4º relatório

Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal

Observatorio Transfronterizo España/Portugal

MOPTC
MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

MINISTERIO DE FOMENTO

OTEP

Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal

4º Relatório

Portugal

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações,
Gabinete de Estudos e Planeamento

Espanha

Ministerio de Fomento,
Secretaría General de Transportes

Março 2006

MOPTC
MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

MINISTERIO DE FOMENTO

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

Portugal

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
Aeroportos de Portugal – ANA, SA
Caminhos-de-Ferro Portugueses – CP, EP
Direcção Geral de Transportes Terrestres e Fluviais – DGTTF
EP – Estradas de Portugal
Instituto Nacional de Aviação Civil – INAC
Instituto Nacional do Transporte Ferroviário – INTF
Instituto Portuário e do Transporte Marítimo – IPTM
Rede Ferroviária de Alta Velocidade – RAVE, SA
Rede Nacional Ferroviária – REFER, EP

Direcção Geral do Turismo – DGT
Instituto Nacional de Estatística – INE

Espanha

Ministerio de Fomento
Secretaría General de Transportes
División de Prospectiva y Estudios del Transporte (Coordinación)
Aeropuertos y Navegación Aérea - AENA
Dirección General de Aviación Civil
Dirección General de Carreteras
Dirección General de Ferrocarriles
Dirección General de la Marina Mercante
Dirección General de Programación Económica
Dirección General de Transporte por Carretera
Puertos del Estado
Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles – RENFE

Instituto Estudios Turísticos – IET
Instituto Nacional de Estadística – INE

ISSN 1645-331X

Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal

Coordenação:

Portugal

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
Gabinete de Estudos e Planeamento
Av. 5 de Outubro, nº 153, 1º e 2º andares
1050-053 Lisboa
Tel. +351 21 792 13 00
geral@gep-moptc.pt
www.gep-moptc.pt

Espanha

Ministerio de Fomento
Secretaría General de Transportes
Paseo de la Castellana 67
28071 Madrid
Tel. +34 915978747
stt@fomento.es
www.fomento.es

Índice Geral

1.	Introdução	9
2.	Caracterização sócio-económica dos países	11
2.1.	População	11
2.2.	Dados económicos gerais	12
2.3.	Taxas de motorização	16
2.4.	Comércio internacional	17
3.	Infra-estruturas de transporte rodoviário	18
3.1.	Ligações rodoviárias, segundo o tipo de estrada	18
3.2.	Intervenções em curso nas ligações rodoviárias entre Portugal e Espanha	23
4.	Infra-estruturas de transporte ferroviário	27
4.1.	Corredores ferroviários de ligação entre Portugal e Espanha	27
4.2.	Planificação conjunta das ligações	27
4.3.	Intervenções em curso nas ligações entre Portugal e Espanha	29
5.	Fluxos de passageiros	33
5.1.	Transporte rodoviário de passageiros	33
5.2.	Transporte de passageiros por caminho-de-ferro	39
5.3.	Transporte aéreo de passageiros	40
5.4.	Transporte fluvial	46
5.5.	Resumo do tráfego de passageiros	47
6.	Fluxos de mercadorias	48
6.1.	Comércio internacional de mercadorias de Portugal e Espanha (dados das estatísticas do comércio internacional)	48
6.2.	Transporte rodoviário de mercadorias	54
6.3.	Transporte de mercadorias por caminho-de-ferro	68
6.4.	Transporte marítimo de mercadorias	69
6.5.	Resumo do transporte de mercadorias entre Portugal e Espanha	75
7.	Comentários finais	77

Índice de Quadros

1. Evolução do PIB pm e do PIB per capita medido em paridade do poder de compra na UE, em Espanha e em Portugal 12
2. Comércio internacional de Portugal e Espanha com o Resto da Europa (2004) 17
3. Principais ligações existentes por estrada entre Portugal e Espanha – – Tráfego Médio Diário de Veículos (2004) 19
4. Ligações ferroviárias existentes e intervenções em curso entre Portugal e Espanha 30
5. Tráfego médio diário de veículos nas fronteiras hispano portuguesas (2004) 37
6. Estimativa do total de passageiros que atravessaram a fronteira rodoviária hispano portuguesa, em ambos os sentidos (2004) 38
7. Estimativa do tráfego de passageiros (em ambos os sentidos) por via rodoviária na fronteira hispano-portuguesa, por país de residência (2004) 38
8. Tráfego ferroviário de passageiros entre Espanha e Portugal, por províncias espanholas de origem/destino (2004) 39
9. Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Portugal e Espanha, por países europeus de origem/destino (2004) 41
10. Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, Madrid, Barcelona e Málaga com origem/destino em Espanha, Portugal e França (2004) 42
11. Tráfego aéreo de passageiros entre Portugal e Espanha, em ambos os sentidos (2004) 44
12. Resumo do tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2003 e 2004) 47
13. Evolução das trocas de mercadorias entre Portugal e Espanha (1999-2004) 56
14. Distribuição do número de veículos pesados a efectuar transporte por conta própria, por escalões de peso bruto, em Portugal (2004) 60
15. Tipologia e volume de mercadorias carregadas e descarregadas em Portugal e Espanha em transporte internacional, em camiões matriculados em Portugal e Espanha (2004) 66
16. Transporte internacional de mercadorias por caminho-de-ferro de/para Portugal, por países de origem/destino da Europa (2004) 68
17. Tráfego marítimo de mercadorias entre os principais portos espanhóis e portugueses (2004) 74

Índice de Gráficos

1. Evolução da População residente em Portugal e em Espanha (1995-2004) 11
2. Evolução da taxa de crescimento anual do PIB na UE 15, em Portugal e em Espanha (1995-2004) 13
3. PIB per capita, em PPC, por regiões fronteiriças em Portugal e Espanha (2002) 14
4. Evolução da taxa de motorização em Portugal, em Espanha e na UE 25 (1995-2004) 16
5. Evolução do Comércio Internacional (importações+exportações) de Portugal e Espanha com a União Europeia (1990-2004) 18
6. Tráfego médio diário de veículos ligeiros e pesados, por postos fronteiriços (2004) 22
7. Tráfego médio diário dos veículos ligeiros de passageiros, por postos fronteiriços (2004) 34
8. Evolução do tráfego médio diário de veículos ligeiros e pesados de passageiros, nos principais postos fronteiriços (1995-2004) 36
9. Evolução do tráfego ferroviário de passageiros entre os dois países (2000-2004) 40
10. Evolução do movimento de passageiros transportados entre Portugal e Espanha, por via aérea 45
11. Evolução do movimento de passageiros nos rios Minho e Guadiana (1996-2004) 46
12. Evolução do movimento de veículos nos rios Minho e Guadiana (1996-2004) 47
13. Distribuição do tráfego de passageiros entre Portugal e Espanha, por modo de transporte (2004) 48
14. Evolução do comércio internacional de mercadorias de Portugal e Espanha com a União Europeia, por modos de transporte em ambos sentidos (1990-2004) 49
15. Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias de Portugal e Espanha com a União Europeia (2004) 50
16. Evolução das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e Espanha, por modos de transporte, em ambos os sentidos (1990-2004) 51
17. Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e Espanha (2004) 52
18. Evolução das trocas comerciais de mercadorias de Portugal e Espanha com França, por modos de transporte (1990-2004) 53
19. Evolução do transporte de mercadorias em veículos pesados matriculados em Portugal, por principais países de carga/descarga (1995-2004) 54
20. Evolução do transporte de mercadorias em veículos pesados matriculados em Espanha, por principais países de carga/descarga (1995-2004) 55
21. Evolução das trocas de mercadorias pela rodovia entre Portugal e Espanha (1990-2004) 57
22. Tráfego médio diário dos veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras entre Portugal e Espanha (2004) 58
23. Evolução do número de veículos, a e fectuar transporte por conta própria, por escalões de carga útil, em Espanha (1995-2004) 60

24. Evolução do número de veículos pesados, a efectuar transporte por conta de outrem, por escalões de peso bruto, em Portugal (1994-2004) 61
25. Evolução do número de veículos, a efectuar transporte por conta de outrem, por escalões de carga útil, em Espanha (1994-2004) 62
26. Número e peso relativo dos veículos afectos ao transporte nacional e internacional em Portugal (2004) 63
27. Número e peso relativo dos veículos a efectuar transporte nacional e de outros âmbitos, em Espanha (2004) 63
28. Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e por conta de outrem, em Portugal (1999-2004) 64
29. Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e por conta de outrem em Espanha (1999-2004) 65
30. Tipologia e volume de mercadorias carregadas e descarregadas em Portugal e Espanha em transporte internacional, em camiões matriculados em Portugal e Espanha (2004) 67
31. Evolução do transporte internacional de mercadorias por caminho-de- ferro, de/para Portugal, por regiões de origem/destino (1990-2004) 68
32. Tráfego de mercadorias pela via marítima de Espanha e Portugal com o resto da Europa (2004) 70
33. Distribuição relativa das trocas comerciais por via marítima de Portugal e Espanha com a UE 25 (% sobre o total em 2004) 71
34. Evolução do tráfego de mercadorias por via marítima entre Espanha e Portugal em ambos os sentidos (1998-2004) 75
35. Distribuição das mercadorias transportadas entre Portugal e Espanha, por modos de transporte (2004) 75
36. Evolução do volume de mercadorias transportadas entre Portugal e Espanha, por modos de transporte (1995-2004) 76

Índice de Mapas

1. Valores do PIB por habitante (em PPC) na UE 25 a nível regional (2002) 15

2. Infra-estruturas de ligação rodoviária entre Portugal e Espanha - localização e estado das intervenções em curso (31.12.2005) 25

3. Linhas ferroviárias existentes e previstas em Portugal e Espanha (2005) 32

4. Tráfego médio diário de veículos ligeiros de passageiros nas principais fronteiras entre Portugal e Espanha (2004) 35

5. Tráfego médio diário de veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras entre Portugal e Espanha (2004) 59

6. Tráfego Internacional de Mercadorias de/para UE nos Portos da Península Ibérica com os cinco principais países (2004) 72

1. Introdução

Criado no âmbito da Cimeira Luso - Espanhola, realizada em Janeiro de 2001, o Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal (OTEP) foi assumido como um projecto de acompanhamento das tendências de tráfego transfronteiriças entre Portugal e Espanha. A necessidade de ambos os países desenvolverem esforços com vista à implementação de um sistema de monitorização da realidade de tráfego transfronteiriça tem motivado a realização de relatórios anuais contendo indicadores que procuram caracterizar as realidades que o OTEP se propõe acompanhar.

Este documento configura a 4ª edição do relatório do OTEP e nele se procura retomar alguns dos dados publicados nas anteriores edições, procedendo-se à respectiva análise evolutiva dos fluxos de tráfego - passageiros e mercadorias – nas fronteiras rodoviárias, ferroviárias, aéreas e marítimas entre os dois países.
A análise efectuada diz respeito ao período temporal de 1995 a 2004 (salvo indicadores para os quais haja informação mais recuada), embora esteja dependente da última informação disponível para cada um dos indicadores em causa.

O presente relatório está estruturado de forma a abranger os aspectos considerados mais relevantes para a caracterização do tráfego transfronteiriço, englobando:

- Caracterização socio-económica dos países;
- Infra-estruturas de transporte rodoviário e ferroviário;
- Fluxos de passageiros;
- Fluxos de mercadorias.

De salientar que esta publicação, da responsabilidade conjunta dos Ministérios, não esgota a actividade deste Observatório. Entre outros projectos encontra-se em desenvolvimento a implementação de uma operação estatística sobre o tráfego de mercadorias através das fronteiras hispano-portuguesas, a análise de movimentos pendulares casa/trabalho e casa/escola nas zonas de fronteira entre ambos os países (parte espanhola); a análise das legislações nacionais e comunitárias que se aplicam ao transporte rodoviário de passageiros em contextos urbanos contíguos, em zonas de fronteira e também a utilização de medições automáticas realizadas nas principais fronteiras.

Os trabalhos do OTEP estendem-se também a âmbitos geográficos mais vastos e de interesse para as políticas de transporte dos dois países, sendo de destacar o trabalho conjunto de intercâmbio e harmonização de informação com o Observatório Hispano Francês, uma iniciativa dos governos espanhol e francês, com objectivos muito semelhantes aos do OTEP.

No presente documento referem-se dados (provisionais) do transporte de mercadorias pela rodovia com origem e destino em Portugal obtidos através de inquérito de tráfego de mercadorias na fronteira pirinaica, levado a cabo em 2004 e 2005 pelas Administrações Francesa e Espanhola.

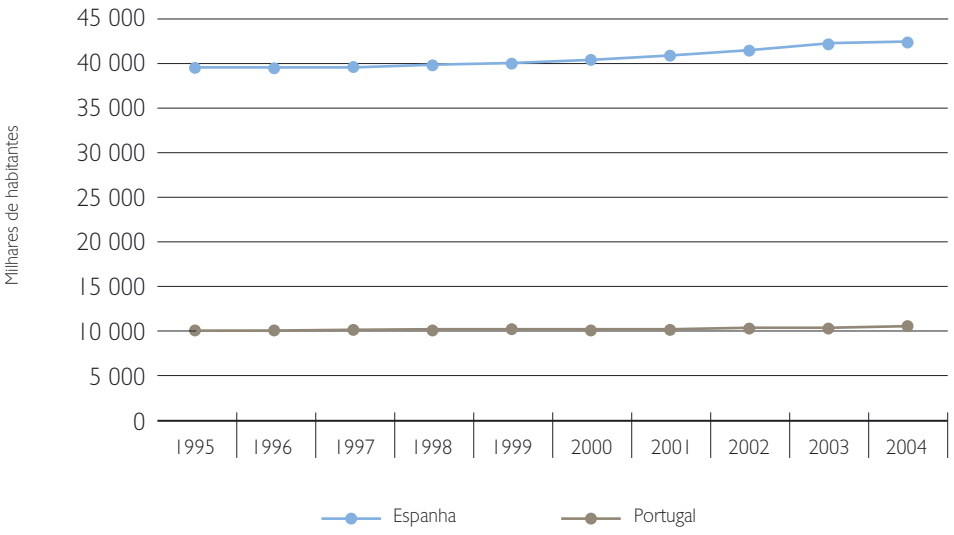
2. Caracterização Sócio-económica dos Países

Com vista à caracterização socio-económica de Portugal e Espanha, utilizaram-se novamente as variáveis seleccionadas em anteriores documentos: População, Produto Interno Bruto, Taxa de Motorização e Comércio Internacional.

2.1 População

No final do ano 2004 a população portuguesa atingia os 10,5 milhões de habitantes, enquanto que a população espanhola ultrapassava os 42,3 milhões. A evolução populacional desde 1995 a 2004 está patente no gráfico 1. Ao longo do período considerado a taxa de crescimento média anual da população espanhola e portuguesa situou-se nos 0,81% e 0,48%, respectivamente, reflexo de uma fraca dinâmica de crescimento natural que se regista um pouco por toda a Europa. O crescimento registado de 1995 para 2004 foi de 4,4% e 7,5%, respectivamente, em Portugal e em Espanha.

Gráfico 1: Evolução da População residente em Portugal e em Espanha (1995-2004)



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Portugal	10 030	10 058	10 091	10 129	10 172	10 226	10 293	10 368	10 441	10 475
Espanha	39 387	39 478	39 582	39 721	39 926	40 263	40 720	41 314	42 005	42 345

Fonte: EUROSTAT

2.2 Dados Económicos Gerais

A evolução do Produto Interno Bruto a preços de mercado (PIBpm) e do Produto Interno Bruto per capita (PIBpc) medido em paridade do poder de compra (PPC) na UE (15 e 25), em Espanha e Portugal mostra a existência de dinâmicas distintas de convergência com os parceiros europeus (quadro 1).

Em Espanha o valor do PIBpc, medido em paridades do poder de compra, registou uma evolução positiva bastante expressiva face à UE 15 tendo passado de um diferencial de 24 p.p. (pontos percentuais) em 1995 para 14 p.p. em 2004; no mesmo período, Portugal reduziu a sua diferença em 6 p.p., ficando bastante abaixo da média comunitária (-30 p.p. em 2004).

Quadro 1: Evolução do PIB pm e do PIB per capita medido em paridade de poder de compra na UE, em Espanha e em Portugal

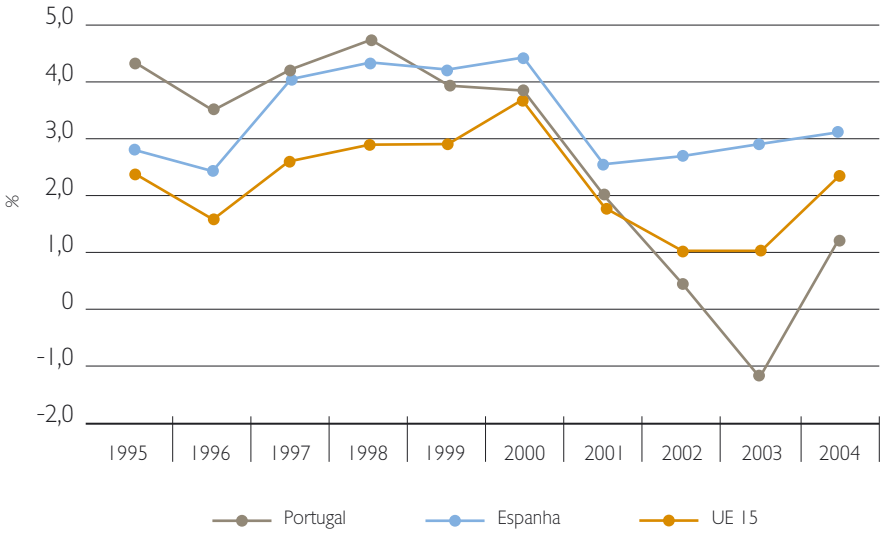
	PIB a preços de mercado (10^9 euros)				PIB per capita em paridade do poder de compra		
	UE 25	UE 15	Espanha	Portugal	UE 15(1)	Espanha	Portugal
1995	6 841,6	6 610,1	446,9	85,7	112,0	88,0	74,0
1996	7 206,2	6 944,7	480,5	91,7	112,0	89,0	74,0
1997	7 608,6	7 317,9	495,6	97,8	111,1	87,0	75,4
1998	7 981,0	7 663,5	525,5	104,6	110,8	87,2	75,4
1999	8 387,4	8 058,8	565,4	112,7	110,5	87,3	76,6
2000	8 983,8	8 609,1	630,3	122,3	110,4	88,6	78,1
2001	9 334,1	8 911,8	679,8	129,1	110,2	91,4	80,1
2002	9 677,1	9 230,6	729,0	135,0	110,1	93,1	81,2
2003	9 823,2	9 381,4	780,6	137,0	110,2	94,0	80,5
2004	10 289,2	9 813,4	837,6	142,4	109,9	96,2	80,1

(1) O valor 100 corresponde à média da UE 15, no ano de 1990

Fonte: EUROSTAT

No gráfico 2, apresenta-se a evolução da taxa de crescimento anual do PIB, a preços constantes, entre 1995 e 2004.

Gráfico 2: Evolução da taxa de crescimento anual do PIB na UE 15, em Portugal e em Espanha (1995-2004)



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Portugal	4,30	3,50	4,20	4,70	3,90	3,80	2,00	0,50	-1,20	1,20
Espanha	2,80	2,40	4,00	4,30	4,20	4,40	2,50	2,70	2,90	3,10
UE-15	2,40	1,60	2,60	2,90	2,90	3,70	1,80	1,00	1,00	2,30

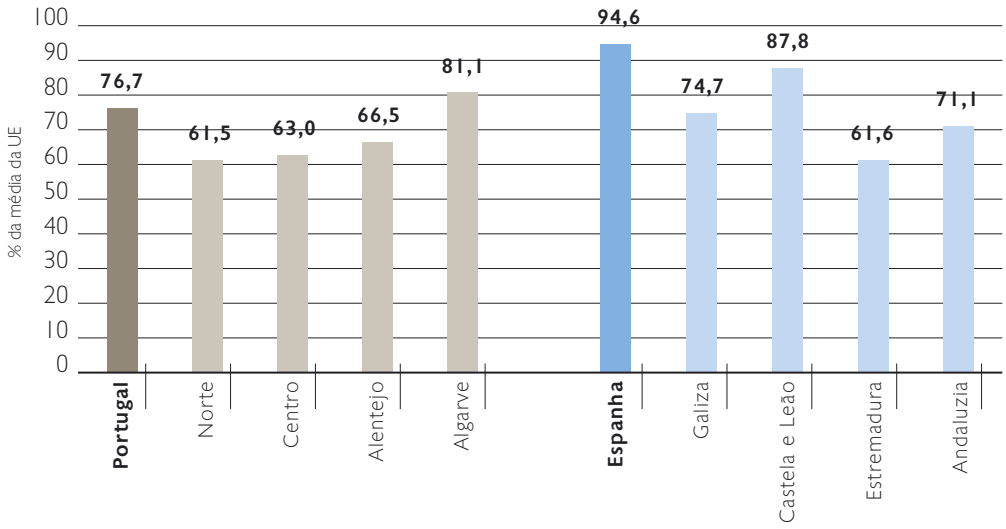
Fonte: EUROSTAT

O ano de 2000 apresenta-se como um ano de viragem de sentido negativo tanto em Portugal como em Espanha e na UE 15. A partir daí, as taxas de crescimento real do PIB diminuem, chegando Portugal a apresentar valores negativos em 2003. Em 2004 parecem retomar a trajectória ascendente apresentando Espanha já uma performance bastante positiva, registando um crescimento do PIB de 3,1% face ao ano anterior (1,3% conseguidos em Portugal e 2,3% registados na UE 15).

No gráfico 3 apresenta-se o PIB *per capita*[1] , em paridades do poder de compra (PPC) relativamente à média da UE 25, das regiões fronteiriças de Portugal e Espanha.

[1] Estes valores não são directamente comparáveis com os do anterior relatório uma vez que a EUROSTAT passou a publicar os valores deste indicador relativamente à média da UE 25 e não UE 15 como anteriormente acontecia.

Gráfico 3: PIB per capita, em PPC, por regiões fronteiriças em Portugal e Espanha (2002)

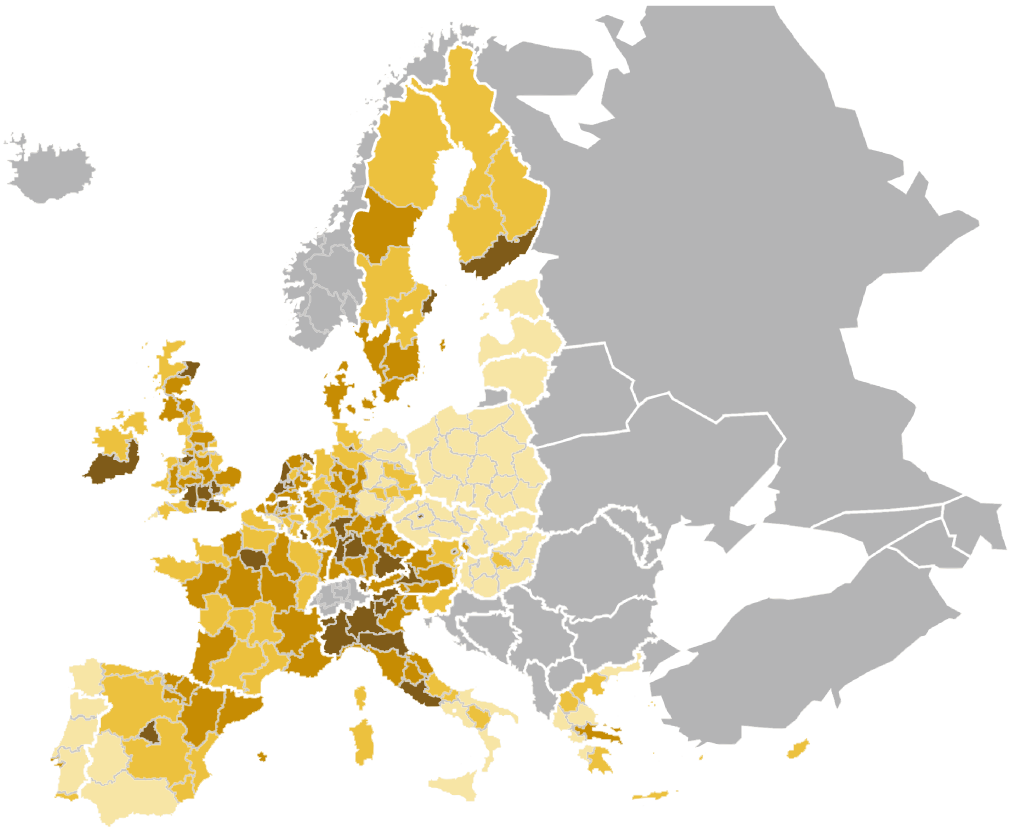


Fonte: EUROSTAT

Verifica-se que todas as regiões se encontram abaixo da média da UE 25 e da média nacional de ambos os países (com excepção para a região do Algarve em Portugal), destacando-se a situação menos favorável das regiões Norte e Centro no caso português e Estremadura, no caso espanhol.

O mapa 1 mostra a distribuição dos valores do PIB por habitante, expresso em paridade do poder de compra por regiões da UE 25, em finais de 2002.

Mapa 1: Valores do PIB por habitante (em PPC) na UE 25 a nível regional (2002)



Fonte: EUROSTAT - Régions: Annuaire statistique 2005 (La diversité régionale en chiffres)

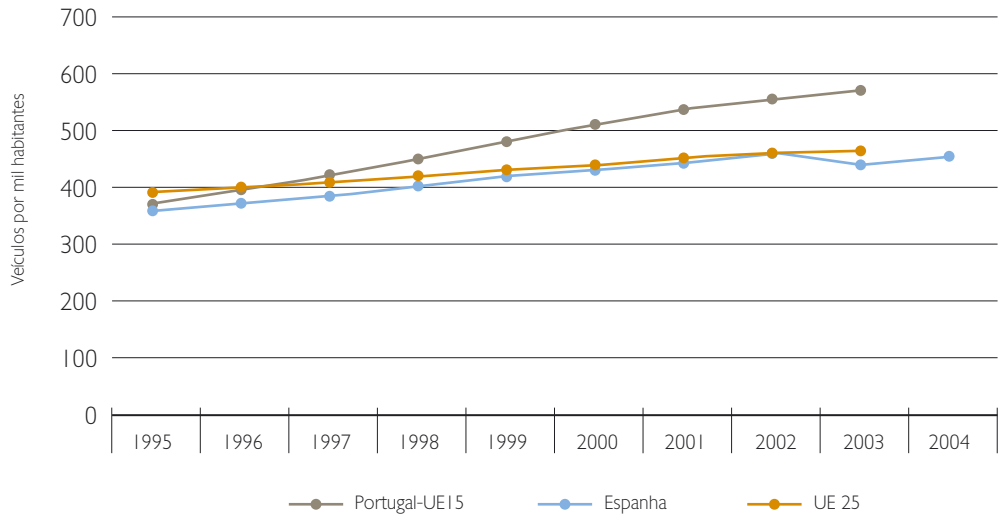
Como se pode observar, globalmente Portugal apresenta um PIB por habitante, em paridade do poder de compra, inferior ou igual a 75 (excepção feita à região de Lisboa e Litoral Algarvio). Relativamente a Espanha, apenas a região sul se situa no escalão inferior.

2.3 Taxas de Motorização

A definição do índice de motorização não está harmonizada a nível comunitário. O seu apuramento é levado a cabo a partir da recompilação elaborada pelos serviços da Comissão Europeia a partir das bases de dados nacionais, o que pode representar formas distintas de medir a mesma realidade.

O gráfico 4 mostra a evolução dos níveis de motorização em Portugal, em Espanha e na UE 25.

Gráfico 4: Evolução da taxa de motorização em Portugal, em Espanha e na UE 25 (1995-2004)



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Espanha	361	374	387	404	422	432	444	460	441	454
Portugal	374	397	423	452	484	513	539	556	572	-
UE-25	394	401	410	420	431	440	452	461	465	-

Fonte: EUROSTAT – A UE em números (2004 e 2005)

Comércio Internacional 2.4

O quadro 2 mostra as trocas comerciais de Portugal e Espanha com o Resto da Europa em 2004.

Quadro 2: Comércio internacional de Portugal e Espanha com o Resto da Europa (2004)

Milhões de euros

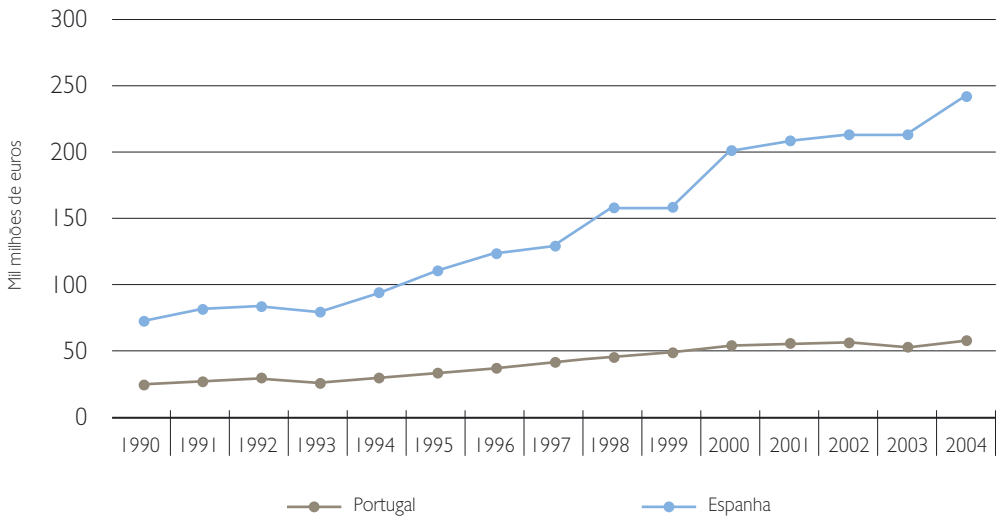
		Espanha		Portugal	
		Importações	Exportações	Importações	Exportações
UE-25	Espanha	-	-	12 930	7 170
	Portugal	6 738	14 265	-	-
	Alemanha	33 387	17 090	6 312	3 869
	França	31 570	28 396	4 122	4 014
	Itália	18 776	13 224	2 688	1 223
	Reino Unido	12 683	13 226	2 036	2 757
	Resto países UE 25	30 603	20 763	5 710	3 808
	Total com a UE 25	133 756	106 963	33 799	22 841
Resto da Europa		12 499	8 388	1 801	596
TOTAL COM EUROPA		**146 256**	**115 351**	**35 600**	**23 438**

Fonte: Portugal – INE
Espanha - AEAT

Tanto em Portugal como em Espanha, as transacções com a UE 25 superam os 90% do movimento total realizado com a Europa.

A evolução do comércio externo de Portugal e Espanha com os países da União Europeia está patente no gráfico 5.

Gráfico 5: Evolução do Comércio Internacional (importações+exportações) de Portugal e Espanha com a União Europeia (1990-2004)



Fonte: EUROSTAT – Estatísticas do Comércio Externo

Como se observa, o volume transacções com a União Europeia aumentou notavelmente ao longo do período. Considerando um valor de 100 para o ano 1990, verifica-se que Espanha atingiu em 2004 um índice de 335 enquanto que Portugal alcançou o valor de 234.

3. Infra-Estruturas de Transporte Rodoviário

3.1 Ligações rodoviárias, segundo o tipo de estrada

Entre Portugal e Espanha existem sessenta locais de passagem por estradas asfaltadas de competência municipal[2], provincial, regional ou estatal, com um tráfego total registado em 2004 superior 87 000 veículos diários[3] (mais 17,5% do que em 2003), os quais 76 000 correspondem à definição de veículos ligeiros e 11 000 à de veículos pesados.

O quadro 3 sintetiza os principais pontos de ligação rodoviária entre os dois países apresentando-se sempre que disponível a designação da estrada e o respectivo tráfego médio diário no ano de 2004.

[2] Ainda que no 3º relatório se indique um número semelhante de passagens, em Junho de 2004 entrou em funcionamento a ponte internacional sobre o rio Minho, entre Goian e Vila Nova de Cerveira, ao mesmo tempo que a passagem Paymogo – Vales Mortos foi suprimida, por não ter a condição de estrada asfaltada, segundo a DG Carreteras de Espanha.

[3] Segundo a DG Carreteras do Ministério do Fomento de Espanha.

Quadro 3: Principais ligações existentes por estrada entre Portugal e Espanha – – Tráfego Médio Diário de Veículos (2004)

Fronteiras Espanha/Portugal	Identificação das estradas**	Responsabilidade***		TMD 2004 (ligeiros e pesados)	
		Portugal	Espanha	Portugal	Espanha
Goian Vila Nova de Cerveira	PO-503 N-13	REN	CCAA Galicia 3ª		3 208
Tui (ponte nova) Valença do Minho (*)	AP-55 IP-1	REN	RCE	15 461	16 798
Tui (ponte velha) Valença do Minho	N-550 EN-13	REN	Municipal		5 569
Salvaterra do Miño Monção	EN-101	REN	Municipal		6 000
Arbo Melgaço	PO-405 (PO-400b)		CCAA Galicia 3ª		1 413
Ponte Barxas San Gregório	OU-801 (OU-410) EN-301	REN	CCAA Galicia 3ª		1 076
Ponte Barxas-Azoreira Castro Laboreiro			Municipal		15
Guxinde (Entrimo) Castro Laboreiro	C.V.18	Diputación			1 478
Aceredo Lindoso	OU-540 (N-540) EM 304-1 (IC-28)	REM	CCAA Galicia 3ª		1 416
Torneiro Portela do Homem	OU-312 ER 308-1	RER	CCAA Galicia 1a		189
Calvos de Rondín Tourem	OU-303	CCAA Galicia 3a			184
Requias (Muiños) Tourem			Municipal		150
Baltar Sendim (Montalegre)	C.V. 638 EN 103-9	REN	Diputación		562
A Xironda (Cualedro) Santo André (Chaves)	C.V. 315		Municipal		30
A Xironda - Vilar de Perdices (Cualedro) Montalegre			Municipal		80
Rabal (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)			Municipal		50
San Ciprian (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)			Municipal		10
Espiño (Oimbra) Soutelinho (Chaves)			Municipal		20
Verín Vila Verde Raia	N-532 EN 103 (IP 3)	REN	RCE	4 110	4 810
Soutochao (Vilardebós) Xixirei			Municipal		150
Terroso (Vilardebós) San Vicente			Municipal		80
Vilarello da Cota (Vilardebós) Mairos			Municipal		50
Arzádegos (Vilardebós) Trabancas			Municipal		90

(continua)

Quadro 3: Principais ligações existentes por estrada entre Portugal e Espanha – – Tráfego Médio Diário de Veículos (2004) Continuação

Fronteiras Espanha/Portugal	Identificação das estradas**	Responsabilidade***		TMD 2003 (ligeiros e pesados)	
		Portugal	Espanha	Portugal	Espanha
Mesón de Erosa (A Gudiña) Cisterna			Municipal		10
Esculqueira (A Mezquita) O Pinheiro			Municipal		100
Manzalvos (A Mezquita) Moimenta	OU-311		CCAA Galicia 3ª		139
Calabor Portelo	ZA-925 (C-622) EN 103-7 (IP-2)	REN	CCAA Cast. León 2ª		408
Rio Honor de Castilla Rio de Onor	ZA-92 IEM 308	REN	CCAA Cast. León 2ª		74
San Martín de Pedroso Quintanilha	N-122 EN 218-1 (IP-4)	REN	RCE	1 378	1 718
Tres Marras (Alcañices) S. Martinho de Angueira	ZA-L-2440		Diputación		70
Moveros (Ermita de la Luz) Constantim	ZA-L-2435		Diputación		70
Moralina Miranda do Douro	ZA-324 EN 218 (IC-5)	RER	CCAA Cast. León 2ªo		800
Fermoselle Bemposta	CL-527 (ZA-323) EN 211-7		CCAA Cast. León 1º		978
Saucelle Freixo de Espada à Cinta	CP-005		Diputación		
La Fregeneda Barca de Alva	CL-517 (C-517) ER 221	RER	CCAA Cast. León 1º		936
La Bouza Escarigo	CV-98 (CM-601)		Municipal		40
Aldea del Obispo Vale da Mula	CV-99 (CP-233)		Municipal		60
Fuentes de Oñoro Vilar Formoso	N-620 IP-5	REN	RCE	7 443	7 460
La Alamedilla Batocas	CM-215		Municipal		50
La Albergueria de Argañan Aldeia da Ponte	SA-200		CCAA Cast. León 2ª		503
Navasfrías Lageosa	CV-148 (CM-602)		Municipal		30
Navasfrías Aldeia do Bispo	CV-148 (CM-603)		Municipal		5
Valverde del Fresno Penamarcor	EX-205 ER-346	RER	CCAA Extremadura 2ª		1 315
Moraleja Termas Monfortinho	EX-108 EN 239 (IC-31)	REN	CCAA Extremadura 1ª		520
Piedras Albas Segura	EX-207 ER 335	RER	CCAA Extremadura 2ª		256

(continua)

Quadro 3: Principais ligações existentes por estrada entre Portugal e Espanha – – Tráfego Médio Diário de Veículos (2004) Continuação

Fronteiras Espanha/Portugal	Identificação das estradas**	Responsabilidade***		TMD 2003 (ligeiros e pesados)	
		Portugal	Espanha	Portugal	Espanha
Cedillo (Alcantára) Montalvão	EX-374 EM 359-3	REM	CCAA Extremadura 3ª		245
La Fontañera La Fontañera	CC-98		Diputación		
Valencia de Alcántara Marvão	N-521 EN 246-1	REN	RCE		953
La Codosera Arronches	BA-052		Diputación		384
La Codosera Rabaça	BA-053		Diputación		150
Badajoz Campo Maior	BA-020		Diputación		2 143
Alburquerque Campo Maior	BA-007		Diputación		144
Badajoz Caia (*)	A - N-V AP - IP-7	REN	RCE	9 615	8 773
Olivenza Ajuda	EX-105		CCAA Extremadura 1ª		879
Villanueva del Fresno Leonardo (Mourão)	EX-107 EN 256	REN	CCAA Extremadura 1ª		2 044
Valencia del Mombuey Amareleja	BA-102		Diputación		231
Encinasola Barrancos	C-439 EN 258	REN	CCAA Andalucía 3a		256
Rosal de la Frontera Sobral de Aidiça			Municipal		
Rosal de la Frontera Vila V. Ficalho	N-433 EN 260 (IP-8)	REN	RCE		1 696
Ayamonte (*) Monte Francisco (V.R.S António)	A-49 IP-1	REN	RCE	6 896	10 469

Espanha: A: Auto-estrada sem portagem, AP: Auto-estrada com portagem, RCE: Rede de Estradas do Estado, CCAA: Comunidade Autónoma com três níveis (1º, 2º y 3er ordem)

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

(*) AP- Auto-estrada com portagem A- Auto-estrada sem portagem

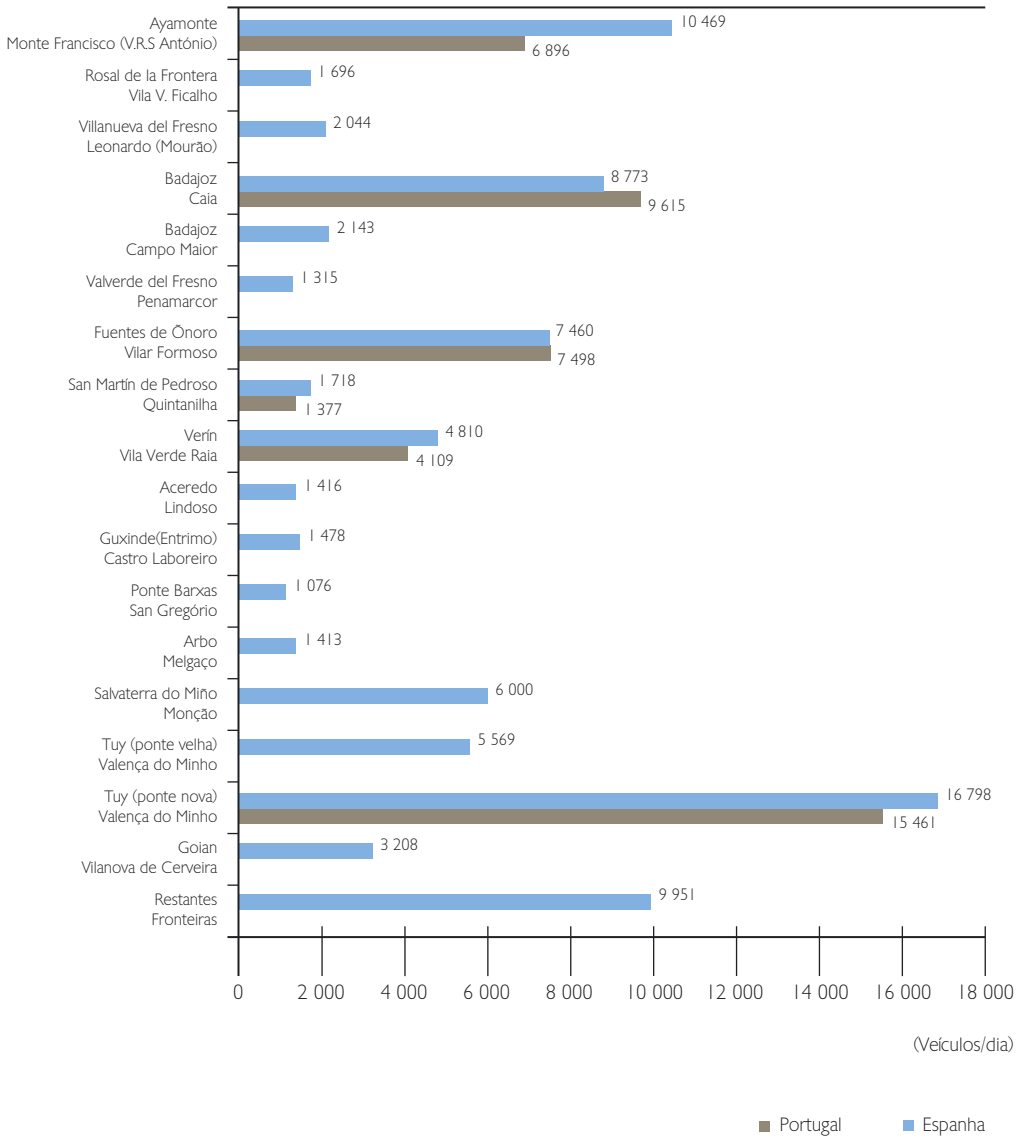
(**) Utilizou-se a nova denominação das estradas, colocando entre parêntesis a anterior. No caso de Espanha, as estradas de titularidade municipal carecem de um modo geral de identificação, ainda que na maior parte dos casos passem a ter uma designação.

(***) Portugal: REN/RER/REM: Rede de Estradas Nacional, Regional e Municipal
Espanha: RCE: Rede de Estradas do Estado, CCAA: Comunidade Autónoma com três níveis (1º, 2º e 3º ordem) e Municipal

Fonte: Portugal – EP - Estradas de Portugal
Espanha – DG Carreteras

Uma parte muito importante do tráfego concentra-se num conjunto muito limitado de estradas. O gráfico 6 mostra os tráfegos médios diários nos pontos fronteiriços que registam mais de 1 000 veículos/dia.

Gráfico 6: Tráfego médio diário de veículos ligeiros e pesados, por postos fronteiriços (TMD superior a 1000) (2004)



Fonte: Portugal – EP - Estradas de Portugal
Espanha – Ministério do Fomento – DG Carreteras

Intervenções em Curso nas Ligações Rodoviárias entre Portugal e Espanha 3.2

Intervenções em Curso por parte da Administração Portuguesa 3.2.1

Para além das conexões rodoviárias anteriormente apresentadas, existe um conjunto de obras em curso com o objectivo de melhorar as condições de circulação de pessoas e veículos entre os dois países.

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

– *Pontes*

- Vila Verde de Raia/Feces de Baixo (Rio Tâmega) – obra a iniciar em 2007.
- Quintanilha/San Martín de Pedroso (Rio Maçãs) – conclusão prevista para 2007.
- Alcoutim/Sanlucar del Guadiana (Rio Guadiana) (em estudo).

– *Estradas*

- Bragança/Portela (IP 2) – projecto de requalificação de estradas, a lançar em 2006.
- Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro (IP 5) – troço fronteiriço cuja obra se prevê iniciar em 2009.
- Vila Verde de Ficalho/Rosal de la Frontera (IP 8) – troço sujeito a obras de beneficiação a lançar em 2006.
- Castelo Branco/Monfortinho (IC 31) – em estudo.

Intervenções em curso por Parte da Administração Espanhola 3.2.2

Do lado Espanhol, destacam-se as seguintes actuações, ordenadas segundo os itinerários principais que fazem ligação fronteiriça.

VERÍN-VILA VERDE DE RAIA

A conexão Verín-Vila Verde de Raia (fronteira) de 12,4 km encontra-se em fase de projecto. Está pendente de redacção o projecto de construção da ponte sobre o rio Tâmega, a ser elaborado por Espanha.

TORDESILHAS-ZAMORA-BRAGANÇA

Em Setembro de 2005 entrou em funcionamento o troço Toro-Zamora (32,3 km) faltando concluir-se o troço compreendido entre Zamora e a fronteira portuguesa (71,8 km) que se encontra em processo de avaliação de impacto ambiental. Com isto ficará completo a parte espanhola da auto-estrada que liga Tordesilhas Bragança.

Na Cimeira Hispano-Portuguesa de Novembro de 2003, ambos os governos aprovaram o projecto "Ponte sobre o rio Manzanas, entre São Martim de Pedrosos e Quintanilha" condicionado pela obtenção da declaração de impacto ambiental pelas entidades portuguesas competentes.

BURGOS-TORDESILHAS-SALAMANCA-FUENTES DE ONÕRO-GUARDA

Os troços Burgos-Salamanca Norte (242 km) e Salamanca Oeste-Cidade Rodrigo (80,5 km) encontram-se já em funcionamento.

Para completar este itinerário encontram-se em execução os troços Salamanca-Oeste-Salamanca Norte (17,5 km) e Cidade Rodrigo-Fuentes de Oñoro (18,1 km) com finalização prevista para o ano de 2007. O troço fronteiriço Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso (7 km) tem aprovada a declaração de impacto ambiental e está pendente da redacção do projecto de construção.

GRANADA-CORDOBA-BADAJOZ

Está em desenvolvimento o estudo informativo para construção da auto-estrada entre Granada e Badajoz, passando por Córdoba.

Entre os objectivos associados a estas actuações, há a salientar a necessidade de fomentar o desenvolvimento da região Norte de Portugal e das Comunidades Autónomas da Galiza e Castela-Leão, assim como o compromisso de combater o isolamento de algumas regiões da zona. De referir ainda o interesse regional e local deste tipo de obras de ligação entre Portugal e Espanha, tanto por efeito da melhoria de capacidade de resposta aos movimentos pendulares de passageiros que diariamente se realizam nas localidades de fronteira, como também pelas potencialidades de procura turística associadas a uma melhoria das acessibilidades transfronteiriças.

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

O mapa 2 ilustra as infra-estruturas de ligação rodoviária entre Portugal e Espanha, bem como o estado das intervenções de melhoria das ligações entre os dois países. Indicam-se especificamente as intervenções em curso ou em estudo, tanto por parte de Espanha como por parte de Portugal.

Mapa 2: **Infra-estruturas de ligação rodoviária entre Portugal e Espanha - - localização e estado das intervenções em curso (31.12.2005)**

Ligações fronteiriças de Portugal com Espanha

Espanha

- Auto-estradas com portagens em funcionamento
- Auto-estradas com portagens projectadas e/ou em construção
- Auto-estradas com portagens em estudo informativo
- Auto-estradas com portagens em estudo informativo pendente de DIA*
- Auto-estradas com portagens em ante-projecto
- Auto-estradas sem portagens (de utilização livre) e vias rápidas em funcionamento
- Vias rápidas em obras adjudicadas ou em execução
- Vias rápidas projectadas
- Vias rápidas com estudo informativo pendente de DIA*
- Vias rápidas com estudo informativo
- Auto-estradas e vias rápidas autónomas em funcionamento
- Auto-estradas e vias rápidas autónomas em estudo, projectadas e/ou em execução

Portugal

Rede concessionada

- Construido
- A construir
- A duplicar

Passagens fronteiriças

- Estadual
- Autónoma
- Local

Rede não concessionada

IP – Itinerários principais
2 Faixas
- Construido
- A construir
- A duplicar

I Faixas
- Construido
- A construir

IC – Itinerários complementares
2 Faixas
- Construido
- A construir

I Faixas
- Construido
- A construir

Fonte: Portugal – IEP
Espanha – DG Carreteras

* DIA - Declaração de Impacto Ambiental

Infra-Estruturas de Transporte Ferroviário 4.

Corredores Ferroviários de Ligação entre Portugal e Espanha 4.1

Existem actualmente quatro pontos de ligação ferroviária entre os dois países.

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

No último ano não se verificou qualquer alteração nas condições das infra-estruturas oferecidas por estas ligações.

Planificação Conjunta das Ligações 4.2

Na Cimeira Bilateral da Figueira da Foz (2003), posteriormente ratificada na de Santiago de Compostela (2004) e Évora (2005), Portugal e Espanha acordaram estabelecer quatro ligações ferroviárias transfronteiriças de Alta Velocidade: Porto-Vigo, Aveiro-Salamanca, Lisboa-Madrid e Faro-Huelva.

Os acordos alcançados em anteriores cimeiras possibilitaram a criação de um instrumento conjunto que estudasse e reunisse os conhecimentos necessários à planificação de mútuo acordo das ligações ferroviárias entre os dois países.

Nesse sentido, foi criado o Agrupamento Europeu de Interesse Económico – Alta Velocidade Espanha-Portugal (AVEP), constituído em 26 de Janeiro de 2001 na sede do antigo Gestor de Infra-estruturas Ferroviárias (GIF) em Madrid. A AVEP tem como sócios fundadores o GIF (actual ADIF – Administrador de Infra-estruturas Ferroviárias) e a Rede Ferroviária de Alta Velocidade (RAVE), entidade portuguesa responsável pelos corredores ferroviários de Alta Velocidade.

A missão específica deste agrupamento é desenvolver os estudos técnicos, económicos e financeiros bem como os trabalhos necessários para a definição dos corredores de Alta Velocidade Porto-Vigo e Lisboa-Porto-Madrid. Decorrem neste momento os trabalhos conjuntos para a realização dos estudos de engenharia e impacte ambiental dos troços transfronteiriços das ligações Aveiro-Salamanca e Lisboa-Madrid.

Do mesmo modo, deve assegurar a coerência e a coordenação dos estudos técnicos realizados e efectuar os estudos jurídicos exigidos por cada governo para definir o financiamento, a construção e a exploração dos referidos corredores. É também tarefa deste agrupamento o levantamento dos requisitos de segurança e dos materiais adequados às novas linhas, bem como o acompanhamento da construção e da exploração dos corredores em caso de serem encomendados à ADIF e RAVE.

No decurso do ano de 2003, no âmbito do Agrupamento Europeu de Interesse Económico (AEIE) – Alta Velocidade Portugal-Espanha – AVEP, que integra o GIF e a RAVE, foram adjudicados os "Estudos de Mercado relativos à ligação Porto-Vigo", bem como os "Estudos de Mercado de Avaliação Socio-económica e Financeira das ligações em Alta Velocidade entre Lisboa/Porto e Madrid" e ainda os "Estudos de Viabilidade Técnica e Estudos Prévios dos Corredores Transfronteiriços" destas ligações.

Os "Estudos de Mercado relativos aos Eixos Porto-Vigo e Lisboa/Porto-Madrid", já terminados, integram análises de *benchmarking*, campanhas de contagens e inquéritos, modelação e simulação de cenários, projecções de procura e avaliação socio-económica e financeira, incluindo análise de sensibilidade. Os "Estudos de Viabilidade Técnica e Estudos Prévios" compreendem a avaliação técnica, económica e ambiental das diversas alternativas de traçado para tráfego de passageiros e misto para as velocidades máximas de 300 e 350 km/h, no que se refere ao Corredor Elvas – Badajoz, e para tráfego misto e velocidades máximas de 200 e 250 km/h, quanto ao Corredor Almeida - Salamanca, bem como a elaboração dos "Estudos de Impacte Ambiental" e o "Acompanhamento dos Processos de Avaliação de Impacte Ambiental".

Estes estudos e projectos relativos aos traçados comuns da ligação ferroviária Madrid-Lisboa/Porto, tanto por Badajoz como por Salamanca, estão em fase de finalização.

Foi ainda criado um Grupo de Trabalho Permanente para o Transporte Ferroviário Hispano-Português, cujo âmbito e objectivos foram definidos na Cimeira Ibérica da Figueira da Foz (2003) e, tal como acordado na última Cimeira ocorrida em Santiago de Compostela (2004), com vista a melhorar a eficácia das actuações conjuntas, os estudos comuns a realizar serão dirigidos por este Grupo de Trabalho e pela AEIE "AVEP". Os subgrupos técnicos dependentes do mesmo foram reestruturados em Fevereiro de 2006, reportando-se actualmente à Interoperabilidade e à Alta Velocidade.

Na última Cimeia hispano-portuguesa de Évora (18 e 19 de Novembro de 2005) os governos de Portugal e Espanha acordaram a criação de um Grupo de Contacto de Alto Nível, com o objectivo de facilitar os intercâmbios de informação e a coordenação entre os serviços

responsáveis pelo desenvolvimento das ligações em cada país. Este Grupo de Contacto foi constituído no dia 9 de Fevereiro de 2006 em Lisboa, sendo presidido pelos Secretários de Estado dos transportes de ambos os países.

Tal como já foi referido, foram confirmadas na cimeira de Évora quatro ligações de alta velocidade: Lisboa-Madrid, Porto-Vigo, Aveiro-Salamanca e Faro-Huelva. A ligação entre Lisboa e Madrid, que será concebida para suportar também o tráfego de mercadorias permitindo um objectivo de tempo de percurso para serviços directos de passageiros entre as duas capitais ibéricas da ordem das 2h45, entrará em exploração em 2013 (do lado português). Está também em estudo a ligação Sines-Elvas, cuja entrada em exploração se prevê para 2012 (igualmente do lado português).

4.3 Intervenções em curso nas Ligações entre Portugal e Espanha

Existem, em ambos os países diversos focos de actuação no que se refere à modernização das linhas ferroviárias, no sentido de potenciar melhores ligações transfronteiriças entre os dois países, nomeadamente, através do aumento da capacidade das linhas, da melhoria das acessibilidades às estações e aos respectivos interfaces e do aumento da oferta de transporte em termos da qualidade de serviço prestado e conforto dos passageiros.

4.3.1 Actuações por parte de Portugal

As intervenções em curso e/ou entretanto concluídas centram-se fundamentalmente nas seguintes linhas:

- Na linha do Norte continuam as intervenções nas infra-estruturas, nomeadamente nos troços Entroncamento-Albergaria (recentemente concluída) e Quintans-Ovar (em obra);
- Na linha da Beira Baixa concluída que está a electrificação até Castelo Branco, estão em fase de arranque os respectivos trabalhos de electrificação e sinalização nos troços entre Castelo Branco - Covilhã e Covilhã - Guarda.
- Melhorias nas ligações aos portos e plataformas logísticas ou terminais.

O quadro 4 apresenta as principais ligações ferroviárias existentes e em curso entre Portugal e Espanha.

Quadro 4: Ligações ferroviárias existentes e intervenções em curso entre Portugal e Espanha

Linha	Caracterização	Intervenções (Troços)
L. Minho	A Linha do Minho integra-se na Rede Transeuropeia ligando o Porto ao norte da Espanha (Galiza) e tem funções suburbanas para o tráfego entre as cidades do Porto, Braga e Guimarães. Tem uma extensão de 134 km, sendo actualmente 42 km em via múltipla electrificada e o restante em via única não electrificada.	Porto/Ermesinde ** Ermesinde/Nine ** Nine/Valença
L. Norte	A Linha do Norte com 336 km de extensão, electrificada, tem 18 km em via quádrupla e os restantes em via dupla. Constitui-se como a espinha dorsal da rede ferroviária portuguesa, nela confluindo as linhas mais importantes	Braço de Prata/Entroncamento Entroncamento/Pampilhosa Pampilhosa/V. Nova de Gaia
L. Beira Alta *	A Linha da Beira Alta integra-se na Rede Transeuropeia, constituindo-se como a ligação por excelência a Espanha e além Pirinéus. Tem 201 km de extensão sendo os seus primeiros 8 km em via dupla electrificada e o restante em via única electrificada.	Pampilhosa/Vilar Formoso
L. Beira Baixa	A Linha da Beira Baixa integrando a Rede Transeuropeia, configura-se como fecho de malha complementar à Linha da Beira Alta para as ligações internacionais.	Entroncamento/Mouriscas Mouriscas/Castelo Branco Castelo Branco/Covilhã ** Covilhã/Guarda **
L. Leste e R. Cáceres	A Linha do Leste com 140 km de extensão e o Ramal de Cáceres com 72 km são em via única não electrificada.	Abrantes/Elvas Torre das Vargens/Marvão Beirã

* Intervenções concluídas
** Em intervenção

Fonte: Portugal – REFER

Actuações por parte de Espanha 4.3.2

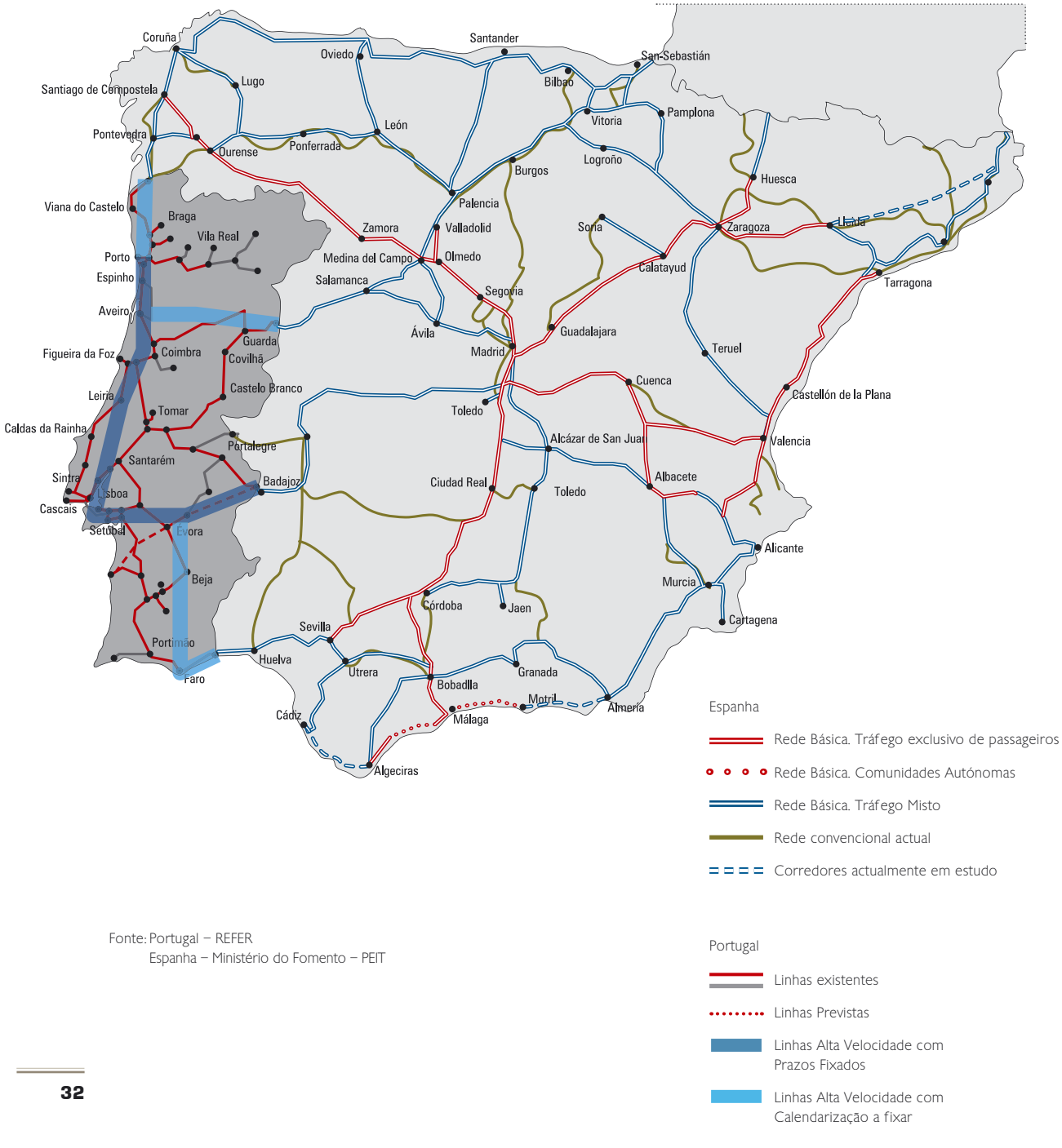
O Ministério do Fomento encontra-se a levar a cabo as seguintes actuações:

- A conexão ferroviária por Tui está incluída no corredor de alta velocidade denominado "Eixo Atlântico", que se encontra actualmente em pleno desenvolvimento e já em funcionamento entre Santiago de Compostela e Ordes, incluindo a variante de Berdia;
- Entre Vigo e a fronteira, encontra-se em redacção o estudo informativo, prevendo-se a abertura do mesmo em 2009. No sentido de impulsionar esta conexão, os Secretários de Estado criaram, na última Cimeira de Évora, um subgrupo de trabalho específico que contará com a participação da Comunidade de Trabalho Galiza-Norte de Portugal;
- Na conexão por Fuentes de Onõro o estudo informativo da electrificação da linha Medina del Campo-Salamanca - Fuentes de Oñoro foi submetido a consulta pública em Novembro de 2004, estando actualmente pendente da respectiva declaração de impacto ambiental;
- A linha Madrid-Cáceres-Mérida-Badajoz está dependente de Declaração de impacto ambiental, uma vez que foi elaborada a informação complementar e solicitada a informação pelo Ministério do Meio Ambiente, relativa ao troço Cáceres-Mérida-Badajoz. No troço Mérida-Badajoz, em que o traçado não apresenta especiais problemas ambientais, foram adjudicados os concursos para a redacção dos projectos de construção da plataforma e via. Esta nova linha, segundo os acordos dos Ministros de 4 de Maio de 2005, em Lisboa, deve prestar-se a tráfego misto, devendo limitar-se algumas pendentes sem alterar o traçado em planta. A abertura ao tráfego de Madrid-Badajoz está prevista para 2010.
- Está em curso a renovação e supressão de via entre Mérida e Villanueva de la Serena bem como a manutenção entre Villanueva de la Serena e Cabeza de Buey.

Por outro lado, em Espanha, por Acordo do Conselho de Ministros de 15 de Julho de 2005 foi aprovado o Plano Estratégico de Infra-estruturas e Transportes (PEIT), que constitui um marco de referência fundamental da política de transportes no qual são definidas as directrizes básicas das actuações em infra-estruturas e transportes, de competência estatal, a médio e longo prazo. O PEIT contempla um investimento médio anual durante o seu período de vigência (2005-2020) de mais de 15 mil milhões de euros e pressupõe um grande esforço na dotação de infra-estruturas, especialmente ferroviárias, que se constitui como um elemento central de articulação no sistema de transportes de passageiros e mercadorias, com perto de 50% dos investimentos totais do Plano.

No capítulo referente ao transporte ferroviário, o PEIT contempla uma ambiciosa Rede de Altas Prestações que cobre de maneira equilibrada todo o território, potenciando o transporte ferroviário de mercadorias, com uma clara aposta no tráfego misto e no desenvolvimento regional.

Mapa 3: Linhas ferroviárias existentes e previstas em Portugal e Espanha (2005)



Fonte: Portugal – REFER
Espanha – Ministério do Fomento – PEIT

Fluxos de Passageiros 5.

Transporte Rodoviário de Passageiros 5.1

A análise do fluxo de passageiros entre os dois países foi efectuada a partir do indicador de "tráfego médio diário de veículos" (TMD) (ligeiros e pesados de passageiros) apurado pela DG Carreteras do Ministério do Fomento de Espanha. Esta análise foi completada com o resultado do inquérito FRONTUR que é desenvolvido pelo Instituto de Estudios Turísticos[4] (IET), visando o conhecimento dos movimentos turísticos de âmbito internacional[5].

No caso português, esta análise foi complementada, em anos anteriores, com os resultados dos inquéritos realizados pela Direcção Geral do Turismo e INE de Portugal, com vista ao conhecimento do movimento de visitantes de âmbito internacional. Relativamente ao ano 2004 os resultados foram apurados com base em novas metodologias e serão disponibilizados em momento posterior à edição do presente relatório. Assim, neste relatório, apenas se fará referência aos apuramentos de visitantes efectuados por parte de Espanha.

De acordo com dados apurados pela EP - Estradas de Portugal, foram cerca de 43 mil os veículos que atravessaram diariamente as fronteiras entre Espanha e Portugal durante o ano de 2004 (nas fronteiras alvo de contagens por parte desta entidade).

Em 2004, segundo se deduz dos dados da DG Carreteras de Espanha, o tráfego total de automóveis (em ambos os sentidos) que atravessaram diariamente as fronteiras entre ambos os países corresponde aproximadamente a 76 500 veículos, contra 63 500 veículos diários em 2003, o que representa um incremento de 20,5%. Uma parte muito importante do mesmo (87%) faz-se através dos 17 postos fronteiriços identificados no gráfico 7, em que se apresentam os valores do TMD de veículos de passageiros em 2004, segundo a EP - Estradas de Portugal e a DG Carreteras de Espanha.

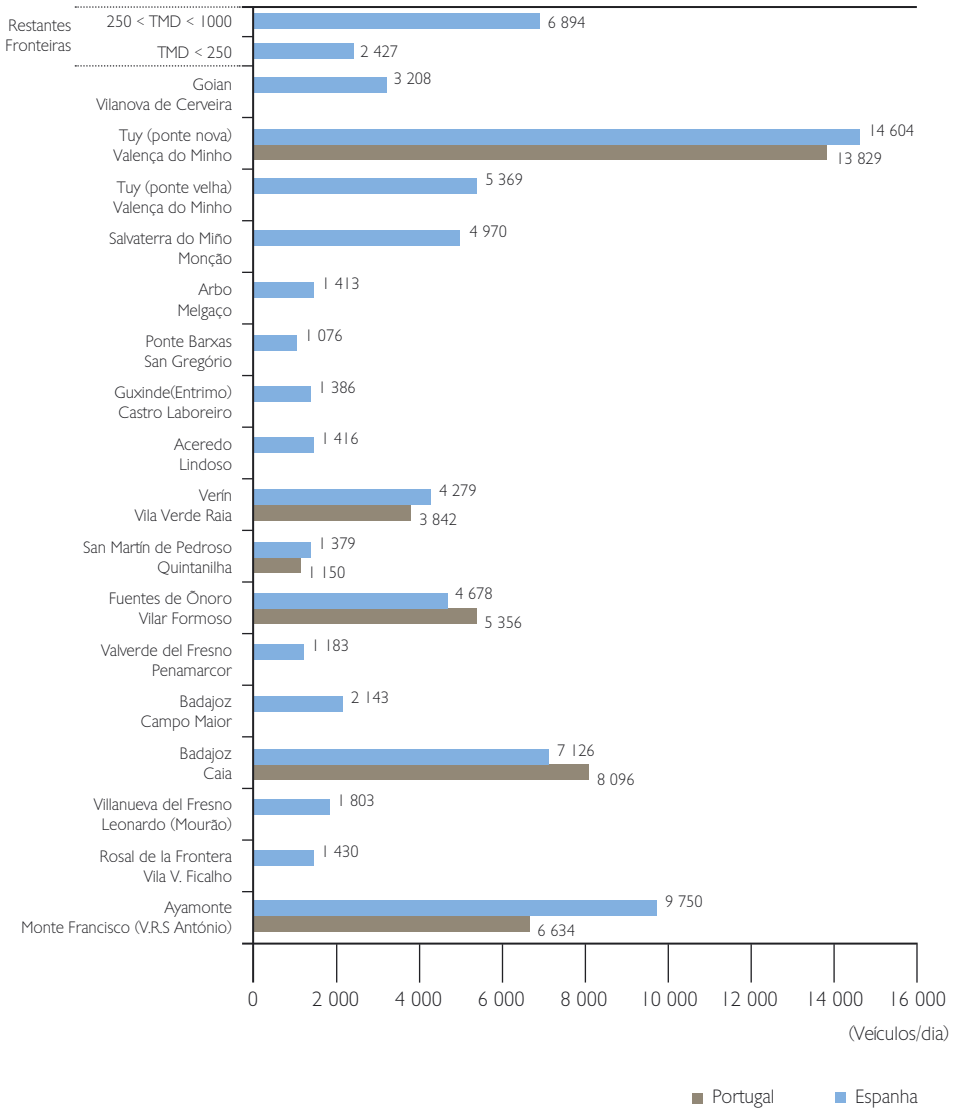
Segundo os dados da DG Carreteras, o tráfego médio diário de autocarros, no conjunto dos postos fronteiriços, estima-se em cerca de 450 veículos.

Em 2004, a fronteira de Valença/Tui (ponte nova), representava mais de um terço do tráfego total entre Espanha e Portugal, com um movimento a rondar os 14 mil veículos diários.

[4] O Instituto de Estudios Turísticos (IET) publica informação sobre o número de visitantes que entram em Espanha anualmente. O IET é o órgão responsável pela investigação dos factores que incidem sobre o turismo, assim como pela elaboração e avaliação das estatísticas do turismo.

[5] Na sequência da criação do Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal, a DG Carreteras do Ministério do Fomento de Espanha instalou um sistema permanente de contagens com equipamentos de telemetria nos postos fronteiriços situados nas estradas de titularidade estatal e estabeleceu contactos com os restantes organismos da administração espanhola (CCAA, Disputaciones y Ajuntamentos) de maneira a possibilitar a identificação dos 60 postos fronteiriços existentes actualmente e proceder à estimação do tráfego existente nos mesmos.

Gráfico 7: Tráfego médio diário dos veículos ligeiros de passageiros, por postos fronteiriços (2004)

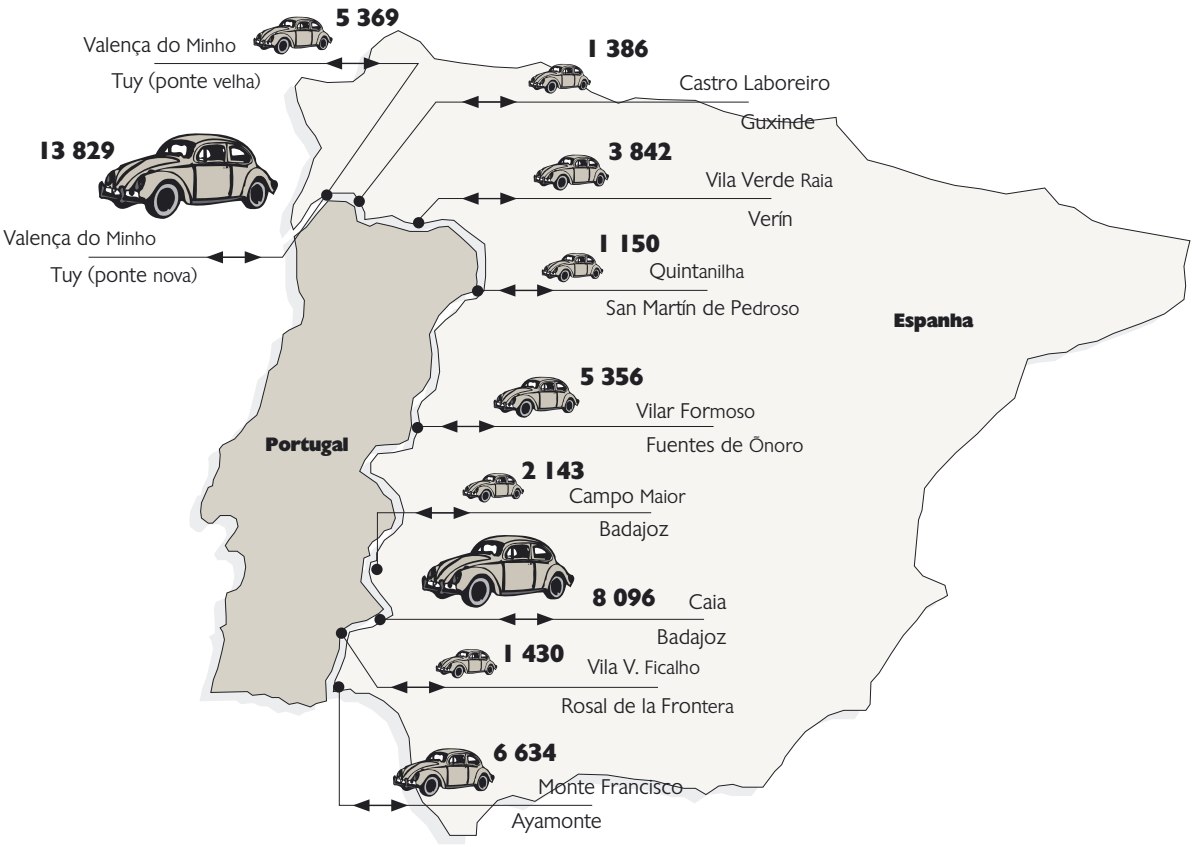


Fonte: Portugal – EP - Estradas de Portugal
Espanha – Ministério do Fomento – DG Carreteras

Outras das fronteiras que se destacaram foram Monte Francisco/Ayamonte, Caia/Badajoz, Vilar Formoso/Fuentes de Onõro e Vila Verde de Raia/Verín.

O mapa 4 esquematiza o TMD de veículos ligeiros de passageiros nos principais pontos fronteiriços.

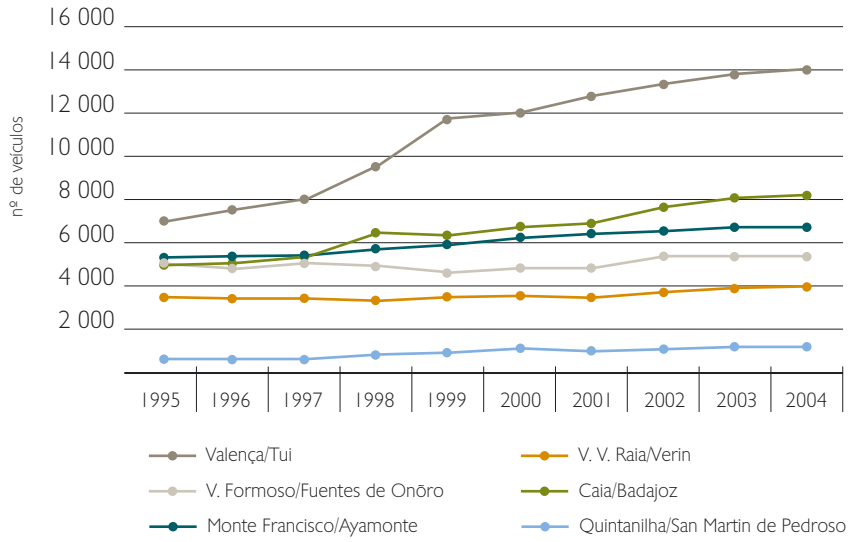
Mapa 4: Tráfego médio diário de veículos ligeiros de passageiros nas principais fronteiras entre Portugal e Espanha (2004)



Fonte: Portugal – EP - Estradas de Portugal
Espanha – DG Carreteras (Valença do Minho/Tuy Ponte velha; Castro Laboreiro/Guxinde; Campo Maior/Badajoz; Vila Verde de Ficalho/Rosal de la Frontera)

No gráfico 8 pode-se observar, de acordo com os dados da EP - Estradas de Portugal, a evolução do TMD de veículos ligeiros e pesados de passageiros nas principais fronteiras entre os dois países. No período de 1995 a 2004, a fronteira Valença/Tui destacou-se pela quase duplicação do TMD, que passou de 7 040 veículos/dia para 13 980. Na fronteira de Caia/Badajoz, houve igualmente um incremento significativo, tendo o tráfego médio diário de passageiros passado de 5 030 veículos para 8 182.

Gráfico 8: Evolução do tráfego médio diário de veículos ligeiros e pesados de passageiros, nos principais postos fronteiriços (1995-2004)



Fonte: Portugal – EP - Estradas de Portugal

Relativamente a Espanha, a estimativa do total de passageiros que entraram por via rodoviária no ano de 2004, foi levada a cabo a partir de:

- Dados dos contadores apurados pela DG de Carreteras do Ministério do Fomento de Espanha;
- Dados do IET (FRONTUR – Inquérito realizado com vista ao apuramento do movimento de visitantes estrangeiros)

O referido inquérito (FRONTUR) recolhe informação relativamente a todos os meios de transporte, todos os meses do ano, cobrindo uma amostra de 22 pontos fronteiriços rodoviários, 17 aeroportos distribuídos por toda a geografia espanhola, o serviço de *ferry* do porto de Algeciras, seis dos principais portos de passageiros e os comboios internacionais procedentes de França e Portugal.

A título informativo, refira-se que os visitantes estrangeiros incluem os turistas (as pessoas que pernoitam pelo menos uma noite fora do país residente) e os excursionistas (que não pernoitam no país de destino).

No que se refere aos postos fronteiriços hispano portugueses, o IET realiza inquéritos nos seguintes:

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

Os dados deste inquérito são bastante representativos do tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal. Como se observa no quadro 5, as fronteiras inquiridas pelo IET representam uma parte muito importante do tráfego total (65% relativamente aos automóveis e 74% para os autocarros, em 2004).

Quadro 5: Tráfego médio diário de veículos nas fronteiras hispano portuguesas (2004)

Tipo de Fronteira	Ligeiros		Autocarros	
	Unidades	%	Unidades	%
Inquiridas pelo IET	49 566	64,8	329	74,3
Restantes Fronteiras	26 968	35,2	114	25,7
Total	**76 534**	**100,0**	**443**	**100,0**

Fonte: Espanha - Ministério do Fomento, DG Carreteras e IET

A estimação do número total de passageiros é levada a cabo tendo por base as seguintes hipóteses:

- A taxa média de ocupação dos veículos nos postos inquiridos pelo IET estimou-se em 1,7 passageiros/veículo para os automóveis e de 29,1 passageiros/veículo para os autocarros;
- Os passageiros distribuem-se segundo as percentagens indicadas no quadro 5;

- Os passageiros que não passam através dos postos inquiridos pelo IET correspondem unicamente a tráfego local sendo todos residentes em Espanha e Portugal, distribuindo-se de modo análogo aos que passam por aqueles postos de ambas as nacionalidades;
- Os tráfegos tanto de residentes em Espanha como de visitantes estrangeiros são simétricos.

Tendo em conta estas hipóteses, a estimativa do total de passageiros que atravessam as fronteiras rodoviárias é a seguinte.

Quadro 6: Estimativa do total de passageiros que atravessaram a fronteira rodoviária hispano portuguesa, em ambos os sentidos (2004)

Meio de Transporte usado pelos passageiros	Passageiros por Tipo de Fronteira		Total de Passageiros
	Inquiridas pelo IET	Restantes Fronteiras	
Automóvel	31 517 350	17 148 043	48 665 393
Autocarro	3 500 180	1 212 828	4 713 008
Total	**35 017 530**	**18 360 871**	**53 378 401**

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

A distribuição, por país de residência, dos passageiros que atravessaram as fronteiras entre os dois países em 2004, consta do quadro 7.

Quadro 7: Estimativa do tráfego de passageiros (em ambos os sentidos) por via rodoviária na fronteira hispano-portuguesa, por país de residência (2004)

País de residência dos passageiros		Passageiros em Automóvel	Passageiros em Autocarro	Total	%
Espanha		19 437 547	1 258 105	20 695 652	38,8
Portugal		26 021 354	2 009 243	28 030 597	52,5
Outros países	França	1 629 432	110 902	1 740 334	3,3
	Reino Unido	156 286	377 300	533 586	1,0
	Alemanha	274 570	32 762	307 332	0,6
	Suiça	300 762	1 050	301 812	0,6
	Países Baixos	177 454	20 032	197 486	0,4
	Bélgica	127 198	9 904	137 102	0,3
	Itália	58 348	35 184	93 532	0,2
	Outros países da Europa	175 534	234 168	409 702	0,8
Resto do Mundo		306 908	624 358	931 266	1,7
Total		**48 665 393**	**4 713 008**	**53 378 401**	**100,0%**

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

Comparando estes resultados com os do ano 2003, observa-se um crescimento de 13% do número de passageiros que cruzaram as fronteiras em ambos os sentidos. Os visitantes residentes em Espanha representaram, no ano 2004, 82% do total de visitantes entrados em Portugal se se excluírem os residentes neste país.

5.2 Transporte de Passageiros por Caminho-de-Ferro

O quadro 8 apresenta em detalhe o tráfego ferroviário realizado entre os dois países, em 2004 por províncias espanholas de origem/destino. Observa-se que os valores mais elevados correspondem às províncias espanholas de Madrid e Guipúzcoa. É de salientar que o tráfego com esta última corresponde essencialmente a tráfego de passageiros portugueses que se dirigem ou procedem de França ou de outros países do Norte da Europa.

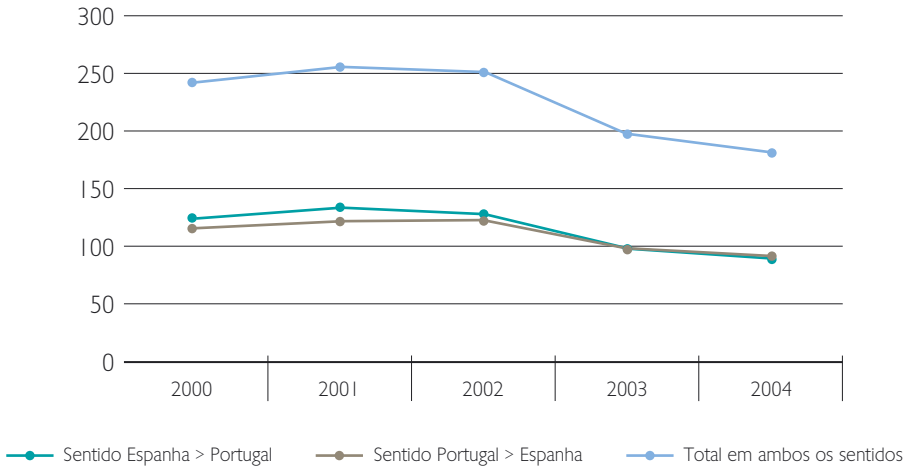
Quadro 8: Tráfego ferroviário de passageiros entre Espanha e Portugal, por províncias espanholas de origem/destino (2004)

Províncias espanholas de origem ou destino	Portugal > Espanha	Espanha > Portugal	Ambos os Sentidos
Álava	2 781	3 436	6 217
Badajoz	3	7	10
Burgos	2 664	2 618	5 282
Cáceres	848	1 248	2 096
Guipúzcoa	38 219	38 604	76 823
Madrid	38 737	36 074	74 811
Salamanca	3 946	4 633	8 579
Toledo	194	197	391
Valladolid	3 163	2 766	5 929
Total	**90 555**	**89 583**	**180 138**

Fonte: Espanha - RENFE

O gráfico 9 mostra a evolução do tráfego de passageiros através da ferrovia entre os dois países, no período 2000-2004.

Gráfico 9: Evolução do tráfego ferroviário de passageiros entre os dois países (2000-2004)



Fonte: Espanha - RENFE

Trata-se de uma evolução decrescente a partir do ano de 2002. Em 2004, os valores registados, relativamente ao total em ambos os sentidos, eram 25% inferiores aos do ano 2000.

5.3 Transporte Aéreo de Passageiros

5.3.1 Relações com a Europa

O quadro 9 apresenta, para o ano de 2004, o movimento de passageiros nos aeroportos de Portugal e Espanha, por países europeus de origem/destino. Como se pode observar, em Portugal não se verificaram alterações nas principais origens/destinos, face a 2003, continuando a merecer destaque o Reino Unido, Alemanha, França e Espanha.

Quadro 9: Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Portugal e Espanha, por países europeus de origem/destino (2004)

	Portugal			Espanha		
	Embarcados	Desembarcados	Total	Embarcados	Desembarcados	Total
Alemanha	929 677	911 859	**1 841 536**	9 629 655	9 781 872	**19 411 527**
Áustria	32 037	32 716	**64 753**	447 751	438 674	**886 425**
Bélgica	250 579	249 219	**499 798**	1 520 653	1 566 654	**3 087 307**
Chipre	1 606	1 596	**3 202**	2 934	2 772	**5 706**
Dinamarca	70 138	47 153	**117 291**	760 865	780 213	**1 541 078**
Eslováquia	330	334	**664**	16 783	16 584	**33 367**
Eslovénia	234	324	**558**	597	1 354	**1 951**
Espanha	812 669	820 659	**1 633 328**	-	-	**-**
Estónia	-	-	**-**	7 713	8 581	**16 294**
Finlândia	14 392	14 190	**28 582**	417 659	411 672	**829 331**
França	869 923	872 780	**1 742 703**	2 818 818	2 804 181	**5 622 999**
Grécia	17 013	15 522	**32 535**	149 456	149 172	**298 628**
Holanda	423 537	422 840	**846 377**	2 078 978	2 099 492	**4 178 470**
Hungria	7 626	8 334	**15 960**	92 495	92 438	**184 933**
Irlanda	174 607	170 827	**345 434**	1 275 543	1 280 845	**2 556 388**
Itália	323 998	336 742	**660 740**	3 115 236	3 141 247	**6 256 483**
Letónia	905	947	**1 852**	3 220	3 508	**6 728**
Lituânia	-	-	**-**	9 780	9 916	**19 696**
Luxemburgo	66 358	78 269	**144 627**	132 586	135 517	**268 103**
Malta	2 117	2 264	**4 381**	16 341	16 961	**33 302**
Polónia	2 925	2 734	**5 659**	97 362	105 283	**202 645**
Portugal	-	-	**-**	834 063	847 945	**1 682 008**
Reino Unido	1 918 157	1 882 616	**3 800 773**	16 716 435	16 840 724	**33 557 159**
Rep. Checa	15 923	16 793	**32 716**	262 774	273 577	**536 351**
Suécia	59 829	74 671	**134 500**	767 036	776 296	**1 543 332**
Total UE 25	5 994 580	5 963 389	**11 957 969**	41 174 733	41 585 478	**82 760 211**
Outros destinos Europeus	398 060	398 143	**796 203**	2 216 577	2 241 208	**4 457 785**
Total Europa	**6 392 640**	**6 361 532**	12 754 172	**43 391 310**	**43 826 686**	**87 217 996**

Fonte: Portugal – ANA
Espanha – AENA

No que se refere a Espanha, salienta-se o Reino Unido e a Alemanha. O movimento de passageiros de Espanha para Portugal é relativamente diminuto, representando apenas 2% do total do transporte para a UE 25 (valor idêntico ao registado em 2003).

O tráfego de passageiros com destino/origem em Espanha, Portugal e França nos três principais aeroportos dos dois países encontra-se sintetizado no quadro 10.

Quadro 10: Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, Madrid, Barcelona e Málaga com origem/destino em Espanha, Portugal e França (2004)

	Portugal (origem/destino)		
	Aeroporto de Lisboa		
	Embarque (origem)	Desembarque (destino)	Movimento Total
Espanha	**583 126**	**589 697**	**1 172 823**
Madrid Barajas	348 965	349 896	698 861
Barcelona	159 541	160 807	320 348
França	**544 389**	**551 839**	**1 096 228**
Paris Charles de Gaulle	195 456	195 251	390 707
Paris Orly	261 228	265 087	526 315
	Aeroporto do Porto		
	Embarque (origem)	Desembarque (destino)	Movimento Total
Espanha	**181 886**	**186 105**	**367 991**
Madrid Barajas	97 769	100 744	198 513
Barcelona	31 548	31 940	63 488
França	**303 021**	**300 675**	**603 696**
Paris Charles de Gaulle	101 326	101 448	202 774
Paris Orly	173 346	171 167	344 513
	Aeroporto de Faro		
	Embarque (origem)	Desembarque (destino)	Movimento Total
Espanha	**45 670**	**42 888**	**88 558**
Palma de Maiorca	39 010	38 353	77 363
França	**22 511**	**20 265**	**42 776**
Paris Charles de Gaulle	5 799	5 693	11 492
Paris Orly	12 921	10 509	23 430

(continua)

Quadro 10: Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, Madrid, Barcelona e Málaga com origem/destino em Espanha, Portugal e França (2004) Continuação

	Espanha (origem/destino)		
	Aeroporto de Madrid/Barajas		
	Embarque (origem)	Desembarque (destino)	Movimento Total
Portugal	**463 370**	**450 914**	**914 284**
Lisboa	349 086	338 150	687 236
Porto	100 865	96 302	197 167
França	**1 045 308**	**1 053 822**	**2 099 130**
Paris Charles de Gaulle	393 158	405 832	798 990
Paris Orly	422 782	422 208	844 990

	Aeroporto de Barcelona		
	Embarque (origem)	Desembarque (destino)	Movimento Total
Portugal	**195 313**	**193 461**	**388 774**
Lisboa	148 613	147 265	295 878
Porto	32 526	31 919	64 445
França	**676 238**	**700 507**	**1 376 745**
Paris Charles de Gaulle	355 653	372 884	728 537
Paris Orly	256 770	260 953	517 723

	Aeroporto de Málaga		
	Embarque (origem)	Desembarque (destino)	Movimento Total
Portugal	**3 665**	**4 447**	**8 112**
Lisboa	3 499	3 967	7 466
Porto	-	17	17
Faro	155	463	618
França	**212 568**	**210 425**	**422 993**
Paris Charles de Gaulle	136 151	134 442	270 593
Paris Orly	28 899	27 926	56 825

Fonte: Portugal – ANA
Espanha – AENA

A maioria dos passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos de Lisboa e Porto para/de Espanha continua a ter como destino/procedência os aeroportos de Madrid/Barajas e Barcelona. O mesmo se passa em relação a França, uma vez que 84% e 91% dos passageiros embarcados e desembarcados em Lisboa e Porto, respectivamente, de ou a partir de França,

continuam a estar relacionados com os voos que operam com os aeroportos de Paris (Charles de Gaulle e Orly).

Estes aeroportos são também a origem/destino dos voos com Faro, surgindo no caso de Espanha como principal aeroporto de origem/destino, Palma de Maiorca (87% do total de Espanha).

5.3.2 Relações entre Portugal e Espanha

O quadro 11 mostra o volume de tráfego de passageiros entre Portugal e Espanha no ano 2004.

Quadro 11: Tráfego aéreo de passageiros entre Portugal e Espanha, em ambos os sentidos (2004)

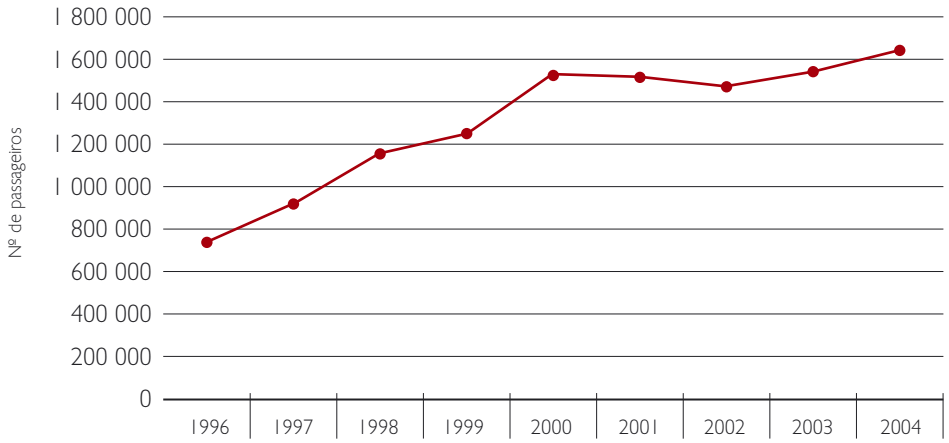
Aeroportos Espanhóis	Total de Passageiros	Aeroportos Portugueses				
		Lisboa	Porto	Faro	Madeira	Outros
Madrid Barajas	**914 284**	687 236	197 167	2 941	24 719	2 221
Barcelona	**388 774**	295 878	64 445	-	28 451	-
Palma De Mallorca	**195 379**	52 095	65 851	77 433	-	-
Tenerife Sur Reina Sofía	**44 743**	17 102	20 849	-	5 633	1 159
Gran Canaria	**37 437**	4 133	4 259	1 513	26 742	790
Bilbao	**24 577**	21 457	3 102	18	-	-
Valencia	**20 695**	20 142	534	19	-	-
Lanzarote	**11 385**	5 551	4 036	1 475	323	-
Ibiza	**10 955**	7 051	3 894	-	-	10
Málaga	**8 112**	7 466	17	618	-	11
A Coruna	**4 919**	4 884	24	11	-	-
Sevilha	**3 908**	244	92	353	3 219	-
Jerez	**3 879**	208	-	3 671	-	-
Menorca	**2 977**	1 831	1 146	-	-	-
Fuerteventura	**2 488**	2 153	-	-	335	-
Valladolid	**2 249**	2 249	-	-	-	-
Almeria	**1 769**	-	-	1 769	-	-
Alicante	**1 349**	241	105	984	19	-
Outros < 1000 passageiros	**2 129**	707	579	75	719	49
Total	**1 682 008**	**1 130 628**	**366 100**	**90 880**	**90 160**	**4 240**

Fonte: Espanha – Ministério do Fomento, DGAC

Partindo da informação disponibilizada pela ANA, verifica-se que no percurso Lisboa-Madrid-Lisboa, houve um acréscimo no número de passageiros transportados de 4,4% face a 2003; no percurso Porto-Madrid-Porto, registou-se um incremento de 9,8%. As ligações entre Barcelona, Lisboa e Porto, apresentaram um comportamento díspar, enquanto que na relação com Lisboa se verificou um incremento de 14,8%, a ligação Porto-Barcelona-Porto apresentou um decréscimo de 16,4% em relação a 2003.

O gráfico 10 permite observar a evolução registada no fluxo de passageiros entre Portugal e Espanha no período entre 1996 e 2004.

Gráfico 10: Evolução do movimento de passageiros transportados entre Portugal e Espanha, por via aérea



Fonte: Portugal – ANA

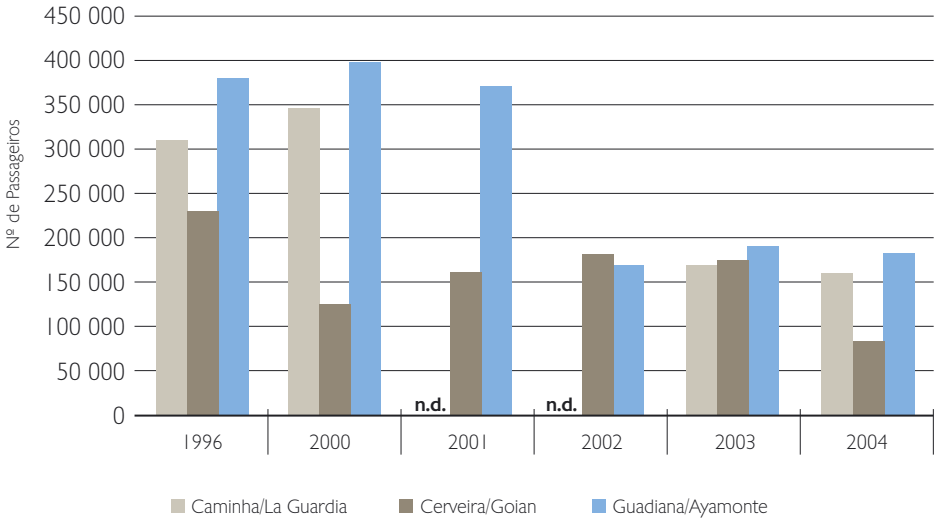
Verifica-se um crescimento sustentado entre 1996 e 2000, interrompido no período 2000-2003, após o qual é evidente a recuperação no movimento de passageiros entre os dois países (+8,2% entre 2003 e 2004).

5.4 Transporte Fluvial

O tráfego fluvial é caracterizado por dinâmicas próprias evoluindo a sua utilização a par com as realidades específicas das localidades envolvidas e que nem sempre se traduzem em actividades transfronteiriças.

No ano 2004, o movimento de passageiros nos rios Minho e Guadiana registou um decréscimo significativo global de 20% face ao ano anterior, tendo o movimento em cada uma das três ligações apresentadas ficado abaixo dos 200 mil passageiros. Em 2004, o movimento total foi de quase 425 mil passageiros nas três ligações analisadas (gráfico 11).

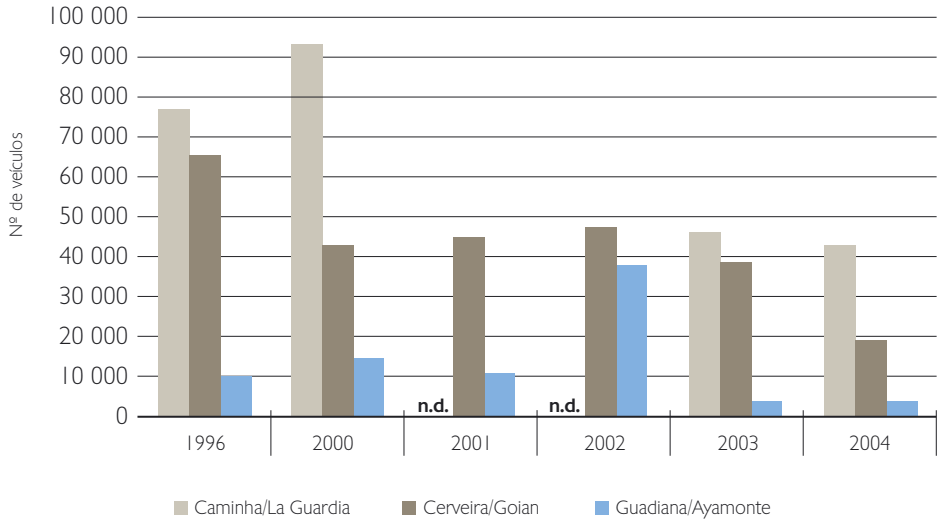
Gráfico 11: Evolução do movimento de passageiros nos rios Minho e Guadiana (1996-2004)



Fonte: Portugal – INE
n.d.: não disponível

Quanto ao movimento de veículos (gráfico 12), observa-se igualmente um decréscimo de tráfego em todas as ligações. Em 2004, o decréscimo face ao ano anterior foi de 26%.

Gráfico 12: Evolução do movimento de veículos nos rios Minho e Guadiana (1996-2004)



Fonte: Portugal – INE
n.d.: não disponível

Resumo do Tráfego de Passageiros 5.5

O tráfego de passageiros pode resumir-se na seguinte distribuição pelos vários modos de transporte.

Quadro 12: Resumo do tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal, por modo de transporte (2003 e 2004)

Milhões de passageiros

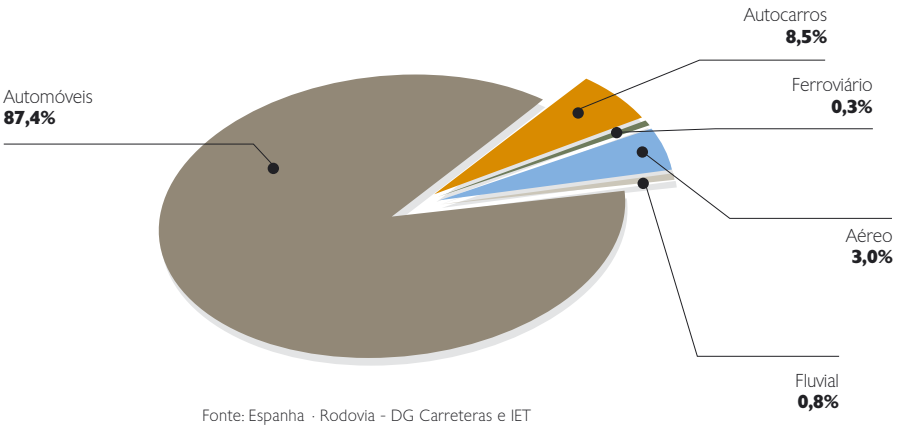
Tipo de tráfego		Ano		Variação 2004/2003	
		2004	2003	Valor	%
Rodoviário	Automóveis	48,67	44,24	4,43	10,0%
	Autocarros	4,71	3,02	1,69	56,1%
Ferroviário		0,18	0,11	0,07	64,0%
Aéreo		1,68	1,53	0,15	9,9%
Fluvial		0,42	0,53	-0,11	-19,9%
Total		**55,67**	**49,43**	**6,24**	**12,6%**

Fonte: Espanha - Rodovia: DG Carreteras e IET
- Ferrovia: RENFE
- Via Aérea: AENA

Portugal - Fluvial: INE

Observa-se que o modo rodoviário é preponderante no tráfego entre os dois países totalizando mais de 95% do total (87,4% para automóvel e 8,5% para autocarro).

Gráfico 13: Distribuição do tráfego de passageiros entre Portugal e Espanha, por modo de transporte (2004)



Fonte: Espanha · Rodovia - DG Carreteras e IET
· Ferrovia - RENFE
· Via Aérea - AENA
Portugal · Fluvial - INE

6. Fluxos de Mercadorias

A análise da evolução do fluxo de mercadorias foi levada a cabo a partir dos seguintes dados:

- referentes às estatísticas do comércio externo;
- resultantes da aplicação do regulamento CE 1172/98 (EUROSTAT) para o transporte rodoviário de mercadorias;
- publicados pela CP e RENFE no que respeita ao tráfego ferroviário;
- disponibilizados pelos Puertos del Estado (no caso de Espanha) e Portos Nacionais/ SIT[6] (no caso de Portugal) no que se refere ao transporte marítimo.

6.1 Comércio Internacional de Mercadorias de Portugal e Espanha (dados das estatísticas do comércio externo)

A análise do comércio externo em valor, em milhões de euros, ficou expressa no gráfico 5 (capítulo 2).

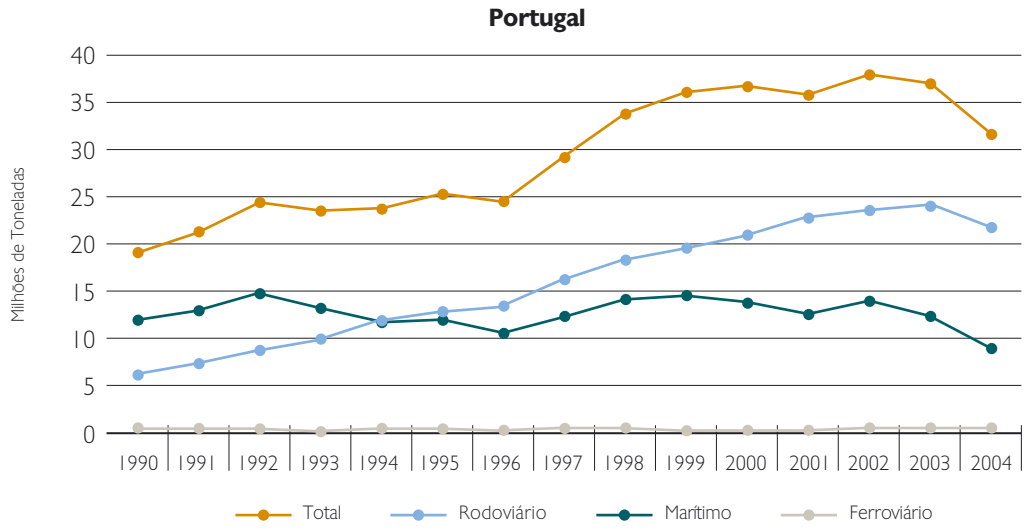
Neste ponto, será analisada a evolução em volume das trocas comerciais de Portugal e Espanha com a União Europeia.

[6] SIT – Sistema de Informação de Transportes do Gabinete de Estudos e Planeamento do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

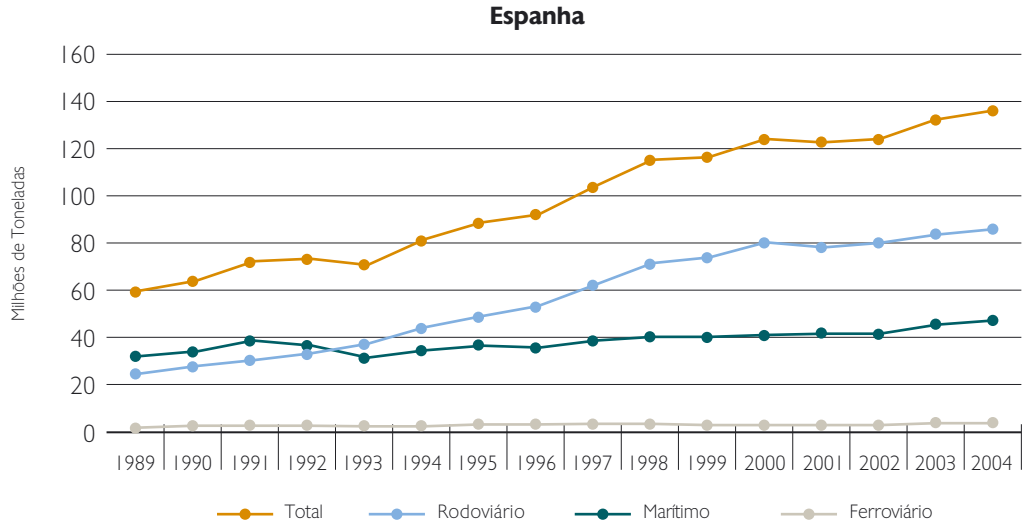
6.1.1 O Tráfego de Mercadorias de Portugal e Espanha com a União Europeia

A evolução do volume de tráfego de mercadorias patente no gráfico 14 teve por base os dados do comércio externo, publicados pelo INE de Portugal. No caso de Espanha, foram considerados os dados publicados pela AETA[7].

Gráfico 14: Evolução do comércio internacional de mercadorias de Portugal e Espanha com a União Europeia, por modos de transporte em ambos sentidos (1990-2004)



Fonte: Portugal - INE



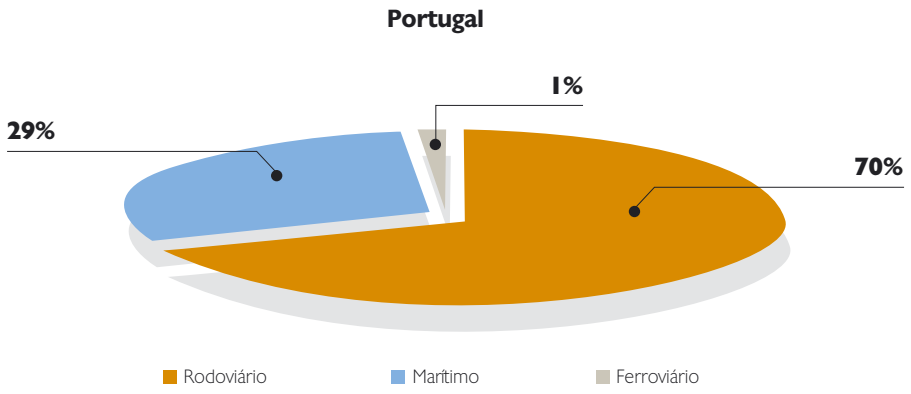
Fonte: Espanha - AEAT

[7] Agência Estatal de Administração Tributária

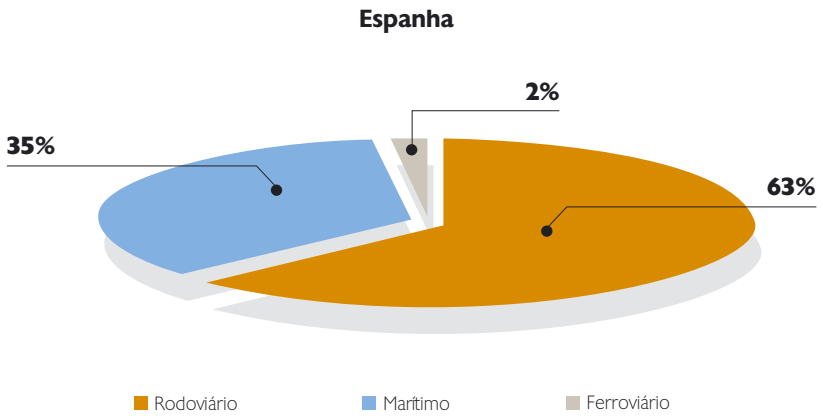
Entre 1990 e 2004, as trocas comerciais de Portugal com a União Europeia registaram um acréscimo considerável, tendo-se contudo verificado uma tendência decrescente nos últimos anos do período (os modos de transporte ferroviário e marítimo perderam importância relativa no ano 2004).

No gráfico 15, apresenta-se a distribuição do tráfego de mercadorias, segundo o modo de transporte, em 2004, evidenciando-se que a rodovia mantém a sua predominância para ambos os países.

Gráfico 15: Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias de Portugal e Espanha com a União Europeia (2004)



Fonte: Portugal - INE

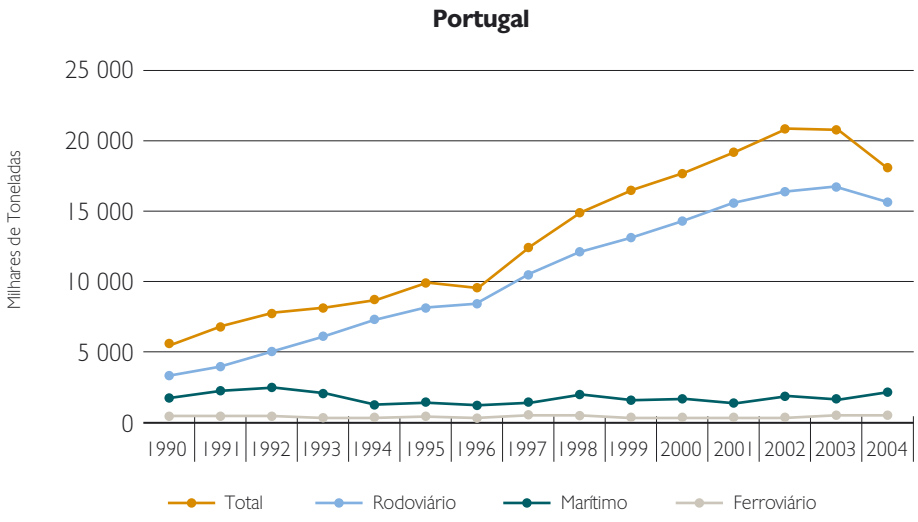


Fonte: Espanha - AEAT

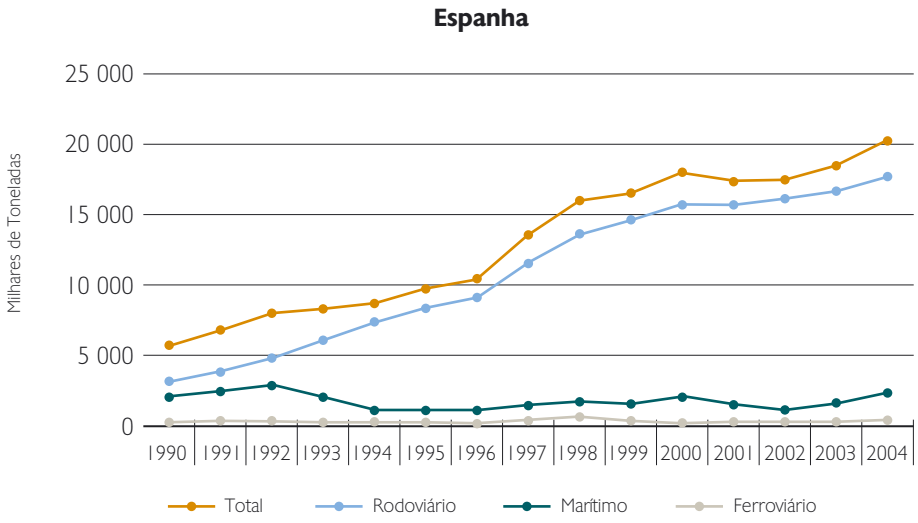
O Tráfego de Mercadorias entre Portugal e Espanha 6.1.2

O gráfico 16 mostra a evolução do volume de mercadorias transaccionadas entre Portugal e Espanha no período de 1990 a 2004.

Gráfico 16: Evolução das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e Espanha, por modos de transporte, em ambos os sentidos (1990-2004)



Fonte: Portugal - INE

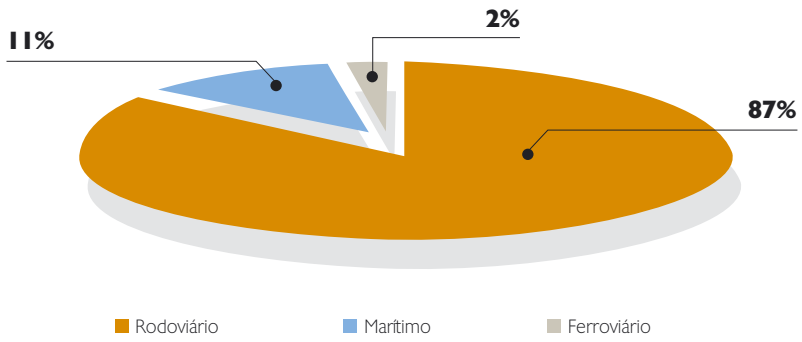


Fonte: Espanha - AEAT

As trocas comerciais entre os dois países registaram um incremento muito significativo no período de 1990 a 2004 (mais do que triplicaram), ultrapassando largamente o acréscimo registado nos intercâmbios de ambos os países com a União Europeia.

Como evidencia o gráfico 17, o transporte rodoviário é largamente predominante nas relações comerciais entre os dois países.

Gráfico 17: Estrutura modal das trocas comerciais de mercadorias entre Portugal e Espanha (2004)



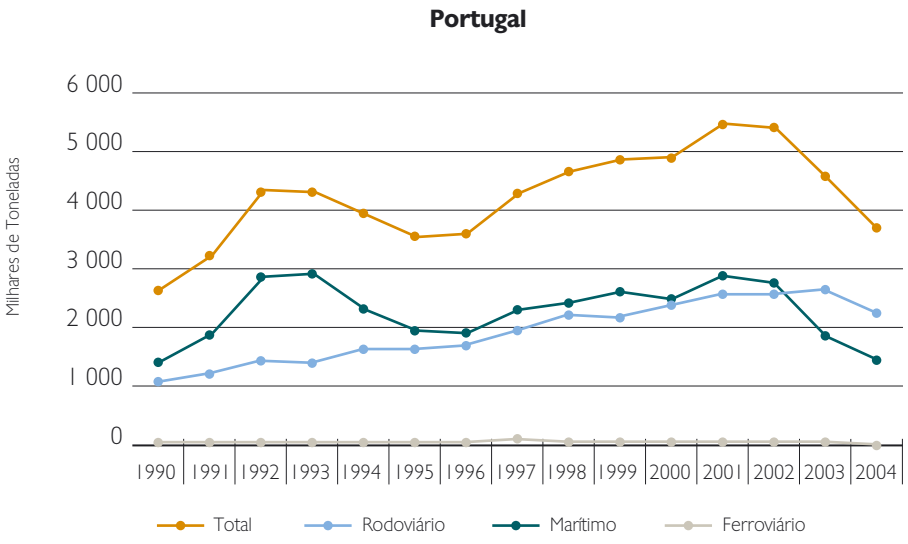
Fonte: Portugal – INE

Saliente-se que entre os dados de fonte espanhola e portuguesa existem algumas diferenças, destacando-se a evolução em sentido contrário registada de 2003 para 2004 (do lado espanhol, é apontado um incremento, enquanto que do lado português se verifica um decréscimo).

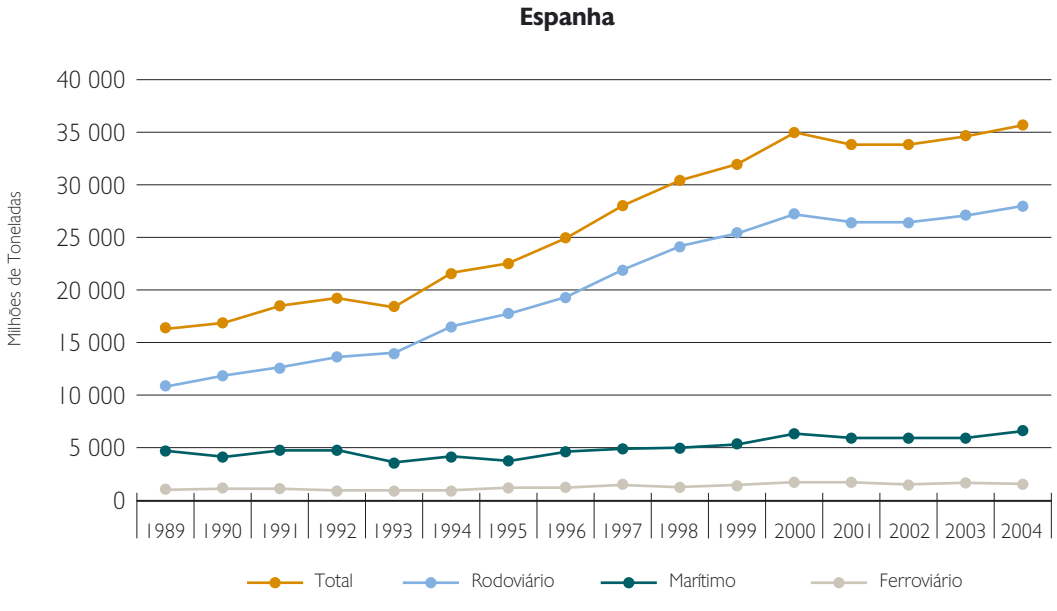
6.1.3 O Tráfego de Mercadorias de Portugal e Espanha com França

O gráfico 18 mostra a evolução dos intercâmbios comerciais Portugal e Espanha com França no período de 1990 a 2004.

Gráfico 18: Evolução das trocas comerciais de mercadorias de Portugal e Espanha com França, por modos de transporte (1990-2004)



Fonte: Portugal – INE



Fonte: Espanha – AEAT

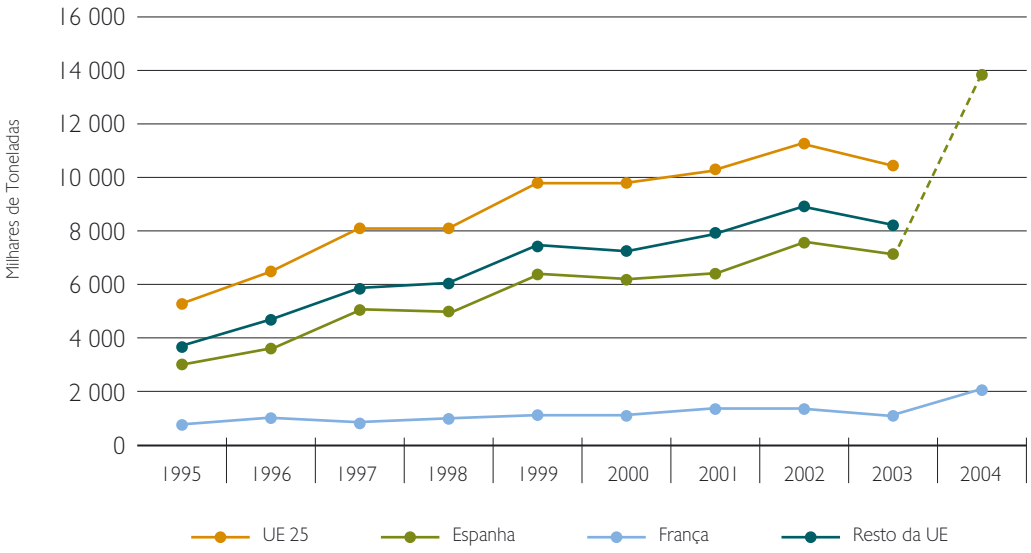
Como se verifica as trocas comerciais de Portugal com França registaram um comportamento muito variável, atingindo um máximo em 2001 e apresentando um decréscimo a partir de então. No que respeita aos intercâmbios de mercadorias entre Espanha e França registaram uma evolução crescente entre os anos de 1990 e 2000, estabilizando a partir daí. Destaque-se que, enquanto no caso espanhol a rodovia é largamente maioritária (representa praticamente 90% do total) no caso português existe um certo equilíbrio entre o transporte rodoviário e o transporte marítimo, com uma ligeira vantagem para este último, até 2002.

6.2 Transporte Rodoviário de Mercadorias

6.2.1 Trocas Comerciais de Mercadorias de Portugal e Espanha com a União Europeia

O gráfico 19 mostra a evolução do volume de mercadorias transportadas em tráfego internacional, por veículos pesados matriculados em Portugal.

Gráfico 19: Evolução do transporte de mercadorias em veículos pesados matriculados em Portugal, por principais países de carga/descarga (1995-2004)



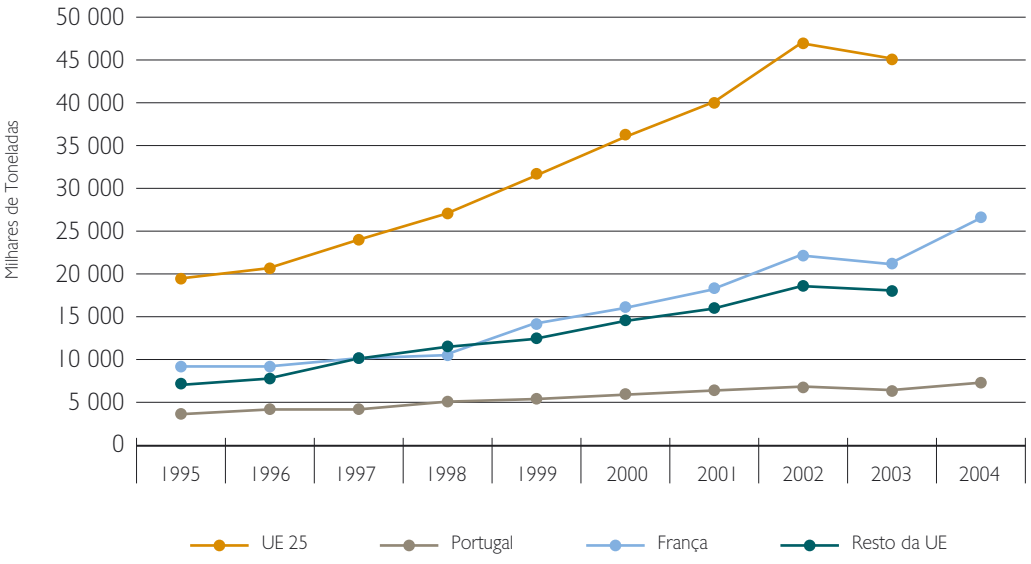
Fonte: EUROSTAT (Regulamento CE 1172/98)

Nota: De acordo com o INE de Portugal, entre 1997 e 2003 não foram recolhidos elementos acerca do parque por conta própria. Os valores correspondentes ao ano 2004 incluem já informação referente quer ao parque por conta própria quer ao parque por conta de outrem. Não existem dados completos para o conjunto da UE 25 para o ano 2004. Os dados correspondentes ao período 1995-98 da série UE 25 correspondem à UE 15.

Regista-se um aumento significativo do transporte de mercadorias pela rodovia no ano 2004 motivado por um forte incremento das mercadorias transportadas de e para Espanha. A maior parte deste tráfego tem origem e destino em países da União Europeia (10,5 milhões de toneladas), ocupando Espanha o primeiro lugar com 68% do total em 2003 (último ano para o qual a EUROSTAT publica dados completos para a UE 25) contra 65% registado em 1999.

Também em Espanha se observa um incremento do transporte de mercadorias pela rodovia, que passa de 19,2 milhões de toneladas em 1995 para 45 milhões em 2003. A maior parte deste tráfego tem como origem/destino países da União Europeia, ocupando Portugal uma posição relativamente pouco destacada.

Gráfico 20: Evolução do transporte de mercadorias em veículos pesados matriculados em Espanha, por principais países de carga/descarga (1995-2004)



Fonte: EUROSTAT (Regulamento CE 1172/98)

Nota: Não existem dados completos para o conjunto da UE 25 para o ano 2004. Os dados correspondentes ao período 1995-98 da série UE 25 correspondem à UE 15.

Periodicamente a Administração Francesa leva a cabo um inquérito sobre o tráfego de mercadorias nas suas fronteiras. No caso da fronteira pirinaica o inquérito é efectuado nos postos fronteiriços de Irun e La Junquera. Os valores apurados por estes inquéritos revelam-se bastante diferentes daqueles que a EUROSTAT disponibiliza baseados no regulamento CE 1172/98.

Os últimos inquéritos levados a cabo pela Administração Francesa respeitam aos anos de 1999 e 2004-2005. O tráfego com origem/destino em Portugal com a Europa em 1999 (excluindo Espanha) totalizava 5,9 milhões de toneladas, das quais 2,3 tinham origem/destino em França. Os primeiros dados previsionais do inquérito levado a cabo em 2004-2005 estimam o tráfego com origem/destino em Portugal em 8,9 milhões de toneladas, das quais 3,5 com origem/destino em França.

Estes valores diferem muito dos apurados pela EUROSTAT. No que se refere a 2004, estima-se um total de 6,4 milhões de toneladas transportadas (cerca de 30% abaixo dos valores apurados pelo referido inquérito) das quais 2,2 milhões correspondem a tráfego com França (menos 17% do que o valor apurado). Deve assinalar-se que no caso de Espanha as diferenças entre os resultados do inquérito e os publicados pela EUROSTAT são de semelhante magnitude.

6.2.2 Trocas Comerciais de Mercadorias entre Portugal e Espanha

O quadro 13 mostra a evolução das trocas de mercadorias entre Portugal e Espanha entre 1999 e 2004, segundo a nacionalidade da matrícula dos respectivos veículos.

Quadro 13: Evolução das trocas de mercadorias entre Portugal e Espanha (1999-2004)

Milhares de Toneladas

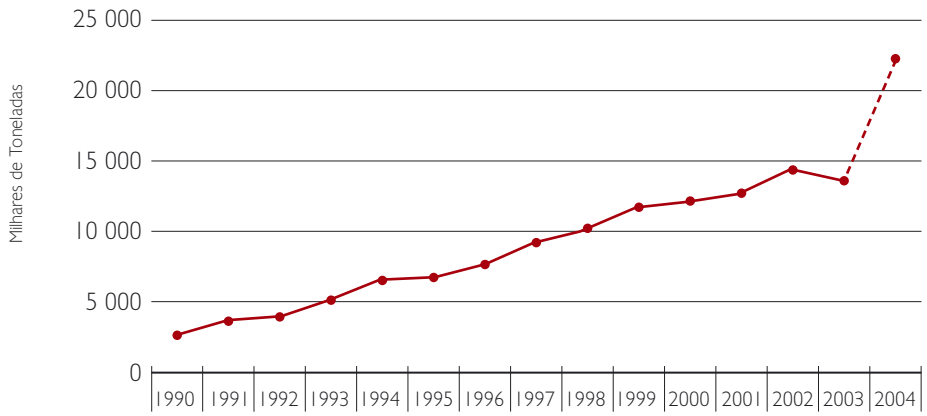
Ano	Nacionalidade da Matrícula			Total
	Espanhola	Portuguesa	Terceiros	
1999	5 077	6 419	199	11 695
2000	5 622	6 236	209	12 067
2001	6 049	6 485	105	12 639
2002	6 677	7 613	99	14 389
2003	6 232	7 174	82	13 488
2004	7 044	14 003	88	21 135

Fonte: EUROSTAT (Regulamento CE 1172/98)

Nota: De acordo com o INE de Portugal, entre 1997 e 2003 não foram recolhidos elementos acerca do parque por conta própria. Os valores correspondentes ao ano 2004 incluem já informação referente quer ao parque por conta própria quer ao parque por conta de outrem.

O gráfico 21 mostra a evolução dos intercâmbios em ambos os sentidos para o período 1990-2004.

Gráfico 21: Evolução das trocas de mercadorias pela rodovia entre Portugal e Espanha (1990-2004)



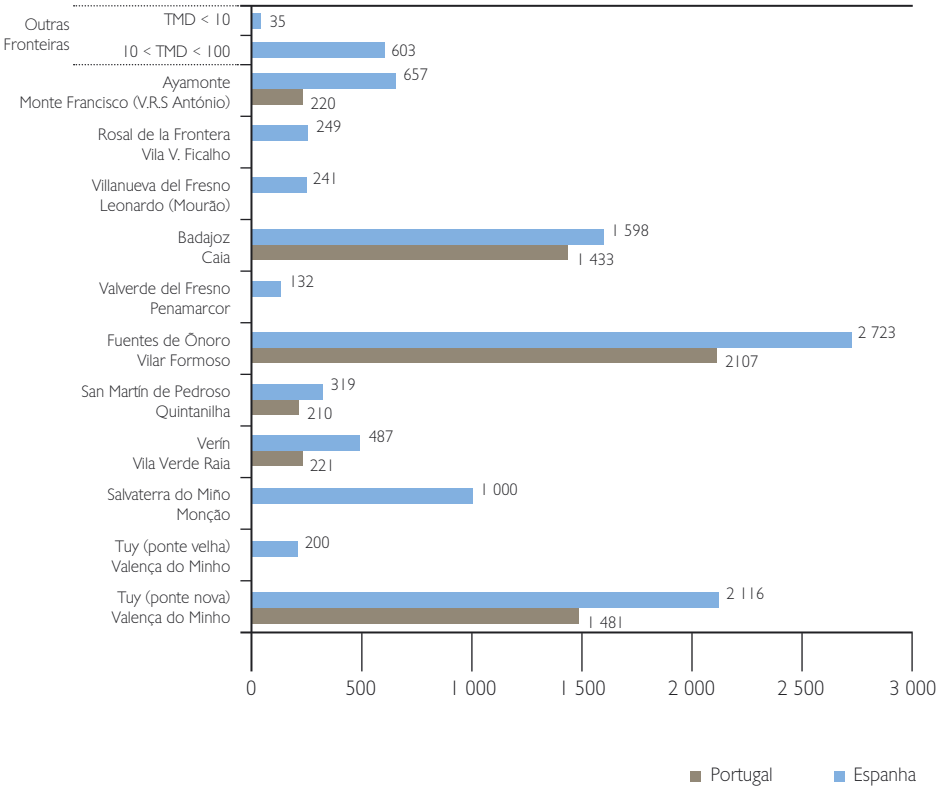
Fonte: EUROSTAT – Regulamento CE 1172/98

Do referido no ponto 6.2.1., importa salientar que os resultados do inquérito que será realizado proximamente nas fronteiras hispano portuguesas poderão apresentar algumas discrepâncias em relação aos anteriormente indicados.

6.2.3 Tráfego de Veículos Pesados de Mercadorias entre as Fronteiras Hispano-portuguesas

O gráfico 22 mostra o TMD de veículos pesados de mercadorias nos principais postos fronteiriços entre Portugal e Espanha totalizando 10 360 veículos diários, dos quais cerca de 96% atravessaram as fronteiras através dos dez principais postos fronteiriços. No referido gráfico identificam-se todos os postos que registaram um tráfego superior a 100 camiões/dia, agrupando-se os restantes nas categorias que contemplam um TMD superior a 10 e inferior a 100 e outra inferior a 10.

Gráfico 22: Tráfego médio diário dos veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras entre Portugal e Espanha (2004)

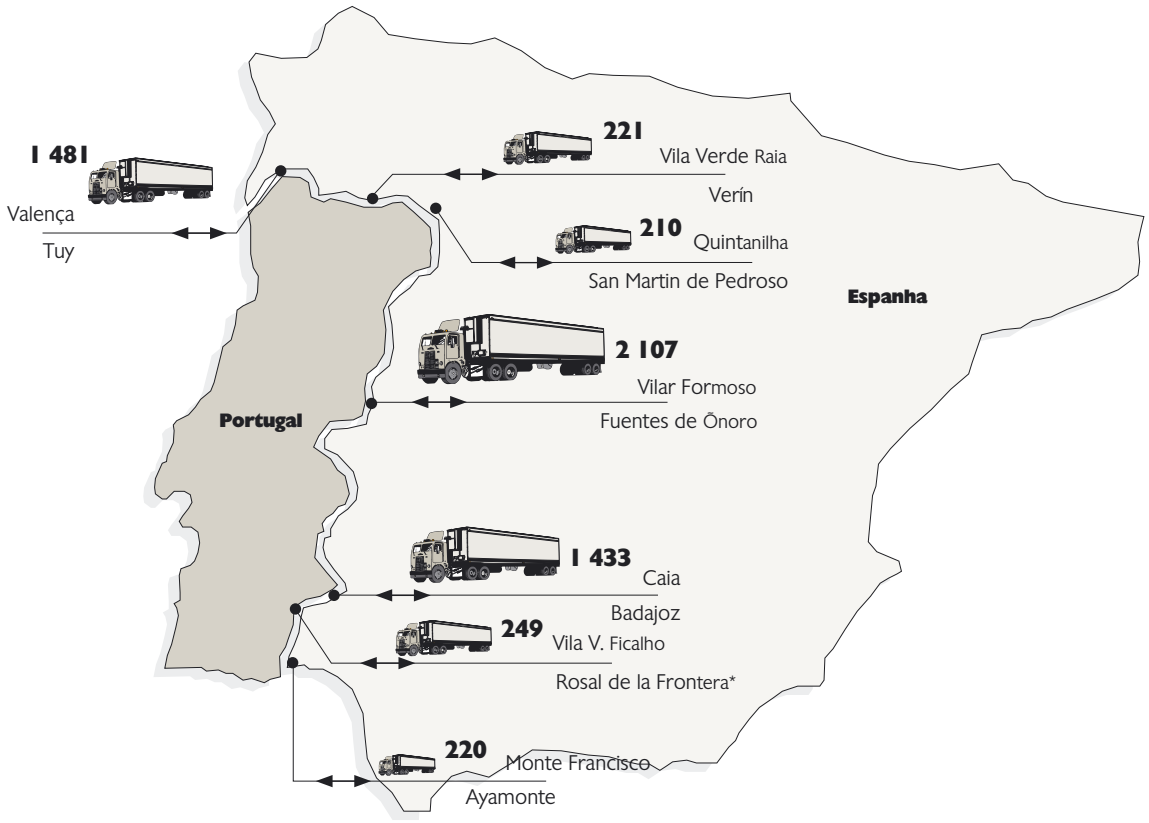


Fonte: Portugal – EP - Estradas de Portugal
Espanha – Ministério do Fomento – DG Carreteras

No ano 2004 continuam a destacar-se as fronteiras de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro em que diminuiu ligeiramente o tráfego de camiões (de 38% do total em 2003 para 37% em 2004); Valença/Tui que se manteve praticamente estável em 13% do tráfego total e Caia/Badajoz cujo tráfego apresentou também uma ligeira diminuição (20% em 2003 e 19% em 2004).

No mapa 5 representam-se geograficamente as principais fronteiras entre os dois países, indicando-se os respectivos TMDs.

Mapa 5: Tráfego médio diário de veículos pesados de mercadorias nas principais fronteiras entre Portugal e Espanha (2004)



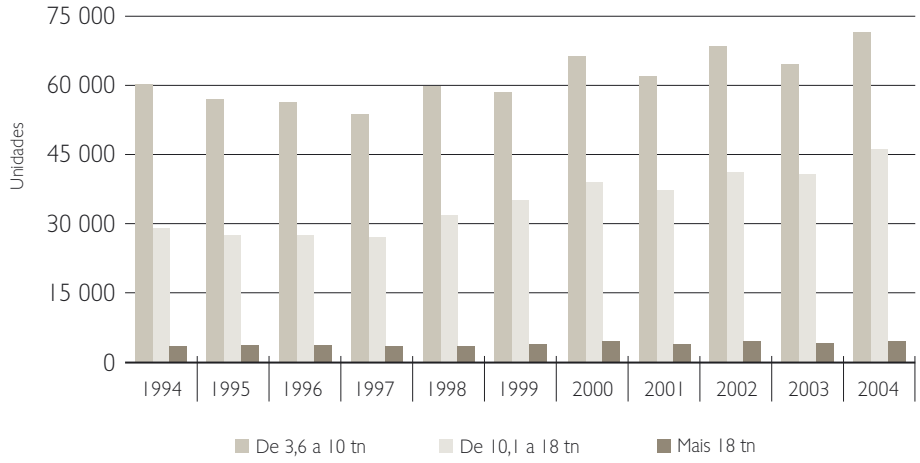
Fonte: Portugal – EP – Estradas de Portugal
* Espanha – DG Carreteras (Vila Verde de Ficalho/Rosal de la Frontera)

6.2.4 Características e Dimensão do Parque no Transporte por Conta Própria e por Conta de Outrem

- PARQUE POR CONTA PRÓPRIA

O gráfico 23 mostra a distribuição do número de veículos que efectuam transporte por conta própria, por escalões de carga útil[8], em Espanha.

Gráfico 23: Evolução do número de veículos, a efectuar transporte por conta própria, por escalões de carga útil, em Espanha (1995-2004)



Fonte: Espanha – Ministério do Fomento

O quadro 14 mostra a distribuição, por escalões de peso bruto do parque de veículos que levam a cabo transporte por conta própria, em Portugal. A informação reporta-se apenas a 2004 uma vez que, entre 1997 e 2003, não foi recolhida informação sobre o parque por conta própria.

Quadro 14: Distribuição do número de veículos pesados a efectuar transporte por conta própria, por escalões de peso bruto, em Portugal (2004)

Total	De 3,5 a 10 t	De 10 a 19 t	Mais de 19 t
21 527	10 093	9 402	7 028

Fonte: Portugal – INE

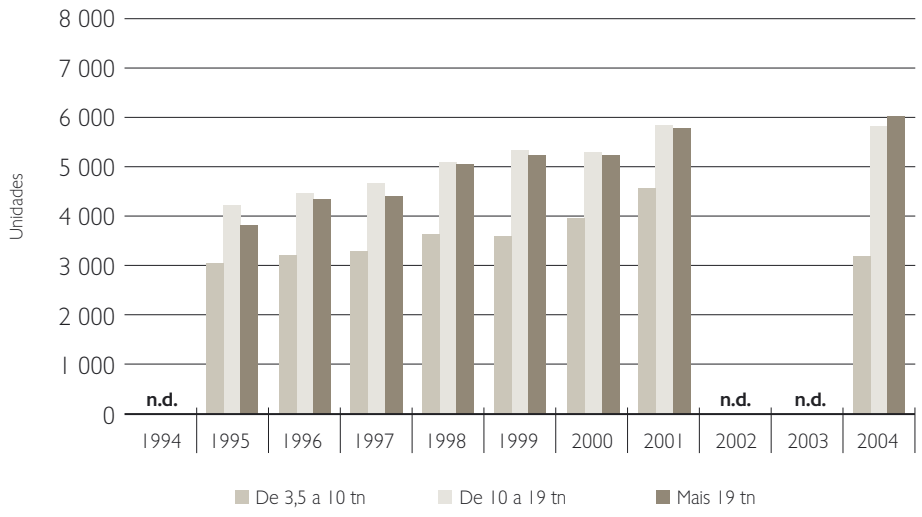
[8] Existem diferenças de critérios para a quantificação do parque de veículos entre Portugal e Espanha – em Espanha consideram-se veículos pesados todos aqueles que tenham uma carga útil igual ou superior a 3,6 toneladas enquanto que em Portugal os veículos pesados são aqueles que tenham um peso bruto superior a 3,5 toneladas.

Da informação apresentada deduz-se que em ambos os países predominam os veículos de menor capacidade de carga e escalões de peso bruto (até 10 toneladas), o que indica que este tipo de transporte está orientado para cargas relativamente reduzidas.

- PARQUE POR CONTA DE OUTREM

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

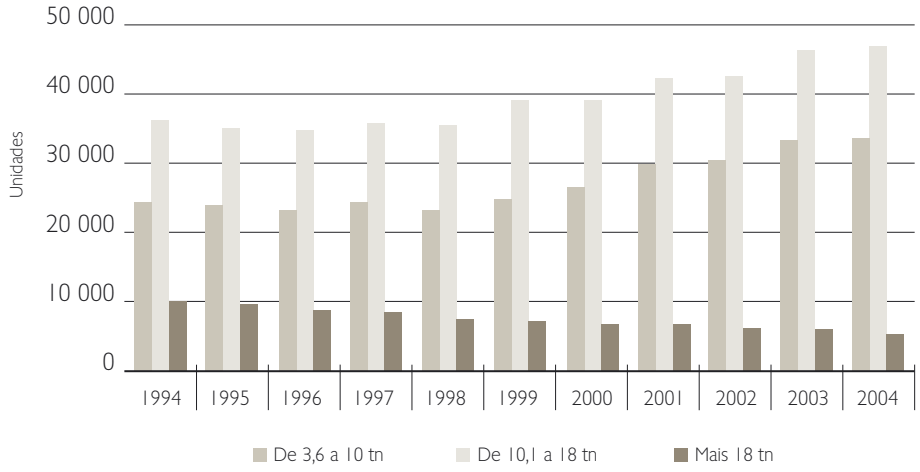
Gráfico 24: Evolução do número de veículos pesados, a efectuar transporte por conta de outrem, por escalões de peso bruto, em Portugal (1994-2004)



Fonte: Portugal – INE
n.d.: não disponível

Mais de 80% dos camiões portugueses a realizar transporte por conta de outrem, em 2004, eram veículos de peso bruto médio (de 10 a 19 toneladas) ou elevado (mais de 19 toneladas).

Gráfico 25: **Evolução do número de veículos, a efectuar transporte por conta de outrem, por escalões de carga útil, em Espanha (1994-2004)**



Fonte: Espanha – Ministério do Fomento

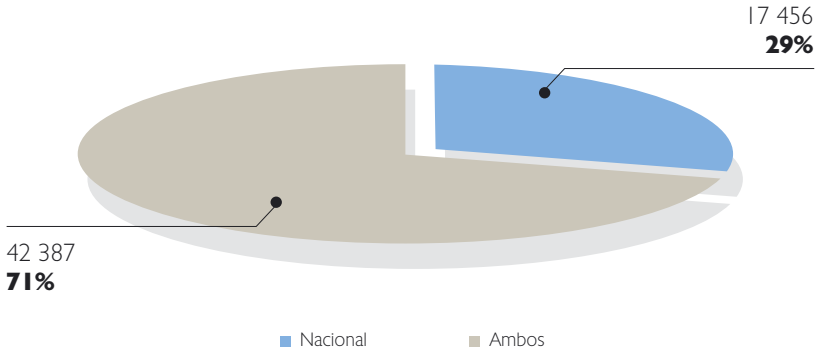
Em Espanha, entre os veículos que efectuam transporte por conta de outrem predominam os de carga útil entre 10,1 e 18 toneladas (55% do total, em 2004), não representando os veículos de maior capacidade mais que 6,2% do total.

6.2.5 Afectação de Veículos ao Transporte Nacional e Internacional

Devido a alterações legais introduzidas em Portugal, os veículos que se dedicam indistintamente ao transporte nacional e internacional têm vindo a aumentar em detrimento dos que estão exclusivamente afectos a transporte nacional. Em 2004, de um total de 59 843 veículos licenciados, 71% estavam autorizados a efectuar quer transporte nacional quer transporte internacional.

O gráfico 26 mostra o número e percentagem de veículos afectos ao transporte nacional e internacional em Portugal no ano 2004.

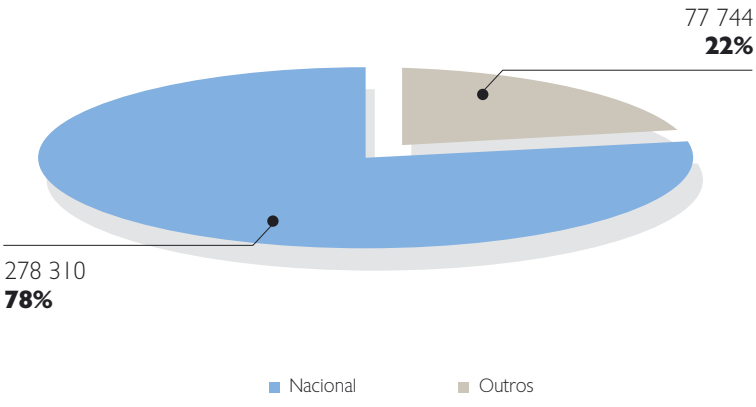
Gráfico 26: Número e peso relativo dos veículos afectos ao transporte nacional e internacional em Portugal (2004)



Fonte: Portugal – DGTTF

No que se refere a Espanha, é possível discriminar, para 2004, o número de veículos afectos ao transporte de âmbito nacional e a transporte de Outros Âmbitos[9] (gráfico 27).

Gráfico 27: Número e peso relativo veículos a efectuar transporte nacional e de outros âmbitos, em Espanha (2004)



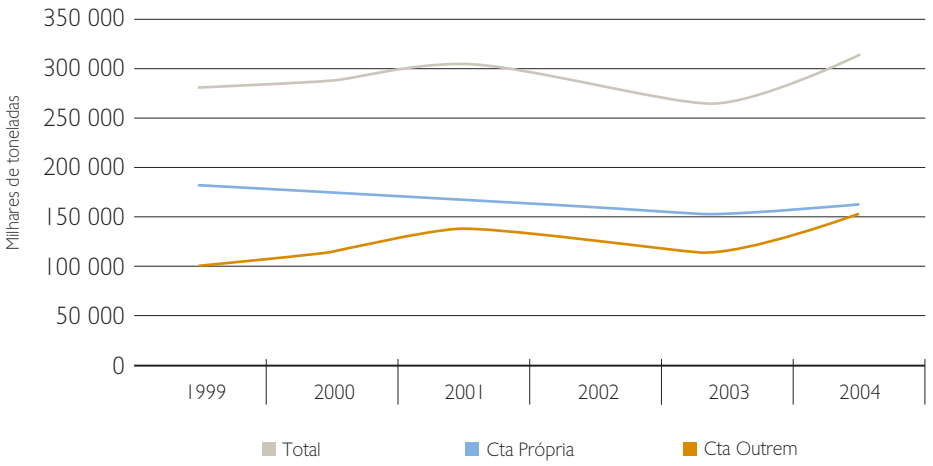
Fonte: Espanha – Ministério do Fomento

[9] Inclui para além do internacional, os de âmbito comarcal, autonómico, provincial e local.

6.2.6 Toneladas Transportadas em Transporte por Conta Própria e Por Conta de Outrem

No que se refere ao transporte rodoviário segundo o tipo de serviço (calculado a partir das toneladas transportadas em âmbito nacional e internacional) constatam-se diferenças entre Espanha e Portugal que se apresentam nos gráficos seguintes (gráfico 28 e 29).

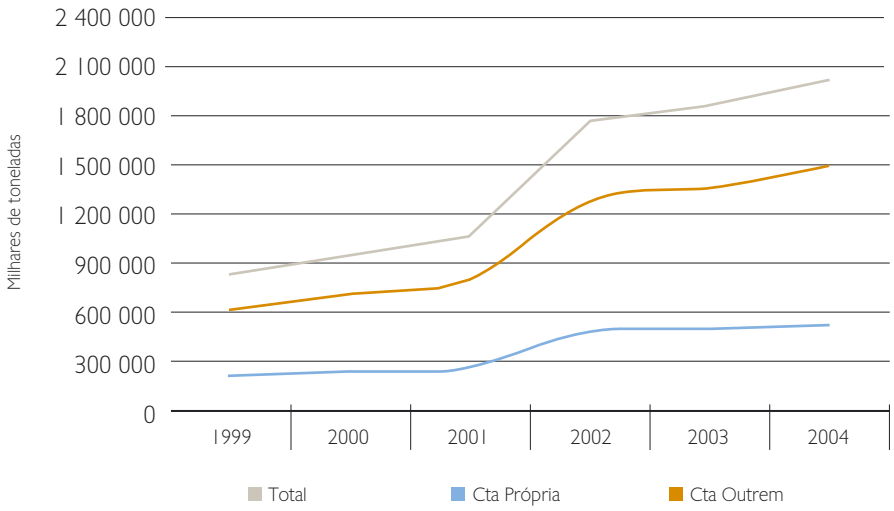
Gráfico 28: Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e por conta de outrem, em Portugal (1999-2004)



Fonte: Portugal - EUROSTAT (Regulamento CE 1172/98)

Em Portugal, o transporte por conta própria perdeu expressividade em termos de tonelagem transportada até 2003, aproximando-se da quantidade transportada em transporte por conta de outrem, enquanto que em Espanha, devido ao facto de as estatísticas incorporarem o transporte intra municipal, parece acontecer o contrário ainda que o transporte por conta própria não seja predominante como acontece em Portugal.

Gráfico 29: Evolução da tonelagem transportada (em transporte nacional e internacional) por conta própria e por conta de outrem em Espanha (1999-2004)



Fonte: Espanha - EUROSTAT (Regulamento CE 1172/98)

No caso de Espanha, deve referir-se que, a partir do ano 2002, estão incluídas também as deslocações intra municipais o que explica o grande aumento verificado no volume de toneladas transportadas entre os anos 2001 e 2002.

Quanto ao transporte por conta de outrem observou-se uma evolução positiva em ambos os países (entre 1999 e 2004 Portugal registou um aumento de 52% e Espanha de 40%).

Tipologia de Produtos Transportados 6.2.7

O quadro 15 mostra o tipo e quantidade de mercadorias carregadas e descarregadas em comércio internacional por estrada, em Portugal e em Espanha, no ano de 2004.

Quadro 15: Tipologia e volume de mercadorias carregadas e descarregadas em Portugal e Espanha em transporte internacional, em camiões matriculados em Portugal e Espanha (2004)

Milhares de toneladas

NST/R		Portugal	Espanha
1	Cereais	258	2080
2	Batatas, outros legumes frescos ou congelados e frutos frescos	930	8750
3	Animais vivos e beterraba sacarina	106	240
4	Madeira e cortiça	1576	2028
5	Matérias têxteis, desperdícios e outras matérias primas de origem animal ou vegetal	282	499
6	Produtos alimentares e forragens	1869	6190
7	Oleaginosas	247	786
8	Combustíveis minerais sólidos	14	83
9	Petróleo bruto	0	13
10	Produtos petrolíferos	568	1237
11	Minérios de ferro, sucata e poeiras dos altos fornos (pó de guela)	318	604
12	Minérios e desperdícios não ferrosos	39	95
13	Produtos metalúrgicos	1465	3061
14	Cimentos, cal e materiais de construção manufacturados	986	1893
15	Minerais brutos ou manufacturados	2313	2129
16	Adubos naturais ou manufacturados	141	628
17	Produtos carboquímicos e alcatrões	0	34
18	Produtos químicos, excepto produtos carboquímicos e alcatrões	1203	4252
19	Celulose e desperdícios	255	453
20	Veículos e material de transporte, máquinas, motores, mesmo desmontados e peças	2155	7790
21	Artigos metálicos	394	337
22	Vidro, produtos vidreiros e cerâmicos	767	933
23	Couros, têxteis, vestuário e artigos manufacturados diversos	2756	5590
24	Artigos diversos	1484	6255
	Total	**19120**	**55960**

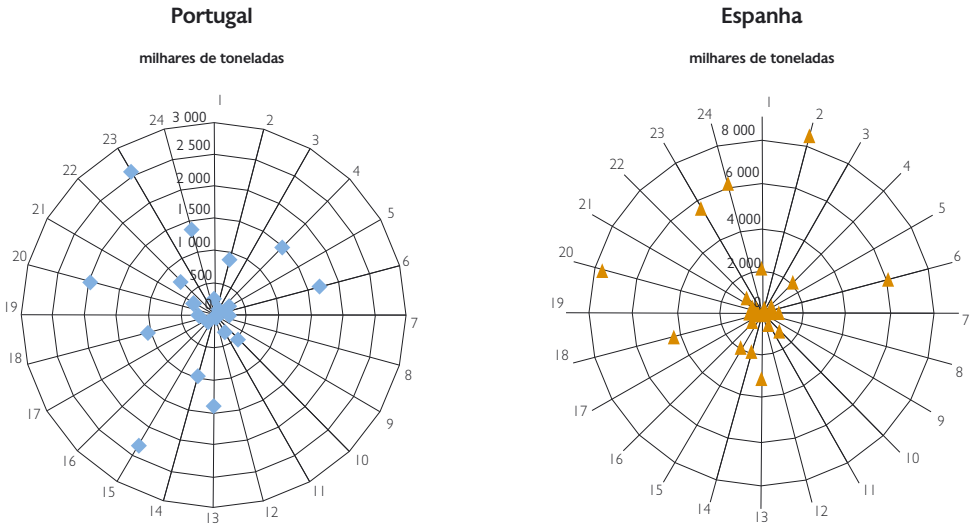
Fonte: EUROSTAT (Regulamento CE1172/98)

Estes valores estão igualmente reflectidos no gráfico 30.

No caso de Portugal observa-se que os *Couros e têxteis* foram predominantes em 2004, seguindo-se os *Minerais brutos ou manufacturados* e os *Veículos e material de transporte*. As restantes categorias de mercadorias apresentam menor expressividade, pelo que aparecem mais próximas da origem da radial.

Em Espanha, em 2004, a repartição centra-se em dois grupos de produtos que lideram o transporte rodoviário – os *produtos agrícolas* e os *Veículos e material de transporte*.

Gráfico 30: Tipologia e volume de mercadorias carregadas e descarregadas em Portugal e Espanha em transporte internacional, em camiões matriculados em Portugal e Espanha (2004)



Fonte: EUROSTAT (Regulamento CE1172/98)

Grupo de Mercadorias

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

6.3 Transporte de Mercadorias por Caminho-de-Ferro

O quadro 16 mostra o volume de mercadorias transportadas pela da ferrovia de e para Portugal, com origem ou destino no Resto da Europa, no ano 2004.

Quadro 16: Transporte internacional de mercadorias por caminho-de-ferro de/para Portugal, por países de origem/destino da Europa (2004)

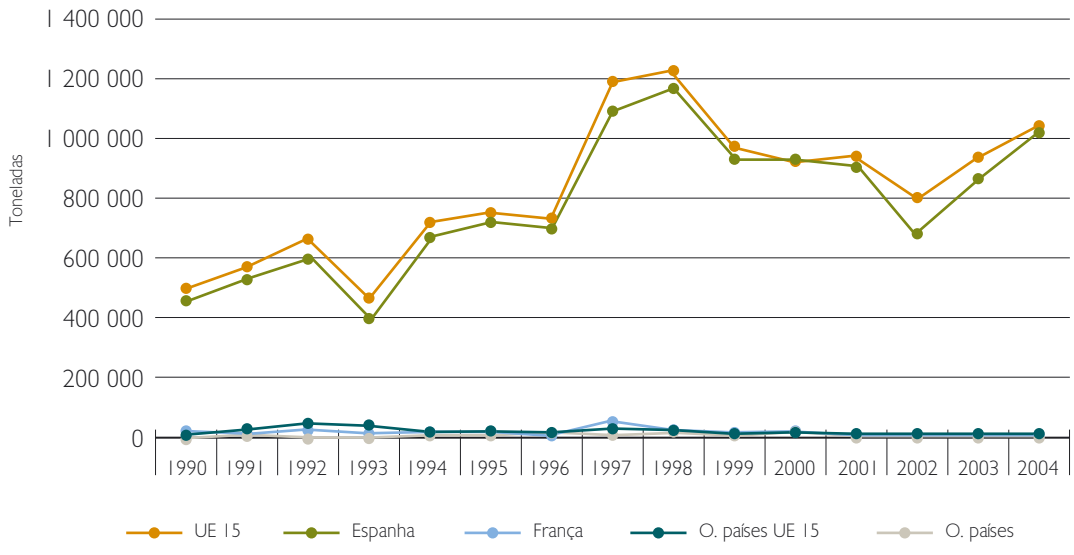
Milhares de Toneladas

		Descargas	Cargas	Total
UE-15	Espanha	585 080	432 393	**1 017 473**
	França	12 327	1 417	**13 744**
	Outros	13 078	3 595	**16 673**
	Total UE-15	610 485	437 405	**1 047 890**
Outros países europeus		179	11 535	**11 714**
Total		**610 664**	**448 940**	**1 059 604**

Fonte: Portugal – CP

A evolução do tráfego ferroviário, com origem destino em Portugal, está patente no gráfico 31.

Gráficos 31: Evolução do transporte internacional de mercadorias por caminho-de-ferro, de/para Portugal, por regiões de origem/destino (1990-2004)



Fonte: Portugal – CP

Verifica-se que no tráfego com Espanha e com a UE 15, após um pico em 1998, se registou um forte decréscimo em 1999 e a partir daí uma estabilização com tendência a quebra que se inverte em 2003. Assinale-se que a quase totalidade do transporte em causa tem origem/destino em países da UE 15, com particular destaque para Espanha que em 2004 regista um aumento de 18% relativamente a 2002.

6.4 Transporte Marítimo de Mercadorias

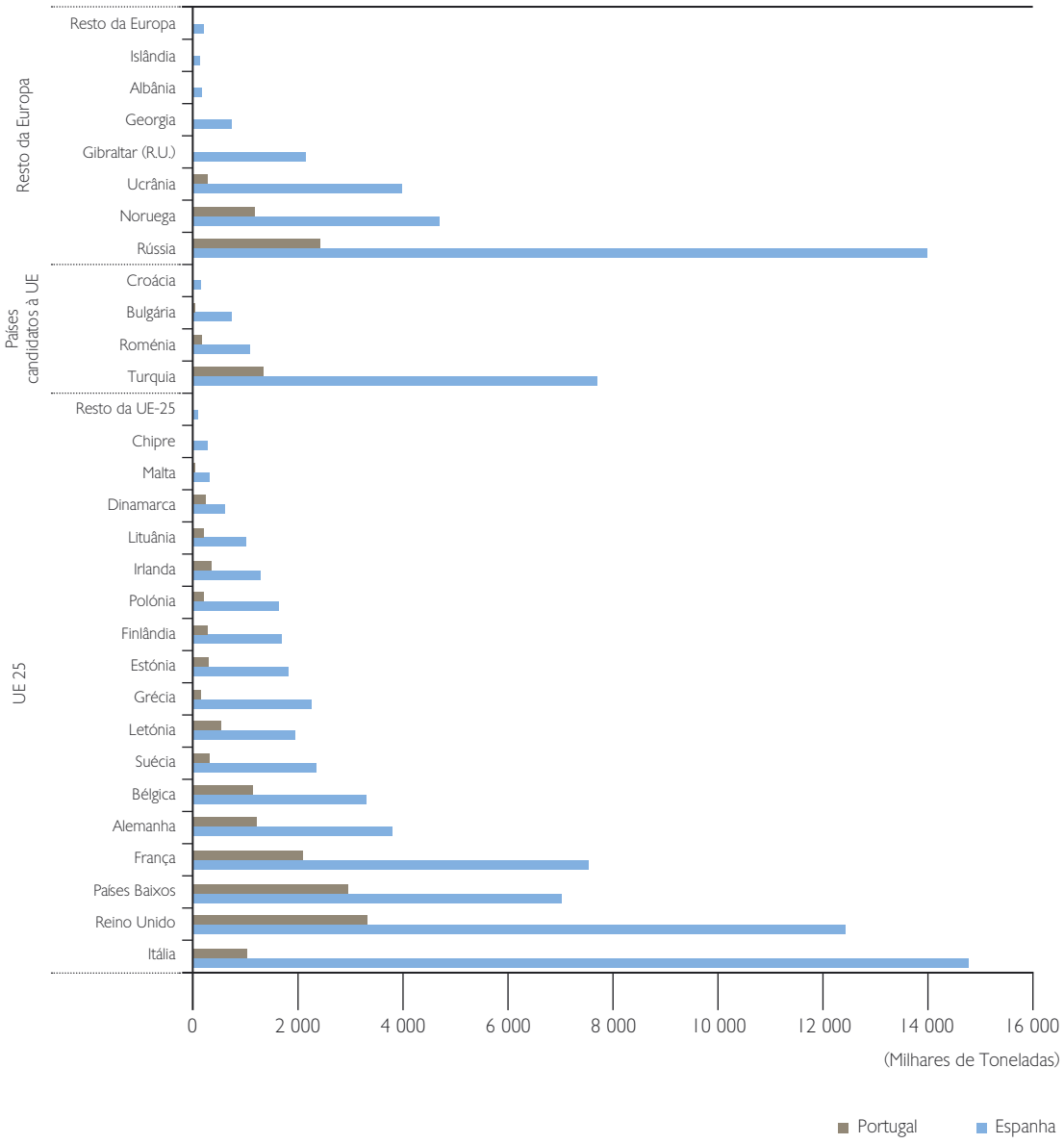
6.4.1 Tráfego Marítimo de Mercadorias de Portugal e Espanha com o Resto da Europa

O tráfego marítimo de mercadorias, com origem ou destino em Portugal com o resto da Europa, excluindo Espanha, elevou-se a cerca de 19,4 milhões de toneladas, em 2004.

O movimento portuário total em Espanha, em 2004, foi de 422,4 milhões de toneladas (393,8 milhões em 2003), das quais 321,1 milhões corresponderam a tráfego internacional e 101,2 milhões a tráfego por cabotagem. Em 2004, o comércio de mercadorias com a Europa (excluindo Portugal) através dos portos espanhóis alcançou um volume próximo dos 100 milhões de toneladas. Foi comercializada com a UE um total de 63,7 milhões de toneladas.

No gráfico 32, apresenta-se a distribuição das toneladas de mercadorias movimentadas nos portos de Portugal e Espanha, procedentes/com destino aos portos da Europa comunitária, no ano 2004.

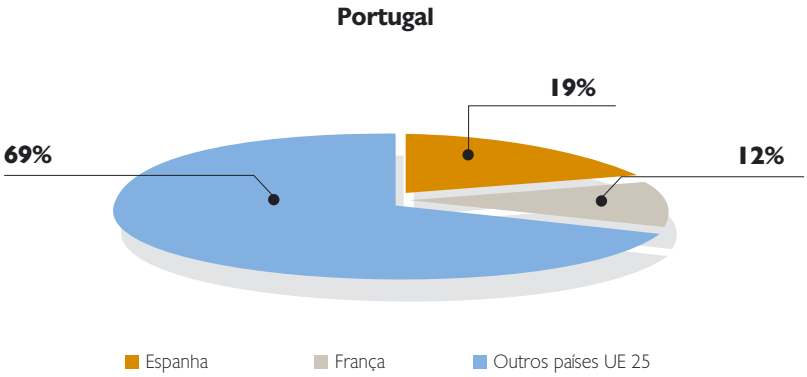
Gráficos 32: Tráfego de mercadorias pela via marítima de Espanha e Portugal com o resto da Europa (2004)



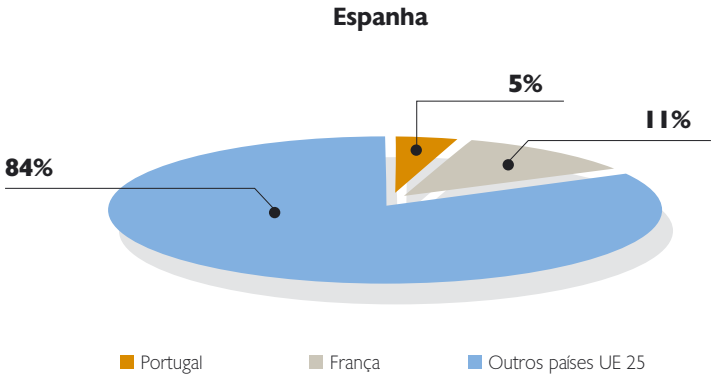
Fonte: Portugal – SIT/Portos Nacionais
Espanha – Puertos del Estado

No gráfico 33 representa-se a distribuição relativa das trocas comerciais dos portos portugueses e espanhóis com procedência/destino nos portos da UE 25, em 2004.

Gráficos 33: Distribuição relativa das trocas comerciais por via marítima de Portugal e Espanha com a UE 25 (% sobre o total em 2004)



Fonte: Portugal – Portos Nacionais/SIT

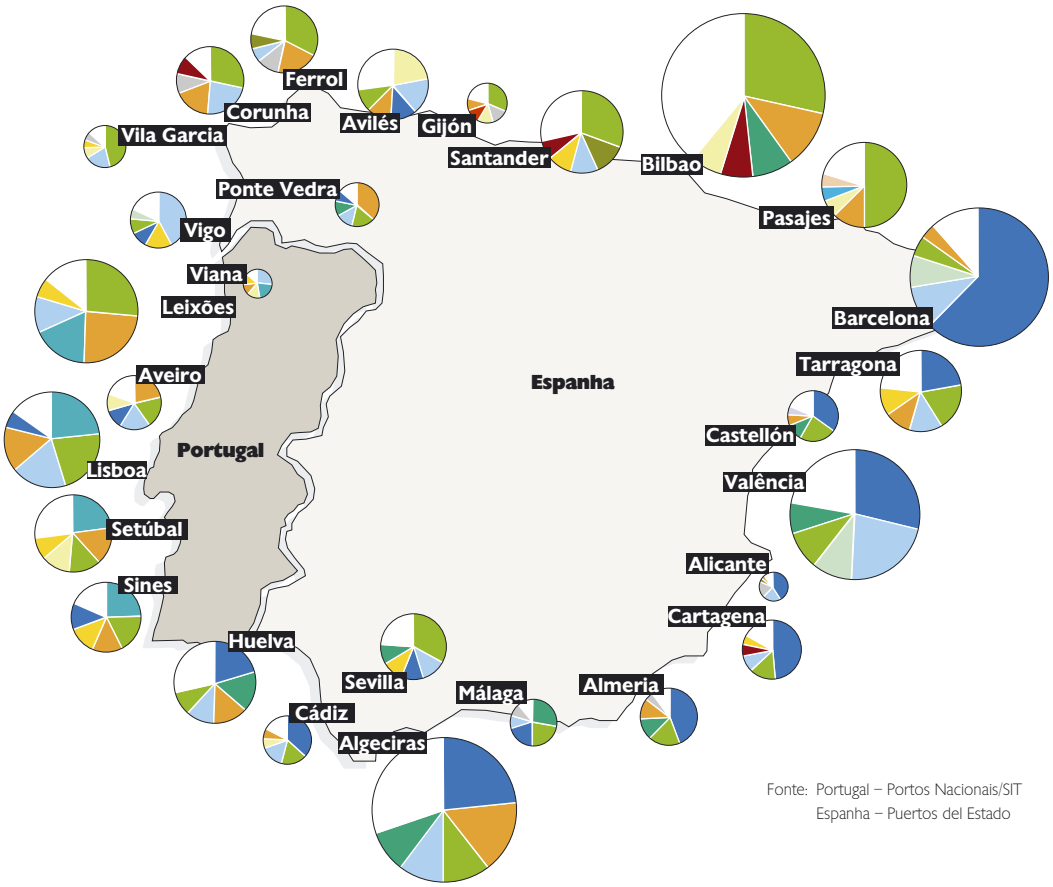


Fonte: Espanha – Puertos del Estado

Em termos percentuais, verifica-se que Espanha e França representam cerca de um terço da tonelagem movimentada nos portos portugueses em tráfego comunitário. Os portos espanhóis repartiram, em 2004, 84% do seu tráfego por outros países da UE 25, representando Portugal e França respectivamente, 5% e 11% da tonelagem movimentada de e para o espaço comunitário.

O mapa 6 permite visualizar o tráfego internacional de mercadorias de/para a UE 25 em cada Porto da península Ibérica (principais portos em Portugal) em relação aos cinco países que, em 2004, representaram um maior volume de intercâmbios.

Mapa 6: Tráfego Internacional de Mercadorias de/para UE nos Portos da Península Ibérica com os cinco principais países (2004)



Fonte: Portugal – Portos Nacionais/SIT
Espanha – Puertos del Estado

- < 200 000 ton/ano
- > 200 000 - 499 999 ton/ano
- > 500 000 - 999 999 ton/ano
- > 1 000 000 - 1 999 999 ton/ano
- > 2 000 000 - 2 999 999 ton/ano
- > 3 000 000 - 4 999 999 ton/ano
- > 5 000 000 ton/ano

- Alemanha
- Bélgica
- Espanha
- Estónia
- Finlândia
- França
- Grécia
- Holanda
- Irlanda
- Itália
- Letónia
- Lituânia
- Polónia
- Portugal
- Reino Unido
- Suécia
- Outros

O porto português que mais se destacou em termos de volume de toneladas transportadas com origem/destino à UE 25, foi o porto de Leixões o qual foi responsável, em 2004, por mais de 28% do tráfego portuário de e para a UE e movimentou mais de 4,5 milhões de toneladas nas trocas com o espaço comunitário, valor semelhante ao movimentado no porto de Lisboa.

O porto espanhol com o movimento de toneladas em tráfego comunitário mais significativo, foi o porto de Bilbao com um volume superior a 10 milhões de toneladas transportadas.

Relativamente aos portos portugueses com tonelagens expressivas, salientem-se os portos de Setúbal, Sines e Aveiro que representaram, respectivamente 16,4%, 13,6% e 12,4% do tráfego portuário com origem/destino na UE 25.

Os portos de Bilbao, Bahia de Algeciras, Barcelona e Valência foram os que maior quantidade de mercadorias com destino/origem para a UE 25 movimentaram durante o ano 2004 (no seu conjunto movimentaram mais de 34,8 milhões de toneladas, assegurando cada um deles mais de 15% do total de intercâmbios de Espanha com o total da UE 25).

No contexto das trocas entre Portugal e os países da UE 25 por via marítima, os países que mais se destacam são o Reino Unido (21%), Espanha (20%), Holanda (18%) e França (13%).

Em Espanha os parceiros predominantes foram a Itália, o Reino Unido, França e Holanda, representando cada um deles, respectivamente, 22%, 18%, 11% e 10% do total de intercâmbios realizados nos portos espanhóis de e para aquele destino.

6.4.2 Tráfego Marítimo de Mercadorias entre Portugal e Espanha

O tráfego de mercadorias por via marítima entre Portugal e Espanha está patente no quadro 17.

Quadro 17: Tráfego marítimo de mercadorias entre os principais portos espanhóis e portugueses (2004)

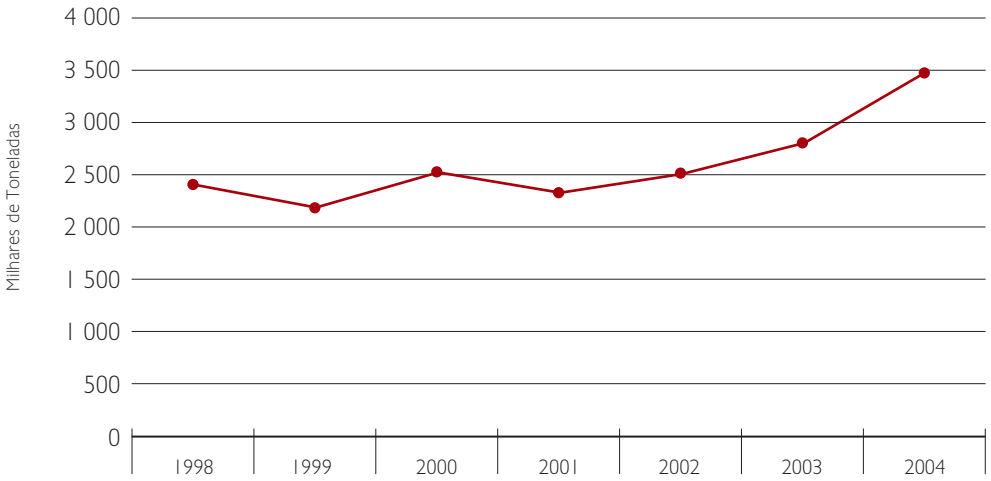
Milhares de Toneladas

Portos Espanhóis	Total	Portos Portugueses						
		Leixões	Lisboa	Setúbal	Sines	Figueira da Foz	Funchal	Outros
Bahía de Algeciras	845,5	442,5	270,8	0,1	61,2	0,1		70,7
Valencia	507,9	241,9	111,7	16,3	131,5		0,1	6,4
Huelva	503,5	44,1	8,1	330,2	94,0		2,9	24,2
Barcelona	190,9	28,5	58,7	65,1	12,6		0,0	26,0
Sevilla	190,2	7,9	179,3					3,1
Málaga	185,6	125,3	0,6	17,3		38,5		3,9
Almería-Motril	183,1		151,4	14,4		10,2		7,2
Tarragona	117,1	57,6	4,2	3,9	4,7		34,1	12,6
Avilés	116,2			49,1		12,4		54,6
Sta Cruz de Tenerife	112,0	38,5	19,2	1,5	49,3		2,5	1,0
Marín-Pontevedra	90,1		27,5				26,9	35,7
Cartagena	76,7		47,6	23,8	2,6			2,7
Las Palmas	68,1	12,5	19,9				2,2	33,4
A Coruña	65,7		8,8	10,9	31,1		14,9	
Castellón	49,6		32,4			17,2		
Ferrol-San Cibrao	47,8		3,0	31,7				13,1
Bilbao	37,8	0,5	6,7			3,3	6,8	20,5
Vigo	35,3	12,7	17,0	1,6	0,4	0,1	0,0	3,4
Bahía de Cádiz	33,3	1,1	0,4	6,8	1,7	22,0	0,1	1,1
Outros	49,3	24,5	0,8	4,3				19,7
Total	**3 505,7**	**1 037,7**	**968,0**	**576,9**	**389,2**	**103,9**	**90,4**	**339,5**

Fonte: Espanha - Puertos del Estado

O gráfico 34 apresenta a evolução registada neste tipo de tráfego, no período de 1998-2004, observando-se um período de abrandamento até 2001, a partir do qual se registou um continuado crescimento.

Gráficos 34: Evolução do tráfego de mercadorias por via marítima entre Espanha e Portugal em ambos os sentidos (1998-2004)

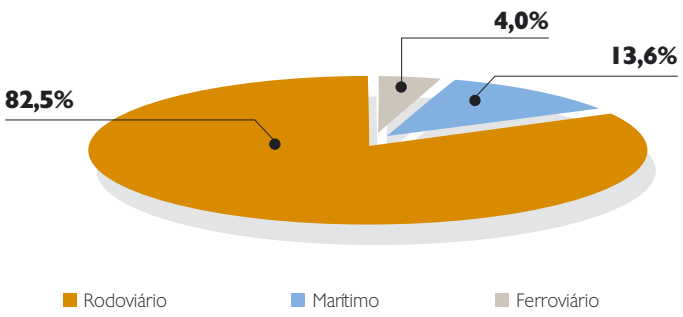


Fonte: Espanha – Puertos del Estado

Resumo do Transporte de Mercadorias entre Portugal e Espanha 6.5

O volume total de mercadorias transportadas entre Portugal e Espanha ascendeu, no ano 2004, a 25,6 milhões de toneladas com a distribuição por modos de transporte que se apresenta no gráfico seguinte.

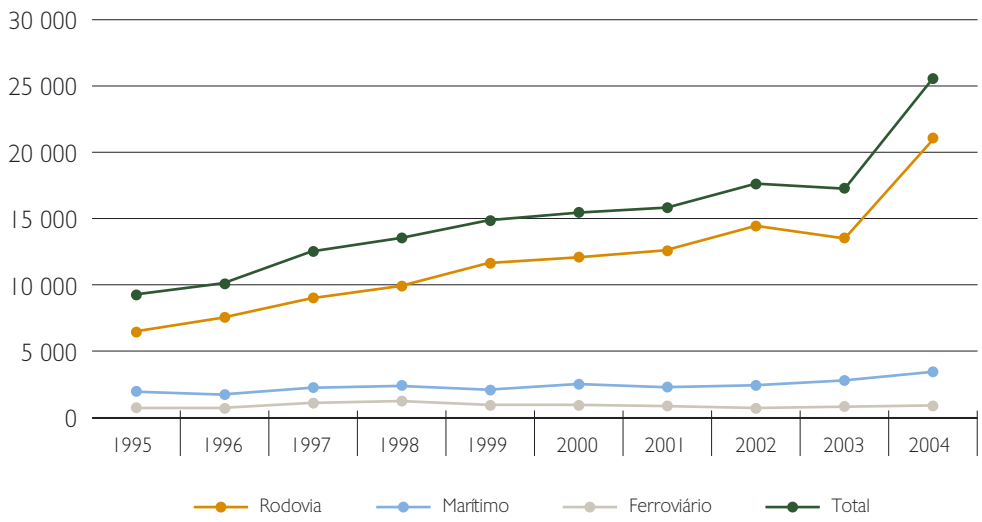
Gráficos 35: Distribuição das mercadorias transportadas entre Portugal e Espanha, por modos de transporte (2004)



Fonte: Rodoviário – EUROSTAT (Regulamento CE 1172/98); Ferroviário: SIT (Portugal); Marítimo: Puertos del Estado (Espanha)

A evolução do volume de mercadorias transportadas no período de 1995 a 2004 observa-se no gráfico 36.

Gráficos 36: Evolução do volume de mercadorias transportadas entre Portugal e Espanha, por modos de transporte (1995-2004)



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Rodovia	6 624	7 574	9 157	10 011	11 695	12 067	12 639	14 389	13 488	21 135
Marítimo	1 925	1 853	2 291	2 408	2 199	2 522	2 327	2 497	2 798	3 474
Ferroviário	722	703	1 102	1 168	937	937	907	762	858	1 017
Total	9 271	10 130	12 550	13 587	14 831	15 526	15 873	17 648	17 144	25 626

Fonte: Rodoviário – EUROSTAT (Regulamento CE 1172/98); Ferroviário: SIT (Portugal); Marítimo: Puertos del Estado (Espanha)

Salienta-se que em 2004, o volume total de mercadorias transportadas quase triplica face ao registado em 1995. Este crescimento foi absorvido na sua quase totalidade pelo transporte rodoviário.

7. COMENTÁRIOS FINAIS

O quarto relatório do Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal (OTEP) actualiza os elementos estatísticos caracterizadores das conexões de tráfego entre os dois países. Para tal, procurou-se utilizar os últimos dados estatísticos disponíveis nas diversas fontes de informação, sistematizando, à semelhança de anteriores edições, os aspectos relativos ao tráfego transfronteiriço, cujos fenómenos ligados à dinâmica do movimento de pessoas e mercadorias afectam directamente as decisões em matéria de transportes.

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

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

2. Em termos de PIB, ambos os países seguem as tendências da UE, sendo que, relativamente ao PIB *per capita*, as regiões portuguesas continuam a apresentar índices próximos dos de algumas regiões espanholas de fronteira;

3. No que respeita ao volume de mercadorias transaccionadas, em 2004, os fluxos atingiram os 25,6 milhões de toneladas, tendo o transporte rodoviário representado 82,5%, o marítimo 13,6% e o ferroviário 4,0%. De salientar que a causa do grande incremento face a 2003 (em que o volume total se estimou em 16 milhões de toneladas), radica no facto de no ano 2004 as estatísticas portuguesas incluírem o transporte rodoviário de mercadorias efectuado por veículos que operam por conta própria, aspecto não incluído nas estatísticas de 2002 e 2003. Espanha é o principal destinatário comercial de Portugal, já para Espanha, Portugal ocupa o segundo lugar do *ranking* de países de origem/destino das suas mercadorias;

4. Com relação às actuações em curso nos caminhos-de-ferro, a conexão ferroviária por Tui encontra-se actualmente em desenvolvimento, com troços em fase de estudo, projecto e a maioria em obras. Entre Vigo e a fronteira está em elaboração o estudo informativo prevendo-se que o troço venha a abrir em 2009. Tanto a conexão por Fuentes de Oñoro como a linha Madrid-Cáceres-Mérida-Badajoz, estão dependentes da declaração de impacto ambiental. No troço Mérida-Badajoz, onde o traçado não apresenta especiais problemas ambientais, foram postos a concurso os projectos de construção da plataforma e via. A abertura ao tráfego da linha Madrid-Badajoz está prevista para o ano 2010;

5. O transporte ferroviário de passageiros na ligação entre os dois países é assegurado por um total de quatro ligações diárias em cada sentido (uma entre Lisboa e Madrid, duas entre Porto e Vigo e uma regional que liga Lisboa e Porto a Hendaia atravessando as CCAA espanholas de Castela Leão e País Basco). No que respeita ao transporte de mercadorias pela ferrovia, este continua a apresentar uma dinâmica relativamente reduzida no contexto da estrutura modal entre os dois países;

6. Quanto ao transporte aéreo de passageiros, 834 mil passageiros embarcaram em Espanha com destino a Portugal, enquanto que 813 mil o fizeram em Portugal com destino a Espanha, totalizando um movimento anual de 1,7 milhões em 2004, contra 1,5 em 2003;

7. Nas infra-estruturas rodoviárias deve salientar-se a entrada em serviço de uma nova ponte sobre o rio Minho entre as localidades de Goian em Espanha e Vila Nova de Cerveira em Portugal, a entrada ao serviço do troço Toro-Zamora (32,3 km) da futura auto-estrada de Tordesilhas-Bragança e os estudos informativos para a construção de uma auto-estrada entre Badajoz e Granada passando por Córdoba, bem como a dotação da actual estrada N-433 (Sevilha-Rosal de la Frontera) de elevadas características geométricas.

8. Em relação ao transporte rodoviário, há a destacar que:

- O tráfego médio diário de veículos nas fronteiras entre Espanha e Portugal aumentou, em 2004, mais de 18% face a 2003, passando de 74 000 veículos diários no ano 2003 para 87 000 em 2004. Este aumento corresponde principalmente a trânsito de automóveis;
- Em 2004, as fronteiras entre os dois países foram cruzadas por um número elevado de veículos pesados de mercadorias cujo tráfego médio diário se estima em mais de 10 000 veículos;
- O mercado espanhol é a principal origem/destino dos transportadores portugueses;

9. O transporte marítimo de mercadorias de Portugal e Espanha com a União Europeia atingiu, no caso de Portugal 16 milhões em 2004. Em Espanha foram movimentadas quase 100 milhões de toneladas, na sua maioria com destino ou origem de países da União Europeia (64 milhões de toneladas), destacando-se o Reino Unido, a Holanda e a França como principais parceiros comerciais na EU 25; no que se refere aos portos da Península Ibérica com maior volume de intercâmbios, destacam-se Bilbao e Barcelona em Espanha e Leixões e Lisboa em Portugal;

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

11. No ano de 2004 veio confirmar-se a tendência já constatada em anteriores relatórios que aponta para o crescimento do transporte rodoviário e estabilização do transporte marítimo e ferroviário.

Ficha Técnica

Propiedade:
Gabinete de Estudos e Planeamento

Concepção Gráfica:
Divulgar - Comunicação e Iniciativas Editoriais, Lda.

Observatorio Transfronterizo España/Portugal

Espanha

Portugal