



9º Relatório
Dados 2017

Observatório Transfronteiriço
Espanha/Portugal

Observatorio Transfronterizo
España/Portugal



Novembro 2019

Título da obra: **Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal (OTEP).**

9.º Relatório /dados 2017

Autor/Editor: Gabinete de Estratégia e Estudos/ Ministério da Economia e Transição Digital (Portugal);
Secretaria General de Transporte/ Ministério de Fomento (Espanha)

Ano de edição: 2019

Edição digital: Novembro de 2019

Formato: pdf

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



Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal

LISBOA / MADRID
9.º RELATÓRIO / DADOS 2017



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

PORTUGAL

Ministério da Economia e Transição Digital

Gabinete de Estratégia e Estudos (Coordenação)

Ministério do Planeamento e Infraestruturas

CP - Comboios de Portugal, E.P.E.

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

ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil

IP - Infraestruturas de Portugal, S.A.

INE - Instituto Nacional de Estatística, I.P.

ESPAÑA

Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transporte

Secretaría General de Infraestructuras

División de Estudios y Tecnología del Transporte (Coordinación)

Dirección General de Aviación Civil

Dirección General de Carreteras

Dirección General de Programación Económica y Presupuestos

Subdirección General de Planificación de Infraestructuras y Transporte

Aeropuertos y Navegación Aérea, AENA. S.A.

Puertos del Estado

Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles – RENFE

Instituto Nacional de Estadística – INE



OBSERVATÓRIO TRANSFRONTEIRIÇO ESPAÑA-PORTUGAL (OTEP)



COORDENAÇÃO:

PORTUGAL

Ministério da Economia e Transição Digital

Gabinete de Estratégia e Estudos

Rua da Prata, nº 8

1149-057 Lisboa

Tel +351 21 792 13 46

www.gee.gov.pt

ESPAÑA

Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transporte

División de Estudios y Tecnología del Transporte

Paseo de la Castellana, 67

28071 MADRID

Tel +34 915978213

www.fomento.es

ÍNDICE

1. Introdução	12
2. Caracterização Socioeconómica.....	13
2.1. População	13
2.2. Dados económicos Gerais	14
2.3. Índice de motorização	17
2.4. Comércio Internacional com a Europa	17
3. Infra-estruturas.....	23
3.1. Infra-estruturas rodoviárias	23
3.2. Infra-estruturas ferroviárias	30
3.3. Infra-estruturas aeroportuárias	35
3.4. Infra-estruturas portuárias	36
4. Fluxos de Passageiros	38
4.1. Transporte de passageiros por rodovia	38
4.2. Transporte de Passageiros por ferrovia	42
4.3. Transporte aéreo de Passageiros	43
4.4. Transporte fluvial de passageiros	49
4.5. Resumo do transporte de Passageiros	51
5. Fluxos de mercadorias.....	52
5.1. Comércio externo segundo modo de transporte (dados das estatísticas do comércio externo)	52
5.2. Transporte de mercadorias por rodovia	58
5.3. Transporte de mercadorias por ferrovia	71
5.4. Transporte marítimo de mercadorias	71
5.5. Transporte por Condução (gás em gasoduto Espanha/Portugal)	79
5.6. Resumo do Transporte de Mercadorias	80
Conclusões.....	82

ÍNDICE DE TABELAS

TABELA 1.....	14
PIB A PREÇOS DE MERCADO E PERCENTAGEM RELATIVAMENTE À UE28 EM PARIDADE DE PODER COMPRA (PPC) NA UE28, UE15, ESPANHA E PORTUGAL (2008-2017)	
TABELA 2.....	18
COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A EUROPA, EM VALOR (2017)	
TABELA 3.....	19
COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A EUROPA, EM VOLUME (2017)	
TABELA 4.....	23
LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (A 31-12-2017)	
TABELA 5.....	41
ESTIMATIVA DO TOTAL DE PASSAGEIROS QUE ATRAVESSAM A FRONTEIRA RODOVIÁRIA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2017)	
TABELA 6.....	44
MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NOS AEROPORTOS DE ESPANHA E PORTUGAL POR PAÍSES EUROPEUS DE ORIGEM E DESTINO (2017)	
TABELA 7.....	46
PASSAGEIROS EMBARCADOS E DESEMBARCADOS NOS AEROPORTOS DE LISBOA, PORTO, FARO, MADRID, BARCELONA E MÁLAGA COM ORIGEM / DESTINO EM ESPANHA, PORTUGAL E FRANÇA (2017)	
TABELA 8.....	47
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL EM AMBOS OS SENTIDOS (2017)	
TABELA 9.....	51
RESUMO DOS PASSAGEIROS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL POR MODO DE TRANSPORTE EM 2016 E 2017	
TABELA 10.....	59
EVOLUÇÃO DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS DE ESPANHA E PORTUGAL COM A UE, POR NACIONALIDADE DA MATRÍCULA DO VEÍCULO PESADO UTILIZADO (2008-2017)	
TABELA 11.....	60
EVOLUÇÃO DAS TROCAS DE MERCADORIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, POR NACIONALIDADE DA MATRÍCULA DOS VEÍCULOS UTILIZADOS (2008-2017)	
TABELA 12.....	69
TIPOLOGIA E VOLUME DAS MERCADORIAS CARREGADAS E DESCARREGADAS , EM TRANSPORTE INTERNACIONAL, EM VEÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EM ESPANHA E PORTUGAL (2017)	
TABELA 13.....	71
EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADORIAS POR FERROVIA, DE/PARA PORTUGAL, POR REGIÕES DE ORIGEM/ DESTINO (2008-2017)	
TABELA 14.....	73
DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE OS PAÍSES DA PENÍNSULA IBÉRICA E OS PAÍSES DA EUROPA EM AMBOS OS SENTIDOS (2017)	
TABELA 15.....	76

EVOLUÇÃO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE OS PRINCIPAIS PORTOS ESPANHÓIS E OS PORTOS PORTUGUESES, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2017)

EVOLUÇÃO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE OS PRINCIPAIS PORTOS ESPANHÓIS E OS PORTOS PORTUGUESES, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2017) (CONTINUAÇÃO) 77

TABELA 16..... 78

EVOLUÇÃO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE OS PRINCIPAIS PORTOS PORTUGUESES E OS PORTOS ESPANHÓIS, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2017)

TABELA 17..... 79

ENTRADA DE GÁS EM GASODUTO NA REDE NACIONAL DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL POR ESPANHA

TABELA 18..... 80

RESUMO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL EM 2017 POR MODO DE TRANSPORTE E SUA COMPARAÇÃO COM O ANO DE 2016

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1.....	13
POPULAÇÃO RESIDENTE EM ESPANHA e PORTUGAL (2008-2017)	
GRÁFICO 2.....	15
VARIAÇÃO ANUAL DO PIB A PREÇOS DE MERCADO (%) 2008-2017	
GRÁFICO 3.....	16
PIB PER CAPITA (EM PPC), NAS REGIÕES FRONTEIRIÇAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL COM UE28=100 (2016)	
GRÁFICO 4.....	17
ÍNDICE DE MOTORIZAÇÃO EM ESPANHA, PORTUGAL, UE15, UE27 E UE28 (2008-2016)	
GRÁFICO 5.....	18
COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A EUROPA, EM VALOR (2008-2017)	
GRÁFICO 6.....	20
COMÉRCIO EXTERNO DO CONJUNTO ESPANHA-PORTUGAL COM A EUROPA, EM VOLUME (2008-2017)	
GRÁFICO 7.....	21
COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A EUROPA (2017)	
GRÁFICO 8.....	21
REPARTIÇÃO DO COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A EUROPA (2017)	
GRÁFICO 9.....	26
TMD DE VEÍCULOS LIGEIROS E PESADOS EM AMBOS OS SENTIDOS NOS PRINCIPAIS POSTOS FRONTEIRIÇOS (TMD> 1 000 VEÍCULOS/DIA) EM 2017	
GRÁFICO 10.....	39
TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO DE VEÍCULOS LIGEIROS NAS PRINCIPAIS FRONTEIRAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (2017)	
GRÁFICO 11.....	41
EVOLUÇÃO DO TMD CONJUNTO DE AUTOMÓVIES E AUTOCARROS NOS PRINCIPAIS POSTOS FRONTEIRIÇOS NO PERÍODO 2008-2017	
GRÁFICO 12.....	42
EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS POR FERROVIA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (2008-2017)	
GRÁFICO 13.....	45
DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIA AÉREA ENTRE A PENÍNSULA IBÉRICA E OS PAÍSES EUROPEUS (2017)	
GRÁFICO 14.....	48
EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIA AÉREA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (2008-2017)	
GRÁFICO 15.....	49
EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIA FLUVIAL ENTRE ESPANHA E PORTUGAL - RIOS MINHO E GUADIANA (2008-2017)	
GRÁFICO 16.....	50
EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE VEÍCULOS POR VIA FLUVIAL ENTRE ESPANHA E PORTUGAL – RIOS MINHO E GUADIANA (2008-2017)	
GRÁFICO 17.....	51
DISTRIBUIÇÃO DO FLUXO DE PASAGEIROS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL POR MODO DE TRANSPORTE (2017)	
GRÁFICO 18.....	53
EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO EXTERNO DE MERCADORIAS DE PORTUGAL E ESPANHA COM A UE28, POR MODO DE TRANSPORTE (2008-2017)	
GRÁFICO 19.....	54
REPARTIÇÃO MODAL DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS DE PORTUGAL E ESPANHA COM A UNIÃO EUROPEIA (2017)	
GRÁFICO 20.....	55
EVOLUÇÃO DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2008-2017)	
GRÁFICO 21.....	56
REPARTIÇÃO MODAL DO COMÉRCIO EXTERNO ENTRE PORTUGAL E ESPANHA (2017)	
GRÁFICO 22.....	57
EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A FRANÇA, POR MODO DE TRANSPORTE (2008-2017)	
GRÁFICO 23.....	58

EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS EM VEÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EM PORTUGAL POR PRINCIPAIS PAÍSES DE CARGA/DESCARGA (2008-2017)	
GRÁFICO 24	59
EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS EM VEÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EM ESPANHA POR PRINCIPAIS PAÍSES DE CARGA/DESCARGA (2008-2017)	
GRÁFICO 25	61
EVOLUÇÃO DAS TROCAS DE MERCADORIAS POR RODOVIA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (2008-2017)	
GRÁFICO 26	62
TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO DE VEÍCULOS PESADOS DE MERCADORIAS NAS PRINCIPAIS FRONTEIRAS LUSO-ESPAÑHOLAS (2017)	
GRÁFICO 27	64
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VEÍCULOS QUE OPERAM EM ESPANHA TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA, POR ESCALÕES DE CARGA ÚTIL (2008-2017)	
GRÁFICO 28	65
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VEÍCULOS QUE OPERAM EM PORTUGAL TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA, POR ESCALÕES DE PESO BRUTO (2008-2017)	
GRÁFICO 29	66
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE CAMIÕES QUE OPERAM EM ESPANHA TRANSPORTE POR CONTA DE OUTRÉM, POR ESCALÕES DE CARGA ÚTIL (2008-2017)	
GRÁFICO 30	66
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE CAMIÕES QUE OPERAM EM PORTUGAL TRANSPORTE POR CONTA DE OUTRÉM, POR ESCALÕES DE PESO BRUTO (2008-2017)	
GRÁFICO 31	67
EVOLUÇÃO DA TONELAGEM TRANSPORTADA POR VEÍCULOS ESPANHÓIS (EM TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CONTA PRÓPRIA E DE OUTRÉM (2008-2017)	
GRÁFICO 32	68
EVOLUÇÃO DA TONELAGEM TRANSPORTADA POR VEÍCULOS PORTUGUESES (EM TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CONTA PRÓPRIA E DE OUTRÉM (2008-2017)	
GRÁFICO 33	70
TIPOLOGIA E VOLUME DAS MERCADORIAS CARREGADAS E DESCARREGADAS , EM TRANSPORTE INTERNACIONAL, EM VEÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EM ESPANHA E PORTUGAL , EM 2017	
GRÁFICO 34	72
DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA COM ORIGEN/DESTINO NOS PORTOS DA PENÍNSULA IBÉRICA (2017)	
GRÁFICO 35	73
DISTRIBUIÇÃO RELATIVA DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS DE ESPANHA E PORTUGAL COM OS PAÍSES DA EUROPA (2017)	
GRÁFICO 36	75
EVOLUÇÃO DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE A PENÍNSULA IBÉRICA E A UE15, UE27, UE28 (2008-2017)	
GRÁFICO 37	79
EVOLUÇÃO DAS TROCAS DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2017)	
GRÁFICO 38	80
DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2017)	
GRÁFICO 39	81
EVOLUÇÃO DO VOLUME DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2008-2017)	

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1.....	14
POPULAÇÃO RESIDENTE NA EUROPA POR REGIÃO EM 2016	
FIGURA 2.....	16
PIB (A PREÇOS DE MERCADO) VALORES NOMINAIS POR HABITANTE EM PPC COM UE28=100 (2016)	
FIGURA 3.....	28
INFRAESTRUTURAS DE LIGAÇÃO RODOVIÁRIA ENTRE ESPAHA E PORTUGAL (DEZEMBRO2018)	
FIGURA 4.....	32
PRINCIPAIS INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (DEZEMBRO 2018)	
FIGURA 5.....	35
PRINCIPAIS AEROPORTOS PORTUGUESES E ESPANHÓIS NA ZONAS FRONTEIRIÇAS (DEZEMBRO 2018)	
FIGURA 6.....	37
FACHADAS MARÍTIMAS DO SISTEMA PORTUÁRIO DE ESPANHA E DE PORTUGAL (CONTINENTE)	
FIGURA 7.....	40
TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO DE VEÍCULOS LIGEIROS NOS PRINCIPAIS POSTOS FRONTEIRIÇOS (2017)	
FIGURA 8.....	63
TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO DOS VEÍCULOS PESADOS DE MERCADORIAS NAS PRINCIPAIS FRONTEIRAS (2017)	
FIGURA 9.....	74
TRÁFEGO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS COM OS 5 PRINCIPAIS PAÍSES DA UE28, COM ORIGEM E DESTINO NOS PORTOS DA PENÍNSULA IBÉRICA (2017)	

1. INTRODUÇÃO

Criado no âmbito da Cimeira Luso - Espanhola, realizada em Janeiro de 2001, o Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal (OTEP) foi assumido como um projeto 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.

O presente documento constitui o 9.º Relatório do Observatório Transfronteiriço Espanha – Portugal, fruto do trabalho conjunto do Ministério do Fomento espanhol e nos últimos anos do Ministério da Economia português. O objectivo é dispor de variáveis que permitam a caracterização dos fluxos de transporte transfronteiriço, de passageiros e de mercadorias, com uma análise detalhada para os diferentes modos de transporte.

Este relatório apresenta a mesma estrutura das edições anteriores:

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

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

No capítulo das infraestruturas de transporte também é analisada a tripla vertente, regional, nacional e europeia, sendo aprofundadas as características das que ligam Portugal e Espanha.

Os fluxos de passageiros são analisados por modo de transporte, origem/destino e posto fronteiriço atravessado, analisando-se também a tendência evolutiva dos fluxos nos últimos anos. No subcapítulo do transporte aéreo distingue-se entre o fluxo de passageiros peninsular e o fluxo total de passageiros do país (considerando também as ilhas).

Os fluxos de mercadorias são analisados por modos de transporte, origem/destino e tipo de mercadorias transportadas, observando-se a sua evolução de modo a aferir as tendências dos últimos anos.

No capítulo sobre fluxos de mercadorias é ainda recolhida informação relativa às trocas comerciais entre Espanha e Portugal (exportações e importações) e aos modos de transporte utilizados. De referir um sub-capítulo que é apresentado pela primeira vez em relatórios OTEP, relativo ao Transporte por conduta (gás em gasoduto), apresentando-se informação sobre a entrada em Portugal, por Espanha, de gás em gasoduto na Rede Nacional de Transporte de Gás Natural entre 2012 e 2017 (serie disponibilizada pelo INE). Esta informação sobre o transporte de gás em gasoduto de Espanha para Portugal não é considerada nos apuramentos que integram as tabelas e gráficos do capítulo sobre mercadorias.

Por fim apresenta-se o capítulo Conclusões que sintetiza as observações mais relevantes de cada um dos capítulos anteriores.

A análise efectuada diz respeito ao período temporal de 2008 a 2017, embora esteja dependente da última informação disponível para cada um dos indicadores em causa.

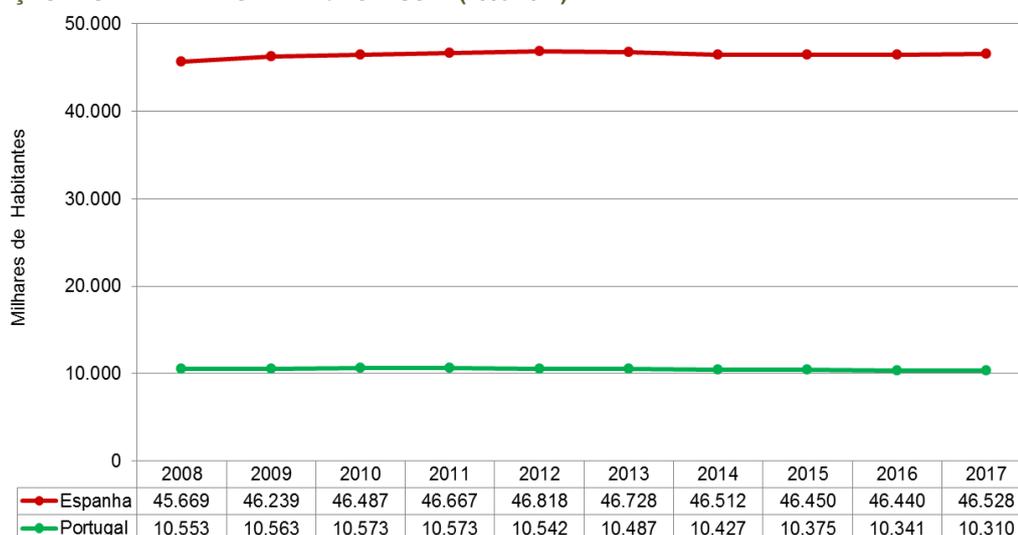
2. CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÓMICA

À semelhança das anteriores edições deste relatório, a caracterização sócioeconómica de ambos os países teve por base a análise de quatro variáveis: População, Produto Interno Bruto, Índice de Motorização e Comércio Internacional com a Europa.

2.1. POPULAÇÃO

No Gráfico 1 apresenta-se a evolução da população, em Portugal e Espanha, entre 2008 e 2017.

GRÁFICO 1
POPULAÇÃO RESIDENTE EM ESPANHA e PORTUGAL (2008-2017)



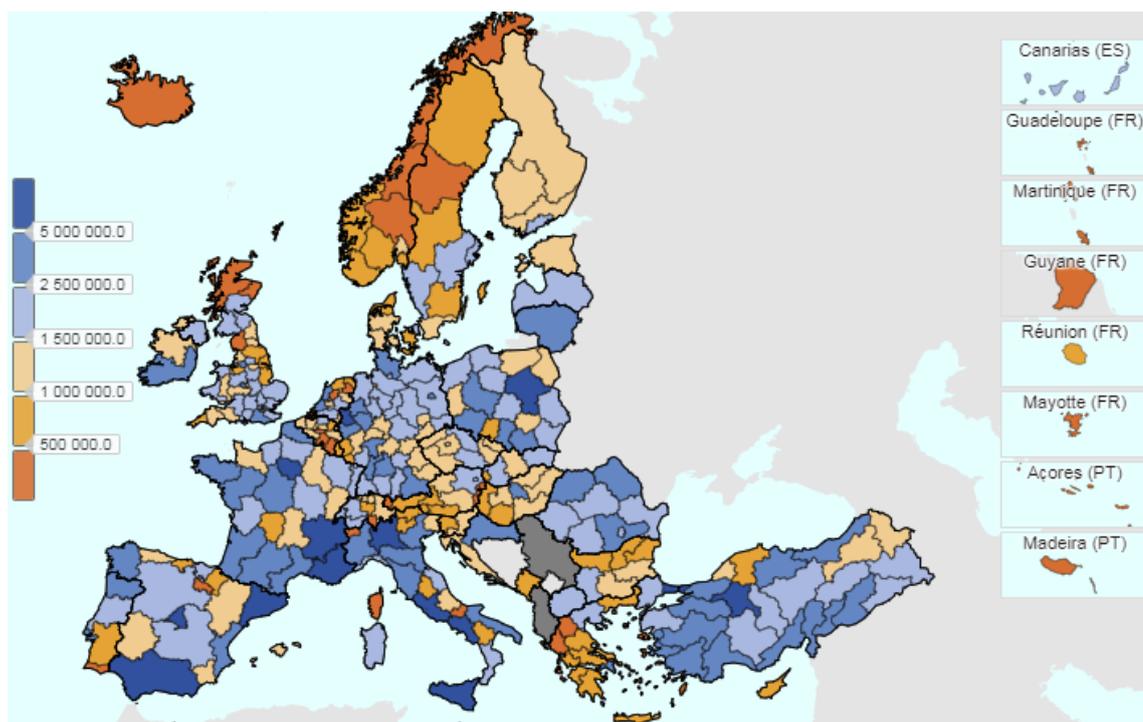
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do EUROSTAT (Population on 1 January by age and sex [demo_pjan])

Em 2017, a população em Espanha ascendia a 46,5 milhões de habitantes e em Portugal situava-se nos 10,3 milhões.

Entre 2008 e 2017 a taxa de variação média anual da população em Espanha foi cerca de +0,2% e em Portugal -0,3%.

A Figura 1 apresenta dados sobre a população das diferentes regiões da Europa.

FIGURA 1
POPULAÇÃO RESIDENTE NA EUROPA POR REGIÃO EM 2016



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

2.2. DADOS ECONÓMICOS GERAIS

Na Tabela 1 apresenta-se a evolução do Produto Interno Bruto a preços de mercado (PIB_{pm}) da UE28, da UE15, de Espanha e de Portugal, assim como a percentagem que representa este indicador relativamente ao PIB da UE28, medido em paridades do poder de compra (PPC).

TABELA 1
PIB A PREÇOS DE MERCADO E PERCENTAGEM RELATIVAMENTE À UE28 EM PARIDADE DE PODER COMPRA (PPC) NA UE28, UE15, ESPANHA E PORTUGAL (2008-2017)

Ano	PIB A PREÇOS DE MERCADO (10 ⁹ €)				% PIB EU28 (em PPC)			
	UE28	UE15	ESPAÑA	PORTUGAL	UE28	UE15	ESPAÑA	PORTUGAL
2008	13.068,4	11.998,6	1.116,2	178,9	100,0	91,8	8,5	1,4
2009	12.313,2	11.361,8	1.079,1	175,4	100,0	92,3	8,8	1,4
2010	12.824,8	11.808,1	1.080,9	179,9	100,0	92,1	8,4	1,4
2011	13.200,1	12.133,5	1.070,4	176,2	100,0	91,9	8,1	1,3
2012	13.465,3	12.386,7	1.039,8	168,4	100,0	92,0	7,7	1,3
2013	13.579,2	12.481,9	1.025,7	170,3	100,0	91,9	7,6	1,3
2014	14.046,6	12.917,1	1.037,8	173,1	100,0	92,0	7,4	1,2
2015	14.802,2	13.615,7	1.080,0	179,8	100,0	92,0	7,3	1,2
2016	14908,4	13.693,2	1118,5	185,5	100,0	91,8	7,5	1,2
2017	15330,0	14.011,6	1163,7	193,1	100,0	91,4	7,6	1,3

Nota: A partir de 2014, a Eurostat aplica uma nova metodologia no cálculo dos dados das contas nacionais (ESA 2010). Nos dados desta Tabela já foi aplicada a nova metodologia.

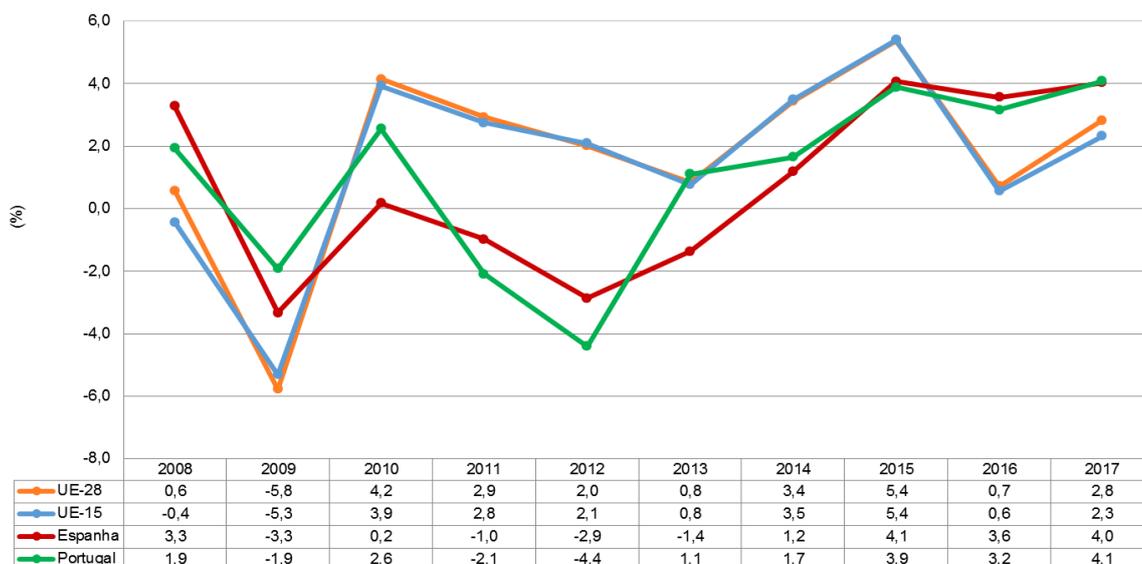
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do EUROSTAT (GDP and main components (output, expenditure and income) [nama_10_gdp])

Relativamente ao Produto Interno Bruto, entre 2008 e 2017, a UE28 e a UE15 apresentaram um crescimento semelhante (17,3% e 16,8%, respectivamente). As variações registadas em Espanha e Portugal apontam igualmente uma evolução positiva, mais acentuada no caso português (4,2% e 7,9%, respectivamente).

Por outro lado, relativamente à % do PIB da EU28, medido em paridades de poder de compra, os valores relativos tanto à UE15, como a Espanha e a Portugal registaram decréscimos de 0,4, 0,9 e 0,1 pontos percentuais, respectivamente. Em Portugal o decréscimo foi menor, não excedendo uma décima.

O Gráfico 2 apresenta a variação anual do PIB a preços de mercado entre 2008 e 2017.

GRÁFICO 2
VARIAÇÃO ANUAL DO PIB A PREÇOS DE MERCADO (%) 2008-2017



Nota: A partir de 2014, o Eurostat aplica uma nova metodologia no cálculo das novas contas nacionais (ESA 2010). Nos dados deste gráfico já foi aplicada a nova metodologia.

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

Observa-se que os países da UE15 são os que determinam a evolução do PIB da EU28. No que se refere a Espanha e a Portugal, apesar de se registarem valores diferentes dos da UE 28, a tendência é bastante similar tanto nos anos de acréscimo como de decréscimo do PIB.

O ano de 2009 regista uma quebra generalizada do PIB que estará relacionada com o início da crise financeira internacional. Em 2014 e 2015 é clara uma melhoria tanto na UE em geral como em Espanha e Portugal, tendência que se inverte em 2016 mas que em 2017 recupera para os níveis de 2015, no caso de Espanha e Portugal.

Focando apenas as regiões de fronteira entre os dois países, o Gráfico 3 representa o PIB per capita (em PPC) para o ano 2016, apresentando-se também os valores para Espanha e Portugal.

GRÁFICO 3
PIB PER CAPITA (EM PPC), NAS REGIÕES FRONTEIRIÇAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL COM UE28=100 (2016)

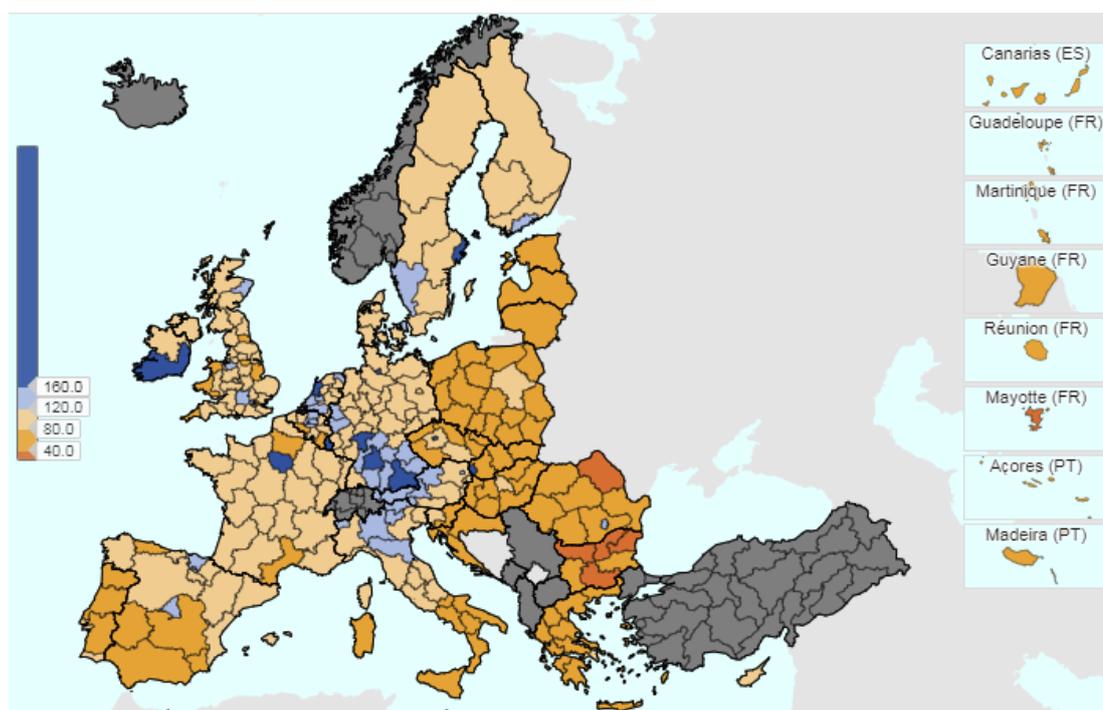


Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do EUROSTAT (Gross domestic product (GDP) at current market prices by NUTS 2 regions [nama_10r_2gdp])

Observa-se que, no caso de Portugal, com exceção para o Algarve, todas as regiões se encontram abaixo da média nacional, sendo o Norte e o Centro as regiões que mais diferem. Em Espanha, a região de Castela e Leão é a mais próxima da média nacional e a Extremadura a que mais se distancia daquele valor.

A Figura 2 representa o valor do PIB por habitante na UE28, expresso em PPC, diferenciando as várias regiões de cada país, em 2016.

FIGURA 2
PIB (A PREÇOS DE MERCADO) VALORES NOMINAIS POR HABITANTE EM PPC COM UE28=100 (2016)



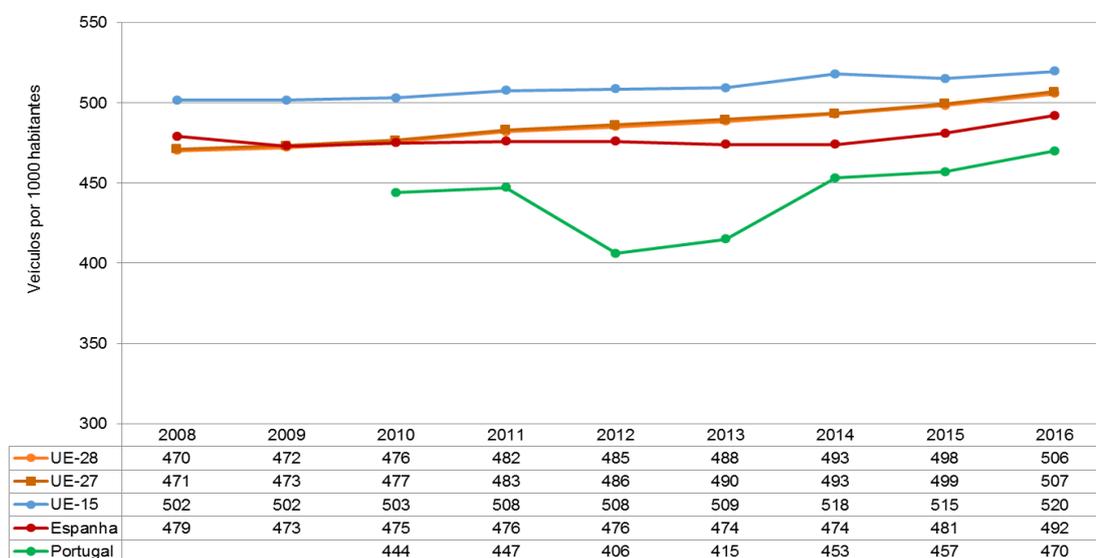
Fonte: Regions and Cities Illustrated (RCI) (EUROSTAT)

2.3. ÍNDICE DE MOTORIZAÇÃO

O Gráfico 4 mostra a evolução do índice de motorização em Espanha, em Portugal, bem como na UE15 na UE 27 e na atual UE 28. Relativamente a Portugal, a falta de informação na base de dados do Eurostat relativa ao número de veículos de passageiros em 2008 e 2009, impossibilita o cálculo do índice de motorização naqueles anos.

Observa-se um aumento do índice de motorização na UE entre 2008 e 2016. Em Espanha a taxa de motorização decresceu em 2009, mantendo-se relativamente estável até 2014, subindo significativamente a partir daí (474 veículos/1000 habitantes em 2014 para 492 em 2016). No caso de Portugal, observou-se uma quebra significativa na taxa de motorização de 2011 para 2012 (447 para 406), alterando para uma trajetória de crescimento a partir de 2013, apresentando um valor de 470 veículos/1000 habitantes em 2016 (ultimo ano com dados disponíveis).

GRÁFICO 4
ÍNDICE DE MOTORIZAÇÃO EM ESPANHA, PORTUGAL, UE15, UE27 E UE28 (2008-2016)



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

2.4. COMÉRCIO INTERNACIONAL COM A EUROPA

Em 2017 o comércio internacional de Espanha e Portugal com a Europa alcançou os 437,5 mil milhões de euros. O valor das importações foi de 224,6 mil milhões, enquanto as exportações atingiram 212,8 mil milhões de euros, como se pode observar na Tabela 2.

Tanto em Portugal como em Espanha, as trocas comerciais com a UE28 representavam, em 2017, cerca de 91% do total das transações realizadas, com preponderância para os países da antiga UE15 (83% e 80% do total, respetivamente em Portugal e Espanha).

O comércio internacional de Espanha com a Europa (excluindo Portugal) situou-se em 374,8 mil milhões de euros (336,8 mil milhões em 2015); em Portugal o comércio externo com a Europa traduziu-se em 62,7 mil milhões de euros (53,7 mil milhões em 2015).

O comércio internacional com os restantes países europeus não membros nem candidatos à UE representaram para Portugal e Espanha uma importância relativa muito similar (6,5% e 5,7% respectivamente).

TABELA 2
COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A EUROPA, EM VALOR (2017)

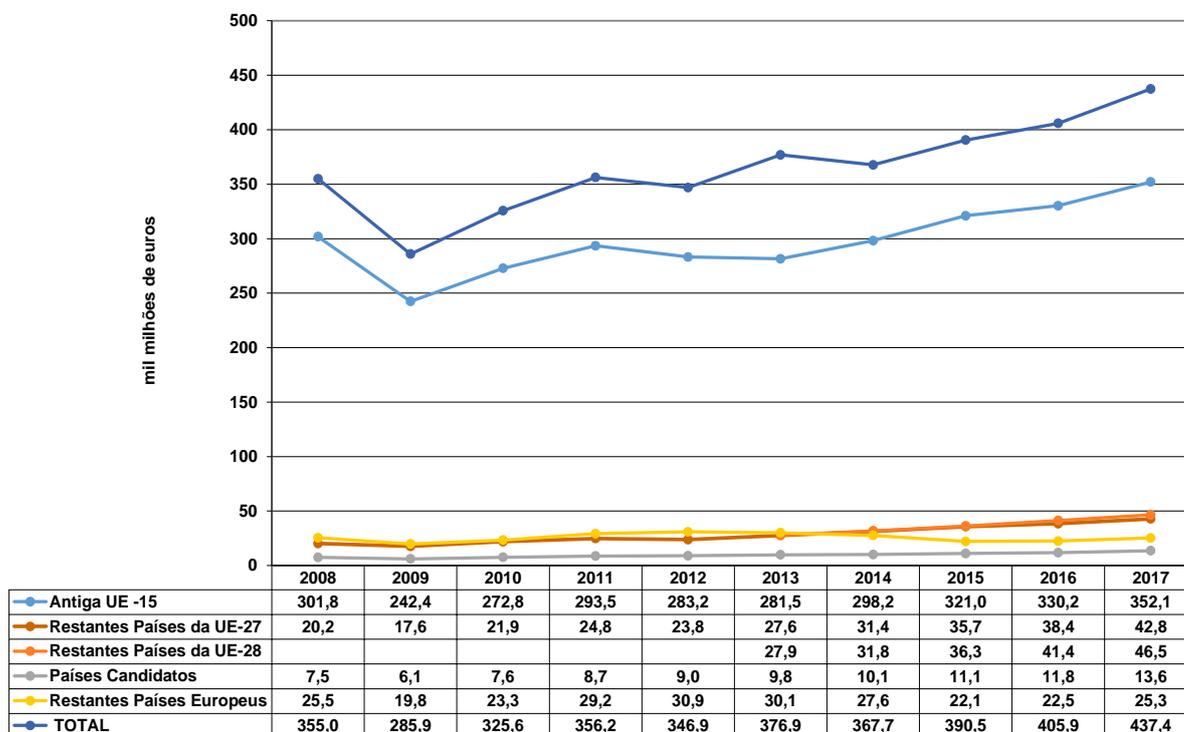
	(mil milhões de euros)								
	Importações			Exportações			Total		
	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal
Antiga UE-15	153,2	28,0	181,2	146,6	24,3	170,9	299,8	52,3	352,1
Restantes países da UE-28	19,9	2,5	22,4	21,4	2,6	24,1	41,3	5,1	46,5
Países candidatos à UE	6,3	0,7	7,0	6,2	0,4	6,6	12,5	1,1	13,6
Restantes países europeus	11,1	2,9	14,0	10,1	1,2	11,3	21,2	4,1	25,3
Total	190,5	34,1	224,6	184,3	28,6	212,8	374,8	62,7	437,5

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

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

No Gráfico 5 observa-se a evolução das trocas comerciais do conjunto de Portugal-Espanha com os diferentes agrupamentos de países da Europa, entre 2008 e 2017, permitindo analisar evolutivamente um período marcado por uma crise financeira internacional.

GRÁFICO 5
COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A EUROPA, EM VALOR (2008-2017)



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

Observando a série de dados em causa, constata-se um efetivo abrandamento no valor total do comércio externo em 2009, seguindo-se uma ligeira recuperação em 2010 e 2011 não extensível a 2012. Nos anos seguintes assiste-se já a uma recuperação, mais acentuada de 2014 em diante.

Entre 2008 e 2012, a variação média anual do total transacionado foi -0,6% que contrasta com o crescimento medio anual entre 2012 e 2017 (4,7%).

Os países da antiga UE15 são os principais parceiros comerciais de Espanha e Portugal com a Europa, representando entre 80% e 85% do total transacionado, como se pode observar no Gráfico 5.

Entre 2008 e 2017, o valor do comércio externo com o conjunto da Europa aumentou 23%. Este aumento é de 53% se analisarmos a partir do ano de 2009 quando se registou o pico do abrandamento.

As trocas comerciais com os países candidatos têm vindo a aumentar, representando 2,8% das transações com a Europa em 2015, contra 3,1% em 2017. Esta alteração é devida ao acréscimo de 22,5% do comércio externo com estes países naquele período.

A Tabela 3 apresenta os dados, em volume, relativamente ao total das trocas comerciais de Espanha e Portugal com a Europa, em 2017.

TABELA 3
COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A EUROPA, EM VOLUME (2017)

	Importações			Exportações			Total		
	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal	Espanha	Portugal	Espanha e Portugal
Antiga UE-15	63,2	10,8	74,0	77,8	11,7	89,4	140,9	22,5	163,4
Restantes Países da UE-28	8,6	1,3	9,9	7,0	0,6	7,7	15,6	1,9	17,5
Países candidato à UE	5,3	0,6	5,9	3,6	0,4	4,1	8,9	1,1	10,0
Restantes Países da Europa	26,1	7,7	33,8	6,3	0,9	7,2	32,4	8,6	41,0
Total	103,2	20,4	123,6	94,7	13,6	108,3	197,9	34,0	231,9

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

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

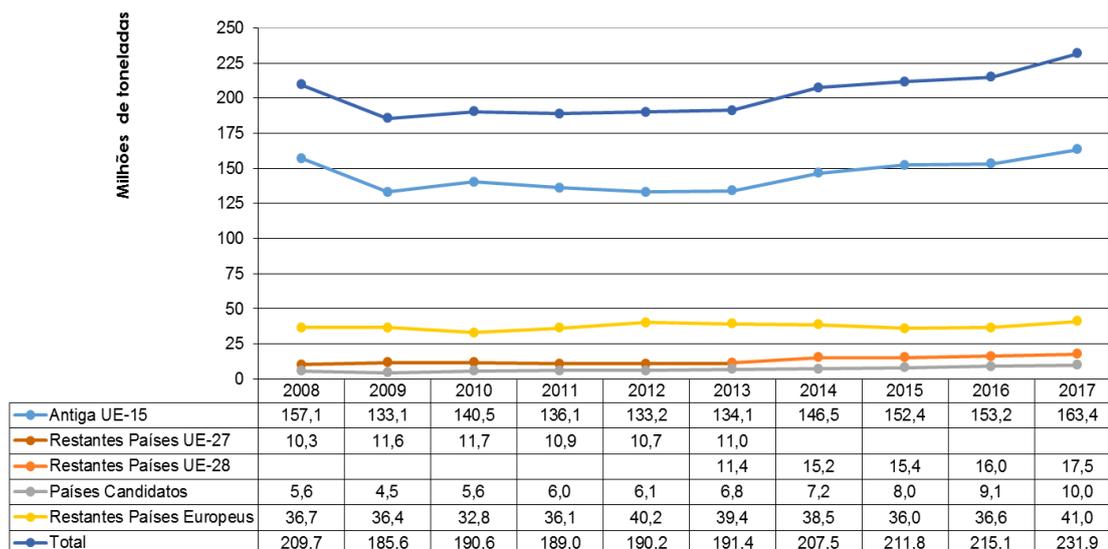
Em 2017, o comércio externo do conjunto Espanha / Portugal com a Europa ascende a 231,9 milhões de toneladas, das quais 53% reportam-se a importações e 47% a exportações.

Analisando as importações e exportações separadamente e tendo em conta os agrupamentos de países considerados observa-se que, enquanto as importações provenientes dos países da antiga UE15 representam cerca de 60% do total proveniente da Europa, os países que constituem o resto da Europa perfazem 27%. Nas exportações as percentagens correspondentes são de 83% e 7%.

No que se refere aos restantes países da UE28 e aos países candidatos, as percentagens são mais parecidas 8% e 5% para as importações e 7% e 4% para as exportações, respectivamente.

O Gráfico 6 apresenta a evolução, em volume, do comércio externo de Espanha e Portugal com a Europa no período 2008-2017.

GRÁFICO 6
COMÉRCIO EXTERNO DO CONJUNTO ESPANHA-PORTUGAL COM A EUROPA, EM VOLUME (2008-2017)



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

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

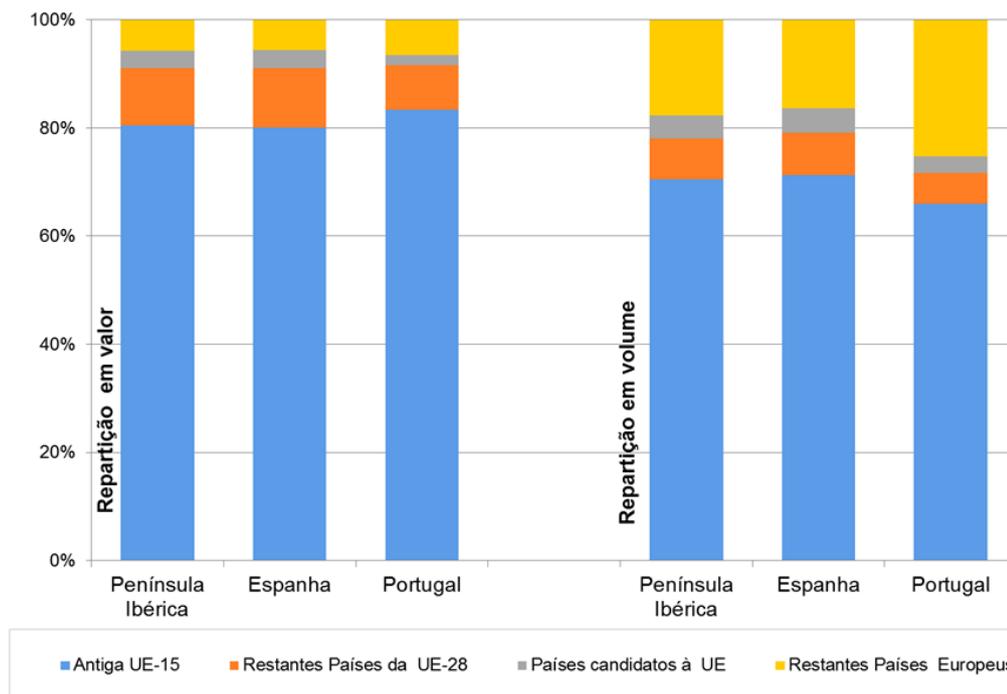
Entre 2008 e 2017, em termos de volume, os países da antiga UE15 representavam entre 70% e 74% do comércio externo de Espanha e Portugal com a Europa. Os países do Resto da Europa respondiam por 17% e 21%.

No período em análise, o comércio externo com o conjunto da Europa aumentou 10,6% (Var.% 2017/2008). Este crescimento é de 25% se considerarmos a análise a partir de 2009, ano em que se registou o menor valor da série.

Ao analisarmos a evolução do comércio externo com a UE15, observa-se um crescimento de 4% de 2008 para 2017. Se considerarmos a evolução a partir de 2009 a taxa de variação 2017/2009 é de 23%.

No gráfico 7 observa-se a importância que detêm os países da UE15 e da UE28, bem como os países candidatos e os restantes países europeus, no contexto das trocas comerciais de Espanha e Portugal, em volume e em valor.

GRÁFICO 7
COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A EUROPA (2017)

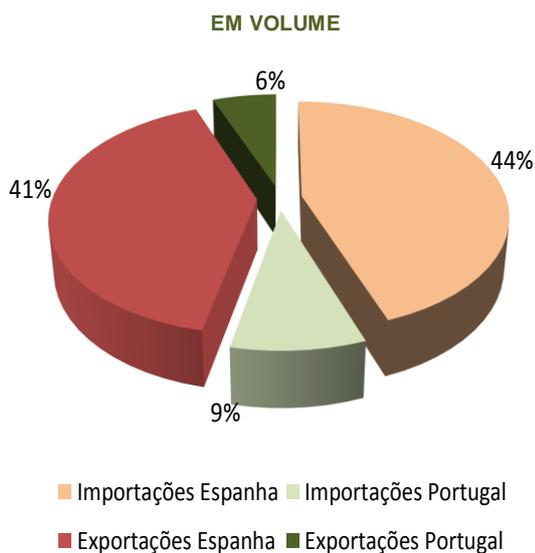


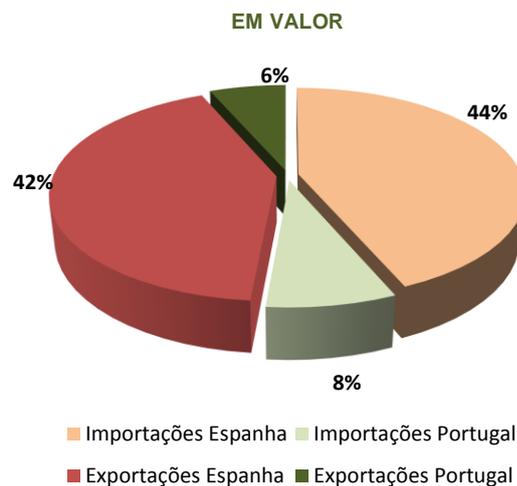
Fonte: Elaboração própria a partir da base de dados do comércio externo do EUROSTAT (Traditional international trade database access (ComExt) (comext)).

Como se pode observar, são os países da antiga UE15 os parceiros predominantes nas trocas comerciais de Portugal e Espanha, tanto em valor como em volume. No entanto, analisando em detalhe os dados em volume verificamos que os Países do Resto da Europa detêm uma importância relativa mais elevada comparativamente aos dados em valor, à semelhança de anos anteriores.

No Gráfico 8 é possível observar a situação da balança comercial de Espanha e Portugal com a Europa, em 2017.

GRÁFICO 8
REPARTIÇÃO DO COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A EUROPA (2017)





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

A repartição relativa das importações e exportações é sensivelmente a mesma, quer em valor quer em volume. As importações representam 52% e 53%, respetivamente em valor e volume; os valores correspondentes para as exportações são 48% e 47%.

A repartição do comércio externo, em volume, dos dois países ibéricos com a Europa corresponde a 85% para Espanha e 15% para Portugal.

3. INFRA-ESTRUTURAS

3.1. INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS

Entre Espanha e Portugal existem 64 fronteiras rodoviárias. Durante o ano de 2017, o conjunto destas fronteiras registou um “Tráfego Médio Diário” (TMD) de 87 604 veículos/dia, o que representa um acréscimo cerca de 11%, relativamente a 2016 e a 2015 (78 824 e 78 719 veículos/dia, respetivamente).

Dos 87 604 veículos/dia registados nas fronteiras rodoviárias luso-espanholas, 87% correspondem a veículos ligeiros e os restantes 13% a veículos pesados.

A Tabela 4 apresenta, de forma sintetizada, a informação relativa às ligações rodoviárias entre ambos os países, indicando sempre que possível a identificação, o tipo de estrada, o organismo que detém responsabilidade sobre a mesma e ainda o tráfego médio diário (TMD) em veículos/dia para o ano de 2017.

TABELA 4
LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (a 31-12-2017)

	Postos Fronteiriços	Identificação de Estrada*	Tipo**	Responsabilidade**		TMD veículos (VL+VP)
				PORTUGAL	ESPANHA	
	ESPANHA PORTUGAL	ESPANHA PORTUGAL		PORTUGAL	ESPANHA	ESPANHA
1	Goián Vilanova de Cerveira	PO-503			CCAA Galicia	5.812
2	Tui (puente nuevo) Valença do Minho	A-55 IP1 (A22)	AP AP	REN	RCE	15.741
3	Tui (ponte velha) Valença do Minho	N-550 EN13		REN	Ayuntamiento	4.340
4	Salvaterra do Miño Monção	EN101		REN	Ayuntamiento	9.082
5	Arbo Melgaço	PO-405 EN202		REN	CCAA Galicia	S/D
6	Ponte Barxas San Gregório	OU-801 EN301		REN	CCAA Galicia	962
7	Ponte Barxas - Azoreira Castro Laboreiro				Ayuntamiento	587
8	Guxinde (Entrínio) Castro Laboreiro	OU-1212			Diputación	110
9	Aceredo Lindoso	OU-540 EN304-1 (IC28)		REM	CCAA Galicia	699
10	Torneiro Portela do Homem	OU-312 EN308-1		RER	CCAA Galicia	S/D
11	Calvos de Randín Tourem	OU-302			CCAA Galicia	S/D
12	Requias (Miños) Tourem				Ayuntamiento	35
13	Baltar Sendim (Montealegre)	OU-1109 EN103-9		REN	Diputación	545
14	A Xironda (Cualedro) Santo André (Montealegre)	OU-1020			Diputación	64

	Postos Fronteiriços	Identificação Estrada*	Tipo**	Responsabilidade**	TMD veículos (VL+VP)
	ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL		PORTUGAL ESPAÑA	ESPAÑA
15	A Xironda (Cualedro) Vilar de Perdizes (Montalegre)			Ayuntamiento	47
16	Rabal (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)			Ayuntamiento	99
17	San Ciprián (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)			Ayuntamiento	23
18	Espiño (Oimbra) Soutelinho da Raia (Chaves)			Ayuntamiento	91
19	Verín Vila Verde Raia	A-75 IP3 (A24)	REN	RCE	3.629
20	Verín Vila Verde Raia	N-532 EN103	REN	RCE	2.561
21	Soutochao (Vilardevós) Xixirei			Ayuntamiento	31
22	Terroso (Vilardevós) San Vicente			Ayuntamiento	31
23	Vilarello da Cota (Vilardevós) Mairós			Ayuntamiento	23
24	Arzádegos (Vilardevós) Trabancas			Ayuntamiento	32
25	Mesón de Erosa (A Gudiña) Cistema			Ayuntamiento	50
26	Esculqueira (A Mezquita) O Pinheiro			Ayuntamiento	32
27	Manzalvos(A Mezquita) Moimenta	OU-311		CCAA Galicia	S/D
28	Calabor Portelo	ZA-925 EN103-7 (IP2)	REN	CCAA Castilla y León	276
29	Rio Honor de Castilla Rio de Onor	ZA-921 EN308	REM	CCAA Castilla y León	117
30	San Martín de Pedroso (puente intern) Quintanilha	N-122 IP4 (A4)		RCE	2.333
31	San Martín de Pedroso Quintanilha	N-122-A EN218-1	REN	RCE	83
32	Tres Marras (Alcañices) S. Martinho de Angueira	ZA-L-2440		Diputación	450
33	Moveros (Ermita de la Luz) Constantim	ZA-L-2435		Diputación	384
34	Moralina Miranda do Douro	ZA-324 EN218 (IC5)	RER	CCAA Castilla y León	696
35	Fermoselle Bemposta	CL-527 EN211-7		CCAA Castilla y León	258
36	Saucelle Freixa de Espada á Cinta	DSA-590		Diputación	174
37	La Fregeneda Barca de Alva	CL-517 ER211	RER	CCAA Castilla y León	700
38	La Bouza Escarigo	DSA-473		Diputación	43
39	Aldea del Obispo Vale da Mula	DSA-478		Diputación	183
40	Fuentes de Oñoro Vilar Formoso	N-620 IP5	REN	RCE	5.572
42	La Alamedilla Batotas	CM-215		Ayuntamiento	64
43	La Albequeira de Argañan Aldeia da Ponte	SA-200		CCAA Castilla y León	579
44	Navasfrías Lageosa	DSA-380		Diputación	43

	Postos Fronteiriços	Identificação de Estrada*	Tipo**	Responsabilidade**		TMD veículos (VL+VP)
				ESPAÑA PORTUGAL	ESPAÑA PORTUGAL	PORTUGAL
45	Navasfrías Aldeia do Bispo	CV-148 (CM-603)				Ayuntamiento 70
46	Navasfrías Foios					Ayuntamiento 3
47	Valverde del Fresno Penamacor	EX-205 ER346		RER	CCAA Extremadura	S/D
48	Zarza la Mayor Termas Monfortinho	EX-108 EN239 (IC31)		REN	CCAA Extremadura	521
49	Piedras Albas Segura	EX-207 ER335		RER	CCAA Extremadura	S/D
50	Cedillo (Alcántara) Montalvao	EX-374 EN 359-3		REM	CCAA Extremadura	S/D
51	La Fontañera La Fontañera	CC-98			Diputación	72
52	Valencia de Alcántara Marvao	N-521 EN246-1		REN	RCE	1.395
53	La Codosera Arronches	BA-052			Diputación	343
54	La Codosera Rabaça	BA-053			Diputación	59
55	Badajoz Campo Maior	BA-020 ER371			Diputación	2.053
56	Alburquerque Campo Maior	BA-007			Diputación	148
57	Badajoz Caia	A-5 IP7 (A6)	A AP	REN	RCE	10.002
58	Olivenza Ajuda	EX-105			CCAA Extremadura	1.051
59	Villanueva del Fresno Leonardo (Mourão)	EX-107 EN256		REN	CCAA Extremadura	1.021
60	Valencia del Mombuey Amareleja	BA-102			Diputación	234
61	Encinasola Barrancos	C-439 EN258		REN	CCAA Andalucía	304
62	Rosal de la Frontera Sobral de Aidiça				Ayuntamiento	265
63	Rosal de la Frontera Vila V. Ficalho	N-433 EN260 (IP8)		REN	RCE	1.688
64	Ayamonte Monte Francisco (V.R.S. António)	A-49 IP1 (A22)	A A	REN	RCE	11.794

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

No caso de Espanha, as estradas municipais carecem, de um modo geral, de identificação, embora na maior parte dos casos possam ter um nome.

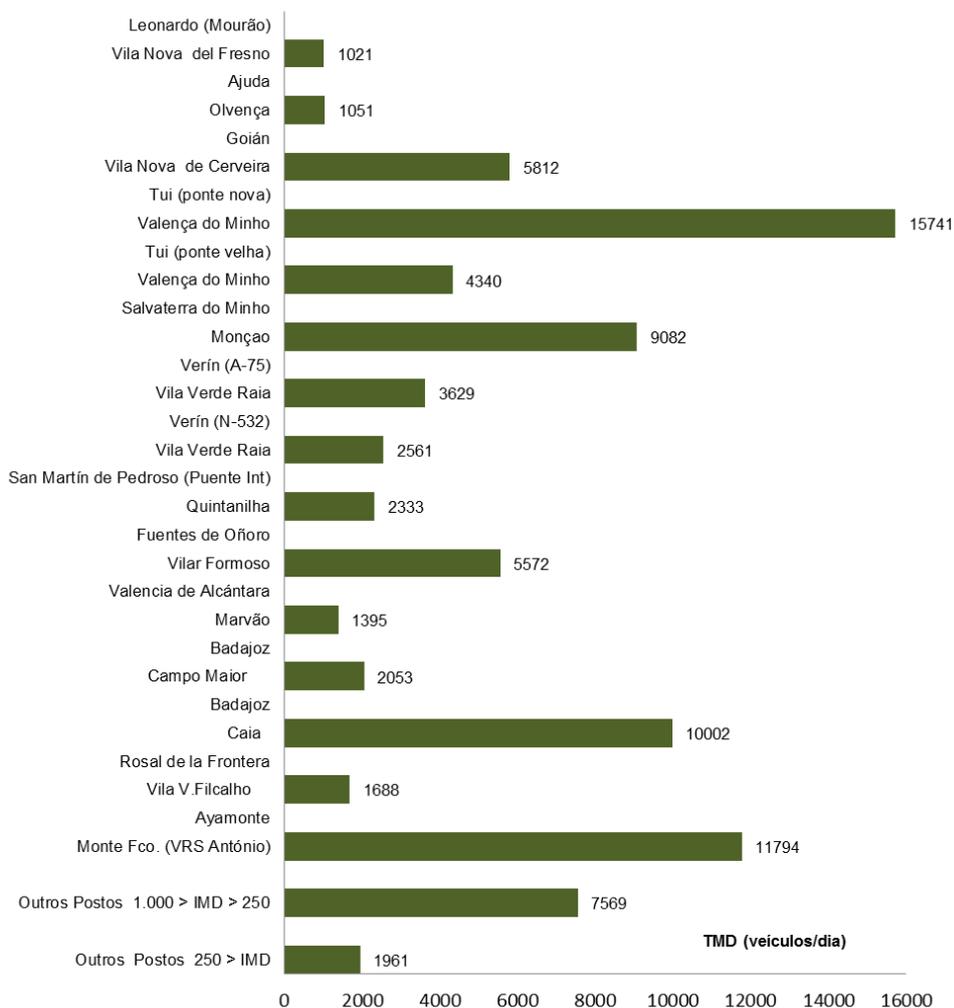
** Espanha: RCE: Rede de Estradas do Estado/CC.AA.: Comunidades Autónomas/Diputaciones e Câmaras. Portugal: REN: Rede de Estradas Nacionais/RER: Rede de Estradas Regionais/REM: Rede de Estradas Municipais.

S/D: sem dados.

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

Dos 64 postos fronteiriços apresentados na tabela anterior, apenas 15 registaram um tráfego médio diário superior 1 000 veículos. Estas ligações concentraram 89% do tráfego total que cruza as fronteiras luso-espanholas. O Gráfico 9 apresenta o TMD diário para cada uma dessas ligações.

GRÁFICO 9
TMD DE VEÍCULOS LIGEIOS E PESADOS EM AMBOS OS SENTIDOS NOS PRINCIPAIS POSTOS FRONTEIŘOS (TMD > 1 000
VEÍCULOS/DIA) EM 2017



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

3.1.1. Ações em curso nas ligações por rodovia

O planeamento e atuações ao nível das ligações rodoviárias entre Portugal e Espanha inserem-se na lógica da Cooperação Transfronteiriça, tema principal da XXIX Cimeira Luso-Espanhola (29-30 de maio de 2017) onde se sublinhou, na vertente das infraestruturas, a importância de valorizar a relevância das ligações terrestres transfronteiriças para a afirmação económica e para a modernização do tecido produtivo da Península Ibérica. Estes aspetos foram formalmente reconhecidos com a assinatura da “Declaração de Intenções sobre os Transportes e as Infraestruturas de Transportes Transfronteiriças”, com o objetivo de assegurar um continuado desenvolvimento coerente das redes que unem os dois países

Na mesma linha estratégica, os Governos de Espanha e Portugal reafirmaram a continuidade daqueles propósitos no âmbito da XXX Cimeira Luso-Espanhola (21 de novembro de 2018), destacando as relações entre os dois países em matérias relacionadas com as infraestruturas e os transportes e a aposta num transporte sustentável.

Relativamente às ligações rodoviárias e ferroviárias transfronteiriças de proximidade, os Governos de Portugal e Espanha declararam, na Cimeira de 2018, a intenção de aprofundar a análise e desenvolver um plano de ação neste domínio.

No que se refere à manutenção e adequação das infraestruturas de transportes entre os dois países foram apreciados os progressos dos trabalhos de reabilitação da Ponte do rio Guadiana entre Vila Real de Santo António e Ayamonte. Foram também salientados os progressos nos trabalhos para a conclusão da autoestrada na fronteira Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, tendo em conta a assinatura do contrato de empreitada para a conclusão da A25, por parte de Portugal. Foi ainda saudado o início das obras de alargamento do troço Ligação de Cangas - Ligação de Teis, que inclui a Ponte de Rande.

A seguir apresenta-se a situação das obras em curso, planeadas ou recentemente concluídas nas principais ligações rodoviárias entre os dois países ibéricos. Esta situação encontra-se representada na Figura 3, reportada a Dezembro de 2018.

FIGURA 3
 INFRAESTRUTURAS DE LIGAÇÃO RODOVIÁRIA ENTRE ESPAHA E PORTUGAL (DEZEMBRO2018)

INFRAESTRUTURAS DE LIGAÇÃO RODOVIÁRIA ENTRE ESPAHA E PORTUGAL



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

Troço Tordesillas – Zamora - Bragança

Do lado português:

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

Do lado espanhol:

Trata-se da autoestrada do Douro (A-11), em serviço entre Zamora, Tordesilhas e Valladolid. Atualmente, uma vez que está com Declaração de Impacto Ambiental (DIA) favorável, estão em fase de redação os projetos de construção da conversão da estrada convencional N-122 em autoestrada, num troço de 72 km, dividido em quatro subtroços, entre Zamora e a fronteira portuguesa. Está previsto reconverter em autoestrada o resto do itinerário da N-122 desde Soria até à fronteira portuguesa.

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

Do lado português:

Finalizou-se o projeto de execução do troço entre Vilar Formoso e a fronteira espanhola, que obteve uma DIA positiva no procedimento de Avaliação de Impacto Ambiental. Não existe um calendário para o início das obras.

A construção do IP5 - Vilar Formoso – fronteira, tem contrato já assinado para a empreitada que completará a ligação em autoestrada (A25) entre o porto de Aveiro e a fronteira, articulando, do lado espanhol, com a A62 (em construção).

Do lado espanhol:

A autoestrada A-62 (autoestrada de Castilla) encontra-se em serviço com exceção do troço fronteiro com cerca de 7 km de extensão (5 em Espanha e 2 em Portugal), correspondente à conexão da autoestrada A-62 com a autoestrada A-25/IP-5 em Portugal. Os 5 km pendentes no troço espanhol encontram-se em execução (entre Fuentes de Oñoro e a fronteira com Portugal).

Troço Plasencia - Monfortinho – Castelo Branco

Do lado português:

Na ligação entre Castelo Branco e Monfortinho, incluída no IC31, foi concluído o Estudo Prévio com características geométricas idênticas às consideradas na ligação Fronteira – Coria. Este último tem o seu traçado parcialmente aprovado depois de ter sido submetido à Avaliação de Impacto Ambiental. De momento não existe nenhuma previsão para a realização da obra.

Do lado espanhol:

Trata-se de uma autoestrada com titularidade da Comunidade Autónoma de Extremadura (EX-A1). O troço entre Plasencia e Moraleja encontra-se atualmente em serviço. Está projetado o troço entre Moraleja e a fronteira portuguesa, de 18,5 km de extensão, embora a DIA tenha caducado. Para poder realizar-se esta ligação faltaria acordar com Portugal o ponto de ligação e projetar uma nova Ponte Internacional.

Troço Cáceres – Valencia de Alcántara – Limite fronteira portuguesa

Do lado espanhol:

Integra a autoestrada A-58 que une Trujillo a Cáceres. Atualmente a situação é a seguinte:

- Troço Cáceres – Malpartida de Cáceres e Variante de Malpartida de Cáceres: Atualmente em fase de redação do projeto de construção.
- Troço Malpartida de Cáceres – Fronteira com Portugal: Os estudos prévios estabelecem que se atuará a médio prazo e numa primeira fase sobre alguns tipos de localidades e melhoria de troços intermédios.

Troço Sevilha – Rosal de la Frontera – Vila Verde de Ficalho – Beja

Do lado português:

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

Do lado espanhol:

Não está prevista a conversão em autoestrada do troço El Garrobo (Sevilla) – Rosal de la Frontera da N-433. Está a ser preparado um estudo informativo unicamente para atuar em alguns tipos de localidades.

Ponte Internacional sobre o Rio Guadiana

Do lado português:

Salienta-se a intervenção na Ponte Internacional sobre o Rio Guadiana, cuja obra se encontra em desenvolvimento.

3.2. INFRA-ESTRUTURAS FERROVIÁRIAS

3.2.1. Corredores ferroviários de ligação

A ligação ferroviária entre Espanha e Portugal é assegurada pelos postos fronteiriços:

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

O serviço de transporte de mercadorias é efetuado em todas as ligações ferroviárias, sendo o troço Vilar Formoso - Fuentes de Oñoro, a principal ligação ferroviária internacional.

O serviço de transporte de passageiros apenas não se efetua no troço Elvas – Badajoz.

Durante a XXX Cimeira Luso-Espanhola (21 de novembro de 2018) ficou claro o alinhamento entre os Governos de Espanha e Portugal, ao nível da cooperação no âmbito das infraestruturas e dos transportes e da aposta num transporte sustentável, permitindo um significativo aumento do tráfego ferroviário de mercadorias verificado a partir da Cimeira de 2017. Por esse motivo foi reiterado a validade da “Declaração de Intenções sobre

Transportes e Infraestruturas Transfronteiriças de Transportes” assinada na Cimeira de 2017.

Especificamente no que diz respeito às ligações ferroviárias, ambos os Governos congratularam-se com :

- o arranque das primeiras obras e o lançamento dos concursos para as principais empreitadas do troço Évora/Caia (fronteira) e com o franco desenvolvimento das obras do troço Badajoz/Plasencia;
- O arranque das obras que permitirão a reabertura do troço Covilhã/Guarda e com o arranque das obras de eletrificação do troço Fuentes de Oñoro (fronteira) /Salamanca;
- A modernização e eletrificação do troço Nine/Viana do Castelo/Valença (fronteira);
- O começo das obras relativas aos três projetos que compreendem a eletrificação do troço Tuy (fronteira)/Guillari.

Em seguida apresentam-se as redes ferroviárias portuguesa e espanhola de bitola ibérica (1668 mm), a rede espanhola de alta velocidade e a rede espanhola de bitola ibérica ajustada à alta velocidade. A figura 4 reflete a situação em dezembro de 2018.

FIGURA 4
 PRINCIPAIS INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (DEZEMBRO 2018)



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

3.2.2. Planeamento e atuações em curso nas ligações ferroviárias

Do lado português:

Tendo em consideração os esforços encetados com vista à promoção do crescimento, o esforço reformista e de promoção da sustentabilidade do sistema de transportes e o esforço de coesão social e territorial, foi apresentado, em 2016, o Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020 – Ferrovia 2020.

Os objetivos do Plano Ferrovia 2020 são:

- Aumentar a competitividade do transporte ferroviário, através da redução de tempos de percurso e de custos de transporte e do aumento da capacidade.
- Melhorar as ligações internacionais com incidência nos Corredores Internacionais Norte (Leixões/Aveiro – Vilar Formoso) e Sul (Sines – Caia) e na potenciação do uso da ferrovia nos percursos com origem/destino aos portos nacionais.
- Criar condições para interoperabilidade ferroviária, através da eletrificação, da implementação da sinalização eletrónica, do aumento do comprimento dos comboios de mercadorias para 750 metros e da instalação de travessas polivalentes.

As ações de investimento definidas incluem as seguintes ligações ferroviárias para mercadorias entre Portugal e Espanha:

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

Relativamente à Interoperabilidade, o Plano de Investimentos Ferrovia 2020 está totalmente alinhado com as normas europeias para a criação de uma rede ferroviária europeia interoperável, traduzida na sua capacidade para permitir a circulação segura e sem interrupção de circulações, cumprindo os níveis de desempenho exigidos.

Neste sentido, o plano prevê a eletrificação de mais de 400 km de novos troços segundo o padrão europeu e tornando o sistema ferroviário energeticamente mais eficiente, a instalação do sistema europeu de gestão de tráfego ferroviário ERTMS/ETCS/GSM-R nos principais corredores internacionais permitindo aumentar a capacidade e a segurança da infraestrutura, a possibilidade de circulação de comboios de mercadorias com 750 metros nos principais corredores ferroviários europeus e a preparação da migração para a bitola europeia dos corredores internacionais através da instalação de travessas (polivalentes).

Ainda no que se refere à implementação do Plano de investimento Ferrovia 2020 merece especial relevo o objetivo de melhorar as ligações internacionais nos Corredores Sines/Setúbal/Lisboa-Caia e Leixões/Aveiro – Vilar Formoso, potenciando o uso da ferrovia nos percursos de e para os portos nacionais.

Neste contexto, destacam-se:

- As intervenções de modernização das Linhas da Beira Alta e da Beira Baixa no Corredor Internacional Norte;
- A construção da Ligação nova entre Évora e Elvas, bem como a modernização da ligação à fronteira do Caia.

Estes corredores encontram-se em fase de projeto, com exceção da Linha da Beira Baixa – Covilhã-Guarda e da Linha do Leste - Elvas-Caia, que entraram em obra em 2018.

Do lado espanhol:

As atuações em curso para cada uma das ligações ferroviárias entre Espanha e Portugal eram as seguintes em 31 de dezembro de 2018:

Linha Ferrol - A Coruña – Santiago – Vigo – fronteira portuguesa

Em funcionamento a ligação adaptada para alta velocidade entre A Coruña-Santiago-Vigo. O resto da linha está em fase de estudo, prevendo-se lançar, em 2019, o concurso para o estudo informativo da variante de Betanzos, entre Ferrol e A Coruña.

Linha convencional Vigo – Guillarei – Tui – fronteira portuguesa: 40,8 Km, em funcionamento.

Finalizada a redação dos projetos para a eletrificação a 3 KV C.C. do troço entre Guillarei – Tui – fronteira portuguesa, estando previsto o início das obras no princípio de 2019.

Linha Fuentes de Oñoro – Salamanca - Medina del Campo.

Linha em funcionamento, está eletrificada entre Salamanca e Medina del Campo, bem como a ligação com a linha de alta velocidade Olmedo-Zamora.

No troço entre Salamanca e a fronteira portuguesa está finalizada a redação dos projetos de eletrificação e as obras estão em execução.

Linha de alta velocidade Madrid – Badajoz - fronteira portuguesa

Em funcionamento o troço entre Madrid e Pantoja que aproveita a linha de alta velocidade Madrid – Sevilla. A restante linha está em distintas fases de estudos, projetos e execução das obras. De referir, o troço que passa pela Extremadura que se encontra em obras com elevado grau de avanço e o troço que passa por Castilla La Mancha (até Oropesa, Toledo) que se encontra em fase de estudo informativo.

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

Ambas as linhas estão em funcionamento. Estão em concurso as obras de renovação de vários troços da linha Mérida e Puertollano em Badajoz e Ciudad Real (troços Castuera - Cabeza del Buey – Guadalmez – Brazatortas). Por outro lado, está previsto o concurso para a redação do projeto de eletrificação da linha Mérida-Puertollano durante 2019.

Linha convencional Cáceres - Valencia de Alcántara

Em funcionamento. Desde junho de 2012 prestam-se apenas serviços nacionais (média distância), tendo sido fechado o troço português até Lisboa.

Ligação Sevilla – Huelva - Faro

O troço internacional Huelva-Faro está em fase de estudos prévios, enquanto o troço Sevilla-Huelva está em fase de estudo informativo, tendo sido submetido a consulta pública em 2018.

3.3. INFRA-ESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS

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

Com a nova organização da AENA S.A., o capital privado podia entrar na gestão dos aeroportos, o que se veio a verificar em fevereiro de 2015, com a privatização parcial de 49% do capital em bolsa. No território do continente a AENA faz a gestão de 34 aeroportos e 1 heliporto.

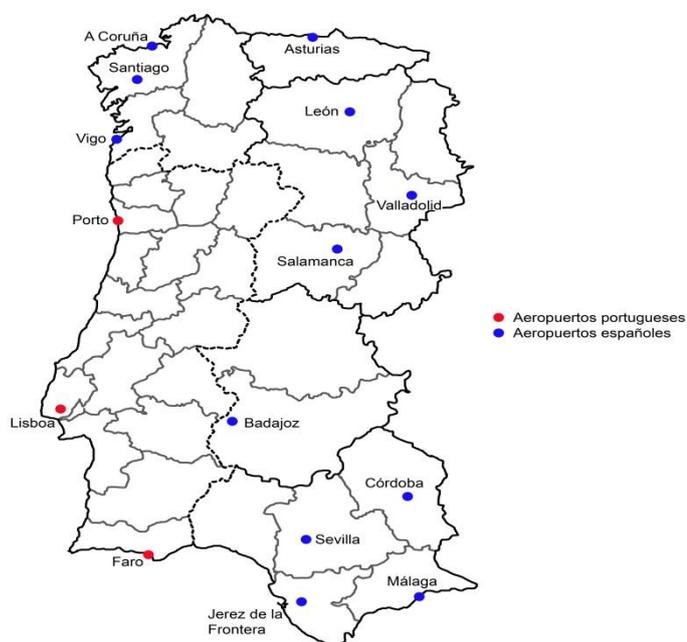
No que se refere a Portugal, a rede portuguesa é constituída por 4 aeroportos no território continental e 6 nas ilhas. Os principais aeroportos portugueses no Continente são Lisboa, Porto e Faro.

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

Em 2017, no continente espanhol, o aeroporto Adolfo Suárez Madrid-Barajas registava o maior número de passageiros transportados com 53,4 milhões seguido pelos aeroportos de Barcelona-El Prat e de Málaga-Costa do Sol, com 47,3 e 18,6 milhões de passageiros respectivamente.

No que respeita a Portugal, os aeroportos de Lisboa, Porto e Faro registaram no mesmo período um volume total de passageiros de 26,7 milhões, 10,8 milhões e 8,7 milhões, respectivamente.

FIGURA 5
PRINCIPAIS AEROPORTOS PORTUGUESES E ESPANHÓIS NA ZONAS FRONTEIRIÇAS (DEZEMBRO 2018)



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

Na XXX Cimeira Luso-Espanhola, realizada em novembro de 2018, ambos os Governos acordaram continuar a promover a cooperação para a eficiência técnica e operacional do Bloco Funcional do Sudoeste do Céu Único Europeu.

As duas partes mostraram satisfação pela obtenção dos primeiros resultados científicos da Rede Atlântica de Estações Geodinâmicas e Espaciais (RAEGE) para a determinação de posições na Terra com precisão milimétrica e a monitorização das alterações climáticas.

3.4. INFRA-ESTRUTURAS PORTUÁRIAS

O Sistema Portuário espanhol é constituído por 46 portos de interesse geral que são geridos através de 28 Autoridades Portuárias (23 no Continente).

O organismo público, dependente do Ministério do Fomento espanhol, “Puertos del Estado” está encarregue da execução da política portuária do Governo e da coordenação e controle da eficiência do funcionamento conjunto das Autoridades Portuárias.

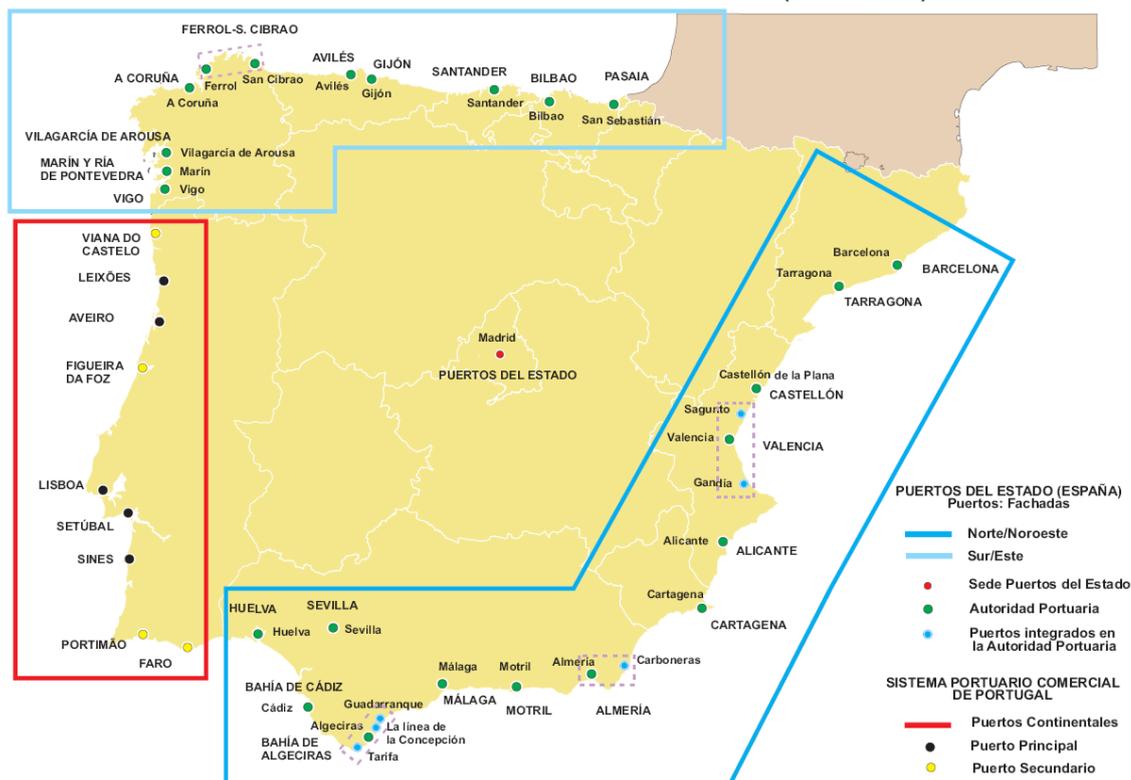
O Sistema Portuário espanhol tem uma grande importância dada a sua localização próxima de uma das rotas mais importantes do mundo que juntamente com a sua grande extensão de costa (8 000 Km) fazem dele uma área estratégica, no âmbito do transporte marítimo internacional, assumindo-se também como plataforma logística do Sul da Europa.

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

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

A superintendência e vigilância sobre os portos são exercidas pelo Ministério do Mar. No contexto do Ministério das Infraestruturas e da Habitação, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., tem atribuições de supervisão e regulação da atividade económica do sector dos portos comerciais e transportes marítimos.

FIGURA 6
FACHADAS MARÍTIMAS DO SISTEMA PORTUÁRIO DE ESPANHA E DE PORTUGAL (CONTINENTE)



Fontes: Elaboração própria a partir de informação do Ministerio do Fomento (Espanha) e do Ministério Planeamento e Infraestruturas (Portugal).

Na XXX Cimeira Luso-Espanhola ambos os Governos manifestaram a necessidade de consolidar a cooperação transfronteiriça em matéria logística e especificamente de reforçar essa cooperação nas áreas logísticas limítrofes da Raia luso-estremenha, nomeadamente estudando medidas que permitam criar mais sinergias e competitividade que favoreçam o sistema produtivo de ambos os países. Neste âmbito foi decidido estudar a possibilidade de assinar um Protocolo de colaboração *ad hoc* que defina os eixos necessários para o desenvolvimento e funcionamento de uma estrutura de gestão e planificação conjunta e partilhada dos sistemas logísticos de Elvas-Campo Maior e Badajoz, constituída por representantes do Governo de Portugal, Governo de Espanha, Junta da Extremadura e Câmaras Municipais de Elvas, Campo Maior e Badajoz.

No âmbito do transporte marítimo, acordaram-se novas formas de potenciar a colaboração das zonas marítimas adjacentes de ambos os países, bem como dos seus serviços de busca, salvamento e luta contra a poluição, por forma a aumentar a segurança da vida humana no mar, segurança marítima, proteção do ambiente e promoção da excelência nos serviços de transporte marítimo.

4. FLUXOS DE PASSAGEIROS

Neste capítulo é feita a análise do fluxo de passageiros através da fronteira luso-espanhola (Portugal-Espanha; Espanha-Portugal), e entre Portugal e Espanha com o resto de Europa, no caso do modo aéreo. Para a sua elaboração, foram utilizadas as seguintes fontes:

- Passageiros por Rodovia: dados facultados pela Dirección General de Carreteras del Ministério de Fomento. O indicador utilizado refere-se ao número de veículos que diariamente cruzam a fronteira.
- Passageiros por Ferrovia: dados facultados pela RENFE/Espanha e pela CP - Comboios/Portugal.
- Passageiros por Via Aérea: dados facultados pela AENA/Espanha e pela ANAC (Autoridade Nacional de Aviação Civil) /Portugal.
- Passageiros por Via Fluvial: dados facultados pelo INE-Instituto Nacional de Estatística/Portugal.

4.1. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR RODOVIA

O movimento de passageiros através da fronteira luso-espanhola foi analisado tendo em conta dados sobre o Tráfego Médio Diário (TMD) obtido nos postos fronteiriços, disponibilizado para os diferentes tipos de veículos. A informação é proveniente da Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

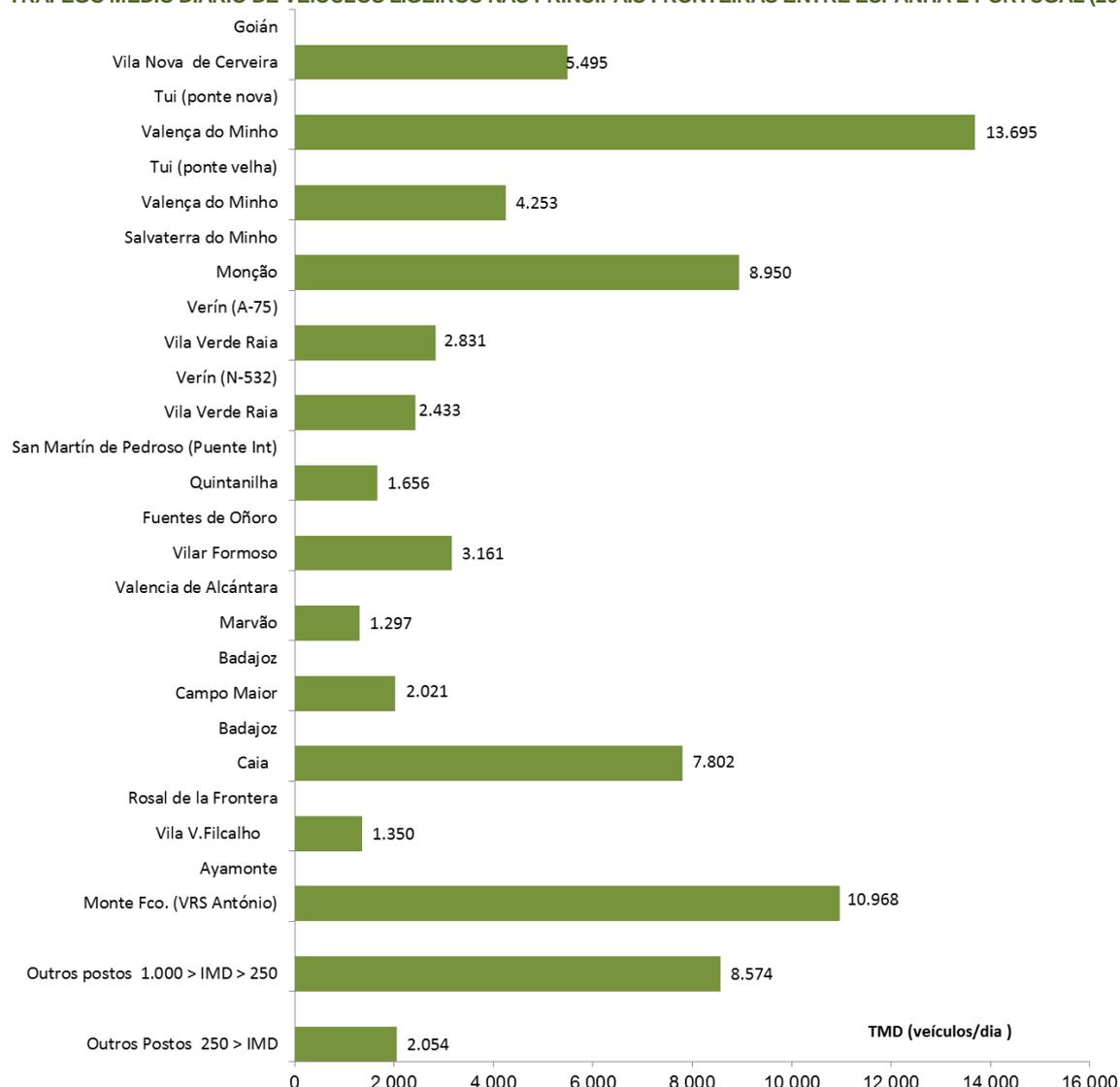
Segundo estes dados, estima-se que em 2017 atravessaram a fronteira, nos dois sentidos, cerca de 76 540 veículos ligeiros, o que representa um aumento de 14% face ao ano anterior (67 141 veículos ligeiros) e + 10,5% comparativamente ao valor do 8.º Relatório OTEP (69 236 veículos, registados em 2015). Os 13 postos fronteiriços com um TMD > 1 000 veículos/dia protagonizaram 86,1% do tráfego em 2017. Em 2015 eram 14 postos a ultrapassar o milhar de veículos ligeiros/dia.

O Gráfico 10 e a Figura 7 representam o tráfego registado nos principais postos fronteiriços.

Relativamente aos postos fronteiriços reportados em 2015, ano do último relatório, há uma passagem que deixou de estar representada, uma vez que o volume médio de tráfego registado foi inferior a 1000 veículos – trata-se da conexão Ponte Barxas/San Grégorio.

Segundo a DG Carreteras, em 2017 e no conjunto das passagens fronteiriças, o TMD de veículos pesados de passageiros foi de 580.

GRÁFICO 10
TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO DE VEÍCULOS LIGEIOS NAS PRINCIPAIS FRONTEIRAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (2017)



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

Relativamente aos dados do OTEP nº8, a maioria dos postos fronteiriços registam um acréscimo no TMD de veículos ligeiros. Este aumento foi mais importante nos postos de Monte Francisco (VRS António)/Ayamonte, Monção/Salvaterra do Minho e Valença do Minho/Tui (ponte velha), com mais 2 066, 1 910 e 1 089 veículos ligeiros, que representaram um crescimento de 23%, 27% e de 34%, respectivamente.

Os únicos decréscimos no número de veículos ligeiros/dia ocorreram nos postos fronteiriços de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro e em Campo Maior/Badajoz, onde ocorreu uma diminuição de 721 e 444 veículos ligeiros/dia, respectivamente, traduzindo uma quebra de 19% e de 18% face aos valores registados em 2015.

FIGURA 7
TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO DE VEÍCULOS LIGEIROS NOS PRINCIPAIS POSTOS FRONTEIRIÇOS (2017)

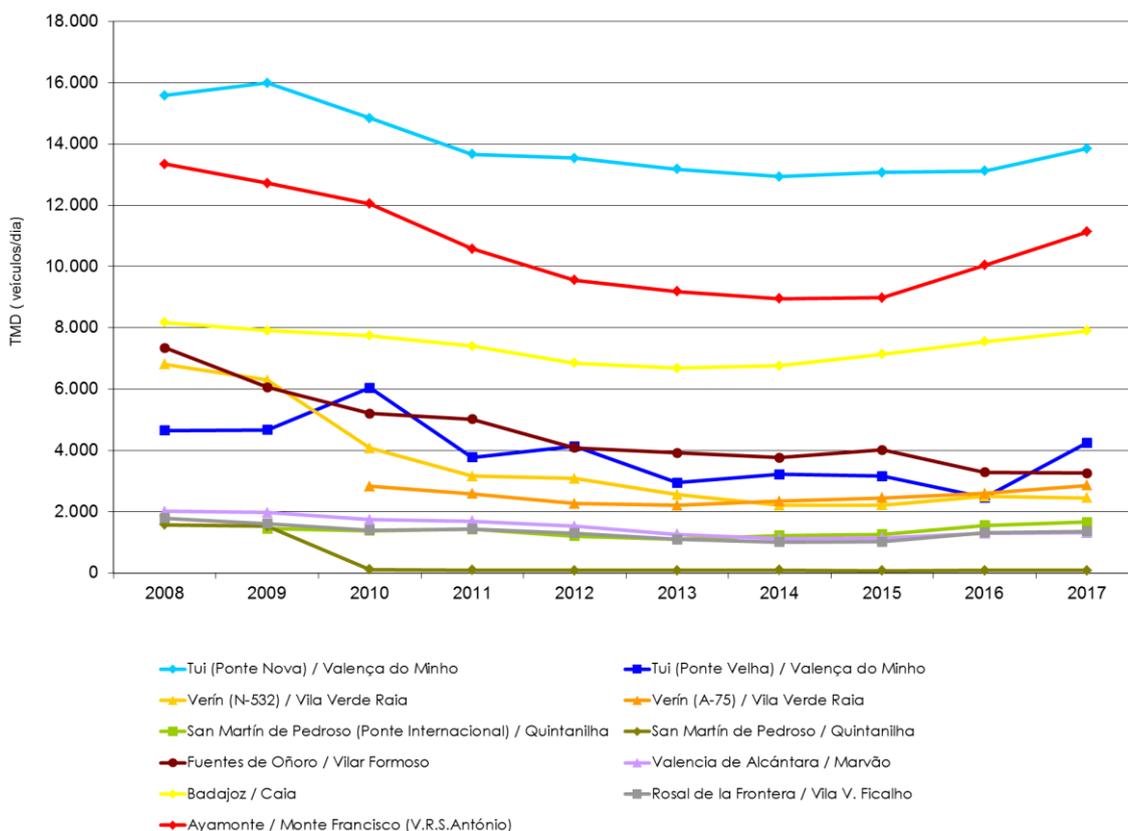


Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (Espanha)

Igualmente importante para a análise do fluxo de passageiros por via rodoviária é o tráfego de autocarros nas fronteiras entre os dois países (nos dois sentidos). Segundo a DG Carreteras, em 2017 e no conjunto das passagens fronteiriças, o TMD de veículos pesados de passageiros foi de 580 (402 em 2015).

O gráfico 11 apresenta a evolução do tráfego de automóveis e autocarros nos principais postos fronteiriços. Podemos observar que a partir de 2015 a generalidade dos postos fronteiriços refletem acentuados acréscimos no tráfego de veículos de passageiros, apenas a fronteira de Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso contraria esta tendência.

GRÁFICO 11
EVOLUÇÃO DO TMD CONJUNTO DE AUTOMÓVIES E AUTOCARROS NOS PRINCIPAIS POSTOS FRONTEIRIÇOS NO PERÍODO 2008-2017



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

Para estimar o número de passageiros por rodovia, utiliza-se além dos dados de Tráfego Médio Diário, as taxas de ocupação para os diferentes tipos de veículos. Estes valores de ocupação média são os mesmos que se utilizaram nos Relatórios OTEP anteriores, isto é, 1,7 passageiros para os automóveis e 29,1 passageiros para os autocarros.

A Tabela 5 apresenta a estimativa de passageiros que cruzaram a fronteira (em ambos os sentidos) entre 2008 e 2017.

TABELA 5
ESTIMATIVA DO TOTAL DE PASSAGEIROS QUE ATRAVESSAM A FRONTEIRA RODOVIÁRIA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2017)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
TMD	87.113	85.877	83.880	77.038	74.829	67.586	66.972	69.638	69.149	77.121
Passageiros	57.543.966	59.277.278	58.968.256	52.002.499	50.831.712	46.327.729	47.526.782	47.230.783	46.067.271	53.654.161

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

Apesar de em 2015 e 2016 o número de passageiros ter decrescido face a 2014, podemos considerar que o registo dos passageiros naqueles três anos se manteve praticamente estável, após a descida de 21,4% registado entre 2010 e 2013. Em 2017 assistiu-se a um acréscimo significativo no movimento de passageiros por rodovia (+13% que em 2014 e +16% que em 2016), embora ainda abaixo do nível de 2008 (-3,9 Milhões de passageiros, ou seja um redução de 6,8%).

4.2. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR FERROVIA

Atualmente são realizadas três ligações internacionais de transporte de passageiros na fronteira entre Espanha e Portugal:

- Porto – Valença – Vigo (parceria entre CP e RENFE)
- Lisboa – Vilar Formoso – Madrid (parceria entre CP e RENFE)
- Lisboa - Irún/Hendaya (assegurada pela CP)

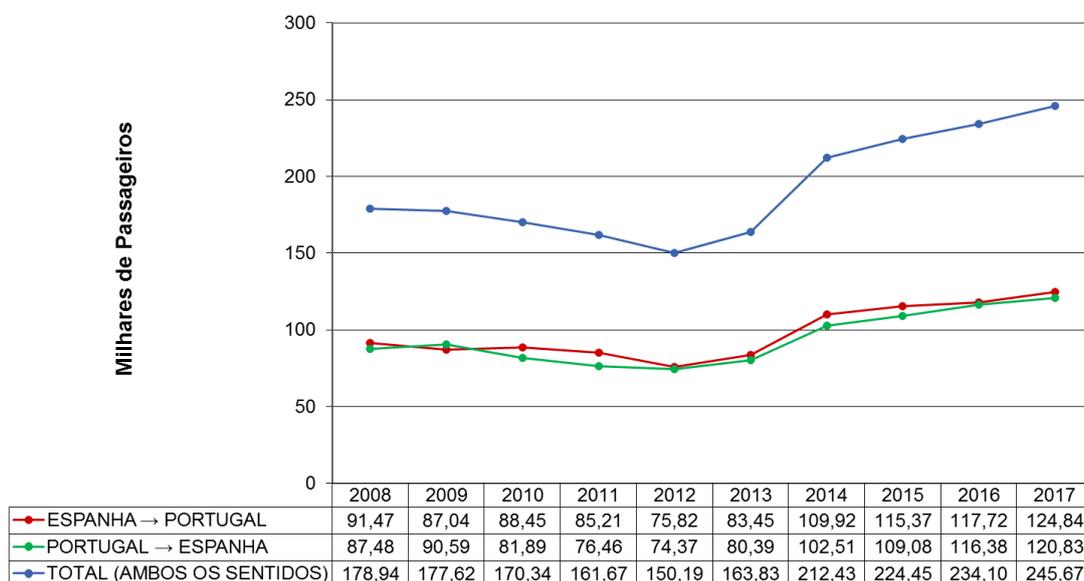
Na elaboração deste capítulo consideraram-se os dados fornecidos pelas empresas operadoras RENFE/ Espanha e Comboios de Portugal (CP) /Portugal.

O Gráfico 12 apresenta a evolução do tráfego ferroviário de passageiros entre 2008 e 2017, observando-se que o movimento em ambos os sentidos teve um comportamento similar.

No período em análise, o maior tráfego de passageiros entre Espanha e Portugal registou-se em 2017 (245,7 mil passageiros). Os valores mais baixos observaram-se em 2012, com 150,2 mil utilizadores da ferrovia nas conexões entre os dois países.

Entre 2008 e 2017, o movimento de passageiros por ferrovia cresceu 37%, o que equivale a mais 66,7 mil passageiros transportados. Embora entre 2008 e 2012 o transporte de passageiros por esta via tenha decrescido cerca de 16% (menos 28,8 mil passageiros transportados), verificou-se, a partir daí, uma recuperação traduzida num crescimento de 64% no tráfego total entre 2012 e 2017.

GRÁFICO 12
EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS POR FERROVIA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (2008-2017)



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

Obs.: Os valores representados neste gráfico equivalem ao total de utilizadores nas linhas ferroviárias internacionais citadas no início deste capítulo

4.3. TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS

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

A análise do transporte de passageiros por via aérea foi realizada com base nos dados obtidos junto da AENA por parte de Espanha e da ANAC por parte de Portugal.

A Tabela 6 recolhe os fluxos de passageiros entre os aeroportos espanhóis e portugueses e os restantes países da União Europeia relativamente ao ano de 2017.

Nesta edição da OTEP mantém-se a desagregação dos movimentos em “Total sem ilhas” e “Total com ilhas”, quer para Portugal quer para Espanha, cuja finalidade é identificar o peso que as ilhas dos dois países têm nos fluxos aéreos com os restantes países da União Europeia.

Em Portugal, o número de passageiros que embarcaram em território do Continente com destino à União Europeia foi de, aproximadamente, 15,7 milhões, em cada sentido. Analisando o fluxo global, observamos que as ilhas representavam, em 2017, 6,5% do tráfego com a União Europeia (equivalente a 2 milhões de passageiros).

Relativamente aos valores apresentados no Relatório n.º8 do Observatório, referentes a 2015, verificou-se um crescimento de 27,9%, no total de passageiros transportados de e para Portugal, considerando o conjunto da Europa. A evolução resultou do acréscimo observado na maioria dos mercados, com destaque para países como a Hungria, Áustria, Polónia, Lituânia e Roménia (todos com crescimentos superiores a 40% no volume de tráfego).

No caso de Espanha, entre 2015 e 2017, o acréscimo registado foi de 19,6%, com crescimento no movimento de passageiros também na maioria dos mercados, com destaque para Malta (67%), Bulgária (72%), Polónia e Hungria (ambos com 46%).

Em Espanha, o número de passageiros embarcados com origem nos aeroportos do Continente e com destino a países da União Europeia (EU) foi de 44,7 milhões, enquanto os desembarcados provenientes daquela origem atingiram os 44,3 milhões. A percentagem que representava o fluxo das ilhas face ao total do movimento com a UE (continente + ilhas) era de 37,6%, equivalente a 53,7 milhões de passageiros. Destes, o maior fluxo verificou-se com a Inglaterra (20,0 milhões) e com a Alemanha (16,8 milhões).

Considerando os movimentos no interior da União Europeia, o principal fluxo de passageiros de Espanha e de Portugal teve como origem/destino os países que integram a antiga UE15, com 73,1% e 78,3% no caso de Espanha e 83,6% e 84,0% no caso de Portugal, consoante se despreze ou não o tráfego gerado nas ilhas.

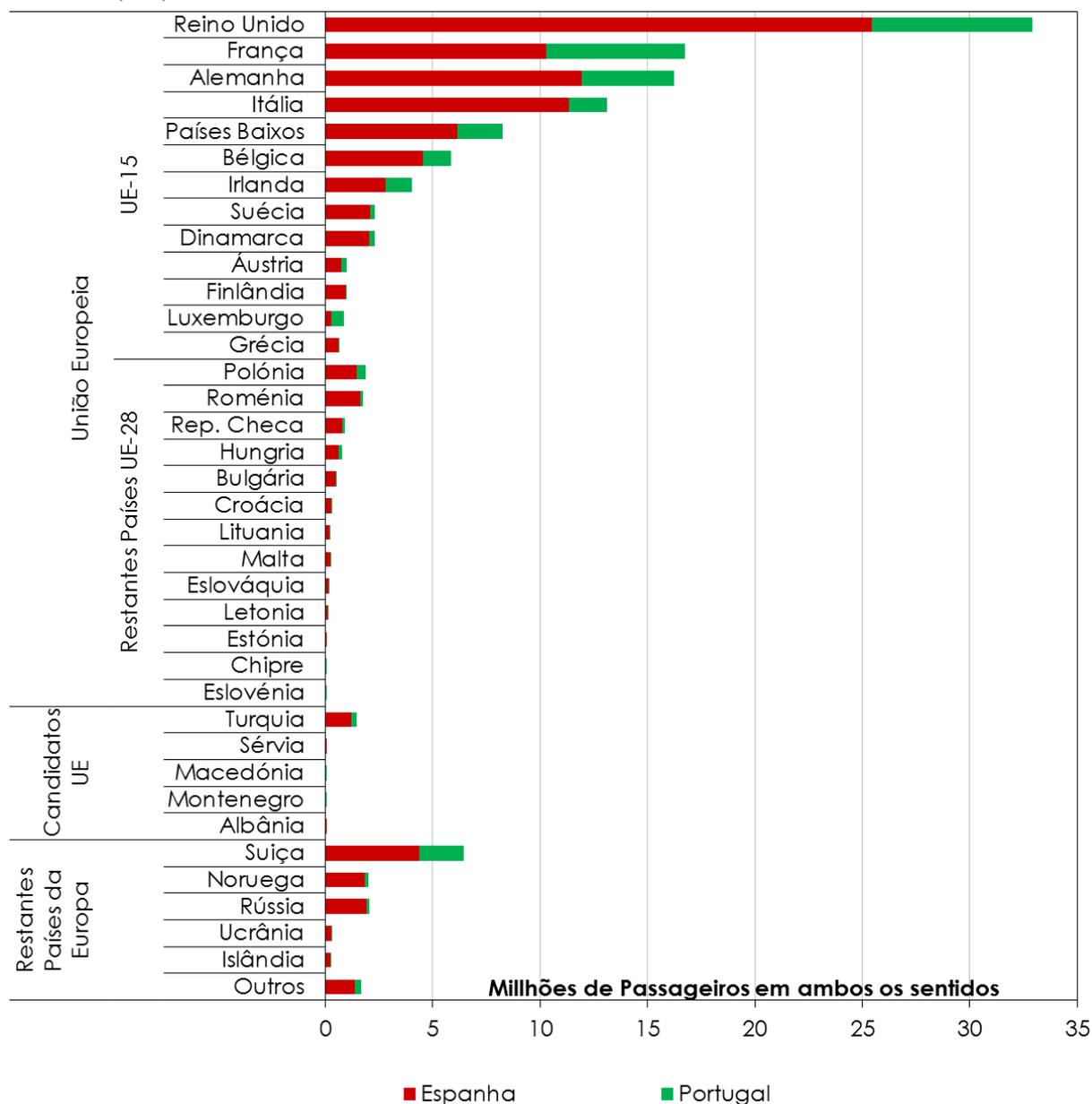
TABELA 6
MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NOS AEROPORTOS DE ESPANHA E PORTUGAL POR PAÍSES EUROPEUS DE ORIGEM E DESTINO (2017)

	Espanha					Portugal				
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÂNSITO	TOTAL SEM ILHAS	TOTAL COM ILHAS	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÂNSITO	TOTAL SEM ILHAS	TOTAL COM ILHAS
Alemanha	6.017.917	5.896.400	11.885	11.926.202	28.676.583	2.236.668	2.231.640	2.663	4.470.971	4.996.464
Áustria	378.231	370.542	189	748.962	1.427.951	136.598	135.664	185	272.447	291.607
Bélgica	2.292.343	2.248.994	3.284	4.544.621	5.990.013	670.602	670.996	1.106	1.342.704	1.393.228
Bulgária	235.408	235.033	749	471.190	489.579	6.721	6.721	0	13.442	13.442
Chipre	10.375	10.839		21.214	21.244	8	69	0	77	81
Croácia	129.019	130.369	6	259.394	260.158	15.825	15.301	155	31.281	31.283
Dinamarca	1.029.665	1.022.502	421	2.052.588	3.442.023	141.289	139.027	2.140	282.456	364.577
Eslováquia	65.393	65.922		131.315	180.355	1.039	1.182	0	2.221	2.243
Eslóvenia	3.045	3.208		6.253	6.492	194	174	0	368	368
Espanha						2.092.770	2.088.977	24.989	4.206.736	4.315.460
Estónia	19.481	19.748	328	39.557	70.510	3	2	0	5	671
Finlândia	463.706	465.446		929.152	1.602.951	39.627	38.329	2.576	80.532	127.600
França	5.136.190	5.125.643	12.411	10.274.244	12.354.027	3.337.166	3.354.154	48.102	6.739.422	6.944.017
Grécia	310.207	311.752	246	622.205	622.966	25.776	25.645	0	51.421	51.431
Holanda	3.068.026	3.070.232	5.799	6.144.057	8.603.723	1.068.481	1.073.532	3.693	2.145.706	2.251.969
Hungria	313.281	315.423	179	628.883	742.858	79.583	82.406	126	162.115	162.115
Inglaterra	12.794.028	12.662.747	5.173	25.461.948	45.460.047	3.495.170	3.494.390	8.013	6.997.573	7.674.337
Irlanda	1.405.026	1.385.729	378	2.791.133	4.162.682	543.078	545.732	2	1.088.812	1.094.318
Itália	5.691.237	5.632.113	4.401	11.327.751	14.024.888	1.003.902	1.003.936	1.711	2.009.549	2.020.255
Letónia	58.933	58.420		117.353	140.797	368	406	295	1.069	3.465
Lituânia	96.719	97.455	1.876	196.050	248.286	2.124	2.233	0	4.357	7.094
Luxemburgo	137.282	136.437	179	273.898	484.905	296.669	298.960	239	595.868	611.254
Malta	118.091	116.453	118	234.662	234.890	2.137	1.891	2	4.030	4.046
Polónia	742.639	726.364	6.032	1.475.035	2.472.060	209.160	212.432	290	421.882	491.111
Portugal	1.992.106	1.985.853	6.674	3.984.633	4.295.889					
Rep. Checa	385.105	380.117	47	765.269	1.008.844	84.644	87.023	88	171.755	195.812
Roménia	810.890	813.099	9	1.623.998	1.677.478	63.889	64.115	0	128.004	128.136
Suécia	1.036.958	1.047.891	3.061	2.087.910	4.048.144	104.659	103.418	1.563	209.640	247.351
Total UE-15	41.752.922	41.362.281	54.101	83.169.304	135.196.792	15.192.455	15.204.400	96.982	30.493.837	32.383.868
Total UE-28	44.741.301	44.334.731	63.445	89.139.477	142.750.343	15.658.150	15.678.355	97.938	31.434.443	33.423.735
Outros destinos europeus	5.011.646	5.022.056	3.547	10.037.249	13.787.684	1.388.969	1.393.395	3.430	2.785.794	2.851.946
Total Europa	49.752.947	49.356.787	66.992	99.176.726	156.538.027	17.047.119	17.071.750	101.368	34.220.237	36.275.681

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

No Gráfico 13 encontra-se sintetizada a distribuição do tráfego de passageiros entre a Península Ibérica (excluindo o transporte insular dos dois países) e os restantes países europeus, considerando ambos os sentidos.

GRÁFICO 13
DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIA AÉREA ENTRE A PENÍNSULA IBÉRICA E OS PAÍSES EUROPEUS (2017)



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

Analisando os dados relativos ao Gráfico 13 concluímos que o movimento de passageiros com origem/destino no Reino Unido é o mais representativo em termos do tráfego aéreo europeu com Espanha (25,6%). Seguidamente surge a Alemanha, a Itália e a França, representando 13,3%, 12,4% e 11,8%, respetivamente, do movimento total de passageiros com os países europeus, em 2017.

No caso de Portugal, os passageiros com origem/destino no Reino Unido e em França são os mais importantes em termos do tráfego com os países europeus, representando, respetivamente, 24,2% e 19,1%, do movimento total em 2017. A Alemanha representava 13,8% e com uma menor participação os Países Baixos (6,2%) e a Suíça (6,1%).

Em 2017, no fluxo de passageiros por via aérea entre a Península Ibérica e os países europeus, o movimento com origem ou destino em Espanha representava 81,0%. O tráfego com origem / destino em Portugal representava 19,0% do total.

A Tabela 7 apresenta o movimento de passageiros internacionais entre os principais aeroportos portugueses e espanhóis, com origem / destino em Espanha, Portugal e França.

TABELA 7
PASSAGEIROS EMBARCADOS E DESEMBARCADOS NOS AEROPORTOS DE LISBOA, PORTO, FARO, MADRID,
BARCELONA E MÁLAGA COM ORIGEM / DESTINO EM ESPANHA, PORTUGAL e FRANÇA (2017)

PORTUGAL (origem/destino)			
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TOTAL
Aeroporto de Lisboa			
Espanha (origem/destino)	1.435.047	1.438.684	2.873.731
Madrid (Barajas)	717.826	709.497	1.427.323
Barcelona (EL PRAT)	416.300	420.900	837.200
França (origem/destino)	1.765.179	1.769.896	3.535.075
Paris (Charles de Gaulle)	324.326	327.869	652.195
Paris (Orly)	651.572	645.792	1.297.364
Aeroporto do Porto			
Espanha (origem/destino)	632.601	633.374	1.265.975
Madrid (Barajas)	309.283	306.076	615.359
Barcelona (EL PRAT)	219.515	221.985	441.500
França (origem/destino)	1.265.331	1.321.953	2.587.284
Paris (Charles de Gaulle)	107.352	108.117	215.469
Paris (Orly)	432.263	459.099	891.362
Aeroporto de Faro			
Espanha (origem/destino)	24.887	41.713	66.600
Madrid (Barajas)	11.173	10.797	21.970
Barcelona (EL PRAT)	10.398	9.953	20.351
França (origem/destino)	306.460	310.280	616.740
Paris (Charles de Gaulle)	26.526	26.599	53.125
Paris (Orly)	115.046	115.965	231.011
ESPANHA (origem/destino)			
Aeroporto Madrid (Barajas)			
Portugal (origem/destino)	1.038.054	1.051.144	2.089.198
Lisboa	709.848	718.852	1.428.700
Porto	306.067	309.240	615.307
Faro	10.001	11.279	21.280
França (origem/destino)	1.787.245	1.783.043	3.570.288
Paris (Charles de Gaulle)	552.433	554.607	1.107.040
Paris (Orly)	581.142	571.535	1.152.677
Aeroporto de Barcelona - El Prat			
Portugal (origem/destino)	662.936	653.173	1.316.109
Lisboa	420.845	415.908	836.753
Porto	222.366	220.081	442.447
Faro	9.811	6.161	15.972
França (origem/destino)	1.865.139	1.868.403	3.733.542
Paris (Charles de Gaulle)	635.421	664.730	1.300.151
Paris (Orly)	593.092	570.609	1.163.701
Aeroporto de Málaga			
Portugal (origem/destino)	47.100	45.269	92.369
Lisboa	45.192	43.361	88.553
Porto	1.775	1.821	3.596
França (origem/destino)	532.841	532.193	1.065.034
Paris (Charles de Gaulle)	242.022	240.739	482.761
Paris (Orly)	119.582	116.884	236.466

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

Observa-se que o Aeroporto de Madrid - Barajas responde por cerca de 50% do tráfego de passageiros embarcados / desembarcados no conjunto dos três aeroportos portugueses com mais tráfego com Espanha. Se analisarmos a situação inversa (total de passageiros embarcados / desembarcados no conjunto dos três aeroportos espanhóis mais importantes na relação com Portugal) conclui-se que o aeroporto de Lisboa concentra mais de 67% do total de passageiros.

O tráfego de passageiros entre os aeroportos de Madrid-Barajas, Barcelona e Málaga com França ascendeu a 8,4 milhões de passageiros em 2017, enquanto o movimento de passageiros nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro com origem / destino em França ascendeu a 6,4 milhões de passageiros.

4.3.2. Fluxos entre Espanha e Portugal

O volume de tráfego aéreo de passageiros entre os aeroportos de Espanha e Portugal, em 2017, apresenta-se de forma detalhada na Tabela 8.

TABELA 8
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL EM AMBOS OS SENTIDOS (2017)

AEROPORTOS de ESPANHA	TOTAL DE PASSAGEIROS	AEROPORTOS de PORTUGAL				
		LISBOA	PORTO	FARO	FUNCHAL (MADEIRA)	OUTROS
Madrid (Barajas)	2.089.416	1.428.700	615.307	21.280	11.084	13.045
Barcelona (El Prat)	1.316.109	836.753	442.447	20.211	13.376	3.322
Valencia	170.997	104.055	66.900	23		19
Gran Canária	122.569	61.333	23.346	1.655	25.867	10.368
Sevilha	96.476	96.099	49	306	4	18
Málaga	92.369	88.553	57	3.596	13	150
Palma de Maiorca	87.862	23.808	63.724	59	24	247
Bilbau	83.567	77.980	69	3	5.479	36
Tenerife Sul	35.166	3.881	26.323	234	4.323	405
Vigo	32.433	32.321	97		2	13
Astúrias	29.426	29.127	139	3	117	40
Alicante	27.753	27.362	198	10	177	6
A Coruña	25.057	24.802	204	8	1	42
Ibiza	22.491	16.528	5.657	88		218
Menorca	18.388	8.150	10.234	4		
Fuerteventura	10.487	4.140	2.883	503	2.961	
Outros (< 10.000 passageiros)	35.323	14.393	11.156	1.151	7.333	1.290
Total aeroportos continentais	3.984.633	2.753.896	1.133.923	46.580	32.420	17.814
Total aeroportos (incluindo as ILHAS)	4.295.889	2.877.985	1.268.790	49.134	70.761	29.219

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

O total de passageiros transportados por via aérea entre Espanha e Portugal situou-se em 4,3 milhões de passageiros em 2017. Os aeroportos espanhóis com um maior fluxo de passageiros com origem / destino em Portugal são Madrid-Barajas e Barcelona-El Prat, representando 48,6% e 30,6%, respectivamente, do movimento total de passageiros gerado na globalidade dos aeroportos espanhóis.

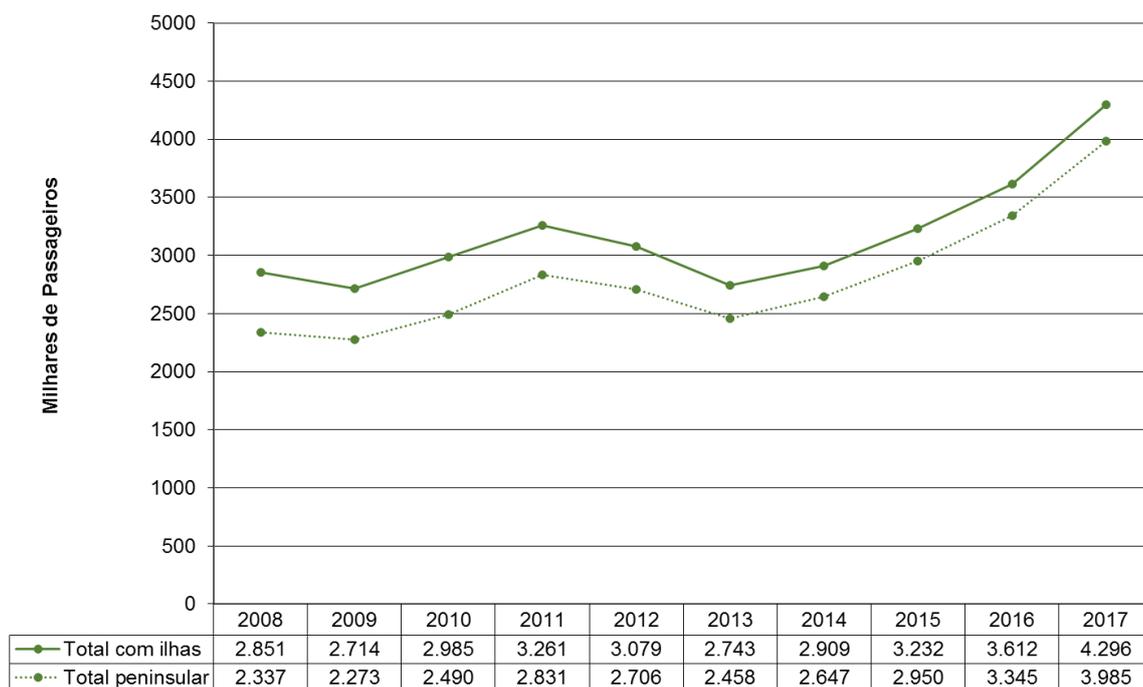
No caso de Portugal, os aeroportos de Lisboa e Porto são a origem / destino de praticamente a totalidade dos fluxos aéreos entre Espanha e Portugal (96,5%). Os passageiros com origem / destino em Lisboa representam 67,0% do fluxo e os que tem origem / destino no Porto representam 29,5%.

O fluxo de passageiros dos aeroportos das ilhas espanholas com Portugal equivale a 7,0% do total de passageiros por via aérea entre os dois países ibéricos (cerca de 300 mil passageiros).

Em 2017, o número de passageiros nas rotas Madrid-Portugal (considerando os três aeroportos principais) aumentou cerca de 23% face a 2015 (ano a que se referem os valores divulgados no último relatório do OTEP). No mesmo período, o tráfego entre Barcelona e Portugal registou um crescimento próximo dos 37%.

O Gráfico 14 apresenta a evolução do transporte de passageiros por via aérea entre Espanha e Portugal no período 2008-2017.

GRÁFICO 14
EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIA AÉREA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (2008-2017)



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

A evolução do transporte aéreo entre Espanha e Portugal apresentou um comportamento instável entre 2008 e 2013, com duas quebras acentuadas em 2009 e 2013. A partir desse ano a tendência assinala um crescimento acentuado (+57% no número de passageiros transportados entre Espanha e Portugal entre 2013 e 2017)

Em 2008, ano de origem desta série, o fluxo de passageiros dos aeroportos peninsulares representava 82,0% do total, percentagem que foi aumentando ao longo do período analisado, atingindo 92,8% em 2017.

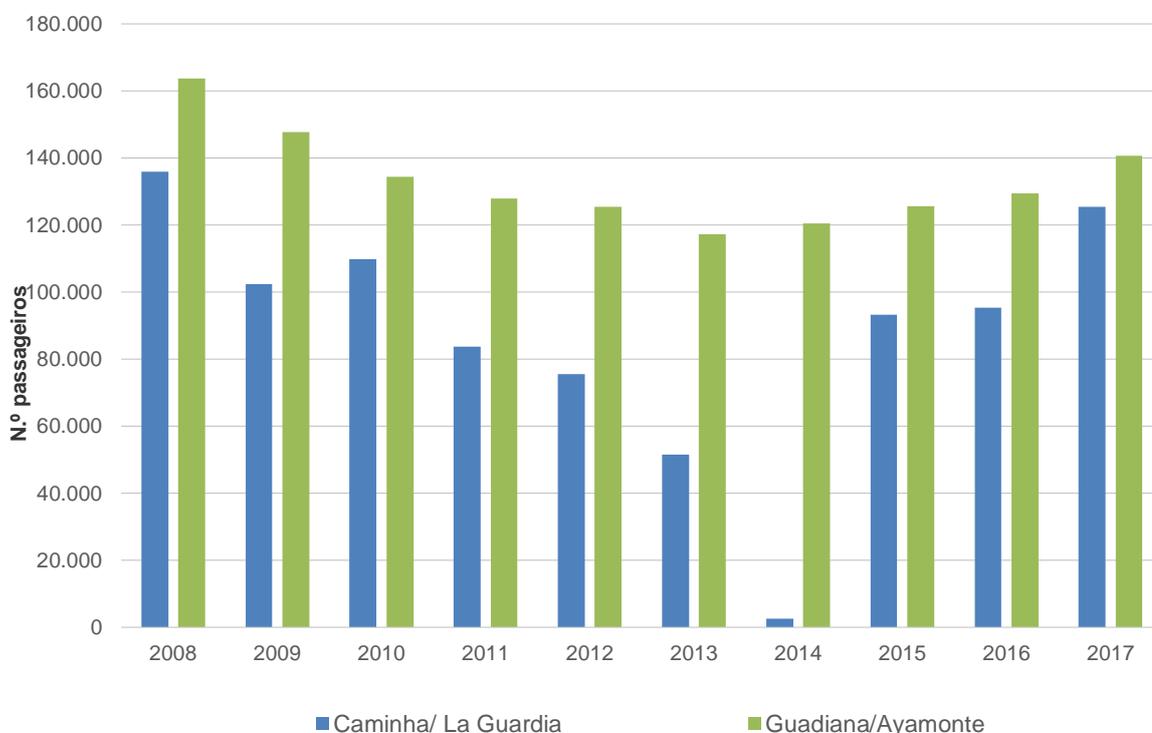
4.4. TRANSPORTE FLUVIAL DE PASSAGEIROS

O transporte de passageiros por via fluvial foi analisado com base na informação do Inquérito ao Transporte Fluvial de Passageiros e Veículos cuja fonte é o Instituto Nacional de Estatística (INE) de Portugal.

O Gráfico 15 apresenta a evolução anual do movimento de passageiros nos rios Minho e Guadiana, entre 2008 e 2017. No seu conjunto, estas duas vias fluviais totalizaram cerca de 266 mil passageiros em 2017, traduzindo um acréscimo de 47 mil passageiros relativamente ao valor apresentado no Relatório OTEP nº8 (dados de 2015). Os anos de 2013 e 2014 registaram uma redução significativa no número de passageiros, situação que ficou a dever-se à suspensão do serviço na travessia Caminha/La Guardia, durante períodos de tempo prolongados.

Em termos globais, a tendência de crescimento é clara a partir de 2015, destacando-se o aumento de 18,3% observado no fluxo de passageiros em 2017, face ao ano anterior.

GRÁFICO 15
EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIA FLUVIAL ENTRE ESPANHA E PORTUGAL - RIOS MINHO E GUADIANA (2008-2017)

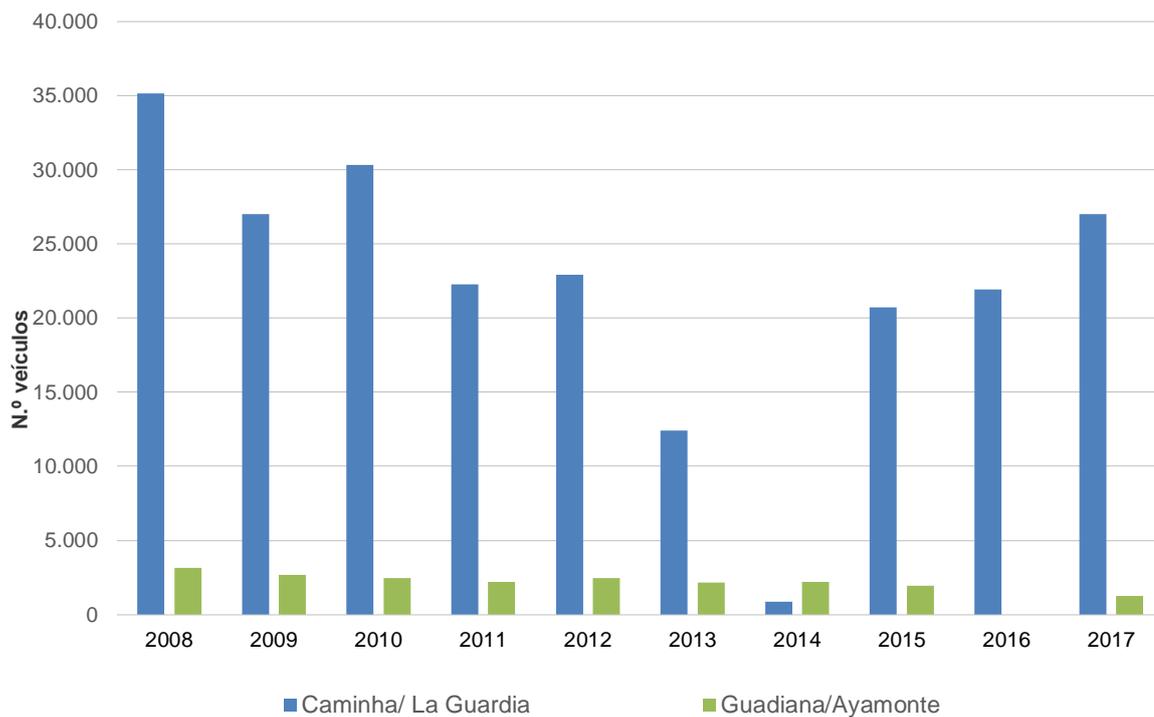


Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Inquérito ao Transporte Fluvial de Passageiros e Veículos do INE (Portugal)

Guadiana/Ayamonte continua sendo a principal via fluvial com mais de 140 mil passageiros no final de 2017. Nos últimos anos da série registaram-se acréscimos de 3,1% (2016/2015) e de 8,6% (2017/2016).

O Gráfico 16 representa a evolução do número de veículos que cruzaram a fronteira por via fluvial nos postos fronteiriços dos rios Minho e Guadiana. Em 2017 foram transportados cerca de 28 mil veículos, traduzindo um acréscimo de cerca de 6 mil veículos relativamente ao valor registado no ano anterior. Observa-se uma redução no número de veículos transportados nos últimos anos, em particular nos anos de 2013 e 2014, cuja causa foi já referida no caso do fluxo de passageiros por via fluvial. Por outro lado, em 2016, não foi efetuado qualquer transporte de veículos na travessia Guadiana/Ayamonte, apenas houve transporte de passageiros, motociclos e velocípedes.

GRÁFICO 16
EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE VEÍCULOS POR VIA FLUVIAL ENTRE ESPANHA E PORTUGAL – RIOS MINHO E GUADIANA (2008-2017)



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

Apesar de em 2017 se ter registado uma recuperação (28 286 veículos contra 21 942 em 2016), os valores são ainda inferiores aos registados em 2008, quando foram transportados mais de 38 000 veículos.

4.5. RESUMO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

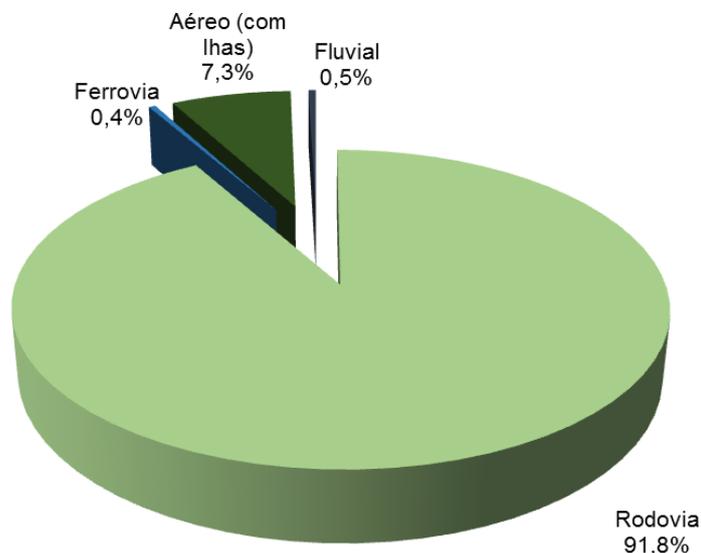
A Tabela 9 e o Gráfico 17 representam a distribuição modal do movimento de passageiros entre Espanha e Portugal no ano de 2017 e a sua evolução relativamente ao ano anterior que, no global dos vários tipos de tráfego, regista um aumento de 16,6%.

TABELA 9
RESUMO DOS PASSAGEIROS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL POR MODO DE TRANSPORTE EM 2016 e 2017

TIPO DE TRÁFEGO	ANO		AUMENTO DE PASSAGEIROS	
	2016	2017	NÚMERO	PERCENTAGEM
Rodovia	46,07	53,65	7,59	16,5%
Ferrovia	0,23	0,25	0,01	4,9%
Aéreo (s/ilhas)	3,35	3,98	0,64	19,1%
Aéreo (c/ilhas)	3,61	4,30	0,68	18,9%
Fluvial	0,22	0,27	0,04	18,3%
Total - Continente	49,87	58,15	8,28	16,6%
Total	50,14	58,46	8,32	16,6%

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

GRÁFICO 17
DISTRIBUIÇÃO DO FLUXO DE PASAGEIROS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL POR MODO DE TRANSPORTE (2017)



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

O predomínio do tráfego por via rodoviária é evidente relativamente aos restantes modos de transporte, representando cerca de 92% do movimento total de passageiros entre Portugal e Espanha.

Relativamente aos valores apresentados no relatório OTEP nº8 (dados de 2015) não se verificam variações significativas na distribuição das percentagens entre os vários tipos de tráfego.

5. FLUXOS DE MERCADORIAS

Neste capítulo analisa-se o transporte de mercadorias entre Espanha e Portugal, e entre os dois países ibéricos com o resto da Europa. Para a sua elaboração foram utilizadas as seguintes fontes a nível nacional e europeu:

- Transporte por rodovia: Dados do Eurostat resultantes da aplicação do Regulamento CE 1172/98. Os valores relativos ao Tráfego Médio Diário foram obtidos através da Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento de Espanha.
- Transporte ferroviário: Dados fornecidos pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) de Portugal e pela RENFE por parte de Espanha.
- Transporte marítimo: Dados provenientes de Puertos del Estado por parte de Espanha e do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) por parte de Portugal.

Considera-se ainda, no início deste capítulo, a informação estatística sobre o comércio externo (exportações e importações) de forma a complementar a informação apresentada no Capítulo 2, detalhando-se a evolução do comércio externo em função dos meios de transporte utilizados. Em Espanha os dados foram fornecidos pela Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), e em Portugal pelo Instituto Nacional de Estatística (INE).

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

Neste capítulo analisa-se a evolução do comércio internacional de mercadorias de Espanha e Portugal com os restantes países da União Europeia, entre Espanha e Portugal e de Espanha e Portugal com a França, por ser o país contíguo à Península Ibérica. Os dados recolhidos referem-se ao período compreendido entre 2008 e 2017.

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

O comércio externo de Portugal e Espanha com o conjunto da União Europeia ascendeu no ano de 2017 a 51 milhões e 181 milhões de toneladas, respectivamente. No Gráfico 18 apresenta-se a evolução do volume de mercadorias transacionado de Portugal e Espanha com a União Europeia, por modo de transporte, entre 2008 e 2017.

Destaca-se o predomínio do transporte rodoviário que assegura a maior parte do comércio externo em ambos os países. O transporte ferroviário situa-se no extremo oposto com um papel residual face aos outros modos. O transporte marítimo posiciona-se numa situação intermédia entre o transporte rodoviário e o ferroviário.

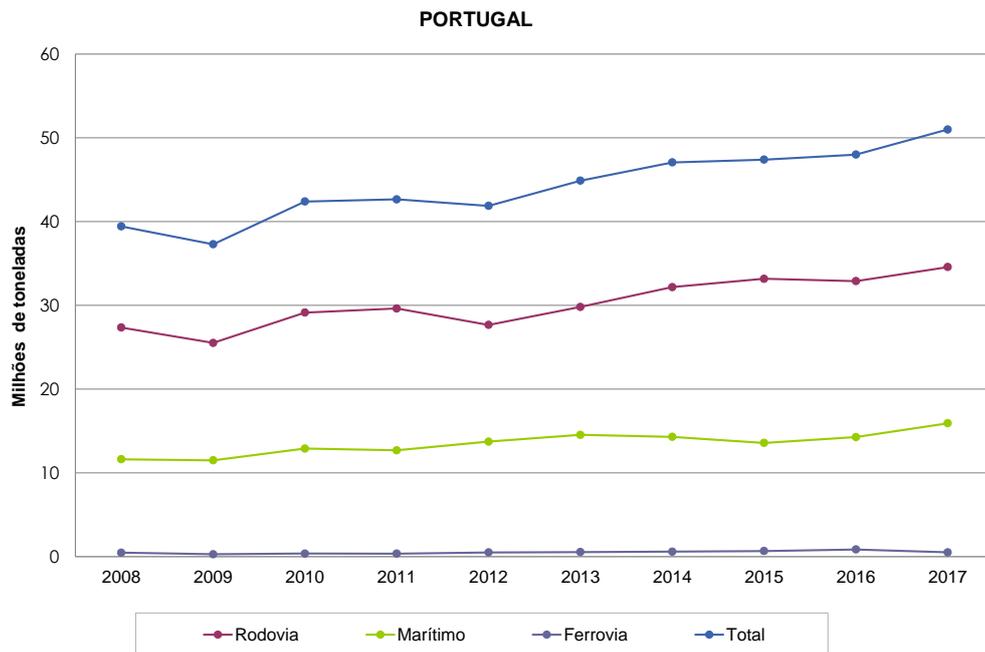
Entre 2008 e 2017, o comércio externo de mercadorias entre Portugal e a UE28 registou uma evolução positiva, com um crescimento médio anual de 2,9%. Em 2017, o transporte rodoviário continuou a ser o modo mais utilizado, com um aumento de 5,1% face a 2016 e de 26,4% relativamente a 2008, seguido do transporte marítimo que aumentou cerca de 12% e 37%, comparando com 2016 e 2008, respetivamente.

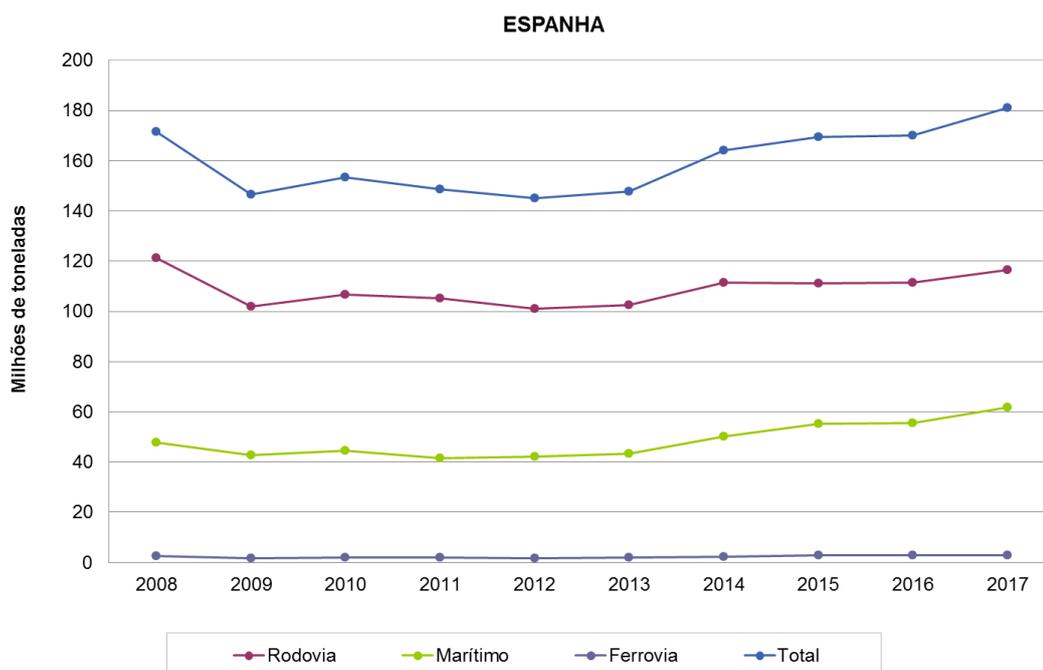
O modo de transporte ferroviário, para além de representar um reduzido volume do comércio internacional, registou uma quebra de 2016 para 2017, embora um aumento (10%) se comparado com 2008.

No caso de Espanha, no mesmo período (2008-2017), o comércio externo de mercadorias com a UE28 revelou duas tendências diferenciadas - até 2012 observou-se um decréscimo nas trocas comerciais com o exterior; a partir de 2013 o cenário inverteu-se, traduzindo-se, em 2017, num volume de comércio externo com a EU-28 superior ao do ano de 2008. Analisando esta evolução, por modos de transporte, observa-se que o aumento do volume global em relação a 2008 é sustentado no aumento do transporte marítimo e ferroviário. O transporte rodoviário, apesar de continuar a ser o mais expressivo, registou, em 2017, valores inferiores aos de 2008.

Em 2017 e relativamente ao ano anterior, registou-se um crescimento de 6,5% no comércio internacional de mercadorias de Espanha com a UE28, passando de 170 milhões de toneladas para 181 milhões de toneladas. No mesmo período, o comércio externo por via marítima cresceu 11,0%, por via rodoviária o crescimento foi de 4,4% e por via ferroviária de 1,7%.

GRÁFICO 18
EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO EXTERNO DE MERCADORIAS DE PORTUGAL E ESPANHA COM A UE28, POR MODO DE TRANSPORTE (2008-2017)

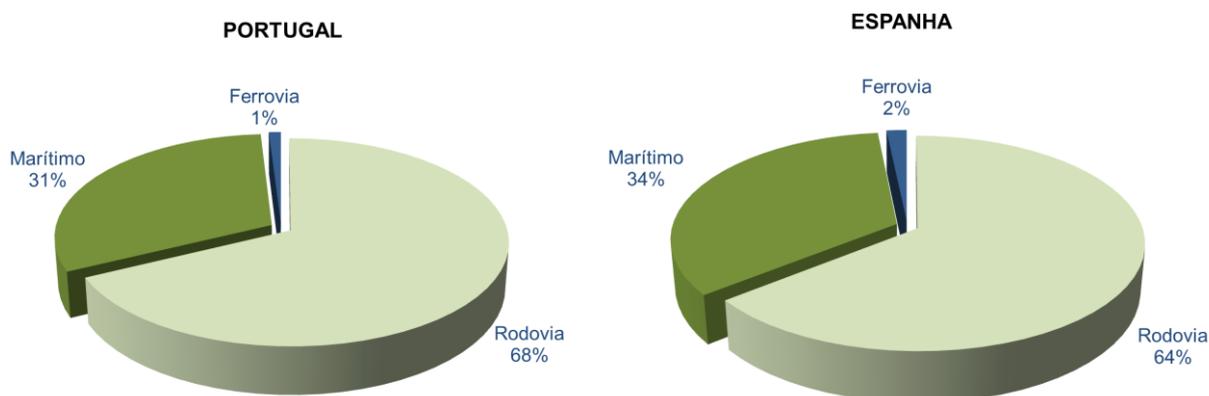




Fonte: Elaboração própria a partir de dados da AEAT (Espanha) e do INE (Portugal).

O Gráfico 19 permite verificar a predominância da rodovia na estrutura modal das trocas comerciais de Portugal e Espanha com a União Europeia, em 2017.

GRÁFICO 19
REPARTIÇÃO MODAL DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS DE PORTUGAL E ESPANHA COM A UNIÃO EUROPEIA (2017)

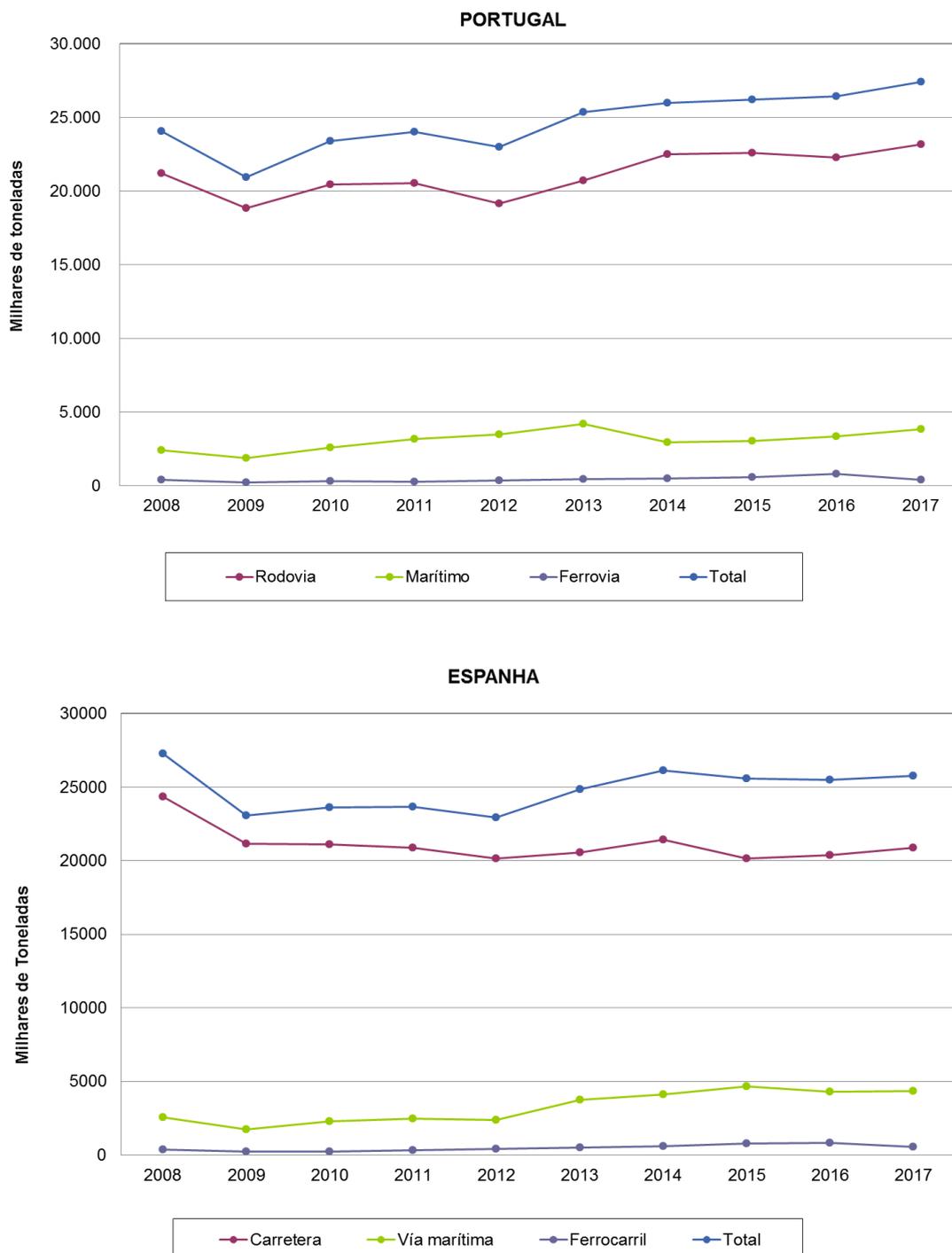


Fonte: Elaboração própria a partir de dados da AEAT (Espanha) e do INE (Portugal).

5.1.2. Trocas comerciais de mercadorias entre Espanha e Portugal

Em 2017, o tráfego de mercadorias entre Portugal e Espanha ultrapassou os 27 milhões de toneladas. No Gráfico 20 apresenta-se a evolução das trocas de mercadorias entre os dois países, no período compreendido entre 2008 e 2017.

GRÁFICO 20
EVOLUÇÃO DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2008-2017)



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

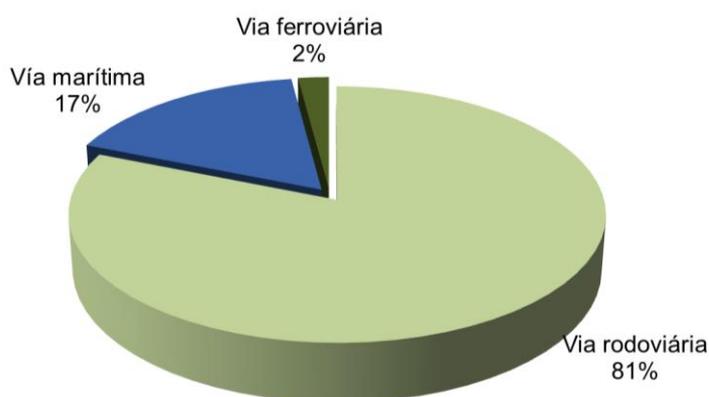
Entre 2008 e 2017, tendo por base os dados do INE (Portugal), o comércio entre Portugal e Espanha registou o seu maior valor em 2017, atingindo 27,4 milhões de toneladas. Por seu lado, segundo a fonte espanhola, o valor máximo foi atingido em 2014, com 26,1 milhões de toneladas (25,7 milhões de toneladas em 2017). No período em análise e à semelhança dos anos anteriores, o transporte rodoviário foi o predominante no comércio bilateral entre os dois países ibéricos.

No período em análise, Portugal registou um crescimento médio anual de 1,5% no comércio externo com Espanha, verificando-se que foi o modo marítimo que registou um maior aumento médio 5,1%). Se analisarmos a partir de 2010, ano com os primeiros sinais de estímulo económico após crise financeira internacional, o crescimento médio anual foi de 2,3% para o total das transações comerciais com o modo marítimo a registar 5,6%.

Refira-se que entre os dados de fonte espanhola e portuguesa, embora globalmente consistentes, existem algumas diferenças, em certos casos evidenciando evoluções em sentido contrário.

O Gráfico 21 mostra o predomínio do transporte rodoviário face aos outros modos de transporte no comércio externo entre Espanha e Portugal.

GRÁFICO 21
REPARTIÇÃO MODAL DO COMÉRCIO EXTERNO ENTRE PORTUGAL E ESPANHA (2017)



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

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

Em 2017, o comércio externo de Portugal e Espanha com a França ascendeu a 5,0 milhões e 45,7 milhões de toneladas, respectivamente.

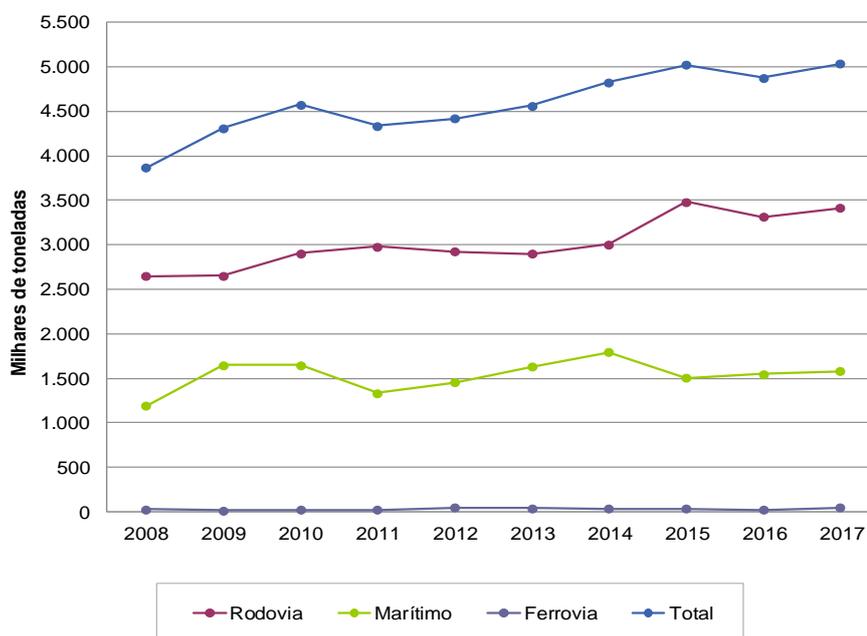
O Gráfico 22 apresenta a evolução das trocas comerciais de Espanha e Portugal com a França, no período 2008-2017.

As trocas comerciais entre Portugal e França registaram um crescimento médio anual de 3,0%, entre 2008 e 2017. Em 2011 e 2016 verificou-se uma redução no movimento anual de mercadorias de -5,2% e -2,8%, respetivamente. O modo de transporte mais utilizado foi o rodoviário, que atingiu o seu máximo no ano de 2015, com 3,5 milhões de toneladas (69,4% do total movimentado); em 2016 a quota de mercado do modo rodoviário baixou para 66%, voltando a subir para os 67,9% em 2017. O modo marítimo representava 31,4% do total movimentado com França, tendo registado um crescimento médio anual de 3,2% no período analisado. O modo ferroviário evidenciou um crescimento médio anual de 5,4%.

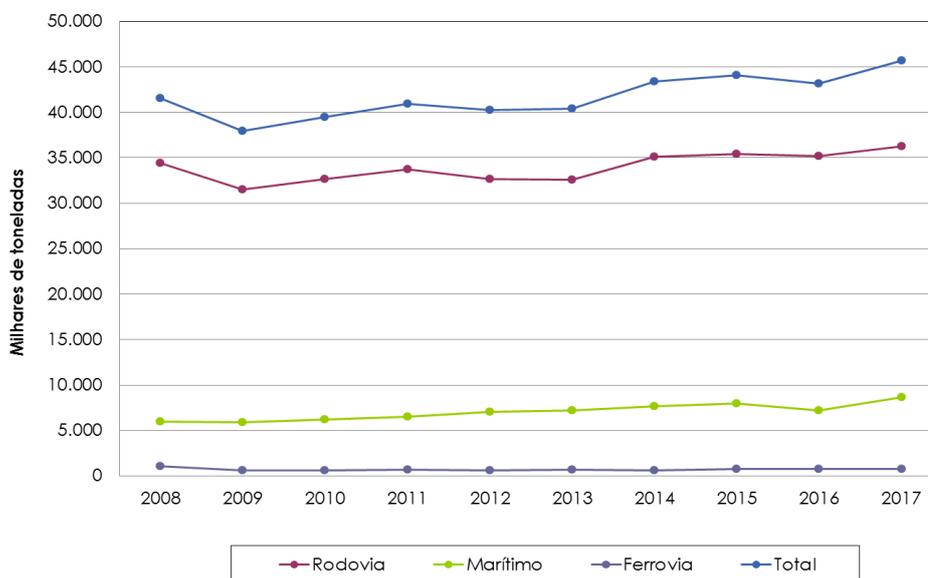
No caso de Espanha, as trocas comerciais com França apresentaram um crescimento médio anual 2008-2017 de 1,1%, com o transporte rodoviário a assegurar a maior parte das transações, atingindo em 2017 o seu maior volume (36,2 milhões de toneladas, ou seja 79,4% do total movimentado). O modo marítimo representava 18,9% do total movimentado com França, tendo registado um crescimento médio anual de 4,1%, entre 2008 e 2017. O modo ferroviário registou uma variação média anual de -3,3% no mesmo período.

GRÁFICO 22
EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO EXTERNO DE ESPANHA E PORTUGAL COM A FRANÇA, POR MODO DE TRANSPORTE
(2008-2017)

PORTUGAL



ESPAÑA



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

5.2. TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR RODOVIA

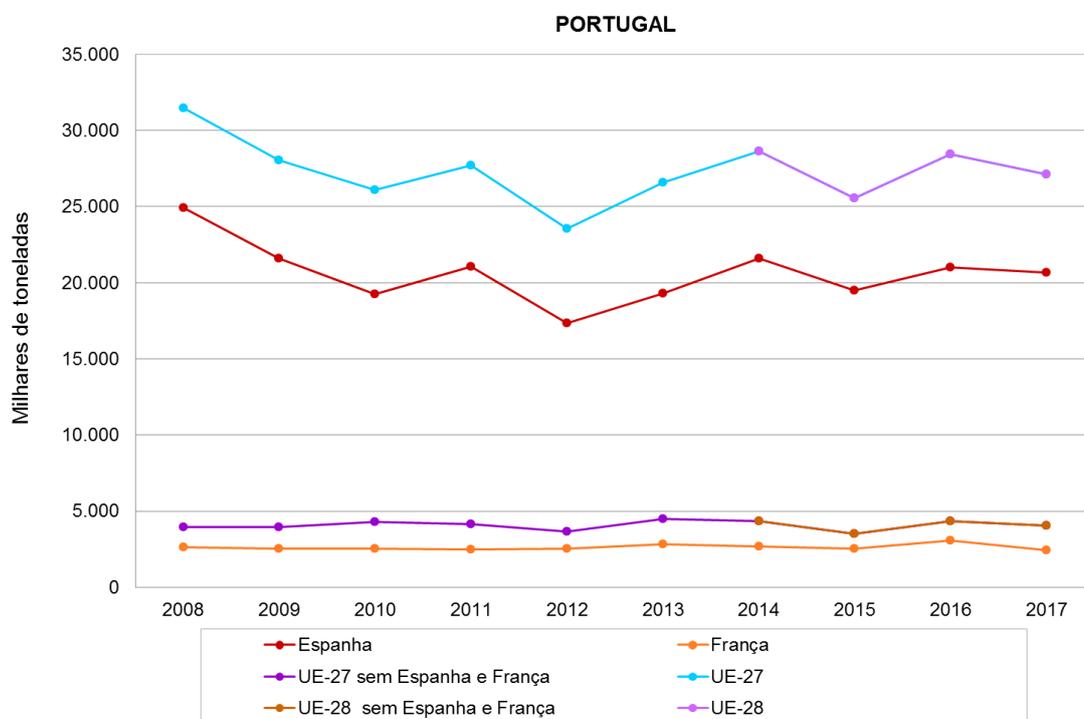
5.2.1. Transporte de mercadorias de Portugal e Espanha com a União Europeia

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

O volume de mercadorias carregadas ou descarregadas em Portugal em 2017, com destino ou origem nos restantes países da UE ascendeu a 27,1 milhões de toneladas. O movimento com Espanha representava 76,1% dos intercâmbios com os países da UE (20,7 milhões de toneladas), a França representava 8,9% (2,4 milhões de toneladas) e os restantes países da UE 14,9% (4,0 milhões de toneladas).

O Gráfico 23 representa a evolução do transporte de mercadorias de Portugal com os restantes países da EU, entre 2008 e 2017. Neste período é de assinalar uma quebra de 13,8% nas transações por rodovia com a União Europeia.

GRÁFICO 23
EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS EM VEÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EM PORTUGAL POR PRINCIPAIS PAÍSES DE CARGA/DESCARGA (2008-2017)



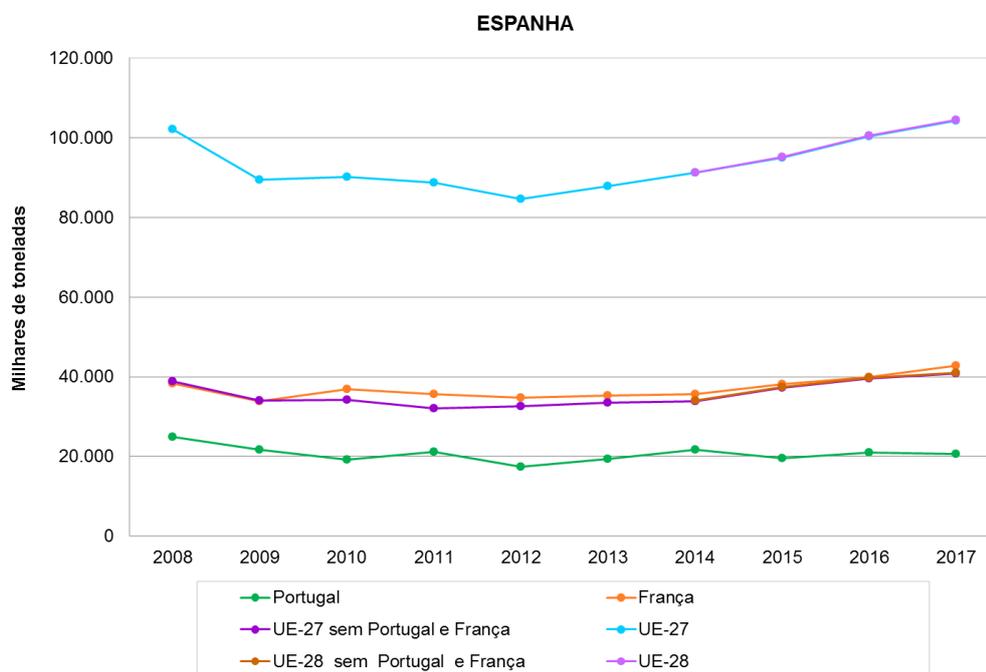
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da EUROSTAT- Regulamento CE 1172/98 (International annual road freight transport - goods unloaded in reporting country, by group of goods and type of transport (1 000 t), from 2008 onwards [road_go_ia_ugtt], International annual road freight transport - goods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

O Gráfico 24 representa a evolução do transporte de mercadorias entre Espanha e os restantes países da UE. Em 2017, o total de mercadorias transportadas em veículos pesados matriculados em Espanha com origem/destino em países da União Europeia foi de 104,4 milhões de toneladas, sendo o principal parceiro a França que representava 41,0% do total transacionado. Portugal representava 19,8% e os restantes países da UE respondiam por 39,1% do total de mercadorias transportadas.

Entre 2008 e 2017 o transporte de mercadorias entre Espanha e os restantes países da UE aumentou 2,1%. As transações com Portugal diminuíram 17,1%, enquanto com França aumentaram 11,6%. O volume de mercadorias transportadas de ou para os restantes países da UE aumentou 4,9%.

GRÁFICO 24

EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS EM VEÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EM ESPANHA POR PRINCIPAIS PAÍSES DE CARGA/DESCARGA (2008-2017)



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

A Tabela 10 apresenta a evolução do volume total das trocas comerciais de mercadorias de Espanha e Portugal com a EU, segundo a nacionalidade da matrícula dos veículos utilizados.

TABELA 10

EVOLUÇÃO DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS DE ESPANHA E PORTUGAL COM A UE, POR NACIONALIDADE DA MATRÍCULA DO VEÍCULO PESADO UTILIZADO (2008-2017)

(milhares de toneladas)

ANO	Origem/Destino Portugal			Origem/Destino Espanha			
	Portuguesa	Não Portuguesc	Total	Espanha	Não Espanhola	Total	Total
2008	19 912	11 579	31 491	60 759	41 416	102 175	102 175
2009	17 902	10 167	28 069	52 138	37 281	89 419	89 419
2010	17 017	9 072	26 089	55 430	34 815	90 245	90 245
2011	18 162	9 544	27 706	56 165	32 539	88 704	88 704
2012	14 510	9 019	23 529	56 021	28 514	84 535	84 535
2013	17 772	8 818	26 590	55 111	32 737	87 848	87 848
2014	17 681	10 972	28 653	58 335	32 940	91 275	91 275
2015	15 713	9 835	25 548	61 162	33 883	95 045	95 045
2016	16 862	9 835	26 697	63 129	37 429	100 558	100 558
2017	15 849	11 288	27 137	66 560	37 839	104 399	104 399

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

Em 2017, o transporte de mercadorias entre Portugal e a UE operou-se predominantemente (58,4%) através de veículos de matrícula portuguesa. Entre 2008 e 2017 o volume de mercadorias transportadas em veículos pesados com matrícula portuguesa decresceu 20,4%, embora o volume total transacionado tenha apresentado uma redução menos acentuada (-3,8%).

No caso espanhol, em 2017, os veículos pesados matriculados naquele país efectuaram 63,8% do transporte com os restantes países da UE. Entre 2008 e 2017 o volume de mercadorias transportadas por veículos pesados matriculados em Espanha aumentou 9,5%. No entanto, o volume total de mercadorias transacionadas entre Espanha e os restantes países da UE desceu 2,2%.

5.2.2. Transporte de mercadorias entre Espanha e Portugal

Na Tabela 11 apresenta-se o volume total de mercadorias transportadas entre Espanha e Portugal no período compreendido entre 2008 e 2017, tendo em conta a nacionalidade da matrícula dos veículos pesados utilizados.

TABELA 11
EVOLUÇÃO DAS TROCAS DE MERCADORIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, POR NACIONALIDADE DA MATRÍCULA DOS VEÍCULOS UTILIZADOS (2008-2017)

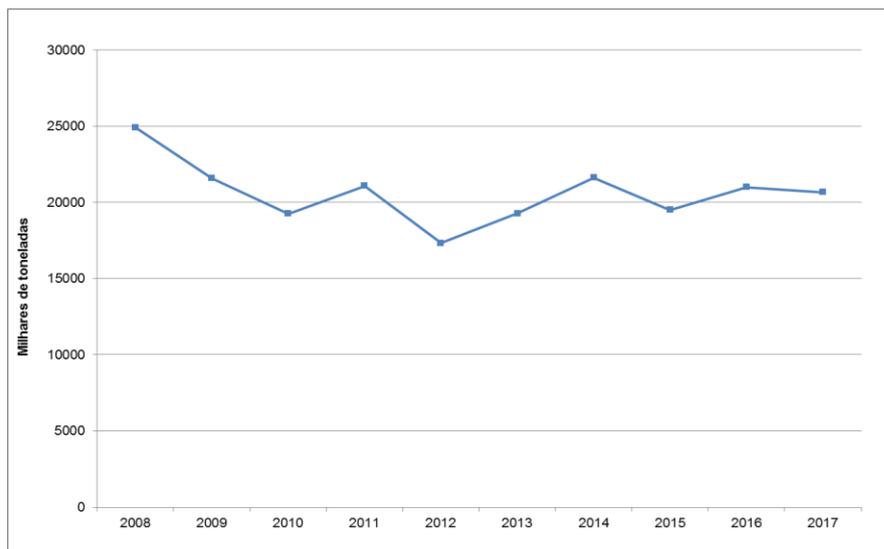
ANO	NACIONALIDADE DA MATRÍCULA			TOTAL
	(milhares de toneladas)			
	ESPAÑHOLA	PORTUGUESA	TERCEIROS	
2008	10 323	14 521	86	24 930
2009	8 736	12 724	123	21 583
2010	7 806	11 385	58	19 249
2011	8 492	12 502	90	21 084
2012	8 120	9 157	59	17 336
2013	7 481	11 723	74	19 278
2014	9 565	11 822	229	21 616
2015	8 552	10 835	116	19 503
2016	10 178	10 651	180	21 009
2017	9 606	10 833	225	20 664

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

O transporte de mercadorias por rodovia entre Espanha e Portugal efectua-se maioritariamente através de veículos registados nestes países. Entre 2008 e 2017 o volume de mercadorias transacionado decresceu 17%, observando-se variações anuais irregulares durante aquele período, ora de crescimento ora de quebra.

A representação do volume total de mercadorias transacionadas entre Portugal e Espanha pode ser observado no Gráfico 25.

GRÁFICO 25
EVOLUÇÃO DAS TROCAS DE MERCADORIAS POR RODOVIA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL (2008-2017)



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

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

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

5.2.3. Tráfego de veículos pesados de mercadorias nos postos fronteiriços lusos- espanhóis

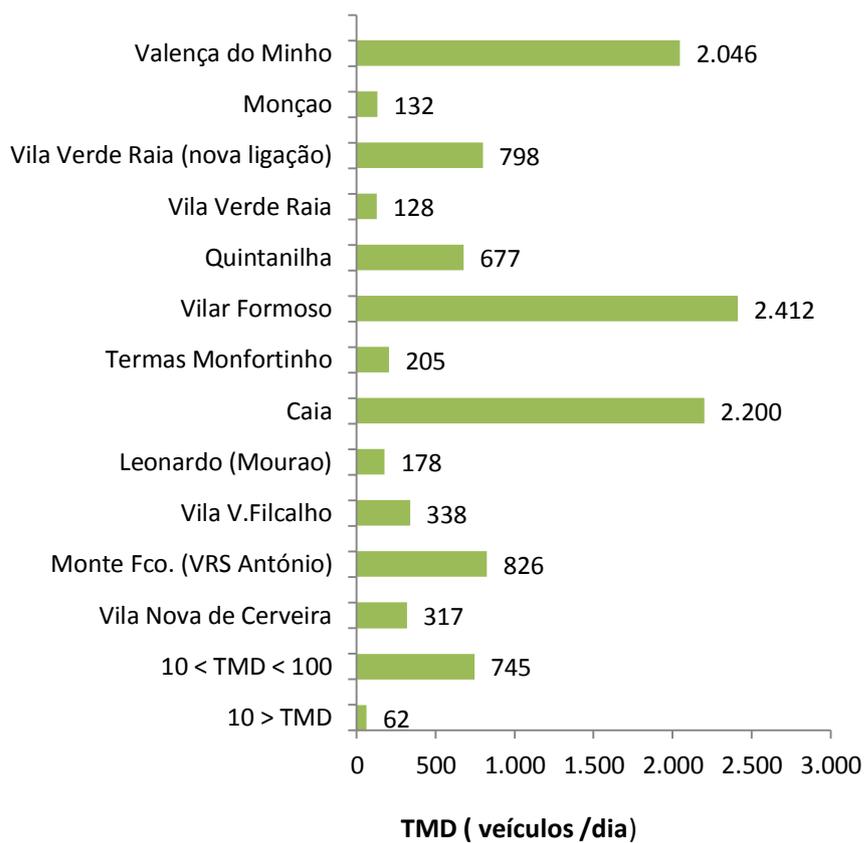
Apresentados os valores globais dos intercâmbios de mercadorias pela rodovia entre Espanha e Portugal, referem-se de seguida as passagens fronteiriças mais utilizadas pelos camiões que cruzam as fronteiras.

O Gráfico 26 representa os 12 postos fronteiriços cujo tráfego médio diário (TMD) de veículos pesados se situa acima dos 100 veículos/dia, concentrando 92,7% do total de tráfego de veículos pesados nas fronteiras luso-espanholas.

Os postos fronteiriços com maior TMD de veículos pesados de mercadorias são Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro, Caia-Badajoz e Valença do Minho-Tui (ponte nova), que no seu conjunto concentram 60% do tráfego total de veículos pesados que diariamente cruzam a fronteira entre Portugal e Espanha.

Entre 2015 e 2017 houve um acréscimo de 17% no número médio de veículos pesados de mercadorias cruzando as fronteiras entre os dois países.

GRÁFICO 26
TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO DE VEÍCULOS PESADOS DE MERCADORIAS NAS PRINCIPAIS FRONTEIRAS LUSO-ESPANHOLAS (2017)



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

A Figura 8 apresenta a distribuição geográfica das principais fronteiras luso-espanholas e o TMD de veículos pesados de mercadorias em 2017.

FIGURA 8
TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO DOS VEÍCULOS PESADOS DE MERCADORIAS NAS PRINCIPAIS FRONTEIRAS (2017)



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

De realçar o acréscimo de 31% no número de veículos pesados entre 2016 e 2017 no posto fronteiriço de San Martín de Pedroso-Quintanilha (mais 161 veículos pesados/dia). No mesmo período, o posto fronteiriço Ayamonte-Monte Francisco (VRS Antonio), passou de 635 veículos pesados/dia em 2016 para 826 veículos/dia em 2017.

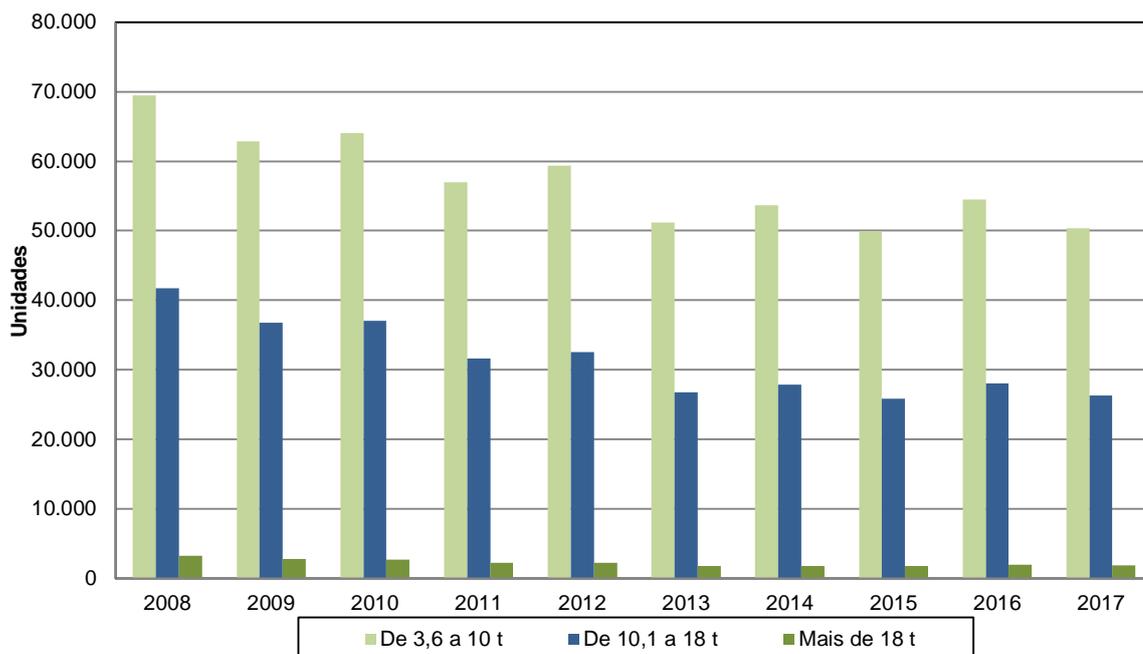
5.2.4. Características e dimensão do parque de veículos no transporte por conta própria e por conta de outrem

A. PARQUE POR CONTA PRÓPRIA

Nos Gráficos 27 e 28 apresenta-se a evolução do número de veículos que efetuam transporte por conta própria, por escalões de carga útil/peso bruto², respetivamente em Espanha e Portugal.

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

GRÁFICO 27
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VEÍCULOS QUE OPERAM EM ESPANHA TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA, POR
ESCALÕES DE CARGA ÚTIL (2008-2017)



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

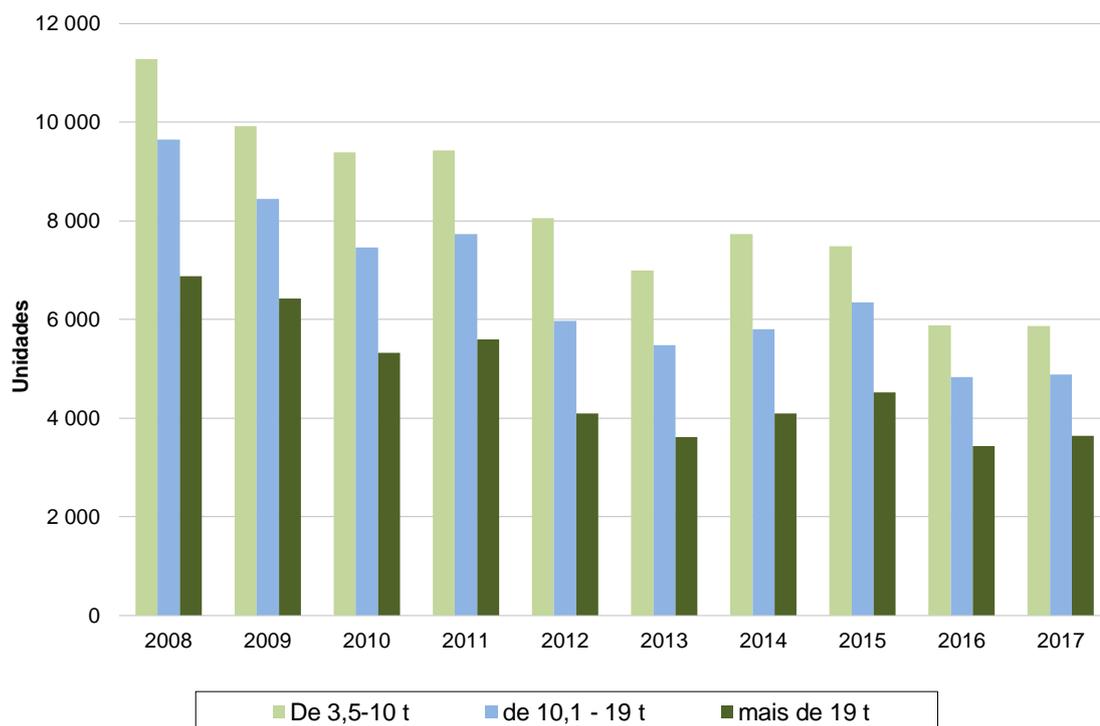
Da análise do Gráfico 27 observa-se que, em 2017, a maioria dos veículos que efectuaram transporte por conta própria encontrava-se no escalão com menor capacidade de carga útil (de 3,6 a 10 toneladas) correspondendo a 64% do total do parque de veículos por conta própria. Segue-se o escalão compreendido entre 10,1-18 toneladas, traduzindo 33% do total do parque. O escalão de maior carga útil (mais de 18 toneladas) representava 2% (em 2008 os valores correspondentes eram 60,7%, 36,4% e 2,8%, respetivamente).

Entre 2008 e 2017, o número de veículos a efetuar transporte por conta própria em Espanha passou de 114 439 para 78 395 unidades (-31,5% naquele período).

De 2015 para 2016 verificou-se um aumento do número de veículos no transporte por conta própria, situação que se alterou de 2016 para 2017, registando-se uma redução no número de veículos relativamente aos três escalões de carga útil considerados.

GRÁFICO 28

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VEÍCULOS QUE OPERAM EM PORTUGAL TRANSPORTE POR CONTA PRÓPRIA, POR ESCALÕES DE PESO BRUTO (2008-2017)



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

Em Portugal, observa-se uma tendência evidente de diminuição no número de camiões que realizam serviços por conta própria, para todas as categorias de peso bruto, ainda que mais patente na classe entre 10,1 e 19 toneladas (-49% entre 2008 e 2017). Globalmente o número de camiões passou de 27,8 mil em 2008 para 14,4 mil em 2017.

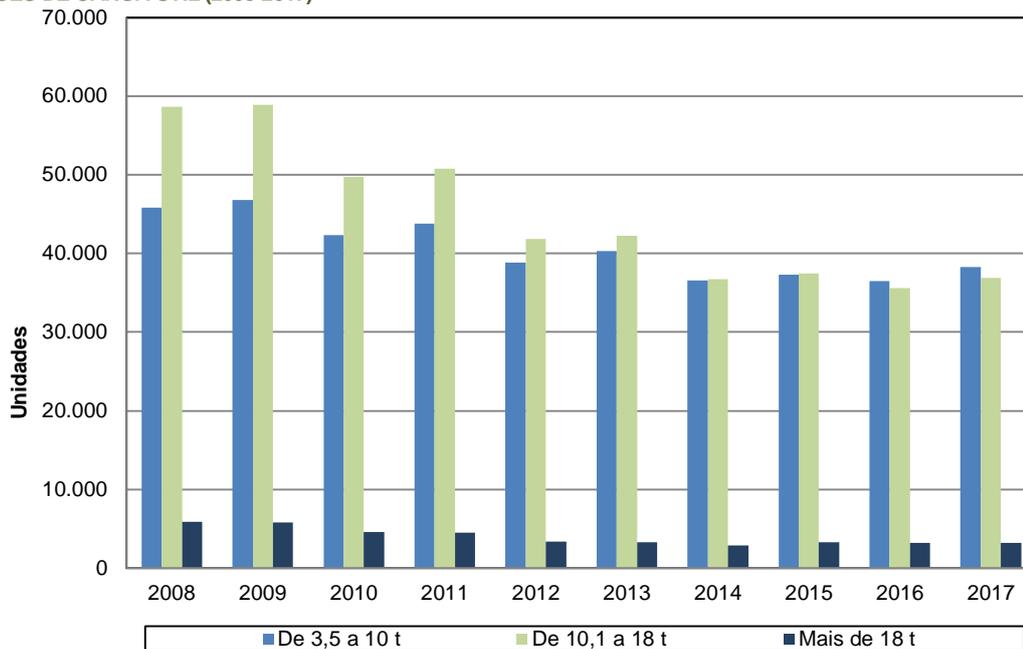
Em 2017, a percentagem associada a cada escalão de carga peso bruto era de 40,8% para o escalão entre 3,5 a 10t, 33,9% para o escalão entre 10,1 a 19t e 25,3% para o escalão superior a 19t, distribuição semelhante à situação registada em 2008 (40,6%, 34,7% e 24,7%, respetivamente).

Tanto em Espanha como em Portugal o escalão com o menor peso bruto constitui uma parte importante do número de veículos que operam transporte por conta própria, embora em Portugal a diferença face aos outros escalões não seja tão notória.

B. PARQUE POR CONTA DE OUTRÉM

Nos Gráficos 29 e 30 apresenta-se a evolução de veículos que efectuem transporte por conta de outrem, por escalões de carga útil e peso bruto, respectivamente, em Espanha e Portugal.

GRÁFICO 29
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE CAMIÕES QUE OPERAM EM ESPANHA TRANSPORTE POR CONTA DE OUTRÉM, POR ESCALÕES DE CARGA ÚTIL (2008-2017)

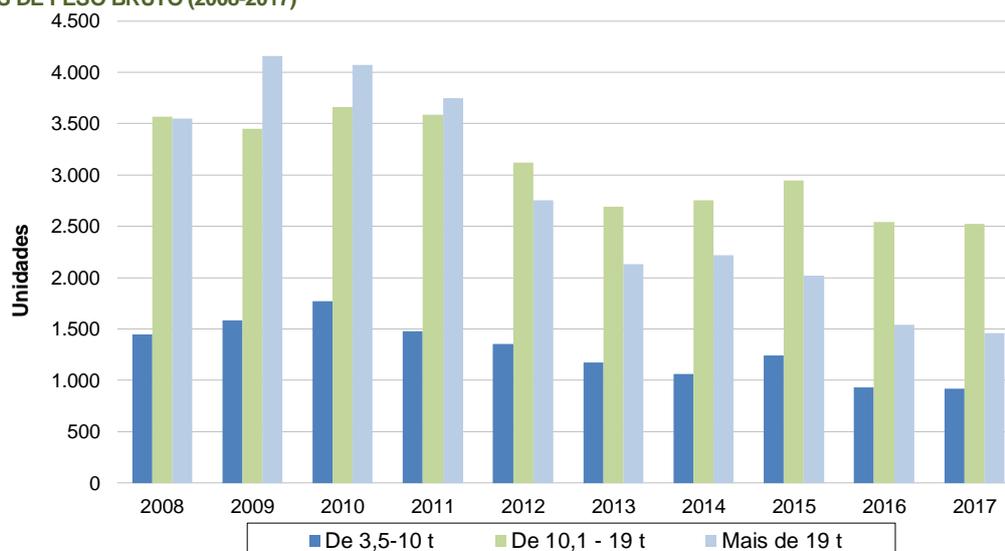


Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC) (Ministerio de Fomento, Espanha).

Em Espanha, entre 2008 e 2017 registou-se um decréscimo de 29% no número de veículos que operam transporte por conta de outrem, com maior incidência no escalão de carga útil mais elevado (-45%).

No último ano em análise, observou-se um aumento no número de veículos afetos a este tipo de transporte (4%) bem como em qualquer dos escalões considerados. Por outro lado, os veículos do escalão de carga útil entre 10,1 e 18 toneladas representavam 47% do transporte por conta de outrem em 2017, percentagem próxima à dos veículos de carga útil entre 3,5 e 10 toneladas (49%). Os veículos de maior dimensão representavam 4% do total em 2017.

GRÁFICO 30
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE CAMIÕES QUE OPERAM EM PORTUGAL TRANSPORTE POR CONTA DE OUTRÉM, POR ESCALÕES DE PESO BRUTO (2008-2017)



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

Em Portugal, o escalão intermédio de peso bruto (entre 10,1 e 19 toneladas) tem vindo a ganhar importância relativa, contrariamente ao que se vem observando no escalão superior (mais de 19 toneladas) que tem perdido quota ao longo dos anos. Assim, em 2017 o escalão de peso bruto intermédio (entre 10,1 e 19 toneladas) já representava 51% do total de veículos que operam o transporte por conta de outrem em Portugal (47% em 2015 e 41% em 2008). O escalão superior (mais de 19 toneladas) representava cerca de 30% do total transportado e o escalão de peso bruto inferior (de 3,5 a 10t) respondia por 19% do total.

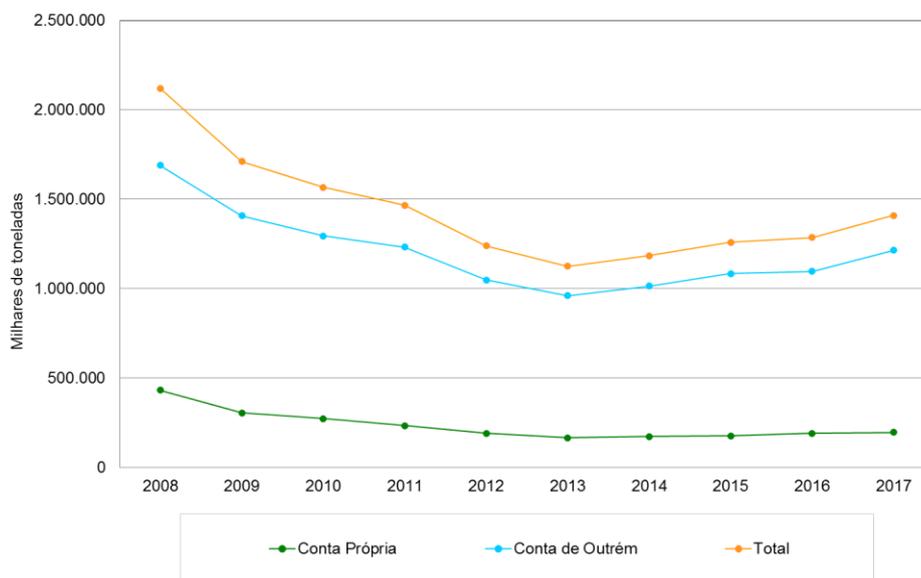
5.2.5. Transporte de mercadorias por conta própria e por conta de outrem em veículos espanhóis e portugueses

Nos Gráficos 31 e 32 apresenta-se a evolução do volume de mercadorias transportadas (transporte nacional e internacional) em veículos espanhóis e portugueses por conta própria e por conta de outrem, entre 2008 e 2017.

No período em análise, observa-se um decréscimo no total do volume de mercadorias transportadas por veículos espanhóis (-33,5% entre 2008 e 2017). As maiores quebras registaram-se entre 2008 e 2013 tanto para as mercadorias transportadas por conta própria como por conta de outrem (- 62% e -43% respectivamente). Não obstante, entre 2013 e 2017 regista-se um crescimento em ambas as tipologias, traduzindo um aumento de 25,3% no volume total de mercadorias transportadas por veículos espanhóis.

De acordo com a série de dados apresentada, o transporte por conta de outrem tem representado mais de 80% do volume total de mercadorias transportadas, sendo 2014, 2015 e 2017 os anos onde esta participação atinge o seu valor mais elevado com 86%. O transporte por conta própria tem vindo a evidenciar alguma dificuldade em recuperar quota de mercado, atingindo em 2008 o seu melhor registo com uma representação de 20% no volume de mercadorias transportadas.

GRÁFICO 31
EVOLUÇÃO DA TONELAGEM TRANSPORTADA POR VEÍCULOS ESPANHÓIS (EM TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CONTA PRÓPRIA E DE OUTREM (2008-2017)

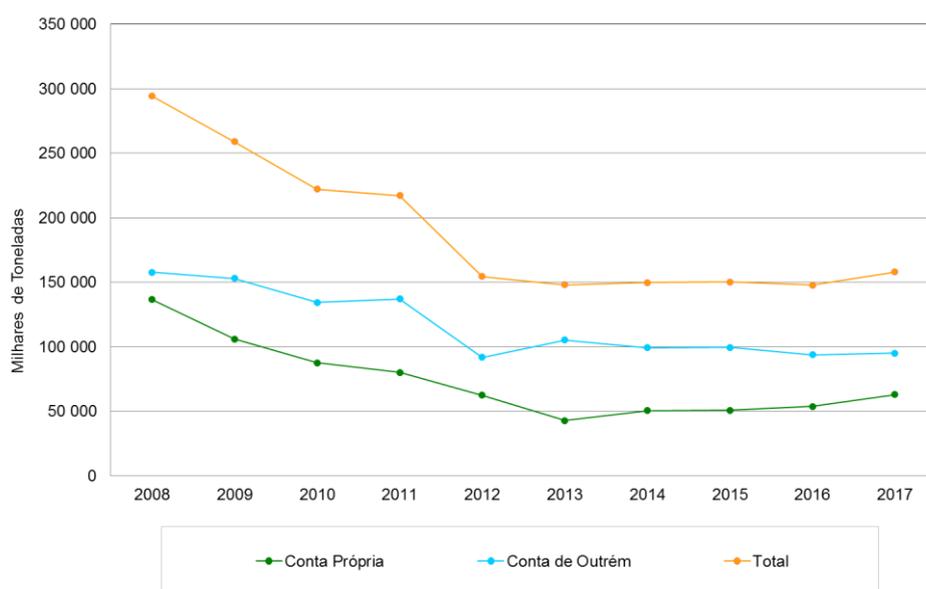


Fonte: Elaboração própria a partir de dados do EUROSTAT. Estatísticas sobre transporte de mercadorias por rodovia. Regulamento C1172/98. (Summary of annual road freight transport by type of operation and type of transport (1 000 t, Mio Tkm, Mio Veh-km)[road_go_ta_tot])

Em Portugal, a evolução do volume de mercadorias transportadas pelos dois grupos de veículos pesados revela alguma similitude com o que referimos anteriormente para Espanha. Regista-se um decréscimo no total do volume de mercadorias transportadas entre os anos de 2008 e 2013 (-50%), sendo o transporte por conta própria o que reflete um maior decréscimo relativo (-69%). O movimento de mercadorias em transporte por conta outrem decresceu 33% naquele período.

A partir do ano de 2013, observam-se sinais de recuperação, mais acentuados em 2017, embora ainda bastante aquém do volume de mercadorias transacionadas em 2008 (294 milhões de toneladas em 2008 e 158 milhões em 2017). Em termos da quota de mercado assumida pelos dois grupos de veículos pesados utilizados, observa-se que o transporte por conta de outrem tem vindo a recuperar face ao transporte por conta própria, embora mantendo-se preponderante no transporte de mercadorias em veículos matriculados em Portugal. Em 2017 o transporte por conta de outrem representava 60% do total transacionado (54% em 2008) e o transporte por conta própria assumia 40% (46% em 2008).

GRÁFICO 32
EVOLUÇÃO DA TONELAGEM TRANSPORTADA POR VEÍCULOS PORTUGUESES (EM TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CONTA PRÓPRIA E DE OUTRÉM (2008-2017)



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

5.2.6. Tipologia dos produtos transportados

A tabela 12 apresenta o tipo e quantidade de mercadorias transportadas em transporte internacional, em veículos pesados matriculados em Espanha e Portugal (2017).

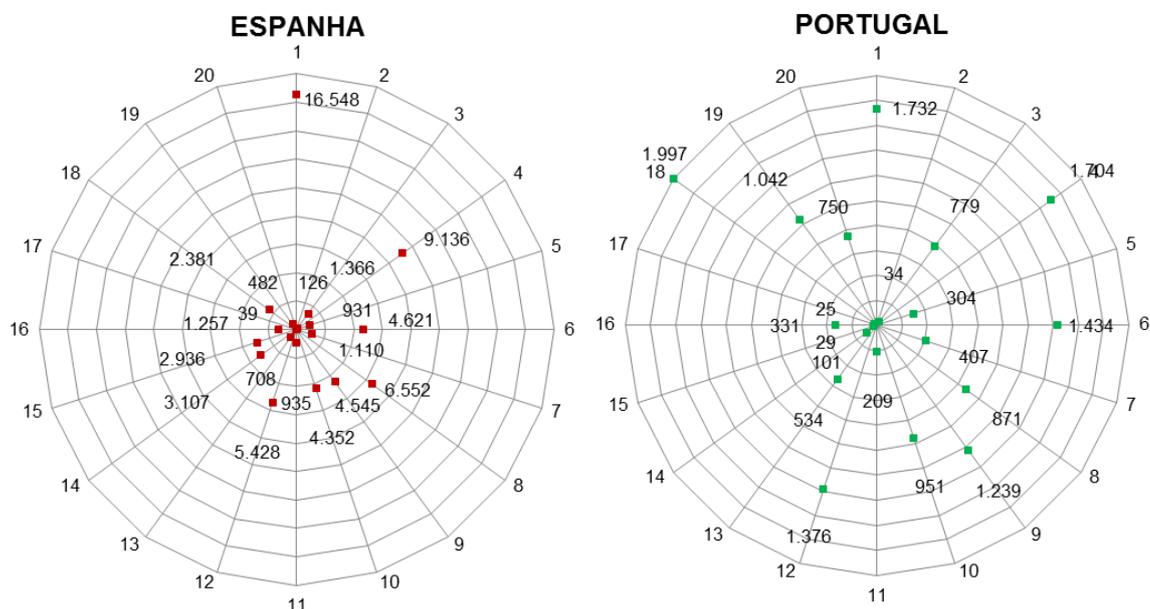
TABELA 12
TIPOLOGIA E VOLUME DAS MERCADORIAS CARREGADAS E DESCARREGADAS , EM TRANSPORTE
INTERNACIONAL, EM VEÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EM ESPANHA E PORTUGAL (2017)

CAPÍTULO	TIPO DE MERCADORIAS	PAÍS	
		ESPANHA (10 ³ TON)	PORTUGAL (10 ³ TON)
1	Produtos da agricultura, da produção animal, da caça, e da sicultura, pesca e outros produtos da pesca	16 548	1 732
2	Hulha, antracite; petróleo bruto e gás natural	126	34
3	Produtos não energéticos das indústrias extractivas ; turba; uranio e tório	1 366	779
4	Produtos alimentares, bebidas e tabaco	9 136	1 704
5	Têxteis e outros produtos têxteis, couro e artigos do couro	931	304
6	Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e cestaria; pasta de papel, papel e produtos da indústria de papel; edição, artes gráficas e suportes gravados	4 621	1 434
7	Coque e produtos petrolíferos refinados	1 110	407
8	Produtos químicos e fibras artificiais e sintéticas; produtos da borracha e de matérias plásticas ; combustível nuclear	6 552	871
9	Outros produtos minerais não metálicos.	4 545	1 239
10	Metais de base, produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	4 352	951
11	Máquinas de equipamento n.e.c.; Máquinas de escritório e equipamento informático, máquinas e aparelhos eléctricos n.e; equipamentos e aparelhos de radiotelevsão e telecomunicações, instrumentos de medicina, de precisão e de óptica; relógios	935	209
12	Material de transporte	5 428	1 376
13	Móveis, outros produtos das indústrias transformadoras n.e	708	534
14	Matérias primas secundárias, resíduos municipais e outros resíduos	3 107	101
15	Correio, encomendas	2 936	29
16	Equipamento e material utilizado no transporte de mercadorias	1 257	331
17	Mercadorias transportadas no contexto de uma mudança de carácter privado ou profissional ; bagagem e artigos que acompanham os viajantes; veículos a motor transportados para reparação, outros bens não mercantis n.e.	39	25
18	Mercadorias grupadas: diversos tipos de mercadorias transportadas em conjunto	2 381	1 997
19	Mercadorias não identificáveis , mercadorias que por determinado motivo não podem ser identificadas e, por conseguinte, não se podem classificar num dos grupos de 01 a 16.	482	1 042
20	Outros artigos n.e.	0	750
Total		66 560	15 849

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

No Gráfico 33 estão refletidos os valores da Tabela 12.

GRÁFICO 33
TIPOLOGIA E VOLUME DAS MERCADORIAS CARREGADAS E DESCARREGADAS , EM TRANSPORTE
INTERNACIONAL, EM VEÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EM ESPANHA E PORTUGAL , EM 2017
 (milhares de toneladas)



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

Nota: Os gráficos tem escalas diferentes.

O Gráfico 33 revela como em Espanha os três principais grupos de mercadorias situadas entre os eixos de 4 a 16 milhões de toneladas concentram 48,4% do volume de mercadorias transportadas. Tratam-se dos seguintes grupos: produtos da agricultura, da pecuária, da caça e da silvicultura; pesca e outros produtos da pesca (24,9%), produtos alimentares, bebidas e tabaco (13,7%) e produtos químicos e fibras sintéticas; produtos da borracha e plásticos; combustível nuclear (9,8%).

Para Portugal os três principais grupos de mercadorias somam 34,3% do volume total de mercadorias, todos eles situados entre os eixos de 1,5 a 2 milhões de toneladas. Os grupos são: Mercadorias agrupadas: distintos tipos de mercadorias transportadas conjuntamente (12,6%), produtos da agricultura, da pecuária, da caça e da silvicultura; pesca e outros produtos da pesca (10,9%), e produtos alimentares, bebidas e tabaco (10,8%)

Os eixos de maior concentração de tipologias de mercadorias quer para Portugal quer para Espanha são os inferiores. Para Espanha até ao eixo de 2 milhões de toneladas incluem-se 9 grupos de mercadorias, para Portugal até ao eixo de 0,5 milhões de toneladas incluem-se 8 grupos.

5.3. TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR FERROVIA

Na Tabela 13 apresenta-se a evolução do transporte internacional de mercadorias com origem e destino em Portugal, entre 2008 e 2017.

O transporte internacional de mercadorias por caminho-de-ferro de e para Portugal sempre teve Espanha como principal origem/destino.

As trocas comerciais com os outros países dos União Europeia são reduzidos e o volume de mercadorias transportado por ferrovia de/para outros países que não Espanha tem caído de ano para ano, sendo mesmo nulo desde 2015.

TABELA 13
EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADORIAS POR FERROVIA, DE/PARA PORTUGAL, POR REGIÕES DE ORIGEM / DESTINO (2008-2017)

	(milhares de toneladas)									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ESPAÑA	724,6	503,5	798,5	941,0	1 058,3	1 351,6	1 670,0	1 708,9	1 769,5	1 832,2
FRANÇA	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
OUTROS PAÍSES DA UE	0,0	0,0	0,0	1,9	40,4	52,4	0,5	0,0	0,0	0,0
TOTAL UE	725,0	503,5	798,5	942,9	1 098,7	1 404,1	1 670,5	1 708,9	1 769,5	1 832,2

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

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

Reflexo da crise financeira internacional, em 2009 registou-se o valor mais baixo no movimento de mercadorias entre Espanha e Portugal, com um decréscimo de 31% relativamente a 2008. Entre 2009 e 2017 verificou-se uma tendência crescente no volume total de mercadorias transportadas, com uma variação positiva de 364%, o que equivale a mais 1,8 milhões de toneladas.

Após um período de crescimento do transporte ferroviário de mercadorias com os “outros países da UE” entre 2011 e 2013 (valor máximo observado de 52.400 toneladas em 2013), observa-se em 2014 a inversão daquela tendência, registando-se valores nulos a partir de 2015.

5.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS

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

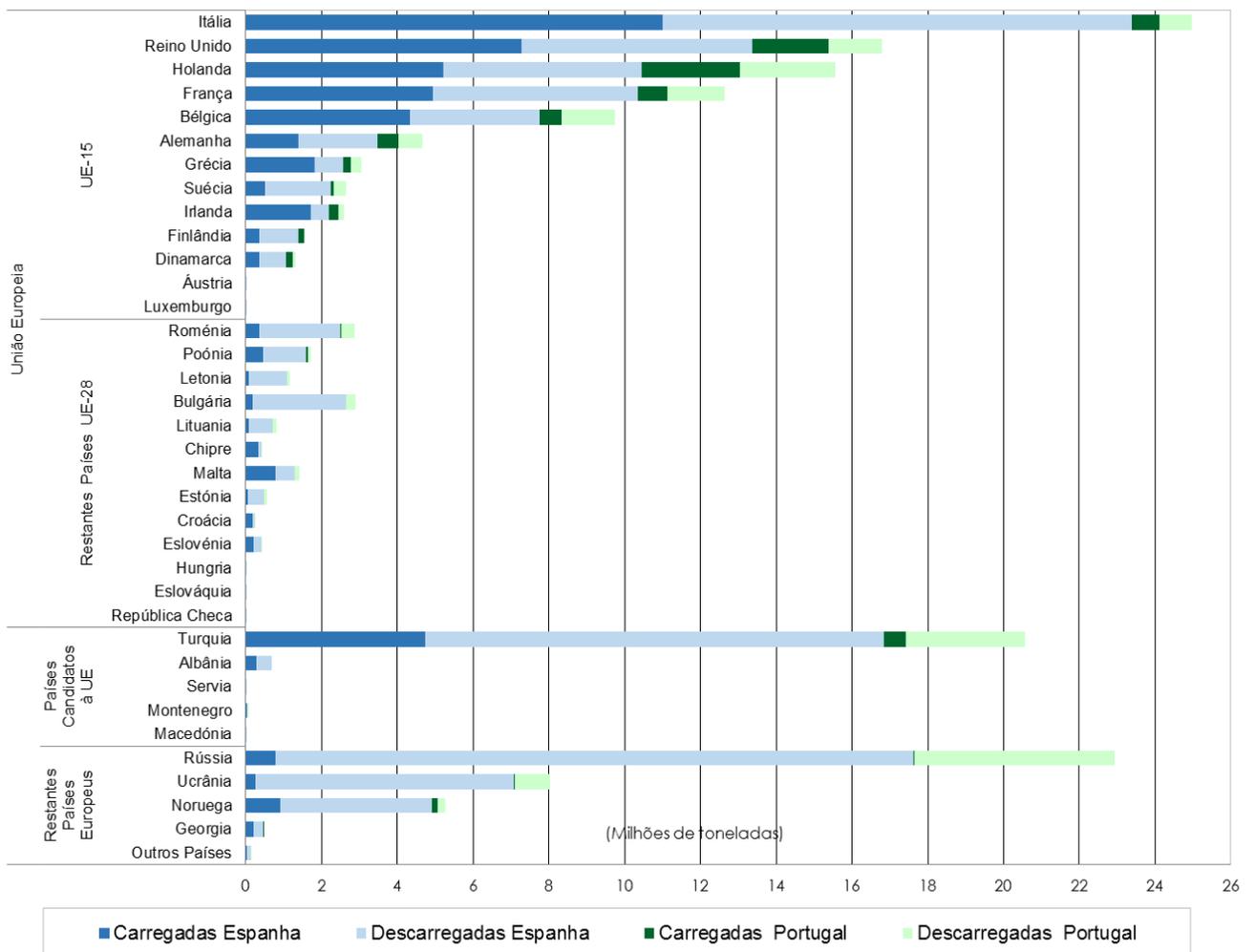
Em 2017, o transporte marítimo de mercadorias de Espanha e Portugal com os restantes países europeus situou-se em 166,2 milhões de toneladas, o que reflete um aumento de 26,1 milhões de toneladas em relação a 2015. Esta situação foi devida ao aumento dos tráfegos tanto nos portos espanhóis (17,9%) como nos portos portugueses (22,6%).

O gráfico 34 apresenta o tráfego de mercadorias por via marítima com origem/destino nos portos da Península Ibérica e para os diferentes países europeus.

Observa-se a importância da Itália nas relações marítimas uma vez que absorve 15% do total de mercadorias com origem/destino na Península Ibérica.

Na relação com União Europeia são também importantes para Espanha e Portugal as trocas com o Reino Unido, Holanda e França, com 10,1%, 9,4% e 7,6%, respetivamente, sobre o total das trocas por via marítima.

GRÁFICO 34
DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA COM ORIGEM/DESTINO NOS PORTOS DA PENÍNSULA IBÉRICA (2017)



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

Fora da União Europeia destaca-se o tráfego com a Rússia (13,8% do total) e Turquia (12,4% do total).

Merece ainda destaque a importância da Itália no transporte de mercadorias entre os portos continentais espanhóis e o resto da Europa (sem considerar Portugal), representando 17% do total. Relativamente aos portos portugueses, destaca-se o transporte marítimo realizado com a Holanda (17,8% do total).

Na Tabela 14 evidencia-se o volume de toneladas movimentadas por Espanha e Portugal de e para os países europeus, agrupados segundo a sua relação com a União Europeia.

TABELA 14

DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE OS PAÍSES DA PENÍNSULA IBÉRICA E OS PAÍSES DA EUROPA EM AMBOS OS SENTIDOS (2017)

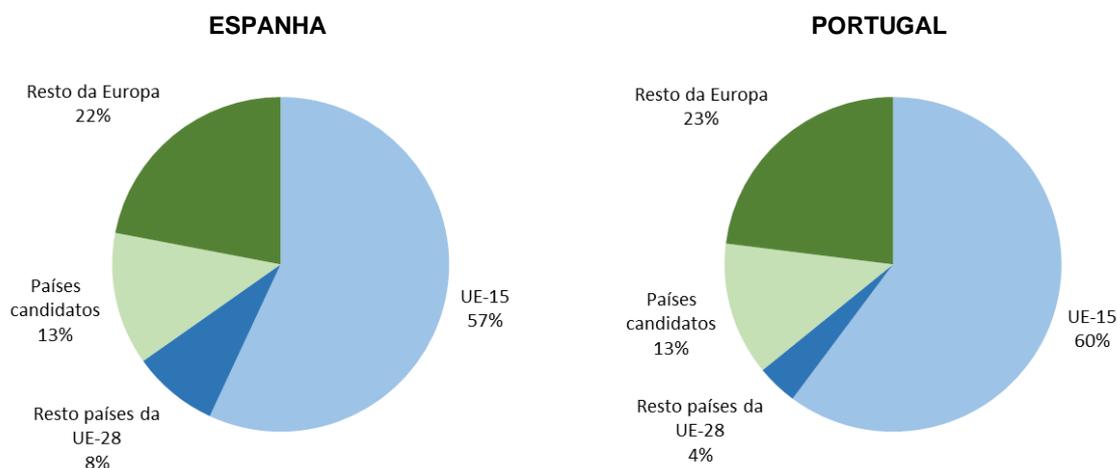
		(milhões de toneladas)		
		TOTAL EM AMBOS OS SENTIDOS (EM MT)		
		ESPANHA	PORTUGAL	PENÍNSULA IBÉRICA
União Europeia	UE-15	78,23	17,31	95,54
	Resto países da UE-28	11,39	1,13	12,52
Países candidatos		17,62	3,71	21,33
Resto da Europa		30,22	6,62	36,84
TOTAL EUROPA		137,47	28,76	166,23

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

Em 2017, dos 166,2 milhões de toneladas de mercadorias transportadas por via marítima entre a Península Ibérica e os países da Europa, 65,2% foram realizadas com os países da União Europeia (108,1 milhões de toneladas), e entre estes destaca-se a UE15, representando 57,5% daquele total. O transporte com o conjunto de países candidatos à União Europeia e com os restantes países da Europa representa a 12,8% e 22,2%, respectivamente.

No Gráfico 35 apresenta-se a importância de cada agrupamento de países europeus no transporte marítimo com os portos espanhóis e portugueses, observando-se uma distribuição semelhante em ambos os países.

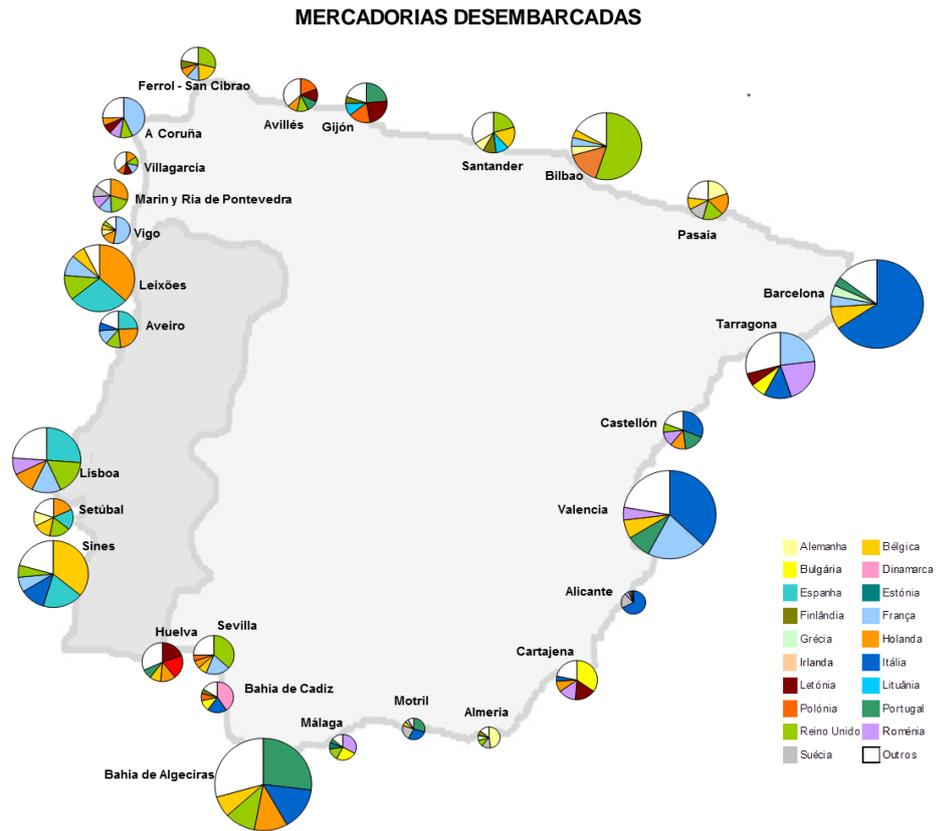
GRÁFICO 35
DISTRIBUIÇÃO RELATIVA DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS DE ESPANHA E PORTUGAL COM OS PAÍSES DA EUROPA (2017)



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

Na figura 9 apresenta-se a relação entre os portos peninsulares e os cinco principais países da UE28 com os quais estes mantêm relações comerciais de importação e exportação em 2017.

FIGURA 9
TRÁFEGO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS COM OS 5 PRINCIPAIS PAÍSES DA UE28, COM ORIGEM E DESTINO
NOS PORTOS DA PENÍNSULA IBÉRICA (2017)



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

Em 2017 o transporte marítimo de mercadorias entre os cinco principais portos portugueses (Lisboa, Leixões, Sines, Aveiro e Setúbal) e o conjunto da União Europeia (Espanha incluída) ascendeu a 25,4 milhões de toneladas considerando as exportações (43,5%) e importações (56,5%).

Através dos portos de Lisboa, Leixões e Sines entraram em Portugal 11,5 milhões de toneladas, o que representa cerca de 80,0% do volume de mercadorias importadas através dos 5 portos principais. Por origem geográfica, destacam-se os fluxos de mercadorias com origem em Espanha, Holanda, França, Bélgica e Reino Unido.

No que respeita às exportações com destino à UE28, os portos portugueses de Sines (4,4 milhões de toneladas), Leixões (3,0 milhões de toneladas) e Setúbal (1,7 milhão de toneladas) são os mais importantes, sendo Sines o principal porto exportador português e o quinto em termos peninsulares. Os portos de Sines, Leixões e Setúbal representam 82,7% do volume de mercadorias exportadas através dos cinco principais portos portugueses. Espanha, Holanda e o Reino Unido são os principais países da UE a que se destina a mercadoria embarcada em Portugal Continental.

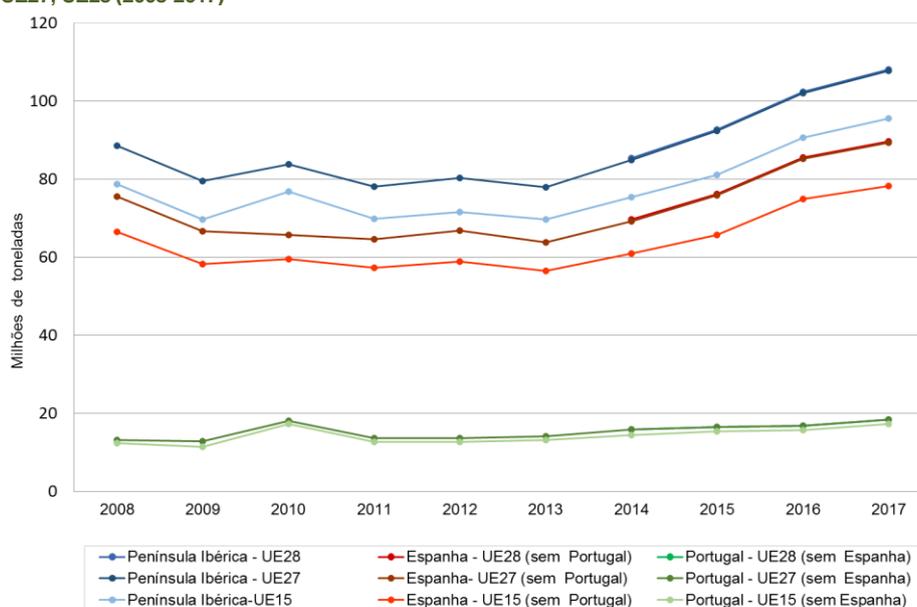
No que respeita aos portos do continente espanhol, em 2017 o volume de mercadorias exportadas e importadas com origem/destino o conjunto da União Europeia (Portugal incluída) atingiu 82,3 milhões de toneladas (55,6 % do total).

Os principais portos importadores são os de Algeciras (9,70 milhões de toneladas), de Barcelona (6,15 milhões de toneladas) e de Valência (6,10 milhões de toneladas). Para o conjunto dos portos espanhóis, os principais países de origem são a Itália, Reino Unido, França e Holanda.

Em 2017, o volume de mercadorias exportadas pelos portos espanhóis continentais com destino à UE ascendeu a 36,54 milhões de toneladas. De destacar os portos de Valência (5,64 milhões de toneladas), de Bilbao (5,62 milhões de toneladas), de Algeciras (5,42 milhões de toneladas) e de Barcelona (5,30 milhões de toneladas). Itália, Reino Unido, Holanda e França foram os principais destinos das mercadorias dos portos espanhóis continentais.

No Gráfico 36 pode-se observar a evolução do transporte de mercadorias por via marítima entre Portugal e Espanha e a União Europeia, no período entre 2008 e 2017.

GRÁFICO 36
EVOLUÇÃO DAS TROCAS COMERCIAIS DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE A PENÍNSULA IBÉRICA E A UE15, UE27, UE28 (2008-2017)



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

No período em análise, o comércio entre Portugal e os restantes países da União Europeia não registou grandes flutuações, apresentando uma tendência ligeiramente crescente a partir de 2014.

Em 2017, dos 108,1 milhões de toneladas de mercadorias transportadas entre a Península Ibérica e os restantes países da UE28, 83% foram efetuadas por Espanha e 17% por Portugal.

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

Nas tabelas 15 e 16 apresenta-se a evolução das trocas comerciais de mercadorias por via marítima entre os portos espanhóis e portugueses no período 2008-2017.

Durante o ano de 2017, Espanha importou um total de 3,9 milhões de toneladas provenientes de Portugal, valor idêntico ao verificado em 2016 mas que reflecte um decréscimo de 13,7% relativamente a 2015. As Autoridades Portuárias fora do território continental espanhol absorveram cerca de 22% do volume total de mercadorias com origem em Portugal. Relativamente aos principais portos importadores espanhóis, em 2017, salienta-se a redução registada em Algeciras mantendo-se a tendência já observada em 2016, representando um decréscimo de 14% face a 2015. Também os portos de Valência, Motril e Avilés apresentaram quebras significativas em relação a 2015 na ordem dos 56%, 43% e 42%, respectivamente. Com uma evolução positiva registam-se os portos A Coruña, Huelva e Las Palmas que apresentaram uma evolução positiva face a 2015, registando acréscimos de 30%, 33% e 364%, respetivamente. O conjunto de portos Algeciras e Las Palmas representaram em 2017 mais de metade das mercadorias importadas de Portugal.

TABELA 15
EVOLUÇÃO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE OS PRINCIPAIS PORTOS ESPANHÓIS E OS PORTOS PORTUGUESES, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2017)

AUTORIDADE PORTUÁRIA ESPANHOLA	DESCARREGADAS EM ESPANHA PROVENIENTES DE PORTUGAL (toneladas)									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Baía de Algeciras	601.625	638.140	625.658	864.674	1.098.909	1.311.665	1.403.080	1.681.198	1.550.562	1.449.474
Las Palmas	115.779	103.910	159.964	183.705	176.586	81.497	105.936	535.921	682.650	697.269
Gijón	48.330	38.156	36.418	15.114	38.597	240.657	198.979	299.402	295.033	334.393
Valencia	445.641	487.769	435.612	449.816	645.287	623.436	362.862	646.849	378.952	283.250
Castellón	123.615	24.550	95.990	134.023	89.917	180.512	224.748	233.262	241.476	282.615
Barcelona	148.091	55.313	40.466	70.538	134.455	521.279	269.907	320.527	141.350	257.166
Huelva	519.229	50.869	67.986	166.543	92.022	86.942	71.330	130.388	94.393	173.655
Sta Cruz de Tenerife	18.303	141.203	184.306	186.236	157.459	20.370	30.686	142.888	143.298	112.986
Tarragona	65.116	75.295	90.315	134.480	137.060	179.644	87.133	103.334	99.643	69.530
Motril						20.269	106.340	82.288	29.060	46.581
A Corunha	17.271	17.677	23.292	65.708	14.644	37.811	24.867	9.937	16.370	46.059
Avilés	46.640		9.160	9.328		30.395	17.065	60.577	47.869	35.084
Ceuta	20.379	209	39.407	76.125	915	62.488	39.664	48.037	31.800	31.190
Vigo	20.073	18.394	18.884	17.034	14.474	15.121	19.471	16.021	19.171	18.452
Santander	14.428	1.510	16.638	36.197	9.851	6.056	10.300	27.572	15.178	14.493
Bilbao	47.602	18.699	10.386	6.121	9.019	152.603	108.052	60.636	6.184	12.201
Málaga	191.642	42.409	29.054	50.875	64.724	11.310	0	31.412	23.047	12.193
Outros	316.550	126.683	99.141	140.745	159.218	125.819	62.301	75.595	55.620	11.068
TOTAL- CONTINENTE	2.598.142	1.595.142	1.598.916	2.156.281	2.507.996	3.543.281	2.966.306	3.778.642	3.013.908	3.046.213
TOTAL (com ILHAS)	2.760.314	1.840.786	1.982.677	2.607.262	2.843.137	3.707.874	3.142.721	4.505.843	3.871.655	3.887.658

EVOLUÇÃO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE OS PRINCIPAIS PORTOS ESPANHÓIS E OS PORTOS PORTUGUESES, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2017) (CONTINUAÇÃO)

(toneladas)

AUTORIDADE PORTUÁRIA ESPANHOLA	CARREGADAS EM ESPANHA COM DESTINO A PORTUGAL									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Baía de Algeciras	657.066	600.623	862.941	813.063	891.572	1.175.583	1.290.628	1.072.498	1.047.225	982.427
Huelva	118.900	232.209	461.985	873.247	396.255	312.433	319.593	289.348	463.513	478.019
Valencia	263.229	214.616	253.851	298.487	233.650	292.430	360.777	287.876	278.027	307.791
Ferrol-San Cibrao	109.748	62.070	59.073	97.701	182.333	250.598	200.512	140.451	175.143	203.207
Cartagena	37.320	63.189	90.303	176.013	166.371	75.783	183.395	205.570	133.762	196.199
Bilbao	94.911	52.779	21.024	51.671	274.627	107.812	177.897	164.102	120.801	191.986
Barcelona	169.345	138.072	151.064	181.102	125.627	100.018	117.498	106.809	90.112	190.537
A Coruña	161.738	129.914	284.387	311.659	276.674	318.794	184.642	199.743	290.305	170.860
Terragona	96.907	75.519	94.657	69.376	73.767	118.095	65.317	20.575	62.418	142.748
Las Palmas	79.080	112.419	113.552	125.873	78.432	54.908	50.165	67.382	98.605	139.011
Sevilla	12.760	14.668	50.507	45.551	61.393	44.998	67.811	66.341	43.638	61.322
Santander	2.919	-	-	4.207	-	47.369	93.270	134.784	95.497	60.374
Avilés	22.370	45.012	16.455	10.406	11.803	15.104	62.212	72.902	75.815	50.750
Castellón	54.964	0	20.488	76.299	22.315	28.627	2.059	18.629	45.684	46.590
Vigo	17.588	23.634	36.557	42.047	35.510	40.435	22.978	25.487	21.864	27.811
Santa Cruz de Tenerife	42.480	39.170	39.015	87.034	57.201	76.951	40.038	13.290	14.047	19.672
Málaga	14.175	169	9.375	31.237	31.027	14.159	14.813	19.112	22.815	17.253
Outros	118.481	93.698	97.486	63.886	100.520	66.477	138.216	93.080	44.438	56.094
TOTAL- CONTINENTE	1.919.767	1.712.045	2.472.508	3.128.599	2.869.086	3.008.541	3.301.174	2.894.419	3.011.058	3.183.969
TOTAL (COM ILHAS)	2.073.981	1.897.761	2.662.720	3.358.859	3.019.077	3.140.574	3.391.821	2.997.979	3.123.710	3.342.652

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

Em 2017, no que se refere às mercadorias exportadas de Espanha para Portugal, o porto de Algeciras foi o que registou o maior volume transacionado, (cerca de 1,0 milhão de toneladas equivalendo a 29% do total de mercadorias exportadas pelos portos espanhóis), mantendo uma quebra que se vem verificando desde 2015.

Embora em 2017 os portos espanhóis insulares representassem apenas 4,7% do total das mercadorias exportadas com destino a Portugal, tanto o porto de Las Palmas como o porto de Tenerife registaram evoluções positivas em relação a 2016 (41% e 40% respetivamente). Relativamente aos portos espanhóis mais representativos enquanto origem das mercadorias exportadas para Portugal destacam-se os aumentos nos volumes transacionados nos portos de Huelva, Ferrol-San Cibrao, Barcelona e Terregona.

As maiores quebras face a 2016 registaram-se nos portos de A Coruña (-41%), Santander (36,7%) e Avilés (-33%).

TABELA 16
EVOLUÇÃO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE OS PRINCIPAIS PORTOS
PORTUGUESES E OS PORTOS ESPANHÓIS, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2017)

(milhares de toneladas)										
DESCARREGADAS EM PORTUGAL PROVENIENTES DE ESPANHA										
ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Aveiro	230	011	178	200	267	354	388	365	466	444
Leixões	651	392	711	872	743	739	763	915	1 027	993
Lisboa	564	601	847	1 203	882	796	873	967	747	788
Setúbal	115	227	268	447	388	395	390	218	294	149
Sines	418	506	884	822	1 021	1 148	1 359	1 067	1 207	1 746
Total	1 978	1 737	2 889	3 543	3 301	3 433	3 773	3 531	3 741	4 120
CARREGADAS EM PORTUGAL COM DESTINO ESPANHA										
ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Aveiro	312	000	259	090	053	040	016	021	050	013
Leixões	273	178	197	289	317	253	182	495	262	350
Lisboa	675	354	332	209	199	209	181	156	138	199
Setúbal	422	143	187	218	090	139	095	093	100	075
Sines	793	770	918	976	1 146	2 151	1 594	2 615	2 578	2 195
Total	2 476	1 444	1 894	1 781	1 805	2 791	2 068	3 381	3 128	2 832

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

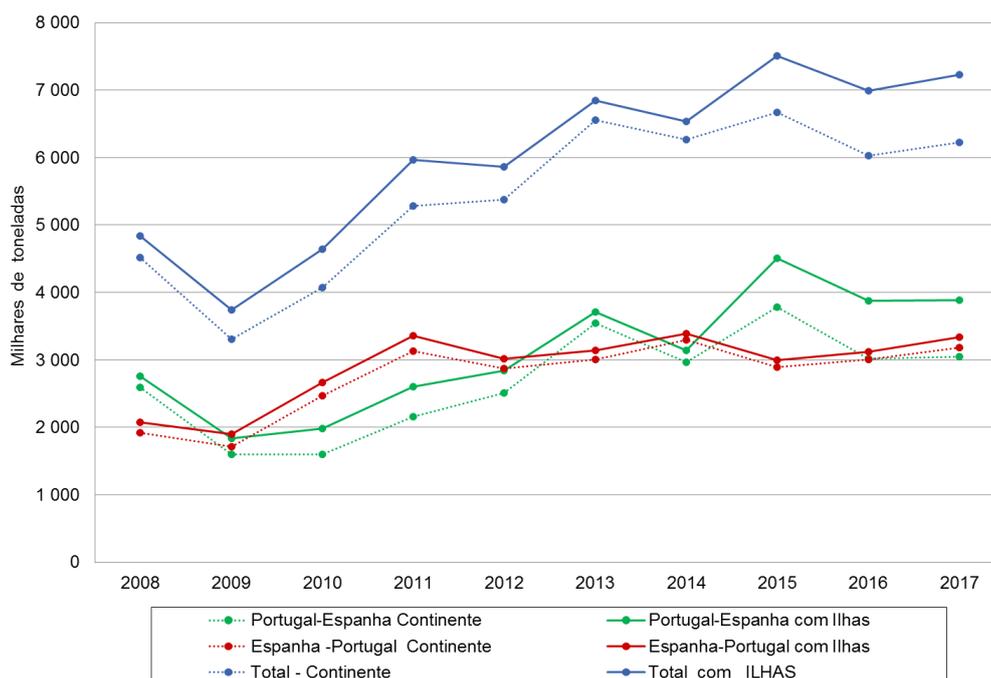
Os portos portugueses de maior importância nas transações comerciais por via marítima com Espanha são os portos de Sines, Leixões e Lisboa.

O porto de Sines foi o porto mais expressivo neste tipo de relações ao longo do período em análise, representando em 2017, 42,4% do volume total das importações de Espanha.

Em 2017, Sines foi também o porto com maior volume de mercadorias exportadas, apesar do decréscimo verificado em relação aos dois anos anteriores, representando 77,5% do volume movimentado nos principais portos portugueses. Os portos de Leixões e Lisboa verificaram um aumento no volume de mercadorias exportadas em relação a 2016.

O Gráfico 37, elaborado a partir dos dados da Tabela 15, representa a evolução do transporte marítimo entre Espanha e Portugal no período 2008-2017.

GRÁFICO 37
EVOLUÇÃO DAS TROCAS DE MERCADORIAS POR VIA MARÍTIMA ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, EM AMBOS OS SENTIDOS (2008-2017)



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

Entre 2008 e 2017 o movimento de mercadorias entre Portugal e Espanha por via marítima situou-se nos 60,2 milhões de toneladas, 51% das quais foram descarregadas em Espanha.

5.5. TRANSPORTE POR CONDUTA (GÁS EM GASODUTO ESPANHA/PORTUGAL)

Em 2017, a entrada por Espanha de gás em gasoduto na Rede Nacional de Transporte de Gás Natural correspondeu a movimentos de 29,8 mil Gigawatts/hora.

A série de dados disponível de 2012 a 2017 evidencia uma tendência crescente até 2016 (Variação média anual 2012-2016=8%). Em 2017 a situação inverte-se, registando-se uma quebra de 17,8% face ao ano anterior.

TABELA 17
ENTRADA DE GÁS EM GASODUTO NA REDE NACIONAL DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL POR ESPANHA

	Unidade: gwh					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Entradas de Gás	27 101	27 550	30 973	35 235	36 198	29 756
Campo Maior	26 835	27 227	30 938	35 076	35 913	29 649
Valença do Minho	266	323	35	158	285	107

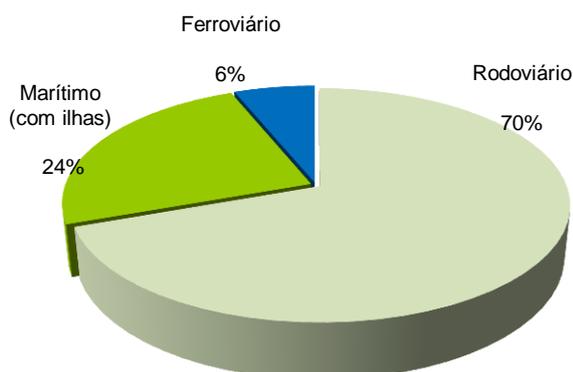
Fonte:REN Gasodutos S.A.

5.6. RESUMO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS

Em 2017, o total de mercadorias transportadas entre Portugal e Espanha aproximou-se dos 30 milhões de toneladas. No Gráfico 38 observa-se que o transporte rodoviário representou 70% daquelas trocas comerciais, o marítimo 24% e o ferroviário 6%, quotas semelhantes às registadas em 2015.

Comparando a participação dos vários modos de transporte de mercadorias em 2008 e 2017, observamos um aumento da quota do transporte marítimo (de 16% para 24%) e do transporte ferroviário (de 2% para 6%). Este incremento nos modos mais sustentáveis ocorreu em detrimento do peso do modo rodoviário, que passou de 82% para 70%.

GRÁFICO 38
DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2017)



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

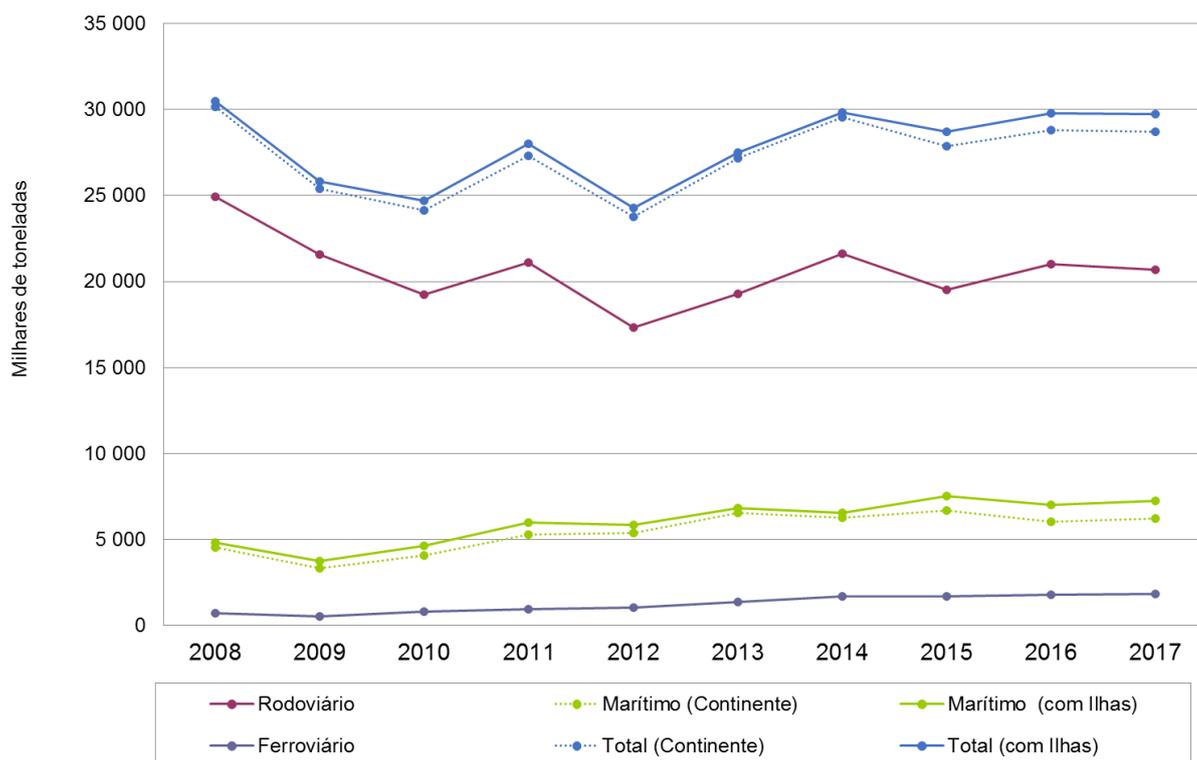
TABELA 18
RESUMO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL EM 2017 POR MODO DE TRANSPORTE E SUA COMPARAÇÃO COM O ANO DE 2016

MODO DE TRANSPORTE	ANO		VARIAÇÃO (milhares de toneladas)	
	2016	2017	Milhares de Toneladas	PERCENTAGEM
Rodovia	21 009	20 664	- 345	-1,6%
Marítimo (com ilhas)	6 995	7 230	235	3,4%
Marítimo (Continente)	6 025	6 230	205	3,4%
Ferrovário	1 770	1 832	62	3,5%
Total (Continente)	28 804	28 726	- 78	-0,3%
Total (com ilhas)	29 774	29 726	- 48	-0,2%

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

O Gráfico 39 apresenta a evolução do volume de mercadorias transportadas entre Espanha e Portugal no período 2008 e 2017.

GRÁFICO 39
EVOLUÇÃO DO VOLUME DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS ENTRE ESPANHA E PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2008-2017)



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

Entre 2008 e 2017 o volume de mercadorias transportadas por rodovia entre Espanha e Portugal decresceu 4,3 milhões de toneladas (-17%). Os modos marítimo (considerando as ilhas) e ferroviário tiveram uma evolução positiva de 50% e 153%, respectivamente.

CONCLUSÕES

O nono relatório do Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal (OTEP) analisa as infraestruturas de ligação entre os dois países e os aspetos ligados ao movimento tanto de pessoas como de mercadorias, no período entre 2008 a 2017.

Com base nos dados recolhidos, podem tirar-se algumas conclusões sobre o tráfego transfronteiriço luso-espanhol, nomeadamente:

1. Em 2017, verificaram-se das mais elevadas taxas de crescimento do PIB dos últimos 10 anos analisados neste relatório, para Espanha e Portugal. No caso da EU15 e EU28 os valores mais elevados registaram-se em 2015.
2. Em 2017, o valor do comércio externo de Espanha e Portugal com o resto da Europa situou-se nos 231,9 milhões de toneladas (+11% em relação a 2008), das quais 53% referem-se a importações e 47% a exportações. Entre 2008 e 2017 os países da antiga UE15 representavam entre 70% e 74% do comércio externo de Espanha e Portugal com a Europa. Os países do resto da Europa respondiam por 17% e 21%, respetivamente.
3. Relativamente às infraestruturas de ligação entre os dois países destaca-se:
 - a. Ao nível da rodovia
 - Os progressos dos trabalhos de reabilitação da ponte do rio Guadiana entre Vila Real de Santo António e Ayamonte;
 - Os progressos nos trabalhos para a conclusão da autoestrada na fronteira Vilar Formoso / Fuentes de Oñoro;
 - O início das obras de alargamento do troço Ligação de Cangas – Ligação de Teis que inclui a ponte de Rande.
 - b. Ao nível da ferrovia
 - O arranque das primeiras obras e o lançamento dos concursos para as principais empreitadas do troço Évora/Caia (fronteira) e o franco desenvolvimento das obras do troço Badajoz/Plasencia;
 - O arranque das obras que permitirão a reabertura do troço Covilhã/Guarda e o arranque das obras de eletrificação do troço Fuentes de Oñoro (fronteira)/Salamanca;
 - A modernização e eletrificação do troço Nine/Viana do Castelo/Valença (fronteira);
 - O começo das obras relativas aos três projetos que compreendem a eletrificação do troço Tuy (fronteira)/Guillari.
 - c. No que respeita ao transporte aéreo, destaca-se o interesse em continuar a promover a cooperação para a eficiência técnica e operacional do Bloco Funcional do Sudoeste do Céu Único Europeu
 - d. No que se refere ao sector marítimo, salienta-se a necessidade de consolidar a cooperação transfronteiriça em matéria logística e especificamente de reforçar essa cooperação nas áreas logísticas limítrofes da Raia luso-estremenha. Refere-se ainda o acordo para novas formas de potenciar a colaboração das zonas marítimas adjacentes de ambos os países, bem como dos seus serviços de busca, salvamento e luta contra a poluição, por forma a aumentar a segurança da vida humana no mar, a segurança marítima, a proteção do ambiente e a promoção da excelência nos serviços de transporte marítimo.

4. Durante o ano de 2017 um total de 58,5 milhões de passageiros atravessaram a fronteira entre ambos os países, considerando os transportes terrestres (rodovia e ferrovia), aéreo e fluvial. Relativamente a 2016, este valor representou um aumento de 16,6% resultante de um crescimento generalizado em todos os modos de transporte.
 - a. O transporte rodoviário é o principal protagonista do fluxo de passageiros entre Espanha e Portugal, concentrando 92% dos movimentos, o que equivale a um tráfego médio diário de 87 604 veículos/dia (+10% relativamente a 2016).
 - b. O transporte de passageiros por ferrovia aumentou 4,9% relativamente a 2016, atingindo os 250 mil passageiros transportados.
 - c. A via aérea representa o segundo modo mais utilizado no transporte de passageiros entre Espanha e Portugal, com 4,3 milhões de passageiros transportados em 2017 (incluindo ilhas).
 - Em Portugal o número de passageiros que embarcaram no Continente com destino à União Europeia foi aproximadamente 15,7 milhões, em cada sentido. Analisando o fluxo global, as ilhas representavam, em 2017, 6,5% do tráfego com a União Europeia (2 milhões de passageiros).
 - Em Espanha, em 2017, o número de passageiros embarcados com origem em aeroportos do Continente com destino a países da União Europeia foi de 44,7 milhões, enquanto que os desembarcados provenientes daquela origem atingiram os 44,3 milhões. A percentagem que representava o fluxo das ilhas face ao total do movimento com a UE era de 37,6%, equivalente a 53,7 milhões de passageiros.
 - d. As conexões fluviais entre Espanha e Portugal registaram em 2017 um maior número de passageiros do que as ferroviárias. Durante o ano de 2017 as ligações fluviais foram utilizadas por 270 mil passageiros (0,5% do total de passageiros que cruzaram as fronteiras em ambos os sentidos).

5. Finalmente, no que se refere ao transporte de mercadorias entre Espanha e Portugal, o volume total transacionado, em 2017, ascendeu a 29,7 milhões de toneladas.
 - a. A maior parte das trocas (70%) realizaram-se através da rodovia, que registou um tráfego médio diário de 11 064 camiões, sendo a fronteira de Vilar Formoso / Fuentes a ligação mais utilizada.
 - b. O segundo modo de transporte mais utilizado no movimento de mercadorias é o marítimo, representando 24% do total das transações, o que equivale a 7,2 milhões de toneladas transportadas (+3,4% em relação a 2016). As trocas comerciais dos dois países com o resto da Europa ascenderam a 66,2 milhões de toneladas, sendo a Itália, a Rússia e o Reino Unido os principais países de origem/destino das mercadorias.
 - c. O modo ferroviário representa 6% das trocas comerciais entre os dois países. Em 2017, o volume total de mercadorias transportadas foi de 1,8 milhões de toneladas (+3,5% que em 2016).

Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal Observatório Transfr
Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal Observatório Transfr
Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal Observatório Trc

