cidades.

Mais especificamente, apresenta-se de seguida a situação e as ações em curso para cada uma das ligações ferroviárias entre Espanha e Portugal, do lado espanhol, à data de 31 de Dezembro de 2016.

Linha de Alta Velocidade Ferrol-A Coruña-Santiago-Vigo-fronteira portuguesa

Em 18 de abril de 2015 entrou em funcionamento o trajeto completo entre Santiago de Compostela e Vigo (93,9 km), com ligação ao troço A Coruña-Santiago (61,7 km), já em funcionamento. O resto da linha encontra-se em fase de estudo.

Linha Convencional Vigo-Guillarei-Tui-Frontera Portuguesa: 40,8 Km, em funcionamento

Finalizada a redação dos projetos para a eletrificação a 3 KV C.C. do troço entre Guillarei – Tui – fronteira portuguesa.

Linha Fuentes de Oñoro- Salamanca-Medina del Campo

A 17 de dezembro de 2015 entrou em funcionamento a eletrificação entre Salamanca e Medina del Campo e a ligação com a linha de alta velocidade Olmedo-Zamora.

No troço entre Salamanca e a fronteira portuguesa está a ser finalizada a redação dos projetos de eletrificação, para posteriormente se proceder ao concurso das obras.

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 – Sevilla. O resto da linha está em diferentes fases de estudos, projetos e execução das obras.

Linha convencional Madrid-Cáceres-Mérida-Badajoz-fronteira portuguesa e linha Cidade Real-Mérida-Badajoz-fronteira portuguesa

Ambas as linhas em funcionamento.

Linha convencional Cáceres – Valencia de Alcántara

Em funcionamento. Desde junho de 2012 só se efetuam serviços nacionais (médio curso), devido ao encerramento do troço português até Lisboa.

Ligação Sevilha-Huelva-Faro:

O troço internacional Huelva-Faro está em fase de estudos prévios, enquanto o troço Sevilha-Huelva está em fase de estudo.

3.3 INFRAESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS

Em Espanha a gestão dos aeroportos separou-se da gestão da navegação aérea em 2011. Foi criada a AENA S.A. como sociedade responsável pela gestão aeroportuária e a gestão de navegação aérea recaiu sobre a empresa pública ENAIRE.

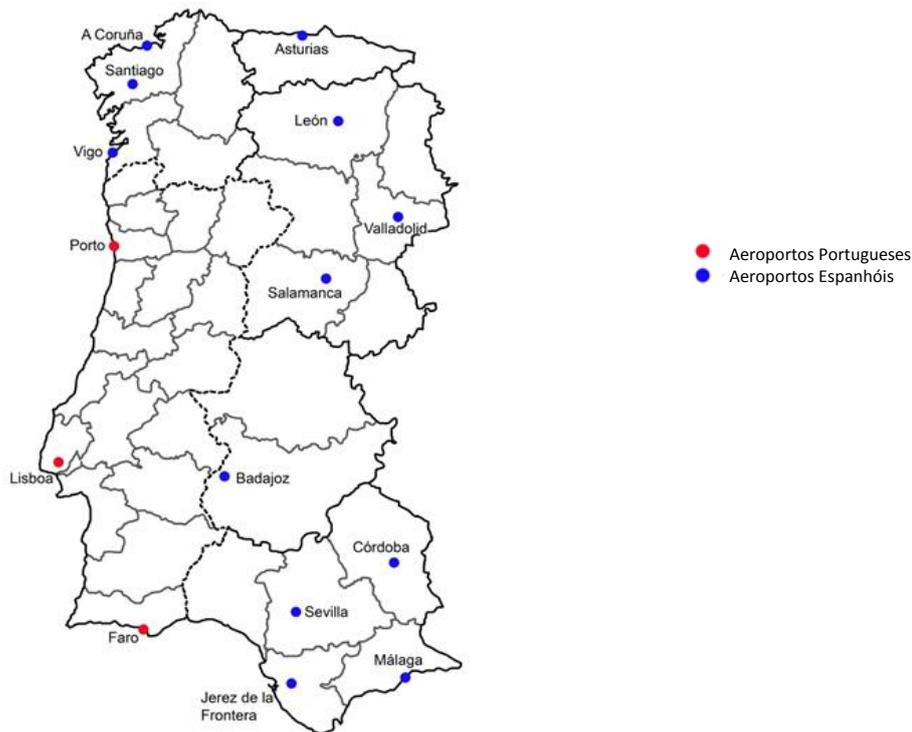
Com esta nova organização, AENA S.A. podia dar acesso ao capital privado à gestão dos aeroportos. Em fevereiro de 2015, ocorreu a privatização parcial da AENA com a venda em bolsa de 49% do capital. No território peninsular, a AENA gere 34 aeroportos e 1 heliporto.

No que se refere a Portugal, em dezembro de 2012 privatizou-se a gestão de 10 aeroportos que compõem a rede portuguesa (4 aeroportos em território continental e outros 6 insulares). Os principais aeroportos peninsulares de Portugal são Lisboa, Porto e Faro.

Nas zonas fronteiriças entre Espanha e Portugal existem 4 aeroportos: Vigo, Salamanca e Badajoz para as províncias espanholas e Faro para os distritos portugueses.

No ano de 2016, no território peninsular espanhol, o aeroporto Adolfo Suárez Madrid-Barajas é o que regista o maior número de passageiros com 50,4 milhões seguido dos aeroportos de Barcelona-El Prat e de Málaga-Costa del Sol com 44,2 e 16,7 milhões de passageiros respetivamente. No que respeita a Portugal, os aeroportos de Lisboa, Porto e Faro registaram um volume de passageiros 22,4, 9,4 e 7,6 milhões de passageiros respetivamente durante 2016.

FIGURA 5. PRINCIPAIS AEROPORTOS PORTUGUESES E ESPANHÓIS NAS ZONAS FRONTEIRIÇAS



Fonte: Elaboração própria a partir de informações do Ministerio de Fomento (Espanha) e da Autoridade Nacional da Aviação Civil-ANAC (Portugal).



Durante a XXVIII Cimeira Luso-Espanhola, os Chefes de Governo de ambos os países expressaram o seu desejo de continuar a colaborar no desenvolvimento do Plano de Ação Comum Operacional do Bloco Funcional do Sudoeste do Céu Único Europeu. Para tal, sublinharam o interesse comum em fomentar a cooperação técnica com o objetivo de facilitar a interoperabilidade e integração de funções e componentes dos sistemas de controlo de tráfego aéreo, de modo a que ambos os países possam beneficiar das sinergias resultantes de uma colaboração conjunta junto de outros prestadores de serviços europeus de navegação aérea.

3.4. INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS

O Sistema Portuário espanhol é constituído por 46 portos de interesse geral que são geridos através de 28 Autoridades Portuárias (23 das quais peninsulares). Puertos del Estado é o organismo público dependente do Ministerio de Fomento que se encarrega da execução da política portuária do Governo e da coordenação e do controlo de eficiência do conjunto de Autoridades Portuárias.

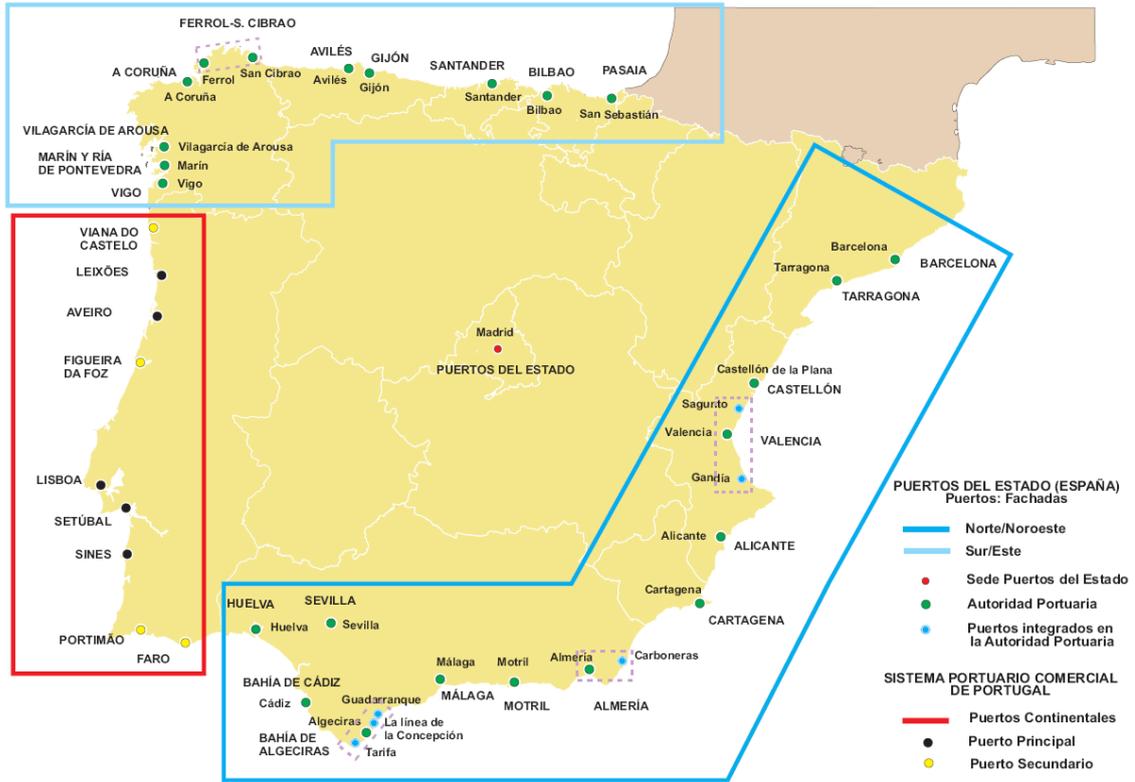
Devido à sua proximidade à rota marítima que se estende pelo Mediterrâneo, uma das mais importantes do mundo, e pela sua grande extensão de costa (8.000 Km), os portos espanhóis representam um elo importante dentro da logística do sul da Europa e do transporte marítimo internacional.

Em Portugal, o Sistema Portuário Comercial do Continente consta dos seguintes nove portos comerciais:

- Cinco portos principais - Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines, administrados pelas Autoridades Portuárias com o estatuto de Sociedades Anónimas e de capital exclusivamente público.
- Quatro portos secundários - Viana do Castelo, Figueira da Foz, Faro e Portimão. Os portos de Viana do Castelo e Figueira da Foz também são geridos pelas Autoridades Portuárias com o estatuto de Sociedades Anónimas e de capital exclusivamente público, propriedade, respetivamente, da Autoridade dos Portos do Douro e Leixões, S.A., e pela Administração do Porto de Aveiro, S.A.. Os Portos de Portimão e Faro são administrados pela Autoridade do Porto de Sines, S.A..

A vigilância e supervisão nos portos são exercidas conjuntamente pelo Ministério da Economia e pelo Ministério da Agricultura e do Mar. No contexto do Ministério da Economia, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., tem tarefas de supervisão e regulação da atividade económica do setor dos portos comerciais e do transporte marítimo.

FIGURA 6. FACHADAS MARÍTIMAS DO SISTEMA PORTUÁRIO PENINSULAR ESPANHOL PORTUGUÊS



Fontes: Elaboração própria a partir de informação do Ministério do Fomento (Espanha) e do Ministério da Economia (Portugal).

Na XXVIII Cimeira Luso-Espanhola reiterou-se o desejo de manter uma colaboração e coordenação no estabelecimento das Janelas Únicas Logísticas de ambos os países, o impulso nas auto-estradas do mar e a implementação nos portos de infraestruturas para o fornecimento de combustíveis alternativos, como parte do desenvolvimento do Corredor Atlântico.

Para além disso, salientou-se o interesse comum em estreitar a cooperação técnica em áreas como as ajudas à navegação ou a oceanografia operacional, e em continuar a avançar na promoção de ações conjuntas para o desenvolvimento de tráfegos portuários de cruzeiros e mercadorias no mercado atlântico.

4. FLUXOS DE PASSAGEIROS

Neste capítulo é feita a análise do transporte de passageiros entre Espanha e Portugal, e entre Portugal e Espanha com o resto de Europa. Para a sua elaboração, foram utilizadas as seguintes fontes:

- Passageiros por Rodovia. Dados fornecidos pela Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Esta informação foi completada com os dados do inquérito FRONTUR elaborada pelo Instituto Nacional de Estadística (INE).
- Passageiros por Ferrovia. Dados facultados pela RENFE e Comboios de Portugal (CP).
- Passageiros por Via Aérea. Pela parte de Espanha foram utilizados os dados publicados pela AENA, e no que respeita a Portugal os dados publicados pela Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC).
- Passageiros por Via Fluvial. O fornecedor da informação foi o INE português.

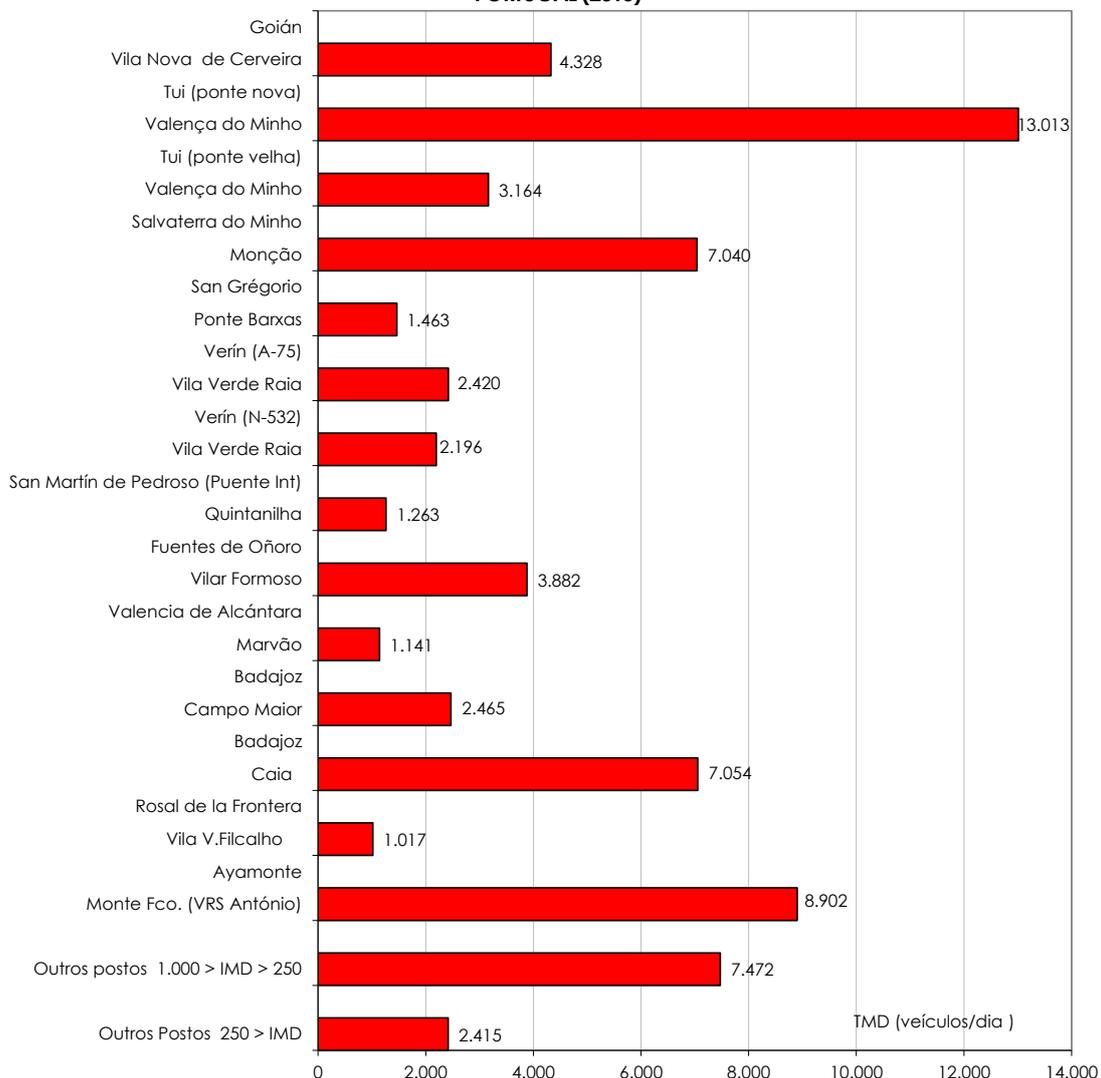
4.1. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR RODOVIA

A análise do movimento de passageiros através da fronteira entre ambos os países foi realizada através dos dados do Tráfego Médio Diário (TMD) obtidos nos postos fronteiriços. A informação é proveniente da Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Segundo estes dados, uma média diária de 69.236 veículos ligeiros atravessou a fronteira durante o ano de 2015, tendo em conta ambos os sentidos. Este valor significa um aumento de 4,3% relativamente ao ano anterior (66.375 veículos ligeiros) e uma diminuição de 6,9% comparado com o valor do OTEP número 7 (74.389 veículos, informação do ano 2012). 85,7% do tráfego concentra-se em 14 postos fronteiriços, que têm um TMD superior a 1000 veículos/dia. Na anterior edição do Observatório havia 15 postos que superavam o milhar de veículos ligeiros por dia.

No Gráfico 10 e a Figura 7 é apresentado o tráfego registado nestes postos principais.

GRÁFICO 10. TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO DE VEÍCULOS LIGEIOS NAS PRINCIPAIS FRONTEIRAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (2015)

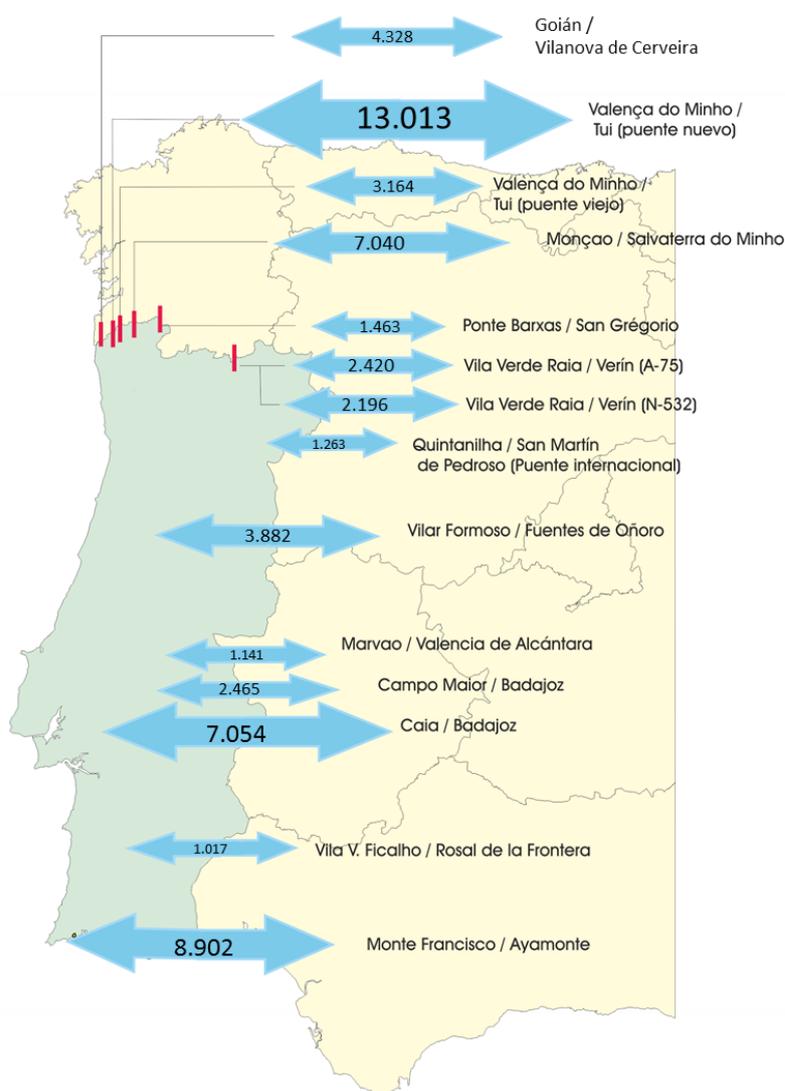


Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (Espanha)

Apesar da diminuição do número de veículos ligeiros por dia que atravessam a fronteira relativamente aos dados do OTEP nº7, alguns postos fronteiriços registam um aumento no TMD de veículos ligeiros. Este aumento foi mais significativo nos postos de Caia-Badajoz e de Vila Verde Raia-Verín através da A-75, com mais 240 e 199 veículos ligeiros, que representam um crescimento de 3,5% e de 9,0%, respetivamente.

Por outro lado, as maiores diminuições de veículos ligeiros/dia ocorrem nos postos fronteiriços de Valença do Minho-Tui (ponte velha) e em Vila Verde Raia-Verín (N-532). Concretamente, registou-se uma diminuição de 963 e 872 veículos ligeiros/dia, respetivamente, que equivalem a uma diminuição de 23,3% e de 28,4% relativamente aos valores registados em 2012.

FIGURA 7. INTENSIDADE MÉDIA DIÁRIA DE VEÍCULOS LIGEIROS NOS PRINCIPAIS POSTOS FRONTEIRIÇOS (2015)

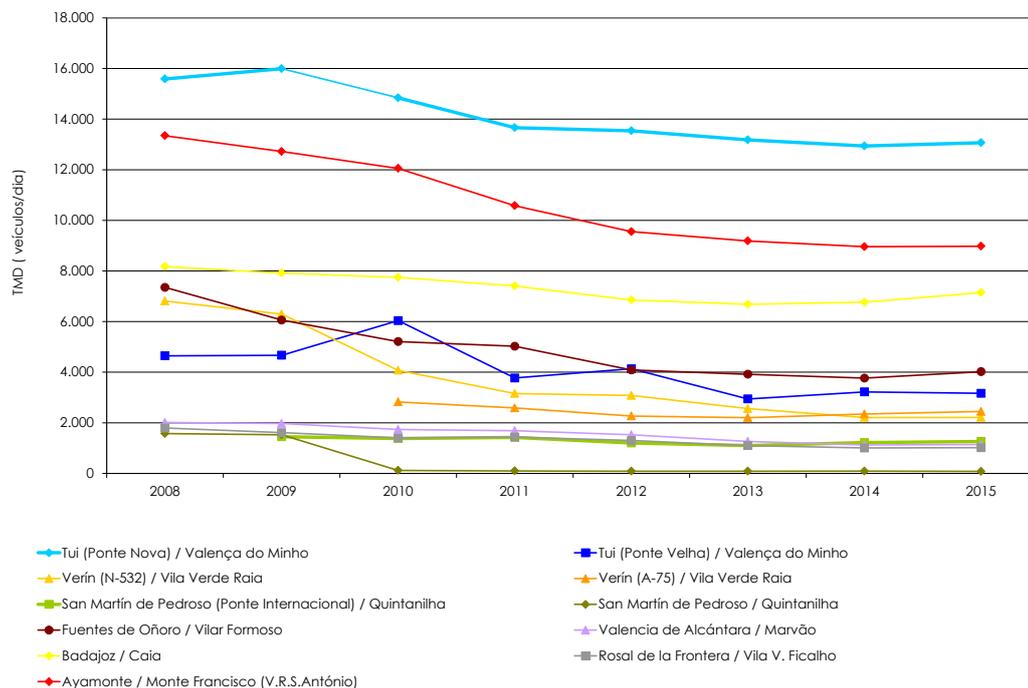


Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (Espanha)

Para a análise do fluxo de passageiros por rodovia, contabilizam-se também aqueles que atravessaram a fronteira a bordo de autocarros. Durante o ano 2015, uma média diária de 402 autocarros atravessou a fronteira, segundo informação da Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

O gráfico 11 apresenta a evolução do tráfego de automóveis e autocarros nas rodovias e auto-estradas de propriedade estatal. Pode observar-se que entre os anos de 2008 e 2013 existe uma tendência descendente geral, mas a partir de 2013 este registo começa a estabilizar e alguns destes postos fronteiriços refletem ligeiros aumentos do tráfego de automóveis e de autocarros.

GRÁFICO 11. EVOLUÇÃO DO TMD CONJUNTO DE AUTOMÓVIES E AUTOCARROS NOS PRINCIPAIS POSTOS FRONTEIRIÇOS NO PERÍODO 2008-2015



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (Espanha)

Para estimar o número de passageiros por rodovia, a informação do Tráfego Médio Diário é complementada com valores de ocupação média segundo a tipologia do veículo. Estes valores de ocupação média são os mesmos que se utilizaram no OTEP nº7, isto é, 1,7 passageiros para os automóveis e 29,1 passageiros para os autocarros.

Na Tabela 5 pode observar-se a evolução do número de passageiros que atravessaram a fronteira por rodovia entre os anos de 2008 e 2015. Embora entre 2014 e 2015 o número de passageiros tenha diminuído 0,6%, pode considerar-se que o registo de passageiros nos três últimos anos se manteve praticamente estável, após a diminuição de 21,4% verificada entre 2010 e 2013. Considerando toda a série representada (2008-2015) o número de passageiros diminuiu 17,9%.

TABELA 5
ESTIMATIVA DO TOTAL DE PASSAGEIROS QUE ATRAVESSAM A FRONTEIRA POR RODOVIA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2015)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
TMD	87.113	85.877	83.880	77.038	74.829	67.586	66.972	69.638
Passageiros	57.543.966	59.277.278	58.968.256	52.002.499	50.831.712	46.327.729	47.526.782	47.230.783

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (Espanha)

Relativamente a movimentos turísticos, o total de turistas portugueses que visitaram Espanha em 2015 ascendeu a 1.895 milhares, o que representou um acréscimo de 1% face aos dados de 2014.

A comunidade autónoma que recebeu mais turistas portugueses foi a Galícia com 437 mil (23,1% face ao total). Seguem-se a comunidade de Madrid e Andalúcia com 346 mil (18,2% do total) e 320 mil (16,9%).

O número de turistas por comunidade autónoma cresceu na maioria das comunidades autónomas, nas quais se pode estabelecer uma comparação com o ano 2014. Apenas a Andalúcia sofreu uma diminuição de turistas que atingiu os 0,4%.

TABELA 6
MILHARES DE TURISTAS ESTRANGEIROS PROCEDENTES DE PORTUGAL SEGUNDO A COMUNIDADE AUTÓNOMA DE DESTINO (2015)

COMUNIDADE AUTÓNOMA	TURISTAS	%	VARIAÇÃO INTERANUAL (%)
Andaluzia	320	16,9%	-0,4%
Aragón	20	1,0%	*
Ilhas Baleares	84	4,4%	21,3%
Canárias	47	2,5%	2,2%
Castela e Leão	173	9,1%	*
Catalunha	189	10,0%	5,2%
Comunidade Valenciana	111	5,8%	15,7%
Extremadura	80	4,2%	*
Galiza	437	23,1%	*
Comunidade de Madrid	346	18,2%	6,7%
País Basco	39	2,1%	*
Resto CCAA	51	2,7%	**
TOTAL	1.895	100,0%	1,0%

* Não existem dados do ano anterior para esta comunidade autónoma.

** Não é possível estabelecer uma comparação com os dados do ano anterior porque não se dispõe de informação detalhada das referidas comunidades autónomas.

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Estatísticas de Movimentos Turísticos nas fronteiras do INE.

4.2. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR FERROVIA

Atualmente as linhas ferroviárias utilizadas para o transporte internacional de passageiros na fronteira entre Espanha e Portugal são três:

- Porto - Vigo
- Lisboa - Madrid
- Lisboa - Irún/Hendaya

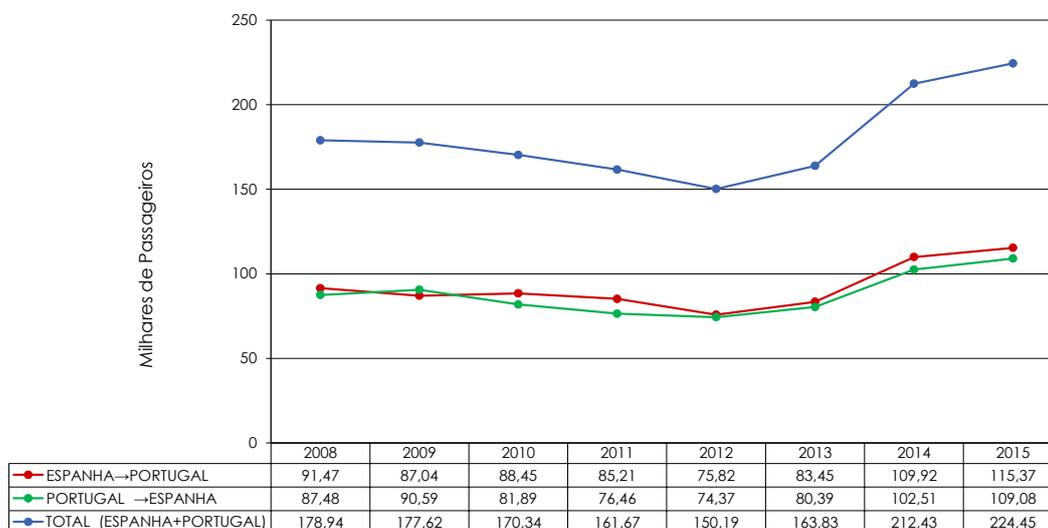
Para a elaboração deste capítulo, consideraram-se os dados facultados pela Renfe, e desde o ano de 2013, os disponibilizados pela Comboios de Portugal (CP) para a linha Lisboa-Irún/Hendaya, data em que a empresa portuguesa iniciou a gestão da mesma.

No Gráfico 12, apresenta-se a evolução do transporte ferroviário desde o ano de 2008 até 2015, em que se pode observar que o transporte teve um comportamento similar.

Entre 2008 e 2015, o transporte de passageiros por ferrovia cresceu 25,4%, o que equivale a 45,5 mil passageiros. Apesar deste crescimento, o transporte de passageiros por ferrovia sofreu uma diminuição de 16,1% (28,8 mil passageiros) entre 2008 e 2012, quando se alcançou o valor mínimo de passageiros para a série histórica estudada. A partir de 2012, o transporte de passageiros por ferrovia sofre uma alteração no comportamento e cresce continuamente até 2015, quando se atinge o valor máximo da série histórica estudada com 224,5 mil passageiros. Este valor representa um crescimento de 49,5% entre 2012 e 2015.

O crescimento de passageiros é explicado pelo aumento de passageiros das três linhas ferroviárias citadas anteriormente, durante o ano de 2014, mas especialmente pelo aumento de cerca de 30 mil passageiros na linha Porto – Vigo, nesse mesmo ano.

GRÁFICO 12. EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS POR FERROVIA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (2008-2015)



*Os dados representados neste gráfico correspondem ao total de utilizadores das linhas ferroviárias internacionais que são referidas no início deste capítulo.

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Renfe (Espanha) e Comboios de Portugal-CP (Portugal).

4.3. TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS

4.3.1. Fluxos de Espanha e Portugal com os restantes países da União Europeia

A análise do transporte aéreo de passageiros foi realizada com base nos dados disponibilizados pela AENA por parte de Espanha, e da ANAC por parte de Portugal.

A Tabela 7 recolhe os fluxos de passageiros entre os aeroportos espanhóis e portugueses e o resto dos países da União Europeia relativos ao ano de 2015. Nesta edição do OTEP inclui-se a desagregação de “Total sem ilhas” e “Total com ilhas”, que reflete respetivamente os fluxos dos passageiros espanhóis e portugueses localizados na Península Ibérica sem considerar as ilhas, ou o mesmo fluxo adicionando os aeroportos situados nas ilhas. A finalidade desta distinção é identificar o peso que têm as ilhas nos fluxos aéreos com os restantes países da União Europeia.

Em Portugal, o número de passageiros que embarcaram no seu território peninsular com destino à União Europeia foi de 12,1 milhões, enquanto os que desembarcaram procedentes daqueles foi de 12,6 milhões. Analisando o total, observa-se que o fluxo das ilhas representa 6,2% relativamente ao fluxo total existente com a União Europeia.

Relativamente a Espanha, os passageiros embarcados com origem nos aeroportos peninsulares com destino a outros países da UE são 36,6 milhões, enquanto que os desembarcados são 36,8 milhões. A percentagem que representa o fluxo das ilhas face ao fluxo total existente com a UE (peninsular mais ilhas) é de 37,4%, equivalente a 43,9 milhões de passageiros. Mais de 15 milhões do transporte aéreo insular de passageiros tem como origem ou destino o Reino Unido.



Dentro da UE, o principal fluxo de passageiros de Espanha e Portugal é estabelecido com os países que integravam a UE-15, com um peso de 94,2% e de 98,1%, se não se considerarem as ilhas, ou de 95,5% e de 97,9%, considerando as ilhas. Estas percentagens reduzem-se em cerca de 10% se se considera o conjunto da Europa como âmbito de estudo, em vez de se considerar a UE. Assim o fluxo de passageiros de Espanha e Portugal com a UE-15 relativamente ao total do fluxo aéreo com os países europeus, equivale a 84,3% e 90,4%, sem considerar as ilhas, e a 86,8% e 90,5%, considerando as ilhas.

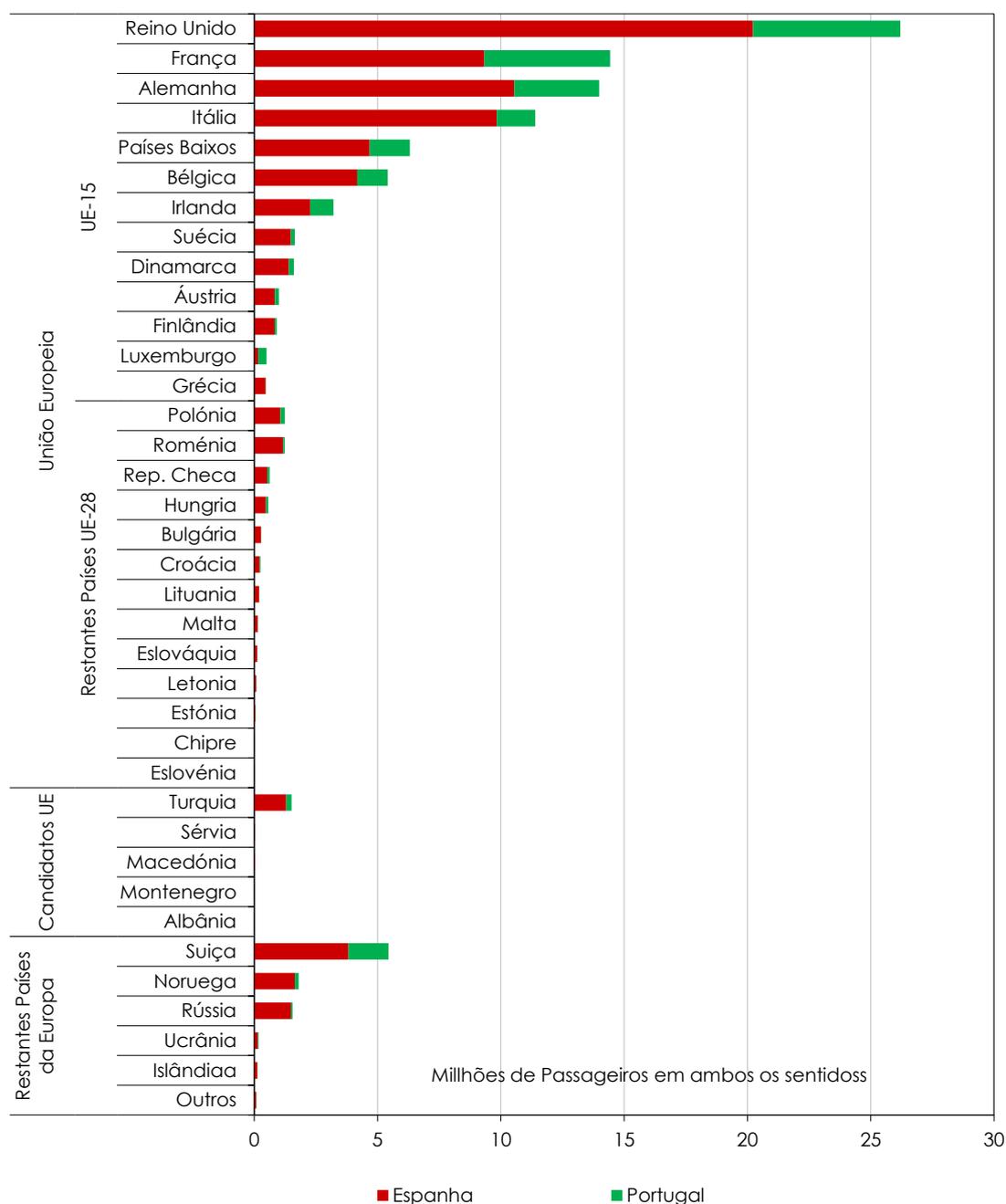
TABELA 7
MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NOS AEROPORTOS DE ESPANHA E PORTUGAL POR PAÍSES EUROPEUS DE ORIGEM OU DESTINO (2015)

	Espanha			TOTAL		Portugal			TOTAL	
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÁNSITO	SEM ILHAS	COM ILHAS	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÁNSITO	SEM ILHAS	COM ILHAS
Alemanha	5.229.228	5.297.320	15.162	10.541.710	25.195.299	1.718.514	1.719.297	8.263	3.446.074	3.845.210
Áustria	412.098	421.576	94	833.768	1.511.621	80.173	81.281	64	161.518	185.584
Bélgica	2.068.674	2.093.149	6.415	4.168.238	5.477.069	622.131	621.176	492	1.243.799	1.293.657
Bulgária	134.801	134.338	161	269.300	283.900	424	170	0	594	594
Chipre	3.417	3.101		6.518	6.553	64	0	0	64	64
Croácia	110.643	108.314	97	219.054	219.961	14.615	13.664	25	28.304	28.304
Dinamarca	699.750	701.869	741	1.402.360	2.526.377	102.257	96.371	1.215	199.843	254.888
Eslováquia	58.137	56.413		114.550	146.657	290	169	0	459	515
Eslovénia	576	637		1.213	1.523	153	144	0	297	297
Espanha						1.556.491	1.596.561	40.271	3.193.323	3.290.926
Estónia	23.861	23.423	52	47.336	68.094	849	385	0	1.234	1.587
Finlândia	417.152	409.999	365	827.516	1.393.466	38.561	39.834	3.159	81.554	118.842
França	4.666.330	4.661.429	2.859	9.330.618	11.088.351	2.503.163	2.561.170	36.390	5.100.723	5.268.676
Grécia	234.760	225.084	388	460.232	460.844	1.515	1.114	0	2.629	2.631
Hungria	240.112	233.496		473.608	506.793	48.477	47.771	0	96.248	96.248
Irlanda	1.129.574	1.139.003	1.149	2.269.726	3.442.969	471.551	472.658	1.047	945.256	950.463
Itália	4.919.196	4.909.687	3.030	9.831.913	11.871.515	776.119	783.626	2.145	1.561.890	1.573.763
Letónia	39.075	39.846		78.921	92.495	181	351	166	698	2.716
Lituânia	96.077	93.232	1.505	190.814	229.653	879	875	0	1.754	3.296
Luxemburgo	74.698	77.237	4.293	156.228	358.306	167.685	168.972	320	336.977	350.738
Malta	69.765	70.533		140.298	140.632	1.218	1.200	0	2.418	2.419
Países Baixos	2.334.642	2.342.204	1.298	4.678.144	6.351.054	806.938	816.373	7.828	1.631.139	1.706.455
Polónia	529.651	527.601	514	1.057.766	1.692.005	89.723	88.711	195	178.629	221.263
Portugal	1.460.679	1.486.888	2.512	2.950.079	3.231.649					
Reino Unido	10.088.558	10.133.554	4.850	20.226.962	36.030.037	2.978.304	2.987.643	9.233	5.975.180	6.549.945
República Ct	260.003	264.616	168	524.787	704.541	50.578	48.699	0	99.277	120.167
Roménia	584.029	585.001		1.169.030	1.186.566	29.151	28.376	12	57.539	57.745
Suécia	739.556	736.733	2.036	1.478.325	3.085.251	81.744	83.197	705	165.646	197.716
Total UE-15	34.474.895	34.635.732	45.192	69.155.819	112.023.808	11.905.146	12.029.273	111.132	24.045.551	25.589.494
Total UE-28	36.625.042	36.776.283	47.689	73.449.014	117.303.181	12.141.748	12.259.788	111.530	24.513.066	26.124.709
Outros destinos europeus	4.303.330	4.302.758	11.499	8.617.587	11.772.489	1.048.227	1.045.385	2.518	2.096.130	2.158.555
Total Europa	40.928.372	41.079.041	59.188	82.066.601	129.075.670	13.189.975	13.305.173	114.048	26.609.196	28.283.264

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Aena, S.A. (Espanha) e da Autoridade Nacional da Aviação Civil - ANAC (Portugal)

De seguida, o Gráfico 13 apresenta a distribuição do transporte aéreo de passageiros entre o território peninsular de Espanha e Portugal (excluindo o tráfego gerado nas ilhas dos dois países) e o resto da Europa.

GRÁFICO 13. DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIA AÉREA ENTRE A PENÍNSULA IBÉRICA E OS PAÍSES EUROPEUS (2015)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Aena, S.A. (Espanha) e da Autoridade Nacional da Aviação Civil - ANAC (Portugal)

Da análise dos dados do Gráfico 13, observa-se que o Reino Unido é o país com o qual Espanha tem o maior fluxo de passageiros por via aérea, representando concretamente 25,6% dentro do continente europeu. Segue-se um grupo de três países da EU, Alemanha, Itália e França, com 13,3%, 12,4% e 11,8%, respetivamente.

No caso de Portugal, para além do Reino Unido, também França representa uma percentagem elevada do número de passageiros por via aérea. Os passageiros com origem ou destino nestes países correspondem a 25,5% e 21,8% respetivamente, dos passageiros por via aérea entre Portugal e os países europeus. A Alemanha representa 14,7% e com uma menor participação estariam países como os Países Baixos e a Suíça (7,0% e 6,9% respetivamente).



Se analisarmos os fluxos de passageiros do conjunto da Península Ibérica, existem quatro países com uma percentagem de tráfego aéreo de passageiros superior a 10%. Trata-se do Reino Unido (25,6%), França (14,1%), Alemanha (13,6%) e Itália (11,1%).

No fluxo de passageiros por via aérea entre a Península Ibérica e os países europeus, os fluxos com origem ou destino em Espanha representam 77,2% e os que têm origem ou destino em Portugal 22,8%.

A Tabela 8 apresenta os passageiros internacionais entre os principais aeroportos portugueses e espanhóis, com origem ou destino em Espanha, Portugal e França.

O Aeroporto de Madrid - Barajas é o que contabiliza um maior número de passageiros embarcados ou desembarcados nos aeroportos portugueses com mais tráfego (Lisboa, Porto e Faro), contabilizando 52,9%. Se analisarmos os três aeroportos espanhóis com mais tráfego com o conjunto da Europa (Madrid, Barcelona e Málaga), Lisboa é o aeroporto português que concentra o maior fluxo de chegadas e partidas, com 66,9% face às restantes origens e destinos portuguesas.

No que se refere o tráfego de passageiros entre os aeroportos de Madrid-Barajas, Barcelona e Málaga com França, este foi de 7,5 milhões de passageiros em 2015, enquanto que nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro com França ascendeu a 5 milhões de passageiros.



TABELA 8
PASSAGEIROS EMBARCADOS E DESEMBARCADOS NOS AEROPORTOS DE LISBOA, PORTO, FARO, MADRID, BARCELONA E MÁLAGA COM ORIGEM OU DESTINO EM ESPANHA, PORTUGAL E FRANÇA (2015)

PORTUGAL (origem/destino)			
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TOTAL
Aeroporto de Lisboa			
Espanha (origem/destino)	1.022.453	1.036.965	2.059.418
Madrid (Barajas)	581.049	594.115	1.175.164
Barcelona (EL PRAT)	293.538	296.956	590.494
França (origem/destino)	1.326.483	1.336.930	2.663.413
Paris (Charles de Gaulle)	521.354	523.761	1.045.115
Paris (Orly)	280.050	284.428	564.478
Aeroporto do Porto			
Espanha (origem/destino)	498.354	488.872	987.226
Madrid (Barajas)	241.508	242.315	483.823
Barcelona (EL PRAT)	174.785	176.346	351.131
França (origem/destino)	1.067.869	1.114.417	2.182.286
Paris (Charles de Gaulle)	372.207	389.114	761.321
Paris (Orly)	138.687	146.089	284.776
Basel-Euroairport	92.764	92.789	185.553
Aeroporto de Faro			
Espanha (origem/destino)	35.334	70.437	105.771
Madrid (Barajas)	25.385	24.458	49.843
Barcelona (EL PRAT)	159	25.827	25.986
França (origem/destino)	108.648	109.743	218.391
Paris (Orly)	63.384	62.969	126.353
Beauvis-Tille	28.950	29.751	58.701
Espanha (origem/destino)			
Aeroporto Madrid (Barajas)			
Portugal (origem/destino)	854.861	842.898	1.697.759
Lisboa	593.325	581.371	1.174.696
Porto	242.715	241.868	484.583
Faro	4.522	5.261	9.783
França (origem/destino)	1.607.199	1.599.007	3.206.206
Paris (Charles de Gaulle)	514.453	515.791	1.030.244
Paris (Orly)	590.653	579.469	1.170.122
Aeroporto de Barcelona -El Prat			
Portugal (origem/destino)	484.361	479.392	963.753
Lisboa	297.239	293.876	591.115
Porto	176.633	174.952	351.585
Faro	3.630	3.409	7.039
França (origem/destino)	1.674.675	1.682.691	3.357.366
Paris (Charles de Gaulle)	614.837	616.572	1.231.409
Paris (Orly)	480.850	479.644	960.494
Aeroporto de Málaga			
Portugal (origem/destino)	22.658	19.980	42.638
Lisboa	20.054	18.872	38.926
Porto	2.519	1.009	3.528
França (origem/destino)	465.803	466.930	932.733
Paris (Charles de Gaulle)	217.250	215.146	432.396
Paris (Orly)	101.728	102.434	204.162

Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AENA, S.A. (Espanha) e da Autoridade Nacional da Aviação Civil - ANAC (Portugal)

4.3.2. Fluxos entre Espanha e Portugal

A Tabela 9 apresenta o volume de tráfego aéreo de passageiros entre os aeroportos de Espanha e Portugal no ano 2015.

TABELA 9
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL EM AMBOS SENTIDOS (2015)

AEROPORTOS de ESPANHA	TOTAL DE PASSAGEIROS	AEROPORTOS de PORTUGAL				
		LISBOA	PORTO	FARO	FUNCHAL (MADEIRA)	OUTROS
Madrid (Barajas)	1.697.759	1.174.696	484.583	9.783	17.442	11.255
Barcelona (El Prat)	963.753	591.115	351.585	7.039	13.902	112
Palma de Maiorca	137.692	24.925	62.514	50.049	146	58
Valencia	92.479	50.865	41.586	9		19
Gran Canária	64.884	18.258	16.677	4.671	19.489	5.789
Sevilha	54.121	53.824	6	178		113
Bilbao	53.980	48.022	175	209	5.568	6
Málaga	42.638	38.926	47	3.528	13	124
Tenerife Sul	24.131	4.565	18.827		718	21
Menorca	15.833	6.808	9.023			2
Ibiza	15.454	10.592	4.545	98		219
Astúrias	14.977	14.898	7	4		68
La Coruña	14.118	13.990	48	12		68
Lanzarote	10.790	4.561	3.144	398	2.683	4
Outros (< 10.000 pasajeros)	29.032	7.788	7.556	3.782	7.295	2.611
Total aeroportos continentais	2.950.071	1.990.370	882.706	24.368	38.263	14.364
Total aeroportos (incluindo as ILHAS)	3.231.641	2.063.833	1.000.323	79.760	67.256	20.469

Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AENA, S.A. (Espanha)

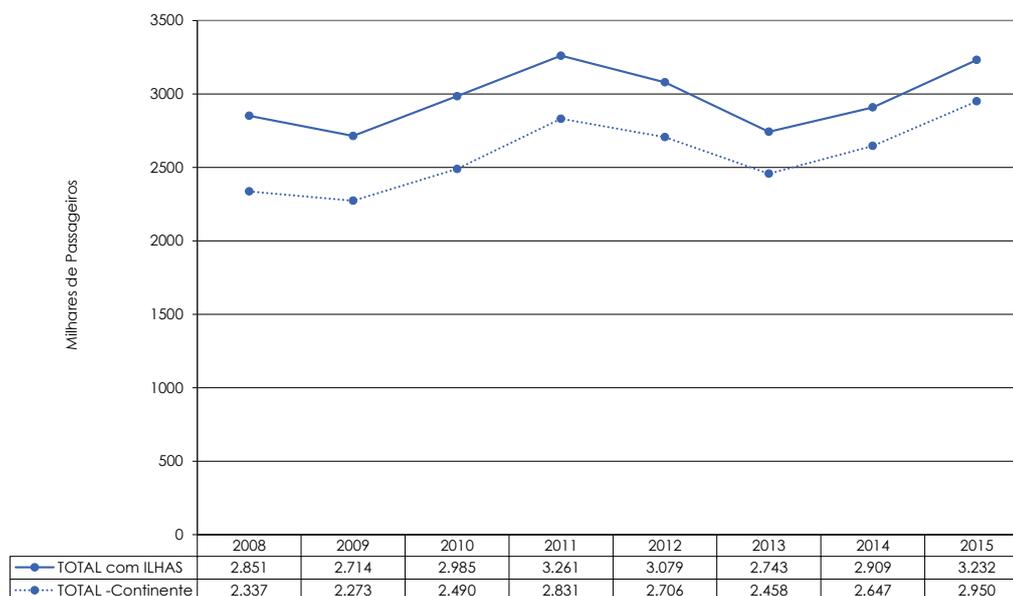
O total de passageiros por via aérea entre Espanha e Portugal foi superior a 3,2 milhões de passageiros no ano 2015. Os aeroportos espanhóis que registam um maior fluxo de passageiros nas relações com Portugal são Madrid-Barajas e Barcelona-El Prat representando 52,5% e 29,8%, respetivamente, do total dos aeroportos espanhóis.

No caso de Portugal, os aeroportos de Lisboa e Porto são a origem ou destino de praticamente a totalidade do fluxo aéreo entre Espanha e Portugal (94,8%). Assim, os passageiros com origem ou destino em Lisboa representam 63,9% do fluxo e os que têm origem ou destino no Porto representam 31,0%. Estas percentagens aumentam caso não se incluam os fluxos aéreos dos aeroportos insulares de Espanha, sendo que entre Lisboa e Porto abarcariam 97,4% dos fluxos entre Espanha e Portugal.

O fluxo de passageiros por via aérea dos aeroportos insulares espanhóis com Portugal equivale a 8,7% do total de passageiros por via aérea entre Espanha e Portugal (cerca de 281 mil passageiros). Todavia, este fluxo é especialmente importante no caso do aeroporto de Faro, uma vez que 69,5% dos seus passageiros têm como origem ou destino uma ilha espanhola, mais concretamente 62,8% têm como origem ou destino o aeroporto de Palma de Maiorca.

O Gráfico 14 apresenta a evolução do transporte de passageiros por via aérea entre Espanha e Portugal no período 2008-2015.

GRÁFICO 14. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSEIROS POR VIA AÉREA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (2008-2015)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da AENA, S.A. (Espanha)

A evolução do transporte de passageiros por via aérea entre Espanha e Portugal não apresenta um comportamento estável entre 2008 e 2015, uma vez que alterna anos de crescimento com outros de decréscimo. Não obstante, neste período o transporte de passageiros aumentou em 381 mil, o que representa um crescimento de 13,4% face a 2008.

No que se refere à importância dos aeroportos insulares espanhóis, observamos no gráfico que em cada ano a participação dos aeroportos peninsulares é maior. Em 2008, origem desta série histórica, o fluxo de passageiros dos aeroportos peninsulares representava 82,0%. Este valor foi aumentando praticamente anualmente até atingir 91,3% em 2015.

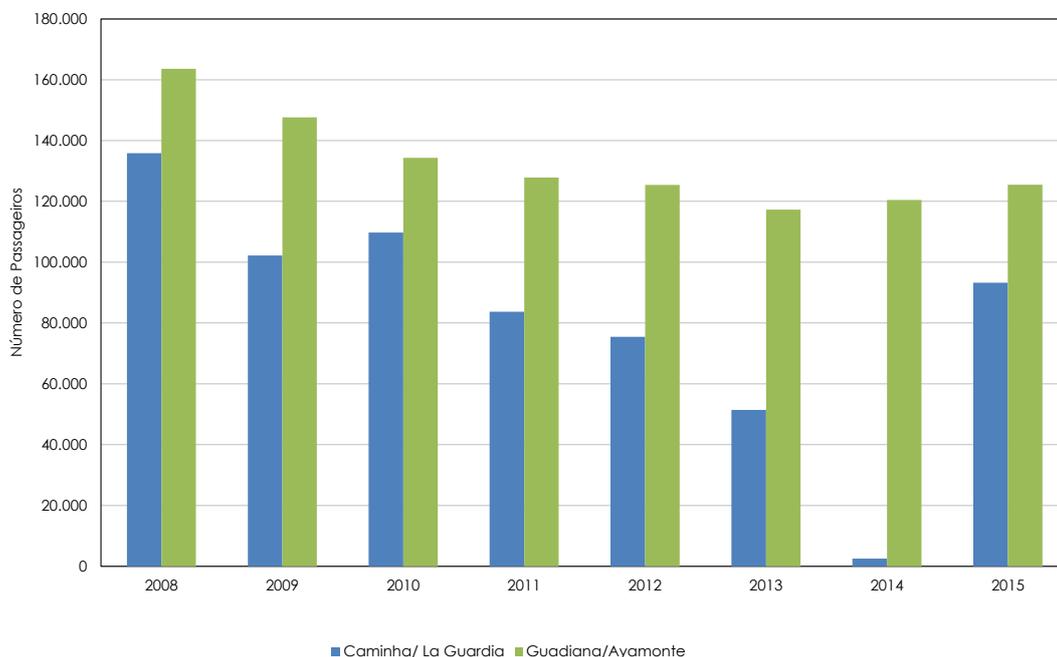
4.4. TRANSPORTE FLUVIAL DE PASSAGEIROS

O transporte de passageiros por via fluvial foi analisado graças à informação proporcionada pelo Inquérito ao Transporte Fluvial de Passageiros e Veículos pertencente ao INE de Portugal.

O Gráfico 15 apresenta o tráfego de passageiros registado anualmente através dos rios Minho e Guadiana. Estas duas vias fluviais totalizaram cerca de 219 mil passageiros em 2015, o que representa um aumento de 18 mil passageiros face à informação apresentada no OTEP nº7 (dados de 2012). Os anos de 2013 e 2014 terminaram com quedas interanuais de passageiros, de 16,1% e de 27,1% respetivamente. Em 2015 esta tendência foi invertida, com um crescimento de 77,8% face ao ano anterior.

A maior recuperação de passageiros ocorreu no posto Caminha/La Guardia. A diminuição de passageiros neste posto entre 2013 e 2015 é resultante da suspensão do serviço durante períodos de tempo prolongados. Guadiana/Ayamonte continua a ser a principal via fluvial com mais de 125 mil passageiros no final de 2015. Nos dois últimos anos da série registaram-se crescimentos interanuais de 2,7% (2014) e de 4,2% (2015).

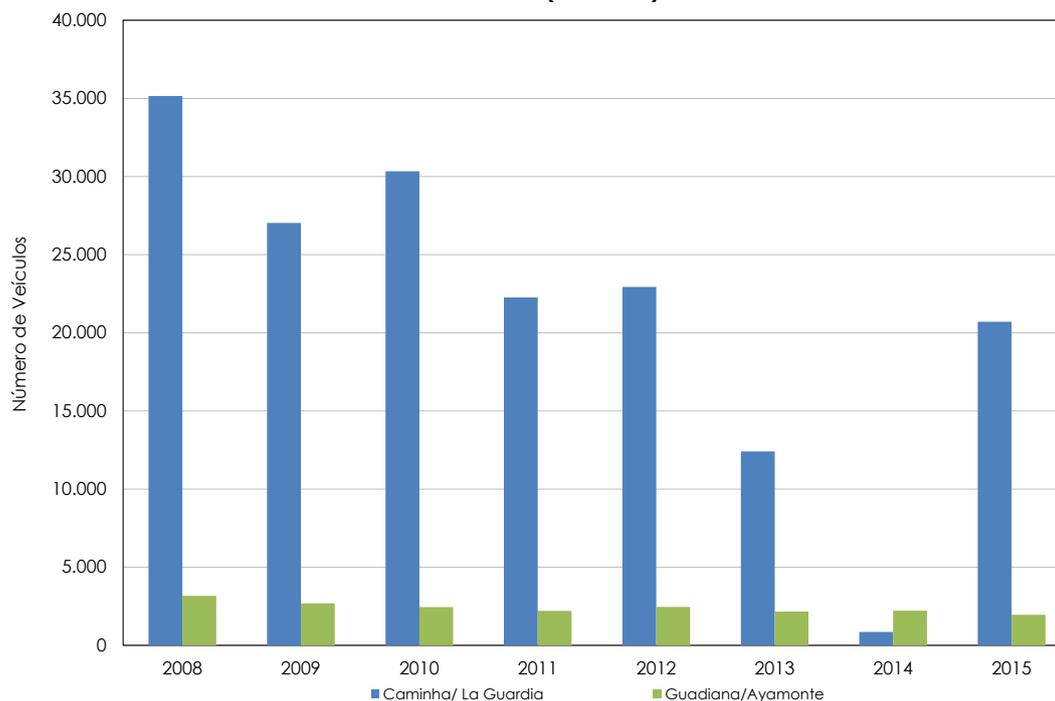
GRÁFICO 15. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIA FLUVIAL ENTRE ESPANHA E PORTUGAL-RIOS MINHO E GUADIANA (2008-2015)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Inquérito ao Transporte Fluvial de Passageiros e Veículos do INE (Portugal)

No Gráfico 16 apresenta-se a informação do total de veículos que cruzaram a fronteira por via fluvial pelos postos Minho e Guadiana. No último ano foram transportados cerca de 23 mil veículos, o que supõe um aumento de quase 20 mil veículos face ao valor registado em 2014. A causa da diminuição do número de veículos transportados nos últimos anos, em especial 2013 e 2014, é a anteriormente citada - longos períodos de suspensão do serviço. Apesar de no ano 2015 se ter registado uma recuperação, os valores encontram-se abaixo dos registados no ano 2008, quando se transportaram mais de 38 mil veículos.

GRÁFICO 16. EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE VEÍCULOS POR VIA FLUVIAL ENTRE ESPANHA E PORTUGAL – RIOS MINHO E GUADIANA (2008-2015)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de Inquérito ao Transporte Fluvial de Passageiros e Veículos de INE (Portugal)

4.5. RESUMO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

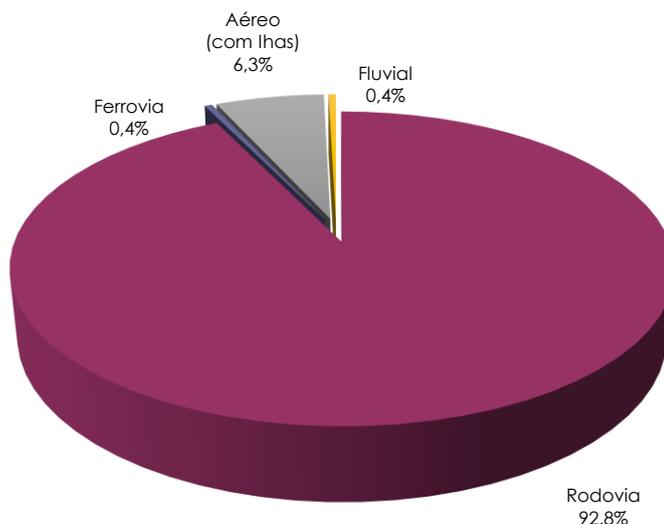
A Tabela 10 e o Gráfico 17 representam a repartição modal dos passageiros entre Espanha e Portugal para o ano de 2015 e a sua evolução face ao ano anterior.

**TABELA 10
RESUMO DE PASSAGEIROS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL NO ANO DE 2015 POR MODO DE TRANSPORTE E
COMPARAÇÃO COM O ANO 2014 (EM MILHÕES DE PASSAGEIROS)**

TIPO DE TRÁFICO	ANO		AUMENTO DE PASSAGEIROS	
	2014	2015	NÚMERO	PERCENTAGEM
Rodovia	47,53	47,23	-0,30	-0,6%
Ferrovia	0,21	0,22	0,01	5,7%
Aéreo (s/ilhas)	2,65	2,95	0,30	11,5%
Aéreo (c/ilhas)	2,91	3,23	0,32	11,1%
Fluvial	0,12	0,22	0,10	77,8%
Total - Continente	50,51	50,62	0,12	0,2%
Total	50,77	50,91	0,13	0,3%

Fonte: Elaboração própria a partir da Dirección General de Carreteras (Espanha, modo rodovia); Renfe e Comboios de Portugal (Espanha e Portugal, modo ferroviário); AENA, S.A. e ANAC (Espanha e Portugal, modo aéreo); INE (Portugal, modo fluvial).

GRÁFICO 17. DISTRIBUIÇÃO DO FLUXO DE PASAGEIROS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL POR MODO DE TRANSPORTE (2015)



Fontes: Elaboração própria a partir da Dirección General de Carreteras (Espanha, modo rodoviário); Renfe e Comboios de Portugal (Espanha e Portugal, modo ferroviário); AENA, S.A. e ANAC (Espanha e Portugal, modo aéreo); INE (Portugal, modo fluvial).

Na repartição por modo de transporte do fluxo de passageiros entre Espanha e Portugal observa-se um predomínio da rodovia face aos restantes modos de transporte, com 92,8% sobre o total de passageiros entre ambos países. Relativamente aos valores apresentados no OTEP nº7 (dados de 2012) não se verificam variações significativas nas percentagens de distribuição, a rodovia perde apenas décimas a favor do transporte aéreo e o peso do transporte por fluvial e por ferrovia continua inferior.

Em valores absolutos, a distribuição por modo de transporte do fluxo de passageiros entre Espanha e Portugal entre os anos de 2014 e 2015 reflete também a importância do transporte por rodovia. Esta importância é visível pelo fato de um incremento de 77,8% no número de passageiros transportados por via fluvial não ter uma incidência relevante no número total de passageiros total e também porque a consideração ou não dos aeroportos insulares modificaria apenas em 0,5% o total de passageiros entre Espanha e Portugal.

5. FLUXOS DE MERCADORIAS

Neste capítulo proceder-se-á à análise do transporte de mercadorias entre Espanha e Portugal, e entre Portugal e Espanha com o resto da Europa. Para a sua elaboração, foram utilizadas as seguintes fontes:

- Transporte por rodovia: Os dados do Eurostat resultam da aplicação do Regulamento CE 1172/98 para o transporte de mercadorias por rodovia. Os valores de tráfego médio foram obtidos através da Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para Espanha e do INE para Portugal.
- Transporte ferroviário: utilizam-se os dados fornecidos pelo INE de Portugal.
- Transporte marítimo: as fontes utilizadas são os Puertos del Estado por parte de Espanha e o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) por parte de Portugal.

Igualmente, incorporam-se no princípio deste capítulo dados estatísticos do comércio externo (exportações e importações). Estes dados referem-se ao movimento de mercadorias de comércio externo sujeitas a algum tipo de registo aduaneiro, e não estritamente a transporte, ainda sejam dados com interesse do ponto de vista da análise dos modos de transporte empregues no comércio internacional, e são globalmente consistentes com os dados da mobilidade de mercadorias. No caso de Espanha, os dados foram obtidos através da Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), e para Portugal provêm do Instituto Nacional de Estatística (INE).

5.1. COMERCIO EXTERNO SEGUNDO MODO DE TRANSPORTE (DADOS DAS ESTATÍSTICAS DE COMÉRCIO EXTERNO)

Neste capítulo analisa-se a evolução do comércio internacional de mercadorias entre Espanha e Portugal, entre Espanha e Portugal com os restantes países da União Europeia, e entre Espanha e Portugal com França, por ser o país mais próximo da Península Ibérica. Os dados recolhidos referem-se ao período compreendido entre 2008 e 2015.

5.1.1. Comércio externo de mercadorias entre Portugal e Espanha com o conjunto da União Europeia

O comércio externo de Portugal e Espanha com o conjunto da União Europeia ascendeu no ano de 2015 a 47 milhões de toneladas e 172 milhões de toneladas, respetivamente. No gráfico 18 ilustra-se a evolução do comércio externo de Portugal e Espanha com a União Europeia medido em volume (toneladas) por modo de transporte empregue, para o período 2008-2015.

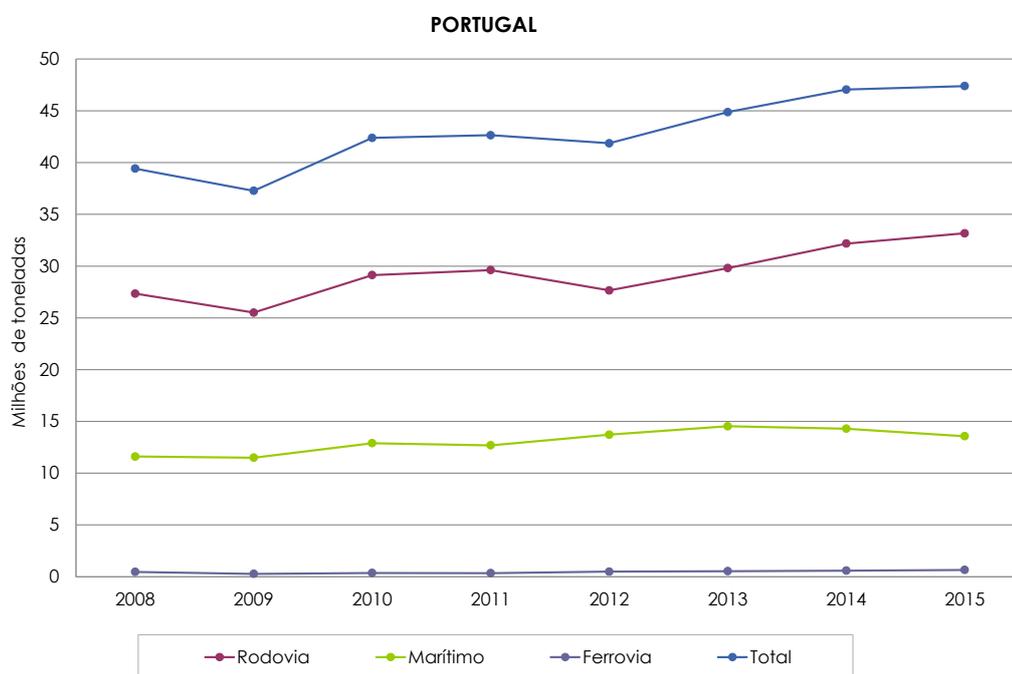
Nele se pode apreciar a importância do transporte por rodovia no comércio externo de ambos os países com o resto da União Europeia. O transporte marítimo é o segundo modo mais empregue, e o transporte ferroviário regista uma importância pouco significativa.

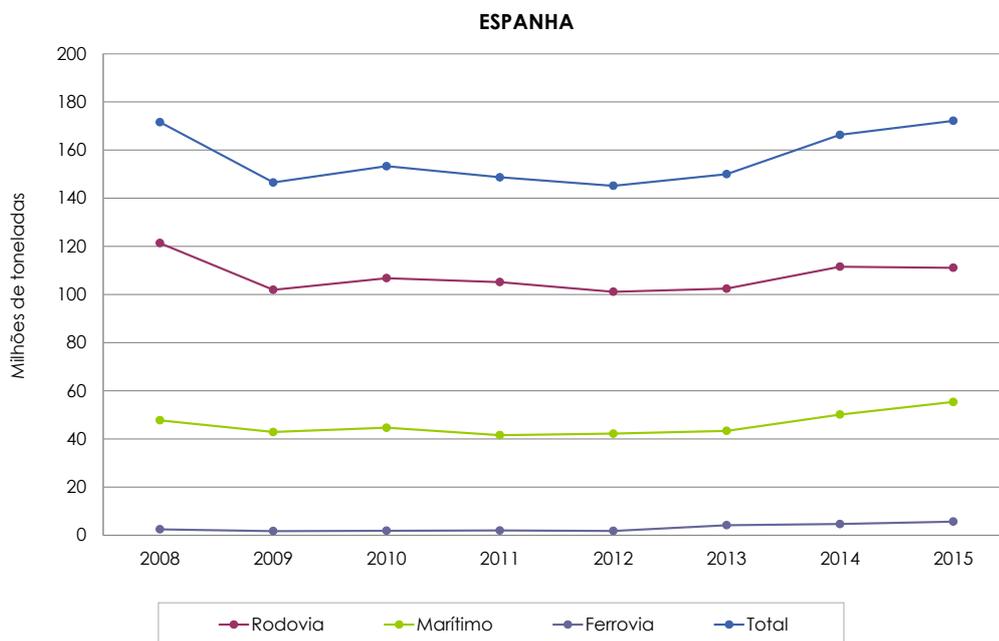
Entre os anos de 2008 e 2015, o comércio externo de mercadorias entre Portugal e a UE-28 registou uma evolução positiva, com um crescimento médio anual de 2,7%. No ano de 2015, o transporte por rodovia continuou a ser o modo mais utilizado nestas trocas comerciais, com um aumento de 3,1% face a 2014, enquanto que o modo marítimo decresce 5,1%. O modo que registou um maior crescimento anual em 2015, após vários anos seguidos com o mesmo comportamento, é o ferroviário, com 11,8%, embora continue sem representar um volume significativo no comércio externo.

No mesmo período (2008-2015), o comércio externo de mercadorias de Espanha com a UE-28 revelou duas tendências distintas. Um primeiro período entre 2008 e 2012 de diminuição do comércio externo, seguido de um período de recuperação entre 2013 e 2015, de forma que em 2015 o volume de comércio externo de Espanha com a UE-28 se situou em níveis semelhantes aos de 2008. Na análise dos modos utilizados observa-se decréscimo do modo rodoviário nestas trocas comerciais (mesmo continuando a ser o modo predominante), e uma maior participação do modo marítimo, seguido do modo ferroviário que registou um crescimento importante em termos relativos.

No ano de 2015 registou-se um crescimento de 3,5% no comércio internacional de mercadorias de Espanha com a UE-28, passando de 166 milhões de toneladas em 2014 para 172 milhões de toneladas em 2015. No ano de 2015, diminuíram as trocas comerciais realizadas por rodovia (-0,4%), enquanto que aumentou o modo marítimo (+10,5%) e o modo ferroviário (+21,6%).

GRÁFICO18. EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO EXTERNO DE MERCADORIAS DE PORTUGAL E ESPANHA COM A UE-28, POR MODO DE TRANSPORTE UTILIZADO (2008-2015)

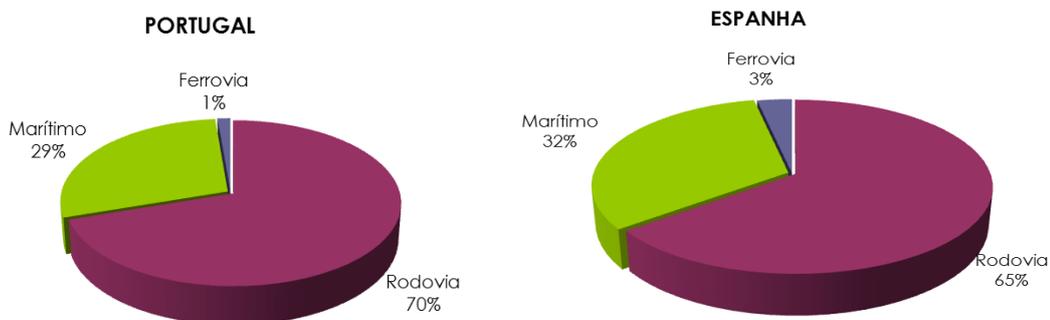




Fonte: Elaboração própria a partir de dados da AEAT (Espanha) e do INE (Portugal).

O Gráfico 19 revela que a rodovia continua a ser o principal modo de transporte utilizado no comércio externo de Espanha e Portugal com a União Europeia.

GRÁFICO 19. REPARTIÇÃO MODAL DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS DE PORTUGAL E ESPANHA COM A UNIÃO EUROPEIA (2015)

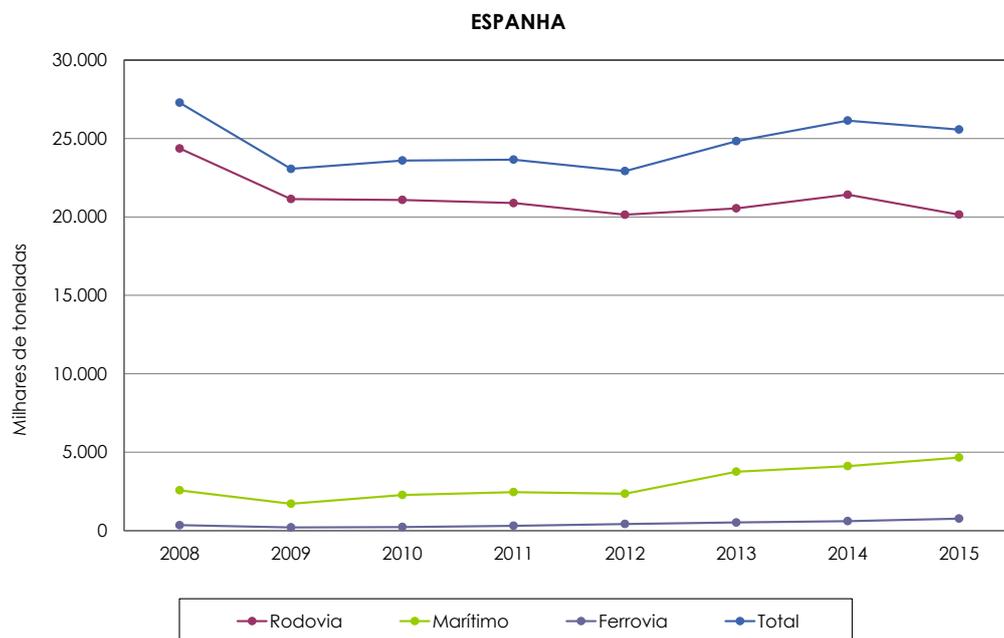
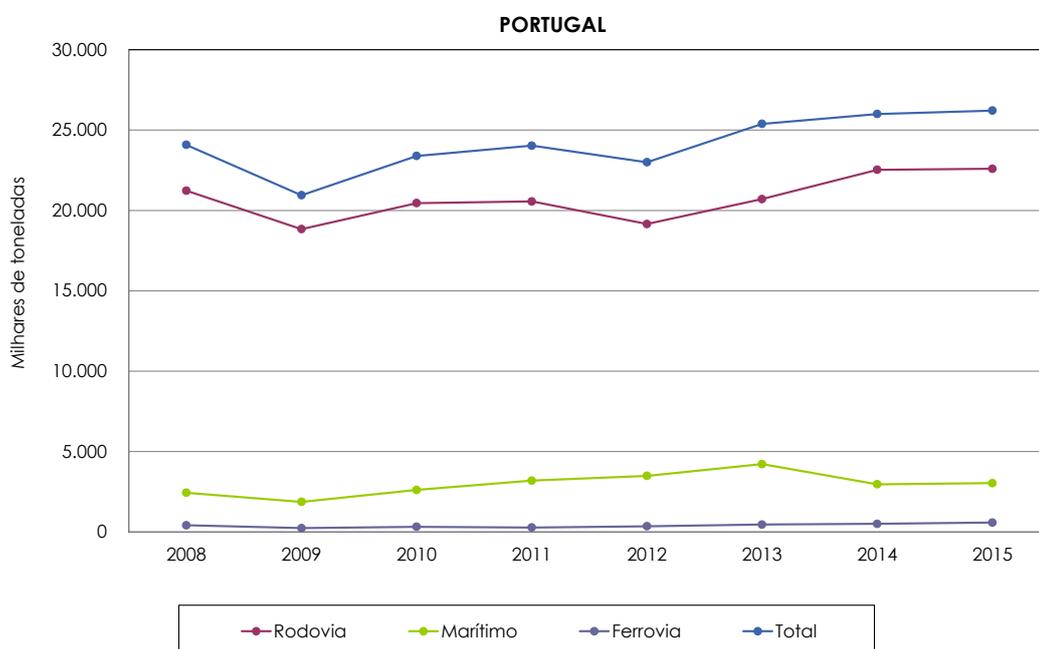


Fonte: Elaboração própria a partir de dados da AEAT (Espanha) e do INE (Portugal).

5.1.2. Trocas comerciais de mercadorias entre Espanha e Portugal

O comércio entre Espanha e Portugal no ano de 2015 ascendeu a mais de 25 milhões de toneladas. No Gráfico 20 representa-se a evolução das trocas de mercadorias entre Espanha e Portugal, no período compreendido entre 2008 e 2015.

GRÁFICO 20. EVOLUÇÃO DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, POR MODOS DE TRANSPORTE (2008-2015)



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de AEAT (Espanha) e INE (Portugal).

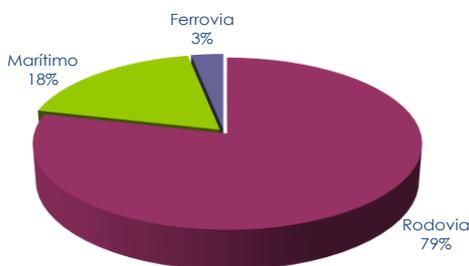
Entre 2008 e 2015, e segundo fontes portuguesas, o comércio externo entre Espanha e Portugal registou o seu valor mais alto em 2015, atingindo 26,2 milhões de toneladas, enquanto que, segundo fontes espanholas, este máximo ocorreu em 2014, com 26,1 milhões de toneladas. Durante este período, o transporte por rodovia foi o que liderou as trocas comerciais entre ambos os países.

Entre 2008 e 2015, Portugal registou um crescimento médio anual de 1,2% nas trocas com Espanha, sendo o modo ferroviário o que registou um maior aumento (+40,8%).

Os dados procedentes de Espanha, embora globalmente sejam consistentes com os de Portugal, revelam algumas diferenças. Assim, nos referidos dados observou-se um decréscimo médio anual de 0,9%. O modo com maior crescimento nestas trocas comerciais foi o ferroviário (+118%), seguido do modo marítimo (+81,3%). Porém o transporte por rodovia nas trocas com Portugal diminuiu (-17,3%) face ao ano de 2008. Nas variações anuais do ano de 2015 também se observa o crescimento dos modos marítimo e ferroviário, e a descida do modo rodoviário.

O Gráfico 21 mostra o predomínio do transporte rodoviário face aos outros modos de transporte nas trocas comerciais entre Espanha e Portugal.

GRÁFICO 21. REPARTIÇÃO MODAL NAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS ENTRE PORTUGAL E ESPANHA (2015)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da AEAT (Espanha).

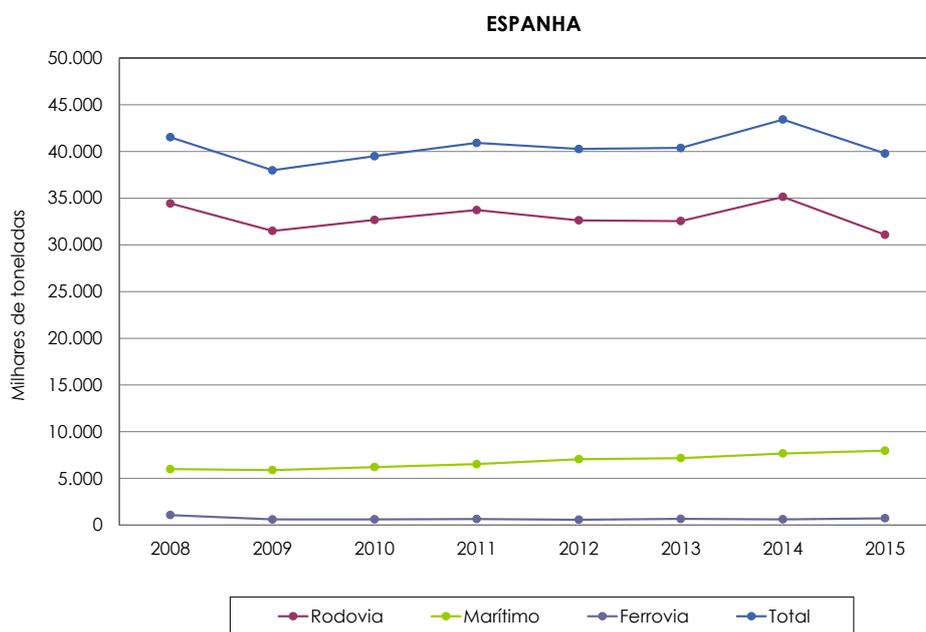
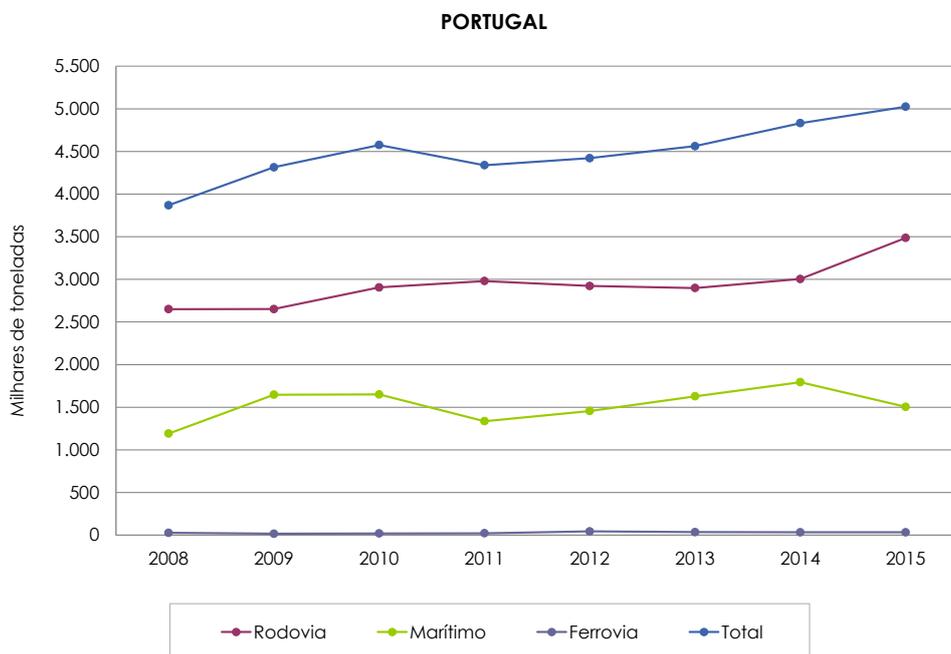
5.1.3. Comércio externo de mercadorias de Espanha e Portugal com França

O comércio externo de Portugal e Espanha com França ascendeu no ano de 2015 a 5,0 milhões de toneladas e 39,8 milhões de toneladas, respetivamente. O Gráfico 22 regista a evolução das trocas comerciais de Espanha e Portugal com França no período 2008-2015.

Entre 2008 e 2015, as trocas comerciais entre Portugal e França registraram um crescimento médio anual de 3,8%. No ano de 2011 verificou-se uma redução de 5,2% no volume de mercadorias transacionadas. O modo de transporte mais utilizado nestas trocas foi a rodovia, que ascendeu ao seu máximo no ano de 2015, com 69,4% de participação, o que equivale a 3,5 milhões de toneladas. Por outro lado, o modo marítimo em 2015 registou uma descida de 16,1%, pondo fim à tendência de crescimento que mantinha desde 2011. O transporte ferroviário acumulou um crescimento médio anual entre 2008 e 2015 de 2,9%.

Em Espanha, a rodovia continua a ser o principal modo de transporte utilizado no comércio externo com o país gaulês, tendo alcançado em 2014 o seu maior volume (35,1 milhões de toneladas). Entre 2008 e 2015 registou-se um decréscimo nas trocas comerciais realizadas por rodovia, e um aumento nos volumes nos modos marítimo e ferroviário. Em 2015, o decréscimo no modo rodoviário foi de 11,5%, enquanto nos modos marítimo e ferroviário se registaram crescimentos de 3,9% e 18,4%, respetivamente.

GRÁFICO 22. EVOLUÇÃO DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIA DE ESPANHA E PORTUGAL COM FRANÇA, POR MODOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS (2008-2015)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da AEAT (Espanha) e INE (Portugal).

5.2. TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR RODOVIA

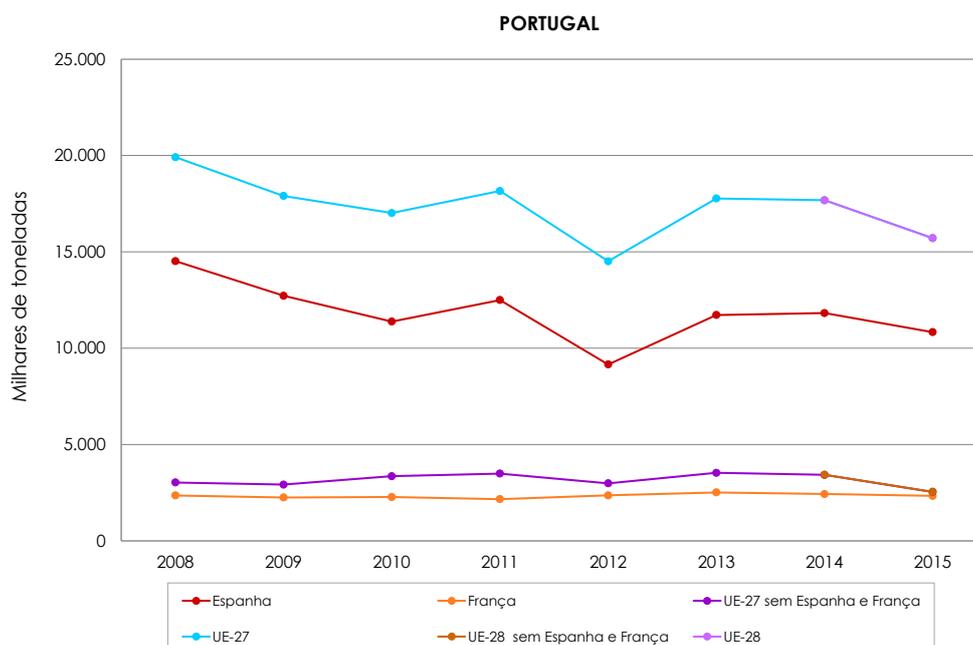
5.2.1. Transporte de mercadorias por rodovia entre Portugal e Espanha com a União Europeia

Os Gráficos 23 e 24 apresentam a evolução do transporte de mercadorias por rodovia realizado entre Espanha e Portugal com os restantes países da UE, independentemente do país de matrícula do veículo pesado.

O volume de mercadorias carregadas ou descarregadas em Portugal em 2015, com destino ou origem no resto da EU, ascende a 25,5 milhões de toneladas. A relação com Espanha representa 76,3% deste volume, cerca de 19,5 milhões de toneladas. França representa 10,0%, o que equivale a 2,5 milhões de toneladas. Os restantes países da UE 13,7% do referido volume, 3,5 milhões de toneladas.

No Gráfico 23 apresenta-se a evolução do transporte de mercadorias por rodovia entre Portugal e os restantes países da UE para o período compreendido entre 2008 e 2015. Neste período, o transporte de mercadorias entre Portugal e os restantes países da UE reduziu-se em 18,9%.

GRÁFICO 23. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR RODOVIA ENTRE PORTUGAL E A UE (2008-2015)

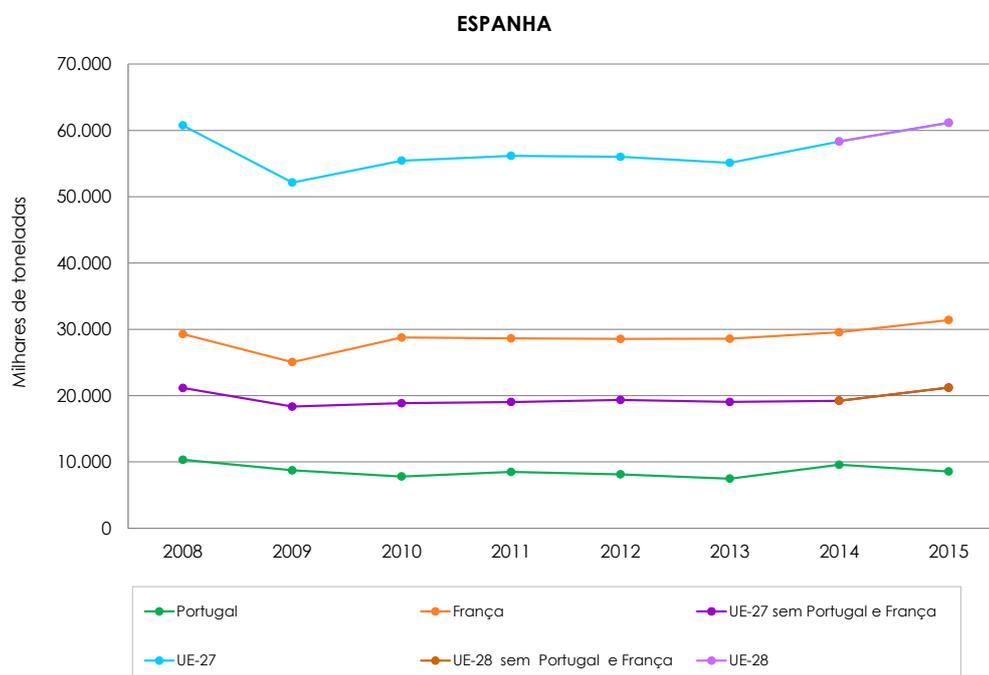


Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da EUROSTAT- Regulamento CE 1172/98 (*International annual road freight transport - goods unloaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_ugtt], International annual road freight transport - goods loaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_lgft], Annual cross-trade road freight transport by link, group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_cta_gft]*)

No Gráfico 24 apresenta-se a evolução do transporte de mercadorias por rodovia entre Espanha e os restantes países da UE. Em 2015, este transporte ascendeu a 95,0 milhões de toneladas. 40,2% deste volume teve origem em França, 20,5% em Portugal e 39,3 % nos restantes países da UE.

Entre 2008 e 2015 o transporte de mercadorias entre Espanha e os restantes países da UE reduziu-se em 7,0%. O transporte entre Espanha e Portugal diminuiu 21,8%, enquanto que entre Espanha e França se reduziu 0,4%. O volume de transporte com os restantes países da UE diminuiu 4,0%.

GRÁFICO 24. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR RODOVIA ENTRE ESPANHA E A UE (2008-2015)



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do EUROSTAT - Regulamento CE 1172/98. (International annual road freight transport - goods unloaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_ugtt], International annual road freight transport - goods loaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_lgtt], Annual cross-trade road freight transport by link, group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_cta_gtt]).

Na Tabela 11 apresenta-se o transporte de mercadorias entre Espanha e Portugal e a UE segundo a nacionalidade da empresa transportadora.

**TABELA 11
EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR RODOVIA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL COM A UE, POR NACIONALIDADE DA MATRÍCULA (2008-2015) (MILHARES DE TONELADAS)**

(milhares de toneladas)

ANO	Origem/Destino Portugal			Origem/Destino Espanha			
	Portuguesa	Não Portuguesa	Total	Espanha	Não Espanhola	Total	Total
2008	19 912	11 579	31 491	60 759	41 416	102 175	102 175
2009	17 902	10 167	28 069	52 138	37 281	89 419	89 419
2010	17 017	9 072	26 089	55 430	34 815	90 245	90 245
2011	18 162	9 544	27 706	56 165	32 539	88 704	88 704
2012	14 510	9 019	23 529	56 021	28 514	84 535	84 535
2013	17 772	8 818	26 590	55 111	32 737	87 848	87 848
2014	17 681	10 972	28 653	58 335	32 940	91 275	91 275
2015	15 713	9 835	25 548	61 162	33 883	95 045	95 045

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do EUROSTAT - Regulamento CE 1172/98. (International annual road freight transport - goods unloaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_ugtt], International annual road freight transport - goods loaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_lgtt], Annual cross-trade road freight transport by link, group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_cta_gtt]).

No ano de 2015 o transporte de mercadorias por rodovia entre Portugal e a UE efetuou-se predominantemente (61,5%) com veículos de matrícula portuguesa. Entre 2008 e 2015 o volume de transporte realizado pelos veículos pesados portugueses reduziu-se 26,7%, enquanto o volume total foi reduzido em 23,3%.

Os veículos pesados matriculados em Espanha efetuaram em 2015 64,4% do transporte entre Espanha e os restantes países da UE. Entre 2008 e 2015 o volume de transporte efetuado por veículos pesados espanhóis aumentou 0,7%. Todavia, o volume total do transporte de mercadorias entre Espanha e os restantes países da UE diminuiu 7,5%.

5.2.2. Transporte de mercadorias por rodovia entre Espanha e Portugal

A Tabela 12 agrupa o volume total de mercadorias transportadas entre Espanha e Portugal entre 2008 e 2015 segundo o país onde foram matriculados os veículos pesados.

TABELA 12
EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR RODOVIA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, POR NACIONALIDADE DA MATRÍCULA (2008-2015)
(MILHARES DE TONELADAS)

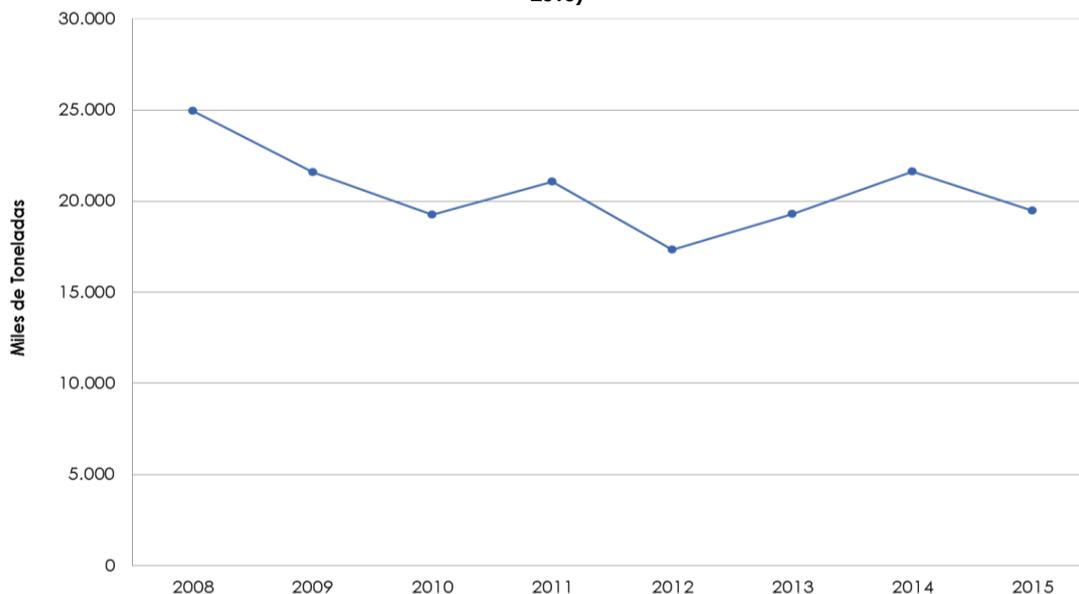
ANO	NACIONALIDADE DA MATRÍCULA			TOTAL
	ESPAÑHOLA	PORTUGUESA	TERCEIROS	
2008	10 323	14 521	86	24 930
2009	8 736	12 724	123	21 583
2010	7 806	11 385	58	19 249
2011	8 492	12 502	90	21 084
2012	8 120	9 157	59	17 336
2013	7 481	11 723	74	19 278
2014	9 565	11 822	229	21 616
2015	8 552	10 835	116	19 503

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do EUROSTAT-. Regulamento CE 1172/98. (International annual road freight transport - goods unloaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_ugtt], International annual road freight transport - goods loaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_lgtt], Annual cross-trade road freight transport by link, group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_cta_gtt]).

De salientar que o transporte de mercadorias por rodovia entre Espanha e Portugal se efetua maioritariamente por veículos registados nestes países. No período 2008-2015 o volume transportado diminuiu 21,8% (5,4 milhões de toneladas). Embora nos anos de 2012 e 2013 se tenham registado crescimentos anuais, em 2015 observa-se um decréscimo de 9,8% (2,1 milhões de toneladas).

No Gráfico 25 apresenta-se o volume total do transporte de mercadorias por rodovia entre Espanha e Portugal sem distinguir o país de matrícula dos veículos pesados.

GRÁFICO 25. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR RODOVIA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (2008-2015)



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do EUROSTAT - Regulamento CE 1172/98. (International annual road freight transport - goods unloaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_ugtt], International annual road freight transport - goods loaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_la_lgtt], Annual cross-trade road freight transport by link, group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_cta_gft])

Nota: Como se indica no início deste capítulo foram utilizados dados de fontes distintas.

Assim, no ponto 5.1 os dados utilizados têm como fontes o INE (caso português), baseando-se num inquérito às empresas sobre importação/exportação (do qual se extrai informação sobre o modo de transporte utilizado) e as estatísticas de comércio externo da Agência Tributária espanhola. Nos capítulos 5.2.1 e 5.2.2, os dados representados têm como fonte o Eurostat (informação recolhida por esta entidade, resultante dos dados fornecidos por Portugal e Espanha em resposta ao Reg. CE 1172/98 – Inquérito ao transporte rodoviário. A pesar das fontes serem diferentes, os dados são coerentes entre si.

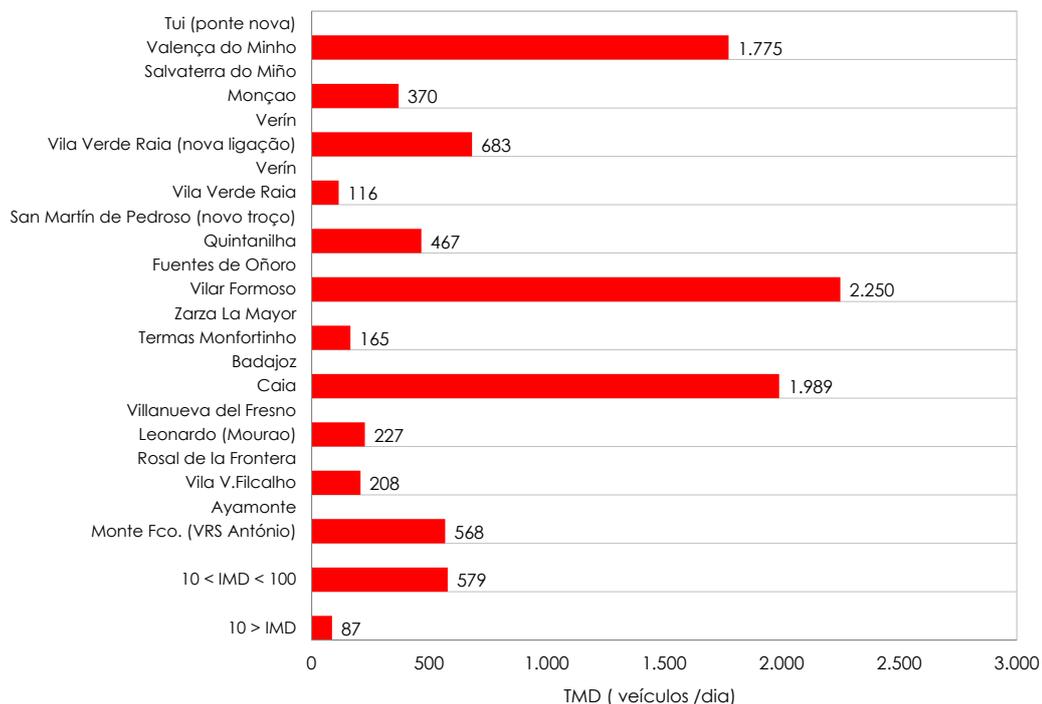
5.2.3. Tráfego de veículos pesados nos postos fronteiriços luso-espanhóis

O Gráfico 26 apresenta os 11 postos mais importantes (aqueles cujo tráfego médio diário de veículos pesados se situa acima dos 100 veículos/dia), que concentram 93,0% do total do tráfego de veículos pesados nas fronteiras luso-espanhóis.

Os postos fronteiriços com maior TMD de veículos pesados de mercadorias são Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro, Caia-Badajoz e Valença do Minho-Tui (ponte nova), que no em conjunto concentram 63,4% do tráfego total de veículos pesados que diariamente cruzam a fronteira entre Espanha e Portugal.

De 2014 a 2015 ocorreu um acréscimo de 0,3% no número de veículos pesados que transportam mercadorias, o que corresponde a mais 29 veículos/dia (9.454 veículos/dia em 2014 e 9.483 em 2015).

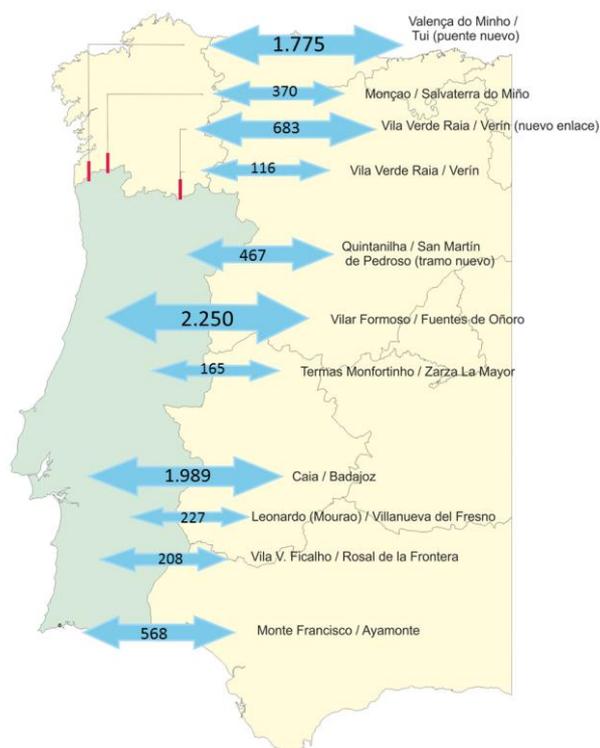
GRÁFICO 26. TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO DE VEÍCULOS PESADOS DE MERCADORIAS NAS PRINCIPAIS FRONTEIRAS LUSO-ESPANHOLAS (2015)



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (Espanha)

A Figura 8 apresenta a distribuição geográfica das principais fronteiras luso-espanholas e o TMD de veículos pesados de mercadorias no ano de 2015.

FIGURA 8. TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO DOS VEÍCULOS PESADOS DE MERCADORIAS NAS PRINCIPAIS FRONTEIRAS (2015)



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (Espanha)

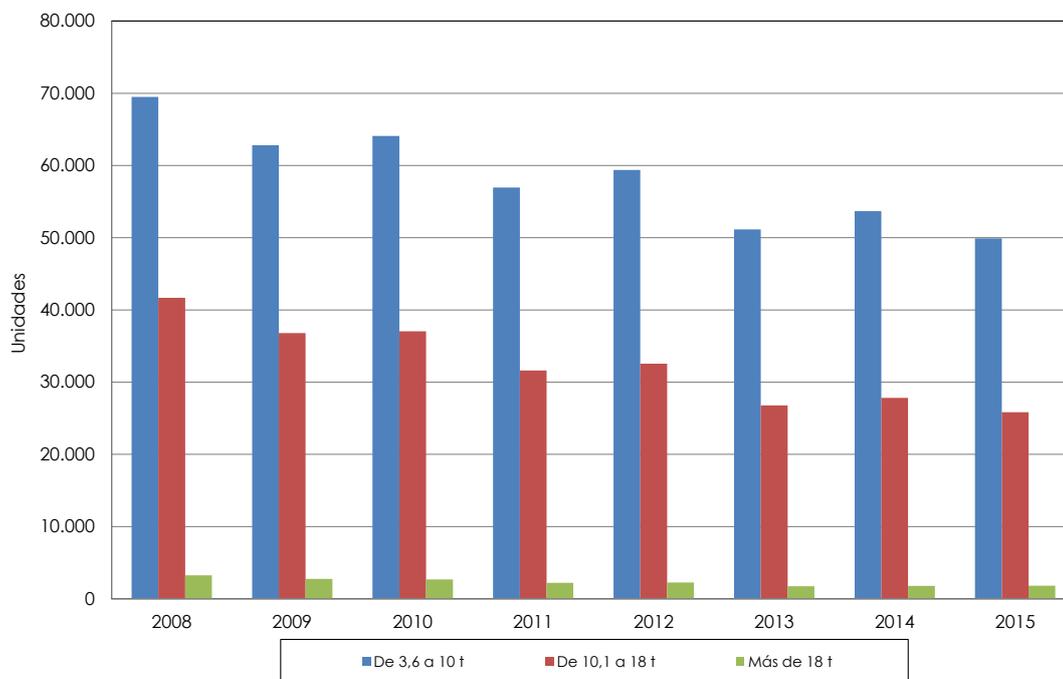
De realçar o acréscimo de 54,2% no número de veículos pesados entre 2014 e 2015 no posto de San Martín de Pedroso-Quintanilha (mais 164 veículos pesados/dia). No mesmo período de tempo, o posto fronteiriço de Badajoz-Campo Maior passou de 113 veículos pesados/dia em 2014 para 34 veículos/dia em 2015 (não se reflete na Figura 8 por se tratar de um TMD inferior a 100 veículos/dia).

5.2.4. Características e dimensão do parque de veículos para o transporte por conta própria e por conta de outrem

A. PARQUE POR CONTA PRÓPRIA

Os Gráficos 27 e 28 demonstram a evolução do número de veículos rígidos que efetuam transporte por conta própria, classificados por escalões de carga útil/peso bruto², em Espanha e em Portugal.

GRÁFICO 27. EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE CAMIÕES QUE EFETUAM EM ESPANHA TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA, POR ESCALÕES DE CARGA ÚTIL (2008-2015)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC) (Ministerio de Fomento, Espanha).

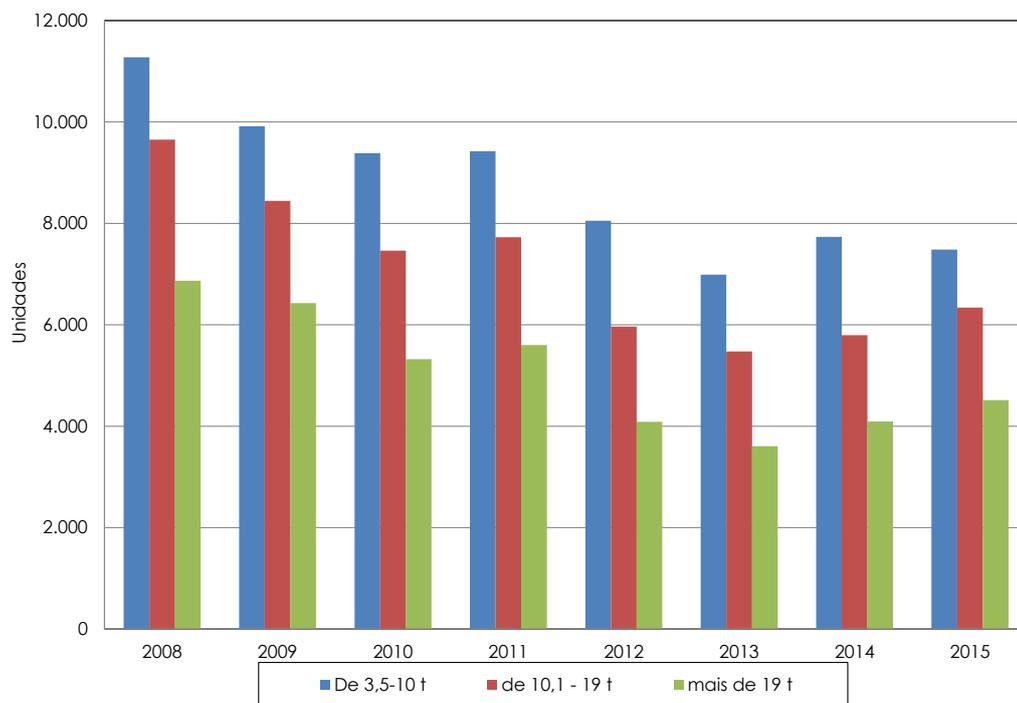
Segundo se observa no Gráfico 27 relativo aos veículos que efetuam transporte por conta própria, o escalão com menor capacidade de carga útil (de 3,6 a 10 toneladas) continua a ser o que dispõe do maior número de veículos em 2015 (64% face ao total do parque de veículos rígidos por conta própria). Segue com 33% de quota, o escalão de carga útil de 10,1 a 18t, representando o escalão de maior carga útil (mais de 18t) 2%.

Entre 2008 e 2015 reflete-se uma tendência descendente do número de veículos por conta própria. Concretamente registou-se uma diminuição de 32% no número total de veículos que efetuam em Espanha transporte por conta própria, passando de 114.439 unidades em 2008 para 77.534 em 2015.

² Para efeitos de contabilização, em Espanha considera-se todos os veículos cuja carga útil seja superior a 3.600kg enquanto em Portugal aqueles cuja carga útil seja superior a 3.500 kg.

Nos últimos dois anos analisados (2014 e 2015) verifica-se uma redução no número de veículos nos principais escalões de carga útil e no superior a 18t o número de unidades mantém-se constante.

GRÁFICO 28. EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE CAMIÕES QUE EFETUAM EM PORTUGAL TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA, POR ESCALÕES DE PESO BRUTO (2008-2015)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do INE (Portugal).

A análise do Gráfico 28 indica que em Portugal o escalão de peso bruto menor constitui uma parte importante do número de veículos que realizam transporte por conta própria. A diferença face aos outros escalões não é tão notória como no caso espanhol. No ano de 2015, a percentagem associada a cada escalão de peso bruto é de 40,8% para um peso bruto 3,5 a 10t, 34,6% entre 10,1 a 19t, e 24,6% para o mais de 19t.

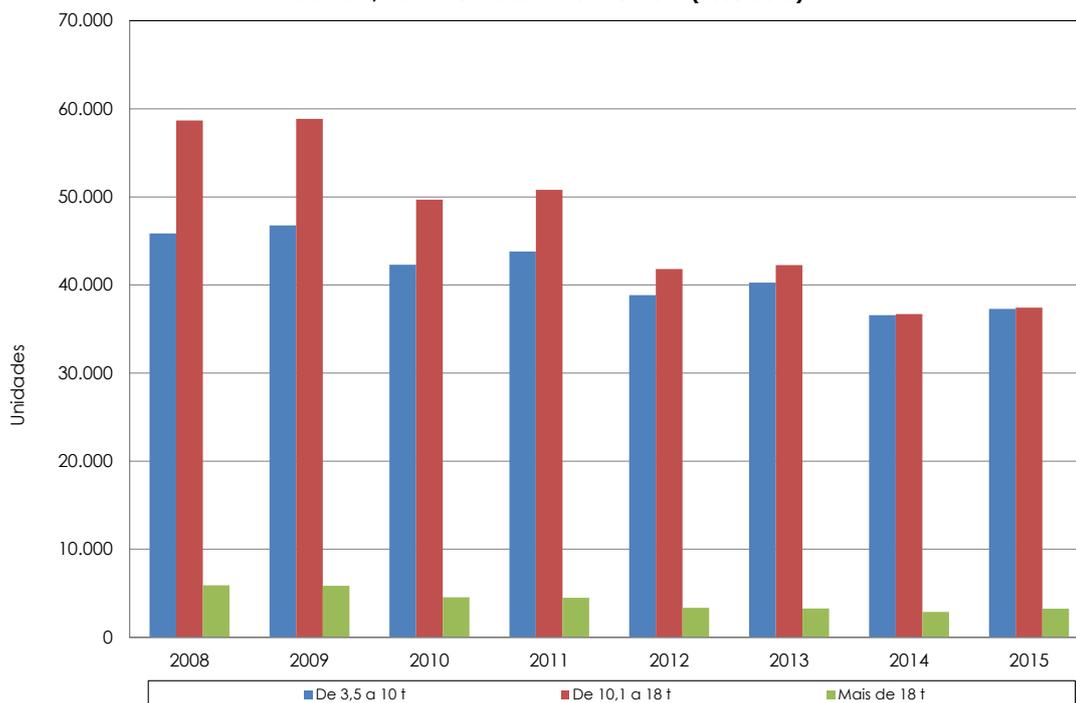
No ano de 2015 o número de veículos por conta própria ascende a 18.339, o que significa uma recuperação depois de no ano de 2013 se ter registado um total de 17.704 veículos. Em 2008 registou-se o maior número de veículos com 27.797 unidades. Entre os anos de 2008 e 2015 destaca-se a queda generalizada e com a mesma percentagem de 34% em todos os escalões de peso bruto.

B. PARQUE POR CONTA DE OUTREM

Os veículos que operam 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.



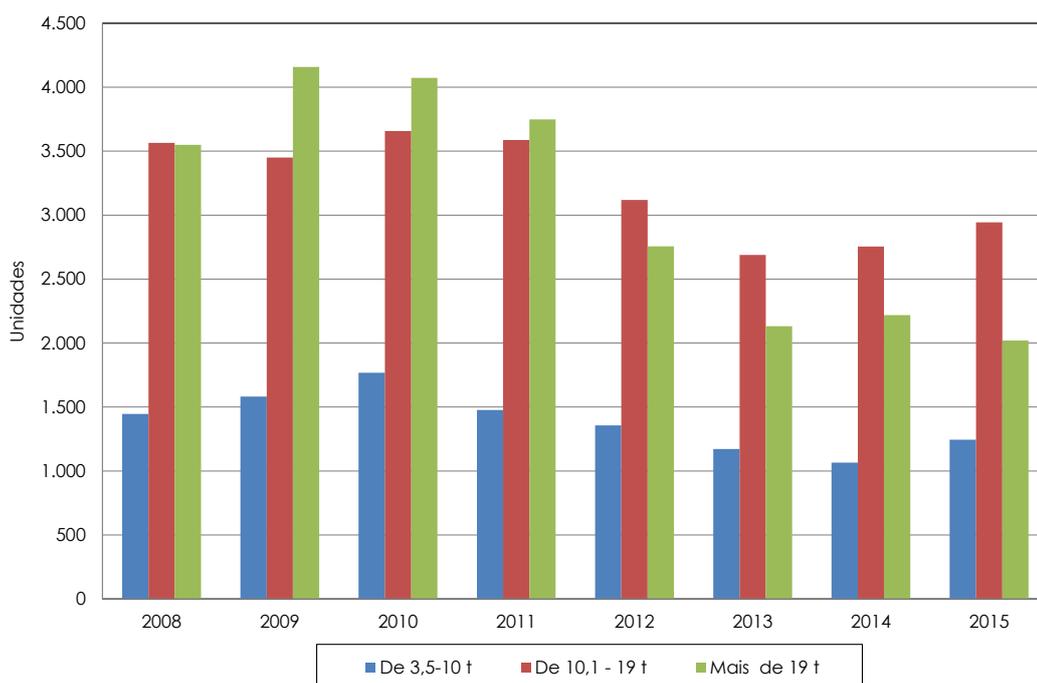
GRÁFICO 29. EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VEÍCULOS QUE EFETUAM EM ESPANHA TRANSPORTE POR CONTA DE OUTREM, POR ESCALÕES DE CARGA ÚTIL (2008-2015)



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC) (Ministerio de Fomento, Espanha).

Em Espanha, entre 2008 e 2015 houve um decréscimo no número de veículos que realizam transporte por conta de outrem (29%), especialmente no escalão intermédio de carga útil (de 10,1 a 18t) com uma descida de 36%. Em 2015 os veículos do escalão de carga útil de 10,1 a 18t representaram 48,0% do transporte por conta de outrem, uma percentagem quase idêntica à dos veículos de carga útil de 3,5 a 10t, 47,8%. Os veículos com maior capacidade de carga útil constituem 4,2%.

GRÁFICO 30. EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VEÍCULOS QUE EFETUAM EM PORTUGAL TRANSPORTE POR CONTA DE OUTREM, POR ESCALÕES DE PESO BRUTO (2008-2015)



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do INE (Portugal).

No Gráfico 30 reflete-se como ano após ano o escalão intermédio de peso bruto foi ganhando importância relativa enquanto que se reduzia a do escalão superior (mais de 19 toneladas). Assim, no ano de 2015 o escalão de peso bruto entre 10,1 e 19t já representa 47% do total de veículos que realizam o transporte por conta de outrem em Portugal. É seguido pelo escalão superior (mais de 19t) com 33% e pelo escalão de peso bruto inferior (de 3,5 a 10t) com 20%.

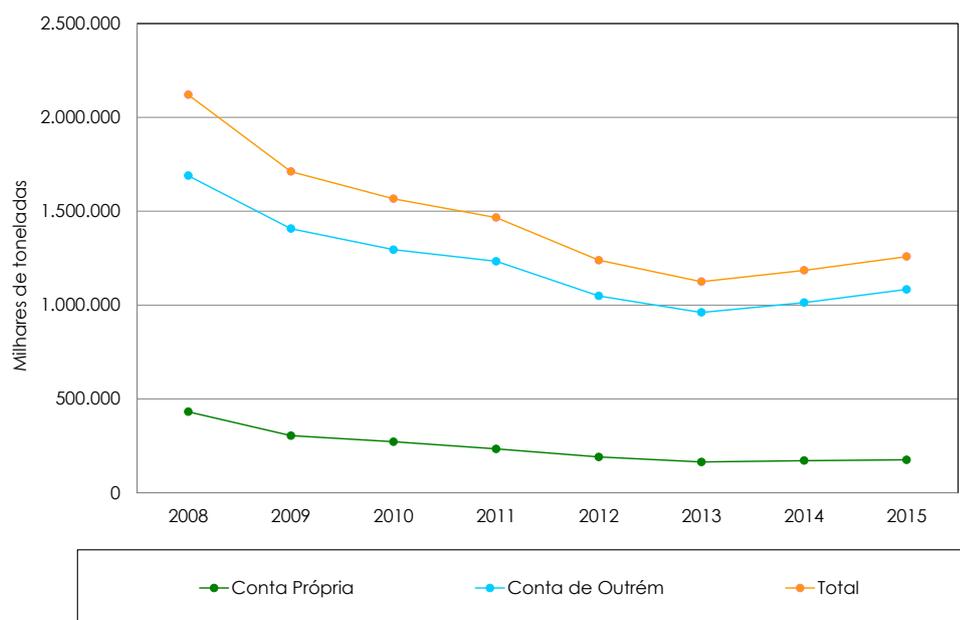
5.2.5. Transporte de mercadorias por conta própria e por conta de outrem de veículos espanhóis e portugueses

Nos Gráficos 31 e 32 representa-se a evolução entre 2008 e 2015 do transporte de mercadorias (transporte nacional e internacional) efetuado por veículos pesados espanhóis e portugueses por conta própria e por conta de outrem.

Entre 2008 e 2015 registou-se uma diminuição de 41% no total do volume de mercadorias transportadas por veículos espanhóis. É no período compreendido entre 2008 e 2013 que tanto as mercadorias transportadas por conta própria como por conta de outrem registam as maiores quebras com 62% e 43% respetivamente. Não obstante, entre 2013 e 2015 regista-se um crescimento em ambas as tipologias, o que implica um aumento de 12% no volume total de mercadorias transportadas por veículos espanhóis.

É importante destacar que na série de dados apresentada, o transporte por conta de outrem sempre representou mais de 80% do volume total de mercadorias transportadas, sendo 2014 e 2015 os anos em que esta participação atinge o seu valor mais elevado com 86%. O transporte por conta própria não consegue recuperar quota de mercado. Em 2008 obteve o seu melhor registo com 20% da quota.

GRÁFICO 31. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE EFETUADO POR VEÍCULOS ESPANHÓIS (EM TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CONTA PRÓPRIA E DE OUTREM (2008-2015)



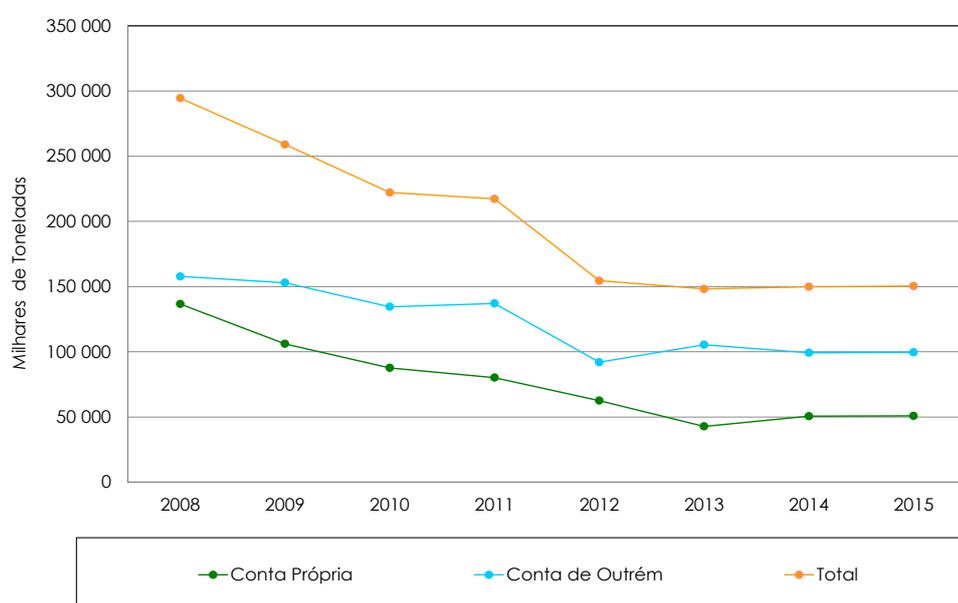
Fonte: Elaboração própria a partir de dados do EUROSTAT. Estatísticas sobre transporte de mercadorias por rodovia. Regulamento C1172/98. (Summary of annual road freight transport by type of operation and type of transport (1 000 t, Mio Tkm, Mio Veh-km)[road_go_ta_tot])

O Gráfico 32, relativo aos veículos com matrícula portuguesa, revela uma certa semelhança com o que vimos anteriormente para o caso espanhol. Regista-se um decréscimo no total do volume de mercadorias transportadas entre os anos de 2008 e 2013 de 50%, sendo o transporte por conta de outrem o que regista um maior decréscimo relativo com 69%. O transporte por conta própria decresceu 33%.

A partir do ano de 2013, as flutuações reduzem-se em ambos os tipos de transporte, alcançando uma estabilização no transporte de mercadorias de veículos portugueses em torno dos 150 milhões de toneladas que perdura até ao último ano analisado (2015).

Entre os anos de 2008 e 2015 o transporte por conta de outrem foi o tipo de transporte predominante no transporte por rodovia efetuado por veículos portugueses.

GRÁFICO 32. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE EFETUADO POR VEÍCULOS PORTUGUESES (EM TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CONTA PRÓPRIA E DE OUTREM (2008-2015)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do EUROSTAT. Estatísticas sobre transporte de mercadorias por rodovia. Regulamento C1172/98. (Summary of annual road freight transport by type of operation and type of transport (1 000 t, Mio Tkm, Mio Veh-km)[road_go_ta_tot])

5.2.6. Tipologia dos produtos transportados

A tabela 13 inclui, para 2015, o volume e a tipologia das mercadorias transportadas na UE-28, por rodovia, em veículos pesados matriculados em Espanha e Portugal.

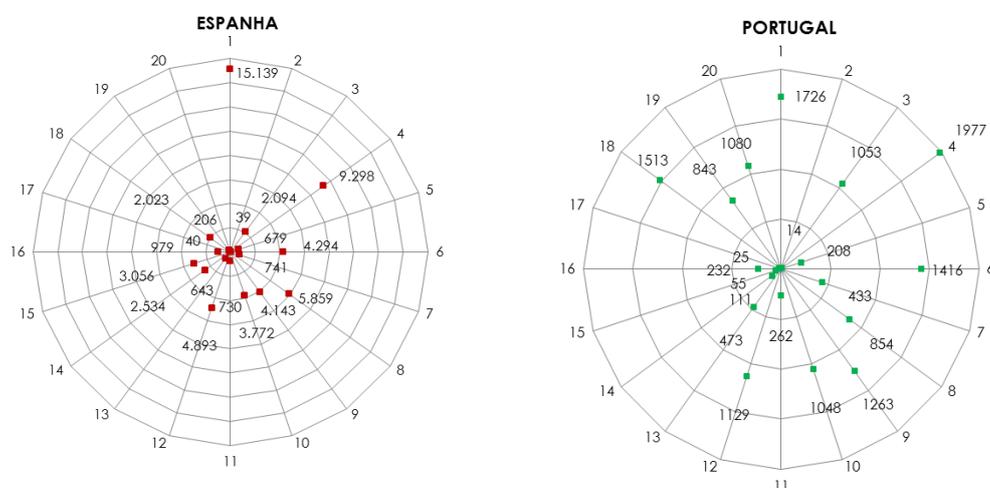
TABELA 13
TIPOLOGIA E VOLUME DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS COM A UE-28 POR RODOVIA, EM VEÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EM ESPANHA E PORTUGAL (2015)

CAPÍTULO	TIPO DE MERCADORIAS	PAÍS	
		ESPANHA (10 ³ TON)	PORTUGAL (10 ³ TON)
1	Produtos da agricultura, da produção animal, da caça, e da sicultura, pesca e outros produtos da pesca	15 139	1 726
2	Hulha, antracite; petróleo bruto e gás natural	39	14
3	Produtos não energéticos das indústrias extractivas ; turba; uranio y tório	2 094	1 053
4	Produtos alimentares, bebidas e tabaco	9 298	1 977
5	Têxteis e outros produtos têxteis, couro e artigos do couro	679	208
6	Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e cestaria; pasta de papel, papel e produtos da indústria de papel; edição, artes gráficas e suportes gravados	4 294	1 416
7	Coque e produtos petrolíferos refinados	741	433
8	Produtos químicos e fibras artificiais e sintéticas; produtos da borracha e de matérias plásticas ; combustível nuclear	5 859	854
9	Outros produtos minerais não metálicos.	4 143	1 263
10	Metais de base, produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	3 772	1 048
11	Máquinas de equipamento n.e.c.; Máquinas de escritório e equipamento informático, máquinas e aparelhos eléctricos n.e; equipamentos e aparelhos de radiotelevisão e telecomunicações, instrumentos de medicina, de precisão e de óptica; relógios	730	262
12	Material de transporte	4 893	1 129
13	Móveis, outros produtos das indústrias transformadoras n.e	643	473
14	Matérias primas secundárias, resíduos municipais e outros resíduos	2 534	111
15	Correio, encomendas	3 056	55
16	Equipamento e material utilizado no transporte de mercadorias	979	232
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.	40	25
18	Mercadorias grupadas: diversos tipos de mercadorias transportadas em conjunto	2 023	1 513
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.	206	843
20	Outros artigos n.e.	0	1 080
Total		61 162	15 713

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do EUROSTAT. Estatísticas sobre transporte de mercadorias por rodovia, Regulamento C1172/98. (International annual road freight transport - goods loaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards[road_go_ia_lgft]) y International annual road freight transport - goods unloaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards[road_go_ia_ugft]).

No Gráfico 33 são representados os valores da Tabela 13.

GRÁFICO 33. TIPOLOGIA E VOLUME DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS EM ESPANHA E PORTUGAL POR MODO RODOVIÁRIO, EM COMÉRCIO INTERNACIONAL, EM 2015 (MILHARES DE TONELADAS)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do EUROSTAT. Estatísticas sobre transporte de mercadorias por rodovia. Regulamento C1172/98. (International annual road freight transport - goods loaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards[road_go_ia_lgft]) y International annual road freight transport - goods unloaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards[road_go_ia_ugft]).

Nota: Os gráficos têm escalas diferentes.

O Gráfico 33 mostra como em Espanha os três principais grupos de mercadorias situadas entre os eixos de 4 a 16 milhões de toneladas concentram 49,5% do volume de mercadorias transportadas. Tratam-se dos seguintes grupos: produtos da agricultura, da pecuária, da caça e da silvicultura; pesca e outros produtos da pesca (24,8%), produtos alimentares, bebidas e tabaco (15,2%) e produtos químicos e fibras sintéticas; produtos da borracha e plásticos; combustível nuclear (9,6%).

Para Portugal os três principais grupos de mercadorias somam 33,2% do volume total de mercadorias, todos eles situados entre os eixos de 1,5 a 2 milhões de toneladas. Os grupos são: Produtos alimentares, bebidas e tabaco (12,6%), produtos da agricultura, da pecuária, da caça e da silvicultura; pesca e outros produtos da pesca (11,0%), e mercadorias agrupadas: diversos tipos de mercadorias transportadas conjuntamente (9,6%).

Os intervalos de milhares de toneladas em que se acumulam mais grupos de mercadorias para o caso espanhol e português são os inferiores. Para Espanha até ao eixo de 2 milhões de toneladas incluem-se 9 grupos de mercadorias e para Portugal até ao eixo de 0,5 milhões de toneladas incluem-se 9 grupos.

5.3. TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR FERROVIA

Na Tabela 14 apresenta-se a evolução do transporte internacional de mercadorias por ferrovia em Portugal entre 2008 e 2015.

Tal como pode observar-se, quase a totalidade do transporte ferroviário internacional de Portugal tem lugar com Espanha. O transporte de mercadorias por ferrovia de Portugal com os restantes países da União Europeia teve sempre volumes pouco representativos.



No ano de 2009 regista-se o valor mínimo do transporte de mercadorias entre Espanha e Portugal, com um decréscimo de 31% relativamente ao ano de 2008. Entre os anos 2009 e 2015 mantém-se uma tendência crescente no volume total transportado, com uma variação positiva de 239%, que equivale a 1,2 milhões de toneladas.

Após um período de crescimento do transporte ferroviário de mercadorias com os restantes países da União Europeia entre 2011 e 2013 (valor máximo com 52.400 toneladas), em 2014 começa a decrescer até se situar em valores nulos no ano de 2015.

TABELA 14
EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADORIAS POR FERROVIA, DE/ATÉ PORTUGAL, POR REGIÕES DE ORIGEM/DESTINO (2008-2015) (MILHARES DE TONELADAS)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ESPAÑA	724,6	503,5	798,5	941,0	1 058,3	1 351,6	1 670,0	1 708,9
FRANÇA	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
OUTROS PAÍSES DA UE	0,0	0,0	0,0	1,9	40,4	52,4	0,5	0,0
TOTAL UE	725,0	503,5	798,5	942,9	1 098,7	1 404,1	1 670,5	1 708,9

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do INE (Portugal).

Nota: UE refere-se à União Europeia de 27 países até ao ano de 2013. A partir de 2014 após a adesão da Croácia, UE refere-se à EU de 28 países.

5.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS

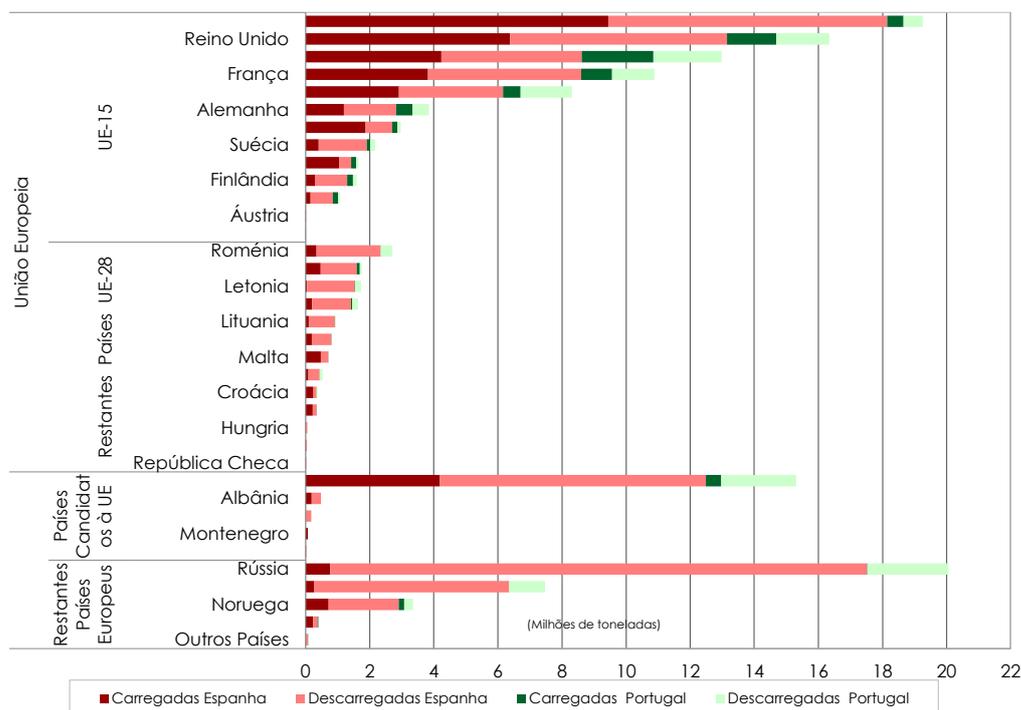
5.4.1. Transporte marítimo de mercadorias de Espanha e Portugal com a Europa

Em 2015 o transporte marítimo de mercadorias de Espanha e Portugal com os países europeus registou um volume de 140,1 milhões de toneladas, o que significa um aumento de 7,2 milhões de toneladas (+5,5%) face às 132,8 milhões de toneladas do ano de 2014. Este crescimento deve-se ao aumento dos tráfegos nos portos espanhóis (5,1%) e portugueses (7,5%).

No gráfico 34 apresenta-se a distribuição do transporte de mercadorias por via marítima entre os portos da Península Ibérica e os de diferentes países europeus. A Rússia é o país que teve em 2015 o maior volume de transporte marítimo com os portos da Península Ibérica, com 14,3% do volume total, seguido de Itália (13,7%), Reino Unido (11,7%) e Turquia (10,9%).

De destacar a participação de Itália no transporte entre os portos espanhóis peninsulares e o resto da Europa (sem contabilizar Portugal), representando 15,6% do total. No caso dos portos portugueses, destaca-se o transporte marítimo efetuado com a Holanda, com 18,6% do total.

GRÁFICO 34. DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA COM ORIGEM/DESTINO NOS PORTOS DA PENÍNSULA IBÉRICA (2015)



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados dos Puertos del Estado (Espanha) e do IMT (Portugal).

Das 140,1 milhões de toneladas transportadas por via marítima entre a Península Ibérica e os países da Europa no ano 2015, 66,2% foram realizadas com os países da União Europeia (92,7 milhões de toneladas), e entre estes destaca-se a UE-15 com uma participação de 57,9%. O transporte com o conjunto de países candidatos à entrada na União Europeia e com os restantes países da Europa não comunitária equivale a 11,5% e 22,4%, respetivamente.

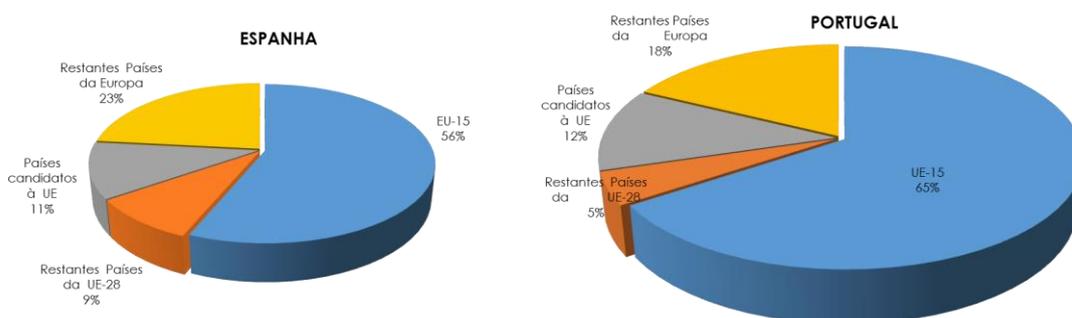
TABELA 15
DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE OS PAÍSES DA PENÍNSULA IBÉRICA E OS PAÍSES DA EUROPA EM AMBOS OS SENTIDOS (2015) (MILHÕES DE TONELADAS)

		TOTAL EN AMBOS SENTIDOS (EN MT)		
		ESPAÑA	PORTUGAL	PENÍNSULA IBÉRICA
Unión Europea	UE-15	65,66	15,39	81,05
	Resto países de la UE-28	10,52	1,11	11,63
Países candidatos		13,24	2,81	16,06
Resto de Europa		27,20	4,14	31,35
TOTAL EUROPA		116,62	23,46	140,08

Fonte: Elaboração própria a partir de dados dos Puertos del Estado (Espanha) e do IMT (Portugal).

No Gráfico 35 mostra-se a importância de cada agrupamento de países europeus no transporte marítimo com os portos espanhóis e portugueses, observando-se que em ambos os países a distribuição é similar.

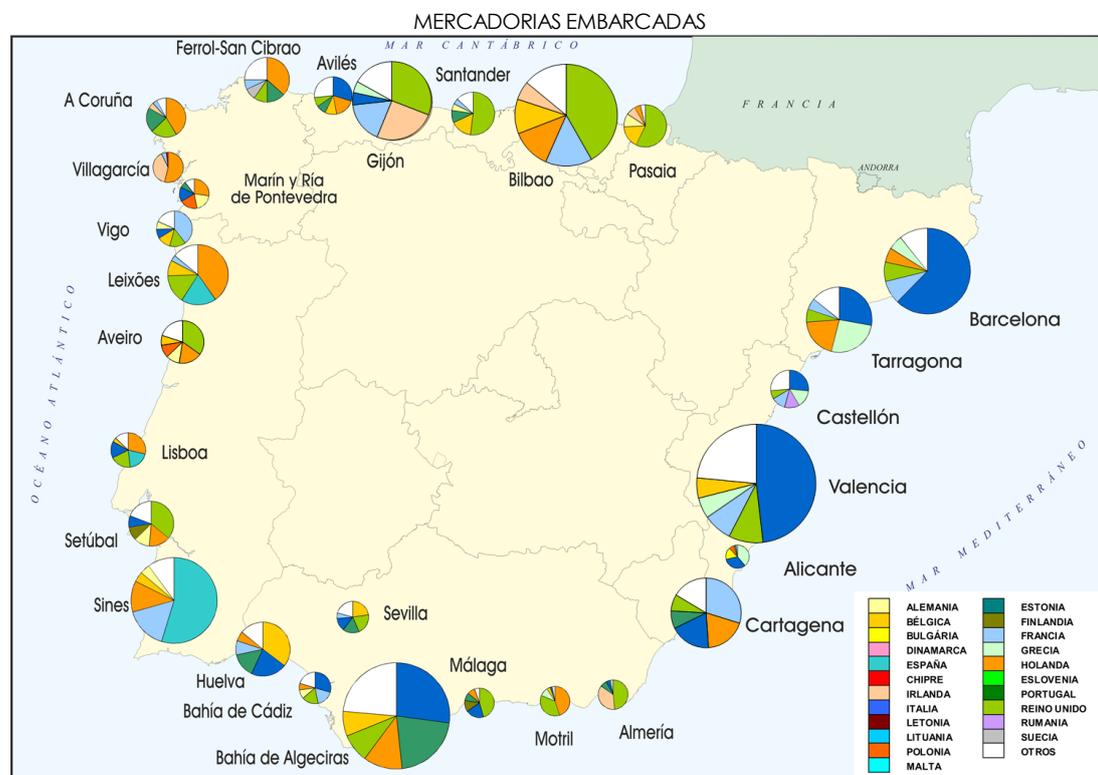
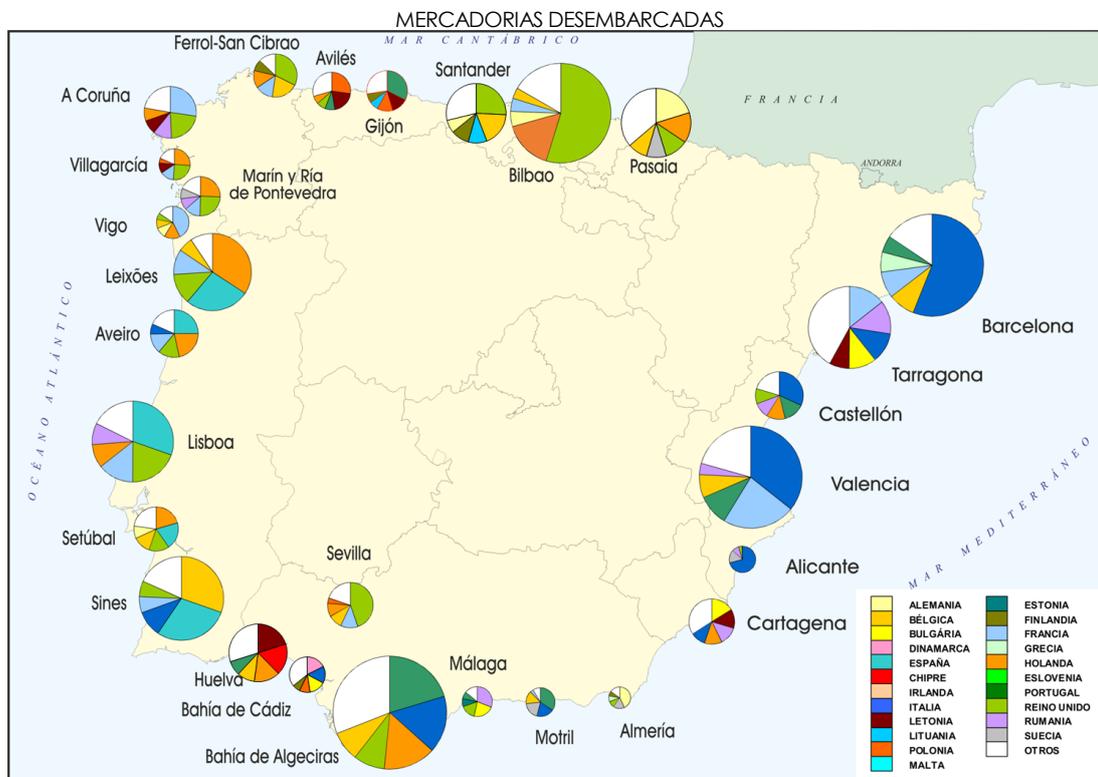
GRÁFICO 35. DISTRIBUIÇÃO RELATIVA DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS DE ESPANHA E PORTUGAL COM OS PAÍSES DA EUROPA (2015)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados dos Puertos del Estado (Espanha) e do IMT (Portugal).

A figura 9 representa o transporte marítimo de mercadorias registado em 2015 entre os portos peninsulares espanhóis e portugueses mais importantes e os restantes países da UE-28.

FIGURA 9. DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS ENTRE OS PORTOS MAIS IMPORTANTES DA PENÍNSULA IBÉRICA E OS RESTANTES PAÍSES DA UE-28, PELOS 5 PRINCIPAIS PAÍSES DE ORIGEM E DESTINO (2015)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados dos Puertos del Estado (Espanha) e do IMT (Portugal).



No ano de 2015 o transporte marítimo de mercadorias entre os cinco principais portos portugueses (Lisboa, Leixões, Sines, Aveiro e Setúbal) e o conjunto da União Europeia (Espanha incluída) ascendeu a 23,4 milhões de toneladas considerando as mercadorias embarcadas e desembarcadas, cuja distribuição representa 45% e 55% respetivamente.

Através dos portos de Lisboa, Leixões e Sines chegaram a Portugal 10,3 milhões de toneladas, o que representa 80% do volume de mercadorias desembarcadas nos 5 portos principais. Por origem geográfica, destacam-se os fluxos de mercadorias procedentes de Espanha, Holanda, Reino Unido, Bélgica e França.

No que respeita ao volume de mercadorias embarcadas com destino à UE-28, os portos portugueses de Sines (4,8 milhões de toneladas), Leixões (2,6 milhões de toneladas) e Setúbal (1,4 milhões de toneladas) são os que apresentam volumes superiores. Estes três portos concentram 83% do volume de mercadorias embarcadas nos cinco principais portos portugueses. Espanha, Holanda e Reino Unido são os principais países da UE aos quais se dirige a mercadoria embarcada em Portugal peninsular.

No que respeita aos portos peninsulares espanhóis, em 2015 o volume de mercadorias embarcadas e desembarcadas com origem ou destino ao conjunto da União Europeia (Portugal incluído) situou-se em 82,9 milhões de toneladas, representando as mercadorias desembarcadas 55%.

Os portos com maior volume de mercadorias desembarcadas são os de Algeciras (8,3 milhões de toneladas), de Valência (6,5 milhões de toneladas) e o de Barcelona (6,0 milhões de toneladas). Para o conjunto dos portos espanhóis, os principais países de origem das mercadorias são a Itália, Reino Unido, França e Holanda.

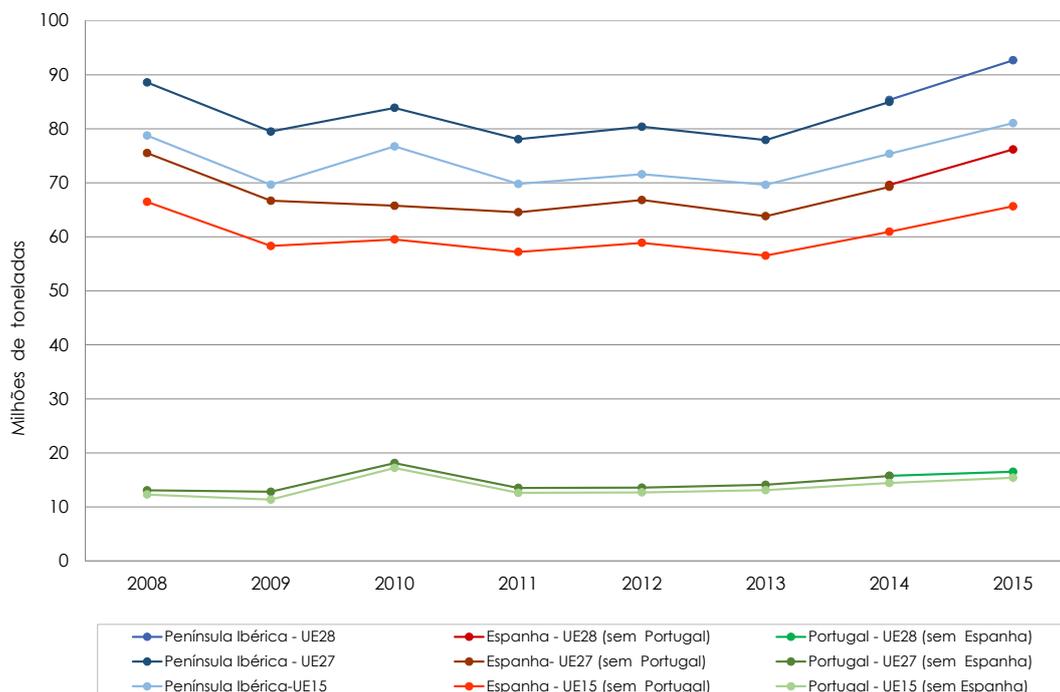
Nos portos peninsulares espanhóis o volume de mercadorias embarcadas com destino à UE ascendeu a 37,0 milhões de toneladas. De destacar os volumes de mercadorias embarcadas nos portos de Valência (5,6 milhões de toneladas), Algeciras (5,1 milhões de toneladas), Bilbao (4,8 milhões de toneladas) e Barcelona (4,4 milhões de toneladas). Itália, Reino Unido e Holanda foram os principais destinos das mercadorias dos portos espanhóis peninsulares.

No Gráfico 36 pode-se observar a evolução do transporte de mercadorias por via marítima entre a Península Ibérica, Portugal³ e Espanha⁴, com a UE28, UE27 e UE15, no período entre 2008 e 2015.

³ Não incluindo Espanha

⁴ Não incluindo Portugal

GRÁFICO 36. EVOLUÇÃO DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE A PENÍNSULA IBÉRICA E A UE-15, UE-27 E UE-28 (2008-2015)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados dos Puertos del Estado (Espanha) e do IMT (Portugal).

Entre 2008 e 2015, o comércio entre Portugal e os restantes países da União Europeia não sofreu grandes flutuações, sendo ligeiramente superior no final deste período. Dos 92,7 milhões de toneladas das trocas comerciais entre a Península Ibérica e os restantes países da UE-28 em 2015, 82% correspondem a Espanha e 18% a Portugal.

5.4.2. Trocas de mercadorias por via marítima entre Espanha e Portugal

Na Tabela 16 e na Tabela 17 é apresentada a evolução das trocas comerciais de mercadorias por via marítima entre os portos espanhóis e portugueses no período 2008-2015.

Durante o ano de 2015 desembarcaram em Espanha um total de 4,5 milhões de toneladas provenientes de Portugal, o que reflete um crescimento de 43,4% face ao ano anterior. As autoridades portuárias fora do território peninsular espanhol contribuíram em 16% para o volume total de mercadorias desembarcadas em Espanha. Adicionalmente, em 2015 observa-se um importante crescimento do volume de mercadorias desembarcadas nos portos insulares de Las Palmas e Santa Cruz de Tenerife.

Entre os anos de 2008-2015 os portos de Algeciras e de Valência são os que desembarcaram um maior volume de mercadorias provenientes de Portugal, com quotas em 2015 de 37% e 14% respetivamente, face ao conjunto das autoridades portuárias espanholas.



TABELA 16
EVOLUÇÃO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE OS PRINCIPAIS PORTOS ESPANHÓIS E
PORTUGUESES, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2015) (TONELADAS)

AUTORIDADE PORTUÁRIA ESPAÑHOLA	DESCARREGADAS EM ESPANHA PROVENIENTES DE PORTUGAL																	
	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015			
Baía de Algeciras	601	625	638	140	625	658	864	674	1 098	909	1 311	665	1 403	080	1 681	198		
Valencia	445	641	487	769	435	612	449	816	645	287	623	436	362	862	646	849		
Las Palmas	115	779	103	910	159	964	183	705	176	586	81	497	105	936	535	921		
Barcelona	148	091	55	313	40	466	70	538	134	455	521	279	269	907	320	527		
Gijón	48	330	38	156	36	418	15	114	38	597	240	657	198	979	299	402		
Castellón	123	615	24	550	95	990	134	023	89	917	180	512	224	748	233	262		
Sta Cruz de Tenerife	18	303	141	203	184	306	186	236	157	459	20	370	30	686	142	888		
Huelva	519	229	50	869	67	986	166	543	92	022	86	942	71	330	130	388		
Tarragona	65	116	75	295	90	315	134	480	137	060	179	644	87	133	103	334		
Motril											20	269	106	340	82	288		
Bilbao	47	602	18	699	10	386	6	121	9	019	152	603	108	052	60	636		
Avilés	46	640			9	160	9	328			30	395	17	065	60	577		
Ceuta	20	379	0	209	39	407	76	125	0	915	62	488	39	664	48	037		
Pasajes			0	087	26	353	24	144	42	052	58	756	20	771	44	999		
Málaga	191	642	42	409	29	054	50	875	64	724	11	310	0	000	31	412		
Outros	368	322	164	177	131	602	235	540	156	135	126	051	96	258	84	126		
TOTAL- CONTINENTE	2 598	142 1 595	142 1 598	916 2 156	281 2 507	996 3 543	281 2 966	306 3 778	642									
TOTAL (com ILHAS)	2 760	314 1 840	786 1 982	677 2 607	262 2 843	137 3 707	874 3 142	721 4 505	843									



EVOLUÇÃO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE OS PRINCIPAIS PORTOS ESPANHÓIS E PORTUGUESES, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2015) (TONELADAS) (CONTINUAÇÃO)

CARREGADAS EM ESPANHA COM DESTINO A PORTUGAL								
AUTORIDADE PORTUÁRIA ESPANHOLA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Baía de Algeciras	657 066	600 623	862 941	813 063	891 572	1 175 583	1 290 628	1 072 498
Huelva	118 900	232 209	461 985	873 247	396 255	312 433	319 593	289 348
Valencia	263 229	214 616	253 851	298 487	233 650	292 430	360 777	287 876
Cartagena	37 320	63 189	90 303	176 013	166 371	75 783	183 395	205 570
A Coruña	161 738	129 914	284 387	311 659	276 674	318 794	184 642	199 743
Bilbao	94 911	52 779	21 024	51 671	274 627	107 812	177 897	164 102
Ferrol-San Cibrao	109 748	62 070	59 073	97 701	182 333	250 598	200 512	140 451
Santander	2 919	-	-	4 207	-	47 369	93 270	134 784
Barcelona	169 345	138 072	151 064	181 102	125 627	100 018	117 498	106 809
Avilés	22 370	45 012	16 455	10 406	11 803	15 104	62 212	72 902
Las Palmas	79 080	112 419	113 552	125 873	78 432	54 908	50 165	67 382
Sevilla	12 760	14 668	50 507	45 551	61 393	44 998	67 811	66 341
Marín-Pontevedra	-	0 063	-	0 016	0 022	0 737	40 377	30 697
Vigo	17 588	23 634	36 557	42 047	35 510	40 435	22 978	25 487
Baleares	32 654	31 715	37 645	17 303	13 893	-	-	22 517
Outros	294 353	176 778	223 376	310 513	270 915	303 572	220 066	111 472
TOTAL-CONTINENTE	1 919 767	1 712 045	2 472 508	3 128 599	2 869 086	3 008 541	3 301 174	2 894 419
TOTAL (COM ILHAS)	2 073 981	1 897 761	2 662 720	3 358 859	3 019 077	3 140 574	3 391 821	2 997 979

Fonte: Elaboração própria a partir de dados dos Puertos del Estado (Espanha).

No que se refere a mercadorias embarcadas para Portugal, o porto de Algeciras foi o que apresentou um maior volume em 2015, 1,1 milhões de toneladas, que equivalem a 36% do total de mercadorias embarcadas pelo conjunto de portos espanhóis.

Embora os portos espanhóis apenas representem em 2015 3,5% de todas as mercadorias embarcadas com destino a Portugal, o porto de Las Palmas registou um dos maiores crescimentos anuais (34,3%) juntamente com o porto de Santander (44,5%).

Pelo contrário, o porto de Ferrol-San Cibrao foi o que registou em 2015 um maior decréscimo anual (30%) nas mercadorias embarcadas para Portugal. No conjunto de "Outros portos espanhóis" houve um decréscimo de 49,3%.

TABELA 17
EVOLUÇÃO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE OS PRINCIPAIS PORTOS PORTUGUESES E OS ESPANHÓIS, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2015) (MILHARES DE TONELADAS)

DESCARREGADAS EM PORTUGAL PROVENIENTES DE ESPANHA								
ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Aveiro	230	011	178	200	267	354	388	365
Leixões	651	392	711	872	743	739	763	915
Lisboa	564	601	847	1 203	882	796	873	967
Setúbal	115	227	268	447	388	395	390	218
Sines	418	506	884	822	1 021	1 148	1 359	1 067
Total	1 978	1 737	2 889	3 543	3 301	3 433	3 773	3 531

CARREGADAS EM PORTUGAL COM DESTINO ESPANHA								
ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Aveiro	312	000	259	090	053	040	016	021
Leixões	273	178	197	289	317	253	182	495
Lisboa	675	354	332	209	199	209	181	156
Setúbal	422	143	187	218	090	139	095	093
Sines	793	770	918	976	1 146	2 151	1 594	2 615
Total	2 476	1 444	1 894	1 781	1 805	2 791	2 068	3 381

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do IMT (Portugal).

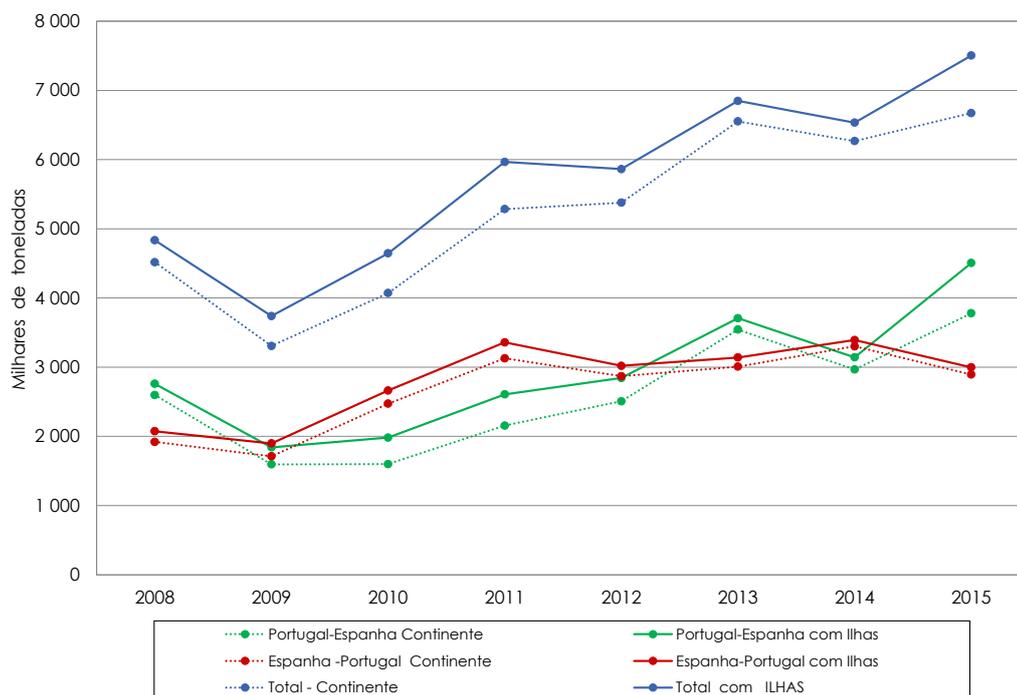
Os portos portugueses de maior importância nos movimentos de mercadorias com Espanha são os portos de Sines, Leixões e Lisboa.

Ao longo de todo o período, o volume de mercadorias desembarcadas em Portugal provenientes de Espanha ascendeu a um total de 24,2 milhões de toneladas. Sines é, pelo quarto ano consecutivo, o principal porto recetor de mercadorias procedentes de Espanha. Em 2015, 30,2% deste volume foi operado em Sines, embora com uma variação anual negativa de 21,5%. Nos portos de Leixões e Lisboa aumentou o volume de mercadorias desembarcadas provenientes de Espanha em 19,9% e 10,7% respetivamente.

Entre 2008 e 2015 as mercadorias embarcadas em Portugal com destino a Espanha representaram um total de 17,6 milhões de toneladas. Em 2015, Sines foi também o porto com maior volume de mercadoria embarcada, com um crescimento de 64% face ao ano anterior e representando 77,4% do volume dos principais portos portugueses. Pelo contrário, o porto de Lisboa terminou o ano de 2015 com um decréscimo nas mercadorias embarcadas para Espanha de 13,4%.

O Gráfico 37, elaborado a partir dos dados da Tabela 16, representa a evolução do transporte marítimo entre Espanha e Portugal no período 2008-2015.

GRÁFICO 37. EVOLUÇÃO DAS TROCAS DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2015)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados dos Puertos del Estado (Espanha).

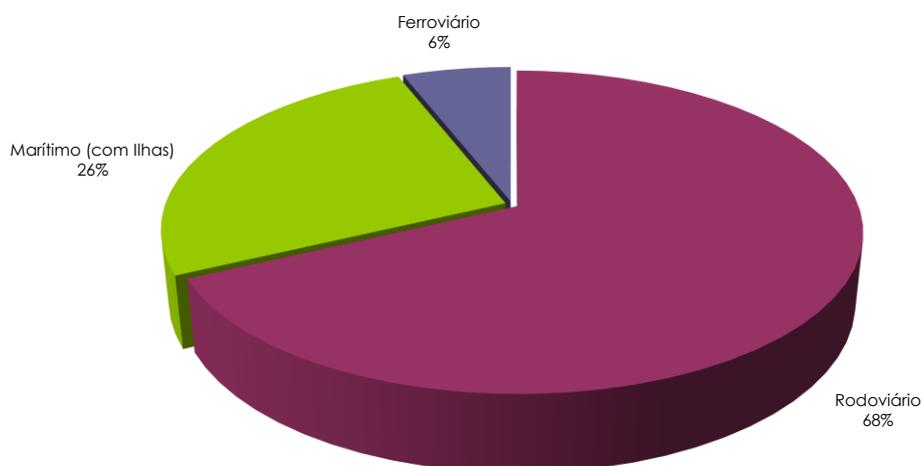
Entre 2008 e 2015 transportaram-se por via marítima 45,9 milhões de toneladas de mercadorias entre Portugal e Espanha, 51% das quais foram desembarcadas em Espanha. Neste período o volume anual de mercadorias transportadas tendo em conta todos os portos cresceu 55,2%. Ao longo de todos os anos aqui representados, observa-se um comportamento variável tanto do volume das mercadorias embarcadas como desembarcadas. A partir do ano de 2011, ambos os sentidos de fluxo mostram um comportamento diferente, pois entre Espanha e Portugal os valores mantiveram-se estáveis com algumas flutuações, enquanto que entre Portugal e Espanha verificou-se um crescimento significativo.

No período de 2014 a 2015 reduziu-se o volume de mercadorias embarcadas para Portugal, tanto nos portos peninsulares como nos portos insulares. Por seu lado, as mercadorias desembarcadas em Espanha provenientes de Portugal crescem mais nos portos insulares do que no resto dos portos espanhóis.

5.5. RESUMO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS

Durante o ano de 2015, grande parte do transporte de mercadorias entre Espanha e Portugal realizou-se através dos modos rodoviário e marítimo (94%). O modo ferroviário atinge uma maior quota do que nos anos anteriores, situando-se em 6%.

GRÁFICO 38. DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2015)



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do EUROSTAT, Regulamento C1172/98 (modo rodoviário); INE (Portugal, modo ferroviário) e Puertos del Estado (Espanha, modo marítimo).

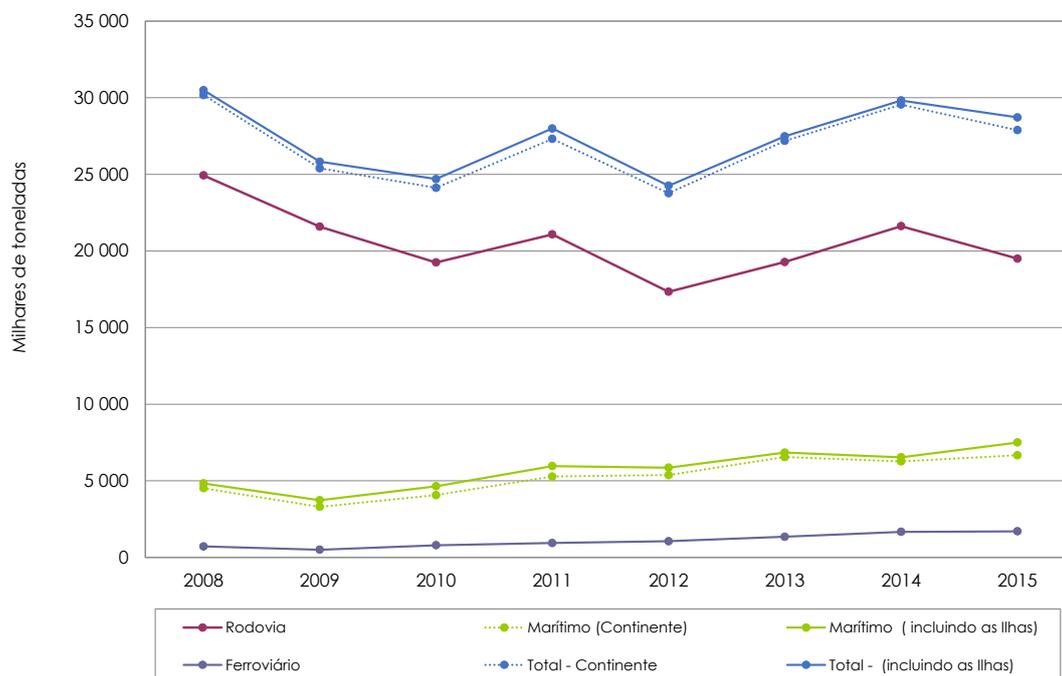
TABELA 18
RESUMO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL NO ANO DE 2015 POR MODO DE TRANSPORTE E SUA COMPARAÇÃO COM O ANO DE 2014 (EM MILHARES DE TONELADAS)

MODO DE TRANSPORTE	ANO		VARIACÃO	
	2014	2015	Milhares de Toneladas	PERCENTAGEM
Rodovia	21 617	19 494	-2 123	-9,8%
Marítimo (com Ilhas)	6 535	7 504	969	14,8%
Marítimo (Continente)	6 267	6 673	406	6,5%
Ferroviário	1 670	1 709	38	2,3%
Total (Continente)	29 555	27 876	-1 679	-5,7%
Total (com lhas)	29 822	28 707	-1 115	-3,7%

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do EUROSTAT, Regulamento C1172/98 (modo rodoviário); INE (Portugal, modo ferroviário) e Puertos del Estado (Espanha, modo marítimo).

O Gráfico 39 apresenta a evolução do volume de mercadorias transportadas entre Espanha e Portugal no período compreendido entre 2008 e 2015.

GRÁFICO 39. EVOLUÇÃO DO VOLUME DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2008-2015)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do EUROSTAT, Regulamento C1172/98 (modo rodoviário); INE (Portugal, modo ferroviário) e Puertos del Estado (Espanha, modo marítimo).

No período compreendido entre 2008 e 2015 o volume de mercadorias transportadas por rodovia entre Espanha e Portugal decresceu 5,4 milhões de toneladas, o que significa um decréscimo de 21,8%. Os modos marítimo (considerando as ilhas) e ferroviário tiveram uma evolução positiva de 55,2% e 135,8%, respetivamente.

Comparando a participação dos distintos modos de transporte de mercadorias nos anos de 2008 e 2015, observamos um aumento da quota do transporte marítimo (de 16% para 26%) e do transporte ferroviário (de 2% para 6%). Este incremento nos modos mais sustentáveis ocorreu em detrimento da participação do modo rodoviário, que passou de representar 82% para 68%.

6. CONCLUSÕES

O relatório número 8 do OTEP atualiza a informação sobre as características socioeconómicas de Espanha e Portugal, e das infraestruturas, do transporte de passageiros e de mercadorias entre ambos os países. A informação analisa a situação entre 2008 e 2015 com especial foco nos dados de 2015. Fruto desta análise obtêm-se as seguintes conclusões:

- 1.** O comportamento do comércio externo com o conjunto da Europa entre 2008 e 2015 no conjunto Espanha e Portugal reflete o contexto de crise e a recuperação vivida neste período. Em 2009 registou-se o comércio externo mais baixo desde o início da crise (uma descida que teve início em 2007). Todavia os anos posteriores a 2009 caracterizaram-se por um acréscimo moderado do comércio externo até 2013 (tanto em unidades monetárias como em unidades físicas), e mais acentuado entre 2013 e 2015.
- 2.** No âmbito das infraestruturas interessa destacar os avanços nas ligações ferroviárias entre ambos os países relativos ao corredor atlântico da RTE-T, e nas infraestruturas rodoviárias, como no troço Fuentes de Oñoro – Vilar Formoso para conversão num troço de alta capacidade. No que se refere ao setor marítimo há-que destacar o interesse de ambos os países nas autoestradas do mar e na sua cooperação para promover os fluxos marítimos na vertente atlântica. Dentro do setor aéreo o interesse centra-se na cooperação com outros operadores europeus de serviços de navegação aérea para melhorar a interoperabilidade do controlo de tráfego aéreo.
- 3.** O transporte de passageiros entre Espanha e Portugal alcançou um valor de 50,9 milhões de passageiros em 2015 considerando as ilhas, e de 50,6 milhões se se tem em conta unicamente o território peninsular. Este crescimento é consequência do incremento do transporte aéreo (superior a 11,0%), uma vez que o transporte por rodovia decresce (-0,6%). Os pormenores mais significativos de cada modo de transporte apresentam-se seguidamente:
 - Depois de registar uma perda de 13 milhões de passageiros entre 2009 e 2013, o número de passageiros que cruzam a fronteira por rodovia entre Portugal e Espanha estabilizou à volta dos 47 milhões de passageiros entre 2013 e 2015. Os postos fronteiriços de Tui (ponte nova)/Valença do Minho e Ayamonte/Monte Francisco (um em cada extremo da fronteira) são os que registaram maiores TMD durante toda a série histórica analisada (2008-2015) apesar da diminuição de veículos/dia verificada, passando de 16 mil para 13 mil veículos/dia e dos 13 mil para 9 mil veículos/dia, respetivamente. Em 2015 o TMD de ambos os postos referidos representa 31,7% do TMD total dos postos fronteiriços entre Espanha e Portugal.
 - O transporte de passageiros por ferrovia decresceu 16,1% entre 2008 e 2012, mas cresceu 49,5% entre 2012 e 2015, atingindo os 225 mil passageiros. Este crescimento deve-se sobretudo ao aumento de cerca de 30 mil passageiros na linha Porto – Vigo no ano de 2014.



- O transporte de passageiros por via aérea de Espanha e Portugal com o conjunto da Europa em 2015 foi de 109 milhões, considerando apenas os aeroportos peninsulares, ou de 157 milhões, considerando os aeroportos insulares. Os países da UE-15 são os principais países de origem/destino com 85,8% e 87,5% dos passageiros, respetivamente. O número de passageiros por via aérea entre Portugal e Espanha em 2015 foi de cerca de 3,0 milhões considerando apenas os aeroportos peninsulares. Este valor ascende aos 3,2 milhões incluindo os aeroportos insulares. Neste âmbito os aeroportos das ilhas passaram de representar 18,0% para 8,7% entre 2008 e 2015.
- O transporte fluvial de passageiros superou em 2015 os 210 mil passageiros, recuperando os valores de 2011. O crescimento do transporte fluvial em 2015 (77,8%) deve-se a que em anos anteriores se verificou uma suspensão do serviço de transporte fluvial no posto fronteiriço Caminha/La Guardia.

4. Finalmente, no que se refere ao transporte de mercadorias o volume total entre Espanha e Portugal em 2015 foi de 28,7 milhões de toneladas (27,9 milhões se considerarmos apenas os portos peninsulares), o que representa um decréscimo de 3,7% relativamente ao ano anterior (5,7% no caso dos aeroportos peninsulares). Estes valores resultam principalmente do decréscimo do transporte por rodovia (9,8%) e, em sentido contrário, do incremento do transporte marítimo (14,8% com ilhas, 6,5% sem ilhas). De seguida, detalham-se as conclusões por cada modo de transporte:

- Segundo o Eurostat o transporte de mercadorias por rodovia entre Espanha e Portugal em 2015 foi de 19,5 milhões de toneladas, o que representa menos 21,8% relativamente aos valores de 2008. Os dois postos fronteiriços mais importantes no tráfego de veículos pesados de mercadorias encontram-se no centro peninsular, são os de Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso e Badajoz/Caia que representam no seu conjunto 44,7% do TMD dos veículos pesados que cruzaram a fronteira em 2015. O posto de Tui (ponte nova)/Valença do Minho é outro grande posto de tráfego de mercadorias, com um TMD que representa 18,7% do total.
- O transporte de mercadorias por ferrovia atingiu o valor de 1,7 milhões de toneladas em 2015. Em 2009 registou o seu valor mais baixo com 0,5 milhões de toneladas. Entre 2009 e 2015 verificou-se um crescimento de 239%.
- O volume de mercadorias embarcadas e desembarcadas entre os portos de Espanha e Portugal (considerando as ilhas) foi de 7,5 milhões de toneladas em 2015. Em 2009 registou-se o valor mais baixo na série de dados analisada com 3,7 milhões de toneladas. Desde então registou vários anos com crescimentos superiores a 20% que permitiram que o aumento do volume de mercadorias entre 2009 e 2015 seja de 100,7%. Os dados são bastante semelhantes se considerarmos somente os portos peninsulares, com 6,5 milhões de toneladas trocadas em 2015, um mínimo histórico em 2009 de 3,3 milhões de toneladas e um crescimento de 101,8% entre 2009 e 2015. Se analisarmos a relação com o resto da Europa, o volume de mercadorias embarcadas e desembarcadas pelos portos peninsulares ascendeu a 140,1 milhões em 2015. Estas mercadorias têm como principal origem/destino os países da UE-15 com 57,9%, seguidos dos restantes países da Europa (22,4%), dos países candidatos à UE (11,5%) e dos restantes países da UE (8,3%).

