



# “Minimización de los Costes Públicos de Contexto Transfronterizo en materia de transporte de mercancías y logística”

*DOCUMENTO FINAL*

**TEIRLOG INGENIERIA**

*Empresa Certificada*



*30 de Diciembre de 2011*



## Índice

1.	INTRODUCCIÓN	3
2.	EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL. DATOS BÁSICOS.	12
3.	COSTES PÚBLICOS DE CONTEXTO TRANSFRONTERIZOS – CARRETERA	17
4.	COSTES PÚBLICOS DE CONTEXTO TRANSFRONTERIZOS – FERROCARRIL	47
5.	COSTES PÚBLICOS DE CONTEXTO TRANSFRONTERIZOS – ADUANEROS	82
6.	COSTES PÚBLICOS DE CONTEXTO TRANSFRONTERIZOS – FISCALES	84
7.	COSTES PÚBLICOS DE CONTEXTO TRANSFRONTERIZOS – COMUNICACIÓN	95
8.	BENCHMARKING	98
9.	ALGUNOS PROYECTOS COMUNES EN TRANSPORTE Y LOGÍSTICA	107
10.	ÁREAS DE ACTUACIÓN Y PLAN DE ACCIÓN	116
11.	PROPUESTAS DE IMPLANTACIÓN	134



- ❑ El informe sobre el Análisis de los Costes Públicos de Contexto Transfronterizo (CPCT) tiene su origen en el tratado entre España y Portugal sobre **Cooperación Transfronteriza entre entidades e instancias Territoriales del año 2002** (Tratado de Valencia) que regula la práctica de dicha cooperación y ofrece cobertura jurídica a las mismas.
- ❑ Al amparo de dicho tratado, se crea en el año **2006** la **Comisión Hispano – Portuguesa para la Cooperación Transfronteriza**, que representa a dichos Gobiernos nacionales y los Gobiernos regionales fronterizos (las cuatro Comunidades Autónomas españolas fronterizas con Portugal y las Comisiones de Coordinación Regional en Portugal de las regiones fronterizas). Desde ese momento, dicha comisión se encargará de controlar su aplicación e impulsar el desarrollo de dicha cooperación transfronteriza.
- ❑ En una de sus reuniones, dicha comisión acuerda la creación de un Comité Sectorial sobre los **“Costes Públicos de Contexto Transfronterizo” (en adelante CPCT)** en el año 2009, cuyos integrantes son los Ministerios de Asuntos Exteriores de los países del acuerdo (España y Portugal), las regiones fronterizas de ambos países, y el Instituto Financiero para el Desarrollo Regional de Portugal. Esta comisión acuerda a su vez, constituir un **Grupo de Trabajo específico sobre los CPCT**, encomendado desde el Estado a las Regiones fronterizas la elaboración de dichos informes.
- ❑ Por su parte, **la Junta de Castilla y León y la Xunta de Galicia**, durante los años 2010 y 2011, han organizado diversas reuniones para el desarrollo del objetivo propuesto por dicho Comité Sectorial, en las cuales se ha conseguido un avance en dicha materia, definiendo el concepto de CPCT, y las principales áreas de trabajo del proyecto. Estas áreas se corresponden con Transporte y Comunicaciones, Sanidad y Emergencias, Servicios sociales y Empleo, Administración Pública e innovación y desarrollo empresarial.
- ❑ **El presente informe pretende desarrollar la parte del proyecto dedicada al área de transportes y comunicaciones, y en especial en lo relacionado con el subgrupo de transporte de mercancías y la prestación de servicios logísticos.**

- ❑ Se entiende por Costes Públicos de Contexto Transfronterizo (en adelante, CPCT) entre España y Portugal, en el ámbito del transporte de mercancía y los servicios logísticos, aquellos derivados de la aplicación de disposiciones establecidas en normativas u otros instrumentos legales, cuyo control corresponde en exclusiva a entidades o instituciones gubernamentales o de carácter público y cuya aplicación incluye al territorio fronterizo entre España y Portugal.
- ❑ La identificación de estos costes requiere además, bajo la perspectiva del transporte de mercancías y la logística, una diferenciación relevante, *asociada a las limitaciones que generarían en la razonable fluidez del transporte de mercancías, y otros aspectos de la cadena logística*:
  - Desde un **enfoque estricto**, los costes públicos de contexto transfronterizo: 1) **incrementan de manera directa el coste del servicio de transporte**, y 2) **limitan** desde el punto de vista práctico la fluidez del transporte de mercancías entre los países (desaprovechando las máximas capacidades autorizadas en ambos países y/o requiriendo manipulación de la carga). Entre ellos se encuentran: **diferencias en gálibos** ferroviarios autorizados, **dimensiones diferentes** en las condiciones permitidas **de transporte por carretera**,...
  - Una definición **menos estricta de los CPCT** incluiría **únicamente la primera condición**, y de forma más atenuada, el **incremento del coste del servicio de transporte**. Por ejemplo, la **implantación de sistemas de peajes** en las carreteras, suponen un aumento del coste de transporte, pero **una vez satisfecho el pago, el servicio se presta en las mismas condiciones en las que se inició**, en términos de manipulación de carga o modificación del medio de transporte empleado. El CPCT se deriva de las disfunciones generadas para realizar ese pago al margen de su propio importe, aunque este último aspecto sea el de impacto mas relevante.
- ❑ La **repercusión de estos CPCT en el conjunto de la cadena logística**, de la cual el transporte es el eslabón mas importante, **se encuentra precisamente en el transporte**, junto con algunos elementos administrativos y de comunicación que son analizados en el presente estudio

- ❑ No se ha analizado la normativa específica de las cadenas logísticas de diferentes productos (alimentarios por su importancia en la Comunidad de Castilla y León), o relacionadas con la naturaleza de sus productos (normativa sanitaria, de manipulación,...), porque se entiende que exceden el objetivo del presente trabajo.
- ❑ En relación a otros aspectos de carácter logístico (naves, compatibilidad de sistemas informáticos y demás), o no se han detectado CPCT de relevancia, o bien son de naturaleza privada (compatibilidad de sistemas de información entre operadores de ambos países), por lo que no se consideran dentro del ámbito de este estudio

## Metodología

- ❑ A partir de la definición desarrollada anteriormente, se realizó una clasificación considerando las diferentes áreas relacionadas con las actividades del transporte y logística, que a priori, se consideraron susceptibles de presentar CPCT, en función del ámbito de alcance de los costes, y que serían objeto de análisis, ellas son:
  - ❖ Carretera
  - ❖ Ferrocarril
  - ❖ Aduanas
  - ❖ Fiscalidad
  - ❖ Comunicación.
  
- ❑ Se identificaron aquellos elementos a partir de los cuales se podrían generar CPCT vinculados a las áreas anteriormente señaladas, realizando, posteriormente, un análisis de la normativa de aplicación a cada una de estas áreas con el objetivo de determinar las causas sobre las cuales se fundamentarían estos CPCT.
  
- ❑ Se elaboró un cuestionario destinado a miembros del Grupo de Transporte y Logística de la Comisión **Hispano – Portuguesa para la Cooperación Transfronteriza**, en el que se presentaron posibles CPCT en los diferentes ámbitos del transporte y la logística con el objetivo de determinar la existencia o no de CPCT para cada uno de los conceptos propuestos, así como su nivel de impacto en la actividad, la prioridad y viabilidad para su resolución. Se puntualiza que el **nivel de respuesta obtenido fue muy escaso** (tan solo la Asociación CyLog y Puertos de Galicia).



## Metodología



### CARRETERA

- ❑ Se analizaron diferentes aspectos relacionados con la carretera, tanto desde el punto de vista de la **adecuación de la infraestructura** como de las **condiciones para la prestación de los servicios de transporte** por carretera entre ambos países.
- ❑ En primer lugar, se examinaron las **infraestructuras** de carretera existentes en los **pasos fronterizos mas relevantes** entre ambos países (vías de alta capacidad) con el objetivo de determinar las **condiciones de las mismas**. Para ello se analizaron los documentos específicos del Ministerio de Fomento, tal como el **Libro de Pasos Fronterizos entre España y Portugal de 2009**.
- ❑ Por otro lado se **analizaron las Intensidades Medias Diarias**, clasificadas por tipo de vehículo a partir del **Mapa de Tráfico 2009**.
- ❑ Las **dimensiones máximas** permitidas (altura, ancho y largo máximo) en ambos países para el transporte de mercancías por carretera, se obtuvo a partir de la legislación vigente tanto a nivel europeo como a nivel Español y Portugués.
- ❑ El análisis correspondiente a los **nuevos peajes** implantados en algunas autopistas portuguesas se basó en el **identificación y revisión de la normativa** correspondiente (definición de tasas, tramos de aplicación, adquisición de dispositivos, condiciones para vehículos extranjeros,...) y en el **monitoreo hemerográfico** para detectar las potenciales repercusiones generadas por la implantación de estos nuevos peajes.
- ❑ En cuanto a las **restricciones a la circulación** entre España y Portugal, se realizó una comparativa entre la información publicada por los organismos correspondientes tanto en España como en Portugal des circulares las únicas existentes en Portugal se refieren al transporte de mercancías peligrosas. Respecto al calendario español las restricciones se obtuvieron de *la Resolución de 29 de diciembre de 2010, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2011*.

## Metodología



### FERROCARRIL

- ❑ Se analizaron las infraestructuras ferroviarias de ambos países, y en particular, los puntos fronterizos fueron objeto de análisis, con especial énfasis en aspectos como: ancho de vía, gálibo, pendientes y rampas, cargas máximas por eje, velocidades máximas, longitud máxima del tren, electrificación, instalaciones de seguridad, comunicación, sistemas de señalización e interoperabilidad. Para ello, se utilizó la **Declaración de Red de ADIF 2011 en el caso de España y el Directório da Rede 2011 de Refer.**
- ❑ Los condicionantes operativos y administrativos de ambos sistemas, se estudiaron a partir de la **normativa** de ambos países.
- ❑ Los Cánones aplicables al transporte de mercancías en España (por la utilización de infraestructura ferroviaria y adjudicación de la Capacidad de Red, y por la utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias) se analizaron a través de la revisión de la **normativa** que los regula. En el caso portugués, la única Tarifa Base que debe soportar el usuario de la Red se encuentra contenida en el **Directorio da Rede 2011** de Refer.



### ADUANAS

- ❑ Los potenciales costes públicos de contexto transfronterizo entre ambos países en el ámbito aduanero, se examinaron a través de la revisión de la legislación correspondiente. para lo cual fue necesaria la legislación referente a este asunto contenida en los *Reglamentos Nº 3830/92 y Nº 1380/93.*

## Metodología



### FISCALIDAD

- ❑ Los costes fiscales analizados (básicamente impuestos indirectos) que afectan al Transporte de Mercancía por Carretera en cada uno de los países se refieren a:
  - ❖ IVA (según sus clasificaciones y para ambos países)
  - ❖ Impuesto de Hidrocarburos (I.H. - España) – Imposto sobre Produtos Petrolíferos (I.S.P.- Portugal)
  - ❖ Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (I.V.M.D.H.)
- ❑ La revisión e identificación de su aplicación se realizó a través del análisis normativo de la legislación correspondiente.



### COMUNICACIÓN

- ❑ El análisis del roaming internacional aplicado a las llamadas telefónicas entre países por parte de las compañías telefónicas de ambos países se fundamentó en la revisión de los precios máximos establecidos por la UE, así como de los precios medios cobrados en cada uno de los países según la información publicada por la Comisión Europea.



## Legislación Analizada



### FISCALIDAD

IVA

- Ley 37/1992, de 28 de diciembre, actualizada a 01 de enero de 2009.
- Directiva 2008/9/CE, de 12 de febrero.
- Directiva 2008/117/CE, de 16 de diciembre.
- Ley 2/2010, de 01 de marzo.
- Decreto-Lei 102/2008

Impuestos de Hidrocarburos (I.H.)  
 Impuestos sobre Productos Petrolíferos (I.S.P., por sus siglas en portugués)

- Ley 38/1992, de 28 de diciembre
- Ley 36/2006, de 28 de noviembre
- Orden EHA/3929/2006, de 21 de diciembre
- Decreto-Lei nº 566/99 de 22 de Diciembre
- Código dos Impostos Especiais de Consumo (IEC).
- Portaria 30-A/2007 de 5 de Enero

Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos

- Ley 24/2001, de 27 de diciembre
- Ley 21/2001, de 27 de diciembre
- Orden HAC/1554/2002, de 17 de junio
- Orden EHA/3929/2006, de 21 de diciembre



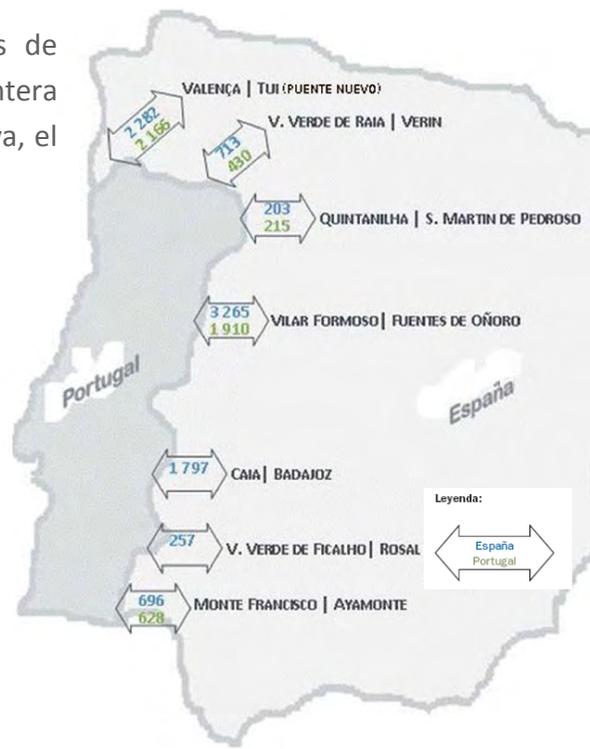
### COMUNICACIÓN

Roaming

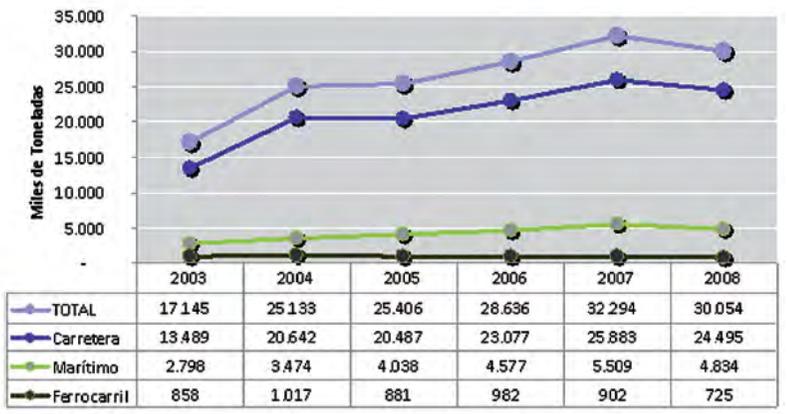
- Reglamento Nº 717/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo del 27 de junio de 2007.

- Según el **Observatorio Transfronterizo de España y Portugal (OTEP)**, el volumen de tráfico de mercancías transportadas entre estos países **ha aumentado desde el año 2003 en más de un 80%**, alcanzando en el año 2007 el valor máximo que superaba los 32 millones de toneladas. El modo de transporte que más ha absorbido dicho aumento es el **modo carretera**. El modo ferroviario ha sufrido un descenso en volumen de mercancías transportadas, y, derivadamente, en su cuota modal.
- En la imagen adjunta se puede observar dicha evolución, expuesta según los diferentes modos de transporte, y las Intensidades Medias Diarias en las principales fronteras hispano – lusas, donde la frontera de Fuentes de Oñoro / Vilar Formoso es la que mayores volúmenes de intercambios realiza. Se observa, el descenso experimentado en al año 2008.

## INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE CAMIONES EN LAS PRINCIPALES FRONTERAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL 2008



## EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS ENTRE PORTUGAL Y ESPAÑA 2003 - 2008



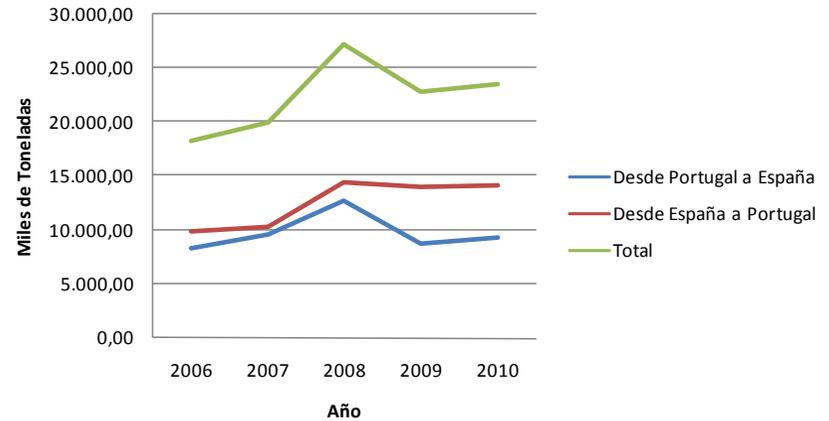
Fuente: Observatorio Transfronterizo España - Portugal

Fuente: Observatorio Transfronterizo España - Portugal

## Intercambios comerciales entre España y Portugal

- ❑ El intercambio comercial, en volumen, entre España y Portugal muestra, en el período 2006 – 2010, un superávit comercial favorable a España, viéndose acrecentado en los últimos dos años.
- ❑ El **flujo de mercancía desde Portugal a España**, experimentó un crecimiento de más del **50 %** entre los años **2006** y **2008** (máximo del período), descendiendo en el año 2009 un **31,4%** en relación al año 2008, incrementándose levemente en el año 2010, situándose por encima de las **9 millones de toneladas**.
- ❑ El **flujo de mercancía desde España a Portugal**, sigue una tendencia de crecimiento similar hasta el año 2008, cuando se produce un crecimiento de algo menos del **50 %** (inferior al experimentado por el flujo Portugal-España). Manteniéndose en el nivel alcanzado en el año 2008, durante los años posteriores, 2009-2010, es decir, alrededor de las 14 millones de toneladas.

**Flujo de mercancía entre España y Portugal. 2006-2010**



- ❑ El **flujo total de mercancías intercambiadas entre ambos países** experimenta, en consecuencia, una evolución similar hasta el año 2008, resultando **significativas las diferencias a partir de dicho año** (mantenimiento en el flujo España-Portugal, descenso en la relación Portugal-España). A continuación se muestra su evolución

**Flujo de mercancía entre España y Portugal. 2006-2010 (Miles de Toneladas)**

Miles de toneladas transportadas			
Año	Desde Portugal a España	Desde España a Portugal	Total
2006	8.368,49	9.903,39	18.271,88
2007	9.680,24	10.325,29	20.005,52
2008	12.794,40	14.467,29	27.261,69
2009	8.773,18	14.095,29	22.868,47
2010	9.436,22	14.117,80	23.554,02
<b>TOTAL ACUMULADO</b>	<b>49.052,53</b>	<b>62.909,06</b>	<b>111.961,59</b>

Fuente:AEAT



- El flujo de mercancías **desde Portugal a España** para el año 2010, sigue la misma distribución modal que el flujo inverso de mercancías, **desde España a Portugal**; es decir, el modo de transporte más utilizado es la **carretera** representando un **95,63 %** del total. El modo **marítimo** representa un **3,73 %**, el **ferrocarril** un **0,53 %** y otros modos un **0,11%**
- En el año 2010, las **Comunidades Autónomas de Galicia, Andalucía, Extremadura y Castilla y León** concentran el **54,93 %** del flujo desde Portugal a España.

Comunidad Autónoma	Miles de toneladas	% de Total de tn
Galicia	2.543,06	26,95%
Castilla y León	561,20	5,95%
Extremadura	884,98	9,38%
Andalucía	1.193,96	12,65%
<b>Total CCAA limítrofes con Portugal</b>	<b>5.183,20</b>	<b>54,93%</b>
<b>Total España</b>	<b>9.436,22</b>	<b>100,00%</b>

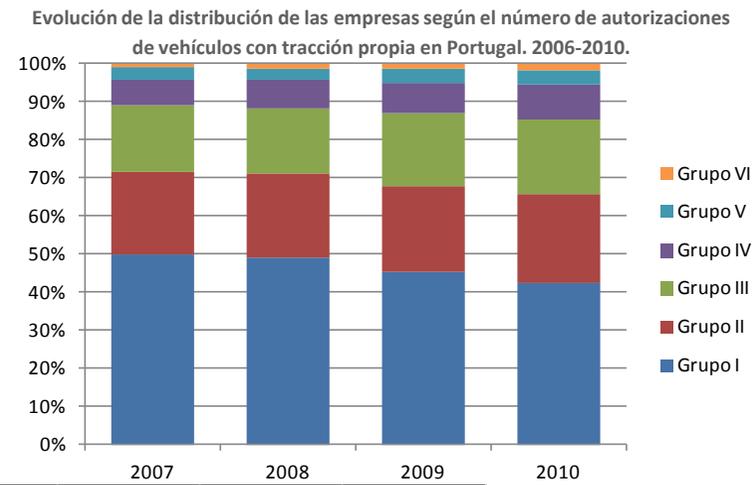
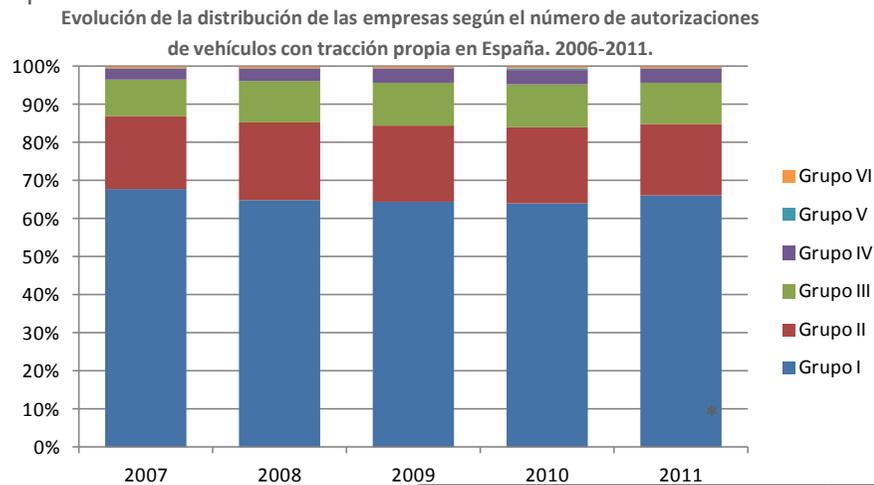
- De la misma manera que sucede en el caso anterior, el **modo de transporte más empleado** para el flujo de mercancía desde las Comunidades Autónomas fronterizas españolas de la zona Oeste a Portugal **es la carretera**, aunque puede apuntarse, igualmente, el **modo marítimo principalmente para Andalucía**, mientras que en Galicia, el modo carretera representa casi el 100% del total de flujo transportado por la Comunidad.

### Flujos de tráfico- Desde Portugal a España Flujos de mercancía desde Portugal a España. Distribución Modal por CC.AA.- Año 2010\*- Miles de tn.



### Evolución del Sector de transporte de Mercancías por Carretera

- La estructura empresarial del sector del **Transporte de Mercancía por Carretera**, tanto de España como de Portugal, se encuentra **muy atomizada**, registrando escasas variaciones en ambos casos en el período 2007 – 2010(2011), aunque **en el caso portugués** se observa una **leve y progresiva tendencia hacia la concentración** del sector en **empresas de mayores dimensiones**. En el caso **español**, entre el **60%** y el **70%** de las empresas, disponen de **una o dos autorizaciones**, mientras que en **Portugal**, esta cifra desciende hasta un **50%** de las empresas. En un segundo escalón se encuentran las empresas que cuentan con **3 y 4 autorizaciones**, representando un porcentaje **similar en ambos países** (20% del total). Muy alejados de los dos grupos anteriores, se encuentran las empresas correspondientes al **grupo III (de 5 a 10 autorizaciones)**, resultando con **mayor presencia en Portugal**, en comparación a España (**algo menor del 20% en Portugal, mientras que en España equivale al 10% aproximadamente**). La **presencia de empresas con más de 11 autorizaciones es mayor en Portugal**, reafirmando la mayor concentración en este país respecto a España. No obstante, en ambos países en general, las autorizaciones de vehículos pesados con tracción propia se encuentran muy repartidas entre todas las empresas.



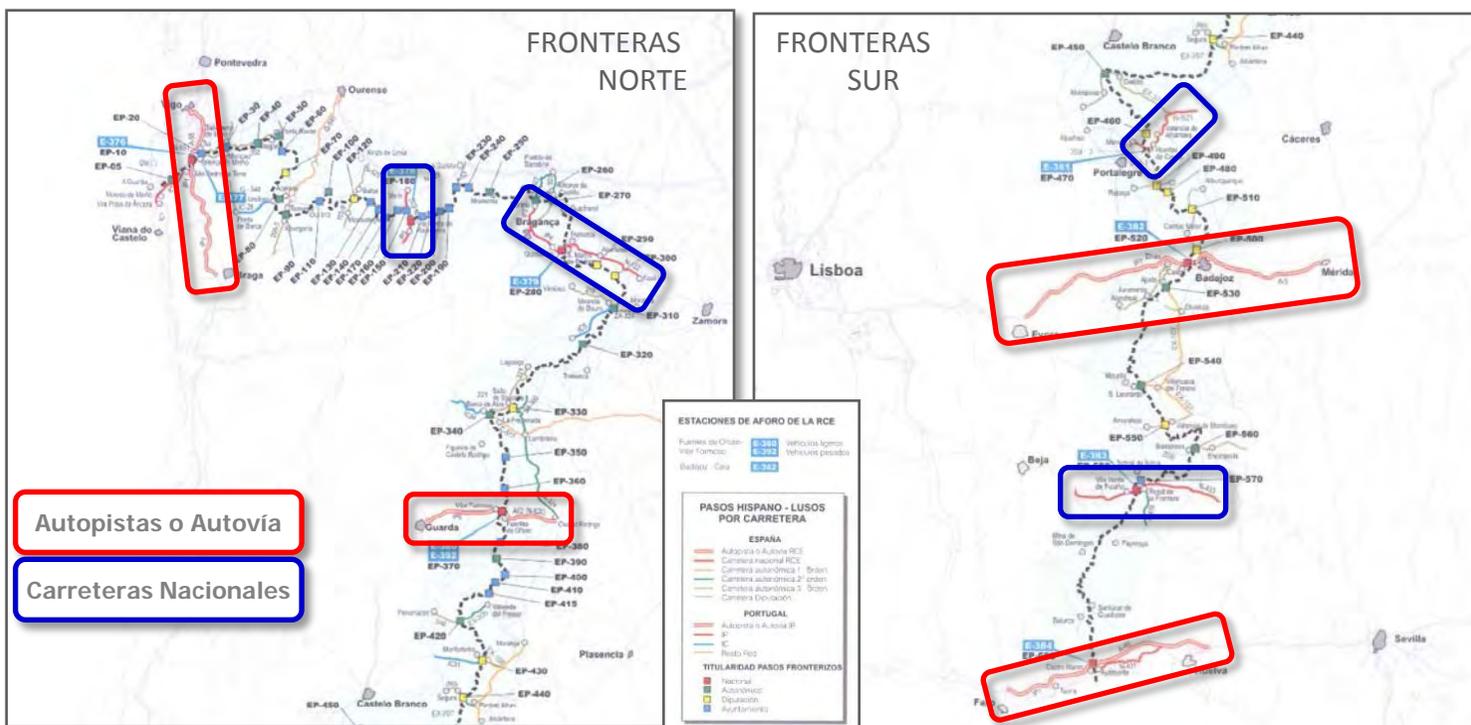
PAÍS	Grupo según el número de vehículos pesados con tracción propia					
	Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV	Grupo V	Grupo VI
ESPAÑA	Entre 1 y 2	Entre 3 y 4	Entre 5 y 10	Entre 11 y 20	Entre 21 y 60	Más de 60
PORTUGAL	Entre 1 y 2	Entre 3 y 4	Entre 5 y 9	Entre 10 y 19	Entre 20 y 49	Más de 50

\* Datos provisionales

### 3. Costes Públicos de Contexto Transfronterizos - Carretera

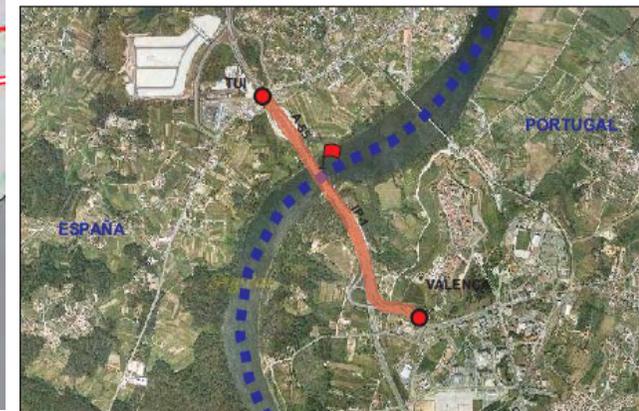
#### 3.1. Principales Pasos fronterizos por carretera

- La adecuada correspondencia entre las carreteras que conectan el territorio español y el portugués resulta de relevante importancia desde la perspectiva de la libre circulación de mercancías por los costes de contexto que pueda generar. Entre los 61 pasos fronterizos existentes entre ambos territorios, destacan 8 carreteras de alta capacidad de los cuales, **4 pasos se refieren a autopistas o autovías y las 4 restantes son carreteras nacionales.**
- A continuación se analizan las condiciones generales de estos pasos principales, para determinar los potenciales costes públicos de contexto transfronterizos que se generarían, en aquellos casos en los que las infraestructuras viarias no resultasen adecuadas, o de características diferentes, obligando a los tráficos de mercancías a optar por carreteras de menor capacidad, con velocidades menores y con itinerarios más indirectos.



### Tui (Puente Nuevo)/ Valença do Minho

- Este paso fronterizo se sitúa en la provincia de Pontevedra y más concretamente sobre la **Autovía del Atlántico (A-55)**, que une las localidades de Vigo y Tuy en Pontevedra. Esta autovía dispone de una longitud de 31 km aproximadamente desde Vigo a Tui, los dos primeros en calzada doble y a partir del pk 2 en autovía. Este paso conecta con la IP-1 en Portugal (distrito de Viana do Castelo).
- El tramo de la carretera que une ambos países se trata de una autovía compuesta por una sección de dos calzadas de 7,50 metros de anchura más dos arcenes de 2,00 metros a cada lado.
- Esta autovía dispone de una pendiente poco acusada en este tramo (llano 0% -2%), un firme de tipo bituminoso. La velocidad media aproximada del tramo es de 90 km/hora.



Fuentes: Pasos Fronterizos entre España y Portugal e Inventario de la Red de Carreteras del Estado. Ministerio de Fomento



#### Tui (Puente Nuevo)/ Valença do Minho

- ❑ La intensidad media diaria correspondiente a la estación de aforo localizada en el P.K. 31 de la **Autovía del Atlántico (A-55)** se encuentra distribuida de manera equitativa entre los sentidos ascendente y descendente.
- ❑ En sentido ascendente (hacia Portugal), los **vehículos pesados** representan un **11,32 %** del **total del tráfico**. Dentro de la **composición del número de vehículos pesados** el **1,39%** corresponde a **mercancías peligrosas (MMPP)**.
- ❑ En sentido descendente (hacia España), los **vehículos pesados** representan un **11,85 %** del total del tráfico. Al igual que en dirección ascendente, el **1,33 %** de los vehículos que transportan mercancías pesadas corresponde a mercancías peligrosas (MMPP).
- ❑ En **ambos sentidos**, los **vehículos pesados** representan un **11,58 %** del **total del tráfico**. De todas los **vehículos pesados**, el **1,36 %** transportan mercancías peligrosas.

Autovía del Atlántico (A-55). Estación de aforo PK 31				
Intensidad media diaria		ESPAÑA- PORTUGAL	PORTUGAL-ESPAÑA	AMBOS SENTIDOS
Tipo de vehículo	Total	8.916	8.866	17.782
	Motos	40	40	80
	Ligeros	7.867	7.775	15.642
	Pesados	1.009	1.051	2.060
	% Pesados	11,32%	11,85%	11,58%
	% Vehículos pesados de MMPP/ Total vehículos pesados	1,39%	1,33%	1,36%

Fuente: Mapa de Tráficos 2009

### Pasos Fronterizos. Verín / Villa Verde Raia

- El paso fronterizo de Verín en Ourense pertenece a la carretera nacional N-532. Esta carretera tiene su comienzo en la localidad de Verín, en su cruce con la carretera nacional N-525 y tiene una longitud de 14 km aproximados. Esta carretera se compone de una carretera convencional con un carril en cada sentido de circulación. Este paso fronterizo comunica España con la autovía En 103-5 (IP 3) en el distrito de Vila – Real.
- Sin embargo, en el mismo entorno se desarrolla la autovía A-75 que conecta la carretera A-52 con la frontera francesa y enlaza con la autovía lusa A-24 Feces de Abaixo. Fue puesta en servicio con la inauguración del puente internacional en junio de 2010
- La nueva autovía hacia la frontera discurre por la margen izquierda de la N-532 (carretera de Verín-Portugal) y cuenta con un recorrido de 12 kilómetros aproximadamente.



Fuentes: Pasos Fronterizos entre España y Portugal e Inventario de la Red de Carreteras del Estado. Ministerio de Fomento

#### Pasos Fronterizos. Verín / Villa Verde Raia

- En el caso de la carretera nacional N-532, el mapa de tráfico 2009 registra en la estación de aforo localizada en el P.K. 14,9, únicamente intensidades medias diarias en ambas direcciones (ascendente y descendente) y, en lo referente al tipo de vehículo que las transporta, indica que el **11,45%** de los vehículos que diariamente pasan por esta estación de aforo, son vehículos pesados.
- Del total de vehículos pesados no existe registro de cuantos corresponden a **mercancías peligrosas (MMPP)**.

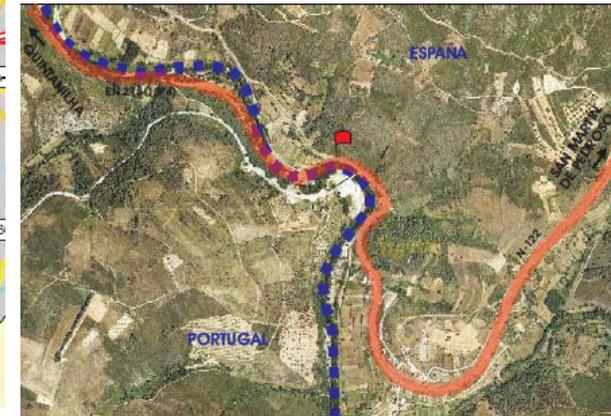
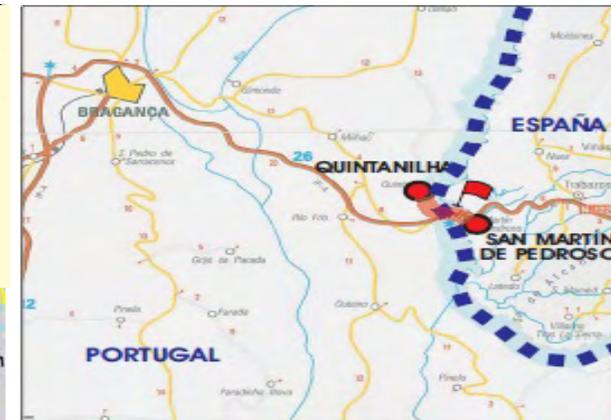
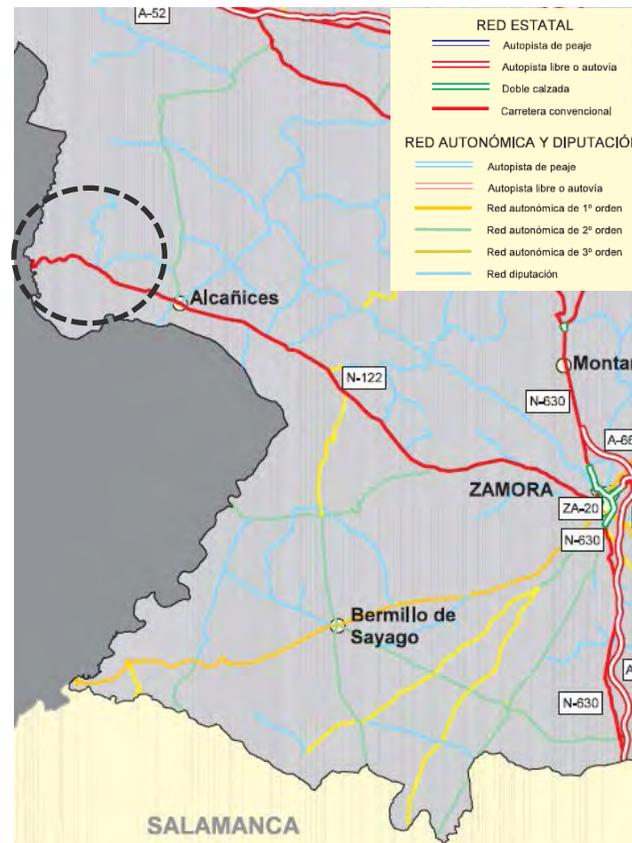
Carretera nacional N-532.Estación de aforo PK 14,9		
Intensidad media diaria		AMBOS SENTIDOS
Tipo de vehículo	Total	7.075
	Motos	21
	Ligeros	6.244
	Pesados	810
	% Pesados	11,45%
	% Vehículos pesados de MMPP/ Total vehículos pesados	0,00% *

Fuente: Mapa de Tráfico 2009

\* No existe registro de los datos

### Pasos Fronterizos. San Martín de Pedroso / Quitanilha

- El paso fronterizo de San Martín de Pedroso en Zamora se sitúa sobre la carretera nacional N-122. Esta carretera comunica Aragón, Castilla y León y Portugal por el valle del Duero, aunque parte de su recorrido ha sufrido transformaciones en carreteras de mayores prestaciones como autovías en las provincias de Zamora, Valladolid y Soria. Este paso fronterizo comunica España con la carretera lusa EN 218-1 (IP4) en el distrito de Bragança.
- Esta carretera en la provincia de Zamora cuenta con un recorrido de 122 km aproximadamente, de los cuales únicamente los 2 primeros son de doble calzada siendo los restantes pertenecientes a una carretera convencional de pavimento bituminoso con una única calzada de 7 metros de anchura y dos arcones de 1 metro a cada uno de sus lados.
- La pendiente del terreno se denomina ondulada ya que se encuentra entre un 2% y un 4%.



Fuentes: Pasos Fronterizos entre España y Portugal e Inventario de la Red de Carreteras del Estado. Ministerio de Fomento

#### Pasos Fronterizos. San Martín de Pedroso / Quitanilha

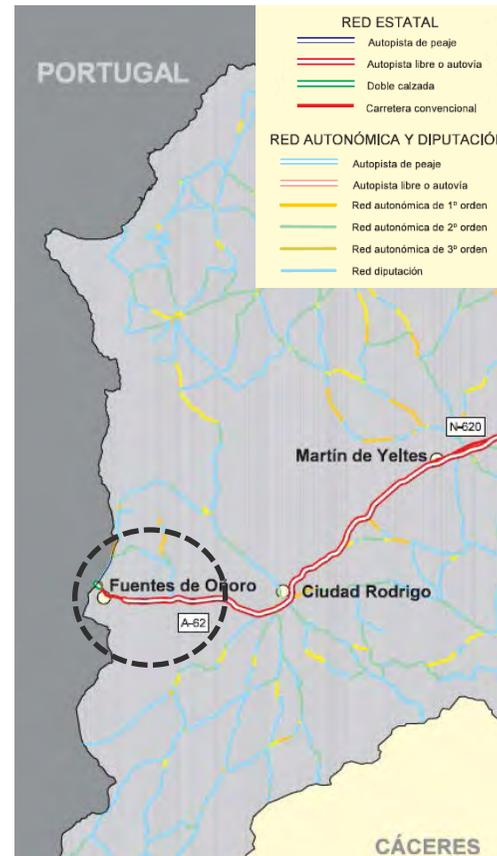
- Al igual que en el caso del paso fronterizo entre Verín / Villa Verde Raia, el mapa de tráficos 2009 registra únicamente intensidades medias diarias en ambas direcciones en la estación de aforo localizada en el punto kilométrico 538 de la carretera nacional N-122, sin distinguir el sentido de los flujos (hacia Portugal ó hacia España)
- La información disponible indica que el **11,43%** de los vehículos que diariamente pasan por esta estación de aforo, son **vehículos pesados** y que del total de estos, el **23,35 %** corresponde a **mercancías peligrosas (MMPP)**.

Carretera nacional N-122. Estación de aforo PK 538		
Intensidad media diaria		AMBOS SENTIDOS
Tipo de vehículo	Total	1.724
	Motos	0
	Ligeros	1.527
	Pesados	197
	% Pesados	11,43%
	% Vehículos pesados de MMPP/ Total vehículos pesados	23,35%

Fuente: Mapa de Tráficos 2009

### Pasos Fronterizos. Fuentes de Oñoro / Villar Formoso

- Este paso fronterizo se sitúa en la carretera N-620 o Carretera de Castilla que comunica la provincia de Burgos con Portugal pasando por Salamanca. En diversos tramos de su recorrido esta siendo desdoblada para conformar una vía de mejores características, la autovía A-62. Este paso fronterizo comunica España con la carretera IP 5 portuguesa.
- Concretamente, el punto de unión de ambos países esta compuesto por pasos diferentes para los vehículos ligeros y para los vehículos pesados (paso compuesto), con dos infraestructuras diferentes, la N-620 para el paso de vehículos ligeros con una calzada doble de 7 metros de anchura y arcenes de 1,5 metros a cada lado y la N-620 a para el paso de vehículos pesados (datos de 2009). La velocidad media del tramo es de 30 km/hora aproximadamente y se considera un tramo llano, debido a que la pendiente no supera en ningún caso el 2%
- Esta prevista la finalización de la A-62 hasta la frontera lusa (7 km) que la convertiría en una unión con vías de alta capacidad.



Fuentes: Pasos Fronterizos entre España y Portugal e Inventario de la Red de Carreteras del Estado. Ministerio de Fomento

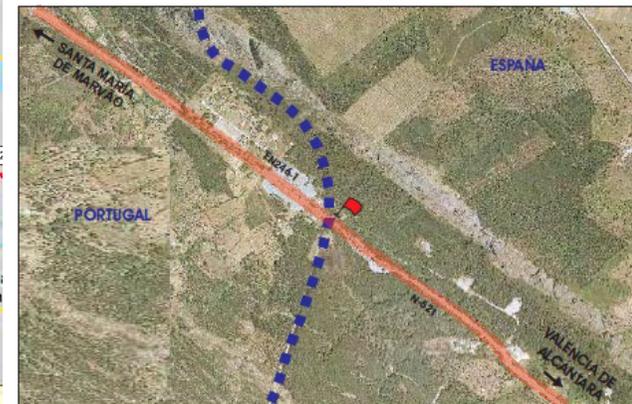
#### Pasos Fronterizos. Fuentes de Oñoro / Villar Formoso

- La información relacionada con las intensidades medias diarias en la carretera N-620 o Carretera de Castilla recogidas en la estación de aforo localizada en el p.k. 351,65, indica que se registran un mayor número de vehículos en el sentido ascendente (hacia Portugal) que en el sentido descendente (hacia España).
- A pesar de ello, en sentido hacia Portugal, los vehículos pesados representan un **5,74 %** del tráfico total, sin registrar tráficos de mercancías peligrosas, mientras que en sentido descendente (hacia España), el **7,61 %** del total del tráfico corresponde a vehículos pesados, y al igual que en los tráficos con dirección a Portugal, no existe tráfico de mercancías peligrosas.

Carretera nacional N-620. Estación de aforo PK 351,65				
Intensidad media diaria		ESPAÑA- PORTUGAL	PORTUGAL-ESPAÑA	AMBOS SENTIDOS
Tipo de vehículo	Total	3.412	2.825	6.237
	Motos	9	6	15
	Ligeros	3.207	2.604	5.811
	Pesados	196	215	411
	% Pesados	5,74%	7,61%	6,59%
	% Vehículos pesados de MMPP/ Total vehículos pesados	0,00%	0,00%	0,00%

#### Pasos Fronterizos. Valencia de Alcántara / Santa Mará de Marvão

- El paso fronterizo situado en la provincia de Cáceres a la altura del municipio de Valencia de Alcántara se sitúa en la carretera nacional N – 521 con una longitud de 139 km aproximadamente. Esta carretera discurre desde la localidad de Trujillo en Cáceres hasta la frontera portuguesa, enlazando con la carretera lusa EN – 256 en el distrito de Portalegre.
- El paso fronterizo se sitúa en el municipio de Valencia de Alcántara, y consiste en una carretera convencional de una única calzada, de 7 metros de ancho con arcenes de 1,5, metros a ambos lados de la calzada y tipo de firme bituminoso.
- La pendiente del terreno en este tramo se denomina ondulada ya que se encuentra entre un 2% y un 4% y la velocidad media del tramo se estima en 65 km/hora.



Fuentes: Pasos Fronterizos entre España y Portugal e Inventario de la Red de Carreteras del Estado. Ministerio de Fomento

#### Pasos Fronterizos. Valencia de Alcántara / Santa Mará de Marvao

- Al igual que en otros pasos fronterizos anteriormente identificados, el mapa de tráfico 2009 no diferencia en ambos sentidos los tráfico registrados en la estación de aforo localizada en el p.k. 151,8 de la carretera nacional N – 521.
- A partir de la información disponible, se cuantifican en el 4,62% de los vehículos que diariamente pasan por esta estación de aforo, como vehículos pesados.

Carretera nacional N – 521. Estación de aforo PK 151,8		
Intensidad media diaria		AMBOS SENTIDOS
Tipo de vehículo	Total	2.058
	Motos	25
	Ligeros	1.938
	Pesados	95
	% Pesados	4,62%
	% Vehículos pesados de MMPP/ Total vehículos pesados	0,00%

Fuente: Mapa de Tráfico 2009

### Pasos Fronterizos. Badajoz / Caia

- El paso fronterizo entre España y Portugal de Badajoz se sitúa sobre la autovía A-5 o Autovía del Suroeste que conecta Madrid con la frontera de Portugal, discurrendo por Castilla la Mancha y Extremadura con una longitud de total de 408 km. Este paso fronterizo une esta autovía española con la carretera IP 7 en el distrito de Portalegre.
- Dicho paso, se compone de dos calzadas de 7 metros de ancho cada una (dos carriles en cada sentido) con arcenes en los extremos de 1,5 metros de ancho.
- Se considera un tramo llano, debido a que la pendiente no supera en ningún caso el 2% (pendiente del tramo fronterizo) y la velocidad media es de 95 km/hora.



Fuentes: Pasos Fronterizos entre España y Portugal e Inventario de la Red de Carreteras del Estado. Ministerio de Fomento

#### Pasos Fronterizos. Badajoz / Caia

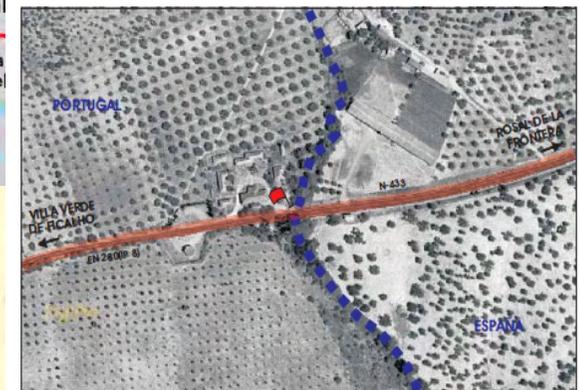
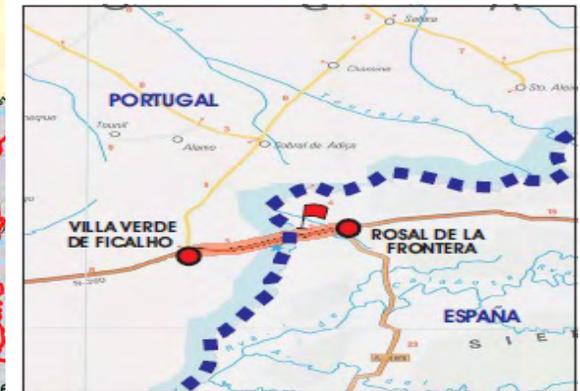
- ❑ Como se puede observar, la intensidad media diaria de la autovía A-5 o Autovía del Suroeste se encuentra **distribuida de manera equilibrada** entre ambos sentidos de la autovía y es el principal punto fronterizo empleado por los vehículos pesados a lo largo de la frontera .
- ❑ En sentido ascendente (Madrid-Badajoz), los **vehículos pesados representan un 18,52 %** del total del tráfico. De ellos, el número de vehículos diarios que transportan **mercancías peligrosas (MMPP)**, asciende a **41 ( lo que supone un 4,61 %)**.
- ❑ En sentido contrario (Badajoz-Madrid), **los vehículos pesados representan un valor similar, 18,18 %** del total del tráfico. De ellos, 35 corresponden a **mercancías peligrosas (MMPP)**, lo que supone un **4,13 % del total de vehículos pesados**.
- ❑ En **ambos sentidos, los vehículos pesados representan un 18,35 % del total del tráfico**. De ellos, 77 corresponden a **mercancías peligrosas (MMPP)**, lo que supone un **4,37 %** de los vehículos pesados

Autovía del Suroeste (A5). Estación de aforo PK 407,72				
Intensidad media diaria		ESPAÑA- PORTUGAL	PORTUGAL-ESPAÑA	AMBOS SENTIDOS
Tipo de vehículo	Total	4.805	4.797	9.602
	Motos	28	12	40
	Ligeros	3.887	3.913	7.800
	Pesados	890	872	1.762
	% Pesados	18,52%	18,18%	18,35%
	% Vehículos pesados de MMPP/ Total vehículos pesados	4,61%	4,13%	4,37%

Fuente: Mapa de Tráficos 2009

### Pasos Fronterizos. Rosal de la Frontera / Vila V. Filcalho

- El paso fronterizo de Rosal de la Frontera, en Huelva, se sitúa en la carretera nacional N -433 y une el territorio español y portugués a través de la carretera portuguesa EN 260 (IP 8). Existen estudios para el acondicionamiento de esta carretera nacional y su reconversión en una vía rápida que uniría Sevilla con la frontera Portuguesa, que en la actualidad se encuentran parados. Esta nueva vía cuenta con oposición a su desarrollo por desarrollarse sobre el parque natural Sierra de Arcena y Picos de Aroche (declarado reserva de la Biosfera).
- En la actualidad, dicho paso fronterizo se compone de una carretera convencional de una única calzada de 7,10 metros de ancho con arcenes de 1,5 metros de ancho a cada uno de sus lados
- Se considera un tramo llano, debido a que la pendiente no supera en ningún caso el 2% (pendiente del tramo fronterizo) y la velocidad media aproximada de circulación es de 79 km / hora.



Fuentes: Pasos Fronterizos entre España y Portugal e Inventario de la Red de Carreteras del Estado. Ministerio de Fomento

#### Pasos Fronterizos. Rosal de la Frontera / Vila V. Filcalho

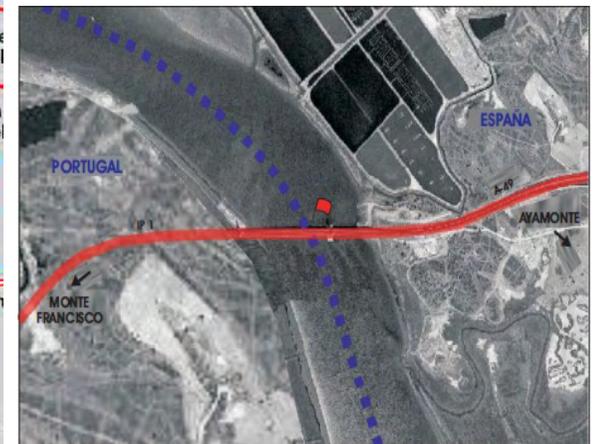
- ❑ Al igual que otros pasos fronterizos, anteriormente identificados, el *Mapa de carreteras 2009* sólo proporciona la **intensidad media diaria total**, (sin diferenciar el sentido del flujo) de la carretera nacional N -433, a partir de la información recogida en la estación de aforo localizada en el p.k. 155.
- ❑ Los **vehículos pesados** representan un **12,29 %** del total del tráfico, registrándose un elevado número de vehículos ligeros (87,06%).
- ❑ Los vehículos que transportan mercancías peligrosas por esta carretera nacional, corresponden a un 4,91 % del total de **vehículos pesados**.

Carretera nacional N -433. Estación de aforo PK 155		
Intensidad media diaria		AMBOS SENTIDOS
Tipo de vehículo	Total	1.823
	Motos	2
	Ligeros	1.597
	Pesados	224
	% Pesados	12,29%
	% Vehículos pesados de MMPP/	
	Total vehículos pesados	4,91%

Fuente: Mapa de Tráficos 2009

### Pasos Fronterizos. Ayamonte / Monte Francisco (Vila Real de Santo Antonio)

- Este paso fronterizo situado en Ayamonte (Huelva) se sitúa sobre la Autopista del Quinto Centenario, A-49, autopista libre de peaje que sirve de conexión entre Sevilla, Huelva y el sur de Portugal con una longitud aproximada de 132 km. Esta autovía conecta con la IP 1 en el distrito de Faro en Portugal. Se han instalado, recientemente, peajes electrónicos en el lado portugués de esta autopista. Se analizan posteriormente en este estudio
- Este tramo del paso fronterizo se compone de dos calzadas de 7 metros de ancho cada una (dos carriles por sentido de la marcha) con arcenes a ambos lados. En otros tramos de la misma carretera, que no son el paso fronterizo, existen ampliaciones hasta los 3 carriles.
- Se considera un tramo de carretera llano, debido a que la pendiente no supera en ningún caso el 2% (pendiente del tramo fronterizo) y la velocidad media aproximada de circulación es de 90 km / hora.



Fuentes: Pasos Fronterizos entre España y Portugal e Inventario de la Red de Carreteras del Estado. Ministerio de Fomento

#### Pasos Fronterizos. Ayamonte / Monte Francisco (Villa Real de Santo Antonio)

- ❑ La intensidad media diaria correspondiente a la estación de aforo localizada en el p.k. 132,85 de la Autopista del Quinto Centenario, A-49 se encuentra distribuida de manera equitativa entre ambos sentidos de la carretera.
- ❑ En sentido ascendente (hacia Portugal), los **vehículos pesados** representan un **4,56 %** del **total del tráfico**. De ellos, el porcentaje de vehículos diarios que transportan **mercancías peligrosas (MMPP)**, representa un **7,95 %**.
- ❑ En sentido descendente (hacia España), los **vehículos pesados** representan un **5,25 %** del total del tráfico. De ellos, el porcentaje de vehículos diarios que transportan **mercancías peligrosas (MMPP)**, representa un **6,29 %**.
- ❑ En **ambos sentidos**, los **vehículos pesados** representan un **4,91 %** del **total del tráfico**. De ellos, le **7,06 %** de lo que se transporta corresponde a **mercancías peligrosas**.

Carretera nacional N -433. Estación de aforo PK 132,85				
Intensidad media diaria		ESPAÑA- PORTUGAL	PORTUGAL-ESPAÑA	AMBOS SENTIDOS
Tipo de vehículo	Total	6.616	6.670	13.286
	Motos	59	30	89
	Ligeros	6.255	6.290	12.545
	Pesados	302	350	652
	% Pesados	4,56%	5,25%	4,91%
	% Vehículos pesados de MMPP/	7,95%	6,29%	7,06%
	Total vehículos pesados			

Fuente: Mapa de Tráficos 2009

- La **existencia de diferencias** en las dimensiones máximas permitidas para los vehículos entre España y Portugal, en lo referente a la altura, ancho y longitud y en los pesos máximos autorizados, **podría generar un coste público de contexto transfronterizo** en el caso de **resultar necesarias manipulaciones o adaptaciones adicionales del camión o de la carga transportada**, generando un impedimento en la libre circulación entre ambos territorios, y causando un perjuicio en el flujo de transporte entre ambos países.
- Las **dimensiones y pesos máximos autorizados para el transporte internacional de mercancías** (correspondiente al contexto de este estudio) se encuentran **definidas en la Directiva 96/53/CE de 25 de julio de 1996** y se indican en la tabla adjunta. En el ámbito **nacional**, la Directiva otorga **libertad** a los estados miembros para establecer de forma independiente los **pesos máximos autorizados**, aunque mantiene las dimensiones máximas permitidas establecidas en el caso del transporte internacional.

PAIS	ALTURA	ANCHO	LARGO			PESO (Transporte Internacional)		
			CAMION RÍGIDO	TREN DE CARRETERA	VEHICULO ARTICULADO	CAMION RÍGIDO (2 ejes – 3 ejes)	TREN DE CARRETERA (4 ejes – +5 ejes)	VEHICULO ARTICULADO
ESPAÑA	4 m	2,55 m	12 m	18,75 m	16,5 m	18 tn – 24 tn	40 tn	40 tn – 44 tn*
PORTUGAL	4 m	2,55 m	12 m	18,75 m	16,5 m	18 tn – 24 tn	40 tn	40 tn – 44 tn*

- La coincidencia en dimensiones y pesos máximos autorizados para el transporte internacional, permite el flujo continuado de transporte de mercancías por carretera, **sin generar costes públicos de contexto transfronterizos**.

- En el transporte nacional, el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos en España, y el Decreto-Lei nº 133/2010, de 22 de Dezembro que altera el Regulamento Que Fixa os Pesos e as Dimensões Máximos Autorizados para os Veículos em Circulação (aprobado por el Decreto-Lei nº 99/2005), **establecen**, en términos generales, **idénticas dimensiones máximas permitidas** en ambos países, pero algunas **diferencias en los pesos máximos autorizados**.

PAIS	PESO (Transporte Nacional)		
	CAMION RÍGIDO (2 ejes – 3 ejes)	TREN DE CARRETERA (4 ejes – +5 ejes)	VEHICULO ARTICULADO
ESPAÑA	18 tn – 26 tn	36 tn – 40 tn	42 tn – 44 tn*
PORTUGAL	19 tn – 26 tn	37 tn – 40 tn	40 tn – 44 tn*

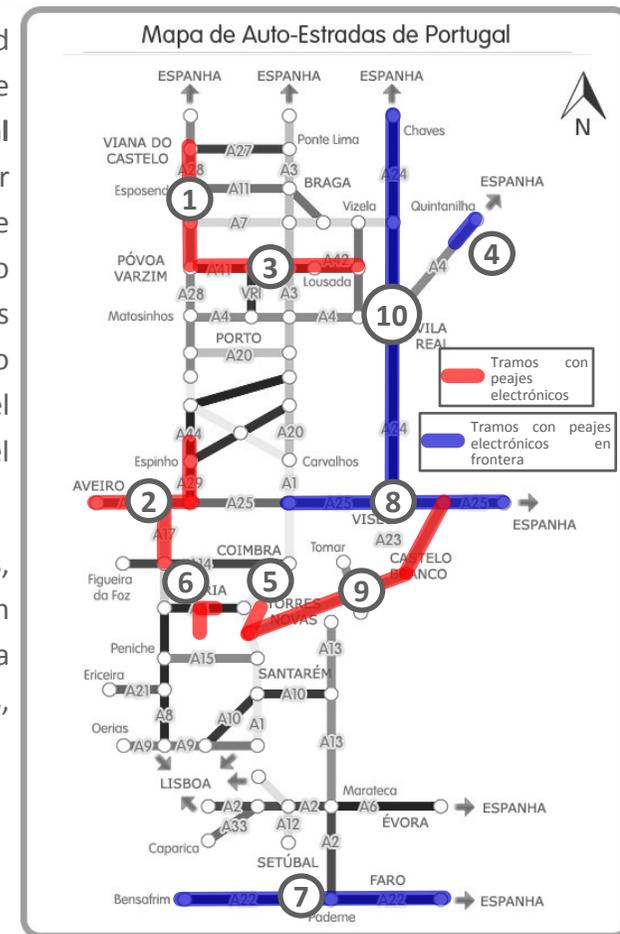
\*Tractora de 3 ejes con semitrailer de 2 o 3 ejes llevando un contenedor de 40' ISO como **operación de transporte combinado** / Tractora de 2 ejes con semitrailer de 3 ejes llevando un contenedor de 40' ISO como **operación de transporte combinado**

El establecimiento de nuevos peajes electrónicos en un número elevado de carreteras de la red viaria portuguesa, puesto en marcha el 15 de Octubre de 2010 a través de la normativa que se describe en este apartado, ha supuesto, por un lado, **la implantación de nuevas tasas al transporte de mercancía por el territorio portugués** (incrementado el coste del transporte), y por otro, **el diseño de una sistemática de pago** (al tratarse de peajes electrónicos). En el proceso de diseño e implantación de esta nueva sistemática, se han producido progresivos ajustes, generando en algunos casos, la imposibilidad de satisfacer el pago de esta tasa, con las consecuentes sanciones por su incumplimiento. Estas razones llevan a considerar estos peajes electrónicos como **un coste público de contexto transfronterizo**, tanto por la tasa asociada al peaje, como por el procedimiento establecido para su cumplimiento, tal y como se explica a continuación, a través del análisis de la normativa que los regula.

En el caso de peajes electrónicos no existen “estaciones de pago de peaje” propiamente dichas, sino que el registro y el pago de los peajes se efectúa mediante **pórticos** situados por lo general en un tramo viario cerrado, pudiendo ser cobrado, o bien a la entrada/salida de una autopista/autovía, o bien, a lo largo del tramo de vía. Estos tramos son otorgados en concesiones, que son las siguientes:

- |                                |                                    |
|--------------------------------|------------------------------------|
| ① Concesión Norte Litoral      | ⑥ Subconcesión Litoral Oeste       |
| ② Concesión Costa de Prata     | ⑦ Concesión Algarve*               |
| ③ Concesión Grande Porto       | ⑧ Concesión Beiras Litoral e Alta* |
| ④ Concesión AE Transmontana    | ⑨ Concesión Beira Interior*        |
| ⑤ Subconcesión Pinhal Interior | ⑩ Concesión Interior Norte*        |

\* Vigentes a partir del 08 de diciembre de 2011



- El *Decreto-Ley Num. 67-A/2010 de 14 de Junho* de Portugal, que entró en vigor el día 01 de Julio de 2010, y que ha sido modificado posteriormente, fue promulgado con el objetivo de implantar un nuevo modelo de gestión y financiamiento del sector de infraestructura por carretera desarrolla, entre otros, los siguientes puntos:
  - 1) Define los tramos de la red en los cuales se establece el régimen de peajes
  - 2) Otorga la competencia de gestión de cobro de las tasas a Estradas de Portugal (EP, S.A.)
  - 3) Determina que la competencia de establecer los peajes a pagar es potestad de los Ministros de Finanzas e Infraestructuras a partir de una propuesta de Estradas de Portugal S.A
  
- Las condiciones de este Decreto ley, han sido desarrolladas inicialmente por
  - 1) Portaria Núm. 314- A/2010, de 14 de Junho, que se encarga del tratamiento de la información recogida del nuevo proceso
  - 2) Portaria Núm. 314- B/2010, que es el Reglamento que regula y especifica los procedimientos de cobro.
  
- Una vez llevadas a cabo modificaciones sobre la normativa inicialmente publicada, la situación actual para **vehículos extranjeros** establece, entre otros, los siguientes aspectos:
  - a) la **obligatoriedad del pago de los peajes** al utilizar las autopistas en las que se encuentran instaladas estas infraestructuras.
  - b) la posibilidad de cumplir con la obligatoriedad del pago del peaje, a través dos alternativas:
    - **Dispositivos de peaje electrónico.** El usuario contará con dos opciones:
      - ✓ o bien, **comprar el dispositivo** (Dispositivo de Entidad de Cobro de Peaje) con el consiguiente coste asociado al aparato que se añadiría al coste del peaje.
      - ✓ o bien, **comprar el dispositivo** (Dispositivo de Entidad de Cobro de Peaje) con el consiguiente coste asociado al aparato que se añadiría al coste del peaje.



✓ o bien, **alquilar el dispositivo** (Dispositivo temporal-DP), lo que supondrá para el usuario el pago correspondiente al alquiler del equipo, la entrega de un depósito como fianza del dispositivo y el coste del peaje

- **Pago a través de internet.** El usuario deberá registrarse a través de internet en la página de la empresa de correos portuguesa ([www.ctt.pt](http://www.ctt.pt)), lo que supondrá al usuario unos costes administrativos (0,25 €) adicionales a los pagos del peaje. (*Portaria nº 1296-A/2010 de 20 de Dezembro*)

c) **no se admite el pago del peaje después de haber usado la infraestructura** (*punto 1, artículo 18, Portaria 314- B/2010*)

❑ Como se ha comentado, la sistemática diseñada para realizar los pagos correspondientes a los peajes electrónicos en Portugal, ha generado **dificultades** para los transportistas extranjeros en lo referente a la **adquisición del dispositivo requerido** (cuyo coste es de 27,95€), toda vez que no se encuentran disponibles en los principales pasos fronterizos en territorio español, lo que obliga al transportista a realizar el pago previo a través de internet, para evitar ser sancionado por el uso de la infraestructura sin haber satisfecho el pago correspondiente (lo que no resulta posible para el 100% de los transportistas), por lo que, las sanciones asociadas a la dificultad/imposibilidad para la adquisición del dispositivo podría considerarse un **coste de contexto transfronterizo**, per se, aunque, la habilitación del pago de los peajes a través de internet, establecido en normativas posteriores, eliminaría parcialmente este coste.

❑ Por otro lado, el análisis de la normativa portuguesa relacionada con los peajes electrónicos recién instalados, ha permitido identificar el establecimiento de un **régimen de discriminación positiva para las poblaciones y empresas locales**, con la aplicación de un **sistema mixto de exenciones y descuentos en los peajes de los SCUT** (*autostradas sen custo para o utilizador*) del Norte litoral, de Grande Porto y de la Costo de Prata) publicada en la *Portaria Num. 1033-A/2010 de 6 de Outubro*. Este sistema mixto, requiere de un análisis de mayor profundidad al planteado en el presente estudio, que permita identificar la posible existencia de costes públicos de contexto transfronterizo u otras implicaciones relevantes relacionadas (diferencia en las condiciones de acceso a las infraestructuras para empresas europeas,...)



- A continuación se describe detalladamente la estructura tarifaria de los peajes electrónicos y la clasificación para la asignación de las tarifas para cada una de las concesiones que componen el mapa de peajes electrónicos portugueses
- Los peajes se encuentran tarificados según la clase de vehículos, clasificándolas de la siguiente manera:
  - Clase 1: Motocicletas y vehículos con una altura, medida perpendicularmente al primer eje, inferior a 1,1 m, con o sin remolque.
  - Clase 2: Vehículos de dos ejes y una altura, medida perpendicularmente al primer eje, inferior a 1,1 m.
  - Clase 3: Vehículos con tres ejes y una altura, medida perpendicularmente al primer eje, inferior a 1,1 m.
  - **Clase 4: Vehículos con más de tres ejes y una altura, medida perpendicularmente al primer eje, inferior a 1,1 m.**

Tarifas correspondientes a los peajes electrónicos de la Concesión de Norte Litoral - (Autopistas A28/A4/E82) – Diciembre 2011

Concesión do Norte Litoral		Taxas de portagem			
		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
A28	Pórtico 1 (localizado entre Angeiras – Modivas)	1,00 €	1,75 €	2,25 €	2,50 €
	Pórtico 2 (localizado entre Póvoa do Varzim – Estela)	1,30 €	2,20 €	2,90 €	3,25 €
	Pórtico 3 (localizado entre Esposende – Antas)	1,25 €	2,15 €	2,75 €	3,05 €
	Pórtico 4 (localizado entre Neiva – Darque)	0,75 €	1,35 €	1,75 €	1,90 €
Sub-Concesión do Pinhal Interior		Taxas de portagem			
		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
A28	Pórtico 1 (localizado entre A23 – Atalaia (N110))	0,05 €	0,10 €	0,15 €	0,20 €
	Pórtico 2 (localizado entre Atalaia (N110) – Asseiceira)	0,35 €	0,60 €	0,75 €	0,80 €
	Pórtico 3 (localizado entre Asseiceira – Santa Cita (N110))	0,40 €	0,65 €	0,85 €	0,95 €
Sub-Concesión AE Transmontana		Taxas de portagem			
		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
A4/E82	Pórtico 1 (localizado entre Bragança Oeste – Bragança Sul)	0,60 €	1,10 €	1,40 €	1,55 €

Fuente: www.estradas.pt

### CONCESSÃO NORTE LITORAL // implementação de portagens

A28: Porto - Caminha e ligação da A28 a Vila Praia de Ancara  
A27: Vila do Castelo - Ponte de Lima



### Norte Litoral

- A-28 - Autopista del Litoral Norte (entre Oporto y Vilar de Mouros / Caminha)

Tarifas correspondientes a los peajes electrónicos de la Concesión de Costa de Plata - (Autopistas A17/A25/A29) – Diciembre 2011

Concessão da Costa de Prata		Taxas de portagem			
		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
A17	Pórtico 1 (localizado entre Mira - Ponte de Vagos)	1,05 €	1,85 €	2,40 €	2,65 €
	Pórtico 2 (localizado entre Vagos – Ílhavo)	0,55 €	0,95 €	1,15 €	1,30 €
	Pórtico 3 (localizado entre Aveiro Sul - São Bernardo)	0,70 €	1,20 €	1,55 €	1,65 €
A25	Pórtico 1 (localizado entre Esgueira - Aveiro Este (IC1/IP5))	0,55 €	0,95 €	1,25 €	1,40 €
	Pórtico 2 (localizado entre Zona Industrial de Aveiro - Angeja)	0,70 €	1,25 €	1,55 €	1,80 €
	Pórtico 3 (localizado entre Angeja (A25/A29) - Albergaria (A29/A44))	0,25 €	0,45 €	0,55 €	0,60 €
A29	Pórtico 1 (localizado entre Salreu - Estarreja)	1,10 €	1,90 €	2,45 €	2,75 €
	Pórtico 2 (localizado entre Estarreja – Ovar)	0,80 €	1,40 €	1,80 €	2,00 €
	Pórtico 3 (localizado entre Arada – Maceda)	0,75 €	1,35 €	1,75 €	1,95 €
	Pórtico 4 (localizado entre Miramar – A29/A44)	0,50 €	0,90 €	1,15 €	1,25 €

Fuente: www.estradas.pt

CONCESSÃO COSTA DA PRATA // implementação de portagens



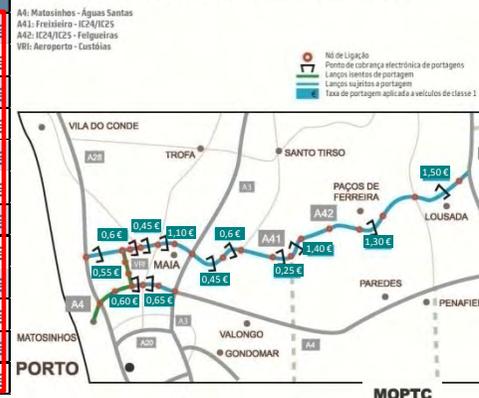
□ Centro (Concesión Costa de Prata)

- A17 – Autopista del Litoral Centro (entre Mira y Aveiro)
- A25 - Solo en las secciones entre Esgueira y Angeja (zona de Aveiro)
- A29 – Autopista de la Costa de Prata (entre Estarreja y Vila Nova de Gaia)

Tarifas correspondientes a los peajes electrónicos de la Concesión del Gran Porto (Autopistas A4/A41/A42) – Diciembre 2011

Concessão do Grande Porto		Taxas de portagem			
		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
A4	Pórtico 1 (localizado entre Custóias - Via Norte Este)	0,25 €	0,45 €	0,55 €	0,60 €
	Pórtico 2 (localizado entre Via Norte Este - Ponte da Pedra)	0,25 €	0,45 €	0,60 €	0,70 €
A41	Pórtico 1 (localizado entre Perafita – Aeroporto)	0,25 €	0,40 €	0,55 €	0,60 €
	Pórtico 2 (localizado entre Lipor - N13)	0,25 €	0,40 €	0,55 €	0,65 €
	Pórtico 3 (localizado entre N13 - N14)	0,20 €	0,30 €	0,40 €	0,45 €
	Pórtico 4 (localizado entre N14 - N107)	0,50 €	0,80 €	1,05 €	1,15 €
	Pórtico 5 (localizado entre A3 Maia – Alfena)	0,20 €	0,35 €	0,45 €	0,50 €
	Pórtico 6 (localizado entre Alfena - Sto Tirso)	0,65 €	1,20 €	1,55 €	1,70 €
	Pórtico 7 (localizado entre Ermida - IC24/IC25)	0,10 €	0,15 €	0,20 €	0,25 €
A42	Pórtico 1 (localizado entre IC24/IC25 – Serôa)	0,55 €	1,00 €	1,35 €	1,45 €
	Pórtico 2 (localizado entre Paços Ferreira Este - N106 Sul)	0,55 €	0,95 €	1,25 €	1,35 €
	Pórtico 3 (localizado entre N106 Norte - Lousada (A11/IP9))	0,60 €	1,10 €	1,45 €	1,60 €

CONCESSÃO GRANDE PORTO // implementação de portagens



□ Grande Porto

- A4 - Autopista Oporto / Amarante (entre Matosinhos y Aguas Santas)
- A41 – Circular Regional Exterior de Porto
- A42 – Autopista Alfena-Lousada
- VRI – Aeroporto- Custosais

Tarifas correspondientes a los peajes electrónicos de la Sub-concesión de AE Transmontana- (Autopista A4/E82) – Diciembre 2011

Sub-Concessão AE Transmontana		Taxas de portagem			
		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
A4/E82	Pórtico 1 (localizado entre Bragança Oeste – Bragança Sul)	0,60 €	1,10 €	1,40 €	1,55 €

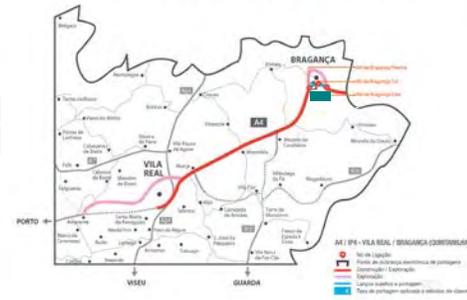
Tarifas correspondientes a los peajes electrónicos de la Sub-concesión de Pinhal Interior - (Autopista A13) – Diciembre 2011

Sub-Concessão do Pinhal Interior		Taxas de portagem			
		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
A13	Pórtico 1 (localizado entre A23 – Atalaia (N110))	0,05 €	0,10 €	0,15 €	0,20 €
	Pórtico 2 (localizado entre Atalaia (N110) – Asseiceira)	0,35 €	0,60 €	0,75 €	0,80 €
	Pórtico 3 (localizado entre Asseiceira – Santa Cita (N110))	0,40 €	0,65 €	0,85 €	0,95 €

Tarifas correspondientes a los peajes electrónicos de la Sub-concesión de Litoral Oeste- (Autopistas A8-A19) – Diciembre 2011

Sub-Concessão Litoral Oeste		Taxas de portagem			
		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
A8	Pórtico 1 (localizado entre A8/A19 - Cortes)	0,25 €	0,45 €	0,60 €	0,65 €
	Pórtico 2 (localizado entre Cortes – Pousos)	0,25 €	0,45 €	0,60 €	0,65 €
A19	Pórtico 1 (localizado entre São Jorge - Batalha)	0,55 €	1,00 €	1,30 €	1,40 €
	Pórtico 2 (localizado entre Batalha - Azóia)	0,60 €	1,05 €	1,35 €	1,55 €

SUBCONCESSÃO AE TRANSMONTANA // implementação de portagens



### AE Transmontana

- A-4- Autopista del Litoral Norte (entre Bragança Sull- Bragança Poente)

SUBCONCESSÃO PINHAL INTERIOR



### Pinhal Interior

- Entre el nudo con la A-23 y el nudo de Atalala (EN 110)
- Entre el nudo de Atalala y el nudo de Asselceira
- Entre el nudo de Asselceira y el nudo con la E 110 (Santa Cita)

SUBCONCESSIÓN LITORAL OESTE



### Litoral Oeste

- A8 - en la intersección entre A8/A19 y el nudo de Pousos
- A19 – entre la intersección de la A8/A19 y el nudo de San Jorge

Tarifas correspondientes a los peajes electrónicos de la Concesión de Algarve - (Autopistas A22-E01) – Diciembre 2011

Concessão do Algarve		Taxas de portagem			
		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
A22/E01	Pórtico 1 (localizado entre Odiaxere - Mexilhoeira)	1,00 €	1,70 €	2,25 €	2,50 €
	Pórtico 2 (localizado entre Mexilhoeira – Alvor)	0,55 €	1,00 €	1,25 €	1,40 €
	Pórtico 3 (localizado entre Portimão - Lagoa)	1,00 €	1,80 €	2,30 €	2,55 €
	Pórtico 4 (localizado entre Lagoa - Alcantarilha)	1,10 €	1,90 €	2,45 €	2,75 €
	Pórtico 5 (localizado entre Algoz/Pêra - IC1 Guia)	0,95 €	1,70 €	2,20 €	2,45 €
	Pórtico 6 (localizado entre A1/IP1 - Boliquiteime)	1,50 €	2,65 €	3,40 €	3,75 €
	Pórtico 7 (localizado entre Loulé - Faro Oeste (Aeroporto))	0,45 €	0,85 €	1,05 €	1,20 €
	Pórtico 8 (localizado entre Faro Este – Moncaparacho)	1,70 €	2,90 €	3,75 €	4,20 €
	Pórtico 9 (localizado entre Moncaparacho – Tavira)	0,95 €	1,70 €	2,20 €	2,45 €
	Pórtico 10 (localizado entre Tavira – Monte Gordo)	2,30 €	4,00 €	5,15 €	5,75 €



Algarve

- A-22 – Vía do Infante (entre Lagos y Castro Marím)

Tarifas correspondientes a los peajes electrónicos de la Concesión de Beiras Litoral e Alta - (Autopista A25/E80) – Diciembre 2011

Concessão das Beiras Litoral e Alta		Taxas de portagem			
		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
A25/E80	Pórtico 1 (localizado entre A1 Albergaria - Nô do IC2)	0,70 €	1,25 €	1,60 €	1,75 €
	Pórtico 2 (localizado entre Carvoeiro – Talhadas)	1,60 €	2,75 €	3,55 €	3,95 €
	Pórtico 3 (localizado entre Reigoso - Cambarinho)	1,00 €	1,80 €	2,25 €	2,55 €
	Pórtico 4 (localizado entre Vouzela Este - Ventosa)	1,20 €	2,00 €	2,65 €	2,90 €
	Pórtico 5 (localizado entre Boa Aldeia Este - Fail)	0,95 €	1,60 €	2,05 €	2,25 €
	Pórtico 6 (localizado entre N231 - N2)	0,90 €	1,55 €	2,00 €	2,20 €
	Pórtico 7 (localizado entre Caçador - Fagilde)	0,65 €	1,10 €	1,40 €	1,55 €
	Pórtico 8 (localizado entre Mangualde – Chã de Tavares)	1,45 €	2,50 €	3,20 €	3,55 €
	Pórtico 9 (localizado entre Fornos de Algodres – N330 (Celorico da Beira))	1,85 €	3,20 €	4,10 €	4,55 €
	Pórtico 10 (localizado entre N17 (Celorico da Beira) – Ratoeira Poente)	0,55 €	0,95 €	1,20 €	1,35 €
	Pórtico 11 (localizado entre IP2 (Celorico da Beira) – Guarda)	1,50 €	2,65 €	3,40 €	3,80 €
	Pórtico 12 (localizado entre Guarda (Pinhel) – Pínzio)	1,40 €	2,55 €	3,25 €	3,60 €
	Pórtico 13 (localizado entre Alto do Leomil – Vilar Formoso (N332))	1,75 €	3,05 €	3,95 €	4,35 €



Beiras Litoral e Alta

- A-25

Tarifas correspondientes a los peajes electrónicos de la Concesión de Beira Interior - (Autopista A23/E806/E802) – Diciembre 2011

Concessão da Beira Interior		Taxas de portagem			
		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
A23/E806/E802	Pórtico 1 (localizado entre Zibreira - Torres Novas)	1,20 €	2,10 €	2,70 €	3,05 €
	Pórtico 2 (localizado entre Entroncamento – A13 Atalaia)	1,10 €	1,90 €	2,45 €	2,70 €
	Pórtico 3 (localizado entre Constância Centro - Montalvo/Abrantes)	1,00 €	1,75 €	2,25 €	2,50 €
	Pórtico 4 (localizado entre Abrantes Oeste - Abrantes Este)	1,10 €	1,90 €	2,40 €	2,70 €
	Pórtico 5 (localizado entre Mouriscas - Mação)	1,30 €	2,25 €	2,90 €	3,20 €
	Pórtico 6 (localizado entre Gavião - Envendos)	1,25 €	2,15 €	2,75 €	3,10 €
	Pórtico 7 (localizado entre Fratel - Perdigoão)	1,35 €	2,30 €	2,95 €	3,25 €
	Pórtico 8 (localizado entre Alvaiade – Sarnadas/Retaxo)	1,45 €	2,55 €	3,25 €	3,60 €
	Pórtico 9 (localizado entre Sarnadas/Retaxo – Castelo Branco Sul)	0,90 €	1,60 €	2,05 €	2,25 €
	Pórtico 10 (localizado entre Hospital – Castelo Branco Norte)	1,05 €	1,85 €	2,35 €	2,55 €
	Pórtico 11 (localizado entre Alcaíns – Lardosa)	1,10 €	2,00 €	2,55 €	2,85 €
	Pórtico 12 (localizado entre Soalheira – Castelo Novo)	1,20 €	2,10 €	2,70 €	3,05 €
	Pórtico 13 (localizado entre Alcaria – Covilhã Sul)	1,45 €	2,60 €	3,30 €	3,70 €
	Pórtico 14 (localizado entre Belmonte Sul – Belmonte Norte)	1,55 €	2,75 €	3,50 €	3,95 €
	Pórtico 15 (localizado entre Belmonte Norte – Benespera)	0,80 €	1,40 €	1,80 €	2,00 €
	Pórtico 16 (localizado entre Benespera – Guarda)	1,35 €	2,35 €	3,05 €	3,35 €



Beira Interior

- A23 - Autopista de la Beira interior (entre Torres Novas y Guarda)

Tarifas correspondientes a los peajes electrónicos de la Concesión de Interior Norte - (Autopista A25/E80) – Diciembre 2011

Concessão do Interior Norte		Taxas de portagem			
		Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
A25/E80	Pórtico 1 (localizado entre Zona industrial de Chaves - Chaves)	80,00 €	1,45 €	1,85 €	2,10 €
	Pórtico 2 (localizado entre Chaves – N103)	0,70 €	1,20 €	1,55 €	1,75 €
	Pórtico 3 (localizado entre N103 - Vidago)	0,70 €	1,25 €	1,60 €	1,80 €
	Pórtico 4 (localizado entre Vidago - Pedras Salgadas)	0,85 €	1,45 €	1,85 €	2,05 €
	Pórtico 5 (localizado entre Pedras Salgadas - A7/IC5)	1,10 €	1,90 €	2,40 €	2,70 €
	Pórtico 6 (localizado entre Vila Pouca de Aguiar - Fortunho)	1,95 €	3,40 €	4,45 €	4,95 €
	Pórtico 7 (localizado entre IP4 Vila Real - A4)	0,60 €	1,05 €	1,40 €	1,55 €
	Pórtico 8 (localizado entre Portela – Peso da Régua)	1,30 €	2,35 €	3,00 €	3,30 €
	Pórtico 9 (localizado entre Peso da Régua – Valdigem)	0,95 €	1,75 €	2,20 €	2,45 €
	Pórtico 10 (localizado entre Lamego – Bigorne)	1,15 €	2,05 €	2,60 €	2,90 €
	Pórtico 11 (localizado entre Bigorne – Castro Daire Norte)	1,15 €	2,00 €	2,60 €	2,85 €
	Pórtico 12 (localizado entre Castro Daire Este – Carvalhal)	0,85 €	1,50 €	1,90 €	2,15 €
	Pórtico 13 (localizado entre Arcas – N2 )	1,70 €	3,00 €	3,90 €	4,30 €



Interior Norte

- A24 - Autopista del interior norte (entre Viseu y Chaves)

- ❑ En relación a las restricciones de circulación entre España y Portugal, el hecho de que **no coincidan algunos días festivos en los que se establezcan restricciones a la circulación**, podría suponer la generación de un coste de contexto transfronterizo, ya que se impediría la circulación del transporte de mercancías por carretera durante dichos períodos, con la aparición del correspondiente sobrecoste que esta limitación produciría.
- ❑ En el caso de **Portugal**, las **únicas restricciones a la circulación existentes se refieren al transporte de mercancías peligrosas**.
- ❑ En España, por su parte, las restricciones al tráfico se establecen durante algunos días festivos del calendario, imposibilitando la circulación a vehículos de transporte de mercancías, previstos y publicados en *la Resolución de 29 de diciembre de 2010, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2011*.
- ❑ En particular se registran **36 días con restricciones** (totales o parciales) a la circulación a nivel nacional. (España)
- ❑ Además, en algunas provincias limítrofes existen restricciones a nivel provincial:
  - **En la provincia de Huelva**, en las carreteras A-483 y A-494, del 8 al 14 de junio. Además en las carreteras N-431, N-442, A-483, A-497, A-5056, A-5054, A-5053, A-5052 y A-5051, todos los sábados, domingos y festivos, desde el 2 de julio al 18 de septiembre
  - **En la provincia de Salamanca**, en todas las carreteras de la provincia: el 2 de mayo, desde las 10:00 a las 24:00 y el 25 de julio, desde las 12:00 a las 24:00
  - **En la provincia de Zamora**, en todas las carreteras de la provincia, el lunes 25 de julio desde las 12:00 a las 24:00
  - **En la provincia de Ourense**, en todas las carreteras de la provincia del 4 de julio a las 14:00 al 25 de julio a las 24:00
  - **En la provincia de Pontevedra**, en todas las carreteras, desde el 24 de julio a las 14:00 al 25 de julio a las 24:00

Calendario de Restricciones - 2011 - España (número de días con restricciones)			
Enero	Febrero	Marzo	Abril (11)
-	-	-	15 – 17 (3) 20 – 25 (6) 29 – 30 (2)
Mayo	Junio	Julio (8)	Agosto (7)
-	-	01 – 02 (2) 03 (1) 22 – 23 (2) 29 – 30 (2) 31 (1)	01 (1) 12 – 13 (2) 15 (1) 26 – 27 (2) 28 (1)
Septiembre	Octubre (3)	Noviembre (1)	Diciembre (6)
-	12 (1) 28 (1) 31 (1)	01 (1)	02 – 03 (2) 06 – 08 (3) 11 (1)

Fuente: BOE 11/01/11

□ En relación al **transporte de mercancías peligrosas en territorio español**, las restricciones en la circulación para el año 2011 se refieren a:

➤ Los vehículos que porten panel naranja de señalización de peligro, durante los domingos y días festivos dentro del ámbito territorial correspondiente desde las 08:00h hasta las 24:00h, y las vísperas de festivos, que no sean sábados, desde las 13:00h hasta las 24:00h. Además también existen limitaciones los días previstos de elevado número de desplazamientos (operación entrada y salida de vacaciones, semana santa,...). Si coinciden dos días festivos, el primero de ellos tendrá restricción de 8:00h a 15:00h, y el día festivo siguiente en las mismas condiciones que un festivo normal, quedando el resto de los días festivos siguientes sin restricción. También serán de aplicación las restricciones referentes a los días de festividades de carácter local.



➤ Este tipo de mercancías deben seguir preferentemente la Red RIMP, y en el caso que no se pudiese, deberá hacerse por aquellas carreteras que de acceso a dicha red preferente. El tránsito por otras vías distintas deberá comunicarse a la autoridad de la provincia en cuestión (Tráfico de la Guardia Civil) a excepción de la vivienda del transportista. Existen exenciones recogidas en el ADR por razón de cargamento, cantidad o tipo de transporte.

➤ Quedan exentos totalmente de lo reflejado en los puntos anteriores, siempre que cumplan las condiciones establecidas en el ADR:

- ❖ Los gases licuados de uso domestico, embotellado o a granel, bien para su transporte a puntos de distribución o para reparto a consumidores.
- ❖ Las materias destinadas al aprovisionamiento de estaciones de servicio.
- ❖ Los combustibles con destino a puertos, aeropuertos y bases estacionales de aeronaves de lucha contra incendios con la finalidad de abastecer buques y aeronaves.
- ❖ Los combustibles para abastecimiento al transporte ferroviario y gasóleos de calefacción para uso doméstico.
- ❖ Los gases necesarios para el funcionamiento de centros sanitarios, así como gases transportados a particulares para asistencia sanitaria domiciliaria, cuando se acredite que se transportan a estos destinos, y que no puede realizarse el transporte otro día de la semana.

## POSIBLES COSTES DE CONTEXTO PÚBLICO TRANSFRONTERIZO- CARRETERA

### INFRAESTRUCTURAS (PASOS TRANSFRONTERIZOS)

- ❖ En principio no se identifican CPCT generados por problemas de congestión en los puntos fronterizos, a excepción de la conexión entre Badajoz – Caia, donde el porcentaje de vehículos pesados que transitan diariamente en dicho tramo equivale aproximadamente al 18% del número diario de vehículos totales (1.762 vehículos pesados/día).
- ❖ Existen diferencias en las condiciones de las infraestructuras en algún caso específico: culminación del desdoblamiento de la carretera: Fuentes de Oñoro/ Vilar de Formoso

### DIMENSIONES

- ❖ No se detectaron posibles CPCT dado que no existen diferencias entre las dimensiones máximas permitidas en España y en Portugal para los vehículos de transporte de mercancías por carretera:
  - **Altura máxima:** 4 m en ambos países.
  - **Ancho máximo:** 2,55 m en ambos países.
  - **Largo máximo:** 12 m para camión rígido, 18,75 m tren de carretera y 16,5 vehículo articulado en ambos países.

### PEAJES ELECTRONICOS PORTUGUESES

- ❖ Se **identificó un posible CPCT** a consecuencia de la dificultad y falta de información a los conductores extranjeros (y por tanto, españoles) sobre la adquisición e instalación de los dispositivos de peaje electrónicos, así como de la existencia de otros medios de pago (pago a través de la página de la empresa portuguesa de correos, [www.ctt.pt](http://www.ctt.pt).)

## POSIBLES COSTES DE CONTEXTO PÚBLICO TRANSFRONTERIZO- CARRETERA

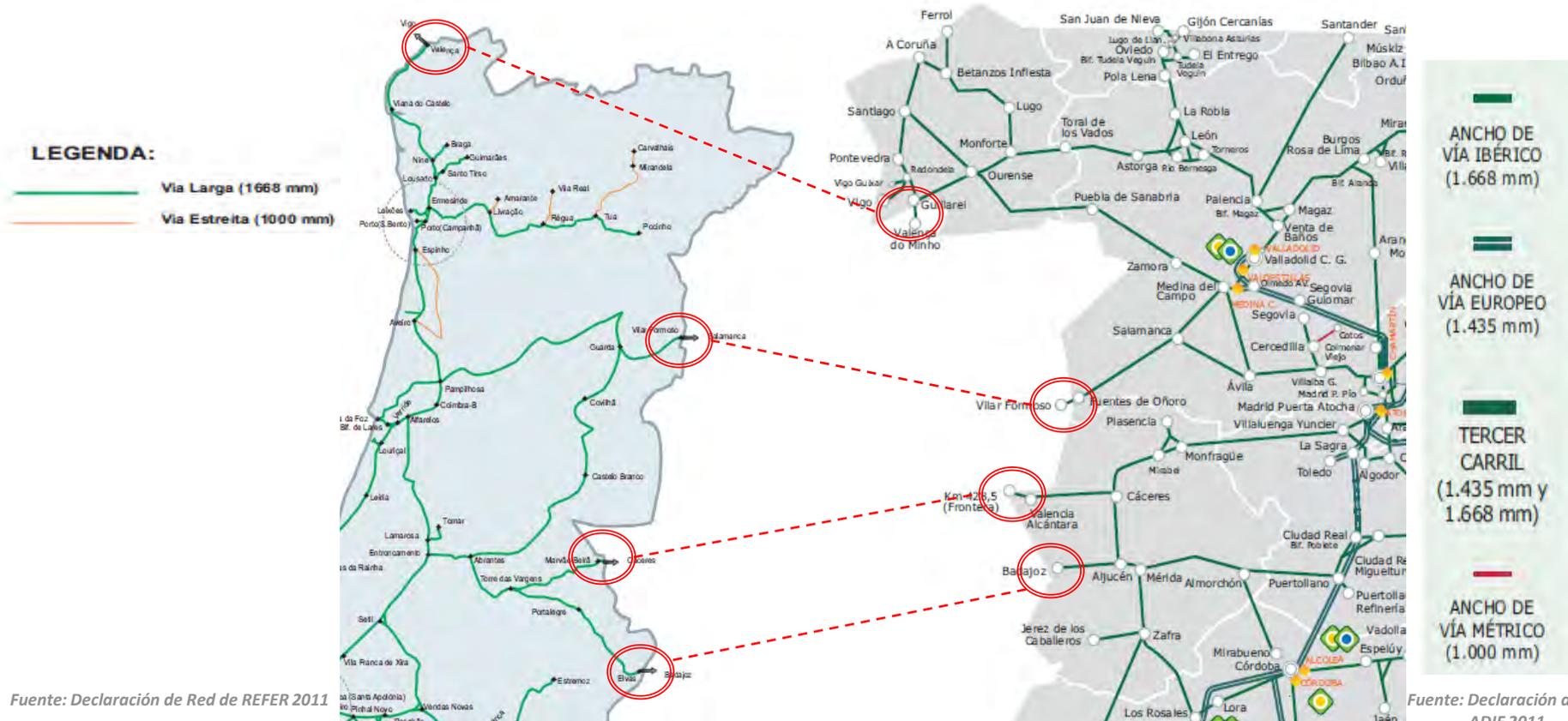
### RESTRICCIONES A LA CIRCULACION

- ❖ Se **considera la existencia de un potencial CPCT** debido a las **diferencias en las restricciones a la circulación existentes entre España** (36 días a consecuencia de la existencia de días festivos, tanto a nivel nacional o a nivel de Comunidad Autónoma) **y Portugal** (restricción únicamente a la circulación de vehículos de transporte de mercancías peligrosas)

- En la actualidad existen cuatro corredores ferroviarios que conectan la red ferroviaria española y la red ferroviaria portuguesa.
  - **Línea Beira Alta:** Línea que une las localidades de Villar Formoso (Portugal) y Fuentes de Oñoro (España).
  - **Línea del Miño:** Línea que une las localidades de Valença (Portugal) y Tuy (España).
  - **Ramal de Cáceres:** Línea que une las localidades de Marvao-Beira (España) y Valencia de Alcántara (España) y que **será cerrado en su tramo portugués a partir del 01 de Enero de 2012**, por lo que se encontrará inactivo para el transporte transfronterizo entre España y Portugal.
  - **Línea Este:** Línea que une las localidades de Elvas (Portugal) y Badajoz (España).
- Al tratarse de **dos redes distintas**, se comprueban en ciertos aspectos, algunas diferencias que resultan relevantes desde la perspectiva de la circulación ferroviaria transfronteriza de mercancías y que, por lo tanto, incrementarían los costes del transporte ferroviario en comparación con un trayecto por el interior de un solo Estado sin la existencia de estas diferencias.
- Estas diferencias asociadas a los cambios en las características de las redes, comentados anteriormente, generarían **Costes Públicos de Contexto Transfronterizo o Costes de Fricción**. Las características ferroviarias analizadas son las siguientes:
  - Ancho de vía
  - Gálibos
  - Pendientes y rampas
  - Cargas Máximas por Eje
  - Velocidades Máximas
  - Longitud Máxima del Tren
  - Electrificación
  - Instalaciones de Seguridad
  - Comunicación
  - Sistemas de Señalización
  - Interoperabilidad

### Ancho de vía

- El análisis del ancho de vía ferroviaria resulta fundamental para determinar la potencial necesidad de realizar manipulaciones tanto del material móvil como de la carga transportada, tal como ocurre en la frontera hispano-francesa.
- En este caso, el **ancho de vía** de los **cuatro corredores ferroviarios**, tanto en la sección portuguesa como en la parte española, es el **Ancho Ibérico (1668 mm)** por lo que al tratarse del mismo ancho de vía para ambos países, esta característica ferroviaria **no tendrá incidencia alguna en el coste del transporte**, y por lo tanto, **no supone un coste público de contexto transfronterizo**.





### Pendientes y rampas

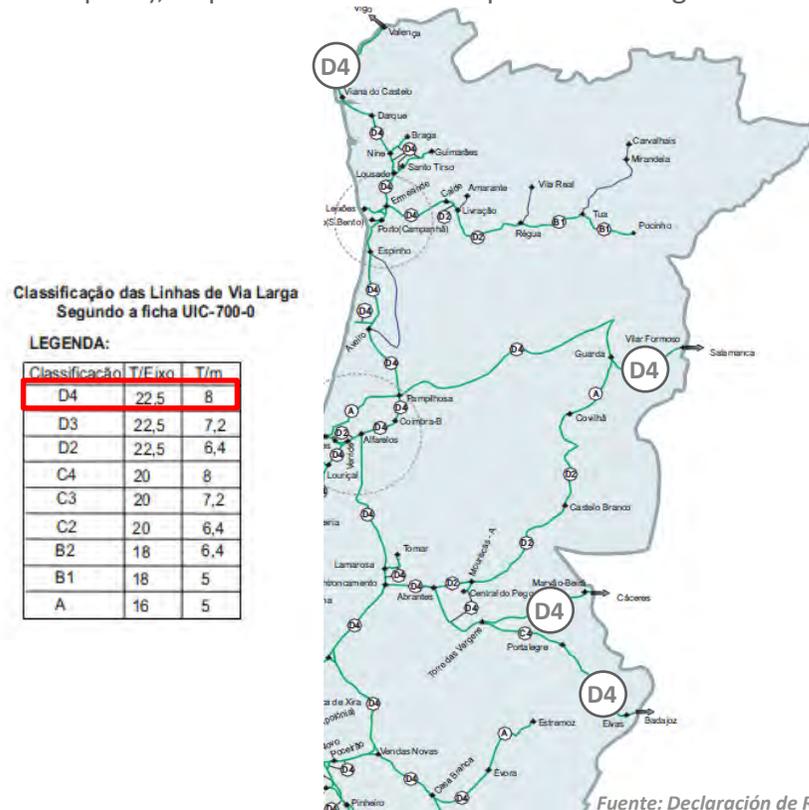
- Las **pendientes y rampas** en un trazado ferroviario se encuentran, en general, sujetas a una normativa que recomienda un valor límite en dichas **pendientes y rampas** para evitar problema en la marcha del ferrocarril, y por motivos de seguridad.
- Tanto en el caso español como en el portugués, se recomiendan **pendientes y rampas no mayores a 20 milésimas**, por lo que se asegura que el **número máximo de locomotoras necesarias para los tramos de mayor pendiente (con igual potencia), será idénticos en ambos países**, por lo que **no supondría un incremento en el coste de transporte (y por lo tanto un coste de contexto transfronterizo)**, aunque si es un factor estructural limitante para el transporte ferroviario



Fuente: Declaración de Red de ADIF 2011

### Cargas máximas por eje

- Las **cargas máximas por eje** autorizadas a operar por un ferrocarril en una línea, puede resultar relevante en lo referente a los costes públicos de contexto transfronterizo. En el caso de que por una misma línea, en uno de los países resultara posible transportar una menor carga por eje que en el otro, generaría de manera indirecta que ambos tramos de la línea resultaran limitados por el de menor carga máxima.
- En este caso, tanto en España como en Portugal, los trazados de estas líneas se encuentran clasificados en la **categoría D4**, la cual permite una **carga máxima de 22,5 Tn/eje**, **no suponiendo ningún coste específico** por este concepto, salvo que en uno de los países (como es el caso de España), se permita en un futuro próximo la carga máxima de 25 Tn/eje.



### Cargas Máximas por Eje autorizadas en España

CARGA POR EJE Y CARGA LINEAL

TIPO DE LÍNEA	MASA MÁXIMA	
	POR EJE	POR METRO
A	16,0 t	5,0 t
B1	18,0 t	5,0 t
B2	18,0 t	6,4 t
C2	20,0 t	6,4 t
C3	20,0 t	7,2 t
C4	20,0 t	8,0 t
D2	22,5 t	6,4 t
D3	22,5 t	7,2 t
D4	22,5 t	8,0 t

En la actualidad la mayoría de las líneas de la Red gestionada por ADIF son de Categoría D4. Existen, no obstante, algunas restricciones puntuales que afectan a determinados puntos y líneas, que se pueden consultar en el Manual de Circulación.

Fuente: Declaración de Red de ADIF 2011



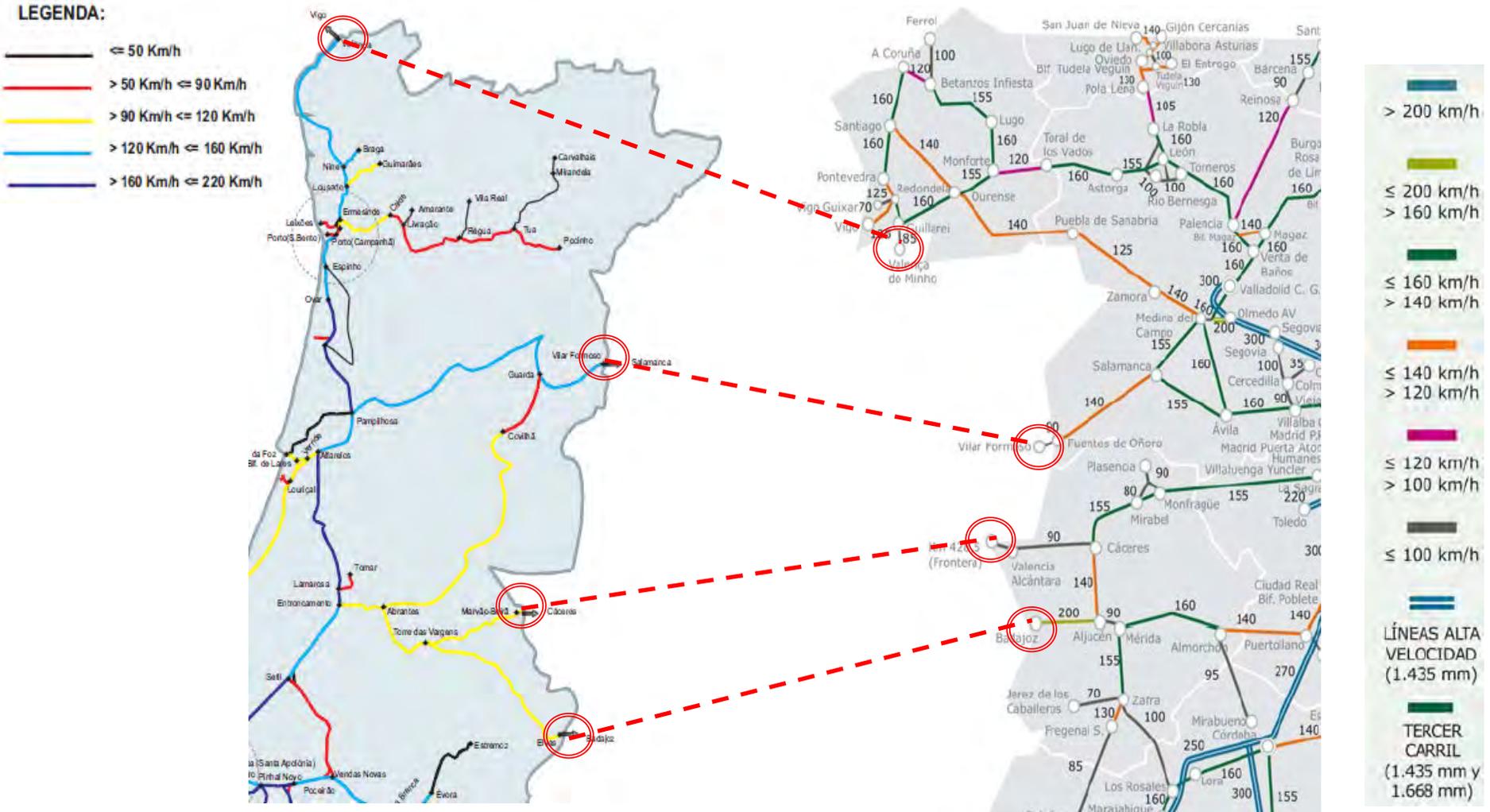
#### Velocidades máximas

- ❑ La velocidad a la que puede operar un ferrocarril por la infraestructura ferroviaria es otro factor que puede implicar costes públicos de contexto transfronterizo si en uno de los países, para la misma línea, se establece una **mayor restricción** en la velocidad máxima con la que puede operar el ferrocarril por esa línea, en este caso, similar al del Gálibo, se trataría de un desaprovechamiento de la capacidad que generaría costes adicionales
- ❑ En este caso se analizan cada uno de los cuatro tramos fronterizos por separado, al verificarse distintos valores entre ellos:
  - **Línea Beira Alta:**  
El límite de velocidad con la que puede operar el ferrocarril en el tramo correspondiente a España es de 140 km/h, mientras que en el tramo de Portugal el límite asciende a 160 km/h.
  - **Línea del Miño:**  
En este caso, en ambos tramos de la línea, tanto en Portugal como en España, el límite de velocidad con la que puede operar el ferrocarril es de 160 km/h.
  - **Ramal de Cáceres:**  
En el Ramal de Cáceres, existe también una diferencia entre el límite de velocidad de uno y otro país. Mientras que el límite de velocidad en el tramo español de la línea es de 100 Km/h, en el tramo portugués es de 120 Km/h.
  - **Línea Este:**  
En esta línea se identifica una diferencia muy importante entre el tramo español y el tramo portugués. Mientras en el tramo de la línea que discurre por España el ferrocarril podría alcanzar velocidades de 200 Km/h (aunque esta velocidad no se utiliza en mercancías), en Portugal la velocidad máxima es de 120 Km/h.
- ❑ Sin embargo, **las pequeñas diferencias de velocidad autorizada detectadas, no suponen para el transporte de mercancías una disfunción, con la creación del coste público de contexto transfronterizo correspondiente, dado que sus velocidades no superan en general los 100 km/h, por razones asociadas a la transmisión de esfuerzo a la infraestructura ferroviaria.**

# 4. Costes Públicos de Contexto Transfronterizos - Ferrocarril

## 4.1. Descripción de las redes ferroviarias

### Velocidades máximas



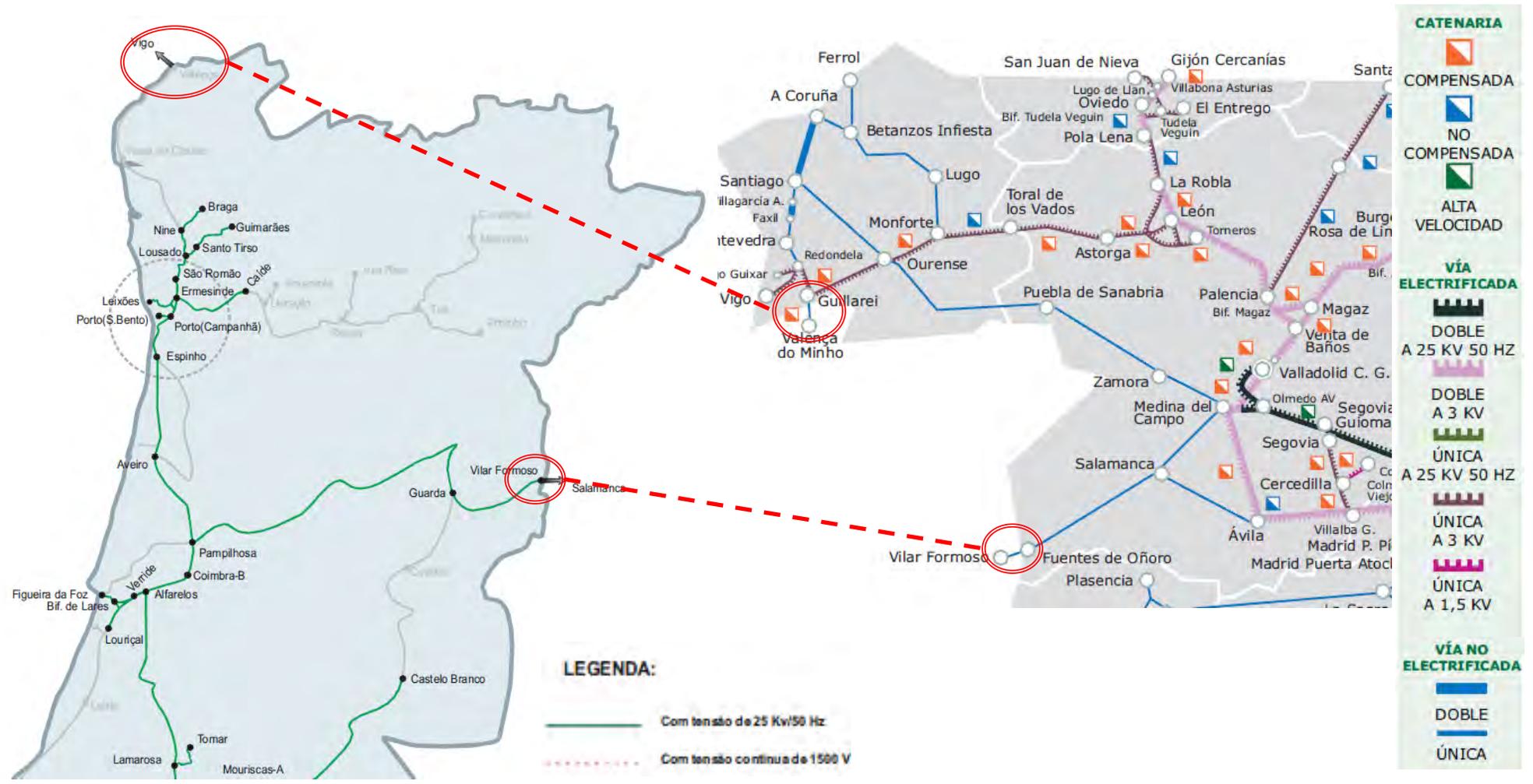
## Electrificación

- ❑ La electrificación de la red ferroviaria es otro de los factores que generaría costes públicos de contexto transfronterizo, al requerir, en el caso de existir diferencias, adecuaciones del material móvil (derivadas de la no interoperabilidad). A continuación se analizan los tramos ferroviarios fronterizos para comparar la electrificación de la vía en el tramo correspondiente a cada país.
- **Línea Beira Alta:**  
En el tramo que discurre por **Portugal**, se dispone de una **vía electrificada con tensión de 25KV/50Hz**, mientras en la **zona española**, la **vía es no electrificada** hasta Medina del Campo o Ávila, por lo que **existe una diferencia** en cuanto a que, el ferrocarril, pues estas condiciones demandan la necesidad de disponer de las locomotoras adecuadas que permitan la circulación por ambas vías (tracción eléctrica y diesel), generando, en este caso, un **coste público de contexto transfronterizo** vinculado al diseño de la red ferroviaria, y que exige el uso de locomotoras mixtas eléctricas y diésel.
- **Línea del Miño:**  
En esta línea, la situación **resulta inversa** a la Línea Beira Alta. Existe una **vía única electrificada de 3 KV** en la **zona española** de la vía y **una vía no electrificada en la zona portuguesa**, con la diferencia que la zona fronteriza, de paso de uno a otro país, se encuentra formada por un tramo no electrificado y es ya dentro de España, en Guillare, donde comienza la vía electrificada, por lo que, al igual que en la Línea Beira Alta, **se registraría un coste público de contexto transfronterizo definido por la obligatoriedad de disponer de locomotoras adecuadas para ambas vías**.
- **Ramal de Cáceres:**  
En el Ramal de Cáceres ambas vías se encuentran no electrificadas, por lo que **no hay cambio alguno** en este sentido, al pasar de un país a otro.
- **Línea Este:**  
En esta línea como en la del Ramal de Cáceres, la **totalidad de la vía**, tanto en territorio español como en territorio portugués, está conformada por **vía no electrificada**.

# 4. Costes Públicos de Contexto Transfronterizos - Ferrocarril

## 4.1. Descripción de las redes ferroviarias

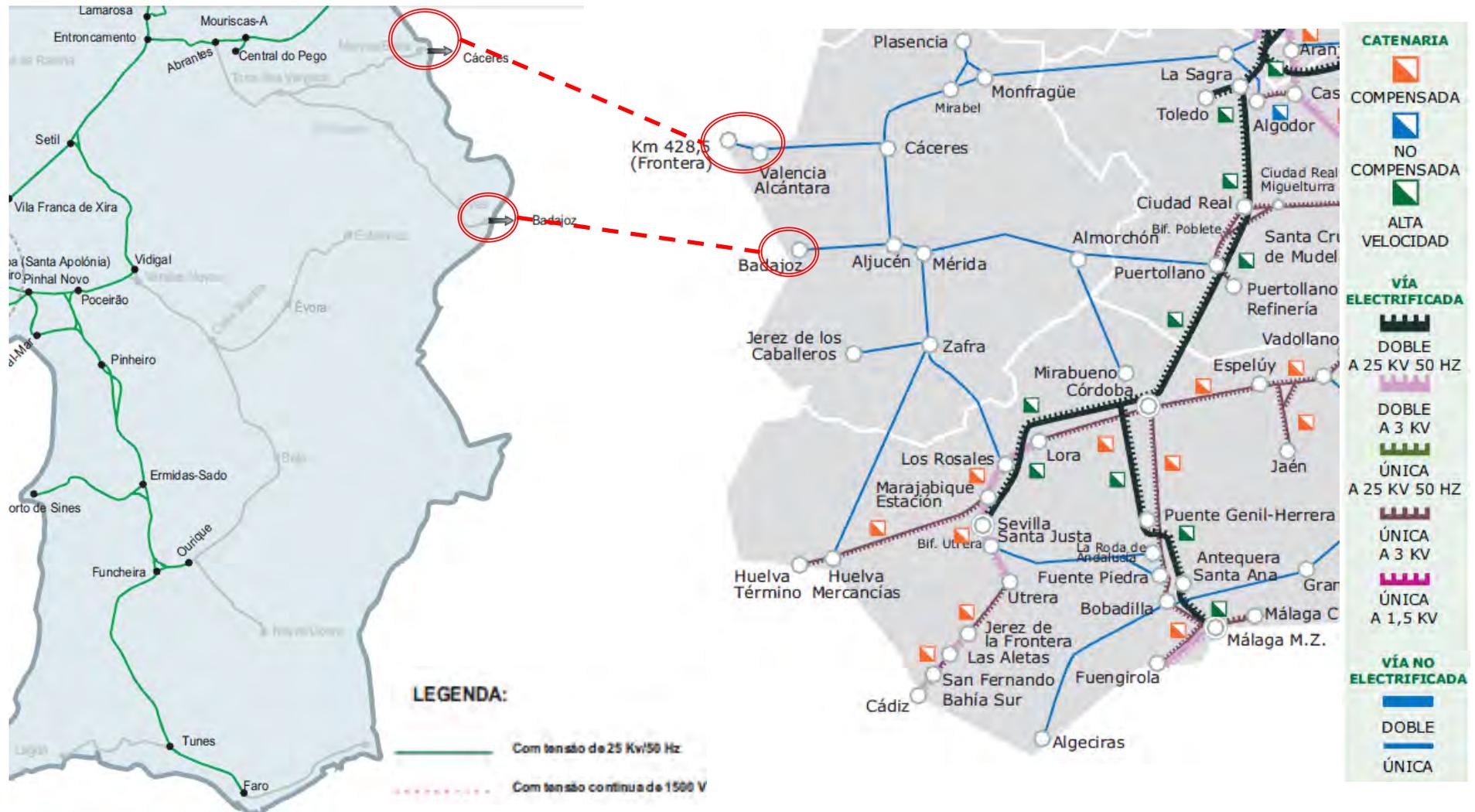
### Electrificación



# 4. Costes Públicos de Contexto Transfronterizos - Ferrocarril

## 4.1. Descripción de las redes ferroviarias

### Electrificación



#### Longitud máxima del tren

- ❑ La longitud máxima del tren en una vía indica el número de vagones capaz de arrastrar la locomotora empleada y, por lo tanto, la carga máxima a transportar, **constituyendo un parámetro comercial de gran importancia**. La **longitud máxima** permitida en una línea **depende de un gran número de factores** de la misma, es por eso por lo que **existen un gran número de diferencias de longitud en unas y otras vías y en los diferentes tramos**.
- ❑ A continuación se especifica la longitud máxima con la que pueden operar los trenes por los tramos de las cuatro líneas que unen España y Portugal:
  - Línea Beira Alta: La longitud máxima básica es de 400 metros y la longitud máxima especial es de 465 metros.
  - Línea del Miño: La longitud máxima básica es de 550 metros y la longitud máxima especial es de 600 metros.
  - Ramal de Cáceres: La longitud máxima básica es de 500 metros y la longitud máxima especial es de 520 metros.
  - Línea Este: La longitud máxima básica es de 400 metros y la longitud máxima especial es de 460 metros.
- ❑ En cuanto a la normativa portuguesa, la Reglamentación de REFER dispone de un apartado dedicado a las longitudes máximas del ferrocarril, la cual variará en función del tipo de tren (mercancías o pasajeros), del tipo de vía de la que se disponga (estrecha o ancha) y de la velocidad que pueda alcanzar el ferrocarril en su trayecto. No depende de la vía por la que transite el ferrocarril, sino de estos parámetros sin tener en cuenta la línea por la que realizará su trayecto.

### Longitud máxima del tren

- De conformidad con la reglamentación de REFER, las longitudes máximas en los ferrocarriles en territorio portugués son las que se indican en la tabla siguiente:

Ferrocarril	Vía	Tipo	Longitud máxima	Nº máximo de vehículos	Nº máximo de ejes
Pasajeros	Ancha	$\leq T100$	480	18	72
		$\geq T100$	430	16	64
	Estrecha	-	-	-	56
Mercancías	Ancha	$\leq T100$	700	-	-
		$110 \leq T \leq 120$	600	-	-
	Estrecha	-	-	-	72

En cualquier caso, se excluyen la unidad (o unidades) motora que remolca el ferrocarril

Fuente: REFER

Estos límites de longitud solo podrán ser excedidos o modificados con el permiso del gestor de la infraestructura, es decir, REFER.

- Por lo tanto, sabiendo que la orientación del presente estudio se concentra en el transporte de mercancías y que, como se ha visto anteriormente, las cuatro líneas transfronterizas entre España y Portugal son de ancho Ibérico, las longitudes máximas por cada una de las cuatro líneas portuguesas son las siguientes:
  - **Línea Beira Alta:** Esta línea permite la circulación con velocidades entre 120 y 160 km/h, por lo que la **longitud máxima del ferrocarril** que podrá operar por esta línea será de **600 metros**.
  - **Línea del Miño:** Esta línea es de las mismas características que la línea Beira Alta en cuanto a las velocidades a las que pueden operar los ferrocarriles, por lo que la **longitud limitante será también de 600 metros**.
  - **Ramal de Cáceres:** Esta línea permite la circulación de los trenes entre 90 y 120 km/h, por lo que la longitud máxima de los ferrocarriles que operan por ella será de **600 metros, pero si se realizan trayectos de velocidades menores de 100 km/h la longitud máxima puede aumentar hasta los 700 metros de longitud**.
  - **Línea Este:** Esta línea cuenta con las mismas características que la del Ramal de Cáceres, por lo que las longitudes máximas de los trenes que operan por ella será de **600 metros o de 700 metros en el caso de que no se exceda de los 100 km/h**.
- De manera complementaria, deberían considerarse las pendientes máximas existentes en la red portuguesa, con objeto de introducir factores limitativos a la longitud de los trenes ligados a la potencia de tracción utilizada

#### Longitud máxima del tren

- Comparando las longitudes máximas que pueden alcanzar los ferrocarriles, línea por línea, en uno y otro país, observamos que **en España hay en principio una mayor limitación en este apartado**. Las longitudes máximas en las líneas transfronterizas entre Portugal y España, son **siempre menores en los tramos que discurren por territorio español** que en los tramos que discurren por territorio portugués. La única excepción es la Línea del Miño, en la cual, la longitud máxima especial es de 600 metros, la misma que la longitud máxima de la Línea del Miño en territorio portugués.
- A continuación se presenta un cuadro comparativo de las longitudes máximas, línea por línea, en uno y otro país:

Línea	Longitud máxima (metros)		
	Portugal	España	
		Básica	Especial
Beira Alta	600	550	600
Miño	600	400	465
Ramal de Cáceres	600 (700)	500	520
Este	600 (700)	400	460

- En algunos casos **las diferencias de longitudes máximas entre uno y otro país son significativas**, lo que conllevarán importantes costes de fricción, debido a que no se podrá operar por España con volúmenes de carga igual de elevado como se puede operar por Portugal, siempre con el matiz del transporte de tracción a utilizar (simple, doble), en función de las pendientes.
- Además, se han encontrado datos acerca de dos de las líneas transfronterizas, en cuanto a longitudes máximas de los trenes se refiere.
  - La Línea Beira Alta, actualmente está acogiendo trenes de longitudes máximas de 513 metros en los viajes transfronterizos entre España y Portugal, cifra que supera el máximo recogido en la Declaración de Red 2011 de Adif, sin duda debido a que se han tomado las medidas específicas que lo permiten.
  - Por otro lado, el Ramal de Cáceres actualmente acoge a trenes de longitudes máximas de 465 metros en los viajes transfronterizos, cifra que queda por debajo de los límites máximos (tanto básico como especial) indicados en la Declaración de Red de Adif.



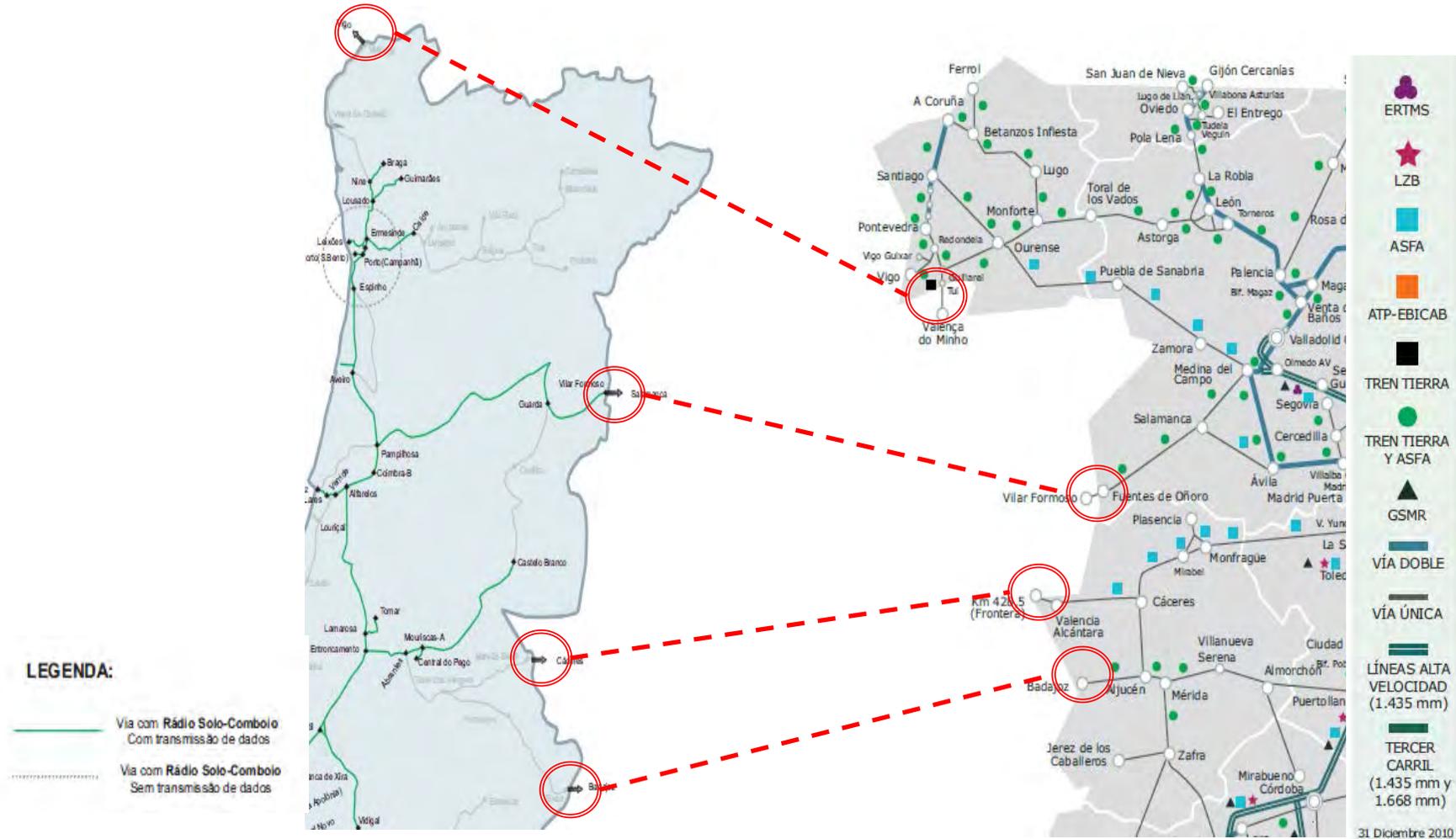
#### Comunicaciones

- ❑ Los sistemas de comunicación en el transporte ferroviario empleados en uno y otro país pueden suponer un problema si estos son diferentes, y necesitan de ajustes o de maquinaria diferente para el funcionamiento al pasar la frontera.
- ❑ En este caso, **los cuatro tramos de vía ferroviaria** que discurren por España **emplean el sistema Tren-Tierra**, sistema que actualmente ya no se instala en los ferrocarriles debido a la aparición de nuevos sistemas que resultan más fiables, y al intento de homogeneizar los sistemas ferroviarios a nivel europeo. Además las cuatro vías, en los tramos que discurren por territorio español, están **dotadas del sistema ASFA**. Por otro lado, en Portugal, se detecta que la Línea Beira-Alta tiene un **sistema Radio Suelo-Tren** con transmisión de datos, lo que resultaría equivalente al sistema Tren-Tierra anteriormente expuesto, además de llevar **instalado el sistema EBICAB-700**, sistema mas fiable y con mejores prestaciones que el sistema ASFA.
- ❑ La consecuencia de la existencia de diferentes sistemas de comunicación entre uno y otro país implicará unos costes público de contexto transfronterizo generado por la necesidad de **instalar ambos sistemas (ASFA y EBICAB-700)** en las locomotoras interoperables, además de los costes de **instrucción a los maquinistas** o la obligatoriedad de operar con dos maquinistas (uno de la operadora portuguesa) en territorio portugués.

# 4. Costes Públicos de Contexto Transfronterizos - Ferrocarril

## 4.1. Descripción de las redes ferroviarias

### Comunicaciones



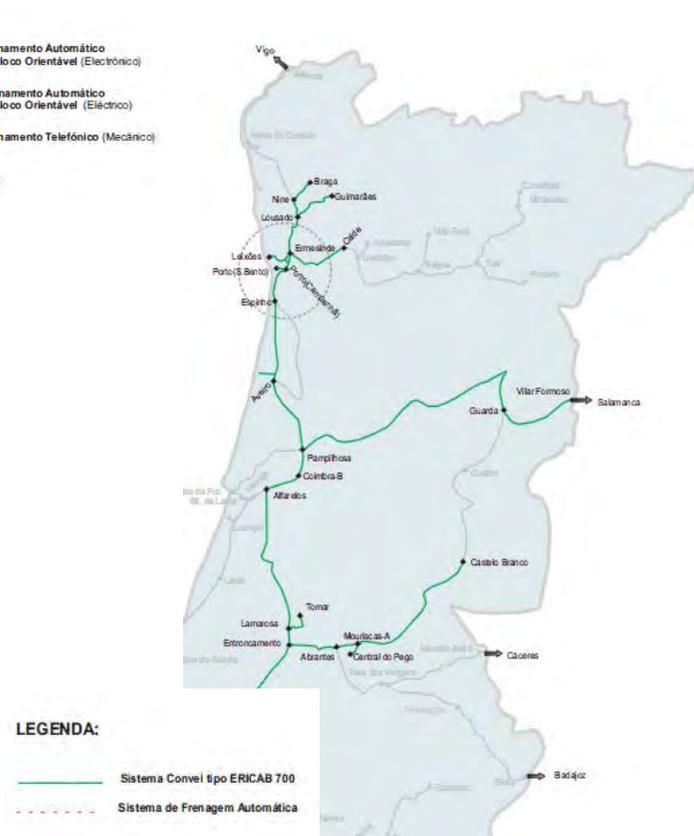
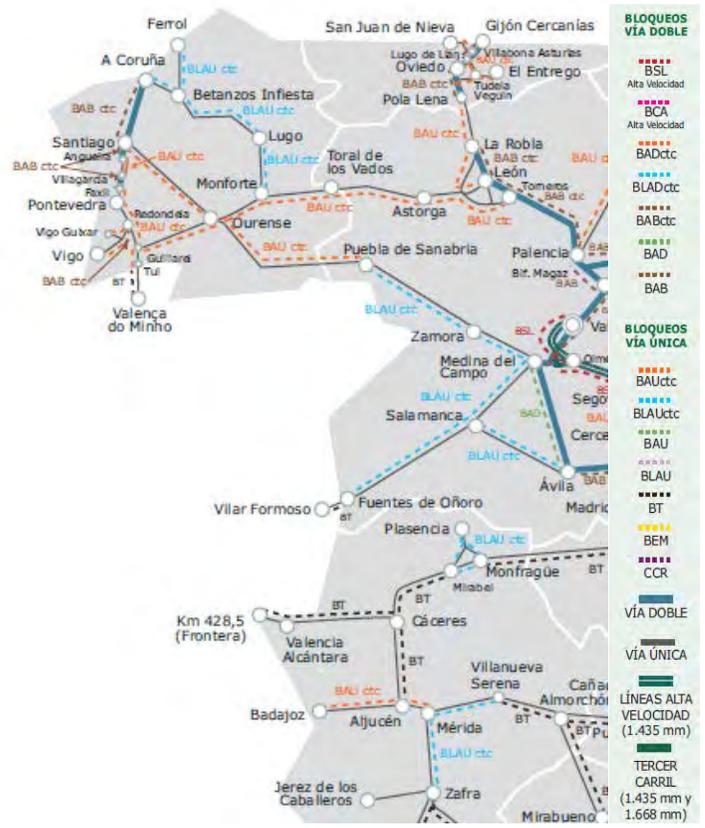
#### Instalaciones de seguridad

- ❑ Los sistemas de seguridad instalados en las vías y en los ferrocarriles son de gran importancia, debido a que en base a ellos puede controlarse con seguridad el trayecto de los ferrocarriles y el estado de las vías. **Actualmente, dentro de la Unión Europea, no existe ningún sistema global que se emplee en la totalidad del sistema ferroviario** y se encuentre instalado en todas las vías de los países miembros y estos sistemas pueden variar de uno a otro país, en función de las normativas y capacidades económicas de cada estado.
- ❑ En el caso de las cuatro líneas ferroviarias que unen España con Portugal, se presenta a continuación un análisis individual de cada una, para determinar los sistemas de seguridad existentes en los tramos de uno y otro país por vía.
  - **Línea Beira – Alta:**  
En la parte española de esta vía, existe un trazado dotado de las siguientes instalaciones: Sistema de Tren Tierra, Sistema ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático), Bloqueo Telefónico (BT), Bloqueo de Liberación Automática de Vía Única (BLAU) y Control de Tráfico Centralizado (ctc). Mientras que en el trazado portugués, la vía se encuentra dotada de las siguientes instalaciones: Cantonamiento Automático con Bloqueo Electrónico, el Sistema Convel tipo EBICAB 700 y Radio Suelo-Tren con transmisión de datos.
  - **Línea del Miño:**  
En la parte española de esta vía, el trazado se encuentra dotado de las siguientes instalaciones de seguridad: Sistema de Tren Tierra, Sistema ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático), Bloqueo Telefónico (BT), Bloqueo Automático de Vía Única (BAU) y Control de Tráfico Centralizado (ctc). Por su parte, la vía que compone el trazado portugués, se encuentra dotada de Cantonamiento Telefónico (mecánico).
  - **Ramal de Cáceres:**  
En los tramos españoles la vía correspondiente a este trazado dispone de las siguientes instalaciones de seguridad: Sistema de Tren Tierra, Sistema ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático) y Bloqueo Telefónico (BT). Por otro lado, los tramos portugueses se encuentran dotados únicamente de Cantonamiento Telefónico (mecánico).

### Instalaciones de seguridad

#### ➤ Línea Este:

En la parte española de esta vía, existen los siguientes sistemas de seguridad instalados: el Sistema Tren Tierra, el Sistema ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático) y el Sistema de Bloqueo Automático de Vía Única (BAU). Mientras que por el trazado de la línea en Portugal, dispone únicamente de Cantonamiento Telefónico (mecánico).



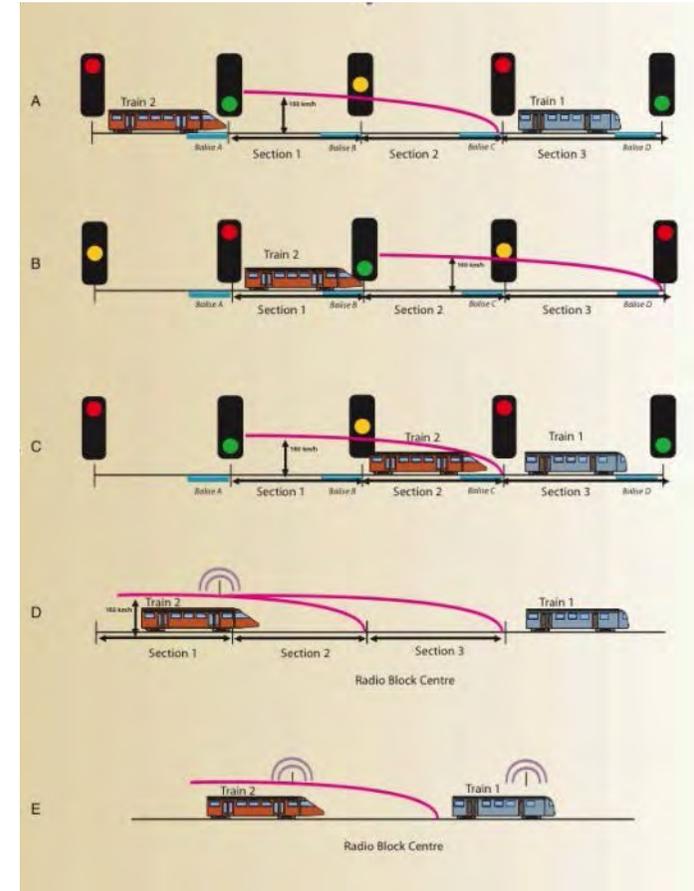


#### Señalización

- ❑ Los sistemas de señalización de las vías ferroviarias pueden ser diferentes en Portugal y España, si estos sistemas son diferentes pueden suponer unos costes de fricción al pasar la frontera.
- ❑ En el caso de las vías españolas de ancho Ibérico, todas están dotadas del sistema de señalización ATP, el sistema de Protección Automática del Tren.
- ❑ En el caso de los tramos de vía, de estas líneas, en tierras portuguesas, encontramos que la Línea Beira Alta está dotada con el sistema EBICAB 700 y con un sistema de Cantonamiento Automático con Bloqueo Electrónico. Las otras tres vías están dotadas con Cantonamiento Telefónico.
- ❑ Actualmente existe, en desarrollo, un sistema para la gestión del tráfico de las líneas de ferrocarril transeuropeas. A este sistema se le conoce como ERTMS (European Rail Traffic Management System o Sistema de Gestión de Tráfico Ferroviario Europeo). La Unión Europea apoya el desarrollo e implantación de este sistema en todo el territorio europeo para mejorar la interoperabilidad del transporte ferroviario y seguir rompiendo fronteras en este campo.
- ❑ El sistema ERTMS significa un gran avance en la desaparición de las fronteras de los países europeos, ya que existen más de 20 sistemas de señalización y control de tráfico, siendo estos parámetros ferroviarios, entre todos los existentes, en los que mayores variaciones hay entre los países de la UE. Las especificaciones de ERTMS son fijadas por la UNISIG (Union Industry of Signaling) y controladas por la European Railway Agency (ERA), de reciente creación en acuerdo con la UIC (Union Internationale des Chemins de Fer). Los objetivos principales de ERTMS son:
  - Mejorar la interoperabilidad del material rodante definiendo un estándar técnico de señalización y seguridad que permita superar las diferencias entre los distintos países de Europa.
  - Aumento de capacidad de las líneas reduciendo el intervalo entre trenes.
  - Aumentar los niveles de seguridad.
  - Reducir los costos.
    - ❖ Al disminuir las instalaciones fijas.
    - ❖ Al pasar de sistemas propietarios a otro abierto y competitivo y así terminar con mercados cautivos por países y compañías.
- ❑ El fundamento legal del inicio proceso de creación de un sistema de señalización y control de tráfico fue en 1996, mediante por la Directiva 96/48/EG. El desarrollo ha sido y sigue siendo difícil y ha acumulado múltiples retrasos. Los países pioneros son España, Suiza y Holanda.

### Señalización

- ❑ El sistema ERTMS está constituido actualmente por dos componentes: ETCS (European Train Control System) y GSM-R (Global System for Mobile communication - Rail).
- ❑ El ETCS realiza las funciones de control de los trenes y se han previsto tres niveles:
  - **Nivel 1:** utiliza la transmisión puntual de información al tren por medio de transpondedores pasivos. Se trata de una tecnología suplementaria para la señalización lateral preexistente en líneas con baja o moderada intensidad de tráfico. Los cantones están definidos por el sistema de señalización ya instalado. Este nivel incrementa la seguridad en el caso de señalización temporal de precaución y en áreas de restricción de velocidad. Adicionalmente, la señalización en cabina permite incrementar la velocidad de la línea.
  - **Nivel 2:** como el Nivel 1, puede instalarse "por encima" de un sistema anterior de señalización semafórica. La señales fijas pueden ser total o parcialmente sustituidas por señalización en cabina. El RBC (Radio Block Center) traza la localización de cada tren controlado dentro de su área.
  - **Nivel 3:** presenta adicionalmente funciones tales como la determinación activa de la distancia entre los trenes. No es necesario la existencia de un sistema de monitorización lateral, puesto que la trenes informan de manera activa sobre su posición al centro de control, desde el comienzo de la composición hasta el último de los vagones. Para incrementar la capacidad de las líneas puede instaurarse el sistema de cantones móviles. La principal ventaja del nivel 3 consiste en la reducción de costes de amortización por la sustitución de los elementos de monitorización de ocupación de vía y de las señalización lateral.
- ❑ El GSM-R se encarga de la transmisión de voz y datos entre el tren y las instalaciones fijas.
- ❑ Los niveles 1 y 2 ya se encuentran en operación comercial. El nivel 3, el de máxima capacidad debido a que permite cantones móviles, no existe aún y el objetivo es que sea operativo hacia 2020.



**Nivel 1:** A, B y C  
**Nivel 2:** D  
**Nivel 3:** E

Niveles ETCS  
 Fuente: Ferropedia

#### Señalización

- ❑ Pese a que uno de los objetivos del sistema ERTMS es la disminución de costos, a corto y medio plazo su implantación supone una fuerte carga para las compañías ferroviarias. Actualmente el costo de la instalación del sistema ERTMS en el material rodante oscila entre los 0,5 y 1 M€ por unidad. Tanto la Comunidad Europea como varios gobiernos otorgan subvenciones para acelerar la implementación de ERTMS.
- ❑ En cualquier caso, la diferencia de señalización entre ambos países, antes de la implantación definitiva del sistema ERTMS en los mismos, conlleva que los costes de fricción transfronterizos podrían ser los derivados de la formación del personal o adaptación del personal de conducción a la señalización de ambos países, o la necesidad de recurrir a dos maquinistas, uno de cada país en las expediciones que discurran por ambos territorios. Estos costes en lo relativo al personal, pero también hay que incidir en la posibilidad de que las locomotoras no sean compatibles con los sistemas de señalización de ambos países y haya que adaptarlas a los mismos, (locomotoras interoperables) o proceder al cambio de locomotora en la frontera.

## Interoperabilidad de los vehículos ferroviarios

- Uno de los puntos fundamentales a considerar es la **interoperabilidad de los vehículos ferroviarios** desde el punto de vista de **homologación de las locomotoras** para operar en ambos países sin necesidad de cambio de la misma al cruzar la frontera.
- La interoperabilidad ferroviaria entre Portugal y España lleva varios años implantada. Existen proyectos concretos en los que colaboran Adif y REFER (Red Ferroviaria Nacional de Portugal), como el que ofrece a empresas como Comsa Rail Transport o Takargo Rail desarrollar la interoperabilidad ferroviaria y conseguir de esta manera un gran avance en el transporte ferroviario de mercancías entre Portugal y España al no tener que cambiar de locomotora al pasar de un país a otro.
- **Actualmente las cuatro líneas ferroviarias** existentes que comunican España con Portugal **poseen interoperabilidad de los elementos de tracción (conciertos requisitos) y remolcado, y no es ya necesario cambiar de locomotora para cruzar la frontera**, operando con determinados condicionantes.
- En este caso, el sistema de interoperabilidad supuso la **homologación** por parte de Adif y Refer de los **sistemas de señalización y control en la locomotora** (ASFA español y Convel portugués). Comsa y Takargo han dotado a sus locomotoras interoperables de ambos sistemas, **lo que ha encarecido un 15% el precio de las locomotoras** (lo que supone un **coste de contexto transfronterizo** generado por las diferencias en la infraestructura ferroviaria)
- **El paso de un sistema a otro es muy sencillo y no produce pérdida de tiempo** en el trayecto del tren (pero si, una inversión adicional para permitir la interoperabilidad de las locomotoras), simplemente accionando una llave se apaga el sistema Convel y se activa el sistema ASFA, y para activar el sistema Tren Tierra, simplemente cuando la locomotora hace contacto con la vía el sistema entra en funcionamiento.
- Las locomotoras que interoperan entre Portugal y España, son **locomotoras** que cuentan con **sistemas de funcionamiento de tracción diesel**, de esta manera **pueden operar por vías electrificadas y no electrificadas**.
- En **el territorio español**, solo es necesario un **maquinista** en la locomotora durante el trayecto mientras que en **territorio portugués** es necesario un **maquinista auxiliar** para ayudar al otro maquinista, pese a que actualmente Comsa cuenta con al menos 3 maquinistas “interoperables”, maquinistas que podrían realizar todo el trayecto ellos solos sin más ayuda, se trata de maquinistas portugueses con nivel nativo de español que han sido preparados para poder desempeñar todas las funciones necesarias en la locomotora tanto en un territorio como en otro. Pero la normativa portuguesa obliga a que una persona de la propia operadora se encargue de la comprobación de los frenos y la verificación del estado del tren. Por tanto, también aquí se presenta un CPTF, derivado de la diferente normativa de maquinistas en ambos países.

- La Ley del Sector Ferroviario (LSF), en sus Títulos V y VI, establece un Canon por utilización de líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (REFIG), a aplicar con ocasión de la utilización de la infraestructura ferroviaria y de la Adjudicación de la Capacidad de Red necesaria para la prestación de los distintos servicios ferroviarios, y por la utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias (Artículos 74 y 75 de la LSF).
- El establecimiento de las cuantías resultantes de la aplicación de los elementos y criterios referidos en los artículos 74 y 75 de la LSF, han sido fijadas, tal y como prescribe la propia LSF, mediante la Orden Ministerial 898/2005, de 8 de Abril, por la que se fijan las cuantías de los Cánones Ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, del 17 de Noviembre, del Sector Ferroviario, modificada por la Orden FOM 3852/2007, del 20 de Noviembre.
- Los Cánones aplicables al tráfico de mercancías corresponden a los conceptos de acceso a la infraestructura, reserva de capacidad y circulación, todos ellos se detallan a continuación:
  - **Canon por acceso a la infraestructura:** Es aquel que regula el derecho a la utilización de la Red Ferroviaria de Interés General (REFIG) por un segmento específico o por el uso de la totalidad de la misma.

Las cuantías del Canon se determinan en función de la declaración de actividad realizada por el sujeto pasivo de acuerdo con el nivel de tráfico previsto.

Canon por Acceso (Modalidad A)		
Nivel	Volumen de Tráfico	€/ Año
N1	≤1 millón de Tren-Km. / año	64.952,29
N2.A	>1 y ≤ 5 millones de Tren- Km. / año	162.380,74
N2.B	>5 y ≤10 millones de Tren- Km. / año	357.237,64
N3.A	>10 y ≤15 millones de Tren- Km. / año	746.951,42
N3.B	>15 millones de Tren- Km. / año	1.526.378,97

Fuente: Declaración de Red de ADIF 2011

- **Canon por reserva de capacidad:** Es aquel que tarifica la disponibilidad que ofrece el administrador de infraestructuras ADIF a las empresas operadoras ferroviarias para el uso de la red ferroviaria.

Las cuantías de este Canon se establecen en función de los kilómetros-tren reservados, tomando en cuenta el tipo de línea, el tipo de servicio a prestar, el tipo de tren y el periodo del día al que afecte la reserva (valle, normal o punta).

- **Canon de circulación:** Es el encargado de regular la utilización efectiva de la capacidad previamente reservada por el operador.

Las cuantías de este Canon se establecen en función de los kilómetros-tren efectivamente utilizados, tomando en cuenta el tipo de línea y el tipo de servicio prestado.

Canon por Circulación (Modalidad C)				
Tipo Línea	Tipo de Servicio			
	V1	V2	M	P
€/ Tren-Km. circulado				
A1	2,16	0,83	-	-
A2	2,06	0,75	-	-
B1	0,65	0,06	0,06	-
CL	-	0,06	0,06	-

Fuente: Declaración de Red de ADIF 2011

Canon por Reserva de Capacidad (Modalidad B)					
Periodo Horario	Tipo Línea	Tipo de Servicio			
		V1	V2	M	P
€/Tren-Km. reservado					
Punta	A1	3,69	2,26	-	0,92
	A2	3,59	2,16	-	0,83
	(*)B1	3,04	0,55	0,33	0,06
	CL	-	0,20	0,33	-
Normal	A1	2,37	1,13	-	0,92
	A2	2,26	1,08	-	0,83
	(*)B1	0,20	0,20	0,05	0,06
	CL	-	0,20	0,05	-
Valle	A1	0,83	0,75	-	0,92
	A2	0,75	0,70	-	0,83
	(*)B1	-	0,10	0,05	0,06
	CL	-	0,10	0,05	-

(\*A los servicios de transporte ferroviario de viajeros sobre el Corredor Mediterráneo con trayectos inferiores a 80 Km., les será de aplicación la cuantía establecida para estos servicios sobre las líneas Tipo CL.

Fuente: Declaración de Red de ADIF 2011

- **Canon por tráfico:** Este canon grava el tráfico producido sobre determinadas infraestructuras ferroviarias.

Las cuantías de este Canon se establecerán en función del valor económico de los servicios comerciales de transporte ferroviario prestado, medido en términos de la Capacidad ofertada, pudiéndose distinguir por hora y tipo de línea.

El Canon descrito no es de aplicación para las líneas utilizadas en España para el tránsito de mercancías.

Canon por Tráfico (Modalidad 0)			
Tipo Línea	Periodo Horario		
	Punta	Normal	Valle
	€/ 100 plazas-km		
A1	1,36	0,75	-
A2	1,28	0,70	-
B1	-	-	-
C1	-	-	-

- ☐ Todas las tablas que se adjuntan con cada Canon y en las que se reflejan los mismos, incluyen como una de sus variables el tipo de línea, para distinguir entre unos y otros a continuación se presentan una serie de tablas aclaratorias. Estas tablas se encuentran actualizadas por la Orden FOM/3236/2010, del 13 de Diciembre, dictada en cumplimiento de los criterios establecidos por la Orden FOM/3852/2007, del 20 de Diciembre, que modificó los anexos de la Orden FOM/898/2005, del 8 de Abril, por la que se fijan las cuantías de los Cánones Ferroviarios

Tabla 1		Clasificación de las Líneas Ferroviarias	
Tipo	Líneas		
A	A.1	Madrid - Barcelona (ancho UIC) Córdoba - Málaga (ancho UIC) Madrid - Valladolid (ancho UIC) Madrid - Albacete (ancho UIC) Madrid - Valencia (ancho UIC) Moller - Girona y Figueres Vilafant - límite con el tramo internacional (1)	
	A.2	Madrid - Sevilla (ancho UIC) Tramo La Sagra - Toledo (ancho UIC) Zaragoza Delicias - Huesca (ancho UIC)	
B	B1	Corredor Mediterráneo (2)	
C	C1	Resto de líneas	

- (1) Hasta que no entre en explotación la totalidad de la línea en ancho UIC y doble vía desde Barcelona al tramo internacional, estos tramos serán considerados de tipo A.2.  
 (2) A los efectos de esta clasificación el corredor Mediterráneo se define como el tramo comprendido entre Valencia y Tarragona.

Tabla 2			Servicios Ferroviarios y Tipos de Tren		
Clase	Tipo	Características			
Viajeros	V1	Velocidad punta igual o superior a 260 km/h			
Viajeros	V2	Velocidad punta inferior a 260 km/h			
Mercancías	M	-			
Pruebas	P	-			

- Se entiende por velocidad punta la velocidad máxima efectiva en el servicio correspondiente.
- Se entiende por servicios de pruebas la circulación de trenes que se realicen para la adecuación y calibración de vehículos nuevos o existentes, que necesiten autorización de puesta en servicio o de circulación, así como para la calibración de alguno de sus Componentes.

Tabla 3		Periodos Horarios	
Periodo	Tramo Horario		
	Inicio	Fin	
Valle	0:00	6:59	
Punta	7:00	9:29	
Normal	9:30	17:59	
Punta	18:00	20:29	
Normal	20:30	23:59	

- El periodo punta no se aplica a sábados, domingos y festivos. Los tramos horarios de dicho periodo en estos días se consideran periodo normal.
- A los efectos de la determinación del periodo, se tomarán en consideración las paradas que realice el tren en las estaciones. Así, en un punto determinado del recorrido se aplicará el periodo correspondiente a la hora en la que paró en la estación anterior.
- No obstante lo anterior, para determinar que un servicio de mercancías se produce dentro de uno de los periodos clasificados en estas tablas será preciso que más del cincuenta por ciento del tiempo de duración del mismo tenga lugar dentro de dicho periodo.
- Asimismo, en los servicios de mercancías solo será de aplicación el periodo punta en la distancia de los 100 kilómetros anteriores a los núcleos urbanos de Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao. Al resto de kilómetros del trayecto les será de aplicación, según corresponda, el periodo normal o valle.

#### Formas de pago del Canon:

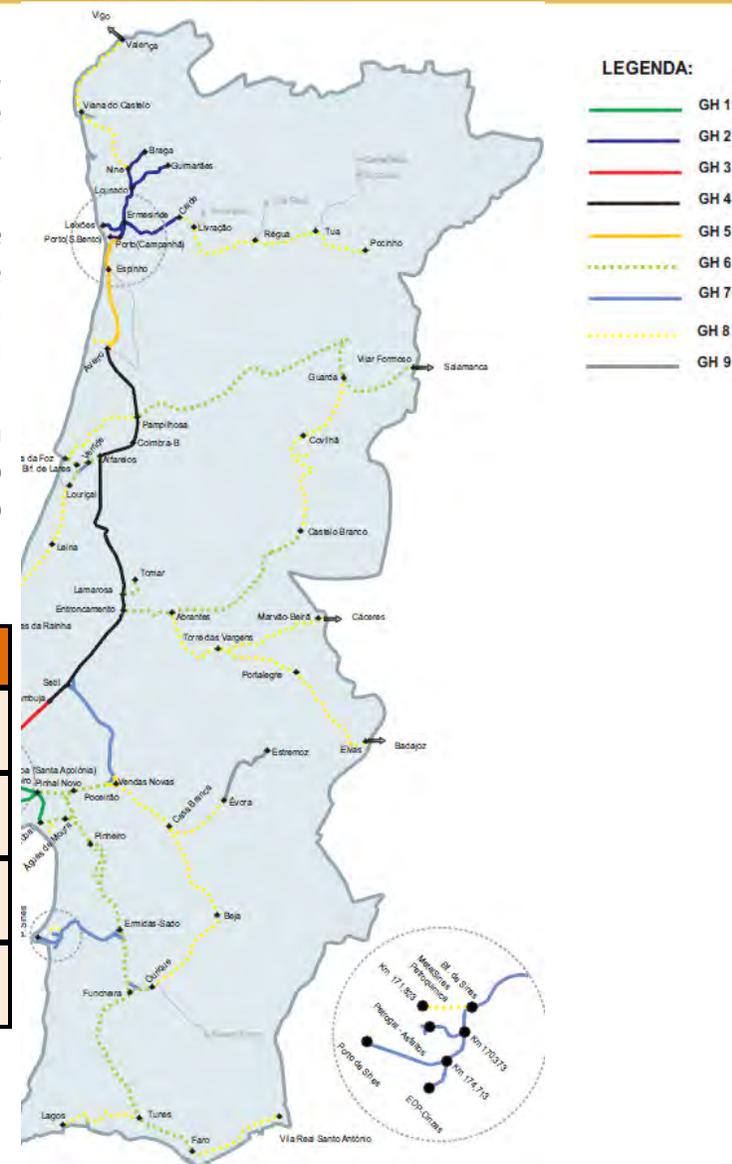
- ❑ Los Cánones Ferroviarios podrán ser objeto de liquidación de forma individualizada o conjunta, en los términos previstos en la Orden Ministerial por la que se fijan las cuantías de los Cánones Ferroviarios, que aprueba los modelos de liquidación y regula los plazos y medios para hacer efectivo el ingreso de las cuantías exigibles (Orden FOM 898/2005, del 8 de Abril, por la que se fijan los Cánones Ferroviarios establecidos en los Artículos 74 y 75 de la LSF).
- ❑ El ingreso de los Cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias debe ser efectuado por la EEFF o Candidatos Habilitados, una vez hayan recibido la notificación de pago correspondiente, en los términos, plazos y demás condiciones indicadas en la DR y en la Orden Ministerial que fija las cuantías de los Cánones Ferroviarios.
- ❑ Sobre las cuantías que resulten exigibles, se aplicarán los impuestos indirectos que gravan la prestación de los servicios objeto de gravamen, en los términos establecidos en la legislación vigente. Asimismo, desde Febrero de 2009, existe un Convenio entre la Agencia Estatal de Administración Tributaria y Adif, para la recaudación en vía ejecutiva de los recursos de naturaleza pública de esta entidad pública.

### Canon Ferroviario en Portugal

- Los **Cánones Ferroviarios en Portugal** son muy diferentes a los **Cánones Ferroviarios en España**. Como se ha descrito anteriormente, los Cánones Ferroviarios en España, para transporte de mercancías, se componen de los Cánones por acceso, por reserva de capacidad, por circulación y por tráfico, mientras que **en Portugal, únicamente existe una tarifa base** (en función de una división de las líneas existentes en “Grupos Homogéneos” y unas penalizaciones en función de la capacidad que se solicita y no es utilizada).
- La **tarifa base**, tarifa para los servicios esenciales de mercancías, **se mide en función de los trenes x kilómetro** y del **Grupo Homogéneo** al que pertenezcan.
- Estos **servicios esenciales** a los que hace referencia la tarifa base son los siguientes:
  - El paquete de acceso mínimo.
  - Acceso por vía férrea a las instalaciones de servicio y a la prestación de servicios.
  - El uso de la infraestructura y equipos de suministro, transformación y distribución de energía eléctrica de tracción.
  - Prestación de rescate ferroviario en los términos previstos en el artículo 51 del Decreto de Ley 270/2003, modificado por el Decreto de Ley 231/2007.

GRUPOS HOMOGÉNEOS			unidades:usuarios (seem/A)			
			Pasajeros e Marchas		Mercadorías	
Código	Designação	Linhas ou Traços de Linha	Serviço Tracção Eléctrica	Serviço Tracção Não Eléctrica	Serviço Tracção Eléctrica	Serviço Tracção Não Eléctrica
GH 1	Suburbano Lisboa	L. Sintra L. Cascais L. Cintura L. Sul-Tr. Campolide/Setúbal L. Oeste -Tr. Cacém / Meleças Conc. Xabregas Conc. Sete Rios L. Alentejo - Tr. Barreiro / Pinhal Novo	1,49	1,46	1,63	1,55
GH 2	Suburbano Porto	L. Minho - Tr. Porto S. Bento/Nine L. Douro - Tr. Ermesinde / Calde R. Braga L. Guimarães L. Leixões Conc. S.Gemil	1,41	1,40	1,47	1,45
GH 3	L. Norte tração suburbano de Lisboa	L. Norte - Tr. Lisboa / Azambuja	1,23	1,20	1,32	1,23
GH 4	L. Norte tração Azambuja-Aveiro	L. Norte - Tr. Azambuja / Aveiro	1,40	1,38	1,45	1,41
GH 5	L. Norte tração suburbano do Porto	L. Norte - Tr. Aveiro / Porto	1,56	1,54	1,61	1,56
GH 6	Linhas electrificadas, com cantonamento automático ou telefónico, com tráfego misto < 50 comboios/dia	L. Beira Alta - Tr. Pampilhosa / V. Formoso L. Beira Baixa - Tr. Entroncamento / Castelo Branco R. Alfaiates R. Tomar L. Oeste - Tr. Lourical / Figueira Foz L. Sul - Tr. Setúbal / Tunes L. Algarve - Tr. Tunes / Faro Conc. Póvoa do Varzim Conc. Arouca Conc. Águas de Moura L. Alentejo - Tr. Pinhal Novo / Bombel L. Alentejo - Tr. Ourique / Funcheira	1,62	1,45	1,64	1,47
GH 7	Linhas electrificadas, com cantonamento automático ou telefónico, com tráfego de mercadorías preponderante	Conc. Verride L. Sines L. Vendas Novas - Tr. Setil / Vidigal Conc. Bombel Conc. Norte do Setil Conc. Funcheira Conc. Ermidas Ramal Petrolal/Asfaltos Ramal da Siderurgia Nacional	1,27	1,14	1,30	1,21
GH 8	Linhas não electrificadas, com cantonamento automático ou telefónico, com tráfego misto < 50 comboios/dia	L. Minho - Tr. Nine / Valença/Tuy L. Douro - Tr. Calde / Póvoa do Varzim L. Oeste - Tr. Mira Sintra (Meleças) / Lourical L. Leste - Tr. Abrantes / Elvas R. Cáceres - Tr. Torre das Vargens / Marvão L. Algarve - Tr. Faro / V. Real L. Algarve - Tr. Tunes / Lagos L. Beira Baixa - Tr. Castelo Branco / Guarda L. Alentejo - Tr. Bombel / Ourique L. Vendas Novas - Tr. Vidigal / Vendas Novas R. Figueira da Foz L. Évora - Tr. Casa Branca / Évora Ramal São-Sapeco Ramal Petroquímica Ramal Terminal Mercadorías Fundão Ramal Plataforma Cacia Ramal Porto Aveiro Ramal Amadora-Sorefame Ramal Liscont Ramal MetaSines	-	1,82	-	2,01
GH 9	Linhas não electrificadas, com cantonamento em R.E.S., com tráfego de mercadorías predominante	L. Évora - Tr. Évora / Estremoz	-	-	-	-

- Además las **tarifas relativas a los servicios esenciales** comprenden el **derecho de acceso, el derecho de reserva y el derecho de circulación** en la infraestructura ferroviaria, la parte de la infraestructura en la que se efectúan los servicios del transporte ferroviario, incluyendo todas las prestaciones descritas anteriormente.
- Los **Grupos Homogéneos** en los que se divide la red ferroviaria portuguesa, a la hora de cuantificar las tarifas base, son por definición **una reglamentación**, de un conjunto de tramos de explotación que, acumulativamente, presentan una relación de identidad en cuanto a condiciones tecnológicas y de explotación, a la tipología de servicios que prestan y a la estructura de costos.
- Como puede observarse en el mapa adjunto, **las 4 líneas que unen Portugal con España pertenecen a dos Grupos Homogéneos diferentes. La línea Beira-Alta es del Grupo Homogéneo 6, y las líneas del Miño, Este y el Ramal de Cáceres pertenecen al Grupo Homogéneo 8.**



LÍNEA	CÓDIGO	DESIGNACIÓN	TRACCIÓN ELECTRIFICADA (€/tren x Km)	TRACCIÓN NO ELECTRIFICADA (€/tren x Km)
Línea Miño	GH 8	Líneas no electrificadas con cantonamiento automático o telefónico y con tráfico mixto (< 50 trenes/día)	-	2,01
Línea Beira-Alta	GH 6	Líneas electrificadas con cantonamiento automático o telefónico, con tráfico mixto (< 50 trenes/día)	1,64	1,47
Ramal de Cáceres	GH 8	Líneas no electrificadas con cantonamiento automático o telefónico y con tráfico mixto (< 50 trenes/día)	-	2,01
Línea Este	GH 8	Líneas no electrificadas con cantonamiento automático o telefónico y con tráfico mixto (< 50 trenes/día)	-	2,01



- ❑ En conclusión y según lo analizado anteriormente, los **Cánones Ferroviarios en Portugal resultan más altos que en España**, con una estructura diferente entre ambos países; mientras que en España existen 4 cánones diferentes para transporte de mercancías en España, en Portugal se concentran todos en un solo canon, la **Tarifa Base**, con posibles penalizaciones debido a la solicitud y no utilización de capacidad.
- ❑ La red ferroviaria española, establece **Cánones Ferroviarios** fragmentados en **diferentes tipos**, y el conjunto de ellos es, de media, **más bajo que la Tarifa Base de Portugal**.
- ❑ Por el contrario, los **costes de las terminales son más elevados en España que en Portugal**.
- ❑ Por tanto, existen diferencias en esta materia entre ambos países, cuestión que de hecho supone una disfunción en el transporte ferroviario de mercancías y, por tanto, un Coste Público de Contexto Transfronterizo.

#### Licencia Ferroviaria

- Las licencias ferroviarias son autorizaciones genéricas de acceso a la actividad de transporte ferroviario, concedidas por entidades u organismos públicos implicados en el transporte ferroviario. Aunque **son válidas en todo el espacio comunitario**, no significa un acceso inmediato a las diferentes infraestructuras. No obstante, estas licencias son concedidas, en condiciones equitativas, a las empresas ferroviarias establecidas en los Países de la Unión Europea con los derechos de acceso y tránsito en la infraestructura ferroviaria para prestación de servicios de transporte ferroviario de mercancías que hasta ahora constituye el tráfico que se encuentra liberalizado. En el caso de los viajeros, se plantea para el año 2013-2014 la liberalización en España, aunque en Europa podría acelerarse este proceso a fechas próximas, pendientes de concreción.
- La obtención de la Licencia Ferroviaria en Portugal, al igual que en el caso español, depende del cumplimiento de algunas condiciones obligatorias. Estas condiciones son la idoneidad, la capacidad financiera, la capacidad técnica y el seguro de responsabilidad civil, conforme el establecido en el Capítulo III del decreto-ley n.º 270/2003 del 28 de Octubre (modificado posteriormente por el Decreto-Lei n.º 231/2007 de 14 de Junho).
- Además el Art. 12 del Reglamento 42/2005 de 3 de junio (*Reglamento de licenciamento*), incluido en el Capítulo IV “*Reconhecimento de licença emitida em outro Estado membro da União Europeia*” establece que la Licencia ferroviaria de cualquier operador autorizado en España debería ser admitida y homologada por el organismo portugués competente, previo solicitud al IMTT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres), adjuntando la copia autenticada de la licencia válidamente emitida. **Estos trámites administrativos necesarios para la homologación de la Licencia podrían generar un coste de fricción.**





#### Certificado de seguridad

- ❑ Para el ejercicio de actividad de transporte en el modo ferroviario, es necesario la obtención tanto de la licencia de empresa ferroviaria, citada anteriormente, como la obtención de un certificado de seguridad necesario para la operación.
- ❑ Dicho certificado de seguridad, según el Art. 10 contenido en la Directiva Europea 2004/49, establece que la parte del certificado de seguridad relativa a la aprobación del sistema de gestión de seguridad en la empresa ferroviaria **tiene validez en todos los países miembros de la Unión Europea** para los servicios de transporte equivalentes (transporte ferroviario de mercancías en el presente caso). **Sin embargo, deberá certificarse específicamente en la parte relativa al material y al personal de dicha empresa ferroviaria, cuya tramitación podría dar lugar a la aparición de costes públicos de contexto transfronterizo.**
- ❑ Al igual que lo anteriormente mencionado, **el Artículo 66 del Decreto – Lei nº 231/2007** de Portugal que transpone la Directiva anterior indica que:
  - El acceso y uso de la infraestructura ferroviaria por las empresas ferroviarias depende de la obtención del certificado de seguridad, el cual acredita que dicha empresa ferroviaria ha establecido un sistema de gestión de seguridad de acuerdo con lo exigido en la ley y es capaz de cumplir con los requisitos establecidos en las Especificaciones Técnicas Interoperables (ETI) y en otra legislación comunitaria, y las normas técnicas de seguridad.
  - El certificado de seguridad se emite para toda la red o para una parte limitada de la misma, teniendo en cuenta el alcance de las actividades de la empresa ferroviaria solicitante, especificando el tipo y la extensión de servicios ferroviarios cubiertos.
  - El certificado de seguridad se divide en dos partes:
    - a) Parte A, en la demostración de la existencia de un sistema de gestión de la seguridad aprobado;
    - b) Parte B, en la demostración del cumplimiento de los requisitos específicos necesarios para su funcionamiento en condiciones de seguridad, particularmente en relación con el cumplimiento de las ETI y las normas técnicas de seguridad, la aceptación de certificados del personal y la autorización de la puesta en servicio del material rodante.
  - **En el caso de una empresa ferroviaria con certificado de seguridad expedido en otro Estado Miembro, sólo se requiere demostrar los aspectos mencionados apartado b) del párrafo anterior relativos a la certificación del personal y del material rodante.**

#### Certificado de seguridad

- ❑ Como se ha comentado, es competencia del IMTT autorizar la puesta en servicio del material rodante, aunque el certificado de seguridad haya sido expedido por otro Estado Miembro. La solicitud en la que debe figurar su utilización prevista en la red, debe ir acompañada de la documentación técnica según lo siguiente (anexo IV Decreto – Lei nº 231/2007):

- **Autorización de puesta en servicio del material rodante en uso**

La documentación técnica sobre el material rodante que debe presentarse al IMTT para la solicitud de la autorización de puesta en servicio del material rodante debe incluir:

- Las pruebas de que el material rodante citado ha sido autorizado para su puesta en servicio en otro Estado Miembro, y los registros que muestran el historial de su explotación y mantenimiento y si fuese el caso, las alteraciones técnicas efectuadas después de dicha autorización;
- La información técnica específica, el programa de mantenimiento y características funcionales solicitadas por IMTT y necesarias para la autorización adicional;
- Los datos sobre las características técnicas y operativas que demuestran que el material rodante esta en concordancia con el sistema de alimentación energético, con el sistema de señalización, con los sistemas de control y mando, el ancho de vía y los gálibos de infraestructura por la que circulará, los condicionantes de carga por eje máximas permitidas y otras condiciones de la red;
- Las exenciones de las que disponga de las normas técnicas de seguridad necesarias como prueba de que la aceptación del material rodante citado no implica un riesgo indebido para las infraestructuras de la red.

Además, el IMTT puede requerir pruebas en la red para verificar el cumplimiento de los parámetros restrictivos, en particular los que se refieren a la concordancia con los parámetros de la red (anchos de vía, sistemas de seguridad, gálibos,...).

- ❑ **Es competencia del IMTT decidir estas adjudicaciones en un plazo inferior a cuatro meses a partir de la recepción de la documentación técnica completa**, pudiendo incluir en el certificado de autorización, las condiciones de uso y otras restricciones que el convenga (Artículo 66 – F del Decreto – Lei nº 231/2007).

#### Homologación del material

- ❑ El material de tracción, las locomotoras, podrían presentar problemas en materia de equipos de seguridad. En el caso español, si en el recorrido no se dispone del sistema tren – Tierra, el sistema ASFA y el hombre muerto (incluido en todas las locomotoras), es necesario la circulación con agente doble, no permitiéndose el agente único. Por el contrario, **en Portugal**, a pesar de cumplir con lo anterior, **siempre se deberá circular con dos agentes**. Estas diferencias podrían generar **un coste público de contexto transfronterizo** dado que un tren que circule entre España y Portugal **deberá “prescindir” en su trayecto español de uno de los dos agentes, una vez traspasada la frontera portuguesa**.
- ❑ Por otro lado, los requerimientos sobre material ferroviario de tracción exigen que las locomotoras sean de tracción diesel, ya que en el lado español las líneas que efectúan las conexiones con Portugal se encuentran sin electrificar. El coste aproximado de las adaptaciones de las locomotoras suponen entre los 87.000 y los 200.000 euros (dependiendo de la tipología) y un tiempo de entre 6 meses y un 10 meses.

#### Formación del personal

- ❑ El Instituto de Movilidad e dos Transportes Terrestres (IMTT) certifica el personal de las empresas para que inicien funciones en actividades relevantes para la Seguridad de la Explotación en la Red Ferroviaria Nacional, además de gestionar la renovación de los certificados. El IMTT certifica el personal que supere un proceso constituido de las siguientes fases:
  - Exámenes médicos → Evaluación Psicológica → Acciones de Formación → Exámenes Profesionales → Práctica Profesional
- ❑ La formación del personal de conducción en Portugal es larga, de una duración aproximada de un año, y se plantea la posibilidad de poder convalidar **determinadas** materias que sean comunes a ambos lados de la frontera (materias en España y Portugal que sean similares), pero no la totalidad de los programas formativos.
- ❑ Respecto al idioma seleccionado para el personal de conducción y la comunicación, y puesto que en las especificaciones de la ETI (Especificación Técnica de Interoperabilidad) no se encuentran muy definidas, sería aconsejable **que el personal de conducción conociese ambos idiomas**.
- ❑ Además, como se ha mencionado, en el territorio español, solo es necesario un maquinista en la locomotora durante el trayecto mientras que en territorio portugués es necesario un maquinista auxiliar para ayudar al maquinista titular (Acuerdo de agente único)

## POSIBLES COSTES DE CONTEXTO PUBLICO TRANSFRONTERIZO - FERROVIARIO

### INFRAESTRUCTURAS (RED FERROVIARIA)

- ❖ **Ancho de vía:** No se ha detectado posible CPCT, ya que tanto en la sección portuguesa como en la parte española, se usa **Ancho Ibérico (1668 mm)**.
- ❖ **Gálibo máximo permitido:** Se ha identificado un posible CPCT generado por disfunciones entre ambos países. En el caso de España las dimensiones son **4.330 mm x 3.440 mm** y en el caso de Portugal que las dimensiones son de **4.500 mm x 3.440 mm**, por lo que la única diferencia reside en la altura límite del tren, la cual puede ser 170 mm mayor en Portugal que en España.
- ❖ **Niveles máximos de pendientes:** No se ha detectado posible CPCT, ya que se establece el mismo límite en ambos países (**20 milésimas**).
- ❖ **Carga máxima:** No se ha detectado un posible CPCT, dado que en ambos países, las líneas se encuentran clasificadas en la categoría D4, la cual permite una de **22,5 Tn/eje**
- ❖ **Velocidad máxima:** Las diferencias existentes en 3 de las 4 líneas que conectan ambas fronteras (**Línea Beira Alta, Ramal Cáceres y Línea Este**) no generan disfunciones, por lo que en ese sentido no se generaría un CPCT ya que sus velocidades no superan en general los **100 km/h**, por razones asociadas a la transmisión de esfuerzo a la infraestructura ferroviaria.
- ❖ **Electrificación de la red:** Se identifica un posible CPCT en dos líneas: la **Línea de Beira Alta** dado que el tramo español hasta Ávila no se encuentra electrificado, obligando a los usuarios de la red a utilizar locomotoras mixtas, e igualmente ocurre en la **Línea de Miño hasta Gillare** y, ya que casi la totalidad de la parte española se encuentra electrificada, mientras que la parte portuguesa no está electrificada, siendo obligatorio, el uso de locomotora mixta.

## POSIBLES COSTES DE CONTEXTO PUBLICO TRANSFRONTERIZO - FERROVIARIO

### INFRAESTRUCTURAS (RED FERROVIARIA) – cont.

- ❖ **Longitudes máximas del tren:** En teoría y según las longitudes máximas establecidas en ambas Declaraciones de Red, las longitudes máximas para cada uno de los tramos de las líneas varían de la sección española a la portuguesa, no obstante éstas longitudes, en la mayoría de los casos, son establecidas para los apartaderos superándose normalmente estas longitudes, en ambos lados de la frontera, por tanto este factor no supone un supuesto CPCT.
- ❖ **Comunicaciones:** Se ha detectado un posible CPCT, como consecuencia de la existencia de diferentes sistemas de comunicación entre uno y otro país lo que implica la instalación de ambos sistemas (ASFA y EBICAB-700) en las locomotoras interoperables, además de los costes de instrucción a los maquinistas o la obligatoriedad de operar con dos maquinistas en territorio portugués (uno de la operadora portuguesa).
- ❖ **Instalaciones de seguridad y señalización:** se comprueba la existencia de algún CPCT asociado a la necesidad de adecuación de la maquinaria empleada para adaptarse a los requerimientos específicos de seguridad y señalización. En la actualidad se emplean locomotoras polivalentes que exigen inversiones adicionales para la adaptación de esas locomotoras, lo que permite el fluido transporte ferroviario entre ambos países con dicho sobrecoste.

### CÁNONES

- ❖ Se ha detectado un posible CPCT ya que los Cánones ferroviarios en Portugal resultan más caros que en España.
- ❖ Se ha identificado un posible CPCT asociado los costes más elevados de las terminales en España que en Portugal.

Es de destacar que la diferencia entre los cánones, se encuentra fuertemente asociada a las inversiones en terminales ferroviarias y a las propias condiciones de explotación de la red ferroviaria, por lo cual cada Administrador Ferroviario marca la cuantía de estos cánones y tarifas por uso de infraestructuras ferroviarias (al igual que en las carreteras).

## POSIBLES COSTES DE CONTEXTO PUBLICO TRANSFRONTERIZO - FERROVIARIO

### CONDICIONANTES OPERATIVOS Y ADMINISTRATIVOS

- ❖ **Licencia Ferroviaria:** Se ha identificado como posible CPCT (aunque de escasa entidad), los trámites administrativos necesarios para la homologación de la licencia tanto española si el usuario de la red es portugués, como viceversa.
- ❖ **Certificado de seguridad:** Existe un CPCT generado por la diferencia de sistemas de seguridad, que demanda la demostración del cumplimiento del sistema de gestión de seguridad, de los requisitos específicos necesarios para su funcionamiento en condiciones de seguridad, particularmente en relación con el cumplimiento de las ETI (Especificación Técnica de Interoperabilidad) y las normas técnicas de seguridad, la aceptación de certificados del personal y la autorización de la puesta en servicio del material rodante, implicando inversiones y gastos adicionales.
- ❖ **Formación del personal de conducción:** Se ha identificado como potencial CPCT las diferencias relacionadas con la formación de los maquinistas, en concreto, la imposibilidad de convalidar la totalidad de las materias entre un maquinista con formación portuguesa y un maquinista con formación española. Esta cuestión dificulta la ya citada obtención del “Certificado de Seguridad”.
- ❖ **Bilingüismo:** Se ha detectado como posible CPCT en la interoperabilidad del transporte ferroviario, las diferencias en el idioma entre los maquinistas españoles y portugueses, dado que las especificaciones de la ETI no resultan precisas en este sentido, por lo tanto, sería necesario incurrir en el coste de contratar maquinistas bilingües o el coste de enseñarles el idioma de ambos países, junto con la resolución de la problemática expuesta en la tracción ferroviaria, para permitir la tracción homogénea y sin rupturas en frontera del transporte ferroviario.
- ❖ **Agente Único:** Se puede considerar un posible CPCT el hecho de resulte necesario disponer de un maquinista adicional auxiliar en el trayecto ferroviario portugués, cuando no es exigible en territorio español. Esto dificulta la interoperabilidad ferroviaria.

- En consonancia con la idea de la Unión Europea de establecer un **Mercado Único** en el que exista la **libre circulación de personas y mercancías**, el 28 de diciembre de 1992 y el 04 de Junio de 1993, la Comisión Europea promulgó los Reglamentos Nº 3830/92 y Nº 1380/93 respectivamente, relativos a la **supresión de los derechos de aduana y de los elementos fijos en los intercambios entre la Comunidad de los Diez y España y entre Portugal y el resto de la Comunidad** y a la aplicación por parte de España y Portugal de los **derechos del arancel aduanero común en sus intercambios con terceros países** a partir del 1 de abril de 1993, según el cual:
  - **España/Portugal suprimen en los intercambios con el resto de la Comunidad**, para los productos sujetos a una organización común de mercados:
    - ❖ **Los derechos de aduanas**
    - ❖ **Los elementos fijos destinados a garantizar la protección de la industria de transformación**
  - **España suprime**, en los intercambios con Portugal, para los productos sujetos a una organización común de mercados, **los derechos de aduanas**.
- Por tanto, en el marco de la normativa europea, la no existencia de aduanas entre Portugal y España, y contrario a lo que supone en otros modelos de acuerdos comerciales, **las tasas por intercambio comercial que afecte el transporte y la logística, resultan inexistentes, por lo que no forman parte de los costes públicos de contexto transfronterizo**.

## POSIBLES COSTES DE CONTEXTO PUBLICO TRANSFRONTERIZO - ADUANEROS

### ADUANAS

- ❖ No se han identificado posibles CPCT ya que tanto los derechos aduaneros como los conceptos tributarios fijos destinados a garantizar la protección de la industria de transformación han sido eliminados con el establecimiento en la Unión Europea de un Estado Único que permite la libre circulación de mercancías y personas.

- El I.V.A. (Impuesto sobre el Valor Añadido) es un impuesto indirecto, que grava el consumo de cualquier tipo de producto o servicio en la Península e Islas Baleares, quedando al margen las Islas Canarias, en las que se aplica el IGIC (Impuesto General Indirecto Canario), y las ciudades de Ceuta y Melilla. No se aplica sobre la renta del consumidor sino sobre cualquier bien de consumo a través de sus fases de fabricación y distribución. No obstante, no todos los productos están gravados de igual manera. La **Ley 37/1992, de 28 de diciembre, actualizada a 1 de enero de 2009** distingue entre tres tipos de I.V.A.:
  - **IVA general:** Desde Junio de 2010 el IVA general se establece en un 18%. Afecta por defecto, a todos los bienes y servicios.
  - **IVA reducido:** Desde Junio de 2010, el IVA reducido se fija en un 8%. La lista de productos afectados es extensa y afecta fundamentalmente a alimentos en general (excepto los que soportan IVA superreducido), transporte de viajeros, servicios de hostelería; entradas a espectáculos, servicios funerarios, peluquerías, dentistas, edificios, viviendas y complementos para el diagnóstico o alivio de enfermedades.
  - **IVA superreducido :** Actualmente es de un 4%. Se aplica a productos de primerísima necesidad y se benefician de esta reducción los alimentos básicos, además de libros, periódicos y revistas no publicitarios, sillas de ruedas para minusválidos y prótesis, medicamentos de uso humano y Viviendas de Protección Oficial o VPO.
  
- En Portugal, el impuesto que grava el consumo, análogo al Impuesto sobre el Valor Añadido español, es el **Impuesto sobre o Valor Acrescentado (también llamado I.V.A)**, que se encuentra regulado mediante **Decreto-Lei 102/2008**. Este impuesto afecta a las transferencias de bienes y servicios en el país, las transacciones efectuadas en territorio nacional y las importaciones de bienes. Del mismo modo que sucede en España, se hacen distinciones según la tipología del producto:
  - **Taxa normal:** Se aplica a la mayoría de bienes y servicios y desde Enero de 2011 es de un 23%
  - **Taxas de imposto reduzidas de 6% e 13%:** Se encuentran en vigor desde el 7 de Enero de 2011 y son aplicables a determinadas productos, siendo del 6 % en el caso de productos básicos (arroz, agua y pasta, por ejemplo).
  - **En las islas:** Se aplica una **Taxa normal** del 16% y las **Taxas de imposto reduzidas** del 4 y el 9%.

- ❑ El impuesto sobre el valor añadido soportado en el extranjero (en el ámbito de la Unión Europea), es recuperable según la normativa vigente (**Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto del Valor Añadido, modificada por la Ley 2/2010, de 01 de marzo**, por la que se trasponen determinadas Directivas en el ámbito de la imposición indirecta y se modifica la Ley del Impuesto sobre la Renta de no Residentes para adaptarla a la normativa comunitaria)
- ❑ Los derechos de devolución se recogen en diferentes Directivas Europeas (**Directiva 2008/9/CE, de 12 de febrero de 2008, por la que se establecen disposiciones de aplicación relativas a la devolución del Impuesto sobre el Valor Añadido, prevista en la Directiva 2006/112/CE, a sujetos pasivos no establecidos en el Estado miembro de devolución, pero establecidos en otro Estado miembro**, y la **Directiva 2008/117/CE, de 16 de diciembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2006/112/CE, relativa al sistema común del Impuesto sobre el Valor Añadido, a fin de combatir el fraude fiscal vinculado a las operaciones intracomunitarias**) que establecen que **los empresarios o profesionales pueden ejercer el derecho a la devolución del IVA** pagado por el transporte interior
- ❑ En el caso específico de las empresas de transporte de mercancías por carretera tanto españolas como portuguesas, uno de los principales conceptos por los cuales resulta **relevante la devolución del IVA soportado en el extranjero**, se refiere a la aplicación de este impuesto en el **repostaje de combustible** fuera del territorio español o portugués (dentro de Europa).
- ❑ Para las empresas españolas de transporte de mercancías por carretera, la sistemática establecida inicialmente (en la Ley 37/1992) para la devolución del IVA, ha resultado modificada por la citada Ley 2/2010, que plantea la reducción de las cargas administrativas a través del establecimiento de una **Ventanilla Única**. Así, plantea que **las solicitudes de devolución del IVA** soportado fuera de territorio español, **deberán presentarse por vía electrónica a la Agencia Española de Administración Tributaria (AEAT)**, utilizando el Formulario 360. Esta Agencia contactará con la Administración Tributaria correspondiente para el desarrollo de los acciones y comprobaciones oportunas. **Esta modificación supone un relevante avance respecto a la situación anterior** que obligaba a aquella empresa que quisiera recuperar el IVA soportado en el extranjero, a dirigirse a la Agencia Tributaria del país en el que generaba el impuesto para poder realizar el trámite, suponiendo un desincentivo para el solicitante debido a las barreras generadas por las diferencias de idiomas, la necesidad de realizarlo en otro país y la necesidad de acudir a distintas Administraciones.
- ❑ Igualmente, se incluye dentro de la sistemática de aplicación para la devolución del IVA, la obtención del certificado electrónico y se debe estar inscrito en el servicio de notificaciones en dirección electrónica para las comunicaciones que realice la AEAT
- ❑ El **plazo de apertura** para pedir la devolución de los IVAs se abre al **día siguiente de la finalización de cada trimestre o de cada año natural**, estableciéndose como **límite** para presentar solicitudes **el 30 de Septiembre** del año siguiente a la generación del gasto, y los importes podrán ser de carácter trimestral o anual.

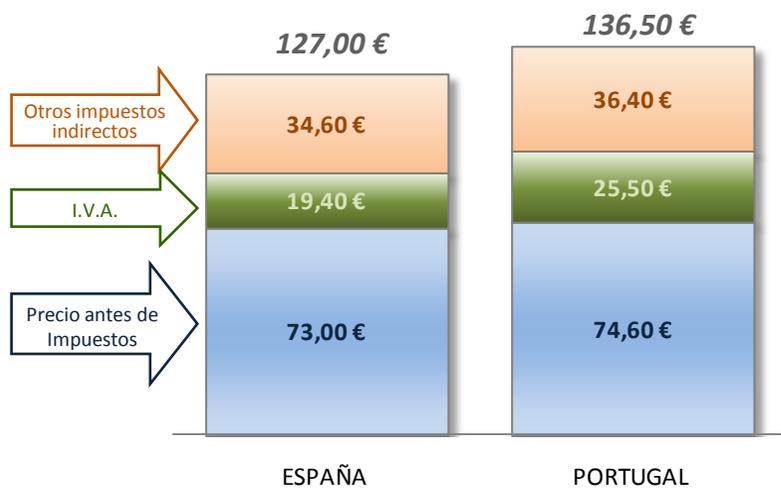
- ❑ El **importe mínimo** requerido al empresario para reclamar la devolución del IVA a la AEAT española es de **400 €** si se trata de una reclamación **trimestral**, o bien **50 €** si se trata de una reclamación **anual**.
- ❑ **A pesar de los esfuerzos realizados** para avanzar en la reducción de las cargas administrativas necesarias para la devolución del IVA, **aún se mantiene** como elemento de “fricción”, **la necesidad de nombrar con carácter previo un representante que sea residente en el territorio de aplicación del Impuesto**, que habrá de cumplir las obligaciones formales o de procedimiento correspondientes y que responderá solidariamente con aquéllos en los casos de devolución improcedente.
- ❑ Otro asunto por resolver, se refiere a **la diferencia en la documentación necesaria para solicitar la devolución del IVA**, pues varía dependiendo del Estado de la Unión Europea al que se haga la solicitud, lo cuál supone una tramitación excesiva que se solucionaría mediante la homologación del procedimiento, haciéndolo un proceso común a todos los países del ámbito de la Unión Europea.
- ❑ No obstante, existen **convenios y acuerdos** para que otras **empresas privadas se hagan cargo de la solicitud de la devolución del IVA**, simplificando así la burocracia asociada al proceso. Como es obvio, la prestación de este servicio supone **un coste (normalmente una Comisión)**, en la mayoría de los casos, como porcentaje sobre el importe de la devolución, lo que genera un Coste Público de Contexto Transfronterizo.



Fuente: MITYC

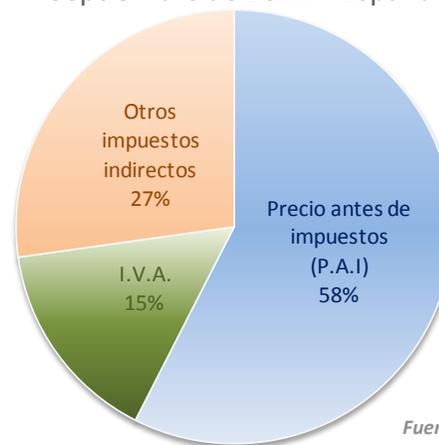
- El combustible es uno de los elementos de mayor participación en la estructura de costes de las empresas de transporte de mercancías por carreteras. En el caso de España, y según el Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera del mes de abril de 2011, a este concepto correspondía el 38,3% de los costes directos anuales de un vehículo articulado de carga general. Bajo este contexto, los impuestos vinculados al combustible resultan potencialmente relevantes para las empresas transportistas en términos de los extra-costes que se generarían.
- Tanto en España como en Portugal, así como en otros países de la Unión Europea, el precio final de venta de combustible se encuentra compuesto por un impuesto directo correspondiente al Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.), que equivale al 15% del precio final del combustible en el caso de España y al 19% en el caso de Portugal, por otros impuestos indirectos (que en España se subdivide a su vez en “Impuesto sobre las ventas minoristas de determinados hidrocarburos” e “Impuesto sobre Hidrocarburos”), que tienen el mismo peso relativo en ambos países (27% del coste total), y por el precio antes de impuestos, correspondiente al coste del combustible, que tiene mayor peso relativo en España que en Portugal (58% en España frente al 54% de Portugal).

Composición del Precio del Gasóleo de Automoción a Septiembre de 2011 €/1000 litros



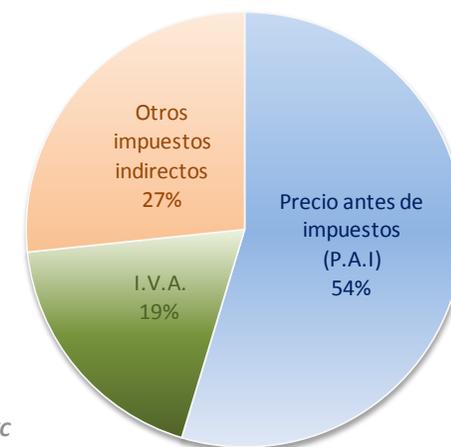
Fuente: MITYC

Composición del Precio del Gasóleo de Automoción a Septiembre de 2011 – España



Fuente: MITYC

Composición del Precio del Gasóleo de Automoción a Septiembre de 2011 – Portugal



- ❑ Como se ha comentado anteriormente, la normativa española vigente establece tres impuestos relacionados a la adquisición de combustible:
  - **Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.)**
  - **Impuesto sobre Hidrocarburos (I.H.)**
  - **Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (I.V.M.D.H.)**
- ❑ **El Impuesto al Valor Agregado** aplicado a la adquisición de combustible es del **18% en España**. (Descrito en el apartado anterior)
- ❑ **El Impuesto sobre Hidrocarburos**, establecido en el Capítulo VII de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, se origina de la adaptación a la normativa europea del Impuesto sobre Hidrocarburos previamente existente, ampliando “de forma importante el ámbito objetivo del impuesto” y establece, entre otros elementos
  - Los **productos** derivados de los hidrocarburos **considerados “ámbito objetivo”** del I.H.
  - Los **tipos impositivos**: divididos en dos tarifas y donde destaca, por la relevancia para el presente estudio,:
    - ❖ Tarifa 1ª
      - ✓ Epígrafe 1.3\*. **Gasóleos para uso general**: 307 euros por 1.000 litros.
      - ✓ Epígrafe 1.4. **Gasóleos utilizables como carburante en los usos previstos en el apartado 2 del artículo 54 y, en general, como combustible**: 78,71 euros por 1.000 litros.
  - El **derecho a la devolución parcial por el gasóleo de uso profesional** – (Artículo 52 bis, introducido por el artículo cuarto de la Ley 36/2006, de 28 de noviembre, de Impuestos Especiales) y que refiere la posibilidad de devolución del impuesto, entre otros, para “vehículos de motor o conjuntos de vehículos acoplados destinados exclusivamente al transporte de mercancías por carretera, por cuenta ajena o por cuenta propia, y con un peso máximo autorizado igual o superior a 7,5 toneladas”.
  - En relación al **derecho a la devolución parcial por el gasóleo de uso profesional por parte de titulares no residentes en territorio español con residencia o establecimiento permanente en el resto del territorio de la Unión Europea**, la **Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales**, establece que “deberán hallarse en posesión de las autorizaciones administrativas que establezca la normativa del respectivo Estado miembro para el ejercicio de la actividad correspondiente”.

\* Según Real Decreto Ley 8/2009, de 12 de junio

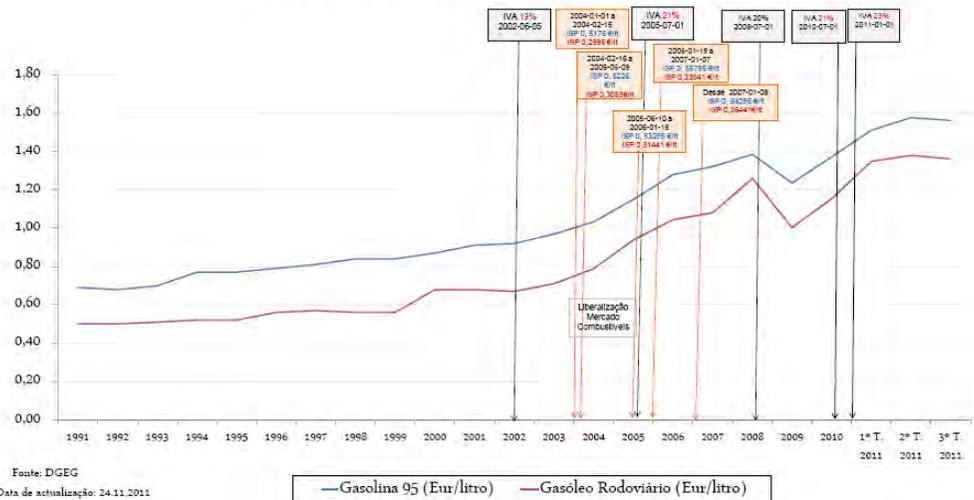
- El **procedimiento específico para la devolución parcial del I.H.**(que se emplea igualmente para la devolución de las cuotas correspondientes a la aplicación del tipo autonómico del I.V.M.D.H. por consumo de gasóleo profesional, que se presentará posteriormente), **se describe en la ORDEN EHA/3929/2006**, de 21 de diciembre y establece, en otros aspectos, los siguientes:
- La **base de la devolución de ambos impuestos, expresada en términos del volumen de gasóleo adquirido por el interesado** (empresa transportista).
  - La creación y existencia de un **“Censo de beneficiarios de devoluciones por gasóleo profesional y de vehículos de su titularidad”** donde se registren los titulares de los vehículos con derecho a las devoluciones del I.H. y del I.V.M.D.H.
  - La **definición de gasóleo profesional** como aquel utilizado por parte de los vehículos autorizados.
  - La **definición de la “Tarjeta-Gasóleo profesional”**, entendiéndose por esta, *“...la tarjeta de débito, crédito o compras, que ha sido autorizada para su utilización como medio de pago específico para la adquisición del gasóleo, respecto del cual se solicita la devolución de los impuestos, válida únicamente para el suministro del vehículo autorizado indicados en la misma...”*.
  - El **derecho a la devolución de los impuestos**, se reconoce a todos los titulares de vehículos que se encuentren inscritos en el Censo de beneficiarios de la devolución.
  - Se **autoriza la inscripción en el Censo de beneficiarios de la devolución a no residentes en territorio español**, pero con residencia o establecimiento permanente en el resto de la Unión Europea, **siempre que dispongan de un Número de Identificación Fiscal en España** y en este sentido la Orden especifica:  
*“... a efecto de sus relaciones con la Administración Tributaria, dichos beneficiarios no residentes en España, deberán designar un representante con domicilio en el territorio español e indicar el NIF de dicho representante en la solicitud...”*

- ❑ Este último apartado, sobre la necesidad de **“designar un representante con domicilio en el territorio español e indicar el NIF de dicho representante en la solicitud”** para la devolución de los impuestos sobre hidrocarburos y de las cuotas correspondientes a la aplicación del tipo autonómico del Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos para el caso de las empresas portuguesas sería un **potencial coste de contexto transfronterizo**, pues en el caso de resultar imposible llevar a cabo la devolución, se podrían generar pérdidas de hasta el 42,5% del precio pagado por combustible en España (15,24% del IVA y 27,28% de otros impuestos indirectos) por parte de las empresas portuguesas. En este sentido, existe un “mercado” de **empresas especializadas en las gestiones de pagos, cobranza y relaciones generales con la administración tributaria**, que incorporan esta “representatividad” para dar cumplimiento a lo establecido en la normativa, fijando un porcentaje sobre la devolución percibida como pago por las gestiones de cobranza, lo cual es por tanto un Coste Público de Contexto Transfronterizo.
- ❑ En cuanto a la normativa portuguesa contempla dos impuestos indirectos que afectan al precio del combustible:
  - **Impuesto sobre el Valor Acrecentado (I.V.A.)**
  - **Imposto Sobre Produtos Petrolíferos (I.S.P.)**
- ❑ El primero de ellos ha sido descrito anteriormente, y el I.S.P. está contemplado y definido por primera vez en el **Decreto-Lei nº 566/99** de 22 de Dezembro, en el capítulo II referido al **Imposto sobre os produtos petrolíferos** en el cual se define que serán gravados por este impuesto los siguientes productos petrolíferos:
  - Los aceites minerales
  - Todo aquel producto destinado a ser utilizados, comercializado o consumido como carburante
  - El resto de hidrocarburos, a excepción del carbón, lignito, turba u otros hidrocarburos sólidos similares o el gas natural, destinados a ser utilizados, comercializados o consumidos como combustible
- ❑ Además de en el anterior RD, el régimen especial de este impuesto se recoge en los artículos 88º a 100º del **Código dos Impostos Especiais de Consumo (IEC)**.

- ❑ A diferencia de lo recogido en la normativa española, la ley portuguesa no recoge la posibilidad, para ningún consumidor afectado, de devolver de manera total ni parcial el I.S.P., obligando al consumidor español a asumir este coste.
- ❑ Las tasas aplicables correspondientes al I.S.P. actualizadas para **el Gasóleo Rodoviario y la Gasolina 95** están contenidas en la **Portaria n.o 30-A/2007 de 5 de Janeiro**, estableciendo que estas tasas han de modificarse de conformidad con la disposición del Pacto de Estabilidad y Crecimiento presentado por el Gobierno a la Comisión Europea, resultando los siguientes precios:
  - Para **Gasolina** con contenido de plomo superior a 0,013 g por litro, clasificados en los **códigos NC 2710 11 41 a 2710 11 49, E** es igual a 582,95 € en 1000 l.
  - Para **Diesel** clasificados en los **códigos NC 2710 19 41 a 2710 19 49, E** es igual a 364,41 € por cada 1000 l.

### Evolución del precio de la Gasolina 95 y el Diesel en Portugal

Preços de venda ao publico Gasolina 95 e Gasóleo Rodoviário



- ❑ En el gráfico puede observarse la evolución del precio de la Gasolina 95 y el Diesel portugueses, y de los impuestos indirectos que gravan estos productos.
- ❑ El I.V.A., desde el año 2002 ha sufrido diversos aumentos, alcanzando su valor máximo en 2011 situándose en un 23% como consecuencia de la necesidad recaudatoria del país. Sólo se redujo una vez en 2008 pasando de un 21 a un 20%.
- ❑ El I.S.P., desde 2004 ha sido modificado hasta en cuatro ocasiones, mostrando una tendencia alcista tanto para Gasolina 95 como para Diesel. En el primer caso este aumento es de un 12,6 % y en el segundo caso es mayor aún resultando de un 21,5%.

Fuente: MITYC

## Cambios en la normativa fiscal para el año 2012 que afectan al sector transporte de mercancías por carretera

- Se han producido **dos importantes cambios** en la normativa en materia fiscal que tienen un impacto directo en el sector transportes: **la primera es referente al IVMDH también conocido vulgarmente como “Céntimo Sanitario”, aumentándose el tramo autonómico en el caso de algunas CCAA e implantándose en otras que anteriormente no se aplicaba y la segunda se refiere a la supresión de la subvención que se otorgaba a los transportistas por el consumo de gasóleo profesional.** A continuación se presenta breve descripción sobre ambos cambios.
- Actualmente, el “Céntimo Sanitario”, cuyo objetivo es gravar el combustible para financiar la Sanidad, **se divide en dos tramos:** el tramo **estatal de 2,4 céntimo por litro** y el tramo **autonómico que puede ascender a un máximo de 4,8**, pudiendo sumar un **total máximo de 7,2 céntimos por litro.** **Son muchas las Comunidades donde ya se está aplicando el recargo autonómico:** en 2011 se aplicaba un 0,017 ct por litro en el tramo autonómico en la Comunidad de Madrid y un 0,024 en Comunidades como Asturias , Andalucía, Murcia, Castilla-La Mancha.... . Del mismo modo, **se están empezando a sumar a estas Comunidades, otras que anteriormente no aplicaban el tramo autonómico como Castilla y León o Cantabria, y en otras como País Vasco ya se ha planteado la propuesta de implantación del citado tramo.** Estas implantaciones suponen un **desahogo** para las **Administraciones Autonómicas** donde se están llevando a cabo, pero **por contra están provocando un aumento de los costes del sector del transporte de mercancías por carretera,** además de motivar un **“efecto tránsito”,** es decir desplazamientos de una región a otra en busca de gasolineras más baratas. Para paliar este efecto, y ante el gran número de protestas realizadas tanto por representantes de transportistas como por distintas Asociaciones de transportes, en algunas Comunidades donde se aplica este recargo, se están llevando a cabo devoluciones de estos importes, como sucede en el caso de la Comunidad Valenciana, y en otras se están planteando medidas similares, como en el caso de Castilla y León donde se ha planteado devolver el 50% de esta cantidad. Este impuesto está además muy cuestionado en Bruselas, quedando reflejado su desacuerdo en un dictamen emitido la Comisión Europea en 2008 en el que se instaba al Gobierno español a modificar la legislación ya que este impuesto no se ajustaba a las directrices de la UE.
- El caso de la **supresión de la subvención** que se concedía a los transportistas por el consumo de **Gasóleo profesional (Gasóleo A)** es distinto, ya que en este caso el cambio en la normativa se debe al **cumplimiento de la directiva 2003/96 de la Unión Europea sobre la nueva fiscalidad de los carburantes y de la electricidad que obliga a España a ajustar su nivel impositivo nacional para el gasóleo utilizado como carburante a 330 euros por cada 1000 litros a partir del 01/01/2012, es decir incrementar el tipo impositivo del gasóleo para uso profesional en 0,028 euros por litro en relación al valor del año 2010,** alcanzando casi el mismo precio que el gasóleo que utilizan los particulares. **Esta devolución se llevaba a cabo trimestralmente y suponía el reembolso de los mencionados 0,028 euros por litro consumido, con un límite de 50.000 litros al año para los camiones de más de 7,5 toneladas de peso máximo autorizado y los autocares, y de 5.000 litros para los taxis.** Esto suponía que **el transportista podía recibir hasta 1.400 euros al año que ahora dejará de percibir. La eliminación de esta subvención supondrá un ahorro a la Hacienda Pública de unos 300 millones de euros anuales.**



### Cambios en la normativa fiscal para el año 2012 que afectan al sector transporte de mercancías por carretera

Tipo autonómico del Céntimo Sanitario aplicado en el año 2011			
Comunidades Autónomas	Normativa	Gasolina (€/1000 l)	Gasóleo uso general (€/1000 l)
Andalucía	RDLeg Andalucía 112009 art49 redacc L Andalucía 11120101	24	24
Asturias	L Asturias 6/2003 art19	24	20
Castilla-La Mancha	L Castilla-La Mancha 16/2005 art 15	24	24
Cataluña	L Cataluña 7/2004 art 4	24	20
Extremadura	L Extremadura 19/2010 art 33	24	12
Galicia	L Galicia 9/2003 art 8	17	17
Madrid	D Leg Madrdi 1/2010 art 47 redacc L Madrid 9/2010	24	12
Murcia	L Murcia 4/2010 art 56	24	12
Valencia	L Comunidad Valenciana 13/1997 art.16 redacc L C Valenciana 14/2007	24	12

## POSIBLES COSTES DE CONTEXTO PUBLICO TRANSFRONTERIZO - FISCALES

### IVA

- ❖ No se ha identificado como posible CPCT la diferencia de gravamen del I.V.A, pese a ser superior el importe que se cobra en territorio portugués (23% en Portugal frente a 18% en España), ya que la legislación de impuestos de ambos países permite la devolución del impuesto generado en territorio extranjero, siempre que el país en que se soporta el impuesto pertenezca a la Unión Europea.
- ❖ Se identifica como **posible CPCT** la necesidad de nombrar con carácter previo, un representante que sea residente en el territorio de aplicación del impuesto.
- ❖ Se ha detectado como **posible CPCT** la duración del proceso para la solicitud de la devolución del impuesto, que se desarrolla, habitualmente, con lentitud, y con una importante carga administrativa, lo que retrasa su reintegro.

### IMPUESTO SOBRE COMBUSTIBLES

- ❖ La necesidad de disponer de un representante en territorio español por parte de las empresas portuguesas para la devolución del Impuestos de Hidrocarburos, suponen un **CPCT**.
- ❖ Se ha identificado como **CPCT** la imposibilidad de solicitar la devolución el impuesto de combustibles por parte de la administración portuguesa a los transportistas españoles que generen en el impuesto del país luso, a diferencia de lo que sucede en el caso contrario dónde la administración española sí ofrece esa posibilidad con el trámite expuesto.

- ❑ Los costes adicionales asociados a la comunicación a través de la telefonía móvil (sistema más habitual, por cuanto la transmisión de datos asociada a sistemas GPS tiene aun un grado de implantación reducido) se analizaría desde dos perspectivas:
  - Desde un punto de vista “**transfronterizo**”, los costes a los que debe hacer frente la **población instalada en zonas limítrofes**, por el cambio **automático de operador**, nacional e internacional.
  - Desde un punto de vista **internacional**, se consideran los costes generados por la **prestación del servicio** de telefonía móvil por un **operador en el extranjero**.
- ❑ En el primer caso, la posibilidad de **restringir el roaming a través del propio dispositivo móvil** eliminaría el cobro del extra-coste, sin embargo, este “bloqueo” **supondría la no disponibilidad del servicio de telefonía móvil en ciertas áreas del territorio nacional, donde sólo el operador internacional se encuentra presente**. En este caso, el coste es generado por la **incapacidad por parte de los operadores nacionales, de prestar servicio** de manera efectiva y real **en la totalidad del territorio nacional** (bien sea por la no instalación de dispositivos repetidores o por otras dificultades técnicas más específicas).
- ❑ El segundo caso se refiere a la **situación más general**, en la que el roaming es un servicio de carácter temporal asociado a la estancia en otro país y que el coste generado se deriva de la prestación del servicio por un operador extranjero y se establece por acuerdos entre el operador nacional y el extranjero, siguiendo como valores máximos por la prestación de este servicio, lo fijado en el Reglamento N° 717/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo del 27 de junio de 2007.
- ❑ En el cuadro adjunto se indican las tarifas máximas establecidas en el Reglamento mencionado, así como las tarifas medias cobradas por roaming a los usuarios españoles y portugueses según el servicio telefónico prestado y la reducción que supone la diferencia entre la ambas.
- ❑ Entre los resultados, es de destacar que **en ambos casos las tarifas aplicadas a usuarios portugueses por servicios prestados por operadores españoles resulta superior a la tarifa cobrada a los usuarios españoles en territorio portugués**, coincidiendo parcialmente las tarifas máximas establecidas por la UE con las aplicadas a los usuarios portugueses.

USUARIO	ESPAÑOL	PORTUGUES
<b>LLAMAR EN EL EXTRANJERO</b>		
Tarifa máxima fijada por UE	0,41 €	0,43 €
Tarifa media establecida por los operadores locales	0,34 €	0,43 €
Reducción de tarifa en relación al valor máximo fijado	18,3%	0,1%
<b>RECIBIR LLAMADA EN EL EXTRANJERO</b>		
Tarifa máxima fijada por UE	0,13 €	0,14 €
Tarifa media establecida por los operadores locales	0,12 €	0,13 €
Reducción de tarifa en relación al valor máximo fijado	8,5%	3,9%

Fuente: Reglamento UE Operadores Móviles Españoles y Portugueses

- Tarifas cobradas por **llamadas realizadas** en territorio extranjero (Español en Portugal y Portugués en España)

Tarifa cobrada al Consumidor Español por llamadas realizadas desde Portugal- Julio 2011 (€/minuto)			
Roaming en Portugal	Operador Portugués		
Operador Español	Optimus	TMN	Vodafone
Movistar	0,41 €	0,41 €	0,41 €
Orange	0,22 €	0,22 €	0,22 €
Vodafone	0,41 €	0,41 €	0,41 €
Yoigo	0,31 €	0,31 €	0,31 €
<b>Tarifa media</b>	<b>0,34 €</b>	<b>0,34 €</b>	<b>0,34 €</b>

Tarifa cobrada al Consumidor Portugués por llamadas realizadas desde España - Julio 2011 (€/minuto)				
Roaming en España	Operador Español			
Operador Portugués	Movistar	Orange	Vodafone	Yoigo
Optimus	0,43 €	0,43 €	0,43 €	0,43 €
TMN	0,43 €	0,43 €	0,43 €	0,43 €
Vodafone	0,43 €	0,43 €	0,43 €	0,43 €
<b>Tarifa media</b>	<b>0,43 €</b>	<b>0,43 €</b>	<b>0,43 €</b>	<b>0,43 €</b>

- Tarifas cobradas por **llamadas recibidas** en territorio extranjero (Español en Portugal y Portugués en España)



## POSIBLES COSTES DE CONTEXTO PUBLICO TRANSFRONTERIZO - COMUNICACIÓN

### ROAMING

- ❖ Se identifica un **posible CPCT** al producirse el cambio de operador de telefonía de manera “automática” en las zonas limítrofes entre Portugal y España (poblaciones fronterizas) lo que obliga a los transportistas a pagar un precio de Roaming sin estar siquiera ubicados en territorio Portugués (y viceversa).
- ❖ Se detecta un **potencial CPCT** al mayor precio medio establecido por las compañías portuguesas en relación con las españolas a pesar de que la Unión Europea establece unos “techos” que los países miembros deben cumplir.

## Comunidad de trabajo Castilla y León- Región Centro de Portugal

- ❑ La **Comunidad de Trabajo Castilla y León - Región Centro de Portugal** fue creada a través de la firma de un protocolo constitutivo por parte de la Junta de Castilla y León y la Comisión de Coordinación y Desarrollo Regional del Centro en el año 1995, basando su estrategia de acción en la **dinamización de iniciativas de cooperación en diferentes sectores**.
- ❑ Mediante el apoyo de los Gabinetes de Iniciativa Transfronteriza (GIT), la Comunidad de Trabajo estableció las condiciones para el funcionamiento de un gran número de **comisiones** de naturaleza paritaria capaces de concebir proyectos destacables para las regiones cooperantes.
- ❑ Recientemente los miembros de esta Comunidad de Trabajo han decidido introducir una **nueva dinámica de cooperación transfronteriza**, basada en la elaboración del proyecto articulador clave, en el que:
  - Se centralice el proceso de cooperación bilateral
  - Se considere el territorio conjunto de las dos regiones
  - Se defina una estrategia consensuada para ambas regiones
  - Se potencie la implantación de acciones innovadoras en el ámbito de las dinámicas territoriales de desarrollo
  - Se integren múltiples vertientes, complementarias e interrelacionadas entre sí, dando cuerpo al proyecto global
  - Se impliquen actores de diferente naturaleza, principalmente entidades públicas y privadas.



*Corredor Irún-Portugal. Fuente. Proyecto MIT*



## Comunidad de trabajo Castilla y León- Región Centro de Portugal

### PROYECTO MIT

- ❑ El **proyecto MIT** se concibió en base a la realidad compartida de las dos regiones, reconocidas a nivel europeo a través de su integración en la Red Transeuropea de Transportes (Eje Multimodal Portugal/España- Europa), que se materializó en el “Corredor Irún-Portugal”.
- ❑ El **objetivo principal del proyecto**, en su carácter de eje articulador de la cooperación entre Castilla y León y la Región Centro de Portugal, es la **promoción de la valorización del territorio compartido por las regiones a través del desarrollo de la cadena de valor de las infraestructuras y equipamientos de movilidad y transportes** que están construidos o en proceso de construcción:
  - Atrayendo **nuevas actividades económicas**
  - Potenciando nuevos **asentamientos industriales**
  - Creando **servicios con mayor valor añadido**
  - Incentivando la **innovación y el desarrollo tecnológico** asociado a toda problemática de la movilidad de los transportes y de las comunicaciones
- ❑ Los **cuatro ejes de acción** sobre los que se fundamenta la dinamización de la competitividad y atractivo del territorio son las siguientes:
  - Facilidades para la **instalación de empresas**, partiendo de las ventajas logísticas de ambas regiones, a través de la **disponibilidad de servicios avanzados y capital humano cualificado**.
  - **Acceso empresarial al conocimiento y la innovación** a través de la intensificación y diversificación de las relaciones entre las Universidades, Institutos Politécnicos y Centros Tecnológicos.
  - Creación de **entornos favorables para la instalación de capital humano cualificado** en las regiones que atraigan la potencial implantación de empresas de elevado nivel, dinamizando la actividad económica de la zona.
  - Existencia de **una red de cooperación bien gestionada y gobernada**.



Áreas de trabajo del proyecto. Fuente: Proyecto MIT.

## Galicia- Norte de Portugal

- ❑ La *Euroregión* constituida por áreas de Galicia y Portugal, abarca un territorio con fuertes vínculos sociales, económicos y culturales, lo que la convierte en una zona con gran potencial de desarrollo. En el mapa adjunto se describe su ámbito geográfico.
- ❑ Posee una superficie total de 51.000 Km<sup>2</sup> de los cuales 29.575 corresponden a Galicia y 21,284 al norte de Portugal. Su población es de 6,4 millones de personas, de los cuales 2.796.089 son ciudadanos españoles y 3.745.439 son portugueses.
- ❑ En los que respecta a la actividad productiva, el sector servicios y construcción son los más destacados y en menor medida el sector agrícola.
- ❑ **Cabe destacar que el tráfico medio diario de vehículos pesados y ligeros por esta zona fronteriza, supone el 49% de todos los intercambios existentes a lo largo de toda la frontera entre España y Portugal.**
- ❑ Históricamente, *La Xunta de Galicia y la Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte* han desarrollado a lo largo de los últimos años, unas estrechas relaciones, facilitadas por la vecindad geográfica y por las afinidades entre las dos regiones (como puede verse en estudios como “La concertación de posiciones conjuntas en el seno de la Conferencia de las Regiones Periféricas Marítimas (CRPM)”, el “Estudio de la caracterización infra-estructural de la Cuenca del río Miño “ o la “Memoria Conjunta de petición de financiación de un estudio global del Norte de Portugal-Galicia para intervenciones específicas comunitarias”, por poner ejemplos)
- ❑ Estas relaciones se concretaron con la firma del *Acuerdo Constitutivo* en Octubre de 1991, se creó la Comunidad de trabajo Galicia- Norte de Portugal con el propósito de la **resolución de problemas comunes y de aprovechamiento de los recursos materiales de las dos regiones.**



- ❑ La presidencia de la *Comunidad de Trabajo* fue asumida por la Xunta de Galicia durante los dos primeros años.
- ❑ Durante el primer año, se abrieron frentes de cooperación para proyectos institucionales que se estaban desarrollando individualmente cada una de las regiones. De ahí surgieron **Comisiones Sectoriales y Territoriales** adscritas a la Comunidad.
- ❑ En 1992, se crearon seis Comisiones Sectoriales:
  - Agricultura y Pesca;
  - Cultura y Desarrollo Local;
  - Formación, Ciencia y Tecnología;
  - Turismo;
  - Medio Ambiente, Ordenación y Recursos Naturales
  - Administración Regional y Local.
- ❑ La involucración institucional y privada ha ido aumentando a lo largo de los años favoreciendo el desarrollo de la cooperación y de esta manera ampliando su actividad a otros ámbitos de aplicación y favoreciendo el desarrollo de numerosas actividades.

## Galicia- Norte de Portugal



## SUDOE

- ❑ El Programa de Cooperación Territorial del Espacio Sudoeste Europeo (SUDOE), por medio del FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional), es un programa que cofinancia proyectos transnacionales.
- ❑ Está constituido por **regiones españolas, francesas, portuguesas y británicas (Gibraltar)**
- ❑ Tiene por objetivo **desarrollar y potenciar la zona Sudoeste de Europa.**
- ❑ Los objetivos básicos marcados son:
  - Promoción de la innovación y la constitución de redes estables de cooperación en materia tecnológica .
  - Mejora de la sostenibilidad para la protección y conservación del medio ambiente y el entorno natural del SUDOE .
  - Integración armoniosa del espacio del SUDOE y mejora de la accesibilidad a las redes de información .
  - Impulso del desarrollo urbano sostenible aprovechando los efectos positivos de la cooperación transnacional.
- ❑ Este programa forma parte del Objetivo de Cooperación territorial europea cofinanciado por los Fondos estructurales para el periodo 2007-2013.
- ❑ Se va a llevar a cabo una inversión de 132 millones de euros de los cuales 92,4 serán financiados por la UE y el montante restante será financiado por contrapartidas nacionales públicas.
- ❑ A pesar de reconocer la importancia de los costes transfronterizos, no se ha desarrollado una labor específica que los análisis y evalúe



## Pirineos-Mediterráneo

- ❑ La **Eurorregión Pirineos Mediterráneo** nace a través de una *Declaración constitutiva* que se firma en Octubre de 2004.
- ❑ Está formada por los Gobiernos de: **Aragón, Catalunya, Illes Balears y de los Consejos Regionales de Languedoc-Roussillon y Midi-Pyrénées .**
- ❑ El objetivo de esta unión es la coordinación política que pretende **evitar mecanismos rígidos y apoyar proyectos de los actores sociales, económicos e institucionales del territorio**
- ❑ Se ha marcado como principales ejes de actuación:
  - Proyectar la Eurorregión en los ámbitos eurorregional, estatal, europeo e internacional .
  - Acelerar la disposición de infraestructuras estratégicas necesarias para un desarrollo sostenible de la Eurorregión .
  - Impulsar sectores económicos de interés compartido y con un alto valor añadido
  - Desarrollar la Eurorregión universitaria y científica.
  - Dar una dimensión ciudadana a la Eurorregión.
  - **Atender la problemática transfronteriza.**
  - Ser un referente clave en el Mediterráneo Occidental.
- ❑ La Eurorregión dispone de tres sedes: la dirección técnica y administrativa en Toulouse, la Secretaría General en Barcelona y la representación ante la Unión Europea en Bruselas.
- ❑ Uno de sus principales ejes de actuación es atender la problemática transfronteriza. Sin embargo, aún no se ha elaborado un plan concreto de medidas de actuación, en el que se propongan fórmulas de solventar esta situación.



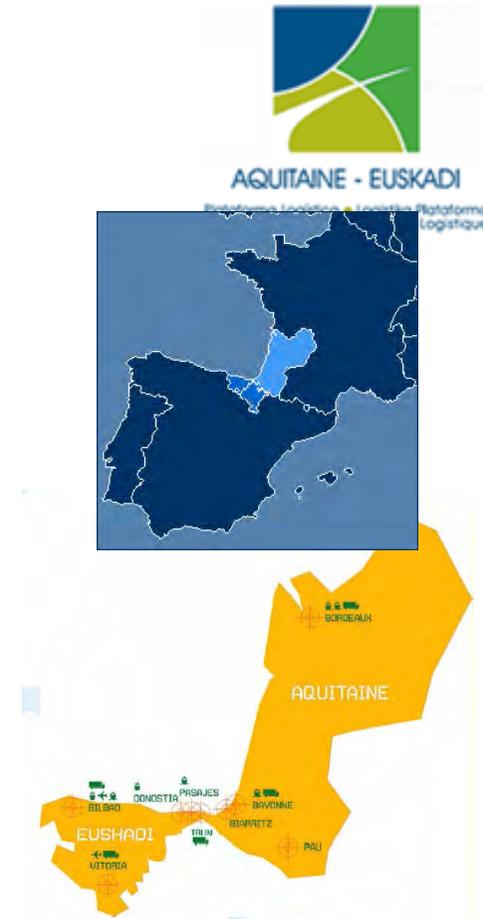
## EUROACE

- ❑ La *Euroregión* EUROACE es la agrupación integrada por las regiones de **Alentejo y Centro (Portugal)** y la **Comunidad Autónoma de Extremadura (España)**.
- ❑ Fue creada el 21 de septiembre de 2009 en Vila Velha de Ródão, a raíz de la firma del *Convenio Constitutivo* de la comunidad de trabajo EUROACE.
- ❑ En él, se pone de manifiesto la voluntad de las tres regiones de **reforzar y dar un nuevo impulso a sus relaciones de cooperación**.
- ❑ EUROACE es la **primera Euroregión de naturaleza tripartita en la frontera hispano portuguesa**. Es un organismo sin personalidad jurídica con una estructura de trabajo y abierta a cuantas entidades y organismos, públicos y privados, de las tres regiones estén interesados en participar.
- ❑ Entre sus objetivos se encuentran:
  - Concebir **estrategias transfronterizas** de desarrollo territorial, coordinar su aplicación y asegurar su seguimiento;
  - Asegurar la coherencia de las diferentes dinámicas de cooperación en la frontera entre las tres regiones;
  - Promover y aprobar iniciativas de acercamiento entre los agentes de las tres regiones que tengan como finalidad crear y reforzar redes de **cooperación transfronteriza**;
  - Fomentar la cooperación de segunda generación, orientada a la **eliminación de los costes de contexto en la frontera**, y mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos de las tres regiones, principalmente a través de la optimización de recursos y del uso compartido de infraestructuras, equipamientos y servicios.
- Al igual que las euroregiones anteriormente mencionadas, enmarca sus objetivos en un contexto transfronterizo, sin embargo, no dispone de análisis concretos en los que se identifiquen los costes públicos de contexto transfronterizos.



## Plataforma Logística Aquitania – Euskadi (PLAE)

- Se trata de una Plataforma Logística creada en el año 2004 por el Consejo Regional de Aquitania y el Gobierno Vasco para promover a nivel transfronterizo e internacional, el transporte sostenible y la intermodalidad. Este plan se encuentra enmarcado en el proyecto AETN (Aquitania Euskadi Trans Network) aprobado por el Programa Operativo de Cooperación Territorial España-Francia-Andorra 2007/2013 cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional.
- Tres son los objetivos prioritarios que busca esta Euroregión:
  - Contribuir al desarrollo de un sistema de transporte de mercancías sostenible e intermodal en la Euroregión.
  - Promover el tejido de las infraestructuras del transporte y la logística de la Euroregión hacia el exterior con una imagen común para una mayor competitividad económica.
  - Reforzar la cooperación transfronteriza entre Aquitania y Euskadi (objetivo transversal).
- Para llevar a cabo estos objetivos, están previstas una serie de acciones y actuaciones, como por ejemplo:
  - Formalizar la relación con otros actores de la logística y el transporte.
  - Crear un observatorio del transporte de mercancías de la Euroregión.
  - Avanzar en el proyecto de Autopista Ferroviaria Atlántica.
  - Seguir las actividades de la UE en materia de transportes de mercancías.
  - Participar en las principales ferias logísticas europeas y darle más importancia a las actividades promoción de Aquitania-Euskadi dentro y fuera de Europa.
  - Fortalecer el Atlantic Logistic Forum.
  - Mejorar la coordinación con los otros organismos que trabajan en el ámbito de los transportes y de la logística en la Euroregión, en la zona pirenaica, en el Arco Atlántico y más allá.
- Entre las acciones y actuaciones previstas, no se especifican medidas específicas para solventar potenciales problemas derivados del carácter transfronterizo de esta Plataforma.



## Conclusiones

- ❑ La casi totalidad de las Euroregiones analizadas consideran los Costes Públicos de Contexto Transfronterizo, un factor limitante en el desarrollo y progreso de las actividades que se desarrollan en estos ámbitos geográficos y un impedimento en la consecución de los objetivos que se plantean. No obstante, no existen análisis detallados y específicos que desarrollen esta área de análisis, lo que dificultan la comparativa de planes de actuación, o medidas específicas propuestas para atenuar estos posibles costes.
- ❑ Existe, por lo tanto, la necesidad de realizar análisis profundos y específicos que permitan detectar para cada una de las euroregiones analizadas, los posibles costes públicos de contexto transfronterizo.

### Ubicación y accesibilidad terrestre

- ❑ El muelle de Vega Terrón se encuentra localizado en la confluencia de los ríos **Duero y Agueda**, en la provincia de **Salamanca** (Castilla y León).
- ❑ **Actualmente** se encuentra destinado al **ocio** (puerto deportivo) y al tráfico de pasajeros, **sin tener operatividad alguna con mercancías**.
- ❑ La **accesibilidad terrestre** al Puerto de Vega Terrón es, actualmente, **muy pobre, no existe accesibilidad ferroviaria** (aunque si unas infraestructuras) y la accesibilidad terrestre se limita a una carretera regional que llega desde Salamanca (en territorio español) y que enlaza a pocos kilómetros con una carretera nacional en Portugal.
- ❑ Para llegar al Puerto de Vega Terrón por carretera es necesario tomar la carretera regional CL-517 que va desde Salamanca hasta el puerto (121 km. de distancia) y que también enlaza con la carretera N-221 portuguesa. La localidad más cercana al puerto es La Fregeneda y se encuentra a 11 kilómetros del mismo
- ❑ Antiguamente también se podía llegar a este punto mediante el ferrocarril, con la línea ferroviaria internacional, de ancho ibérico, comprendida entre Pocinho y La Fuente de San Esteban, que disponía de una parada en Barca d'Alva, pero actualmente dicha línea se encuentra completamente abandonada.
- ❑ El **enlace directo hasta el puerto mediante ferrocarril no es posible**, dada la ubicación del puerto y las **fuertes pendientes existentes**, pero si que existen apeaderos cercanos que en caso de ser necesarios podrían prestar el servicio requerido, **aunque a corto plazo no es previsible alcanzar los volúmenes y frecuencias de carga necesarios como para justificar un uso generalizado del ferrocarril**.
- ❑ Dado el interés por el mayor éxito y uso de este puerto, se encuentra en proyecto la mejora de las infraestructuras viarias de acceso al mismo.



#### Características técnicas

Las características técnicas del puerto más destacables son las siguientes:

- Muelle comercial:
  - ✓ Longitud de atraque: 100 m
  - ✓ Superficie de carga y descarga: 3.500 m<sup>2</sup>
  - ✓ Cota de coronación muelle: + 129,70 m
  - ✓ Cota estiaje: + 123,50 m
  - ✓ Cota fondo: + 120,00 m
  - ✓ Explanada de almacenamiento a la cota 136 m: 5.000 m<sup>2</sup>
- Muelle deportivo:
  - ✓ Pantalán flotante:
    - ❖ Longitud: 60 m
    - ❖ Anchura: 2,5 m
  - ✓ Cota estiaje: + 123,50 m
  - ✓ Cota máxima operación: + 130,00 m
  - ✓ Cota fondo: 122,00 m
  - ✓ Rampa: anchura 3 m
- Servicios:
  - ✓ Abastecimiento de agua potable:
    - ❖ Caudal: 1,8 l/s
    - ❖ Depósito: 50 m<sup>3</sup>
  - ✓ Energía eléctrica:
    - ❖ Transformador: 100 KVA
    - ❖ Ampliable a 2.600 KVA

#### Navegabilidad

- ❑ La **distancia existente entre el Puerto Fluvial de Vega Terrón y Oporto es de 112 millas** y se puede recorrer por vía marítimo-fluvial por un canal de navegación existente en el río Duero, el cual se encuentra balizado mediante boyas verdes (margen izquierdo) y boyas rojas (margen derecho). Estas boyas no disponen de iluminación alguna por lo que **está prohibido la navegación nocturna**.
- ❑ Algunas de los factores **limitantes en la navegabilidad fluvial**:
  - **Diferentes caudales** (medio, máximo turbinable, excedido de media 10 días/año, etc),
  - **Anchura mínima del canal de navegación** (40 m. en zona rocosa y 60 m. en zona aluvial),
  - **Profundidad mínima en estiaje**, de 2,5 m, en el tramo comprendido entre Pinhao hasta Pocinho, pero existen actualmente un proyecto de dragado que pretende aumentarlo hasta los 3,8 m
  - En cuanto al desnivel existente entre el mar y el puerto, existen una serie de esclusas que sirven para salvar los **125 m. de desnivel**. Más concretamente existen 5 esclusas, todas de ancho 12,1 m. y con una longitud comprendida entre los 86 y los 92 m.

### Buque de diseño

- El buque de diseño se encuentra condicionado por las características del canal que se han descrito anteriormente. A continuación se concretan los valores de los factores más limitantes a la hora del dimensionamiento de las medidas máximas del buque que podrá operar entre Oporto y el puerto de Vega Terrón y la medida de estos factores en el tramo del río Duero en el que se opera.

Dimensión	Canal	Esclusa	Guinda
Eslora (L)	-	83	-
Manga (B)	40	12,1	30
Calado (T)	2,5 - 3,8	3,7	-
Altura (H) crecida	-	7,0	6,6
Altura (H) sequía	-	10,0	7,2

- Por motivos de seguridad se consideran unos márgenes al dimensionar el buque, para evitar problemas por intentar ajustar demasiado sus dimensiones a los valores máximos del canal que se han indicado en la tabla.
- Por lo tanto, y en función de los parámetros descritos y valorados anteriormente, obtenemos que las dimensiones del buque tipo son:
  - 75 m de eslora (L).
  - 11,4 m de manga (B).
  - 3,8 m de calado (T).
  - 6,5 m de altura (H).
- La velocidad máxima recomendable es de 8 nudos al navegar el buque por río, es decir aguas tranquilas, y a su vez al realizar ruta marítima entre la desembocadura del río Duero y el puerto de Leixoes. Se considera como velocidad máxima de operación, 8 nudos.
- El **tráfico de mercancías con el que se espera operar es de contenedores** y sobre todo **graneles sólidos (en ningún caso se podría operar con graneles líquidos)**, ya que para garantizar su rentabilidad se debería operar con un volumen de carga no inferior a 100.000 toneladas/año).
- La **capacidad máxima de carga del buque tipo para contenedores**, considerando espacios entre contenedores, pasillos, etc será de **120 TEUs**. Mientras que la **capacidad máxima de carga en graneles sólidos será de 3.675 m<sup>3</sup>** aproximadamente, es decir, la capacidad de la bodega.
- Dadas las características del buque tipo que operaría por el río, se trata una opción muy interesante para rebajar el tráfico de mercancías por carretera transfiriendo parte de estas mercancías a este modo de transporte.



### Infraestructuras del Puerto de Vega Terrón

- ❑ El **muelle comercial en la actualidad no tiene un uso definido**, por lo que se estudia el uso que se le puede asignar, en particular, el tipo de mercancía que, desde el punto de vista de las infraestructuras y localización del puerto, sería el más adecuado.
- ❑ El **tráfico de contenedores** incluye entre sus ventajas de que es **un tráfico muy limpio y compatible** con el muelle deportivo y el tráfico de pasajeros, necesita de menor espacio que los graneles sólidos, es carga de mayor valor añadido, existen líneas regulares desde Leixoes a los mayores puertos del Norte de Europa, las operaciones de carga y descarga son fáciles y rápidas y que cuando no se pueda operar por el río se podrá mantener el servicio por vía terrestre. Pero por el contrario, **necesita de costes de inversión muy importantes**, tanto para hacerse e instalar las **grúas con spriders automáticos**, como para las tomas de contenedores frigoríficos o como para aumentar la zona de almacenamiento (dispondríamos de unos 1.000 m<sup>2</sup> y sería conveniente disponer de hasta 2.500 m<sup>2</sup>).
- ❑ El tráfico de **graneles sólidos** tiene por ventajas que es un tráfico competitivo a la hora de operar con Leixoes y mucho más competitivo respecto al tráfico de contenedores, pero también **necesita de inversiones (aunque menores) para la instalación de grúas con cucharas, tolvas, cintas transportadoras, y ganchos**, **no es un tráfico limpio y sería incompatible con el muelle deportivo y el tráfico de pasajeros**, necesita de mayor espacio aun que los contenedores (con la consecuente inversión en las obras de ampliación), son cargas de menor valor añadido y la carga y descarga, en la mayoría de los casos, no es fácil ni rápida.
- ❑ El **tráfico mixto** tiene como ventajas que **para pequeñas partidas y con la bodega llena, con destino a Leixoes el transporte es competitivo** y que se experimentaría un incremento de ingresos en los primeros momentos de la explotación. Por otro lado, al tratarse de un tráfico que incluye graneles sólidos será un **tráfico poco limpio y poco compatible con el muelle deportivo y el tráfico de pasajeros**, necesitará de **mayor espacio para almacenaje de graneles sólidos y contenedores por separado**, las operaciones de carga y descarga se complicarían al tratarse de dos cargas diferentes y ser una de ellas de difícil y lento proceso y las inversiones serían muy grandes al tener que disponer de la maquinaria anteriormente descrita pero de ambos tipos.



### Infraestructuras de transporte y logística

- ❑ La localización del puerto de Vega Terrón lo convierte en un enclave importante como puerta de entrada y salida de mercancías camino al Atlántico. Esta circunstancia se refuerza con la red de infraestructuras complementarias del transporte de mercancías por carretera de Castilla y León, de cuyos servicios podría beneficiarse el puerto. Cabe destacar las siguientes infraestructuras existentes en la actualidad:
  - Centro de Transportes de Valladolid y Benavente (con servicios a las mercancías, a los vehículos y conductores y a las empresas).
  - Terminales de mercancías de Burgos, Aranda del Duero, Palencia, Soria, Salamanca y Ponferrada (con servicio a los vehículos y conductores y a las empresas).
  - Aparcamiento de camiones en Arévalo, Valencia de Don Juan y Ciudad Rodrigo.
- ❑ Además de todas estas infraestructuras existentes, existe el “Plan Director de Infraestructuras del Transporte de Castilla y León 2001-2013” por el que se realizan mejora y ampliaciones de estas infraestructuras mediante las inversiones que lleva a cabo la Junta.

Propuesta del Plan Director de Infraestructuras del Transporte en Castilla y León 2001 - 2013	
CENTRO DE TRANSPORTES	TERMINALES DE MERCANCÍAS
Centro Intermodal del Área Metropolitana de Valladolid-Palencia	Zamora
Benavente (Zamora)	Aranda del Duero (Burgos). Ampliación
Burgos (con las actuaciones ya realizadas)	Segovia
León	Ávila
Miranda del Ebro	Arévalo (Ávila). Instalaciones complementarias
APARCAMIENTO DE CAMIONES	
Tordesillas (Valladolid)	
La Bañeza (León)	
Medina del Campo (Valladolid)	
Guardo (Valladolid)	

Fuente: Plan Director de Infraestructuras del Transporte en Castilla y León

- ❑ Por otro lado y paralelamente a este Plan, la Junta de Castilla y León ha impulsado la creación de la Red Cylog, red de la que es miembro el Puerto de Vega Terrón, y que consta de 15 enclaves ubicados en los principales corredores logísticos de la región. De estos 15 enclaves, cabe destacar los de **Salamanca y Zamora** al ser de especial interés para el puerto, ya que están diseñados para favorecer la prestación de los servicios básicos en materia logística.

#### Infraestructuras de transporte y logística

- Por último cabe destacar la existencia, en las cercanías al puerto de Vega Terrón, de los puertos secos de Salamanca y Valladolid, para los cuales el puerto de Vega Terrón sería competitivo, donde al ser las distancias lo suficientemente cortas, podrá competir con otros puertos ya consolidados como son los casos de Bilbao (Servicio desde Burgos) o Gijón (Servicio desde León y Palencia).

#### Puerto de Leixoes

- ❑ El puerto de Leixoes sería la puerta de entrada y salida al Atlántico de las mercancías manipuladas en el Puerto de Vega Terrón, por lo que su capacidad operativa y sus conexiones internacionales se tornan como determinantes en la propuesta de valor del Puerto de Vega Terrón.
- ❑ El puerto de Leixoes, situado en la localidad de Leixoes, a dos millas y media de la desembocadura del río Duero, es uno de los puertos más grandes e importantes de Portugal, manipulando en torno a 13,5 millones de toneladas de mercancías al año, lo que se traduce en aproximadamente un 25% del comercio exterior portugués. Se localiza en una zona de gran densidad industrial y posee buenos accesos por carretera, mar, río y ferrocarril.
- ❑ El puerto de Leixoes cuenta con dos terminales de contenedores, con una capacidad total de 15.000 TEU's (10.000 contenedores), repartidos entre la parte Norte (3000 TEU's) y la parte Sur (12.000 TEU's). Dispone de tres amarraderos para buques de hasta 100.000 DWT, 27.000 DWT y 5.000 DWT respectivamente y cuenta además con terminales de petróleo, de graneles líquidos, de graneles sólidos, de carga general fraccionada, de trasbordo y de pasajeros, a parte de con una zona de almacenaje de capacidad para 120.000 toneladas.

## Colaboración entre Portugal y España

- ❑ Al ser un puerto fluvial, el puerto de Vega Terrón cuenta con la peculiaridad de que **no se encuentra sujeto a regulación jurídica de entidad**. Los puertos fluviales se regulan por la **Ley de Aguas**, pero **carecen de una regulación sustantiva e independiente del medio físico en el que se asientan**, es decir, mientras los puertos que se sitúan en las costas no se rigen por la Ley de Costas sino por la Ley de Puertos, esta no es de aplicación para los puertos fluviales y estos, por lo tanto, carecen de una legislación de ese estilo.
- ❑ Por otro lado, las características geográficas determinan que **los buques se encuentran en la obligación de atravesar una frontera para llegar hasta la costa** (debido a que el puerto se sitúa en un punto del río Duero localizado en España y la desembocadura del mismo es en Portugal), por lo que se **encontrarán sometidos a la regulación de dos países diferentes**, lo que puede conllevar a problemas de restricciones diferentes en uno y otro territorio.
- ❑ Para la correcta explotación del puerto de Vega Terrón es fundamental la adecuada **implicación de las Autoridades Portuguesas**, lo cual puede obtenerse por dos instrumentos concluyentes: por un lado, **convenios de colaboración con los puertos portugueses** (en particular Leixoes, Averio y Figueira de Foz), y por otro lado, a través de **instrumentos bilaterales**, que establezcan obligaciones jurídicamente exigibles relativas a la navegabilidad del Duero: calado máximo de los buques, realización de obras de dragado, navegación nocturna, operativa de las esclusas, condiciones de los buques, etc.
- ❑ Se precisa de estos convenios e instrumentos bilaterales para evitar que continúen las restricciones relacionadas a la no concesión de permisos a barcos de calado superior a dos metros por parte de las autoridades portuguesas, que independientemente de los acuerdos adoptados en Regua (1996) y en la cumbre Hispano-Lusa (2002), siguen sin conceder licencias ni siquiera a barcos con calados de tres metros, como se acordó en esta última cumbre citada. O para **evitar** que se siga **cerrando la navegación durante cinco meses** al año para mantenimiento de las esclusas, cuando en los acuerdos existentes se había acordado un cierre máximo de dos meses al año.

# ÁREAS DE ACTUACIÓN



Carretera

## INFRAESTRUCTURA (PASOS FRONTERIZOS)

### POSIBLE COSTE PÚBLICO DE CONTEXTO TRANSFRONTERIZO

### MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS

Existencia de congestión en los pasos transfronterizos

➤ Elaboración de un plan de monitorización de la adecuación de la infraestructura viaria en los pasos fronterizos al nivel de demanda que se registre, que permita detectar necesidades de ampliación, mejora y adecuación de las infraestructuras viarias.

Condiciones inadecuadas de las infraestructuras viarias existentes en puntos fronterizos muy específicos

➤ Intensificar la culminación del desdoblamiento del punto fronterizo entre Fuentes de Oñoro – Villar Formoso  
 ➤ Diseño de un plan de control de las condiciones de la infraestructura viaria en los pasos fronterizos con el objetivo de garantizar la inexistencia de impedimentos al flujo constante de tráfico.  
 ➤ Intensificar la implantación de planes de mantenimiento periódicos en los puntos fronterizos que permitan disponer de infraestructuras adecuadas para el transporte por carretera.

## PEAJES

### POSIBLE COSTE PÚBLICO DE CONTEXTO TRANSFRONTERIZO

Dificultad y falta de información a los conductores extranjeros sobre la adquisición e instalación de los dispositivos de peaje electrónicos

### MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS

- Actuaciones para la máxima divulgación de los diferentes sistemas de pago de los peajes electrónicos, especificando de manera detallada su operativa, generalizando su conocimiento y simplificando su utilización.
- Ampliar la posibilidad de adquisición de los dispositivos de pago del peaje electrónico en Portugal, en la Comunidad de Castilla y León y en el resto de territorio español fronterizo
- Impulsar la celebración de acuerdos entre entidades financieras españolas y la empresa gestora de los peajes portugueses para establecer herramientas que simplifiquen la operativa del pago (ya existen antecedentes).
- Máximo abaratamiento de la adquisición/alquiler de los dispositivos de pago electrónico de peaje.
- Eliminación de cualquier comisión vinculada a la adquisición de los dispositivos para el pago del peaje, incluyendo la tasa que actualmente cobra la empresa de correos portuguesa “CTT”, por la realización de pagos por internet.
- Incorporación del sistema de peaje electrónico portugués, al del resto de la red de peajes en España y Europa, con el objetivo de avanzar hacia la armonización tecnológica y la interoperabilidad de estos equipos en el ámbito ibérico y europeo.

## PEAJES (cont.)

### POSIBLE COSTE PÚBLICO DE CONTEXTO TRANSFRONTERIZO

Dificultad y falta de información a los conductores extranjeros sobre la adquisición e instalación de los dispositivos de peaje electrónicos

### MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS

- Autorización de la opción del post-pago a los vehículos con matrícula extranjera, durante un plazo de entre 24 y 48 horas posterior a su salida de Portugal, ante la dificultad para acceder a la adquisición del equipo, o por el desconocimiento de su uso
- Implantación de fuertes descuentos en los peajes a transportistas profesionales.
- Aplicación de los mismos criterios de ventajas, en lo referente a exenciones y descuentos, ofrecidos a los ciudadanos y empresas portuguesas (entre ellas, empresas de transporte y logística), instalados en las zonas afectadas por los peajes implantados. (No discriminación).
- Mayor precisión en las máquinas instaladas en la frontera, para determinar de forma exacta la cuantía del peaje a pagar, evitando el “sobre-pago”, y más aún, considerando que la operativa actual no permite la devolución en los casos en los que el importe efectivo del peaje resulte inferior al “prepagado” (por ejemplo, definición de rutas a realizar, calificación “Euro” de motores y otros ya aplicados en otros países de la UE).

## RESTRICCIONES A LA CIRCULACIÓN

### POSIBLE COSTE PÚBLICO DE CONTEXTO TRANSFRONTERIZO

### MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS

Diferencias en los calendarios de restricciones a la circulación entre España y Portugal

- Armonización del calendario de restricciones entre España y Portugal.
- Eliminación de las restricciones a la circulación en los principales pasos fronterizos, lo que evitaría su estacionamiento en dichos puntos, y/o adecuación de aparcamientos acondicionados para vehículos pesados, para su utilización en estos supuestos (de escasa incidencia).
- Instalación de estacionamientos específicos para vehículos pesados que transportan mercancías peligrosas en los pasos fronterizos más relevantes, entre ellos, en el que conecta las poblaciones limítrofes de San Martín de Pedroso / Quitanilha.

### INFRAESTRUCTURAS (RED FERROVIARIA)

#### POSIBLE COSTE PÚBLICO DE CONTEXTO TRANSFRONTERIZO

#### MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS

Diferencias en el gálibo máximo permitido

➤ Progresiva uniformidad en las infraestructuras ferroviarias españolas, que incrementen el gálibo máximo autorizado hasta 4.500 mm de altura (salvo excepciones).

Diferencias en la electrificación de la red

➤ Diseño e implantación de planes de mejora de la infraestructura ferroviaria dentro de los que se incluya la electrificación del tramo español de Línea de Beira Alta y el tramo portugués de la Línea de Miño y de esta manera permitir el ahorro de los usuarios de la red que no tendrían que utilizar locomotoras mixtas, o exclusivamente diesel (de mayor coste).

Desigualdad en las longitudes máximas de los trenes

➤ Avanzar hacia el planteamiento de ampliación de los estándares de longitud de los trenes a 750 metros tanto en España como en Portugal, siguiendo lo propuesto en el PEITFME español.

Disfunciones entre los sistemas de comunicación, instalaciones de seguridad y señalización

➤ Impulsar la progresiva armonización y uniformidad de los sistemas de comunicación, así como de las instalaciones de seguridad y de los medios asociados a la señalización ferroviaria.



### CÁNONES (RED FERROVIARIA)

#### POSIBLE COSTE PÚBLICO DE CONTEXTO TRANSFRONTERIZO

#### MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS

Diferencia entre los cánones ferroviarios establecidos en España y Portugal

- Promover (en lo posible) la convergencia de los cánones ferroviarios entre España y Portugal.

### CONDICIONANTES OPERATIVOS Y ADMINISTRATIVOS (cont.)

#### POSIBLE COSTE PÚBLICO DE CONTEXTO TRANSFRONTERIZO

#### MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS

Tramitación de la homologación de la Licencia Ferroviaria

- Simplificación de los trámites de homologación de la Licencia Ferroviaria, minimizando al máximo los costes burocráticos vinculados a este procedimiento.

Dificultades en la homologación del Certificado de Seguridad entre ambos países

- Elaboración de diferentes propuestas de equiparación de los Certificados de Seguridad, que minimicen la necesidad de realizar pruebas adicionales al material rodante, en el marco de garantizar la seguridad durante el recorrido.

Diferencias en el contenido de la formación de maquinistas

- Avanzar en la elaboración conjunta de planes de formación de maquinistas con contenidos similares en ambos países, en un contexto de interoperabilidad (homologación de títulos de maquinistas).



## CONDICIONANTES OPERATIVOS Y ADMINISTRATIVOS (cont.)

### POSIBLE COSTE PÚBLICO DE CONTEXTO TRANSFRONTERIZO

### MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS

Bilingüismo

➤ Promover cursos de formación básica de ambos idiomas (portugués y castellano) para los maquinistas, que permitan la conducción “sin fronteras” del personal de ambas redes ferroviarias.

Necesidad de Agente Único

➤ Implantación de agente único de conducción en territorio portugués, al menos en transporte ferroviario internacional.

### IMPUESTO AL VALOR AGREGADO (I.V.A.)

#### POSIBLE COSTE PÚBLICO DE CONTEXTO TRANSFRONTERIZO

#### MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS

Lento proceso de devolución del IVA pagado en Portugal, a las empresas españolas

➤ Impulsar la agilización de los trámites y procedimientos necesarios por parte de la Administración Tributaria Portuguesa para que la devolución se realice en un menor plazo de tiempo. Posible establecimiento de fórmulas de compensación entre las Administraciones Tributarias de ambos países.

Necesidad de nombrar con carácter previo, un representante que sea residente en el territorio de aplicación del impuesto para solicitar su devolución

➤ Eliminar este requisito, debido a los sobrecostes que genera.  
 ➤ Proponer que el representante de las empresas ante las Agencias Tributarias de otros países sea la Agencia Tributaria del Estado Miembro donde se encuentre establecido.



### IMPUESTO SOBRE LOS COMBUSTIBLES

#### POSIBLE COSTE PÚBLICO DE CONTEXTO TRANSFRONTERIZO

#### MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS

Necesidad de disponer, por parte del transportista portugués, de un representante en España para la devolución del Impuesto Especial sobre los Combustibles español.

➤ Promover, por un lado, la eliminación de este requisito, y por otro, impulsar la tramitación electrónica (a través de internet), aplicando una operativa similar a la aplicada para la devolución del IVA.

Imposibilidad de devolución a las empresas españolas del ISP pagado en Portugal.

➤ Solicitar la incorporación de la devolución del ISP para las transportistas profesionales españoles en la normativa reguladora de este impuesto, con una gestión simplificada.



### Comunicación

#### COMUNICACIÓN

##### POSIBLE COSTE PÚBLICO DE CONTEXTO TRANSFRONTERIZO

##### MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS

Cambio de operador automático en las zonas limítrofes

- La existencia de mayor número de repetidores o de repetidores de mayor calidad podría disminuir la posibilidad de que se crucen las conexiones de ambos países
- Eliminación y/o atenuación del roaming entre ambos países

Diferencias en el precio del ROAMING

- Solicitud a la Comisión Europea de un mayor nivel de exigencia a la hora de establecer precios máximos a nivel europeo (armonización del Roaming)

ÁREA DE ACTUACIÓN

CARRETERA

CRONOGRAMA ORIENTATIVO

Medida de actuación	2012	2013	2014
---------------------	------	------	------

Infraestructuras

Elaboración de un plan de monitorización de la adecuación de la infraestructura viaria en los pasos fronterizos (congestión)



Intensificar la culminación del desdoblamiento del punto fronterizo entre Fuentes de Oñoro – Villar Formoso



Diseño de un plan de control de las condiciones de la infraestructura viaria en los pasos fronterizos



Desarrollo e implantación de planes de mantenimiento periódicos



Peajes electrónicos portugueses

Actuaciones para la máxima divulgación de los diferentes sistemas de pago de los peajes electrónicos, especificando de manera detallada su operativa, generalizando su conocimiento y simplificando su utilización



Ampliar la posibilidad de adquisición de los dispositivos de pago del peaje electrónico en Portugal, en la Comunidad de Castilla y León y en el resto de territorio español fronterizo



ÁREA DE ACTUACIÓN

CARRETERA

CRONOGRAMA ORIENTATIVO

Medida de actuación	2012	2013	2014
<b>Peajes electrónicos portugueses</b>			
Impulsar la celebración de acuerdos entre entidades financieras españolas y la empresa gestora de los peajes portugueses para establecer herramientas que simplifiquen la operativa del pago	■	■	
Eliminación de cualquier comisión vinculada a la adquisición de los dispositivos para el pago del peaje, incluyendo la tasa que actualmente cobra la empresa de correos portuguesa "CTT", por la realización de pagos por internet	■	■	
Incorporación del sistema de peaje electrónico portugués, al del resto de la red de peajes en España y Europa, con el objetivo de avanzar hacia la armonización tecnológica y la interoperabilidad de estos equipos en el ámbito ibérico y europeo	■	■	→
Dar la opción del post-pago a los vehículos con matrícula extranjera, durante un plazo de entre 24 y 48 horas posterior a su salida de Portugal	■	→	
Implantación de fuertes descuentos en los nuevos peajes de Portugal a transportistas profesionales	■	■	
Aplicación de los mismos criterios de ventajas, en lo referente a exenciones y descuentos, ofrecidos a los ciudadanos y empresas portuguesas (entre ellas, empresas de transporte y logística), instalados en las zonas afectadas por los peajes implantados	■	→	

ÁREA DE ACTUACIÓN

CARRETERA

CRONOGRAMA ORIENTATIVO

Medida de actuación	2012	2013	2014
---------------------	------	------	------

Peajes electrónicos portugueses

Mayor precisión en las máquinas instaladas en la frontera, para determinar de forma exacta la cuantía del peaje a pagar



Restricciones a la circulación

Armonización del calendario de restricciones entre España y Portugal



Eliminación de las restricciones a la circulación en los principales pasos fronterizos, lo que evitaría su estacionamiento en dichos puntos



Instalación de estacionamientos específicos para vehículos pesados que transportan mercancías peligrosas en los pasos fronterizos más relevantes, entre ellos, en el que conecta las poblaciones limítrofes de San Martín de Pedroso / Quitaniha



Nivel de Prioridad: A definir

ENTIDADES RESPONSABLES Y VINCULADAS

Ministerio de Fomento español, MOPTC, Junta de Castilla y León, Representación de la Macrorregión RESOE, Comisión Hispano Portuguesa para la Cooperación Transfronteriza.

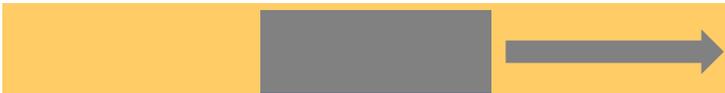
ÁREA DE ACTUACIÓN

FERROCARRIL

CRONOGRAMA ORIENTATIVO

Medida de actuación	2012	2013	2014
---------------------	------	------	------

Infraestructuras

Progresiva uniformidad en las infraestructuras ferroviarias españolas, que incrementen el gálibo máximo autorizado hasta 4.500 mm de altura.			
Diseño e implantación de planes de mejora de la infraestructura ferroviaria dentro de los que se incluya la electrificación del tramo español de Línea de Beira Alta y el tramo portugués de la Línea de Miño			
Avanzar hacia el planteamiento de ampliación de los estándares de longitud de los trenes a 750 metros tanto en España como en Portugal, siguiendo lo propuesto en el PEITFME español			
Impulsar la progresiva armonización y uniformidad de los sistemas de comunicación, así como de las instalaciones de seguridad y de los medios asociados a la señalización ferroviaria.			

Cánones

Promover la convergencia de los cánones ferroviarios entre España y Portugal			
--	---	--	--

ÁREA DE ACTUACIÓN

FERROCARRIL

CRONOGRAMA ORIENTATIVO

Medida de actuación	2012	2013	2014
<b>Condicionantes operativos y administrativos</b>			
Simplificación de los trámites de homologación de la Licencia Ferroviaria	█		
Elaboración de diferentes propuestas de equiparación de los Certificados de Seguridad, que minimicen la necesidad de realizar pruebas adicionales al material rodante, en el marco de garantizar la seguridad durante el recorrido.	█		
Avanzar en la elaboración conjunta de planes de formación de maquinistas con contenidos similares, en un contexto de interoperabilidad		█	→
Promover cursos de formación básica de ambos idiomas, que permitan la comunicación mínima entre el personal asociado ambas redes ferroviarias		█	→
Implantación de agente único en territorio portugués		█	→

Nivel de Prioridad: A definir

ENTIDADES RESPONSABLES Y VINCULADAS

Ministerio de Fomento (ADIF, RENFE, otros), MOPTC (REFER, CP CARGO, otros), Operadores ferroviarios privados, Junta de Castilla y León, Representación de la macrorregión RESOE, Comisión Hispano Portuguesa para la Cooperación Transfronteriza.

ÁREA DE ACTUACIÓN

FISCALES

CRONOGRAMA ORIENTATIVO

Medida de actuación	2012	2013	2014
---------------------	------	------	------

Impuesto al Valor Añadido

Impulsar la agilización de los trámites y procedimientos necesarios por parte de la Administración Tributaria Portuguesa para que la devolución se realice en un menor plazo de tiempo



Eliminación del requisito de representación por parte de empresas españolas en territorio portugués y viceversa



Asunción, ante las Agencias Tributarias de otros países, y para este asunto en particular, de la representatividad de las empresas por la Agencia Tributaria del Estado Miembro donde se encuentre establecido.



Impuesto sobre los combustibles

Promover, por un lado, la eliminación del requisito de representación de la empresa portuguesa en España, y por otro, impulsar la tramitación electrónica (a través de internet), aplicando una operativa similar a la aplicada para la devolución del IVA



Solicitar la incorporación de la devolución del ISP para las transportistas profesionales españoles en la normativa reguladora de este impuesto



Nivel de Prioridad: A definir

ENTIDADES RESPONSABLES Y VINCULADAS

Agencia Española de Administración Tributaria (AEAT), Direcção Geral dos Impostos (DGCI), Junta de Castilla y León, Representación de la macrorregión RESOE, Comisión Hispano Portuguesa para la Cooperación Transfronteriza.

ÁREA DE ACTUACIÓN

COMUNICACIONES

CRONOGRAMA ORIENTATIVO

Medida de actuación	2012	2013	2014
---------------------	------	------	------

Comunicaciones

Implantar mayor número de repetidores o incrementar la calidad de estos



Eliminación y atenuación del roaming entre ambos países



Solicitud a la Comisión Europea de un mayor nivel de exigencia a la hora de establecer precios máximos a nivel europeo.



Nivel de Prioridad: A definir

ENTIDADES RESPONSABLES Y VINCULADAS

Comisión Europea, Comisión Nacional de Telecomunicaciones (CMT), Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM), Junta de Castilla y León, Representación de la macrorregión RESOE, Comisión Hispano Portuguesa para la Cooperación Transfronteriza.

### Organizaciones Responsables

ÁREAS	ENTIDADES PÚBLICAS O MIXTAS RESPONSABLES	
 <p><b>CARRETERA</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministerio de Fomento (España)</li> <li>• MOPTC</li> <li>• Junta de Castilla y León</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Representación de la Macrorregión RESOE</li> <li>• Comisión Hispano Portuguesa para la Cooperación Transfronteriza</li> </ul>
 <p><b>FERROCARRIL</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministerio de Fomento español (ADIF, RENFE, otros)</li> <li>• MOPTC (REFER, CPCARGO, otros)</li> <li>• Junta de Castilla y León</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Representación de la Macrorregión RESOE</li> <li>• Comisión Hispano Portuguesa para la Cooperación Transfronteriza</li> </ul>
 <p><b>FISCALIDAD</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agencia Española de Administración Tributaria (AEAT)</li> <li>• Direcção Geral dos Impostos (DGCI)</li> <li>• Junta de Castilla y León</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Representación de la Macrorregión RESOE</li> <li>• Comisión Hispano Portuguesa para la Cooperación Transfronteriza</li> </ul>
 <p><b>COMUNICACIÓN</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comisión Nacional de Telecomunicaciones (CMT)</li> <li>• Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM)</li> <li>• Comisión Europea</li> <li>• Junta de Castilla y León</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Representación de la Macrorregión RESOE</li> <li>• Comisión Hispano Portuguesa para la Cooperación Transfronteriza</li> </ul>

### Medios de difusión del Plan de Acción

- ❑ Se propone la elaboración **de folletos especializados** que faciliten la divulgación de información relativa a aspectos de impacto global (difusión física a través de la Asociación de Transportistas, oficinas de Agencia Tributaria y Administración Autónoma de Transporte, página web de las mismas) :
  - Restricciones a la circulación
  - Peajes Electrónicos
  - Fiscalidad (Devolución del IVA, Impuestos de Combustibles,....)
  - Otros temas de interés
  
- ❑ Se estima oportuno la celebración de **Jornadas de Divulgación, seminarios**, sobre aquellas materias de mayor nivel técnico y que demanden un análisis detallado y específico, entre ellos, se proponen
  - Condiciones técnicas necesarias para avanzar en la Interoperabilidad Ferroviaria entre España y Portugal
  - Requerimientos técnicos de seguridad en las redes ferroviarias de España y Portugal
  
- ❑ En aquellos casos en los que sea necesario la definición de estrategias específicas para avanzar en algunas áreas (eliminación del roaming, lentitud en trámites administrativos, ...) se propone la celebración **de grupos de trabajos, o reuniones sectoriales** en los que se acuerden posiciones que recojan los intereses de los diferentes colectivos y sirvan de entes canalizadores y de representación ante organismos públicos nacionales e internacionales. Estarán básicamente compuestos por las Entidades Públicas de ambos países, responsables de las áreas de resolución de los CPCT detectados.

