

31 de Agosto de 2009

## ACTIVIDADE DOS TRANSPORTES

I. Transporte marítimo, aéreo e ferroviário (2º trimestre de 2009)

II. Transporte de mercadorias (1º trimestre de 2009)

III. Evolução recente do Transporte Ferroviário – 2004 a 2008

### Actividade dos Transportes com quebras menos acentuadas

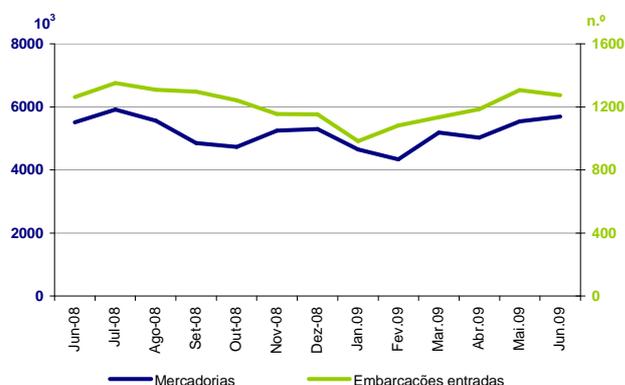
No 2º trimestre de 2009, movimentaram-se 7,3 milhões de passageiros nos aeroportos nacionais o que representa uma quebra de 1,4% face ao trimestre homólogo. Entre Abril e Junho registou-se igualmente uma redução homóloga no número de passageiros movimentados por ferrovia pesada (-3,3%) assim como nos sistemas de metropolitano (-0,4%). O transporte de mercadorias evidenciou igualmente quebras nas toneladas transportadas em relação ao trimestre homólogo, tendo decrescido 26,4% no caso do modo ferroviário, 15,3% no modo aéreo e 5,7% no modo marítimo. No 1º trimestre de 2009 foram transportadas menos 6,2 mil toneladas de mercadorias no modo rodoviário (-13% face ao 1º trimestre de 2008).

### I. TRANSPORTE MARÍTIMO, AÉREO E FERROVIÁRIO (2.º trimestre de 2009)

#### I.1 Movimento nos portos marítimos

No 2º trimestre de 2009 a actividade nos portos marítimos continuou a evidenciar quebras homólogas, tanto no número de embarcações entradas, como no correspondente movimento de mercadorias, de respectivamente, -4,4% e -5,7%, embora com menor amplitude do que as do trimestre anterior. Por outro lado, a evolução ao longo dos meses de Abril, Maio e Junho, continuou a reflectir a recuperação da actividade dos portos marítimos iniciada em Janeiro deste ano.

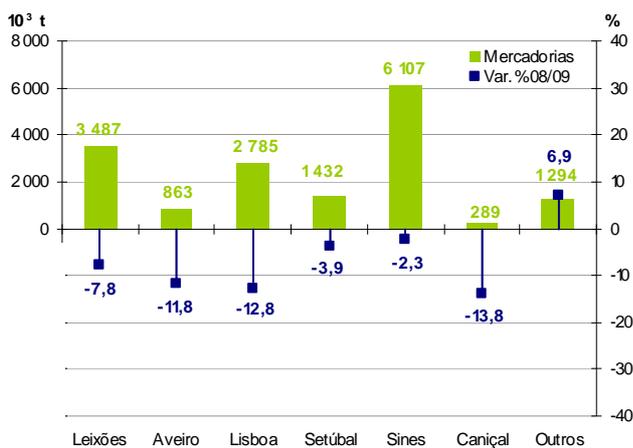
Figura 1 – Mercadorias e Embarcações entradas nos portos marítimos nacionais



Por principais portos marítimos, Sines, Lisboa e Leixões movimentaram mais de três quartos (12 379 milhares de toneladas) do total de mercadorias transportadas por via marítima no 2º trimestre deste ano. No trimestre em análise, a quebra homóloga no movimento de mercadorias foi generalizada aos

principais portos nacionais, tendo sido particularmente expressiva no Caniçal (-13,8%), em Lisboa (-12,8%) e em Aveiro (-11,8%).

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



A quebra em termos homólogos, no período de Abril a Junho de 2009, do movimento de mercadorias nos principais portos marítimos nacionais verificou-se, tanto em termos de tráfego nacional, como ao nível do tráfego internacional, embora tenha sido mais expressiva em termos nacionais. Setúbal, Caniçal e Lisboa foram os portos nacionais onde os decréscimos nos movimentos de mercadorias atingiram a maior amplitude em termos de tráfego nacional, enquanto que Setúbal, Sines e Leixões registaram as menores descidas de movimentos de mercadorias em tráfego internacional.

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

Portos Marítimos	2.º T 2009 (10³ t)		Var 08/09 (%)	
	Nacional	Internacional	Nacional	Internacional
<b>Total</b>	<b>3 474</b>	<b>12 783</b>	<b>-7,4</b>	<b>-5,3</b>
Leixões	703	2 784	-7,0	-8,0
Aveiro	68	795	99,7	-15,8
Lisboa	484	2 301	-12,0	-13,0
Setúbal	255	1 178	-16,9	-0,6
Sines	1 021	5 086	-6,7	-1,4
Caniçal	269	20	-14,1	-10,8
Outros	675	619	-3,3	20,7

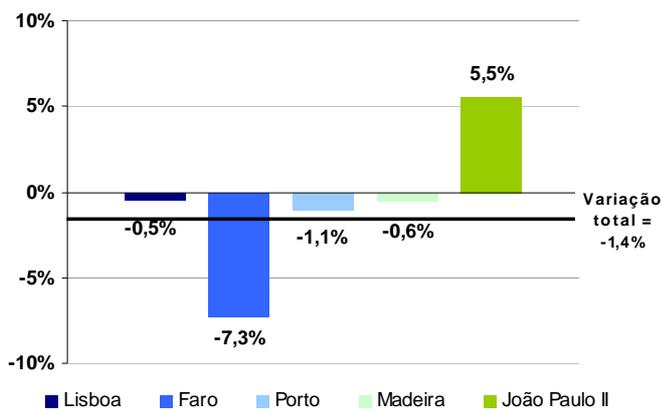
## I.2 Movimento nos aeroportos

O 2.º trimestre de 2009 continuou a evidenciar uma quebra homóloga generalizada da actividade nos aeroportos nacionais, embora menos expressiva que a verificada no trimestre anterior. O movimento de aeronaves em voos comerciais regrediu 4,8% em relação ao mesmo período do ano passado, enquanto o número de passageiros transportados decresceu 1,4% (no 1.º trimestre do ano as variações foram de -5,9% e de -10,9%, respectivamente). Pelo contrário, o comportamento negativo do movimento de carga e correio do conjunto da infra-estrutura aeroportuária do país acentuou-se: -15,3% face ao 2.º trimestre de 2008.

De entre os aeroportos do Continente, Faro foi aquele que denotou o decréscimo homólogo mais pronunciado (-7,3%) no movimento de passageiros no período entre Abril e Junho, sendo que Porto e Lisboa registaram descidas homólogas de 1,1% e 0,5%, respectivamente. No caso das regiões autónomas o cenário foi distinto: enquanto que a Madeira apresentou uma redução homóloga de 0,6% no movimento de passageiros, o aeroporto

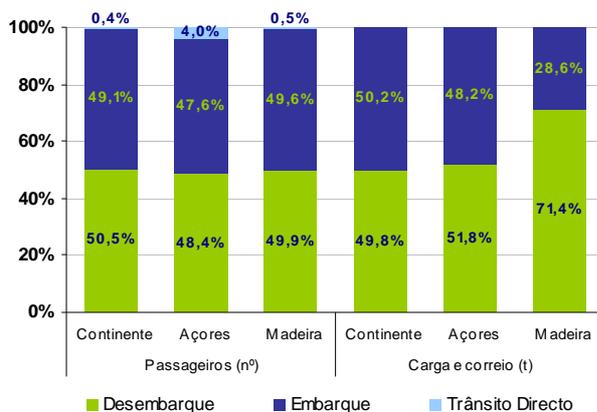
João Paulo II, nos Açores, foi o único dos principais aeroportos nacionais a denotar um crescimento (5,5%), face ao mesmo período do ano passado, no movimento de passageiros.

**Figura 3 – Variação homóloga (%) do movimento de passageiros nos principais aeroportos nacionais – 2.º T 2009**



O movimento de passageiros desembarcados superou ligeiramente o número de embarcados (3,68 e 3,59 milhões), sendo o número de passageiros em trânsito directo de 47 mil.

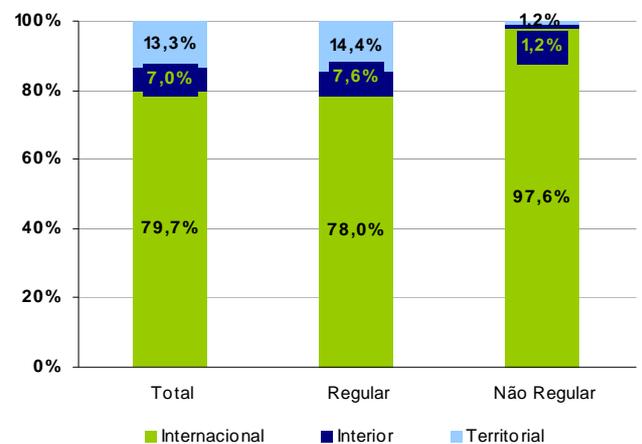
**Figura 4 – Estrutura de movimento de passageiros, carga e correio nos aeroportos nacionais, por sentido – 2.º T 2009**



No 2º trimestre de 2009, aproximadamente 80% dos passageiros que utilizaram os aeroportos

nacionais provieram ou destinavam-se a aeroportos localizados no estrangeiro, percentagem que subiu para os 97,6% no caso dos voos não regulares. Pouco mais de 20% dos movimentos de passageiros nos aeroportos nacionais respeitou a tráfego nacional, sendo que 13,3% correspondeu a tráfego entre o Continente e as Regiões Autónomas ou entre as Regiões Autónomas (tráfego territorial) e 7% referiu-se a movimentos no interior do Continente ou dentro de cada uma das Regiões Autónomas (tráfego interior). No caso dos voos regulares a importância relativa do tráfego nacional atingiu os 22%, enquanto que nos voos não regulares não foi além dos 2,4%.

**Figura 5 – Estrutura de movimento de passageiros nos aeroportos nacionais, por tipo de tráfego – 2.º T 2009**



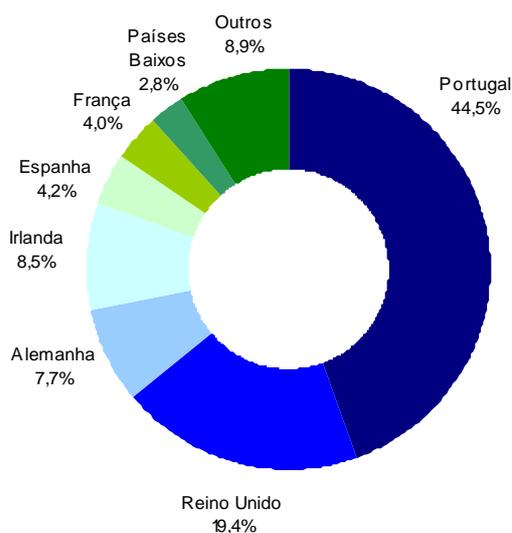
No tráfego internacional, cerca de 60% dos movimentos de passageiros tiveram como origem/destino o Espaço Schengen, 29,2% a União Europeia – não Schengen e 11,8% outros territórios.

Entre Abril e Junho de 2009 aproximadamente 45% dos passageiros foram transportados por

operadores nacionais o que representa uma quebra de 6,5 p.p., face aos operadores internacionais, comparativamente com o primeiro trimestre, facto a que não é alheia a maior actividade turística neste período do ano em relação ao 1º trimestre.

De entre os operadores estrangeiros em actividade, as nacionalidades britânica, irlandesa e alemã, foram as que mais se destacaram tendo transportado mais de 35% do total de passageiros.

**Figura 6 – Estrutura de movimento de passageiros nos aeroportos nacionais, por nacionalidade dos operadores – 2.º T 2009**



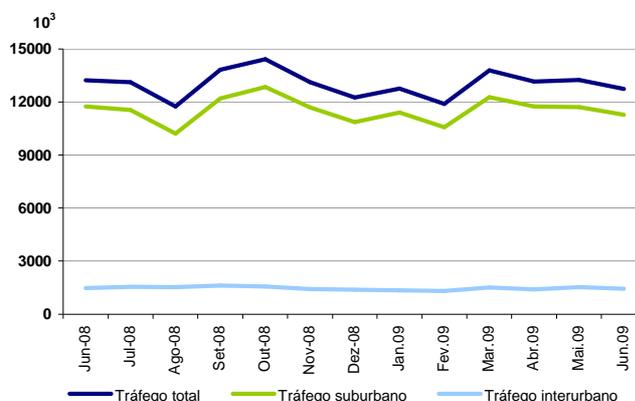
### I.3 Movimento no transporte ferroviário

O 2º trimestre de 2009 prosseguiu com a tendência descendente da actividade do transporte ferroviário, com uma diminuição homóloga de 3,3% no movimento total de passageiros e uma redução de

26,4% no movimento de mercadorias face ao 2º trimestre de 2008.

De Abril a Junho de 2009 o sistema de transporte ferroviário pesado transportou 39,1 milhões de passageiros sendo a maioria referente à rede suburbana (34,7 milhões). No período em análise o movimento de passageiros na rede interurbana atingiu os 4,4 milhões de passageiros, o que representa um decréscimo homólogo de 1% (no trimestre anterior a quebra foi de 5,2%). Destaque-se a recuperação registada no tráfego internacional o qual atingiu os 38 mil passageiros, mais 2,7% face a igual período de 2008.

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



No 2º trimestre de 2009 movimentaram-se aproximadamente 2 milhões de toneladas de mercadorias através do sistema de transporte ferroviário pesado, mantendo-se a quebra homóloga, face a 2008, na ordem dos 26,4%. O volume de transporte de mercadorias foi semelhante ao do trimestre anterior atingindo cerca de 495 milhões de toneladas-quilómetro, tendo-se

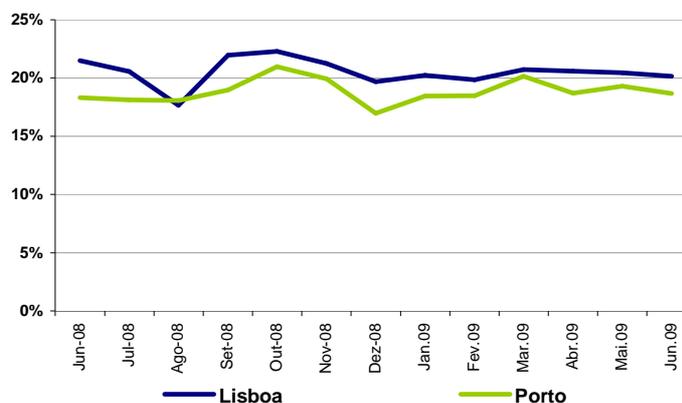
acentuado, a quebra face ao trimestre homólogo (-27%).

No sistema de transporte ferroviário ligeiro, foram transportados, no 2º trimestre, 58,3 milhões de passageiros, pelos sistemas de Metropolitano de Lisboa e do Porto, ou seja, -0,4% do que no segundo trimestre de 2008. A quebra homóloga registada neste trimestre adveio do Metropolitano de Lisboa já que os 44,9 milhões de passageiros transportados ficaram aquém dos valores de 2008 (45,5 milhões), situação contrária à verificada no Metro do Porto onde os valores de 2009 (13,4 milhões) superaram em 3,3% o registo do 2º trimestre de 2008.

A taxa de utilização no 2.º trimestre de 2009, calculada pelo rácio entre passageiros-km transportados e lugares-km oferecidos, atingiu os 20,4% no Metropolitano de Lisboa, menos 1,3 p.p.

do que no trimestre homólogo e os 18,9% no Metropolitano do Porto, exactamente o mesmo valor verificado no mesmo trimestre de 2008. O Metro de Lisboa regista, desde Março último, uma quebra continuada na taxa de utilização, enquanto que no caso do Porto o comportamento tem sido mais irregular.

**Figura 8 – Taxa de utilização 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. % 09/08			
		Abr.09	Mai.09	Jun.09	2.ºT 09	Abr.09	Mai.09	Jun.09	2.ºT 09
<b>TRANSPORTE MARÍTIMO E FLUVIAL</b>									
<b>Movimento nos Portos Marítimos (a)</b>									
Embarcações entradas	nº	1 185	1 307	1 274	3 766	-6,7	-7,0	1,0	-4,4
Dimensão das embarcações entradas	10 <sup>3</sup> GT	14 372	13 827	12 317	40 517	0,5	-6,9	-0,2	-2,4
Mercadorias movimentadas	10 <sup>3</sup> t	5 025	5 544	5 689	16 257	-11,4	-8,5	3,2	-5,7
<b>Passageiros nas vias navegáveis interiores</b>	<b>10<sup>3</sup></b>	<b>2 552</b>	<b>2 581</b>	<b>2 698</b>	<b>7 830</b>	<b>-2,5</b>	<b>-1,6</b>	<b>-3,1</b>	<b>-2,4</b>
<b>TRANSPORTE AÉREO</b>									
<b>Movimentos nos Aeroportos</b>									
<b>Aeronaves aterradas</b>									
Continente	nº	11 872	12 204	12 001	36 077	-0,2	-5,6	-8,2	-4,8
R. A. Madeira	nº	9 291	9 722	9 471	28 484	-2,7	-7,1	-10,4	-6,9
R. A. Açores	nº	1 104	1 055	1 061	3 220	0,8	-3,9	-3,0	-2,0
	nº	1 477	1 427	1 469	4 373	18,5	4,6	5,0	9,1
<b>Passageiros</b>	<b>10<sup>3</sup></b>	<b>2 399</b>	<b>2 422</b>	<b>2 497</b>	<b>7 318</b>	<b>8,0</b>	<b>-6,5</b>	<b>-4,3</b>	<b>-1,4</b>
Embarcados	10 <sup>3</sup>	1 173	1 186	1 232	3 591	7,5	-6,7	-3,5	-1,3
Desembarcados	10 <sup>3</sup>	1 212	1 221	1 249	3 681	9,3	-6,1	-4,5	-0,9
Trânsito directo	10 <sup>3</sup>	15	15	16	47	-34,1	-24,3	-36,5	-32,2
<b>Carga e correio</b>	<b>t</b>	<b>11 971</b>	<b>12 265</b>	<b>11 410</b>	<b>35 645</b>	<b>-9,4</b>	<b>-11,2</b>	<b>-24,2</b>	<b>-15,3</b>
Embarcados	t	5 861	5 919	5 562	17 341	-15,3	-14,9	-28,3	-19,8
Desembarcados	t	6 109	6 346	5 848	18 304	-2,9	-7,5	-19,9	-10,5
<b>TRANSPORTE FERROVIÁRIO</b>									
<b>Transporte Ferroviário Pesado</b>									
<b>Passageiros transportados (b)</b>	<b>10<sup>3</sup></b>	<b>13 157</b>	<b>13 246</b>	<b>12 738</b>	<b>39 141</b>	<b>-1,3</b>	<b>-4,8</b>	<b>-3,7</b>	<b>-3,3</b>
Suburbano	10 <sup>3</sup>	11 747	11 710	11 283	34 740	-1,4	-5,3	-3,9	-3,5
Interurbano	10 <sup>3</sup>	1 400	1 526	1 437	4 363	0,1	-0,8	-2,2	-1,0
<b>Mercadorias transportadas</b>	<b>t</b>	<b>676 940</b>	<b>659 520</b>	<b>688 090</b>	<b>2 024 550</b>	<b>-29,5</b>	<b>-28,5</b>	<b>-20,8</b>	<b>-26,4</b>
<b>Transporte por Metropolitano</b>									
<b>Passageiros transportados</b>	<b>10<sup>3</sup></b>	<b>19 458</b>	<b>20 135</b>	<b>18 670</b>	<b>58 263</b>	<b>-1,8</b>	<b>0,5</b>	<b>0,1</b>	<b>-0,4</b>
Lisboa	10 <sup>3</sup>	15 122	15 309	14 473	44 904	-1,8	-1,9	-0,6	-1,5
Porto	10 <sup>3</sup>	4 336	4 826	4 197	13 359	-1,6	9,0	2,5	3,3

Fonte: INE, Actividade de Transportes - Junho 2009

(a) Dados estimados para os portos de Aveiro, Figueira da Foz, Faro, Portimão, Ponta Delgada, Vila do Porto, Horta, Lajes das Flores, Praia da Vitória, Praia da Graciosa, Cais do Pico e Velas

(b) Inclui tráfego Internacional

## II. TRANSPORTE DE MERCADORIAS (1º trimestre de 2009)

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

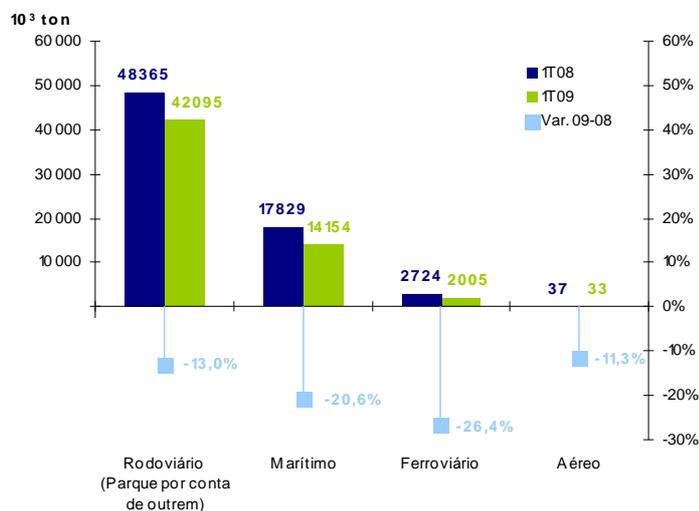
Entre Janeiro e Março de 2009 movimentaram-se<sup>1</sup>, no Continente, um total de 58 287 mil toneladas de mercadorias no sector dos transportes, ou seja, menos 15,5% face ao mesmo período de 2008.

<sup>1</sup> 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.

Comparativamente com o 4º trimestre de 2008 (-24,4%) a quebra agora registada apresenta menor amplitude. Todos os modos de transporte registaram decréscimos nas toneladas de mercadorias transportadas, sendo que o modo rodoviário (transporte por conta de outrem) foi o único em que cuja redução não se agravou por comparação com o trimestre anterior (-29,3% no 4º trimestre de 2008 e -13% no 1º trimestre de 2009).

No período em análise o modo rodoviário assegurou o transporte de 72,2% do total de mercadorias o que representa um acréscimo homólogo de 2,1 p.p., cabendo ao modo marítimo a segunda maior quota de transporte a qual ascendeu a 24,3%. Os modos ferroviários e aéreos não representaram mais do que 3,5% do total de mercadorias movimentadas.

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

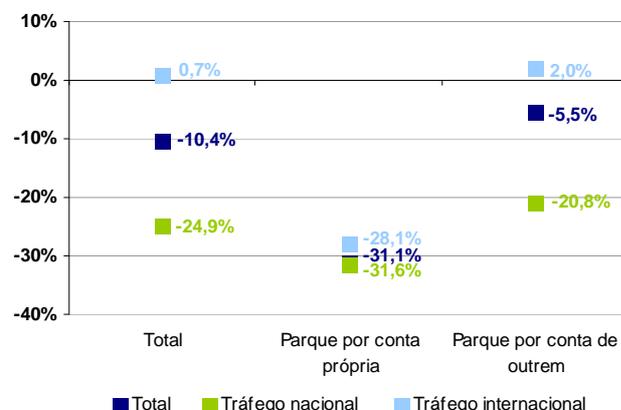


## II.2 Transporte Rodoviário de Mercadorias

No primeiro trimestre de 2009 manteve-se a evolução descendente da actividade de transporte rodoviário de mercadorias realizada por veículos nacionais, ainda que o decréscimo homólogo nas toneladas transportadas (-18,3%) tenha sido menos acentuado do que o registado no último trimestre de 2008 (-26,1%). No trimestre em análise foi transportado um total de 71 505 mil toneladas de mercadorias ao qual correspondeu um volume de transporte rodoviário de 10 100 milhões de

toneladas-quilómetro. A análise do volume de mercadorias transportadas por tipo de tráfego evidencia uma recuperação do tráfego internacional (+0,7%) e um acentuar da queda no caso do tráfego nacional (-24,9%) por comparação com o primeiro trimestre de 2008, situação contrária à verificada no 4º trimestre de 2008. Evidencia-se ainda o facto do transporte por conta de outrem ter registado uma melhor performance comparativa face ao transporte por conta própria, com quedas menos acentuadas no tráfego total e nacional e acréscimo mais relevante no tráfego internacional.

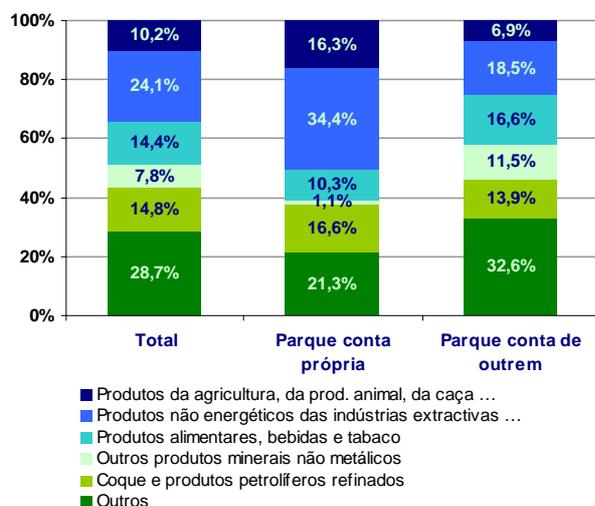
**Figura 10 – Variação homóloga (%) do volume de mercadorias transportadas (tKm) no Continente, por tipo de tráfego – 1º T 09**



De Janeiro a Março de 2009 o volume de transporte realizado em tráfego nacional totalizou os 3 667 milhões de tKm o que representa uma quebra de aproximadamente 25% face a igual período do ano passado. Os “produtos não energéticos das indústrias extractivas” e o “coque e produtos petrolíferos refinados” foram as duas categorias de mercadorias mais transportadas, assumindo uma importância relativa de 24,1% e 14,8%,

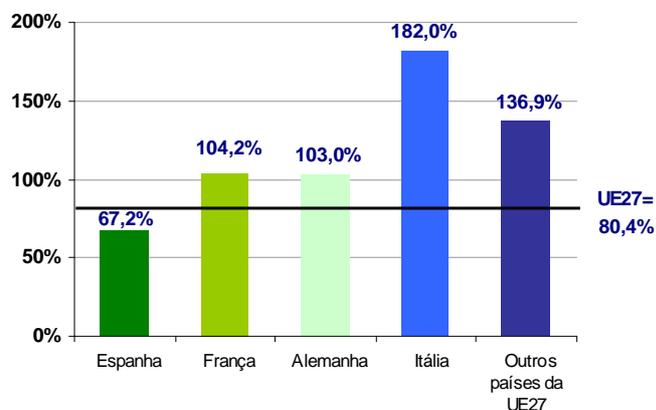
respectivamente. O parque por conta própria denotou, no primeiro trimestre de 2009, uma maior concentração de mercadorias transportadas num número mais circunscrito de categorias, por comparação com o parque por conta de outrem. As três categorias predominantes, no parque por conta própria foram os “produtos não energéticos das indústrias extractivas”, o “coque e produtos petrolíferos refinados” e os “produtos da agricultura, da produção animal, da caça...” os quais representaram 67,3% do volume de mercadorias transportadas. No parque por contra de outrem os “produtos não energéticos das indústrias extractivas...”, a par dos “produtos alimentares, bebidas e tabaco” e do “coque e produtos petrolíferos refinados” representaram somente 49% do volume total transportado.

**Figura 11 – Distribuição do volume de mercadorias transportadas (10<sup>6</sup> Tkm) em tráfego nacional, por tipo de parque e grupos de mercadorias – 1º T 2009**



Nos três primeiros meses do ano de 2009 praticamente dois terços do volume de transporte realizado (6 434 milhões de tKm) respeitou a tráfego internacional o que representou um acréscimo de 7 p.p. face ao trimestre homólogo. Aproximadamente 95% das mercadorias transportadas tiveram como origem e/ou destino um país da UE 27. No primeiro trimestre de 2009, o mercado espanhol, o principal receptor e emissor de mercadorias transportadas pelos veículos pesados nacionais continuou a denotar uma quebra no rácio entre as mercadorias carregadas em Portugal e as descarregadas em Portugal fixando-se em 67,2% (79,6% no 4º trimestre de 2008 e 114,2% no 3º trimestre de 2008). Relativamente aos demais mercados, a França registou a maior quebra no rácio, face ao trimestre anterior, tendo passado de 161,2% para 104,2%, enquanto a Itália, a única a apresentar um incremento do rácio, registou a situação contrária tendo atingido 182% quando no trimestre anterior não tinha ido além dos 124,1%.

**Figura 12 – Rácio de mercadorias carregadas/descarregadas (t), por principais países de destino/origem da UE27 – 1º T 2009**



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

	Unidade	Período temporal				Var. % 08/07 e 09/08			
		2.ºT 08	3.ºT 08	4.ºT 08	1.ºT 09	2.ºT 08	3.ºT 08	4.ºT 08	1.ºT 09
<b>TRANSPORTE RODOVIÁRIO</b>									
Mercadorias transportadas em toneladas	10 <sup>3</sup> t	75 845	73 157	58 043	71 505	-11,1	-9,0	-26,1	-18,3
Tráfego nacional	10 <sup>3</sup> t	68 468	66 636	53 571	65 025	-10,6	-8,4	-22,9	-18,0
Tráfego internacional	10 <sup>3</sup> t	7 376	6 521	4 472	6 480	-15,7	-14,6	-50,9	-20,9
Parque por conta própria	10 <sup>3</sup> t	36 913	33 163	27 394	29 411	-22,4	-12,1	-29,6	-13,0
Parque por conta de outrem	10 <sup>3</sup> t	38 932	39 994	30 649	42 095	5,0	-4,9	-21,8	-24,9
Mercadorias transportadas em toneladas-quilómetro	10 <sup>6</sup> tKm	10 492	9 369	8 209	10 100	-9,5	-9,5	-30,0	-10,4
Tráfego nacional	10 <sup>6</sup> tKm	4 351	4 074	3 806	3 667	-7,7	-11,0	-14,0	-24,9
Tráfego internacional	10 <sup>6</sup> tKm	6 141	5 295	4 403	6 434	-10,8	-8,2	-39,7	0,7
Parque por conta própria	10 <sup>6</sup> tKm	1 929	1 827	1 571	1 478	7,5	9,8	-12,1	-31,1
Parque por conta de outrem	10 <sup>6</sup> tKm	8 563	7 542	6 638	8 622	-12,6	-13,1	-33,2	-5,5

Fonte: INE, Actividade de Transportes - Junho 2009

### III - EVOLUÇÃO RECENTE DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO – 2004 a 2008

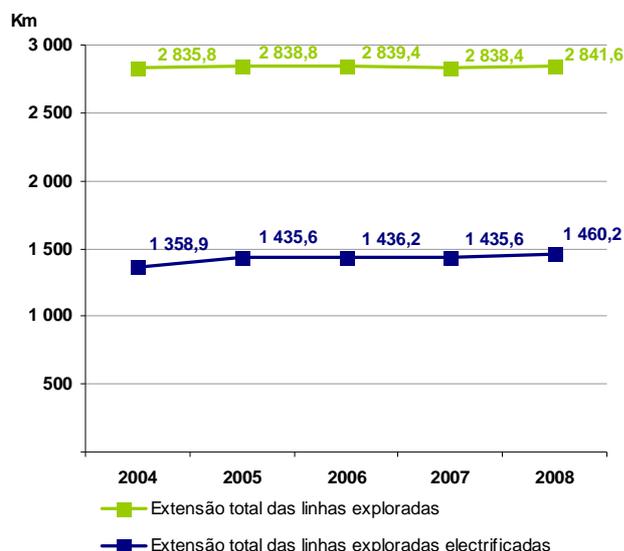
#### A – REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

##### 1 - Dinâmica recente

No período de 2004 a 2008 a rede ferroviária nacional em exploração manteve-se estável, tendo atingido os 2 841,6 km, em 2008, mais 6 km do que em 2004. Por NUTS II, o Algarve e o Centro mantiveram-se as regiões com a menor e a maior extensão de rede ferroviária (7,8% e 36%, respectivamente, do total da rede nacional em 2008).

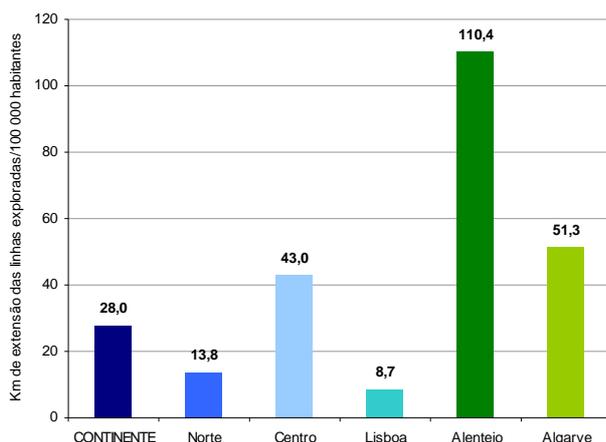
Relativamente às linhas exploradas com electrificação o investimento efectuado no quinquénio em análise permitiu a ampliação da rede em aproximadamente mais 100 km, totalizando 1 460,2 km, cerca de 51,4% da rede ferroviária nacional, proporção próxima da média europeia (cerca de 51,6% na UE27, em 2007).

**Figura 13 – Evolução da extensão da rede ferroviária nacional – 2004 a 2008**



No que respeita à densidade da rede ferroviária, em 2008 existiam no Continente 28 km de extensão de linha ferroviária explorada por cada 100 000 habitantes. Por regiões NUTS II, o Alentejo e o Algarve são aquelas onde se regista a maior densidade de rede ferroviária por cada 100 000 habitantes, encontrando-se no extremo oposto a região de Lisboa mercê dos elevados níveis de densidade populacional.

**Figura 14 – Densidade da rede ferroviária nacional em 2008**



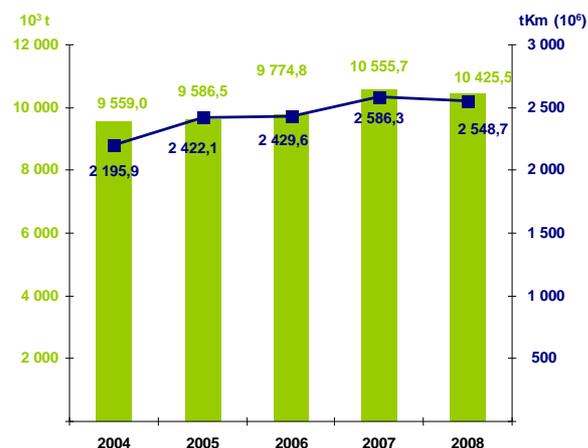
## B – TRÁFEGO FERROVIÁRIO PESADO

### 1 – Movimento de Mercadorias

Após quatro anos de crescimento no volume de mercadorias transportadas (em vagão completo), o ano de 2008 marcou uma inversão na dinâmica até então verificada, reflexo do clima de abrandamento económico. Apesar da quebra registada em 2008, no quinquénio analisado foram transportadas aproximadamente mais 867 milhares de toneladas de mercadorias do que em 2004 (+9,1%),

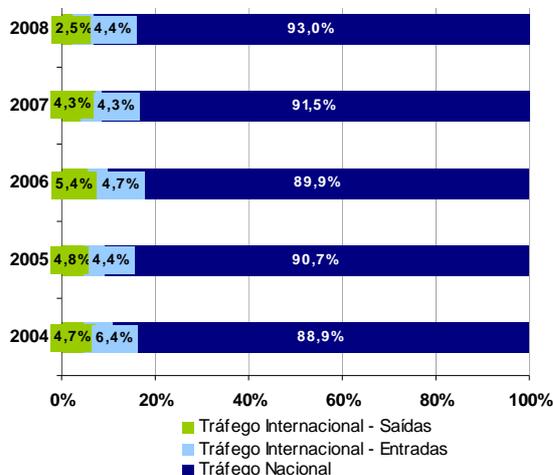
correspondendo em volume a um aumento de 353 ton/Km (+16,1%).

**Figura 15 – Movimento de Mercadorias em vagão completo - 2004 a 2008**



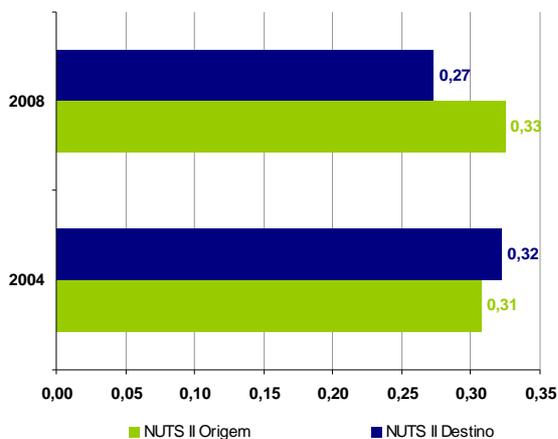
A tendência recente do movimento de mercadorias por tipo de tráfego reflecte a concentração do tráfego de mercadorias em termos nacionais, consubstanciado pelo aumento do valor do índice de *Herfindhall* de 0,8, em 2004, para 0,87 em 2008. Em 2008, 93% do movimento de mercadorias referia-se a tráfego nacional quando em 2004 esse valor ascendia a 88,9%. No quinquénio em análise a proporção de transporte internacional de mercadorias reduziu-se em cerca de 2 p.p..

Figura 16 – Distribuição relativa do movimento de Mercadorias em vagão completo (em toneladas) por tipo de tráfego - 2004 e 2008



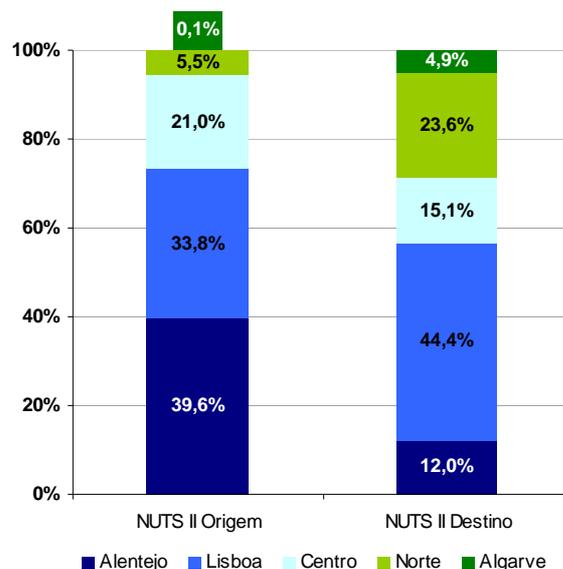
A análise das regiões de origem e de destino do tráfego de mercadorias em termos nacionais traduz duas situações distintas. Se no caso das origens se registou um incremento dos níveis de concentração, em torno das regiões de Lisboa e do Alentejo, no caso dos destinos, observou-se uma tendência contrária, tendo as regiões de Lisboa e do Norte perdido importância relativa enquanto NUTS II de destino.

Figura 17 – índice de Herfindhall do movimento de mercadorias no tráfego nacional, por NUTS II de origem/destino, em vagão completo (em toneladas) - 2004 e 2008



As regiões do Alentejo e de Lisboa constituíram a origem, de aproximadamente três quartos do movimento de mercadorias do tráfego nacional, no período de 2004 a 2008. Destaque-se, no caso do Alentejo, a importância do porto de Sines e das Minas de Neves Corvo enquanto pólos de origem de tráfego ferroviário. No mesmo período, as NUTS II Lisboa e Norte corresponderam aos destinos predominantes do tráfego de mercadorias em vagões completos no território nacional, com uma importância relativa conjunta de cerca de 68%.

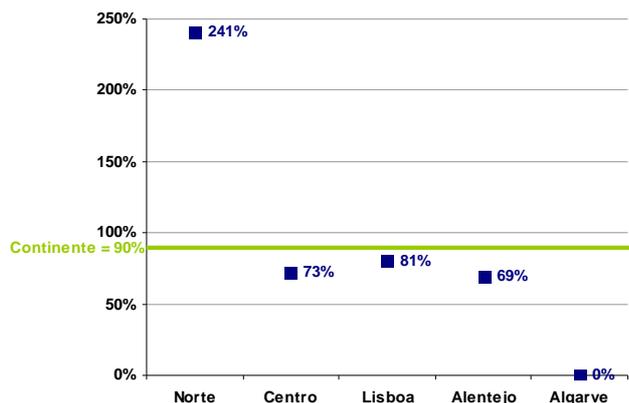
Figura 18 – Distribuição relativa do movimento de mercadorias no tráfego nacional, por NUTS II de origem e destino, em vagão completo (em toneladas), Acumulado 2004 - 2008



No período de 2004 a 2008 o volume das saídas de mercadorias por via ferroviária pesada representou somente 90% do volume das entradas. Por NUTS II, o Norte foi a única região que apresentou um movimento de saídas superior ao das entradas, encontrando-se no extremo oposto o Algarve o qual

não constituiu a origem de nenhum movimento de saída.

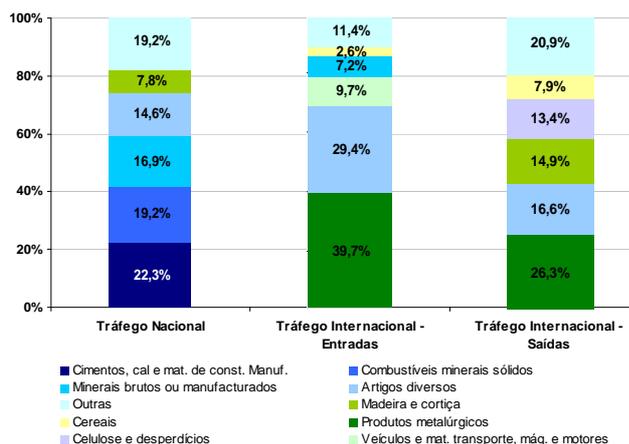
**Figura 19 – Rácio Saídas/Entradas de mercadorias, por NUTS II de Origem/Destino, em vagão completo, Acumulado 2004 a 2008**



No gráfico seguinte apresentam-se as categorias de mercadorias predominantes por tipo de tráfego. Relativamente ao tráfego nacional predomina o transporte de “cimentos, cal e materiais de construção manufacturados”; “combustíveis minerais sólidos” e “minerais brutos ou manufacturados” os quais representaram aproximadamente 60% dos movimentos. No que concerne ao tráfego internacional referente a entradas as categorias “produtos metalúrgicos”, “artigos diversos” e “veículos e material de transporte, máquinas e motores, mesmo desmontados em peças” constituíram aproximadamente 80% do movimento de mercadorias no período entre 2004 e 2008. Nos movimentos de mercadorias relativos a saídas foram predominantes as categorias “produtos metalúrgicos”, os “artigos diversos”, a “madeira e

cortiça” e “celulose e desperdícios”, representando pouco mais de 70% do tráfego.

**Figura 20 – Quota relativa das categorias de mercadorias mais representativas, em vagão completo, por tipo de tráfego, Acumulado 2004 a 2008**

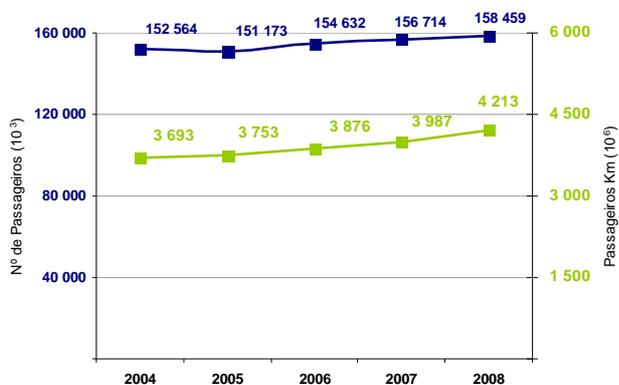


Nota: A rubrica “Outras” não é comparável nos diferentes tipos de tráfego uma vez que a mesma é composta por diferentes rubricas.

## 2 - Dinâmica recente do tráfego de passageiros

De 2004 para 2008 verificou-se um incremento, na ordem dos 4%, do tráfego total de passageiros no modo de transporte ferroviário pesado, fixando-se, em 2008, nos 158 459 milhares de passageiros. Em termos de volume, no mesmo ano, foram registados 4,2 mil milhões de passageiros/Km, denotando um crescimento comparativamente mais expressivo, próximo dos 14%, reflexo do bom desempenho do tráfego interurbano.

Figura 21 – Movimento e Volume de Passageiros no tráfego ferroviário pesado -2004 a 2008



Exceptuando a quebra verificada entre 2005 e 2004, sensivelmente -1%, nos demais períodos registou-se uma tendência de crescimento, ainda que a taxas decrescentes, no tráfego total de passageiros. A reduzida amplitude das taxas de variação evidencia uma tendência particularmente estável do comportamento do tráfego em questão.

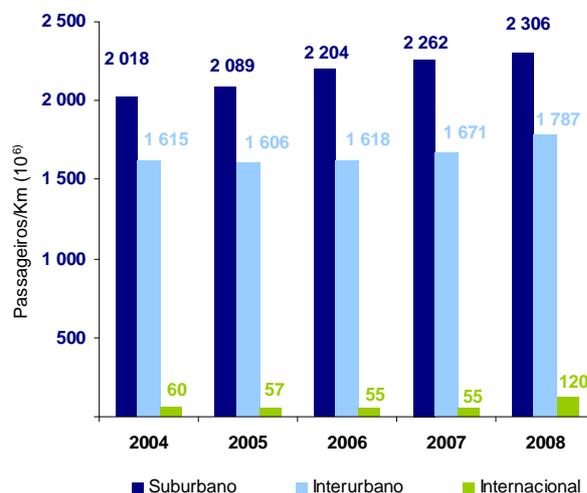
Figura 22 – Taxas de variação homóloga do movimento de passageiros -2004 a 2008



### 3 - Tipos de Tráfego de Passageiros

No período em análise, aproximadamente 55% do volume de tráfego do modo ferroviário pesado refere-se a tráfego suburbano, sendo que o tráfego interurbano corresponde sensivelmente a 43%. A importância do volume de passageiros para além das fronteiras nacionais em transporte ferroviário é muito residual (2%). De entre os diferentes tipos de tráfego, o Internacional foi aquele que denotou um comportamento mais positivo, reflexo sobretudo dos últimos anos, apresentando uma taxa de crescimento médio anual de 18,9%, enquanto que no Suburbano e no Interurbano a variação foi de apenas 3,4% e 2,6%, respectivamente.

Figura 23 – Movimento de Passageiros no tráfego ferroviário pesado, por tipo de tráfego - 2004 a 2008

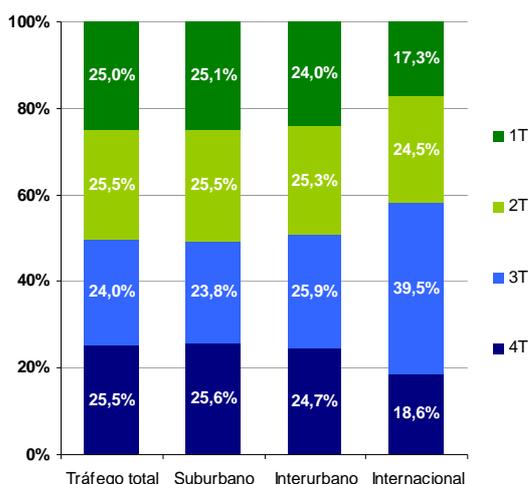


### 4 - Sazonalidade dos Movimentos de Passageiros

Dada a regularidade dos movimentos nacionais do tráfego ferroviário pesado, todos os trimestres denotam uma importância relativa bastante próxima, sensivelmente 25%. A exceção a esta

situação ocorre no tráfego internacional o qual se concentra sobretudo no terceiro trimestre, reflexo dos movimentos relacionados com as férias/lazer.

**Figura 24 – Distribuição relativa dos movimentos de passageiros por trimestre, por tipo de tráfego, Acumulado 2004-2008**



## C – TRÁFEGO FERROVIÁRIO LIGEIRO

### 1 - Dinâmica recente do tráfego ferroviário ligeiro

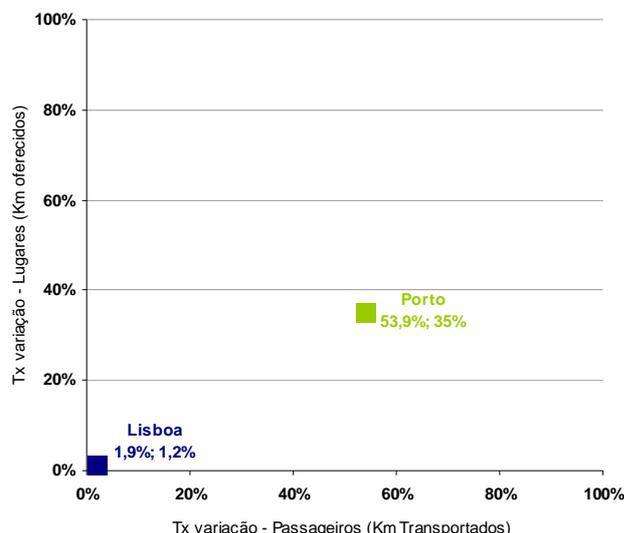
A abertura crescente de linhas no metropolitano no Porto traduziu-se nos últimos anos no crescimento acentuado do movimento de passageiros transportados, tendo passado de 9 845 milhares, em 2004 para 51 480 milhares, em 2008. Relativamente a Lisboa o movimento de passageiros no metropolitano apresenta um comportamento estável na ordem dos 180 000 milhares de passageiros, embora desde 2005 se registre uma diminuição no movimento de passageiros.

**Quadro 4 – Movimento de passageiros transportados nos sistemas de metropolitano de Lisboa e Porto - 2004-2008**

Ano	Passageiros transportados (10 <sup>3</sup> )		
	Total	Lisboa	Porto
2004	190 091	180 246	9 845
2005	203 861	185 380	18 481
2006	222 589	183 950	38 639
2007	229 264	179 687	49 577
2008	230 822	179 342	51 480

Em ambos os sistemas metropolitanos verificou-se um crescimento mais acentuado do ritmo da procura (Passageiros km transportados), comparativamente com a oferta (Lugares km oferecidos). Se no caso de Lisboa a procura cresceu, em termos médios 1,9% ao ano e a oferta pouco mais de 1% (1,2%), já no caso do Porto os valores atingiram um crescimento médio anual de dois dígitos, respectivamente, 53,9% e 35,3%.

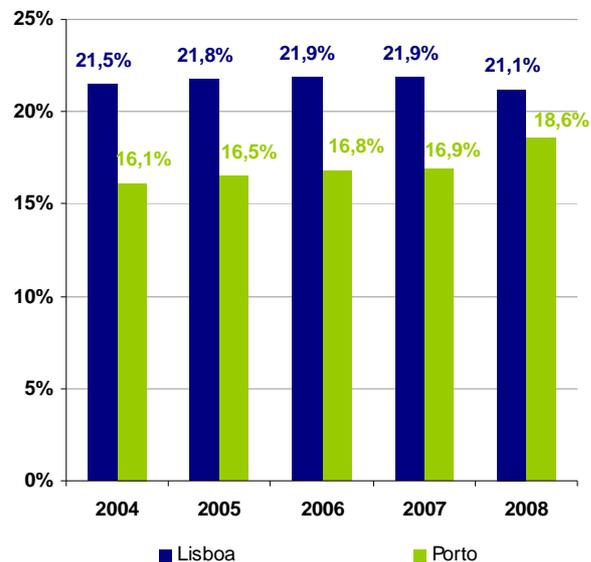
**Figura 25 – Taxas de variação da oferta e da procura nos sistemas de metropolitano de Lisboa e Porto - 2004 -2008**



A taxa de utilização, obtida pelo quociente entre os passageiros-km transportados e os lugares-km oferecidos, no sistema metropolitano de Lisboa tem

denotado uma tendência estável, próxima dos 21%, enquanto que no Porto, dada a sua implantação ainda recente, a taxa de utilização regista, desde 2004, um aumento consistente, fixando-se, em 2008, nos 18,6%.

**Figura 26 – Taxas de utilização por sistema de metropolitano – 2004 a 2008**



**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.

**Índice de Herfindahl:** 
$$H_k = \sum_{i=1}^I \left( \frac{x_{ik}}{x_k} \right)^2, \quad H_k \in \left[ \frac{1}{I}, 1 \right]$$

O índice de Herfindahl permite evidenciar o grau de concentração espacial do tráfego num determinado ano  $k$  numa região  $i$ . O seu limite inferior, depende do número total de regiões e corresponde a uma situação de concentração espacial mínima do tráfego, isto é, o tráfego encontra-se igualmente distribuído pelo conjunto das  $I$  regiões consideradas. O limite superior do índice representa uma situação de máxima concentração espacial, resultando do facto do tráfego do ano  $k$  ter a sua origem/destino presente numa única das  $I$  regiões analisadas.