

ACTIVIDADE DOS TRANSPORTES

I. Transporte marítimo, aéreo e ferroviário (2º trimestre de 2010)

II. Transporte de mercadorias (1º trimestre de 2010)

Actividade dos transportes mantém recuperação no 2º trimestre do ano

No 2º trimestre de 2010, movimentaram-se 7,4 milhões de passageiros nos aeroportos nacionais, o que representa um crescimento homólogo de 1,2%. Também os passageiros movimentados por metropolitano (+4,6%) e por vias navegáveis interiores (+1,1%) registaram um aumento, contrariamente ao movimento de passageiros por via ferroviária pesada que se manteve em contracção (-0,8% em termos homólogos). O transporte de mercadorias apresentou um crescimento nos diferentes modos, com variações de 3,5% no modo marítimo, 12% no aéreo e 8,9% no ferroviário, face ao período homólogo. No 1º trimestre de 2010, o total de mercadorias transportadas pelo modo rodoviário ascendeu a 56 471 milhares de toneladas (-21% face a 2009).

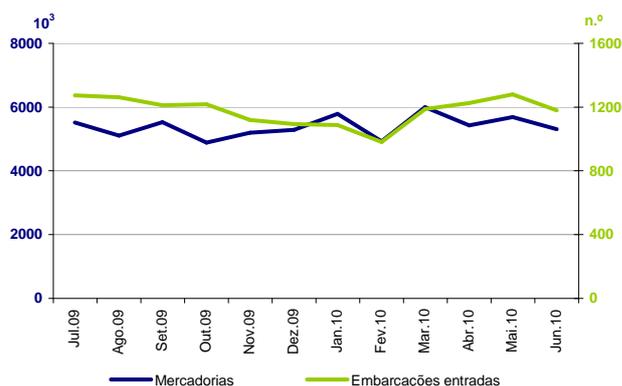
I. TRANSPORTE MARÍTIMO, AÉREO E FERROVIÁRIO (2.º trimestre de 2010)

I.1 Movimento nos portos marítimos

No 2º trimestre de 2010 registou-se uma evolução positiva na actividade dos portos marítimos nacionais, mantendo a tendência do trimestre anterior. Apesar do número de embarcações entradas ter diminuído -3,6%, em termos homólogos, verificaram-se aumentos tanto no total da arqueação bruta das embarcações entradas (+3,4%), como no total de mercadorias movimentadas (+3,5%). Em termos homólogos, o mês de Abril foi o que apresentou um maior ritmo de crescimento na tonelage de mercadorias movimentadas, com uma taxa de 11,2%, enquanto que o mês de Maio foi o que denotou o maior

acréscimo na tonelage de arqueação bruta das embarcações entradas, com +8,3% face ao período homólogo.

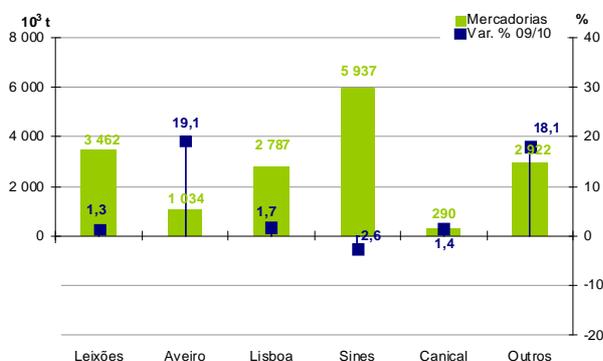
Figura 1 – Mercadorias e Embarcações entradas nos portos marítimos nacionais



Entre Abril e Junho de 2010, os três principais portos nacionais apresentaram diferentes

comportamentos no movimento total de mercadorias, em termos homólogos, registando-se ligeiros aumentos em Lisboa (+1,7%) e Leixões (+1,3%), mas um decréscimo no porto de Sines (-2,6%). Salienta-se ainda o aumento de 19,1% no movimento de mercadorias em Aveiro. O porto do Caniçal também registou um ligeiro aumento de 1,4% nas mercadorias movimentadas.

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



No 2º trimestre de 2010, a análise do movimento de mercadorias por tipo de tráfego revela um crescimento homólogo equilibrado entre o tráfego nacional (+3,2%) e o tráfego internacional (+3,5%). Sines foi o único dos três portos principais a apresentar uma taxa de variação negativa em ambos os tipos de tráfego, embora a quebra verificada no tráfego internacional, o seu tipo de tráfego mais importante, tenha sido muito ligeira (-0,8%). Já os portos de Lisboa e de Leixões denotaram dinâmicas distintas no tráfego nacional de mercadorias, verificando-se um aumento de 0,9% em Leixões e uma diminuição de 23,3% em Lisboa, e semelhantes no tráfego internacional de

mercadorias com aumentos de 1,4% e 7%, respectivamente.

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

Tipos de tráfego	Nacional	Internacional	Nacional	Internacional
	2.º T 2010 (10 ³ t)		Var 09/10 (%)	
Total	3 516	12 916	3,2	3,5
Leixões	706	2 756	0,9	1,4
Aveiro	63	971	-20,3	23,1
Lisboa	366	2 421	-23,3	7,0
Sines	903	5 034	-11,6	-0,8
Caniçal	284	6	7,2	-71,4
Outros	1 194	1 728	37,9	7,4

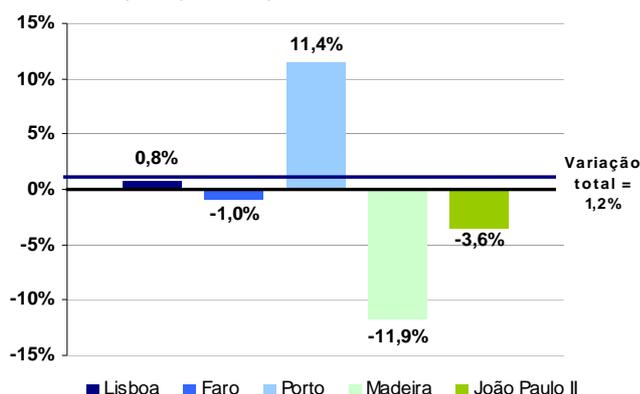
I.2 Movimento nos aeroportos

No 2.º trimestre de 2010, a actividade nos aeroportos nacionais prosseguiu a recuperação iniciada no último trimestre de 2009: por um lado, as aeronaves aterradas evidenciaram uma melhoria de 3,8%; por outro lado, o número de passageiros transportados continuou a registar um aumento (+1,2%), também em termos homólogos. Acompanhando a dinâmica de crescimento do movimento de passageiros, o movimento de carga e correio do conjunto da infra-estrutura aeroportuária do país apresentou uma variação homóloga de 12%.

No período em análise, os aeroportos de Lisboa e do Porto foram os únicos a registar crescimentos homólogos positivos no movimento de passageiros, com taxas de variação de 0,8% e 11,4%, respectivamente. O aeroporto de Faro voltou a apresentar uma diminuição no número de passageiros movimentados (-1,0% face ao período homólogo), retomando as prestações negativas registadas ao longo de 2009. Nas Regiões Autónomas, o movimento de passageiros evidenciou, igualmente, uma contracção. Assim, enquanto que o aeroporto João Paulo II terminou o

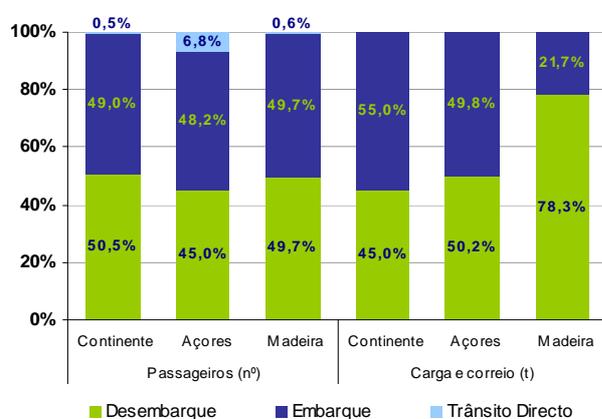
trimestre com uma diminuição de 3,6%, o aeroporto do Funchal, ainda em resultado do desastre natural ocorrido na Região Autónoma da Madeira, continuou a exibir quebras de maior amplitude no movimento de passageiros (-11,9%).

Figura 3 – Variação homóloga (%) do movimento de passageiros nos principais aeroportos nacionais – 2.º T 2010



O número de passageiros que embarcaram nos aeroportos nacionais no 2.º trimestre de 2010 (3,7 milhões) aproximou-se do número de passageiros que desembarcaram (3,6 milhões), contabilizando-se um total de 72,9 milhares de passageiros em trânsito directo.

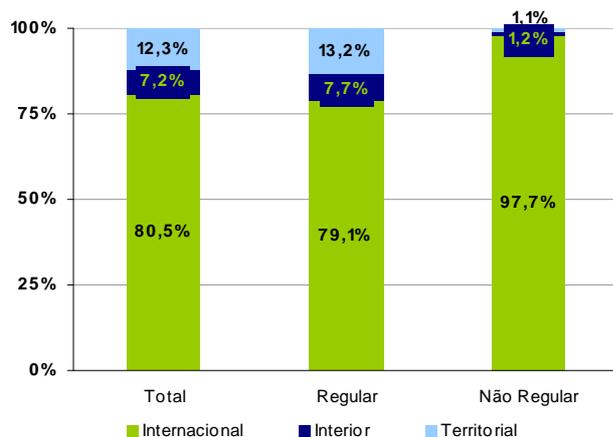
Figura 4 – Estrutura de movimento de passageiros, carga e correio nos aeroportos nacionais, por sentido – 2.º T 2010



Entre Abril e Junho de 2010, 80,5% dos passageiros que utilizaram os aeroportos nacionais tiveram

como origem ou destino aeroportos localizados no estrangeiro. Esta situação foi preponderante nos voos não regulares onde a proporção de passageiros de ou para aeroportos estrangeiros atingiu os 97,7%, enquanto que nos voos regulares a percentagem foi de 79,1%. Complementarmente, o movimento de passageiros em tráfego nacional fixou-se em 19,5%, correspondendo 12,3% ao tráfego entre o Continente e as Regiões Autónomas ou entre as Regiões Autónomas (tráfego territorial) e 7,2% 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 – 2.º T 2010

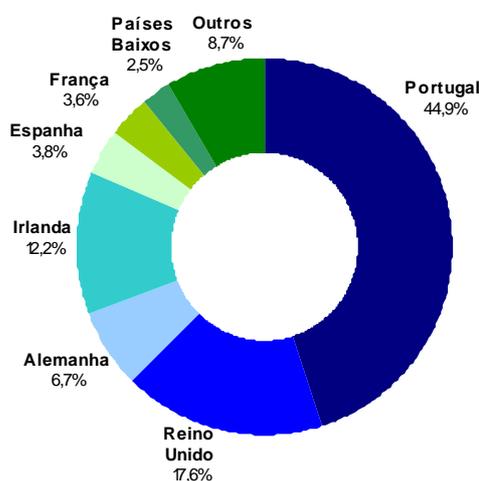


No período em análise, 59,2% do total de passageiros em tráfego internacional destinava-se ou era proveniente do Espaço Schengen, evidenciando um acréscimo 0,1 p.p. em relação ao período homólogo e um decréscimo de 4,4 p.p. face ao trimestre anterior. A União Europeia – não Schengen e os outros territórios representaram, respectivamente, 26,4% e 14,4% dos movimentos.

No 2.º trimestre de 2010, mais de metade dos passageiros (55,1%) foram transportados por

operadores estrangeiros. Destes, os operadores britânicos, irlandeses e alemães foram os mais representados, assegurando o transporte a mais de um terço do total de passageiros. Face ao período homólogo de 2009, o peso relativo dos operadores irlandeses no total de passageiros movimentados aumentou 3,8 p.p., enquanto que o dos operadores britânicos e alemães diminuiu 1,8 p.p. e 1 p.p., respectivamente.

Figura 6 – Estrutura de movimento de passageiros nos aeroportos nacionais, por nacionalidade dos operadores – 2.º T 2010



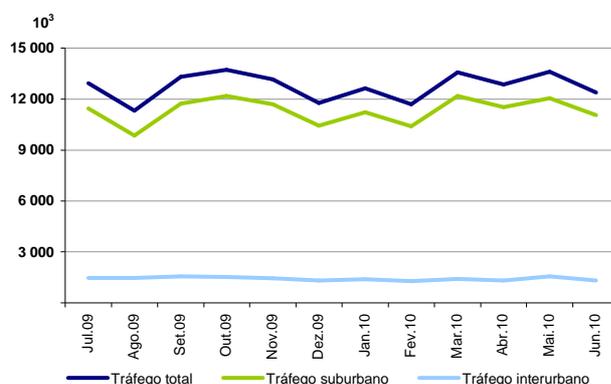
I.3 Movimento no transporte ferroviário

O 2º trimestre de 2010 continuou a evidenciar duas dinâmicas distintas na actividade do transporte ferroviário: o movimento de passageiros manteve-se em quebra (-0,8% em termos homólogos), embora a um ritmo inferior ao do trimestre anterior (-1,5%); o movimento de mercadorias voltou a registar uma melhoria homóloga (8,9%), superior em 2,2 p.p. face à verificada no trimestre anterior.

Entre Abril e Junho de 2010, o sistema de transporte ferroviário pesado assegurou o movimento de 38,8 milhões de passageiros, o

equivalente a menos 300 mil passageiros face ao período homólogo. A rede suburbana, a qual representou 89,1% tráfego total, exibiu a menor quebra homóloga (-0,4%) enquanto que a rede interurbana, com um movimento total de 4,2 milhões de passageiros, registou uma quebra de 3,9%. Por fim, o tráfego internacional contraiu-se 5,3%, ascendendo a 36 mil passageiros no período em análise.

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

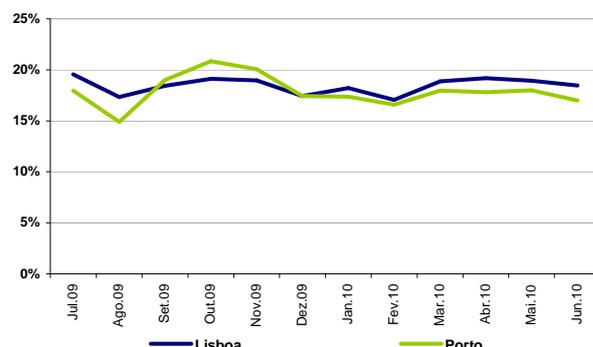


Nos meses de Abril e Maio de 2010 foram transportados 1,49 milhões de toneladas de mercadorias pelo sistema de transporte ferroviário pesado, mais 0,12 milhões do que em igual período de 2009. No mesmo período, o volume de transporte de mercadorias totalizou 317 milhões de toneladas-quilómetro, ou seja, -4,6% face a 2009.

Entre Abril e Junho de 2010, os sistemas de Metropolitano de Lisboa e do Porto transportaram 61 milhões de passageiros, o que representa um acréscimo homólogo de 4,6%. Para o crescimento da actividade contribuíram ambos os sistemas metropolitanos com aumentos muito semelhantes: 4,7% no Metropolitano de Lisboa e 4,5% no Metropolitano do Porto. Em termos globais, o

Metropolitano de Lisboa continuou a movimentar um maior número de passageiros (47 milhões) comparativamente ao Metropolitano do Porto (14 milhões). No 2.º trimestre do ano, a taxa de utilização de lugares oferecidos no Metropolitano de Lisboa fixou-se em 18,9% e no Metropolitano do Porto em 17,6%, valores que, embora revelem reduções em termos homólogos, representam melhorias em relação ao trimestre anterior.

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			
		Abr.10	Mai.10	Jun.10	2.ºT 10	Abr.10	Mai.10	Jun.10	2.ºT 10
TRANSPORTE MARÍTIMO E FLUVIAL									
Movimento nos Portos Marítimos (a)									
Embarcações entradas	nº	1 226	1 280	1 180	3 686	1,9	0,1	-12,1	-3,6
Dimensão das embarcações entradas	10 ³ GT	14 967	15 097	12 433	42 497	3,0	8,3	-1,7	3,4
Mercadorias movimentadas	10 ³ t	5 433	5 691	5 308	16 432	11,2	6,4	-6,0	3,5
Passageiros nas vias navegáveis interiores	10 ³	2 561	2 653	2 703	7 917	0,3	2,8	0,2	1,1
TRANSPORTE AÉREO									
Movimentos nos Aeroportos									
Aeronaves aterradas									
Continente	nº	8 784	10 011	10 632	29 427	-5,5	3,0	12,3	3,3
R. A. Madeira	nº	1 088	1 051	1 107	3 246	-1,4	-0,4	4,3	0,8
R. A. Açores	nº	1 667	1 459	1 652	4 778	12,9	2,2	12,5	9,3
Passageiros									
Embarcados	10 ³	2 189	2 515	2 704	7 408	-8,8	3,8	8,3	1,2
Desembarcados	10 ³	1 060	1 233	1 333	3 626	-9,6	3,9	8,2	1,0
Trânsito directo	10 ³	1 099	1 258	1 352	3 710	-9,3	3,1	8,3	0,8
Carga e correio									
Embarcados	t	12 087	13 990	13 858	39 935	1,0	14,1	21,5	12,0
Desembarcados	t	6 393	7 362	7 299	21 053	9,1	24,4	31,2	21,4
Desembarcados	t	5 694	6 629	6 559	18 882	-6,8	4,5	12,2	3,2
TRANSPORTE FERROVIÁRIO									
Transporte Ferroviário Pesado									
Passageiros transportados (b)									
Suburbano	10 ³	12 856	13 607	12 378	38 841	-2,3	2,7	-2,8	-0,8
Interurbano	10 ³	11 521	12 051	11 039	34 611	-1,9	2,9	-2,2	-0,4
Interurbano	10 ³	1 323	1 547	1 324	4 194	-5,5	1,4	-7,9	-3,9
Mercadorias transportadas	t	699 215	788 980	x	x	3,6	14,0	x	x
Mercadorias transportadas	10 ⁶ tKm	151	166	x	x	-8,3	-0,9	x	x
Transporte por Metropolitano									
Passageiros transportados									
Lisboa	10 ³	20 413	21 401	19 150	60 964	4,9	6,3	2,6	4,6
Lisboa	10 ³	15 813	16 332	14 854	46 999	4,6	6,7	2,6	4,7
Porto	10 ³	4 600	5 069	4 296	13 965	6,1	5,0	2,4	4,5

Fonte: INE, Actividade de Transportes - Agosto 2010

(a) Os portos de Aveiro, Cais do Pico, Faro, Figueira da Foz, Horta, Lajes das Flores, Ponta Delgada, Portimão, Praia da Graciosa, Praia da Vitória, Setúbal e Velas apresentam alguns dados estimados.

(b) Inclui tráfego Internacional

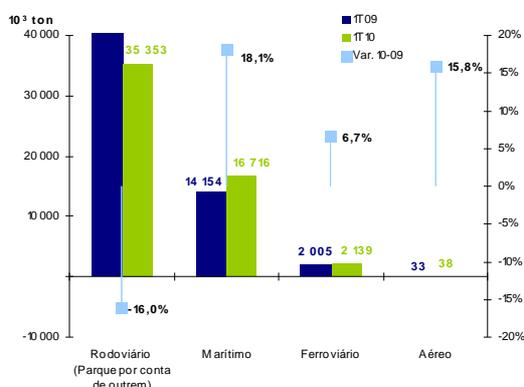
x - Dado não disponível

II. TRANSPORTE DE MERCADORIAS (1º trimestre de 2010)

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

No 1º trimestre de 2010, o conjunto dos diferentes modos de transporte movimentaram¹ um total de 54 246 mil toneladas de mercadorias no Continente, uma quebra de 6,9% comparativamente com o mesmo período do ano anterior. Após ter apresentado um ligeiro acréscimo na actividade no 4º trimestre de 2009 (+1%), o modo rodoviário decresceu no período de Janeiro a Março de 2010 (-16%) para um total de 35 353 milhares de toneladas transportadas, asseguradas pelo **transporte por conta de outrem**. Em oposição, todos os outros modos de transporte registaram acréscimos, com especial relevo para o modo marítimo que registou um forte aumento na sua actividade, apresentando uma taxa de variação homóloga de +18,1%, e para o modo aéreo com um crescimento de 15,8% no mesmo período. O transporte pelo modo ferroviário registou uma subida de 6,7%, invertendo a tendência verificada nos 5 trimestres anteriores.

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



¹ Valor obtido pela soma dos modos de transporte, não tendo em conta a inter-modalidade do transporte (por exemplo, uma mercadoria pode ser

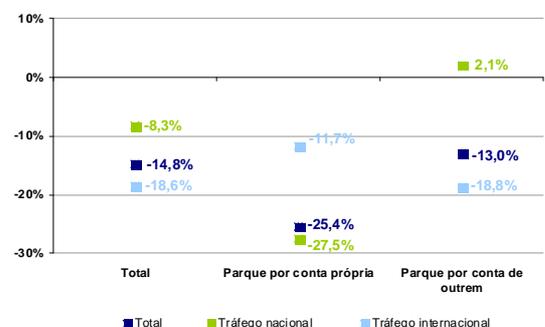
II.2 Transporte Rodoviário de Mercadorias

No 1º trimestre de 2010, o transporte rodoviário de mercadorias realizado por veículos nacionais (incluindo a totalidade do **transporte por conta própria e por conta de outrem**) continuou em quebra (-14,8% face ao período homólogo de 2009), mantendo a tendência descendente que se observa desde o 1.º trimestre de 2008.

No período em análise, o volume de transporte rodoviário fixou-se em 8 603 milhões de toneladas-quilómetro, para os quais o tráfego internacional contribuiu com 5 239 milhões, o que representa uma forte quebra face ao 1.º trimestre de 2009 (-18,6%). O tráfego nacional transportou 3 364 milhões de toneladas-quilómetro de mercadorias, tendo apresentado também uma contracção, embora menos acentuada (-8,3%).

A tendência de decréscimo observada no 1.º trimestre do ano generalizou-se a ambos os tipos de operadores, com o parque por conta própria a evidenciar um comportamento ainda mais desfavorável (-25,4%) do que o parque por conta de outrem (-13%).

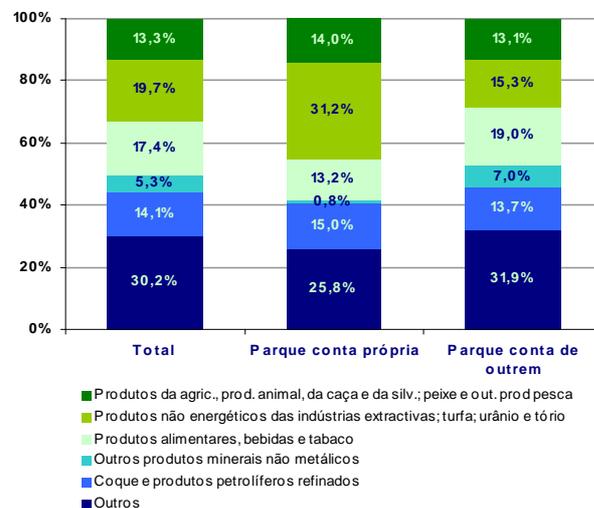
Figura 10 – Variação homóloga (%) do volume de mercadorias transportadas (tKm) no Continente, por tipo de tráfego – 1º T 10



transportada por mais do que um modo de transporte no seu movimento). Apenas se considerou o serviço de transporte comercial.

Entre Janeiro e Março de 2010, 19,7% do total do volume de transporte de mercadorias realizado em tráfego nacional correspondeu a transporte de “Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório” e 17,4% a “Produtos alimentares, bebidas e tabaco”, sendo estas as duas categorias predominantes. Destaca-se ainda a categoria “Produtos da agricultura, produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca” que, no período em análise, viu crescer a sua importância relativa em cerca de 3 p.p. quer face ao trimestre anterior, quer face ao trimestre homólogo. No transporte por conta própria são de assinalar o acréscimo homólogo de 2,9 p.p. no peso relativo da categoria “Produtos alimentares, bebidas e tabaco” (13,2%) e a diminuição de 2,1 p.p. na categoria “Coque e produtos petrolíferos refinados” face ao trimestre transacto. No transporte por conta de outrem, a categoria “Produtos da agricultura, produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca” atingiu um peso relativo assinalável, (13,1%), valor que em termos de evolução representa quase o dobro do registado no período homólogo (6,9%) e mais 5 p.p. quando comparado com o último trimestre de 2009. Pelo contrário, o peso relativo da categoria “Produtos alimentares, bebidas e tabaco” reduziu-se 2,8 p.p face ao 4º trimestre de 2009, fixando-se em 19%.

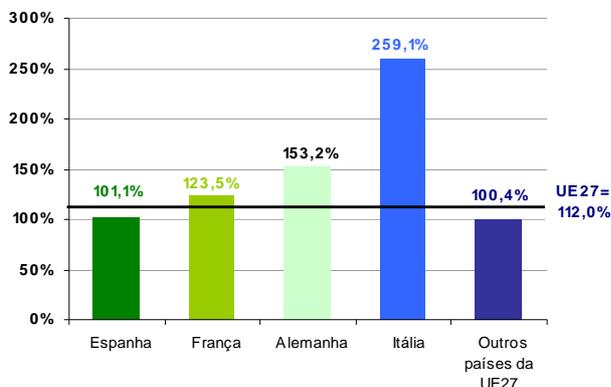
Figura 11 – Distribuição do volume de mercadorias transportadas (10⁶Tkm) em tráfego nacional, por tipo de parque e grupos de mercadorias – 1º T 2010



No 1º trimestre de 2010, o volume de transporte realizado em tráfego internacional contribuiu com 60,9% para o volume total (ou seja, +0,7 p.p. face ao trimestre antecedente), figurando a UE 27 como origem e destino primordial em termos de volume de mercadorias carregadas (100%) e descarregadas (98,7%) em Portugal.

Entre Janeiro e Março de 2010, o rácio de mercadorias carregadas/d Descarregadas em Portugal com destino/origem em Espanha foi ligeiramente superior (101,1%), evidenciando uma recuperação face ao trimestre anterior (97,5%). Também nos restantes principais mercados se registaram rácios mais favoráveis (ou seja, com predominância relativa das mercadorias carregadas em Portugal face às descarregadas), com o valor mais elevado a verificar-se com a Itália (259,1%) e o valor mais próximo da unidade com os Outros países da UE27 (100,4%).

**Figura 12 – Rácio de mercadorias carregadas/descarregadas (t),
por principais países de
destino/origem da UE27 – 1º T 2010**



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

	Unidade	Período temporal				Var. % 09/08			
		2.ºT 09	3.ºT 09	4.ºT 09	1.ºT 10	2.ºT 09	3.ºT 09	4.ºT 09	1.ºT 10
TRANSPORTE RODOVIÁRIO									
Mercadorias transportadas em toneladas	10 ³ t	70 999	62 647	53 850	56 471	-6,4	-14,4	-7,2	-21,0
Tráfego nacional	10 ³ t	65 293	57 627	49 219	51 489	-4,6	-13,5	-8,1	-20,8
Tráfego internacional	10 ³ t	5 707	5 019	4 631	4 981	-22,6	-23,0	3,6	-23,1
Parque por conta própria	10 ³ t	29 178	24 553	22 899	21 118	-21,0	-26,0	-16,4	-28,2
Parque por conta de outrem	10 ³ t	41 822	38 093	30 951	35 353	7,4	-4,8	1,0	-16,0
Mercadorias transportadas em toneladas-quilómetro	10 ⁶ tKm	9 906	7 990	7 869	8 603	-5,6	-14,7	-4,1	-14,8
Tráfego nacional	10 ⁶ tKm	4 203	3 420	3 134	3 364	-3,4	-16,1	-17,7	-8,3
Tráfego internacional	10 ⁶ tKm	5 703	4 570	4 735	5 239	-7,1	-13,7	7,5	-18,6
Parque por conta própria	10 ⁶ tKm	1 452	1 407	1 347	1 102	-24,7	-23,0	-14,3	-25,4
Parque por conta de outrem	10 ⁶ tKm	8 454	6 582	6 523	7 501	-1,3	-12,7	-1,7	-13,0

Fonte: INE, Actividade de Transportes - Agosto 2010

NOTAS METODOLÓGICAS

TRANSPORTE MARÍTIMOS

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

TRANSPORTE RODOVIÁRIO

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