30 de Novembro de 2009

# ACTIVIDADE DOS TRANSPORTES

I. Transporte marítimo, aéreo e ferroviário (3º trimestre de 2009)

II. Transporte de mercadorias (2º trimestre de 2009)

III. Evolução recente do Transporte Rodoviário de Mercadorias – 2004 a 2008

## Actividade dos Transportes continua em queda

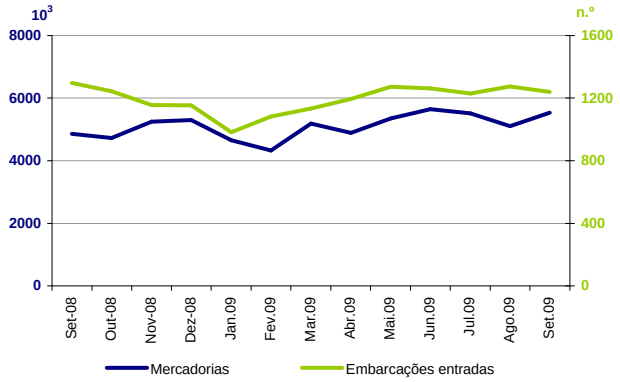
Entre Julho e Setembro de 2009, o movimento de passageiros nos aeroportos nacionais recuou 2,5% face a igual período do ano passado, totalizando 8,9 milhões de passageiros. A quebra no movimento de passageiros no 3º trimestre registou-se igualmente na ferrovia pesada (-2,9%), assim como nos sistemas de metropolitano (-0,8%) e nas vias navegáveis interiores (-1,9%). O transporte de mercadorias nos diferentes modos sofreram também reduções homólogas no período em análise, embora menos expressivas do que no trimestre anterior: -1,2% no modo marítimo, -7,8% no modo aéreo e -16,5% na ferrovia pesada. No 2º trimestre de 2009 o total de mercadorias transportadas pelo modo rodoviário atingiu os 70 999 milhares de toneladas (-6,4% face a 2008).

## I. TRANSPORTE MARÍTIMO, AÉREO E FERROVIÁRIO (3.º trimestre de 2009)

### I.1 Movimento nos portos marítimos

O 3º trimestre de 2009 continuou a evidenciar uma quebra homóloga na actividade dos portos marítimos, consubstanciada pela redução de 1,2% no movimento de mercadorias entradas e de 5,4% no número de embarcações. De entre os meses analisados, Setembro, com um crescimento homólogo de 13,9% nas mercadorias entradas, contrariou a tendência de decréscimo na actividade portuária registada em 7 dos 9 meses de 2009.

**Figura 1 – Mercadorias e Embarcações entradas nos portos marítimos nacionais**




De entre os três principais portos marítimos, Leixões (-4,6%) e Lisboa (-9,6%) atenuaram a amplitude da quebra homóloga no período de Julho a Setembro, por comparação com o 2º trimestre (-9,6% e

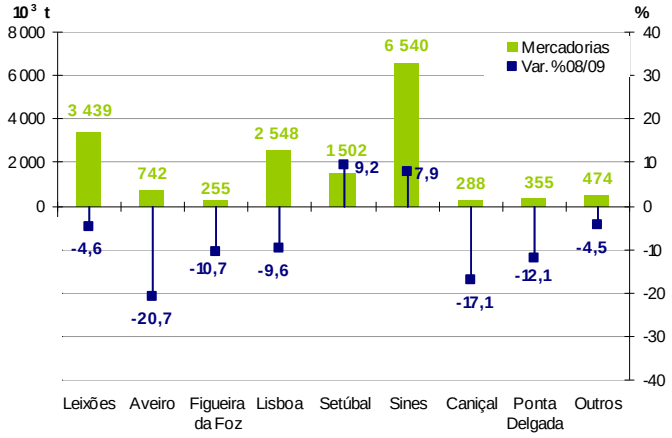


recenseamento Agrícola 2009 **Novembro 09 a Maio 10,**

**O INE realiza o Recenseamento Agrícola junto de todos os agricultores portugueses, com o objectivo de caracterizar as explorações agrícolas, a mão-de-obra e os sistemas de produção agrícola, bem como as medidas de protecção e melhoria do ambiente e da biodiversidade. A discussão da nova PAC em 2010 beneficiará dos resultados do RA 09.**

-14,2%, respectivamente). Por outro lado, o porto de Sines registou um incremento no movimento de mercadorias (+7,9%), por comparação com o mesmo período de 2008. De entre os restantes portos, o porto de Setúbal constituiu a excepção ao apresentar uma recuperação no movimento de mercadorias, evidenciando no período em análise um crescimento homólogo de 9,2%. Já os portos de Aveiro e Caniçal, com movimentos de mercadorias de 742 milhares de toneladas e 288 milhares de toneladas, respectivamente, intensificaram a tendência de decréscimo homólogo, por comparação com o período de Abril a Junho (-12% e -14,9%, respectivamente).

**Figura 2 – Movimento de mercadorias, por principais portos marítimos – 3.º T 2009**




No movimento de mercadorias por tipo de tráfego, no período de Julho a Setembro de 2009, a contracção em termos homólogos, foi mais acentuada no tráfego nacional (-2,9%), situação idêntica à verificada no trimestre transacto. Os portos de Leixões, Aveiro e Sines em termos de tráfego nacional e os portos de Setúbal, Sines e Outros, ao nível do tráfego internacional, constituíram as únicas situações de acréscimos homólogos no movimento de mercadorias. No caso de Aveiro, o aumento no tráfego nacional está associado ao acentuado aumento na movimentação de combustíveis, bio-combustíveis e alguns produtos metalúrgicos.

**Quadro 1 – Movimento de mercadorias nos principais portos marítimos nacionais, segundo o tipo de tráfego**

| Tipo de tráfego / Portos Marítimos | Nacional | Internacional | Nacional | Internacional |
|---|---|---|---|---|
| | 3.º T 2009 ($10^3$ t) | | Var 08/09 (%) | |
| **Total** | **3 493** | **12 650** | **-2,9** | **-0,7** |
| Leixões | 714 | 2 725 | 2,2 | -6,3 |
| Aveiro | 135 | 607 | 185,3 | -31,7 |
| Figueira da Foz | 0 | 255 | -100,0 | -10,5 |
| Lisboa | 444 | 2 104 | -15,5 | -8,3 |
| Setúbal | 274 | 1 228 | -9,4 | 14,5 |
| Sines | 1 040 | 5 500 | 0,6 | 9,4 |
| Caniçal | 262 | 26 | -11,8 | -48,2 |
| Ponta Delgada | 280 | 75 | -12,7 | -9,7 |
| Outros | 344 | 130 | -7,5 | 4,4 |

## I.2 Movimento nos aeroportos

No 3º trimestre de 2009 a actividade nos aeroportos nacionais continuou a registar quebras homólogas, tendo-se mesmo intensificado no que respeita ao movimento de passageiros. Assim, enquanto o movimento de aeronaves em voos comerciais regrediu 1,8% em relação ao mesmo período do ano passado, o número de passageiros transportados decresceu 2,5%, quando no 2º trimestre a quebra havia sido de 1,4%.



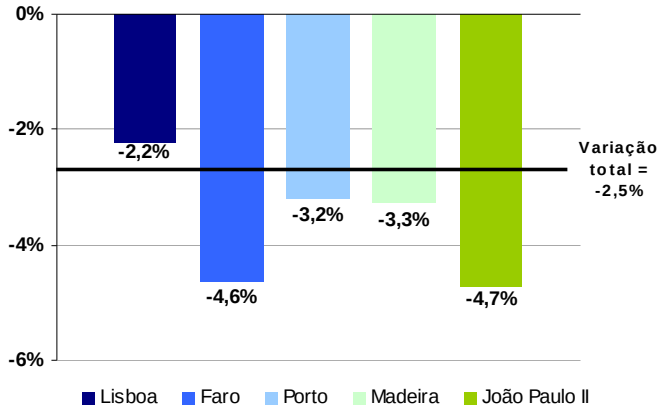
recenseamento Agrícola 2009 **Novembro 09 a Maio 10,**

**O INE realiza o Recenseamento Agrícola junto de todos os agricultores portugueses, com o objectivo de caracterizar as explorações agrícolas, a mão-de-obra e os sistemas de produção agrícola, bem como as medidas de protecção e melhoria do ambiente e da biodiversidade. A discussão da nova PAC em 2010 beneficiará dos resultados do RA 09.**

Relativamente ao movimento de carga e correio do conjunto da infra-estrutura aeroportuária do país, no período de Julho a Setembro, diminuiu a intensidade da quebra homóloga a qual atingiu -7,8% (-15,3% no trimestre anterior).

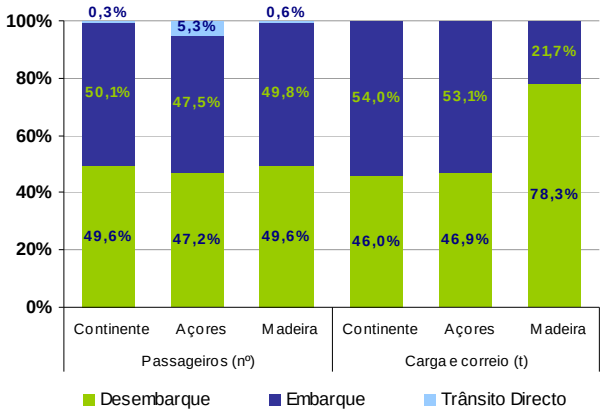
Faro foi o aeroporto do Continente que registou o maior decréscimo homólogo, no movimento de passageiros (-4,6%), no período entre Julho e Setembro, situação igualmente verificada nos dois primeiros trimestres de 2009. Os aeroportos de Lisboa e Porto, embora com quebras homólogas comparativamente menos pronunciadas, -2,2% e -3,2%, respectivamente, intensificaram o decréscimo dos movimentos face ao 2º trimestre. No caso das Regiões Autónomas o cenário foi igualmente de diminuição no movimento de passageiros, -3,3% no caso da Madeira e -4,7% no aeroporto João Paulo II.

**Figura 3 – Variação homóloga (%) do movimento de passageiros nos principais aeroportos nacionais – 3.º T 2009**




No 3º trimestre de 2009 o movimento de passageiros embarcados foi de 4,45 milhões, enquanto os desembarcados foram de 4,4 milhões. No mesmo período registaram-se aproximadamente 65 milhares de passageiros em trânsito directo.

**Figura 4 – Estrutura de movimento de passageiros, carga e correio nos aeroportos nacionais, por sentido – 3.º T 2009**



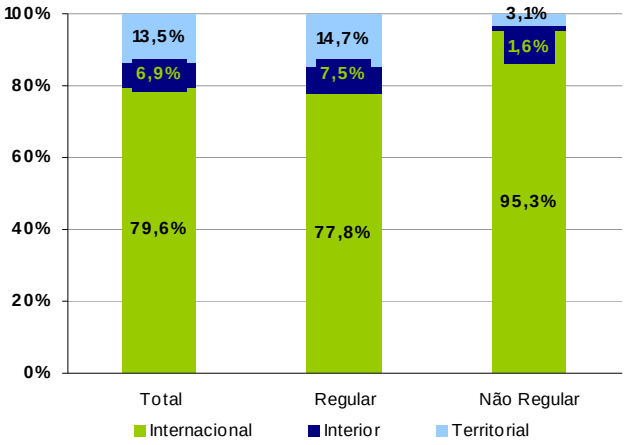

Entre Julho e Setembro de 2009, mais de 79% dos passageiros que utilizaram os aeroportos nacionais provieram ou destinavam-se a aeroportos localizados no estrangeiro. Por outro lado, manteve-se a concentração comparativamente superior de movimentos de passageiros de ou para aeroportos estrangeiros no caso dos voos não regulares (95,3%), face aos voos regulares (77,8%). O tráfego nacional nos aeroportos nacionais representou apenas 20,4% dos movimentos de passageiros, sendo que 13,5% correspondeu a tráfego entre o Continente e as Regiões Autónomas ou entre as Regiões Autónomas (tráfego territorial) e 6,9% referiu-se a movimentos no interior do



recenseamento Agrícola 2009 **Novembro 09 a Maio 10,**
**O INE realiza o Recenseamento Agrícola junto de todos os agricultores portugueses, com o objectivo de caracterizar as explorações agrícolas, a mão-de-obra e os sistemas de produção agrícola, bem como as medidas de protecção e melhoria do ambiente e da biodiversidade. A discussão da nova PAC em 2010 beneficiará dos resultados do RA 09.**

Continente ou dentro de cada uma das Regiões Autónomas (tráfego interior).

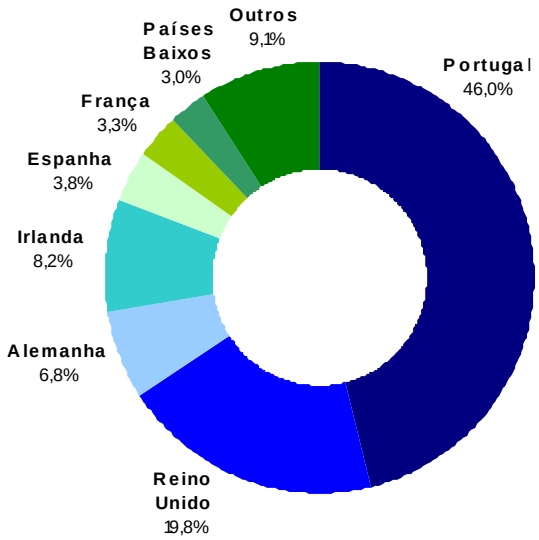
**Figura 5 – Estrutura de movimento de passageiros nos aeroportos nacionais, por tipo de tráfego – 3.º T 2009**




Ao nível do tráfego internacional, no 3º trimestre, 55,2% dos movimentos de passageiros tiveram como origem/destino o Espaço Schengen, menos 3,9 p.p. por comparação com o trimestre anterior. A União Europeia – não Schengen e os outros territórios representaram, respectivamente, 30% e 14,8% dos movimentos (+0,8 p.p. e +3 p.p., face ao 2º trimestre).

De Julho a Setembro de 2009, 46% dos passageiros foram transportados por operadores nacionais o que representa um ligeiro incremento (+1,5 p.p.), face aos operadores internacionais, comparativamente com o 2º trimestre. Os operadores estrangeiros de nacionalidade britânica, irlandesa e alemã, transportaram 34,8% do total de passageiros que utilizaram os principais aeroportos nacionais.

**Figura 6 – Estrutura de movimento de passageiros nos aeroportos nacionais, por nacionalidade dos operadores – 3.º T 2009**




## I.3 Movimento no transporte ferroviário

No período de Julho a Setembro de 2009 registou-se uma redução homóloga na actividade do transporte ferroviário, embora menos expressiva do que no trimestre anterior. O movimento total de passageiros na ferrovia pesada recuou 2,9% face a igual período de 2008, enquanto o movimento de mercadorias decaiu 16,5%.

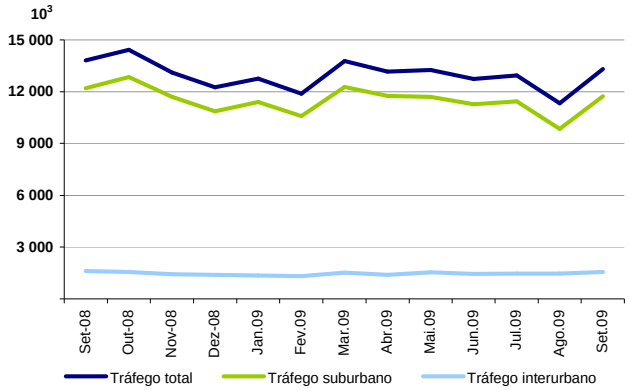
No 3º trimestre de 2009 foram transportados 37,6 milhões de passageiros no sistema de transporte ferroviário pesado, sendo que destes, 88,8% respeitaram a tráfego suburbano (33 milhões). Nos meses em análise, o movimento



recenseamento Agrícola 2009 Novembro 09 a Maio 10,
O INE realiza o Recenseamento Agrícola junto de todos os agricultores portugueses, com o objectivo de caracterizar as explorações agrícolas, a mão-de-obra e os sistemas de produção agrícola, bem como as medidas de protecção e melhoria do ambiente e da biodiversidade. A discussão da nova PAC em 2010 beneficiará dos resultados do RA 09.

de passageiros na rede interurbana ascendeu a 4,5 milhões de passageiros, ou seja, -4,1% face ao mesmo período do ano anterior. O tráfego internacional, 55 mil passageiros, foi aquele que registou maiores contracções por comparação com o 3º trimestre do ano anterior: -9,8%.

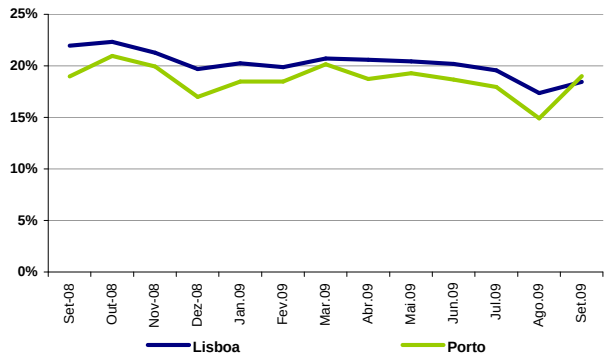
**Figura 7 – Movimento de passageiros no transporte ferroviário pesado, por tipo de tráfego**




O sistema de transporte ferroviário pesado movimentou, no período em análise, 2,26 milhões de toneladas de mercadorias, menos 0,4 milhões face ao 3º trimestre de 2008. O volume de transporte de mercadorias atingiu aproximadamente 534 milhões de toneladas-quilómetro, traduzindo-se numa quebra homóloga de 20,1% (-6,9 p.p. do que no trimestre anterior).

Entre Julho e Setembro de 2009 foram transportados no sistema de transporte ferroviário ligeiro, 52,9 milhões de passageiros, pelos sistemas de Metropolitano de Lisboa e do Porto, o que representa uma redução homóloga de 0,8%. Tal como no trimestre anterior, o Metropolitano de Lisboa continuou a evidenciar uma quebra, face a igual período do ano transacto, nos passageiros transportados a qual atingiu os -1,2%, para um universo de 40,9 milhões de passageiros. Por outro lado, o Metropolitano do Porto manteve a tendência de crescimento, embora menos expressiva por comparação com o 2º trimestre (+0,8% no 3º trimestre e +3,3% entre Abril e Junho). A taxa de utilização no 3.º trimestre de 2009, no Metropolitano de Lisboa, foi de 18,5%, o mais baixo valor registado desde o 1º trimestre de 2008. No Metropolitano do Porto a taxa de utilização não foi além dos 17,3% (-1,6 p.p. face ao trimestre anterior). A análise dos últimos 12 meses da taxa de utilização de lugares oferecidos em ambos os sistemas metropolitanos evidencia o facto de Lisboa estar, em Setembro de 2009, num nível de utilização 3,5 p.p. abaixo do registado em Setembro de 2008 (22%), enquanto no Porto a taxa de utilização apresenta o mesmo valor em Setembro de ambos os anos (19%).

**Figura 8 – Taxa de utilização de lugares oferecidos nos sistemas de Metropolitano de Lisboa e do Porto**






recenseamento Agrícola 2009 **Novembro 09 a Maio 10,**

**O INE realiza o Recenseamento Agrícola junto de todos os agricultores portugueses, com o objectivo de caracterizar as explorações agrícolas, a mão-de-obra e os sistemas de produção agrícola, bem como as medidas de protecção e melhoria do ambiente e da biodiversidade. A discussão da nova PAC em 2010 beneficiará dos resultados do RA 09.**

**Quadro 2 - Principais Indicadores da Actividade dos Transportes por Água, Aéreo e Ferroviário**

| | Unidade | Período temporal | | | | Var. % 09/08 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Jul.09 | Ago.09 | Set.09 | 3.ºT 09 | Jul.09 | Ago.09 | Set.09 | 3.ºT 09 |
| **TRANSPORTE MARÍTIMO E FLUVIAL** | | | | | | | | | |
| **Movimento nos Portos Marítimos (a)** | | | | | | | | | |
| Embarcações entradas | nº | 1 230 | 1 274 | 1 239 | 3 743 | -9,0 | -2,7 | -4,5 | -5,4 |
| Dimensão das embarcações entradas | $10^3$ GT | 11 747 | 12 117 | 14 268 | 38 131 | -4,9 | -5,0 | 5,6 | -1,3 |
| Mercadorias movimentadas | $10^3$ t | 5 509 | 5 100 | 5 534 | 16 143 | -6,9 | -8,2 | 13,9 | -1,2 |
| **Passageiros nas vias navegáveis interiores** | $10^3$ | **3 018** | **3 148** | **2 756** | **8 921** | **-4,6** | **-0,5** | **-0,3** | **-1,9** |
| **TRANSPORTE AÉREO** | | | | | | | | | |
| **Movimentos nos Aeroportos** | | | | | | | | | |
| **Aeronaves aterradas** | nº | **14 175** | **14 672** | **12 570** | **41 417** | **-1,8** | **-0,3** | **-3,6** | **-1,8** |
| Continente | nº | 11 072 | 11 287 | 9 880 | 32 239 | -3,8 | -3,7 | -6,3 | -4,5 |
| R. A. Madeira | nº | 1 154 | 1 225 | 1 074 | 3 453 | -2,3 | 1,0 | -5,4 | -2,2 |
| R. A. Açores | nº | 1 949 | 2 160 | 1 616 | 5 725 | 12,2 | 20,7 | 18,2 | 17,0 |
| **Passageiros** | $10^3$ | **2 987** | **3 265** | **2 667** | **8 919** | **-2,4** | **-1,5** | **-4,0** | **-2,5** |
| Embarcados | $10^3$ | 1 407 | 1 680 | 1 365 | 4 452 | -3,1 | -1,6 | -3,2 | -2,5 |
| Desembarcados | $10^3$ | 1 560 | 1 558 | 1 284 | 4 402 | -1,5 | -1,3 | -4,7 | -2,4 |
| Trânsito directo | $10^3$ | 21 | 27 | 17 | 65 | -15,3 | -7,4 | -15,6 | -12,3 |
| **Carga e correio** | t | **12 272** | **11 295** | **12 725** | **36 292** | **-12,4** | **-11,4** | **1,0** | **-7,8** |
| Embarcados | t | 6 318 | 5 871 | 6 736 | 18 925 | -16,8 | -22,8 | -1,5 | -14,1 |
| Desembarcados | t | 5 954 | 5 423 | 5 990 | 17 367 | -7,2 | 5,6 | 4,0 | 0,3 |
| **TRANSPORTE FERROVIÁRIO** | | | | | | | | | |
| **Transporte Ferroviário Pesado** | | | | | | | | | |
| **Passageiros transportados (b)** | $10^3$ | **12 934** | **11 329** | **13 304** | **37 567** | **-1,4** | **-3,6** | **-3,7** | **-2,9** |
| Suburbano | $10^3$ | 11 446 | 9 848 | 11 729 | 33 023 | -0,9 | -3,5 | -3,8 | -2,7 |
| Interurbano | $10^3$ | 1 464 | 1 461 | 1 564 | 4 489 | -5,1 | -4,1 | -3,1 | -4,1 |
| **Mercadorias transportadas** | t | **830 660** | **683 657** | **746 587** | **2 260 904** | **-14,1** | **-20,6** | **-15,2** | **-16,5** |
| **Transporte por Metropolitano** | | | | | | | | | |
| **Passageiros transportados** | $10^3$ | **18 260** | **15 086** | **19 521** | **52 867** | **-1,9** | **1,2** | **-1,2** | **-0,8** |
| Lisboa | $10^3$ | 13 979 | 11 915 | 14 991 | 40 885 | -2,5 | 1,6 | -2,2 | -1,2 |
| Porto | $10^3$ | 4 281 | 3 171 | 4 530 | 11 982 | 0,1 | -0,3 | 2,3 | 0,8 |

**Fonte:** INE, Actividade de Transportes - Setembro 2009

(a) Os portos de Funchal, Faro, Portimão, Ponta Delgada, Horta, Praia da Vitória, Cais do Pico, Porto Santo, Caniçal e Velas apresentam alguns dados estimados.

(b) Inclui tráfego Internacional



recenseamento Agrícola 2009 **Novembro 09 a Maio 10,**

**O INE realiza o Recenseamento Agrícola junto de todos os agricultores portugueses, com o objectivo de caracterizar as explorações agrícolas, a mão-de-obra e os sistemas de produção agrícola, bem como as medidas de protecção e melhoria do ambiente e da biodiversidade. A discussão da nova PAC em 2010 beneficiará dos resultados do RA 09.**

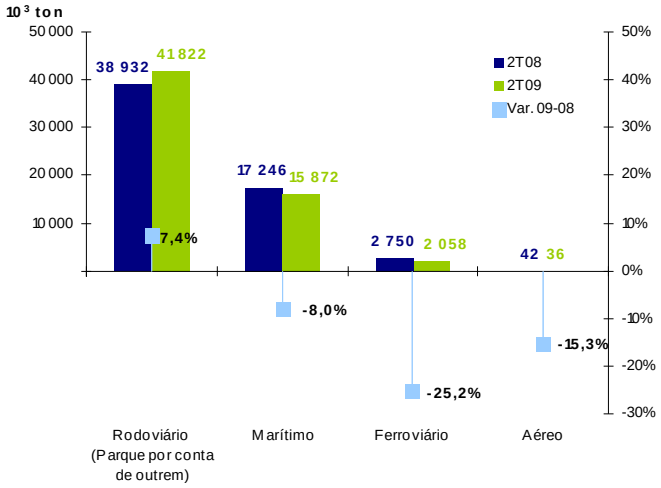
## II. TRANSPORTE DE MERCADORIAS (2º trimestre de 2009)

### II.1 Movimento de mercadorias no Continente, por modos de transporte

No 2º trimestre de 2009 registou-se um incremento homólogo nos movimentos[1] de mercadorias (+1,4%) no Continente, os quais totalizaram 59 788 mil toneladas, invertendo a tendência de quebra dos seis meses anteriores. O desempenho positivo nas actividades de transporte deve-se ao modo rodoviário na medida em que este, ao contrário dos demais, apresentou uma variação homóloga positiva de 7,4%. Comparativamente com o período de Janeiro a Março, os modos marítimo e ferroviário atenuaram o ritmo de decréscimo homólogo (-8% no 2º trimestre face a -20,6% no 1º trimestre, no modo marítimo e -25,2% no 2º trimestre face a -26,4% no 1º trimestre no modo ferroviário), enquanto que no aéreo sucedeu a situação inversa.

O modo rodoviário com uma importância relativa de 70% manteve-se, no período em análise, como o modo predominante no transporte de mercadorias, embora tenha registado uma quebra de 2,3 p.p. face ao primeiro trimestre do ano. Os 15 872 milhares de toneladas transportadas pelo modo marítimo representaram 26,5% do total de mercadorias, enquanto os modos ferroviário e aéreo assumiram um peso relativo de somente 3,5% do total de mercadorias movimentadas.

**Figura 9 – Movimento de mercadorias no Continente, por modo de transporte**




### II.2 Transporte Rodoviário de Mercadorias

O período de Abril a Junho de 2009 prosseguiu a tendência de quebra homóloga na actividade de transporte rodoviário de mercadorias realizada por veículos nacionais, sendo que neste trimestre continuou a diminuir a amplitude do decréscimo (-6,4% face a -18,3% entre Janeiro e Março). No 2º trimestre o volume de transporte rodoviário totalizou 9 906 milhões de toneladas-quilómetro. A análise do volume de mercadorias transportadas por tipo de tráfego reflecte o facto do tráfego nacional apresentar uma quebra comparativamente menos acentuada face ao internacional (-3,4% face a -7,1%), situação que no transporte por conta de

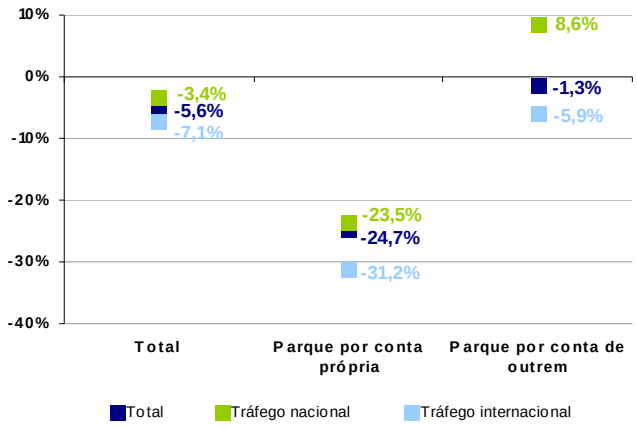
[1] Valor obtido pela soma dos modos de transporte, não tendo em conta a inter-modalidade do transporte (por exemplo, uma mercadoria pode ser transportada por mais do que um modo de transporte no seu movimento). Apenas se considerou o serviço de transporte comercial.



recenseamento Agrícola 2009 Novembro 09 a Maio 10,
O INE realiza o Recenseamento Agrícola junto de todos os agricultores portugueses, com o objectivo de caracterizar as explorações agrícolas, a mão-de-obra e os sistemas de produção agrícola, bem como as medidas de protecção e melhoria do ambiente e da biodiversidade. A discussão da nova PAC em 2010 beneficiará dos resultados do RA 09.

outrem traduz, inclusive, evoluções de sentido contrário: de crescimento, no caso do tráfego nacional (+8,6) e de quebra homóloga no tráfego internacional (-5,9%). O transporte por conta de outrem continuou a registar neste trimestre um melhor desempenho comparativo face ao transporte por conta própria, apresentando uma ligeira queda em termos de tráfego total (-1,3%), por oposição à redução homóloga de cerca de 25%, no caso do transporte por conta própria.

**Figura 10 – Variação homóloga (%) do volume de mercadorias transportadas (tKm) no Continente, por tipo de tráfego – 2º T 09**



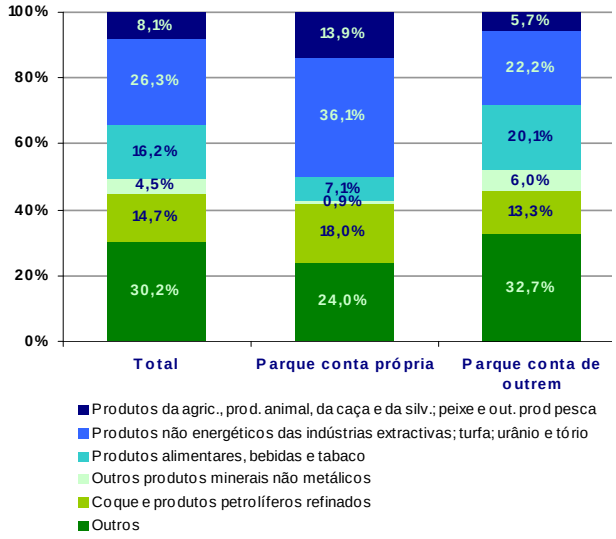

No 2º trimestre de 2009, o volume de transporte realizado em tráfego nacional decresceu 3,4% face a igual período do ano anterior, totalizando 4 203 milhões de tKm. Os "Produtos não energéticos das indústrias extractivas" com um peso relativo de 26,3% e os "Produtos alimentares, bebidas e tabaco" com 16,2%, assumiram-se como as duas categorias de mercadorias mais transportadas. No período em análise, no transporte por conta própria as categorias de mercadoria "Produtos da agricultura, produção animal, da caça e da silvicultura, peixe e outros produtos de pesca", "Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório" e "Coque e produtos petrolíferos refinados" apresentaram um peso relativo na estrutura das mercadorias transportadas comparativamente superior à verificada no total de mercadorias transportadas.

No transporte por conta de outrem as categorias de mercadorias "Outros produtos minerais não metálicos", a par dos "Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório" e dos "Produtos alimentares, bebidas e tabaco" foram aquelas que apresentaram os maiores diferenciais relativos na estrutura de mercadorias transportadas no 2º trimestre, face ao 1º trimestre, sendo que no primeiro caso essa diferença traduziu-se numa quebra no período de Abril a Junho (-5,5 p.p) e, nos dois restantes, num movimento de sentido oposto (+3,7 p.p. e 3,5 p.p., respectivamente).



recenseamento Agrícola 2009 **Novembro 09 a Maio 10,**
**O INE realiza o Recenseamento Agrícola junto de todos os agricultores portugueses, com o objectivo de caracterizar as explorações agrícolas, a mão-de-obra e os sistemas de produção agrícola, bem como as medidas de protecção e melhoria do ambiente e da biodiversidade. A discussão da nova PAC em 2010 beneficiará dos resultados do RA 09.**

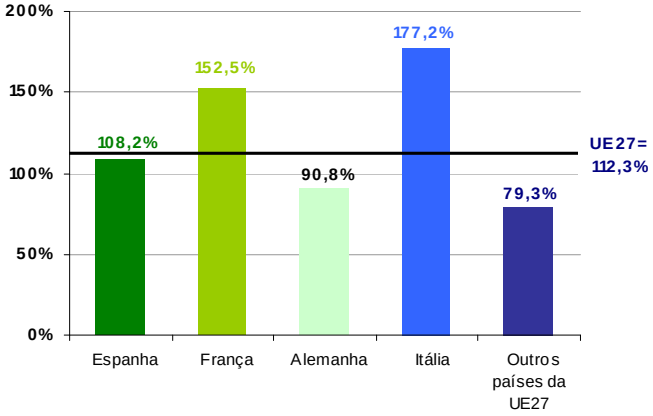
**Figura 11 – Distribuição do volume de mercadorias transportadas ($10^6$ Tkm) em tráfego nacional, por tipo de parque e grupos de mercadorias – 2º T 2009**




Entre Abril e Junho de 2009, o tráfego internacional representou 57,6% do volume de transporte realizado (5 703 milhões de tKm) o que corresponde a uma inversão do cenário de acréscimo relativo deste tipo de tráfego verificado no 1º trimestre do ano. Comparativamente com o período homólogo, a importância relativa da UE 27 enquanto origem e/ou destino das mercadorias transportadas decresceu 0,8 p.p., ainda que este agrupamento de países continue a assumir uma importância relativa extrema (98,7%).

No segundo trimestre de 2009, o mercado espanhol, o principal receptor e emissor de mercadorias transportadas pelos veículos pesados nacionais, inverteu a tendência de quebra no rácio entre as mercadorias carregadas em Portugal e as descarregadas em Portugal, totalizando 108,2%, a percentagem mais elevada desde o 4º trimestre de 2007. A França foi outro dos mercados ao qual esteve associado um acréscimo no rácio entre as mercadorias carregadas e descarregadas, comparativamente com o trimestre anterior e com o período homólogo. Com o mercado italiano, entre Abril e Junho, manteve-se a posição muito favorável das mercadorias carregadas em Portugal face às descarregadas, situação verificada nos últimos 12 meses. Já com o mercado alemão, no 2º trimestre assistiu-se a uma inversão no rácio que, passando a ser inferior à unidade, se distinguiu dos registos favoráveis verificados desde o último trimestre de 2008.

**Figura 12 – Rácio de mercadorias carregadas/descarregadas (t), por principais países de destino/origem da UE27 – 2º T 2009**






recenseamento Agrícola 2009 **Novembro 09 a Maio 10,**

**O INE realiza o Recenseamento Agrícola junto de todos os agricultores portugueses, com o objectivo de caracterizar as explorações agrícolas, a mão-de-obra e os sistemas de produção agrícola, bem como as medidas de protecção e melhoria do ambiente e da biodiversidade. A discussão da nova PAC em 2010 beneficiará dos resultados do RA 09.**

| Quadro 3 - Principais Indicadores da Actividade do Transporte Rodoviário de Mercadorias | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Unidade | Período temporal | | | | Var. % 08/07 e 09/08 | | | |
| | | 3.ºT 08 | 4.ºT 08 | 1.ºT 09 | 2.ºT 09 | 3.ºT 08 | 4.ºT 08 | 1.ºT 09 | 2.ºT 09 |
| **TRANSPORTE RODOVIÁRIO** | | | | | | | | | |
| Mercadorias transportadas em toneladas | $10^3$ t | **73 157** | **58 043** | **71 505** | **70 999** | **-9,0** | **-26,1** | **-18,3** | **-6,4** |
| Tráfego nacional | $10^3$ t | 66 636 | 53 571 | 65 025 | 65 293 | -8,4 | -22,9 | -18,0 | -4,6 |
| Tráfego internacional | $10^3$ t | 6 521 | 4 472 | 6 480 | 5 707 | -14,6 | -50,9 | -20,9 | -22,6 |
| Parque por conta própria | $10^3$ t | 33 163 | 27 394 | 29 411 | 29 178 | -4,9 | -21,8 | -24,9 | -21,0 |
| Parque por conta de outrem | $10^3$ t | 39 994 | 30 649 | 42 095 | 41 822 | -12,1 | -29,6 | -13,0 | 7,4 |
| Mercadorias transportadas em toneladas-quilómetro | $10^6$ tKm | **9 369** | **8 209** | **10 100** | **9 906** | **-9,5** | **-30,0** | **-10,4** | **-5,6** |
| Tráfego nacional | $10^6$ tKm | 4 074 | 3 806 | 3 667 | 4 203 | -11,0 | -14,0 | -24,9 | -3,4 |
| Tráfego internacional | $10^6$ tKm | 5 295 | 4 403 | 6 434 | 5 703 | -8,2 | -39,7 | 0,7 | -7,1 |
| Parque por conta própria | $10^6$ tKm | 1 827 | 1 571 | 1 478 | 1 452 | 9,8 | -12,1 | -31,1 | -24,7 |
| Parque por conta de outrem | $10^6$ tKm | 7 542 | 6 638 | 8 622 | 8 454 | -13,1 | -33,2 | -5,5 | -1,3 |

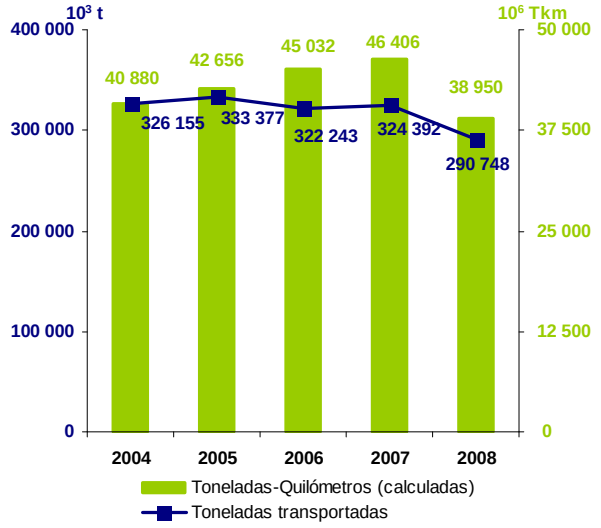
**Fonte:** INE, Actividade de Transportes - Setembro 2009

## III - EVOLUÇÃO RECENTE DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS – 2004 a 2008

### 1 – Actividade do Transporte Rodoviário de Mercadorias

No período entre **2004 e 2007** a actividade do transporte rodoviário de mercadorias no continente, avaliada em termos de volume (toneladas-quilómetro) foi caracterizada por uma **dinâmica de crescimento**, tendo atingindo, em 2007, um total de 46 406 milhões de toneladas-quilómetro. Ao nível do total de toneladas transportadas, o ano de 2006, foi marcado por uma redução (-3,3%) na actividade tendo recuperado no ano seguinte. Mais recentemente, o ano de **2008**, traduziu-se numa **contracção em todos os indicadores de actividade dos transportes**, seja em total de toneladas transportadas (-10,4%), seja ao nível de toneladas-quilómetros (-16,1%), ou da distância percorrida (-13%).

**Figura 13 – Evolução recente da actividade do transporte rodoviário de mercadorias, 2004-2008**




A importância relativa do transporte por conta própria face ao transporte assegurado por empresas prestadoras de serviços de transporte (parque por conta de outrem), no que se refere ao total de mercadorias transportadas, alterou-se nos últimos



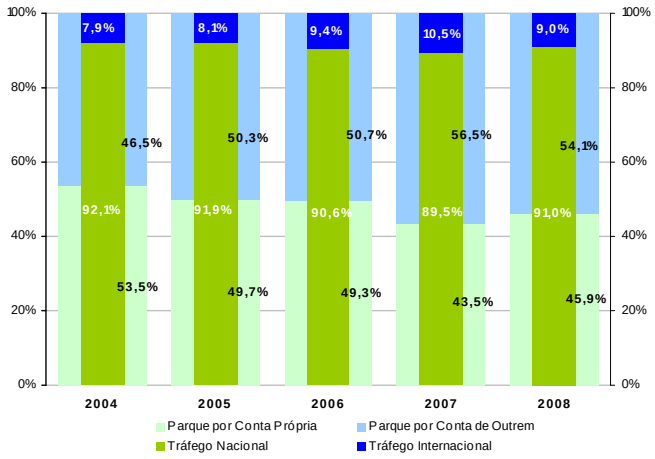
recenseamento Agrícola 2009 **Novembro 09 a Maio 10,**

**O INE realiza o Recenseamento Agrícola junto de todos os agricultores portugueses, com o objectivo de caracterizar as explorações agrícolas, a mão-de-obra e os sistemas de produção agrícola, bem como as medidas de protecção e melhoria do ambiente e da biodiversidade. A discussão da nova PAC em 2010 beneficiará dos resultados do RA 09.**

cinco anos. Se em 2004, era o parque por conta própria que liderava no total de toneladas transportadas (53,5%), a partir de 2005 passou o parque por conta de outrem a assegurar a maior percentagem, tendo movimentado, em 2008, 54,1% do total de toneladas transportadas. Considerando o total de toneladas-quilómetro transportadas no período em análise não se registaram alterações significativas, com o transporte por conta de outrem a apresentar um domínio evidente sobre o transporte por conta própria (81,5% e 18,5%, respectivamente, em 2008).

Ao longo dos últimos anos, manteve-se o predomínio notório do total de toneladas transportadas no âmbito do tráfego nacional, representando mais de 90% das mercadorias transportadas. Por outro lado, manteve-se também a maior relevância do transporte internacional no total de toneladas-quilómetro transportadas (correspondente a 56,7% em 2008), face às maiores distâncias percorridas no transporte internacional.

**Figura 14 – Distribuição das toneladas transportadas por tipo de parque e tipo de tráfego, 2004-2008**




## 2 – Grau de utilização da frota e optimização dos veículos em transporte

A taxa de utilização do parque de veículos total apresentou, entre 2004 e 2008, uma quebra próxima dos 4 p.p., ascendendo em 2008 a 57,6%.

O parque por conta própria foi aquele que denotou a maior tendência para a imobilização de veículos, com uma taxa de imobilização de veículos de 47,9% em 2008, quando em 2004 era de 42,6%.

A imobilização crescente de veículos traduziu, nos últimos anos, uma melhor optimização dos veículos em circulação consubstanciada num acréscimo da percentagem de veículos em carga, 73,8% em 2008, sendo que no parque por conta de outrem o peso relativo foi de 80,1%, mais 20 p.p. do que no parque por conta própria.



recenseamento Agrícola 2009 **Novembro 09 a Maio 10,**
**O INE realiza o Recenseamento Agrícola junto de todos os agricultores portugueses, com o objectivo de caracterizar as explorações agrícolas, a mão-de-obra e os sistemas de produção agrícola, bem como as medidas de protecção e melhoria do ambiente e da biodiversidade. A discussão da nova PAC em 2010 beneficiará dos resultados do RA 09.**

**Figura 15 – Grau de utilização e optimização do parque de veículos entre 2004-2008**

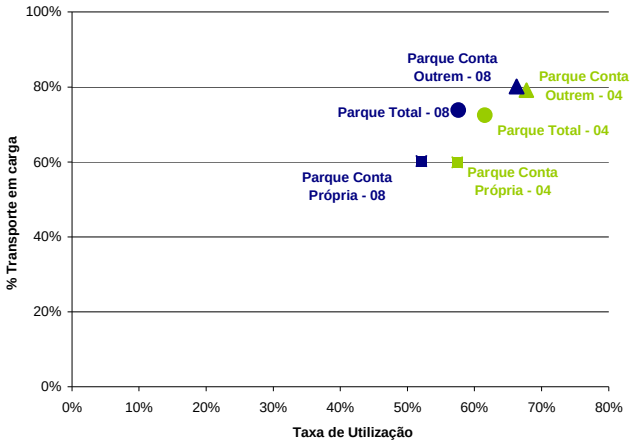
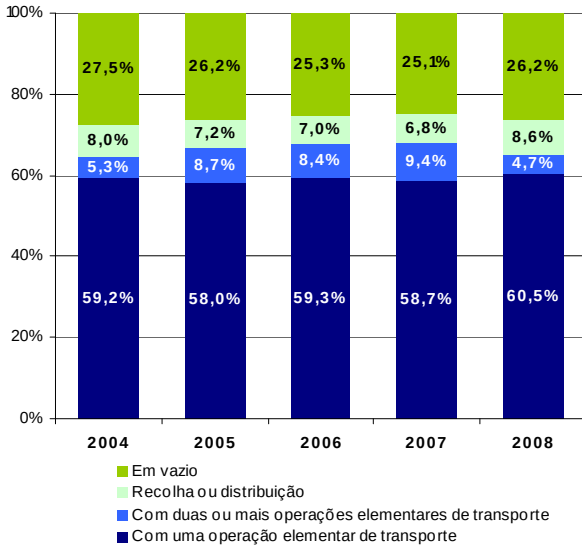



**Figura 16 – Distância percorrida por tipo de percurso, 2004-2008**




No transporte nacional, a crescente optimização dos veículos traduziu-se, no último quinquénio, na redução das distâncias percorridas em vazio (26,2% em 2008 face a 27,5% em 2004), assim como no incremento de circuitos de recolha ou distribuição (8,6% da distância em 2008), a par do aumento do peso da distância percorrida numa única operação elementar de transporte, a situação dominante, com uma importância relativa de 60,5%, em 2008.

## 3 – Fluxos Regionais e Internacionais

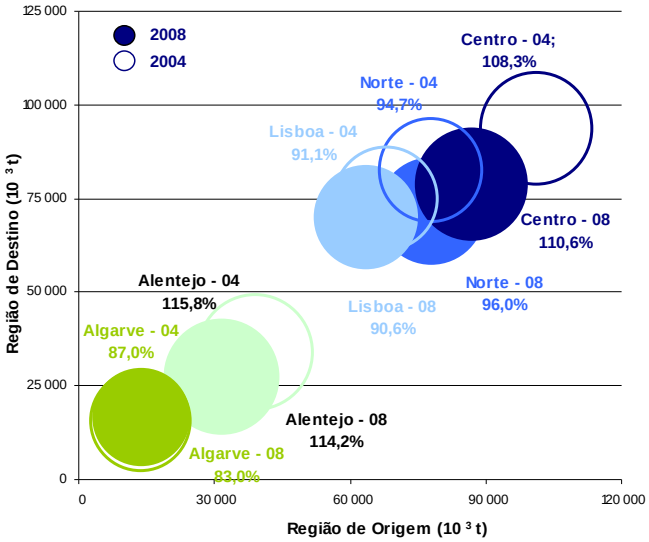
### A – Transporte Nacional

De entre as regiões do Continente, o Centro e o Alentejo foram as únicas que nos últimos anos têm apresentado um rácio entre as mercadorias carregadas e as mercadorias descarregadas superiores a 100%, respectivamente, 110,6% e 114,2%, em 2008. As regiões Centro e Norte representaram a origem e o destino de aproximadamente 60% do total de mercadorias transportadas (264 495 milhares de toneladas) no Continente, em 2008. O Algarve e Lisboa foram as únicas regiões que incrementaram, simultaneamente, a sua importância relativa, enquanto origens e destinos do total de mercadorias transportadas entre 2004 e 2008.



recenseamento Agrícola 2009 **Novembro 09 a Maio 10,**
**O INE realiza o Recenseamento Agrícola junto de todos os agricultores portugueses, com o objectivo de caracterizar as explorações agrícolas, a mão-de-obra e os sistemas de produção agrícola, bem como as medidas de protecção e melhoria do ambiente e da biodiversidade. A discussão da nova PAC em 2010 beneficiará dos resultados do RA 09.**

**Figura 17 – Fluxos intra e inter-regionais e rácio entre mercadorias carregadas e descarregadas - transporte nacional - 2004 e 2008[2]**

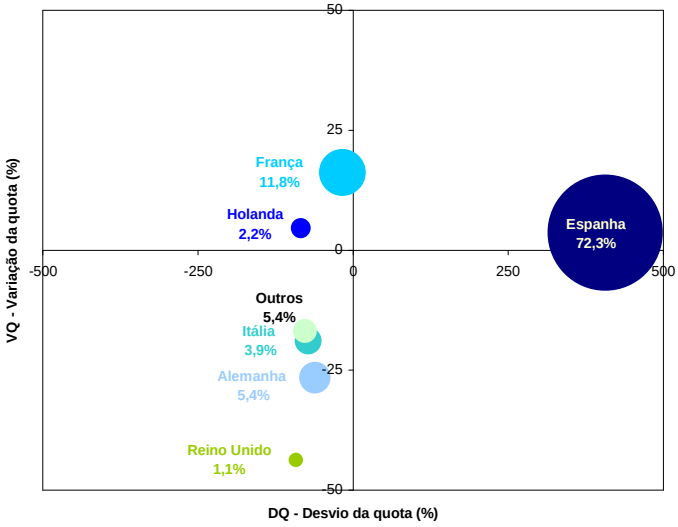



**B – Transporte Internacional**

A análise da importância relativa dos principais países, em termos do total de mercadorias transportadas de/para Portugal[3], entre 2004 e 2008, evidencia a Espanha enquanto destino e origem dominante, representando praticamente três quartos do total das mercadorias transportadas.

A Espanha, tanto com um desvio e uma variação de quotas positivas, constituiu o único país a apresentar simultaneamente uma quota de mercadorias transportadas acima da média dos sete países (72,3% face a 14,3%) e a ter conquistado quota, entre 2004 e 2008, face aos demais países, decorrente do ritmo de crescimento do total de mercadorias transportadas ter sido superior ao ritmo médio dos demais países (8,3% face a 4,3%). A França e a Holanda, mercê do ritmo de crescimento das mercadorias transportadas acima da média dos sete países analisados (variação de quota positiva), aumentaram as suas quotas de transporte em 2008, face ao registo de 2004, ainda que não tenha sido suficiente para apresentar um desvio de quota positivo. Itália, Alemanha, Reino Unido e Outros países, denotaram, no período em análise, um desvio de quota negativo, isto é, registaram uma quota de transporte aquém da média dos sete países, para além de que registaram quebras no total de mercadorias transportadas em 2008, face a 2004.

**Figura 18 – Desempenho relativo por países, referente ao total de mercadorias transportadas, (origens e destinos), 2004 e 2008**




[2] O valor da percentagem do gráfico corresponde ao rácio entre as mercadorias carregadas na região e as mercadorias descarregadas na mesma.

[3] Os países presentes na análise foram aqueles que movimentaram as maiores quantidades de mercadorias de/para Portugal.



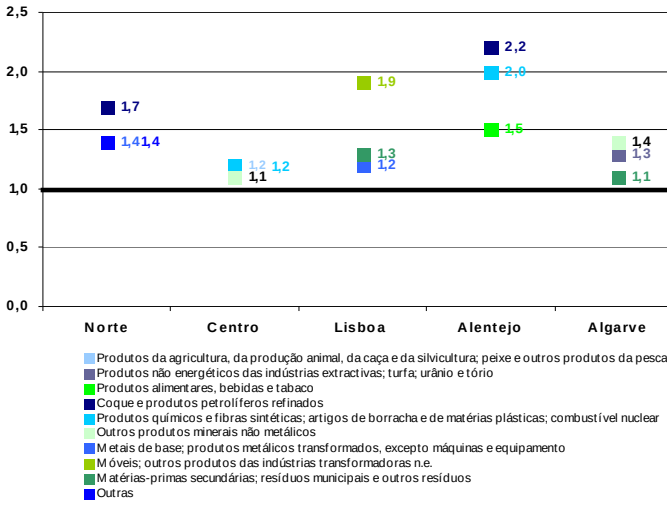
recenseamento Agrícola 2009 Novembro 09 a Maio 10,
O INE realiza o Recenseamento Agrícola junto de todos os agricultores portugueses, com o objectivo de caracterizar as explorações agrícolas, a mão-de-obra e os sistemas de produção agrícola, bem como as medidas de protecção e melhoria do ambiente e da biodiversidade. A discussão da nova PAC em 2010 beneficiará dos resultados do RA 09.

## 4 – Mercadorias Transportadas

### A – Transporte Nacional

Em 2008, na Região Norte verifica-se um predomínio relativo na estrutura de mercadorias transportadas dentro da região ou com origem na região de "Coque e produtos petrolíferos refinados", assim como de "Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento" e "Outras mercadorias". Já na Região Centro observa-se uma predominância nas mercadorias transportadas, mais do que proporcional à totalidade de toneladas transportadas no Continente, de "Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca"; "Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear" e "Outros produtos minerais não metálicos". Em Lisboa são sobretudo os "Móveis; outros produtos das indústrias transformadoras n.e."; as "Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos" e os "Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento" que evidenciam um peso relativo acima da média das regiões no seu todo. No Alentejo é onde se verifica a maior preponderância de um tipo de mercadoria transportada, nomeadamente "Coque e produtos petrolíferos refinados" e "Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear" e, num nível mais modesto, dos "Produtos alimentares, bebidas e tabaco". Finalmente, no Algarve, são evidenciados, na estrutura de mercadorias transportadas, "Outros produtos minerais não metálicos", para além dos "Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório" e das "Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos".

**Figura 19 – Quociente de Concentração do Transporte nacional das Mercadorias transportadas por região (origem e transporte inter-região), por categoria de mercadoria, avaliado em total de toneladas, em 2008 [4]**




### B – Transporte Internacional

Em 2008, no transporte de mercadorias para ou provenientes da Alemanha, registou-se um rácio positivo entre mercadorias carregadas e

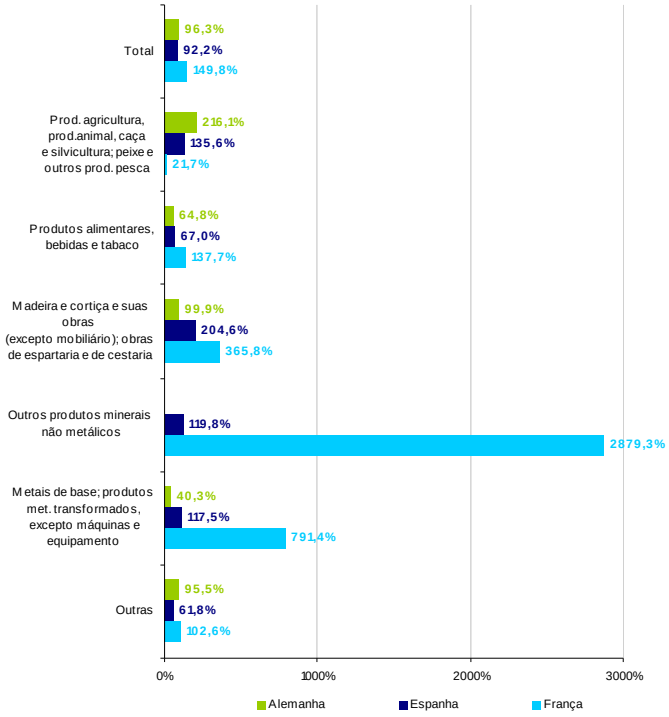
[4] Na figura apenas são apresentados os quocientes superiores à unidade.



recenseamento Agrícola 2009 Novembro 09 a Maio 10,
O INE realiza o Recenseamento Agrícola junto de todos os agricultores portugueses, com o objectivo de caracterizar as explorações agrícolas, a mão-de-obra e os sistemas de produção agrícola, bem como as medidas de protecção e melhoria do ambiente e da biodiversidade. A discussão da nova PAC em 2010 beneficiará dos resultados do RA 09.

descarregadas na categoria "Produtos da agricultura, da produção animal, caça e silvicultura; peixe e outros produtos da Pesca", sendo que nas demais categorias verificou-se sempre um predomínio das mercadorias descarregadas face às carregadas, particularmente expressivo no caso dos "Metais de base; produtos metalúrgicos transformados, excepto máquinas e equipamento"[5]. Para a Espanha, país que concentra aproximadamente três quartos do total das mercadorias transportadas, foram carregadas mais mercadorias do que as descarregadas no Continente, nas categorias "Produtos da agricultura, da produção animal, caça e silvicultura; peixe e outros produtos da Pesca"; "Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria" e "Outros produtos minerais não metálicos" e "Metais de base; produtos metalúrgicos transformados, excepto máquinas e equipamento". Exceptuando o caso da categoria "Produtos da agricultura, da produção animal, caça e silvicultura; peixe e outros produtos da Pesca" em todas as restantes foram carregadas mais mercadorias com destino a França do que a situação inversa, situação particularmente evidente no caso das categorias "Outros produtos minerais não metálicos" e nos "Metais de base, produtos metalúrgicos transformados, excepto máquinas e equipamento".

**Figura 20 – Rácio de mercadorias carregadas/mercadorias descarregadas, por principais mercados e principais categorias de mercadorias, avaliado em total de toneladas, em 2008**




## 5 – Comparação com os fluxos do Comércio Internacional

De entre as diferenças metodológicas existentes entre as estatísticas do ITRM[6] e as estatísticas do Comércio Internacional (CI), salientamos que o ITRM abrange o transporte rodoviário de mercadorias efectuado apenas por veículos de matrícula nacional, independentemente das mercadorias transportadas serem alvo de uma transacção

[5] A inexistência de valor no caso da Alemanha para a categoria "Outros produtos minerais não metálicos" evidencia o facto de apenas terem sido carregadas mercadorias nesta categoria não se registando mercadorias em sentido inverso.

[6] ITRM – Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias



recenseamento Agrícola 2009 **Novembro 09 a Maio 10,**

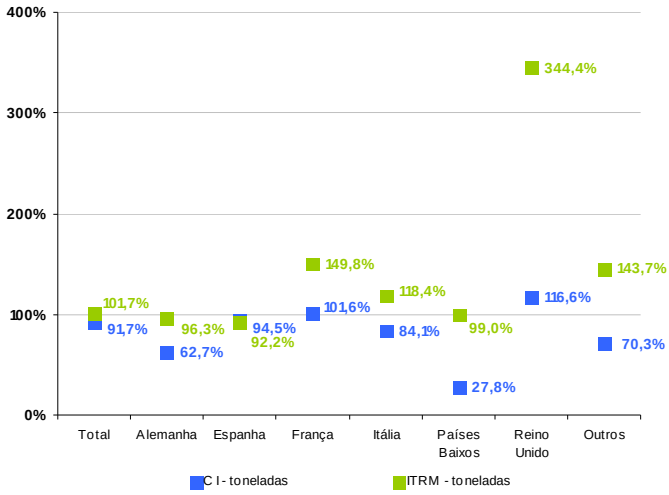
**O INE realiza o Recenseamento Agrícola junto de todos os agricultores portugueses, com o objectivo de caracterizar as explorações agrícolas, a mão-de-obra e os sistemas de produção agrícola, bem como as medidas de protecção e melhoria do ambiente e da biodiversidade. A discussão da nova PAC em 2010 beneficiará dos resultados do RA 09.**

comercial entre Portugal e outro país, enquanto que as estatísticas do CI, considerando apenas a entrada /saída de mercadorias transportadas através do modo rodoviário, se referem às mercadorias alvo de transacção comercial entre Portugal e outro país, independentemente da nacionalidade da matrícula dos veículos.

A análise comparativa do rácio de mercadorias carregadas/mercadorias descarregadas, para 2008, por principais mercados, segundo os resultados do ITRM e as estatísticas do CI revela que a primeira fonte evidencia uma relação comparativamente mais favorável ao nosso país. Esta situação é particularmente evidente nos casos do Reino Unido, Países Baixos e França, traduzindo o facto dos fluxos de mercadorias descarregadas em Portugal provenientes destes mercados serem realizadas maioritariamente por veículos de matrícula não nacional. A Espanha constitui a excepção a esta situação, o que poderá ser explicado pela proximidade geográfica entre os dois países e o facto do transporte de mercadorias, em ambos os sentidos de tráfego, se realizar indiferentemente em veículos de matrícula nacional e não nacional.

Acresce referir que estas duas fontes de informação apresentam níveis semelhantes de concentração das mercadorias transportadas, por mercados de origem/destino.

**Figura 21 – Rácio entre mercadorias carregadas e mercadorias descarregadas, por principais mercados, segundo a fonte de informação, em 2008**



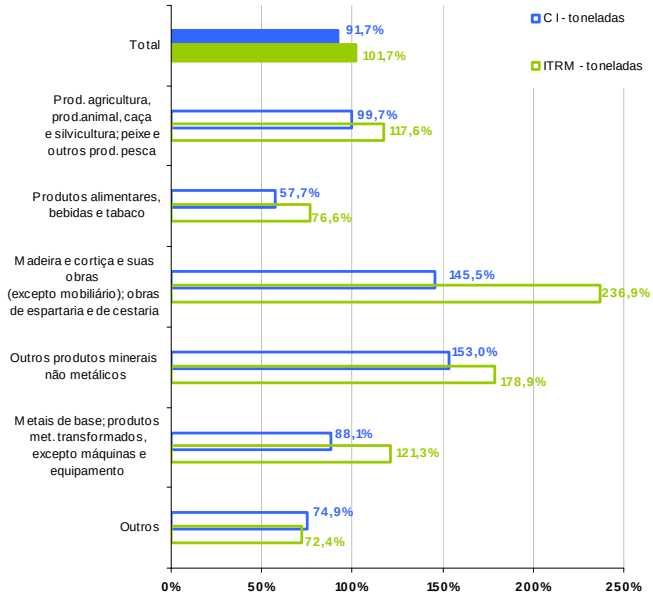

Por categoria de mercadoria observa-se igualmente, para 2008, uma preponderância do total de mercadorias carregadas comparativamente com o total de mercadorias descarregadas no ITRM, face ao comércio internacional, na maioria das categorias analisadas. Os "Produtos da agricultura, produção animal, caça e silvicultura; peixe e outros produtos da pesca", assim como os "Produtos alimentares, bebidas e tabaco" são as categorias onde o diferencial do rácio apresenta menor amplitude entre as duas fontes de informação, o que se justifica pelas características dos produtos em causa, nomeadamente, a sua validade de utilização, e o facto de se tratarem de fluxos de transporte maioritariamente com Espanha, que se realizam indistintamente entre veículos de matrícula



recenseamento Agrícola 2009 **Novembro 09 a Maio 10,**
**O INE realiza o Recenseamento Agrícola junto de todos os agricultores portugueses, com o objectivo de caracterizar as explorações agrícolas, a mão-de-obra e os sistemas de produção agrícola, bem como as medidas de protecção e melhoria do ambiente e da biodiversidade. A discussão da nova PAC em 2010 beneficiará dos resultados do RA 09.**

nacional e não nacional. A categoria "Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria" é aquela onde existe uma maior proporção de veículos de matrícula estrangeira que apenas realizam operações de descarga.

**Figura 22 – Rácio de mercadorias carregadas/mercadorias descarregadas, por categorias de mercadoria e fonte de informação, em 2008**






recenseamento Agrícola 2009 **Novembro 09 a Maio 10,**

**O INE realiza o Recenseamento Agrícola junto de todos os agricultores portugueses, com o objectivo de caracterizar as explorações agrícolas, a mão-de-obra e os sistemas de produção agrícola, bem como as medidas de protecção e melhoria do ambiente e da biodiversidade. A discussão da nova PAC em 2010 beneficiará dos resultados do RA 09.**

## NOTAS METODOLÓGICAS

### TRANSPORTE MARÍTIMOS

Não foi divulgada informação sobre o transporte de passageiros devido ao carácter residual da informação.

### TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Parque por conta de outrem – Parque de veículos das empresas habilitadas a exercer a actividade transportadora por conta de terceiros.

**Adaptação da Análise de Quotas de Mercado – AQM - (Faulkner – 1997):** esta análise permite avaliar o desempenho e a competitividade de cada país entre dois momentos no tempo para uma determinada variável de desempenho, neste caso total de mercadorias transportadas por país de origem/destino. Esta análise é composta por dois indicadores distintos:

- *Desvio de quota:* indicador estático que compara a quota do país A com a quota (média) dos demais países considerados na análise num dado momento do tempo, ou seja:

$$DQ_t = \left[\left(\frac{QA_t}{\bar{QA}_t}\right) - 1\right] \times 100 \text{ , com}$$

$DQ_t$ : Desvio de quota no momento t

$QA_t$ : Quota do país A no momento t

$\bar{QA}_t$ : Quota média dos países (analisadas) no momento t

- *Variação de quota:* indicador dinâmico que compara, para um dado intervalo de tempo, a taxa de crescimento da variável de desempenho no país A com a taxa de crescimento (média) dos demais países em análise, ou seja:

$$VQ_{0-t} = TxA - TxT \text{ , com}$$

$VQ_{0-t}$ : Variação de quota entre o momento 0 e o momento t

$TxA$ : Taxa de crescimento da variável de desempenho no país a, entre os momentos 0 e t

$TxT$ : Taxa de crescimento da variável de desempenho para o conjunto dos países, entre os momentos 0 e t

**Quociente de Concentração (Localização):** O quociente de concentração (localização) da(o) categoria/país/(ou outra variável considerada na análise) k na região i compara o contributo relativo da região i para o valor total da variável na(o) categoria/país/(ou outra variável considerada na análise) k, com o contributo relativo dessa mesma região para um agregado de referência. Deste modo, é possível avaliar o grau de concentração relativa da(o) categoria/país k numa dada região i.

$$QL_{ik} = \frac{\frac{x_{ik}}{x_k}}{x_i}, \quad QL_{ik} \geq 0$$



recenseamento Agrícola 2009 **Novembro 09 a Maio 10,**

**O INE realiza o Recenseamento Agrícola junto de todos os agricultores portugueses, com o objectivo de caracterizar as explorações agrícolas, a mão-de-obra e os sistemas de produção agrícola, bem como as medidas de protecção e melhoria do ambiente e da biodiversidade. A discussão da nova PAC em 2010 beneficiará dos resultados do RA 09.**