

## TRANSPORTES EM FOCO

2005 a 2009

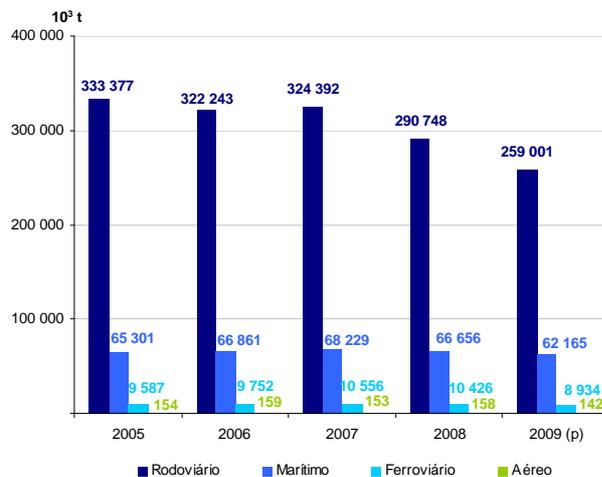
## Transporte de mercadorias em quebra desde 2008

Nos últimos 5 anos verificaram-se duas tendências opostas no transporte de mercadorias em Portugal: crescimento até 2007 e contracção após esse ano. Nos modos ferroviário e rodoviário, mais de 90% do total de mercadorias transportadas referiram-se a tráfego nacional. A União Europeia constituiu o mercado de origem predominante na entrada de mercadorias nos modos rodoviário, ferroviário e aéreo, enquanto no modo marítimo foi África a assumir a maior quota relativa. As categorias "Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório", "Outros produtos minerais não metálicos" e "Coque e produtos petrolíferos refinados", representaram mais de metade do total de mercadorias movimentadas, em 2009, nos diferentes modos de transporte.

## 1 – Actividade recente dos diferentes modos de transporte

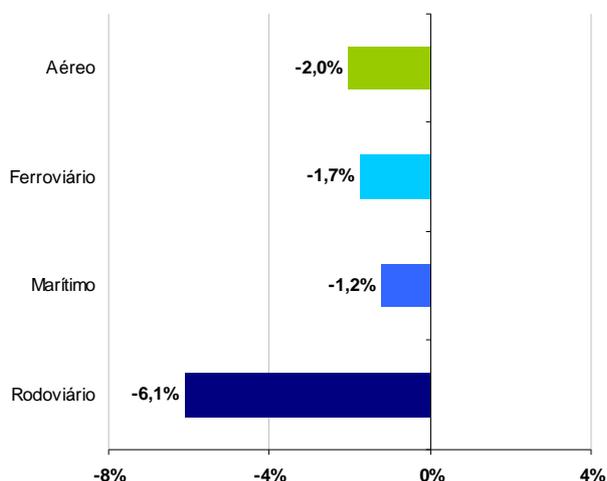
A tendência recente do total de mercadorias transportadas nos diferentes modos de transporte, apresentou duas tendências distintas: crescimento até 2007 e contracção em 2008 e 2009. O ano de 2008 marcou a inversão na dinâmica de crescimento verificada desde 2005, com o modo rodoviário a registar a maior quebra (-10,4%) no total de mercadorias transportadas, seguindo-se os modos marítimo (-2,3%) e ferroviário (-1,2%). Em 2009, todos os modos de transporte continuaram com quebras, com valores particularmente expressivos nos modos ferroviário (-14,3%), rodoviário (-10,9%) e aéreo (-10,2%).

Figura 1 – Total de toneladas transportadas por modo de transporte, em 2005 -2009 (p)



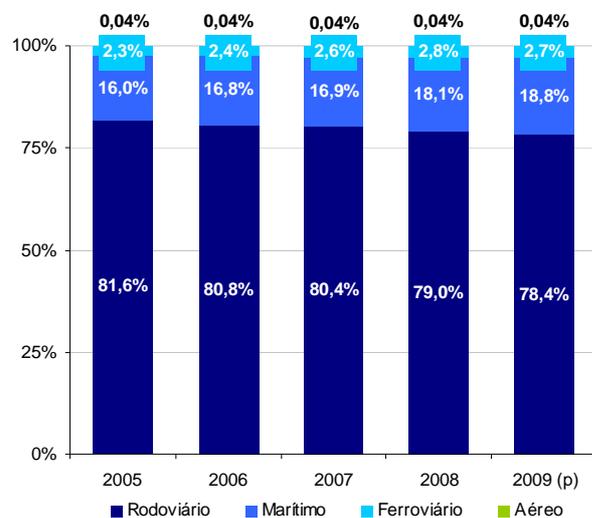
Entre 2005 e 2009, em termos médios anuais, o modo rodoviário apresentou uma taxa de variação de -6,1% no total de mercadorias transportadas, e o modo marítimo apresentou uma variação também negativa, embora de menor amplitude: -1,2%.

**Figura 2 – Taxa de variação média anual do total de toneladas transportadas por modo de transporte, 2005-2009 (p)**



Nos últimos anos tem-se assistido a uma relativa estabilidade nas quotas relativas do transporte de mercadorias em Portugal nos diferentes modos. No período em análise, o modo rodoviário perdeu 3,2 p.p. no peso relativo do total de mercadorias transportadas, enquanto que o modo marítimo cresceu 2,8 p.p. e o modo ferroviário aumentou 0,4 p.p..

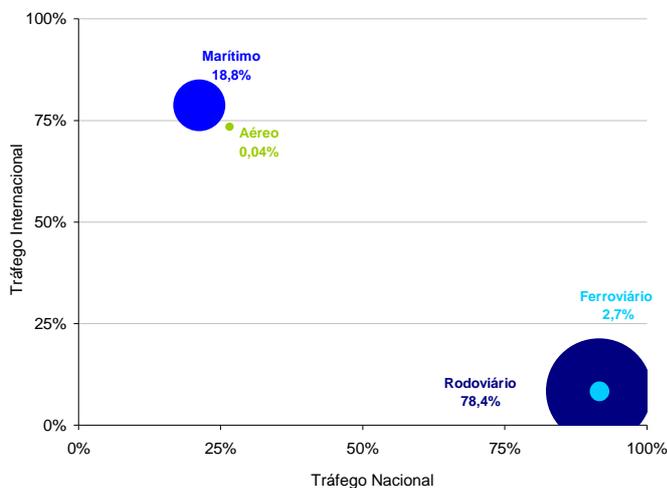
**Figura 3 – Quota de mercado do total de toneladas transportadas por modo de transporte, 2005-2009 (p)**



## 2 – Tipo de Tráfego

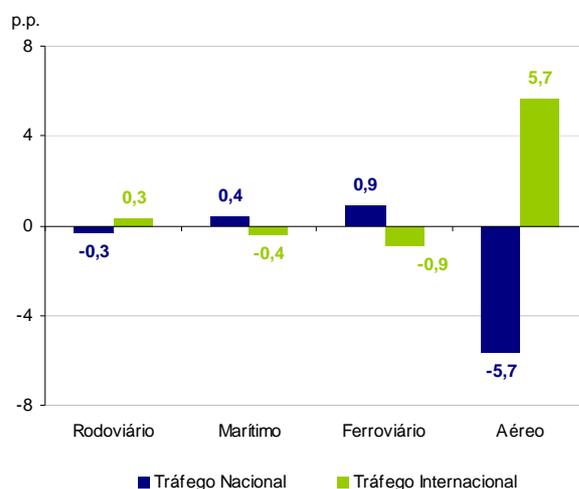
Em 2009, de entre os diferentes modos de transporte, os modos rodoviário e ferroviário foram aqueles onde o total de mercadorias carregadas em tráfego nacional registou o maior peso relativo, 91,6% e 91,7%, respectivamente. Pelo contrário, os modos marítimo e aéreo, os quais representaram aproximadamente 19% do total de mercadorias movimentadas em 2009, apresentaram uma predominância de movimentos de mercadorias em tráfego internacional, com este tipo de tráfego a representar 78,8% no caso do modo marítimo e 73,4% no modo aéreo.

**Figura 4 – Estrutura do tipo de tráfego por modo de transporte - 2009 (p)<sup>1</sup>**



No último quinquénio, a análise do movimento de mercadorias por tipo tráfego dos diferentes modos de transporte revela que os modos ferroviário e marítimo apresentaram um crescimento na importância relativa do tráfego nacional, 0,9 p.p. e 0,4 p.p., respectivamente, enquanto que nos modos rodoviário e aéreo sucedeu o contrário, sendo mais expressiva a quebra no caso do modo aéreo, com uma redução de 5,7 p.p..

**Figura 5 – Variação da importância relativa de cada tipo de tráfego por modo de transporte, em pontos percentuais, 2005 – 2009 (p)<sup>2</sup>**



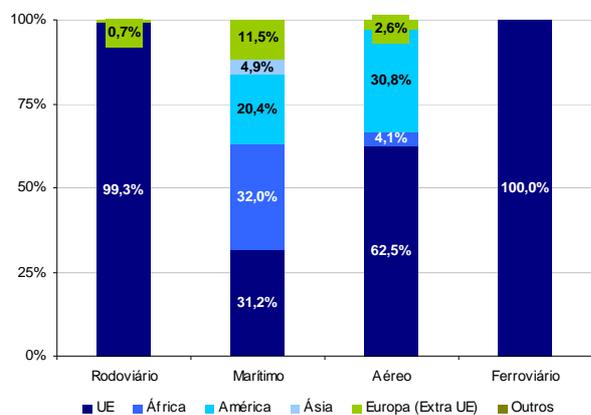
### 3 – Transporte Internacional

Em 2009, a UE correspondia ao mercado de origem predominante dos movimentos de mercadorias descarregadas em Portugal no modo rodoviário e no modo ferroviário, com um peso relativo de 99,3% e 100%, respectivamente. No modo aéreo a UE também assumiu a posição dominante enquanto mercado de origem do total de mercadorias descarregadas, com uma importância relativa de 62,5%, seguindo-se a América (30,8%) e a Europa extra UE (2,6%) nas posições imediatamente seguintes. O modo marítimo foi aquele que denotou uma maior heterogeneidade de proveniências das mercadorias descarregadas, com o mercado africano a registar a maior quota relativa (32%), seguindo-se a UE (31,2%) e a América (20,4%).

<sup>1</sup> A inexistência de informação para 2009 no modo ferroviário com exceção para o total de mercadorias transportadas levou a que fossem utilizados os pesos relativos de 2008.  
Transportes em Foco – Junho de 2010

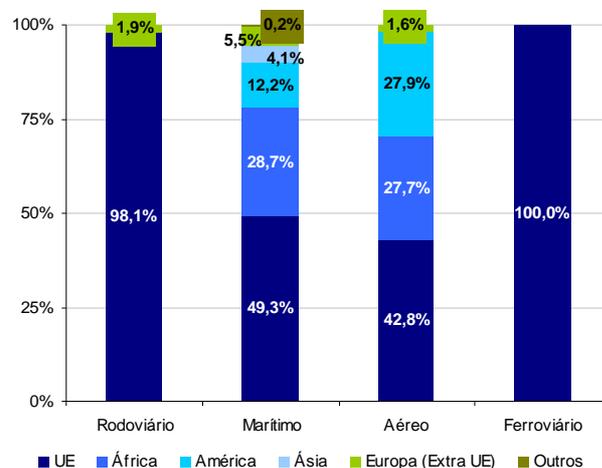
<sup>2</sup> No caso do modo ferroviário o período considerado foi de 2005 a 2008.

**Figura 6 – Estrutura de mercados de origem, por modo de transporte, avaliado em total de toneladas transportadas - 2009 (p)**



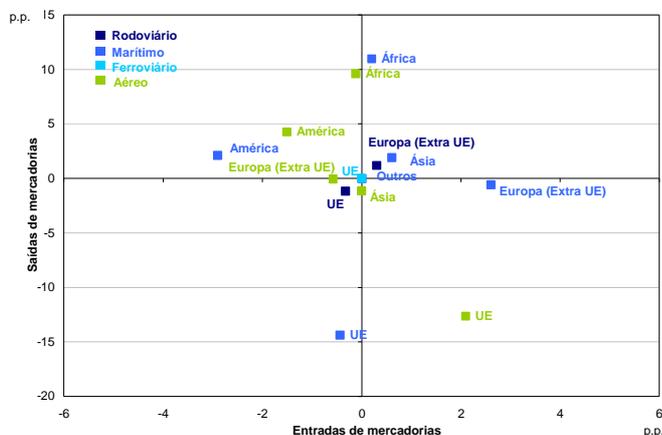
A UE registou igualmente uma posição dominante no que respeita ao mercado de destino das mercadorias carregadas em Portugal nos diferentes modos de transporte, com pesos particularmente expressivos no caso do modo rodoviário (98,1%) e do modo ferroviário (100%). No modo marítimo, a UE constituiu o destino de 49,3% do total de mercadorias carregadas em Portugal, enquanto África recolheu 28,7% do total de mercadorias e a América 12,2%. Em 2009, no modo aéreo, o mercado da UE representou 42,8% do total de mercadorias carregadas em Portugal, seguindo-se o mercado americano (27,9%) e o mercado africano (27,7%).

**Figura 7 – Estrutura de mercados de destino, por modo de transporte, avaliado em total de toneladas transportadas - 2009 (p)**



Nos últimos 5 anos, no modo rodoviário, o mercado da UE apresentou uma ligeira quebra tanto enquanto origem, como destino das mercadorias transportadas para/de Portugal. Os mercados africano e americano foram aqueles que mais cresceram enquanto destino das mercadorias transportadas pelo modo marítimo, 11 p.p. e 2,1 p.p., respectivamente. A UE aumentou a quota relativa enquanto mercado de origem das mercadorias transportadas no modo aéreo (+2,1 p.p.), tendo sucedido a situação oposta enquanto mercado de destino (-12,6 p.p.).

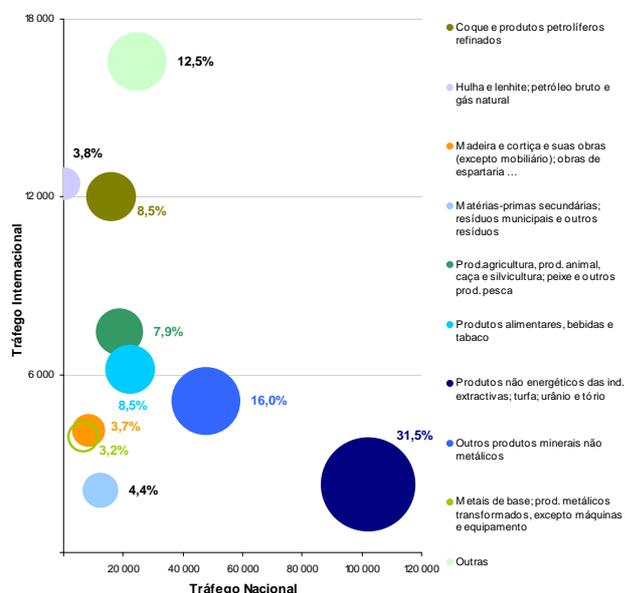
**Figura 8 – Variação de quota de mercado, em pontos percentuais, dos mercados de origem e de destino, por direcção de tráfego – 2009 (p)-2005**



#### 4 – Distribuição do tipo de mercadorias transportadas

A categoria “Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório” (31,5%), “Outros produtos minerais não metálicos” (16%) e “Coque e produtos petrolíferos refinados” (8,5%), representaram mais de metade do total de mercadorias movimentadas, em 2009, nos diferentes modos de transporte em análise. Em termos de tráfego nacional, as categorias já referidas acrescidas de “Produtos alimentares, bebidas e tabaco”, representaram 72,6% do total de mercadorias movimentadas. Relativamente ao tráfego internacional as três categorias dominantes, nomeadamente, “Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural”, “Coque e produtos petrolíferos refinados” e “Produtos da agricultura, produção animal, caça e silvicultura; peixe e outros produtos da Pesca”, assumiram uma importância relativa de 44,2% no movimento total de mercadorias.

**Figura 9 – Total de mercadorias transportadas por tipo de tráfego e categoria de mercadoria em total de toneladas transportadas - 2009 (p)<sup>3</sup>**

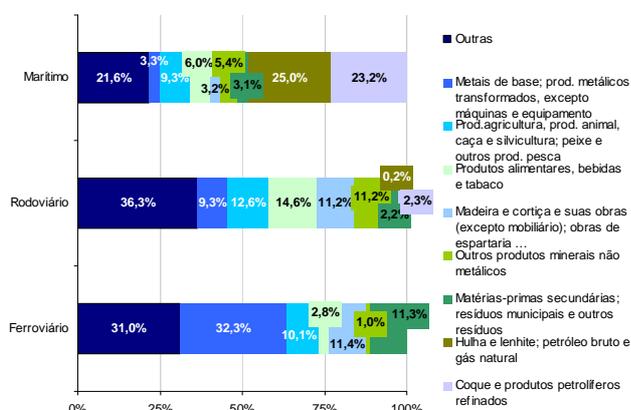


A análise da distribuição das categorias de mercadorias movimentadas, em tráfego internacional, por modo de transporte, revela uma concentração relativa de algumas categorias em alguns modos de transporte. Em 2009, as categorias “Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural” e “Coque e produtos petrolíferos refinados” foram transportadas essencialmente no modo marítimo, representando 48,2% do total de mercadorias movimentadas neste modo, sendo que no caso do modo rodoviário a percentagem foi de apenas 2,5%. No modo ferroviário a categoria mais relevante em termos de total de toneladas movimentadas foram os “Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento” (32,3%), seguida da “Madeira e

<sup>3</sup> Não está incluído o modo aéreo.

cortiça e suas obras” (11,4%). Relativamente ao modo rodoviário, quatro categorias apresentaram um peso relativo superior a 10% do total de toneladas transportadas; caso dos “Produtos alimentares, bebidas e tabaco” (14,6%), “Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca” (12,6%), “Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados” (11,2%) e “Outros produtos minerais não metálicos” (11,2%).

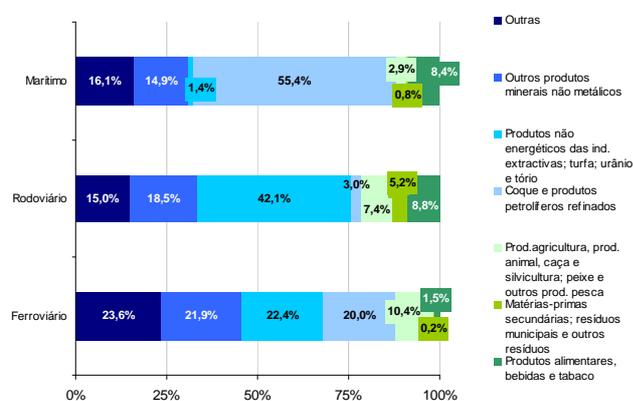
**Figura 10 – Distribuição por categoria de mercadoria e modo de transporte - Tráfego Internacional - 2009 (p)<sup>4</sup>**



Comparativamente com o tráfego internacional, o movimento de mercadorias em território nacional, revela um maior grau de concentração relativa num número circunscrito de mercadorias, no caso dos modos rodoviário e marítimo. No modo marítimo predominou o transporte de mercadorias das categorias “Coque e produtos petrolíferos

refinados” (55,4%) e “Outros produtos minerais não metálicos” (14,9%). Já nos modos ferroviário e rodoviário as duas categorias mais relevantes em termos de total de mercadorias transportadas foram os “Produtos não energéticos das ind. extractivas; turfa; urânio e tório” e “Outros produtos minerais não metálicos”.

**Figura 11 – Distribuição por categoria de mercadoria e modo de transporte - Tráfego Nacional - 2009 (p)<sup>5</sup>**



## 5 – Análise regional

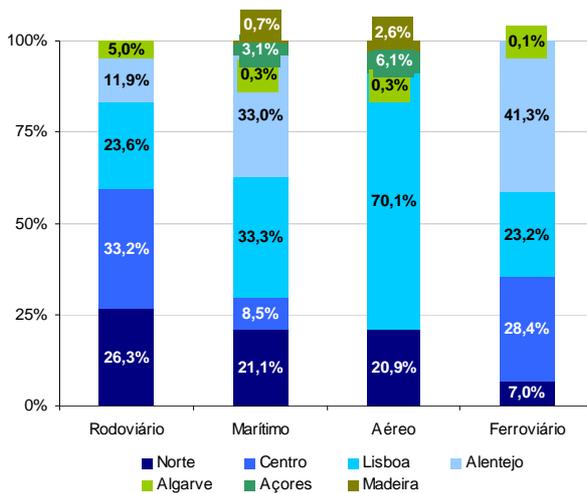
Em 2009, a região Centro constituiu a origem de 33,2% do total das mercadorias carregadas no modo rodoviário, percentagem que foi de 28,4% no modo ferroviário e 8,5% no modo marítimo. A região de Lisboa assumiu uma posição dominante enquanto origem das mercadorias carregadas nos modos marítimo, com um peso relativo de 33,3% e no modo aéreo, representando mais de 70% do total de mercadorias carregadas neste modo. O Alentejo representou 41,3% do total de mercadorias carregadas no modo ferroviário, sendo a região

<sup>4</sup> No modo ferroviário são disponibilizados os valores de 2008. Transportes em Foco – Junho de 2010

<sup>5</sup> No modo ferroviário são disponibilizados os valores de 2008. 6/8

dominante. Relativamente às Regiões Autónomas, os Açores constituíram a origem das mercadorias carregadas, nos modos marítimo e aéreo, numa proporção em mais do dobro da verificada na Madeira. Destaque-se ainda a posição residual que o Algarve apresentou nos modos marítimo, aéreo e ferroviário, sendo igualmente a menos importante no modo rodoviário.

**Figura 12 - Distribuição do total de mercadorias carregadas por NUTS II de origem - 2009<sup>6,7</sup>**



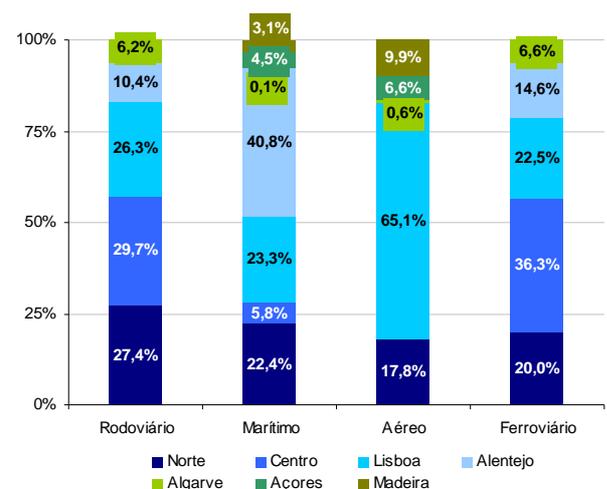
No modo rodoviário, as regiões Norte, Centro e Lisboa constituíram o destino de 83,4% do total de mercadorias descarregadas no país, em 2009. Os portos localizados no Alentejo asseguraram 40,8% do total de mercadorias descarregadas no país, enquanto os portos de Lisboa e do Norte, contribuíram para, respectivamente, 23,3% e

<sup>6</sup> No modo rodoviário e no modo ferroviário, face à indisponibilidade de informação referente ao ano de 2009 foi utilizada informação de 2008.

<sup>7</sup> Nos modos marítimo e aéreo afectou-se a NUTS II de origem em função da localização do porto ou do aeroporto, respectivamente.

22,4%. No modo aéreo, o aeroporto de Lisboa destacou-se claramente como o destino dominante ao nível do total de mercadorias descarregadas, com uma importância relativa de 65,1%. O modo ferroviário, a par do rodoviário, foi o que apresentou um maior equilíbrio na distribuição do total das mercadorias descarregadas entre as regiões nacionais, evidenciando-se o Centro enquanto destino primordial das mercadorias com um peso relativo de 36,3%.

**Figura 13 - Distribuição do total de mercadorias descarregadas por NUTS II de destino - 2009<sup>8,9</sup>**



<sup>8</sup> No modo rodoviário e no modo ferroviário, face à indisponibilidade de informação referente ao ano de 2009, foi utilizada informação de 2008.

<sup>9</sup> Nos modos marítimo e aéreo afectou-se a NUTS II de destino em função da localização do porto ou do aeroporto, respectivamente.

**Quadro 1 – Perfil dos Modos de Transporte – 2009 (p)**

ANO: 2009	MODO DE TRANSPORTE							
	Rodoviário		Marítimo		Ferroviário		Aéreo	
TOTAL DE MERCADORIAS MOVIMENTADAS (10 <sup>3</sup> toneladas)	259 001		62 165		8 934		142	
Taxa variação média anual (2009 - 2005)	-6,1%		-1,2%		-1,7%		-2,0%	
<b>TIPO DE TRÁFEGO</b>								
Nacional (%)	91,6%		21,2%		91,7%		26,6%	
Internacional (%)	8,4%		78,8%		8,3%		73,4%	
<b>TRÁFEGO NACIONAL</b>								
Principal região (NUTS II) de Origem (%)	Centro	32,9% *	Alentejo	50,0%	Alentejo	42,5% *	Lisboa	61,4%
Principal região (NUTS II) de Destino (%)	Centro	29,7% *	Norte	28,5%	Centro	35,7% *	Madeira	37,0%
Principal categoria de Mercadoria (%)	Produtos não energéticos das ind. extractivas; turfa: urânio e tório		42,1% *	Coque e produtos petrolíferos refinados		55,4%	Produtos não energéticos das ind. extractivas; turfa: urânio e tório	
Principal categoria de Mercadoria (%)		42,1% *		55,4%		22,4% *		n.d.
<b>TRÁFEGO INTERNACIONAL</b>								
<b>Entrada de Mercadorias</b>								
Principal região (NUTS II) de Destino (%)	Norte	33% *	Alentejo	46,6%	Centro	47,2%	Lisboa	76,4%
Principal categoria de Mercadoria Entrada (%)	Prod.agricultura, prod. animal, caça e silvicultura; peixe e outros prod. Pesca		13,4% *	Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural		34,5%	Metais de base; prod. metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	
Principal mercado de origem (%)	UE		99,3%	África		32,0%	UE	
<b>Saída de Mercadorias</b>								
Principal região (NUTS II) de Origem (%)	Centro	40,6% *	Lisboa	39,0%	Centro	45,9% *	Lisboa	73,3%
Principal categoria de Mercadoria Saída (%)	Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário) e obras de espartaria		15,7% *	Outros produtos minerais não metálicos		18,1%	Prod.agricultura, prod. animal, caça e silvicultura; peixe e outros prod. Pesca	
Principal mercado de destino (%)	UE		98,1%	UE		49,3%	UE	

\* Valores de 2008

## NOTAS METODOLÓGICAS

Os dados disponibilizados referentes ao ano de 2009 apresentam um carácter provisório.

O total de mercadorias movimentado pelo conjunto dos modos de transporte corresponde ao somatório das mercadorias movimentadas em cada um dos modos e não tem 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).

A indisponibilidade de informação, para o ano de 2009, nos modos rodoviário e ferroviário em algumas das variáveis analisadas levaram a que fossem apresentados os valores referentes ao ano de 2008.