11º Informe
Datos 2022

Observatorio transfronterizo España/Portugal

Observatório transfronteiriço Espanha/Portugal

REPÚBLICA PORTUGUESA
INFRAESTRUTURAS E HABITAÇÃO

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

OTEP

SEPTIEMBRE 2025

Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible:
https://publicaciones.transportes.gob.es

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:
https://cpage.mpr.gob.es

Título de la obra: Observatorio transfronterizo España/Portugal (OTEP). Documento Nº 11, septiembre 2025 (datos 2022).

Año de edición: 2025

Edita:
© Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
Secretaría General Técnica
Centro de Publicaciones

NIPO:196-25-098-1

Aviso Legal: Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte, ni registrada, ni transmitida por un sistema de recuperación de información en ninguna forma ni en ningún medio, salvo en aquellos casos especificamente permitidos por la ley.

Observatorio transfronterizo España-Portugal

Madrid/Lisboa Documento Nº 11 SEPTIEMBRE 2025 (DATOS DE 2022)

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

REPÚBLICA
PORTUGUESA

INFRAESTRUTURAS E
HABITAÇÃO

Entidades de España y Portugal representadas en el Observatorio Transfronterizo España-Portugal

España

Ministerio de Transportes, Movilidad Sostenible
Secretaría General de Movilidad Sostenible
Secretaría General de Transporte Terrestre
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, Red Transeuropea y Logística
Aeropuertos y Navegación Aérea, AENA. S.A.
Puertos del Estado
Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles–RENFE

Instituto Nacional de Estadística–INE

Portugal

Ministério das Infraestruturas e da Habitação
IMT–Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (Coordenação)
ANAC–Autoridade Nacional da Aviação Civil
CP–Comboios de Portugal, E.P.E.
IP–Infraestruturas de Portugal, S.A.

INE–Instituto Nacional de Estatística, I.P.

Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP)

Coordinación:

España

Ministerio de Transportes y
Movilidad Sostenible
Secretaría General de Movilidad
Sostenible
Secretaría General de Transporte
Terrestre
División de Estudios y Tecnología
del Transporte
Paseo de la Castellana, 67
28071 Madrid
https://www.transportes.gob.es/

Portugal

Ministério das Infraestruturas e da
Habitação
IMT - Instituto da Mobilidade e
dos Transportes, I.P.
Av. Elias Garcia 103
1050-098 Lisboa
Tel. +351 21 048 84 88
https://www.imt-ip.pt

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN 11

2. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA 12

2.1. Población 12
2.2. Datos económicos generales 14
2.3. Índice de motorización 17
2.4. Comercio internacional con Europa 18

3. INFRAESTRUCTURA 23

3.1. Infraestructura vial 23
3.2. Infraestructuras ferroviarias 32
3.3. Infraestructura aeroportuaria 38
3.4. Infraestructura portuaria 39

4. FLUJOS DE VIAJEROS 41

4.1. Transporte de viajeros por carretera 41
4.2. Transporte de viajeros por ferrocarril 45
4.3. Transporte aéreo de viajeros 46
4.4. Transporte de viajeros por vías navegables interiores 53
4.5. Resumen del transporte de viajeros 55

5. FLUJOS DE MERCANCÍAS 57

5.1. Comercio exterior por modo de transporte (estadísticas de comercio exterior) 57
5.2. Transporte de mercancías por carretera 63
5.3. Transporte de mercancías por ferrocarril 76
5.4 Transporte marítimo de mercancías 77
5.4.2. Comercio marítimo de mercancías entre España y Portugal 83
5.5. Transporte por tubería 87
5.6. Resumen del transporte de mercancías 87

6. CONCLUSIONES 90

Índice de Tablas

Tabla 1. PIB a precios de mercado y porcentaje relativo a la UE-27 en millones de paridad de poder adquisitivo (EPA) en la UE-27, España y Portugal (2010-2022) 14

Tabla 2. Comercio exterior de España y Portugal con Europa, en valor (2022) 19

Tabla 3. El comercio exterior de España y Portugal con Europa, en peso (2022) 20

Tabla 4. Conexiones por carretera entre España y Portugal (2022) 23

Tabla 5. Estimación del número total de viajeros que cruzaron la frontera por carretera entre España y Portugal, en ambos sentidos (2010-2022) 44

Tabla 6. Movimiento de viajeros en aeropuertos de España y Portugal por países europeos de origen o destino (2022) 47

Tabla 7. Viajeros embarcados y desembarcados en los aeropuertos de Lisboa, Oporto y Faro, Madrid, Barcelona y Málaga con origen/destino en España, Portugal y Francia (2022) 50

Tabla 8. Transporte de viajeros entre España y Portugal en ambos sentidos (2022) 52

Tabla 9. Resumen de viajeros entre España y Portugal en 2022 por modo de transporte y comparativa con 2021 (en millones de viajeros) 55

Tabla 10. Evolución de los intercambios de mercancías entre España y Portugal con la UE, por nacionalidad de matriculación del vehículo (2010-2021) (miles de toneladas) 64

Tabla 11. Evolución del transporte de mercancías por carretera entre España y Portugal, por nacionalidad de matriculación (2010-2022) (miles de toneladas) 65

Tabla 12. Tipología y volumen de mercancías cargadas y descargadas con UE-27 por carretera, en vehículos pesados matriculados en España y Portugal (2022) 74

Tabla 13. Evolución del transporte internacional de mercancías por ferrocarril, hacia/desde Portugal, por regiones de origen/destino 2010-2022 (miles de toneladas) 77

Tabla 14. Distribución del transporte marítimo de mercancías entre los países de la Peninsula Iberica y los países de Europa en ambos sentidos (2022) (millones de toneladas) 80

Tabla 15. Evolución del movimiento marítimo de mercancías entre los principales puertos españoles y portugueses, en ambos sentidos (2010-2022) (miles de toneladas) 83

Tabla 16. Evolución del movimiento marítimo de mercancías entre los principales puertos portugueses y los puertos españoles, en ambos sentidos (2010-2022) (miles de toneladas) 85

Tabla 17. Gas incorporado a la red nacional de Portugal en GWH (2010-2022) 87

Tabla 18. Resumen del transporte de mercancías entre España y Portugal en 2022 por modo de transporte y su comparativa con el año 2021 (en miles de toneladas) 88

Índice de Gráficos

Gráfico 1. Población residente en Portugal y España (2010-2022) 12

Gráfico 2. Variación anual del PIB a precios de mercado en porcentaje (2010-2022) 15

Gráfico 3. PIB per cápita (EN PA), en las regiones fronterizas entre España y Portugal con UE-27=100 (2022) 16

Gráfico 4. Índice de motorización en España, Portugal, UE-27 (2010-2022) 18

Gráfico 5. Comercio exterior de España y Portugal con Europa, en valor (2010-2022) 19

Gráfico 6. Comercio exterior del conjunto de España-Portugal con Europa, en peso (2010-2022) 20

Gráfico 7. Comercio exterior de España y Portugal con Europa (2022) 21

Gráfico 8. Reparto del comercio exterior de España y Portugal con Europa (2022) 22

Gráfico 9. IMD de vehículos ligeros y pesados en ambos sentidos en los principales pasos fronterizos (IMD > 1000 vehículos/día) en 2022 26

Gráfico 10. Intensidad media diaria de vehículos ligeros en los principales pasos fronterizos entre España y Portugal (2022) 42

Gráfico 11. Evolución de la IMD conjunta de automóviles y autocares en los principales pasos fronterizos en el periodo 2010-2022 44

Gráfico 12. Evolución del tráfico de viajeros por ferrocarril entre España y Portugal (2010-2022) 46

Gráfico 13. Distribución del transporte aéreo de viajeros entre la Peninsula Iberica y países europeos (2022) 48

Gráfico 14. Evolución del transporte aéreo de viajeros entre España y Portugal (2010-2022) 53

Gráfico 15. Evolución del transporte de viajeros por vía navegable entre España y Portugal —ríos Miño y Guadiana— (2010-2022) 54

Gráfico 16. Evolución del tráfico de vehículos por vías navegables interiores entre España y Portugal —ríos Miño y Guadiana— (2010-2022) 55

Gráfico 17. Distribución de los flujos de viajeros entre España y Portugal por modo de transporte (2022) 56

Gráfica 18. Evolución del comercio exterior de mercancías de Portugal y España con la UE-27, por modo de transporte (2010-2022) 58

Gráfico 19. Reparto modal en los intercambios comerciales de mercancías entre Portugal y España y la unión europea (2022) 59

Gráfico 20. Evolución de los intercambios comerciales de mercancías entre España y Portugal, por modos de transporte (2010-2022) 59

Gráfico 21. Reparto modal del comercio exterior de mercancías entre Portugal y España (2022) 61

Gráfico 22. Evolución del comercio exterior de España y Portugal con Francia, por modo de transporte utilizado (2010-2022) 62

Gráfico 23. Evolución del transporte de mercancías por carretera entre Portugal y la UE-27 (2010-2022) 63

Gráfico 24. Evolución del transporte de mercancías por carretera entre España y la UE-27 (2010-2022) 64

Gráfico 25. Evolución del transporte de mercancías por carretera entre España y Portugal (2010-2022) 66

Gráfico 26. Intensidad media diaria de vehículos pesados de mercancías en las principales fronteras luso-españolas (2022) 67

Gráfico 27. Evolución del número de vehículos pesados que operan en España por cuenta propia, por tramos de carga útil (2010-2022) 69

Gráfico 28. Evolución del número de vehículos pesados que operan en Portugal por cuenta propia, por tramos de peso bruto (2010-2022) 70

Gráfico 29. Evolución del número de vehículos pesados que operan en España por cuenta ajena, por tramos de carga útil (2010-2022) 71

Gráfico 30. Evolución del número de vehículos pesados que operan en Portugal por cuenta ajena, por tramos de peso bruto (2010-2022) 72

Gráfico 31. Evolución del transporte en vehículos pesados españoles (en transporte nacional e internacional) por cuenta propia y ajena (2010-2022) 73

Gráfico 32. Evolución del transporte realizado por vehículos pesados portugueses (en transporte nacional e internacional) por cuenta propia y ajena (2010-2022) 74

Gráfico 33. Tipología y volumen de mercancías transportadas en España y Portugal por modo carretera, en comercio internacional, en 2022 (miles de toneladas) 75

Gráfico 34. Distribución del transporte marítimo de mercancías hacia/desde puertos de la Peninsula Iberica (2022) 78

Gráfico 35. Distribución relativa del transporte marítimo de mercancías desde España y Portugal a los países de Europa (2022) 80

Gráfico 36. Evolución del comercio marítimo de mercancías entre la Peninsula Iberica y la UE-27 (2010-2022) 82

Gráfico 37. Evolución del comercio marítimo de mercancías entre España y Portugal, en ambos sentidos (2010-2022) 86

Gráfico 38. Distribución del transporte de mercancías entre España y Portugal, por modo de transporte (2022) 88

Gráfico 39. Evolución del volumen de mercancías transportadas entre España y Portugal, por modo de transporte (2010-2022) (miles de toneladas) 89

Índice de Mapas

Mapa 1. Población por región NUTS 2 a 1 de enero (2022) 13

Mapa 2. PIB a precios de mercado por regiones NUTS 2 (2022) 17

Mapa 3. Infraestructuras de enlace por carretera entre España y Portugal (julio 2024) 29

Mapa 4. Principales infraestructuras ferroviarias entre España y Portugal (julio 2024) 33

Mapa 5. Principales aeropuertos portugueses y españoles (diciembre 2022) 38

Mapa 6. Fachadas marítimas del sistema portuario peninsular de España y Portugal 39

Mapa 7. Intensidad media diaria (IMD) de vehículos ligeros en los principales pasos fronterizos (2022) 43

Mapa 8. Intensidad media diaria de vehículos pesados de transporte de mercancías en las principales fronteras (2022) 68

Mapa 9. Distribución del transporte marítimo de mercancías entre los puertos más importantes de la Peninsula Iberica y el resto de la UE-27, por los cinco principales países de origen y destino (2021) 81

1. Introducción

El Observatorio Transfronterizo España-Portugal (OTEP) tiene sus orígenes en la Cumbre Ibérica de enero de 2001. En esta reunión, los dos países mostraron interés en tener un sistema común de seguimiento de la realidad del transporte transfronterizo.

Este informe es el 11º del Observatorio transfronterizo España-Portugal. Este documento es el resultado del trabajo conjunto del Ministério das Infraestruturas e da Habitação de Portugal y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de España, con el propósito de proporcionar indicadores que permitan la caracterización de los flujos de transporte transfronterizos, de viajeros y mercancías, a través de un análisis detallado para los diferentes modos de transporte.

Este informe tiene la misma estructura que los documentos anteriores:

- Caracterización socioeconómica;
- infraestructuras de transporte;
- flujos de viajeros, y
- flujos de mercancías.

La caracterización socioeconómica se refiere al contexto regional, nacional y europeo de España y Portugal, con el fin de lograr una visión más integral de los datos.

En el capítulo de infraestructuras de transporte, se profundiza en las características de este tipo de infraestructuras que permiten la conexión entre Portugal y España.

Los flujos de viajeros se estiman por modo de transporte, origen y destino, y puesto fronterizo. En el subcapítulo de transporte aéreo, se hace una distinción entre el flujo peninsular de viajeros y el flujo total de viajeros en el país, incluidas las islas. También se realiza un análisis de la evolución del número de viajeros por modo de transporte para observar la tendencia de los últimos años.

El estudio del flujo de mercancías se analiza por modos de transporte, origen, destino y tipo de mercancías transportadas. El subcapítulo dedicado al transporte marítimo distingue entre las mercancías cargadas y descargadas en los puertos peninsulares y las cargadas y descargadas en España y Portugal, incluidas las islas. También se analiza la evolución del volumen de mercancías transportadas por modo de transporte para observar la tendencia de los últimos años.

En el flujo de mercancías también se recoge información sobre el comercio entre España y Portugal (exportaciones e importaciones) y los modos de transporte utilizados. Vale la pena mencionar un subcapítulo que ya ha sido presentado en los informes del OTEP números 9 y 10, relativos al transporte de gas por tubería, en los que se presenta información sobre la entrada en Portugal, por parte de España, de gas en la Red Nacional de Transporte de Gas Natural. Esta información sobre el transporte de gas por gasoducto no se considera en los cálculos que forman parte de las tablas y gráficos del capítulo de mercancías.

Finalmente, se presenta el capítulo de conclusiones, que resume las observaciones más relevantes de cada uno de los capítulos anteriores.

El análisis realizado se refiere al periodo de tiempo comprendido entre 2010 y 2022, aunque en algunos casos concretos el periodo presentado puede variar en función de la Información disponible.

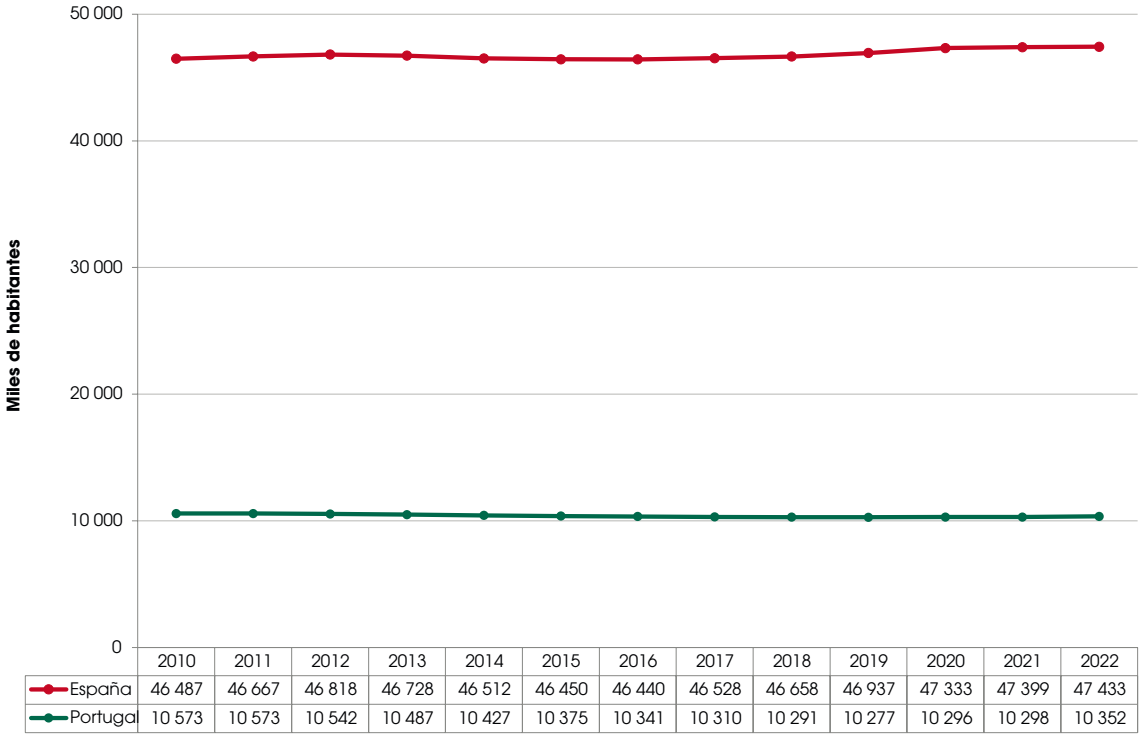
2. Caracterización Socioeconómica

Al igual que en ediciones anteriores de este informe, la caracterización socioeconómica de Portugal y España se basó en el análisis de cuatro variables: población, producto interior bruto (PIB), índice de motorización y comercio internacional con Europa.

2.1. Población

La población de Portugal y España a 1 de enero de 2022 era de 10,4 millones y 47,4 millones de habitantes, respectivamente. El gráfico 1 muestra la evolución desde 2010.

GRÁFICO 1. POBLACIÓN RESIDENTE EN PORTUGAL Y ESPAÑA (2010-2022)



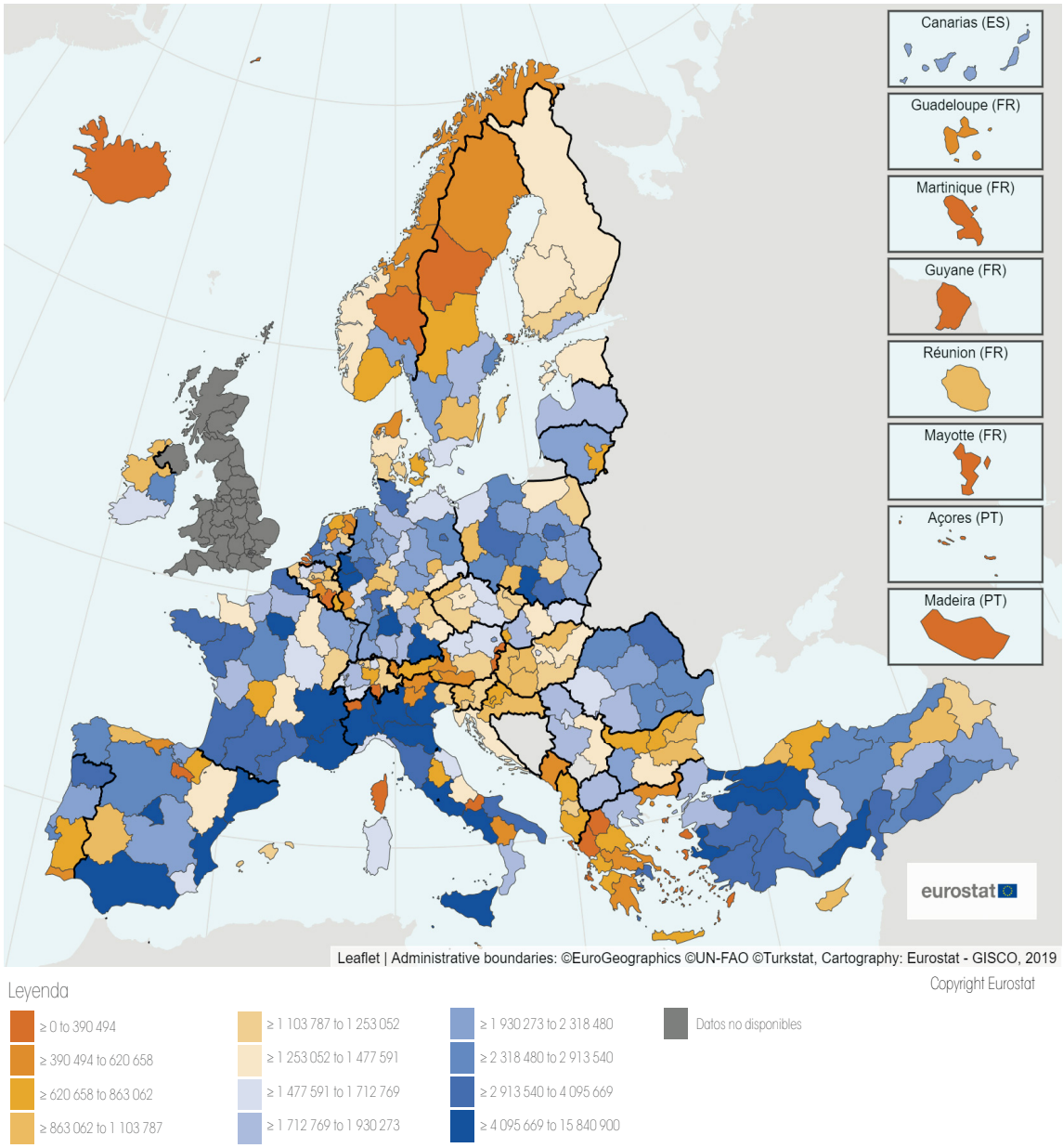
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
España	46 487	46 667	46 818	46 728	46 512	46 450	46 440	46 528	46 658	46 937	47 333	47 399	47 433
Portugal	10 573	10 573	10 542	10 487	10 427	10 375	10 341	10 310	10 291	10 277	10 296	10 298	10 352

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT (Población a 1 de enero por edad y sexo (demo_pjan)).

Entre 2010 y 2022, la tasa de variación media anual de la población en España creció aproximadamente un 0,27 %, mientras que en Portugal disminuyó un 0,14 %.

En la figura 1 se muestran los datos de población de las diferentes regiones de la Unión Europea (UE).

MAPA 1. POBLACIÓN POR REGIÓN NUTS 2 A 1 DE ENERO (2022)



Fuente: Eurostat.

2.2. Datos económicos generales

En la tabla 1 se muestra la evolución del Producto Interior Bruto a precios de mercado (PIBpm) para los grupos de países de la UE-27[1], España y Portugal, así como el porcentaje que representa este indicador en relación con el PIB de la UE-27, medido en paridad de poder adquisitivo (PPA).

TABLA 1. PIB A PRECIOS DE MERCADO Y PORCENTAJE RELATIVO A LA UE-27 EN MILLONES DE PARIDAD DE PODER ADQUISITIVO (EPA) EN LA UE-27, ESPAÑA Y PORTUGAL (2010-2022)

Año	PIB A PRECIOS DE MERCADO (109 €)			% UE-27 (Millones de PPA)		
	UE-27	España	Portugal	UE-27	España	Portugal
2010	10 980 588,0	1 072 709,0	179 610,8	100,0	10,2	2,0
2011	11 328 511,2	1 063 763,0	176 096,2	100,0	9,8	1,9
2012	11 396 146,9	1 031 104,0	168 295,6	100,0	9,6	1,8
2013	11 516 140,6	1 020 677,0	170 492,3	100,0	9,5	1,8
2014	11 782 563,6	1 032 608,0	173 053,7	100,0	9,5	1,8
2015	12 215 765,1	1 078 092,0	179 713,2	100,0	9,5	1,8
2016	12 548 314,4	1 114 420,0	186 489,8	100,0	9,6	1,8
2017	13 075 679,5	1 162 492,0	195 947,2	100,0	9,7	1,8
2018	13 534 336,0	1 203 859,0	205 184,1	100,0	9,5	1,8
2019	14 019 671,3	1 245 513,0	214 374,6	100,0	9,6	1,8
2020	13 471 033,8	1 119 010,0	200 518,9	100,0	8,8	1,8
2021	14 639 811,8	1 222 290,0	216 053,2	100,0	8,9	1,7
2022	15 905 279,9	1 346 377,0	242 340,8	100,0	9,1	1,8

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT (PIB y principales componentes (producción, gasto e ingresos) (nama_10_gdp)).

En cuanto al Producto Interior Bruto (PIB), entre 2010 y 2022, la UE-27 muestra un crecimiento del 31 %. Las variaciones registradas en España y Portugal también apuntan a una evolución positiva (20,3 % y 25,9 %, respectivamente), más acusada en el caso portugués.

Por otro lado, en relación con el porcentaje del PIB de la UE-27, medido en paridad de poder adquisitivo, las cifras de España vieron disminuir su cuota porcentual del 10,2 % al 8,5 %. Los años de caída más pronunciada coinciden con períodos de crisis económica, como la crisis de la deuda soberana europea a principios de la década de 2010 y el impacto económico de la pandemia de COVID-19 en 2020 y 2021. Sin embargo, hay signos de recuperación en 2022, con un aumento del 1,19 %, lo que sugiere una mejora de las condiciones económicas en el país.

1 A lo largo de este informe se utilizan dos agregaciones de países para el análisis de datos: UE-27 y resto de Europa, definidos de la siguiente manera:

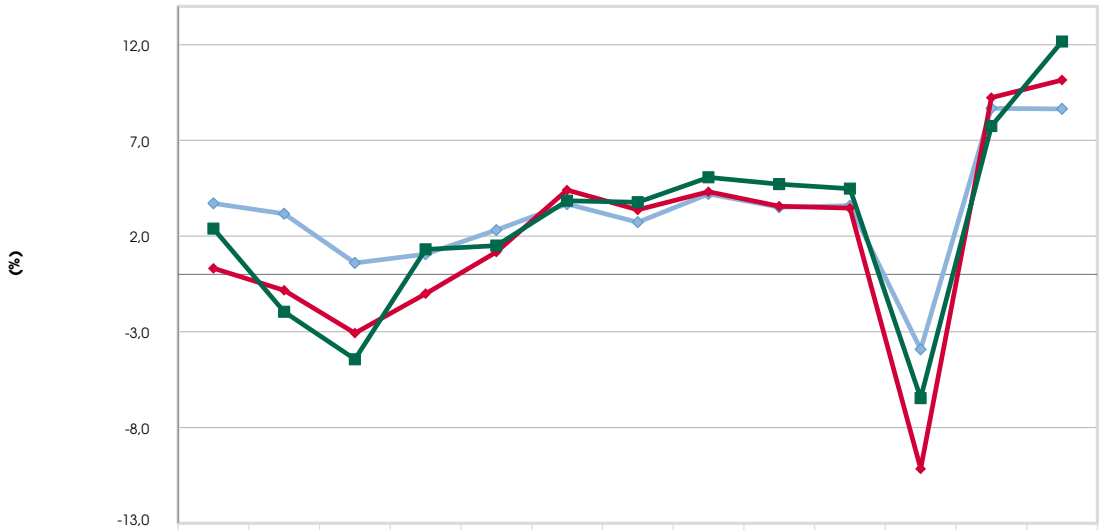
UE-27: corresponde a los 27 Estados miembros de la UE tras la retirada del Reino Unido (Brexit): Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia.

Resto de Europa: incluye países europeos que no forman parte de la UE-27: Reino Unido, Albania, Macedonia del Norte, Montenegro, Serbia, Turquía, Armenia, Azerbaiyán, Bielorrusia, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Moldavia, Suiza, Rusia, Noruega, Ucrania e Islandia.

En el caso de Portugal, la participación porcentual en el PIB de la UE-27 se ha mantenido más estable a lo largo del tiempo, aunque con una caída significativa en 2011, donde pasó del 2,0 % al 1,8 %.

El gráfico 2 muestra la variación anual del PIB a precios de mercado entre 2010 y 2022.

GRÁFICO 2. VARIACIÓN ANUAL DEL PIB A PRECIOS DE MERCADO EN PORCENTAJE (2010-2022)



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
UE-27(desde 2020)	3,71	3,17	0,60	1,05	2,31	3,68	2,72	4,20	3,51	3,59	-3,91	8,68	8,64
España	0,32	-0,83	-3,07	-1,01	1,17	4,40	3,37	4,31	3,56	3,46	-10,16	9,23	10,15
Portugal	2,39	-1,96	-4,43	1,31	1,50	3,85	3,77	5,07	4,71	4,48	-6,46	7,75	12,17

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT (PIB y principales componentes (producción, gasto e ingresos) (nama_10_gdp)).

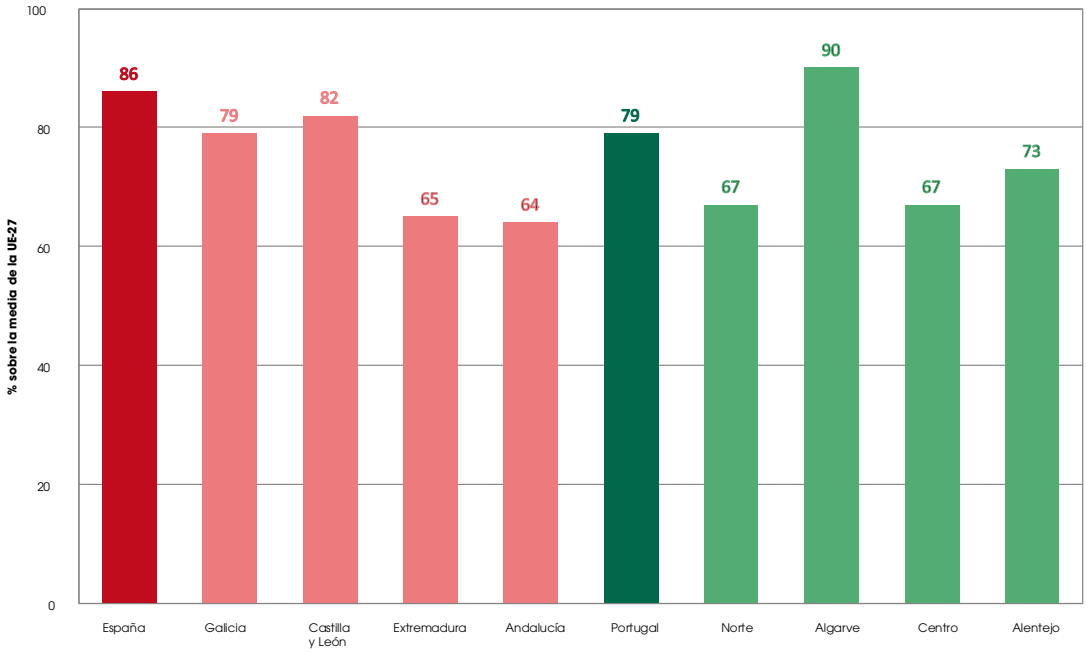
El gráfico 2 muestra la variación porcentual anual del Producto Interior Bruto (PIB) a precios de mercado, entre los años 2010 y 2022, haciendo referencia a la UE-27, España y Portugal.

Analizando el periodo de 2010 a 2019, se identifica una tendencia gradual de recuperación de las economías tras la crisis financiera mundial. Las economías de España y Portugal mostraron inicialmente una recuperación más lenta, con fuertes caídas a principios de la década, con la posterior entrada en una fase de estabilización y crecimiento moderado a partir de 2014.

Los años 2021 y 2022 se caracterizan por una recuperación económica, especialmente en Portugal, que registró la tasa de crecimiento anual del PIB más alta de los tres.

El gráfico 3 representa, para España y Portugal, el PIB per cápita (en PPA) para el año 2022, considerando la UE-27 (sin el Reino Unido) como una media de 100. Se incluyen las regiones fronterizas.

GRÁFICO 3. PIB PER CÁPITA (EN PA), EN LAS REGIONES FRONTERIZAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL CON UE-27=100 (2022)

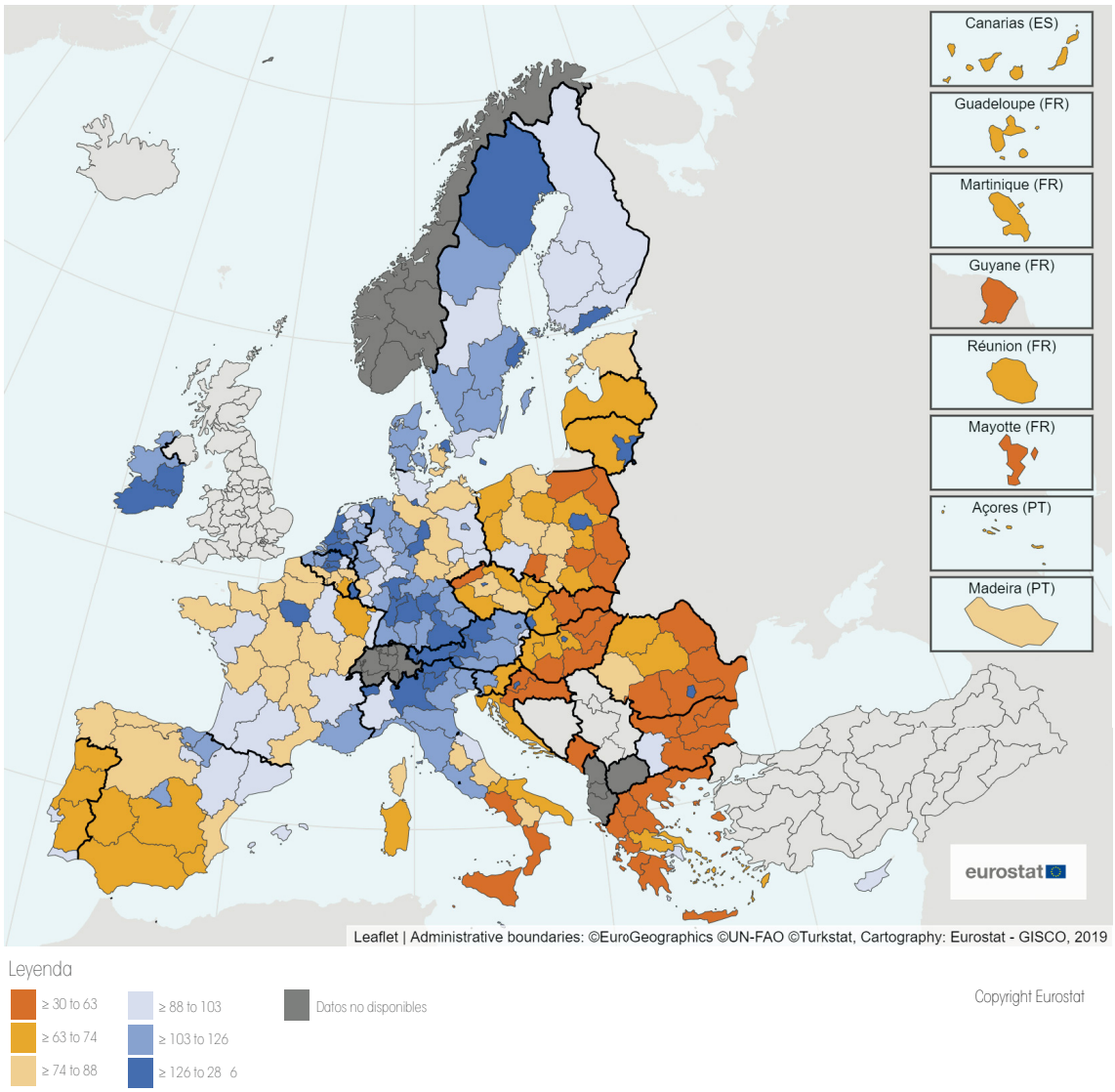


Nota: A nivel NUTS2, Eurostat solo presenta la media de la Unión Europea para la UE-27 sin el Reino Unido.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT (Producto interior bruto (PIB) a precios corrientes de mercado por regiones NUTS 2 (nama_10r_2gdp)).

En 2022, España, Portugal y sus regiones fronterizas tienen un PIB per cápita (en PPA) inferior a la media de la UE-27 (UE-27=100). En Portugal, la región del Algarve tiene un valor del PIB per cápita superior a la media nacional, a diferencia de las demás regiones fronterizas portuguesas. En España, ninguna de las regiones supera la media nacional, siendo la región de Castilla y León la que más se acerca.

La figura 2 representa el valor del PIB per cápita en la UE-27, expresado en PPA, diferenciando las distintas regiones de cada país, en 2022.

MAPA 2. PIB A PRECIOS DE MERCADO POR REGIONES NUTS 2 (2022)



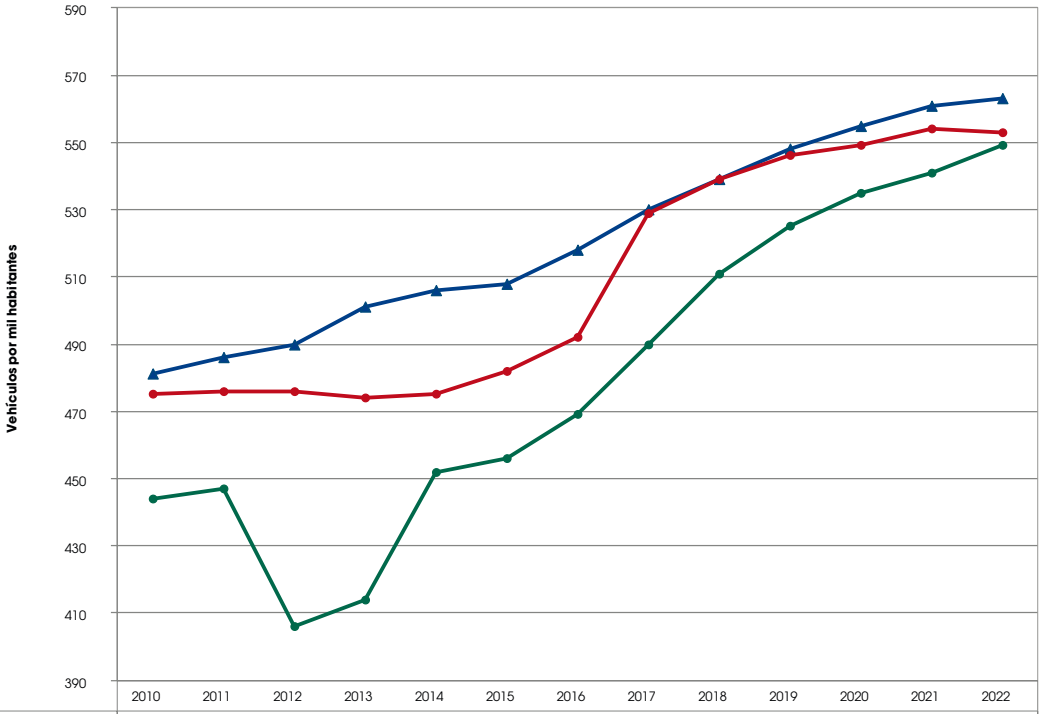
Fuente: Eurostat (código de conjunto de datos nama_10r_2gdp).

2.3. Índice de motorización

El gráfico 4 muestra la evolución del índice de motorización en España y Portugal, así como en la UE-27.

Se observa un aumento en el índice de motorización en la UE-27 entre 2010 y 2022. En España, la tasa de motorización se mantuvo relativamente estable hasta 2014, aumentando significativamente a partir de entonces (de 474 vehículos por cada 1000 habitantes en 2014 a 553 en 2022). En el caso de Portugal, hubo una caída significativa en el índice de motorización de 2011 a 2012 (de 447 a 406), cambiando a una trayectoria de crecimiento a partir de 2013, presentando un valor de 549 vehículos por cada 1000 habitantes en 2022.

GRÁFICO 4. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN EN ESPAÑA, PORTUGAL, UE-27 (2010-2022)



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
UE-27 (desde 2020)	481	486	490	501	506	508	518	530	539	548	555	561	563
España	475	476	476	474	475	482	492	529	539	546	549	554	553
Portugal	444	447	406	414	452	456	469	490	511	525	535	541	549

Fuente: Elaboração prórpia a partir dos dados do EUROSTAT (Stock de vehículos por categoría y regiones NUTS 2 (tran_r_vehst) y Población a 1 de enero por edad y sexo (demo_pjan)).

2.4. Comercio internacional con Europa

En 2022, el comercio internacional de España y Portugal con Europa alcanzó los 648 800 millones de euros. Las importaciones ascendieron a 338 800 millones, mientras que las exportaciones alcanzaron los 310 000 millones de euros.

Las transacciones combinadas de Portugal y España con la UE-27 representaron alrededor del 85,9 % del total de sus transacciones europeas en 2022.

Las importaciones se dividieron en transacciones intra-UE-27 y con otros países europeos. Dentro de la UE-27, España importó 218 400 millones de euros y Portugal 74 300 millones de euros, por un total de 292 700 millones de euros. España importó 41 100 millones y Portugal 5 000 millones, totalizando 46 100 millones. En total, España importó 259 500 millones de euros y Portugal 79 300 millones de euros.

Las exportaciones también se repartieron entre transacciones intracomunitarias y transfronterizas. Dentro de la UE-27, España exportó 211 000 millones de euros y Portugal 53 500 millones de euros, con un total de 264 600 millones de euros. Junto con otros países, España exportó 39 400 millones de euros y Portugal 6100 millones, con un total de 45 400 millones de euros. En total, España exportó 250 400 millones de euros y Portugal 59 600 millones de euros.

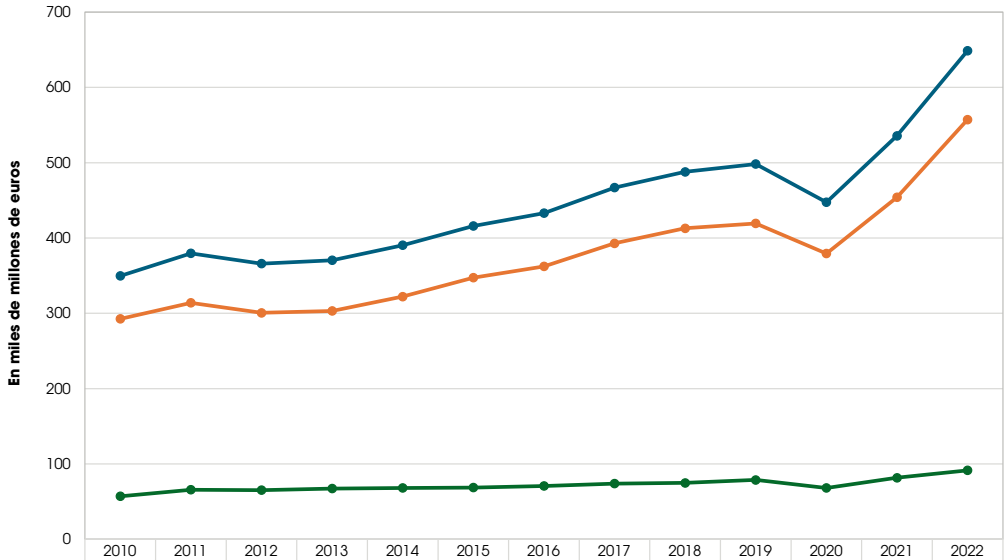
TABLA 2. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA, EN VALOR (2022)

	Importaciones			Exportaciones			Total (en millardos de euros)		
	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal
Intra-UE-27 (desde 2020)	218,4	74,3	292,7	211,0	53,5	264,6	429,5	127,8	557,3
Otros	41,1	5,0	46,1	39,4	6,1	45,4	80,4	11,1	91,5
Total	**259,5**	**79,3**	**338,8**	**250,4**	**59,6**	**310,0**	**509,9**	**138,8**	**648,8**

Nota: Los valores de España no se incluyen en el comercio exterior con Portugal, y los valores de Portugal no se incluyen en el comercio exterior con España.
Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de estadísticas comerciales de la UE.

El gráfico 5 muestra la evolución del comercio entre Portugal y España con los diferentes grupos de países europeos entre 2010 y 2022, lo que permite analizar un periodo evolutivo marcado por una crisis financiera.

GRÁFICO 5. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA, EN VALOR (2010-2022)



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Intra-EU27 (desde 2020)	292,6	313,9	300,7	303,2	322,3	347,3	362,3	393,0	412,9	419,4	379,4	454,0	557,3
Otros	57,1	65,8	65,3	67,3	68,1	68,7	70,8	74,0	74,9	78,8	68,1	81,6	91,5
Total	349,7	379,8	366,0	370,5	390,4	416,0	433,1	466,9	487,8	498,2	447,5	535,7	648,8

Nota: Los valores de España no se incluyen en el comercio exterior con Portugal, y los valores de Portugal no se incluyen en los del comercio exterior con España.
Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de estadísticas comerciales de la UE.

En cuanto a las series de datos, se observa una desaceleración del valor total del comercio exterior en 2020, seguida de una recuperación en 2021 y 2022. Los países de la UE-27 son los principales socios comerciales de España y Portugal, representando una parte significativa del total comercializado. Entre 2010 y 2022, el valor del comercio exterior con Europa aumentó un 90 % y el comercio con otros países también aumentó, representando una parte considerable de las transacciones en 2022.

En 2022, las cifras fueron: Intra-UE-27 (557 300 millones de euros), otros (91 500 millones de euros) y total (648 800 millones de euros).

En la tabla 3 se presentan los datos, en peso (en millones de toneladas), relativos al comercio total de España y Portugal con Europa, en 2022.

TABLA 3. EL COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA, EN PESO (2022)

	Importaciones			Exportaciones			Total (en millones de toneladas)		
	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal	España	Portugal	España y Portugal
Intra-UE-27 (desde 2020)	68,0	30,4	98,5	78,7	25,3	104,0	146,7	55,7	202,4
Otros	31,9	4,7	36,6	17,4	3,6	21,0	49,2	8,3	57,6
Total	**99,9**	**35,1**	**135,0**	**96,0**	**28,9**	**124,9**	**196,0**	**64,0**	**260,0**

Nota: Los valores de España no se incluyen en el comercio exterior con Portugal, y los valores de Portugal no se incluyen en los del comercio exterior con España.

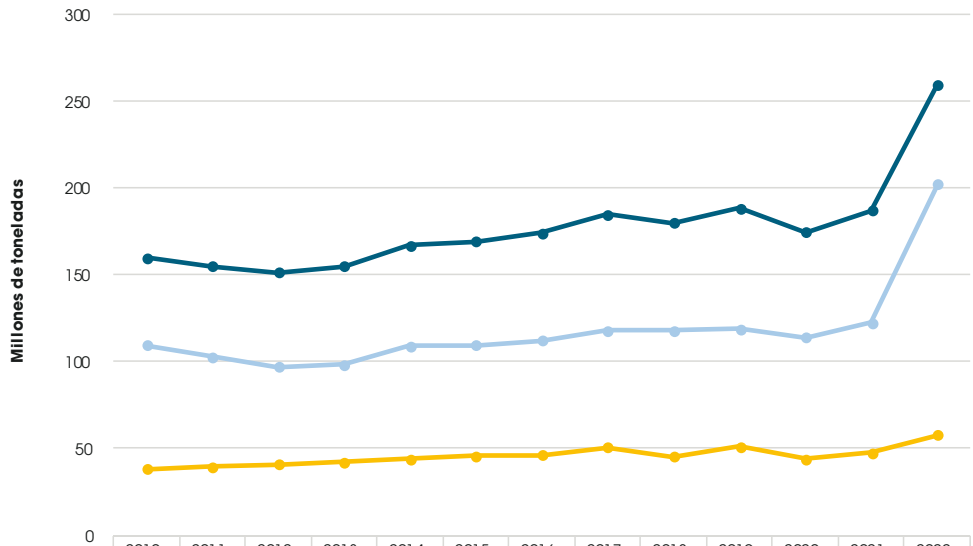
Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de estadísticas comerciales de la UE.

El comercio exterior de España y Portugal en 2022 ascendió a 260,0 millones de toneladas, de las cuales 135,0 millones de toneladas se destinaron a importaciones y 124,9 millones de toneladas a exportaciones.

El comercio exterior con la UE-27 representa la principal relación en peso de las transacciones entre Portugal y España con Europa, más concretamente representando alrededor del 78 % del total de las transacciones.

El gráfico 6 muestra la evolución, en peso, del comercio exterior de España y Portugal con Europa en el periodo 2010-2022.

GRÁFICO 6. COMERCIO EXTERIOR DEL CONJUNTO DE ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA, EN PESO (2010-2022)



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Intra-UE-27 (desde 2020)	109,7	103,0	97,2	98,2	108,9	109,3	112,3	117,8	117,9	118,8	113,8	122,2	202,4
Otros	38,3	39,3	40,8	42,2	43,8	45,8	46,1	50,7	45,4	51,2	44,1	47,4	57,6
Total	160,1	155,2	151,6	154,9	167,0	169,3	174,0	184,7	180,2	188,5	174,7	187,3	260,0

Nota: Los valores de España no se incluyen en el comercio exterior con Portugal, y los valores de Portugal no se incluyen en los del comercio exterior con España.
Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de estadísticas comerciales de la UE.

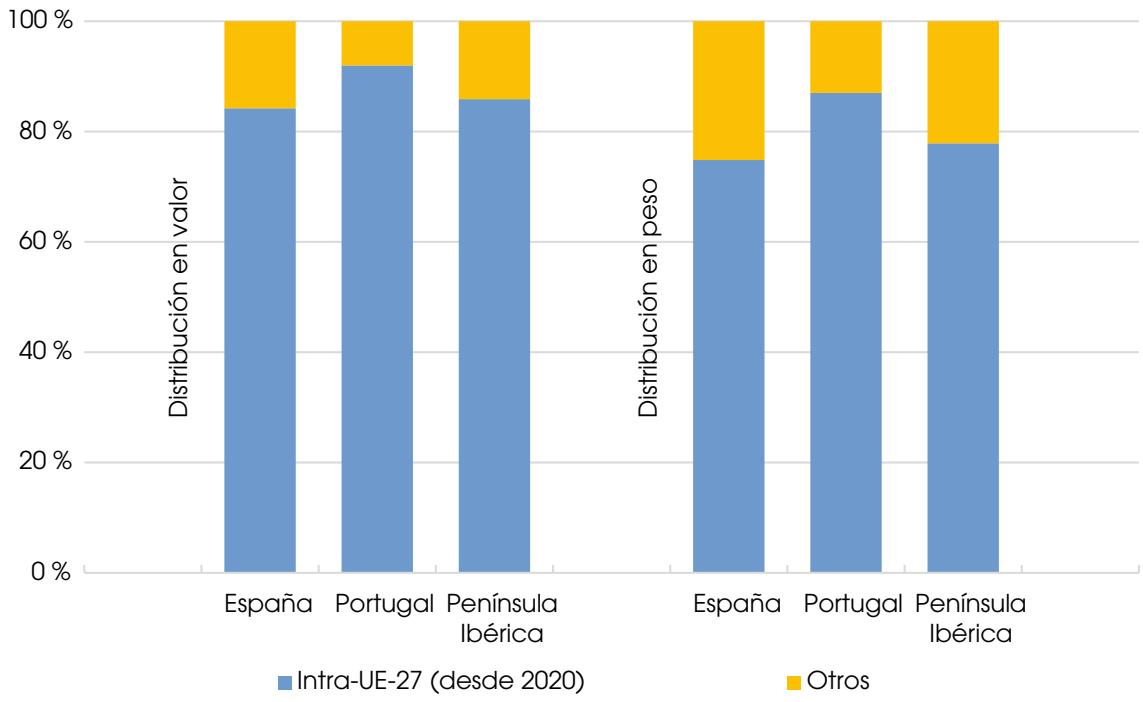
En términos de peso, en 2020 se produjo un descenso del comercio exterior entre España-Portugal y Europa, seguido de una recuperación en 2021 y 2022. El análisis muestra que, en 2022, el comercio

exterior ascendió a 260,0 millones de toneladas, de las cuales 202,4 millones de toneladas procedieron de transacciones intracomunitarias y 57,6 millones de toneladas de otros países.

Entre 2010 y 2022, el comercio con la UE-27 osciló entre 109,7 y 202,4 millones de toneladas, mientras que el comercio con otros países aumentó de 38,3 a 57,6 millones de toneladas. A pesar de que en 2020 se produjo una reducción del comercio exterior, causada principalmente por la disminución del comercio con otros países y con la UE-27, con una disminución significativa, durante el periodo analizado, el comercio exterior con Europa aumentó, con énfasis en el fuerte crecimiento en 2022.

El gráfico 7 muestra las diferencias en las relaciones comerciales exteriores de España y Portugal con Europa en 2022, tanto en valor como en peso.

GRÁFICO 7. COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA (2022)

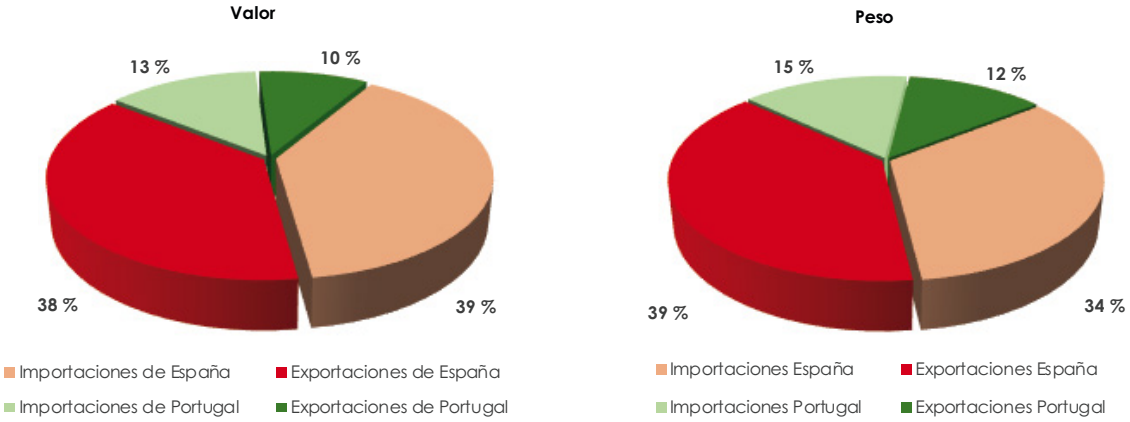


Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de estadísticas comerciales de la UE.

En este gráfico se puede observar que, en 2022, los países de la UE-27 son los principales socios comerciales de Portugal y España, tanto en valor como en peso. El comercio intra-UE-27 representa el 85,9 % en valor y el 77,9 % en volumen. España manejó 84 000 millones de euros y 75 millones de toneladas, mientras que Portugal manejó 92 000 millones de euros y 87 millones de toneladas dentro de la UE-27. El resto de los países europeos tienen una menor presencia, aportando un 14,1 % en valor y un 22,1 % en volumen.

El gráfico 8 muestra el mayor porcentaje que representan las importaciones en relación con las exportaciones del comercio exterior de España y Portugal con Europa en 2022.

GRÁFICO 8. REPARTO DEL COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EUROPA (2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de estadísticas comerciales de la UE.

3. Infraestructura

3.1. Infraestructura vial

Se han identificado 63 pasos fronterizos por carretera que conectan Portugal con España. En 2022, el conjunto de estos pasos registró una intensidad media diaria (IMD) de 93 787 vehículos/día, lo que supone un crecimiento del +23,1 % respecto al IMD de 2021 (76 160 vehículos/día).

De los 93 787 vehículos/días registrados en las fronteras viarias luso-españolas, el 87,4 % corresponde a vehículos ligeros y el 12,6 % restante a vehículos pesados.

En la tabla 4 se presentan los 63 pasos fronterizos, detallando, siempre que sea posible, la identificación de la vía, el organismo del que depende y la IMD (en vehículos/día) para el año 2022.

TABLA 4. CONEXIONES POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2022)

	Paso fronterizo	Identificación de carreteras*	Responsabilidad**		IMD vehículos (VL+VP)
	España Portugal	España Portugal	Portugal	España	España
1	Goián Vilanova de Cerveira	PO-503		CCAA Galicia	6070
2	Tui (puente nuevo) Valença Do Minho	A-55 IP1 (A22)	EN	RCE	17 711
3	Tui (puente viejo) Valença Do Minho	N-550 EN13	EN	Ayuntamiento	4182
4	Salvaterra do Miño Monçao	EN101	EN	Ayuntamiento	8264
5	Arbo Melgaço	PO-405 EN202	EN	CCAA Galicia	2292
6	Ponte Barxas San Gregório	OU-801 EN301	EN	CCAA Galicia	1437
7	Ponte Barxas - Azoreira Castro Laboreiro			Ayuntamiento	486
8	Guxinde (Entrimo) Castro Laboreiro	OU-1212		Diputación	122
9	Aceredo Lindoso	OU-540 EN304-1 (IC28)	EM	CCAA Galicia	2421
10	Torneiro Portela do Homem	OU-312 EN308-1	ER	CCAA Galicia	S/D
11	Calvos de Randín Tourem	OU-302		CCAA Galicia	359
12	Requias (Miños) Tourem			Ayuntamiento	19
13	Baltar Sendim (Montealegre)	OU-1109 EN103-9	EN	Diputación	330
14	A Xironda (Cualedro) Santo André (Montealegre)	OU-1020		Diputación	49
15	A Xironda (Cualedro) Vilar de Perdices (Montealegre)			Ayuntamiento	40
16	Rabal (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)			Ayuntamiento	98
17	San Ciprian (Oimbra) Vilarelho da Raia (Chaves)			Ayuntamiento	32
18	Espiño (Oimbra) Soutelinho da Raia (Chaves)			Ayuntamiento	96

	Paso fronterizo	Identificación de carreteras*	Responsabilidad**		IMD vehículos (VL+VP)
	España Portugal	España Portugal	Portugal	España	España
19	Verín Vila Verde Raia	A-75 IP3 (A24)	EN	RCE	3747
20	Verín Vila Verde Raia	N-532 EN103	EN	RCE	2537
21	Soutochao (Vilardevós) Xixirei			Ayuntamiento	33
22	Terroso (Vilardevós) San Vicente			Ayuntamiento	11
23	Vilarello da Cota (Vilardevós) Mairos			Ayuntamiento	10
24	Arzádegos (Vilardevós) Trabancas			Ayuntamiento	22
25	Mesón de Erosa (A Gudiña) Cisterna			Ayuntamiento	50
26	Esculqueira (A Mezquita) O Pinheiro			Ayuntamiento	37
27	Manzalvos(A Mezquita) Moimenta	OU-311		CCAA Galicia	S/D
28	Calabor Portelo	ZA-925 EN103-7 (IP2)	EN	CCAA Castilla y León	109
29	Rio Honor de Castilla Rio de Onor	ZA-921 EN308	EM	CCAA Castilla y León	127
30	San Martín de Pedroso (puente internacional) Quintanilha	N-122 IP4 (A4)		RCE	2842
31	San Martín de Pedroso Quintanilha	N-122-A EN218-1	EN	RCE	66
32	Tres Marras (Alcañices) S. Martinho de Angueira	ZA-L-2440		Diputación	463
33	Moveros (Ermita de la Luz) Constantim	ZA-L-2435		Diputación	375
34	Moralina Miranda do Douro	ZA-324 EN218 (IC5)	ER	CCAA Castilla y León	601
35	Fermoselle Bemposta	CL-527 EN211-7		CCAA Castilla y León	260
36	Saucelle Freixa de Espada á Cinta	DSA-590		Diputación	83
37	La Fregeneda Barca de Alva	CL-517 ER211	ER	CCAA Castilla y León	692
38	La Bouza Escarigo	DSA-473		Diputación	18
39	Aldea del Obispo Vale da Mula	DSA-478		Diputación	100
40	Fuentes de Oñoro Vilar Formoso	N-620 IP5	EN	RCE	2781
41	La Alamedilla Batotas	CM-215		Ayuntamiento	49
42	La Albegueira de Argañan Aldeia da Ponte	SA-200		CCAA Castilla y León	503
43	Navasfrías Lageosa	DSA-380		Diputación	31
44	Navasfrías Aldeia do Bispo	CV-148 (CM-603)		Ayuntamiento	105
45	Navasfrías Foios			Ayuntamiento	6
46	Valverde del Fresno Penamacor	EX-205 ER346	ER	CCAA Extremadura	495
47	Zarza la Mayor Termas Monfortinho	EX-108 EN239 (IC31)	EN	CCAA Extremadura	639

	Paso fronterizo	Identificación de carreteras*	Responsabilidad**		IMD vehículos (VL+VP)
	España Portugal	España Portugal	Portugal	España	España
48	Piedras Albas Segura	EX-207 ER335	ER	CCAA Extremadura	108
49	Cedillo (Alcántara) Montalvao	EX-374 EN 359-3	EM	CCAA Extremadura	468
50	La Fontañera La Fontañera	CC-98		Diputación	64
51	Valencia de Alcántara Marvao	N-521 EN246-1	EN	RCE	1538
52	La Codosera Arronches	BA-052		Diputación	305
53	La Codosera Rabaça	BA-053		Diputación	72
54	Badajoz Campo Maior	BA-020 ER371		Diputación	1966
55	Alburquerque Campo Maior	BA-007		Diputación	166
56	Badajoz Caia	A-5 IP7 (A6)	EN	RCE	11 296
57	Olivenza Ajuda	EX-105		CCAA Extremadura	981
58	Villanueva del Fresno Leonardo (Mourao)	EX-107 EN256	EN	CCAA Extremadura	955
59	Valencia del Mombuey Amareleja	BA-102		Diputación	309
60	Encinasola Barrancos	C-439 EN258	EN	CCAA Andalucía	S/D
61	Rosal de la Frontera Sobral de Aidiça			Ayuntamiento	203
62	Rosal de la Frontera Vila V. Ficalho	N-433 EN260 (IP8)	EN	RCE	1543
63	Ayamonte Monte Francisco (V.R.S. António)	A-49 IP1 (A22)	EN	RCE	13 013

* Se ha empleado la nueva denominación de carreteras, colocando entre paréntesis la anterior cuando esta ha sido cambiada.

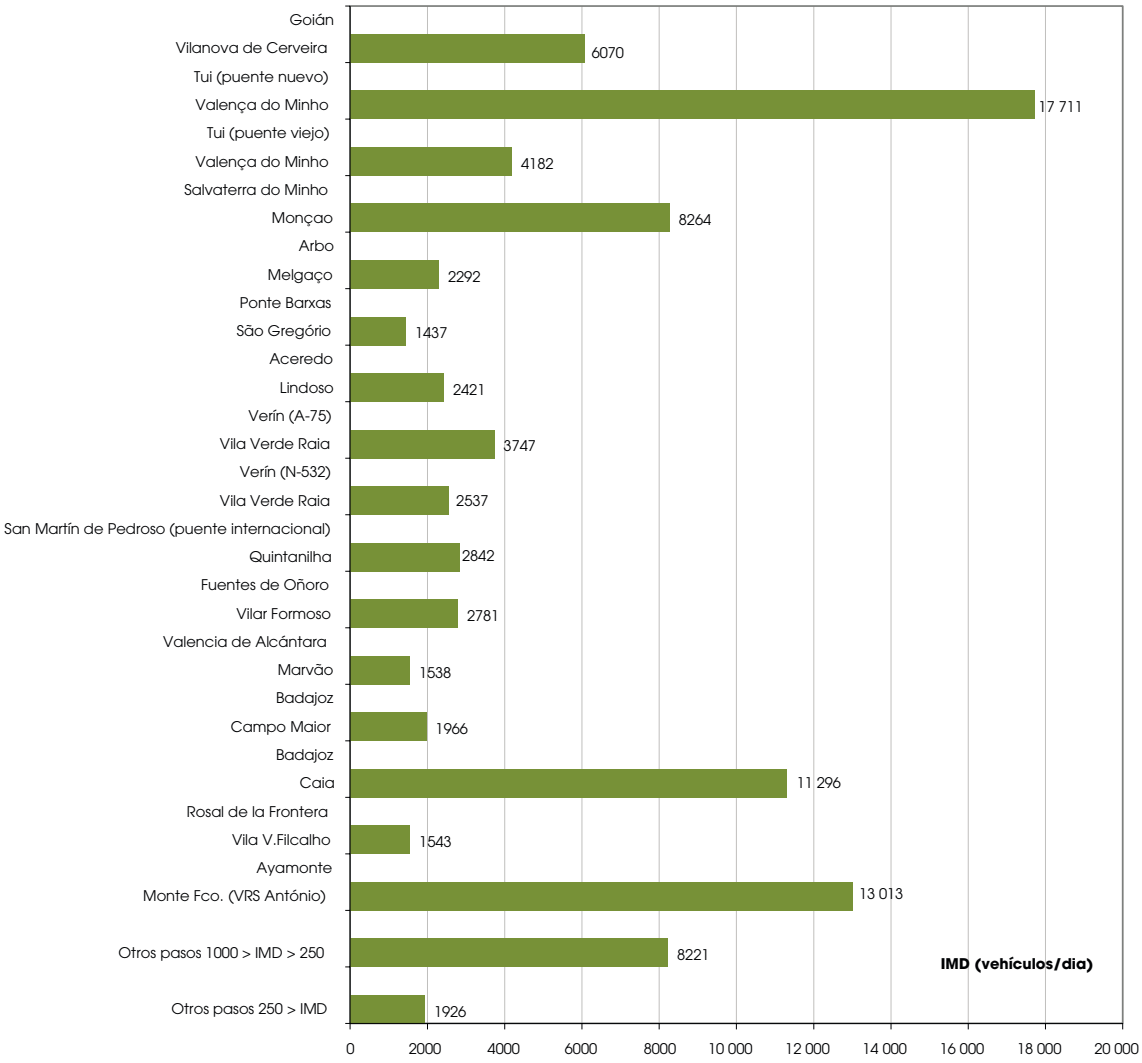
En el caso de España, las carreteras de titularidad municipal carecen, con carácter general, de identificativos, aunque en la mayor parte de los casos pueden tener un nombre.

** España: RCE (Red de Carreteras del Estado)/CCAA (comunidades autónomas)/diputaciones y ayuntamientos. Portugal: Infraestructuras de Portugal (IP: Itinerário Princial/IC: Itinerário Complementar/EN: Estrada Nacional/ER: Estrada Regional): Municipio (EM: Estrada Municipal).

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto da Mobilidade e dos Transportes (Portugal) y de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (España).

De los 63 puntos fronterizos que se muestran en el cuadro anterior, solo 16 tienen un IMD de más de 1000 vehículos/día. Estos puntos concentran el 89,2 % del tráfico que cruza la frontera entre Portugal y España. En el gráfico 9 se muestra el IMD de estos puntos para el año 2022.

GRÁFICO 9. IMD DE VEHÍCULOS LIGEROS Y PESADOS EN AMBOS SENTIDOS EN LOS PRINCIPALES PASOS FRONTERIZOS (IMD > 1000 VEHÍCULOS/DÍA) EN 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (España).

3.1.1. Planificación y actuaciones en curso en materia de conexiones viarias

En el lado portugués:

La planificación y las acciones en curso en materia de conexiones viales entre Portugal y España son fundamentales para la cooperación transfronteriza entre los dos países. En la XXXII Cumbre Hispano-Portuguesa, celebrada el 28 de octubre de 2021, se prestó especial atención a la movilidad sostenible, crucial para el futuro común de ambos países. En cuanto a las conexiones viarias, destacaron los avances en las conexiones Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro y Bragança-Zamora. También se han reconocido iniciativas de creación de conexiones transfronterizas, como la prevista entre Castelo Branco y Moraleja, y la finalización de las obras de mantenimiento del Puente internacional sobre el río Guadiana entre Vila Real de Santo António y Ayamonte.

Además, el Plano de Recuperação e Resiliência (PRR-Plan de Recuperación y Resiliencia) de Portugal prevé una inversión de 110 millones de euros en infraestructuras viarias transfronterizas.

Esta inversión incluye la construcción de nuevos puentes, como el puente entre Sanlúcar del Guadiana y Alcoutim, y el puente internacional sobre el río Sever entre Cedillo y Nisa. También están previstas intervenciones en la carretera nacional 103 entre Vinhais y Bragança y en la conexión IC31 entre Castelo Branco y Monfortinho.

Estos proyectos se enmarcan en la Estrategia Común de Desarrollo Transfronterizo (ECDT), acordada en la 31ª Cumbre Luso-Española, cuyo objetivo es facilitar la vida de las poblaciones fronterizas y promover la cooperación en diversos ámbitos, como la salud, la educación y la movilidad. La creación de una red de cooperación transfronteriza entre Portugal y España, respaldada por fondos europeos y nacionales, refuerza aún más la colaboración entre los dos países, promoviendo el desarrollo sostenible y la cohesión territorial.

En línea con estos objetivos, se desarrollaron acciones para consolidar el Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030) presentado en 2018 y que encarna la estrategia del país para una década de convergencia con la Unión Europea, con el fin de permitir a Portugal responder adecuadamente a los desafíos globales que se esperan para la próxima década, con el objetivo general de ser el instrumento de planificación estratégica y estructural de inversiones y estar alineado con la estrategia definida para Portugal 2030.

El PNI 2030 considera transporte y movilidad como una de sus grandes áreas temáticas (sectores), que incluyen, entre otros subsectores, la movilidad sostenible y el transporte público, carretera y ferrocarril.

De acuerdo con el PNI 2030, elaborado tras un proceso de consulta pública, los ejes estratégicos definidos para el sector de transporte y movilidad tuvieron en cuenta el diagnóstico realizado, las tendencias consensuadas y los objetivos estratégicos a alcanzar con el programa. En este sentido, los objetivos estratégicos que guían el PNI 2030 son:

- Cohesión (refuerzo de la cohesión territorial, en particular mediante el refuerzo de la conectividad de los territorios, y de la actividad económica, aprovechando al máximo el capital natural).
- Competitividad e innovación (aumento y mejora de las condiciones de infraestructura del territorio nacional, aprovechando el potencial geográfico atlántico nacional y reforzando la inserción territorial de Portugal en Europa, particularmente en la Península Ibérica).
- Sostenibilidad y acción por el clima (promoviendo la descarbonización de la economía y la transición energética, adaptando los territorios al cambio climático y asegurando una mayor resiliencia de las infraestructuras).

Entre los ejes estratégicos para el sector del transporte y la movilidad que se identificaron en el PNI 2030, destaca la "conectividad extendida", con miras a ampliar la conectividad exterior, fortalecer las infraestructuras de conexión internacional y sus conexiones unimodales e intermodales.

En cuanto al subsector de carreteras, en el PNI 2030 se identificaron y seleccionaron ocho programas/proyectos de inversión, entre los que destaca el Programa de Cohesión Territorial y Transfronteriza, cuya ejecución tiene como objetivo contribuir a la cohesión territorial y al fomento de la movilidad en las regiones del interior, proporcionando conexiones de proximidad a corredores de alta capacidad, extendiendo este compromiso a las dinámicas socioeconómicas de los territorios cercanos a la frontera.

Además, también se ha creado de forma transversal un subsector carretera-ferrocarril, que incluye tres programas de inversión, entre los que destaca el Programa de Conectividade Rodoviária e Ferroviária Transfronteiriça (Programa de Conectividad Transfronteriza por Carretera y Ferrocarril).

El Plano de Recuperação e Resiliência (Plan de Recuperación y Resiliencia, PRR), presentado en 2021, es también un programa nacional, con un periodo de ejecución hasta 2026, que implementará un conjunto de reformas e inversiones destinadas a impulsar al país en la senda de la recuperación, el crecimiento económico sostenido y la convergencia con Europa durante la próxima década, guiados por un concepto de sostenibilidad inspirado en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

La dimensión de resiliencia del PRR se asocia a un aumento de la capacidad de reacción ante las crisis y de superar los retos actuales y futuros asociados a ellas. Esta dimensión surge para promover una recuperación transformadora, duradera, justa, sostenible e inclusiva, entendida en el contexto del PRR en todos sus aspectos: resiliencia social, resiliencia del tejido económico y productivo y resiliencia territorial.

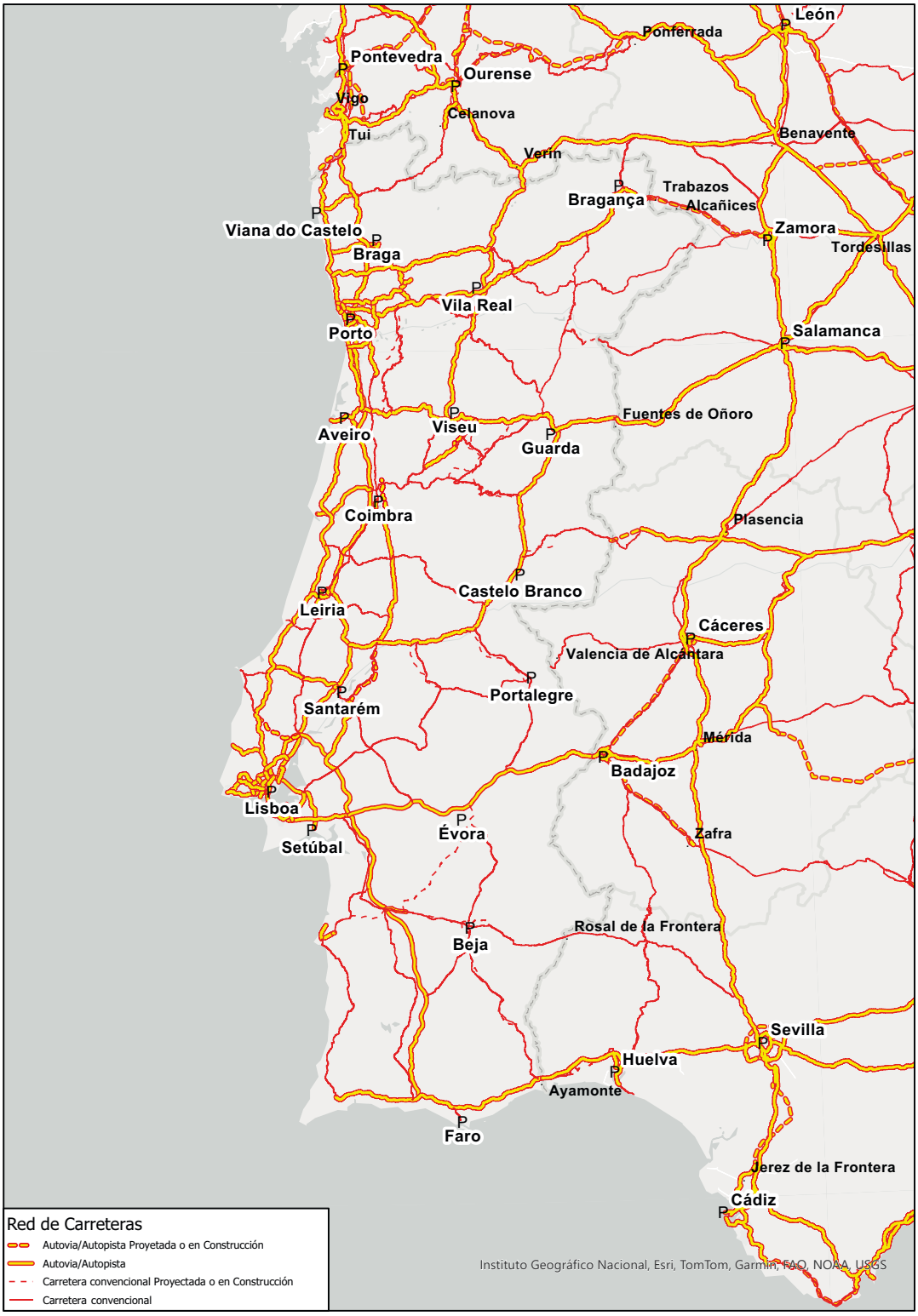
Entre los nueve componentes de la dimensión de resiliencia destacan las infraestructuras, con el objetivo de reforzar la resiliencia y la cohesión territorial, aumentar la competitividad del tejido productivo y contribuir a la reducción de los costes del contexto, en particular a través de las conexiones transfronterizas. Con estas inversiones se pretende apalancar el desarrollo y potenciar la movilidad transfronteriza y reducir los costes del contexto conseguido a través del siguiente conjunto de inversiones, destacando la importancia de la intervención en conexiones como:

- Vinhais/Bragança (variantes).
- Conexión de Bragança a Puebla de Sanabria (ES).
- Puente internacional sobre el río Sever.
- Ponte Alcoutim-Saluncar de Guadiana (ES).

En este sentido, los gobiernos de España y Portugal reafirmaron que la rápida implementación de los planes de recuperación y resiliencia contribuye de manera esencial al fortalecimiento de las economías europeas y sirve de apoyo a la transición hacia una economía más verde, sostenible y digital, a pesar del grado de incertidumbre del contexto geopolítico actual.

En este subcapítulo se presenta la situación actual y futura de las principales conexiones viarias entre Portugal y España.

MAPA 3. INFRAESTRUCTURAS DE ENLACE POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (JULIO 2024)



Fuente: Mapa actualizada a partir los respetivos mapas de Portugal (IMT) y de España (Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible).

Tramo Tordesillas-Zamora-Bragança

En el lado portugués:

Desde diciembre de 2012 la conexión entre la frontera de Quintanilha y Bragança está finalizada. Se trata de la autopista que discurre sobre la IP4.

Por parte española:

Se trata de la autovía del Duero (A-11), que se encuentra en servicio entre Zamora, Tordesillas y Valladolid. Actualmente, una vez que se cuenta con una Declaración del impacto ambiental (DIA) favorable, están en fase de redacción los proyectos de construcción de la conversión de la carretera convencional N-122 en autovía, en un tramo de 72 km, dividido a su vez en cuatro subtramos, entre Zamora y la frontera portuguesa. Se están priorizando las actuaciones en algunos tramos, entre ellos el que conecta con Portugal desde Alcañices. En este tramo se incluyen las siguientes actuaciones:

- Variante de Trabazos: pendiente de aprobación provisional del proyecto de trazado y de la fase de información pública. Actualmente la prórroga de la Declaración de impacto ambiental del corredor Zamora-frontera portuguesa se encuentra en evaluación por parte del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico.
- Enlace San Martín del Pedroso-Frontera con Portugal: tramo priorizado debido a un importante talud de desmonte existente en la N-122 con problemas de estabilidad. Las obras fueron licitadas por 8,23 millones de euros el 11 de julio de 2023, y actualmente la fase de adjudicación de las obras está sujeta a la aprobación de la prórroga de la Declaración de Impacto ambiental del corredor Zamora-frontera portuguesa.

Tramo Valladolid-Salamanca-Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso-Guarda

En el lado portugués:

El A25/IP5 Vilar Formoso-Fronteira entró en servicio el 20 de diciembre de 2021.

Por parte española:

En noviembre de 2019 se finalizaron las obras del último tramo de la autovía A-62 y del itinerario E-80 en España, entre Fuentes de Oñoro y la frontera con Portugal, y se pusieron en servicio los primeros 1850 m hasta el nuevo enlace de Fuentes de Oñoro. La totalidad del recorrido, hasta la frontera con Portugal, se puso en servicio el 20 de diciembre de 2021.

Tramo Plasencia-Monfortinho-Castelo Branco

En el lado portugués:

En la conexión entre los municipios portugueses de Castelo Branco y Monfortinho, incluidos en el IC31, se completó el estudio previo con características geométricas idénticas a las consideradas en la conexión Fronteira-Coria. Este último tiene su trazado parcialmente aprobado después de someterse a la Evaluación de impacto ambiental. El 6 de diciembre de 2021 se publicó el anuncio de licitación para el proyecto de construcción del IC31 Castelo Branco-Monfortinho.

Por parte española:

Se trata de una autovía de titularidad de la comunidad autónoma de Extremadura (EX-A1). El tramo entre Plasencia y Moraleja se encuentra actualmente en servicio. Asimismo, está proyectado el tramo entre Moraleja y la frontera portuguesa, de 18,5 km de longitud, si bien la DIA ha

caducado. Para poder hacer esta conexión faltaría acordar con Portugal el punto de conexión y proyectar un nuevo puente internacional. Fue uno de los temas a debatir en la Comisión Técnica Hispano-Portuguesa de Puentes que se celebró en septiembre de 2024.

El 19 de junio 2024, se creó la Alianza territorial europea (ATE): Norte de Extremadura y la Beira Baixa. En el primer encuentro ibérico participan 150 representantes de la sociedad civil y reclaman por unanimidad y urgencia el inicio de las obras de la autovía de Moraleja a Castelo Branco. Reclaman también a los gobiernos de España y Portugal que en las próximas cumbres/Cimeira ibéricas anuales se incorpore a la agenda de las reuniones el desarrollo de este nuevo eje internacional de Madrid a Lisboa.

Tramo Cáceres-Valencia de Alcántara-límite fronterizo portugués

Por parte española:

Actualmente este itinerario se realiza a través de la N-521. A la fecha de redacción de este documento la situación es la siguiente:

- Tramo Cáceres-Malpartida de Cáceres: licitado el proyecto de la variante de Malpartida de Cáceres y duplicación de calzada desde el enlace con la A-66 hasta Malpartida de Cáceres en julio de 2022 por un valor de 43,1 millones de euros. En febrero del año 2023 las obras fueron formalizadas y actualmente se encuentran en fase de ejecución.

La actuación comprende 3,3 km de duplicación de calzada desde el enlace de la A-66 hasta Malpartida de Cáceres (Este) y 7,4 km de nueva variante de carretera convencional con características que permiten que constituya la primera calzada de la posible futura prolongación de la A-58 hacia Portugal siguiendo el corredor de la N-521. Se trata de un tramo de carretera de intenso tráfico creciente, como consecuencia del acceso a Cáceres de las poblaciones dormitorio próximas y de la creación de zonas industriales y de servicios.

Sevilla-Rosal de la Frontera-Vila Verde de Ficalho-Beja

En el lado portugués:

Como consecuencia de un memorando de entendimiento entre Estradas de Portugal (EP) y la concesionaria SPER, firmado en septiembre de 2012, se decidió no empezar la construcción de la A26 entre Relvas Verde y Beja, a excepción de la sección entre la A2 y Santa María do Sado, incluyendo una nueva travesía sobre el río Sado por esta población. El tramo de la A26 entre la A2 y Santa Margarida do Sado se completó en 2020, incluyendo un nuevo cruce del río Sado en este punto.

Por parte española:

No está prevista la conversión en autovía del tramo El Garrobo (Sevilla)-Rosal de la Frontera de la N-433. Se está redactando un estudio informativo únicamente para actuar en algunas variantes de población. Los estudios informativos están en fase de resolución debido principalmente a las condicionantes ambientales por la presencia de espacios naturales protegidos como son la Sierra de Aracena y los Picos de Aroche.

Accesos al nuevo puente internacional sobre el río Guadiana en Sanlúcar de Guadiana (Huelva)

Actualmente existen dos pasos fronterizos con Portugal a través de la Red de Carreteras del Estado y otros cuatro de la red provincial de la Diputación de Huelva.

Desde Portugal se tiene interés y se han recibido fondos europeos NextGenerationEU para ejecutar un nuevo puente internacional sobre el río Guadiana a la altura de Alcoutim, que conectaría con España en el entorno de Sanlúcar de Guadiana. La carretera más cercana a esa conexión es la HU-4402, de titularidad de la Diputación de Huelva, pero habría que realizar el vial de conexión desde el río a la misma, y acondicionar esta carretera provincial.

A instancia del Ministerio de Asuntos Exteriores, se ha incluido en el capítulo 7 del proyecto de PGE-2023 una asignación de 1 millón de euros a la Diputación de Huelva con esta finalidad.

La Diputación de Huelva ofrecía su colaboración, pero consideraba que la nueva conexión internacional descrita debería ejecutarse por una administración con superior jerarquía legal, técnica y económica a la misma (Junta de Andalucía, MITMA), aduciendo la innecesaridad por tráfico y permeabilidad de una 7ª conexión en la provincia, un coste estimado de las actuaciones de unos 10 millones de euros, complicaciones técnicas relativas a afectar la zona a Red Natura 2000 y a la Ley de Costas (es DP marítimo-terrestre al afectar la marea del Atlántico).

Finalmente, la ley de presupuestos se aprobó con dicha partida en el capítulo 7 para la realización de accesos al puente internacional sobre el río Guadiana en Sanlúcar de Guadiana. Actualmente se está en conversaciones con la Diputación de Huelva para articular esta subvención. La resolución para la concesión de la subvención se firmó en diciembre de 2023 y se les transfirió el importe (1 millón de euros).

3.2. Infraestructuras ferroviarias

3.2.1. Corredores ferroviarios de conexión

La conexión ferroviaria entre España y Portugal se realiza a través de los pasos fronterizos:

- Valença do Minho (Linha do Minho)-Tui
- Vilar Formoso (Línea Beira Alta)-Fuentes de Oñoro
- Elvas (Línea Este)-Badajoz

En todas las conexiones ferroviarias se realiza el transporte tanto de viajeros como de mercancías, siendo la principal conexión ferroviaria internacional el tramo Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro.

Además, le siguen las redes ferroviarias portuguesas y españolas de ancho ibérico (1668 mm) y ancho métrico (1000 mm), la red española de alta velocidad y la red española de ancho de alta velocidad, así como la red portuguesa de alta velocidad en construcción y en diseño, ambas en ancho ibérico (1668 mm). El gráfico 4 refleja la situación a julio de 2024.

MAPA 4. PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (JULIO 2024)

Fuente: Mapa actualizado a partir de los respectivos mapas de Portugal (IMT) y de España (Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible).

3.2.2. Planificación y acciones en curso en materia de enlaces ferroviarios

En el lado portugués:

La planificación y las actuaciones en materia de conexiones ferroviarias se encuentran dentro de la lógica de la cooperación transfronteriza, tema principal de la XXXII Cumbre Luso-Española

(28 de octubre de 2021) y de la XXXIII Cumbre Luso-Española (4 de noviembre de 2022) celebrada entre Portugal y España y reconocidas como instrumentos esenciales para mejorar la conectividad y la movilidad. Particularmente, en el ámbito de las infraestructuras y el transporte, fue reconocida por el compromiso con el transporte sostenible a través de la validación reiterada de la Declaración de Intenciones sobre Transporte e Infraestructura de Transporte Transfronterizo, firmada en la cumbre de 2017, que tiene como objetivo garantizar un desarrollo continuo y coherente de las redes que unen a los dos países y la satisfacción con el progreso coordinado en el desarrollo de las conexiones ferroviarias.

En ambas cumbres se prestó especial atención a las cuestiones relacionadas con la movilidad sostenible, de especial importancia para el futuro común de ambos países, renovando el compromiso de seguir colaborando, tanto a nivel bilateral como en el marco de las instituciones europeas e internacionales, en la defensa e implementación de soluciones sostenibles e inteligentes que den respuesta a las necesidades de movilidad y accesibilidad de personas y mercancías sin dejar a nadie atrás.

En este sentido, ambos gobiernos continúan invirtiendo en transporte interoperable y multimodal, en el que se promueve el establecimiento de una ventanilla única, plataformas logísticas e interfaces, y se comprometen a impulsar las actuaciones contempladas en el Corredor Atlántico de la Red Transeuropea de Transporte, así como a seguir trabajando de forma coordinada de cara a la revisión en curso del Reglamento de la red transeuropea.

Portugal y España también reiteraron la importancia de las conexiones ferroviarias entre los dos países y destacaron la labor del grupo permanente de coordinación para el seguimiento y la promoción de las conexiones ferroviarias. En concreto, destacan la entrada en funcionamiento de 150 km de la nueva línea entre Badajoz y Plasencia, así como los importantes avances realizados en los tramos restantes de la conexión Lisboa–Madrid, en las conexiones Oporto-Vigo y Mérida-Puertollano, el avance de las obras y el planeamiento en la conexión Aveiro-Salamanca y el inicio de los estudios sobre la conexión Faro-Huelva-Sevilla. También se acogió con satisfacción el estudio que está llevando a cabo la Agrupación Europea de Interés Económico, AVEP, con el fin de aumentar la interoperabilidad de los enlaces ferroviarios transfronterizos.

Asimismo, el Convenio de Cooperación para el Desarrollo de Conexiones Ferroviarias Transfronterizas, firmado en junio de 2021 entre los administradores de infraestructuras ferroviarias de ambos países (ADIF e IP), permitió el desarrollo de procedimientos conjuntos de coordinación en diferentes áreas técnicas como el procedimiento para la armonización de líneas internacionales en tramos fronterizos o el procedimiento para la coordinación del mantenimiento de infraestructura en los tramos fronterizos.

En línea con estos objetivos, se desarrollaron acciones para consolidar el Programa Nacional de Inversiones 2030 (PNI 2030) presentado en 2018 y que encarna la estrategia del país para una década de convergencia con la Unión Europea. El PNI 2030 tiene como objetivo continuar las intervenciones llevadas a cabo en el marco del Programa Ferroviario 2020, lanzado en 2016 y se basa en tres objetivos principales:

- Cohesión territorial, con mayor conectividad y valorización del capital natural.
- Competitividad e Innovación con mejor infraestructura e integración territorial con la Península Ibérica.
- Sostenibilidad y acción por el clima (promoviendo la descarbonización y la resiliencia de las infraestructuras).

Entre los ejes estratégicos para el sector del transporte y la movilidad que se identificaron en el PNI 2030, destaca la "conectividad extendida", con miras a ampliar la conectividad externa, fortalecer las infraestructuras de conexión internacional y sus conexiones intra e intermodales.

Además, también se ha creado de forma transversal un subsector carretera-ferrocarril, que incluye tres programas de inversión, entre los que destaca el Programa de Conectividad Transfronteriza por Carretera y Ferrocarril.

El PNI 2030 complementa así el Plan de Inversiones Ferroviarias 2016-2020-Ferrocarril 2020, que incluye las conexiones ferroviarias de mercancías entre Portugal y España a través del corredor internacional Aveiro-Vilar Formoso y la conexión ferroviaria de mercancías entre los puertos de Sines/Lisboa/Setúbal con Madrid/el resto de Europa, con los siguientes objetivos:

- Aumentar la competitividad del transporte ferroviario, con reducción de tiempos y costos.
- Mejorar las conexiones internacionales con especial atención a los corredores internacionales Norte (Leixões/Aveiro-Vilar Formoso) y Sur (Sines-Caia).
- Crear las condiciones para la interoperabilidad ferroviaria, a través de la electrificación, la implantación de la señalización electrónica, el aumento de la longitud de los trenes de mercancías hasta los 750 metros y la instalación de traviesas polivalentes.

También en lo que respecta a la puesta en marcha de Ferrovia 2020, merece especial mención el objetivo de mejorar las conexiones internacionales en los corredores Sines/Setúbal/Lisboa-Caia, Leixões/Aveiro-Vilar Formoso y Oporto-Valença, potenciando el uso del ferrocarril en las rutas hacia y desde los puertos nacionales.

En este contexto, destacan los corredores en desarrollo:

- Modernización de la línea Miño entre Nueve y Valença, integrada en el corredor Norte-Sur.
- Modernización de las líneas Beira Alta y Beira Baixa en el corredor internacional Norte.
- La construcción de la nueva conexión entre Évora y Elvas, así como la modernización de la conexión con la frontera de Caia relacionada con el corredor internacional Sur.

Los detalles de estas actuaciones en los ejes ferroviarios entre Portugal y España, en el lado portugués, se presentan a continuación y de forma resumida.

Del lado español:

En España, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, PITVI (2012-2024), define la planificación estratégica de las infraestructuras de transporte y la vivienda. En el ámbito ferroviario, el documento del PITVI pretende obtener una red eficiente y sostenible desde un punto de vista económico manteniendo al ferrocarril como modo de transporte apto para grandes volúmenes de viajeros y mercancías. Las actuaciones en este ámbito tienen cinco líneas principales de acción:

- La red convencional ferroviaria, en la que, con el objetivo de mantener los estándares de calidad y seguridad de sus activos críticos, se propone la inversión en actuaciones de mantenimiento, reposición y mejora de toda la red.
- La potenciación del transporte ferroviario de mercancías a partir de la mejora sustancial de la eficiencia y la competitividad, así como la integración efectiva del ferrocarril en las cadenas logísticas. Se concentran en los corredores con mayor potencialidad para reducir el coste unitario del transporte de mercancías y garantizar la sostenibilidad económica del sistema de terminales logísticas.

- La red de alta velocidad para generalizar una reducción efectiva de los tiempos de viaje y promover un incremento del uso de la red y una mejor cohesión territorial. Esta red asimismo será integrada y complementada con la red convencional. Para la consecución de esta línea, se pondrán en servicio los tramos actualmente en construcción y se priorizarán las nuevas actuaciones según eficiencia (demanda y rentabilidad económica y social), mejoras funcionales y grado de ejecución.

- Plan Global de Cercanías, con el objetivo de mejorar y ampliar su contribución a la estructuración y vertebración del transporte metropolitano. Se realizan actuaciones tanto en estaciones como en líneas para mejorar frecuencias, la regularidad y la conectividad con otras redes de transporte público.

- Integración urbana del ferrocarril. Se trata de obras de carácter urbanístico, que garanticen la integración de los trazados ferroviarios en las ciudades.

De forma más concreta, a continuación, se presenta la situación y las actuaciones en curso para cada una de las conexiones ferroviarias entre España y Portugal, del lado español, a fecha 31 de julio de 2024.

Línea convencional Porto-Nine-Valença-frontera española

En la línea Minho, las intervenciones de modernización llevadas a cabo permitieron la entrada en servicio del nuevo sistema de señalización entre Nine y Viana do Castelo en el cuarto trimestre de 2021, se prevé una ampliación hasta la frontera en Valença durante el año 2023.

Línea convencional Aveiro-Mangualde-Guarda-Vilar Formoso-frontera española

La modernización de la línea Beira Alta está en marcha y se espera que finalice en 2025 Las actuaciones tienen como objetivo mejorar la conexión ferroviaria con la frontera de Vilar Formoso con el fin de aumentar la capacidad de los trenes de mercancías de 740 m, eliminar las restricciones de velocidad y mejorar los tiempos de viaje en los servicios de viajeros.

Línea de alta velocidad Lisboa-Évora-Caia-frontera española

La nueva línea entre Évora Norte y Elvas (conexión con la línea del Este) con unos 79 km está en construcción, y se espera que entre en servicio en 2025. Este tramo de vía única electrificada incluye la construcción de tres estaciones técnicas para el cruce de trenes de mercancías con 740 metros. Reducirá el tiempo de viaje y aumentará la capacidad diaria ofrecida entre Sines y Elvas/Caia.

De forma más concreta, a continuación, se presenta la situación y las actuaciones en curso para cada una de las conexiones ferroviarias entre España y Portugal, del lado español, a fecha de noviembre de 2024

Ferrol A Coruña-Santiago-Vigo-frontera portuguesa

Está en servicio el tramo completo adaptado a alta velocidad entre A Coruña-Santiago-Vigo. Entre Ferrol y A Coruña se está llevando a cabo un estudio informativo de la variante en la localidad de Betanzos.

Entre Vigo y la frontera portuguesa está en redacción el estudio informativo de la salida Sur de Vigo. Asimismo, en el seno de la Agrupación Europea de Interés Económico Alta Velocidad España-Portugal (AEIE AVEP) está en fase de licitación el estudio de viabilidad del corredor Oporto-Vigo, que incluirá la actualización de los flujos de movilidad, el estudio funcional y el análisis coste-beneficio. Y, además, en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se están

preparando los pliegos para licitar a continuación el estudio informativo del tramo Porriño-frontera portuguesa, que dará continuidad a la salida sur de Vigo.

Línea convencional Vigo-Guillarei-Tui-frontera portuguesa: 40,8 km, en servicio

La electrificación de la línea Guillarei-fronteira portuguesa a 3 kV CA, actualmente en servicio, conlleva la continuidad de la circulación con tracción eléctrica en el Eje Atlántico y Portugal (con trenes de bitensión, ya que tanto en el Eje Atlántico como en Portugal la electrificación es a 25 kV CA).

Por otra parte, está en redacción el estudio informativo del baipás de la localidad de Redondela, que permitirá suprimir la actual inversión de marcha que actualmente tienen que realizar los trenes, sobre todo, de mercancías.

Línea Fuentes de Oñoro-Salamanca-Medina del Campo

Línea en servicio. Está electrificada entre Salamanca y Medina del Campo y la conexión con la LAV Olmedo-Zamora (a 25 kV). En el tramo entre Salamanca y la frontera portuguesa están en ejecución las obras de electrificación (a 25 kV CA), señalización y comunicaciones y de adecuación de gálibos.

Línea de alta velocidad Madrid-Badajoz-frontera portuguesa

Se encuentra en servicio la línea de alta velocidad dentro de Extremadura, entre Plasencia (bifurcación San Esteban), y Badajoz (bifurcación San Nicolás). Dicha línea está electrificada a 25 kV CA y montada con doble vía de ancho ibérico en la actualidad.

Por otro lado, se halla en obras en sus diversos tramos y con diferentes grados de avance, la línea de alta velocidad entre Talayuela (límite entre Castilla-La Mancha y Extremadura), y Plasencia, que conectará con el tramo en servicio descrito.

El tramo entre bifurcación San Nicolás (Badajoz), y la frontera con Portugal no tiene obras iniciadas si bien cuenta con estudio informativo aprobado y DIA en vigor.

Por último, el tramo entre Toledo y Oropesa está en fase de estudio informativo. La línea de alta velocidad a Extremadura y Lisboa partirá de Toledo, conectando con la actual línea La Sagra-Toledo que actualmente está configurada como una antena de la línea de alta velocidad Madrid-Andalucía, por lo que la línea pasará a ser pasante por Toledo.

Línea convencional Madrid-Cáceres-Mérida-Badajoz-frontera portuguesa y Ciudad Real-Mérida-Badajoz-frontera portuguesa

En servicio ambas líneas. Están en marcha -o ya finalizadas en algún caso- las obras de renovación de varios tramos de la línea Ciudad Real-Mérida-Badajoz-frontera portuguesa entre Mérida y Puertollano en las provincias de Badajoz y de Ciudad Real (tramos Castuera-Cabeza del Buey-Guadalmez-Brazatortas).

Están en marcha los proyectos para la electrificación de la línea de ferrocarril convencional entre Mérida y Puertollano, a 25 kV CA.

Análogamente, se va a electrificar la línea de ferrocarril convencional Madrid-Extremadura, en una primera fase entre Humanes e Illescas (a 3 kV), y posteriormente, prolongándola hasta Talayela a 25 kV CA.

Línea convencional Cáceres-Valencia de Alcántara

En servicio. Desde junio de 2012, solo se prestan servicios nacionales (media distancia), al haberse clausurado el tramo portugués hacia Lisboa.

Conexión Sevilla-Huelva-Faro

La sección internacional Huelva-Faro está en fase de estudios previos, mientras que el tramo Sevilla-Huelva está en fase de estudio informativo. Este estudio informativo está en evaluación ambiental. Se trata de una línea de doble vía, ancho estándar y electrificada a 25kV CA.

3.3. Infraestructura aeroportuaria

En 2011 se reorganizó la gestión de los aeropuertos en España, separando la gestión aeroportuaria de la navegación aérea. Se crea AENA SME, S.A. como entidad responsable de la gestión aeroportuaria, mientras que ENAIRE se encarga de la gestión de la navegación aérea. Más tarde, en 2015 AENA fue privatizada parcialmente, con la puesta a disposición del 49 % de su capital en bolsa.

En 2022, AENA gestionó 46 aeropuertos y dos helipuertos en territorio español, además del aeropuerto de Londres-Luton y varios aeropuertos de Latinoamérica. En el mismo año, en territorio español, el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca fueron los más concurridos, con 50,6 millones, 41,6 millones y 28,6 millones de viajeros, respectivamente.

En Portugal, la gestión de 10 aeropuertos fue privatizada en diciembre de 2012. VINCI Airports se ha hecho cargo de la gestión de los aeropuertos portugueses, de los cuales cuatro están en la península (Lisboa, Oporto, Faro y Beja) y seis en las islas (Madeira, Porto Santo, Ponta Delgada, Horta, Santa Maria y Flores).

En 2022, los principales aeropuertos portugueses registraron los siguientes volúmenes de viajeros: Lisboa con 28,3 millones, Oporto con 12,6 millones y Faro con 8,2 millones.

MAPA 5. PRINCIPALES AEROPUERTOS PORTUGUESES Y ESPAÑOLES (DICIEMBRE 2022)

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Sistema de Información Geográfica Nacional.

3.4. Infraestructura portuaria

El sistema portuario español está formado por 46 puertos de interés general, gestionados por 28 autoridades portuarias, de los cuales 23 están ubicados en la Península Ibérica. El organismo público Puertos del Estado, adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, es el responsable de la ejecución de la política portuaria, la coordinación y el control de la eficiencia de las autoridades portuarias.

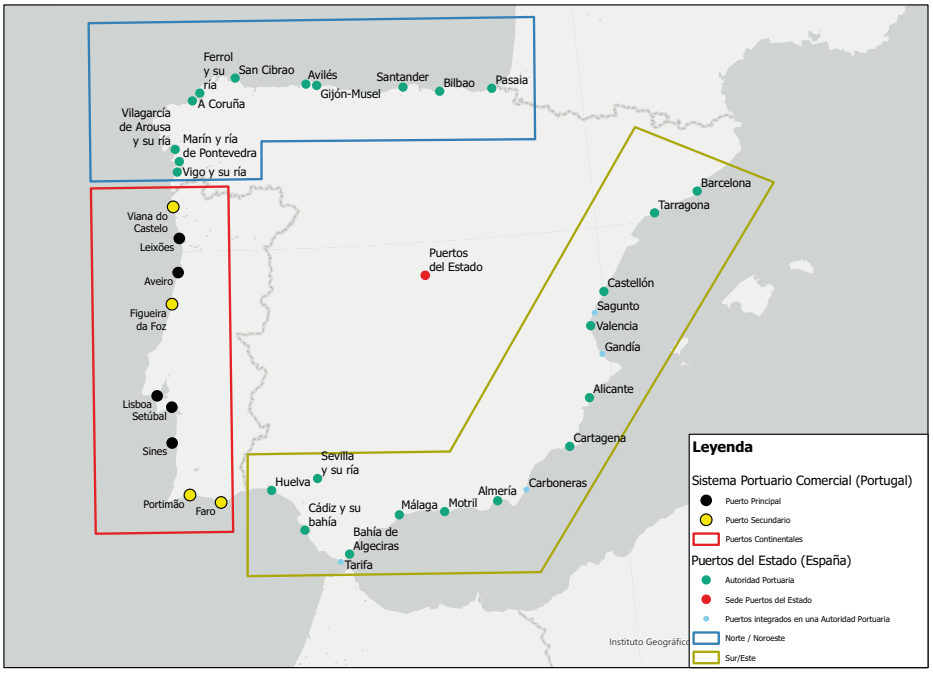
El Sistema Portuario Español es de gran importancia por su ubicación cercana a una de las rutas más importantes del mundo que, junto con su gran longitud de costa (8000 km), lo convierten en una zona estratégica en el ámbito del transporte marítimo internacional, sirviendo además como plataforma logística para el sur de Europa.

En Portugal, el Sistema Portuario Comercial Continental está compuesto por nueve puertos comerciales:

- Principales puertos: Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal y Sines, gestionados por autoridades portuarias con estatuto de sociedades anónimas de capital exclusivamente público.
- Puertos secundarios: Viana do Castelo, Figueira da Foz, Faro y Portimão. Los puertos de Viana do Castelo y Figueira da Foz son gestionados por las autoridades portuarias de Douro y Leixões, S.A. y Aveiro, S.A., respectivamente. Los puertos de Portimão y Faro son gestionados por la autoridad portuaria de Sines, S.A.

La supervisión y regulación de las actividades en los puertos la lleva a cabo el Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), junto con el Ministério da Economia e do Mar. En 2022, los puertos portugueses continuaron desempeñando un papel importante en la economía nacional, con énfasis en el puerto de Sines, uno de los más grandes de Europa en términos de manejo de carga.

MAPA 6. FACHADAS MARÍTIMAS DEL SISTEMA PORTUARIO PENINSULAR DE ESPAÑA Y PORTUGAL



Fuente: Elaborado por los autores a partir de información del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (España) y del Ministério Infaestruturas e da Habitação (Portugal).

En la XXXII Cumbre Hispano-Portuguesa, ambos gobiernos reafirmaron su compromiso con el transporte interoperable y multimodal, impulsando la creación de ventanilla única, plataformas logísticas y puntos de conexión intermodal. Esta cumbre destacó la importancia de la colaboración para mejorar la eficiencia y la sostenibilidad de los sistemas de transporte de los dos países.

En el contexto de la defensa de una transición verde justa, los gobiernos acogieron la celebración de la Conferencia sobre los Océanos de las Naciones Unidas, celebrada en Lisboa del 27 de junio al 1 de julio de 2022. Este evento fue una plataforma crucial para promover el Objetivo de Desarrollo Sostenible 14 (ODS 14), que guía su acción en la conservación y el uso sostenible de los océanos. La conferencia puso de manifiesto la necesidad de soluciones conjuntas a los problemas relacionados con el nexo océano-clima, basadas en la ciencia y la innovación.

Los dos países también trataron la importancia de la Economía Azul y el objetivo de lograr una economía oceánica sostenible. Este concepto tiene como objetivo equilibrar la actividad económica con la capacidad de los ecosistemas oceánicos para respaldar esa actividad a largo plazo, sin dejar de ser resilientes y saludables. Este enfoque es esencial para garantizar que las actividades económicas relacionadas con los océanos no comprometan la salud marina y la biodiversidad.

Además, se reafirmó el compromiso con la protección de los océanos y la promoción de prácticas sostenibles que contribuyan a la mitigación del cambio climático. Se destacó la colaboración entre España y Portugal en proyectos conjuntos de investigación y desarrollo como un pilar clave para alcanzar estos objetivos.

Estas iniciativas reflejan la continuidad y profundización de la cooperación bilateral en áreas estratégicas, promoviendo el desarrollo sostenible y la protección del medio ambiente, con importantes beneficios para las generaciones futuras.

4. Flujos de Viajeros

En este capítulo se realiza el análisis del flujo de viajeros entre España y Portugal, así como entre Portugal y España y con el resto de Europa. Para la elaboración de este estudio se utilizaron las siguientes fuentes:

- Viajeros por carretera: datos facilitados por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- Viajeros por ferrocarril: datos facilitados por Renfe/España y CP-Comboios de Portugal.
- Viajeros aéreos: datos facilitados por AENA/España y ANAC (Autoridade Nacional de Aviação Civil)/Portugal.
- Viajeros por vía fluvial: datos proporcionados por el INE-Instituto Nacional de Estatística/Portugal.

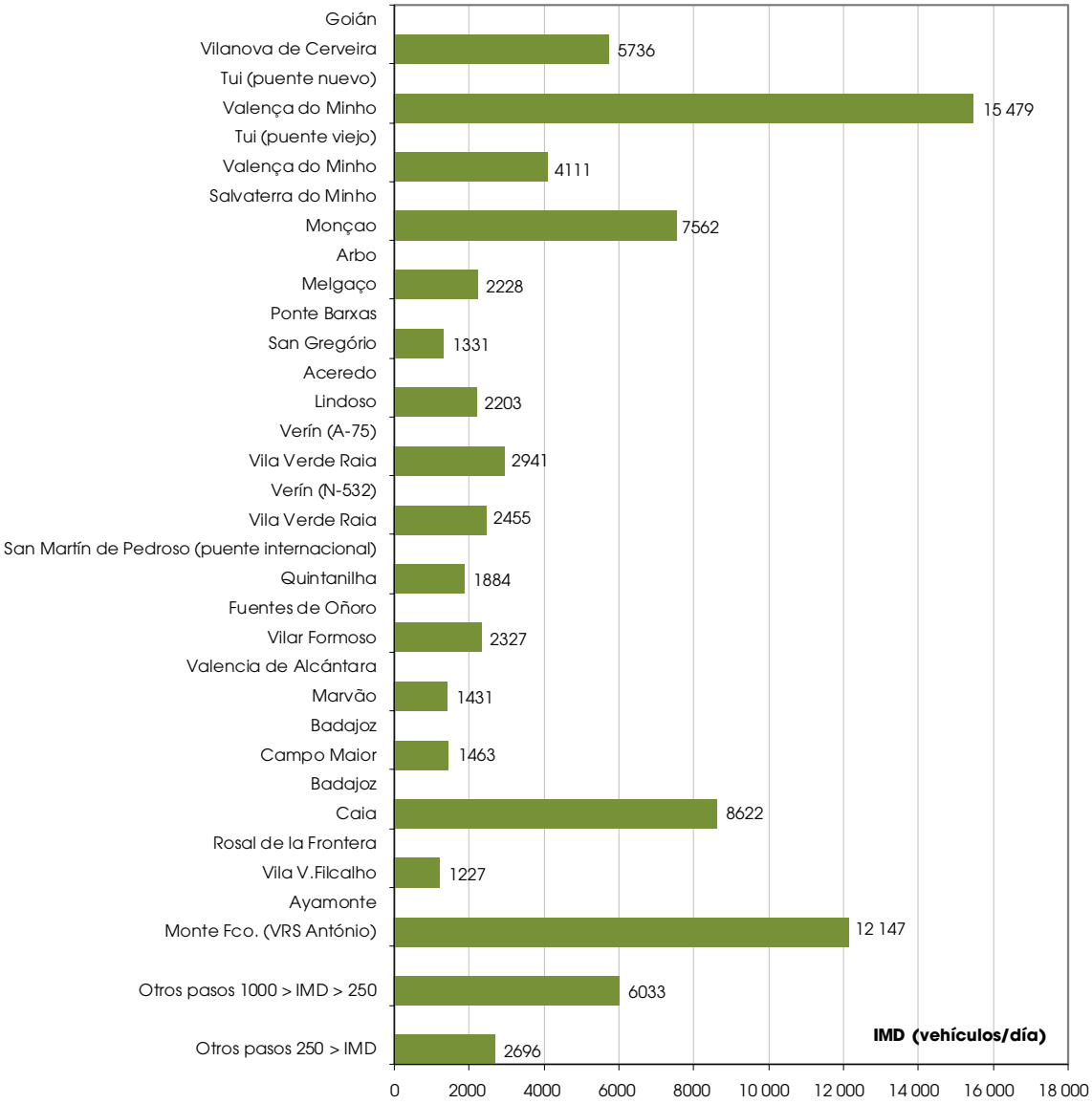
4.1. Transporte de viajeros por carretera

El movimiento de viajeros a través de la frontera luso-española se analizó a partir de los datos de Intensidad Media Diaria (IMD) obtenidos en los pasos fronterizos. La información proviene de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

En 2022, la media diaria de vehículos ligeros alcanzó los 81 876, lo que supone un aumento del 31 % respecto a 2021. Este aumento continuo pone de manifiesto la importancia de la infraestructura fronteriza para soportar el creciente flujo de tráfico.

El gráfico 10 y la figura 7 muestran el tráfico registrado en los principales pasos fronterizos.

GRÁFICO 10. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LOS PRINCIPALES PASOS FRONTERIZOS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2022)

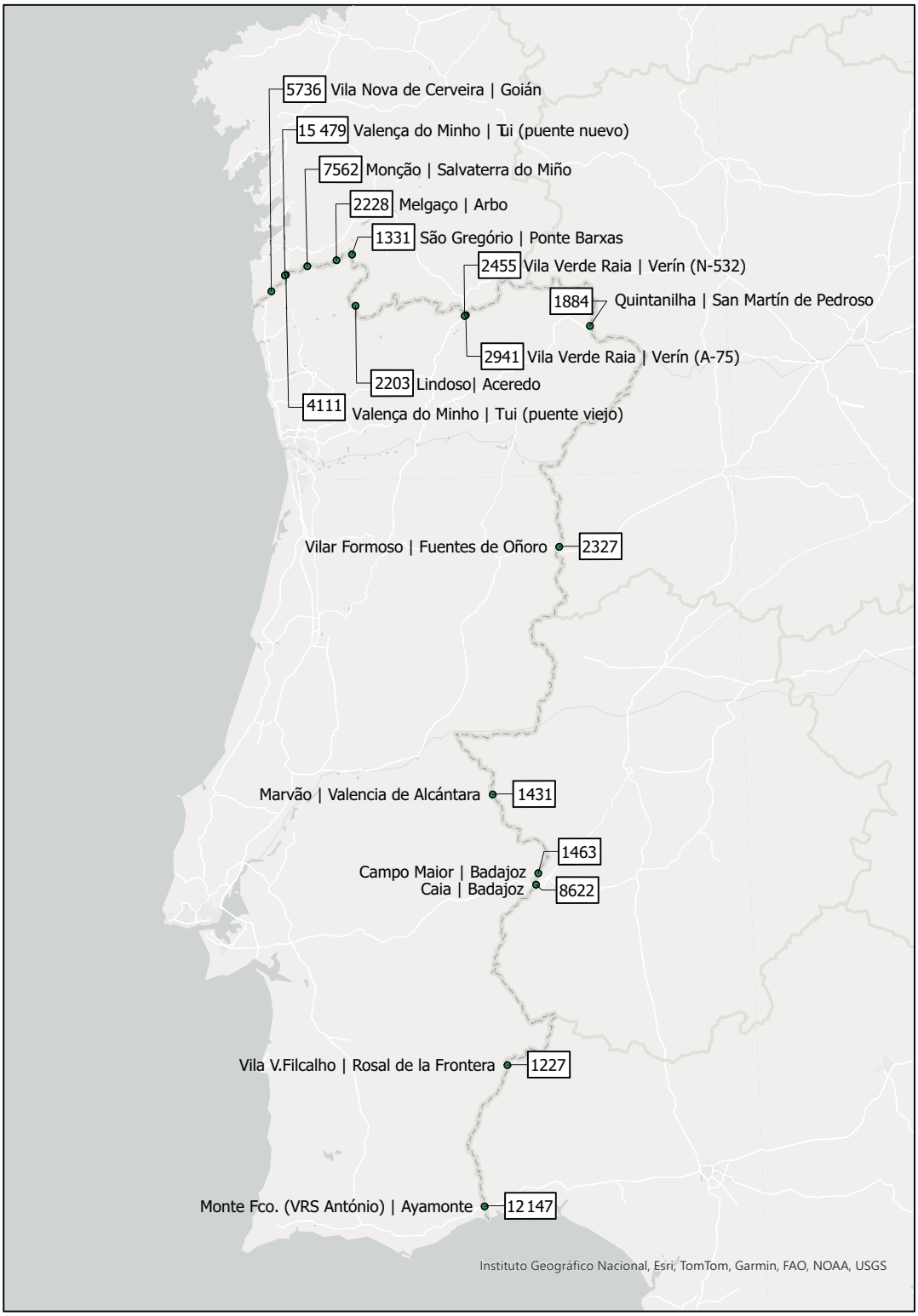


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (España).

En comparación con los datos de 2022, la mayoría de los principales pasos fronterizos registran un aumento de la IMD de los vehículos ligeros que cruzan la frontera en comparación con los datos de 2021. Este aumento fue más importante en las estaciones de Monte Francisco (VRS António)/ Ayamonte, Valença do Minho/Tui (puente nuevo), Monção/Salvaterra do Minho y Caia/Badajoz con 4182, 3987, 2638 y 2266 vehículos ligeros adicionales, lo que representó un aumento del 53 %, 35 %, 53 % y 36 % respectivamente.

Los únicos descensos en el número de vehículos ligeros se produjeron en los pasos fronterizos de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro y Lindoso/Aceredo, donde se produjo un descenso respecto a 2021, de 1218 y 181 vehículos ligeros diarios, respectivamente, lo que se traduce en un descenso del 34 % y del 8 % respectivamente.

MAPA 7. INTENSIDAD MEDIA DIARIA (IMD) DE VEHÍCULOS LIGEROS EN LOS PRINCIPALES PASOS FRONTERIZOS (2022)

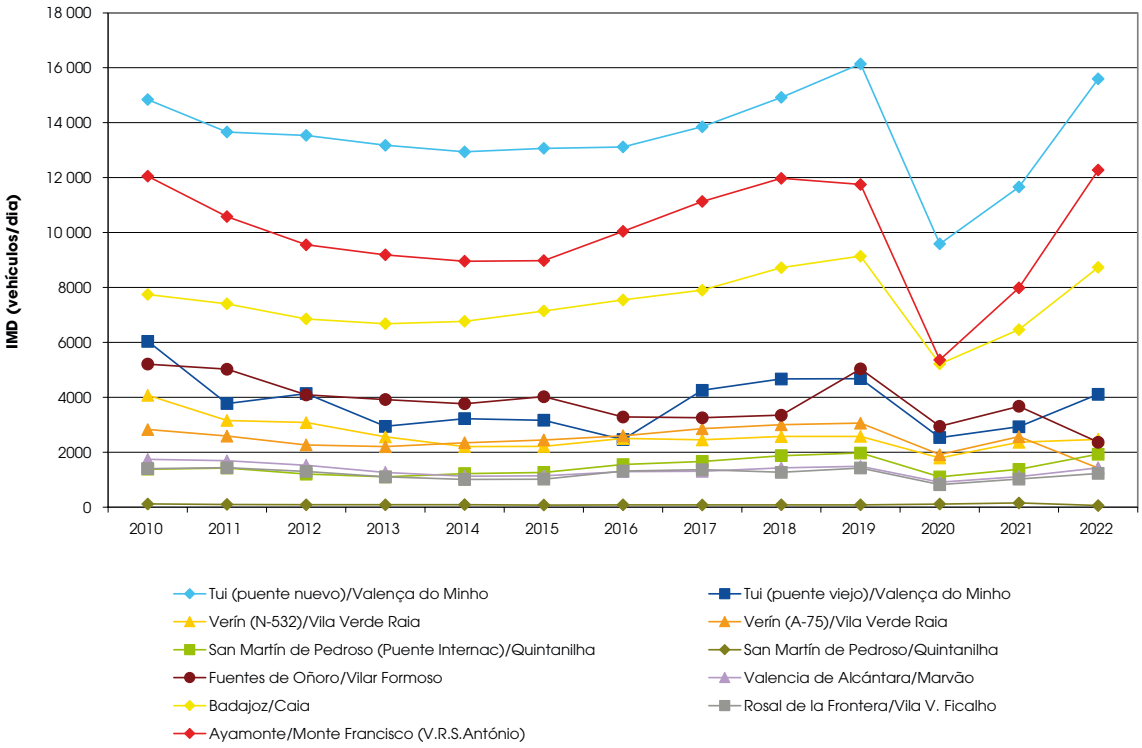


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (España).

Para el análisis del flujo de viajeros por carretera, también se contabilizan los que cruzaron la frontera a bordo de autocares. Durante 2022, un promedio diario de 490 autocares (377 en 2021) cruzaron la frontera, según datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

El gráfico 11 muestra la evolución del tráfico de automóviles y autocares en los principales pasos fronterizos.

GRÁFICO 11. EVOLUCIÓN DE LA IMD CONJUNTA DE AUTOMÓVILES Y AUTOCARES EN LOS PRINCIPALES PASOS FRONTERIZOS EN EL PERIODO 2010-2022



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (España).

Para estimar el número de viajeros por carretera, además de los datos de la Intensidad Media Diaria (IMD), se utilizan las tasas de ocupación media de los diferentes tipos de vehículos. Estos valores de ocupación son los mismos que los utilizados en los anteriores Informes OTEP, es decir, 1,7 viajeros para los automóviles y 29,1 viajeros para los autocares.

En la tabla 5 se presenta la estimación de viajeros que cruzaron la frontera (en ambas direcciones) entre 2010 y 2022.

TABLA 5. ESTIMACIÓN DEL NÚMERO TOTAL DE VIAJEROS QUE CRUZARON LA FRONTERA POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, EN AMBOS SENTIDOS (2010-2022)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
IMD	83 880	77 038	74 829	67 586	66 972	69 638	69 149	77 121	83 190	84 599	62 081	62 791	82 854
Viajeros (millones)	58,97	52,00	50,83	46,33	47,53	47,23	46,07	53,65	57,29	58,50	44,54	43,99	56,65

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (España).

A partir de 2017 se produjo una recuperación en el número de viajeros respecto a años anteriores, superando la barrera de los 50 millones, que no se alcanzaba desde 2012. En 2019, el número de viajeros alcanzó los 58,5 millones, marcando el pico más alto del periodo analizado, sin embargo, en 2020, debido a la pandemia del COVID-19, hubo una fuerte caída en el número de viajeros, debido a las restricciones de viaje y cierres temporales de fronteras.

En 2022 se produjo un aumento significativo del tráfico rodado. La IMD fue de 82 854 vehículos, lo que supuso un total de 56,65 millones de viajeros. Esta cifra representa un crecimiento significativo en comparación con 2021, cuando la IMD fue de 62 791 vehículos y el total de viajeros fue de 43,99 millones.

4.2. Transporte de viajeros por ferrocarril

En la actualidad, en la frontera entre España y Portugal existen tres líneas ferroviarias utilizadas para el transporte internacional de viajeros.

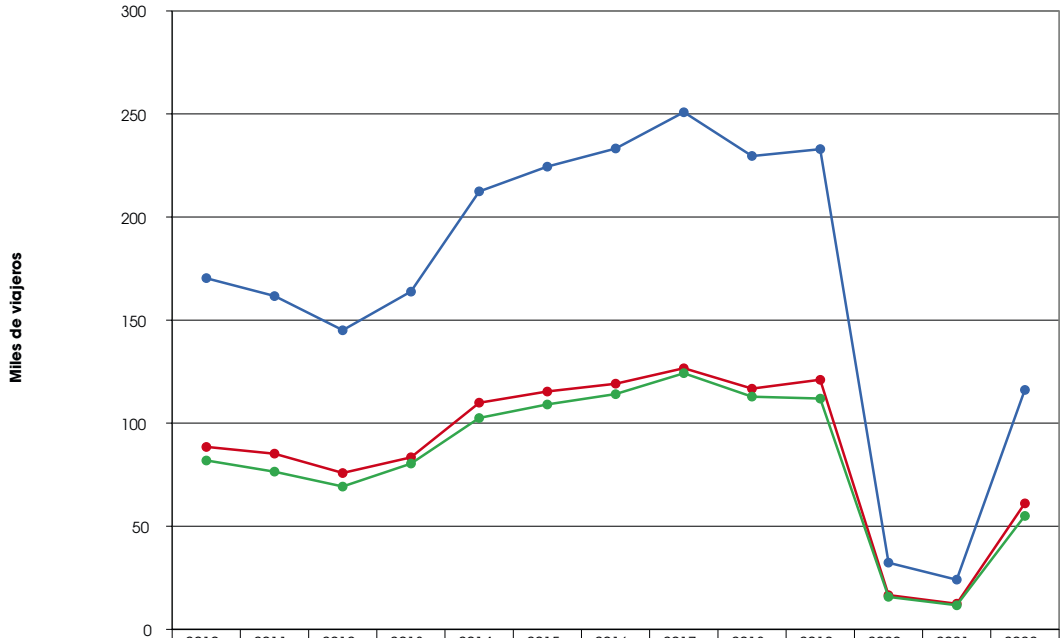
- Oporto-Vigo
- Lisboa-Madrid
- Lisboa-Irún/Hendaya

Para la elaboración de este capítulo se han tenido en cuenta los datos facilitados por las empresas operadoras RENFE/España y Comboios de Portugal (CP)/Portugal.

El gráfico 12 muestra la evolución del tráfico ferroviario de viajeros entre 2010 y 2022, señalando que el movimiento en ambos sentidos tuvo un comportamiento similar.

Entre 2010 y 2019, el tráfico de viajeros por ferrocarril entre España y Portugal mostró un crecimiento significativo, aumentando un 37 %, lo que equivale a 62 000,63 viajeros adicionales. En 2017, alcanzó un pico de 250 000 viajeros, pero se estabilizó en torno a los 230 000 en los dos años siguientes. La pandemia del COVID-19 provocó una fuerte caída en 2020 y 2021, reduciendo el número de viajeros a 32 000,30 y 24 000,08 respectivamente. En 2022 se registró una importante recuperación, alcanzando los 116 000,13 mil viajeros, un incremento de más del 382 % respecto a 2021.

GRÁFICO 12. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS POR FERROCARRIL ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2010-2022)



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ESPAÑA→PORTUGAL	88,45	85,21	75,82	83,45	109,92	115,37	119,15	126,64	116,72	121,07	16,57	12,41	61,12
PORTUGAL →ESPAÑA	81,89	76,46	69,27	80,39	102,51	109,08	114,08	124,22	112,88	111,90	15,72	11,67	55,00
TOTAL (ESPAÑA+PORTUGAL)	170,34	161,67	145,09	163,83	212,43	224,45	233,23	250,87	229,60	232,97	32,30	24,08	116,13

* Las cifras mostradas en este gráfico son equivalentes al número total de usuarios de las líneas ferroviarias internacionales mencionadas al principio de este capítulo.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Renfe (España) y Comboios de Portugal (Portugal).

4.3. Transporte aéreo de viajeros

4.3.1 Flujos desde España y Portugal hacia el resto de la Unión Europea

El análisis del transporte aéreo de viajeros se realizó a partir de datos obtenidos de AENA (España) y ANAC (Portugal).

La tabla 6 muestra los flujos de viajeros entre los aeropuertos españoles y portugueses y el resto de los países de la Unión Europea (UE-27) para el año 2022.

En esta edición del OTEP se mantiene el desglose de los movimientos en "Total sin islas" y "Total con islas", tanto para Portugal como para España, con el fin de identificar el peso que tienen las islas de ambos países en los flujos aéreos con el resto de los países de la Unión Europea.

En 2022, en Portugal, el número de viajeros que embarcaron y desembarcaron en la península con destino a/o desde otros países de la Unión Europea (UE-27) fue de 12,1 millones y 12,2 millones, respectivamente. Analizando el flujo total portugués, se observa que en 2022 el flujo hacia o desde las islas representó el 4,5 % de los movimientos con la UE-27 (equivalente a 1,3 millones de viajeros).

En comparación con las cifras presentadas en el informe del Observatorio nº 10, referido al año 2019, se produjo un descenso del 5,7 % en el número total de viajeros transportados desde y hacia Portugal, considerando toda Europa y un descenso del 46,1 % en el caso de España.

En España, el número de viajeros embarcados y desembarcados en la península con origen o destino en los países de la UE-27 fue de 31,0 millones y 30,9 millones, respectivamente. El flujo de viajeros entre la península y las islas representó el 34,0 % del movimiento total con la UE-27, lo que equivale a 31,9 millones de viajeros.

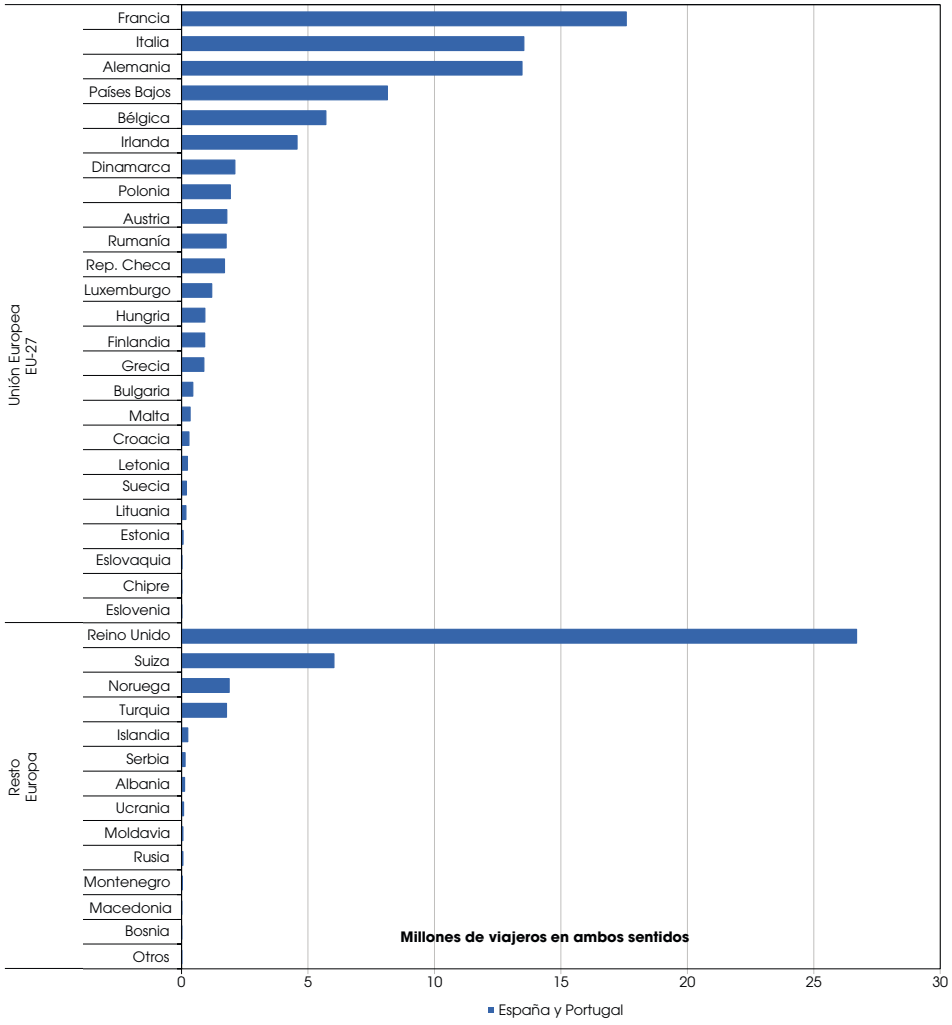
TABLA 6. MOVIMIENTO DE VIAJEROS EN AEROPUERTOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL POR PAÍSES EUROPEOS DE ORIGEN O DESTINO (2022)

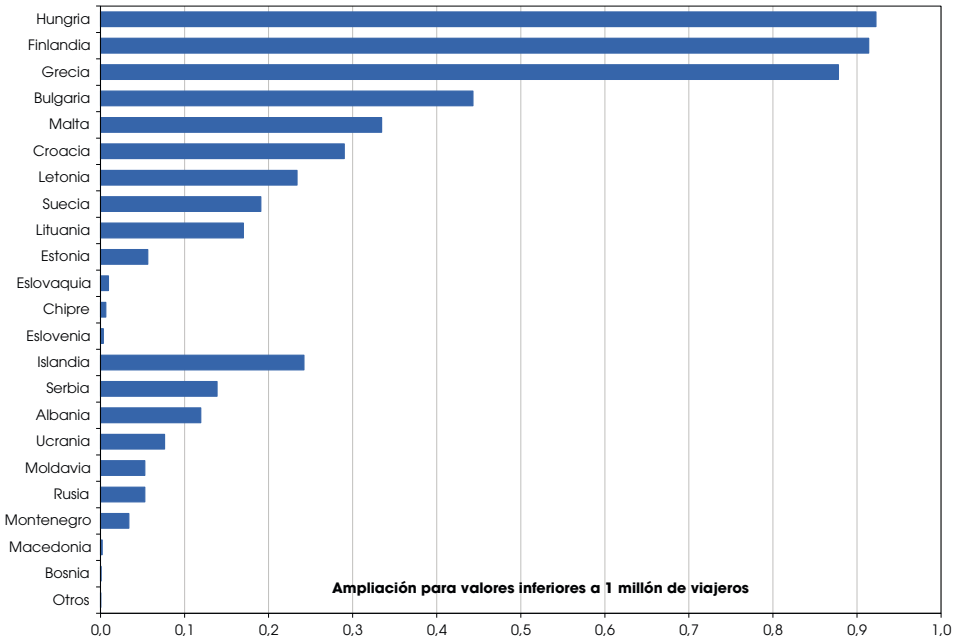
	España					Portugal				
	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÁNSITO	TOTAL CON ISLAS	TOTAL SIN ISLAS	EMBARCADOS	DESEMBARCADOS	TRÁNSITO	TOTAL SIN ISLAS	TOTAL CON ISLAS
Alemania	4 773 265	4 729 623	4879	**9 507 767**	**23 923 303**	1 773 915	1 765 817	413 973	**3 953 705**	**4 459 038**
Áustria	726 373	725 704	862	**1 452 939**	**2 464 441**	149 264	150 504	36 535	**336 303**	**352 953**
Bélgica	2 171 153	2 162 749	13 047	**4 346 949**	**5 630 091**	626 133	623 989	111 987	**1 362 109**	**1 316 235**
Bulgaria	207 284	206 125	540	**413 949**	**441 792**	14 840	14 337	0	**29 177**	**29 540**
Chipre	2904	2831	0	**5735**	**5860**	438	13	13	**464**	**464**
Croacia	132 810	131 445	3	**264 258**	**264 825**	9979	9965	5853	**25 797**	**26 302**
Dinamarca	893 348	888 870	269	**1 782 487**	**3 023 231**	137 640	136 310	52 440	**326 390**	**389 468**
Eslovaquia	4248	4089	957	**9294**	**64 594**	20	41	0	**61**	**64**
Eslovenia	1580	1336	3	**2919**	**2928**	186	177	0	**363**	**1941**
España	0	0	0	**0**	**0**	2 294 754	2 321 127	713 139	**5 329 020**	**5 405 687**
Estonia	27 276	27 692	0	**54 968**	**76 228**	653	538	0	**1191**	**3945**
Finlandia	405 866	401 329	555	**807 750**	**1 191 348**	51 180	52 150	2850	**106 180**	**150 176**
Francia	5 123 988	5 108 013	6101	**10 238 102**	**13 184 201**	3 399 349	3 405 673	543 307	**7 348 329**	**7 543 106**
Grécia	380 057	388 810	14	**768 881**	**774 812**	53 613	55 247	162	**109 022**	**109 059**
Hungria	361 747	370 166	474	**732 387**	**908 550**	93 928	96 200	0	**190 128**	**195 763**
Irlanda	1 522 516	1 511 066	361	**3 033 943**	**4 567 069**	734 471	734 411	65 853	**1 534 735**	**1 559 957**
Italia	5 592 677	5 564 978	1949	**11 159 604**	**14 243 994**	979 059	985 999	410 441	**2 375 499**	**2 406 609**
Letónia	104 946	103 662	266	**208 874**	**261 193**	12 303	12 472	182	**24 957**	**27 375**
Lituania	82 975	83 586	200	**166 761**	**205 223**	808	699	1782	**3289**	**31 389**
Luxemburgo	187 272	187 721	24	**375 017**	**687 421**	398 207	399 007	22 091	**819 305**	**844 814**
Malta	141 185	139 103	2	**280 290**	**280 487**	26 564	27 606	3	**54 173**	**54 183**
Países Bajes	3 004 870	2 968 424	2705	**5 975 999**	**8 432 170**	1 020 163	1 017 487	127 814	**2 165 464**	**2 265 755**
Polónia	769 193	788 849	331	**1 558 373**	**2 420 019**	167 715	172 432	27 853	**368 000**	**483 254**
Portugal	2 430 979	2 395 240	2153	**4 828 372**	**5 392 033**	0	0	0	**0**	**0**
República Checa	329 019	329 022	61	**658 102**	**981 122**	43 599	44 861	38 421	**126 881**	**175 717**
Rumanía	808 772	802 782	894	**1 612 448**	**1 739 107**	42 054	42 444	164	**84 662**	**90 296**
Suecia	838 386	837 311	1610	**1 677 307**	**2 662 062**	79 936	81 762	28 960	**190 658**	**204 436**
Total UE-27	**31 024 689**	**30 860 526**	**38 260**	**61 923 475**	**93 828 104**	**12 110 771**	**12 151 268**	**2 603 823**	**26 865 862**	**28 127 526**
Otros destinos	13 601 706	13 610 595	5767	**27 218 068**	**49 386 203**	4 694 759	4 735 107	487 627	**9 917 493**	**10 762 594**
Total Europa	**44 626 395**	**44 471 121**	**44 027**	**89 141 543**	**143 214 307**	**16 805 530**	**16 886 375**	**3 091 450**	**36 783 355**	**38 890 120**

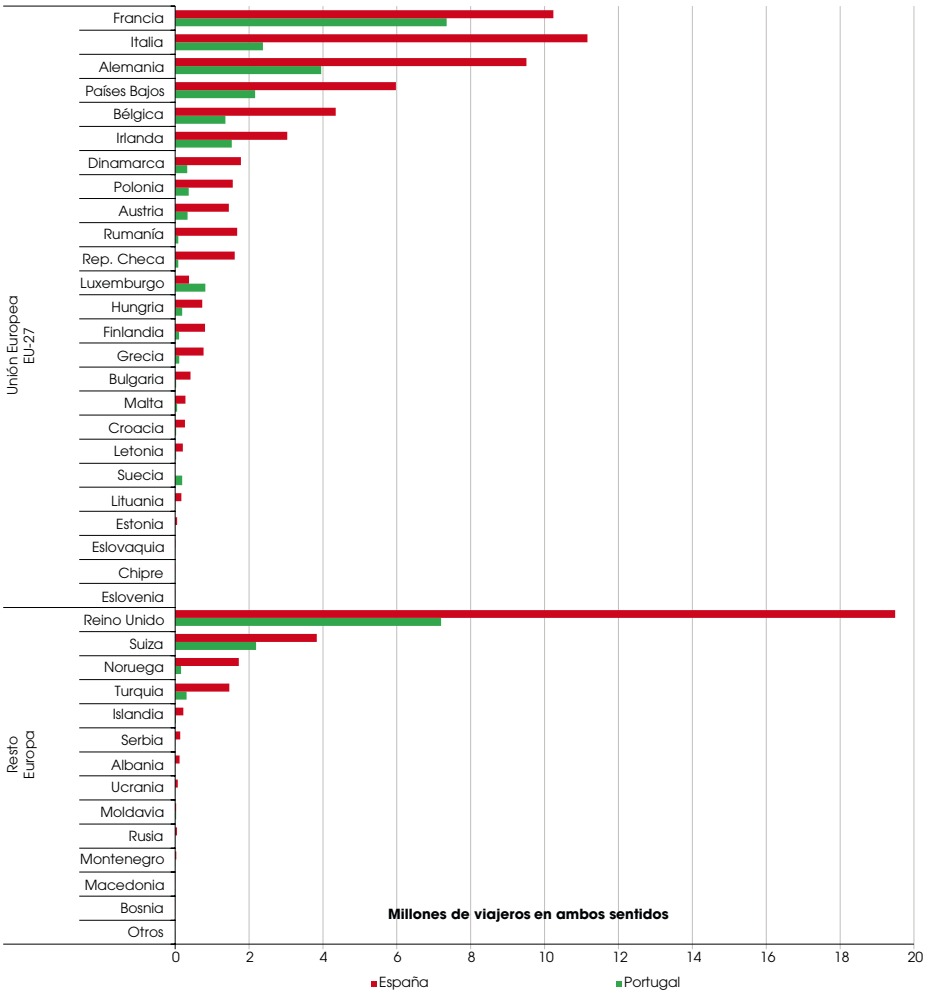
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA (España) y la Autoridade Nacional da Aviação Civil-ANAC (Portugal).

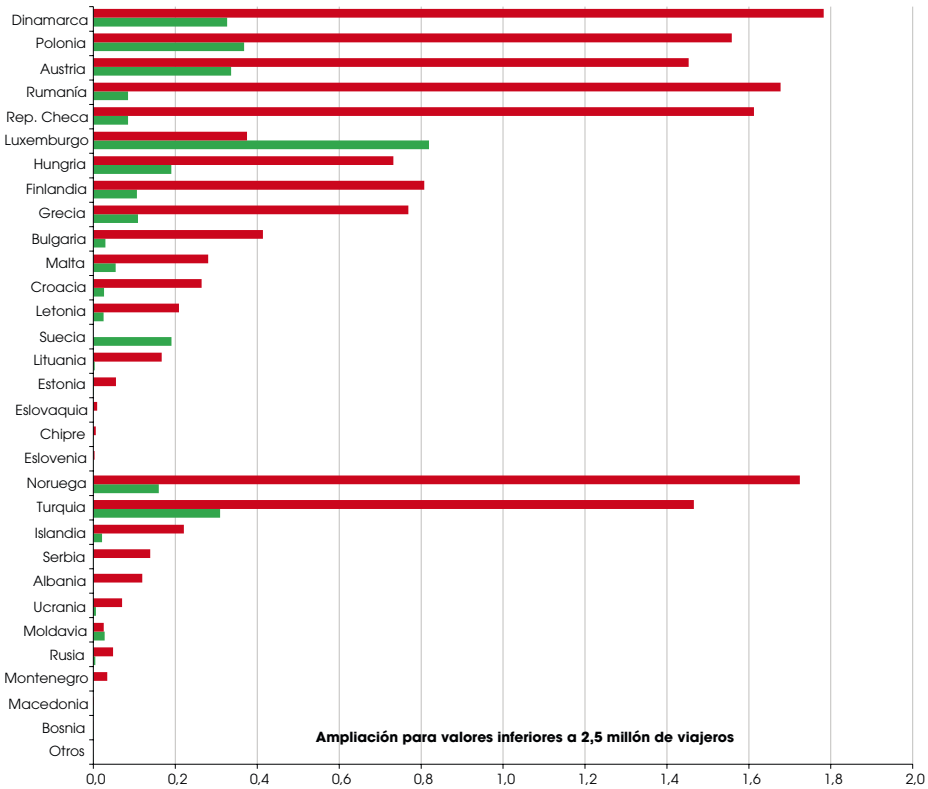
El gráfico 13 resume la distribución del tráfico de viajeros entre la Península Ibérica (excluyendo el transporte insular de ambos países) y el resto de los países europeos, considerando ambos sentidos.

GRÁFICO 13. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO DE VIAJEROS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y PAÍSES EUROPEOS (2022)









Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA (España) y la Autoridade Nacional da Aviação Civil-ANAC (Portugal).

Analizando los datos de los gráficos presentados, encontramos que, en 2022, Italia fue el país con el que España tiene un mayor flujo de viajeros por vía aérea, representando el 13,4 % de los movimientos dentro de la Unión Europea. Le siguen Francia y Alemania, con porcentajes del 12,3 % y el 11,4 % respectivamente.

En el caso de Portugal, los mayores flujos de viajeros por vía aérea en 2022 se produjeron con Francia, que representó el 23,4 % de los viajeros. Italia representó el 12,6 %, seguido de Alemania (7,6 %) y los Países Bajos (6,9 %).

En 2022, el flujo de viajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y los países europeos de fuera de la Unión Europea, los viajeros con origen o destino en España y Portugal representaron el 74,5 % y el 25,5 % respectivamente.

La tabla 7 muestra el movimiento de viajeros internacionales entre los principales aeropuertos portugueses y españoles, con origen/destino en España, Portugal y Francia.

TABLA 7. VIAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS EN LOS AEROPUERTOS DE LISBOA, OPORTO Y FARO, MADRID, BARCELONA Y MÁLAGA CON ORIGEN/DESTINO EN ESPAÑA, PORTUGAL Y FRANCIA (2022)

	Portugal (origen/destino)		
	Embarcados	Desembarcados	Total
	Aeropuerto de Lisboa		
España (origen/destino)	**1 674 800**	**1 706 775**	**3 381 575**
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	763 583	774 973	1 538 556
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	461 414	458 499	919 913
Francia (origen/destino)	**1 439 983**	**1 440 575**	**2 880 558**
Paris-Charles de Gaulle	317 487	322 071	639 558
Paris-Orly	485 254	480 303	965 557
	Aeropuerto de Porto		
España (origen/destino)	**906 876**	**919 036**	**1 825 912**
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	387 460	392 019	779 479
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	283 503	287 886	571 389
Francia (origen/destino)	**1 550 096**	**1 560 982**	**3 111 078**
Paris-Charles de Gaulle	170 313	167 068	337 381
Paris-Orly	465 944	464 563	930 507
	Aeropuerto de Faro		
España (origen/destino)	**40 415**	**40 526**	**80 941**
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	19 989	19 591	39 580
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	10 547	19 744	30 291
Francia (origen/destino)	**402 973**	**402 916**	**805 889**
Paris-Charles de Gaulle	40 162	39 377	79 539
Paris-Orly	134 079	133 837	267 916

España (origen/destino)			
Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas			
Portugal (origen/destino)	**1 073 942**	**1 082 545**	**2 156 487**
Lisboa	763 154	775 393	1 538 547
Porto	387 326	392 745	780 071
Faro	19 972	20 287	40 259
Francia (origen/destino)	**2 592 917**	**2 598 161**	**5 191 078**
Paris-Charles de Gaulle	433 800	437 231	871 031
Paris-Orly	689 354	682 542	1 371 896
Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat			
Portugal (origen/destino)	**660 701**	**654 395**	**1 315 096**
Lisboa	461 466	458 592	920 058
Porto	283 588	287 879	571 467
Faro	10 375	10 738	21 113
Francia (origen/destino)	**2 500 522**	**2 499 050**	**4 999 572**
Paris-Charles de Gaulle	553 751	550 994	1 104 745
Paris-Orly	477 008	469 668	946 676
Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol			
Portugal (origen/destino)	**59 747**	**57 798**	**117 545**
Lisboa	64 319	68 032	132 351
Porto	17 161	17 542	34 703
Faro	361	2923	3284
Francia (origen/destino)	**675 276**	**682 286**	**1 357 562**
Paris-Charles de Gaulle	147 582	144 402	291 984
Paris-Orly	199 280	197 039	396 319

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA (España) y la Autoridade Nacional da Aviação Civil-ANAC (Portugal).

Entre los aeropuertos españoles, el aeropuerto de Madrid es el que presenta el mayor número de viajeros embarcados y desembarcados en los aeropuertos portugueses con más tráfico (Lisboa, Oporto y Faro), concretamente con el 44,6 %.

Si analizamos los tres aeropuertos españoles con más tráfico con el conjunto de Europa (Madrid, Barcelona y Málaga), Lisboa es el aeropuerto portugués que concentra el mayor flujo de llegadas y salidas, con un 72,2 % respecto al resto de aeropuertos portugueses.

En cuanto al tráfico de viajeros en los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Málaga con Francia, este fue de 11,5 millones de viajeros en 2022, mientras que la relación entre los aeropuertos de Lisboa, Oporto y Faro con Francia fue de 6,8 millones de viajeros

4.3.2. Flujos entre España y Portugal

El volumen de tráfico aéreo de viajeros entre los aeropuertos de España y Portugal en 2022 se detalla en la tabla 8.

TABLA 8. TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN AMBOS SENTIDOS (2022)

Aeropuerto de España	Total de Viajeros	Aeropuerto de Portugal				
		Lisboa	Porto	Faro	Funchal (Madeira)	Otros
Adolfo Suárez Madrid-BARAJAS	2 391 287	1 538 930	779 479	39 813	23 307	9758
josep tarradellas Barcelona-El Prat	1 522 526	919 913	571 389	21 291	1565	8368
Valencia	292 501	200 635	74 685	17 106	0	75
Sevilla	186 950	141 970	44 922	14	0	44
Bilbao	171 515	109 291	59 632	32	2539	21
Málaga-Costa Del Sol	169 117	132 513	34 717	1266	388	233
Palma de Mallorca	152 425	40 024	111 694	187	342	178
Tenerife Sur	107 738	68 661	32 287	216	6561	13
Ibiza	101 340	56 588	44 237	155	0	360
Gran Canaria	98 538	58 346	14 313	284	22 266	3329
Alicante-Elche Miguel HERNÁNDEZ	80 188	45 126	34 273	214	403	172
Fuerteventura	36 513	29 308	2003	14	3675	1513
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna	34 603	18 278	4300	1	11 811	213
Menorca	24 441	7917	16 477	15	0	32
Zaragoza	11 581	11 157	408	0	0	16
Otros (< 10 000 viajeros)	10 798	4869	1683	957	1914	1375
Total aeropuertos peninsulares	**4 854 282**	**3 117 416**	**1 581 225**	**80 452**	**51 979**	**23 210**
Total aeropuertos (incluyendo islas)	**5 392 061**	**3 383 526**	**1 826 499**	**81 565**	**74 771**	**25 700**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA (España).

El número total de viajeros aéreos entre España y Portugal en 2022 fue de 5,4 millones. Los aeropuertos españoles con mayor flujo de viajeros hacia/desde Portugal son los de Madrid y Barcelona, que representan el 44,3 % y el 28,2 %, respectivamente, del movimiento total de viajeros generado en todos los aeropuertos españoles.

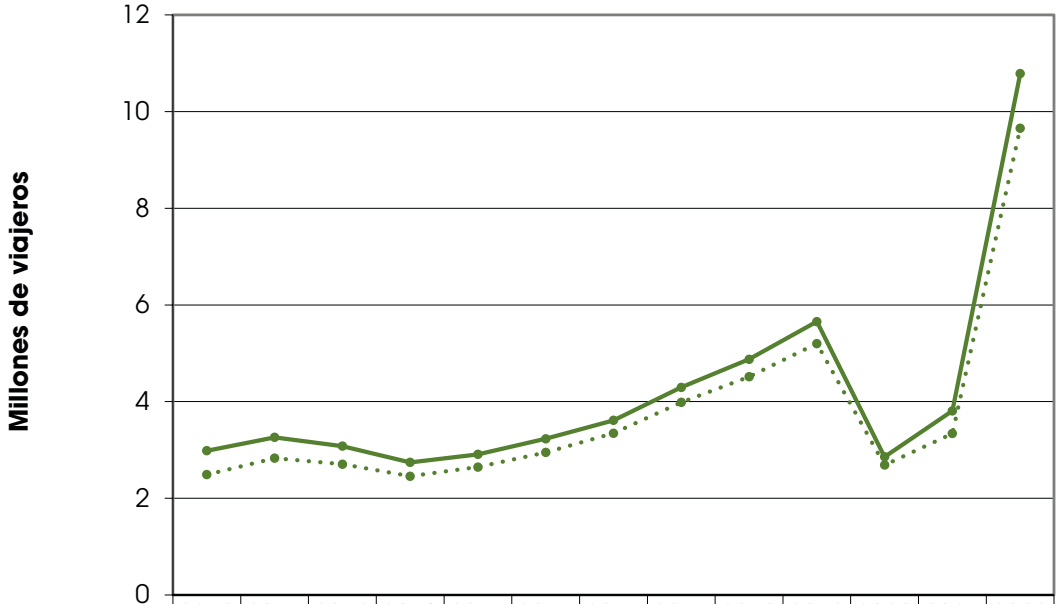
En el caso de Portugal, los aeropuertos de Lisboa y Oporto son el origen/destino de la práctica totalidad de los flujos aéreos entre España y Portugal (97 %). Los viajeros con origen/destino en Lisboa representan el 64,4 % del flujo y los viajeros con origen/destino en Oporto representan el 32,6 %.

El flujo de viajeros considerando los aeropuertos de las islas españolas con Portugal equivale al 11,1 % del total de viajeros por vía aérea entre los dos países ibéricos (unos 537 000,8 viajeros).

En 2022, el número de viajeros en las rutas Madrid-Portugal (considerando los tres principales aeropuertos) disminuyó alrededor de un 7,5 % respecto a 2019 (año al que se refieren las cifras publicadas en el último informe de OTEP). En el mismo periodo, el tráfico entre Barcelona y Portugal registró una reducción cercana al 11,9 %.

El gráfico 14 muestra la evolución del transporte aéreo de viajeros entre España y Portugal en el periodo 2010-2022.

GRÁFICO 14. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO DE VIAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2010-2022)



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total con islas	2,98	3,26	3,08	2,74	2,91	3,23	3,61	4,30	4,88	5,65	2,86	3,81	10,78
Total peninsular	2,49	2,83	2,71	2,46	2,65	2,95	3,35	3,98	4,51	5,20	2,69	3,34	9,66

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA (España).

La evolución del transporte aéreo de viajeros entre España y Portugal entre 2010 y 2022 muestra una trayectoria de crecimiento continuo hasta 2019, una importante caída en 2020 debido a la pandemia de COVID-19 y una gran recuperación en los dos años siguientes, especialmente en 2022, que superó las cifras prepandemia. El fuerte aumento del tráfico aéreo en 2022, especialmente el total incluyendo islas, sugiere una recuperación no solo del turismo, sino también una posible adaptación de las rutas aéreas a los nuevos patrones de movilidad postpandemia.

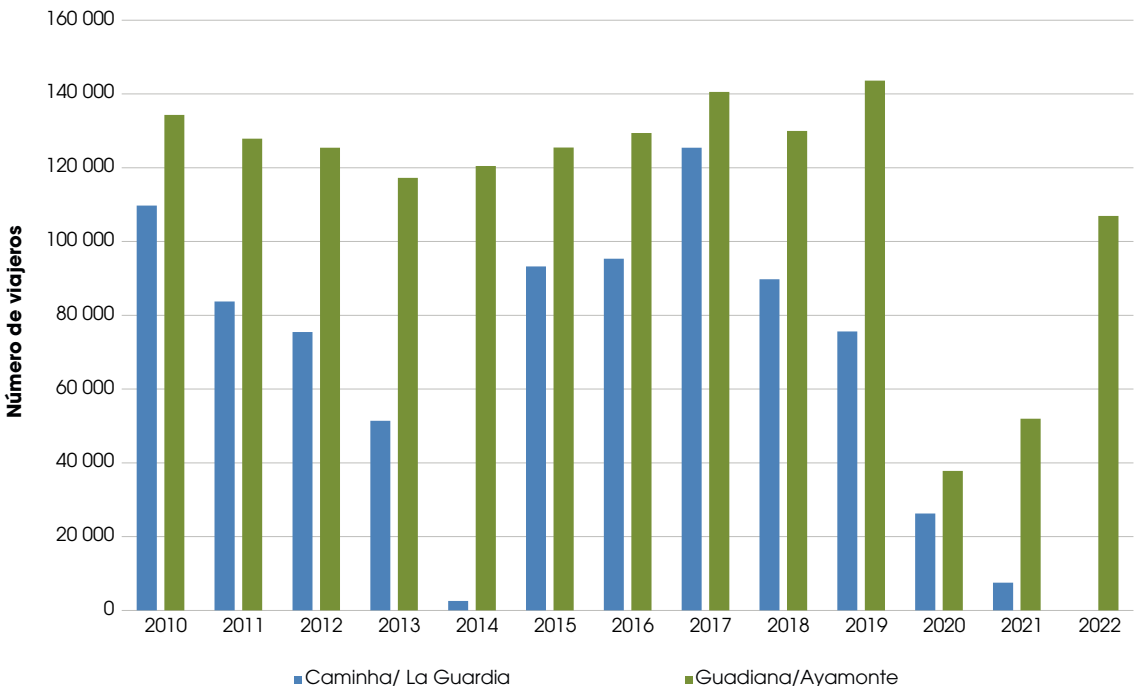
El comportamiento de los flujos de viajeros, sin considerar los aeropuertos insulares, es similar al de todos los flujos entre España y Portugal, dado que la mayoría de los viajeros proceden o llegan a los aeropuertos peninsulares. En concreto, en 2022, los viajeros hacia/desde los aeropuertos peninsulares representan alrededor del 90 % del total de viajeros entre España y Portugal.

4.4. Transporte de viajeros por vías navegables interiores

El transporte de viajeros por vías navegables interiores se analizó a partir de la información de la Inquérito ao Transporte Fluvial de Passageiros e Veículos (Encuesta sobre Transporte fluvial de viajeros y vehículos), cuya fuente es el Instituto Nacional de Estatística (INE) de Portugal.

El gráfico 15 muestra la evolución anual del movimiento de viajeros en los ríos Miño y Guadiana, entre 2010 y 2022.

GRÁFICO 15. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR VÍA NAVEGABLE ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL —RÍOS MIÑO Y GUADIANA— (2010-2022)



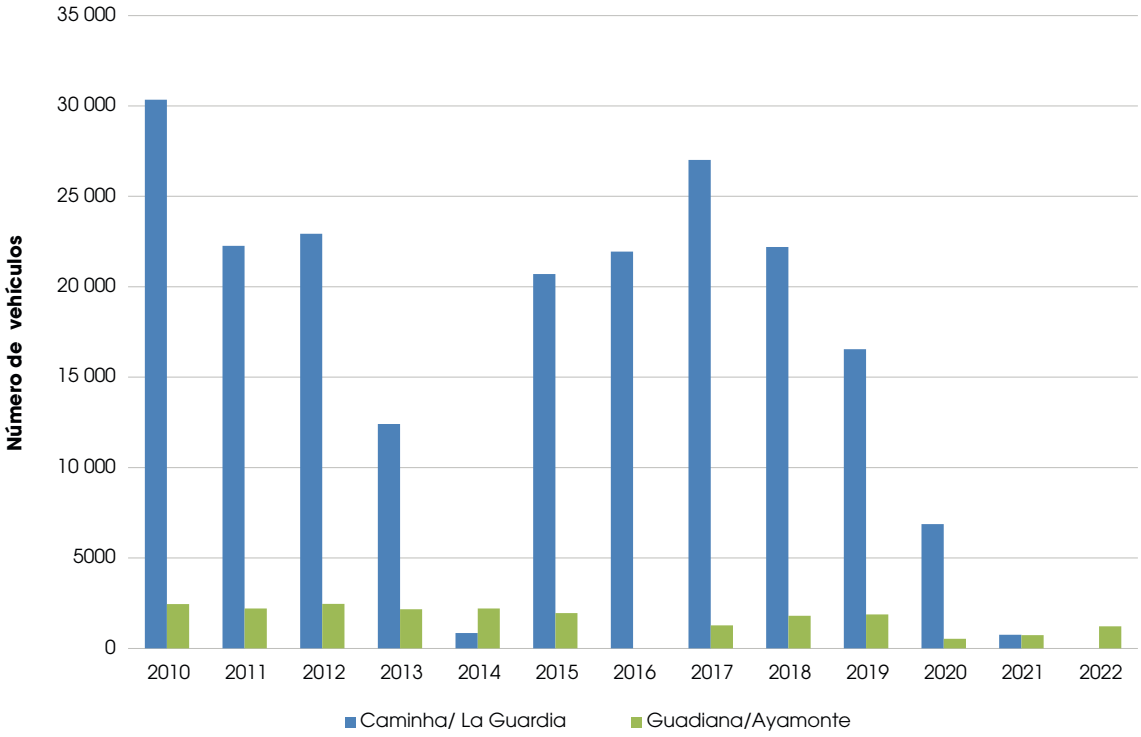
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Encuesta sobre transporte fluvial de viajeros y vehículos de la Oficina de Estadística de Portugal (Portugal).

En 2022, estas dos vías fluviales sumaron alrededor de 107 000 viajeros, lo que representa una recuperación significativa en comparación con 2021. El servicio en la intersección de Caminha/La Guardia ha mostrado variaciones considerables a lo largo de los años, con una fuerte reducción en 2014 y una recuperación gradual a partir de 2015. Entre 2015 y 2019, el número de viajeros se estabilizó en alrededor de 220 000, excepto en 2017, cuando hubo un pico de 266 000 viajeros. La suspensión del servicio en Caminha/La Guardia en 2013 y 2014 contribuyó a las fluctuaciones observadas. En 2020 hubo una fuerte caída debido a la pandemia, pero los números comenzaron a recuperarse en 2022.

El puesto fronterizo fluvial Caminha/La Guardia ha mostrado grandes variaciones a lo largo de los años, destacando la drástica caída del 93,16 % en 2014 debido a la suspensión del servicio, seguida de una fuerte recuperación en 2015. En 2021, el servicio se volvió a suspender.

El gráfico 16 muestra la evolución del número de vehículos que cruzaron la frontera por vía fluvial en los puestos fronterizos de los ríos Miño y Guadiana. Desde 2017 ha habido una disminución de los vehículos transportados por vía fluvial, de 28 286 vehículos en 2017 a 1225 vehículos en 2022.

GRÁFICO 16. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS POR VÍAS NAVEGABLES INTERIORES ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL —RÍOS MIÑO Y GUADIANA— (2010-2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Encuesta sobre transporte fluvial de viajeros y vehículos de la Oficina de Estadística de Portugal (Portugal).

4.5. Resumen del transporte de viajeros

La tabla 9 y el gráfico 17 representan la distribución modal del movimiento de viajeros entre España y Portugal en 2022 y su evolución respecto al año anterior en los distintos modos de transporte.

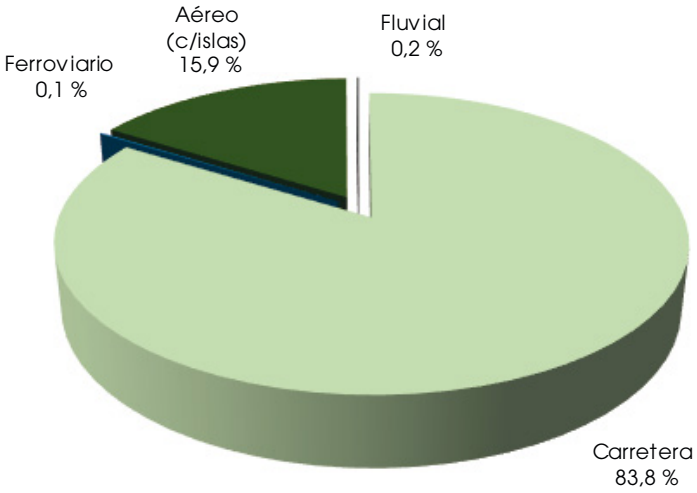
TABLA 9. RESUMEN DE VIAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN 2022 POR MODO DE TRANSPORTE Y COMPARATIVA CON 2021 (EN MILLONES DE VIAJEROS)

Tipo de Tráfico	Año		Incremento de viajeros	
	2021	2022	Número	Porcentaje
Carretera	43,99	56,65	12,66	28,8 %
Ferroviario	0,02	0,09	0,07	349,7 %
Aéreo (s/islas)	3,34	9,66	6,32	189,2 %
Aéreo (c/islas)	3,81	10,78	6,97	183,1 %
Fluvial	0,06	0,11	0,05	79,8 %
Total (s/islas)	**47,41**	**66,51**	19,10	40,3 %
Total (c/islas)	**47,88**	**67,63**	19,75	41,3 %

Fuentes: Elaboración propia a partir de la Dirección General de Carreteras (España, modo carretera); Renfe y Comboios de Portugal (España y Portugal, modalidad ferroviaria); AENA y ANAC (España y Portugal, modo aire); INE (Portugal, modo río).

En 2022, el transporte por carretera entre Portugal y España aumentó un 28,8 % en comparación con 2021, totalizando 56,7 millones de viajeros. El transporte ferroviario tuvo un importante crecimiento del 349,7 %, pasando de 0,02 a 0,09 millones de viajeros. El transporte aéreo, excluyendo las islas, creció un 189,2 %, alcanzando los 9,66 millones de viajeros, y con las islas, el crecimiento fue del 183,1 %, totalizando 10,78 millones. El transporte fluvial aumentó un 79,8 %, alcanzando los 0,11 millones de viajeros. En comparación con 2021, hubo un aumento del 41,3 % en el total de viajeros (66,63 millones en 2022 frente a 47,88 millones en 2021).

GRÁFICO 17. DISTRIBUCIÓN DE LOS FLUJOS DE VIAJEROS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODO DE TRANSPORTE (2022)



Fuentes: Elaboración propia a partir de la Dirección General de Carreteras (España, modo carretera); Renfe y Comboios de Portugal (España y Portugal, modalidad ferroviaria); AENA y ANAC (España y Portugal, modo aéreo); INE (Portugal, modo fluvial).

En comparación con los datos de 2021, donde el tráfico rodado correspondió al 91,9 %, se produjo una reducción. El transporte aéreo, por su parte, aumentó su participación del 8,0 % en 2021 al 15,9 % en 2022. Este aumento del transporte aéreo ha provocado una disminución proporcional del transporte por carretera. El transporte ferroviario y por vías navegables interiores mantuvo participaciones muy reducidas, con ligeras variaciones, siendo del 0,1 % para el ferrocarril y del 0,2 % para la navegación interior en 2022.

5. Flujos de Mercancías

En este capítulo se analiza el transporte de mercancías entre España y Portugal, y entre los dos países ibéricos con el resto de Europa. Para su elaboración se utilizaron las siguientes fuentes a nivel nacional y europeo:

- Transporte por carretera: datos de Eurostat derivados de la aplicación del Reglamento CE 1172/98. Los valores de las Intensidades Medias Diarias se obtuvieron de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para España y del INE para Portugal;
- Transporte ferroviario: datos facilitados por el Instituto Nacional de Estatística (INE) (Portugal) y RENFE (España); y
- Transporte marítimo: datos de Puertos del Estado (España) y del Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) (Portugal).

Al inicio de este capítulo también se considera la información estadística del comercio exterior (exportaciones e importaciones) con el fin de complementar la información presentada en el capítulo 2, detallando la evolución del comercio exterior según el medio de transporte utilizado. En España, los datos fueron facilitados por la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), y en Portugal por el Instituto Nacional de Estatística (INE).

5.1. Comercio exterior por modo de transporte (estadísticas de comercio exterior)

En este subcapítulo se analiza la evolución del comercio internacional de mercancías entre España y Portugal con el resto de los países de la Unión Europea (UE-27), entre España y Portugal, y entre España y Portugal con Francia, al ser el país contiguo a la Península Ibérica. Los datos recopilados se refieren al período comprendido entre 2010 y 2022.

5.1.1. Comercio exterior de mercancías entre Portugal y España con el conjunto de la Unión Europea

El comercio exterior de Portugal y España con la Unión Europea ascendió a 52,2 millones de toneladas y 173,8 millones de toneladas en 2022, respectivamente. El gráfico 18 muestra la evolución del volumen de mercancías comercializadas entre Portugal y España con la Unión Europea, por modo de transporte, entre 2010 y 2022.

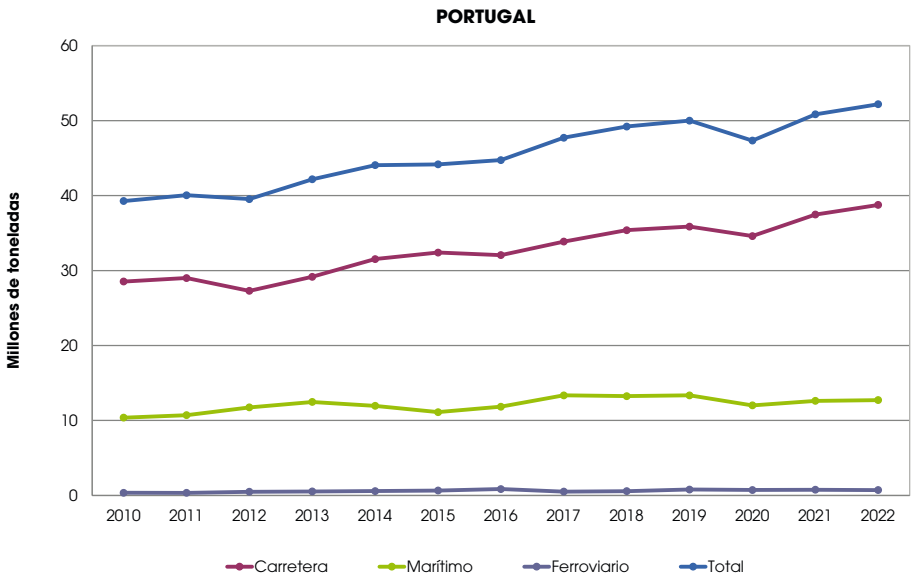
Destaca el predominio del transporte por carretera, que asegura la mayor parte del comercio exterior de ambos países. El transporte ferroviario se encuentra en el extremo opuesto, con un papel residual en comparación con otros modos. El transporte marítimo se encuentra en un punto intermedio entre la carretera y el ferrocarril.

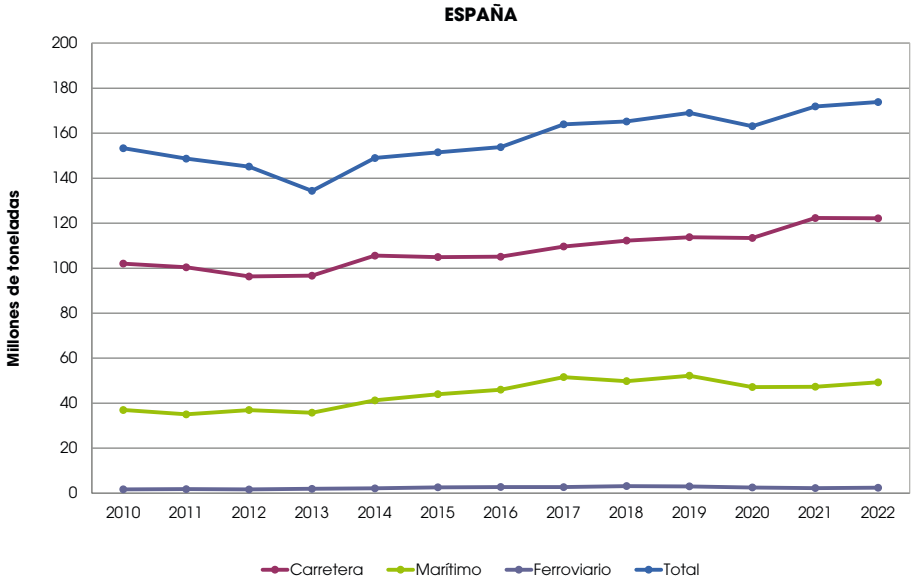
En el período comprendido entre 2010 y 2022, el comercio exterior de bienes de Portugal con la UE-27 mostró una tendencia de crecimiento positiva, con una media anual del 2,6 %. En 2022, el transporte por carretera representó el 74,3 % del total, mientras que el transporte marítimo y ferroviario representaron el 24,4 % y el 1,4 %, respectivamente. En cuanto a España, el comercio exterior con la UE-27 también mostró un crecimiento continuo, con una media anual del 1,1 %. En 2022, el transporte por carretera constituyó el 70,3 % del total, el marítimo el 28,3 % y el ferroviario el 1,4 %.

En Portugal, el transporte por carretera aumentó de 28,5 millones de toneladas en 2010 a 38,8 millones de toneladas en 2022, lo que representa un crecimiento medio anual del 35,8 %. En el mismo período, el transporte marítimo creció de 10,4 millones de toneladas a 12,7 millones de toneladas, con una variación promedio anual de 22,5 %. El transporte ferroviario, aunque con menor expresión, pasó de 0,4 millones de toneladas en 2010 a 0,7 millones en 2022, lo que refleja un importante crecimiento.

En España, el comercio por carretera se mantuvo dominante, pasando de 102 millones de toneladas en 2010 a 122 millones de toneladas en 2022, con una tasa media de crecimiento anual del 19,7 %. El transporte marítimo también registró un incremento, pasando de 37 millones de toneladas a 49 millones de toneladas, con una variación anual del 33,3 %. El transporte ferroviario, aunque con una participación menor, creció de 1,7 millones de toneladas a 2,4 millones de toneladas entre 2010 y 2022.

GRÁFICA 18. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DE MERCANCÍAS DE PORTUGAL Y ESPAÑA CON LA UE-27, POR MODO DE TRANSPORTE (2010-2022)

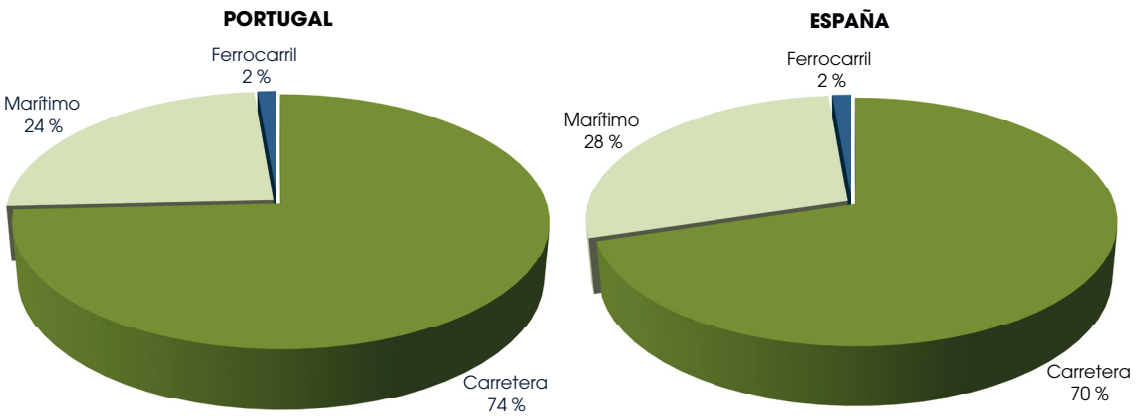




Fuentes: Elaboración propia a partir de datos de AEAT (España) e INE (Portugal).

En el gráfico 19 es posible ver el predominio de la carretera en la estructura modal del comercio entre Portugal y España con la Unión Europea en 2022.

GRÁFICO 19. REPARTO MODAL EN LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE PORTUGAL Y ESPAÑA Y LA UNIÓN EUROPEA (2022)

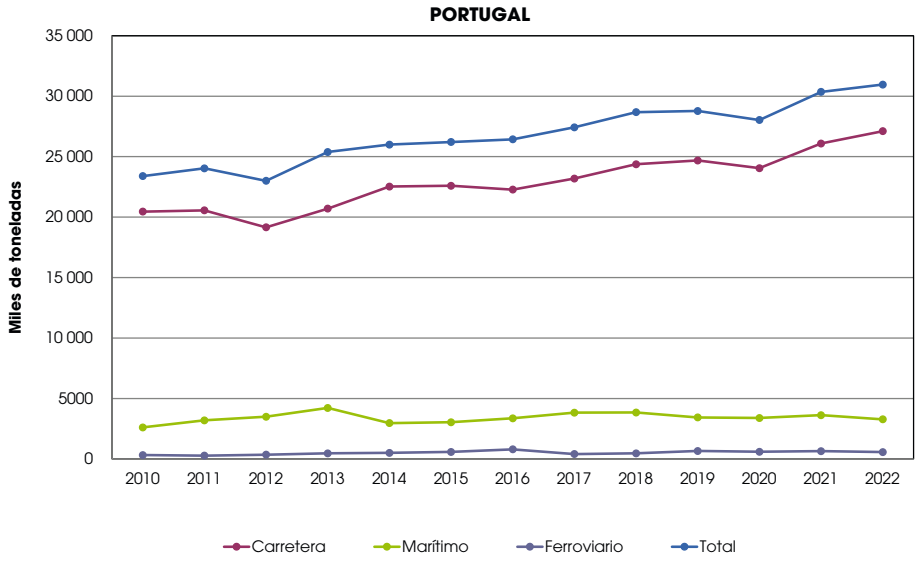


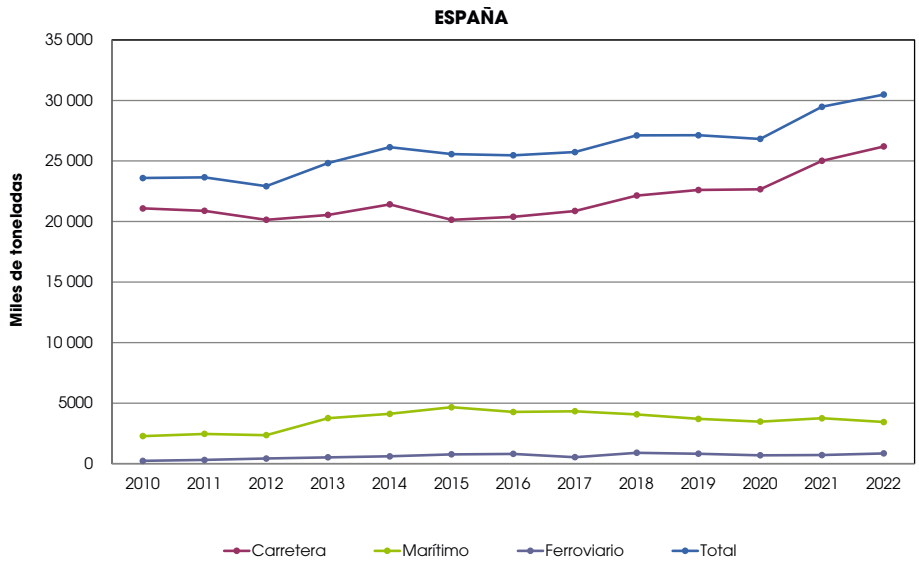
Fuentes: Elaboración propia a partir de datos de AEAT (España) e INE (Portugal).

5.1.2. Intercambios comerciales de mercancías entre España y Portugal

En 2022, el tráfico de mercancías entre Portugal y España alcanzó los 30,9 millones de toneladas, como se ilustra en el gráfico 20. Esta cifra representa un crecimiento significativo en comparación con años anteriores. Entre 2010 y 2022, el comercio de mercancías entre ambos países fluctuó interanualmente, con una tendencia general al alza, destacando el transporte por carretera como modo predominante.

GRÁFICO 20. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODOS DE TRANSPORTE (2010-2022)





Fuentes: Elaboración propia a partir de datos de AEAT (España) e INE (Portugal).

Entre 2010 y 2022 y según fuentes portuguesas, el comercio entre Portugal y España registró su mayor valor en 2022, alcanzando los 30,9 millones de toneladas. Por su parte, según la fuente española, el valor máximo se alcanzó en 2022 con 30,5 millones de toneladas. Durante este período, el transporte por carretera fue el modo predominante de comercio bilateral entre los dos países.

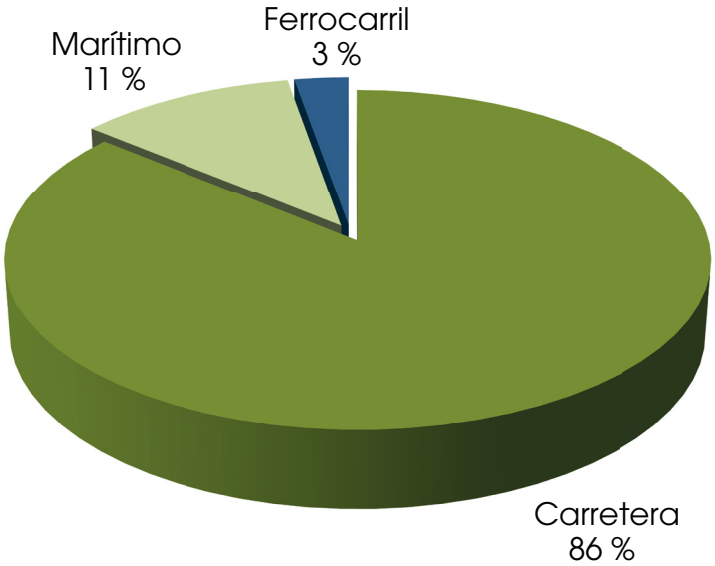
En el período objeto de estudio, Portugal registró un crecimiento medio anual del 2,0 %, caracterizado por un crecimiento continuo desde 2013. A pesar de ello, en 2022 se produjo una reducción del 12,0 % en el transporte marítimo. El aumento del 3,9 % en el transporte por carretera compensó este descenso, lo que demuestra la importancia del transporte por carretera en el comercio exterior entre Portugal y España.

Los datos de España, aunque en líneas generales coinciden con los de Portugal, con valores similares, muestran algunas diferencias en cuanto a las tendencias de crecimiento o reducción. Así, en estos datos hubo un crecimiento medio anual del 3,4 %. Las tendencias son bastante similares en los años representados, por ejemplo, en 2022 hubo una disminución en el transporte marítimo del 8,4 % y un aumento en el transporte por carretera del 4,7 %.

Cabe destacar que, entre los datos de fuentes españolas y portuguesas, aunque en general consistentes, existen algunas diferencias, en algunos casos mostrando evoluciones en sentido contrario.

El gráfico 21 muestra el predominio del transporte por carretera sobre otros modos de transporte en el comercio exterior entre España y Portugal.

GRÁFICO 21. REPARTO MODAL DEL COMERCIO EXTERIOR DE MERCANCÍAS ENTRE PORTUGAL Y ESPAÑA (2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la AEAT (España).

5.1.3. Comercio exterior de mercancías de España y Portugal con Francia

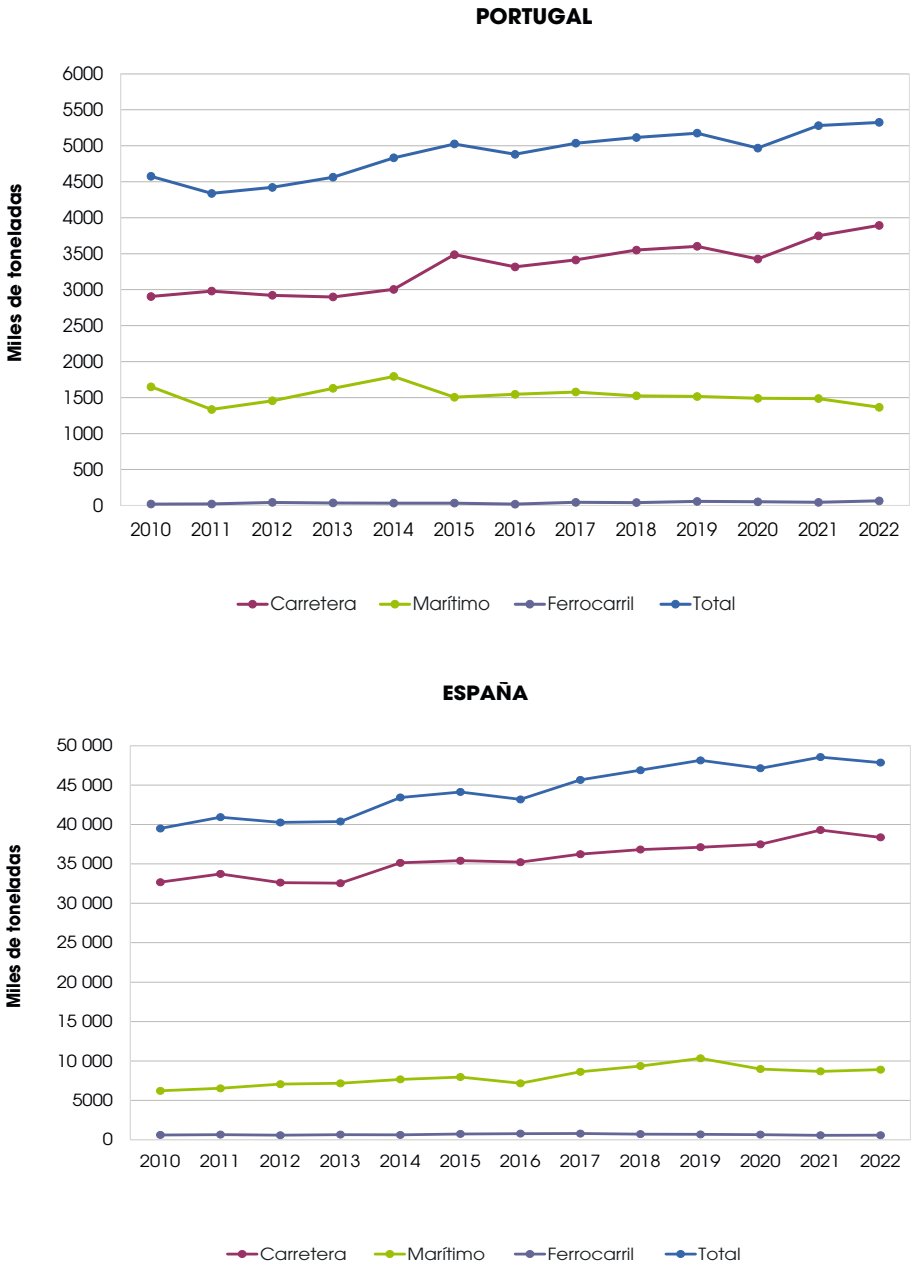
En 2022, el comercio exterior de Portugal y España con Francia ascendió a 5,3 millones y 47,8 millones de toneladas, respectivamente.

El gráfico 22 muestra la evolución del comercio entre España y Portugal con Francia en el periodo 2010-2022.

El comercio entre Portugal y Francia registró un crecimiento medio anual del 1,4 % entre 2010 y 2022. En 2011 y 2016 se produjo una reducción del movimiento anual de mercancías del 5,2 % y del 2,8 %, respectivamente, pero desde 2016 ha crecido un 6,0 %. El modo de transporte más utilizado fue el terrestre, que alcanzó su máximo valor en 2022, con 3,9 millones de toneladas (73,1 % del total realizado). En 2016, la cuota de mercado del transporte por carretera cayó hasta el 67,9 %, volviendo a subir hasta el 73,1 % en 2022. El modo marítimo se estabilizó en torno a 1,5 millones de toneladas entre 2015 y 2019, reduciéndose a 1,4 millones de toneladas en 2022. El modo ferroviario ha alternado entre un importante crecimiento y declive relativo desde 2016, pero sus valores absolutos no son considerables en comparación con el total.

En el caso de España, el comercio con Francia mostró un crecimiento medio anual entre 2010 y 2022 del 1,8 %, siendo el transporte por carretera el que acaparó la mayoría de las transacciones, alcanzando su mayor volumen en 2022 (38,4 millones de toneladas). El modo marítimo representó el 18,6 % del total gestionado con Francia, habiendo registrado un crecimiento medio anual del 3,3 % entre 2010 y 2022. Por último, el ferrocarril registró una reducción media anual del 0,4 % en el mismo periodo.

GRÁFICO 22. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON FRANCIA, POR MODO DE TRANSPORTE UTILIZADO (2010-2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la AEAT (España) y del INE (Portugal).

5.2. Transporte de mercancías por carretera

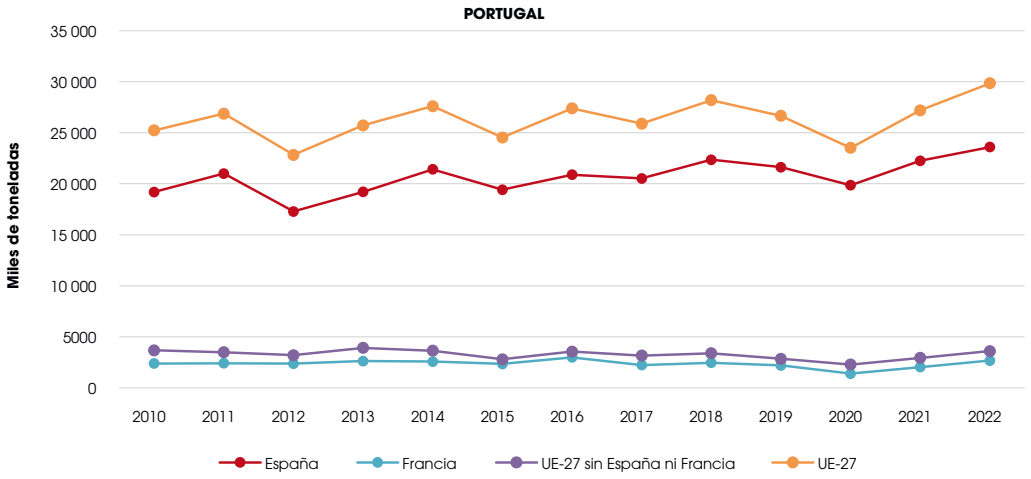
5.2.1. Transporte de mercancías por carretera entre Portugal y España con la Unión Europea

Los gráficos 23 y 24 muestran la evolución del transporte de mercancías por carretera entre España y Portugal con el resto de los países de la UE-27, independientemente del país de matriculación del vehículo pesado.

El volumen de mercancías cargadas o descargadas en Portugal en 2022, con origen o destino en el resto de los países de la UE-27, ascendió a 29,8 millones de toneladas. El movimiento con España representó el 79 % de este volumen, 23,6 millones de toneladas. Francia representó el 8,9 %, lo que equivale a 2,6 millones de toneladas. El resto de los países de la UE-27 representaron el 12 % de este volumen, 3,6 millones de toneladas.

El gráfico 23 muestra el comportamiento irregular del transporte de mercancías por carretera entre Portugal y la UE-27 en el periodo comprendido entre 2010 y 2022, lo que se traduce en un crecimiento de las relaciones representadas. En concreto, el aumento en este periodo con la UE, con Francia y con España fue del 18,3 %, 12,0 % y 22,9 % respectivamente.

GRÁFICO 23. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE PORTUGAL Y LA UE-27 (2010-2022)

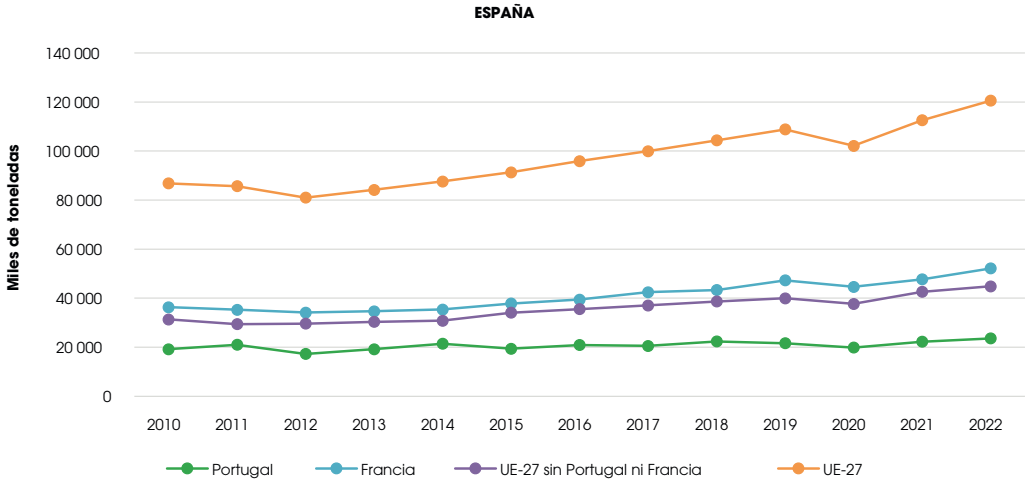


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98 (Transporte internacional anual de mercancías por carretera-mercancías descargadas en el país declarante, por grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_ia_ugtt), Transporte internacional anual de mercancías por carretera-mercancías cargadas en el país declarante, por grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_ia_lgtt), Transporte transfronterizo anual de mercancías por carretera por enlace, grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_cta_gtt)).

El gráfico 24 muestra la evolución del transporte de mercancías entre España y el resto de los países de la UE-27. En 2022, el total de mercancías transportadas desde y hacia los países de la Unión Europea fue de 120,6 millones de toneladas, siendo Francia el principal socio, representando el 43,3 % del total comercializado. Portugal representó el 19,6 % y el resto de los países de la UE-27 el 37,2 % del total de mercancías transportadas.

Entre 2010 y 2022, el transporte de mercancías entre España y el resto de los países de la UE-27 aumentó en las diferentes relaciones representadas. En concreto, el crecimiento fue del 38,9 %, 22,9 %, 43,7 % y 10,8 % con el conjunto de la UE-27, con Portugal, con Francia y con el conjunto de la UE-27 excluyendo a Portugal y a Francia.

GRÁFICO 24. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y LA UE-27 (2010-2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98 (Transporte internacional anual de mercancías por carretera-mercancías descargadas en el país declarante, por grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_ia_ugtt), Transporte internacional anual de mercancías por carretera-mercancías cargadas en el país declarante, por grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_ia_lgtt), Transporte transfronterizo anual de mercancías por carretera por enlace, grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_cta_gtt)).

La tabla 10 muestra la evolución del volumen total de comercio de mercancías entre España y Portugal y la UE-27, en el periodo comprendido entre 2010 y 2022, según la nacionalidad de la matriculación de los vehículos utilizados.

TABLA 10. EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL CON LA UE, POR NACIONALIDAD DE MATRICULACIÓN DEL VEHÍCULO (2010-2021) (MILES DE TONELADAS)

	INTERCAMBIOS Portugal			INTERCAMBIOS España		
	Portuguesa	No Portuguesa	Total	Española	No Española	Total
2010	16 820	8407	25 227	53 584	33 247	86 831
2011	17 896	8976	26 872	54 384	31 312	85 696
2012	14 289	8537	22 826	53 751	27 286	81 037
2013	17 507	8215	25 722	52 824	31 371	84 195
2014	17 411	10 198	27 609	55 879	31 727	87 606
2015	15 371	9165	24 536	58 567	32 766	91 333
2016	16 394	10 999	27 393	60 557	35 349	95 906
2017	15 477	10 424	25 901	63 999	35 989	99 988
2018	16 551	11 640	28 191	66 663	37 697	104 360
2019	13 912	12 750	26 662	71 378	37 463	108 841
2020	10 864	12 653	23 517	67 008	35 153	102 161
2021	14 005	13 193	27 198	74 165	38 396	112 561
2022	14 633	15 213	29 846	80 374	40 222	120 596

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98 (Transporte internacional anual de mercancías por carretera-mercancías descargadas en el país declarante, por grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_ia_ugtt), Transporte internacional anual de mercancías por carretera-mercancías cargadas en el país declarante, por grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_ia_lgtt), Transporte transfronterizo anual de mercancías por carretera por enlace, grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_cta_gtt)).

En 2022, el transporte de mercancías entre Portugal y la UE-27 se realizó con vehículos matriculados en Portugal por el 49 % del volumen de mercancías. En 2013, el porcentaje de mercancías transportadas en vehículos portugueses alcanzó la cuota máxima con un 68,1 %, pero desde entonces, este porcentaje ha ido disminuyendo de año en año. El volumen más bajo se alcanza en 2020 debido a la pandemia de COVID 19, siendo del 46,2 %.

En el caso de España, en 2022, los vehículos matriculados en este país transportaron el 66,6 % del volumen de mercancías. Este porcentaje supone un ligero incremento de los vehículos con matriculación española, ya que entre 2014 y 2018 este porcentaje se situó en torno al 64 %.

5.2.2. Transporte de mercancías por carretera entre España y Portugal

La tabla 11 muestra el volumen total de mercancías transportadas entre España y Portugal entre 2010 y 2022, teniendo en cuenta la nacionalidad de la matriculación de los vehículos pesados.

TABLA 11. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR NACIONALIDAD DE MATRICULACIÓN (2010-2022) (MILES DE TONELADAS)

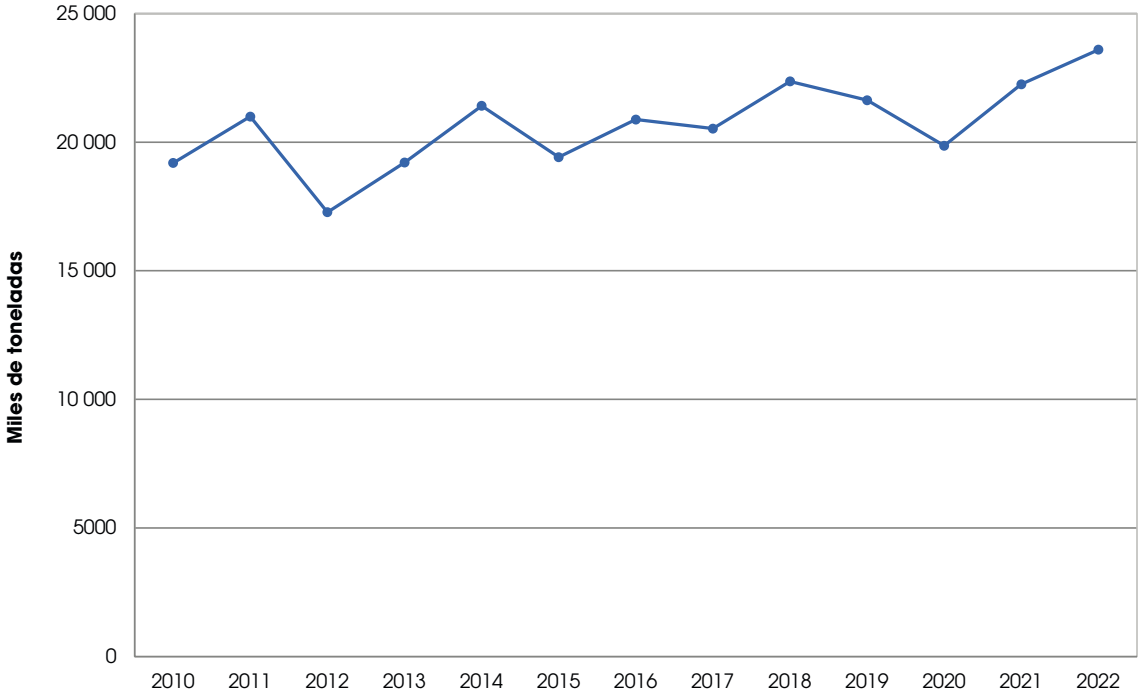
Año	Pabellón			Total
	Española	Portuguesa	Otros	
2010	7806	11 385	0	19 191
2011	8492	12 502	0	20 994
2012	8120	9157	0	17 277
2013	7481	11 723	0	19 204
2014	9565	11 822	25	21 412
2015	8552	10 835	29	19 416
2016	10 178	10 651	52	20 881
2017	9606	10 833	87	20 526
2018	10 748	11 604	8	22 360
2019	11 658	9966	7	21 631
2020	12 114	7747	0	19 861
2021	12 441	9808	0	22 249
2022	13 626	9967	0	23 593

Fuente: Elaboración propria a partir de datos de EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98 (Transporte internacional anual de mercancías por carretera-mercancías descargadas en el país declarante, por grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_ia_ugtt), Transporte internacional anual de mercancías por carretera-mercancías cargadas en el país declarante, por grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_ia_lgtt), Transporte transfronterizo anual de mercancías por carretera por enlace, grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_cta_gtt)).

El transporte de mercancías por carretera entre España y Portugal se realiza principalmente mediante camiones matriculados en estos países. Como se muestra en la tabla 11, de 2010 a 2022, los vehículos españoles y portugueses dominaron el transporte, con volúmenes anuales que oscilaron entre 19,2 y 23,6 millones de toneladas. Los vehículos matriculados en terceros países tuvieron una participación mínima, representando menos del 0,5 % del total transportado en la mayoría de los años. En 2022, el volumen total transportado fue de 23,6 millones de toneladas, de las cuales 13.6 millones fueron transportadas por vehículos españoles y 9,9 millones por vehículos portugueses.

El gráfico 25 muestra el volumen total del transporte de mercancías por carretera entre España y Portugal, sin distinguir el país de matriculación de los vehículos pesados de transporte de mercancías.

GRÁFICO 25. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL (2010-2022)



Fuente: Elaboración propria a partir de datos de EUROSTAT. Reglamento CE 1172/98 (Transporte internacional anual de mercancías por carretera-mercancías descargadas en el país declarante, por grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_ia_ugtt), Transporte internacional anual de mercancías por carretera-mercancías cargadas en el país declarante, por grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_ia_lgtt), Transporte transfronterizo anual de mercancías por carretera por enlace, grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_cta_gtt)).

Nota: Como se indicó al principio de este capítulo, se han utilizado datos de diferentes fuentes.

Así, en el punto 5.1 los datos utilizados proceden del INE (caso portugués), a partir de una encuesta realizada a empresas de importación/exportación (de la que se extrae información sobre el modo de transporte utilizado) y de las estadísticas de comercio exterior de la Agencia Tributaria (AEAT) española. En los capítulos 5.2.1 y 5.2.2, los datos representados proceden de Eurostat (información recogida por esta entidad, resultante de los datos facilitados por Portugal y España en respuesta al Reglamento CE 1172/98-Encuesta de transporte por carretera. Aunque las fuentes son diferentes, los datos son coherentes entre sí.

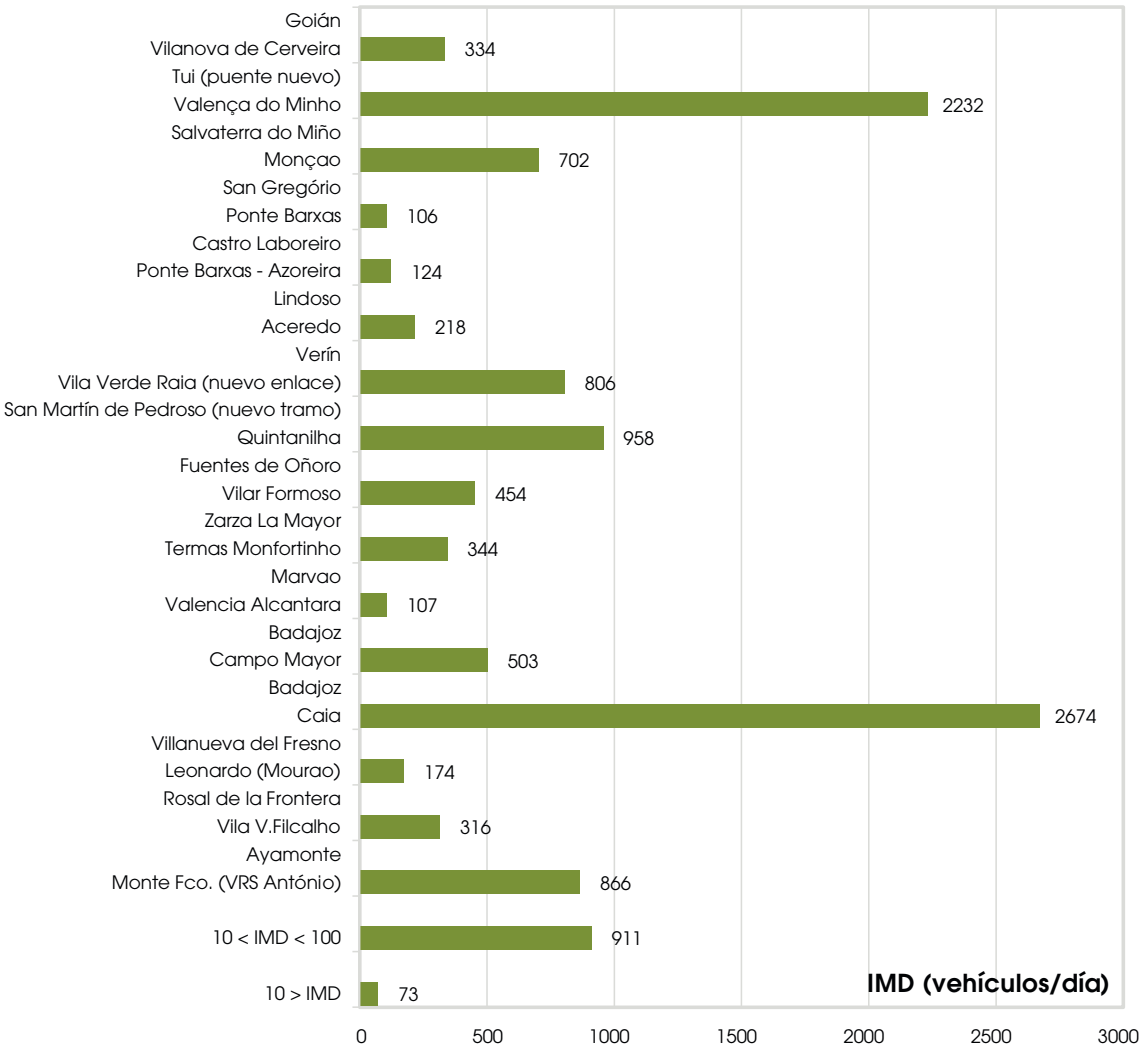
5.2.3. Tráfico de vehículos pesados en los puestos fronterizos hispano-portugueses

En el gráfico 26 se muestran los 16 principales pasos fronterizos entre España y Portugal, es decir, cuya intensidad media diaria (IMD) de vehículos pesados está por encima de los 100 vehículos diarios, los cuales concentran el 91,7 % del tráfico total de vehículos pesados en las fronteras luso-españolas.

En 2022, la intensidad media diaria (IMD) de vehículos pesados en las principales fronteras luso-españolas fue de 11 902, lo que supone un descenso del -14,2 % respecto a 2021, cuando la IMD fue de 13 872. La frontera más transitada, Caia-Badajoz, registró una IMD de 2674 en 2022, lo que supone un incremento del 2,2 % respecto a 2021. Valença do Minho-Tui (puente nuevo) tuvo un ligero descenso del -0,9 %, con 2232 vehículos pesados/día en 2022. Quintanilha-San Martín de Pedroso aumentó un 41,1 %, alcanzando los 958 vehículos pesados/día.

Algunas fronteras sufrieron reducciones significativas, como Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro, que cayó un -82,7 % hasta los 454 vehículos pesados/día, y Monção-Salvaterra do Miño, con un descenso del -58,8 % hasta los 702 vehículos pesados/día. Por su parte, Campo Maior-Badajoz tuvo un incremento del 42,9 %, alcanzando una IMD de 503 y Monte Fco.-Ayamonte del 21,8 %, alcanzando una IMD de 866.

GRÁFICO 26. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS PESADOS DE MERCANCÍAS EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS LUSO-ESPAÑOLAS (2022)



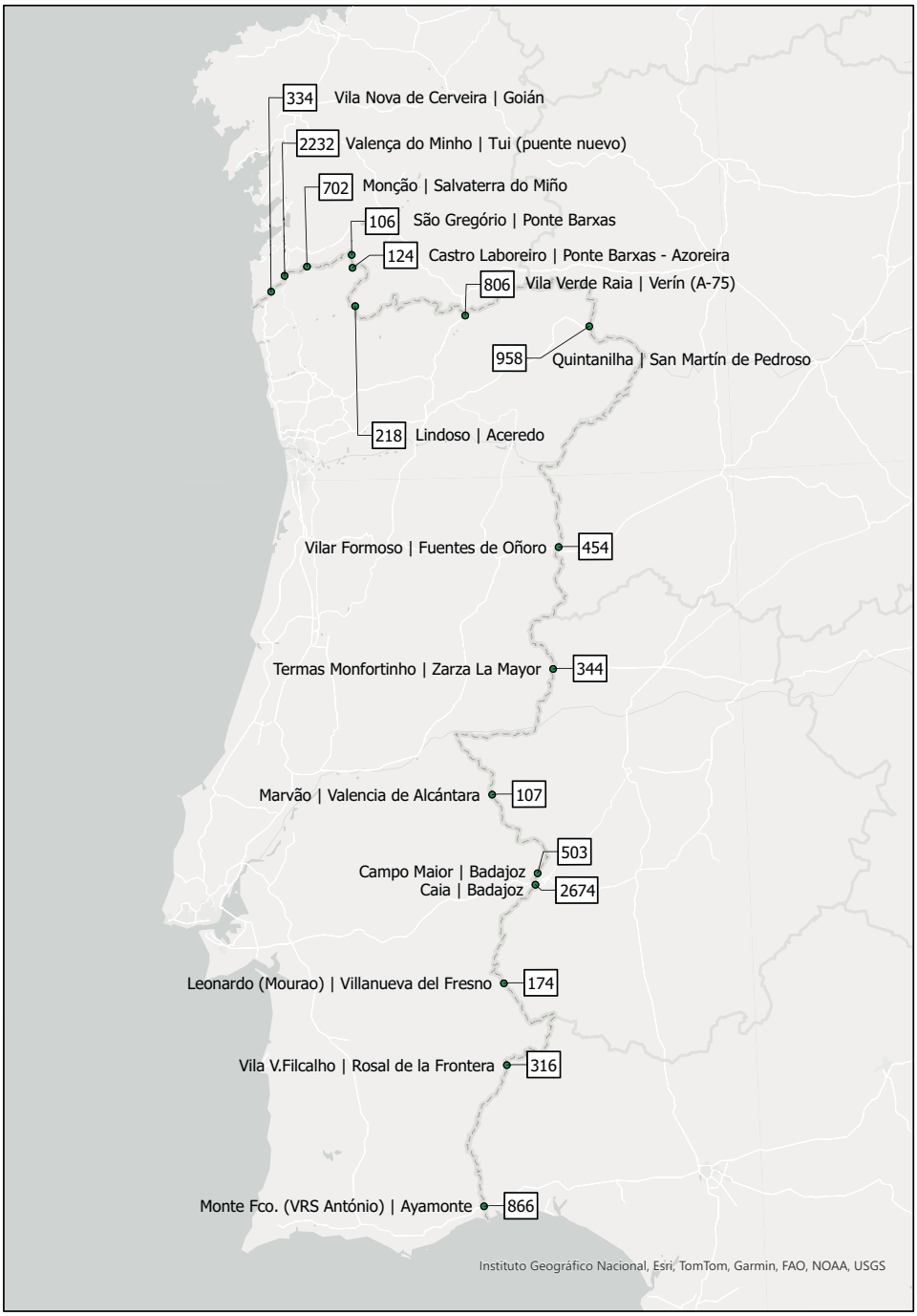
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (España).

Los puestos fronterizos con mayor IMD de vehículos pesados de mercancías son: Caia-Badajoz y Valença do Minho-Tui (puente nuevo), que en conjunto concentran el 41,2 % del tráfico total de los vehículos pesados que cruzan diariamente la frontera entre España y Portugal.

Entre 2021 y 2022, hubo una disminución de 14,2 % en el número de vehículos pesados que cruzaron la frontera, pasando de 13 872 vehículos pesados/día en 2021 a 11 902 vehículos pesados/día en 2022.

La figura 8 muestra la distribución geográfica de las principales fronteras luso-españolas y la IMD de los vehículos pesados de transporte de mercancías en 2022.

MAPA 8. INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE VEHÍCULOS PESADOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS (2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (España).

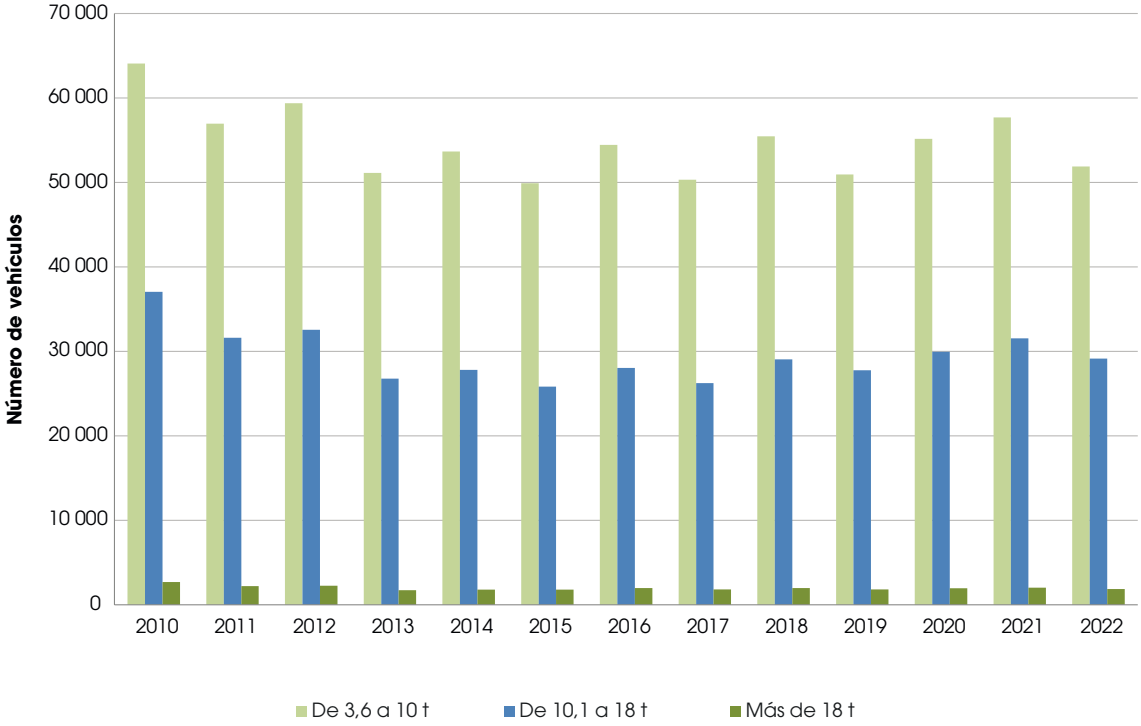
Se destaca el aumento de la IMD de vehículos pesados en 2022 en el puesto fronterizo de Termas Monfortinho-Zarza La Mayor, que pasó de 0 vehículos pesados/día en 2021 a 344 en 2022. En el mismo período, el puesto fronterizo Quintanilha-San Martín de Pedroso (nuevo tramo), pasó de 679 vehículos pesados/día en 2021 a 958 vehículos pesados/día en 2022.

5.2.4. Características y tamaño del parque de vehículos para el transporte por cuenta propia y por cuenta ajena

A. Parque por cuenta propia

Los gráficos 27 y 28 muestran la evolución del número de vehículos que realizan transporte por cuenta propia, por niveles de carga útil/peso bruto[2], respectivamente en España y Portugal.

GRÁFICO 27. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS PESADOS QUE OPERAN EN ESPAÑA POR CUENTA PROPIA, POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL (2010-2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Encuesta permanente de transporte de mercancías por carretera (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. España).

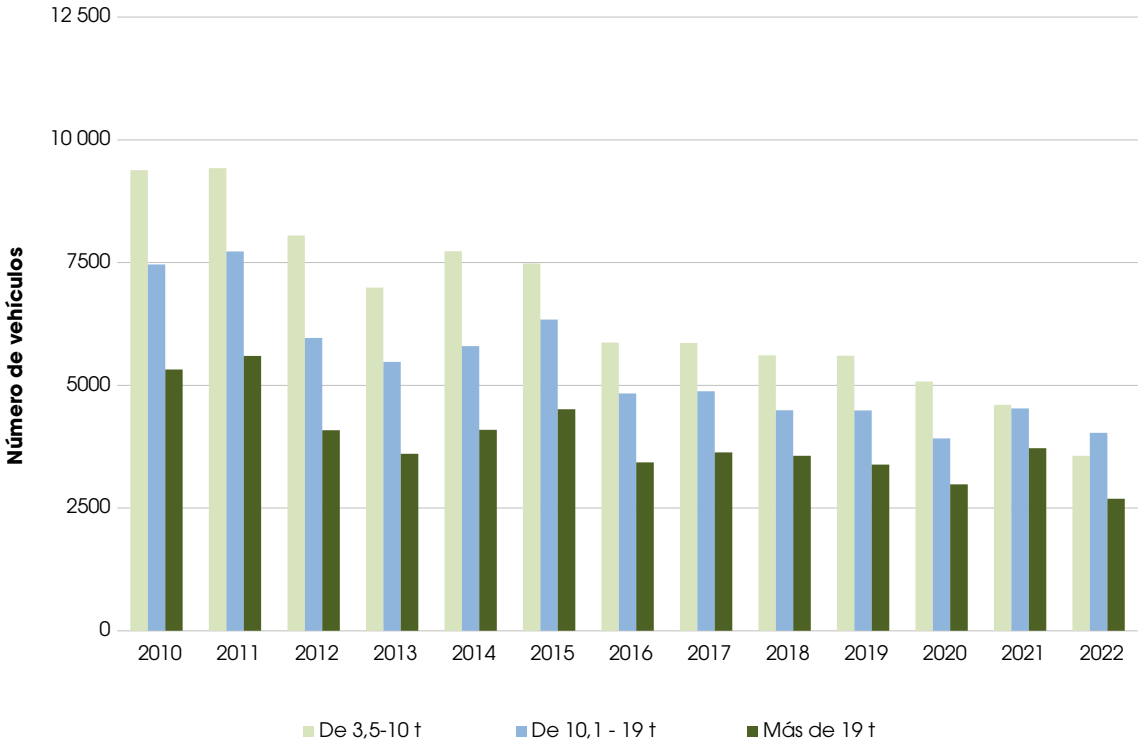
Según el análisis del gráfico 27, se observa que, en 2022, la mayor parte del transporte realizado por cuenta propia en España se encontraba en el nivel con menor capacidad de carga útil (de 3,6 a 10 toneladas), lo que corresponde aproximadamente al 63 % del total de la flota de vehículos pesados que operan por cuenta propia. Le siguió el rango de 10,1 a 18 toneladas, lo que representa alrededor del 35 % del total. La clase de carga útil más alta (más de 18 toneladas) mantuvo una baja representación de aproximadamente el 2 %.

Entre 2010 y 2022, el número de vehículos pesados que operan en España por cuenta propia varió, pasando de 103 828 unidades en 2010 a 82 918 unidades en 2022, mostrando una importante reducción en este periodo.

De 2019 a 2020 se produjo un aumento en el número de vehículos, situación que se revirtió de 2021 a 2022, con una posterior disminución de todos los niveles de carga útil considerados. En 2022, la distribución de la flota de vehículos pesados por cuenta propia refleja un predominio de los vehículos de menor carga, continuando la tendencia de reducción en el número total de vehículos.

2 A efectos contables, en España se consideran todos los vehículos cuya carga útil sea superior a 3600 kg mientras que en Portugal el peso bruto sea superior a 3500 kg.

GRÁFICO 28. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS PESADOS QUE OPERAN EN PORTUGAL POR CUENTA PROPIA, POR TRAMOS DE PESO BRUTO (2010-2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (Portugal).

En Portugal, hay una tendencia a la baja en el número de vehículos pesados que operan por cuenta propia y en todas las categorías de peso bruto. Considerando el periodo de 2010 a 2022, las disminuciones muestran valores similares en los diferentes tramos de peso bruto. En concreto, los descensos entre 2010 y 2022 fueron del 62 % para el grupo de 3,5 a 10 toneladas, del 46 % para el grupo de 10,1 a 19 toneladas y del 49 % para el grupo de más de 19 toneladas.

En 2022, el número total de vehículos pesados que operan por cuenta propia siguió disminuyendo, reflejando la tendencia observada en la última década.

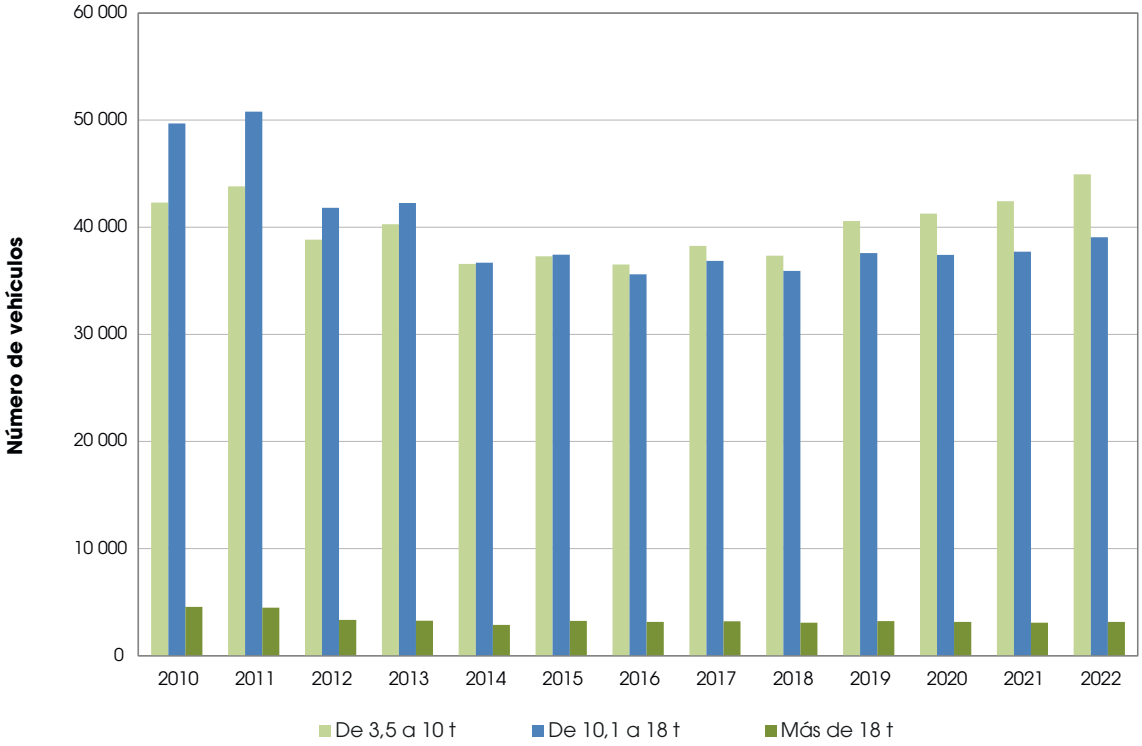
En 2022, la distribución de este tipo de vehículos pesados por rango de peso bruto en Portugal fue la siguiente: 35 % para el tramo de 3,5 a 10 toneladas, 39 % para el tramo de 10,1 a 19 toneladas y 26 % para el tramo de 19 toneladas. Esta distribución es similar a la observada a lo largo de las series temporales.

En comparación, tanto en España como en Portugal, los vehículos pesados de transporte de mercancías con menor peso bruto representan una parte significativa del número total de vehículos que operan por cuenta propia. Sin embargo, en Portugal, la diferencia con respecto a los otros tramos de peso no es tan pronunciada como en el caso español.

B. Parque por cuenta ajena

Los gráficos 29 y 30 muestran la evolución de los vehículos pesados que operan por cuenta ajena, por niveles de carga útil y peso bruto, respectivamente en España y Portugal.

GRÁFICO 29. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS PESADOS QUE OPERAN EN ESPAÑA POR CUENTA AJENA, POR TRAMOS DE CARGA ÚTIL (2010-2022)

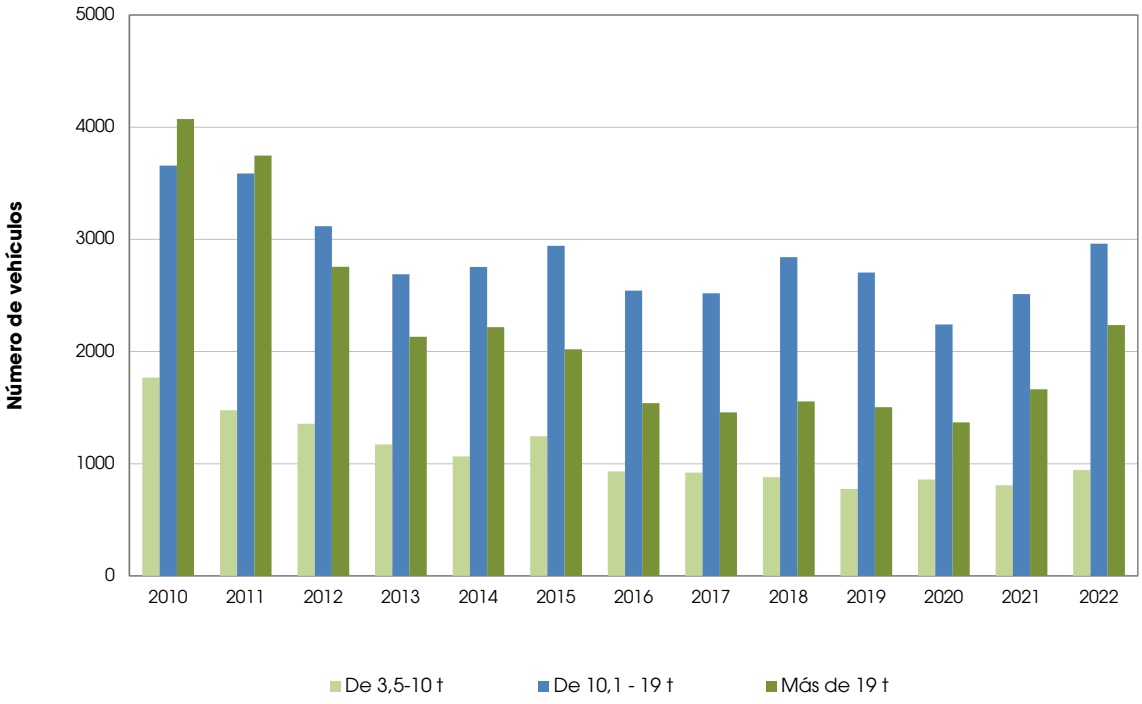


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Encuesta permanente de transporte de mercancías por carretera (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. España).

Entre 2010 y 2022, en España, se produjo una variación significativa en el número de vehículos pesados que operaban por cuenta ajena. El número total de vehículos pesados disminuyó de 96 529 unidades en 2010 a 87 153 unidades en 2022. Los vehículos pesados de 3,5 a 10 toneladas aumentaron ligeramente hasta las 44 937 unidades en 2022, mientras que los de 10,1 a 18 toneladas disminuyeron significativamente hasta las 39 057 unidades. Los vehículos pesados de más de 18 toneladas también cayeron hasta las 3159 unidades, lo que supone una reducción del -43 %.

Tras el punto más bajo de 2016 con 75 279 unidades, hubo una tendencia al alza hasta 2022, alcanzando las 87 153 unidades. En 2022, hubo un aumento del 4,71 % en comparación con el año anterior. La distribución porcentual en 2022 se caracterizó por: aproximadamente el 51 % de vehículos pesados que pesaban entre 3,5 y 10 toneladas, el 45 % que pesaban entre 10,1 y 18 toneladas y el 4 % que pesaban más de 18 toneladas.

GRÁFICO 30. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS PESADOS QUE OPERAN EN PORTUGAL POR CUENTA AJENA, POR TRAMOS DE PESO BRUTO (2010-2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (Portugal).

Entre 2010 y 2022, en Portugal, se produjo una reducción significativa del número de vehículos pesados que circulan por cuenta ajena. El número total de vehículos pesados disminuyó de 9499 unidades en 2010 a 6140 unidades en 2022, mostrando una tendencia a la baja.

En concreto, el número de vehículos pesados en el rango de 3,5 a 10 toneladas ha pasado de 1768 unidades en 2010 a 943 unidades en 2022, lo que supone un descenso del 46,6 %. En el rango de 10,1 a 19 toneladas, el número de vehículos pesados disminuyó de 3658 unidades en 2010 a 2961 unidades en 2022, una reducción del 19 %. El número de vehículos pesados de más de 19 toneladas también disminuyó drásticamente, pasando de 4073 unidades en 2010 a 2237 unidades en 2022, lo que corresponde a una disminución del 45,1 %.

En cuanto a la distribución porcentual por tramos de peso bruto en 2022, los vehículos pesados de entre 3,5 y 10 toneladas representaron aproximadamente el 15 % del total, los de 10,1 a 19 toneladas el 48 % y los de más de 19 toneladas el 37 %. Desde 2010, la proporción de vehículos pesados de entre 10,1 y 19 toneladas ha aumentado, mientras que la proporción de vehículos pesados de entre 3,5 y 10 toneladas y los de más de 19 toneladas ha disminuido.

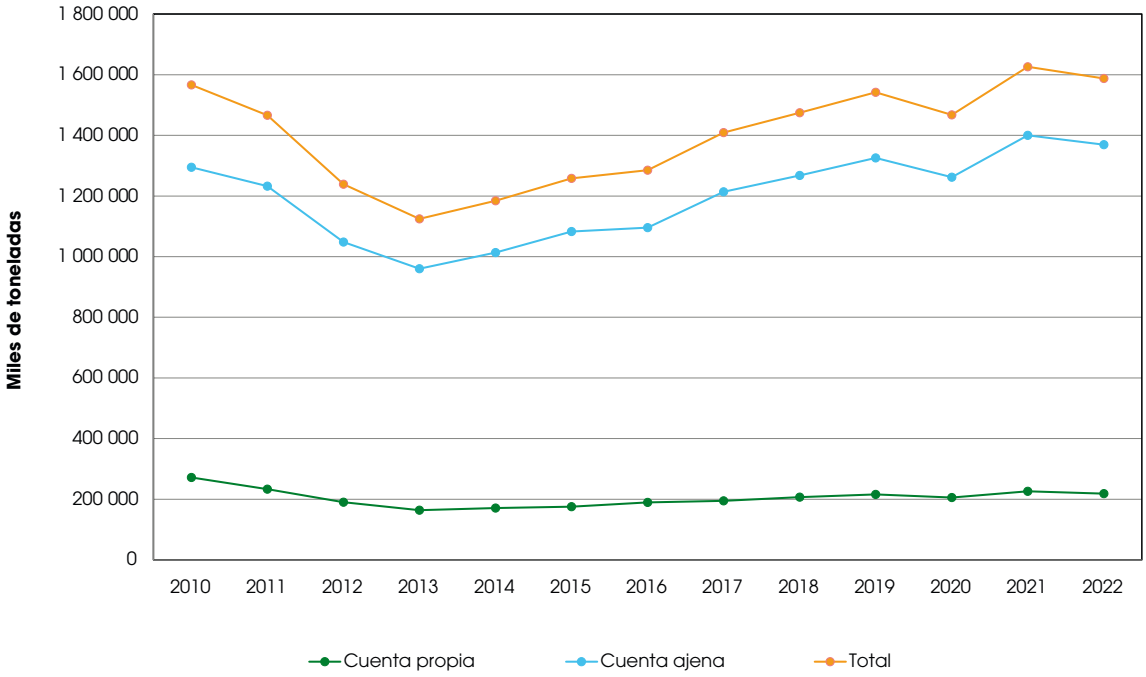
5.2.5. Transporte de mercancías por cuenta propia y por cuenta ajena de vehículos españoles y portugueses

Los gráficos 31 y 32 muestran la evolución del transporte de mercancías (nacional e internacional) realizado por vehículos pesados españoles y portugueses, por cuenta propia y por cuenta ajena, entre 2010 y 2022.

Entre 2010 y 2013, hubo una reducción del 28 % en el total de toneladas transportadas, debido a una caída del 40 % en el transporte por cuenta propia y del 26 % en el transporte por cuenta ajena. Entre 2013 y 2022 se produjo una recuperación del 41 % en el total de toneladas transportadas, con un aumento del 33 % en el transporte por cuenta propia y del 43 % en el transporte

por cuenta ajena. Desde 2014, el transporte por cuenta ajena ha representado más del 80 % del volumen total, y se ha situado en el 86 % desde entonces.

GRÁFICO 31. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EN VEHÍCULOS PESADOS ESPAÑOLES (EN TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA (2010-2022)

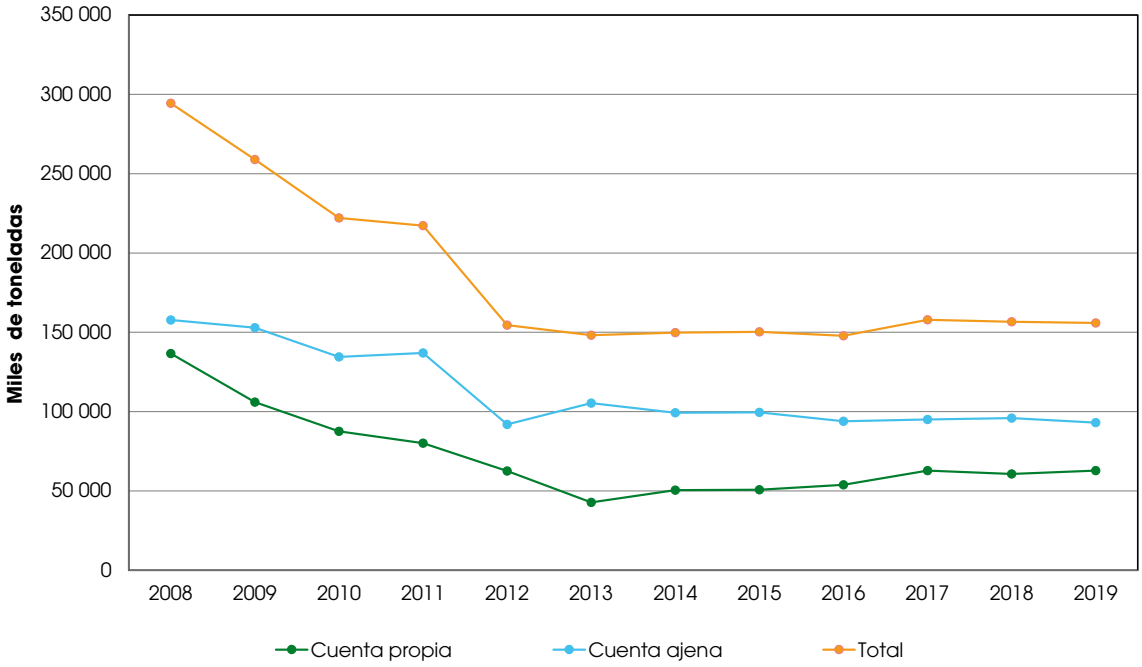


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Estadísticas sobre el transporte de mercancías por carretera. Reglamento CE 1172/98. (Resumen del transporte anual de mercancías por carretera por tipo de operación y tipo de transporte (1000 t, Mio Tkm, Mio Veh-km)(road_go_ta_tott)).

El gráfico 32, relativo a los vehículos matriculados en Portugal, indica que el volumen de toneladas transportadas se estabilizó en torno a las 150 000 toneladas a partir de 2013. Esta estabilización se traduce en un importante aumento del 46,8 % del trabajo por cuenta propia entre 2013 y 2019, que compensa la reducción del 11,7 % del transporte por cuenta ajena en el mismo periodo.

En cuanto a la cuota de mercado asumida por los dos grupos de vehículos pesados utilizados, el transporte por cuenta ajena es el que presenta el mayor porcentaje de mercancías transportadas con una cuota del 75 % en 2022. El transporte por cuenta propia recuperó el porcentaje perdido entre 2013 y 2016 con valores en torno al 40 % (40,3 % en 2019), aunque en 2022 volvió a reducirse hasta alcanzar solo el 25 %.

GRÁFICO 32. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE REALIZADO POR VEHÍCULOS PESADOS PORTUGUESES (EN TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL) POR CUENTA PROPIA Y AJENA (2010-2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Estadísticas sobre el transporte de mercancías por carretera. Reglamento CE 1172/98. (Resumen del transporte anual de mercancías por carretera por tipo de operación y tipo de transporte (1000 t, Mio Tkm, Mio Veh-km) (road_go_ta_tott)).

5.2.6. Tipos de productos transportados

En la tabla 12 se presenta, para 2022, el tipo y cantidad de mercancías transportadas en la UE-27, por carretera, en vehículos pesados de transporte de mercancías matriculados en España y Portugal.

TABLA 12. TIPOLOGÍA Y VOLUMEN DE MERCANCÍAS CARGADAS Y DESCARGADAS CON UE-27 POR CARRETERA, EN VEHÍCULOS PESADOS MATRICULADOS EN ESPAÑA Y PORTUGAL (2022)

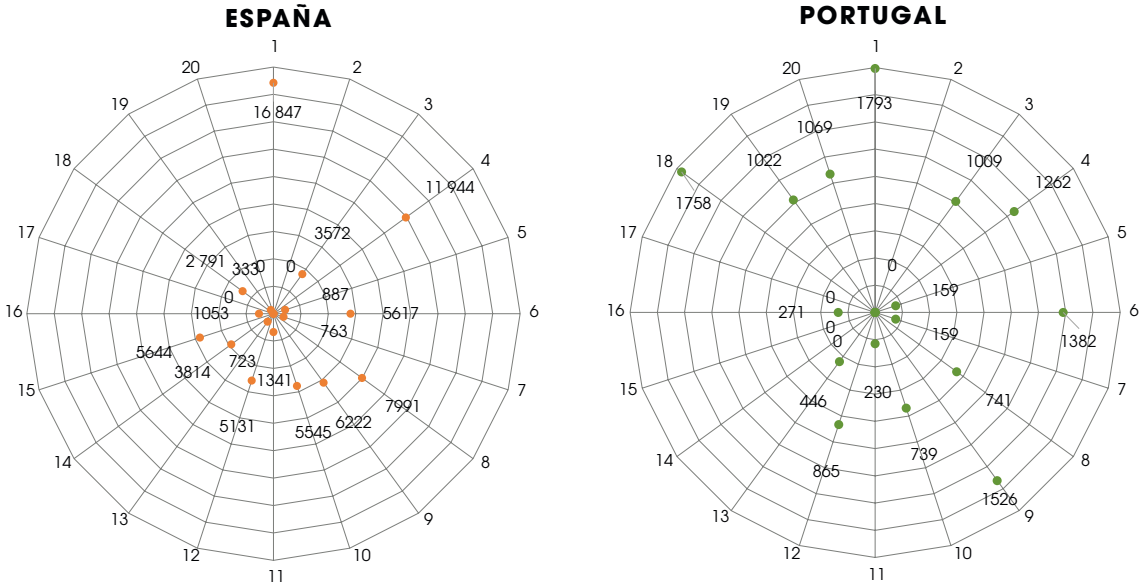
Capítulo	Tipo de mercancías	País	
		España (10^3 TON)	Portugal (10^3 TON)
1	Productos de la agricultura, caza y silvicultura; pescado y otros productos de la pesca	16 847	1793
2	Carbón y lignito; petróleo crudo y gas natural	0	0
3	Minerales metálicos y otros productos de las industrias extractivas; turba; uranio y torio	3572	1009
4	Productos alimenticios, bebidas y tabaco	11 944	1262
5	Textiles y productos textiles; cuero y productos de cuero	887	159
6	Madera y productos de madera y corcho (excepto mobiliario); obras de paja y de materiales para trenzar; celulosa, papel y productos de papel; impresos y grabados	5617	1382
7	Coque y productos petrolíferos refinados	763	159
8	Productos químicos, productos químicos y fibras sintéticas; productos de goma y plástico; combustible nuclear	7991	741
9	Otros productos minerales no metálicos	6222	1526
10	Metales básicos; productos metálicos fabricados, excepto máquinas y equipos	5545	739

Capítulo	Tipo de mercancías	País	
		España (10^3 TON)	Portugal (10^3 TON)
11	Máquinas y equipos, n.e.; máquinas de oficina y ordenadores; máquinas y aparatos eléctricos, n.e.; equipos y aparatos de radio, televisión y comunicación; instrumentos médicos, de precisión y ópticos; relojes y cronómetros	1341	230
12	Equipamientos de transporte	5131	865
13	Mobiliario; otros productos manufacturados, n.e.	723	446
14	Materias primas secundarias; residuos urbanos y otros residuos	3814	0
15	Correo, encomiendas	5644	0
16	Equipos y materiales utilizados en el transporte de mercancías	1053	271
17	Mercancías trasladadas en el transcurso de mudanzas domésticas y de oficina; equipaje y artículos que acompañan a los viajeros; vehículos a motor en movimiento para reparación; otros bienes no mercantiles, n.e.	0	0
18	Mercancías agrupadas: una mezcla de tipos de mercancías que se transportan juntas	2791	1758
19	Mercancías no identificables: mercancías que, por cualquier motivo, no pueden ser identificadas y, por lo tanto, no pueden ser atribuidas a los grupos 01-16.	333	1022
20	Otros mercancías, n.e.	0	1069
Total		**80 218**	**14 431**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera. Reglamento CE 1172/98. (Transporte internacional anual de mercancías por carretera: mercancías cargadas en el país declarante, por grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_ia_lgtt) y Transporte internacional anual de mercancías por carretera: mercancías descargadas en el país declarante, por grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_ia_ugtt)).

El gráfico 33 muestra los valores de la tabla 12.

GRÁFICO 33. TIPOLOGÍA Y VOLUMEN DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS EN ESPAÑA Y PORTUGAL POR MODO CARRETERA, EN COMERCIO INTERNACIONAL, EN 2022 (MILES DE TONELADAS)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT. Estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera. Reglamento CE 1172/98. (Transporte internacional anual de mercancías por carretera: mercancías cargadas en el país declarante, por grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_ia_lgtt) y Transporte internacional anual de mercancías por carretera: bienes descargados en el país declarante, por grupo de mercancías y tipo de transporte (1000 t), a partir de 2008 (road_go_ia_ugtt)).

Nota: Los gráficos tienen diferentes escalas.

En España, hasta el eje de los 2 millones de toneladas, se incluyen nueve categorías de mercancías. En Portugal, hasta el eje de 200 000 toneladas, se incluyen seis grupos, y tres grupos más entre 200 000 y 400 000 toneladas. Estos datos reflejan la distribución de las mercancías transportadas por carretera en el comercio internacional en 2022, destacando la importancia de sectores específicos en cada país.

El gráfico 33 muestra cómo en España los tres principales grupos de mercancías entre los ejes de 7 y 17 millones de toneladas suponen el 45,9 % del volumen de mercancías transportadas. Se trata de los siguientes grupos: productos agrícolas, ganaderos, cinegéticos y forestales; pesca y otros productos pesqueros (21,0 %), alimentos, bebidas y tabaco (14,9 %) y productos químicos y fibras sintéticas; productos de caucho y plástico; combustible nuclear (10,0 %).

En el caso de Portugal, los tres principales grupos de mercancías representan el 35,2 % del volumen total de mercancías, todas ellas situadas entre los ejes de 1,5 y 1,8 millones de toneladas. Los grupos son: productos de la agricultura, la ganadería, la caza y la silvicultura; pesca y otros productos pesqueros (12,4 %), mercancías agrupadas: diferentes tipos de mercancías transportadas conjuntamente (12,2 %) y otros productos minerales no metálicos (10,6 %).

Los ejes con mayor concentración de tipos de mercancías, tanto para Portugal como para España, son los inferiores. Para España hasta el eje de 2 millones de toneladas se incluyen nueve grupos de mercancías y para Portugal hasta el eje de 0,5 millones de toneladas se incluyen nueve grupos.

5.3. Transporte de mercancías por ferrocarril

La tabla 13 muestra la evolución del transporte ferroviario internacional de mercancías desde y hacia Portugal entre 2010 y 2022.

El transporte internacional de mercancías por ferrocarril desde y hacia Portugal siempre ha tenido a España como principal origen/destino.

Desde 2010, ha habido una tendencia creciente en el transporte internacional de mercancías por ferrocarril hacia y desde Portugal. En 2010, el volumen transportado fue de 798 000,5 toneladas, con un aumento significativo del 18 % en 2011 alcanzando ese año las 942,9 miles de toneladas, aumentando a 109 800,7 toneladas en 2012 y 140 400,1 toneladas en 2013, con un aumento del 28 % respecto al año anterior. Entre 2015 y 2019, los aumentos anuales fueron más moderados: 2,3 % en 2015; 3,5 % en 2016; 3,5 % en 2017; 2,2 % en 2018; y 4.4 % en 2019, culminando con un total de 195 500,2 toneladas de mercancías transportadas en 2019.

A partir de 2020 se produjo un ligero descenso en el volumen de mercancías transportadas. Esta tendencia a la baja continuó en 2021 y 2022, con volúmenes de 173 600 toneladas y 172 900,8 toneladas, respectivamente. A lo largo del periodo analizado, España ha sido el principal socio en el transporte ferroviario de mercancías junto con Portugal, concentrando la práctica totalidad del volumen transportado.

TABLA 13. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL, HACIA/DESDE PORTUGAL, POR REGIONES DE ORIGEN/DESTINO 2010-2022 (MILES DE TONELADAS)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
España	798,5	941,0	1058,3	1351,6	1670,0	1708,9	1769,5	1832,2	1873,2	1955,2	1761,8	1736,0	1729,8
Francia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Otros países UE-27	0,0	1,9	40,4	52,4	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
TOTAL UE	**798,5**	**942,9**	**1098,7**	**1404,1**	**1670,5**	**1708,9**	**1769,5**	**1832,2**	**1873,2**	**1955,2**	**1761,8**	**1736,0**	**1729,8**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (Portugal).

5.4 Transporte marítimo de mercancías

5.4.1. Transporte marítimo de mercancías desde España y Portugal a Europa

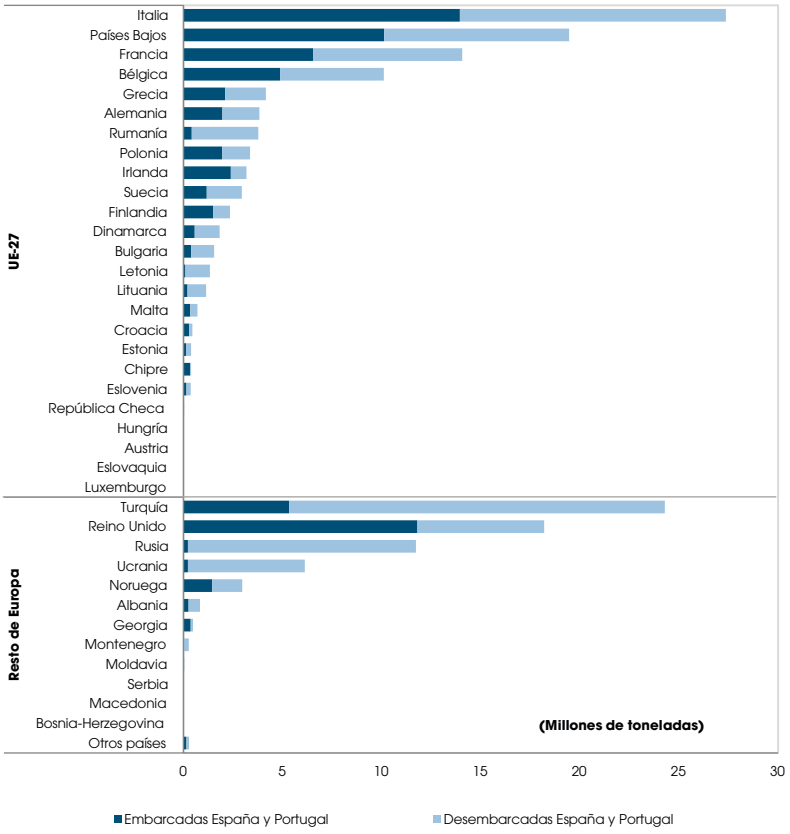
En 2022, el transporte marítimo de mercancías desde España y Portugal con el resto de los países europeos se situó en 168,1 millones de toneladas, lo que refleja una reducción de 3,5 millones de toneladas respecto a 2019 (171,6 millones de toneladas). Esto se debió a la disminución del tráfico tanto en los puertos españoles (-1,4 %, 141,7 millones de toneladas en 2019) como en los portugueses (-5 %, 29,8 millones de toneladas en 2019).

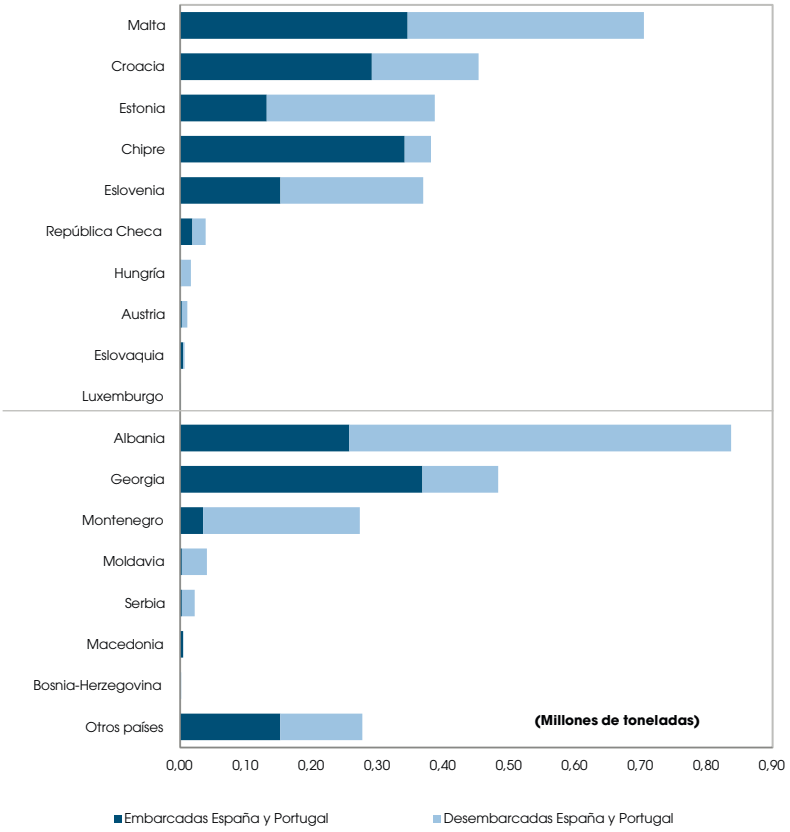
El gráfico 34 muestra el tráfico de mercancías por vía marítima hacia/desde los puertos de la Península Ibérica y hacia los diferentes países europeos. La información se presenta primero sin distinción entre los puertos de Portugal y España y luego con distinción entre ellos. Además, para mejorar la visibilidad de ciertos valores, también se presenta una ampliación para los países con valores más bajos.

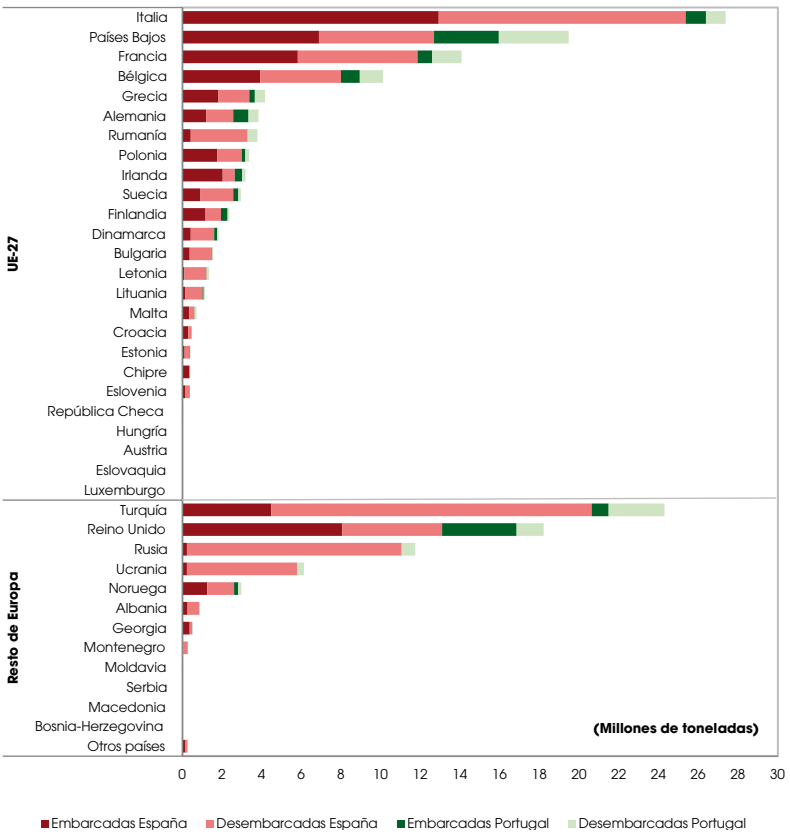
Se observa la importancia de Italia en las relaciones marítimas, ya que absorbe el 16,3 % del total de mercancías con origen/destino en la Península Ibérica.

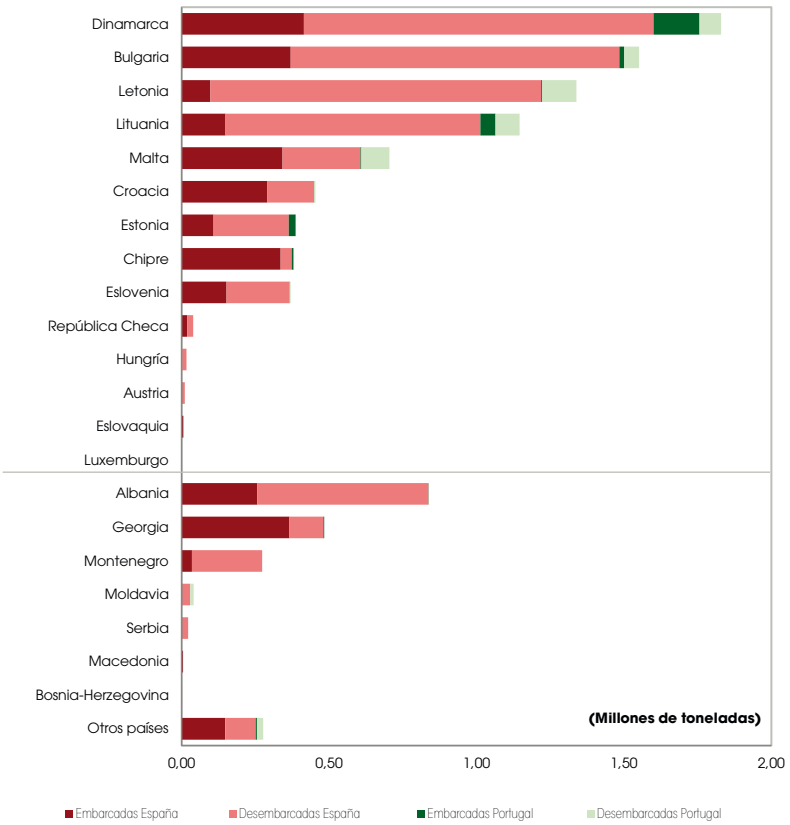
En la relación con la Unión Europea, el comercio con los Países Bajos, Francia y Bélgica también es importante para España y Portugal, con el 11,6 %, 8,4 % y 6,0 %, respectivamente, del comercio total por vía marítima.

GRÁFICO 34. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS HACIA/DESDE PUERTOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA (2022)









Fuente: Elaboración propia a partir de datos de los Puertos del Estado (España) y del IMT (Portugal).

Fuera de la Unión Europea, destaca el tráfico con Turquía (14,5 %) y Reino Unido (10,8 %).

También cabe destacar la importancia de Italia en el transporte de mercancías entre los puertos peninsulares españoles y el resto de Europa (sin contar Portugal), representando el 9,1% del total. En cuanto a los puertos portugueses, destaca el transporte marítimo con los Países Bajos (23,9 % del total).

En la tabla 14 se muestra el volumen de toneladas manipuladas por España y Portugal desde y hacia países europeos, agrupadas según su relación con la Unión Europea.

TABLA 14. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS ENTRE LOS PAÍSES DE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LOS PAÍSES DE EUROPA EN AMBOS SENTIDOS (2022) (MILLONES DE TONELADAS)

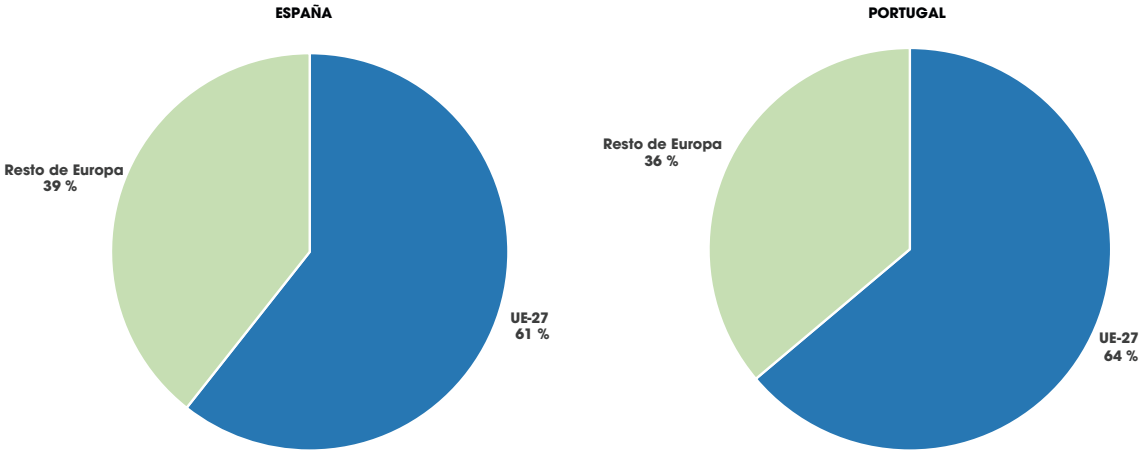
	Total en ambos sentidos (Mt)		
	España	Portugal	Península Ibérica
UE-27	84,73	18,10	102,84
Resto de Europa	55,01	10,24	65,25
Total Europa	**139,74**	**28,35**	**168,09**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de los Puertos del Estado (España) y del IMT (Portugal).

En 2022, del total de 168,09 millones de toneladas de mercancías transportadas por vía marítima entre la Península Ibérica y los países europeos, el 61,2 % se realizó con los países de la Unión Europea (102,84 millones de toneladas). El transporte con el resto de Europa correspondió al 38,8 %, totalizando 65,25 millones de toneladas.

El gráfico 35 muestra la importancia de cada grupo de países europeos en el transporte marítimo con puertos españoles y portugueses, con una distribución similar en ambos países.

GRÁFICO 35. DISTRIBUCIÓN RELATIVA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS DESDE ESPAÑA Y PORTUGAL A LOS PAÍSES DE EUROPA (2022)

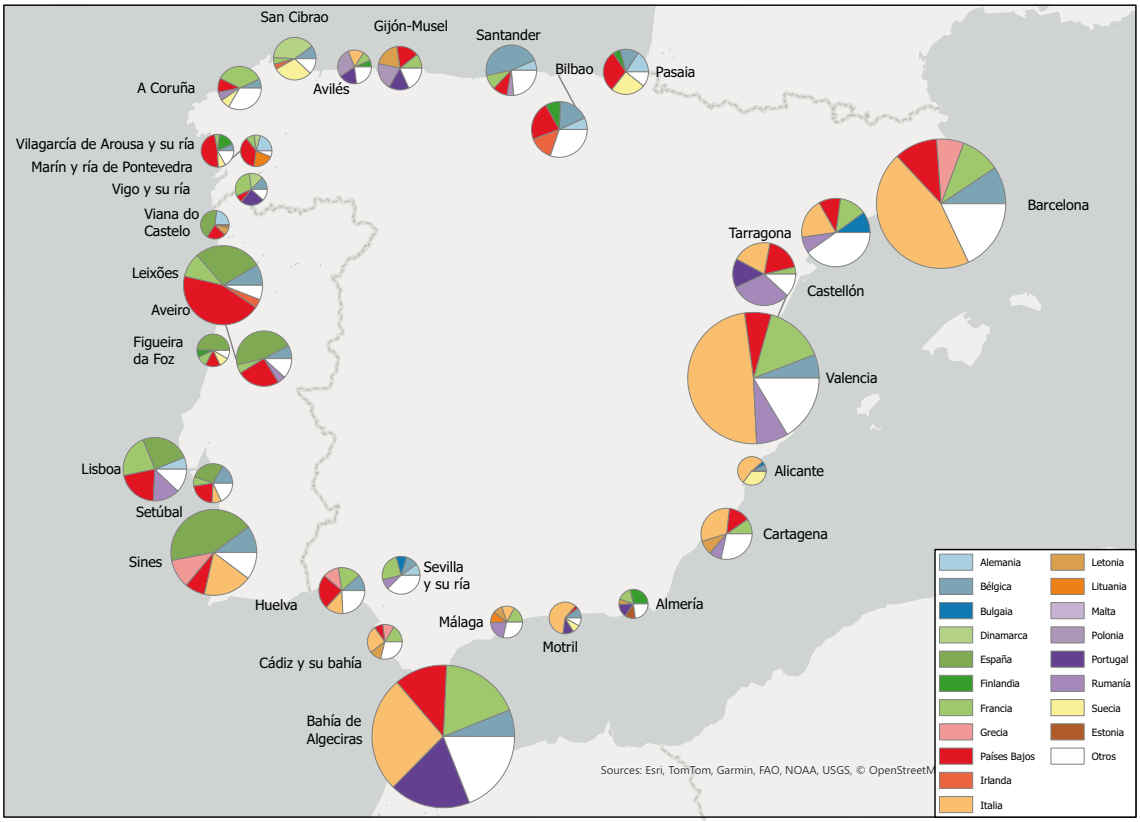


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de los Puertos del Estado (España) y del IMT (Portugal).

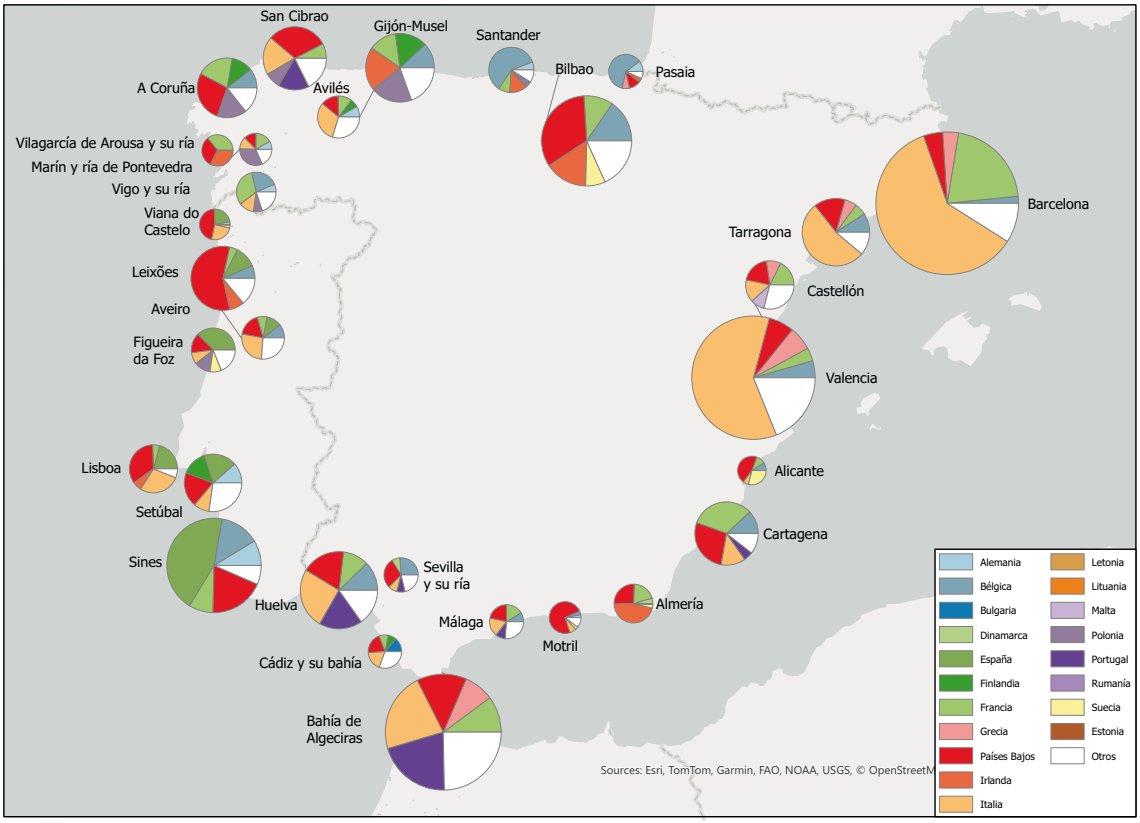
La figura 9 representa el transporte marítimo de mercancías registrado en 2022 entre los puertos peninsulares españoles y portugueses más importantes y el resto de los países de la UE-27.

MAPA 9. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS ENTRE LOS PUERTOS MÁS IMPORTANTES DE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y EL RESTO DE LA UE-27, POR LOS CINCO PRINCIPALES PAÍSES DE ORIGEN Y DESTINO (2021)

MERCANCÍAS DESEMBARCADAS



MERCANCÍAS EMBARCADAS



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de los Puertos del Estado (España) y del IMT (Portugal).

En 2022, el transporte marítimo de mercancías entre los cinco principales puertos portugueses (Lisboa, Leixões, Sines, Aveiro y Setúbal) y el conjunto de la Unión Europea (España incluida) ascendió a 24,9 millones de toneladas considerando las exportaciones (42,1 %) y las importaciones (57,9 %).

A través de los puertos de Lisboa (2,8 millones de toneladas), Leixões (4,0 millones de toneladas) y Sines (4,5 millones de toneladas), entraron en Portugal 11,3 millones de toneladas, lo que representa alrededor del 78,6 % del volumen de mercancías importadas a través de los cinco puertos principales. Por procedencia geográfica, destacan los flujos de mercancías procedentes de España, Países Bajos, Bélgica y Francia.

En cuanto a las exportaciones a la UE-27, los puertos portugueses de Sines (4,2 millones de toneladas), Leixões (2,3 millones de toneladas) y Setúbal (1,9 millones de toneladas) son los más importantes, siendo Sines el principal puerto exportador portugués y el quinto en términos peninsulares. Los puertos de Sines, Leixões y Setúbal representan el 79 % del volumen de mercancías exportadas a través de los cinco principales puertos portugueses. Los Países Bajos y España son los principales países de la UE-27 a los que se destinan las mercancías enviadas en Portugal peninsular.

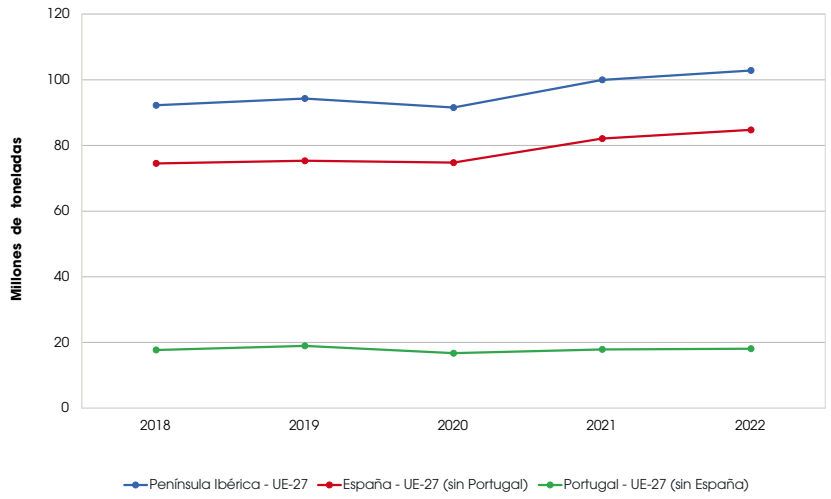
En cuanto a los puertos de la península, en 2022 el volumen de mercancías exportadas e importadas al conjunto de la Unión Europea (incluido Portugal) alcanzó los 91,1 millones de toneladas. Las importaciones corresponden en un 51,6 % y un 48,4 % a las exportaciones.

Los principales puertos importadores son Algeciras (8,9 millones de toneladas), Valencia (8,02 millones de toneladas) y Barcelona (7,8 millones de toneladas). Para el conjunto de puertos españoles, los principales países de origen son Italia, Francia y Países Bajos.

En 2022, los principales puertos españoles que exportan con la UE-27 son los puertos de, Barcelona (7,2 millones de toneladas), Valencia (6,0 millones de toneladas), Algeciras (5,5 millones de toneladas) y Bilbao (3,9 millones de toneladas). Italia, Países Bajos y Francia fueron los principales destinos de las mercancías procedentes de los puertos peninsulares.

El gráfico 36 muestra la evolución del transporte marítimo de mercancías entre Portugal y España y la Unión Europea, en el periodo comprendido entre 2010 y 2022

GRÁFICO 36. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA UE-27 (2010-2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de los Puertos del Estado (España) y del IMT (Portugal).

En 2018 y 2019, Portugal registró volúmenes de comercio marítimo con la UE-27 de entre 18 y 19 millones de toneladas. En 2020, se produjo una caída de alrededor de 17 millones de toneladas, una reducción de aproximadamente el 12 %. Esta caída refleja el impacto negativo de la pandemia del COVID-19.

En 2021 y 2022, Portugal recuperó los niveles prepandemia, manteniéndose en 18 millones de toneladas.

España, por su parte, registró volúmenes significativamente mayores durante el período, con valores de 75 millones de toneladas en 2018, 2019 y 2020. En los dos años siguientes, el país demostró una recuperación continua y sostenida, alcanzando aproximadamente 85 millones de toneladas en 2022. En ese año, del total de 103 millones de toneladas de mercancías transportadas entre la Península Ibérica y el resto de los países de la UE-27, el 82,4 % se transportó desde España, mientras que Portugal representó el 17,6 %.

5.4.2. Comercio marítimo de mercancías entre España y Portugal

Las tablas 15 y 16 muestran la evolución del comercio marítimo de mercancías entre puertos españoles y portugueses en el periodo 2010-2022.

En 2022, España importó un total de 3,7 millones de toneladas desde Portugal, lo que supone una reducción del 13,7 % respecto a 2021.

Las autoridades portuarias de fuera de la península representaron alrededor del 10 % del volumen total de mercancías originarias de Portugal. En cuanto a los principales puertos de importación españoles, en 2022, Algeciras destacó como el principal destino de las importaciones marítimas, correspondiendo al 43,8 % del total de mercancías importadas por vía marítima a todos los puertos españoles. Además, los puertos de Castellón, Valencia, Las Palmas y Barcelona son los otros puertos españoles con una cuota de más del 5 % del total de las importaciones desembarcadas en puertos portugueses. Representan el 10,9 %, 9,0 %, 7,4 y 6,1 % respectivamente.

TABLA 15. EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS ESPAÑOLES Y PORTUGUESES, EN AMBOS SENTIDOS (2010-2022) (MILES DE TONELADAS)

DESCARGADAS EN ESPAÑA PROVENIENTES DE PORTUGAL (MILES DE TONELADAS)													
AUTORIDAD PORTUARIA ESPAÑOLA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Bahía de Algeciras	626	865	1099	1312	1403	1681	1551	1449	1706	1777	1645	1686	1635
Huelva	68	167	92	87	71	130	1551	174	105	108	86	152	17
Las Palmas	160	184	177	81	106	536	683	697	568	410	514	677	275
Ferrol-San Cibrao	0	50	52	32	15	0	0	0	16	46	1	17	5
Barcelona	40	71	134	521	270	321	141	257	351	320	413	270	229
Castellón	96	134	90	181	225	233	241	283	388	274	376	340	408
Valencia	436	450	645	623	363	647	379	283	355	117	192	315	337

Gijón	36	15	39	241	199	299	295	334	98	160	189	168	188
Cartagena	18	22	21	23	5	6	3	9	2	2	6	5	15
Tarragona	90	134	137	180	87	103	100	70	28	87	179	100	129
Bilbao	10	6	9	153	108	61	6	12	5	18	58	154	33
Sta Cruz de Tenerife	184	186	157	20	31	143	143	113	247	76	30	97	30
Vigo	19	17	14	15	19	16	19	18	103	94	85	100	88
A Coruña	23	66	15	38	25	10	16	46	43	0	5	33	55
Avilés	9	9	0	30	17	61	48	35	67	61	68	85	87
Otros	166	232	162	171	199	259	151	107	30	79	163	127	203
TOTAL PENINSULAR	**1599**	**2156**	**2508**	**3543**	**2966**	**3779**	**3014**	**3046**	**3295**	**3131**	**3321**	**3477**	**3358**
TOTAL CON ISLAS	**1983**	**2607**	**2843**	**3708**	**3143**	**4506**	**3872**	**3888**	**4112**	**3626**	**4012**	**4326**	**3733**

CARGADAS EN ESPAÑA CON DESTINO A PORTUGAL (MILES DE TONELADAS)

AUTORIDAD PORTUARIA ESPAÑOLA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Bahía de Algeciras	863	813	892	1176	1291	1072	1047	982	1065	1264	1341	1144	1137
Huelva	462	873	396	312	320	289	464	478	451	472	430	576	558
Las Palmas	114	126	78	55	50	67	99	139	205	126	139	103	114
Ferrol-San Cibrao	59	98	182	251	201	140	175	203	163	422	264	135	350
Barcelona	151	181	126	100	117	107	90	191	103	78	68	50	94
Castellón	20	76	22	29	2	19	46	47	25	73	71	43	54
Valencia	254	298	234	292	361	288	278	308	289	213	185	248	194
Gijón	29	4	4	6	35	6	0	11	30	34	95	75	78
Cartagena	90	176	166	76	183	206	134	196	108	176	186	195	105
Tarragona	95	69	74	118	65	21	62	143	66	74	68	37	43
Bilbao	21	52	275	108	178	164	121	192	197	119	179	143	79
Sta Cruz de Tenerife	39	87	57	77	40	13	14	20	27	46	21	30	47

Vigo	37	42	36	40	23	25	22	28	23	25		29	34
A Coruña	284	312	277	319	185	200	290	171	160	116	150	128	125
Avilés	16	10	12	15	62	73	76	51	77	47	13	9	34
Otros	128	141	189	167	279	307	206	184	168	113	118	181	101
TOTAL PENINSULAR	**2473**	**3129**	**2869**	**3009**	**3301**	**2894**	**3006**	**3180**	**2925**	**3208**	**3186**	**2991**	**2972**
TOTAL CON ISLAS	**2663**	**3359**	**3019**	**3141**	**3392**	**2998**	**3124**	**3343**	**3157**	**3398**	**3327**	**3127**	**3145**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado (España).

En 2022, en lo que respecta a las mercancías exportadas desde España a Portugal por vía marítima, el puerto de Algeciras fue el que más volumen comercializó (1,1 millones de toneladas, equivalente al 36,1 % del total de mercancías exportadas por los puertos españoles).

En el resto de los puertos españoles que, en 2022, registraron un porcentaje superior al 5 % del total de mercancías exportadas a Portugal, destacaron Huelva (con un 17,7 %), Ferrol-San Cibrao (con un 11,1 %) y Valencia (con un 6,2 %).

TABLA 16. EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS ENTRE LOS PRINCIPALES PUERTOS PORTUGUESES Y LOS PUERTOS ESPAÑOLES, EN AMBOS SENTIDOS (2010-2022) (MILES DE TONELADAS)

DESCARGADAS EN PORTUGAL PROVENIENTES DE ESPAÑA (MILES DE TONELADAS)													
ADMINISTRACION PORTUARIA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Aveiro	178	200	267	354	388	365	466	444	364	347	491	750	990
Leixões	711	872	743	739	763	915	1027	993	1091	992	1096	1029	997
Lisboa	847	1203	882	796	873	967	747	788	645	729	483	485	664
Setúbal	268	447	388	395	390	218	294	149	341	341	333	231	243
Sines	884	822	1021	1148	1359	1067	1207	1746	1646	1411	1803	1937	1623
Total	**2889**	**3543**	**3301**	**3433**	**3773**	**3531**	**3741**	**4120**	**4088**	**3819**	**4206**	**4431**	**4517**

CARGADAS EN PORTUGAL DESTINO ESPAÑA (MILES DE TONELADAS)													
ADMINISTRACION PORTUARIA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Aveiro	259	90	53	40	16	21	50	13	21	22	35	59	106
Leixões	197	289	317	253	182	495	262	350	497	463	358	270	197
Lisboa	332	209	199	209	181	156	138	199	260	145	77	113	238

Setúbal	187	218	90	139	95	93	100	75	178	159	289	350	325
Sines	918	976	1146	2151	1594	2615	2578	2195	2170	1591	1805	1933	1721
Total	**1894**	**1781**	**1805**	**2791**	**2068**	**3381**	**3128**	**2832**	**3126**	**2381**	**2565**	**2724**	**2586**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IMT (Portugal).

En 2022, los puertos portugueses más importantes en el transporte de mercancías con España fueron los puertos de Sines, Leixões y Lisboa.

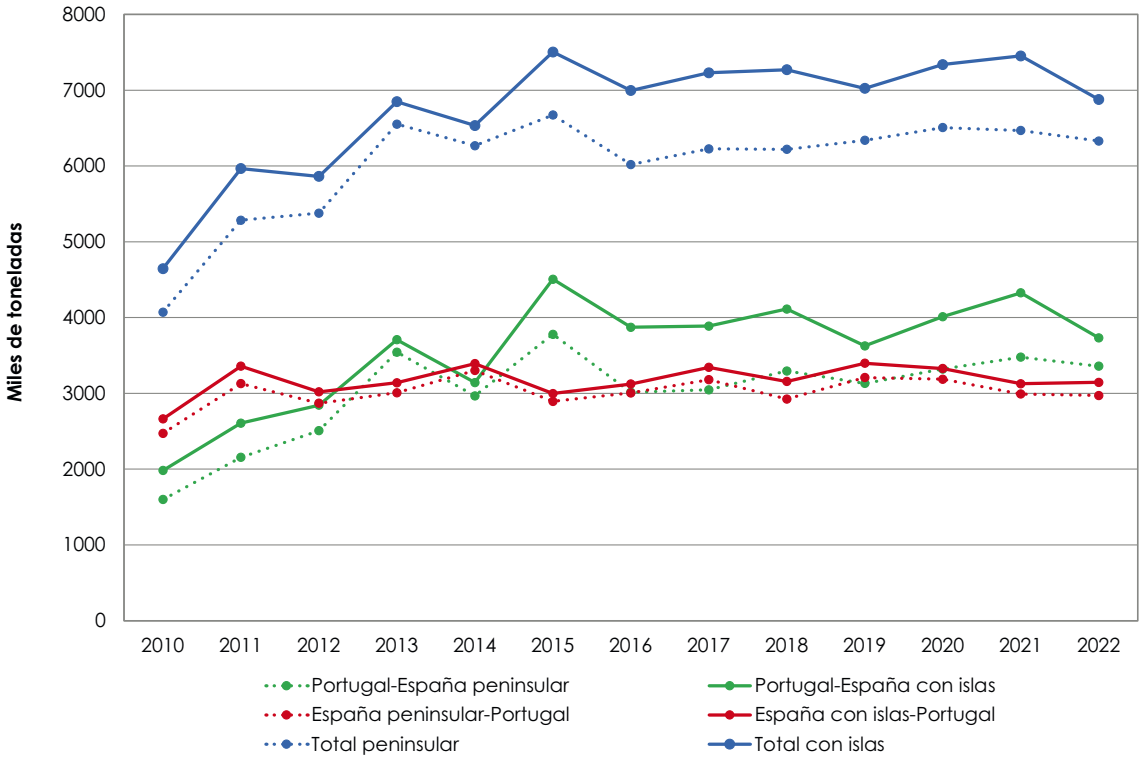
De estos, el puerto de Sines fue el más relevante durante el periodo analizado, representando, en 2022, el 35,9 % de las mercancías desembarcadas en Portugal desde España y el 66,5 % de las mercancías embarcadas en Portugal hacia España.

A su vez, en 2022, el puerto de Leixões representó el 22,1 % de las mercancías desembarcadas y el 7,6 % de las embarcadas, mientras que el puerto de Lisboa representó el 14,7 % de las mercancías desembarcadas y el 9,3 % de las embarcadas.

Comparando los datos, las mercancías desembarcadas en Portugal desde España totalizaron 4517 miles de toneladas en 2022, lo que supone un aumento del 1,90 % en comparación con 2021. Las mercancías cargadas en Portugal con destino a España ascendieron a 2586 miles de toneladas, lo que supone un descenso del 5,35 % respecto al año anterior.

El gráfico 37, extraído de los datos de la tabla 15, muestra la evolución del transporte marítimo entre España y Portugal en el periodo 2010-2022.

GRÁFICO 37. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, EN AMBOS SENTIDOS (2010-2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado (España).

Entre 2010 y 2022, el movimiento de mercancías entre Portugal y España por vía marítima se situó en 6,9 millones de toneladas, de las que el 54,3 % se descargaron en España.

5.5. Transporte por tubería

En 2022, la entrada de gas natural en la Red Nacional de Transporte de Gas Natural de Portugal desde España fue de 4397 Gigavatios-hora (GWh).

Entre 2013 y 2017, hubo un aumento constante en los aportes de gas, que culminó en 29 756 GWh en 2017. A partir de 2018 se inició una fuerte tendencia a la baja, con entradas que cayeron hasta los 22 343 GWh en 2018 y los 6031 GWh en 2019. Los años 2020 y 2021 continuaron con esta tendencia, con 5313 GWh y 3480 GWh, respectivamente, aumentando ligeramente en 2022 con 4397 GWh.

Este descenso se atribuye a la diversificación de las fuentes de gas natural de Portugal, con países como Nigeria y Estados Unidos abastecidos por mar.

TABLA 17. GAS INCORPORADO A LA RED NACIONAL DE PORTUGAL EN GWH (2010-2022)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Entradas de Gas	27 550	30 973	35 235	36 198	29 756	22 343	6031	5313	3480	4397
Campo Maior	27 227	30 938	35 076	35 913	29 649	22 331	5999	4903	2962	4265
Valença do Minho	323	35	158	285	107	12	32	410	518	132

Fuente: REN Gasodutos S.A.

Nota: La entrada de gas en Portugal se realiza a través de las redes españolas.

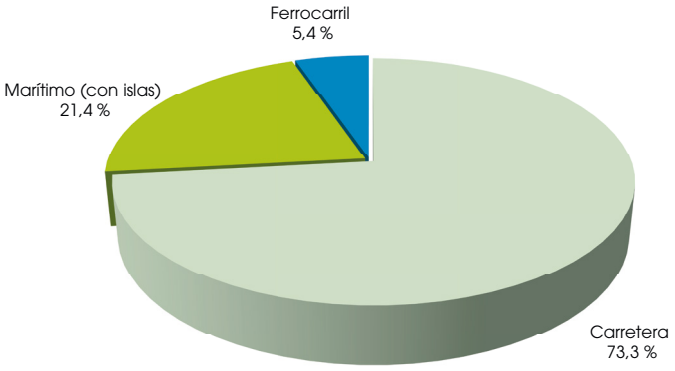
5.6. Resumen del transporte de mercancías

En 2022, el número total de mercancías transportadas entre Portugal y España fue de 32,2 millones de toneladas.

El gráfico 38 muestra la distribución de mercancías entre España y Portugal en 2022, con el transporte por carretera representando el 73,3 % de estos tráficos, seguido del transporte marítimo con el 21,4 %, y el transporte ferroviario con el 5,4 %, manteniendo cuotas muy similares a las registradas en años anteriores.

Por otro lado, la tabla 18 muestra la participación de cada modo de transporte en comparación con 2021. El transporte por carretera experimentó un aumento del 6 % en comparación con 2021, mientras que los demás modos experimentaron una disminución en comparación con el año anterior.

GRÁFICO 38. DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2022)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT, Reglamento CE 1172/98 (modo de circulación); INE (Portugal, ferrocarril) y Puertos del Estado (España, modo marítimo).

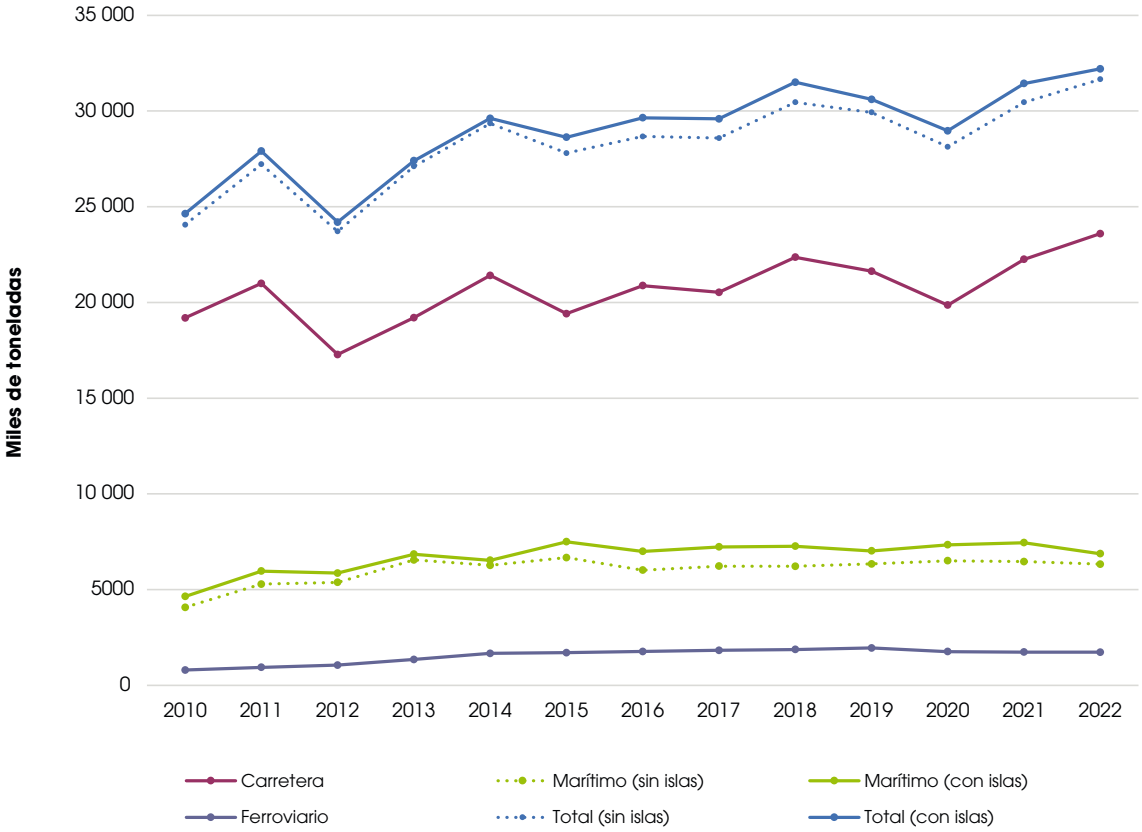
TABLA 18. RESUMEN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN 2022 POR MODO DE TRANSPORTE Y SU COMPARATIVA CON EL AÑO 2021 (EN MILES DE TONELADAS)

MODO DE TRANSPORTE	AÑO		VARIACIÓN DEL VOLUMEN DE MERCANCÍAS	
	2021	**2022**	MILES DE TONELADAS	PORCENTAJE
Carretera	22 249	23 593	1344	6,0 %
Marítimo (con islas)	7452	6878	-574	-7,7 %
Marítimo (sin islas)	6467	6331	-137	-2,1 %
Ferrocarril	1736	1730	-6	-0,4 %
Total peninsular	**30 452**	**31 653**	**1201**	**3,9 %**
Total con islas	**31 437**	**32 201**	**764**	**2,4 %**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EUROSTAT, Reglamento CE 1172/98 (modo de circulación); INE (Portugal, ferrocarril) y Puertos del Estado (España, modo marítimo).

Por último, el gráfico 39 muestra la evolución del volumen de mercancías transportadas entre España y Portugal en el periodo comprendido entre 2010 y 2022.

GRÁFICO 39. EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL, POR MODO DE TRANSPORTE (2010-2022) (MILES DE TONELADAS)



Fuente: Elaboración propia a partir de EUROSTAT, Reglamento CE 1172/98 (modo de circulación); INE (Portugal, ferrocarril) y Puertos del Estado (España, modo marítimo).

Entre 2010 y 2022 se produjo un crecimiento del 30,7 % en el volumen total transportado, impulsado por el aumento de los distintos modos de transporte: carretera (22,9 %), marítimo con islas (48,1 %) y ferroviario (116,6 %).

A lo largo de este periodo, la cuota del transporte por carretera, a pesar de seguir siendo el modo de transporte con más toneladas transportadas entre Portugal y España, disminuyó, pasando del 78,0 % en 2010 al 73,3 % en 2022. La pérdida de cuota del transporte por carretera se vio compensada por el aumento de la cuota del transporte marítimo y ferroviario. El transporte marítimo, incluidas las islas, aumentó del 18,9 % en 2010 al 21,4 % en 2022, mientras que el ferrocarril aumentó del 3,2 % en 2010 al 5,4 % en 2022.

6. Conclusiones

El 11º informe del Observatorio transfronterizo España-Portugal (OTEP) actualiza la información sobre las características socioeconómicas de España y Portugal, las infraestructuras y el transporte de pasajeros y mercancías entre ambos países. El informe analiza la situación hasta 2022 con especial interés en los datos de pasajeros y mercancías. A partir de los datos recopilados, se pueden extraer algunas conclusiones sobre el tráfico transfronterizo luso-español, a saber:

1. En el año 2009 se registran las cifras de crecimiento del PIB más bajas en los últimos 12 años, alcanzando por primera vez valores negativos para España, Portugal, la antigua Unión Europea de los 15 y la actual Unión Europea de 27 miembros.

2. En cuanto a los datos de comercio exterior del grupo España-Portugal con el resto de Europa, cabe destacar su crecimiento en términos de valor, con un crecimiento continuado desde 2013. En peso, 2013 marca un cambio de tendencia, pasando de la estabilidad al crecimiento. Entre 2019 y 2022, el comercio exterior creció en 54,7 millones de toneladas.

3. En cuanto a las infraestructuras, hay que destacar la especial atención de ambas instituciones a la movilidad sostenible para defender e implementar soluciones sostenibles e inteligentes para los viajeros y las mercancías, así como la apuesta por el transporte interoperable y multimodal, en el que se promueve el establecimiento de una ventanilla única, plataformas logísticas e intercambios conformes, durante la XXXII Cumbre Hispano-Portuguesa (28 de octubre de 2021).

   En el ámbito de las conexiones viarias, destaca el avance en las conexiones Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro y Bragança-Zamora, así como la finalización de las obras de mantenimiento y adecuación del Puente internacional sobre el río Guadiana entre Vila Real de Santo António y Ayamonte.

   En el caso del ferrocarril, destacan los avances conseguidos en las conexiones ferroviarias Porto-Vigo, Aveiro-Salamanca y Lisboa-Madrid, así como el Acuerdo de Coordinación Transfronteriza (junio 2021), entre los administradores de infraestructuras ferroviarias de ambos países (ADIF e IP), que ha permitido desarrollar procedimientos conjuntos de coordinación en diferentes áreas técnicas.

4. Durante 2022, un total de 67,6 millones de viajeros cruzaron la frontera entre ambos países, considerando el transporte terrestre (carretera y ferrocarril), aéreo (incluyendo islas) y fluvial. En comparación con 2021, esta cifra representó un aumento del 41,3 %.

   El transporte por carretera es el gran protagonista, concentrando el 83,8 % de los pasajeros, lo que equivale a 56,7 millones de viajeros y una intensidad media diaria de 81 876 vehículos ligeros/día y 490 autobuses/día.

   El transporte aéreo es el segundo modo de transporte de viajeros más utilizado entre España y Portugal, con 10,8 millones de pasajeros en 2022 (incluyendo islas) y un crecimiento entre 2021 y 2022 de 7 millones de viajeros, equivalente al 183,1 %. Si se consideran las islas, el tráfico entre Portugal y la Unión Europea (UE-27) alcanza los 28,1 millones de viajeros y entre España y la Unión Europea (UE-27), 143,2 millones de viajeros. Excluyendo las islas, estas cifras son de 26,9 millones de viajeros para Portugal (12,1 millones embarcados y 12,2 millones desembarcados) y 89,1 millones de viajeros para España (31,0 millones embarcados y 30,8 millones desembarcados).

El número de viajeros por ferrocarril sufrió una reducción del 50,2 % respecto a 2019. La pandemia del COVID-19 provocó una fuerte caída en 2020 y 2021, seguida de una recuperación del 382 % en 2022, alcanzando los 116 130 viajeros.

Durante 2022, las conexiones fluviales fueron utilizadas por alrededor de 107 000 pasajeros, lo que equivale al 0,2 % del total de pasajeros que cruzaron la frontera entre España y Portugal en ambos sentidos.

5. Por último, en lo que respecta al transporte de mercancías entre España y Portugal, el volumen total en 2022 ascendió a 32,2 millones de toneladas, un 5,2 % más que las transportadas en 2019.

La mayor parte de los intercambios (73 %) se realizaron a través de la carretera, que registró una intensidad media diaria de 11 902 vehículos pesados/día, siendo las fronteras de Caia-Badajoz y Valença do Minho-Tui (puente nuevo), las conexiones más utilizadas (41,2 % del tráfico total de vehículos pesados).

El segundo modo de transporte más utilizado durante 2022 fue el marítimo, con un 21 % del total, equivalente a 6,9 millones de toneladas transportadas. La relación del grupo España-Portugal con el resto de la Unión Europea también se caracteriza por un cambio de tendencia entre 2013 y 2019, pasando de la estabilidad al crecimiento. Sin embargo, en 2020 se produjo una fuerte caída hasta los 91,83 millones de toneladas, posiblemente debido a las restricciones impuestas por la pandemia del COVID-19. En 2020 y 2021 hubo una recuperación parcial, alcanzando los 100,4 millones y 102,8 millones, respectivamente.

Por último, el ferrocarril representa el 5 % del transporte entre los dos países. En 2022, el volumen total de mercancías transportadas fue de 1,7 millones de toneladas, lo que supone una reducción del 11,5 % respecto a las mercancías transportadas por ferrocarril en 2019.