

31 de Maio de 2010

ACTIVIDADE DOS TRANSPORTES

I. Transporte marítimo, aéreo e ferroviário (1º trimestre de 2010)

II. Transporte de mercadorias (4º trimestre de 2009)

Actividade dos transportes dá sinais de recuperação no 1º trimestre do ano

No 1º trimestre de 2010 o movimento de passageiros nos aeroportos nacionais cresceu 6,9% em termos homólogos totalizando 5,3 milhões de passageiros. Os sistemas metropolitanos (+3,1%) e as vias navegáveis interiores (+0,3%) mantiveram a tendência de crescimento

no movimento de passageiros iniciada no último trimestre de 2009. A ferrovia pesada manteve a dinâmica de contracção no movimento de passageiros (-1,5% em termos homólogos), ainda que a um ritmo inferior ao do trimestre anterior (-2,9% entre Outubro e Dezembro de 2009). O transporte de mercadorias apresentou um crescimento, face ao ano anterior, nos diferentes modos, com variações de 9,9% no modo marítimo, 14,8% no aéreo e 6,7% no ferroviário. O total de mercadorias transportadas pelo modo rodoviário, no 4º trimestre de 2009, ascendeu aos 53 850 milhares de toneladas (-7,2% face a 2008).

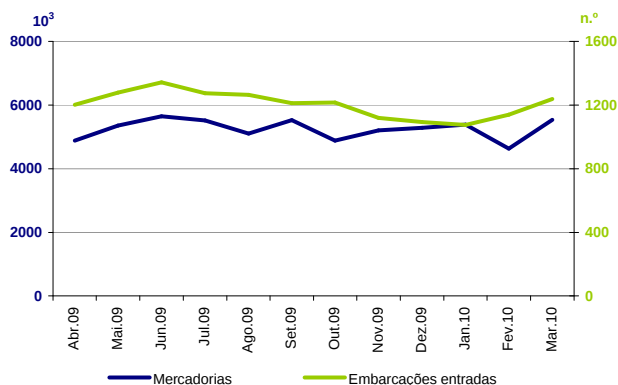
I. TRANSPORTE MARÍTIMO, AÉREO E FERROVIÁRIO (1.º trimestre de 2010)

I.1 Movimento nos portos marítimos

No 1º trimestre de 2010 registou-se um desempenho positivo na actividade dos portos marítimos nacionais, contrariando a tendência recessiva de 2009. O número de embarcações entradas aumentou 8%, em termos homólogos, enquanto o movimento de mercadorias entradas prosseguiu a dinâmica de crescimento iniciada no último de trimestre 2009, atingindo os 9,9%. Em termos homólogos, os meses de Janeiro e Março foram os que apresentaram um maior ritmo de crescimento do número de embarcações entradas, com taxas de 9,5% e 9,2%, respectivamente, enquanto o mês de Janeiro foi o que denotou o

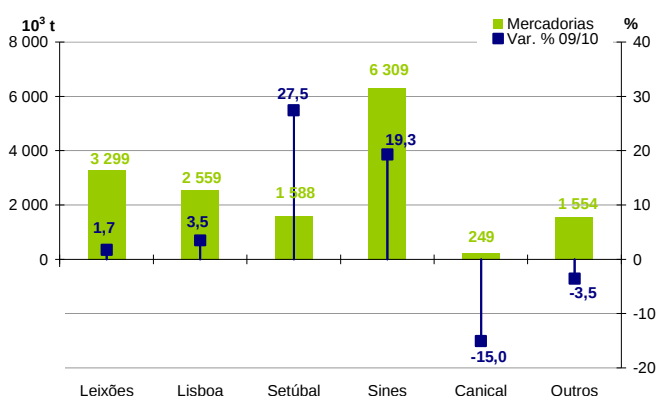
maior acréscimo no total de mercadorias entradas nos portos nacionais (+16% face a Janeiro de 2009).

Figura 1 – Mercadorias e Embarcações entradas nos portos marítimos nacionais



Entre Janeiro e Março de 2010, os três principais portos nacionais apresentaram um crescimento no movimento total de mercadorias, em termos homólogos, salientando-se o aumento registado em Sines (19,3%), em Lisboa (3,5%) e Leixões (1,7%), sendo que neste último, o crescimento constituiu uma inversão no cenário de quebra registado durante todo o ano de 2009. A dinâmica de crescimento da actividade de transporte de mercadorias observou-se igualmente no porto de Setúbal (+27,5%), ao contrário do porto do Caniçal (-15%).

Figura 2 – Movimento de mercadorias, por principais portos marítimos – 1.º T 2010



No 1º trimestre de 2010, a avaliação do movimento de mercadorias por tipo de tráfego revelou um crescimento homólogo mais relevante no caso do tráfego nacional (14,6%), comparativamente ao tráfego internacional (8,8%). Sines foi o único dos três portos dominantes, a apresentar uma taxa de variação positiva no movimento de mercadorias nos dois tipos de tráfego, sendo que o tráfego nacional cresceu o dobro do verificado no tráfego internacional. Já os portos de Lisboa e de Leixões

denotaram dinâmicas distintas: enquanto o porto de Lisboa cresceu em termos de tráfego internacional (5,5%), e recuou no tráfego nacional (-7%); no porto de Leixões sucedeu a situação contrária. Destaque-se ainda o crescimento observado em ambos os tipos de tráfego no porto de Setúbal e quebra registada, tanto no tráfego nacional, como no tráfego internacional, no porto do Caniçal.

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

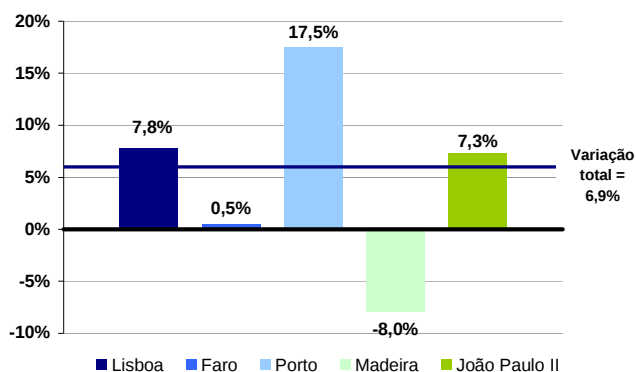
Tipo de tráfego	Nacional	Internacional	Nacional	Internacional
	1.º T 2010 (10³ t)	1.º T 2010 (10³ t)	Var 09/10 (%)	Var 09/10 (%)
Portos Marítimos				
Total	3 225	12 333	14,6	8,8
Leixões	805	2 494	56,6	-8,6
Lisboa	368	2 191	-7,0	5,5
Setúbal	235	1 353	1,6	33,4
Sines	1 092	5 217	32,0	16,9
Caniçal	228	21	-12,5	-35,5
Outros	497	1 057	-15,0	3,0

I.2 Movimento nos aeroportos

Entre Janeiro e Março de 2010, a actividade nos aeroportos nacionais prosseguiu a recuperação iniciada no último trimestre de 2009. O movimento de aeronaves em voos comerciais registou um crescimento homólogo de 2,4%, enquanto o número de passageiros transportados duplicou o ritmo de crescimento relativamente ao trimestre anterior (6,9% no 1º trimestre de 2010). Relativamente ao movimento de carga e correio na infra-estrutura aeroportuária registou-se uma taxa de variação homóloga de 14,8%, acompanhando a dinâmica de crescimento dos movimentos de passageiros.

No período em análise, os aeroportos de Lisboa e do Porto evidenciaram os maiores ritmos de crescimento homólogo no movimento de passageiros, com taxas de variação de 17,5% e 7,8%, respectivamente. O aeroporto de Faro, pela primeira vez nos últimos 4 trimestres, aumentou o número de passageiros movimentados, registando um acréscimo de 0,5% por comparação com o período homólogo. Nas Regiões Autónomas observaram-se situações distintas no movimento de passageiros. Enquanto o aeroporto João Paulo II, decorrente, em certa medida, de um crescimento superior a 17% no mês de Março, terminou o trimestre com um crescimento global de 7,3%, o aeroporto do Funchal, em resultado do desastre natural verificado na Região Autónoma da Madeira, foi o único dos principais aeroportos nacionais a apresentar uma quebra nos movimentos de passageiros (-8%).

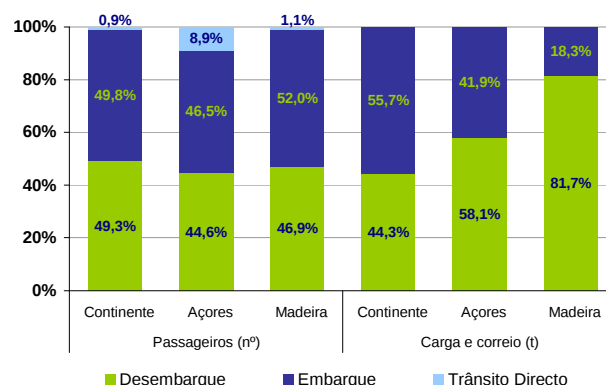
Figura 3 – Variação homóloga (%) do movimento de passageiros nos principais aeroportos nacionais – 1.º T 2010



No 1º trimestre de 2010, o número de passageiros que embarcaram nos aeroportos nacionais coincidiu com o total de passageiros que desembarcaram, ou

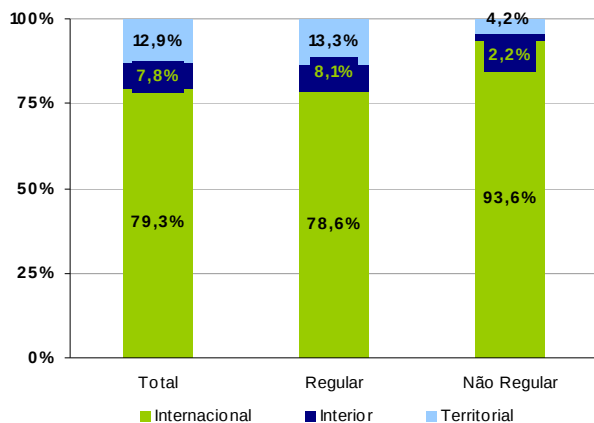
seja, 2,6 milhões. No mesmo período foi contabilizado um total de 72,3 milhares de passageiros em trânsito directo.

Figura 4 – Estrutura de movimento de passageiros, carga e correio nos aeroportos nacionais, por sentido – 1.º T 2010



Entre Janeiro e Março de 2010, de entre os passageiros que utilizaram os aeroportos nacionais, 79,3% tiveram como origem ou destino aeroportos localizados no estrangeiro. Esta situação foi mais evidente no caso dos voos não regulares onde a percentagem de movimento de passageiros, de ou para aeroportos estrangeiros, atingiu os 93,6%, enquanto que nos voos regulares a percentagem foi de 78,6%. No conjunto dos principais aeroportos nacionais, o movimento de passageiros em tráfego nacional foi de 20,7%, dos quais 12,9% se referiu a tráfego entre o Continente e as Regiões Autónomas ou entre as Regiões Autónomas (tráfego territorial) e somente 7,8% respeitou a movimentos no interior do Continente ou dentro de cada uma das Regiões Autónomas (tráfego interior).

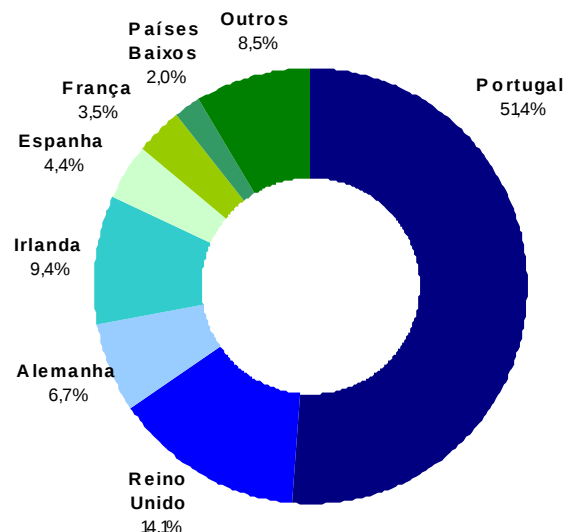
Figura 5 – Estrutura de movimento de passageiros nos aeroportos nacionais, por tipo de tráfego – 1º T 2010



No 1º trimestre de 2010, o movimento de passageiros que provieram ou se destinaram ao Espaço Schengen assumiu um peso relativo de 63,6%, o que representa um acréscimo de 2,3 p.p. face ao trimestre anterior e de 6,6 p.p. em relação ao período homólogo. A União Europeia – não Schengen e os outros territórios representaram, respectivamente, 19% e 17,4% dos movimentos.

O conjunto dos operadores estrangeiros transportou, no 1º trimestre de 2010, 48,6% dos passageiros, o que representa um acréscimo homólogo, de 0,1 p.p.. Os operadores britânicos (14,1%), os irlandeses (9,4%) e os alemães (6,7%) registaram o maior peso relativo na estrutura de movimento de passageiros. Por comparação com o período homólogo os operadores irlandeses cresceram 2,1 p.p. no peso relativo do total de passageiros movimentados, enquanto os operadores alemães perderam 0,9 p.p..

Figura 6 – Estrutura de movimento de passageiros nos aeroportos nacionais, por nacionalidade dos operadores – 1º T 2010



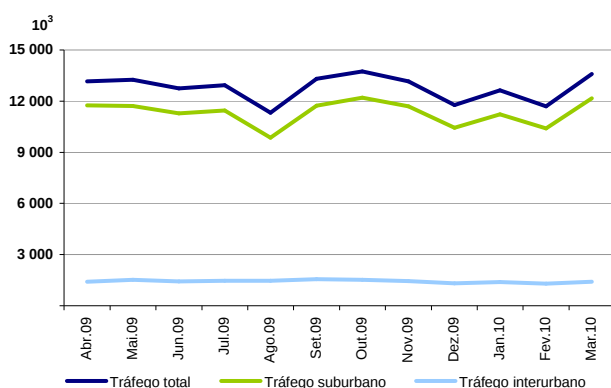
I.3 Movimento no transporte ferroviário

O 1º trimestre de 2010 revelou duas tendências distintas na actividade do transporte ferroviário: relativamente ao movimento de passageiros continuou a verificar-se uma quebra na actividade em termos homólogos (-1,5%), ainda que a um ritmo inferior comparativamente ao trimestre anterior (-2,9% no 4º trimestre de 2009); no que respeita ao movimento de mercadorias, registou-se um incremento na taxa de variação homóloga (6,7%), o que contraria a dinâmica de queda verificada durante todo o ano de 2009.

Entre Janeiro e Março de 2010 foram transportados 37,9 milhões de passageiros no sistema de transporte ferroviário pesado, o que representa uma quebra de 0,6 milhões relativamente ao período homólogo. O tráfego suburbano, o qual representou 89,2% do total de movimentos, foi o

que comparativamente, apresentou a menor quebra homóloga (-1,4%). Já o tráfego interurbano, com um movimento total de 4,1 milhões de passageiros, registou uma quebra de 2,2% face a 2009, enquanto o tráfego internacional ascendeu a 24 mil passageiros, contraindo-se 4% no mesmo período.

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

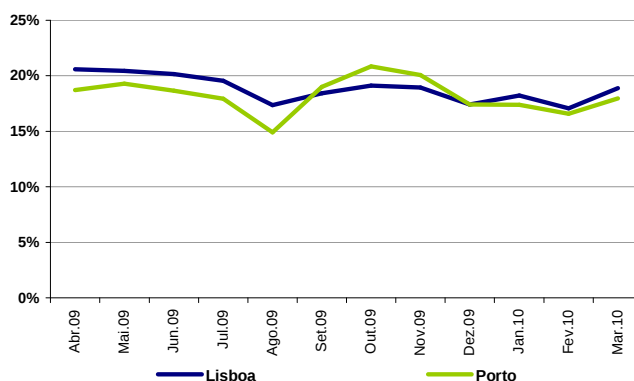


No 1º trimestre de 2010, o sistema de transporte ferroviário pesado transportou 2,13 milhões de toneladas de mercadorias, mais 0,13 milhões do que no mesmo período de 2009. No mesmo período o volume de transporte de mercadorias somou 454 milhões de toneladas-quilómetro, ou seja, -8,5% em relação ao valor de 2009 e ligeiramente inferior ao verificado no trimestre anterior (-9,2%).

Os sistemas de Metropolitano de Lisboa e do Porto transportaram 59,2 milhões de passageiros, entre Janeiro e Março de 2010, o que representa um acréscimo homólogo de 3,1% e confirmou a

inversão da tendência de quebra iniciada no último trimestre de 2009. O crescimento da actividade atingiu ambos os sistemas metropolitanos, tendo sido mais intensa no caso do Metropolitano de Lisboa o qual cresceu 3,6%, totalizando 45,7 milhões de passageiros. Já o Metropolitano do Porto, que movimentou 13,4 milhões de passageiros, contrariou o cenário de quebra do último trimestre de 2009 (-0,5%) e apresentou uma variação homóloga no movimento de passageiros de 1,3%. Apesar do acréscimo registado no movimento de passageiros em ambos os sistemas de metropolitano, observou-se uma redução nas respectivas taxas de utilização, tanto em termos homólogos, como em relação ao trimestre anterior, fixando-se nos 18,1% em Lisboa e nos 17,3% no Porto.

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





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

	Unidade	Período temporal				Var. % 10/09			
		Jan.10	Fev.10	Mar.10	1.ºT 10	Jan.10	Fev.10	Mar.10	1.ºT 10
TRANSPORTE MARÍTIMO E FLUVIAL									
Movimento nos Portos Marítimos (a)									
Embarcações entradas	nº	1 075	1 140	1 238	3 453	9,5	5,5	9,2	8,0
Dimensão das embarcações entradas	10³ GT	11 680	10 586	13 151	35 417	3,1	-0,1	0,9	1,3
Mercadorias movimentadas	10³ t	5 389	4 637	5 532	15 558	16,0	7,1	6,8	9,9
Passageiros nas vias navegáveis interiores	10³	2 474	2 311	2 571	7 356	1,1	0,6	-0,8	0,3
TRANSPORTE AÉREO									
Movimentos nos Aeroportos									
Aeronaves aterradas	nº	10 235	9 380	10 897	30 512	0,9	2,0	4,2	2,4
Continente	nº	8 079	7 415	8 589	24 083	-0,1	1,3	4,2	1,8
R. A. Madeira	nº	954	863	1 061	2 878	1,1	-0,1	2,1	1,1
R. A. Açores	nº	1 202	1 102	1 247	3 551	8,2	8,4	6,4	7,6
Passageiros	10³	1 680	1 612	1 986	5 278	4,2	8,0	8,2	6,9
Embarcados	10³	871	784	974	2 629	3,9	7,3	7,1	6,1
Desembarcados	10³	784	801	990	2 576	4,1	7,4	9,6	7,2
Trânsito directo	10³	24	26	22	72	20,0	72,1	1,2	26,9
Carga e correio	t	11 569	11 868	14 212	37 649	14,0	12,2	17,6	14,8
Embarcados	t	5 592	5 636	6 643	17 871	12,6	8,0	12,1	10,9
Desembarcados	t	5 978	6 231	7 569	19 778	15,4	16,3	23,0	18,5
TRANSPORTE FERROVIÁRIO									
Transporte Ferroviário Pesado									
Passageiros transportados (b)	10³	12 623	11 685	13 572	37 880	-1,1	-1,7	-1,6	-1,5
Suburbano	10³	11 224	10 395	12 161	33 780	-1,6	-1,8	-0,8	-1,4
Interurbano	10³	1 392	1 283	1 401	4 076	2,7	-1,2	-7,5	-2,2
Mercadorias transportadas	t	629 780	730 571	779 001	2 139 352	-0,6	11,5	8,7	6,7
Mercadorias transportadas	10⁶ tKm	129	159	166	454	-15,5	-4,0	-6,6	-8,5
Transporte por Metropolitano									
Passageiros transportados	10³	19 838	17 938	21 415	59 191	2,1	2,7	4,3	3,1
Lisboa	10³	15 464	13 855	16 422	45 741	2,3	2,9	5,4	3,6
Porto	10³	4 374	4 083	4 993	13 450	1,6	1,7	0,8	1,3

Fonte: INE, Actividade de Transportes - Maio 2010

(a) Os portos de Aveiro, Figueira da Foz, Funchal, Porto Santo, Praia da Graciosa, Praia da Vitória, Faro, Portimão, e Ponta Delgada apresentam alguns dados estimados.

(b) Inclui tráfego Internacional

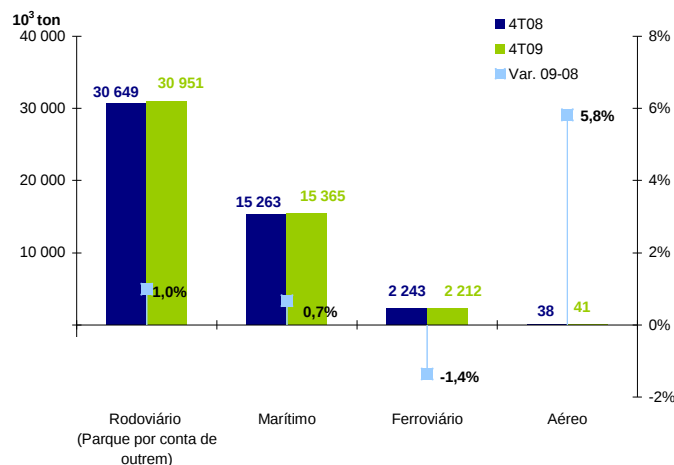
II. TRANSPORTE DE MERCADORIAS (4º trimestre de 2009)

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

No 4º trimestre de 2009, os diferentes modos de transporte movimentaram um total de 48 569 mil toneladas de mercadorias no Continente, ou seja, mais 0,8% em comparação com o mesmo período do ano anterior. Após ter apresentado um decréscimo na actividade no 3º trimestre (-4,8%), o modo rodoviário cresceu no período de Outubro a Dezembro (+1%) para um total de 30 951 milhares de toneladas transportadas, asseguradas pelo **transporte por conta de outrem**. De entre os outros modos de transporte, somente o ferroviário registou uma quebra homóloga na actividade (-1,4%), ainda assim com um registo mais favorável do que os trimestres anteriores, cujas reduções superaram os 15%. Os modos marítimo e aéreo contrariaram a tendência de redução da actividade verificada nos trimestres anteriores, com taxas de variação homólogas de 0,7% no caso do marítimo e de 5,8% no modo aéreo.

O modo rodoviário foi responsável pelo transporte de 63,7% do total das mercadorias movimentadas no 4º trimestre, menos 3.7 p.p. face à percentagem do 3º trimestre. O modo marítimo, com uma importância relativa de 31,6%, foi o segundo modo predominante no transporte de mercadorias, enquanto os modos ferroviários e aéreos representaram apenas 4,7% na estrutura de mercadorias movimentadas.

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



II.2 Transporte Rodoviário de Mercadorias

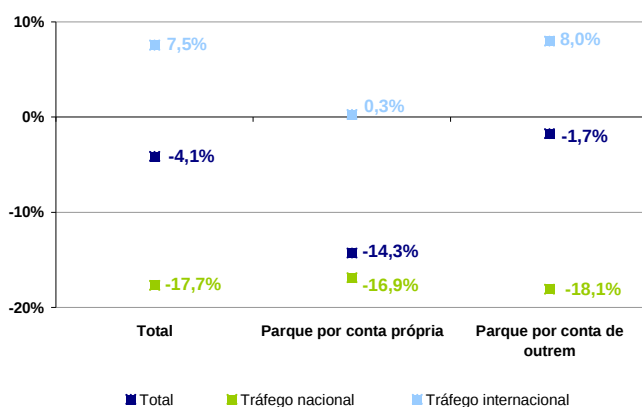
O transporte rodoviário de mercadorias realizado por veículos nacionais (incluindo a totalidade do **transporte por conta própria e por conta de outrem**) manteve, no 4º trimestre de 2009, a tendência de quebra, tendo atingido uma taxa de variação homóloga de -4,1% no volume de mercadorias transportadas, o mais baixo valor do ano.

Entre Outubro e Dezembro de 2009 o volume de transporte rodoviário atingiu os 7 869 milhões de toneladas-quilómetro, dos quais 4 735 milhões de toneladas-quilómetro respeitaram a tráfego internacional, o que representa um acréscimo, face ao trimestre homólogo, de 7,5%. No período em análise o tráfego nacional continuou a evidenciar uma contracção no nível de actividade, atingindo uma taxa de variação de -17,7% em termos homólogos.

No 4º trimestre de 2009, o parque por conta de outrem, ainda que continue a revelar um

desempenho negativo, consubstanciado pela taxa de variação homóloga de -1,7% em termos de tráfego total, apresentou um melhor desempenho comparativo face ao transporte por conta própria, o qual sofreu uma quebra de 14,3%, por comparação com o mesmo período do ano de 2008.

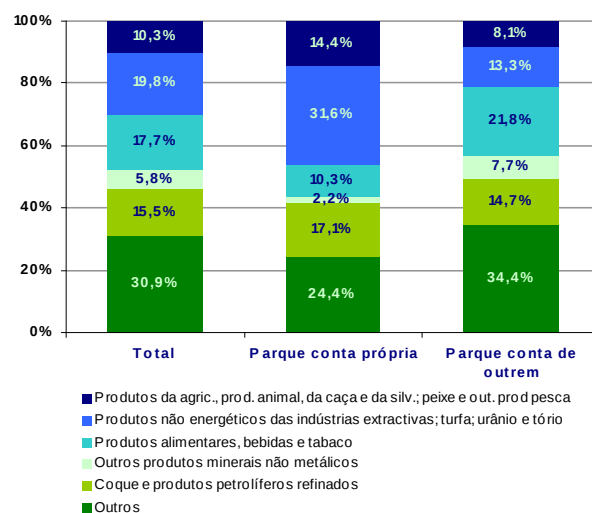
Figura 10 – Variação homóloga (%) do volume de mercadorias transportadas (tKm) no Continente, por tipo de tráfego – 4º T 09



No período em análise, o volume de transporte realizado em tráfego nacional ascendeu a 3 134 milhões de tKm, sendo que 19,8% correspondia ao transporte de “Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório” e 17,7% a “Produtos alimentares, bebidas e tabaco”, as duas categorias predominantes. Entre Outubro e Dezembro de 2009 o parque por conta própria registou um aumento próximo do 4,5 p.p., tanto em termos homólogos, como por comparação com o trimestre anterior, na diversidade de categorias de mercadorias transportadas, com a rubrica “Outros” a representar 24,4% do volume total. No parque por conta própria importa ainda destacar o peso relativo da categoria “Produtos alimentares, bebidas e

tabaco” (10,3%), o qual registou uma redução de 2,5 p.p. face ao trimestre homólogo e 4,1% face ao trimestre transacto. No transporte por conta de outrem, a categoria “Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório” assumiu, no 4º trimestre de 2009, o mais baixo peso relativo do ano (13,3%), situação que se traduziu numa quebra de 3,5 p.p. em termos homólogos. Situação contrária ocorreu nas categorias “Produtos da agricultura, produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca”, “Produtos alimentares, bebidas e tabaco” e “Coque e produtos petrolíferos refinados”, todos com incrementos nos pesos relativos no 4º trimestre de 2009, seja em termos homólogos, ou por comparação com o 3º trimestre.

Figura 11 – Distribuição do volume de mercadorias transportadas (10⁶ tKm) em tráfego nacional, por tipo de parque e grupos de mercadorias – 4º T 2009



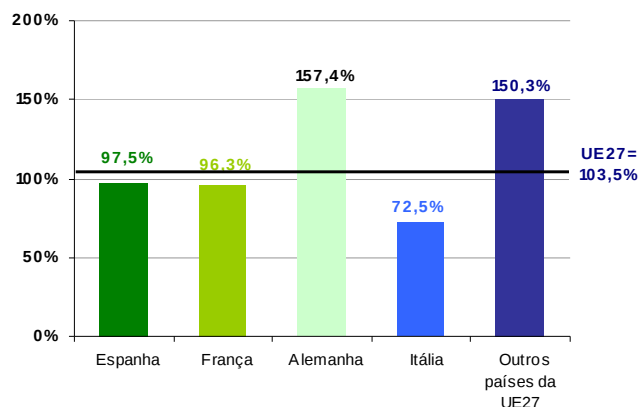
No 4º trimestre de 2009, o volume de transporte realizado em tráfego internacional representou 60,2% do volume total, ou seja, mais 6,5 p.p. face

ao trimestre homólogo. No período em análise a UE 27 constituiu a origem de 99,7% do volume de mercadorias descarregadas em Portugal e o destino 98% das mercadorias carregadas no nosso país.

Entre Outubro e Dezembro de 2009, o rácio entre as mercadorias carregadas em Portugal com destino à Espanha e as descarregadas em Portugal provenientes de Espanha foi ligeiramente inferior à unidade (97,5%), mas a indiciar uma recuperação face ao trimestre anterior (87%). Com referência a França, registou-se pela primeira vez desde o 4º trimestre de 2007, um rácio desfavorável (96,3%), enquanto que relativamente à Itália se manteve praticamente inalterado o valor do trimestre anterior. Com referência à Alemanha e ao grupo de Outros países da UE 27 manteve-se a predominância

relativa das mercadorias carregadas em Portugal, face às descarregadas, à semelhança do trimestre anterior.

Figura 12 – Rácio de mercadorias carregadas/d Descarregadas (t), por principais países de destino/oriagem da UE27 – 4º T 2009



Quadro 3 - Principais Indicadores da Actividade do Transporte Rodoviário de Mercadorias

	Unidade	Período temporal				Var. % 09/08			
		1.ºT 09	2.ºT 09	3.ºT 09	4.ºT 09	1.ºT 09	2.ºT 09	3.ºT 09	4.ºT 09
TRANSPORTE RODOVIÁRIO									
Mercadorias transportadas em toneladas	10³ t	71 505	70 999	62 647	53 850	-18,3	-6,4	-14,4	-7,2
Tráfego nacional	10³ t	65 025	65 293	57 627	49 219	-18,0	-4,6	-13,5	-8,1
Tráfego internacional	10³ t	6 480	5 707	5 019	4 631	-20,9	-22,6	-23,0	3,6
Parque por conta própria	10³ t	29 411	29 178	24 553	22 899	-24,9	-21,0	-26,0	-16,4
Parque por conta de outrem	10³ t	42 095	41 822	38 093	30 951	-13,0	7,4	-4,8	1,0
Mercadorias transportadas em toneladas-quilómetro	10⁶ tKm	10 100	9 906	7 990	7 869	-10,4	-5,6	-14,7	-4,1
Tráfego nacional	10⁶ tKm	3 667	4 203	3 420	3 134	-24,9	-3,4	-16,1	-17,7
Tráfego internacional	10⁶ tKm	6 434	5 703	4 570	4 735	0,7	-7,1	-13,7	7,5
Parque por conta própria	10⁶ tKm	1 478	1 452	1 407	1 347	-31,1	-24,7	-23,0	-14,3
Parque por conta de outrem	10⁶ tKm	8 622	8 454	6 582	6 523	-5,5	-1,3	-12,7	-1,7

Fonte: INE, Actividade de Transportes - Maio 2010

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.