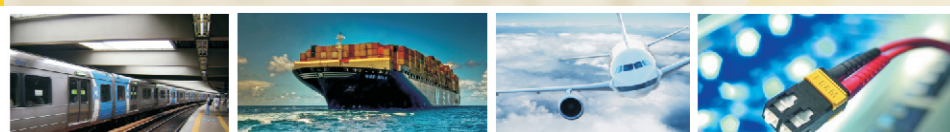




INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA
STATISTICS PORTUGAL

ISSN 0377-2292



Estatísticas dos Transportes e Comunicações

2020

Edição 2021



Estatísticas
oficiais



INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA
STATISTICS PORTUGAL

Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2020

Edição 2021



Estatísticas
oficiais

FICHA TÉCNICA

Título

Estatísticas dos Transportes e Comunicações - 2020

Editor

Instituto Nacional de Estatística, I. P.
Av. António José de Almeida
1000-043 Lisboa
Portugal
Telefone: 218 426 100
Fax: 218 454 084

Presidente do Conselho Diretivo

Francisco Lima

Design e Composição

Instituto Nacional de Estatística, I. P.

Publicação periódica

Anual

Serviços | Transportes e Comunicações

Edição digital

ISSN 0377-2292
ISBN 978-989-25-0579-4



Apoio | ao utilizador

218 440 695

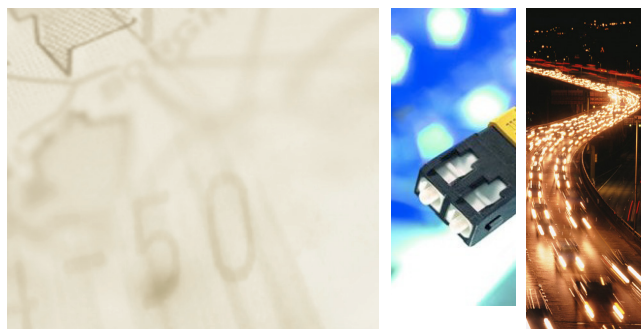
O INE, I. P. na Internet

www.ine.pt

© INE, I.P., Lisboa • Portugal, 2021

A informação estatística disponibilizada pelo INE pode ser usada de acordo com a Atribuição 4.0 Internacional (CC BY 4.0) da Creative Commons Attribution 4.0, devendo contudo ser claramente identificada a fonte da informação.





INTRODUÇÃO

INTRODUCTION

Na presente publicação o INE divulga os principais resultados estatísticos sobre a atividade dos setores de Transportes e Comunicações em 2020.

As estatísticas disponibilizadas têm por base informações de um vasto conjunto de fontes, designadamente o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, Instituto dos Registos e do Notariado, Direção Geral de Energia e Geologia, Autoridade Nacional de Aviação Civil, Autoridade Nacional de Comunicações, Infraestruturas de Portugal SA, ANA - Aeroportos de Portugal SA e ainda a Associação Automóvel de Portugal, para além dos inquéritos da responsabilidade do INE.

No que se refere ao transporte ferroviário, apresentam-se os resultados dos inquéritos relativos à infraestrutura ferroviária nacional e às empresas de transporte por caminho-de-ferro e metropolitano.

Relativamente ao setor rodoviário, difundem-se os resultados dos inquéritos ao transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, bem como estatísticas sobre infraestruturas rodoviárias, sinistralidade, consumo de combustíveis, parque de veículos presumivelmente em circulação, veículos matriculados e vendidos e emissão de cartas de condução.

No que diz respeito às estatísticas de transporte marítimo e fluvial, apresentam-se os principais resultados dos inquéritos dirigidos às administrações dos portos marítimos e a entidades responsáveis pelo transporte fluvial, abrangendo Municípios e empresas.

Statistics Portugal disseminates the main statistical data regarding the activity of the Transport and Communications sectors in 2020.

The statistics presented resulted from a wide set of data sources, namely the Instituto da Mobilidade e dos Transportes, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, Instituto dos Registos e do Notariado, Direção Geral de Energia e Geologia, Autoridade Nacional de Aviação Civil, Autoridade Nacional de Comunicações, Infraestruturas de Portugal SA, ANA - Aeroportos de Portugal SA and also the Associação Automóvel de Portugal, besides the surveys conducted by Statistics Portugal.

For railway transport, data presented are the result of surveys on the national rail infrastructure, as well as addressed to companies operating in railway transport and light railway systems.

With regard to the road sector, statistics cover the results from the surveys on the road freight transport and road transport of passengers, as well as data on road infrastructures, road accidents, fuel consumption, stock of vehicles presumably in circulation, registration and sales of vehicles and also about driving licences.

For maritime and inland waterways transport, the main statistical findings are obtained from surveys to the ports administrations and also to inland waterways transport entities, including municipalities and enterprises.

As estatísticas do transporte aéreo incluem informação referente à atividade das empresas portuguesas de transporte aéreo, bem como resultados de tráfego nos aeroportos e aeródromos, e ainda informações sobre navegação aérea.

Relativamente a transporte por conduta, são apresentadas estatísticas com base em informações da REN Gasodutos SA e da CLC - Companhia Logística de Combustíveis, SA.

Nesta publicação são ainda divulgadas estatísticas do comércio internacional por modos de transporte.

O capítulo dedicado às estatísticas das comunicações abrange as telecomunicações e os serviços postais, tendo por principal fonte a Autoridade Nacional de Comunicações.

O INE expressa os seus agradecimentos a todas as entidades que colaboraram na produção das Estatísticas dos Transportes e das Comunicações.

Agradecem-se também as críticas e sugestões que possam contribuir para a melhoria da qualidade da informação apresentada.

Statistics related to air transport include data on the activity of Portuguese air transport operators, traffic in airports and aerodromes, and also information about air traffic control activity.

With regard to the pipeline transport, statistics were produced on data obtained from REN Gasodutos SA and CLC – Companhia Logística de Combustíveis SA.

This publication also disseminates statistical data regarding international trade by modes of transport.

The chapter covering the sector of communications disseminates data on telecommunications and postal Services, with Autoridade Nacional de Comunicações as the main source of information.

Statistics Portugal would like to acknowledge all those who have contributed for the production of Transports and Communications Statistics.

We would also like to thank and welcome all suggestions aiming at the improvement of future editions.

November 2021

novembro de 2021



SUMÁRIO EXECUTIVO

A. TRANSPORTES

Empresas

Segundo os resultados preliminares do Sistema de Contas Integradas das Empresas (SCIE) referentes a 2020, o número de empresas no setor de Transportes e Armazenagem (secção H da CAE) situou-se em 33,4 mil (+6,6%). Ao subconjunto de atividades específicas de Transportes¹ corresponderam 27,2 mil empresas (+4,5%).

O volume de negócios (VVN) do setor de Transportes e Armazenagem verificou um decréscimo muito significativo (-24,1% em 2020, após +5,6% em 2019 e +7,2% em 2018) registando um total de 17,5 mil milhões de euros. O subconjunto de empresas de Transportes, concentrando 55,8% do VVN do setor de Transportes e Armazenagem, apresentou uma forte diminuição nesta variável face aos últimos anos (-28,7%, +5,5% em 2019 e +8,1% em 2018).

Rede ferroviária sem alterações

No final de 2020 a rede ferroviária nacional estendia-se por 3 620,7 km, sem alteração face ao ano anterior.

O parque ferroviário era composto por 383 veículos de tração, 2 719 vagões e 1 011 veículos para transporte de passageiros.

EXECUTIVE SUMMARY

A. TRANSPORTS

Enterprises

According to the preliminary results of the Integrated Business Accounts System (IBAS) for 2020, the number of enterprises in the Transport and Storage sector (section H of the NACE) stood at 33.4 thousand (+6.6%). The subset of specific activities related to Transports¹ accounted for 27.2 thousand enterprises (+4.5%).

Turnover of the Transport and Storage sector recorded a very significant decrease (-24.1% in 2020, after +5.6% in 2019 and +7.2% in 2018), recording a total of EUR 17.5 billion. The subset of transport enterprises, concentrating 55.8% of the turnover of the Transport and Storage sector, showed a strong decrease in this variable compared to recent years (-28.7%, +5.5% in 2019 and +8.1% in 2018).

The explored railway network remained stable

As of December 31, 2020, the national railway network was 3,620.7 km in length, without changes compared to the previous year.

The railway stock was comprised of 383 traction vehicles, 2,719 wagons and 1,011 vehicles for the transport of passengers.

¹ Apenas empresas das divisões 49 – Transportes terrestres e transportes por oleodutos ou gasodutos; 50 – Transportes por água e 51 – Transportes aéreos; excluindo as divisões 52 (Armazenagem e atividades auxiliares) e 53 (Atividades postais e de courier).

¹ Only enterprises of divisions 49 – Land transports and oil/gas pipeline transport; 50 – Transport by water and 51 – Air transport; excluding divisions 52 (Warehousing and auxiliary activities) and 53 (Postal and courier activities).

Forte redução do número de passageiros por ferrovia e por metropolitano

Em 2020, foram transportados por comboio 102,2 milhões de passageiros, correspondendo a um decréscimo de 41,7% (+18,9% em 2019) em resultado da pandemia COVID-19 que condicionou fortemente a mobilidade. O volume de transporte diminuiu 48,6% (+10,6% em 2019), correspondendo a 2,6 mil milhões de passageiros-quilómetro.

Em 2020, foram transportados por metropolitano 141,0 milhões de passageiros, o correspondente a uma redução de 47,8% (+10,6% em 2019). O Metropolitano de Lisboa registou a maior diminuição (-50,5%, após +8,2% em 2019), tendo transportado 90,6 milhões de passageiros. O Metro do Porto transportou 39,4 milhões de passageiros, apresentando um decréscimo de 44,7% (+13,9% em 2019). Ao Metro Sul do Tejo coube a menor diminuição entre os três sistemas de metropolitano (-29,8%, após +26,4% em 2019), correspondendo-lhe 10,9 milhões de passageiros.

Transporte ferroviário de mercadorias com reduções

Em 2020, foram transportadas por ferrovia 8,7 milhões de toneladas de mercadorias, registando-se uma redução de 10,6% (-8,4% em 2019). O respetivo volume de transporte decresceu 3,0% (-10,4% em 2019), levando a um aumento de 8,6% no percurso médio de cada tonelada (277,2 km).

Em tráfego nacional foram movimentadas 6,6 milhões de toneladas de mercadorias (-10,0%, após -11,3% em 2019), o equivalente a 76,9% do tráfego total (76,4% em 2019).

Em tráfego internacional foram transportadas 2,0 milhões de toneladas de mercadorias, com um decréscimo de 12,5% face a 2019, após crescimentos de 5,3%, 10,2% e 4,1% nos 3 anos anteriores. A totalidade do transporte internacional foi realizada de/para Espanha.

O principal grupo de mercadorias transportadas por ferrovia (com base na nomenclatura NST 2007) foi o **10** – “Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e equipamento”, com 987,4 mil toneladas, o equivalente a 11,4% do total (13,1% em 2019).

Strong reductions in the number of passengers transported in railway and subway

In 2020, 102.2 million passengers were transported by train, which corresponded to a decrease of 41.7% (+18.9% in 2019) resulting from the COVID-19 pandemic which strongly affected mobility. The volume of transport decreased by 48.6% (+10.6% in 2019), corresponding to 2.6 billion passengers-km.

In 2020, 141.0 million passengers were transported by subway, corresponding to a reduction of 47.8% (+10.6% in 2019). The Lisboa underground recorded the largest decrease (-50.5%, after +8.2% in 2019), carrying 90.6 million passengers. The Porto railway system carried 39.4 million passengers, showing a decrease of 44.7% (+13.9% in 2019). The Metro Sul do Tejo had the smallest decrease among the three light railway systems (-29.8%, after +26.4% in 2019), corresponding to 10.9 million passengers.

Transport of goods in railway mode with decreases

In 2020, 8.7 million tonnes of goods were transported by rail, with a reduction of 10.6% (-8.4% in 2019). The volume of transport decreased by 3.0% (-10.4% in 2019), leading to an 8.6% increase in the average distance travelled by each tonne (277.2 km).

In national traffic, 6.6 million tonnes of goods (-10.0% after -11.3% in 2019) were moved, equivalent to 76.9% of total traffic (76.4% in 2019).

In international traffic, 2.0 million tonnes of goods were transported, with a decrease of 12.5% compared to 2019, after growth of 5.3%, 10.2% and 4.1% in the previous 3 years. The origin and destination of all international transport was Spain.

The main group of goods carried in railway mode (when considering the NST 2007 classification) was group **10** – “Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment”, with 987.4 thousand tonnes, equivalent to 11.4% of the total (13.1% in 2019).

Parque de veículos em circulação diminuiu pela primeira vez

Em 2020, o parque de veículos rodoviários motorizados presumivelmente em circulação manteve-se em 7,0 milhões de veículos e registou, pela primeira vez na série disponível, um decréscimo ainda que pouco expressivo (-0,1%).

Redução significativa no número de matrículas efetuadas e canceladas

O número de veículos matriculados e cancelados diminuiu fortemente em 2020, -28,3% e -13,4%, respetivamente (após +0,7% e +0,5% em 2019). Foram matriculados 293,6 mil veículos e canceladas 120,7 mil matrículas.

Vendas de veículos novos e de importados usados com redução acentuada

As vendas de veículos (novos) ligeiros de passageiros diminuíram significativamente em 2020 (-35,0%; -2,0% em 2019) e atingiram 145,4 mil veículos. O único mês a registar um aumento nas vendas foi fevereiro, com 20,3 mil veículos (+7,4%). Tal como nos veículos novos, a venda de ligeiros de passageiros importados usados diminuiu em 2020 (-26,9%; +2,9% em 2019) para 58,1 mil veículos.

Transporte de mercadorias em veículos nacionais continuou a diminuir

Em 2020, os resultados do Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias (ITRM), que corresponderam ao transporte nacional e internacional de mercadorias em veículos nacionais, evidenciaram uma diminuição de 14,8% nas mercadorias transportadas, o que correspondeu a 131,5 milhões de toneladas (-2,2% em 2019).

Transporte de mercadorias em veículos estrangeiros aumentou em peso, mas reduziu-se em volume

Em 2020, estima-se que tenham sido transportadas 14,5 milhões de toneladas de mercadorias por veículos estrangeiros em Portugal, o que representou um aumento de 1,9% face ao ano anterior (+6,1% em 2019). Em volume, o transporte realizado atingiu 8,9 mil milhões de toneladas-km (-5,4%), o que representou 26,8% (+3,5 p.p.) do total de volume realizado.

The fleet of vehicles in circulation decreased for the first time

In 2020, the fleet of motorized road vehicles presumably in circulation remained at 7.0 million vehicles and recorded, for the first time in the available series, a slight decrease in year-on-year terms (-0.1%).

Strong reduction in the number of new registered and cancelled vehicles

The number of vehicles registered and cancelled fell sharply in 2020, -28.3% and -13.4%, respectively (after +0.7% and +0.5% in 2019). 293.6 thousand vehicles were registered and 120.7 thousand were cancelled.

Sales of new vehicles and used imported ones with a sharp drop

Sales of (new) light passenger vehicles fell sharply in 2020 (-35.0%; -2.0% in 2019) and reached 145.4 thousand vehicles. The only month to record an increase in sales was February, with 20.3 thousand vehicles (+7.4%). As with new vehicles, the sales of used imported passenger cars decreased sharply in 2020 (-26.9%; +2.9% in 2019) and reached 58.1 thousand vehicles.

Goods transport in domestic vehicles continued to decline

In 2020, the results of the Road Freight Transport Survey (ITRM), which corresponded to the national and international transport of goods in national vehicles, showed a decrease of 14.8% in transported goods, which corresponded to 131.5 million tonnes (-2.2% in 2019).

Transport of goods in foreign vehicles increased in weight but reduced in volume

In 2020, it is estimated that 14.5 million tonnes were transported by foreign vehicles in Portugal, which represented an increase of 1.9% compared to the previous year (+6.1% in 2019). In volume, the transport carried out reached 8.9 billion tonnes-km (-5.4%), which represented 26.8% (+3.5 p.p.) of the total volume carried out.

Transporte rodoviário de passageiros com redução significativa no número de passageiros transportados e na utilização dos veículos

O número de passageiros transportados diminuiu fortemente em consequência da pandemia, tendo sido transportados 328,2 milhões de passageiros (-42,0%). A oferta de transporte rodoviário reduziu-se para 20,3 mil milhões de lugares-km, com 92,4% (+10,9 p.p.) a ser disponibilizado em transporte regular. A procura reduziu-se para metade e foram registados 3,9 mil milhões de passageiros-km (-50,4%). Em consequência, o coeficiente de utilização diminuiu para 19,5% (-9,4 p.p.).

Consumo de combustíveis e energia no transporte rodoviário abaixo de 5 milhões de tep

Em 2020, e de acordo com a informação provisória disponibilizada pela DGEG, o consumo de combustíveis e energia no transporte rodoviário diminuiu 15,2% (+2,9% em 2019) e atingiu 4,8 milhões de tep (toneladas equivalentes de petróleo).

Número de acidentes com vítimas, mortos e feridos com reduções acentuadas

Os dados dos acidentes a 30 dias em Portugal disponibilizados pela ANSR revelaram uma redução de 25,6% no número de acidentes com vítimas, para 27,7 mil sinistros, em 2020. Também o número total de vítimas decresceu fortemente (-28,2%) para 34,5 mil pessoas, tanto em número de mortos (-22,2%) como de feridos (-28,3%).

Atividade portuária nacional em decréscimo

O movimento de mercadorias nos portos marítimos nacionais ascendeu a 79,4 milhões de toneladas, diminuindo 7,0% e reforçando o decréscimo registado em 2019 (-5,6%). O porto de Sines, com 38,9 milhões de toneladas, registou uma diminuição de 0,1%, face a 2019, aumentando contudo o seu peso no total em 3,4 p.p., mantendo-se como o porto com maior representatividade (49,0%) no total nacional. Leixões (19,4% do total) e Lisboa (10,5%), decresceram 13,9% e 20,2%, respetivamente, o seu movimento de mercadorias.

Os portos nacionais registaram 68,3 milhões de toneladas em tráfego internacional (-6,1%, após -6,5% em 2019), atingindo 86,0% do total.

Road passenger transport with significant reduction in the number of passengers transported and in the use of vehicles

The number of passengers fell sharply due to the pandemic and 328.2 million passengers were transported (-42.0%). The offer of road transport was reduced to 20.3 billion seats-km, with 92.4% (+10.9 p.p.) being made available in regular transport. Demand fell by half and 3.9 billion passenger-km were registered (-50.4%). As a result, the utilization coefficient fell to 19.5% (-9.4 p.p.).

Fuel and energy consumption in road transport below 5 million toe

In 2020, and according to provisional information provided by DGEG, fuel and energy consumption in road transport decreased by 15.2% (+2.9% in 2019) and reached 4.8 million toe (tonne of oil equivalent).

Number of accidents with victims, deaths and injuries with sharp reductions

The 30-day accident data in Portugal provided by ANSR revealed a 25.6% reduction in the number of accidents with victims to 27.7 thousand claims. The total number of victims also fell sharply (-28.2%) to 34.5 thousand people, both in number of deaths (-22.2%) and injured (-28.3%).

Decreasing national port activity

The movement of goods in national maritime ports amounted to 79.4 million tonnes, decreasing by 7.0% and reinforcing the decreases registered in 2019 (-5.6%). Sines, with 38.9 million tonnes, registered a decrease of 0.1%, compared to 2019, increasing its weight in the total by 3.4 p.p., remaining as the port with the greatest representation (49.0%) in the national total. Leixões (19.4% of the total) and Lisboa (10.5%) decreased their movement of goods by 13.9% and 20.2%, respectively.

National ports registered 68.3 million tonnes of international traffic (-6.1%, after -6.5% in 2019), reaching 86.0% of the total.

Em 2020, foram carregadas 32,1 milhões de toneladas de mercadorias nos portos nacionais, que corresponderam a uma redução de 1,4% face a 2019. O grupo **07** - “Coque e produtos petrolíferos”, apesar da redução de 3,4% face a 2019, manteve-se como o mais representativo, atingindo 25,2% do total, seguido do grupo **09** - “Outros produtos minerais não metálicos” que apresentou um aumento de 2,1%, face ao ano anterior, e representou 11,8% do total de mercadorias carregadas.

Foram descarregadas 47,3 milhões de toneladas de mercadorias nos portos nacionais, correspondendo a uma diminuição de 10,4% face ao ano anterior. Os grupos que incluem produtos energéticos foram os mais representativos com os grupos **02** - “Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural” (-2,3% face a 2019) e **07** - “Coque e produtos petrolíferos refinados” (-43,7% face a 2019) a representarem respetivamente 31,7% e 12,3% do total.

O movimento de granéis líquidos atingiu 30,7 milhões de toneladas (-8,3% face a 2019) representando 38,7% do movimento total, seguidos pela carga contentorizada (28,0 milhões de toneladas; +5,4% que no ano anterior) que atingiu 35,2% do total movimentado (+4,1 p.p.).

Transporte de passageiros e de viaturas por via fluvial sofre redução

Nas vias navegáveis interiores de Portugal, os serviços de travessias regulares (nacionais e internacionais) asseguraram o transporte de 13,1 milhões de passageiros e 274,0 mil veículos, reduzindo-se em 42,8% e 28,0%, respetivamente.

Diminuição acentuada do movimento de passageiros nos principais aeroportos nacionais

O movimento de passageiros nos aeroportos e aeródromos nacionais em 2020 ascendeu a 18,4 milhões (-69,4%, +6,8% em 2019).

Nos principais aeroportos, o movimento de passageiros registou as seguintes diminuições: -70,3% em Lisboa (+7,4% em 2019), -66,2% no Porto (+9,8% em 2019), -75,5% em Faro (+3,7% em 2019), -65,1% no Funchal (+0,8% em 2019) e -65,4% em Ponta Delgada (+6,3% em 2019).

Nos aeroportos nacionais, em 2020, em termos de movimento de mercadorias, registaram-se decréscimos menos acentuados: -29,4% no movimento de carga (totalizando 136,3 mil toneladas) e -39,5% no movimento de correio (10,7 mil toneladas).

In 2020, 32.1 million tonnes of goods were loaded in national ports, which corresponded to a reduction of 1.4% compared to 2019. The group **07** - “Coke and petroleum products”, despite the reduction of 3.4% compared to 2019, it remained the most representative, reaching 25.2% of the total, followed by group **09** - “Other non-metallic mineral products” which presented an increase of 2.1% compared to the previous year, and represented 11.8% of the total goods loaded.

47.3 million tonnes of goods were unloaded at national ports corresponding to a decrease of 10.4% compared to the previous year. The groups that include energetic products were the most representative, with the groups **02** - “Coal and lignite; crude oil and natural gas” (-2.3% compared to 2019) and **07** - “Coke and refined petroleum products” (-43.7% compared to 2019) representing, respectively, 31.7% and 12.3% of the total.

The movement of liquid bulk reached 30.7 million tonnes (-8.3% compared to 2019) representing 38.7% of the total movement, followed by containerized cargo (28.0 million tonnes; +5.4% than in the previous year), which reached 35.2% of the total handled (+4.1 p.p.).

Inland waterway passenger and vehicles transport decreases

By inland waterways in Portugal, regular (national and international) crossings ensured the transport of 13.1 million passengers and 274.0 thousand vehicles, reducing by 42.8% and 28.0% respectively.

Sharp decrease in passenger movement at the main national airports

The movement of passengers at national airports and aerodromes in 2020 amounted to 18.4 million (-69.4%, +6.8% in 2019).

At the main airports, passenger traffic registered the following decreases: -70.3% in Lisboa (+7.4% in 2019), -66.2% in Porto (+9.8% in 2019), -75.5% in Faro (+3.7% in 2019), -65.1% in Funchal (+0.8% in 2019) e -65.4% in Ponta Delgada (+6.3% in 2019).

At national airports, in 2020, in terms of the movement of goods, there were less accentuated decreases: -29.4% in the movement of cargo (totalling 136.3 thousand tonnes) and -39.5% in the movement of mail (10.7 thousand tonnes).

Transporte por conduta com diminuições nos gasodutos e nos oleodutos

O transporte de gás em gasoduto diminuiu em 2020, tanto nas entradas (-3,3%, +6,8% em 2019) como nas saídas (-3,2%, +6,9% em 2019), correspondendo a 68,8 mil GWh e 70,6 mil GWh, respetivamente.

O transporte de mercadorias por oleoduto diminuiu 31,7% (+2,8% em 2019), atingindo 2,1 milhões de toneladas.

Mercadorias com decréscimos de 10,7% nas importações e 5,6% nas exportações

Em 2020, segundo os resultados definitivos do comércio internacional, as importações de mercadorias totalizaram 55,5 milhões de toneladas, registando um decréscimo de 10,7% (-0,9% em 2019).

O transporte marítimo concentrou 58,1% das mercadorias importadas, com um total de 32,3 milhões de toneladas (-15,5% face a 2019). Por via rodoviária entraram 19,9 milhões de toneladas de mercadorias (-2,2%), correspondendo a 35,9% do total.

O volume das exportações totalizou 36,9 milhões de toneladas de mercadorias, registando um decréscimo de 5,6% (+1,0% em 2019). O modo marítimo concentrou 51,5% do total da tonelagem exportada, o modo rodoviário 43,2% e o aéreo 1,7%.

B. COMUNICAÇÕES

Crescimento do Volume de Negócios do setor das Comunicações

Em 2020, de acordo com os resultados preliminares do SCIE, o setor das comunicações atingiu um Volume de Negócios (VVN) de 7,3 mil milhões de euros, crescendo 10,1% face ao ano anterior (+4,4% em 2019). A componente de telecomunicações aumentou 11,9%, correspondendo a 6,2 mil milhões e a componente de atividades postais cresceu 1,2% (+13,8% em 2019).

Pipeline transport with decreases in gas and oil pipelines

Gas transport in pipelines decreased in 2020 both inflows (-3.3%, +6.8% in 2019) and outflows (-3.2%, +6.9% in 2019), corresponding to 68.8 thousand GWh and 70.6 thousand GWh, respectively.

The transport of goods by pipeline decreased by 31.7% (+2.8% in 2019), reaching to 2.1 million tonnes.

Goods with decreases of 10.7% in imports and 5.6% in exports

In 2020, according to the definitive results of international trade, imports of goods totalled 55.5 million tonnes, registering a decrease of 10.7% (-0.9% in 2019).

Maritime transport concentrated 58.1% of the imported goods, with a total of 32.3 million tonnes (-15.5% compared to 2019). By road, 19.9 million tonnes of goods entered (-2.2%), corresponding to 35.9% of the total.

The volume of exports totalled 36.9 million tonnes of goods, recording a decrease of 5.6% (+1.0% in 2019). The maritime mode concentrated 51.5% of the total exported tonnage, the road 43.2% and the air 1.7%.

B. COMMUNICATIONS

Growth in turnover in the Communications Sector

According to the preliminary results of the IBAS, the turnover in the communications sector amounted to EUR 7.3 billion in 2020, growing by 10.1% compared to the previous year (+4.4% in 2019). The telecommunications sub-sector grew by 11.9% to EUR 6.2 billion and the postal activities sub-sector increased by 1.2% (+13.8% in 2019).

Número de clientes e de acessos ao serviço telefónico fixo continuou a aumentar

Em 2020, o serviço telefónico fixo com acesso direto registou 4,2 milhões de clientes, aumentando 2,3% face ao ano anterior. O número de acessos telefónicos continuou a crescer (+2,4%; +0,3% em 2019), atingindo 5,2 milhões de acessos.

Tráfego de voz com crescimento do número de minutos no serviço telefónico móvel

O tráfego de voz com origem na rede móvel registou um crescimento assinalável de 16,4% em número de minutos, para 33,8 mil milhões, embora o número de chamadas tenha diminuído 4,5% para 10,4 mil milhões. Esta evolução foi determinada pelo comportamento do tráfego nacional, o qual viu crescer o número de minutos para todos os destinos, com especial destaque para as ligações à rede móvel com prestadores diferentes (+23,3%) e ligações à rede móvel do próprio prestador (+13,3%). Pelo contrário, o tráfego internacional registou uma diminuição significativa de chamadas (-27,8%) e de minutos (-21,8%).

Volume de tráfego do acesso à internet expandiu-se fortemente

O número de acessos à internet aumentou 4,9% (+4,8% em 2019), atingindo 4,16 milhões. Os acessos por fibra ótica continuaram a crescer a um ritmo assinalável (+14,1%), ainda que ligeiramente inferior ao do ano anterior (+17,4% em 2019). O volume de tráfego associado ao acesso à internet por banda larga alcançou os 10,1 mil milhões de GB, tendo crescido de forma extraordinária (+60,6%, +28,7% em 2019).

Crescimento nos subscritores do serviço de televisão por fibra ótica

O número de assinantes do serviço de televisão por subscrição continuou a crescer (+4,0%, +3,7% em 2019), atingindo 4,2 milhões de assinantes. O serviço com tecnologia de fibra ótica (FTTH), tal como no ano anterior, foi o único a registar um aumento de subscritores (+14,4%; +17,5% em 2019) e representou 51,6% do total, com 2,2 milhões de assinantes.

Number of subscribers and accesses to fixed telephone service continued to increase

The fixed telephone service with direct access registered 4.2 million customers in 2020, increasing by 2.3% over the previous year. The number of telephone accesses continued to grow (+2.4%; +0.3% in 2019), reaching 5.2 million accesses.

Voice traffic with growth in the number of minutes in the mobile telephone service

Voice traffic originating on the mobile network registered a remarkable growth of 16.4% in the number of minutes, to 33.8 billion, although the number of calls decreased by 4.5%, to 10.4 billion. This evolution was determined by the performance of domestic traffic, with an increase in the number of minutes to all destinations, with special emphasis on connections to the mobile network with different operators (+23.3%) and connections to the operator's own mobile network (+13.3%). on the contrary international traffic registered a significant decrease of calls (-27.8%) and minutes (-21.8%).

Internet access traffic volume expanded strongly

The number of internet accesses increased by 4.9% in 2020 (+4.8% in 2019) and reached 4.16 million. Fibre optics access continued to grow at a noteworthy rate (+14.1%), although slightly lower than the previous year (+17.4% in 2019). Traffic volume associated with broadband internet access reached 10.1 billion GB, having grown extraordinarily in 2020 (+60.6%, +28.7% in 2019).

Increase in the number of fibre optic television subscribers

The number of subscribers to the TV signal distribution service continued to grow in 2020 (+4.0%, +3.7% in 2019) and reached 4.2 million subscribers. Fibre optic service (FTTH), as in the previous year, was the only service to record an increase in the number of subscribers (+14.4%; +17.5% in 2019) and represented 51.6% of the total, reaching 2.2 million subscribers.

Rede postal com mais pontos de acesso mas menor tráfego

Em 2020, a rede postal nacional cresceu 8,3%, invertendo a tendência registrada no ano anterior (-0,6%), sendo composta por 14 802 pontos de acesso. Com mais 23 novos estabelecimentos, as estações de correio cresceram 4,3% (+0,2% em 2019) para 562 estações, enquanto em sentido inverso, os postos de correio diminuíram 1,5% (-0,8% em 2019) para 1804 postos, traduzindo-se numa diminuição de 27 postos. O tráfego postal acentuou a sua diminuição (-12,0%, -6,7% em 2019), tendo sido expedidos cerca de 604 milhões de objetos.

Postal network with more access points and less traffic

In 2020, the national postal network grew 8.3%, reversing the decrease from the previous year (-0.6%) and is comprised of 14,802 access points. With 23 new establishments, post offices grew by 4.3% (+0.2% in 2019) to 562 posts, while in the opposite direction, letter posts decreased by 1.5% (-0.8% in 2019) to 1,804 letter posts, registering a decrease of 27 posts. The decrease in postal traffic accentuated in 2020 (-12.0%, -6.7% in 2019) with 604 million items dispatched.

SINAIS CONVENCIONAIS, UNIDADES DE MEDIDA, SIGLAS E ABREVIATURAS

SINAIS CONVENCIONAIS

...	Valor confidencial
§	Desvio do padrão de qualidade/coeficiente de variação elevado
x	Valor não disponível ou com menor fiabilidade
Po	Valor provisório
Rv	Valor revisto
%	Percentagem
//	Não aplicável

Nota - Por razões de arredondamento, os totais podem não corresponder à soma das parcelas.

UNIDADES DE MEDIDA

c.c.	Centímetros cúbicos
Car. Km	Carruagem-quilómetro
CKm	Comboio-quilómetro
€	Euro
GT	Arqueação bruta (<i>gross tonnage</i>)
GWh	Gigawatt hora
Kg	Quilograma
Km	Quilómetro
l	Litro
l/100 Km	Litros aos 100 quilómetros
LKm	Lugar-quilómetro
m	Metro
Nº	Número
NT	Arqueação líquida (<i>net tonnage</i>)
p.m.d.	Peso máximo à descolagem
PKm	Passageiro-quilómetro
T	Tonelada
tep	Tonelada equivalente de petróleo
TEU	Unidade equivalente a contentor de 20 pés
TKm	Tonelada-quilómetro
TKmBR	Tonelada-quilómetro bruta rebocada
TPB	Tonelagem de porte bruto
VKm	Veículo-quilómetro

SIGLAS E ABREVIATURAS

ACAP	Associação Automóvel de Portugal
ANA	Aeroportos de Portugal
ANAC	Autoridade Nacional de Aviação Civil
ANACOM	Autoridade Nacional de Comunicações
ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
CAE	Classificação das Atividades Económicas
CLC	Companhia Logística de Combustíveis, S.A.
DGEG	Direção Geral de Energia e Geologia
DTH	Serviço de distribuição de televisão por satélite
e. r.	Erro relativo de amostragem
EFTA	Associação Europeia de Comércio Livre
FBC	Formação bruta de capital fixo
FTTH	Serviço de distribuição de televisão por fibra ótica
GB	Gigabyte
H	Homens
HM	Homens e mulheres
IMDG	Classificação Internacional de Mercadorias Perigosas no Transporte Marítimo
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes
INE	Instituto Nacional de Estatística
IRN	Instituto dos Registos e do Notariado
IG	Índice de gravidade dos acidentes (rodoviários)
MMS	Serviço de mensagens multimédia
NUTS	Nomenclatura das unidades territoriais para fins estatísticos
NST	Nomenclatura Uniforme para as Estatísticas dos transportes, 2007
O. P. da Europa	Outros Países da Europa
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
OPEP	Organização dos Países Exportadores de Petróleo
PALOP	Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa
p.p.	Pontos percentuais
R.A.	Região Autónoma
REN	Rede Elétrica Nacional
RIV	Região de informação de voo
RNTGN	Rede Nacional de Transporte de Gás Natural
SCIE	Sistema de Contas Integradas das Empresas
SMS	Serviço de mensagens curtas



TAS	Taxa de alcoolemia sanguínea
Tv	Taxa de variação
UE	União Europeia
VAB	Valor acrescentado bruto
VABpm	Valor acrescentado bruto a preços de mercado
VoB	Voice over broadband
VoIP	Voice over Internet Protocol
VVN	Volume de negócios



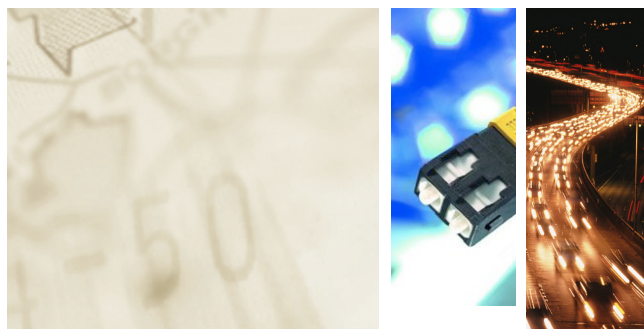
[ÍNDICE]

Introdução/Introduction	3
Sumário executivo/Executive Summary	5
Sinais convencionais, unidades de medida, siglas e abreviaturas	13
Impacto de um ano de pandemia no setor dos transportes e comunicações	23
1. CONTEXTO ECONÓMICO	39
1.1. Contexto nacional	39
1.1.1. Indicadores Macroeconómicos	39
1.1.2. Empresas	39
1.1.3. Transporte de passageiros	39
1.1.4. Transporte de mercadorias	41
1.2. Contexto europeu	42
1.2.1. Indicadores macroeconómicos	42
1.2.2. Transporte de passageiros	42
1.2.3. Transporte de mercadorias	43
2. TRANSPORTE FERROVIÁRIO	47
2.1. Caminho-de-ferro	47
2.1.1. Infraestrutura	47
2.1.2. Parque ferroviário	47
2.1.3. Transporte de passageiros	47
2.1.4 Transporte de mercadorias	48
2.1.5. Consumo energético	50
2.1.6. Pessoal ao serviço	50

2.2. Metropolitano	50
2.2.1. Infraestrutura	50
2.2.2. Parque ferroviário	50
2.2.3. Transporte de passageiros	50
2.2.4. Consumo energético	51
2.2.5. Pessoal ao serviço	51
3. TRANSPORTE RODOVIÁRIO	55
3.1. Infraestruturas rodoviárias	55
3.1.1 Rede rodoviária nacional	55
3.1.2. Pontes sobre o Tejo	55
3.2. Parque de veículos rodoviários presumivelmente em circulação	56
3.2.1. Veículos ligeiros	56
3.2.2. Veículos pesados	56
3.3. Veículos matriculados e vendidos	57
3.3.1. Veículos matriculados	57
3.3.2. Vendas de veículos ligeiros de passageiros	57
3.3.3. Vendas de veículos comerciais (ligeiros e pesados)	57
3.4. Cartas de condução emitidas	58
3.5. Transporte Rodoviário de Mercadorias	58
3.5.1. Evolução do peso (toneladas) e volume (toneladas-quilómetro)	58
3.5.2. Transporte nacional de mercadorias	59
3.5.3. Transporte internacional de mercadorias	60
3.5.4. Transporte em veículos estrangeiros	61
3.6. Transporte Rodoviário de Passageiros	62
3.6.1. Oferta e utilização	62
3.6.2. Transporte nacional	62
3.6.3. Transporte internacional	63
3.7. Consumo de combustíveis e energia	63
3.8. Acidentes de viação	64
3.8.1. Caracterização dos acidentes	65

4. TRANSPORTE MARÍTIMO E FLUVIAL	69
4.1. Transporte Marítimo	69
4.1.1. Embarcações entradas e arqueação bruta	69
4.1.2. Movimento de mercadorias nos portos	70
4.1.3. Tipo de tráfego e fluxos	71
4.1.4. Principais grupos de mercadorias	73
4.1.5. Modo de acondicionamento	74
4.1.6. Passageiros em navios de cruzeiro	75
4.2. Transporte Fluvial	75
5. TRANSPORTE AÉREO	79
5.1. Empresas nacionais de transporte aéreo	79
5.1.1. Indicadores gerais	79
5.1.2. Frota e consumo de combustíveis	79
5.1.3. Transporte aéreo	79
5.2. Infraestrutura aeroportuária nacional e tráfego comercial	80
5.2.1. Características	80
5.2.2. Tráfego aeroportuário	80
5.2.3. Movimento de aeronaves e passageiros por aeroporto	81
5.2.4. Tráfego comercial internacional	81
5.3. Navegação aérea	82
6. TRANSPORTE POR CONDUTA	85
6.1. Transporte por gasoduto	85
6.2. Transporte por oleoduto	86
7. COMÉRCIO INTERNACIONAL POR MODOS DE TRANSPORTE	89
7.1. Resultados gerais	89
7.1.1. Importações e modos de transporte	89
7.1.2. Exportações e modos de transporte	90
7.2. Modos de transporte e grupos de mercadorias	91
7.2.1. Importações, modos de transporte e mercadorias	91
7.2.2. Exportações, modos de transporte e mercadorias	91

7.3. Modos de transporte e agrupamento de países	92
7.3.1. Importações, modos de transporte e países	92
7.3.2. Exportações, modos de transporte e países	92
8. COMUNICAÇÕES	95
8.1. Indicadores gerais das atividades de telecomunicações e atividades postais e de courier	95
8.2. Telecomunicações	95
8.2.1. Serviço telefónico fixo (STF)	95
8.2.2. Serviço telefónico móvel (STM)	96
8.2.3. Serviço de acesso à internet (SAI)	97
8.2.4. Serviço de televisão por subscrição (TVS)	98
8.2.5. Serviços oferecidos em pacote	98
8.3. Atividades postais e de courier	99
9. META-INFORMAÇÃO ESTATÍSTICA	103
9.1. Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias	103
9.1.1. Objetivos	103
9.1.2. Enquadramento legal	103
9.1.3. Âmbito	103
9.1.4. Unidade estatística, universo estatístico e base de amostragem	103
9.1.5. Amostragem	104
9.1.6. Amostra e resultados	105
9.2. Conceitos para fins estatísticos	106
9.2.1. Todos os modos de transporte	113
9.2.2. Transportes ferroviários	115
9.2.3. Transportes rodoviários	119
9.2.4. Transportes marítimos	126
9.2.5. Transportes aéreos	127
9.2.6. Comunicações	129
9.3. Classificações	131



[IMPACTO DE UM ANO DE PANDEMIA NO SETOR DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES]

Impacto de um ano de pandemia no setor dos transportes e comunicações

Os efeitos da pandemia e as consequentes medidas de política para salvaguarda da saúde pública alteraram profundamente a normalidade da vida dos residentes em Portugal.

Por esse motivo considerou-se oportuno incluir um capítulo nesta edição da publicação “Estatísticas dos Transportes e Comunicações”, que pretende fazer um breve balanço do impacto da pandemia, nesta área.

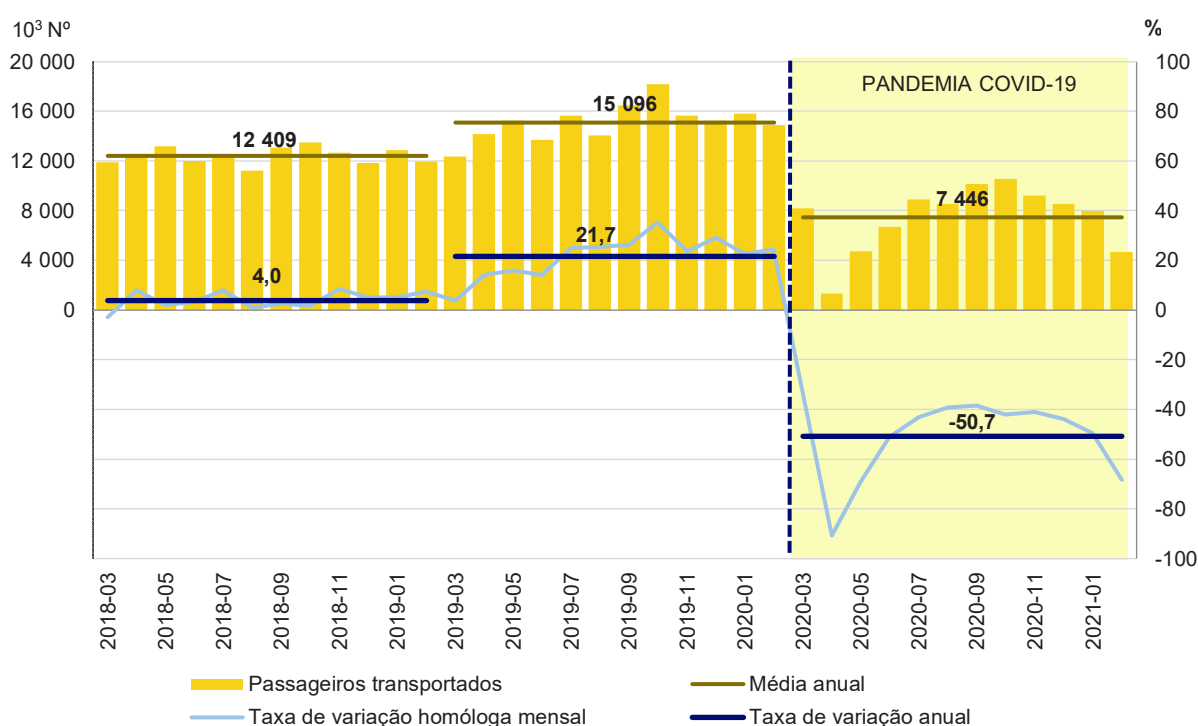
Para o efeito reuniu-se um conjunto de indicadores referentes à temática dos Transportes e Comunicações. No caso de indicadores mensais, é comparado o seu valor médio mensal no período anual entre março de 2020 e fevereiro 2021, com os valores médios correspondentes aos 12 meses anteriores. No caso dos indicadores trimestrais, a comparação incide sobre o seu valor médio trimestral no período anual referente aos quatro trimestres iniciados no segundo trimestre de 2020 com os quatros trimestres iniciados no segundo trimestre de 2019. A apresentação de resultados é efetuada através de gráficos acompanhados de breves comentários.

Este exercício pretende facultar uma visão mais informada sobre o impacto da pandemia no contexto dos Transportes e Comunicações, visto que a comparação de resultados globais de 2020, constantes dos restantes capítulos desta publicação, com o ano de 2019, não coincide temporalmente com a pandemia. Naturalmente, a análise do impacto é forçosamente incompleta: a pandemia ainda não foi debelada, restringe-se à informação disponível, e o ano pré-pandémico não é necessariamente o melhor contra factual para avaliar os impactos, mas ainda assim, julga-se que será útil a informação apresentada.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO

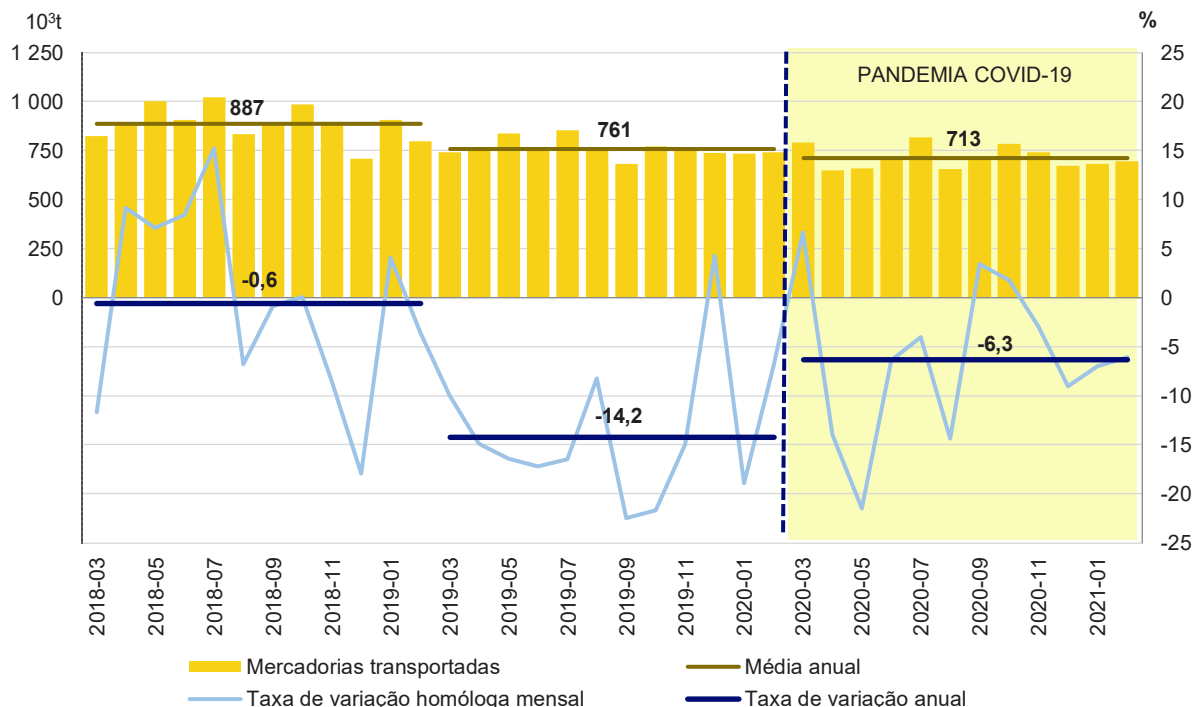
No primeiro ano da pandemia, o número médio mensal de passageiros transportados por comboio fixou-se em 7,4 milhões, muito abaixo do valor médio registado no período homólogo pré-pandémico (15,1 milhões). De facto, o período pandémico fez diminuir para cerca de metade (50,7%) o número de passageiros transportados por comboio, contrariando o movimento ascendente que se verificava até então. A maior redução ocorreu no mês de abril de 2020 (-90,7%).

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR COMBOIO



Ao nível do transporte de mercadorias por ferrovia o impacto da pandemia foi muito menor, verificando-se uma diminuição das toneladas médias mensais de 761 mil (no período pré-pandémico) para 713 mil (no primeiro ano de pandemia). Entre março de 2020 e fevereiro de 2021, observou-se um decréscimo de 6,3% no transporte de mercadorias por comboio quando no período pré-pandémico a redução tinha sido de 14,2%.

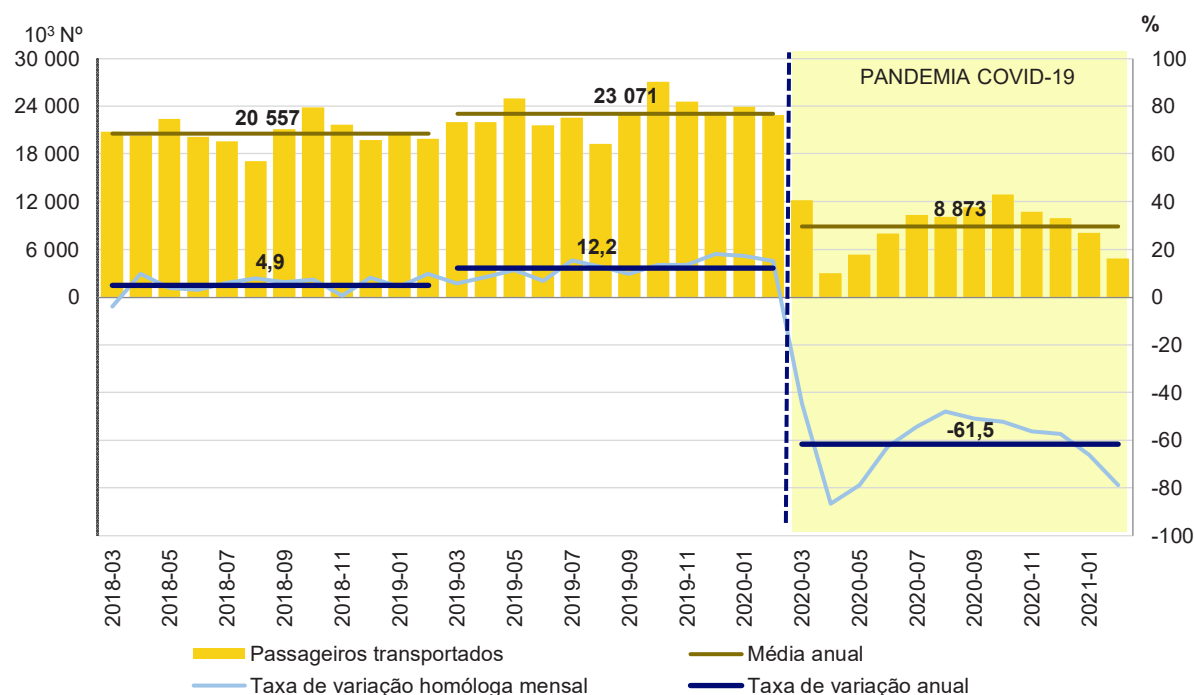
MERCADORIAS TRANSPORTADAS POR COMBOIO



Fonte: Medway S.A. e Takargo S.A.

Entre março de 2020 e fevereiro de 2021, o número médio mensal de passageiros transportados por metropolitano foi de 8,9 milhões enquanto no período homólogo pré-pandémico tinham sido transportados 23,1 milhões. Face aos 12 meses anteriores, o número de passageiros transportados por metropolitano diminuiu 61,5% no período pandémico (+12,2% no período homólogo anterior), registando-se a maior redução no mês de abril de 2020 (-86,6%).

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR METROPOLITANO

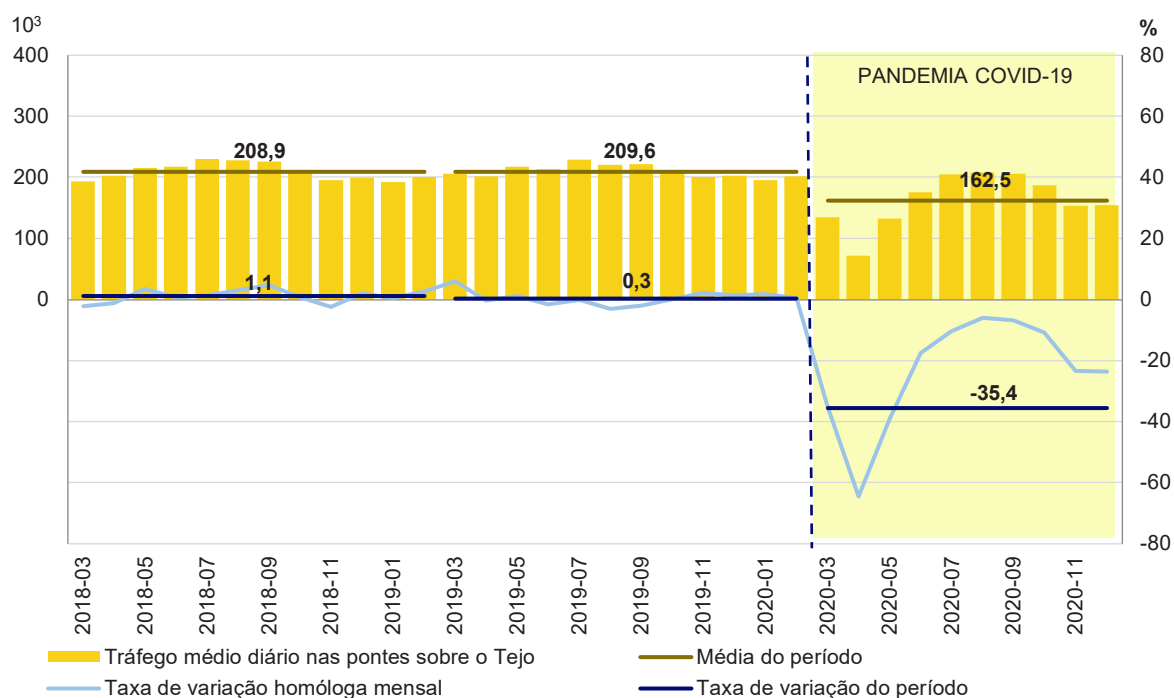


Fonte: INE, Inquérito ao transporte por metropolitano

TRANSPORTE RODOVIÁRIO

No primeiro ano da pandemia, o tráfego médio nas pontes sobre o Tejo atingiu o seu valor mais baixo, tendo diminuído para 162,5 mil veículos diários quando no período pré-pandémico o seu valor era de 209,6 mil veículos. O mês de abril de 2020 (71,6 mil veículos) registou o menor valor desde 1988, quando existia apenas uma ponte sobre o Tejo.

TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO NAS PONTES SOBRE O TEJO

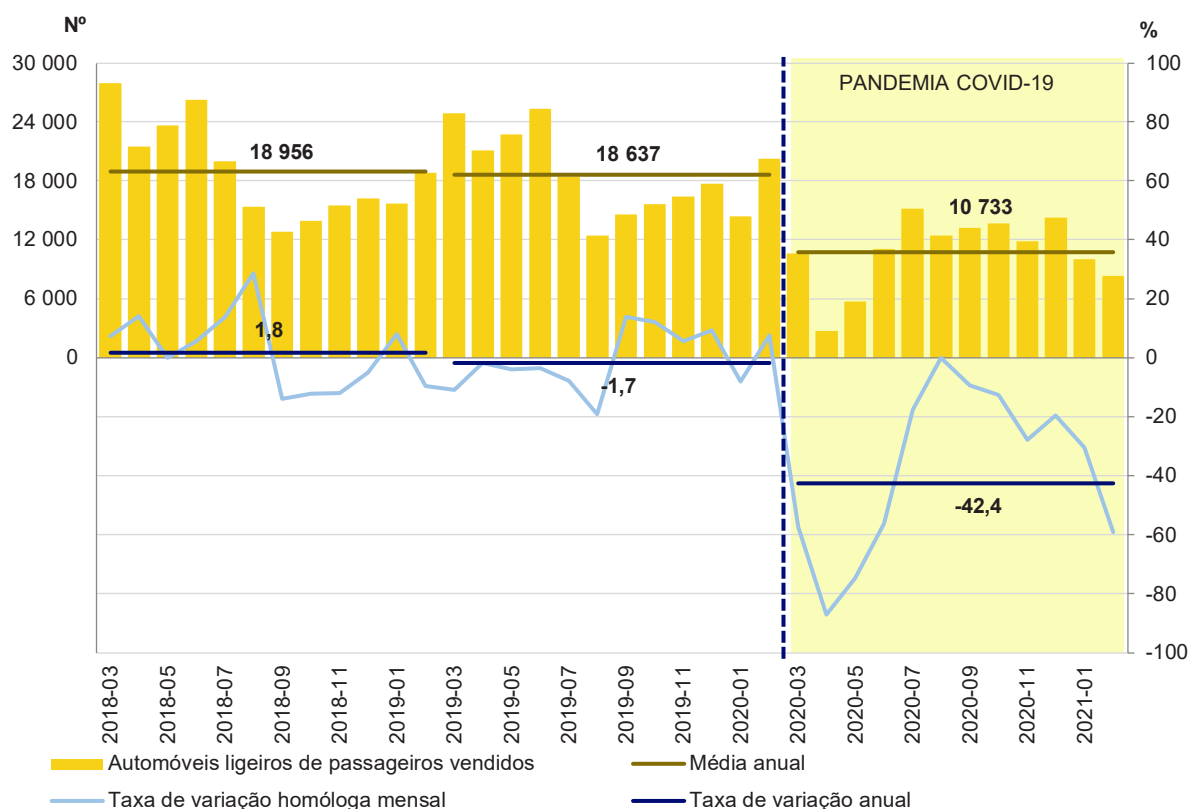


Fonte: Instituto da Mobilidade e dos Transportes

No 1º ano da pandemia, as vendas de automóveis ligeiros diminuíram 42,4%, após um decréscimo de 1,7% no período pré-pandemia.

Devido às medidas de contenção da pandemia, os estabelecimentos de vendas de automóveis estiveram encerrados durante uma parte significativa do ano de 2020.

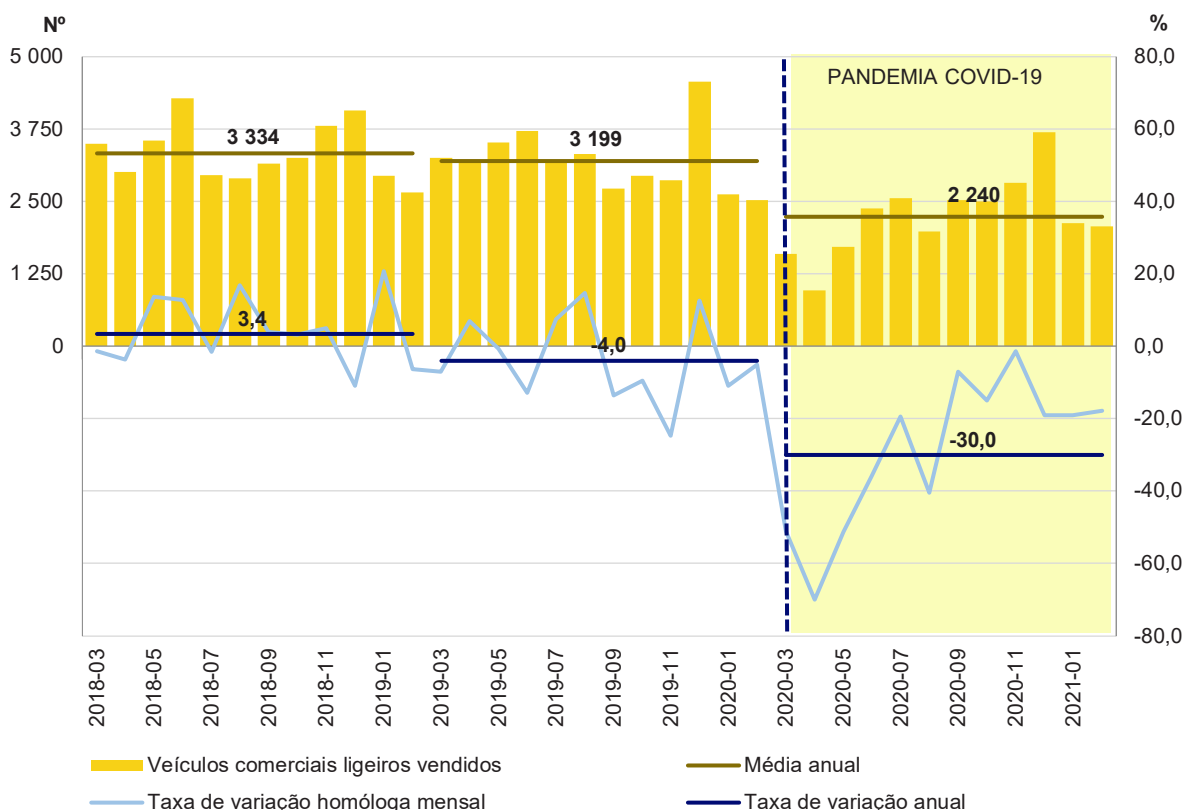
VENDAS DE AUTOMÓVEIS LIGEIROS DE PASSAGEIROS



Fonte: ACAP - Associação do Comércio Automóvel de Portugal

O número de veículos comerciais ligeiros também registou um decréscimo significativo no 1º ano da pandemia, na ordem dos 30%, ainda assim menos intenso que nos veículos ligeiros de passageiros.

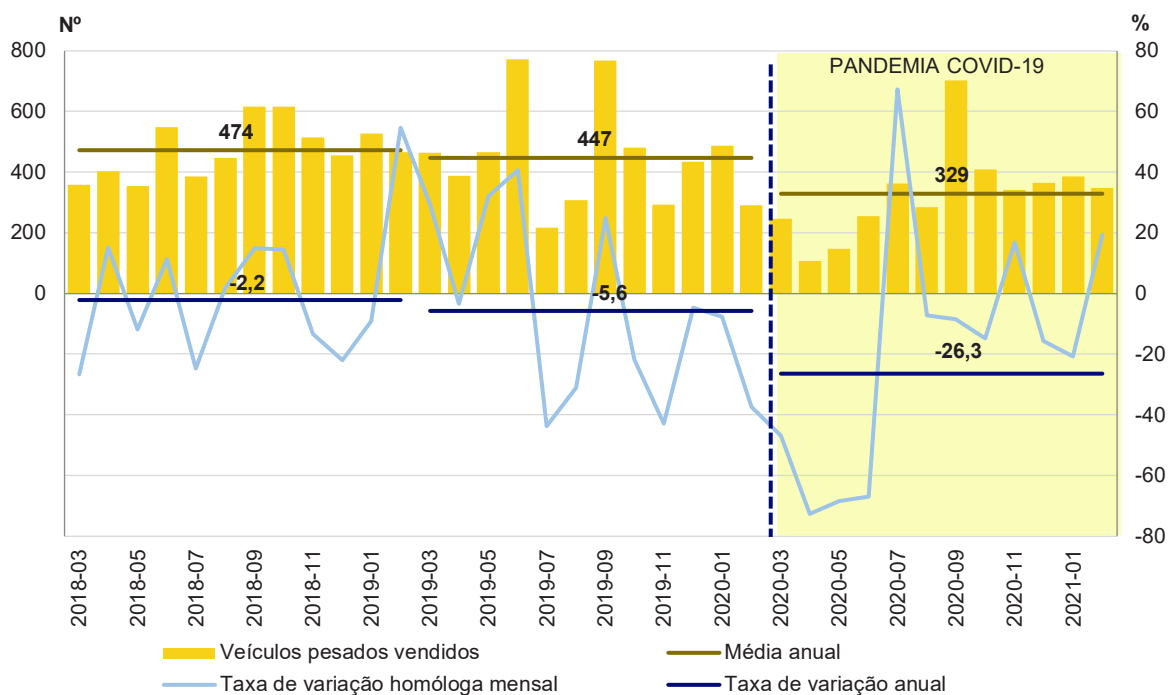
VENDAS DE VEÍCULOS COMERCIAIS LIGEIOS



Fonte: ACAP - Associação do Comércio Automóvel de Portugal

De entre as várias categorias de veículos transacionadas, foi nos veículos pesados que o decréscimo no número de unidades vendidas, durante o 1º ano da pandemia, foi menos acentuado, ainda assim com uma redução de 26,3%, agravando a tendência de decréscimo que já se fazia sentir antes da pandemia.

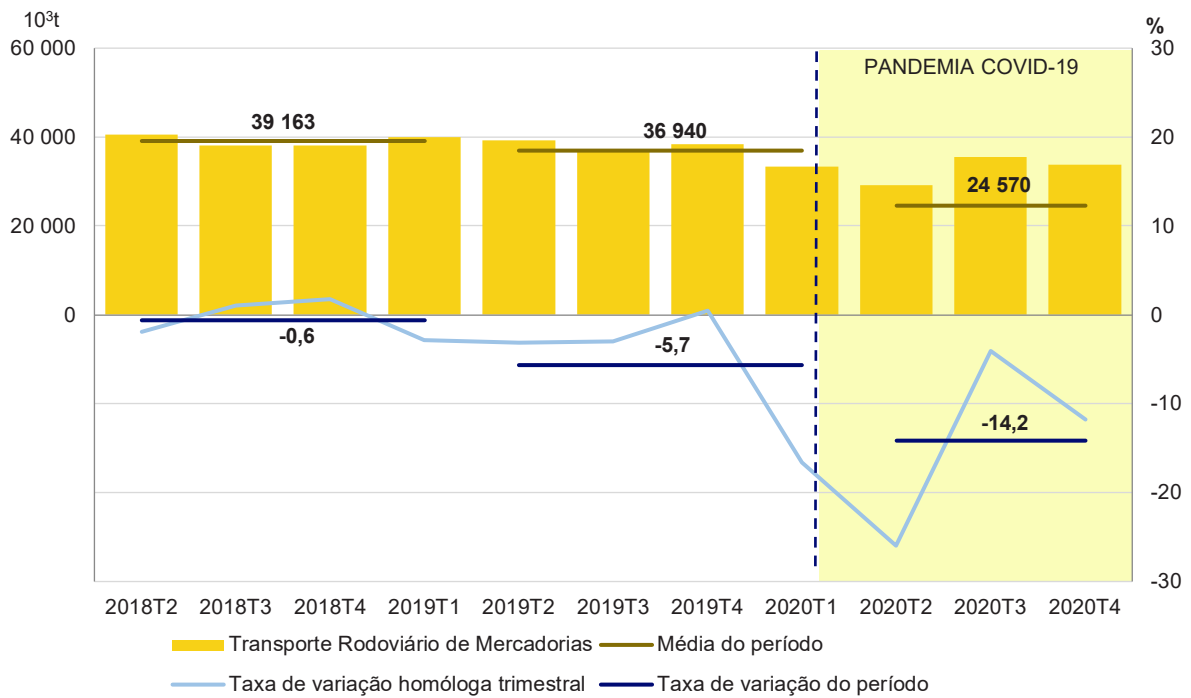
VENDAS DE VEÍCULOS PESADOS



Fonte: ACAP - Associação do Comércio Automóvel de Portugal

O transporte rodoviário de mercadorias diminuiu ao longo do ano 2020, tendo esta diminuição sido mais pronunciada no 2º T 2020 (-25,4%). No período de pandemia, o transporte rodoviário de mercadorias reduziu-se em 14,2%.

TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR RODOVIA

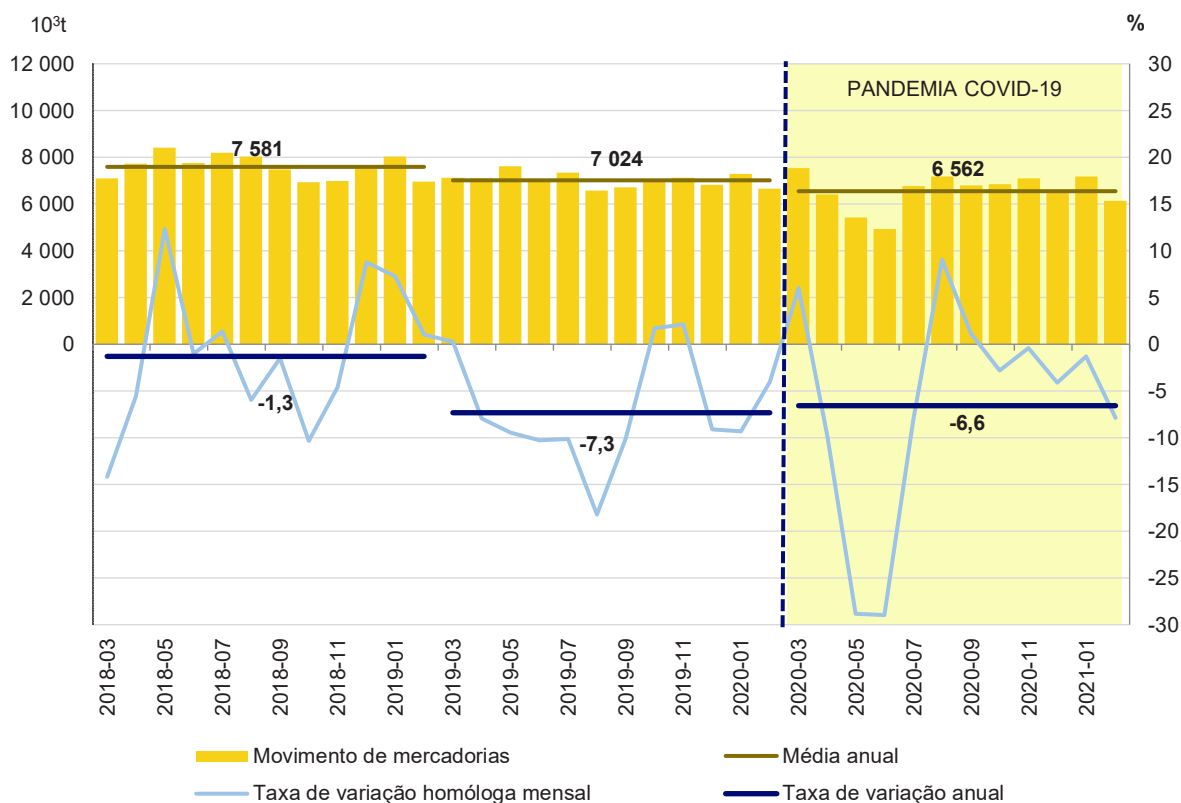


Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias (ITRM)

TRANSPORTE MARÍTIMO

No período em análise (março 2020 a fevereiro 2021), o movimento de mercadorias nos portos nacionais resistiu à pandemia atingindo a média mensal de 6 562 milhares de toneladas transportadas, tendo sofrido uma redução de 6,6% nestes 12 meses (7,3% nos 12 meses anteriores), apenas apresentado fortes variações negativas nos meses de março 2020 (-28,8%) e abril 2020 (-28,9%), face aos meses homólogos.

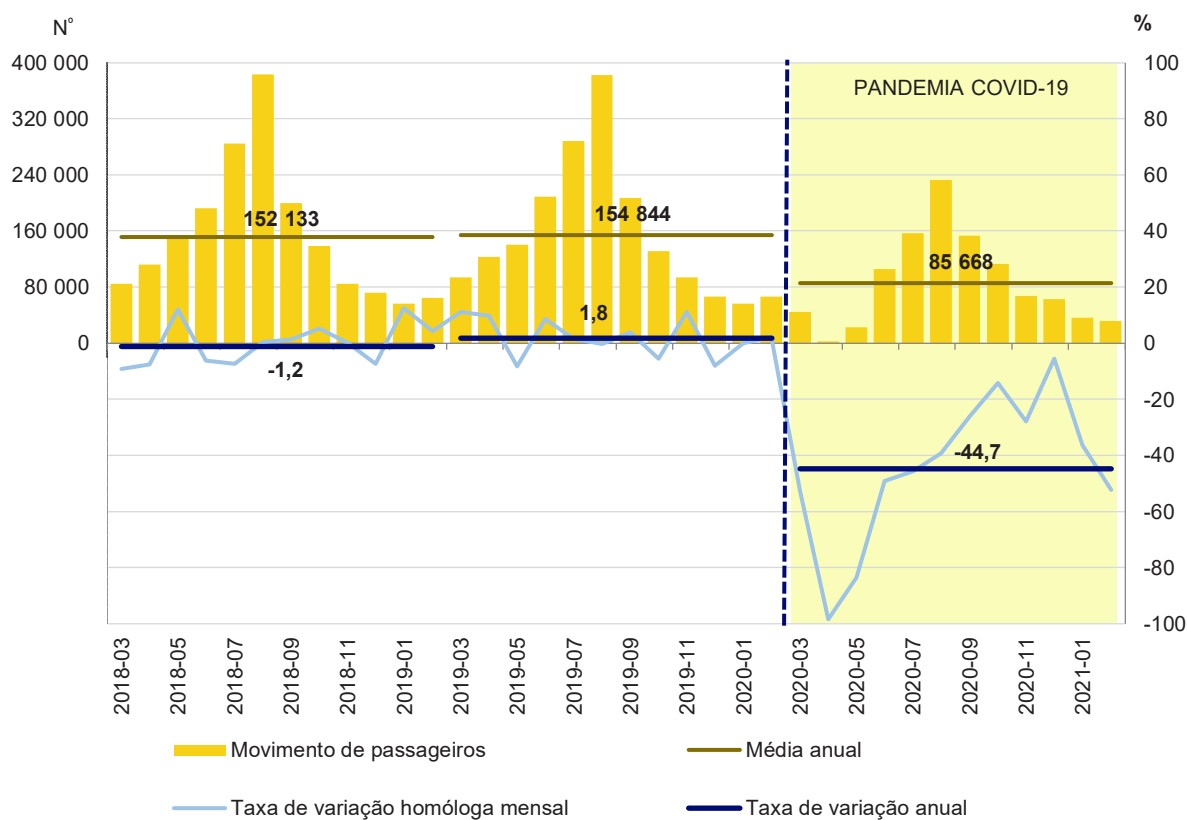
MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PORTOS NACIONAIS



Fonte: INE, Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias

No 1º ano de pandemia movimentaram-se 85,7 milhares de passageiros em termos médios mensais nos portos marítimos, resultando na redução de 44,7% face ao período homólogo pré-pandémico, consequência dos decréscimos verificados na R.A. da Madeira (-35,9%) e na R. A. dos Açores (-49,6%).

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NOS PORTOS NACIONAIS



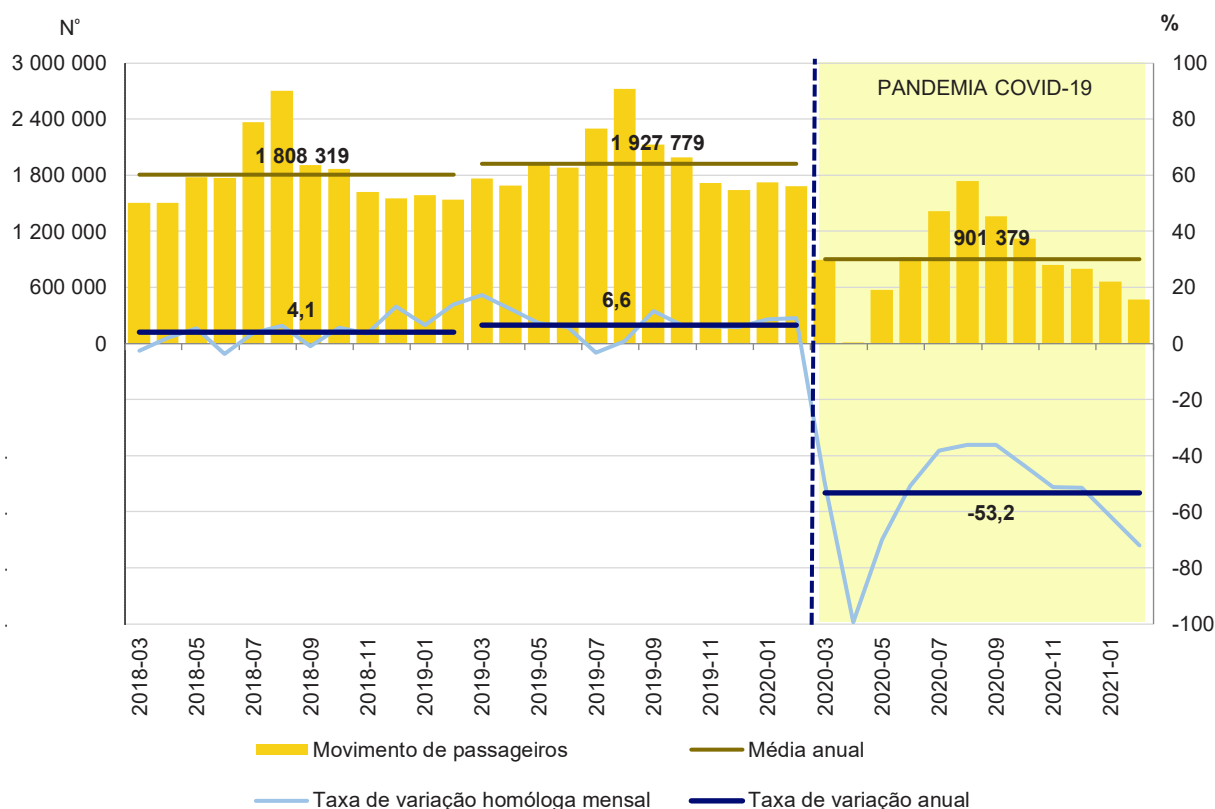
Fonte: INE, Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias

a) Exclui passageiros em navios de cruzeiro

TRANSPORTE FLUVIAL

Nos primeiros 12 meses do período pandémico (março 2020 a fevereiro 2021) o movimento médio mensal de passageiros nas vias navegáveis interiores atingiu os 901,4 milhares de passageiros, tendo sofrido uma redução (-53,2% face ao período homólogo anterior), com especial incidência nos meses de abril e maio 2020 (-99,2% e -69,8%) e janeiro e fevereiro 2021 (-61,6% e -72,0%, respetivamente).

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NAS VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES

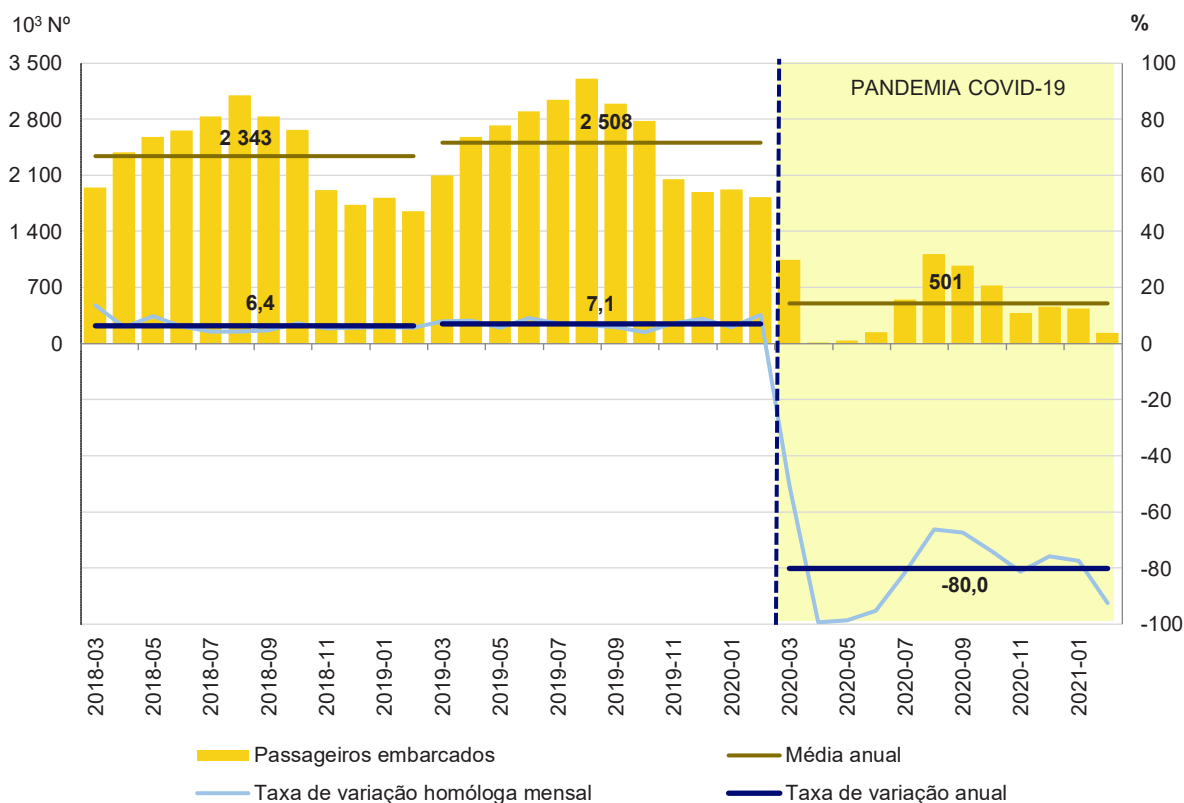


Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Fluvial

TRANSPORTE AÉREO

Entre março de 2020, mês em que se verificou o início das restrições adotadas ao nível do espaço aéreo devido à pandemia COVID-19, e fevereiro 2021, face aos 12 meses anteriores, o número de aeronaves aterradas em aeroportos nacionais diminuiu 65,2% e embarcaram menos 80,0% passageiros nos aeroportos nacionais (+1,3% e +7,1% no período homólogo anterior, respetivamente). No período pandémico, a média do número de passageiros embarcados mensalmente foi de 501 mil, quando no período homólogo pré-pandémico foi de 2 508 mil. França, Reino Unido e Alemanha foram os principais países de destino dos passageiros embarcados nos aeroportos nacionais.

PASSAGEIROS EMBARCADOS NOS AEROPORTOS NACIONAIS

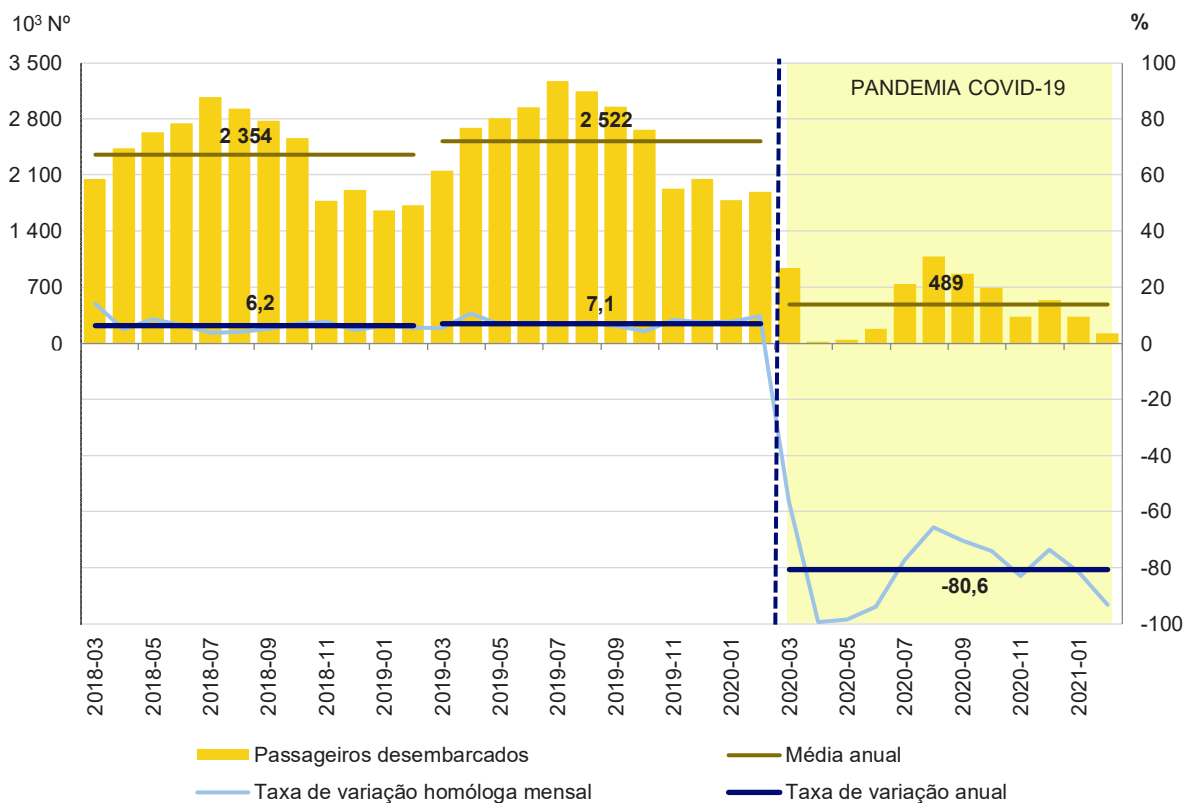


Fonte: INE, Estatísticas dos aeroportos e aeródromos (ANAC/ANA/INE)

Considerando o total de passageiros desembarcados nos aeroportos nacionais, no 1º ano da pandemia registou-se um decréscimo de 80,6% (+7,1% no período homólogo anterior). No período pandémico, a média do número de passageiros desembarcados mensalmente foi de 489 mil, quando no período homólogo pré-pandémico foi de 2 522 mil.

França foi o principal país de origem dos voos com passageiros (17,5% dos passageiros desembarcados), seguindo-se o Reino Unido (11,4%). No período homólogo pré-pandemia, os mesmos países ocupavam posições inversas. Espanha, que surgia na 3ª posição no período anterior à pandemia (representando 9,6% do total), ocupou a 5ª posição no ano de pandemia, diminuindo o seu peso para metade (5,4%). A Alemanha aumentou a sua representatividade no período de pandemia, em termos de passageiros desembarcados (de 8,5% para 10,2%). A Itália deixou de constar entre os cinco principais países durante o primeiro ano de pandemia, dando lugar à Suíça que, no período de pandemia, foi a origem de 5,9% do total de passageiros desembarcados nos aeroportos nacionais.

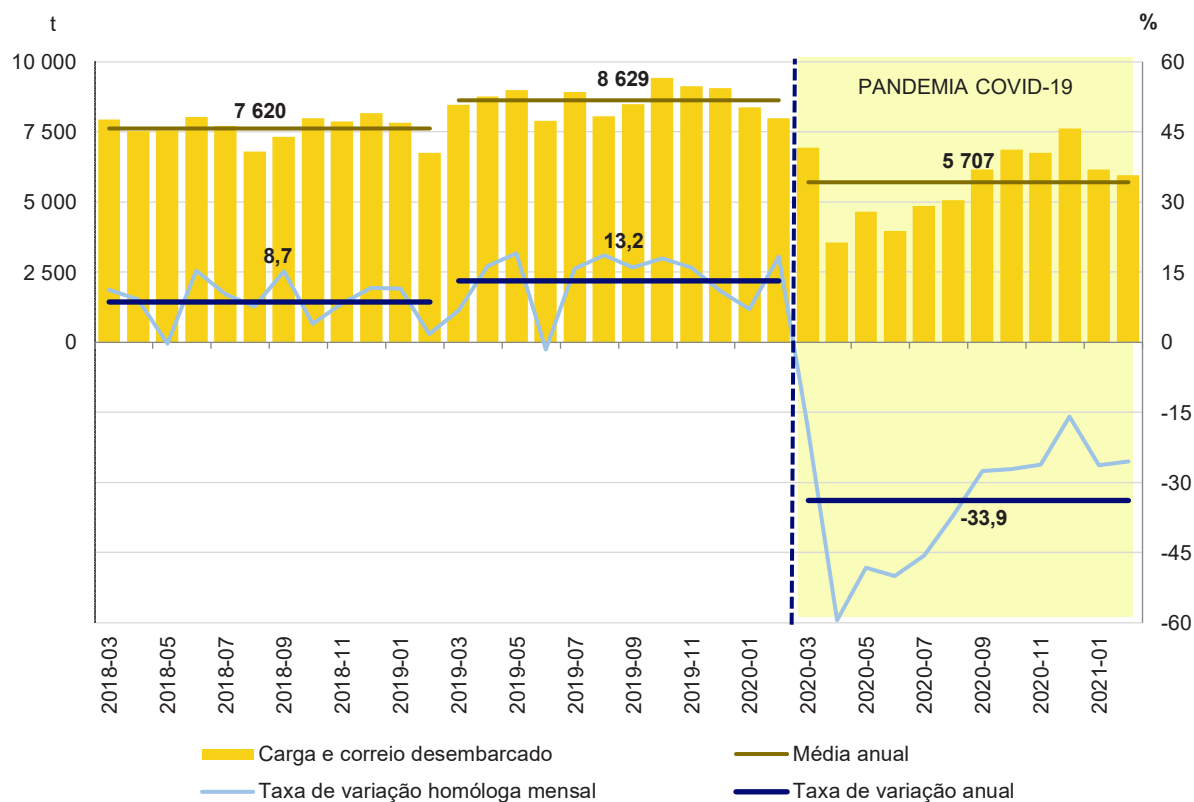
PASSAGEIROS DESEMBARCADOS NOS AEROPORTOS NACIONAIS



Fonte: INE, Estatísticas dos aeroportos e aeródromos (ANAC/ANA/INE)

No que concerne ao transporte aéreo de carga e correio, verifica-se que o impacto da pandemia foi menor quando comparado com o transporte de passageiros. O conjunto de carga e correio desembarcado entre março de 2020 e fevereiro de 2021 diminuiu 33,9% face ao período homólogo anterior. No período homólogo pré-pandémico tinha-se verificado um aumento de 13,2%.

CARGA E CORREIO DESEMBARCADOS NOS AEROPORTOS NACIONAIS

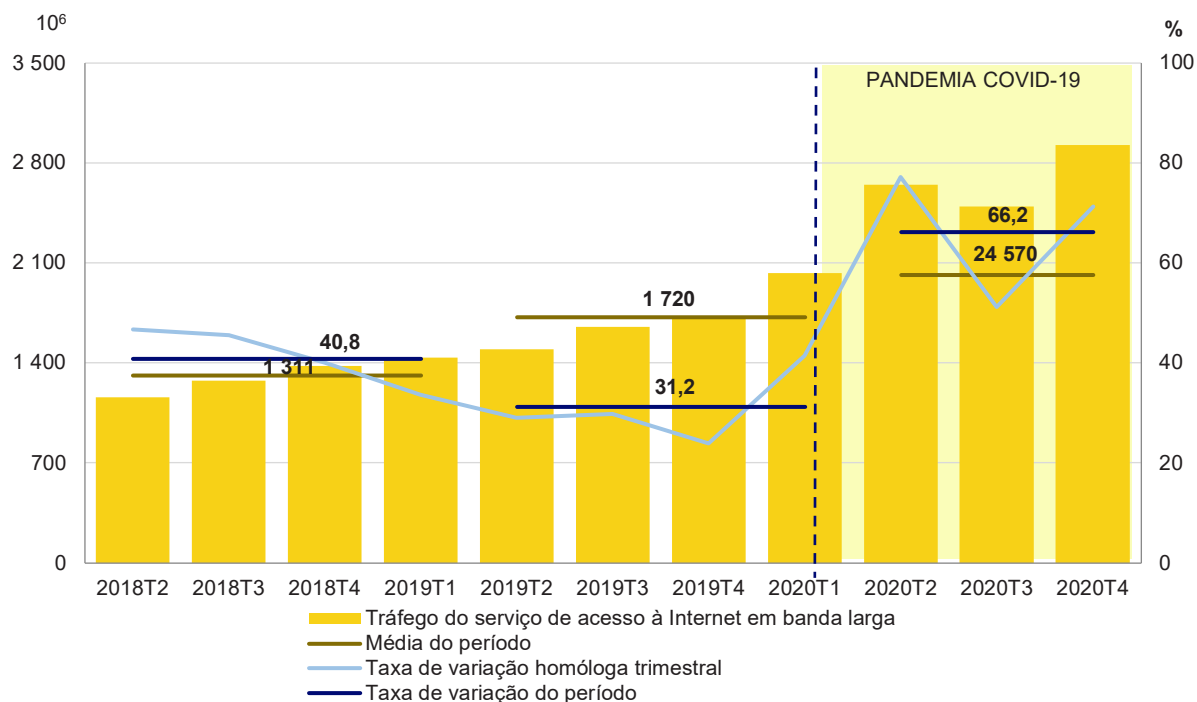


Fonte: INE, Estatísticas dos aeroportos e aeródromos (ANAC/ANA/INE)

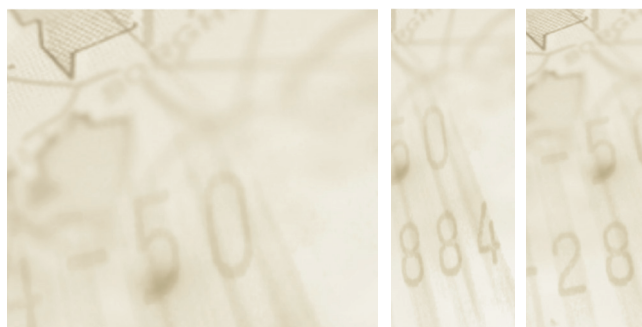
COMUNICAÇÕES

No primeiro ano da pandemia, contrariamente à diminuição da atividade económica no setor dos transportes, o tráfego do serviço de acesso à internet em banda larga aumentou significativamente, (+66,2%) tendo este aumento sido mais relevante no segundo e quarto trimestres de 2020 (+77,2% e +71,2%, respetivamente), motivado pelo impulso do teletrabalho e maior utilização doméstica do acesso à internet (essencialmente internet fixa) nos períodos de confinamento.

TRÁFEGO DO SERVIÇO DE ACESSO À INTERNET EM BANDA LARGA



Fonte: INE, Estatísticas das Comunicações (ANACOM)



[CONTEXTO ECONÓMICO]



1. CONTEXTO ECONÓMICO

1.1. Contexto nacional

1.1.1. Indicadores Macroeconómicos

O Produto Interno Bruto (PIB) diminuiu 8,4% em volume em 2020, atingindo 200,1 mil milhões de euros em termos nominais (+2,7% em 2019, +2,8 em 2018 e +3,5% em 2017). Este decréscimo foi causado fundamentalmente pelo menor contributo da procura interna (-5,5%, -8,6 p.p. que em 2019), em consequência da diminuição do contributo do consumo privado (-4,6%, -6,7 p.p.) e também da diminuição do investimento, cujo contributo se reduziu de 0,6 p.p. para -1,0 p.p., acrescido do contributo negativo de 2,9 p.p. da procura externa líquida (-0,4 p.p. em 2019).

Em 2020, a taxa de desemprego cresceu ligeiramente para 6,8% (+0,3 p.p.), invertendo a diminuição verificada nos anos anteriores (6,5%, -0,5 p.p. em 2019 e 7,0%, -1,9 p.p. em 2018).

O índice harmonizado de preços no consumidor situou-se em -0,1% em 2020, com -2,1% para a rubrica “Serviços de transportes” (+1,1% no ano anterior). As evoluções foram negativas em todos os tipos de transporte, com especial destaque no transporte aéreo de passageiros (-10,0%, +8,7% em 2019) e no transporte de passageiros por mar e vias interiores navegáveis (-8,5%; +6,3% em 2019). Os índices relativos do transporte rodoviário de passageiros (-3,5%, -6,3% no ano anterior), do transporte ferroviário de passageiros (-2,0%, -5,5% em 2019) e do transporte combinado de passageiros (-7,3%, -17,9% em 2019), ainda que negativos, evoluíram favoravelmente face ao ano anterior.

1.1.2. Empresas

Segundo os resultados preliminares do Sistema de Contas Integradas das Empresas (SCIE) referentes a 2020, o número de empresas no setor de Transportes e Armazenagem (secção H da CAE) situou-se em 33,4 mil (+6,6%). Ao subconjunto de atividades específicas de Transportes corresponderam 27,2 mil empresas (+4,5%).

Em 2020, em termos de emprego, interrompendo o ritmo de crescimento verificado nos anos anteriores, a globalidade do setor de Transportes e Armazenagem registou uma diminuição de 1,3% (+7,2% em 2019 e +5,5% em 2018). Da mesma forma, também o subconjunto de atividades de Transportes verificou uma diminuição de 1,5% no emprego, invertendo o crescimento registado nos anos precedentes (+6,8% em 2019 e +6,0% em 2018).

O volume de negócios (VVN) do setor de Transportes e Armazenagem verificou um decréscimo muito significativo no ritmo de crescimento dos anos anteriores (-24,1% em 2020, +5,6% em 2019 e +7,2% em 2018) registando um total de 17,5 mil milhões de euros. Da mesma forma, o subconjunto de empresas de Transportes, concentrando 55,8% do VVN do setor de Transportes e Armazenagem, apresentou também uma forte diminuição nesta variável face aos últimos anos (-28,7%, +5,5% em 2019 e +8,1% em 2018).

Entre as atividades de Transportes, 73,0% do total do VVN foi gerado no Transporte terrestre e por oleodutos/gasodutos, seguido de 21,1% no Transporte aéreo e 5,9% no Transporte por água. Destacou-se a forte diminuição do VVN no Transporte aéreo, que decresceu de 5,0 mil milhões de euros para 2,1 mil milhões de euros (-58,5%, +2,2% em 2019), seguida das diminuições no Transporte terrestre e por oleodutos/gasodutos (-12,0%, +6,1% em 2019) e no Transporte por água (-7,0%, +29,6% em 2019).

1.1.3. Transporte de passageiros

Na análise que se apresenta de seguida, para melhor comparabilidade entre modos de transporte, e no que respeita especificamente ao tráfego nacional, considerou-se apenas o fluxo de embarque. Esta opção deriva do facto de haver registo também de desembarque nas estatísticas de transporte marítimo e aéreo (resultados com base no movimento nas infraestruturas), duplicação sem correspondência nas estatísticas produzidas a partir de fluxos de transporte, com base nos operadores de transporte.

Em 2020, o transporte de passageiros (por conta de outrem) apresentou, de forma generalizada, variações fortemente negativas em termos de número de passageiros transportados, com maior destaque no transporte aéreo, motivadas fundamentalmente pelas limitações de mobilidade impostas pela pandemia COVID-19.

O tráfego aéreo sofreu uma redução abrupta nos passageiros movimentados nos aeroportos nacionais face ao ano anterior, com uma taxa de variação negativa de 69,9%, interrompendo o ciclo de crescimento dos últimos anos (+7,3% em 2019).

Da mesma forma, todos os restantes modos de transporte sofreram reduções no número de passageiros transportados, a rondar 40%. Em 2020, o transporte rodoviário, largamente predominante, decresceu 42,0% (após +4,2% em 2019 e +5,5% em 2018). Relativamente a passageiros-km, o decréscimo foi relativamente mais acentuado (-50,4%, +0,2% em 2019 e +6,9% em 2018).

Em 2020, no transporte ferroviário foi também expressivo o decréscimo do número de passageiros transportados, interrompendo o crescimento registado em anos anteriores, especialmente em 2019. O transporte por metropolitano, com 140,9 milhões de passageiros, foi o que mais diminuiu (-47,8%, +10,6% em 2019 e +4,3% em 2018). Da mesma forma, o transporte ferroviário pesado, que movimentou 102,2 milhões de passageiros, diminuiu 41,7% no número de passageiros transportados (+18,9% em 2019 e +3,9% em 2018), diminuição também observada nos passageiros-km (-48,6% em 2020, após +10,6% em 2019 e +2,2% em 2018).

No transporte fluvial, verificou-se uma descida de 42,8% (+6,7% em 2019), enquanto no transporte marítimo (essencialmente embarques inter ilhas, e ainda um movimento internacional residual) a diminuição foi de 41,7% (+2,4% em 2019).

Figura 1.1.3.1 >> Passageiros transportados por modo de transporte

Unidade: 10³

Modo de transporte	2017	2018	2019	2020	Taxas de variação anuais		
					2018	2019	2020
Ferroviário							
Sistema ferroviário pesado	141 876	147 408	175 333	102 224	3,9%	18,9%	-41,7%
Sistemas de metropolitano	234 013	244 137	270 026	140 938	4,3%	10,6%	-47,8%
Rodoviário (a)	514 830	543 144	565 911	328 175	5,5%	4,2%	-42,0%
Marítimo (b) (c)	925	907	929	542	-1,9%	2,4%	-41,7%
Fluvial	20 717	21 415	22 858	13 085	3,4%	6,7%	-42,8%
Aéreo							
Aeroportos nacionais (b)	47 637	51 000	54 748	16 482	7,1%	7,3%	-69,9%
Empresas nacionais de transporte aéreo	16 061	17 620	19 075	5 477	9,7%	8,3%	-71,3%

(a) Apenas Continente e parque por conta de outrem; transporte efetuado por operadores nacionais.

(b) Nos transportes marítimos e aéreos, na componente de transporte nacional, e para efeitos de melhor comparabilidade entre modos, consideraram-se apenas os movimentos de embarque (excluindo desembarques e transítos).

(c) Não inclui navios de cruzeiro; não inclui o porto de Lisboa

Fontes: INE, Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias; INE, Inquérito ao transporte fluvial; INE, Inquérito ao Transporte Ferroviário; INE, Inquérito ao Transporte por Metropolitano; INE, Inquérito ao Transporte Rodoviário de Passageiros; INE, Estatísticas das empresas de transporte aéreo (ANAC); INE - Estatísticas dos aeroportos e aeródromos (ANAC/ANA)

Figura 1.1.3.2 >> Passageiros-km por modo de transporte

Unidade: 10⁶ Pkm

Modo de transporte	2017	2018	2019	2020	Taxas de variação anuais		
					2018	2019	2020
Ferroviário							
Sistema ferroviário pesado	4 391	4 487	4 964	2 552	2,2%	10,6%	-48,6%
Sistemas de metropolitano	1 121	1 177	1 292	666	4,9%	9,8%	-48,5%
Rodoviário (a)	7 413	7 926	7 941	3 939	6,9%	0,2%	-50,4%
Aéreo							
Empresas nacionais de transporte aéreo	37 119	40 780	44 682	12 852	9,9%	9,6%	-71,2%

(a) Apenas Continente e parque por conta de outrem;

Fontes: INE, Inquérito ao Transporte Ferroviário; INE, Inquérito ao Transporte por Metropolitano; INE, Inquérito ao Transporte Rodoviário de Passageiros; INE, Estatísticas das empresas de transporte aéreo (ANAC)

1.1.4. Transporte de mercadorias

No conjunto de todos os modos de transporte de mercadorias considerados, manteve-se a predominância dos modos rodoviário (131,5 milhões de toneladas) e marítimo (73,8 milhões de toneladas). Em 2020, o transporte aéreo continuou a ser o menos significativo (133 mil toneladas nos aeroportos nacionais) e observou-se o maior decréscimo anual (-31,5%).

O transporte rodoviário acentuou fortemente a tendência de abrandamento dos anos anteriores (-14,8%, -2,2% em 2019 e +0,1% em 2018), refletindo-se de igual modo na redução das toneladas-km respetivas (-21,5%, -4,9% em 2019 e -4,1% em 2018).

Da mesma forma, contabilizado nos termos anteriormente descritos, o transporte marítimo acentuou a diminuição do volume de mercadorias transportadas face aos anos precedentes (-6,7%, -5,9% em 2019 e -3,4% em 2018).

Na ferrovia, acentuou-se o decréscimo de toneladas transportadas (-10,6%, -8,4% em 2019), com igual reflexo em termos de toneladas-km, onde se registou uma diminuição de 3,1%, ainda que inferior à registada em 2019 (-10,4%).

Por último, no transporte aéreo, mediante os pressupostos anteriormente descritos, verificou-se uma redução mais acentuada do transporte via aeroportos nacionais face a 2019 (-31,5% que compara com +11,9% no ano anterior), interrompendo o ciclo de crescimento dos anos precedentes.

Figura 1.1.4.1 >> Mercadorias transportadas, por modo de transporte

Unidade: 10³ Ton

Modo de transporte	2017	2018	2019	2020	Taxas de variação anuais		
					2018	2019	2020
Ferrovário	10 632	10 582	9 695	8 665	-0,5%	-8,4%	-10,6%
Rodoviário (a)	157 696	157 826	154 407	131 545	0,1%	-2,2%	-14,8%
Marítimo (b)	86 985	84 046	79 055	73 780	-3,4%	-5,9%	-6,7%
Aéreo							
Aeroportos nacionais (b)	165	174	194	133	5,3%	11,9%	-31,5%
Empresas nacionais de transporte aéreo	86	97	137	49	12,8%	41,7%	-64,0%

(a) Apenas transporte efetuado por operadores nacionais no Continente

(b) Nos transportes marítimos e aéreos, na componente de transporte nacional, e para efeitos de melhor comparabilidade entre modos, consideraram-se apenas os movimentos de embarque

Fontes: INE, Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias; INE, Inquérito ao Transporte Ferroviário; INE, Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias; INE, Estatísticas das empresas de transporte aéreo (ANAC); INE, Estatísticas dos aeroportos e aeródromos (ANAC/ANA)

Figura 1.1.4.2 >> Toneladas-quilómetro por modo de transporte

Unidade: 10⁶ Tkm

Modo de transporte	2017	2018	2019	2020	Taxas de variação anuais		
					2018	2019	2020
Ferrovário	2 751	2 765	2 478	2 402	0,5%	-10,4%	-3,1%
Rodoviário (a)	34 073	32 676	31 087	24 402	-4,1%	-4,9%	-21,5%
Aéreo							
Empresas nacionais de transporte aéreo	478	475	559	277	-0,5%	17,6%	-50,5%

(a) Apenas transporte efetuado por operadores do Continente

Fontes: INE, Inquérito ao Transporte Ferroviário; INE, Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias; INE, Estatísticas das empresas de transporte aéreo (ANAC)

1.2. Contexto europeu

1.2.1. Indicadores macroeconómicos

Em 2020, o Produto Interno Bruto (PIB) da União Europeia (UE27) interrompeu a tendência de aceleração em termos reais verificada em anos anteriores, motivado pela crise pandémica (COVID-19), registando uma redução de 4,5% (+3,5% em 2019). Para tal contribuiu a redução nas exportações (-8,4%, +2,8% em 2019), a par de uma diminuição equivalente nas importações (-8,2%, +4,4% no ano precedente). O consumo público evoluiu positivamente, ainda que a ritmo inferior ao do ano anterior (+1,4%, +2,0% em 2019), enquanto o consumo privado interrompeu o crescimento que vinha registando nos últimos anos, sofrendo uma redução assinalável (-7,4%, +1,6% em 2019).

Em 2020, todas as cinco principais economias europeias (UE27) evoluíram negativamente, com a Espanha a registar a maior redução (-9,8%, -13,3 p.p.), seguida de Itália (-7,9%, -9,2 p.p.) e França (-5,5%, -8,7 p.p.). A Alemanha sofreu uma diminuição de 3,0% no PIB (+3,1% em 2019), enquanto os Países Baixos passaram de +5,0% para -1,6%. Das restantes economias europeias (UE27), apenas se registaram crescimentos na Irlanda (+4,6%, +9,3% em 2019), Luxemburgo (+2,4%, +3,9% em 2019), Dinamarca (+0,7%, +2,7% no ano anterior) e Lituânia (+0,2%, +7,3% em 2019).

Em 2020, o emprego total na UE27 diminuiu 1,4% (+1,0% em 2019). Malta e Luxemburgo foram os únicos países que registaram acréscimos no emprego total (+2,7% e +1,9%, respetivamente). A taxa de desemprego (7,1% da população ativa) registou um crescimento generalizado nos países da UE27, invertendo a tendência decrescente que se vinha registando desde 2014 (10,9% em 2014; 10,1% em 2015; 9,1% em 2016; 8,2% em 2017; 7,3% em 2018; e 6,7% em 2019).

O índice harmonizado de preços no consumidor situou-se em 0,7% na UE27 (-0,8 p.p.), tendo registado -1,6% na rubrica “Serviços de Transporte” (-3,6 p.p.).

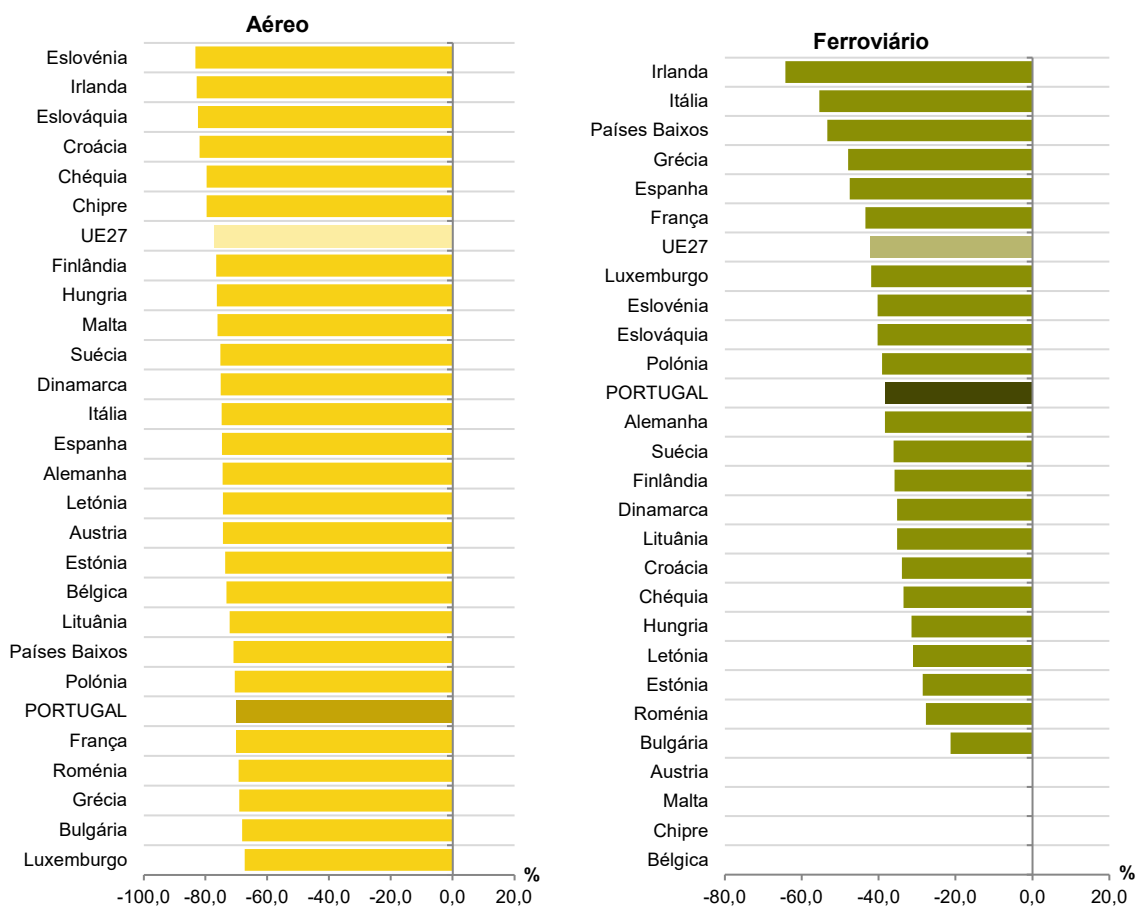
1.2.2. Transporte de passageiros

Em 2020, o transporte aéreo de passageiros registou uma redução muito acentuada (-73,3%, -77,1 p.p.), com todos os países a registarem variações negativas no tráfego aéreo. As maiores taxas de decréscimo registaram-se na Eslovénia (-83,3%, -78,3 p.p.), Irlanda (-82,9%, -87,1 p.p.) e Eslováquia (-82,4%, -83,5 p.p.).

Dos cinco países com maior tráfego aéreo na UE27 (Alemanha, Espanha, França, Itália e Países Baixos), a Itália apresentou o maior decréscimo (-74,8%, -79,5 p.p.), seguindo-se Espanha (-74,6%, -77,7 p.p.), Alemanha (-74,5%, -76,5 p.p.), Países Baixos (-71,0%, -72,7 p.p.) e França (-69,9%, -74,0 p.p.). No total, os cinco países representaram 76,9% do tráfego aéreo da UE.

O transporte ferroviário de passageiros, na União Europeia, registou um decréscimo de 42,2% face ao ano anterior, com todos os países a apresentarem variações negativas. As maiores taxas de decréscimo registaram-se na Irlanda (-64,2%, -68,6 p.p.), Itália (-55,4%, -57,4 p.p.) e Países Baixos (-53,3%, -53,1 p.p.). Os dois países com maior atividade no setor (Alemanha e França), que mantiveram a expressividade no total do transporte realizado (55,6%, +2,1 p.p.), registaram também variações negativas (Alemanha: -38,4%, -40,0 p.p.; e França: -43,4%, -45,0 p.p.).

Figura 1.2.2.1 >> Taxa de variação do número de passageiros transportados, por modo de transporte e países da UE27, 2020 (%)

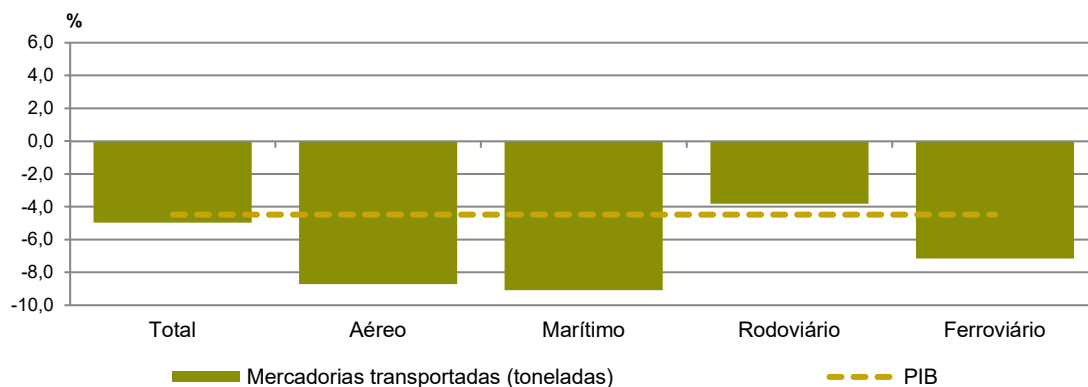


Fonte: Eurostat

1.2.3. Transporte de mercadorias

Na UE27, o transporte de mercadorias continuou a ser assegurado maioritariamente pelo tráfego rodoviário, o qual detém a maior expressão em volume (75,9%, +0,9 p.p.), seguido do marítimo (16,1%, -0,7 p.p.), ferroviário (7,9%, -0,2 p.p.) e aéreo (0,1%, 0 p.p.). Em todos os modos de transporte, o tráfego de mercadorias evoluiu negativamente, verificando-se as maiores taxas de decréscimo nos transportes marítimo e aéreo (-9,1%, +0,1% em 2019 e -8,7%, -3,5% em 2019, respetivamente), seguidos dos transportes ferroviário (-7,2%, -2,4% em 2019) e rodoviário (-3,8%, +2,2% em 2019). Os modos de transporte marítimo e rodoviário, que tinham registado evoluções positivas no ano anterior, foram os que apresentaram as maiores reduções em 2020 (-9,2 p.p. e -6,1 p.p., respetivamente).

Figura 1.2.3.1 >> Taxa de variação do PIB e das mercadorias transportadas (toneladas), na UE27, por modo de transporte, 2020 (%)



Fonte: Eurostat

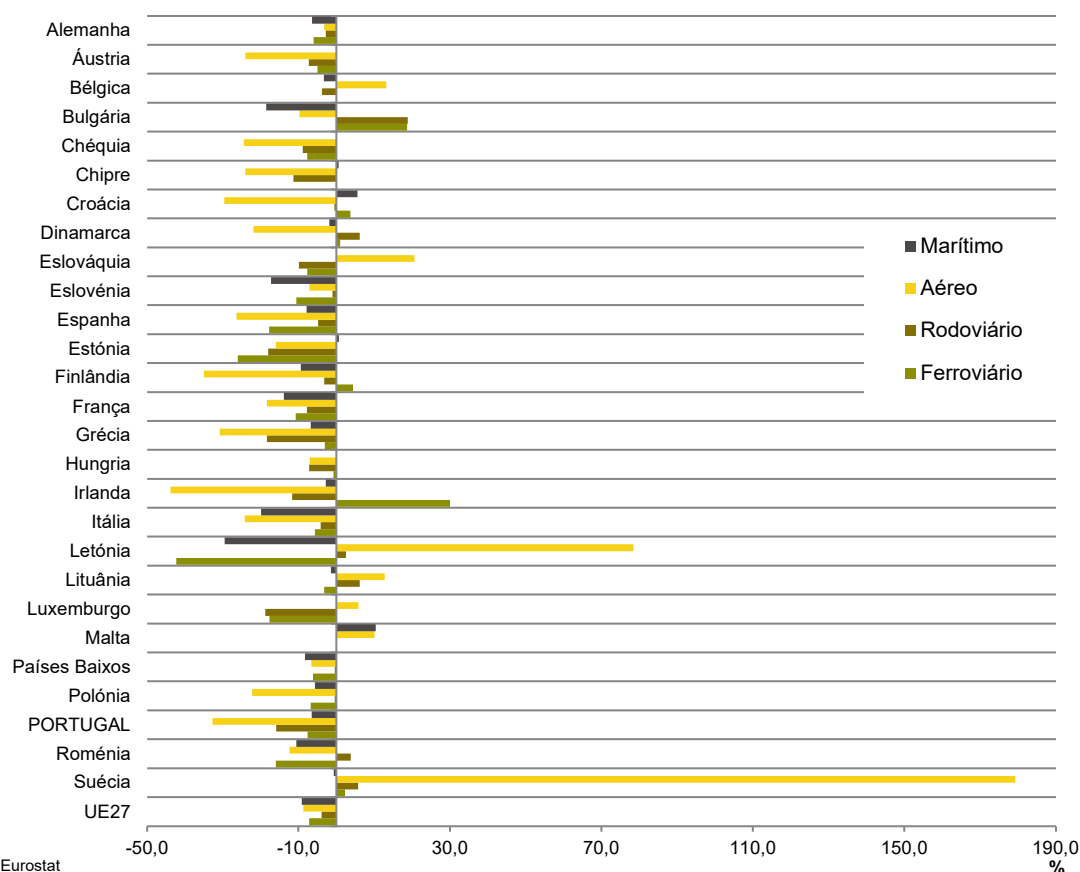
No transporte rodoviário, a Alemanha continuou a ser o país com maior peso no total (24,0%, 3,1 mil milhões de toneladas), embora evoluindo negativamente (-2,8%, -3,0 p.p. em relação a 2019). A Bulgária (+18,9%, +38,9 p.p.), Lituânia (+6,2%, -6,9 p.p.) e Suécia (+5,8%, +12,4 p.p.) evidenciaram-se pelo seu crescimento, e em sentido contrário destacaram-se o Luxemburgo (-18,8%, -32,0 p.p.), Grécia (-18,3%, 16,1 p.p.), Estónia (-17,9%, -17,5 p.p.) e Portugal (-15,9%, -15,4 p.p.).

Na atividade portuária marítima, sobressaíram Malta (+10,4%, -3,5 p.p.), o único país com uma taxa de variação positiva acima de dois dígitos, e a Croácia (+5,6%, +12,0 p.p.), e em sentido contrário, destacaram-se negativamente a Letónia (-29,5%, -23,7 p.p.), Itália (-19,9%, -21,8 p.p.), Bulgária (-18,5%, -29,7 p.p.) e Eslovénia (-17,2%, -12,8 p.p.). Dos países com maior peso relativo neste modo de transporte, os Países Baixos continuaram a deter o maior peso no total (20,2%, 557,5 milhões de toneladas), ainda que em decréscimo face ao ano anterior (-8,2%, -8,8 p.p.), seguidos de Espanha (15,4%, 425,4 milhões de toneladas), também com variação negativa (-7,9%, -6,6 p.p.) e da Itália (11,8%, 326,4 milhões de toneladas), com uma variação negativa ainda mais acentuada (-19,9%, -21,8 p.p.).

No modo ferroviário, o maior crescimento foi registado pela Irlanda (+30,1%, +63,0 p.p.), seguindo-se a Bulgária (+18,7%, +22,8 p.p.) e Finlândia (+4,4%, +10,8 p.p.). Pelo contrário, na generalidade dos países o tráfego ferroviário de mercadorias evoluiu negativamente, embora com maior destaque na Letónia (-42,3%, -26,5 p.p.) e Estónia (-26,0%, -2,7 p.p.). A Alemanha e a Polónia, continuando a deter a maior expressão na ferrovia (39,4% do total), registaram decréscimos (-6,0%, -5,6 p.p. e -6,7%, -1,6 p.p., respetivamente).

No transporte aéreo, a Alemanha deteve a maior expressão neste modo de transporte (37,1%), seguida da França (15,2%), Bélgica (13,1%) e Países Baixos (12,5%). Neste subconjunto de países, que representa 77,9% do tráfego aéreo de mercadorias, todos registaram reduções face ao ano anterior, à exceção da Bélgica que cresceu 13,2% neste tipo de tráfego (+12,2 p.p.). A Alemanha e os Países Baixos evoluíram negativamente (-3,2% e -6,5%, respetivamente), embora ligeiramente melhor se comparadas essas evoluções às do ano anterior (-3,3% e -7,4%), enquanto a França acentuou a sua evolução negativa (-18,3%, -16,9 p.p.).

Figura 1.2.3.2 >> Taxa de variação das mercadorias transportadas (toneladas), por modo de transporte e países da UE27, 2020 (%)





[TRANSPORTE FERROVIÁRIO]



2. TRANSPORTE FERROVIÁRIO

2.1. Caminho-de-ferro

2.1.1. Infraestrutura

No final de 2020, a rede ferroviária nacional estendia-se por 3 620,7 km, sem alterações face ao ano anterior.

A rede total em exploração correspondia a 2 526,1 km com 67,1% de linhas eletrificadas (1 695,7 km).

A distribuição da rede total em exploração também se manteve face a 2019: 46,5% rede principal (1 175,5 km), 35,3% rede complementar (890,9 km) e 18,2% rede secundária (459,7 km).

Em 2020, a rede ferroviária manteve-se quase inalterada em termos de principais infraestruturas. No final desse ano a ferrovia contava com 1 836 pontes, 79 túneis, 549 estações e 831 passagens de nível (-3 face a 2019). Eram 12 as estações exclusivamente destinadas ao transporte de mercadorias e 292 as estações que serviam apenas o transporte de passageiros. As estações afetas a ambas as funções mantiveram-se em 245.

2.1.2. Parque ferroviário

No final de 2020, o parque ferroviário constituía-se por 383 veículos de tração, ou seja, mais 6 que em 2019. Este incremento foi resultado de um aumento de 4 locomotivas a diesel e de 3 locomotivas elétricas, assim como de uma diminuição de 1 automotora elétrica.

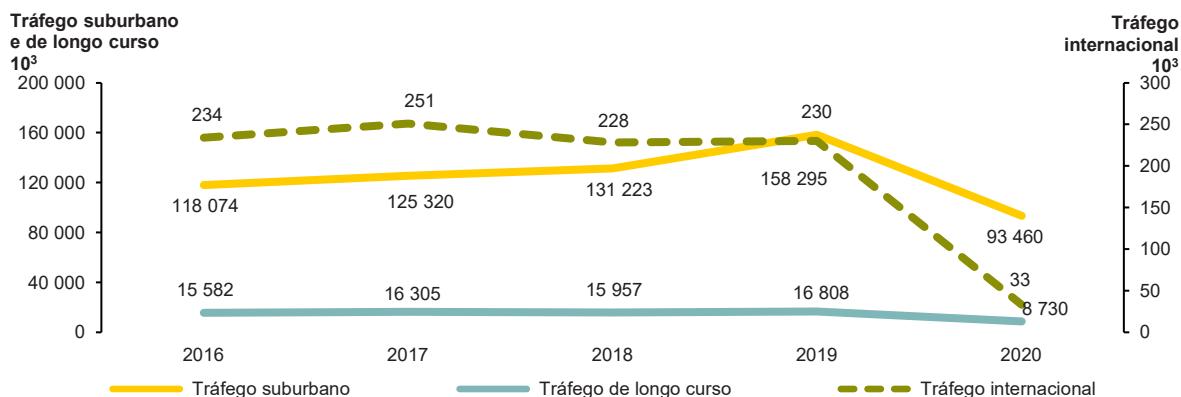
Em 2020, registou-se um acréscimo anual no material de transporte de mercadorias de 1,3% (2719; +35 unidades) devido, unicamente, ao aumento no número de vagões plataforma. Também o número de veículos para transporte de passageiros (1 011 unidades) apresentou um aumento de 3 unidades, com alterações em todas as tipologias: as automotoras diesel passaram de 126 em 2019 para 128 em 2020; as automotoras elétricas passaram de 759 para 753 unidades; e as carruagens de passageiros de 123 para 130 unidades.

2.1.3. Transporte de passageiros

Em 2020, foram transportados por comboio 102,2 milhões de passageiros, correspondente a um decréscimo de 41,7% (+18,9% em 2019 e +3,9% em 2018), resultado da pandemia COVID-19, que condicionou fortemente a mobilidade. O volume de transporte ferroviário diminuiu 48,6% (+10,6% em 2019 e +2,2% em 2018), correspondendo a 2,6 mil milhões de passageiros-quilómetro.

O retrocesso no transporte de passageiros ocorreu em todos os tipos de tráfego. Os movimentos suburbanos (com um total de 93,5 milhões de passageiros) registaram, ainda assim, a menor redução (41,0%), tendo os movimentos de passageiros de longo curso (8,7 milhões de passageiros) e em tráfego internacional (33 mil passageiros) sido os mais afetados (-48,1% e -85,6%, respetivamente).

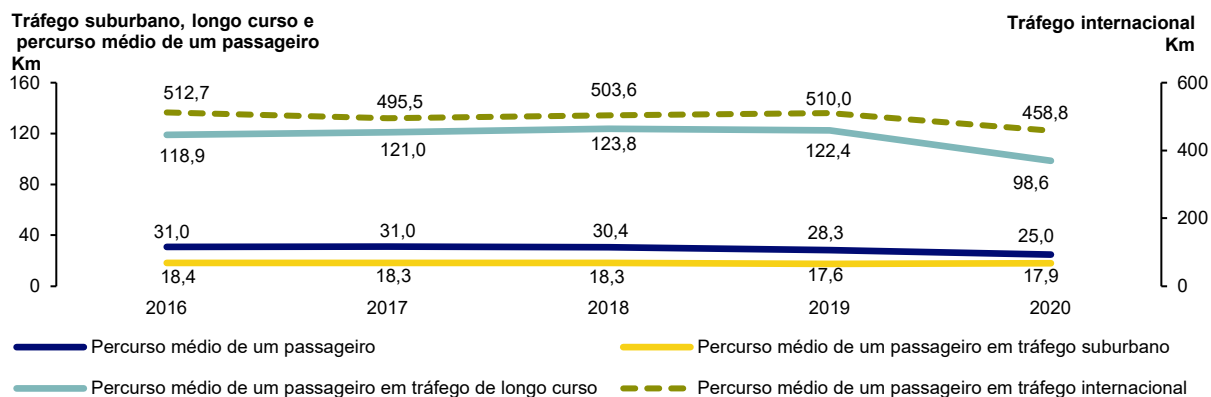
Figura 2.1.3.1 >> Número de passageiros transportados por tipo de tráfego, 2016 - 2020



Em 2020, em média, cada passageiro transportado por comboio percorreu 25,0 km (28,3 km em 2019).

O percurso médio por passageiro em deslocações suburbanas foi de 17,9 km (+0,3 km que em 2019) e em deslocações de longo curso foi de 98,6 km (-23,8 km). Nas deslocações internacionais, o percurso médio por passageiro situou-se em 458,8 km, valor inferior em 51,2 km ao registo de 2019.

Figura 2.1.3.2 >> Percurso médio de um passageiro por tipo de tráfego, 2016 - 2020



Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Ferroviário

2.1.4 Transporte de mercadorias

Em 2020, foram transportadas por ferrovia 8,7 milhões de toneladas de mercadorias, registando-se uma redução de 10,6% (-8,4% em 2019). O respetivo volume de transporte decresceu 3,0% (-10,4% em 2019), levando a um aumento de 8,6% no percurso médio de cada tonelada (277,2 km).

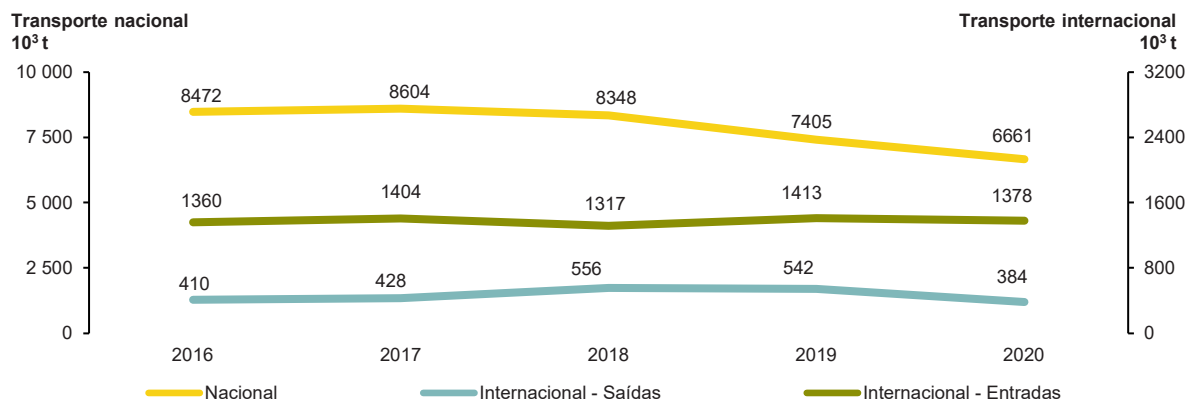
Em tráfego nacional foram movimentadas 6,6 milhões de toneladas de mercadorias (-10,0%, após -11,3% em 2019), o equivalente a 76,9% do tráfego total (76,4% em 2019 e 78,9% em 2018). Em volume, os movimentos de mercadorias em território nacional corresponderam a 1,7 milhões de toneladas-quilómetro (-8,2%; -14,7% em 2019), com uma representatividade de 71,1% face ao total (75,2% em 2019 e 78,9% em 2018).

Em tráfego internacional foram transportadas 2,0 milhões de toneladas de mercadorias, com um decréscimo de 12,5% face a 2019, após crescimentos de 5,3%, 10,2% e 4,1% nos 3 anos anteriores. A totalidade do transporte internacional foi realizada de/para Espanha.

A quantidade de mercadorias entradas em território nacional (1,4 milhões de toneladas) superou largamente as saídas (383,6 mil toneladas), o que resultou numa taxa de cobertura das mercadorias descarregadas pelas carregadas de 27,8%, após 38,4% no ano anterior.

Em tráfego terceiro, ou seja, mercadorias movimentadas totalmente fora de território nacional mas sob a responsabilidade de transportadores nacionais, registaram-se 239,4 mil toneladas e em trânsito, ou seja, com passagem pelo território nacional mas com origem e destino no exterior, 3,4 mil toneladas de mercadorias.

Figura 2.1.4.1 >> Mercadorias transportadas por tipo de tráfego, 2016 - 2020



Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Ferroviário

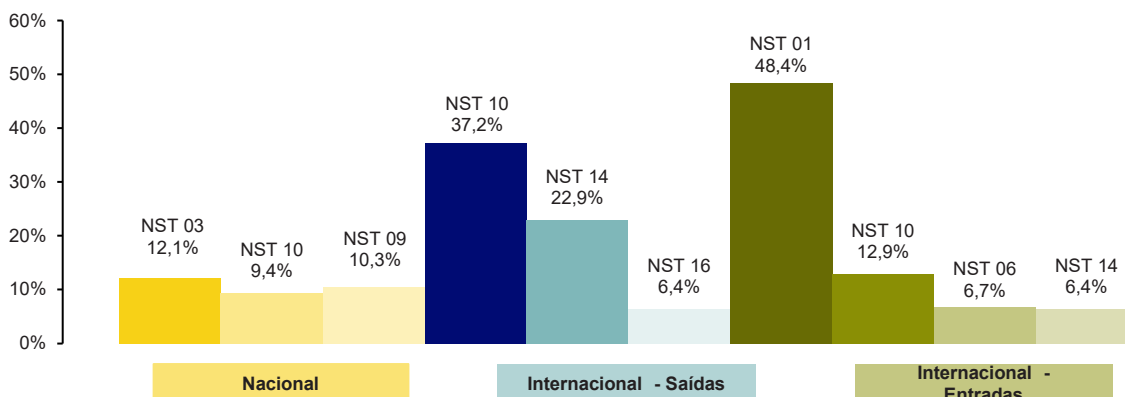
Em 2020, o principal grupo de mercadorias transportadas por ferrovia (com base na nomenclatura NST 2007) foi o **10** - “Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e equipamento”, com 987,4 mil toneladas, o equivalente a 11,4% do total (13,1% em 2019), logo seguido do grupo **01** - “Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca”, com 955,9 mil toneladas, ou seja, 11,0% do total (9,9% em 2019).

Em território nacional, as mercadorias associadas ao grupo **03**- “Produtos não energéticos das indústrias extrativas; turfa; urânio e tório” foram as mais transportadas, com 12,1% do total (12,4% em 2019), seguindo-se o grupo **09** - “Outros produtos minerais não metálicos”, com 10,3% do total (8,2% em 2019).

Nas saídas de mercadorias por ferrovia destaque para o grupo **10** - “Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e equipamento”, que com 142,6 mil toneladas transportadas (37,2% do total), evidenciou um ganho de representatividade de 5,0 p.p. em relação a 2019.

Nas mercadorias entradas, o grupo **01** – “Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca” reforçou a sua importância, representando 666,4 mil toneladas (48,4% do total, face a 39,3% em 2019).

Figura 2.1.4.2 >> Peso das principais categorias de mercadorias, por tipo de tráfego, 2020



NST 2007:

- 01 - Prod. da agric., da prod. animal, caça e silvic.; peixe e out.prod. pesca
- 03 - Produtos não energéticos das indústrias extrativas; turfa; urânio e tório
- 06 - Madeira, cortiça e obras (exc. mobiliário); pasta, papel, cartão e artigos
- 09 - Outros produtos minerais não metálicos
- 10 - Metais de base; prod. metálicos transformados, exc. máquinas e equipamentos
- 14 - Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos
- 16 - Equip. e material utilizados no transp. de mercadorias

Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Ferroviário

A distância mais comum percorrida pelas mercadorias transportadas em tráfego nacional situou-se entre 150 e 300 km, situação observada em 52,8% das toneladas e em 51,2% do total de tkm. Os percursos inferiores a 150 km concentraram 23,1% da tonelagem transportada e 7,1% do total em termos de tkm.

O transporte de mercadorias em contentores grandes (20 ou mais pés) foi de 4,9 milhões de toneladas de mercadorias, ou seja, menos 4,4% face ao ano anterior (-1,3% em 2019 e +11,2% em 2018).

2.1.5. Consumo energético

Em 2020, foram consumidos 256,8 milhões de kWh de energia elétrica para a realização de transporte ferroviário, o que representou um decréscimo de 11,0% (-2,9% em 2019). De igual modo, o consumo de gasóleo (18,0 milhões de litros) diminuiu 1,2%, após um aumento de 21,7% em 2019.

2.1.6. Pessoal ao serviço

No final de 2020, as empresas ferroviárias empregavam, no seu conjunto, cerca de 6,9 mil trabalhadores (+17,4% face a 2019). Em 2020, verificou-se um reforço significativo do pessoal afeto às Oficinas, que passou de 75 funcionários em 2019 para 1 003 em 2020, devido especialmente, à integração da Empresa de Manutenção Ferroviária (EMEF) na CP (Comboios de Portugal, E.P.). Também o pessoal da Administração-geral aumentou 11,6%, assim como o pessoal afeto aos Trens e revisão (+2,6%). Nas restantes categorias verificou-se uma redução de pessoal, sendo a mais significativa a observada nas Instalações Fixas (-3,4%).

Mesmo com o aumento exponencial do pessoal afeto às Oficinas, a Administração-geral e as Estações continuaram a agregar a maioria do pessoal ao serviço (23,0% e 21,6%, respetivamente), seguindo-se o pessoal da Condução (15,6%).

2.2. Metropolitano

2.2.1. Infraestrutura

Em 2020, não se registaram alterações face a 2019 na extensão das redes de metropolitano de Lisboa, Porto e Sul do Tejo (sem sobreposição de troços): 44,5 km; 66,7 km; e 11,8 km, respetivamente.

2.2.2. Parque ferroviário

Também o número de veículos de metropolitano ao serviço no conjunto dos três sistemas de metropolitano (459 unidades) se manteve inalterado em 2020. Assim, ao Metropolitano de Lisboa pertenciam 333 veículos, ao Metro do Porto 102 e ao Metro Sul do Tejo 24.

2.2.3. Transporte de passageiros

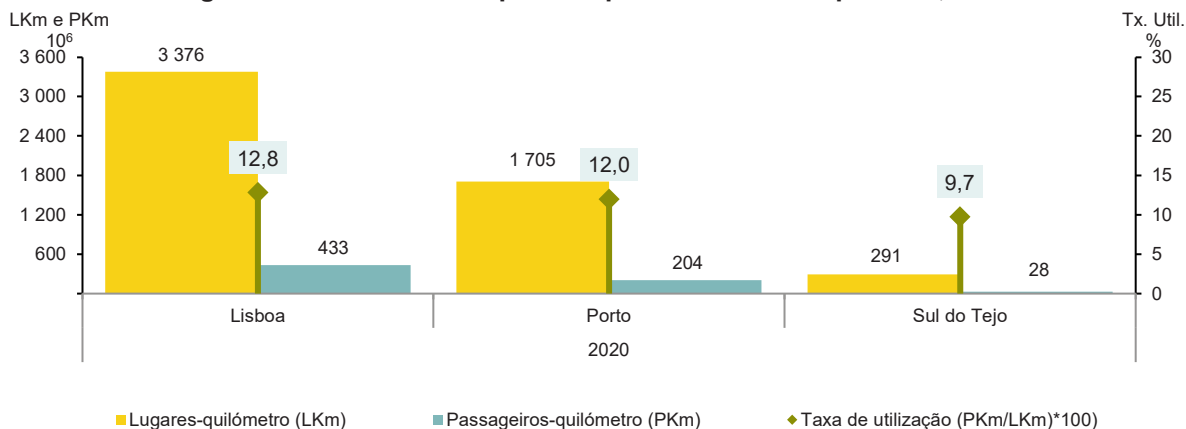
Em 2020, foram transportados por metropolitano 141,0 milhões de passageiros, o correspondente a uma redução de 47,8% (+10,6% em 2019) originada pela situação da pandemia COVID-19.

O Metropolitano de Lisboa registou a maior diminuição (-50,5%, após +8,2% em 2019 e +4,7% em 2018), tendo transportado 90,6 milhões de passageiros. Ainda assim, o metro de Lisboa manteve-se como o mais representativo ao movimentar 64,3% do total de passageiros por metropolitano (67,8% em 2019 e 69,3% em 2018). Com as restrições originadas pela pandemia, nomeadamente os períodos de confinamento da população e a limitação de ocupação dos veículos, a taxa de utilização do metropolitano baixou drasticamente, fixando-se em 12,8% no metro de Lisboa (foi 24,8% em 2019 e 2018).

O Metro do Porto transportou 39,4 milhões passageiros em 2020, apresentando um decréscimo de 44,7% (+13,9% em 2019 e +3,4% em 2018). De igual forma, a taxa de utilização deste sistema de metropolitano diminuiu, fixando-se em 12,0% (22,0% em 2019 e 19,2% em 2018).

Ao Metro Sul do Tejo coube a menor diminuição de entre os três sistemas de metropolitano (-29,8%, após +26,4% em 2019 e +3,4% em 2018) correspondendo-lhe 10,9 milhões de passageiros. A taxa de utilização no Metro Sul do Tejo foi de 9,7% face a 12,2% em 2019 e 10,2% em 2018.

Figura 2.2.3.1 >> Oferta e procura por sistema metropolitano, 2020



Fonte: INE, Inquérito ao Transporte por Metropolitano

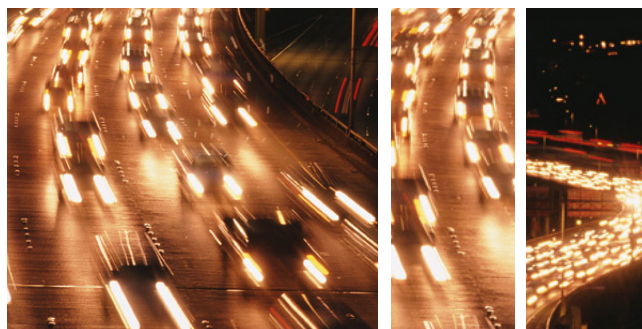
2.2.4. Consumo energético

Em 2020, o conjunto dos três sistemas de metropolitano realizaram um consumo de energia elétrica de 158,3 kWh, valor que representou um aumento de 0,1%, devido exclusivamente, ao acréscimo de utilização de energia na tração (+0,5%).

No Metro de Lisboa registou-se um aumento de consumo de energia elétrica de 0,8% (+1,0% na energia de tração), no Metro do Porto um ligeiro aumento de 0,2% (+1,4% na tração) e no Metro Sul do Tejo um decréscimo de 7,7% (-8,4% na energia utilizada na tração).

2.2.5. Pessoal ao serviço

Em 2020, laboravam nas empresas de metropolitano cerca de 2,0 mil funcionários, tendo ocorrido um aumento de 2,7% face a 2019. Contudo, a evolução no pessoal ao serviço no conjunto dos três sistemas de metropolitano foi distinta: no Metro de Lisboa registou-se um acréscimo de 4,2%; no Metro do Porto observou-se uma ligeira redução (-0,3%); e no Metro Sul do Tejo verificou-se uma redução mais acentuada (-6,6%).



[TRANSPORTE RODOVIÁRIO]



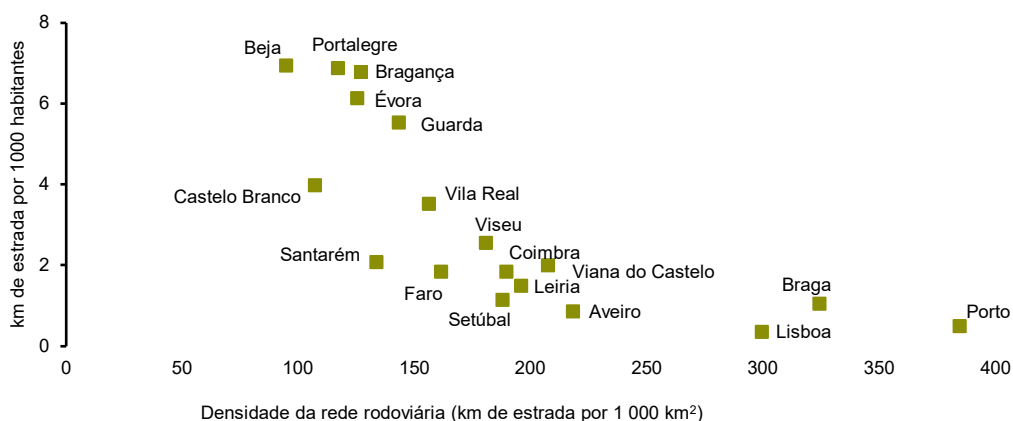
3. TRANSPORTE RODOVIÁRIO

3.1. Infraestruturas rodoviárias

3.1.1 Rede rodoviária nacional

Em 2020, a extensão da rede rodoviária nacional aumentou para 14 325 quilómetros (+12 quilómetros), após quatro anos sem alterações. O índice de concentração rodoviária manteve-se inalterado em 1,46 Km por 1 000 habitantes. No distrito de Lisboa, o índice de concentração rodoviária manteve-se nos 0,37 Km, embora com uma redução de 0,4%, devido a variações populacionais. O distrito de Beja foi o que registou o maior índice (6,94 km) e o de Portalegre a maior variação (+3,0%).

Figura 3.1.1.1 >> Indicadores de extensão da rede rodoviária nacional, 2020

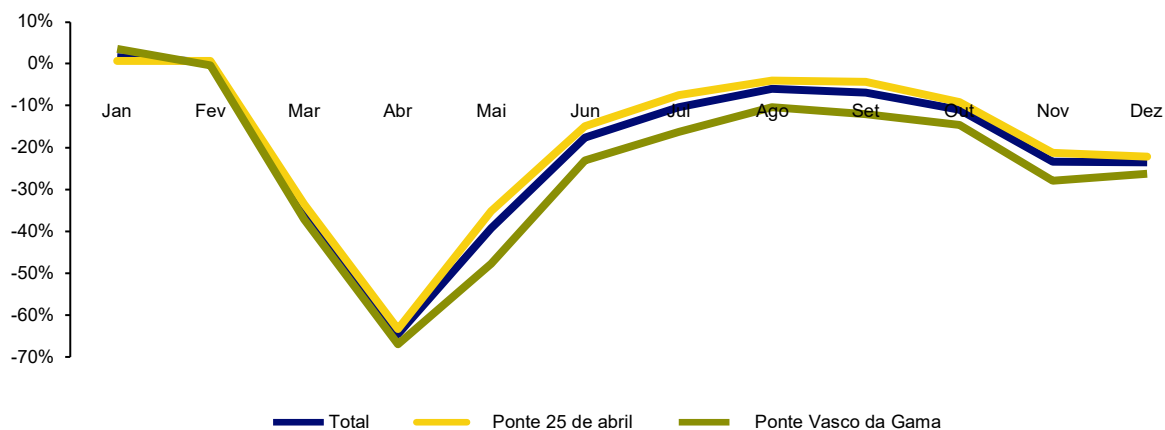


Fonte: Instituto da Mobilidade e dos Transportes e INE, Estatísticas do Território

3.1.2. Pontes sobre o Tejo

A travessia diária de veículos rodoviários sobre o Tejo reduziu-se 19,5%, para 168,4 mil veículos. A redução foi menos acentuada na Ponte 25 de Abril (-17,7%; 115,8 mil veículos) comparativamente à Ponte Vasco da Gama (-23,3%; 52,7 mil). O tráfego na Ponte 25 de Abril representou 68,7% do total de tráfego.

Figura 3.1.2.1 >> Taxa de variação mensal do tráfego médio nas pontes sobre o Tejo, 2020



Fonte: Instituto da Mobilidade e dos Transportes

A receita cobrada registou uma redução menos acentuada (-18,9%) e cifrou-se em 70,3 milhões de euros. A receita na Ponte 25 de Abril decresceu 16,8% para 38,7 milhões de euros, enquanto na Ponte Vasco da Gama a redução foi de 21,3%, para 31,6 milhões de euros. A receita média por veículo aumentou para 1,14€ (+0,01€), sendo de 0,92€ na Ponte 25 de Abril e 1,64€ na Ponte Vasco da Gama.

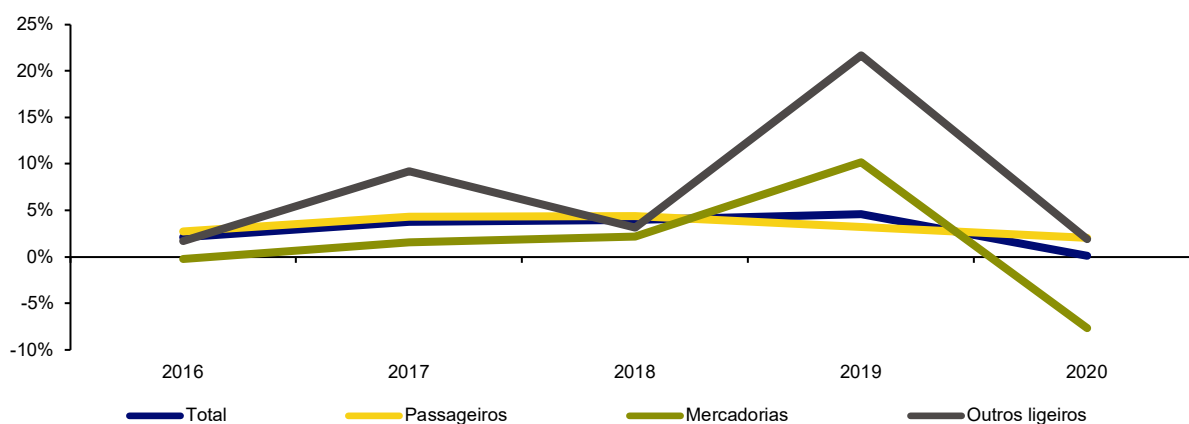
3.2. Parque de veículos rodoviários presumivelmente em circulação

Em 2020, o parque de veículos rodoviários motorizados presumivelmente em circulação manteve-se em 7,0 milhões de veículos e registou pela primeira vez na série disponível, um decréscimo ainda que pouco expressivo (-0,1%). O decréscimo foi causado pela diminuição do parque de veículos pesados (-10,0%), uma vez que o parque de veículos ligeiros cresceu ligeiramente (+0,1%).

3.2.1. Veículos ligeiros

Em 2020, o parque de veículos ligeiros aumentou ligeiramente (+0,1%) para 6,9 milhões de veículos (98,1% do total, +0,2 p.p.). A idade média do parque de veículos ligeiros de passageiros subiu para 13,5 anos (+0,4 anos). Os veículos movidos a energias alternativas superaram as 100 mil unidades (122,3 mil) e aumentaram 40,5%.

Figura 3.2.1.1 >> Taxa de variação anual do parque de veículos ligeiros, 2016-2020

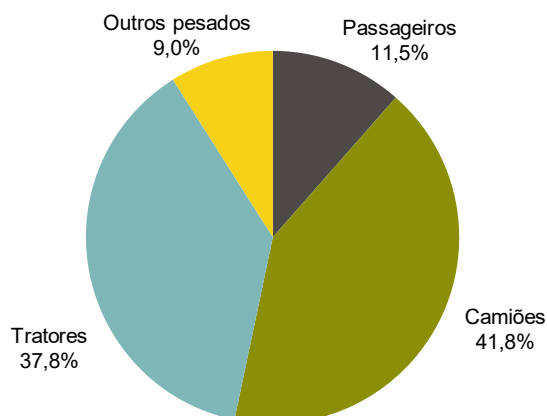


Fonte: Instituto da Mobilidade e dos Transportes e INE

3.2.2. Veículos pesados

Em sentido inverso, o parque de veículos pesados reduziu-se em 10,0% (+14,3% em 2019) para 132,2 mil veículos. A idade média dos veículos pesados de passageiros diminuiu para 13,4 anos (-0,7 anos). O gasóleo continuou a ser o principal combustível destes veículos (99,1%; -0,1p.p.).

Figura 3.2.2.1 >> Distribuição do parque de veículos pesados, por tipologia, 2020



Fonte: Instituto da Mobilidade e dos Transportes e INE

3.3. Veículos matriculados e vendidos

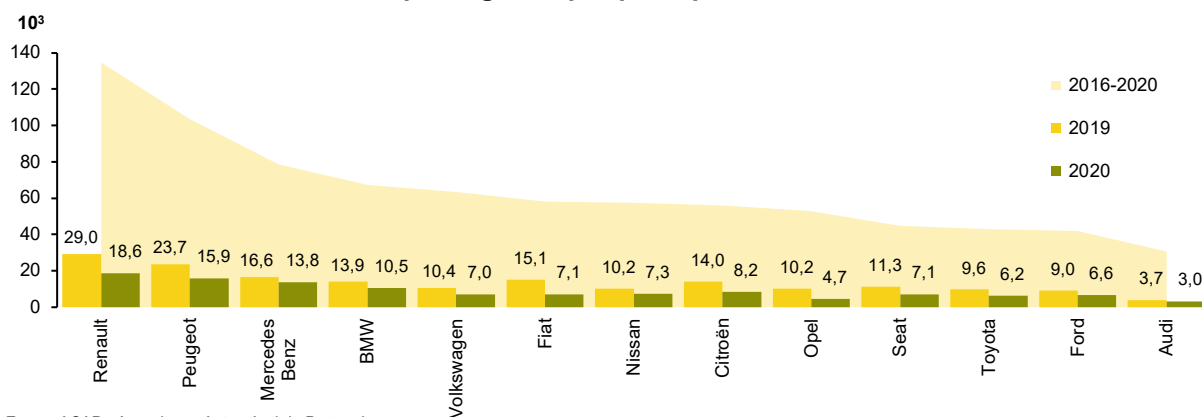
3.3.1. Veículos matriculados

Como consequência da pandemia, o número de veículos matriculados e cancelados diminuiu fortemente em 2020, -28,3% e -13,4%, respetivamente (após +0,7% e +0,5%, em 2019). Foram matriculados 293,6 mil veículos e canceladas 120,7 mil matrículas. O subconjunto de veículos ligeiros e pesados foi o que registou a maior redução no número de matrículas efetuadas (-31,8%), enquanto a maior redução nos cancelamentos verificou-se nos motociclos (-26,2%). As matrículas de ligeiros e pesados elétricos registaram um aumento de 11,8%.

3.3.2. Vendas de veículos ligeiros de passageiros

De acordo com os resultados disponibilizados pela Associação Automóvel de Portugal (ACAP), as vendas de veículos (novos) ligeiros de passageiros diminuíram fortemente em 2020 (-35,0%; -2,0% em 2019) e atingiram 145,4 mil veículos. O único mês a registar um aumento nas vendas foi fevereiro, com 20,3 mil veículos (+7,4%). Por cilindrada, os veículos com menos de 750 c.c. foram os únicos a aumentar as vendas (+75,0%). A Renault continuou a ser a marca mais vendida com 18,6 mil veículos, correspondendo a uma quota de 12,8%. Seguiu-se a Peugeot, com 15,9 mil veículos vendidos e uma quota de 10,9%.

Figura 3.3.2.1 >> Evolução das vendas (total anual e acumulado) de veículos novos ligeiros de passageiros por principais marcas



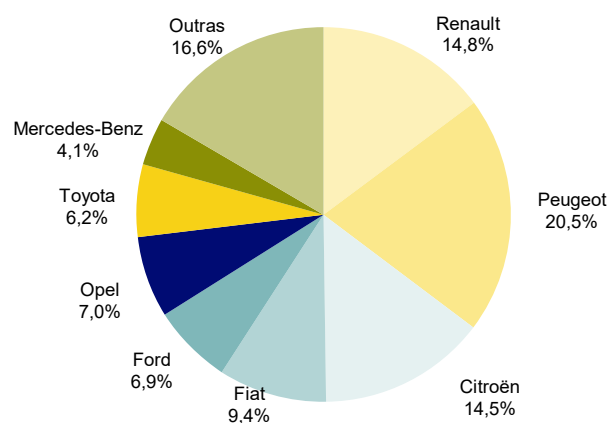
Fonte: ACAP - Associação Automóvel de Portugal

Em 2020, tal como nos veículos novos, a venda de ligeiros de passageiros importados usados diminuiu fortemente (-26,9%; +2,9% em 2019) para 58,1 mil veículos. A Peugeot foi a marca mais vendida, com 9,3 mil veículos importados.

3.3.3. Vendas de veículos comerciais (ligeiros e pesados)

Nos comerciais, a redução nas vendas de novos veículos foi menos acentuada (-28,3%; -2,0% em 2019) comparativamente com os veículos ligeiros. A diminuição na venda de pesados de passageiros foi ligeiramente superior (-31,4%) à dos pesados de mercadorias (-28,0%) e dos ligeiros de mercadorias (-28,3%). Ao contrário de anos anteriores, as marcas francesas (Renault, Peugeot e Citroën) já não representaram a maioria das vendas de ligeiros de mercadorias, embora ainda detenham uma quota significativa de mercado (49,8%; -3,3 p.p.).

Figura 3.3.3.1 >> Distribuição das vendas de veículos novos ligeiros de mercadorias por principais marcas, 2020



Fonte: ACAP - Associação Automóvel de Portugal

3.4. Cartas de condução emitidas

Em 2020, o número de cartas de condução emitidas em Portugal diminuiu 5,3% (-2,9% em 2019) correspondendo a um total de 937,7 mil licenças. Mais de um terço (35,2%, +0,5 p.p.) das cartas emitidas teve origem na DRT de Lisboa e Vale do Tejo. O mês com maior número de emissões foi fevereiro (127,7 mil).

3.5. Transporte Rodoviário de Mercadorias

Em 2020, os resultados do Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias (ITRM), que corresponderam ao transporte nacional e internacional de mercadorias em veículos nacionais, evidenciaram uma diminuição de 14,8% nas mercadorias transportadas, num total de 131,5 milhões de toneladas (-2,2% em 2019).

A redução foi mais expressiva em toneladas-km (tkm) (-21,5%, -4,9% em 2019), correspondendo a um total de 24,4 mil milhões de tkm. Estima-se que metade do parque tenha sido utilizado (50,1%), o que representou um decréscimo de 3,4 p.p. face a 2019.

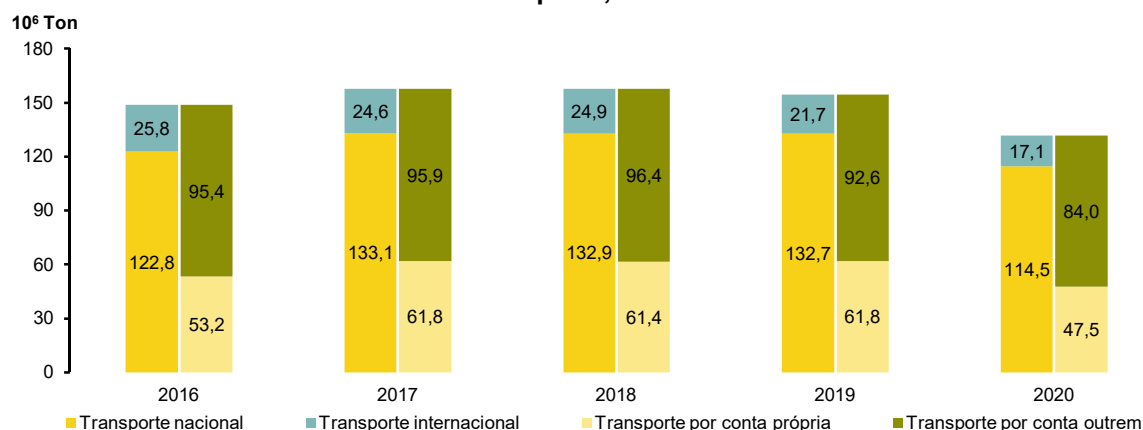
3.5.1. Evolução do peso (toneladas) e volume (toneladas-quilómetro)

No transporte de mercadorias por via rodoviária registou-se uma diminuição em toneladas, tanto no transporte nacional (-13,7%) como no internacional (-21,5%).

Por tipo de parque, houve redução simultaneamente no transporte por conta própria (-23,1%) e no transporte por conta de outrem (-9,3%).

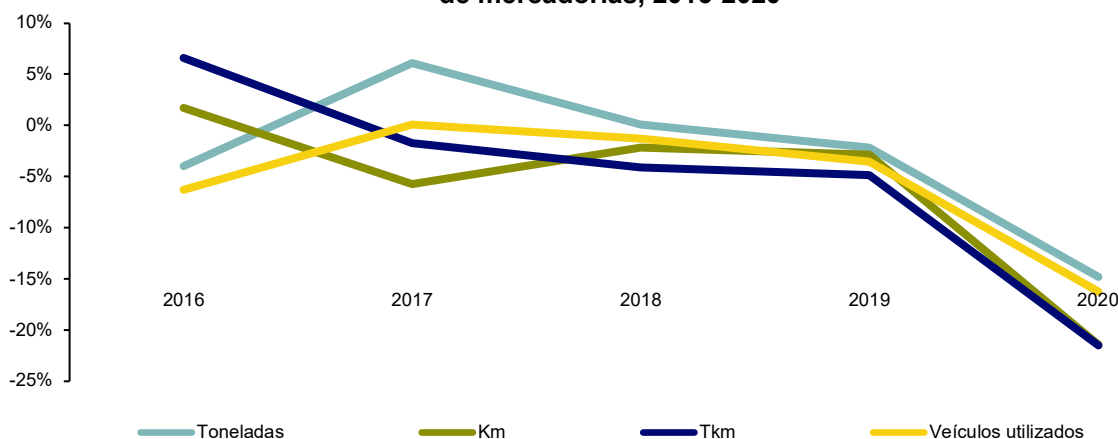
O transporte nacional representou 87,0% do total de transporte (+1,1 p.p.). Nesta tipologia, o transporte por conta própria diminuiu mais acentuadamente (-22,7%; +0,6% em 2019) do que o transporte por conta de outrem (-6,3%; -3,9%).

Em volume, medido em toneladas-km (tkm), as reduções foram superiores: -15,7% no transporte nacional, -24,4% no transporte internacional, -28,8% no transporte por conta própria e -20,4% no transporte por conta de outrem. O transporte internacional por conta de outrem, que representou 62,3% do volume total, decresceu 23,6%.

Figura 3.5.1.1 >> Mercadorias (toneladas) transportadas por tipo de tráfego e tipo de transporte, 2016-2020

Fonte: Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias (ITRM)

Em 2020, à semelhança dos restantes indicadores, também a distância total percorrida pelos veículos pesados de mercadorias diminuiu fortemente (-21,4%; -2,9% em 2019) e atingiu 2,0 mil milhões de quilómetros. Em consequência, a distância média percorrida por cada unidade de peso (tonelada) desceu para 185,5 quilómetros (-15,8 quilómetros face a 2019).

Figura 3.5.1.2 >> Taxas de variação anual dos principais indicadores de transporte rodoviário de mercadorias, 2016-2020

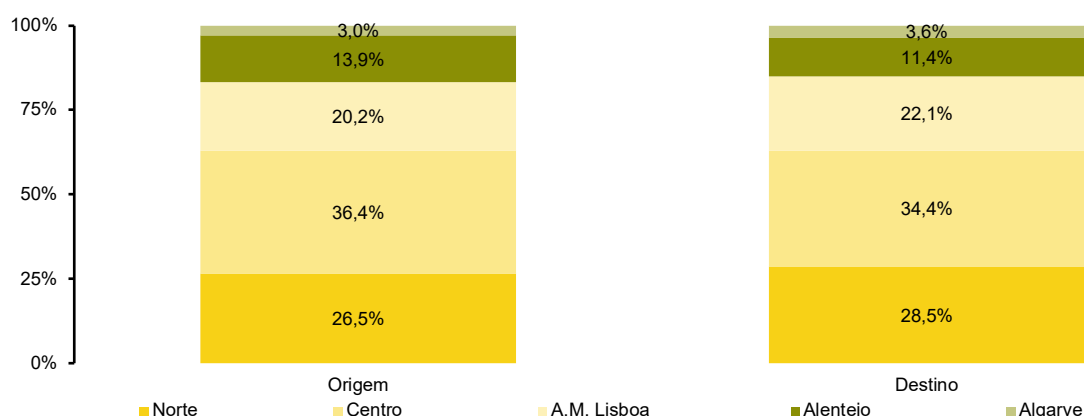
Fonte: Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias (ITRM)

Os “Produtos não energéticos das indústrias extrativas ...” (grupo 03) mantiveram-se como o grupo mais representado no transporte em veículos nacionais com uma quota de 23,5% (-0,1 p.p.). O maior aumento de representatividade ocorreu nos “Outros produtos minerais ...” (grupo 09) com 13,9% (+1,6 p.p.).

3.5.2. Transporte nacional de mercadorias

Por regiões NUTS II, apenas as mercadorias carregadas no Alentejo sofreram um aumento (+3,4%). As maiores reduções verificaram-se na Área Metropolitana de Lisboa, com -26,0% nas origens e -22,7% nos destinos. A principal região de origem e destino continuou a ser a região Centro com mais de um terço do transporte em ambos os fluxos (36,4% e 34,4%, respetivamente). A região do Algarve manteve-se com o maior défice no rácio origem/destino (81,3%; -2,6 p.p.).

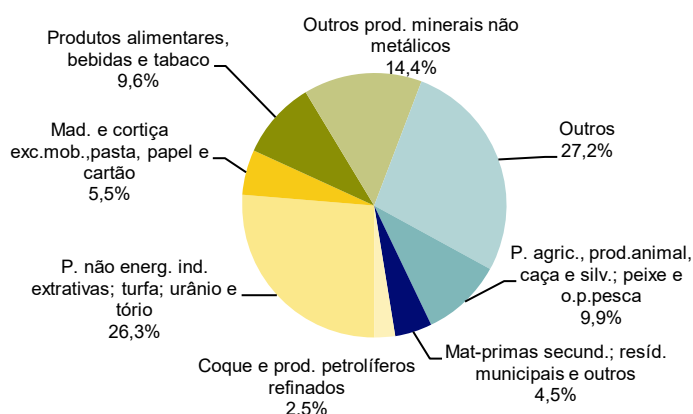
Figura 3.5.2.1 >> Distribuição das mercadorias (toneladas) em tráfego nacional por NUTS II de origem/destino, 2020



Fonte: Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias (ITRM)

À semelhança do que aconteceu no transporte total, os “Produtos não energéticos das indústrias extrativas...” (grupo 03) também se mantiveram como o grupo mais representado no transporte nacional em veículos nacionais, com uma quota de 26,3% (-0,5 p.p.). O maior aumento de representatividade ocorreu nos “Outros produtos minerais...” (grupo 09), com 14,4% (+1,7 p.p.). Em sentido inverso, as “Matérias-primas secundárias...” (grupo 14) sofreram a maior redução (4,5%; -2,2 p.p.).

Figura 3.5.2.2 >> Distribuição das mercadorias (toneladas) em tráfego nacional por grupos (NST 2007), 2020

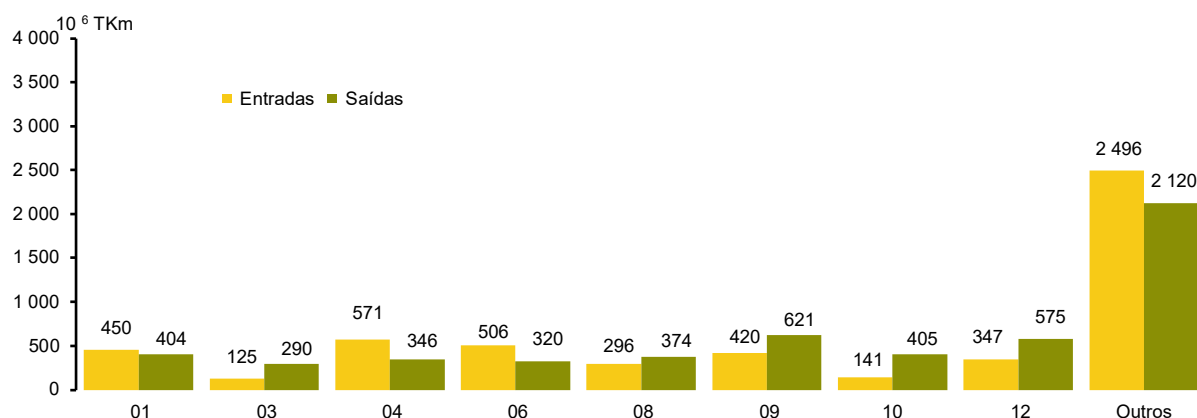


Fonte: Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias (ITRM)

3.5.3. Transporte internacional de mercadorias

Em 2020, o transporte internacional reduziu-se de forma acentuada, em consequência das limitações à circulação entre países. Foram transportadas 17,1 milhões de toneladas (-21,5%) e movimentadas 15,7 mil milhões de tkm (-24,4%). A maior diminuição ocorreu no transporte por conta própria com -39,5% de toneladas transportadas, apesar de apenas representar 5,7% do transporte internacional (-1,7 p.p.).

O principal grupo de mercadorias (NST 2007) carregadas em Portugal foram os “Outros produtos minerais...” (grupo 09), com 11,4% (mesma quota em 2019) do total de carregamentos. Os “Produtos alimentares...” (grupo 04) registaram a maior quantidade descarregada, com 10,7% (-1,3 p.p.) do total.

Figura 3.5.3.1 >> Mercadorias (tkm) em tráfego internacional, por grupos de mercadorias e fluxos, 2020

01- Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e out.prod. da pesca
 03 - P. não energ. ind. extrativas; turfa; urânio e tório
 04- Produtos alimentares, bebidas e tabaco
 06- Madeira, cortiça e obras (exc. mob.); esp. e cestaria; pasta, papel, cartão e obras; mat.imp.e sup.grav.
 08- Produtos químicos e fibras sintéticas; art. borracha e de mat. plásticas; c.n.
 09- Outros produtos minerais não metálicos
 10- Metais de base; produtos metálicos transformados, exc.máq. e eq.
 12- Material de transporte

Fonte: Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias (ITRM)

Por países, a Espanha continuou a ser a principal origem e destino do transporte com, respetivamente, 74,7% (+0,6 p.p.) e 62,7% (-2,7 p.p.) da carga movimentada. Por regiões NUTS II, o Centro foi a principal região de carga (38,7%; -1,4 p.p.), enquanto o Norte foi a principal região de descarga (34,4%; -1,4 p.p.). A região Centro é a única com rácio carregadas/descarregadas positivo (103,3%).

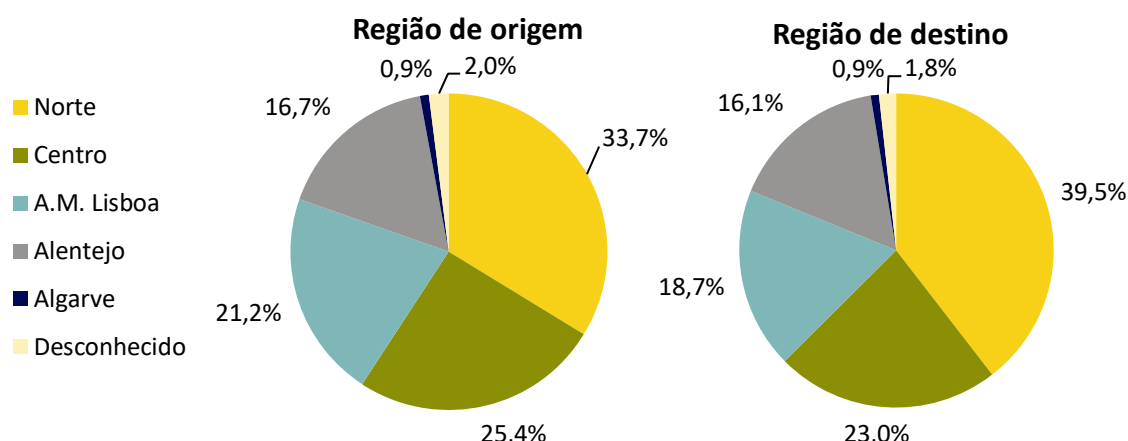
3.5.4. Transporte em veículos estrangeiros

Com base nos dados do Eurostat, estima-se que tenham sido transportados 14,5 milhões de toneladas de mercadorias por veículos estrangeiros em Portugal, o que representou um aumento de 1,9% face ao ano anterior (+6,1% em 2019). Este valor representou 9,9% (+1,5 p.p.) do total de transporte realizado. Em volume, o transporte realizado atingiu 8,9 mil milhões de toneladas-km (-5,4%), correspondente a 26,8% (+3,5 p.p.) do total de volume realizado.

O transporte realizado por veículos de matrícula espanhola representou 90,4% (+0,6 p.p.) do total de toneladas transportadas por veículos estrangeiros em Portugal e 70,8% (-0,5 p.p.) do volume de transporte.

A região Norte foi a principal origem (33,7%) e destino (39,5%) das mercadorias transportadas por veículos estrangeiros.

Figura 3.5.4.1 >> Distribuição das mercadorias transportadas em veículos estrangeiros por região NUTS II de origem/destino, 2020



Fonte: Eurostat

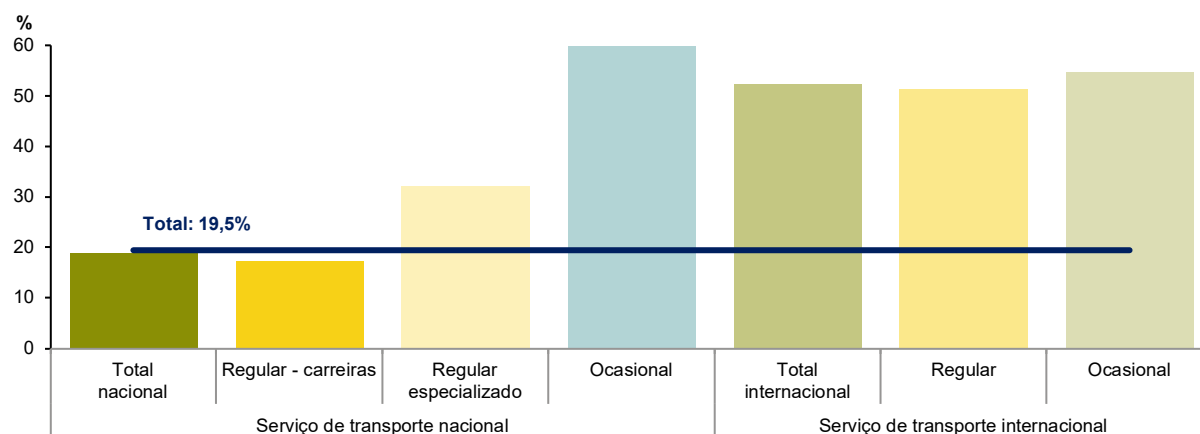
3.6. Transporte Rodoviário de Passageiros

No ano de 2020, 630 empresas/entidades prestaram serviços de transporte público rodoviário de passageiros (em veículos pesados) em Portugal Continental (-63 face a 2019). Em consequência da pandemia, o número de passageiros transportados diminuiu fortemente, tendo sido transportados 328,2 milhões de passageiros (-42,0%).

3.6.1. Oferta e utilização

Em 2020, a oferta de transporte rodoviário reduziu-se para 20,3 mil milhões de lugares-km, com 92,4% (+10,9 p.p.) a ser disponibilizado em transporte regular. A procura caiu para metade e foram registados 3,9 mil milhões de passageiros-km (-50,4%). Em consequência, o coeficiente de utilização foi 19,5% (-9,4 p.p.). Os serviços de transporte regular registaram o coeficiente mais baixo (17,2%), enquanto o transporte ocasional registou o coeficiente de utilização mais elevado (59,9%).

Figura 3.6.1.1 >> Coeficiente de utilização (%) por tipo de serviço, 2020



Fonte: Inquérito ao Transporte Rodoviário de Passageiros (ITRP)

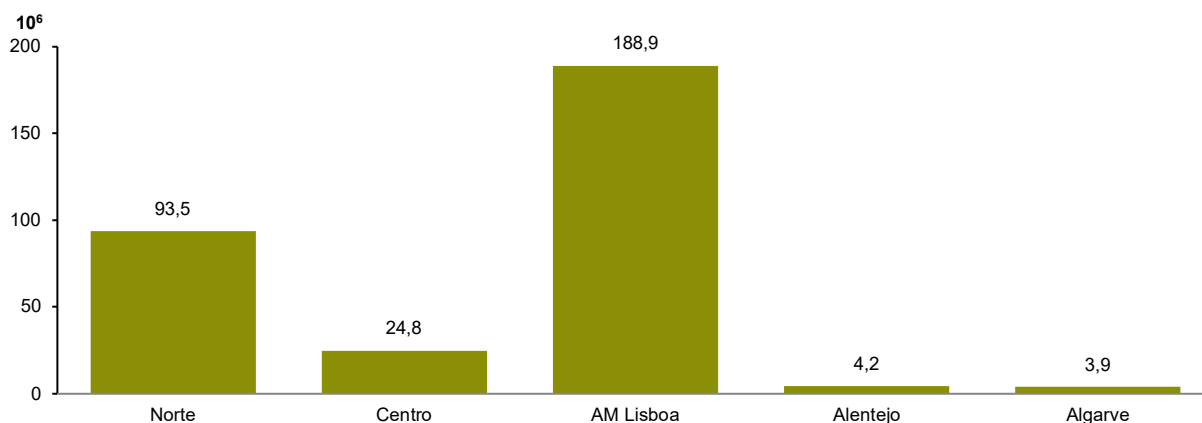
3.6.2. Transporte nacional

O transporte nacional representou praticamente a totalidade de transporte rodoviário de passageiros (99,9%). O número de serviços em transporte nacional diminuiu 19,2% e atingiu 15,2 milhões. Foram transportados 328,0 milhões de passageiros, o que representou uma redução de 41,9% face ao ano anterior. O serviço de transporte regular registou uma diminuição de 15,4% no número de serviços (14,7 milhões) e 41,4% no número de passageiros (315,3 milhões). O transporte regular especializado movimentou 9,0 milhões de passageiros (-47,1%), enquanto o transporte ocasional abrangeu 3,7 milhões (-62,7%).



A Área Metropolitana de Lisboa concentrou 50,5% dos serviços e 58,8% do total de passageiros.

Figura 3.6.2.1 >> Número de passageiros em transporte nacional por NUTS II de origem, 2020



Fonte: Inquérito ao Transporte Rodoviário de Passageiros (ITRP)

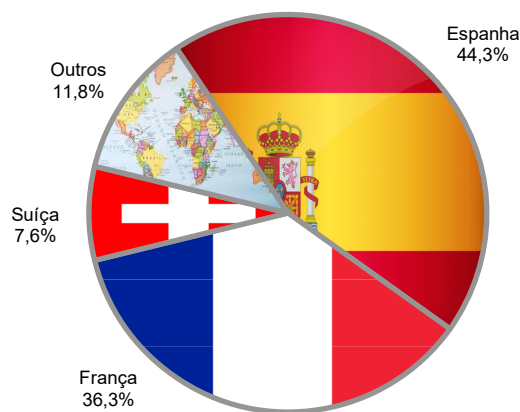
3.6.3. Transporte internacional

Em 2020, o transporte internacional de passageiros por rodovia efetuado pelas empresas nacionais diminuiu 82,6% e foram transportados 182,2 mil passageiros.

O transporte regular movimentou 130,4 mil viajantes (-77,0% face a 2019), representando 71,5% do total de passageiros transportados.

Espanha continuou a ser a principal região de origem/destino da maioria das viagens realizadas (44,3%; -1,9 p.p.), apesar do aumento da França (36,3%; +4,0 p.p.).

Figura 3.6.3.1 >> Distribuição dos passageiros transportados por países de origem/destino, em 2020



Fonte: Inquérito ao Transporte Rodoviário de Passageiros (ITRP)

3.7. Consumo de combustíveis e energia

Em 2020, e de acordo com a informação provisória disponibilizada pela DGEG, o consumo de combustíveis e energia no transporte rodoviário diminuiu 15,2% (+2,9% em 2019) e atingiu 4,8 milhões de tep (tonelada equivalente de petróleo). O consumo de gasolina desceu abaixo de um milhão de tep (-16,9%; 926,6 mil tep) enquanto o consumo de gasóleo atingiu 3,8 milhões de tep (-14,8%; +2,8% em 2019). O gasóleo representou 79,2% (+0,4 p.p.) do total de combustíveis.

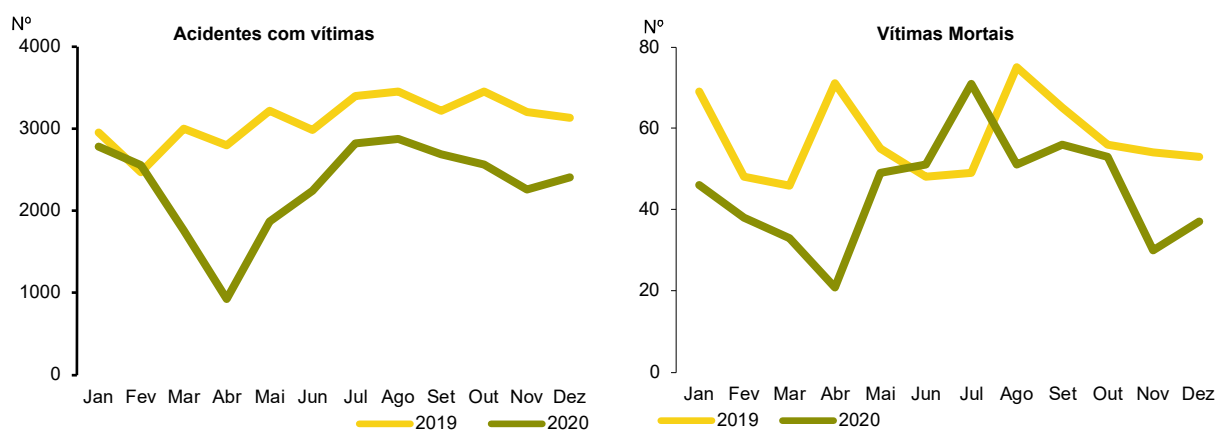
3.8. Acidentes de viação

Em consequência da menor circulação de veículos nas estradas portuguesas, os dados dos acidentes a 30 dias em Portugal disponibilizados pela ANSR revelaram uma redução de 25,6% no número de acidentes com vítimas para 27,7 mil sinistros. Também o número total de vítimas decresceu fortemente (-28,2%) para 34,5 mil pessoas, tanto em número de mortos (-22,2%) como de feridos (-28,3%).

Por NUTS II, a região Norte registou mais de um terço dos acidentes e do número de vítimas (34,9% em ambos os casos), apesar do maior número de vítimas mortais se encontrar na região Centro (27,4%). A Área Metropolitana de Lisboa registou a maior redução no número de acidentes (-29,2%), tendo sido a única a registar um aumento no número de mortos (+16,1%).

Por meses, e devido ao confinamento, o mês de abril registou o menor número de acidentes (0,9 mil) e de mortos (21). O mês com maior número de acidentes e de vítimas foi agosto (2,7 mil e 3,7 mil respetivamente), mas foi em julho que se registou o maior número de mortos (71). O mês de fevereiro foi o único a aumentar em número de acidentes (+3,3%).

Figura 3.8.0.1 >> Acidentes de viação e vítimas mortais a 30 dias, 2020



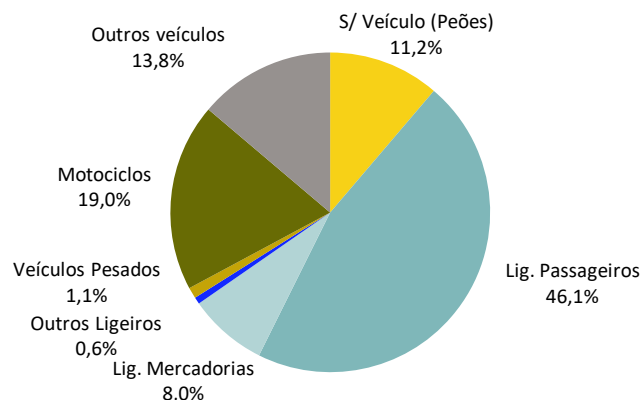
Fonte: ANSR - Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

A R.A. dos Açores registou 1,8% do total de acidentes e 3,2% do total de mortos, enquanto a R.A. da Madeira registou maior volume de acidentes (2,6%) mas menor mortalidade (1,9%).

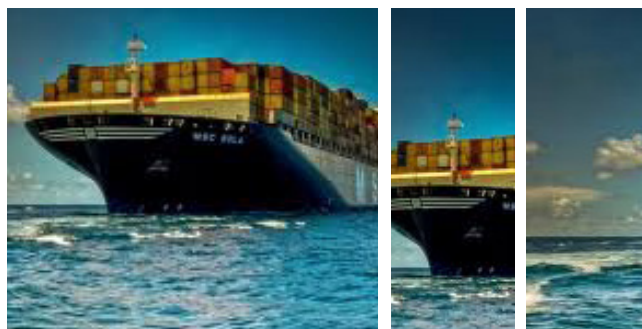
3.8.1. Caracterização dos acidentes

As colisões representaram mais de metade dos acidentes com vítimas (50,9%) mas foram os despistes a registar o maior número de mortos (231; 43,1%). O número de vítimas em motociclos foi o que mais cresceu, em termos relativos, para 19,0% (+3,0 p.p.). Globalmente, registou-se uma redução do número de vítimas em todos os escalões etários, apesar do aumento do número de mortos nos escalões de 15-20 anos, 25-34 anos e 50-64 anos. Mais de quatro em cada cinco vítimas mortais (81,5%) foram homens, um peso maior comparativamente a feridos graves (77,0%) e feridos ligeiros (62,3%).

Figura 3.8.1.1 >> Distribuição das vítimas totais por tipo de veículo



Fonte: ANSR - Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária



[TRANSPORTE MARÍTIMO E FLUVIAL]

4. TRANSPORTE MARÍTIMO E FLUVIAL

4.1. Transporte Marítimo

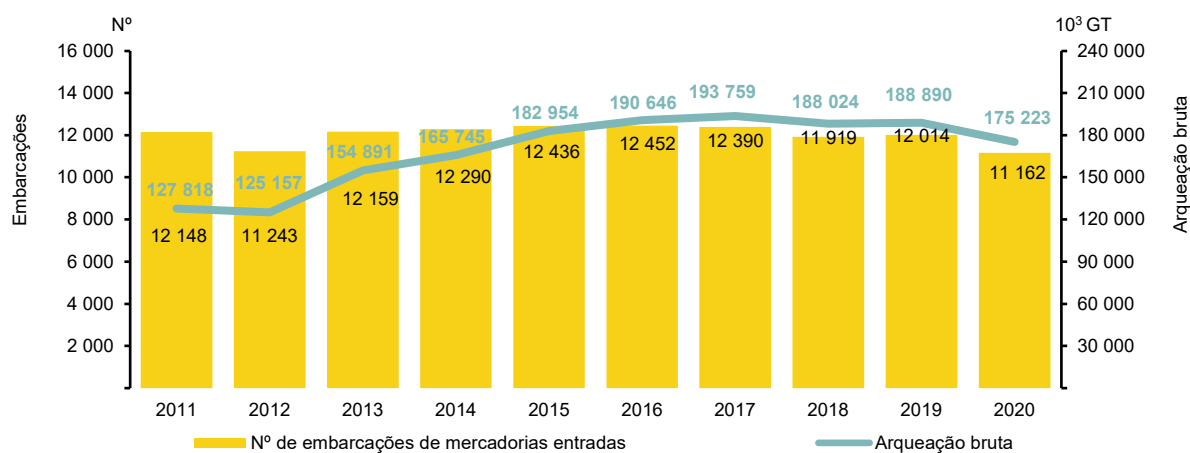
Em 2020, entraram nos portos nacionais 12,0 mil embarcações (-15,4% face a 2019), movimentando uma arqueação bruta (GT) total de 189,7 milhões (-25,2%).

O movimento de mercadorias nos portos marítimos nacionais ascendeu a 79,4 milhões de toneladas, diminuindo 7,0% e reforçando os decréscimos registados em 2019 (-5,6%) e 2018 (-3,2%).

4.1.1. Embarcações entradas e arqueação bruta

Nos portos nacionais entraram 11 162 embarcações de mercadorias (-7,1% face ao ano anterior), correspondendo a uma arqueação bruta de 175,2 milhões de GT (-7,2%).

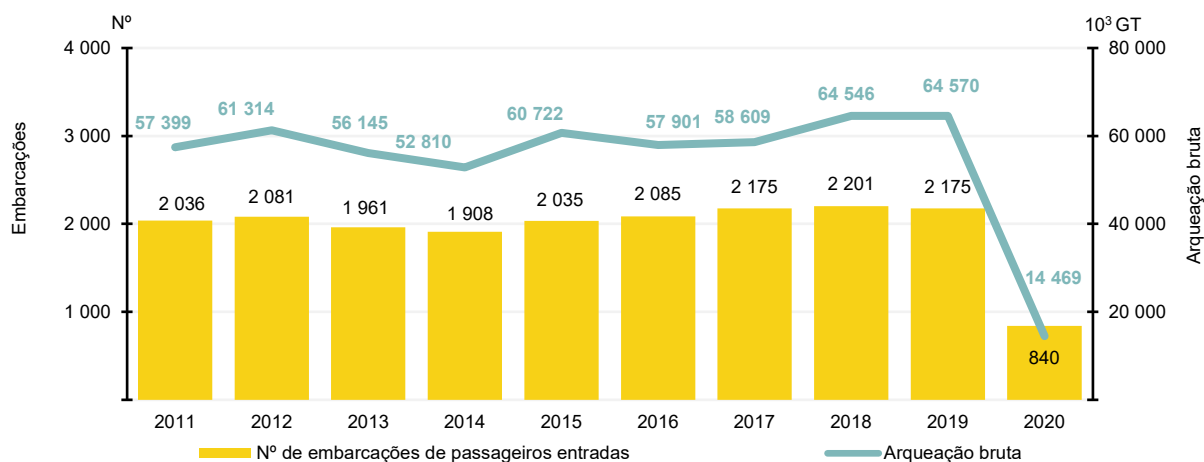
Figura 4.1.1.1 >> Embarcações de mercadorias entradas nos portos nacionais



Fonte: INE, Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias

Em 2020, entraram 840 embarcações de passageiros (-61,4% face a 2019), das quais 163 foram navios de cruzeiro, correspondendo a uma redução de 82,2% (-2,8% no ano anterior), reflexo das medidas adotadas para a salvaguarda da saúde pública no que se refere ao movimento de passageiros, adotadas nacional e internacionalmente no combate à pandemia COVID-19.

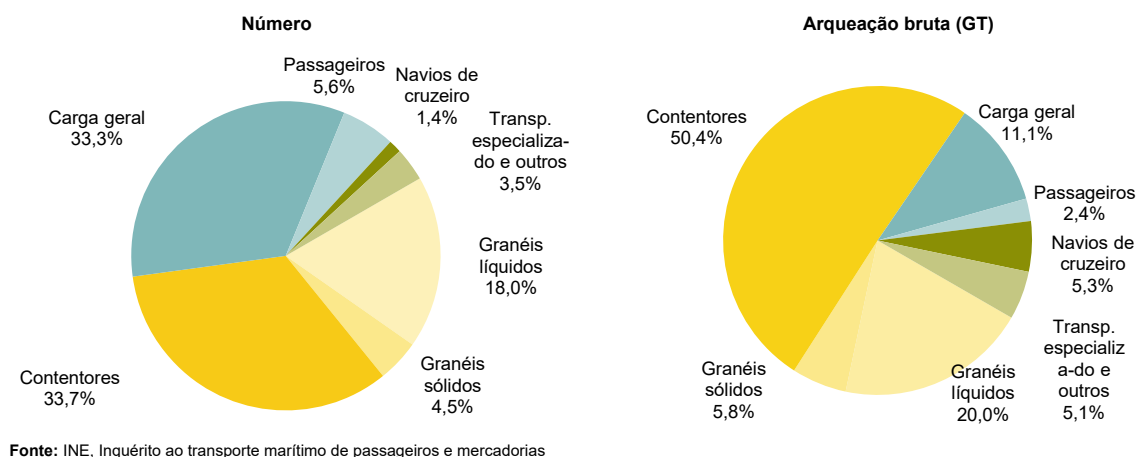
Figura 4.1.1.2 >> Embarcações de passageiros entradas nos portos nacionais



Fonte: INE, Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias

Os navios porta-contentores, em termos de arqueação bruta, representaram 33,7% do total de navios entrados nos portos nacionais (29,5% em 2019), logo seguidos pelos navios de carga geral (33,3%; 29,1% no ano anterior), e pelos navios de granéis líquidos (18,0%; 18,4% em 2019). Os navios de passageiros e os navios de cruzeiro representaram respetivamente 5,6% e 1,4% do total (8,9% e 6,5% do total pela mesma ordem, em 2019).

Figura 4.1.1.3 >> Embarcações entradas nos portos, por tipo de embarcação, 2020



Em Leixões deram entrada 20,4% da totalidade de navios, em Sines 16,5% e em Lisboa 14,0%, com uma arqueação bruta de 15,0%, 46,9% e 11,9% do total, respetivamente.

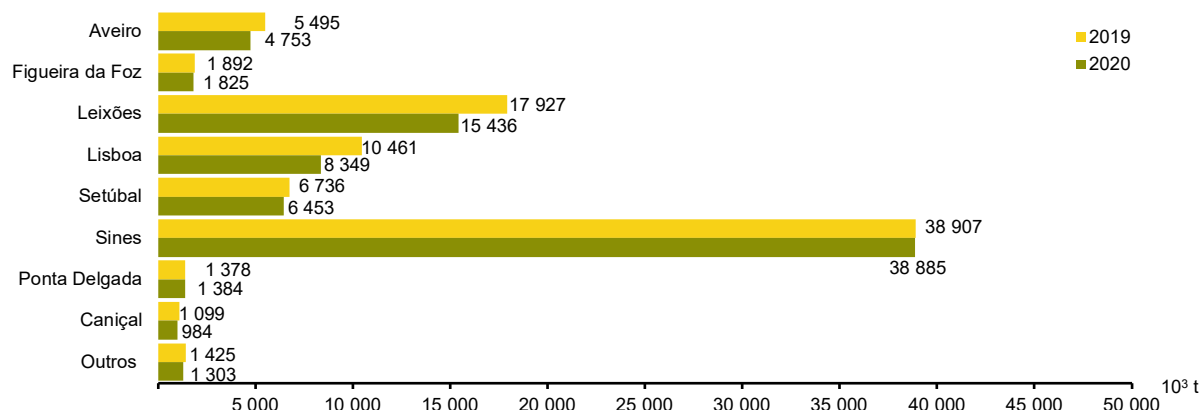
Também as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira sofreram diminuições, com a R.A. dos Açores a decrescer 20,7% no número de embarcações entradas e 48,0% na sua arqueação bruta, e a R.A. da Madeira com reduções de 28,8% e 59,4%, respetivamente.

4.1.2. Movimento de mercadorias nos portos

O conjunto dos portos marítimos nacionais registou um movimento de 79,4 milhões de toneladas de mercadorias, refletindo uma redução de 7,0% (após decréscimos de 5,6% em 2019 e 3,2% em 2018), repartido por 32,1 milhões de toneladas carregadas (-1,4%; -6,7% em 2019) e 47,3 milhões de toneladas descarregadas (-10,4%; -4,9% no ano anterior).

O porto de Sines, com 38,9 milhões de toneladas, registou uma diminuição de 0,1%, face a 2019, aumentando contudo o seu peso no total em 3,4 p.p., mantendo-se como o porto com maior representatividade (49,0%) no total nacional. Leixões (19,4% do total) e Lisboa (10,5%), decresceram em 13,9% e 20,2%, respetivamente, o seu movimento de mercadorias.

A R.A. dos Açores registou uma subida de 0,7% na tonelagem de mercadorias movimentadas, atingindo os 2,2 milhões de toneladas, repartidas por 572,8 mil toneladas carregadas (+6,7%) e 1,7 milhões de toneladas descarregadas (-1,2%), enquanto a R.A. da Madeira diminuiu em 10,0% o seu movimento de mercadorias (1,1 milhões de toneladas) repartidas em 133,0 mil toneladas carregadas (-10,4%) e 947,8 mil toneladas descarregadas (-9,9%).

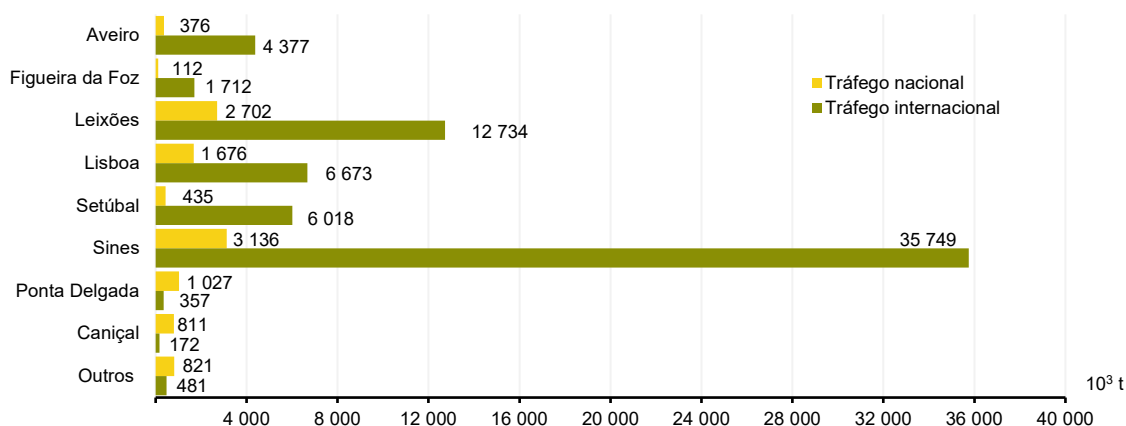
Figura 4.1.2.1 >> Mercadorias movimentadas nos portos, 2019 e 2020

Fonte: INE, Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias

4.1.3. Tipo de tráfego e fluxos

Os portos nacionais registaram 68,3 milhões de toneladas em tráfego internacional (-6,1%, após -6,5% em 2019), atingindo 86,0% do total, desdobradas entre 26,5 milhões de toneladas carregadas (+1,6%) e 41,7 milhões de toneladas descarregadas (-10,4%).

O porto de Sines movimentou 35,7 milhões de toneladas de mercadorias em tráfego internacional representando 52,4% do total, seguido de Leixões com 12,7 milhões de toneladas (18,7% do total) e Lisboa com 6,7 milhões de toneladas, 9,8% do total, correspondendo a variações de +1,4%, -12,9% e -21,1%, respetivamente.

Figura 4.1.3.1 >> Mercadorias movimentadas nos portos, segundo o tipo de tráfego, 2020

Fonte: INE, Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias

Principais países de destino

Foram carregadas 14,4 milhões de toneladas de mercadorias com destino à Europa (54,1% do total), sendo que 38,7% do total foi destinada à União Europeia (UE).

Na União Europeia, a Espanha com 2,9 milhões de toneladas (+9,4%), foi o principal destino das mercadorias carregadas (11,0% do total) seguindo-se os Países Baixos com 2,8 milhões de toneladas (-16,6%) e uma quota de 10,6% e a Bélgica 1,1 milhões de toneladas (4,0% do total).

Na Europa Extra-UE destacaram-se o Reino Unido que atingiu as 2,3 milhões de toneladas (-9,4%) que corresponderam a um peso de 8,8% do total, e a Turquia com 912 mil toneladas equivalente a 3,4% do total.

O continente americano recebeu 6,6 milhões das toneladas de mercadorias carregadas (+19,0% face ao ano anterior e atingindo um peso de 24,8% do total), das quais 3,6 milhões destinaram-se aos E.U.A. (+12,0%), correspondendo a 13,6% do total das mercadorias carregadas.

África foi o destino de 4,2 milhões de toneladas, atingindo 15,9% do total de mercadorias carregadas, destacando-se Marrocos com 1,2 milhões de toneladas e 4,6% do total, Cabo Verde (645 mil toneladas; 2,4% do total) e a África do Sul (482 mil toneladas; 1,8% do total).

Com destino à Ásia foram carregadas 1,2 milhões de toneladas de mercadorias (+45,0% e um peso de 4,6% do total), sendo a China (438 mil toneladas) e Singapura (245 mil toneladas) os principais destinos com quotas de 1,7% e 0,9%, respetivamente.

Principais países de origem

Os portos nacionais receberam 41,7 milhões de toneladas de mercadorias provenientes do estrangeiro (-10,4% face a 2019).

Provenientes da Europa foram desembarcadas 20,3 milhões de toneladas de mercadorias (-8,8%), correspondente a 48,8% do total, das quais 13,1 milhões tiveram origem na União Europeia (-11,2%; quota de 31,5% do total). Na UE salientaram-se a Espanha (4,7 milhões de toneladas) com 11,4% do total, os Países Baixos (2,6 milhões de toneladas, 6,2% do total) e França (1,3 milhões de toneladas, 3,2% do total).

Na Europa, Extra-UE, salienta-se a Turquia com 2,9 milhões de toneladas correspondendo a 6,9% do total e o Reino Unido (2,0 milhões de toneladas; 4,9% do total).

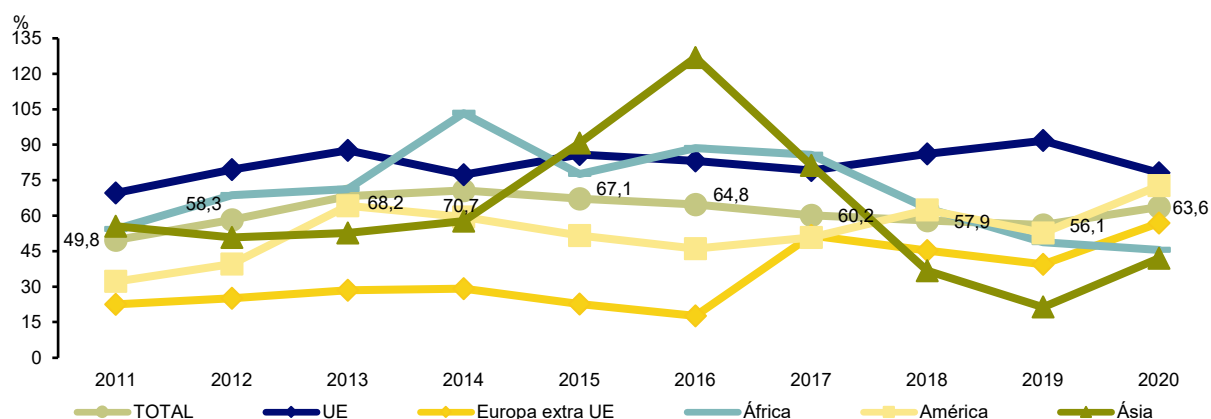
Com proveniência de África, foram descarregadas 9,2 milhões de toneladas de mercadorias, representando 22,2% da tonelagem total, das quais 4,3 milhões tiveram origem na Nigéria (10,2% do total) e 1,1 milhões em Angola (2,7%).

Da América chegaram aos portos nacionais 9,1 milhões de toneladas (21,7% do total), sendo de destacar o Brasil (11,1% do total) e os E.U.A. (6,2%).

A Ásia foi a origem de 2,9 milhões de toneladas (6,9% do total), destacando-se a China (985 mil toneladas; 2,4% do total) e a Índia (520 mil toneladas; 1,2% do total).

O rácio de mercadorias carregadas/descarregadas situou-se em 63,6%, subindo 7,5 p.p. face a 2019.

Figura 4.1.3.2 >> Rácio de mercadorias carregadas/descarregadas, por agrupamento de países



Fonte: INE, Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias

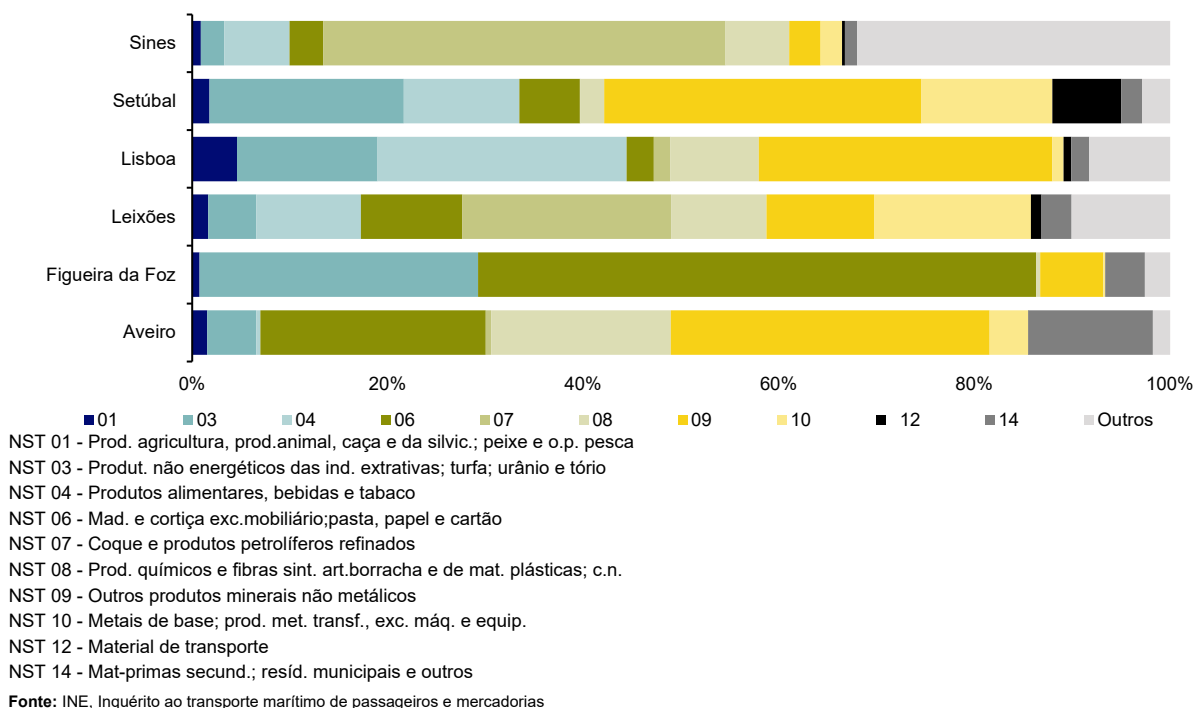
4.1.4. Principais grupos de mercadorias

Mercadorias carregadas

Em 2020, foram carregadas 32,1 milhões de toneladas de mercadorias nos portos nacionais, que corresponderam a uma redução de 1,4% face a 2019.

O grupo 07- “Coque e produtos petrolíferos”, apesar da redução de 3,4% face a 2019, manteve-se como o mais representativo, atingindo 25,2% do total, seguido do grupo 09- “Outros produtos minerais não metálicos” que apresentou um aumento de 2,1%, face ao ano anterior, e representou 11,8% do total de mercadorias carregadas.

Figura 4.1.4.1 >> Mercadorias carregadas nos principais portos, 2020

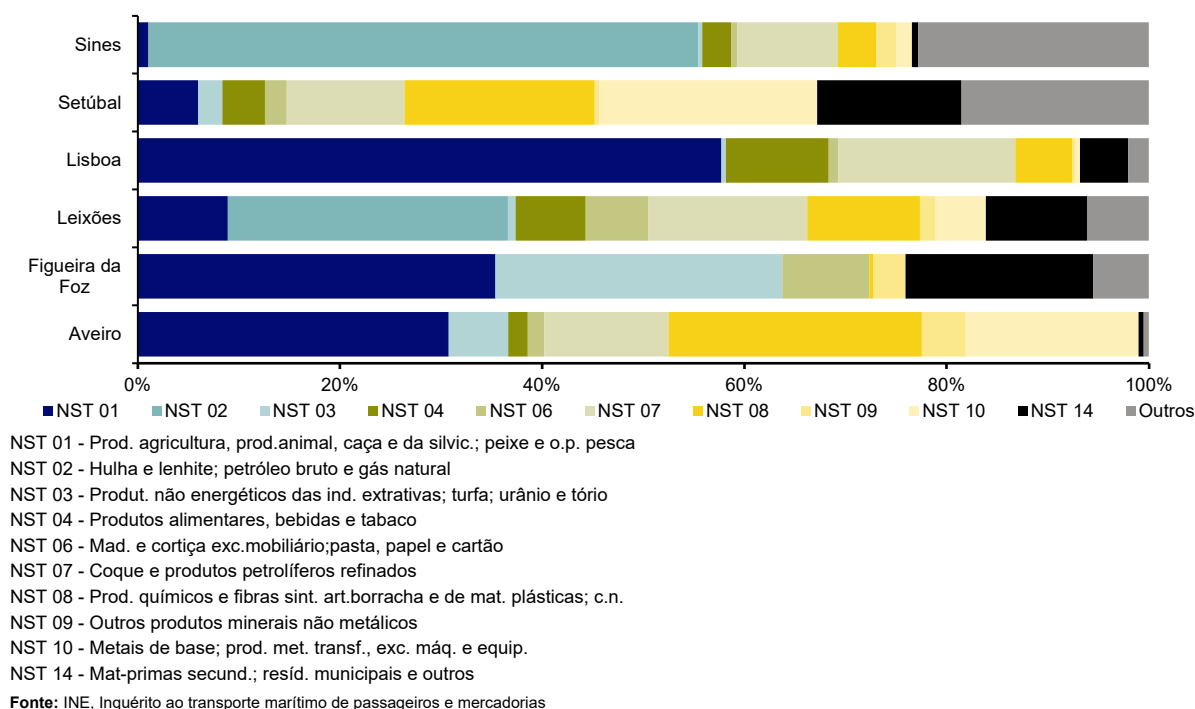


Mercadorias descarregadas

Foram descarregadas 47,3 milhões de toneladas de mercadorias nos portos nacionais correspondendo a uma diminuição de 10,4% face ao ano anterior.

Os grupos que incluem produtos energéticos foram os mais representativos com o grupo 02 - “Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural” (-2,3% face a 2019) e 07 - “Coque e produtos petrolíferos refinados” (-43,7% face a 2019) a representarem respetivamente 31,7% e 12,3% do total.

Figura 4.1.4.2 >> Mercadorias descarregadas nos principais portos, 2020



Mercadorias perigosas

Considerando a classificação de mercadorias perigosas “IMDG - International Maritime Dangerous Goods”, movimentaram-se 31,7 milhões de toneladas deste tipo de mercadorias (-13,7%; -3,1% em 2019).

As “matérias líquidas inflamáveis” mantiveram-se como predominantes correspondendo a 74,8% do total, apesar da redução de 7,2% face a 2019, seguidas pelos “gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão” (-1,3% face a 2019) que atingiram 17,2% do total e das “matérias tóxicas” (-30,1% face a 2019) com 1,8% do movimento total.

O movimento de desembarque representou 71,3% do movimento total de mercadorias perigosas (menos 2,9 p.p. face a 2019).

4.1.5. Modo de acondicionamento

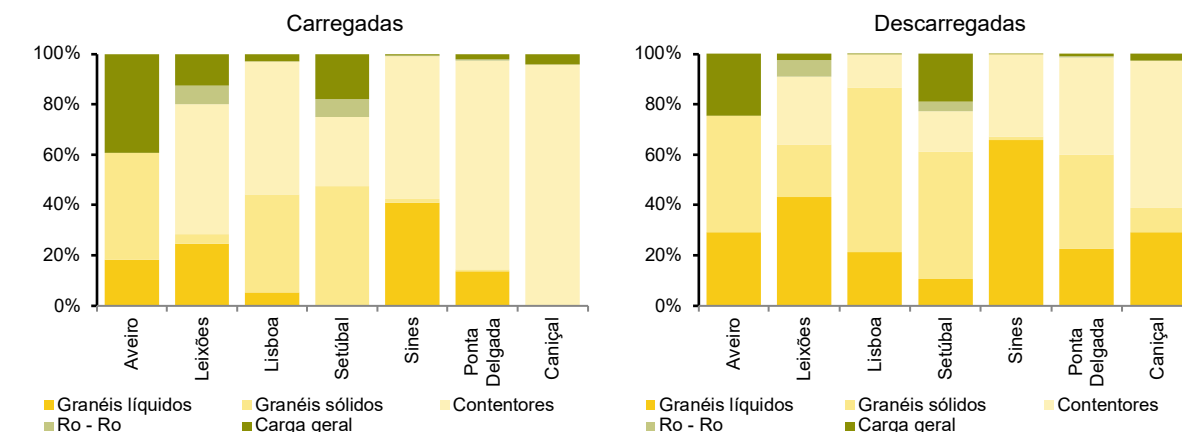
O movimento de granéis líquidos atingiu as 30,7 milhões de toneladas (-8,3% face a 2019) representando 38,7% do movimento total, seguidos pela carga contentorizada (28,0 milhões de toneladas; +5,4% que no ano anterior) que atingiu 35,2% do total movimentado (+4,1 p.p.).

Os granéis sólidos registaram uma diminuição de 22,1%, alcançando os 14,2 milhões de toneladas e um peso relativo de 17,9%.

O porto de Sines foi responsável por 70,1% do movimento total de granéis líquidos e por 59,6% do total de carga contentorizada.

No porto de Leixões foram movimentadas 20,2% do total de mercadorias em carga contentorizada, 18,1% do total de granéis líquidos e 15,3% do total de granéis sólidos, enquanto Lisboa movimentou 32,7% do total de granéis sólidos e 8,2% da carga contentorizada total.

O porto de Setúbal destacou-se no movimento em *roll on-roll off* com autopropulsão (77,9% do total nacional), enquanto o porto de Aveiro foi responsável pelo movimento de 27,0% do total da carga geral.

Figura 4.1.5.1 >> Movimento de mercadorias, segundo o tipo de acondicionamento, 2020

4.1.6. Passageiros em navios de cruzeiro

Registaram-se 224 mil passageiros em navios de cruzeiro, com uma redução de 84,0%, (-0,1% em 2019), efeito das medidas tomadas no combate à pandemia COVID 19. Os passageiros em trânsito, com ou sem saída para terra (212,9 mil passageiros) sofreram uma diminuição de 83,9%, enquanto os passageiros embarcados (5,2 mil passageiros) e desembarcados (6,0 mil passageiros) decresceram 87,7% e 85,7%, respetivamente.

Funchal, o porto com mais movimento, apresentou uma diminuição de 74,2% alcançando os 152,4 mil passageiros movimentados (68,0% do total), seguido pelo porto de Lisboa (-90,9% relativamente a 2019) com 52,3 mil passageiros movimentados (23,3% do total).

4.2. Transporte Fluvial

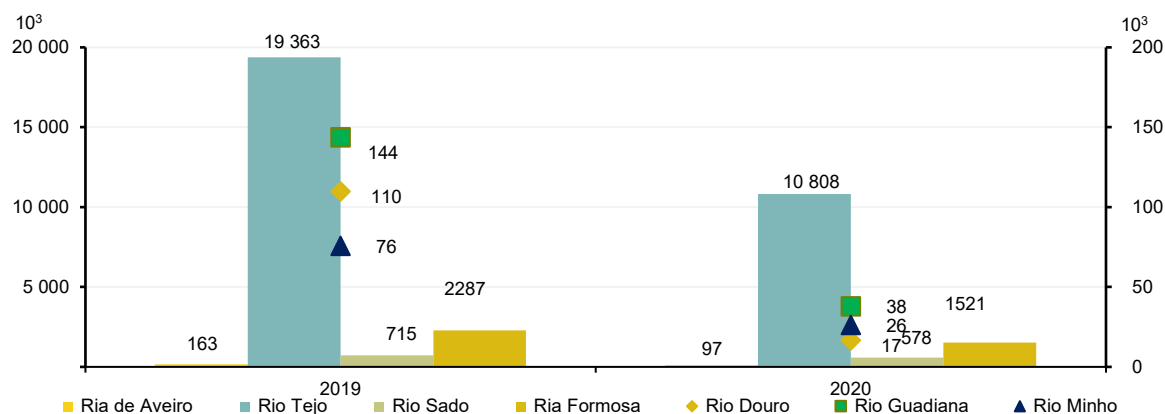
Nas vias navegáveis interiores de Portugal, os serviços de travessias regulares (nacionais e internacionais) asseguraram o transporte de 13,1 milhões de passageiros, reduzindo-se em 42,8%, reflexo das medidas tomadas no combate à pandemia COVID-19 (+6,7% e +3,4% em 2019 e 2018, respetivamente).

O transporte internacional de passageiros (rios Minho e Guadiana) correspondeu a 0,5% do total (-0,5 p.p. que em 2019).

Foram transportados 274,0 mil veículos (-28,0%; após +7,3% em 2019 e -2,4% em 2018), repartidos por 237,1 mil veículos ligeiros e pesados e 36,9 mil motociclos e velocípedes, tendo-se registado diminuições de 26,4% e 37,1%, respetivamente.

O rio Tejo foi atravessado por 10,8 milhões passageiros (-44,2%), representando 82,6% do total do transporte fluvial. As ligações “Terreiro do Paço - Barreiro” e “Cais do Sodré - Cacilhas” representaram, respetivamente 52,5% e 35,2% do total de carreiras do Tejo.

Figura 4.2.0.1 >> Movimento de passageiros por travessia, 2019-2020

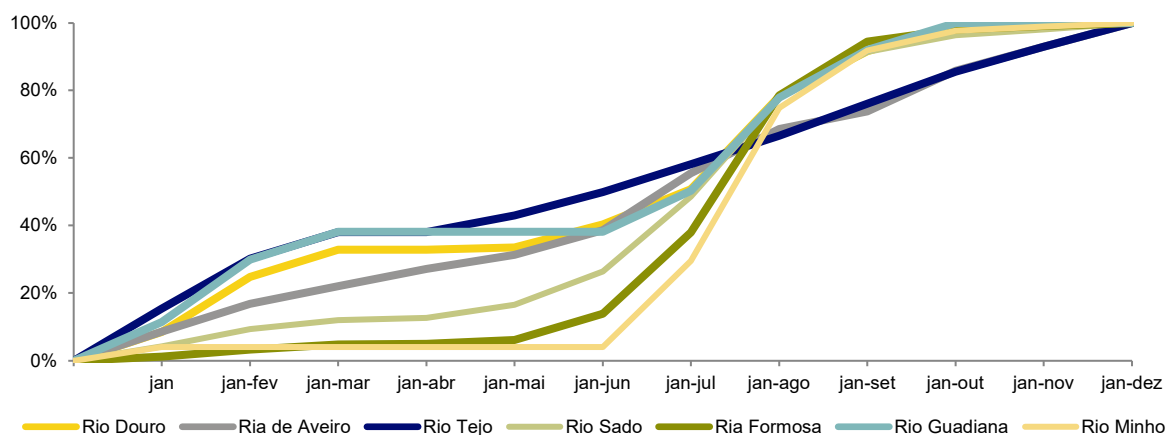


Fonte: INE, Inquérito ao transporte fluvial

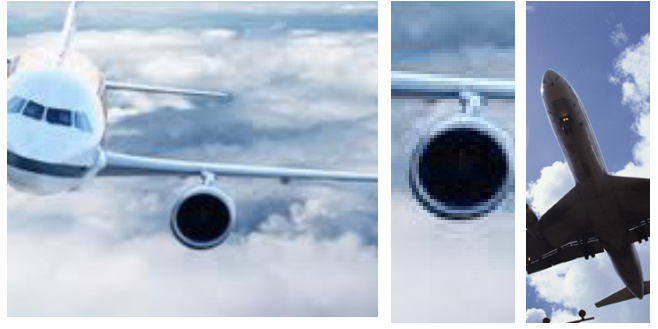
Na ria Formosa foram transportados 1,5 milhões de passageiros (-33,5%; -3,7% em 2019), dos quais 80,6% nos meses de verão (julho, agosto e setembro). Também o rio Sado e a ria de Aveiro registaram reduções (-19,2% e -40,6%; -17,4% e -7,6% no ano anterior, respetivamente).

As travessias internacionais registaram fortes reduções com a do rio Guadiana (travessia V. Real de Santo António - Ayamonte) a diminuir 73,7% e a do rio Minho (travessia Caminha - La Guardia) a decrescer 65,3%.

Figura 4.2.0.2 >> Transporte fluvial de passageiros, acumulado nos meses do ano, 2020



Fonte: INE, Inquérito ao transporte fluvial



[TRANSPORTE AÉREO]



5. TRANSPORTE AÉREO

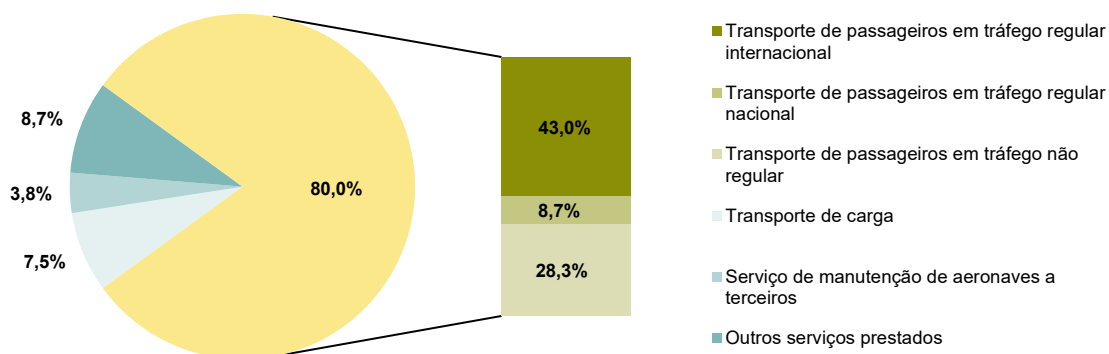
5.1. Empresas nacionais de transporte aéreo

5.1.1. Indicadores gerais

Em 2020, o volume de negócios (VVN) registado pelas empresas de transporte aéreo comercial certificadas em Portugal atingiu 1,8 mil milhões de euros (-58,3% face a 2019), tendo o valor acrescentado bruto (VAB) registado um valor negativo de 305,3 milhões de euros (861,5 milhões de euros em 2019).

Os serviços de transporte de passageiros e carga contribuíram para 87,5% do total do VVN (90,7% em 2019), tendo o tráfego regular diminuído a sua expressão (67,2% face a 82,5% em 2019).

Figura 5.1.1.1 >> Distribuição do Volume de negócios das empresas nacionais de transporte aéreo por tipo de atividade, 2020



Fonte: INE, Estatísticas das empresas de transporte aéreo (ANAC)

Em 31 de dezembro de 2020, o pessoal ao serviço nas empresas nacionais de transporte aéreo totalizava 12,5 mil efetivos, registando um decréscimo de 12,4% face a 2019 (+7,5% no ano anterior). O pessoal ao serviço afeto a navegação correspondeu a 53,2% do total (6,6 mil pessoas).

5.1.2. Frota e consumo de combustíveis

A frota ao serviço dos operadores aéreos nacionais, em 31 de dezembro de 2020, compunha-se de 227 aeronaves com peso máximo à decolagem igual ou superior a 9 000 kg (menos 27 aeronaves face a 2019). A idade média das aeronaves foi de 9 anos (10 anos em 2019).

Em 2020, o consumo total de combustível em transporte aéreo (Jet A1 e Avgas) pelas empresas certificadas em Portugal foi de 510,8 mil toneladas (-63,8% face a 2019), com um custo total de 253,8 milhões de euros (-72,0%).

5.1.3. Transporte aéreo

Ao longo de 2020, os operadores nacionais¹ asseguraram 322 linhas aéreas regulares (365 em 2019), com uma extensão total de 746 mil km.

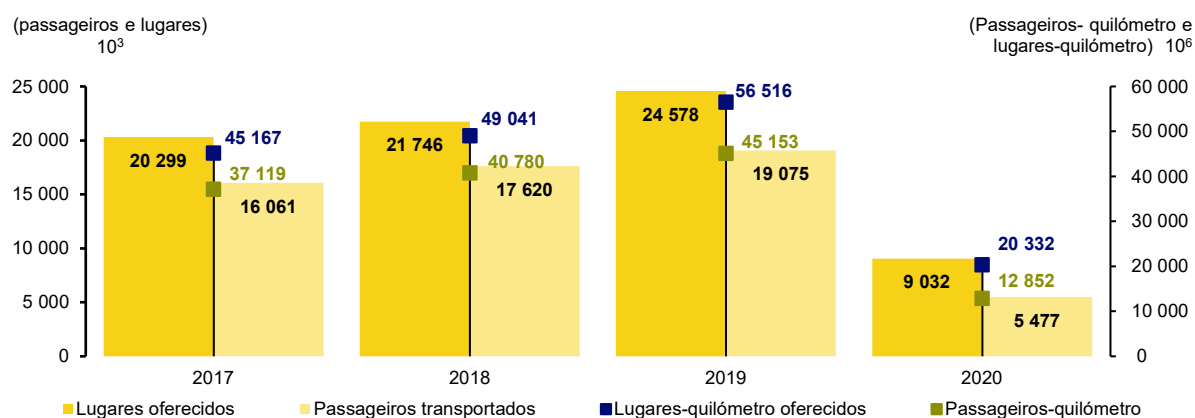
O número de voos em tráfego aéreo comercial, efetuados por parte destes operadores, situou-se em 86,4 mil (193,6 mil em 2019), a que corresponderam 132,8 milhões de quilómetros percorridos e 206,8 mil horas voadas.

Em 2020, os operadores nacionais disponibilizaram 9,0 milhões de lugares (-63,3%, +13,0% em 2019). O transporte de passageiros totalizou 5,5 milhões (-71,3%, após +8,3% em 2019), tendo o tráfego nacional reforçado o seu peso (26,2% do total, face a 20,7% em 2019).

¹ Exclui dados de empresas de transporte aéreo estrangeiras, em operações de *code-share*.

Em termos de passageiros-km e lugares-km registaram-se decréscimos face ao ano anterior (-71,5% e -64,0%, respetivamente). O coeficiente de ocupação (Pkm/Lkm) diminuiu 16,7 p.p. (63,2%).

Figura 5.1.3.1 >> Tráfego aéreo das empresas de transporte aéreo licenciadas em Portugal, 2017-2020



Fonte: INE, Estatísticas das empresas de transporte aéreo (ANAC)

Em 2020, o transporte de carga e correio pelos operadores aéreos nacionais totalizou 49,3 mil toneladas, refletindo uma diminuição de 64,0% face ao ano anterior (+41,7% em 2019).

5.2. Infraestrutura aeroportuária nacional e tráfego comercial

5.2.1. Características

No final de 2020, estavam certificadas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil 38 infraestruturas aeroportuárias (igual número no ano anterior).

Em termos de certificação para a operação de aeronaves, das 82 pistas certificadas, 16 possuíam a certificação máxima, permitindo o movimento de aeronaves com peso máximo à decolagem superior a 350 toneladas. Esta situação manteve-se inalterada face ao ano precedente.

5.2.2. Tráfego aeroportuário

Em 2020, o tráfego comercial nos aeroportos e aeródromos nacionais (movimentos com pelo menos um passageiro ou 1 kg de carga ou correio a bordo) correspondeu a 199,6 mil movimentos de aeronaves (aterragens e decolagens), registando uma diminuição de 56,1% (+1,4% em 2019).

O tráfego comercial regular abrangeu 187,2 mil movimentos de aeronaves (-56,9%, +1,5% em 2019), correspondendo a 93,8% do tráfego comercial total.

O movimento de passageiros nos aeroportos e aeródromos nacionais ascendeu a 18,4 milhões (-69,4%, +6,8% em 2019), tendo o número de passageiros embarcados (9,19 milhões, -69,2%) superado ligeiramente o número de passageiros desembarcados (9,08 milhões, -69,7%). Os passageiros em trânsitos diretos totalizaram 117,3 mil (-63,6%).

Em termos de movimento de mercadorias, registaram-se decréscimos menos acentuados: -29,4% no movimento de carga (totalizando 136,3 mil toneladas) e -39,5% no movimento de correio (10,7 mil toneladas).

5.2.3. Movimento de aeronaves e passageiros por aeroporto

Relativamente às principais infraestruturas aeroportuárias nacionais, o aeroporto de Lisboa concentrou 43,6% dos movimentos de aeronaves aterradas (43,7 mil, -60,0%) e 50,4% dos movimentos de passageiros (9,3 milhões, -70,3%).

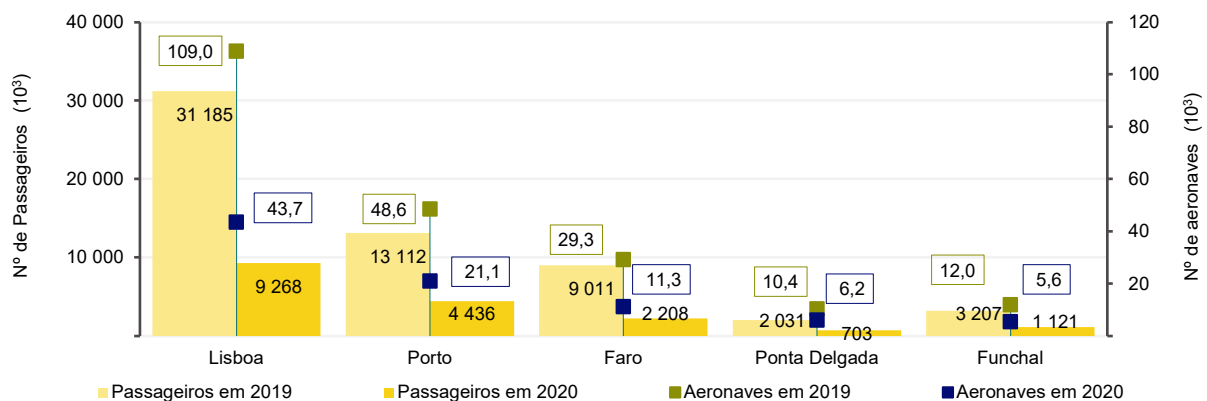
No aeroporto do Porto aterraram 21,1 mil aeronaves e registou-se o movimento de 4,4 milhões de passageiros (-56,6% e -66,2%, respetivamente).

Em Faro verificaram-se os decréscimos mais acentuados considerando os cinco aeroportos com maior tráfego, nomeadamente no movimento de aeronaves aterradas (-61,4%, com um total de 11,3 mil) e no movimento de passageiros (-75,5%, totalizando 2,2 milhões de passageiros).

No aeroporto de Ponta Delgada verificou-se uma redução de 40,8% nas aeronaves aterradas (6,2 mil) e uma diminuição de 65,4% no movimento de passageiros (702,9 mil).

No aeroporto do Funchal registou-se a aterragem de 5,6 mil aeronaves (-53,7%) e o movimento de 1,1 milhões de passageiros (-65,1%).

Figura 5.2.3.1 >> Tráfego aéreo nos principais aeroportos nacionais, 2019-2020



Fonte: INE, Estatísticas dos aeroportos e aeródromos (ANAC/ANA)

As companhias estrangeiras foram responsáveis pelo movimento de 11,6 milhões de passageiros, correspondendo a 62,8% do total de passageiros transportados em 2020 (61,6% em 2019).

O aeroporto de Faro destacou-se novamente com a maior expressão de passageiros via companhias estrangeiras entre os passageiros movimentados: 94,9% face a 96,7% em 2019.

Nos aeroportos do Porto, Funchal e Porto Santo, as companhias estrangeiras mantiveram a maioria do movimento de passageiros: 84,3%, 70,7% e 58,6%, respetivamente.

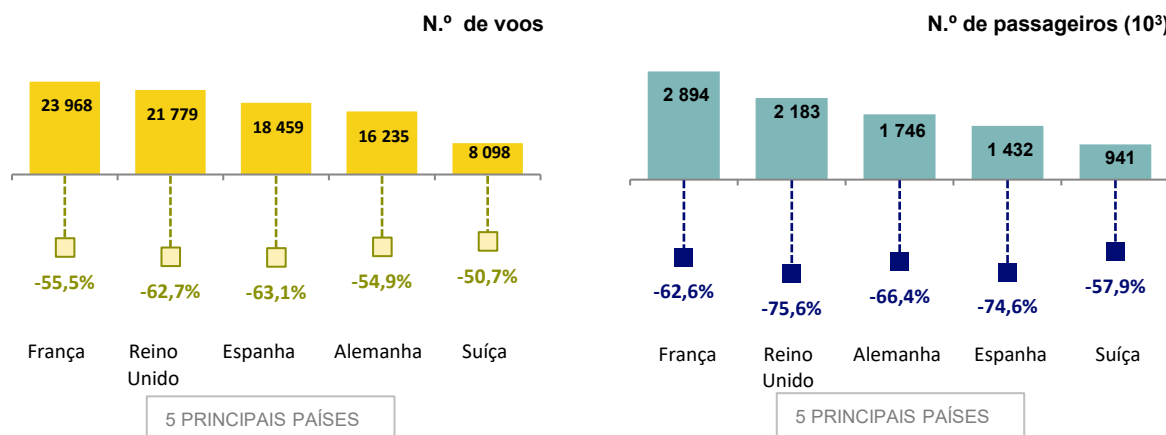
5.2.4. Tráfego comercial internacional

Em 2020, o tráfego internacional traduziu-se na aterragem de 68,3 mil aeronaves, concentrando 68,1% do total de movimentos (74,7% em 2019) e correspondendo a 14,6 milhões de passageiros (79,6% do total; 82,4% em 2019). Neste tráfego movimentaram-se 119,4 mil toneladas de carga e correio (81,3% do total; 84,7% em 2019).

Em termos de movimento de passageiros, o tráfego internacional foi especialmente relevante em Faro, com quota de 92,6% (95,0% em 2019), seguido pelo aeroporto de Lisboa com um peso de 87,3% (88,4% em 2019) e pelo aeroporto do Porto, correspondente a 86,9% dos passageiros (85,3% em 2019). O movimento de passageiros no Funchal foi equitativamente distribuído entre tráfego nacional e internacional (em 2019 o segmento internacional representava 54,8% do total).

Em 2020, os principais países de origem e destino nas ligações a Portugal foram: França com 2,9 milhões de passageiros (-62,6%), o Reino Unido com 2,2 milhões (-75,6%), Alemanha com 1,7 milhões (-66,4%), Espanha com 1,4 milhões (-74,6%) e Suíça com 940,6 mil (-57,9%).

Figura 5.2.4.1 >> Número de voos e de passageiros por principais países de origem/destino e taxa de variação anual, 2020



Fonte: INE, Estatísticas dos aeroportos e aeródromos (ANAC/ANA)

5.3. Navegação aérea

Em 2020, os centros de controlo de tráfego aéreo das Regiões de Informação de Voo (RIV) de Lisboa e Santa Maria procederam ao controlo de, respetivamente, 87,6 milhões de km e 116,3 milhões de km percorridos pelas aeronaves que sobrevoaram o espaço aéreo nacional. Estes valores refletem variações de -69,5% e -55,3%, respetivamente, face ao ano anterior.

Na RIV de Lisboa, o número de voos (segmentos de distância) registou uma diminuição de 57,4%, tendo esta diminuição sido mais acentuada nos voos transatlânticos (-62,5%) quando comparada com os voos não atlânticos (-56,7%).

Na RIV de Santa Maria, o número de voos registou uma diminuição 53,6% (-56,7% nos voos transatlânticos e -43,7% nos voos não atlânticos).



[TRANSPORTE POR CONDUTA]



6. TRANSPORTE POR CONDUTA

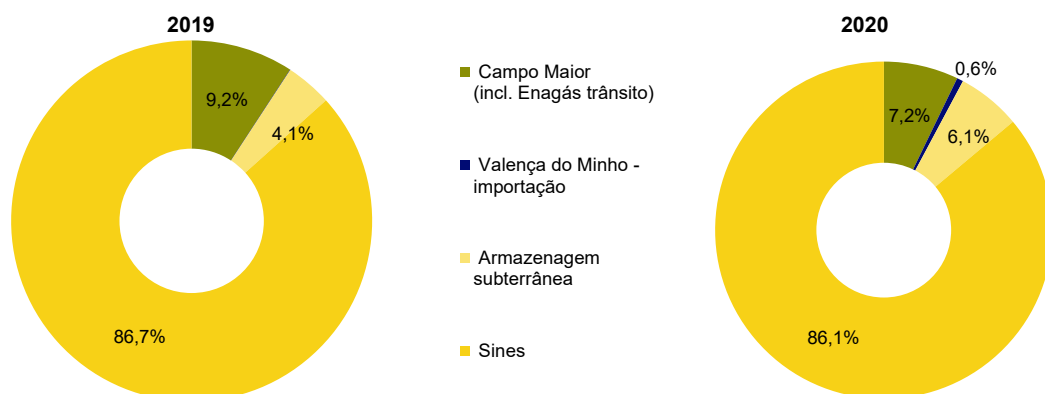
6.1. Transporte por gasoduto

A infraestrutura da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN) manteve a extensão de 1 374,7 Km.

O transporte de gás em gasoduto diminuiu em 2020, tanto nas entradas (-3,3%, +6,8% em 2019) como nas saídas (-3,2%, +6,9% em 2019). O movimento registado foi de 68,8 mil GWh nas entradas e 70,6 mil GWh nas saídas.

Em Sines registou-se uma redução de 3,9% (+48,5% em 2019) na entrada de gás, atingindo 59,2 mil GWh e correspondendo a 86,1% do total (-0,6 p.p. face a 2019). Em Campo Maior a diminuição foi mais significativa (-24,5%, -70,7% em 2019), registando um movimento de 4,9 mil GWh (7,2% das entradas, -2,0 p.p. face a 2019).

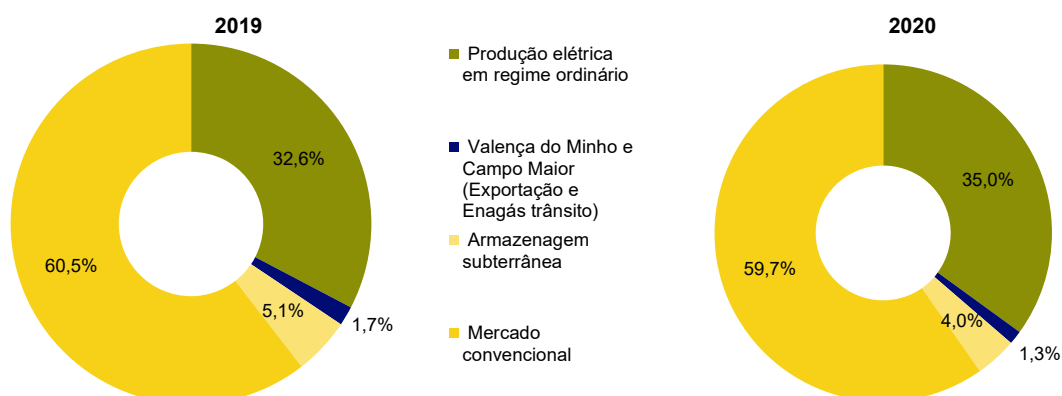
Figura 6.1.0.1 >> Entrada de gás na rede nacional, 2019-2020



Fonte: REN Gasodutos S.A.

Na saída de gás natural, predominou o mercado convencional (42,2 mil GWh), correspondendo a 59,7% do total (-0,8 p.p. face a 2019) e registando um decréscimo de 4,5% (+0,2% em 2019). A saída de gás para produção elétrica em regime ordinário (24,7 mil GWh) representou 35,0% do total de saídas (+2,4 p.p. face a 2019), com um crescimento de 3,8% (+14,6% em 2019).

Figura 6.1.0.2 >> Saída de gás na rede nacional, 2019-2020



Fonte: REN Gasodutos S.A.

6.2. Transporte por oleoduto

O transporte de mercadorias por oleoduto diminuiu 31,7% em 2020 (+2,8% em 2019), atingindo 2,1 milhões de toneladas.

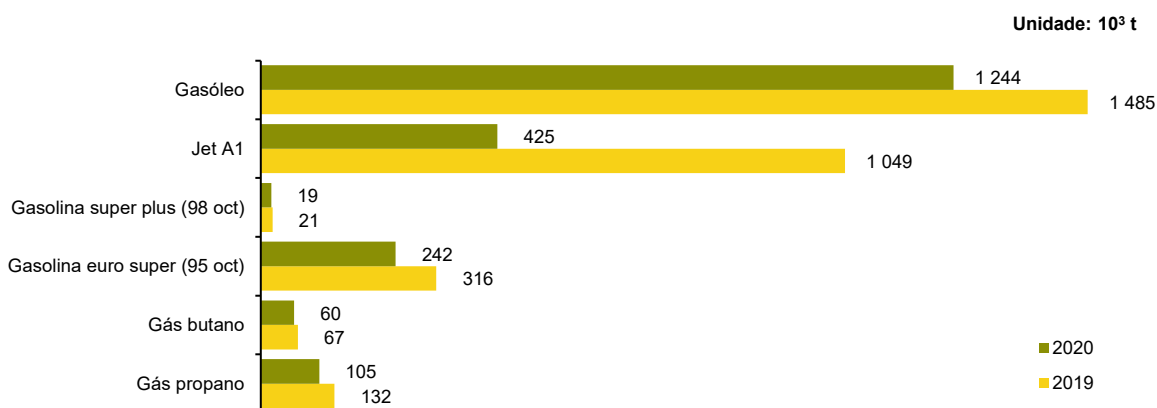
Em 2020, apesar da redução de 16,2%, o gasóleo manteve-se como a mercadoria mais transportada por oleoduto (1,2 milhões de toneladas) e representou 59,3% do total (+11,0 p.p. face a 2019).

O transporte de Jet A1 registou um decréscimo acentuado (-59,5%, +3,3% em 2019), atingindo 425 mil toneladas (20,3% do total, -13,9 p.p. face a 2019).

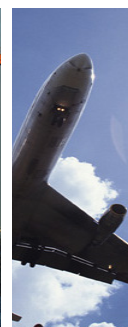
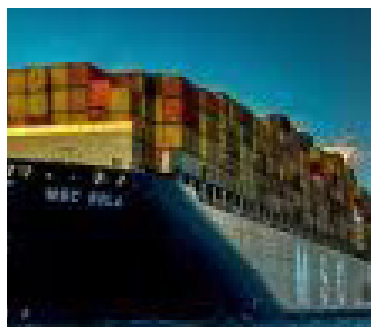
O transporte de gasolinas (95 e 98 octanas) registou no seu conjunto, um decréscimo de 22,3% (+5,3% em 2019).

O transporte de gases propano e butano registou decréscimos de 20,3% e 9,8% respetivamente (+15,7% e +4,6% em 2019, pela mesma ordem).

**Figura 6.2.0.1 >> Transporte de mercadorias no oleoduto multiproduto
Sines-Aveiras, 2019-2020**



Fonte: CLC, Companhia Logística de Combustíveis S.A.



[COMÉRCIO INTERNACIONAL POR MODOS DE TRANSPORTE]



7. COMÉRCIO INTERNACIONAL POR MODOS DE TRANSPORTE

7.1. Resultados gerais

7.1.1. Importações e modos de transporte

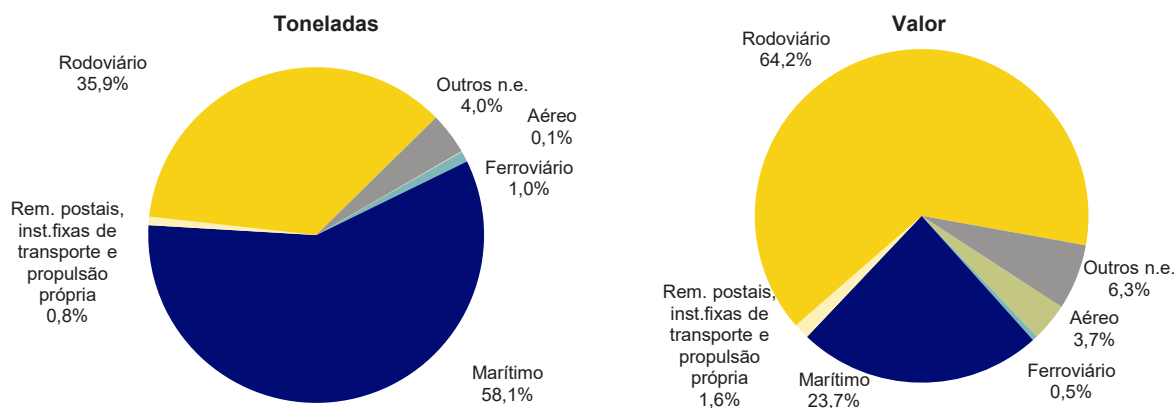
Em 2020, com base nos resultados definitivos de comércio internacional, as importações de mercadorias totalizaram 55,5 milhões de toneladas, registando um decréscimo de 10,7% (-0,9% em 2019).

O transporte marítimo concentrou 58,1% das mercadorias importadas, com um total de 32,3 milhões de toneladas (-15,5% face a 2019). Por via rodoviária entraram 19,9 milhões de toneladas de mercadorias (-2,2%), correspondendo a 35,9% do total.

Em 2020, o valor das mercadorias entradas em Portugal cifrou-se em 68,1 mil milhões de euros, correspondendo a um decréscimo de 14,8% (+6,0% em 2019).

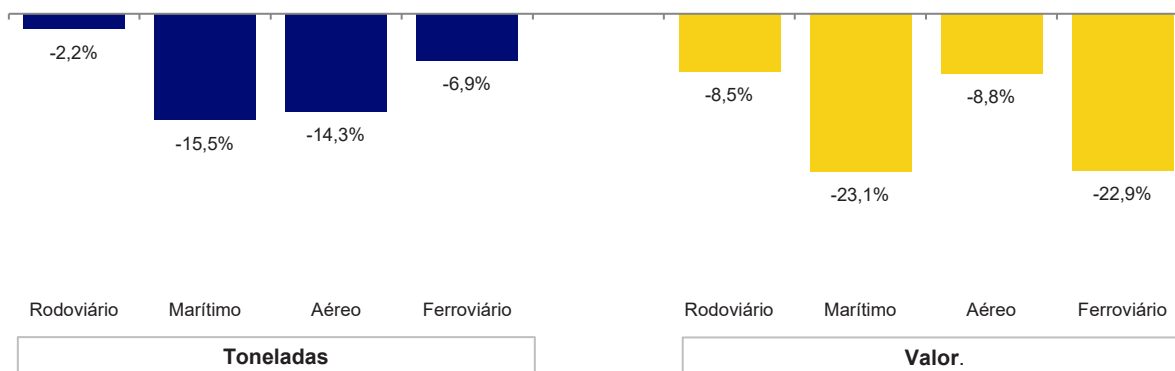
Em termos de valor das importações, o modo rodoviário representou 64,2% do total, o marítimo 23,7% e o aéreo 3,7%. Os maiores decréscimos foram verificados nos modos marítimo (-23,1%) e ferroviário (-22,9%).

Figura 7.1.1.1 >> Distribuição das importações por modo de transporte, 2020



Fonte: INE, Estatísticas do Comércio Internacional

Figura 7.1.1.2 >> Taxa de variação anual das importações por modo de transporte, 2020



Fonte: INE, Estatísticas do Comércio Internacional

O valor médio de cada tonelada importada situou-se em 1,23 mil euros em 2020 (1,29 mil euros em 2019), com valores por tonelada de 55,68 mil euros no modo aéreo, 2,20 mil euros por estrada, 606 euros por ferrovia e 500 euros no modo marítimo.

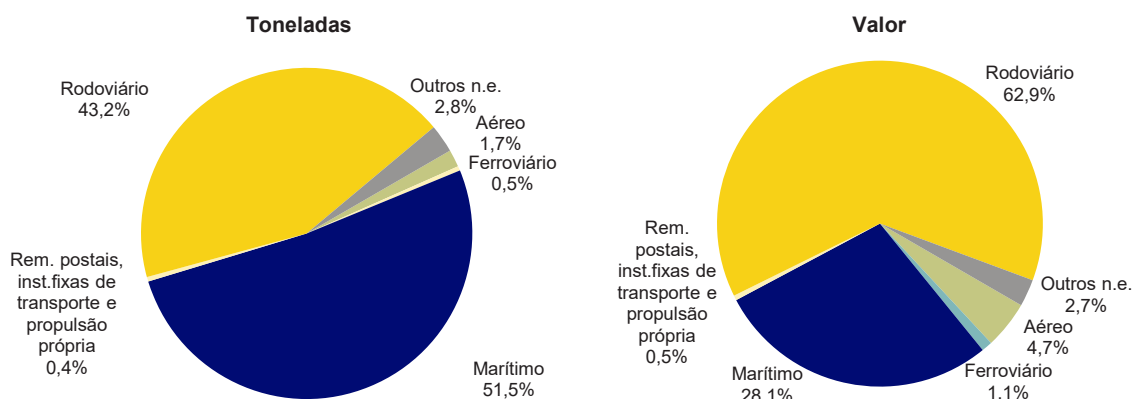
7.1.2. Exportações e modos de transporte

Em 2020, segundo os resultados definitivos, o volume das exportações totalizou 36,9 milhões de toneladas de mercadorias, registando um decréscimo de 5,6% (+1,0% em 2019).

O modo marítimo concentrou 51,5% do total da tonelagem exportada, o modo rodoviário 43,2% e o aéreo 1,7%.

O valor dos produtos exportados totalizou 53,8 mil milhões de euros em 2020 (-10,3%, +3,5% em 2019). A rodovia concentrou 62,9% desse valor, a via marítima 28,1% e a aérea 4,7%.

Figura 7.1.2.1 >> Distribuição das exportações por modo de transporte, 2020



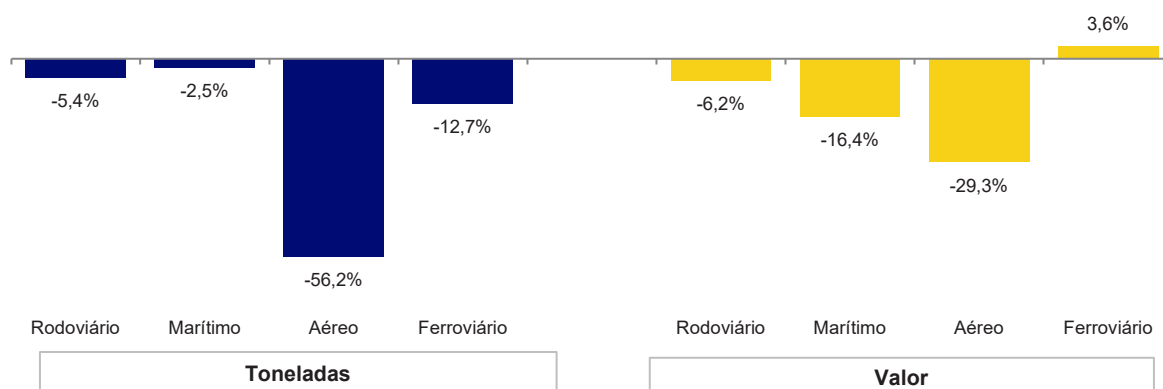
Fonte: INE, Estatísticas do Comércio Internacional

Nos modos de transporte por via rodoviária e por via marítima registaram-se decréscimos na quantidade exportada (-5,4% e -2,5%, respetivamente) e no valor de exportação (-6,2% e -16,4%, pela mesma ordem).

No que concerne à via aérea, verificou-se uma maior diminuição na quantidade exportada (-56,2%) face à redução registada no valor de exportação (-29,3%).

Por via ferroviária verificaram-se reduções de 12,7% nas quantidades exportadas, no entanto, sem impacto negativo no valor de exportação, que registou um aumento de 3,6%.

Figura 7.1.2.2 >> Taxa de variação anual das exportações por modo de transporte, 2020



Fonte: INE, Estatísticas do Comércio Internacional

Em 2020, em média cada tonelada exportada valia 1,46 mil euros (1,53 mil euros em 2019). Nos principais modos de transporte, os valores por tonelada situaram-se em 4,11 mil euros por via aérea (2,55 mil euros em 2019) e 794 euros por via marítima (926 euros em 2019).

7.2. Modos de transporte e grupos de mercadorias

7.2.1. Importações, modos de transporte e mercadorias

Em 2020, na ótica das importações, os principais produtos importados, considerando a tonelagem, pertenceram aos grupos: 02 - *Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural* (27,6%), 01 - *Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca* (17,8%) e 08 - *Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear* (11,7%).

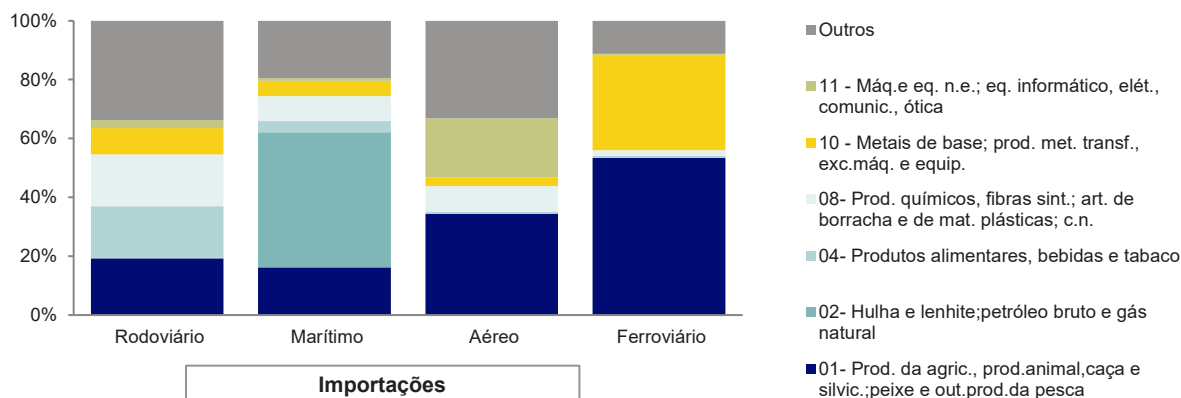
Considerando os modos de transporte, no rodoviário destacaram-se os produtos do grupo 01 - *Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca* (19,3%), do grupo 08 - *Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear* (17,7%) e do grupo 04 - *Produtos alimentares, bebidas e tabaco* (17,4%).

Por via marítima destacaram-se os produtos do grupo 02 - *Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural* (45,9%) e do grupo 01 - *Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca* (16,2%).

Por via aérea, os produtos com maior expressão no conjunto de mercadorias importadas foram os do grupo 01 - *Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca* (34,4%) e do grupo 11 - *Máquinas e equipamentos n.e.; máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos elétricos n.e.; equipamento e aparelhos de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de ótica; relógios* (20,1%).

Nas importações por ferrovia destacaram-se os produtos do grupo 01 - *Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca* (53,4%) e do grupo 10 - *Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e equipamento* (32,5%).

Figura 7.2.1.1 >> Distribuição dos grupos de mercadorias (NST 2007) importadas por modo de transporte, 2020



Fonte: INE, Estatísticas do Comércio Internacional

7.2.2. Exportações, modos de transporte e mercadorias

Na ótica das exportações, os principais produtos exportados em 2020, considerado a tonelagem, pertenceram aos grupos: 07 - *Coque e produtos petrolíferos refinados* (17,0%), 09 - *Outros produtos minerais não metálicos* (15,0%) e 06 - *Madeira e cortiça (exceto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados* (13,9%).

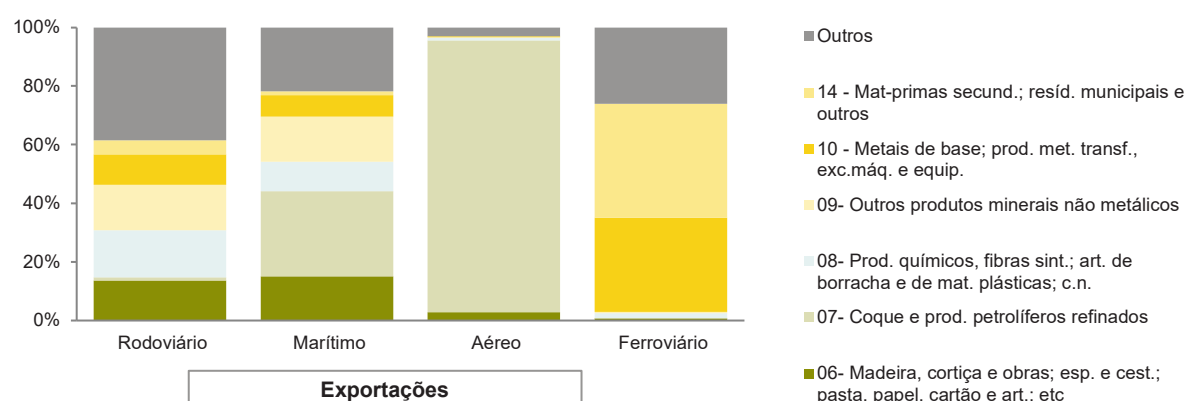
Considerando os modos de transporte, no rodoviário destacaram-se os produtos do grupo 08 - *Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear* (16,0%) e do grupo 09 - *Outros produtos minerais não metálicos* (15,5%).

Por via marítima destacaram-se os produtos do grupo 07 - *Coque e produtos petrolíferos refinados* (29,0%), do grupo 09 - *Outros produtos minerais não metálicos* (15,4%) e do grupo 06 - *Madeira e cortiça (exceto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados* (15,1%).

Por via aérea, os produtos do grupo 07 - *Coque e produtos petrolíferos refinados* representaram a maioria da tonelagem de mercadorias exportadas por esta via (92,8%), correspondendo aos abastecimentos das aeronaves.

Nas exportações por ferrovia destacaram-se os produtos do grupo 14 - *Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos* (38,8%) e do grupo 10 - *Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e equipamento* (32,2%).

Figura 7.2.2.1 >> Distribuição dos grupos de mercadorias (NST 2007) exportadas por modo de transporte, 2020



Fonte: INE, Estatísticas do Comércio Internacional

7.3. Modos de transporte e agrupamento de países

7.3.1. Importações, modos de transporte e países

Nas importações, no caso do transporte marítimo, 35,8% da tonelagem e 34,0% do valor teve origem na Europa (17,6% das toneladas e 21,0% do valor na União Europeia), 28,0% e 19,0% no continente americano, 25,5% e 17,4% em África e 10,6% e 29,3% na Ásia, respetivamente.

Nos modos terrestres (rodovia e ferrovia), a Europa assumiu uma quase exclusividade nas importações: 99,7% da tonelagem e 98,7% do valor no transporte rodoviário e 98,3% e 82,2%, pela mesma ordem, no transporte ferroviário.

7.3.2. Exportações, modos de transporte e países

Nas exportações por via marítima, 50,1% das mercadorias expedidas tiveram como destino a Europa (44,5% do valor), 21,6% seguiram para África (18,0% do valor), 15,4% destinaram-se à América (23,9% em valor) e 10,0% foram para a Ásia (11,4% em valor).

Relativamente às exportações por rodovia e ferrovia, respetivamente, 99,7% e 98,6% da tonelagem teve por destino a Europa.



[COMUNICAÇÕES]



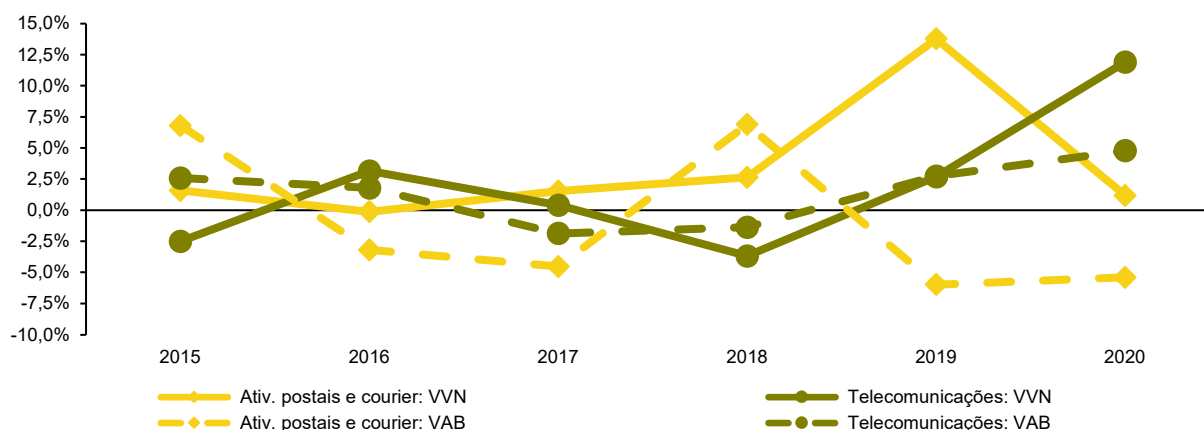
8. COMUNICAÇÕES

8.1. Indicadores gerais das atividades de telecomunicações e atividades postais e de *courier*

Em 2020, de acordo com os resultados preliminares do Sistema de Contas Integradas das Empresas (SCIE), o setor das comunicações atingiu um Volume de Negócios (VVN) de 7,3 mil milhões de euros, o que representou um crescimento de 10,1% face ao ano anterior (+4,4% em 2019). A componente de telecomunicações cresceu 11,9%, correspondendo a 6,2 mil milhões e a componente de atividades postais aumentou 1,2% (+13,8% em 2019).

O Valor Acrescentado Bruto (VAB) atingiu 3,0 mil milhões de euros, representando um acréscimo superior ao do ano anterior (+3,1%, face a +1,2% em 2019). Tal como ocorreu com o VVN, verificou-se um aumento na componente de telecomunicações, alcançando 26 mil milhões de euros (+4,8%; +2,7% em 2019). Contrariamente, a componente de atividades postais que totalizou 0,46 milhões de euros, registou uma variação negativa (-5,4%; -6,0% em 2019).

Figura 8.1.1 >> Taxa de variação do volume de negócios e valor acrescentado bruto



Em 2020, o número de pessoas ao serviço na divisão das atividades postais e de *courier* manteve a tendência de crescimento evidenciada desde 2015, e aumentou 3,0% (+14,5% em 2019), para 18,7 mil trabalhadores. Por outro lado, a divisão de telecomunicações apresentou apenas uma ligeira diminuição no pessoal ao serviço (-0,03%, -4,3% em 2019), empregando 14,7 mil trabalhadores.

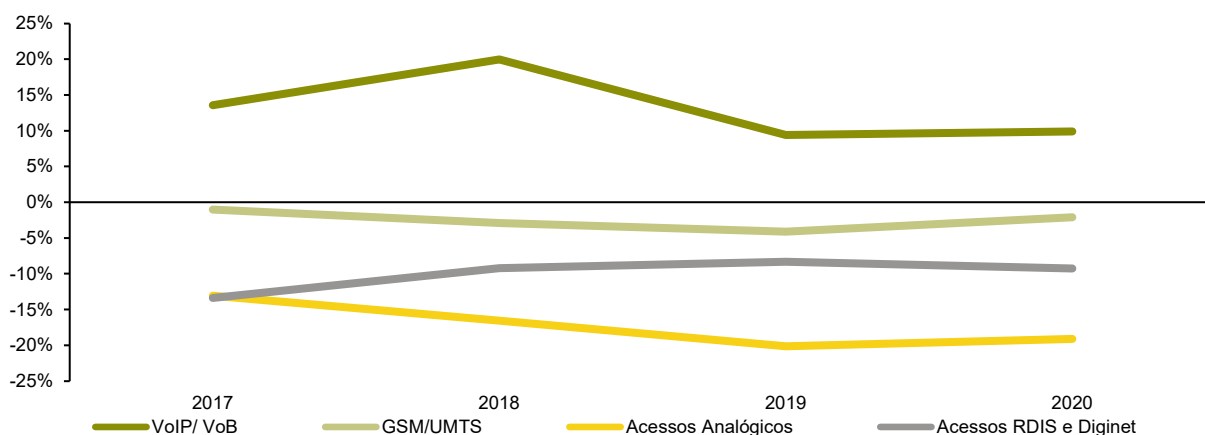
8.2. Telecomunicações

8.2.1. Serviço telefónico fixo (STF)

Em 2020, o serviço telefónico fixo com acesso direto registou 4,2 milhões de clientes, aumentando 2,3% face ao ano anterior.

O número de acessos telefónicos continuou a crescer (+2,4%; +0,3% em 2019), atingindo 5,2 milhões de acessos. Para esta evolução contribuiu a tecnologia VoIP/VoB com um crescimento de 9,9%, atingindo 3,7 milhões de acessos, uma vez que todas as outras tecnologias registaram reduções. A tecnologia VoIP/VoB representou 71,9% do total de acessos (+4,9 p.p.), seguindo-se a tecnologia analógica com 14,4% (-3,9 p.p.).

Figura 8.2.1.1 >> Taxa de variação do número de acessos, por tipo de tecnologia



Fonte: ANACOM

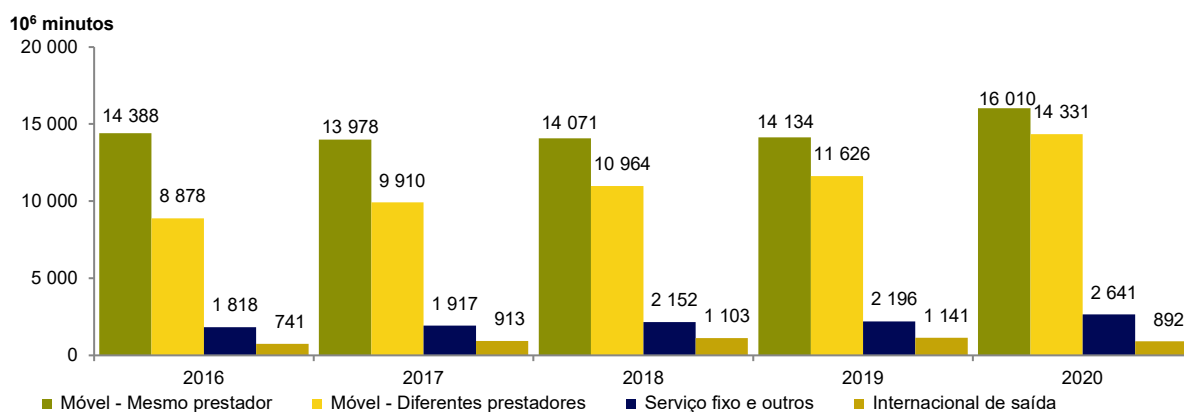
Em 2020, o tráfego de voz com origem na rede fixa registou uma redução para 1,1 mil milhões no número de chamadas realizadas (-12,6%), contrariando no entanto, o decréscimo contínuo dos últimos anos, no número de minutos de conversação, ao ter alcançado o valor de 4,2 mil milhões (+4,9%). No tráfego nacional, as ligações fixo-fixo continuaram a representar a maioria do tráfego registado (63,8% em chamadas e 79,0% em minutos), tendo existido um ligeiro crescimento face ao ano anterior (+1,2 p.p. e +1,1 p.p., respetivamente). O tráfego internacional de saída continuou em decréscimo (-22,1% em chamadas e -9,4% em minutos). Pelo contrário, o tráfego VoIP nómada verificou um crescimento assinalável, registando mais chamadas (+32,3%) e também um maior número de minutos (+27,1%).

8.2.2. Serviço telefónico móvel (STM)

Em 2020, o número de acessos móveis ativos e com utilização efetiva abrandou (-0,2%, +1,1% em 2019), atingindo 13,6 milhões de acessos. Os acessos M2M (*machine to machine*) continuaram a aumentar, embora a um ritmo mais moderado (+3,0%, +9,0% em 2019), atingindo 1,2 milhões de acessos. Os outros acessos móveis decresceram ligeiramente (-0,5%, +0,4% em 2019), ainda que se tenha registado um acréscimo nos acessos pós-pagos e combinados/híbridos (+4,3%, +5,3% em 2019), atingindo os 7,6 milhões de acessos, e pelo contrário, um decréscimo nos acessos pré-pagos (-7,3%), agora com 4,8 milhões de acessos.

O tráfego de voz com origem na rede móvel registou um crescimento assinalável de 16,4% em número de minutos, para 33,8 mil milhões, embora tenha diminuído 4,5% no número de chamadas, para 10,4 mil milhões. Para esta evolução, contribuiu a dinâmica do tráfego nacional, o qual viu crescer o número de minutos para todos os destinos, com especial destaque para as ligações à rede móvel com prestadores diferentes (+23,3%) e ligações à rede móvel do próprio prestador (+13,3%). Por sua vez, assistiu-se à diminuição do número de chamadas para todos os destinos (-6,1% com destino à rede móvel do próprio prestador; -1,8% com destino à rede móvel com prestadores diferentes e -4,3% com destino a números não geográficos e a números curtos), excetuando o destino rede fixa, onde se registou um crescimento de 2,7%. O tráfego internacional registou uma diminuição significativa em chamadas (-27,8%) e em minutos (21,8%).

Figura 8.2.2.1 >> Tráfego de voz do STM



Fonte: ANACOM



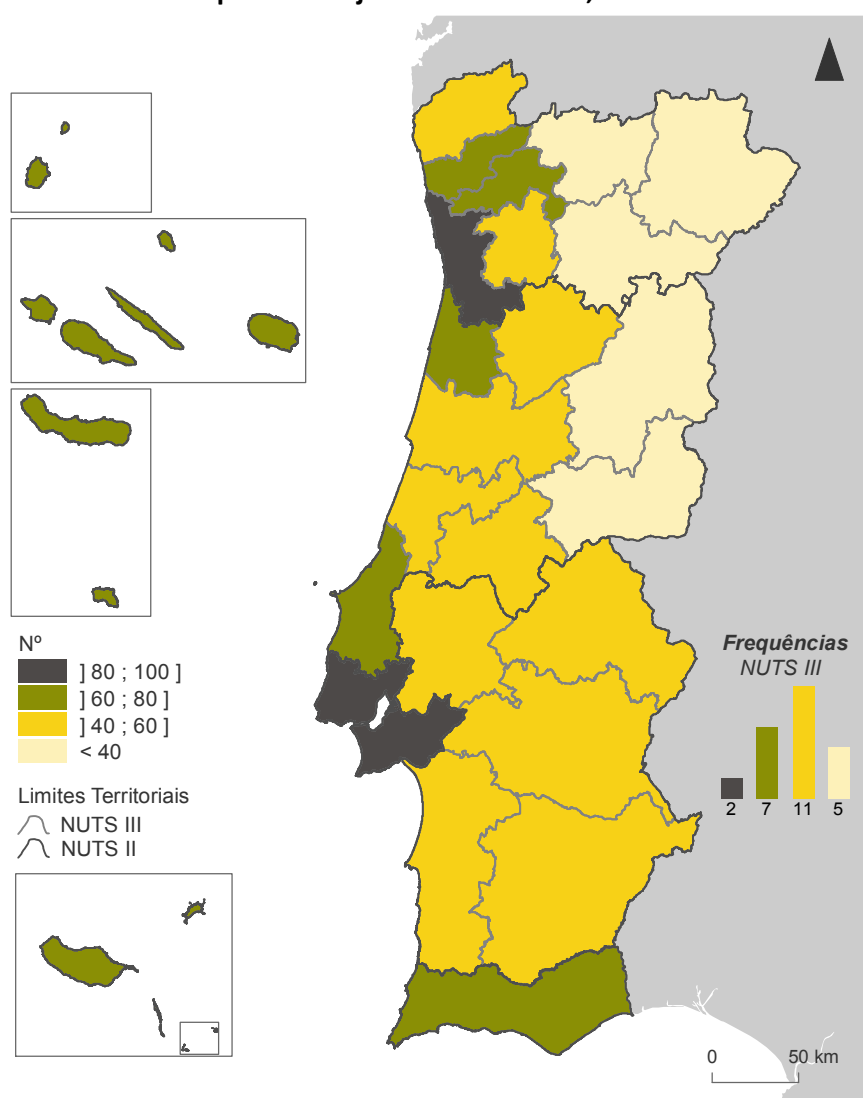
Em 2020, o tráfego de mensagens escritas (SMS) acentuou a diminuição (-22,6%, -7,7% no ano anterior) para 11,4 mil milhões de mensagens.

8.2.3. Serviço de acesso à internet (SAI)

Em 2020, verificou-se um ténue crescimento do número de prestadores em atividade do serviço de acesso fixo à internet (42, +1 face a 2019). O número de acessos à internet aumentou 4,9% (+4,8% em 2019), atingindo 4,16 milhões. Os acessos por fibra ótica continuaram a crescer a um ritmo assinalável (+14,1%), ainda que ligeiramente inferior ao do ano anterior (+17,4% em 2019). Em sentido contrário, os acessos ADSL continuaram a diminuir (-22,7%; -20,4% em 2019).

O número de acessos à internet de banda larga em local fixo por 100 habitantes continuou a aumentar, atingindo 40,41 acessos (+1,84 face ao ano anterior).

Figura 8.2.3.1 >> Distribuição territorial (NUTS III) dos acessos à internet de banda larga em local fixo por 100 alojamentos clássicos, 2020

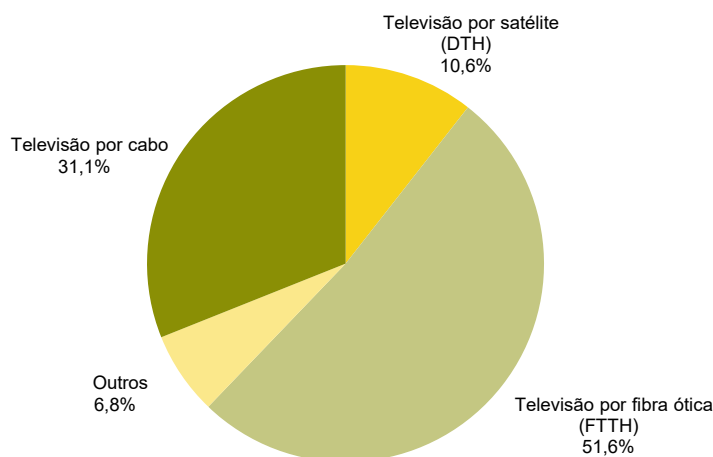


Em 2020, o volume de tráfego associado ao acesso à internet por banda larga alcançou os 10,1 mil milhões de GB, tendo crescido de forma extraordinária (+60,6%, +28,7% em 2019 e +44,8% em 2018), resultando este aumento sobretudo da massificação do teletrabalho e do acesso à internet nos períodos de confinamento devido à pandemia COVID-19. O tráfego através de acesso fixo representou 95,4% do total (+1,2 p.p.).

8.2.4. Serviço de televisão por subscrição (TVS)

Em 2020, o número de assinantes do serviço de televisão por subscrição continuou a crescer (+4,0%, +3,7% em 2019), atingindo 4,2 milhões de assinantes. O serviço com tecnologia de fibra ótica (FTTH), tal como no ano anterior, foi o único a registar um aumento de subscritores (+14,4%; +17,5% em 2019) e representou 51,6% do total, com 2,2 milhões de assinantes. Mais de dois terços dos alojamentos clássicos têm uma assinatura do serviço de televisão por subscrição (70,9 em cada 100).

Figura 8.2.4.1 >> Distribuição dos assinantes de TV por subscrição, 2020

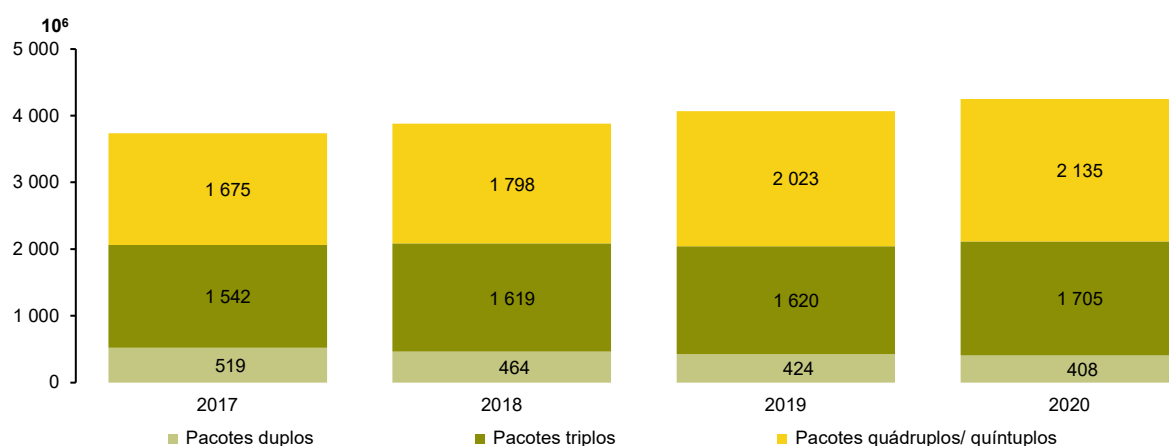


Fonte: ANACOM

8.2.5. Serviços oferecidos em pacote

O número de assinantes de pacotes de serviços totalizou 4,2 milhões e registou um crescimento de 4,4% (+4,8% em 2019). Os pacotes quádruplos e quádruplos registaram o maior acréscimo, ainda que em desaceleração face ao ano anterior (+5,5%, +12,5% em 2019), seguidos dos pacotes triplos que também cresceram (+5,2%, 0,04% em 2019). Em sentido oposto, os pacotes duplos continuaram a diminuir, ainda que a um nível inferior ao registado em 2019 (-3,7%, -8,6% no ano anterior).

Figura 8.2.5.1 >> Assinantes dos pacotes de serviços de telecomunicações



Fonte: ANACOM

8.3. Atividades postais e de *courier*

Em 2020, a rede postal nacional cresceu 8,3%, invertendo a tendência registada no ano anterior (-0,6%), sendo composta por 14 802 pontos de acesso. Com mais 23 novos estabelecimentos, as estações de correio cresceram 4,3% (+0,2% em 2019) para 562 estações, enquanto em sentido inverso, os postos de correio diminuíram 1,5% (-0,8% em 2019) para 1 804 postos, traduzindo-se numa diminuição de 27 postos. A frota de veículos registou um crescimento assinalável de 22,0% para 7 454 unidades (-3,9% em 2019) e o número de centros de distribuição aumentou para 423 (+1,7%).

O tráfego postal acelerou a sua diminuição (-12,0%, -6,7% em 2019), tendo sido expedidos cerca de 604 milhões de objetos. O tráfego internacional diminuiu significativamente face ao ano anterior, quer em termos de saídas (-19,4%, +0,4% em 2019), quer em relação às entradas (-10,0%, +13,1% em 2019).

Figura 8.3.1 >> Evolução do tráfego postal, por tipo



Fonte: ANACOM



[METAINFORMAÇÃO ESTATÍSTICA]



9. METAINFORMAÇÃO ESTATÍSTICA

9.1. Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias

9.1.1. Objetivos

O Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias (ITRM) tem como objetivo conhecer o tráfego de mercadorias por estrada efetuado por veículos pesados de mercadorias e as suas principais características (capacidade e grau de utilização do parque nacional de veículos pesados, fluxos de tráfego e natureza das mercadorias).

9.1.2. Enquadramento legal

Regulamento UE nº 70/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de janeiro de 2012, relativo ao levantamento estatístico do transporte de mercadorias por rodovia.

9.1.3. Âmbito

Âmbito de observação

Com este inquérito pretende-se observar o transporte de mercadorias (nacional e internacional), por estrada, efetuado por camiões (e eventuais reboques) e tratores (e semirreboques), de matrícula nacional.

Âmbito geográfico

O ITRM é um inquérito que se realiza apenas no Continente.

Âmbito temporal

O inquérito tem periodicidade trimestral, com amostra distribuída pelas semanas do ano. O período de inquirição de cada veículo é de uma semana.

9.1.4. Unidade estatística, universo estatístico e base de amostragem

A unidade estatística é o veículo pesado de tração para o transporte de mercadorias, ou seja, camiões e tratores rodoviários.

O universo é constituído pelos veículos pesados rodoviários para transporte de mercadorias, ou seja, camiões e tratores rodoviários, matriculados em Portugal. São excluídos todos os veículos com peso bruto igual ou inferior a 3 500 Kg, bem como os que foram transformados para um uso diferente do transporte de mercadorias, nomeadamente os veículos agrícolas, de bombeiros, militares, assim como os pertencentes à administração pública, central e local. Os veículos com idade superior a 25 anos são igualmente excluídos.

Como base de amostragem utilizou-se o ficheiro de unidades estatísticas do INE cruzando com ficheiros de veículos e proprietários do Instituto da Mobilidade e dos Transportes e do Instituto dos Registos e Notariado. Para cada ano, utiliza-se como referência a informação até dezembro do ano anterior.

9.1.5. Amostragem

A amostragem é probabilística estratificada, tendo-se considerado as seguintes variáveis de estratificação:

a) Região de licenciamento do veículo/ sede da empresa, a nível NUTS II (Continente)

Norte

Centro

Área Metropolitana de Lisboa

Alentejo

Algarve

b) Tipo de veículo

Camião

Trator

c) Escalões de peso bruto (camiões) / tara (tratores)

Se camião:

3 501 a 10 000 kg

10 001 a 16 000 kg

16 001 a 19 000 kg

19 001 a 26 000 kg

Mais de 26 000 kg

Se trator:

3 501 a 7 000 kg

Mais de 7 000 kg

d) Tipo de Parque

Parque por conta de outrem

Parque por conta própria

A dimensão total da amostra é determinada admitindo um erro relativo de amostragem não superior a 5% para a estimação trimestral da variável toneladas transportadas, com um nível de confiança de 95%.

A seleção da amostra é realizada de um modo independente em cada estrato, por um processo de seleção sistemático.

De referir que o mesmo veículo não pode ser selecionado em mais do que uma semana durante o ano.

As respostas ao inquérito que apresentem alterações nas variáveis de estrato, abates, etc., são utilizadas para atualização da amostra e do universo, e são consideradas na estratificação final de cada trimestre. As respostas que apresentem alteração na propriedade ou na utilização do veículo implicam a inclusão de uma nova unidade amostral no período em causa.

9.1.6. Amostra e resultados

O quadro 1 permite verificar a dimensão da amostra e respostas obtidas. Registou-se uma taxa de resposta de 87,6% (+0,8 p.p.), com taxa mais elevada no parque por conta de outrem (89,8%, +0,7 p.p.) face ao parque por conta própria (84,6%, -0,3 p.p.).

Figura 9.1.1.1 >> Amostra e síntese das respostas

2020

Tipo de parque e de veículo	Amostra total	Questionários recebidos		Não respostas
		Total	Veículos a abater	
Total	17 753	15 560	714	2 193
Camiões	10 360	9 307	275	1 053
Tratores	7 393	6 253	439	1 140
Conta própria	9 267	7 894	370	1 373
Camiões	6 661	5 894	181	767
Tratores	2 606	2 000	189	606
Conta de outrem	8 486	7 666	344	820
Camiões	3 699	3 413	94	286
Tratores	4 787	4 253	250	534

Fonte: Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias (ITRM)

Figura 9.1.1.2 >> Coeficiente de variação das variáveis Km, T, Tkm por variáveis de estrato

2020

	KM	T	TKM
Continente	2,18	3,86	3,31
Norte	4,36	6,37	7,06
Centro	3,49	7,00	5,17
Lisboa	4,41	7,73	6,43
Alentejo	5,84	11,15	8,95
Algarve	7,88	12,01	11,51
Tipo de veículo e escalão de peso bruto / tara			
Camião	2,93	4,30	4,98
3 501 - 10 000 Kg	7,23	9,69	10,34
10 001 - 16 000 Kg	5,62	7,44	9,58
16 001 - 19 000 Kg	5,41	7,26	9,95
19 001 - 26 000 Kg	6,00	10,47	10,49
Mais de 26 000 Kg	6,32	6,78	7,36
Trator	2,69	4,90	3,52
3 501 - 7 000 Kg	6,83	8,96	9,28
Mais de 7 000 Kg	2,87	5,67	3,74
Tipo de Parque			
Por conta própria	4,26	6,55	7,83
Por conta de outrem	2,52	4,77	3,61

Fonte: Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias (ITRM)

ÍNDICE ALFABÉTICO

A

acidente, 117

acidente com vítimas, 126

acidente de viação, 126

acidente mortal, 126

acidentes com pessoas provocados por material circulante em movimento, 118

acidentes em passagens de nível, 118

ADSL, 129

aeronave, 127

aeroporto, 127

aeroporto internacional, 127

ano de matrícula, 120

arqueação bruta (GT), 126

autoestrada, 119

automotora, 115

automóvel ligeiro, 120

automóvel misto, 120

automóvel pesado, 120

B

banda larga, 130

bandeira da embarcação, 126

C

cabotagem, 122

caixa basculante, 122

camião, 122

carga, 127

carga aérea, 127

carga expedida, 115

carga média dos vagões, 115

carga recebida, 115



✓
✓

carga roll-on/roll-off (abreviadamente carga ro-ro), 126

carga útil, 123

carreira interurbana, 125

ciclomotor, 120

circuito turístico, 125

circulação, 113

coeficiente (ou percentagem) de utilização, 113

coeficiente de ocupação de capacidade de carga geral oferecida, 127

coeficiente de ocupação de lugares oferecidos, 127

colisão de comboios, 118

com outra adaptação especial, 123

comboio, 115

comboio de serviço, 115

comboio rodoviário, 123

comboio-quilómetro, 115

condutor, 126

configurações sucessivas de veículos, 123

contentor, 113

correio aéreo, 127

D

descarrilamento, 118

distância percorrida em carga, 120

distância percorrida em vazio, 120

distância total percorrida, 121

duração do voo, 128

E

embarcação de carga, 126

embarcação de comércio, 126

embarcação de passageiros, 126

empregado, 118

estação móvel, 130

estrada, 119

estrada (E), 119

estrada nacional, 119

estrada regional, 119

etapa de voo, 127

F

faixa de rodagem, 119

ferido, 126

ferido grave, 119, 126

ferido ligeiro, 126

fibra ótica, 130

furgão, 115

I

idade do veículo rodoviário, 121

incêndios em material circulante, 118

incidente, 119

infraestrutura aeroportuária, 128

infraestrutura aeroportuária internacional, 128

instalações fixas, 115

investimento, 115

investimento bruto, 128

itinerário complementar, 120

itinerário principal, 120

L

linha, 115, 128

linha aérea, 128

linha eletrificada, 116

linha explorada para o transporte de mercadorias, 116

linha explorada para o transporte de passageiros, 116

local de carga, 123

local de descarga, 123

locomotiva, 116

lotação do veículo, 113

lugares-quilómetro oferecidos, 113, 128

M

massa máxima á descolagem, 129

mercadoria perigosa, 113

mercadoria transportada por caminho-de-ferro, 116

mercadoria transportada por estrada, 123

MMS-Multimedia Messaging Service, 130

morto, 119

morto em acidente ferroviário, 116

morto/vítima mortal a 30 dias, 126

motociclo, 121

movimento, 128

movimento de aeronaves, 128

movimento de aeronaves comerciais, 128

movimento de aeronaves não comerciais, 128

N

natureza da mercadoria, 114

nível de carga, 123

número de eixos, 124

O

operação elementar de transporte, 124

outros (terceiros), 119

outros tipos de acidentes, 118

P

pacote de serviços (multiplay), 130

parque de veículos rodoviários, 121

passageiro, 114, 128

passageiro em trânsito direto, 128

passageiro ferroviário, 118

passageiro tonelada-quilómetro, 129

passageiro transportado, 114

passageiro-quilómetro transportado, 114

passageiros-quilómetro por etapa de voo, 128

peão, 126

percurso do material de tração, 116

percurso dos comboios, 116

percurso em carga, 123

percurso em vazio, 123

percurso ferroviário, 116

percurso médio de um passageiro, 116

percurso médio de uma tonelada, 116

percurso simples, 114

peso bruto, 124

peso bruto rebocável, 121

peso das mercadorias, 124

peso máximo à descolagem, 129

peso médio de um vagão completo, 116

pessoa não autorizada em instalações ferroviárias, 119

peçoal ao serviço, 114

pista de aterragem, 129

plano pós-pago, 130

plano pré-pago, 130

porta automóveis, 122

porta contentores, 122

porto comercial, 127

porto de carga, 127

porto de descarga, 127

posição de estacionamento de aeronaves, 129

posto de correio, 130

posto telefónico público, 130

postos telefónicos principais, 130

postos telefónicos principais residenciais, 130

R

reboque, 124

reboque de automotora, 116

rede, 114

rede nacional, 120

rede nacional complementar, 120

rede nacional fundamental, 120

S

semirreboque, 124

serviço de transporte de crianças, 125

serviço ocasional, 125

serviço regular, 125

serviço regular especializado, 125

serviço regular internacional, 125

serviço urbano, 125

SMS-SAV, 130

SMS-Short Message Service, 130

suicídio, 118

T

tara, 124

taxa aeroportuária, 129

taxa de navegação aérea (rota), 129

taxa de rota, 129

taxa não aeronáutica, 129

táxi aéreo, 129

tipo de carga, 114

tipo de combustível, 121

tonelada-quilômetro, 114

tonelada-quilômetro bruta rebocada, 116

tonelada-quilômetro calculada, 124

tonelada-quilômetro oferecida, 124

toneladas-quilômetro, 129

toneladas-quilômetro de passageiros, 129

tonelagem bruta de mercadorias, 127

tonelagem de porte bruto (TPB), 127

tráfego médio diário, 120

tráfego rodoviário anual, 120

tráfego telefónico, 130

tráfego terceiro, 124

transporte, 114

transporte de distribuição, 124

transporte de recolha, 124

transporte de trabalhadores, 125

transporte escolar, 125

transporte escolar em circuitos especiais, 125

transporte particular, 115

transporte por conta de outrem, 121

transporte por conta própria, 121

transporte público, 115

transporte rodoviário de mercadorias, 124

transporte rodoviário internacional, 121

transporte rodoviário nacional, 121

transportes coletivos, 115

transportes de aluguer, 114

trator agrícola, 121

trator ferroviário, 116

trator rodoviário, 124

U

unidade roll-on/ roll-off, 127

utilizador de passagem de nível, 119

V

vagão, 116

vagão basculante, 116

vagão carregado, 116

vagão completo, 117

vagão especial, 117

vagão fechado, 117

vagão-plataforma, 117

VoIP-Voice over Internet Protocol, 130

ÍNDICE TEMÁTICO

9.2.1. Todos os modos de transporte

circulação - movimento de veículos na rede considerada.

coeficiente (ou percentagem) de utilização - relação, em percentagem, entre os passageiros-quilómetro transportados e os lugares-quilómetro oferecidos, ou entre as toneladas-quilómetro transportadas e as toneladas-quilómetro oferecidas, conforme se trate da utilização referida a passageiros ou a mercadorias. (1659)

contentor - equipamento de transporte:

- a) de carácter duradouro e por isso suficientemente resistente para suportar utilizações sucessivas;
- b) concebido de modo a facilitar o transporte de mercadorias por um ou vários modos de transporte, sem rotura de carga;
- c) equipado com acessórios que permitem um manuseamento simples, particularmente a transferência de um modo de transporte para outro;
- d) concebido de modo a poder ser facilmente carregado e descarregado.
- e) com um comprimento mínimo de pelo menos 20 pés. (1586)

lotação do veículo - número máximo de passageiros (sentados e em pé) que o veículo pode transportar, incluindo o condutor (4864).

lugares-quilómetro oferecidos - número resultante do produto da lotação do veículo pela distância percorrida em cada trajeto. Corresponde ao número máximo de passageiros-quilómetro que é possível transportar se o veículo andar sempre cheio.

mercadoria perigosa - substância cujas características específicas a tornam prejudicial para o Homem e Meio Ambiente, mesmo em pequenas quantidades. Os tipos de mercadorias perigosas transportadas por estrada são os que se encontram definidos no Acordo Europeu sobre Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR) (1669).

natureza da mercadoria - as mercadorias foram classificadas segundo as posições da «Nomenclatura Uniforme de Mercadorias para as Estatísticas dos Transportes - NST 2007». Para efeitos de publicação procedeu-se à agregação daquela classificação em 24 grupos de mercadorias.

No caso de cargas mistas, as mercadorias que individualmente tivessem peso inferior a 100 Kg foram agrupadas em «artigos diversos». Os dados relativos a esta desagregação incluem as grupagens, isto é, mercadorias impossíveis de classificar ou cuja identificação é desconhecida. No peso das mercadorias considerou-se incluído o peso das embalagens. As embalagens vazias foram tratadas como qualquer outra mercadoria.

passageiro - toda a pessoa que efetua um percurso num veículo, com exceção do pessoal afeto ao serviço do veículo.

passageiro transportado - corresponde a uma pessoa física transportada em todo o percurso ou parte dele (exclui o pessoal afeto ao serviço do veículo) (6377).

passageiro-quilómetro transportado - unidade de medida correspondente ao transporte de um passageiro na distância de um quilómetro.

passageiro-quilómetro - unidade de medida correspondente ao transporte de um passageiro na distância de um quilómetro (1908).

percurso simples - distância entre o ponto de partida e o de chegada de cada trajeto (carreira ou linha), medida num único sentido (6378).

peçoal ao serviço - pessoas que, no período de referência, efetuaram qualquer trabalho remunerado de pelo menos uma hora para o estabelecimento, independentemente do vínculo que tinham.

Inclui as pessoas temporariamente ausentes no período de referência para férias, maternidade, conflito de trabalho, formação profissional, assim como doença e acidentes de trabalho de duração igual ou inferior a um mês. Inclui também os trabalhadores de outras empresas que se encontram a trabalhar na empresa sendo aí diretamente remunerados.

Exclui os trabalhadores a cumprir o serviço militar, em regime de licença sem vencimento, em desempenho de funções públicas (vereadores, deputados), ausentes por doença ou acidentes de trabalho de duração superior a um mês, assim como trabalhadores com vínculo à empresa deslocados para outras empresas, sendo aí diretamente remunerados (3626).

receitas da empresa de transporte - montantes expressos em unidades monetárias, contabilizados a crédito da empresa de transportes (1636).

receitas da empresa de transporte - montantes expressos em unidades monetárias, contabilizados a crédito da empresa de transportes (1636).

rede - conjunto de linhas férreas ou de vias de comunicação.

tipo de carga - corresponde ao modo de acondicionamento das mercadorias, de acordo com a seguinte nomenclatura: Granéis líquidos, Granéis sólidos, Grandes contentores, Outros contentores, Mercadorias em paletes, Mercadorias pré-cintadas, Unidades móveis com autopropulsão, Outras unidades móveis e Outros tipos de carga.

tonelada-quilómetro - unidade de medida do transporte de mercadorias, correspondente ao transporte de uma tonelada de mercadoria na distância de um quilómetro.

transporte - movimento de pessoas ou de mercadorias numa determinada rede.

transportes de aluguer - transportes em que os veículos são, no conjunto da sua lotação, postos ao serviço de uma só entidade, segundo itinerários da sua escolha, mediante retribuição (6374).

transportes coletivos - transportes em que os veículos são postos, mediante retribuição, à disposição de quaisquer pessoas, sem ficarem exclusivamente ao serviço de nenhuma delas, sendo utilizados por lugar da sua lotação, segundo itinerários e frequências mínimas devidamente aprovados (6373).

transporte particular - todo o que é realizado em veículos da propriedade de entidades singulares ou coletivas, da sua exclusiva conta e sem direito a qualquer remuneração direta ou indireta.

transporte público - transporte efetuado por conta de outrem, mediante pagamento.

veículo - unidade de material móvel destinada ao transporte de pessoas ou de mercadorias, compreendendo as viaturas de tração ou de impulsão.

veículo-quilómetro - unidade de medida correspondente ao percurso de um veículo num quilómetro de via. Para cada veículo representa a quilometragem andada no período considerado.

9.2.2. Transportes ferroviários

Infraestruturas e transporte

automotora - veículo ferroviário com motor, destinado ao transporte de passageiros ou de mercadorias por caminho-de-ferro. A definição das várias categorias de locomotivas (elétrica, diesel) aplica-se, *mutatis mutandis*, às automotoras (1934).

carga expedida - peso do conjunto das mercadorias apresentadas pelos expedidores para transporte em determinado ponto da rede (5837).

carga média dos vagões - peso médio das mercadorias transportadas por vagão carregado ou entrado carregado (5838).

carga recebida - peso do conjunto das mercadorias cujo transporte terminou em determinado ponto da rede (5839).

comboio - um ou vários veículos ferroviários rebocados por uma ou várias locomotivas ou automotoras, ou apenas por uma automotora, circulando com um número ou designação determinada, de um ponto inicial fixado a um determinado ponto de destino (1978).

comboio de serviço - comboio que circula exclusivamente para as necessidades da empresa (6298).

comboio-quilómetro - unidade de medida correspondente ao movimento de um comboio, na distância de um quilómetro (1979).

despesas de investimento em infraestruturas de transporte ferroviário - despesas de capital em novas infraestruturas ferroviárias ou extensão das ferrovias existentes, incluindo reconstrução, renovação e atualizações (1969).

despesas de investimento em material circulante de transporte ferroviário - despesas de capital para aquisição de veículos ferroviários ou atualização dos existentes (1970).

furgão - veículo ferroviário sem motor que entra na composição dos comboios de passageiros ou de mercadorias e é utilizado pelo pessoal do comboio, bem como, se necessário para o transporte de bagagens, encomendas, bicicletas, etc. (1940)

instalações fixas - instalações constituídas por bens imobiliários (vias, edifícios, obras de arte, instalações da catenária, instalações de sinalização, etc.).

investimento - conjunto de importâncias despendidas com a aquisição de imobilizado que a unidade estatística de observação utiliza como meio de realização dos seus objetivos (2092).

linha - uma ou mais vias principais adjacentes que ligam dois pontos da rede. Sempre que uma secção da rede inclui duas ou mais linhas de circulação paralelas, contam-se tantas linhas quantos os itinerários aos quais as vias estão exclusivamente afetas (1924).

linha eletrificada - linha com uma ou mais vias principais eletrificadas. As secções das linhas adjacentes às estações que sejam eletrificadas apenas para permitir serviço de manobras e não eletrificadas até às estações seguintes, devem ser consideradas como linhas não eletrificadas (1925).

linha explorada para o transporte de mercadorias - linha normalmente explorada para o transporte de passageiros e de mercadorias, e linha afetada somente ao transporte de mercadorias (6299).

linha explorada para o transporte de passageiros - linha normalmente explorada para o transporte de passageiros e de mercadorias, e linha afetada somente ao transporte de passageiros (6300).

locomotiva - veículo ferroviário equipado com força motriz e motor ou apenas com motor, destinado a rebocar os veículos ferroviários (1941).

mercadoria transportada por caminho-de-ferro - inclui todas as embalagens e equipamentos de acondicionamento de carga, como contentores, caixas móveis e paletes, bem como os veículos rodoviários de transporte de mercadorias, transportados por caminho-de-ferro (2003).

morto em acidente ferroviário - óbito com o acidente ou como sua correspondência registado dentro de 30 dias (2023).

percurso do material de tração - distância percorrida por comboios, expressa em *comboio-quilómetro* (6301).

percurso dos comboios - distância percorrida por comboios, expressa em comboios-quilómetro.

percurso ferroviário - movimento de um veículo ferroviário de um determinado ponto de partida para um determinado ponto de destino (1981).

percurso médio de um passageiro - distância média na qual os passageiros são transportados sobre a rede ferroviária (6302).

percurso médio de uma tonelada - distância média de transporte de uma tonelada de mercadorias sobre a rede ferroviária (6303).

peso médio de um vagão completo - peso médio das mercadorias transportadas em cada vagão, num conjunto de remessas de vagão completo (5841).

reboque de automotora - veículo ferroviário para transporte de passageiros, acoplado a uma ou mais automotoras (1945).

tonelada-quilómetro bruta rebocada - unidade de medida correspondente à deslocação, na distância de um quilómetro, de uma tonelada do veículo ferroviário e da sua carga, com exclusão do peso do veículo motor (1985).

trator ferroviário - veículo ferroviário, equipado com motor, destinado a rebocar outros veículos normalmente em operações de manobras (deslocações de veículos para os depósitos, para as oficinas, operações de triagem, etc.).

vagão - veículo ferroviário destinado normalmente ao transporte de mercadorias (1946).

vagão basculante - veículo ferroviário destinado normalmente só ao transporte de mercadorias e provido de meios mecânicos ou outros que lhe permitam inclinar a superfície de carregamento de forma a facilitar a sua descarga (6306).

vagão carregado - unidade de medida de quantidade correspondente ao carregamento de um vagão com mercadorias e à sua expedição (2022).

vagão completo - é considerada remessa de vagão completo: a) a remessa de mercadorias que atinja o mínimo de 5 000 kg ou pague pelo mínimo de tonelagem fixado na respetiva tabela de preços; b) toda a remessa de mercadorias que ocupe a capacidade do vagão empregado; c) toda a remessa de mercadorias cujo expedidor pretenda a utilização exclusiva do vagão (5842).

vagão especial - vagão construído ou preparado especialmente para o transporte ou, eventualmente, para a carga e descarga eficientes de certas categorias de mercadorias em função da sua natureza, estado físico (líquidos pulverulentos), peso, dimensões ou acondicionamento particular. Distinguem-se os vagões-cisternas e vagões-silos (1950).

vagão fechado - vagão caracterizado pela sua construção fechada (bordos altos e tejadilho) e pela segurança que proporciona às mercadorias nele transportadas (pode ser fechado a cadeado ou selado) (1951).

vagão-plataforma - vagão sem tejadilho e sem bordas, ou com bordas não superiores a 60 cm de altura, ou vagão com balanceiro transversal. Estes vagões podem ser do tipo corrente ou especial (1956).

vagão-quilómetro - unidade de medida correspondente ao movimento de um vagão, em carga ou em vazio, na distância de um quilómetro. (1989).

veículo ferroviário - veículo que circula exclusivamente sobre carris: distinguem-se veículos motores (locomotivas e automotoras) e veículos rebocados (carruagens, reboques de automotoras, furgões e vagões) (1959).

veículo ferroviário de passageiros - veículo ferroviário para o transporte de passageiros.), mesmo quando inclui um ou mais compartimentos ou espaços especialmente reservados para bagagem, encomendas, correio, etc. (1960)

via - conjunto de dois carris sobre os quais podem circular veículos ferroviários (1931).

via eletrificada - via equipada com um fio de contacto aéreo ou com um carril condutor para permitir a tração elétrica (1932).

via estreita - via cuja distância entre as faces interiores das cabeças dos carris é de 1 m.

via larga - via cuja distância entre as faces interiores das cabeças dos carris é de 1,668 m.

Sinistralidade Ferroviária

acidente - um acontecimento súbito, indesejado ou involuntário, ou uma cadeia de acontecimentos dessa natureza com consequências danosas; os acidentes dividem-se nas seguintes categorias: colisões, descarrilamentos, acidentes em passagens de nível, acidentes com pessoas provocados por material circulante em movimento, incêndios e outros. Um evento para ser considerado acidente ferroviário tem de:

- Estar relacionado com um veículo ferroviário em movimento;
- Ter causado: pelo menos um morto ou um ferido grave; consideráveis prejuízos ao material, às vias, a outras instalações, ou ao ambiente; ou interrupções prolongadas da circulação;
- Não ter acontecido em oficinas, armazéns e depósitos;
- Ser súbito, indesejado ou involuntário, o que exclui vandalismo, suicídios e atos de terrorismo.

As definições aplicadas a “consideráveis prejuízos” e “interrupções prolongadas da circulação” são as seguintes:

- “Consideráveis prejuízos ao material, às vias, a outras instalações, ou ao ambiente” significa prejuízos iguais ou superiores a 150.000 euros.
- “Interrupções prolongadas da circulação” significa que a exploração dos comboios ou a circulação numa linha ferroviária esteve suspensa mais de 6 horas.

colisão de comboios, incluindo colisões com obstáculos no gabarito - uma colisão frontal de comboios; entre a frente e a cauda de dois comboios; entre um comboio e qualquer parte de outro comboio desde que dentro do gabarito; ou a colisão de um comboio com:

a. Movimentos de manobra

b. Objetos fixos, tais como topos de linha

c. Objetos temporariamente presentes na, ou nas proximidades, da via (exceto nas passagens de nível, se perdidos por veículo rodoviário ou peão), tais como pedras, deslizamentos de terras, árvores, peças perdidas por veículos ferroviários, veículos rodoviários e máquinas ou equipamentos utilizados na manutenção das linhas férreas.

descarrilamento - qualquer situação em que pelo menos uma roda de um comboio salte do carril.

acidentes em passagens de nível - eventos em passagens de nível, envolvendo pelo menos um veículo ferroviário com: um ou mais veículos rodoviários; outros utilizadores de passagens de nível tais como peões ou objetos presentes na linha, ou nas suas proximidades, se perdidos por um veículo rodoviário; ou por um utilizador da passagem de nível.

acidentes com pessoas provocados por material circulante em movimento - evento com uma ou mais pessoas atingidas por um veículo ferroviário, ou por um objeto preso ao veículo ou que dele se tenha solto. Incluem-se as situações de pessoas que caíam dos veículos ferroviários, assim como das pessoas que, no interior do veículo ferroviário caíam ou que sejam atingidas por objetos soltos.

suicídio - qualquer ato deliberado contra si próprio, destinado a provocar a morte, tal como registado e classificado pelas autoridades nacionais competentes.

incêndios em material circulante - eventos como incêndios e explosões que ocorram em veículos ferroviários (incluindo a sua carga), quando circulem entre a estação de origem e de destino, incluindo ambas, bem como durante as paragens intermédias e operações de formação que ocorram durante a viagem.

outros tipos de acidentes - abrange todos os acidentes que não sejam classificados como: colisões; descarrilamentos, acidentes em passagens de nível; acidentes com pessoas provocados por material circulante em movimento; incêndios em material circulante e suicídios.

passageiro ferroviário - qualquer pessoa, excluindo o pessoal afeto ao serviço do comboio, que efetue um percurso num veículo ferroviário. (2007).

empregado - qualquer pessoa cujo emprego esteja relacionado com a ferrovia e que se encontre ao serviço no momento do acidente: inclui a tripulação dos comboios e as pessoas que lidam com material circulante ou instalações da infraestrutura, mesmo tratando-se de serviços subcontratados.

utilizador de passagem de nível - qualquer pessoa que utilize a passagem de nível para atravessar linhas ferroviárias, por qualquer meio de transporte ou a pé.

pessoa não autorizada em instalações ferroviárias - qualquer pessoa presente em instalações ferroviárias onde tal presença seja proibida, com exceção dos utilizadores de passagens de nível.

outros (terceiros) - todas as pessoas não definidas como “passageiro ferroviário”; “empregados”; utilizadores de passagem de nível ou pessoas não autorizadas em instalações ferroviárias.

morto - óbito resultante de um acidente, ou em sua consequência, registado dentro de 30 dias.

ferido grave - toda a pessoa que, em consequência do acidente, tenha sofrido lesões que levem à sua hospitalização (1704).

incidente - qualquer ocorrência, associada à exploração ferroviária e que afete a segurança ou a prestação do serviço de Transporte Ferroviário.

9.2.3. Transportes rodoviários

Rede de estradas

autoestrada - estrada especialmente projetada e construída para o tráfego motorizado, que não serve as propriedades limítrofes e que: a) exceto em pontos singulares ou a título temporário, dispõe de faixas de rodagem separadas para cada sentido de circulação, separadas uma da outra por uma faixa divisória não destinada à circulação ou, excepcionalmente, por outros dispositivos; b) não se cruza ao mesmo nível com qualquer outra estrada, vias de caminho-de-ferro, de elétrico ou caminho de peões; c) está especialmente sinalizada como autoestrada e é reservada a categorias específicas de veículos rodoviários motorizados (1555).

estrada - via de comunicação utilizando uma base estabilizada, diferente de carris ou pistas de aeronaves, aberta à circulação pública e destinada principalmente a ser utilizada por veículos motorizados rodoviários deslocando-se pelas suas próprias rodas (1558).

estrada (E) - a rede internacional "E" é constituída por um sistema de estradas de referência, definidas no Acordo Europeu sobre as Grandes Estradas de Tráfego Internacional concluído em Genebra, em 15 de novembro de 1975 e suas revisões (1559).

estrada nacional - estrada que faz parte da rede nacional complementar e que não é itinerário complementar (2525).

estrada regional - estrada que assegura as comunicações públicas rodoviárias do Continente com interesse supramunicipal e abrangida pela rede rodoviária nacional (2526).

faixa de rodagem - elemento da estrada destinado ao trânsito de veículos rodoviários motorizados; não se incluem na faixa de rodagem os elementos da estrada que constituem suporte às camadas de base ou de superfície, nem as bermas ou outros elementos da estrada destinados à circulação de veículos rodoviários não motorizados ou ao estacionamento de veículos, mesmo que, em caso de perigo, possam ocasionalmente ser utilizados para a passagem de veículos motorizados. A largura da faixa de rodagem mede-se perpendicularmente ao eixo da estrada (1567).

itinerário complementar - via integrada na rede nacional complementar que estabelece as ligações de maior interesse regional, bem como as principais vias envolventes e de acesso às áreas metropolitanas de Lisboa e Porto (1568).

itinerário principal - via de comunicação de maior interesse nacional, que serve de base de apoio a toda a rede das estradas nacionais e assegura a ligação entre os centros urbanos com influência supra distrital e destes com os principais portos, aeroportos e fronteiras (1569).

rede nacional - rede de estradas que assegura as comunicações públicas rodoviárias do Continente, desempenhando funções de interesse nacional ou internacional integrando a Rede Nacional Fundamental e a Rede Nacional Complementar (1571).

rede nacional complementar - rede constituída pelas estradas que asseguram a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia, mas intra distrital. É constituída pelos Itinerários Complementares (IC) e pelas Outras Estradas (OE) (1572)

rede nacional fundamental - rede constituída pelos Itinerários Principais (IP) (1573).

tráfego médio diário - quociente do tráfego rodoviário registado durante um determinado tempo, pelo número de dias que esse espaço de tempo contém.

tráfego rodoviário anual - número de veículos que circulam numa secção de estrada durante o ano.

via rápida - estrada destinada a tráfego motorizado, com parte ou a totalidade dos acessos condicionados e, geralmente, sem intersecções (1576).

Veículos rodoviários

ano de matrícula - ano em que o veículo foi matriculado pela primeira vez (3701)

automóvel ligeiro - veículo automóvel cuja lotação ou peso bruto não excedam, respetivamente, nove lugares (incluindo o condutor), ou 3 500 kg. Os automóveis ligeiros subdividem-se, segundo o tipo, em: automóveis ligeiros de passageiros, automóveis ligeiros de mercadorias e automóveis ligeiros de transporte misto (1578).

automóvel misto - veículo automóvel para transporte, alternado ou simultâneo, de passageiros e mercadorias.

automóvel pesado - veículo automóvel cuja lotação ou peso bruto sejam superiores, respetivamente, a nove lugares ou 3 500 kg. Os automóveis pesados subdividem-se, segundo o tipo, em: automóveis pesados de passageiros, automóveis pesados de mercadorias e automóveis pesados de transporte misto.

ciclomotor - veículo rodoviário de duas ou três rodas equipado com um motor de cilindrada inferior a 50 cm³ e cuja velocidade é limitada, por fabrico, de acordo com as regulamentações nacionais em vigor. (1584)

distância percorrida em carga - distância medida em quilómetros, percorrida pelo veículo entre o local de embarque/carga e o de desembarque/descarga de passageiros/mercadorias.

distância percorrida em vazio - distância medida em quilómetros, percorrida pelo veículo sem passageiros/carga.

distância total percorrida - distância percorrida no total, em carga e em vazio, pelo veículo, com exceção da distância percorrida enquanto o veículo automóvel rodoviário para o transporte de mercadorias for transportado por outro meio de transporte (3702).

motociclo - veículo rodoviário motorizado de duas rodas, com ou sem carro lateral, ou rodoviário motorizado com três rodas cujo peso em vazio não ultrapasse os 400 kg. Incluem-se todos os veículos com cilindrada igual ou superior a 50 cm³, bem como os que não sejam considerados ciclomotores (1589).

parque de veículos rodoviários - número de veículos matriculados em determinada data, num dado país, e autorizados a utilizar as estradas abertas à circulação pública.

peso bruto rebocável - capacidade máxima de carga rebocável dos veículos automóveis.

tipo de combustível - tipos de energia utilizados pelo motor de um veículo automóvel rodoviário, entre os quais: gasolina, gasóleo, gás, elétrico, etc.

transporte por conta de outrem - transporte remunerado, de pessoas ou mercadorias, por conta de terceiros (empresas habilitadas a exercer a atividade transportadora) (1639).

transporte por conta própria - transporte efetuado por uma empresa não profissional, para as suas próprias necessidades, com auxílio dos seus próprios veículos e tendo como objetivo o transporte das suas próprias pessoas ou mercadorias (1640).

transporte rodoviário internacional - transporte rodoviário entre dois locais (um local de carga e um local de descarga) situados em dois países diferentes. Pode envolver um trânsito por um ou vários países diferentes (1696)

transporte rodoviário nacional - transporte rodoviário entre dois locais (um local de carga e um local de / descarga) situados no mesmo país, independentemente do país em que o veículo rodoviário motorizado se encontra matriculado. Pode envolver um trânsito por um segundo país (1698).

trator agrícola - veículo automóvel concebido exclusiva ou principalmente para fins agrícolas, esteja ou não autorizado a utilizar as estradas abertas à circulação pública (1600).

veículo automóvel rodoviário - veículo rodoviário equipado com um motor, que constitui o único meio de propulsão, que serve normalmente para transportar pessoas ou mercadorias por estrada, ou para rebocar, na estrada, veículos utilizados para transporte de pessoas ou mercadorias (1619).

veículo comercial ligeiro - veículo automóvel concebido exclusiva ou principalmente para o transporte de mercadorias, cujo peso bruto não exceda 3 500 kg e não pertença à categoria dos motociclos. Inclui os automóveis ligeiros de mercadorias e os automóveis ligeiros de transporte misto (1605).

veículo especial - veículo que não deva ser considerado de passageiros, de mercadorias ou misto. São exemplos: auto vivendas, tanques, frigoríficos, veículos funerários, de transporte de garrafas, de transporte de lixo, prontos-socorros, etc. (1610)

veículo imobilizado - veículo que não foi utilizado durante o período de referência (3708).

veículo ligeiro - veículo automóvel rodoviário, com peso bruto até 3 500 Kg e cujo número de lugares sentados, incluindo o do condutor, não seja superior a nove.

veículo pesado - veículo automóvel rodoviário com peso bruto superior a 3500 Kg ou cujo número de lugares sentados, incluindo o do condutor, seja superior a nove. Os veículos automóveis pesados subdividem-se, segundo o tipo, em: veículos pesados de passageiros, veículos pesados de mercadorias e veículos pesados de transporte misto.

veículo rodoviário motorizado de transporte de passageiros - veículo rodoviário motorizado concebido, exclusiva ou principalmente, para o transporte de uma ou várias pessoas.

veículo utilizado - veículo utilizado pelo menos um dia durante o período de referência (3710).

veículo matriculado - veículo inscrito num ficheiro de veículos rodoviários de um organismo oficial num Estado-Membro (3709).

Nota: se o transporte for efetuado por uma combinação de veículos rodoviários, isto é, comboios rodoviários (camiões com reboque) ou veículos articulados (tratores rodoviários com semirreboque) em que o veículo automóvel rodoviário (camião ou trator rodoviário) e o reboque ou semirreboque estejam matriculados em países diferentes, o país de matrícula do conjunto é determinado pelo do veículo automóvel rodoviário.

velocípede - veículo rodoviário com, pelo menos, duas rodas, movido unicamente pela energia muscular das pessoas nele transportadas, nomeadamente através de pedais, alavanca ou manivelas (por exemplo, bicicletas, triciclos, quadriciclos e cadeiras de rodas) (1623).

Transporte rodoviário de mercadorias

cabotagem - transporte rodoviário entre dois locais (um local de carga e um local de descarga) situados no mesmo país por um veículo não matriculado nesse país. Pode envolver trânsito através de um ou mais países adicionais (1694).

camião - veículo rígido, de peso bruto superior a 3500 Kg, concebido exclusiva ou principalmente para transporte de mercadorias (3767).

Características do veículo quanto à *caixa*:

veículo de caixa aberta - caixa cuja plataforma está a descoberto ou equipada apenas com grades ou taipais (1607).

veículo de caixa fechada - caixa que tem tejadilho fixo e que se encontra fechada por uma porta (1608).

caixa basculante - veículo de caixa aberta, provido de meios mecânicos ou outros, que lhe permitem inclinar a superfície de carregamento de forma a facilitar a sua descarga.

veículo cisterna - veículo munido de um ou mais reservatórios, concebidos para o transporte a granel de líquidos ou gás (1604).

porta contentores - veículo preparado especialmente para o transporte de contentores.

porta automóveis - veículo preparado especialmente para o transporte de automóveis.

veículo isotérmico - veículo cuja caixa é construída com paredes isoladoras, incluindo as portas, o piso e o tejadilho, que permite limitar as trocas de calor entre o interior e o exterior da caixa (1612)

veículo refrigerado - veículo isotérmico que, com o auxílio de uma fonte de frio (gelo, neve carbónica, anidrido de carbono líquido, etc.), que não seja um equipamento mecânico, permite baixar a temperatura no interior da respetiva caixa e mantê-la constante durante pelo menos 12 horas (1613).

veículo frigorífico - veículo isotérmico munido de um dispositivo de produção de frio, normalmente um equipamento mecânico (grupo frigorífico), que permite baixar a temperatura no interior da respetiva caixa e a manter constante (1611).

com outra adaptação especial - veículo construído ou preparado especialmente para o transporte eficiente de certas mercadorias.

carga útil - peso máximo de mercadorias declarado admissível pela entidade competente do país em que o veículo se encontra matriculado. Sempre que o veículo automóvel para transporte de mercadorias for um conjunto constituído por um camião com reboque, a carga útil do conjunto é a soma das cargas úteis do camião e do reboque (1582).

comboio rodoviário - veículo automóvel rodoviário de transporte de mercadorias acoplado a um reboque. Incluem-se nesta categoria os veículos articulados com um reboque suplementar (1585).

configurações sucessivas de veículos - nos casos em que se verificou uma alteração de configuração de veículos (camião que passou a ter um reboque ou mudou de reboque, trator que mudou de semirreboque) durante o período de inquirição, adotou-se para os valores das variáveis relativas ao veículo, a configuração correspondente ao início do primeiro percurso em carga.

idade do veículo rodoviário - período de tempo decorrido desde a primeira matrícula do veículo rodoviário, independentemente do país onde essa matrícula tenha ocorrido (1588).

local de carga - considera-se o local onde as mercadorias foram carregadas num veículo rodoviário motorizado de transporte de mercadorias, ou o local em que se verificou uma mudança de trator rodoviário (1661).

local de descarga - considera-se o local onde as mercadorias foram descarregadas de um veículo rodoviário motorizado de transporte de mercadorias ou o local em que se verificou uma mudança de trator rodoviário (1662).

mercadoria transportada por estrada - qualquer mercadoria transportada por um veículo rodoviário de transporte de mercadorias. Inclui todas as embalagens e equipamentos de acondicionamento de carga, como contentores, caixas móveis e paletes (1671)

nível de carga - carácter “inteiramente carregado” ou “não inteiramente carregado” do veículo automóvel rodoviário para transporte de mercadorias durante o percurso considerado, em termos de volume máximo de espaço utilizado durante o percurso.

NOMENCLATURA DOS TIPOS DE PERCURSO:

percurso em carga - distância, medida em quilómetros, percorrida pelo veículo entre o local de carga e de descarga da mercadoria ou entre o local de embarque e de desembarque dos passageiros (1644):

- Percurso em carga comportando uma única operação elementar de transporte.
- Percurso em carga comportando várias operações elementares de transporte, mas sem ser considerado um circuito de recolha ou de distribuição.
- Percurso em carga tipo circuito de recolha ou de distribuição (com vários pontos de recolha e um ponto de destino ou com uma origem e vários destinos).

percurso em vazio - distância, medida em quilómetros, percorrida pelo veículo sem carga (1645).

número de eixos - número de rodados de um veículo visíveis de um dos lados. Caso exista uma combinação de veículos, considera-se o número de rodados para o conjunto, camião e reboque, ou trator e semirreboque (3768).

operação elementar de transporte - transporte de um tipo de mercadoria entre o local de carga e o de descarga. Incluem-se as operações de transporte iniciadas no período de referência, ainda que terminem depois. Excluem-se as operações de transporte que têm início antes do período de referência (3705).

peso bruto - peso total do veículo (ou do conjunto de veículos), parado(s) e em ordem de marcha, bem como da carga, declarado admissível pelas entidades competentes do país em que o veículo se encontre matriculado.

peso das mercadorias - o peso a considerar é o peso bruto-bruto das mercadorias. O peso a considerar corresponde ao peso total das mercadorias e das embalagens, bem como à tara dos equipamentos de acondicionamento de carga, como contentores, caixas móveis e paletes. Desde que se exclua a tara, a designação a utilizar é “peso bruto” (1680).

reboque - veículo rodoviário de transporte de mercadorias, concebido para ser rebocado por um veículo automóvel rodoviário (1594).

semireboque - veículo rodoviário para transporte de mercadorias, sem eixo à frente, concebido de forma que parte do veículo e uma parte importante da sua carga se apoiem sobre o trator rodoviário (1596).

tara - peso do veículo em ordem de marcha, sem passageiros nem carga, com o líquido de arrefecimento, lubrificantes, 90% do total de combustível, 100% de outros fluidos, exceto águas residuais, ferramentas e roda de reserva, quando esta seja obrigatória, e o condutor (75 kg), devendo ainda ser considerado, no caso dos veículos pesados de passageiros, o peso do guia (75 kg), se estiver previsto um lugar específico para o mesmo (1597).

tonelada-quilómetro calculada - unidade de medida do transporte de mercadorias, correspondente ao transporte de uma tonelada de mercadoria na distância de um quilómetro.

tonelada-quilómetro oferecida - unidade de medida correspondente à deslocação de uma tonelada oferecida num veículo rodoviário, na distância de um quilómetro, quando esse veículo assegura o serviço a que se destina essencialmente (1647).

tráfego terceiro - transporte rodoviário internacional efetuado por um veículo rodoviário motorizado matriculado num país terceiro (1697).

transporte de distribuição - operação de transporte de mercadorias com várias descargas parciais ao longo do circuito percorrido pelo veículo considerado (1687).

transporte de recolha - operação de transporte de mercadorias, com várias cargas parciais ao longo do circuito percorrido pelo veículo considerado (1688).

transporte rodoviário de mercadorias - toda a deslocação de mercadorias efetuada num veículo automóvel rodoviário para transporte de mercadorias. (1693).

trator rodoviário - veículo rodoviário motorizado concebido, exclusiva ou principalmente, para rebocar outros veículos não motorizados, principalmente semirreboques (1601).

veículo articulado - semirreboque acoplado a um trator rodoviário (1603)

veículo automóvel rodoviário para transporte de mercadorias - qualquer veículo automóvel isolado (camião), uma combinação de veículos rodoviários, isto é, um comboio rodoviário (camião com reboque) ou um veículo articulado (trator rodoviário com semirreboque), para transporte de mercadorias (1620).

veículo rodoviário nacional - Veículo rodoviário matriculado no país em questão e portador de uma matrícula desse país, ou que tenha sido objeto de registo específico (elétricos e troleicarros, etc.).

veículo rodoviário estrangeiro - veículo rodoviário matriculado num país diferente do país em questão e portador de uma matrícula desse país estrangeiro.

Transporte rodoviário de passageiros

carreira interurbana - serviço regular que estabelece ligações entre aglomerados populacionais diferentes, desde que o percurso não se efetue na sua totalidade em vias urbanas ou urbanizadas (1658).

circuito turístico - viagem organizada de duração limitada, com horários, preços, frequências e percursos pré-fixados e autorizados (Nota: a organização é da responsabilidade de agências de viagem, envolvendo a definição do meio de transporte, incluindo visitas acompanhadas a museus, monumentos e locais de interesse turístico, entre outros) (1108).

serviço de transporte de crianças - serviço de transporte que se destina a crianças até aos 16 anos e que se aplica a estabelecimentos de ensino, creches e jardim-de-infância, bem como a locais destinados à prática de atividades complementares ao ensino como as atividades desportivas ou culturais, as visitas de estudo e outras deslocações organizadas para ocupação de tempos livres (7893).

serviço ocasional - serviço que asseguram o transporte de grupos de passageiros previamente constituídos com uma finalidade conjunta, organizados por iniciativa de um terceiro ou pela própria empresa transportadora (1682).

serviço regular - serviço de transporte com itinerários, horários, frequências e preços previamente definidos que se destina à generalidade da população.



serviço regular especializado - serviço regular que assegura o transporte de determinadas categorias de passageiros com exclusão de outras (7891).

serviço regular internacional - serviço regular com origem ou destino fora do território nacional (1684).

serviço urbano - serviço regular que se efetua dentro dos limites dos aglomerados populacionais, ou entre estes e as localidades vizinhas, em que todo o percurso se faz através de vias urbanas ou urbanizadas (5097).

transporte de trabalhadores - serviço organizado para o transporte exclusivo de trabalhadores na deslocação diária da sua residência habitual, para o local de trabalho e vice-versa (1689).

transporte escolar - serviço organizado para o transporte de alunos nas suas deslocações diárias da sua residência habitual para o estabelecimento de ensino que frequentam e vice-versa (7890).

transporte escolar em circuitos especiais - serviço organizado para o transporte de alunos nas suas deslocações diárias da sua residência habitual para o estabelecimento de ensino que frequentam, e vice-versa, feito através de circuitos especiais contratados pelos municípios.

Acidentes de viação

acidente com vítimas - todo o acidente de viação em que pelo menos uma pessoa tenha ficado ferida ou morta (1700).

acidente de viação - acontecimento fortuito, súbito e anormal ocorrido na via pública em consequência da circulação rodoviária, de que resultem vítimas ou danos materiais, quer o veículo se encontre ou não em movimento (inclusivamente à entrada ou saída para o veículo ou no decurso da sua reparação ou desempanagem) (1701).

acidente mortal - todo o acidente de viação em que pelo menos uma pessoa tenha morrido (1702).

condutor - toda a pessoa que detém o comando de um veículo na via pública (1660).

ferido - toda a pessoa que, em consequência de um acidente de viação, sofreu ferimentos (graves ou ligeiros) e que não foi considerada “morto” (1703).

ferido grave - vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente.

ferido ligeiro - vítima de acidente que não seja considerada ferida grave e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente.

morto/vítima mortal a 30 dias - vítima cujo óbito ocorra no local do acidente ou durante o período de 30 dias após a sua ocorrência.

peão - pessoa que, usufruindo da via pública, não é condutor nem passageiro. São consideradas peões as pessoas transportadas em carrinhos de criança, em cadeiras de rodas sem motor, etc., ou que manobrem esses meios de deslocação. São igualmente peões, as pessoas que circulem sobre patins, se ocupem de um veículo a fim de o reparar ou mudar pneu, etc. (1679)

9.2.4. Transportes marítimos

arqueação bruta (GT) - medida do volume total de uma embarcação, determinada em conformidade com a Convenção Internacional de Arqueação de 1969 e expressa num número inteiro sem unidade (1843).

bandeira da embarcação - nacionalidade do porto de registo da embarcação. A bandeira indica a que regulamentos marítimos está submetida a embarcação; nomeadamente no que se refere à composição da tripulação, normas de segurança e representação consular no estrangeiro (1845).

carga roll-on/roll-off (abreviadamente carga ro-ro) - unidades Ro-Ro e mercadorias (em contentor ou não) em unidades Ro-Ro que entrem no ou saiam do navio que as transporta por mar.

embarcação de carga - embarcação destinada principalmente ao transporte de mercadorias, podendo transportar até ao máximo de 12 passageiros, devida e convenientemente alojados (1858).

embarcação de comércio - a que se destina ao transporte de passageiros e / ou de mercadorias (1859).

embarcação de passageiros - embarcação destinada ao transporte de mais de doze passageiros e suas bagagens, quer transportem ou não carga. As embarcações de passageiros que transportem carga designam-se por embarcações mistas (1862).

porto comercial - local com instalações que permitam amarrar navios de comércio e descarregar ou carregar mercadorias, bem como desembarcar ou embarcar passageiros dos ou nos navios (3313).

porto de carga - porto no qual uma remessa de mercadorias foi carregada num navio do qual foi descarregada no porto declarante (5771).

porto de descarga - porto no qual uma remessa de mercadorias, carregada num navio no porto declarante, deverá ser descarregada do mesmo navio (5772).

tonelagem bruta de mercadorias - tonelagem de mercadorias transportadas, incluindo as embalagens, mas excluindo a tara dos contentores e unidades Ro-Ro.

tonelagem de porte bruto (TPB) - chama-se “*deadweight*”, porte ou porte bruto à diferença entre o peso do navio com o máximo de carga autorizado e o peso do navio leve. Tal diferença, que pode ser expressa em toneladas métricas, corresponde pois, ao peso da carga, passageiros e sua bagagem, combustível e lubrificantes, aguada e víveres. É nesta unidade (TPB) que, normalmente, se exprime a tonelagem dos navios-tanque (petroleiros, etc.).

unidade roll-on/roll-off (abreviadamente Unidade Ro-Ro) - equipamento com rodas destinado ao transporte de mercadorias, como camião, reboque ou semi-reboque, que possa ser conduzido ou rebocado para um navio. Os reboques pertencentes aos portos ou aos navios estão incluídos nesta definição. As nomenclaturas devem seguir a Recomendação n.º 21 da CEE-ONU «Códigos dos tipos de carga das embalagens e dos materiais de embalagem».

9.2.5. Transportes aéreos

aeronave - aparelho com meios próprios de propulsão, tripulável e manobrável em voo e no solo, apto para o transporte de pessoas ou coisas e capaz de sustentar-se na atmosfera devido a reações do ar, que não sejam contra a superfície da terra ou do mar (6593).

aeroporto - ver *infraestrutura aeroportuária*

aeroporto internacional - ver *infraestrutura aeroportuária internacional*

carga - todas as mercadorias, jornais, malas diplomáticas e encomendas postais, com exceção das bagagens dos passageiros e do correio.

carga aérea - bens transportados a bordo das aeronaves, com exceção do equipamento necessário à realização do voo, dos aprovisionamentos e do correio (1898).

coeficiente de ocupação de lugares oferecidos - passageiros-quilómetro transportados expressos em percentagem dos lugares-quilómetro oferecidos (1899).

coeficiente de ocupação de capacidade de carga geral oferecida - toneladas-quilómetro transportadas expressas em percentagem das toneladas-quilómetro oferecidas (1900)

correio aéreo - todos os sacos fechados, remetidos por empresas de serviços postais, qualquer que seja o seu conteúdo (1901).

etapa de voo - percurso de uma aeronave desde a descolagem até à sua aterragem seguinte (6617).

Nota: Uma escala técnica não deve dar origem a uma nova etapa de voo.. A classificação de tráfego (passageiros, carga, correio), independentemente da sua natureza, deve ser idêntica à classificação da etapa de voo efetuada pela aeronave.

duração do voo - tempo compreendido entre o momento em que os calços são retirados (descolagem) e o momento em que são colocados (aterragem) (1892).

investimento bruto - conjunto de despesas de investimento realizadas pela empresa em imobilizados tangíveis e intangíveis, que utiliza na sua atividade normal, com carácter de permanência.

infraestrutura aeroportuária - superfície terrestre ou aquática (incluindo quaisquer edifícios, instalações e equipamentos) destinada a ser utilizada, na totalidade ou em parte, para a chegada, partida e movimento de aeronaves no solo (6628).

infraestrutura aeroportuária internacional - infraestrutura aeroportuária de entrada e saída de tráfego aéreo internacional, sujeito a formalidades administrativas tais como alfândega, emigração, saúde pública, quarentena animal e agrícola e outros procedimentos similares (6633).

linha - conjunto de voos operando na mesma rota.

linha aérea - serviço de transporte entre duas infraestruturas aeroportuárias, independentemente do número de etapas intermédias (1902).

lugares-quilómetro oferecidos - soma dos resultados obtidos pela multiplicação dos lugares oferecidos em cada etapa de voo pela distância ortodrómica da etapa (1893).

movimento - é considerado como um movimento cada aterragem ou descolagem de um avião.

movimento de aeronaves - cada aterragem ou descolagem de uma aeronave numa infraestrutura aeroportuária e cada sobrevoo no espaço aéreo sob jurisdição nacional (1894).

movimento de aeronaves comerciais - todos os movimentos de aeronaves que pertençam a uma companhia de transporte aéreo, afetas a atividade remunerada. Pode ser:

- **regular** - todos os voos com horário regular, bem como os voos de desdobramento a esse horário, e que resultam de um aumento de procura de tráfego.
- **não regular** - todos os voos não incluídos em horários regulares, sem continuidade e frequência e destinados a satisfazer necessidades específicas de transporte de passageiros ou carga, mediante um contrato de fretamento.

movimento de aeronaves não comerciais - movimento de aeronaves pertencentes a particulares ou a coletividades cuja atividade não tem por objetivo a exploração comercial. Ex: aviões do Estado, aviões militares, aviação geral, treino, teste, demonstração, instrução.

passageiro - qualquer pessoa que efetua um voo com o consentimento do operador de transporte aéreo, excluindo os elementos do pessoal de voo e de cabine em serviço no voo em questão. Incluem-se bebés e crianças de colo (1903).

passageiro em trânsito direto - passageiro que, após uma breve paragem, continue a sua viagem na mesma ou noutra aeronave, mas com o mesmo número de voo (1905).

passageiros-quilómetro por etapa de voo - soma dos resultados obtidos pela multiplicação do número de passageiros transportados em cada etapa de voo pela distância ortodrómica entre as infraestruturas aeroportuárias (6657).

peso máximo à descolagem - peso máximo à descolagem indicado no certificado de navegabilidade, manual de voo ou outro documento oficial.

massa máxima á descolagem - valor limite, medido em quilos, com o qual uma aeronave está habilitada a descolar, conforme inscrito no seu certificado de navegabilidade, manual de voo ou outro documento oficial (1887).

pista de aterragem - área delimitada numa infraestrutura aeroportuária terrestre, preparada para aterragem e descolagem de aeronaves (1883).

posição de estacionamento de aeronaves - área destinada, numa plataforma de uma infraestrutura aeroportuária, ao estacionamento ou estacionamento de aeronaves (1884).

taxa aeroportuária - montante cobrado pela ocupação de terrenos, edificações e outras instalações, bem como pelo exercício de quaisquer atividades na área das infraestruturas aeroportuárias (1889).

taxa de navegação aérea (rota) - taxa devida pelo operador de uma aeronave, para quem as instalações e serviços de navegação aérea de rota são postas à disposição no espaço aéreo das regiões de informação de voo, sob jurisdição do Estado português.

taxa de rota - montante cobrado pelo operador de uma aeronave, por cada voo por esta efetuado no espaço aéreo das regiões de informação de voo sob jurisdição do Estado Português, como contrapartida da colocação à sua disposição das instalações e serviços de navegação aérea de rota nesse espaço aéreo, descritos no Manual de Informação Aeronáutico /AIP - Portugal (1890).

taxa não aeronáutica - taxa devida pela utilização de serviços, bem como pela ocupação de terrenos, edifícios ou outras instalações (ex.: taxa de aprovisionamento de aeronaves, equipamento e armazenagem).

táxi aéreo - voo que se efetue com carácter eventual e a pedido, para um ponto de destino determinado pelo utilizador ou utilizadores e em que não haja revenda ao público de capacidade sobrança na aeronave (1888).

toneladas-quilómetro de passageiros - produto do número de passageiros-quilómetro calculados pelo peso normal dos passageiros. Para se determinar o peso dos passageiros multiplica-se habitualmente o número de passageiros por 90 kg (este número tem em conta o peso dos passageiros e suas bagagens)

passageiro tonelada-quilómetro - resultado obtido pela multiplicação dos passageiros-quilómetro voados pelo peso de cada passageiro incluindo bagagem livre e excesso de bagagem (1910).

toneladas-quilómetro - soma dos produtos resultantes da multiplicação do número de toneladas pagantes transportadas (peso dos passageiros pagantes, carga e correio) em cada percurso, pela distância ortodrómica desse percurso.

9.2.6. Comunicações

ADSL - tecnologia de transmissão assimétrica de banda larga que usa os pares de cobre da cablagem telefónica existente para comunicação de dados a taxas elevadas e acesso a serviços multimédia. Um circuito ADSL providencia três canais de informação: um canal downstream (sentido Internet para o PC) de alto débito (1,5 a 8Mbit/s), um canal duplex de alto débito médio de upstream (sentido PC para a Internet) (16 a 640Kbit/s) e um canal para o serviço telefónico (1124).

banda larga - ligação que permite veicular, a grande velocidade, quantidades consideráveis de informação, como por exemplo, imagens televisivas. Os tipos de ligação que fornecem ligação em banda larga são: XDSL (ADSL, SDSL, etc.), cabo, UMTS ou outras como satélite (3819).

estação móvel - conjunto do equipamento terminal e software necessários para aceder aos serviços disponíveis nas redes móveis.

fibra ótica - cabo fabricado em fibra de vidro, através do qual se transmitem sinais sob forma de impulsos de luz. Trata-se de um suporte de banda larga que pode facilmente fornecer capacidade para transmissão de elevadas quantidades de informação, a grande distância com reduzida distorção (2276).

MMS-Multimedia Messaging Service - mensagens de texto, imagem, animações e som.

pacote de serviços (multiplay) - oferta comercial de um único operador que inclui 2 ou mais serviços (serviço telefónico fixo, serviço de acesso à internet em banda larga, serviço de televisão por subscrição, serviço telefónico móvel, serviço de acesso à internet em banda larga móvel, etc.), comercializada como uma oferta única e com uma única fatura.

plano pré-pago - existência de um pagamento antecipado (carregamento) num determinado montante dos serviços a prestar por um operador sobre a respetiva rede móvel.

plano pós-pago - caracterizam-se por uma assinatura mensal que, em determinados casos, poderá incluir um número variável de minutos de conversação.

posto de correio - estabelecimento a funcionar sob a responsabilidade de terceiros mediante a celebração de um contrato de prestação de serviços, tendo em vista a venda/prestação de produtos/serviços de correio (948).

postos telefónicos principais - linha telefónica que liga o equipamento terminal do assinante à rede pública e que possui acesso individualizado ao equipamento da central telefónica (975).

postos telefónicos principais residenciais - linhas principais servindo as famílias (não são utilizadas para fins profissionais ou como postos públicos (976).

posto telefónico público - serviço telefónico colocado à disposição do público em geral, por intermédio de um equipamento terminal que permite estabelecer comunicações de saída após inserção de moedas ou cartões codificados como, os cartões de telefonemas pré-pagos (credifone) ou os cartões de débito/crédito, ou ainda através do pagamento à posteriori a um encarregado (977).

SMS-Short Message Service - serviço de troca de mensagens curtas, comum nas redes de comunicações móveis. Possibilita o envio/receção de mensagens de texto ou de pequenos grafismos.

SMS-SAV - Serviços de Valor Acrescentado baseados no envio de mensagem - serviços da sociedade de informação prestados através de mensagem suportada em serviços de comunicações eletrónicas que impliquem o pagamento pelo consumidor, de forma imediata ou diferida, de um valor adicional sobre o preço do serviço de comunicações eletrónicas, como retribuição pela prestação do conteúdo transmitido, designadamente pelo serviço de informação, entretenimento ou outro.

tráfego telefónico - corresponde ao tráfego nacional e internacional de saída. Tráfego telefónico nacional: corresponde ao tráfego eficaz (comunicações conseguidas), com origem e destino no mesmo país. Tráfego telefónico internacional de saída: corresponde ao tráfego eficaz (comunicações conseguidas), originado em determinado país, com destino a outros países (983).

VoIP-Voice over Internet Protocol - consiste em converter os pacotes de voz analógicos em pacotes digitais e fazê-los trafegar pela internet.

9.3. Classificações

9.3.1. NST 2007 >> Nomenclatura Uniforme de Mercadorias para as Estatísticas dos Transportes

Grupos de mercadorias	Descrição
01	Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca
02	Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural
03	Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório
04	Produtos alimentares, bebidas e tabaco
05	Têxteis e produtos têxteis; couro e artigos de couro
06	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
07	Coque e produtos petrolíferos refinados
08	Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear
09	Outros produtos minerais não metálicos
10	Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento
11	Máquinas e equipamentos n.e.; máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos eléctricos n.e.; equipamento e aparelhos de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de óptica; relógios
12	Material de transporte
13	Móveis; outros produtos das indústrias transformadoras n.e.
14	Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos
15	Correio, encomendas
16	Equipamento e material utilizados no transporte de mercadorias
17	Mercadorias transportadas no contexto de uma mudança de carácter privado ou profissional; bagagem e artigos que acompanham os viajantes; veículos a motor transportados para reparação; outros bens não mercantis n.e.
18	Mercadorias grupadas: diversos tipos de mercadorias transportados em conjunto
19	Mercadorias não identificáveis: mercadorias que, por determinado motivo, não podem ser identificadas e, por conseguinte, não se podem classificar num dos grupos de 01 a 16.
20	Outras mercadorias n.e.

9.3.2. IMDG >> Classificação Internacional de Mercadorias Perigosas para os Transportes Marítimos

Classes de IMDG	Descrição
1	Matérias e objectos explosivos
2	Gases: comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão
3	Matérias líquidas inflamáveis
41	Matérias sólidas inflamáveis
42	Matérias sujeitas a inflamação espontânea
43	Matérias que em contacto com a água libertam gases inflamáveis
51	Matérias comburentes
52	Peróxidos orgânicos
61	Matérias tóxicas
62	Matérias infecciosas e repugnantes
7	Matérias radioactivas
8	Matérias corrosivas
9	Matérias perigosas diversas (Amianto, PCB's e aparelhos contendo PCB's)
MHB	Matérias perigosas quando transportadas a granel



www.ine.pt