

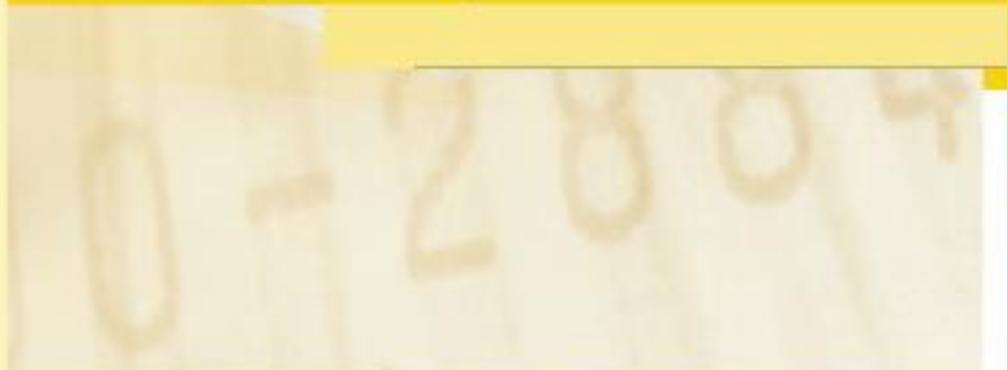


INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA  
STATISTICS PORTUGAL

ISSN 0377-2292



# Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2021



Edição 2022



Estatísticas  
oficiais

# [ FICHA TÉCNICA ]



## Título

Estatísticas dos Transportes e Comunicações - 2021

## 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 978-989-25-0616-6

O INE, I.P. na Internet

[www.ine.pt](http://www.ine.pt)

 Apoio ao utilizador

**218 440 695**

© INE, I.P., Lisboa • Portugal, 2022

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.



## NOTA INTRODUTÓRIA

Na presente publicação o INE divulga os principais resultados estatísticos sobre a atividade dos setores de Transportes e Comunicações em 2021.

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.

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.

Os quadros de resultados são disponibilizados separadamente em ficheiro EXCEL. Adicionalmente, grande parte desta informação está disponível no Portal de Estatísticas Oficiais.

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.

novembro de 2022

## [ INTRODUCTION NOTE ]

Statistics Portugal disseminates the main statistical data regarding the activity of the Transport and Communications sectors in 2021.

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.

Regarding railway transport, the results of the surveys concerning the national rail infrastructure, and the companies operating in railway transport and light railway systems are presented.

Regarding 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 to inland waterways transport entities, including municipalities and enterprises.

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

Regarding 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.

This edition presents the results separately in excel files. Furthermore, much of this information is available on the Portuguese Official Statistics Portal.

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

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

November 2022

## SUMÁRIO EXECUTIVO

Entre os diversos setores da atividade económica, o setor dos Transportes foi um dos que mais sentiu os efeitos negativos da pandemia COVID-19, registando uma contração significativa da atividade em 2020. À exceção do transporte de passageiros por metropolitano, que continuou a decrescer em 2021 (-2,4%, após -47,8% em 2020), em todos os restantes modos de transporte o número de passageiros cresceu, mas sem atingir os níveis de 2019. Efetivamente em 2021, comparando com 2019, o número de passageiros transportados registou as variações seguintes: -31,2% no modo ferroviário; -32,8% no rodoviário; -41,6% no fluvial; e -57,4% no aéreo.

Também em todos os modos de transporte, apesar dos acréscimos face a 2020, as mercadorias transportadas ficaram ainda abaixo dos níveis de 2019: -5,0% na rodovia, -0,4% na ferrovia; -2,6% no modo marítimo; e -7,3% em modo aéreo.

Diversamente, o setor das Comunicações saiu reforçado da pandemia COVID-19, com acréscimos continuados das principais variáveis financeiras (o VVN cresceu 7,5% em 2021, após +9,5% em 2020; o VAB cresceu ainda mais em 2021 do que em 2020: +9,4% após +3,3% em 2020). O número de acessos à internet continuou a aumentar (+3,7%, após +4,9% em 2020) com a fibra ótica a crescer a um ritmo assinalável (+12,8%; +14,1% em 2020).

O número de acessos telefónicos no serviço fixo (+2,0%; +2,4% em 2020), o número de acessos móveis ativos e com utilização efetiva (+5,9%; -0,2% em 2020), o tráfego de voz com origem na rede móvel (tanto em número de chamadas: +6,5%; como em número de minutos: +4,6%) e também o número de assinantes do serviço de televisão por subscrição (+3,0%; +3,9% em 2020) continuaram a crescer em 2021. Apenas o tráfego postal diminuiu em 2021 (-2,9%), mas de forma menos intensa que no ano anterior (-12,0%).

### A. TRANSPORTES

#### Empresas

Segundo os resultados preliminares do Sistema de Contas Integradas das Empresas (SCIE) referentes a 2021, o número de empresas no setor de Transportes e Armazenagem (secção H da CAE) situou-se em 36,4 mil (+6,4%; +9,3% em 2020; +16,2% comparando com 2019). Ao subconjunto de atividades específicas de Transportes corresponderam 26,9 mil empresas (-0,2%; +3,5% em 2020; +3,3% comparando com 2019).

O volume de negócios (VVN) do setor de Transportes e Armazenagem verificou um aumento expressivo face ao ano anterior (+20,5% em 2021; -24,3% em 2020) registando um total de 21,1 mil milhões de euros. Face a 2019, registou-se um decréscimo de 8,7%. O subconjunto de empresas de Transportes, concentrando 55,1% do VVN do setor de Transportes e Armazenagem, apresentou também um crescimento em relação ao último ano (+18,9% em 2021; -28,7% em 2020; -15,3% comparando com 2019).

#### Rede ferroviária com ligeiro aumento

Em 2021, a rede ferroviária nacional, composta por linhas e ramais em exploração e não exploradas, tinha uma extensão total de 3 621,6 km (+0,9 km face a 2020). Cerca de 70% da rede encontrava-se em exploração, numa extensão de 2 527,1 km.

O parque ferroviário era constituído por 406 veículos de tração, 2 298 vagões e 1 017 veículos para transporte de passageiros.

### **Recuperação no transporte de passageiros por ferrovia, mas decréscimo no metropolitano**

Em 2021, o transporte de passageiros por comboio aumentou 18,1% (após -41,7% em 2020 e +18,9% em 2019), situando-se em 120,7 milhões de passageiros. Em volume registou-se um aumento de 14,1% (-48,6% em 2020 e +10,6% em 2019), correspondendo a 2,9 mil milhões de passageiros quilómetro em transporte ferroviário. Face a 2019, registaram-se variações de -31,2% e -41,3%, respetivamente.

Por metropolitano foram transportados 137,5 milhões de passageiros, o correspondente a uma redução de 2,4% (após -47,8% em 2020 e +10,6% em 2019), devido ao prolongamento da situação da pandemia COVID-19. Face a 2019, registou-se um decréscimo de 49,1%. O Metropolitano de Lisboa foi o único sistema a registar decréscimo (-7,6%, após -50,5% em 2020; -54,3% face a 2019), cabendo-lhe o transporte de 83,7 milhões de passageiros. O Metro do Porto apresentou uma recuperação de 5,9%, tendo transportado 41,8 milhões de passageiros (-44,7% em 2020; -41,5% face a 2019). O Metro Sul do Tejo transportou 12,0 milhões de passageiros e registou um crescimento de 9,9% face a 2020 (-29,8% em 2020; -22,8% face a 2019).

### **Transporte ferroviário de mercadorias registou aumento**

Em 2021, foram transportadas por ferrovia 9,7 milhões de toneladas de mercadorias, o equivalente a um aumento de 11,4% (-10,6% em 2020). Em volume, transportaram-se 2,6 mil milhões de tkm de mercadorias, (+8,1%; -3,1% em 2020). Face a 2019, registaram-se variações de -0,4% e de +4,8%, respetivamente. O percurso médio de cada tonelada foi de 269,1 km (-2,9% face a 2020; +5,4% comparando com 2019).

Representando 76,3% do tráfego total (76,9% em 2020), o tráfego nacional movimentou 7,4 milhões de toneladas de mercadorias (+10,6%, após -10,0% em 2020; -0,6% face a 2019).

Em tráfego internacional foram transportadas 2,3 milhões de toneladas de mercadorias, com um acréscimo de 14,2% (-12,5% em 2020). Em comparação com 2019, registou-se um decréscimo de 0,1%. A totalidade do transporte internacional foi realizada de/para Espanha.

Tendo por base a nomenclatura NST2007, em 2021, o principal grupo de mercadorias transportadas por ferrovia foi o **10** – “Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e equipamento”, com 1,3 milhões de toneladas, o equivalente a 13,4% do total (11,4% em 2020).

### **Parque de veículos em circulação voltou a aumentar**

Em 2021, o parque de veículos rodoviários motorizados presumivelmente em circulação cresceu ligeiramente (+1,0%), num total de 7,1 milhões de veículos. O parque de veículos ligeiros manteve a representatividade face a 2020 (98,1%).

### **Crescimento mais significativo nas matrículas canceladas do que nas novas matrículas**

Em 2021, o número de veículos matriculados (301,0 mil) e cancelados (144,0 mil) cresceu 2,5% e 19,2%, respetivamente.

### **Vendas de veículos novos cresce ligeiramente, mas significativamente abaixo dos níveis de 2019**

A venda de veículos ligeiros de passageiros novos recuperou ligeiramente em 2021 (+0,8%; -35,0% em 2020) e foram comercializadas 146,6 mil viaturas. Contudo, face a 2019, registou-se um decréscimo de

34,5%. As vendas dos veículos importados usados cresceram 25,0% face a 2020 (-8,6% face a 2019) e foram comercializados 72,6 mil veículos.

### **Volume de transporte de mercadorias em veículos nacionais superior ao nível de 2019**

Os resultados do Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias (ITRM) para o ano de 2021 revelaram um aumento de 11,5% no peso de mercadorias transportadas (146,7 milhões de toneladas; -5,0 % face a 2019). O forte aumento no transporte internacional (+31,7% em quantidade) elevou o volume de transporte para números superiores a 2019: 32,1 mil milhões de tkm, +31,4% face ao ano anterior e +3,2% face a 2019.

### **Transporte de mercadorias em veículos estrangeiros cresce menos do que o realizado em veículos nacionais**

Estima-se que tenham sido transportados 15,6 milhões de toneladas por veículos estrangeiros em Portugal, o que representou um aumento de 7,7% face ao ano anterior (+1,9% em 2020; +9,7% face a 2019). Este valor representou 9,6% (-0,3 p.p.; +1,2 p.p. face a 2019) do total de transporte realizado.

### **Transporte rodoviário de passageiros cresceu face a 2020, mas longe dos níveis de 2019**

O número de passageiros transportados aumentou 15,8% face a 2020, para 380,2 milhões de passageiros. Comparativamente a 2019, o número de passageiros diminuiu 32,8%, reflexo das limitações de mobilidade impostas pela pandemia COVID-19, durante o ano de 2021.

### **Consumo de combustíveis e energia no transporte rodoviário volta a aumentar**

O consumo de combustíveis e energia no transporte rodoviário voltou a aumentar, em 2021, e atingiu 5,3 milhões de TEP (toneladas equivalentes de petróleo), correspondendo a um aumento de 8,7%. Comparativamente a 2019, registou-se uma variação de -7,8%.

### **Número de acidentes com vítimas, mortos e feridos voltam a aumentar**

A informação sobre acidentes disponibilizada pela ANSR revelou um aumento no número de acidentes com vítimas em 10,7% para 30,7 mil sinistros. Face a 2019, registou-se uma variação de -17,6%. Também o número de mortos aumentou, mas em menor grau, para 561 vítimas (+4,7%; -18,6% quando comparado com 2019). O número de feridos cresceu 12,0% (-28,3%; -19,7% comparativamente a 2019).

### **Atividade portuária nacional aumentou**

O movimento de mercadorias nos portos marítimos nacionais atingiu 83,1 milhões de toneladas, crescendo 4,7% e recuperando parcialmente do decréscimo de 7,0% registado em 2020. Face a 2019, registou-se uma redução de 2,6%. O porto de Sines movimentou 42,9 milhões de toneladas tendo registado um aumento de 10,3% face a 2020 (+10,3% face a 2019) e um acréscimo de 2,6 p.p. no seu peso no total atingindo uma representatividade nacional de 51,6%. O movimento de mercadorias em Leixões decresceu 12,5% (16,3% do total nacional; -3,2 p.p.; -13,9% em 2020), enquanto em Lisboa aumentou 6,0% (10,7% do total; +0,1 p.p.; -20,2% em 2020). Comparativamente a 2019, registaram-se variações de -24,7% e -15,4%, respetivamente.

Os portos nacionais registaram 71,6 milhões de toneladas em tráfego internacional (+4,8%, após -6,1% em 2020; -1,5% quando comparado com 2019), atingindo 86,1% do total.

Foram carregadas 33,1 milhões de toneladas de mercadorias nos portos nacionais (+3,2% face ao ano anterior; -1,8% face a 2019). O grupo 07- “Coque e produtos petrolíferos”, apesar da redução de 0,7% face a 2020, manteve-se como o mais representativo, atingindo 24,3% do total, seguido do grupo 09- “Outros produtos minerais não metálicos” que, com um aumento de 14,0% face ao ano anterior, atingiu um peso relativo de 13,0% do total de mercadorias carregadas.

Em 2021, foram descarregadas 50,0 milhões de toneladas de mercadorias nos portos nacionais (+5,6% que no ano anterior; -10,4% em 2020; -5,4% comparando com 2019), mantendo-se como representativos os grupos que incluem produtos energéticos; os grupos 02 – “Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural” (-10,3% face a 2020) e 07 – “Coque e produtos petrolíferos refinados” (+17,4% face a 2020) a representarem respetivamente 26,9% e 13,7% do total.

O movimento de granéis líquidos atingiu 30,6 milhões de toneladas (-0,4% face a 2020; -8,6% face a 2019) representando 36,8% do movimento total, seguidos pela carga contentorizada (30,5 milhões de toneladas; +9,2% que no ano anterior; +15,1% face a 2019) que atingiu 36,7% do total movimentado (+1,5 p.p.).

### **Transporte de passageiros e de viaturas por via fluvial aumentou**

Nas vias navegáveis interiores de Portugal, os serviços de travessias regulares (nacionais e internacionais) asseguraram o transporte de 13,4 milhões de passageiros (+2,0%; -41,6% face a 2019) e 282,8 mil veículos (+3,2%; -25,7% face a 2019).

### **Aumento do movimento de passageiros nos principais aeroportos nacionais**

O movimento de passageiros nos aeroportos e aeródromos nacionais em 2021 ascendeu a 25,6 milhões (+39,2%, -69,4% em 2020), mas ainda longe dos níveis pré-pandemia (-57,4% face a 2019).

Nos principais aeroportos, o movimento de passageiros registou os seguintes crescimentos: +31,1% em Lisboa (-70,3% em 2020; -61,0% face a 2019), +31,7% no Porto (-66,2% em 2020; -55,4% face a 2019), +47,9% em Faro (-75,5% em 2020; -63,8% face a 2019), +69,3% no Funchal (-65,1% em 2020; -40,8% face a 2019) e +80,1% em Ponta Delgada (-65,4% em 2020; -37,7% face a 2019).

Nos aeroportos nacionais, em 2021, em termos de movimento de mercadorias, registaram-se acréscimos de 31,2% no movimento de carga (totalizando 178,9 mil toneladas) e de 10,6% no movimento de correio (11,8 mil toneladas). Comparando com 2019, registaram-se decréscimos de 7,3% e 33,1%, respetivamente.

### **Transporte por oleoduto aumentou e por gasoduto não registou alterações face a 2020**

O transporte de gás em gasoduto em 2021 não registou alterações face a 2020. O movimento foi de 68,7 mil GWh nas entradas (-0,1%) e 70,8 mil GWh nas saídas (+0,3%). Comparativamente a 2019, registaram-se decréscimos de 3,4% nas entradas e 2,9% nas saídas.

O transporte de mercadorias por oleoduto aumentou 7,6% em 2021 (-31,7% em 2020; -26,5% face a 2019), atingindo 2,3 milhões de toneladas.

### **Mercadorias com aumentos de 6,8% nas importações e 4,5% nas exportações**

Em 2021, segundo os resultados definitivos das estatísticas do comércio internacional, as importações de mercadorias totalizaram 59,2 milhões de toneladas, registando um aumento de 6,8% (-10,7% em 2020; -4,6% face a 2019).

O transporte marítimo concentrou 58,5% das mercadorias importadas, com um total de 34,7 milhões de toneladas (+7,4%; -9,2% comparando com 2019). Por via rodoviária entraram 21,2 milhões de toneladas de mercadorias (+6,3%; +3,9% face a 2019), correspondendo a 35,8% do total.

O volume das exportações totalizou 38,6 milhões de toneladas de mercadorias, registando um aumento de 4,5% (-5,6% em 2020; -1,3% comparando com 2019). O modo marítimo concentrou 50,0% do total da tonelagem exportada, o modo rodoviário 44,0% e o aéreo 1,8%.

## B. COMUNICAÇÕES

### Crescimento do Volume de Negócios do setor das Comunicações

Em 2021, 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 7,8 mil milhões de euros, o que representou um crescimento de 7,5% face ao ano anterior (+9,5% em 2020; +17,7% face a 2019). A componente de telecomunicações cresceu 5,5% (+11,0% em 2020; +17,1% comparando com 2019), correspondendo a 6,5 mil milhões e a componente de atividades postais aumentou 18,9% (+1,8% em 2020; +21,0% face a 2019).

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

Em 2021, o serviço telefónico fixo com acesso direto registou 4,3 milhões de clientes, aumentando 2,0% face ao ano anterior. O número de acessos telefónicos continuou a crescer (+2,0%; +2,4% em 2020), atingindo 5,3 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 de 6,5% em número de chamadas (-4,5% em 2020), para 11,0 mil milhões e de 4,6% no número de minutos (+16,4% em 2020), para 35,4 mil milhões. Para esta evolução, contribuiu a dinâmica do tráfego nacional, o qual viu crescer o número de chamadas para todos os destinos: +8,9% nas ligações à rede fixa; +8,0% com destino à rede móvel com prestadores diferentes; e +5,7% nas ligações com destino à rede móvel do próprio prestador. No mesmo sentido, assistiu-se ao aumento do número de minutos na maioria dos destinos, com especial destaque para as ligações à rede fixa (+9,8%), seguido das ligações à rede móvel com prestadores diferentes (+5,9%) e das ligações à rede móvel do próprio prestador (+3,7%). O tráfego internacional registou uma diminuição em chamadas (-1,6%) e em minutos (-1,1%). O tráfego de mensagens escritas (SMS) continuou a diminuir (-5,8%; -22,6% no ano anterior) para 10,7 mil milhões de mensagens.

### Volume de tráfego do acesso à internet continuou em crescimento

O número de acessos à internet aumentou 3,7% (+4,9% em 2020), atingindo 4,31 milhões. Os acessos por fibra ótica continuaram a crescer a um ritmo assinalável (+12,8%), ainda que ligeiramente inferior ao do ano anterior (+14,1% em 2020). O volume de tráfego associado ao acesso à internet por banda larga alcançou os 12,8 mil milhões de GB, tendo crescido 26,7%, um ritmo semelhante ao verificado antes do período de confinamento devido à pandemia COVID-19, em que ocorrera um aumento extraordinário do volume de tráfego devido sobretudo à massificação do teletrabalho e do acesso intenso à internet nesse período (+60,6% em 2020 e +28,7% em 2019).

### **Crescimento nos subscritores do serviço de televisão por fibra ótica**

Em 2021, o número de assinantes do serviço de televisão por subscrição continuou a crescer (+3,0%, +3,9% em 2020), atingindo 4,4 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 (+13,3%; +14,4% em 2020) e representou 56,9% do total, com 2,5 milhões de assinantes.

### **Rede postal com mais pontos de acesso, mas menor tráfego**

Em 2021, a rede postal nacional cresceu 1,7%, após o crescimento de 8,3% em 2020, sendo composta por 15 047 pontos de acesso. Com mais 8 novos estabelecimentos, as estações de correio cresceram 1,4% (+4,3% em 2020) para 570 estações enquanto, em sentido inverso, os postos de correio diminuíram 1,0% (-1,5% em 2020) para 1 786 postos, traduzindo-se numa diminuição de 18 postos. O tráfego postal diminuiu 2,9% em 2021 (-12,0% em 2020; -14,6% face a 2019), tendo sido expedidos cerca de 586 milhões de objetos.

## EXECUTIVE SUMMARY

Among the various sectors of economic activity, the Transport sector was one of those that most felt the negative effects of the COVID-19 pandemic, with reductions registering a significant contraction of activity in 2020. Except for passenger transport by subway, which continued to decrease in 2021 (-2.4%, after -47.8% in 2020), in all other modes of transport the number of passengers grew, but still not reaching the levels of 2019. Effectively in 2021, compared to 2019, the number of passengers transported registered the following variations: -31.2% by rail; -32.8% by road; -41.6% by inland waterway; and -57.4% by air.

Also, in all modes of transport, despite increases compared to 2020, transport of goods was still below 2019 levels: -5.0% by road, -0.4% by rail; -2.6% by sea; and -7.3% by air.

Otherwise, the Communications sector emerged reinforced from the COVID-19 pandemic, with continued increases in the main financial variables (turnover grew by 7.5% in 2021, after +9.5% in 2020; GVA grew even more in 2021 than in 2020: +9.4% after +3.3% in 2020). The number of internet accesses continued to increase (+3.7%, after +4.9% in 2020) with optical fiber growing at a remarkable pace (+12.8%; +14.1% in 2020).

The number of telephone accesses in the fixed service (+2.0%; +2.4% in 2020), the number of active mobile accesses and with actual use (+5.9%; -0.2% in 2020), voice traffic originating from the mobile network (both in number of calls: +6.5%; and in number of minutes: +4.6%) and also the number of subscribers to the subscription television service (+3.0%; +3.9% in 2020) continued to grow in 2021. Only postal traffic decreased in 2021 (-2.9%), but less intensely than in the previous year (-12.0%).

### A. TRANSPORTS

#### Enterprises

According to the preliminary results of the Integrated Business Accounts System (IBAS) for 2021, the number of companies in the Transport and Storage sector (section H of the NACE) stood at 36.4 thousand (+6.4%; +9.3% in 2020; +16.2% compared to 2019). The subset of specific activities to Transports accounted to 26.9 thousand companies (-0.2%; 3.5% in 2020; +3.3% in 2019).

Turnover of the Transport and Storage sector increased significantly over the previous year (+20.5% in 2021; -24.3% in 2020) to a total of 21.1 billion euros. Compared to 2019, there was a decrease of 8.7%. The subset of Transportation companies, concentrating 55.1% of the Transport and Storage sector's turnover, also recorded an increase over the previous year (+18.9% in 2021; -28.7% in 2020, -15.3% compared to 2019).

#### The explored railway with slight increase

In 2021, the national railway network, composed by lines and extensions, had 3,621.6 km in length (+0.9 km compared to 2020). Almost 70% of the network was explored, in a 2,527.1 length.

The railway stock was comprised of 406 traction vehicles, 2,298 wagons and 1,017 vehicles for the transport of passengers.

### **Recovery in passenger transport by railway, but with decreases in metro**

In 2021, passenger transport by train increased by 18.1% (after -41.7% in 2020 and +18.9% in 2019), with 120.7 million passengers. The volume of transport increased by 14.1% (-48.6% in 2020 and +10.6% in 2019), corresponding to 2.9 billion passengers-km in rail transport. Compared to 2019, there were variations of -31.2% and -41.3%, respectively.

By subway, 137.5 million passengers were transported, corresponding to a reduction of 2.4% (after -47.8% in 2020 and +10.6% in 2019), due to the prolongation of the covid-19 pandemic situation. Compared to 2019, there was a decrease of 49.1%. The Lisbon Metro was the only system to show a decrease (-7.6% after -50.5% in 2020; -54.3% compared to 2019), carrying 83.7 million passengers. The Porto Metro had a recovery of 5.9%, carrying 41.8 million passengers (-44.7% in 2020; -41.5% compared to 2019). Metro Sul do Tejo carried 12.0 million passengers and grew 9.9% compared to 2020 (-29.8% in 2020; -22.8% compared to 2019).

### **Rail freight recorded an increase**

In 2021, 9.7 million tonnes of goods were transported by rail, equivalent to an increase of 11.4% (-10.6% in 2020). The volume of goods transport was 2.6 billion tkm (+8.1%; -3.1% in 2020). Compared to 2019, there was variations of -0.4% and +4.8%, respectively. The average distance travelled by each tonne was 269.1 km (-2.9% compared to 2020; +5.4% compared to 2019).

Representing 76.3% of total traffic (76.9% in 2020), national traffic moved 7.4 million tonnes of goods (+10.6%, after -10.0% in 2020; -0.6% compared to 2019).

In international traffic, 2.3 million tonnes of goods were transported, with an increase of 14.2% (-12.5% in 2020). Compared to 2019, there was a decrease of 0.1%. All international transport was carried out to/from Spain.

Based on the NST2007 classification, in 2021, the main group of goods carried in railway mode was group **10** - "Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment", with 1.3 million tonnes, equivalent to 13.4% of the total (11.4% in 2020).

### **The number of vehicles in circulation increased again**

In 2021, the fleet of motorized road vehicles presumably in circulation grew slightly (+1.0%), to 7.1 million vehicles. The fleet of light vehicles remained representative compared to 2020 (98.1%).

### **Number of cancelled registrations grows faster than the number of new ones**

In 2021, the number of vehicles registered (301.0 thousand) and cancelled (144.0 thousand) grew +2.5% and +19.2%, respectively.

### **Sales of new vehicles grew slightly, but significantly below 2019 levels**

Sales of new light passenger vehicles recovered slightly in 2021 (+0.8%; -35.0% in 2020) and 146.6 thousand vehicles were sold. However, compared to 2019, there was a decrease of -34.5%. The sales of imported used vehicles grew 25.0% compared to 2020 (-8.6% compared to 2019) and 72.6 thousand vehicles were sold.

### **Transport volume of freight in national vehicles higher than 2019 level**

The results of the Road Freight Transport Survey (ITRM) for the year 2021 revealed an increase of 11.5% in the weight of transported goods (146.7 million tonnes; -5.0% compared to 2019). The strong increase in international transport (+31.7%) raised the volume of transport to numbers above 2019: 32.1 billion tkm, +31.4% compared to the previous year and +3.2% compared to 2019.

### **Freight transport in foreign vehicles grew less than that carried out in domestic vehicles**

It is estimated that 15.6 million tonnes were transported by foreign vehicles in Portugal, which represented an increase of 7.7% compared to the previous year (+1.9% in 2020; +9.7% compared to 2019). This value represented 9.6% (-0.3 p.p.; +1.2 p.p. compared to 2019) of the total transport.

### **Road passenger transport grew compared to 2020, but far from 2019 levels**

The number of passengers transported increased by 15.8% compared to 2020, to 380.2 million passengers. Compared to 2019, the number of passengers decreased by 32.8%, reflecting the mobility limitations imposed by the COVID-19 pandemic during 2021.

### **Fuel and energy consumption in road transport increases again**

Fuel and energy consumption in road transport increased again in 2021 and reached 5.3 million TEP (tonnes of oil equivalent), corresponding to an increase of 8.7%. Compared to 2019, there was a decrease of 7.8%.

### **The number of accidents with victims, deaths and injured continues to increase**

The information on accidents provided by National Road Safety Authority (ANSR) revealed an increase in the number of accidents with victims by 10.7% to 30,700 claims. Compared to 2019, there was a decrease of 17.6%. The number of deaths also increased, but to a lesser extent, to 561 victims (+4.7%; 18.6% compared to 2019). The number of injured grew by 12.0% (-28.3%; -19.7% vis-à-vis 2019).

### **National port activity increased**

The movement of goods in national seaports reached 83.1 million tonnes, growing 4.7%, partially recovering from the 7.0% decrease registered in 2020. Compared to 2019, there was a decrease of 2.6%. The port of Sines, handled 42.9 million tonnes, having registered an increase of 10.3% compared to 2020 (+10.3% compared to 2019) and an increase of 2.6 p.p. in its weight in the total, reaching a national representation of 51.6%. Leixões decreased by 12.5% (16.3% of the national total; -3.2 p.p.; -13.9% in 2020), while Lisbon increased its movement of goods by 6.0% (10.7% of the total; +0.1 p.p.; -20.2% in 2020). Compared to 2019, there were variations of -24.7% and -15.4%, respectively.

National ports registered 71.6 million tonnes in international traffic (+4.8%, after -6.1% in 2020; -1.5% when compared to 2019), reaching 86.1% of the total.

33.1 million tonnes of goods were loaded at national ports (+3.2% compared to the previous year; -1.8% compared to 2019). Group 07- "Coke and petroleum products", despite a reduction of 0.7% compared to 2020, remained the most representative, reaching 24.3% of the total, followed by group 09- "Other non-metallic mineral products" which, with an increase of 14.0%, compared to the previous year, reached a relative weight of 13.0% of the total of goods loaded.

In 2021, 50.0 million tonnes of goods were unloaded at national ports (+5.6% than in the previous year; -10.4% in 2020; -5.4% compared to 2019), with the groups that include energy products remaining representative; groups 02 – “Coal and lignite; crude oil and natural gas” (-10.3% compared to 2020) and 07 – “Coke and refined petroleum products” (+17.4% compared to 2020) representing respectively 26.9% and 13.7% of the total.

The movement of liquid bulk reached 30.6 million tonnes (-0.4% compared to 2020; -8,6% compared to 2019) representing 36.8% of the total movement, followed by containerized cargo (30.5 million tonnes; +9.2% than in the previous year; +15.1% compared to 2019) which reached 36.7% of the total handled (+1.5 p.p.).

#### **Inland waterway passenger and vehicles transport increased**

In inland waterways in Portugal, regular (national and international) crossings ensured the transport of 13.4 million passengers (+2.0%; -41.6% compared to 2019), and 282.8 thousand vehicles (+3.2%; -25.7% compared to 2019).

#### **Increase in passenger movement at the main national airports**

The movement of passengers at national airports and aerodromes in 2021 amounted to 25.6 million (+39.2%, -69.4% in 2020), but still far from pre-pandemic levels (-57.4% compared to 2019).

At the main airports, passenger traffic registered the following increases: +31.1% in Lisbon (-70.3% in 2020; -61.0% compared to 2019), +31.7% in Porto (-66.2% in 2020; -55.4% compared to 2019), +47.9% in Faro (-75.5% in 2020; -63.8% compared to 2019), +69,3% in Funchal (-65,1% in 2020; -40.8% compared to 2019) and +80,1% in Ponta Delgada (-65,4% in 2020; -37.7% compared to 2019).

At national airports, in 2021, in terms of the movement of goods, there were increases of 31.2% in the movement of cargo (totalling 178.9 thousand tonnes) and 10.6% in the movement of mail (11.8 thousand tonnes). Compared to 2019, there were decreases of 7.3% and 33.1%, respectively.

#### **Transport by oil pipeline increases and transport by gas pipeline was similar to 2020**

Gas transport in pipeline in 2021 was similar to 2020. The movement was 68.7 thousand GWh in inflow (-0.1%) and 70.8 thousand GWh in outflows (+0.3%). Compared to 2019, there were decreases of 3.4% in inflow and 2.9% in outflow.

The transport of goods by pipeline increased by 7.6% in 2021 (-31.7% in 2020; -26.5% compared to 2019), reaching 2.3 million tonnes.

#### **Goods with an increase of 6.8% in imports and 4.5% in exports**

In 2021, according to the definitive results of international trade statistics, imports of goods totalled 59.2 million tonnes, registering an increase of 6.8% (-10.7% in 2020; -4.6% compared to 2019).

Maritime transport concentrated 58.5% of imported goods, with a total of 34.7 million tonnes (+7.4%; -9.2% compared to 2019). By road, 21.2 million tonnes of goods entered (+6.3%; +3.9% compared to 2019), corresponding to 35.8% of the total.

The volume of exports totalled 38.6 million tonnes of goods, recording an increase of 4.5% (-5.6% in 2020; -1.3% compared to 2019). The maritime mode accounted for 50.0% of the total exported tonnage, the road, 44%, and the air, 1.8%.

## 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 7.8 billion in 2021, growing by 7.5% compared to the previous year (+9.5% in 2020; +17.7% compared to 2019). The telecommunications sub-sector grew by 5.5% (+11.0% in 2020; +17.1% compared to 2019) to EUR 6.5 billion and the postal activities sub-sector grew by 18.9% (+1.8% in 2020; +21.0% compared to 2019).

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

The fixed telephone service with direct access registered 4.3 million customers in 2021, increasing by 2.0% over the previous year. The number of telephone accesses continued to grow (+2.0%; +2.4 p.p. in 2020), reaching 5.3 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 growth of 6.5% in the number of calls (-4.5% in 2020), to 11.0 billion and of 4.6% in the number of minutes (+16.4% in 2020), to 35.4 billion. This evolution was determined by the behavior of domestic traffic, with an increase in the number of calls to all destinations: +8.9% in connections to the fixed network; +8.0% to the mobile network with different operators; and +5.7% in calls to the operator's own mobile network. In the same direction, there was an increase in the number of minutes in most destinations, with special emphasis on connections to the fixed network (+9.8%), followed by connections to the mobile network with different operators (+5.9%) and connections to the operator's own mobile network (+3.7%). International traffic registered a decrease in calls (-1.6%) and in minutes (-1.1%). Text message (SMS) traffic continued to decrease (-5.8%, -22.6% in the previous year) to 10.7 billion messages.

### Internet access traffic volume continued to grow

The number of internet accesses increased by 3.7% (+4.9% in 2020) and reached 4.31 million. Fiber optics access continued to grow at a noteworthy rate (+12.8%), although slightly lower than in the previous year (+14.1% in 2020). Traffic volume associated with broadband internet access reached 12.8 billion GB, having grown by 26.7%, a rate like that seen before the period of confinement due to the COVID-19 pandemic, in which there was an extraordinary increase in traffic volume, mainly due to the widespread teleworking and intense internet access in this period (+60.6% in 2020 and +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 2021 (+3.0%, +3.9% in 2020) and reached 4.4 million subscribers. Fibre optic service (FTTH), as in the previous year, was the only service to record an increase in the number of subscribers (+13.3%; +14.4% in 2020) and represented 56.9% of the total, reaching 2.5 million subscribers.

### **Postal network with more access points and less traffic**

In 2021, the national postal network grew 1.7%, after growth of 8.3% in 2020 and is comprised of 15,047 access points. With 8 new establishments, post offices grew by 1.4% (+4.3% in 2020) to 570 posts, while in the opposite direction, letter posts decreased by 1.0% (-1.5% in 2020) to 1786 letter posts, registering a decrease of 18 posts. Postal traffic decreased by 2.9% in 2021 (-12.0% in 2020, -14.6% compared to 2019), with around 586 million objects dispatched.

## SINAIS CONVENCIONAIS

### UNIDADES DE MEDIDA, SIGLAS E ABREVIATURAS

#### Sinal convencional:

|     |   |
|-----|---|
| ... | 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   |
| //  | Não aplicável   |

NOTA: Por razões de arredondamento, os totais podem não corresponder à soma das parcelas.

#### Unidades de medida:

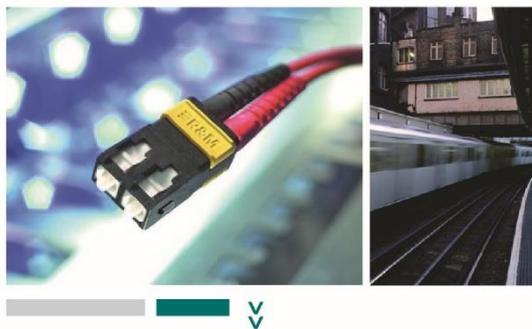
|          |  |
|----------|--|
| GT       | Arqueação bruta ( <i>gross tonnage</i> ) |
| NT       | Arqueação líquida ( <i>net tonnage</i> ) |
| Car. Km  | Carruagem-quilómetro                     |
| c.c.     | Centímetros cúbicos                      |
| CKm      | Comboio-quilómetro                       |
| €        | Euro                                     |
| GWh      | Gigawatt hora                            |
| l        | Litro                                    |
| l/100 Km | Litros aos 100 quilómetros               |
| LKm      | Lugar-quilómetro                         |
| m        | Metro                                    |
| Nº       | Número                                   |
| PKm      | Passageiro-quilómetro                    |
| %        | Percentagem                              |
| p.m.d.   | Peso máximo à descolagem                 |
| Kg       | Quilograma                               |
| Km       | Quilómetro                               |
| T        | Tonelada                                 |
| TPB      | Tonelagem de porte bruto                 |

|       |   |
|-------|---|
| tep   | Tonelada equivalente de petróleo          |
| TKm   | Tonelada-quilómetro                       |
| TKmBR | Tonelada–quilómetro bruta rebocada        |
| TEU   | Unidade equivalente a contentor de 20 pés |
| 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 ]

|   |           |
|---|-----------|
| <b>NOTA INTRODUTÓRIA .....</b>                        | <b>3</b>  |
| <b>INTRODUCTION NOTE.....</b>                         | <b>4</b>  |
| <b>SUMÁRIO EXECUTIVO .....</b>                        | <b>5</b>  |
| <b>EXECUTIVE SUMMARY .....</b>                        | <b>11</b> |
| <b>SINAIS CONVENCIONAIS .....</b>                     | <b>17</b> |
| <b>UNIDADES DE MEDIDA, SIGLAS E ABREVIATURAS.....</b> | <b>17</b> |
| <b>ÍNDICE.....</b>                                    | <b>20</b> |
| <b>CONTEXTO ECONÓMICO .....</b>                       | <b>23</b> |
| 1.1. <i>Contexto nacional</i> .....                   | 24        |
| 1.2. <i>Contexto europeu</i> .....                    | 27        |
| <b>TRANSPORTE FERROVIÁRIO .....</b>                   | <b>31</b> |
| 2. <b>TRANSPORTE FERROVIÁRIO.....</b>                 | <b>32</b> |
| 2.1. <i>Caminho-de-ferro</i> .....                    | 32        |
| 2.2. <i>Metropolitano</i> .....                       | 36        |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>TRANSPORTE RODOVIÁRIO.....</b>  | <b>39</b> |
| 3. TRANSPORTE RODOVIÁRIO .....   | 40        |
| 3.1. <i>Infraestruturas rodoviárias.....</i>   | 40        |
| 3.2. <i>Parque de veículos rodoviários presumivelmente em circulação .....</i>                           | 41        |
| 3.3. <i>Veículos matriculados e vendidos.....</i>  | 42        |
| 3.4. <i>Cartas de condução emitidas.....</i>   | 43        |
| 3.5. <i>Transporte Rodoviário de Mercadorias .....</i>   | 43        |
| 3.6. <i>Transporte Rodoviário de Passageiros .....</i>   | 47        |
| 3.7. <i>Consumo de combustíveis e energia.....</i>   | 49        |
| 3.8. <i>Acidentes de viação .....</i>  | 49        |
| <b>TRANSPORTE MARÍTIMO E FLUVIAL .....</b>   | <b>51</b> |
| 4. TRANSPORTE MARÍTIMO E FLUVIAL .....   | 52        |
| 4.1. <i>Transporte Marítimo .....</i>  | 52        |
| 4.2. <i>Transporte Fluvial.....</i>  | 59        |
| <b>TRANSPORTE AÉREO.....</b>   | <b>61</b> |
| 5. TRANSPORTE AÉREO.....   | 62        |
| 5.1. <i>Empresas nacionais de transporte aéreo .....</i>   | 62        |
| 5.2. <i>Infraestrutura aeroportuária nacional e tráfego comercial .....</i>                              | 64        |
| 5.3. <i>Navegação aérea.....</i>   | 66        |
| <b>TRANSPORTE POR CONDUTA.....</b>   | <b>67</b> |
| 6. TRANSPORTE POR CONDUTA.....   | 68        |
| 6.1. <i>Transporte por gasoduto .....</i>  | 68        |
| 6.2. <i>Transporte por oleoduto.....</i>   | 69        |
| <b>COMÉRCIO INTERNACIONAL POR MODOS DE TRANSPORTE .....</b>  | <b>71</b> |
| 7. COMÉRCIO INTERNACIONAL POR MODOS DE TRANSPORTE .....  | 72        |
| 7.1. <i>Resultados gerais.....</i>   | 72        |
| 7.2. <i>Modos de transporte e grupos de mercadorias.....</i>   | 74        |
| 7.3. <i>Modos de transporte e agrupamento de países.....</i>   | 75        |
| <b>COMUNICAÇÕES.....</b>   | <b>77</b> |
| 8. COMUNICAÇÕES.....   | 78        |
| 8.1. <i>Indicadores gerais das atividades de telecomunicações e atividades postais e de courier.....</i> | 78        |
| 8.2. <i>Telecomunicações.....</i>  | 78        |
| 8.3. <i>Atividades postais e de courier .....</i>  | 83        |
| <b>METAINFORMAÇÃO ESTATÍSTICA .....</b>  | <b>85</b> |
| 9. METAINFORMAÇÃO ESTATÍSTICA.....   | 86        |
| 9.1. <i>Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias.....</i>                                       | 86        |
| 9.2. <i>Conceitos para fins estatísticos .....</i>   | 89        |
| 9.3. <i>Classificações.....</i>  | 105       |





## [ CONTEXTO ECONÓMICO ]

## 1. CONTEXTO ECONÓMICO

### 1.1. Contexto nacional

#### 1.1.1. Indicadores Macroeconómicos

Em 2021, o Produto Interno Bruto (PIB) aumentou 5,5% em volume, atingindo 214,5 mil milhões de euros em termos nominais, contrariando a tendência de abrandamento dos anos anteriores (-8,3% em 2020, +2,7% em 2019, +2,8% em 2018). Este aumento foi causado pelo maior contributo da procura interna (+5,8 p.p, +11,1 p.p. face a 2020), em consequência do crescimento do contributo do consumo privado (+3,1 p.p, +7,6 p.p. face a 2020) e também do aumento do investimento, cujo contributo cresceu 1,9 p.p (+2,8 p.p em relação a 2020). A procura externa líquida registou um contributo negativo de 0,3 p.p (+8,7 p.p. face ao ano anterior), ainda assim um valor significativamente superior ao do ano anterior.

A taxa de desemprego diminuiu para 6,6% em 2021 (-0,4 p.p. face a 2020) , mostrando uma ligeira melhoria, com uma taxa igual à de 2019.

Em 2021, o índice harmonizado de preços no consumidor situou-se em 0,9%, com um aumento de 4,3% para a rubrica “Transportes” (-2,1% no ano anterior). As evoluções foram sobretudo negativas e nulas nos diferentes tipos de transporte. O transporte aéreo de passageiros conheceu uma diminuição (-5,9%, -10,0% em 2020) e no transporte de passageiros por mar e vias interiores navegáveis observou-se uma variação nula (0,0%; -8,5% em 2020). O índice relativo do transporte rodoviário de passageiros diminuiu 0,1% (-3,5% em 2020), o do transporte ferroviário aumentou 0,1% (-2,0% em 2020) e o do transporte combinado de passageiros manteve-se inalterado (0,0%, -7,3% em 2020). Apesar de alguns índices continuarem negativos, verifica-se uma evolução global favorável face ao ano de 2020.

#### 1.1.2. Empresas

Segundo os resultados preliminares do Sistema de Contas Integradas das Empresas (SCIE) referentes a 2021, o número de empresas no setor de Transportes e Armazenagem (secção H da CAE Rev. 3) situou-se em 36,4 mil (+6,4%). Ao subconjunto de atividades específicas de Transportes corresponderam 26,9 mil empresas (-0,2%).

Em 2021, em termos de emprego, o setor de Transportes e Armazenagem, observou uma ligeira recuperação face ao ano anterior, correspondente a +1,1% (-0,8% em 2020 e +7,2% em 2019). Contrariamente ao setor de Transportes e Armazenagem, no subconjunto de atividades de Transportes verificou-se uma diminuição de 0,1% no emprego (-1,6% em 2020 e +6,8% em 2019).

O volume de negócios (VVN) do setor de Transportes e Armazenagem, verificou um aumento expressivo face ao ano anterior (+20,5% em 2021, -24,3% em 2020), registando um total de 21,1 mil milhões de euros. Da mesma forma, o subconjunto de empresas de Transportes, concentrando 55,1% do VVN do setor de Transportes e Armazenagem, apresentou também um crescimento em relação ao último ano (+18,9% em 2021, -28,7% em 2020).

Entre as atividades de Transportes, 70,9% do total do VVN foi gerado no Transporte terrestre e por oleodutos/gasodutos, seguido de 22,5% no Transporte aéreo e 6,6% no Transporte por água. Registou-se um crescimento em todas as atividades de transporte em 2021, com destaque para o Transporte por água (+35,3%, -8,1% em 2020), seguido do transporte aéreo que verificou também um crescimento face à forte queda do ano anterior (+28,8%, -59,2% em 2020) e do Transporte terrestre e por oleodutos/gasodutos (+14,8%, -11,6% em 2020).

### 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 2021, o transporte de passageiros (por conta de outrem) apresentou, de forma generalizada, variações positivas em termos de número de passageiros transportados, com maior destaque no transporte aéreo e marítimo.

O tráfego aéreo cresceu significativamente, com um aumento de 35,9% (-69,9% em 2020) nos passageiros movimentados nos aeroportos nacionais.

O transporte rodoviário é o modo de transporte predominante e cresceu 15,8% (-42,0% em 2020). No que diz respeito a passageiros-km o crescimento foi mais acentuado (+49,8%, -50,4% em 2020).

No transporte ferroviário de passageiros registou-se um aumento face ao ano anterior, com 120,7 milhões de passageiros no transporte ferroviário pesado (+18,1% em 2021 e -41,7% em 2020), aumento também verificado nos passageiros-km (+14,1% em 2021 e -48,6% em 2020). Contrariamente ao transporte ferroviário pesado, o transporte metropolitano com 137,5 milhões de passageiros registou uma diminuição em relação ao ano anterior (-2,4% e -47,8% em 2020).

No transporte marítimo, verificou-se um aumento face ao ano anterior (+30,1% e -41,7% em 2020) assim como no transporte fluvial (+2,0% em 2021 e -42,8% em 2020).

Figura 1.1.3.1 >> Passageiros transportados por modo de transporte, 2018-2021

Unidade: 10<sup>3</sup>

| Modo de transporte                     | 2018    | 2019    | 2020    | 2021    | Taxas de variação anuais |        |       |
|--|---------|---------|---------|---------|--------------------------|--------|-------|
|  |         |         |         |         | 2019                     | 2020   | 2021  |
| <b>Ferrovário</b>                      |         |         |         |         |                          |        |       |
| Sistema ferroviário pesado             | 47 408  | 175 333 | 102 224 | 120 702 | 18,9%                    | -41,7% | 18,1% |
| Sistemas de metropolitano              | 244 137 | 270 026 | 140 938 | 137 506 | 10,6%                    | -47,8% | -2,4% |
| <b>Rodoviário</b> (a)                  | 543 144 | 565 911 | 328 175 | 380 168 | 4,2%                     | -42,0% | 15,8% |
| <b>Marítimo</b> (b) (c)                | 907     | 929     | 542     | 705     | 2,4%                     | -41,7% | 30,1% |
| <b>Fluvial</b>                         | 2145    | 22 858  | 13 085  | 13 350  | 6,7%                     | -42,8% | 2,0%  |
| <b>Aéreo</b>                           |         |         |         |         |                          |        |       |
| Aeroportos nacionais (b)               | 51000   | 54 748  | 16 482  | 22 403  | 7,3%                     | -69,9% | 35,9% |
| Empresas nacionais de transporte aéreo | 17 620  | 19 075  | 5 477   | 7 234   | 8,3%                     | -71,3% | 32,1% |

(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 trânsitos).

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

Fonte: INE

**Figura 1.1.3.2 >> Passageiros-km por modo de transporte, 2018-2021**

Unidade: 10<sup>6</sup> Pkm

| Modo de transporte                     | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | Taxas de variação anuais |        |       |
|--|--------|--------|--------|--------|--------------------------|--------|-------|
|  |        |        |        |        | 2019                     | 2020   | 2021  |
| <b>Ferroviário</b>                     |        |        |        |        |                          |        |       |
| Sistema ferroviário pesado             | 4 487  | 4 964  | 2 552  | 2 912  | 10,6%                    | -48,6% | 14,1% |
| Sistemas de metropolitano              | 1 177  | 1 292  | 666    | 653    | 9,8%                     | -48,5% | -1,9% |
| <b>Rodoviário (a)</b>                  | 7 926  | 7 941  | 3 939  | 5 900  | 0,2%                     | -50,4% | 49,8% |
| <b>Aéreo</b>                           |        |        |        |        |                          |        |       |
| Empresas nacionais de transporte aéreo | 40 780 | 44 682 | 12 852 | 16 734 | 9,6%                     | -71,2% | 30,2% |

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

Fonte: INE

#### 1.1.4. Transporte de mercadorias

Os modos de transportes de mercadorias predominantes são o rodoviário (146,7 milhões de toneladas) e o marítimo (77,3 milhões de toneladas). O transporte ferroviário movimentou 9,7 milhões de toneladas e o transporte aéreo mantém-se como o menos significativo (175 mil toneladas nos aeroportos nacionais).

O transporte rodoviário registou um crescimento de 11,5% face ao ano anterior (-14,8% em 2020) refletindo-se igualmente no aumento de 31,4% das toneladas-km (-21,5% em 2020), aproximando-se dos valores de 2019 com apenas uma diferença negativa de 5,0% no que diz respeito às mercadorias transportadas e um acréscimo de 3,2% em relação às toneladas-km.

Relativamente ao transporte marítimo verificou-se também um crescimento de 4,7% em 2021 (-6,7% em 2020). Estes valores de mercadorias transportadas são inferiores em 2,2% em comparação com 2019.

No transporte ferroviário também se verifica uma recuperação em comparação com o ano anterior (+11,4%, -10,6% em 2020) ficando apenas 0,4% abaixo do valor de 2019. As toneladas-quilómetro cresceram 8,1% face ao ano anterior (-3,1% em 2020).

Por último, no transporte aéreo, verificou-se uma recuperação do transporte de mercadorias via aeroportos nacionais face a 2020 (+31,3%, -31,5% em 2020).

**Figura 1.1.4.1 >> Mercadorias transportadas por modo de transporte, 2018-2021**

Unidade: 10<sup>3</sup> Ton

| Modo de transporte                     | 2018    | 2019    | 2020    | 2021    | Taxas de variação anuais |        |       |
|--|---------|---------|---------|---------|--------------------------|--------|-------|
|  |         |         |         |         | 2019                     | 2020   | 2021  |
| <b>Ferroviário</b>                     | 10 582  | 9 695   | 8 665   | 9 653   | -8,4%                    | -10,6% | 11,4% |
| <b>Rodoviário (a)</b>                  | 157 826 | 154 407 | 131 545 | 146 724 | -2,2%                    | -14,8% | 11,5% |
| <b>Marítimo (b) (c)</b>                | 84 046  | 79 055  | 73 780  | 77 283  | -5,9%                    | -6,7%  | 4,7%  |
| <b>Aéreo</b>                           |         |         |         |         |                          |        |       |
| Aeroportos nacionais (b)               | 174     | 194     | 133     | 175     | 11,9%                    | -31,5% | 31,3% |
| Empresas nacionais de transporte aéreo | 97      | 137     | 49      | 78      | 41,7%                    | -64,0% | 58,3% |

Fonte: INE

Figura 1.1.4.2 &gt;&gt; Toneladas-quilómetro por modo de transporte, 2018-2021

Unidade: 10<sup>6</sup> Tkm

| Modo de transporte                     | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | Taxas de variação anuais |        |       |
|--|--------|--------|--------|--------|--------------------------|--------|-------|
|  |        |        |        |        | 2019                     | 2020   | 2021  |
| <b>Ferroviário</b>                     | 2 765  | 2 478  | 2 402  | 2 597  | -10,4%                   | -3,1%  | 8,1%  |
| <b>Rodoviário (a)</b>                  | 32 676 | 31 087 | 24 402 | 32 074 | -4,9%                    | -21,5% | 31,4% |
| <b>Aéreo</b>                           |        |        |        |        |                          |        |       |
| Empresas nacionais de transporte aéreo | 475    | 559    | 277    | 420    | 17,6%                    | -50,5% | 51,7% |

(a) Apenas transporte efetuado por veículos nacionais

Fonte: INE

## 1.2. Contexto europeu

### 1.2.1. Indicadores macroeconómicos

Em 2021, o Produto Interno Bruto (PIB) da União Europeia (UE27) retomou a tendência de aceleração em termos reais verificada nos anos anteriores a 2020 (nesse ano verificou-se diminuição, motivada pela crise pandémica COVID-19), registando um crescimento assinalável de 7,9% (-4,0% em 2020 e +3,6% em 2019). Para tal contribuiu o crescimento nas exportações (+10,3%, -8,4% em 2020) a um ritmo superior ao crescimento das importações (+8,8%, -7,9% no ano precedente). O consumo público evoluiu positivamente, a ritmo superior ao verificado em anos anteriores (+4,0%, +1,1% em 2020 e +1,9% em 2019), enquanto o consumo privado recuperou e superou o crescimento que vinha registando antes de 2020 (+4,0%, -7,2% em 2020 e +1,6% em 2019).

Num contexto generalizado de crescimento económico em toda a UE27, as cinco principais economias europeias registaram um crescimento médio de 7,4%, com a França e a Espanha a verificarem os maiores aumentos (+8,2% e +7,9%, +13,5 p.p. e +18,2 p.p., respetivamente). Seguiram-se os Países Baixos (+7,5%, +9,5 p.p.), a Itália (+7,3%, +14,9 p.p.) e a Alemanha (+5,8%, +7,7 p.p.). Das restantes economias europeias (UE27), os maiores crescimentos registaram-se na Estónia (+14,5%, -1,1% em 2020), na Irlanda (+14,3%, +4,5% no ano anterior) e na Lituânia (+12,9%, +1,8% em 2020).

Em 2021, o emprego total na UE27 cresceu 1,3% (-1,4% em 2020 e +1,1% em 2019). Roménia, Letónia e Eslováquia foram os únicos países que registaram decréscimos no emprego total (-8,9%, -2,6% e -0,6%, respetivamente). Dos restantes países, a Irlanda verificou a maior taxa de crescimento, com 6,0%, seguida da Finlândia (+3,3%) e Luxemburgo (+3,0%). A taxa de desemprego (7,0% da população ativa) registou um ligeiro decréscimo na maioria dos países da UE27, recuperando a tendência decrescente que se vinha registando desde 2014 e apenas interrompida em 2020 (11,0% em 2014; 10,2% em 2015; 9,3% em 2016; 8,3% em 2017; 7,4% em 2018; 6,8% em 2019; e 7,2% em 2020).

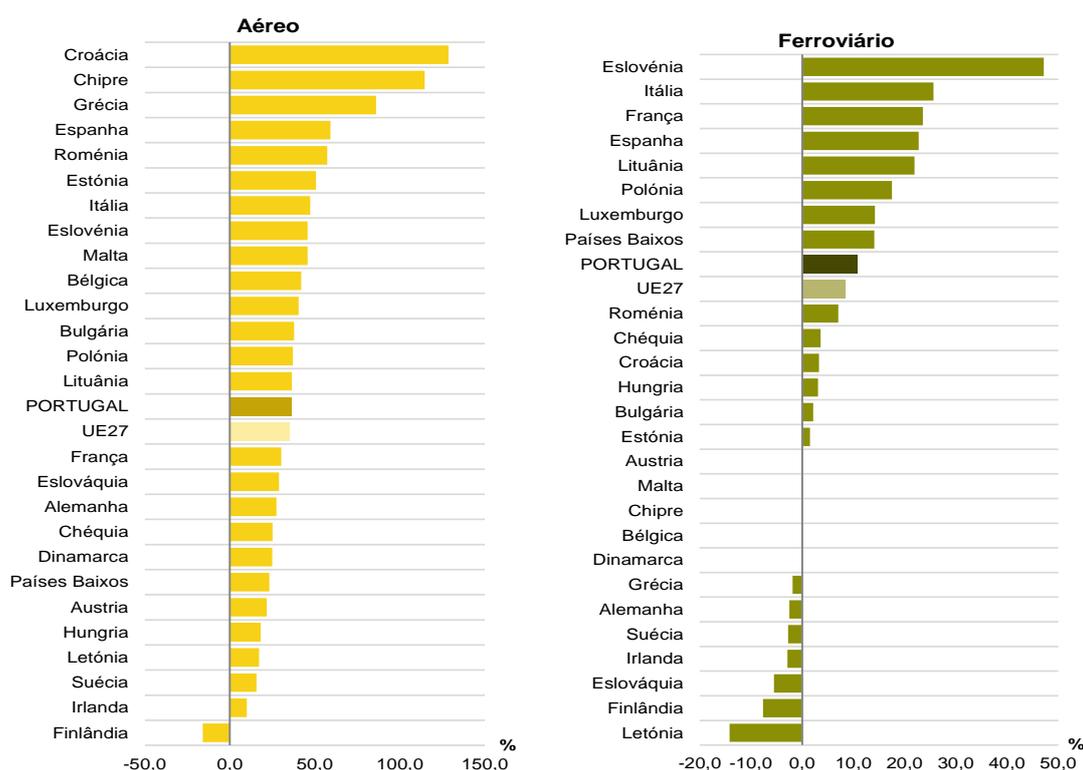
O índice harmonizado de preços no consumidor situou-se em 2,9% na UE27 (+2,2 p.p. face a 2020 e +1,4 p.p. em relação a 2019), tendo registado um acréscimo de 1,5% na rubrica “Serviços de Transporte” (+3,1 p.p. face a 2020 e -0,5 p.p. em relação a 2019).

## 1.2.2. Transporte de passageiros

Em 2021, o transporte aéreo de passageiros cresceu 35,0% face ao ano anterior (+108,3 p.p.), embora se tenha mantido com diminuição acentuada de passageiros relativamente a 2019 (-63,9%). À exceção da Finlândia (-16,1%, +60,5 p.p.), todos os países registaram variações positivas no tráfego. As maiores taxas de crescimento registaram-se na Croácia (+128,7%, +210,3 p.p.) e Chipre (+114,5%, +194,1 p.p.). Dos cinco países com maior tráfego aéreo na UE27 (Alemanha, Espanha, França, Itália e Grécia), a Grécia apresentou o maior crescimento (+86,0%, +155,1 p.p.), seguindo-se Espanha (+59,1%, +133,8 p.p.), Itália (+47,2%, +122,0 p.p.), França (+30,1%, +100,1 p.p.) e Alemanha (+27,3%, +101,7 p.p.). No total, os cinco países representaram 86,5% (+5,5 p.p.) do tráfego aéreo da UE.

O transporte ferroviário de passageiros, na União Europeia, cresceu 8,3% face ao ano anterior (+50,5 p.p.). A Letónia foi o país com o maior decréscimo (-14,1%, +16,8 p.p.), seguido da Finlândia (-7,6%, +28,2 p.p.), enquanto as maiores taxas de crescimento registaram-se na Eslovénia (+47,2%, +87,4 p.p.), seguida de Itália e França. Dos três países com maior atividade no setor (Alemanha, França e Itália), que mantiveram a expressividade no total do transporte realizado (63,9%, -0,4 p.p.), a Itália e a França registaram variações positivas (+25,6%, +82,3 p.p. e +23,6%, +66,4 p.p., respetivamente), enquanto a Alemanha decresceu 2,5% (+35,9 p.p.).

Figura 1.2.2.1 >> Taxa de variação anual do número de passageiros transportados, por modo de transporte e países da UE27, 2021



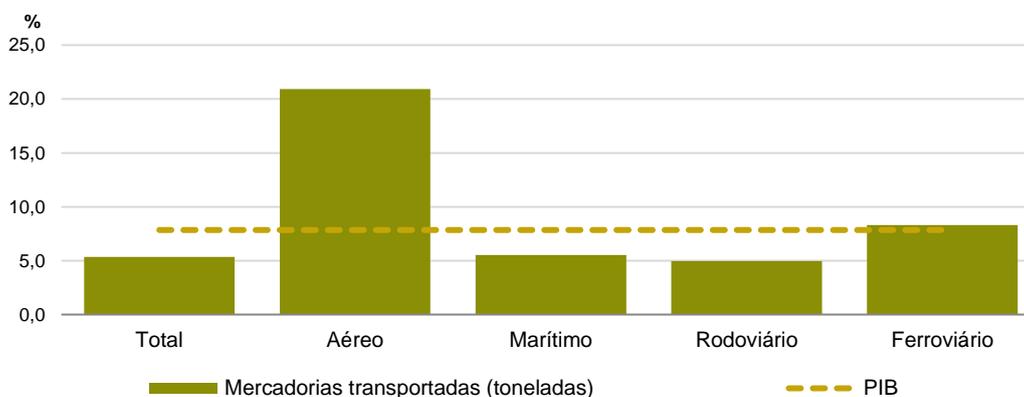
Fonte: Eurostat

## 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 (75,4%, -0,3 p.p.), seguido do marítimo (16,4%), ferroviário (8,1%),

+0,2 p.p.) e aéreo (0,1%). Em todos os modos de transporte, o tráfego de mercadorias evoluiu positivamente, verificando-se as maiores taxas de crescimento nos transportes aéreo e ferroviário (+20,9%, +30,1 p.p. e +8,3%, +15,4 p.p., respetivamente), seguidos dos transportes marítimo (+5,5%, +12,9 p.p.) e rodoviário (+5,0%, +8,9 p.p.).

**Figura 1.2.3.1 >> Taxa de variação anual do PIB e das mercadorias transportadas (toneladas) na UE27, por modo de transporte, 2021**



Fonte: Eurostat

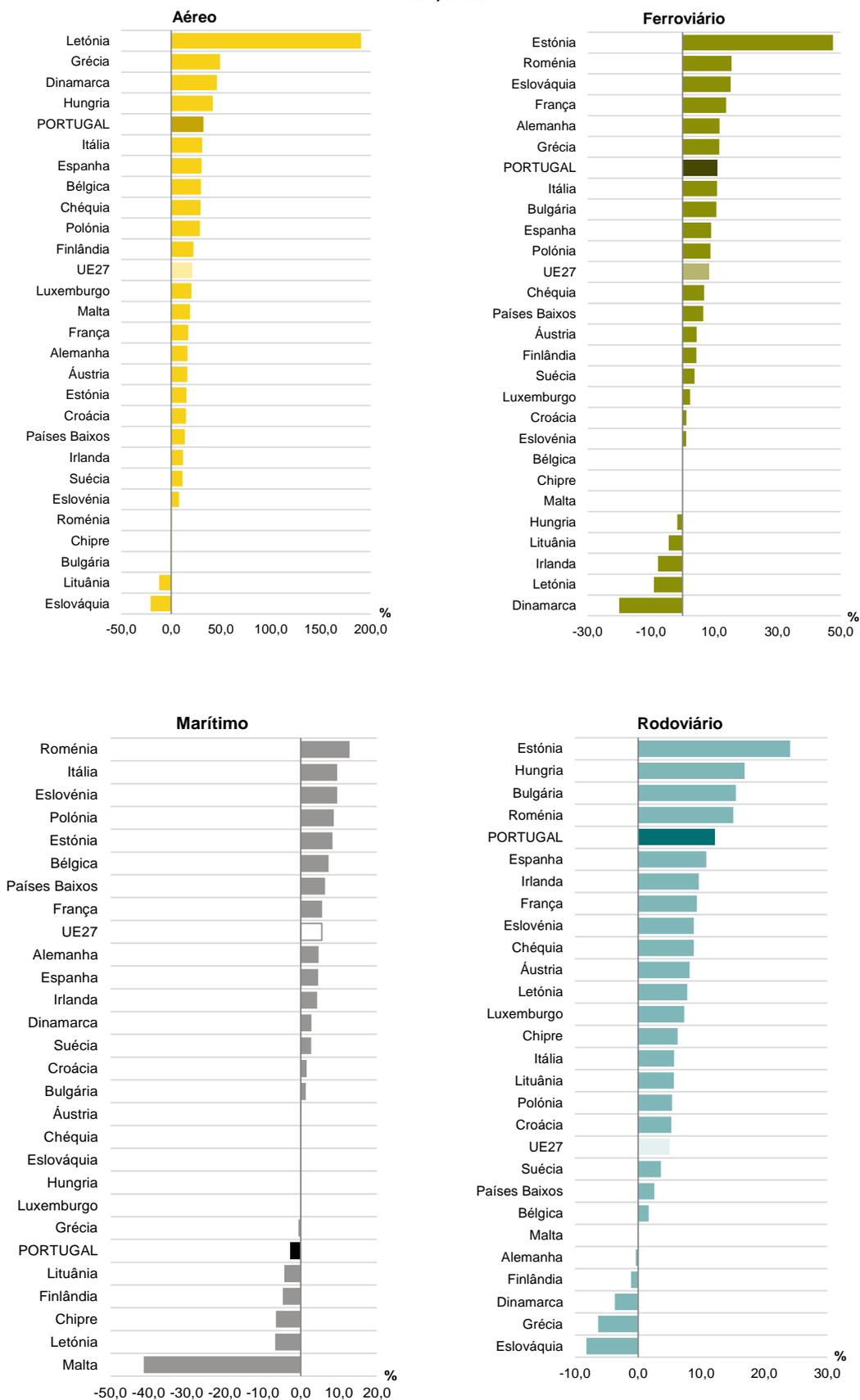
No transporte rodoviário, a Alemanha continuou a ser o país com maior peso no total (22,8%, 3,1 mil milhões de toneladas), embora evoluindo negativamente (-0,4%, +2,4 p.p. em relação a 2020). A Estónia (+24,1%, +42,1 p.p.), Hungria (+16,9%, +24,1 p.p.) e Bulgária (+15,5%, -3,4 p.p.) evidenciaram-se pelo seu crescimento, e em sentido contrário destacaram-se a Eslováquia (-8,2%, +1,7 p.p.), Grécia (-6,3%, +12,0 p.p.) e Dinamarca (-3,7%, -9,8 p.p.).

Na atividade portuária marítima, sobressaíram Roménia (+12,8%, +23,4 p.p.), o único país com uma taxa de variação positiva acima de dois dígitos, Itália (+9,5%, +18,6 p.p.) e a Eslovénia (+9,5%, +26,7 p.p.), e em sentido contrário, destacaram-se negativamente Malta (-41,3%, -51,7 p.p.), Letónia (-6,8%, +22,7 p.p.), Chipre (-6,5%, -7,1 p.p.) e Finlândia (-4,7%, +4,6 p.p.). Dos países com maior peso relativo neste modo de transporte, a Itália registou o maior crescimento (+9,5%, +18,6 p.p.), seguida dos Países Baixos (+6,4%, +14,6 p.p.) e da Espanha (+4,5%, +12,6 p.p.). Os Países Baixos continuaram a ser o país com maior peso no total (20,0%, 593,2 milhões de toneladas), seguido da Espanha (15,0%, 444,1 milhões de toneladas) e da Itália (13,7%, 406,0 milhões de toneladas).

No modo ferroviário, o maior crescimento foi registado pela Estónia (+47,6%, +73,5 p.p.), seguindo-se a Roménia (+15,5%, +31,4 p.p.) e a Eslováquia (+15,2%, +22,8 p.p.). Pelo contrário, o tráfego ferroviário de mercadorias evoluiu negativamente na Dinamarca (-20,0%, -21,1 p.p.), Letónia (-9,1%, +33,2 p.p.) e Irlanda (7,8%, -37,8 p.p.). A Alemanha e a Polónia, continuando a deter a maior expressão na ferrovia (40,1% do total, +0,8 p.p.), registaram ambas crescimento (+11,7%, +17,7 p.p. e +8,8%, +15,5 p.p., respetivamente).

No transporte aéreo, a Alemanha deteve a maior expressão neste modo de transporte (35,6%), seguida da França (14,7%), Bélgica (14,0%) e Países Baixos (11,7%). Neste subconjunto de países, que representa 76,1% do tráfego aéreo de mercadorias, a Bélgica destacou-se com um crescimento de 29,8% (+16,6 p.p.), enquanto a França, a Alemanha e os Países Baixos cresceram 17,2% (+35,5 p.p.), 16,5% (+19,7 p.p.) e 13,6% (+20,1 p.p.), respetivamente.

Figura 1.2.3.2 >> Taxa de variação anual das mercadorias transportadas (toneladas), por modo de transporte e países da UE27, 2021



Fonte: Eurostat



## [ TRANSPORTE FERROVIÁRIO ]

## 2. TRANSPORTE FERROVIÁRIO

### 2.1. Caminho-de-ferro

#### 2.1.1. Infraestrutura

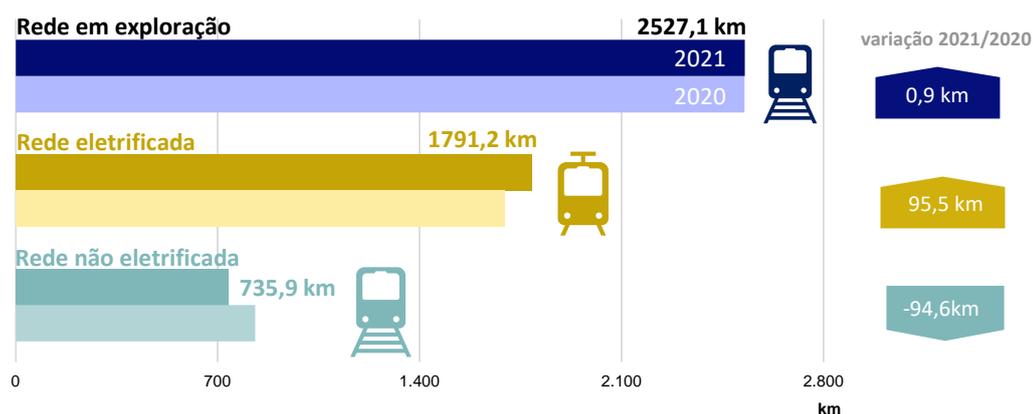
Em 2021, a rede ferroviária nacional, composta por linhas e ramais em exploração e não exploradas, tinha uma extensão total de 3 621,6 km (+0,9 km face a 2020). Cerca de setenta por cento da rede (69,8%) encontrava-se em exploração, numa extensão de 2 527,1 km.

Os 1 791,2 km de extensão de rede eletrificada correspondiam a 70,9% do total da rede em exploração, representando um aumento de 95,5 km face a 2020.

A distribuição da rede total em exploração alterou-se ligeiramente em 2021: 46,6% rede principal (1 177,0 km; +1,6 km que em 2020); 35,2% rede complementar (890,3 km; -0,6 km); e 18,2% rede secundária (459,7 km, sem alterações).

Em termos de principais infraestruturas, em 2021 a ferrovia contava com 1 844 pontes, 80 túneis, 548 estações e 824 passagens de nível.

Figura 2.1.1.1 >> Extensão da rede ferroviária em exploração, por tipo de eletrificação, 2020-2021



Fonte: Inquérito à Infraestrutura Ferroviária

#### 2.1.2. Parque ferroviário

Em 2021, o parque ferroviário era constituído por 406 veículos de tração (+23 unidades face a 2020). Este incremento foi resultado de um aumento de 5 locomotivas a diesel, 7 locomotivas elétricas e 12 tratores diesel, conjuntamente com a diminuição de 1 automotora diesel.

No que respeita ao material de transporte de mercadorias (2298 unidades), em 2021 registou-se um decréscimo de 15,5% (-421 unidades). Já o número de veículos para transporte de passageiros (1 017 unidades) apresentou um aumento de 6 unidades, por via do acréscimo de 11 carruagens de passageiros e da diminuição de 5 automotoras diesel.

#### 2.1.3. Transporte de passageiros

Em 2021, o transporte de passageiros por comboio aumentou 18,1% (após -41,7% em 2020 e +18,9% em 2019), situando-se em 120,7 milhões de passageiros. Em volume registou-se um aumento de 14,1% (-48,6%

em 2020 e +10,6% em 2019), correspondendo a 2,9 mil milhões de passageiros-quilómetro em transporte ferroviário.

O acréscimo no transporte de passageiros por ferrovia deveu-se, sobretudo, às melhorias observadas em termos de tráfego suburbano (+18,2%, após -41,0% em 2020), com um total de 110,5 milhões de passageiros transportados, e tráfego de longo curso (+17,1%, após -48,1% em 2020), com 10,2 milhões de passageiros. O tráfego internacional continuou em queda (-23,0%, após -85,6% em 2020), cabendo-lhe o transporte de 25,6 mil passageiros.

Figura 2.1.3.1 >> Passageiros transportados por tipo de tráfego, 2011 – 2021

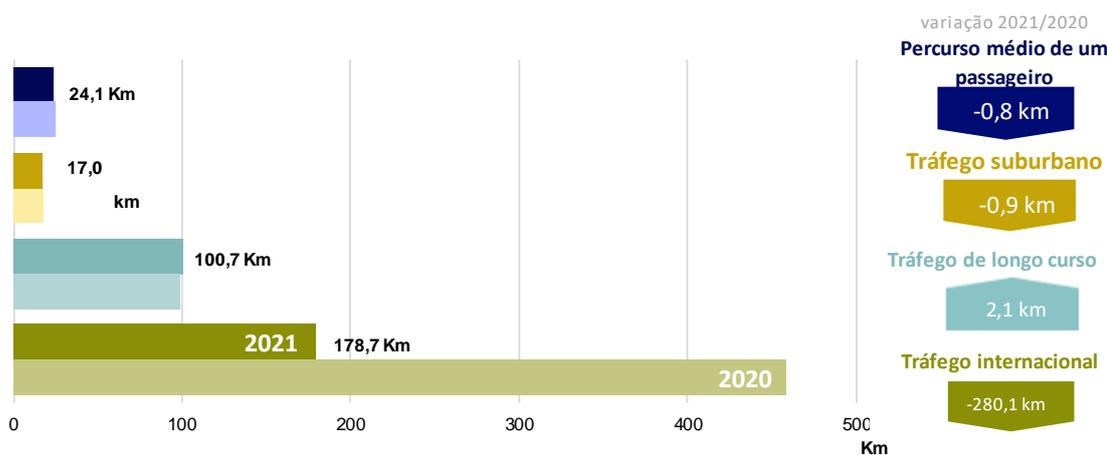


Fonte: Inquérito ao Transporte Ferroviário

Em 2021, cada passageiro transportado por comboio percorreu, em média, 24,1 km (-0,8 km que em 2020).

O percurso médio de um passageiro em deslocações suburbanas foi de 17,0 km (-0,9 km face a 2020) e em deslocações de longo curso foi de 100,7 km (+2,1 km). Nas deslocações internacionais, o percurso médio por passageiro diminuiu 280,1 km, situando-se em 178,7 km em 2021.

Figura 2.1.3.2 >> Percurso médio de um passageiro por tipo de tráfego, 2020-2021



Fonte: Inquérito ao Transporte Ferroviário

#### 2.1.4. Transporte de mercadorias

Em 2021, foram transportadas por ferrovia 9,7 milhões de toneladas de mercadorias, o equivalente a um aumento de 11,4% (-10,6% em 2020). Em volume, transportaram-se 2,6 mil milhões de tkm de mercadorias, o que representou uma subida de 8,1% (-3,1% em 2020). O percurso médio de cada tonelada foi de 269,1 km (-2,9% face a 2020).

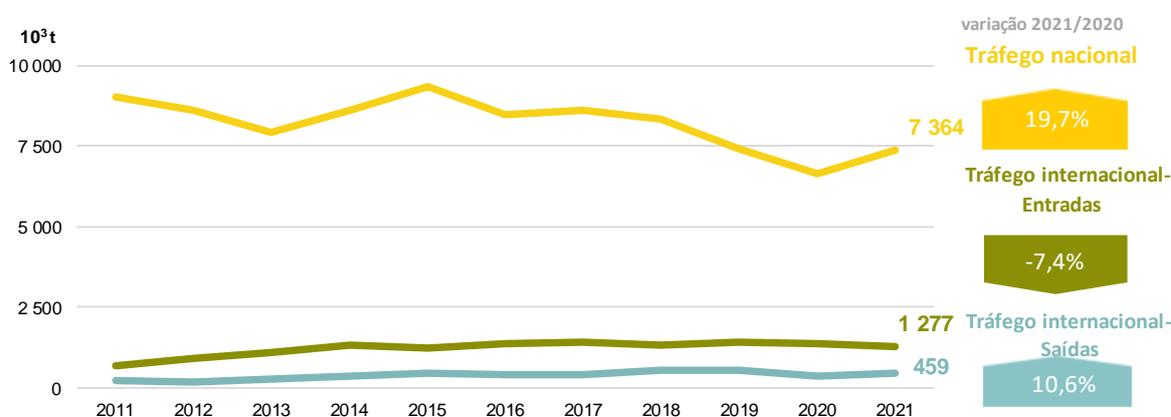
Representando 76,3% do tráfego total (76,9% em 2020), o tráfego nacional movimentou 7,4 milhões de toneladas de mercadorias (+10,6%, após -10,0% em 2020). Em volume, este transporte correspondeu a 1,8 mil milhões de toneladas-quilómetro (+3,3%; -8,2% em 2020).

Em tráfego internacional foram transportadas 2,3 milhões de toneladas de mercadorias, com um acréscimo de 14,2%, após o decréscimo de 12,5% em 2020. A totalidade do transporte internacional foi realizada de/para Espanha.

A quantidade de mercadorias entradas em território nacional (1,3 milhões de toneladas; -7,4%) continuou a superar as mercadorias saídas (459 mil toneladas; +19,7%), o que resultou numa taxa de cobertura das mercadorias descarregadas pelas carregadas de 36,0%, após 27,8% em 2020.

Em tráfego terceiro, ou seja, mercadorias movimentadas totalmente fora de território nacional, mas sob a responsabilidade de transportadores nacionais, registaram-se 553,1 mil toneladas (+131,1% face a 2020).

Figura 2.1.4.1 >> Mercadorias transportadas por tipo de tráfego, 2011 - 2021



Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Ferroviário

Tendo por base a nomenclatura NST2007, em 2021, o principal grupo de mercadorias transportadas por ferrovia foi o **10** – “Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e equipamento”, com 1,3 milhões de toneladas, o equivalente a 13,4% do total (11,4% em 2020), seguindo-se o grupo **03** – “Produtos não energéticos das indústrias extrativas; turfa; urânio e tório”, com 1,2 milhões de toneladas, (12,0% do total; 9,3% em 2020).

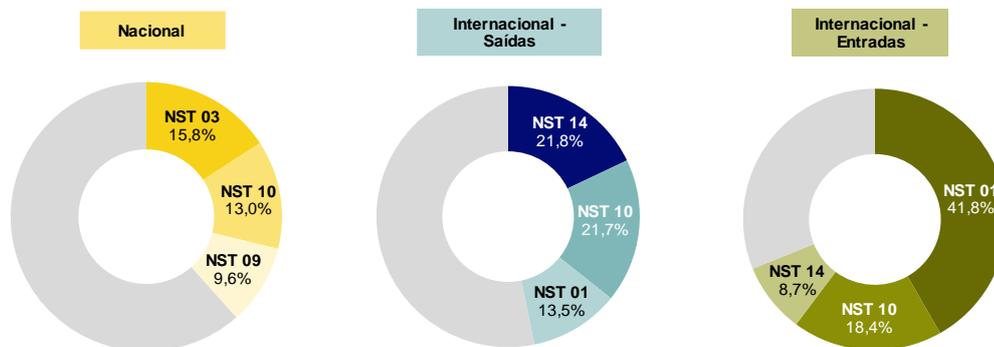
Em território nacional, as principais mercadorias transportadas pertenciam ao grupo **03** - “Produtos não energéticos das indústrias extrativas; turfa; urânio e tório”, com 15,8% do total (12,1% em 2020).

Nas saídas de mercadorias por ferrovia destacam-se os grupos **14** - “Matérias-primas secundárias.; resíduos municipais e outros” - e **10** – “Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e

equipamento”, com 100,3 mil e 99,8 mil toneladas transportadas, respetivamente (21,8% e 21,7% do total, pela mesma ordem).

Nas mercadorias entradas, o grupo **01** – “Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca” foi o mais representado, com 533,2 mil toneladas (41,8% do total, 48,4% em 2020).

**Figura 2.1.4.2 >>Peso das principais categorias de mercadorias (NST 2007), por tipo de tráfego, 2021**



**NST 2007:**

- 01 - Produtos da agricultura, da produção animal, caça e silvicultura; peixe e outros produtos da pesca
- 03 - Produtos não energéticos das indústrias extrativas; turfa; urânio e tório
- 09 - Outros produtos minerais não metálicos
- 10 - Metais de base; produtos metálicos transformados, exc. máquinas e equipamento
- 14 - Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos

Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Ferroviário

O intervalo de distância mais comum no transporte de mercadorias em tráfego nacional situou-se entre 150 e 299 km, situação observada em 47,8% das toneladas (-5,0 p.p. que em 2020) e em 49,4% do total de tkm (-1,8 p.p.). Os percursos inferiores a 150 km concentraram 30,1% (+7,0 p.p.) da tonelagem transportada e 9,1% (+2,0 p.p.) do total em termos de tkm.

As mercadorias transportadas em contentores grandes (20 ou mais pés) pesaram 4,6 milhões de toneladas, o que representou uma diminuição de 6,7% face ao ano anterior (-4,4% em 2020, -1,3% em 2019 e +11,2% em 2018).

### 2.1.5. Consumo energético

Em 2021, foram consumidos 271,5 milhões de kWh de energia elétrica para a realização de transporte ferroviário, o que representou um acréscimo de 5,8% (-11,0% em 2020). De igual modo, o consumo de gasóleo (19,2 milhões de litros) aumentou 6,4%, após uma diminuição de 1,2% em 2020.

### 2.1.6. Pessoal ao serviço

Em 2021, o pessoal ao serviço em empresas ferroviárias atingiu os 7,1 mil trabalhadores (+1,8% que em 2020). O principal aumento de funcionários ocorreu no pessoal das Oficinas (+13,0%), verificando-se o oposto no pessoal afeto às Estações (-14,0%).

A Administração-geral agregou a maioria do pessoal ao serviço (24,7%), seguindo-se o pessoal das Estações (18,2%) e das Oficinas (16,0%).

## 2.2. Metropolitano

### 2.2.1. Infraestrutura

A extensão da rede de metropolitano de Lisboa, Porto e Sul do Tejo (sem sobreposição de troços) não registou alterações em 2021 face ao ano anterior: 44,5 km; 66,7 km; e 11,8 km, respetivamente.

### 2.2.2. Parque ferroviário

O número de veículos de metropolitano ao serviço no conjunto dos três sistemas de metropolitano manteve-se inalterado em 459 unidades em 2021. Assim, ao Metropolitano de Lisboa pertenciam 333 veículos, ao Metro do Porto 102 veículos e ao Metro Sul do Tejo 24 veículos.

### 2.2.3. Transporte de passageiros

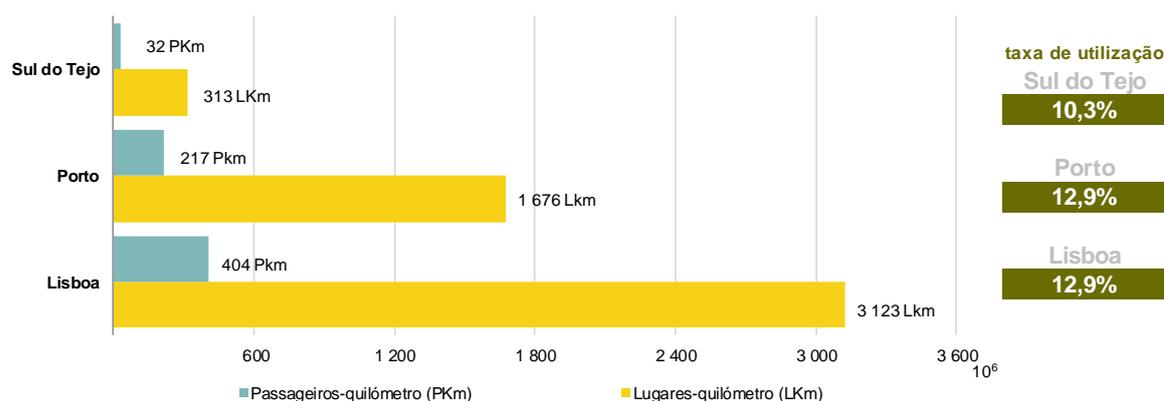
Em 2021, com o prolongamento da situação de pandemia COVID-19, o transporte de passageiros por metropolitano registou uma redução de 2,4% (após -47,8% em 2020), num total de 137,5 milhões de passageiros. Face a 2019, a diminuição no número de passageiros foi de 49,1%.

O Metropolitano de Lisboa foi o único sistema a registar decréscimo (-7,6%, após, -50,5% em 2020), cabendo-lhe o transporte de 83,7 milhões de passageiros. Em 2021, a taxa de utilização neste sistema de metropolitano situou-se em 12,9% (+0,1 p.p. que em 2020), mantendo-se muito abaixo dos registos pré-covid (24,8% em 2019 e 2018).

Em 2021, o Metro do Porto apresentou um aumento de 5,9%, tendo transportado 41,8 milhões passageiros (-44,7% em 2020). A taxa de utilização deste sistema de metropolitano fixou-se também em 12,9% (12,0% em 2020 e 22,0% em 2019).

O Metro Sul do Tejo transportou 12,0 milhões de passageiros e registou um crescimento de 9,9% face a 2020 (-29,8% em 2020 e +26,4% em 2019). A taxa de utilização no Metro Sul do Tejo foi de 10,3%, +0,5 p.p. que em 2020 (12,2% em 2019 e 10,2% em 2018).

Figura 2.2.3.1 >> Oferta e procura por sistema metropolitano, 2021



Fonte: Inquérito ao Transporte por Metropolitano

#### 2.2.4. Consumo energético

Em 2021, os três sistemas de metropolitano realizaram um consumo total de energia elétrica de 152,5 kWh, (-3,7% que em 2020), devido exclusivamente, ao decréscimo de utilização de energia na tração (-7,4%).

No Metro de Lisboa registou-se uma diminuição no consumo de energia elétrica de 12,5% (-11,9% na energia de tração), no Metro do Porto um aumento de 13,0% (+0,7% na tração) e no Metro Sul do Tejo um acréscimo de 1,8% (+3,4% na energia utilizada na tração).

#### 2.2.5. Pessoal ao serviço

Em 2021, as empresas de metropolitano empregavam 2 074 funcionários, o que equivaliu a um aumento de 5,2% face a 2020. O Metro de Lisboa contava com 1516 pessoas ao serviço (+0,2% que em 2020), o Metro do Porto tinha 420 pessoas ao serviço (+26,5%) e o Metro Sul do Tejo empregava 138 funcionários (+8,7%).





## [ TRANSPORTE RODOVIÁRIO ]

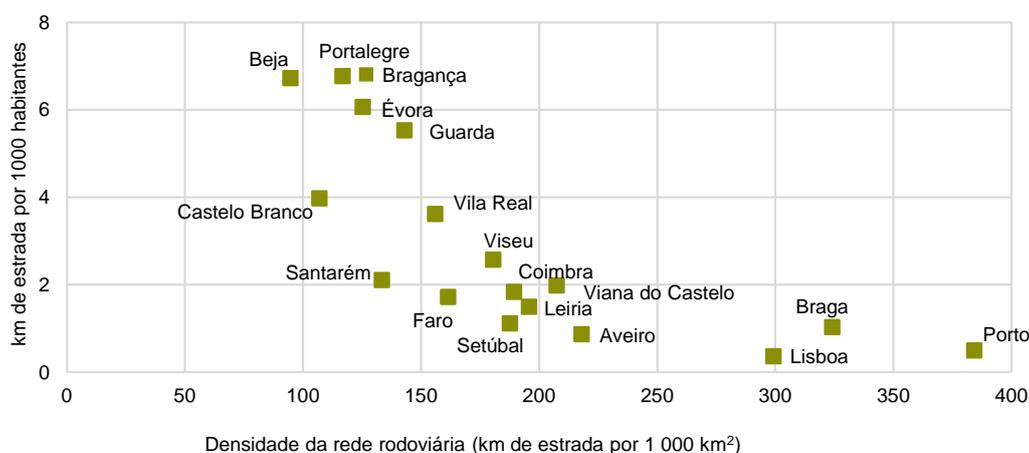
### 3. TRANSPORTE RODOVIÁRIO

#### 3.1. Infraestruturas rodoviárias

##### 3.1.1. Rede rodoviária nacional

Em 2021, a rede rodoviária nacional manteve-se com a mesma dimensão que no ano anterior e totalizou 14 325 quilómetros de extensão. O índice de concentração rodoviária por habitante diminuiu 0,01 Km para 1,45 Km, em virtude do aumento na população. O distrito de Vila Real registou o maior aumento no índice (+3,1%; 3,62 Km) enquanto o distrito de Faro registou a maior redução (-6,2%; 1,72 Km). O distrito de Lisboa manteve-se com o menor índice (0,37 Km; +0,6%) e o distrito de Beja com o maior (6,81 Km; +1,1%).

Figura 3.1.1.1 >> Indicadores de extensão da rede rodoviária nacional, 2021

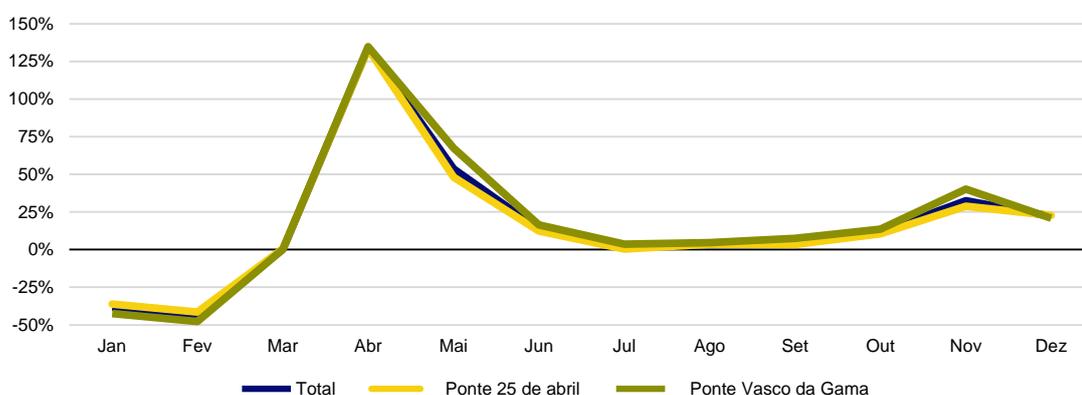


Fonte: IMT, Instituto da Mobilidade e Transportes

##### 3.1.2. Pontes sobre o Tejo

A travessia diária de veículos rodoviários sobre o Tejo aumentou 7,9% para 181,7 mil veículos, em 2021. Este aumento foi ligeiramente superior na Ponte Vasco da Gama (+8,5%; 57,1 mil veículos), apesar desta representar apenas 31,5% do total de tráfego (+0,2 p.p.). Contudo, estes valores estão ainda abaixo dos níveis de 2019: -11,5% na Ponte 25 de Abril e -16,8% na Ponte Vasco da Gama.

Figura 3.1.2.1 >> Taxa de variação mensal do tráfego médio nas pontes sobre o Tejo, 2021



Fonte: IMT, Instituto da Mobilidade e Transportes

A receita cobrada acompanhou o movimento do tráfego e aumentou 7,6%, fixando-se em 75,7 milhões de euros. A Ponte 25 de Abril continuou a gerar a maioria da receita (54,4%; -0,7 p.p.) e arrecadou 41,1 milhões de euros (+6,2%). A receita média por veículo decresceu ligeiramente (-0,3%; 1,14€) apesar do aumento na Ponte Vasco da Gama (+0,7%; 1,66€).

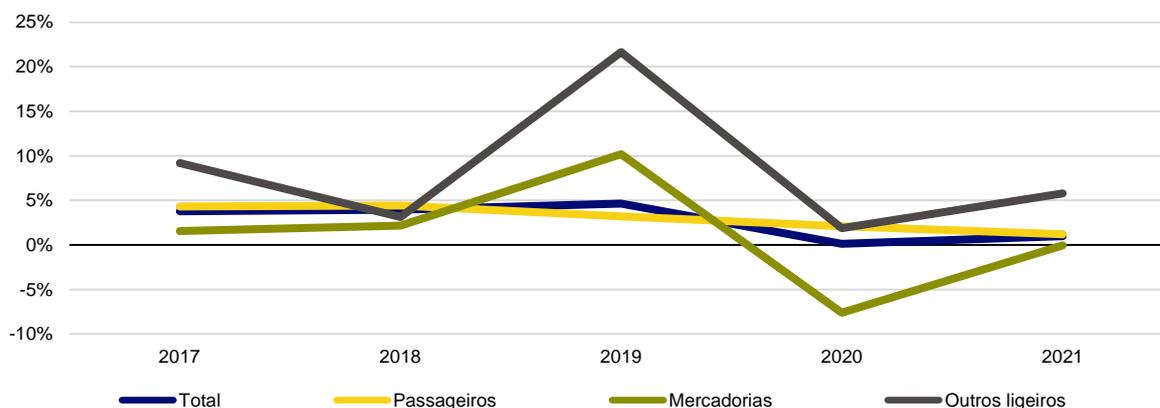
### 3.2. Parque de veículos rodoviários presumivelmente em circulação

O parque de veículos rodoviários motorizados presumivelmente em circulação cresceu ligeiramente em 2021 (+1,0%), num total de 7,1 milhões de veículos. O parque de veículos ligeiros manteve a representatividade face ao ano de 2020 (98,1%).

#### 3.2.1. Veículos ligeiros

O parque de veículos ligeiros cresceu na mesma proporção que o parque global (+1,0%) e totalizou 7,0 milhões de veículos. O parque de veículos ligeiros de mercadorias foi o único a registar um decréscimo no número de unidades (1,29 milhões; -0,05%). A idade média dos veículos (13,8 anos) aumentou 0,3 anos, apesar do aumento menos expressivo da idade dos pesados (13,5 anos; +0,1 anos). Os veículos movidos a gasolina diminuíram em todas as tipologias: -1,0% nos de passageiros; -3,5% nos de mercadorias e -3,0% nos outros ligeiros. Inversamente, os veículos elétricos e híbridos continuaram a apresentar crescimentos assinaláveis: +59,5% nos elétricos puros, +54,1% nos híbridos plug-in e +32,0% nos híbridos não plug-in.

Figura 3.2.1.1 >> Taxa de variação anual do parque de veículos ligeiros, 2017-2021

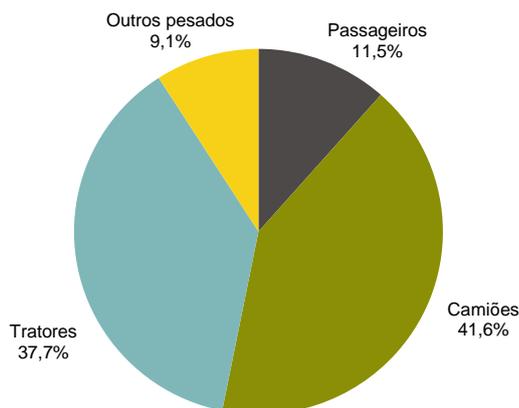


Fonte: IMT, Instituto da Mobilidade e Transportes

#### 3.2.2. Veículos pesados

O parque de veículos pesados registou um crescimento superior ao parque de ligeiros (+1,4%), correspondendo-lhe 134,0 mil veículos. Este crescimento ocorreu em todas as tipologias, com destaque para os pesados de passageiros (+1,8%; 15,5 mil veículos).

Figura 3.2.2.1 >> Distribuição do parque de veículos pesados por tipologia, 2021



Fonte: IMT, Instituto da Mobilidade e Transportes

### 3.3. Veículos matriculados e vendidos

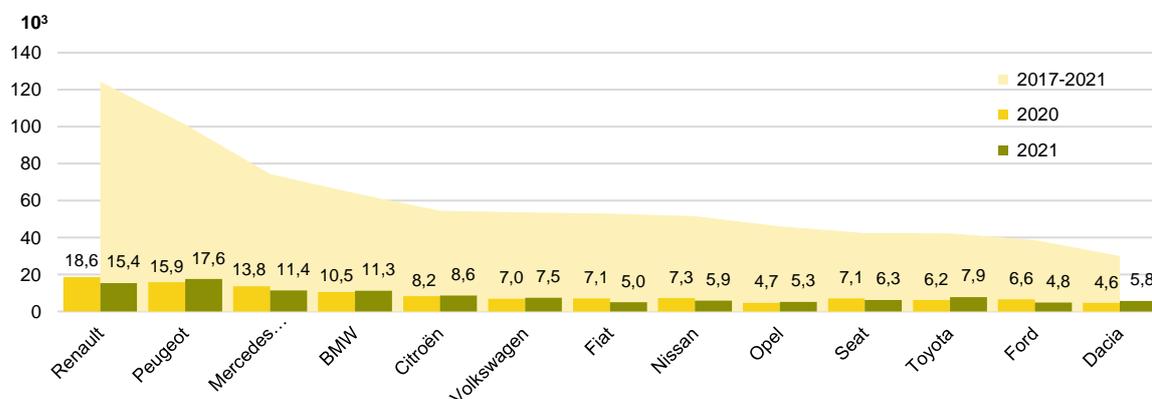
#### 3.3.1. Veículos matriculados

Em 2021, o número de veículos matriculados (301,0 mil) e cancelados (144,0 mil) voltou a aumentar 2,5% e 19,2%, respetivamente. O subconjunto dos veículos ligeiros e pesados representou 80,2% das novas matrículas (241,4 mil) e 95,4% dos cancelamentos (137,4 mil). Os motociclos foram a tipologia com maior aumento nas novas matrículas (+13,6%; 39,2 mil veículos), enquanto os reboques registaram a maior variação nos cancelamentos (+48,4%; 509 unidades).

#### 3.3.2. Vendas de veículos ligeiros de passageiros

De acordo com os resultados disponibilizados pela Associação Automóvel de Portugal (ACAP), a venda de veículos ligeiros de passageiros novos recuperou ligeiramente em 2021 (+0,8%; -35,0% em 2020) e foram comercializadas 146,6 mil viaturas. O segundo trimestre foi o principal trimestre de vendas e representou 34,4% do total de vendas, após em 2020 ter representado apenas 13,5% devido à pandemia. A Peugeot passou a ser a principal marca comercializada com 17,6 mil veículos (12,0%; +1,1%), ultrapassando a Renault em 2,2 mil veículos.

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



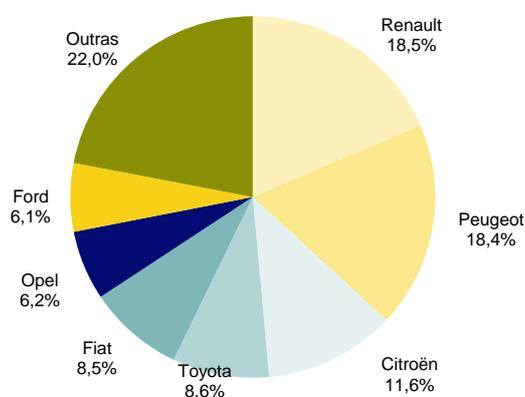
Fonte: ACAP, Associação do Comércio Automóvel de Portugal

A recuperação foi mais elevada nas vendas dos veículos importados usados, com uma variação de +25,0% face a 2020 (-8,6% face a 2019) e foram comercializados 72,6 mil veículos. A Mercedes substituiu a Peugeot como principal marca vendida (10,7 mil veículos contra 10,1) e representou 14,8% do total de vendas.

### 3.3.3. Vendas de veículos comerciais (ligeiros e pesados)

Em 2021, as vendas de veículos comerciais cresceram 6,5% (33,6 mil veículos), após dois anos de decréscimos. A venda de comerciais ligeiros cresceu 4,4% enquanto nos pesados se verificou um aumento mais expressivo: +42,2% nos pesados de passageiros e +18,9% nos pesados de mercadorias. Nos veículos comerciais ligeiros, a Renault superou a Peugeot no número de unidades vendidas (5,34 mil veículos e 5,30 mil, respetivamente).

Figura 3.3.3.1 >> Distribuição das vendas de veículos novos ligeiros de mercadorias por principais marcas, 2021



Fonte: ACAP, Associação do Comércio Automóvel de Portugal

### 3.4. Cartas de condução emitidas

A emissão de cartas de condução aumentou 6,2% em 2021, para 996,0 mil licenças emitidas. Um terço das licenças foram emitidas na DRT de Lisboa e Vale do Tejo (33,4%; -1,8 p.p.). Nos meses de julho e setembro o número de cartas emitidas superou as 100 mil (101,0 e 116,4 mil, respetivamente).

### 3.5. Transporte Rodoviário de Mercadorias

A informação combinada do transporte rodoviário de mercadorias em veículos nacionais - Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias (ITRM)- e estrangeiros -Eurostat- para o ano de 2021 evidenciaram um aumento de 11,2% no peso das mercadorias transportadas para 162,3 milhões de toneladas. Cerca de um terço deste valor (34,1%) foi realizado em veículos por conta própria.

Em volume, medido em toneladas-km (tkm), o crescimento foi mais expressivo (+26,1%) e foram movimentadas 42,0 mil milhões de tkm, 90,1% das quais em veículos por conta de outrem.

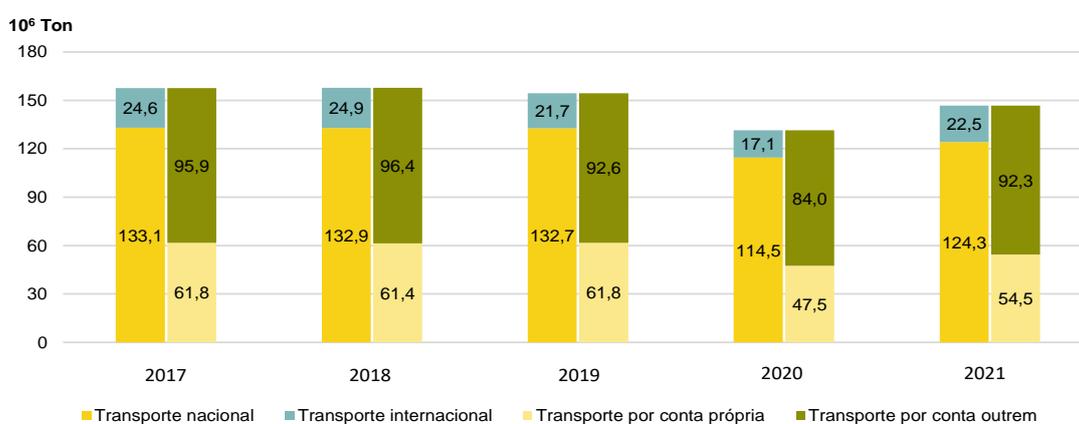
O transporte em veículos nacionais representou 90,4% do peso de mercadorias e 75,7% do volume.

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

Os resultados do Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias (ITRM) para o ano de 2021 revelaram um aumento de 11,5% no peso de mercadorias transportadas (146,7 milhões de toneladas). O transporte nacional (124,3 milhões de toneladas) cresceu 8,5% e representou 84,7% do total (-2,3 p.p.). O transporte em veículos por conta própria aumentou tanto em transporte nacional como internacional: +14,5% e +18,8%, respetivamente. O transporte em veículos por conta de outrem registou um maior acréscimo no transporte internacional (+32,4%).

O forte aumento no transporte internacional (+31,7% em toneladas) elevou o volume de transporte para números superiores a 2019: 32,1 mil milhões de tkm, +31,4% face ao ano anterior e +3,2% face a 2019. Os veículos do parque por conta de outrem representaram 89,4% deste valor (+1,4 p.p.).

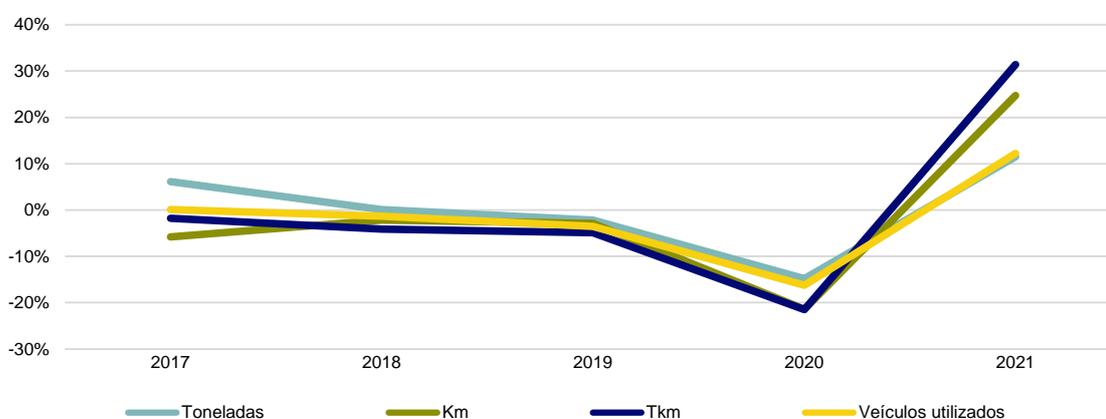
**Figura 3.5.1.1 >> Mercadorias (toneladas) transportadas por tipo de tráfego e tipo de transporte, 2017-2021**



Fonte: INE, ITRM – Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias

A distância percorrida aumentou fortemente em 2021 (+24,8%, -21,4% em 2020) após quatro anos de reduções. Os veículos nacionais percorreram 2,6 mil milhões de quilómetros, dos quais 78,3% (+1,8 p.p.) em veículos articulados. A distância média percorrida por cada tonelada transportada cresceu para 217,1 quilómetros, o valor mais alto deste 2016 (+31,6 Km face a 2020).

**Figura 3.5.1.2 >> Taxas de variação anual dos principais indicadores de transporte rodoviário de mercadorias, 2017-2021**

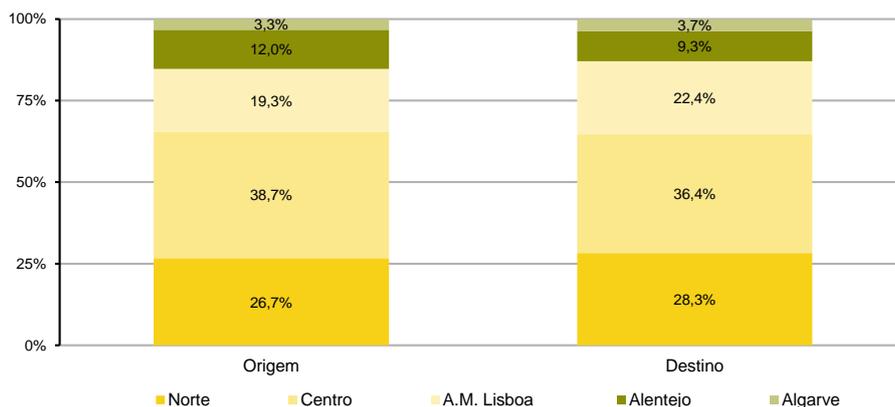


Fonte: INE, ITRM – Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias

### 3.5.2. Transporte nacional de mercadorias

Por regiões NUTS II, apenas o Alentejo registou reduções no peso das mercadorias transportadas, tanto enquanto origem (-6,6%), como enquanto destino (-11,5%). No entanto, manteve-se como a região com o maior superavit entre origem e destino (129,2%; +6,8 p.p.), enquanto a Área Metropolitana de Lisboa passou a registar o maior défice (86,1%; -5,3 p.p.). A região do Algarve foi a que mais cresceu como região de origem (+21,0%) e a região Centro como de destino (+14,8%).

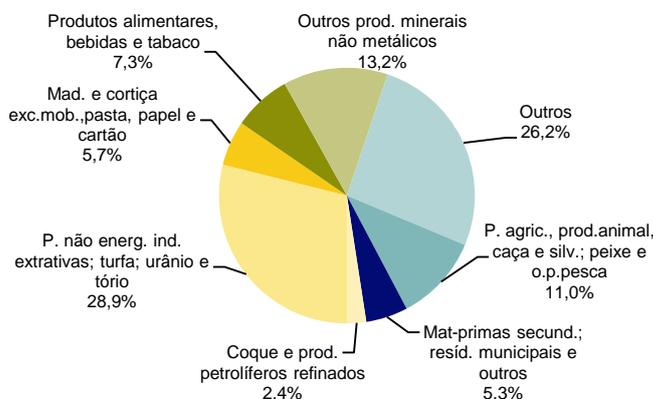
Figura 3.5.2.1 >> Distribuição das mercadorias (toneladas) em tráfego nacional por NUTS II de origem/destino, 2021



Fonte: INE, ITRM – Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias

Os “Produtos não energéticos das indústrias extrativas ...” (grupo 03) mantiveram-se como principal grupo no transporte nacional com uma quota de 28,9%, sendo também o grupo com maior ganho de representatividade (+2,6 p.p.). O grupo “Outros produtos minerais ...” (grupo 09), a par do grupo 03, registou também uma quota superior a 10% (13,2%; -1,1 p.p.). O grupo “Produtos alimentares, bebidas e tabaco” (grupo 04) foi o que mais perdeu representatividade (7,3%; -2,2 p.p.).

Figura 3.5.2.2 >> Distribuição das mercadorias (toneladas) em tráfego nacional por grupos (NST 2007), 2021



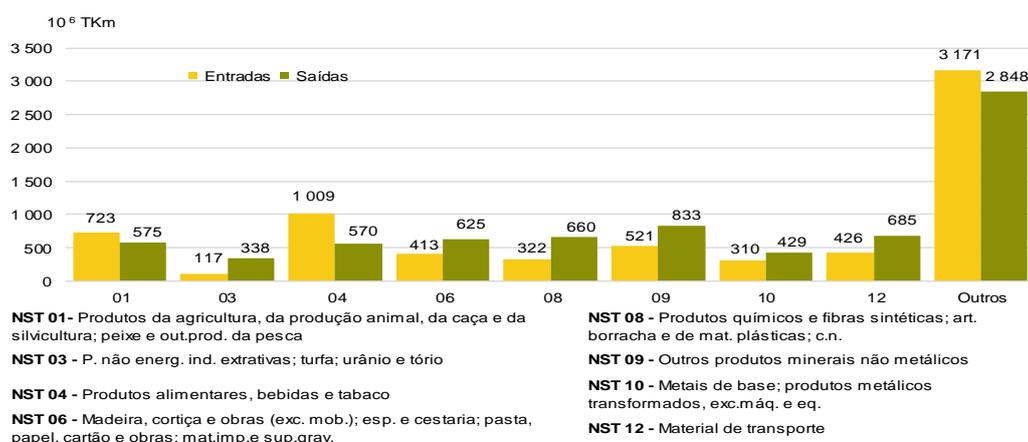
Fonte: INE, ITRM – Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias

### 3.5.3. Transporte internacional de mercadorias

O transporte internacional cresceu acentuadamente tanto em peso (22,5 milhões de toneladas; +31,7%) como em volume (22,7 mil milhões de tkm; +44,9%) após um ano de 2020 de fortes reduções provocadas pela pandemia (-21,5% em toneladas e -24,4% em tkm). O transporte por conta de outrem representou 94,9% (+0,6 p.p.).

O grupo “Outros produtos minerais...” (grupo 09) manteve-se como o grupo mais representado (em termos de toneladas) enquanto mercadorias carregadas (12,3%; +0,8 p.p.) enquanto o grupo “Produtos da agricultura, da produção animal...” (grupo 01) passou a ser o mais representado nas mercadorias descarregadas (13,1%; +1,7 p.p.).

**Figura 3.5.3.1 >> Mercadorias (tkm) em tráfego internacional por grupos NST 2007 e fluxos, 2021**



Fonte: INE, ITRM – Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias

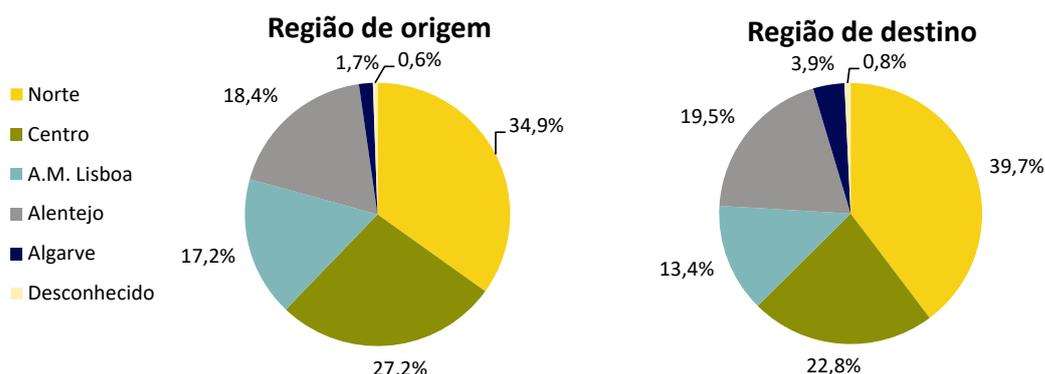
Espanha manteve-se como principal origem e destino das mercadorias por via rodoviária (72,7% e 63,3%, respetivamente), apesar de ter perdido representatividade enquanto origem (-2,0 p.p.). As mercadorias carregadas aumentaram em todas as regiões e as descarregadas apenas diminuíram na região do Alentejo (-3,3%). A região Centro foi a principal região de origem (39,3%; +0,6 p.p.) e de destino (33,3%; +0,8 p.p.).

### 3.5.4. Transporte em veículos estrangeiros

Com base nos resultados dos inquéritos ao transporte de mercadorias dos outros países compilados pelo Eurostat, estima-se que tenham sido transportadas 15,6 milhões de toneladas por veículos estrangeiros em Portugal, o que representou um aumento de 7,7% face ao ano anterior (+1,9% em 2020). Este valor representou 9,6% (-0,3 p.p.) do total de transporte realizado. Em volume, o transporte realizado atingiu 10,2 mil milhões de toneladas-km (+14,1%), o que representou 24,3% (-2,5 p.p.) do total de volume realizado.

O transporte realizado por veículos de matrícula espanhola representou 90,3% (-0,1 p.p.) do total de toneladas transportadas e 67,5% (-3,3 p.p.) do volume de transporte.

Figura 3.5.4.1 >> Distribuição das mercadorias transportadas em veículos estrangeiros por região NUTS II de origem/destino, 2021



Fonte: Eurostat

### 3.6. Transporte Rodoviário de Passageiros

Em 2021, 669 empresas/entidades prestaram serviços de transporte público rodoviário de passageiros em veículos pesados e em Portugal Continental (+39 em comparação com 2020). O número de passageiros transportados aumentou 15,8% face a 2020, para 380,2 milhões de passageiros. Comparativamente a 2019, o número de passageiros diminuiu 32,8%, reflexo das limitações de mobilidade impostas pela pandemia COVID-19.

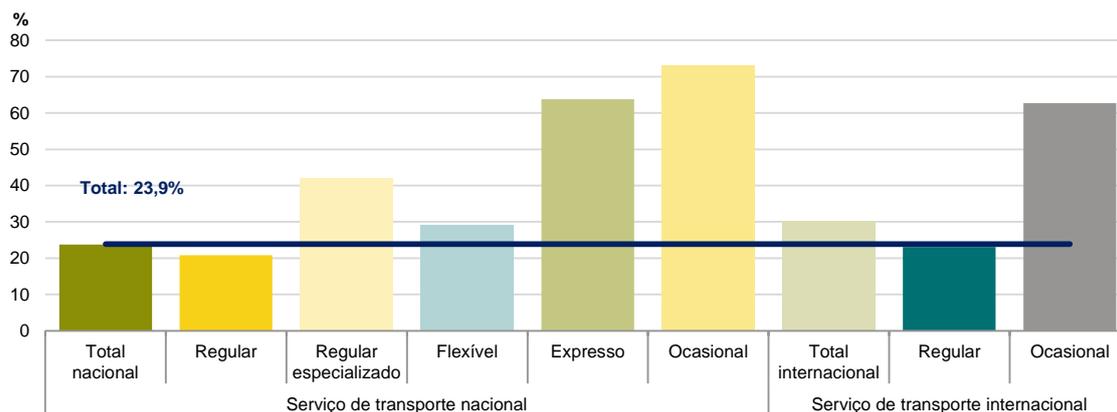
Também em passageiros-km (pkm) e lugares-km (lkm) se registou um aumento face a 2020 (+49,8% e +21,8%), num total de 5,9 mil milhões de pkm e 24,7 mil milhões de lkm, mas abaixo dos níveis de 2019 (-25,7% e -10,2%, respetivamente).

#### 3.6.1. Oferta e utilização

As empresas de transporte rodoviário disponibilizaram 24,7 mil milhões de lugares-km, o que representou um aumento de 21,8% face a 2020. A quase totalidade da capacidade foi disponibilizada em transporte regular (91,6%; -0,8 p.p.), com a oferta em transporte internacional a mais que duplicar (+111,9%).

A procura cresceu mais intensamente (+49,8%), atingindo 5,9 mil milhões de pkm, dos quais 79,8% foram em transporte regular. O coeficiente de utilização subiu para 23,9%, mais 4,5 p.p. que em 2020, mas menos 5,0 p.p. que em 2019. O transporte regular registou o coeficiente mais baixo (13,8%), enquanto o transporte ocasional registou o coeficiente mais elevado (73,2%).

Figura 3.6.1.1 >> Coeficiente de utilização por tipo de serviço, 2021

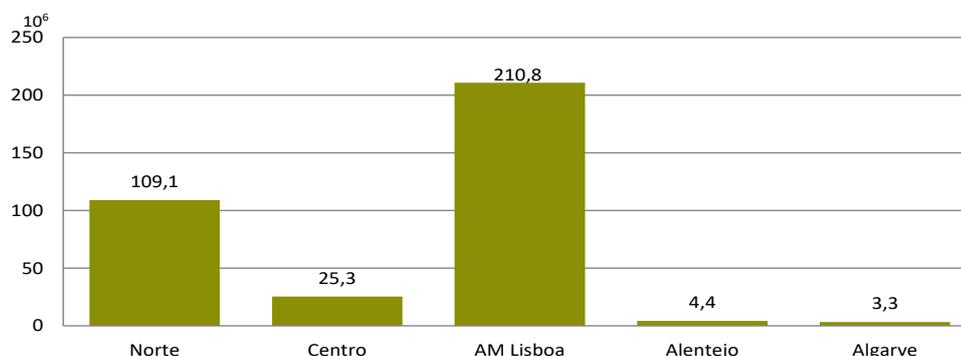


Fonte: INE, ITRP – Inquérito ao Transporte Rodoviário de Passageiros

### 3.6.2. Transporte nacional

Em transporte nacional regular foram transportados 372,4 milhões de passageiros (98,1% do total) em 17,2 milhões de serviços. Um terço das viagens tiveram origem na região Norte (33,4%) e corresponderam a 5,8 milhões de serviços e 109,1 milhões de passageiros (30,9%). A região da Área Metropolitana de Lisboa foi a principal região de origem, com 49,1% do total de serviços (8,5 milhões) e 59,7% do número de passageiros (210,8 milhões). A região do Algarve registou o maior coeficiente de utilização (21,7%) enquanto o menor foi observado no Alentejo (8,3%).

Figura 3.6.2.1 >> Número de passageiros em transporte nacional por NUTS II de origem, 2021

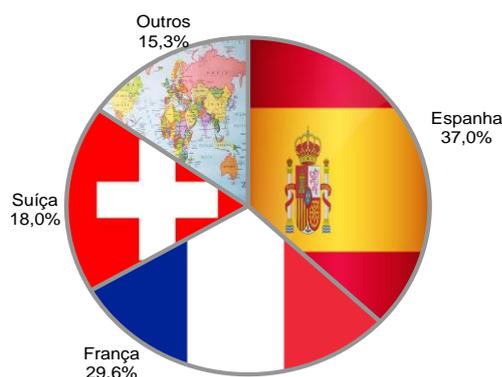


Fonte: INE, ITRP – Inquérito ao Transporte Rodoviário de Passageiros

### 3.6.3. Transporte internacional

Com menores limitações no atravessamento de fronteiras, o transporte internacional de passageiros cresceu 149,4% em número de passageiros para 454,4 mil passageiros. Espanha continuou a ser o país com maior movimentação de passageiros com 168,4 mil passageiros (37,0%), seguido pela França (29,6%).

Figura 3.6.3.1 >> Distribuição dos passageiros transportados por países de origem/destino, 2021



Fonte: INE, ITRP – Inquérito ao Transporte Rodoviário de Passageiros

### 3.7. Consumo de combustíveis e energia

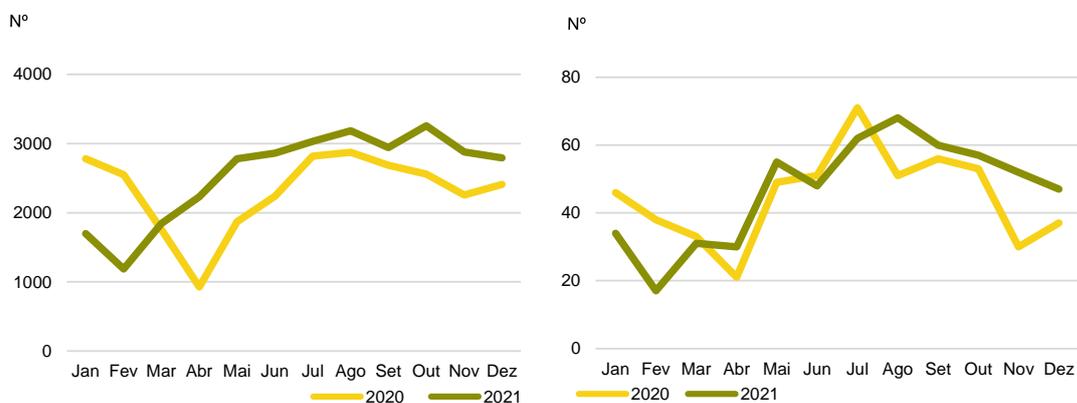
De acordo com a informação disponibilizada pela DGEG, o consumo de combustíveis e energia no transporte rodoviário voltou a aumentar, em 2021, e atingiu 5,3 milhões de TEP (toneladas equivalentes de petróleo). O gasóleo manteve-se como principal fonte de energia com 4,2 milhões de TEP (+8,2%), apesar de ter perdido representatividade (78,9%; -0,3 p.p.). Os crescimentos mais acentuados verificaram-se ao nível da eletricidade (+69,1%) e do gás natural (+55,5%), embora apenas representem 0,5% do total de TEP consumidas.

### 3.8. Acidentes de viação

A informação sobre acidentes disponibilizada pela ANSR revelou um aumento de 10,7% no número de acidentes com vítimas para 30,7 mil sinistros. Também o número de mortos aumentou, mas em menor grau: 561 vítimas (+4,7%). O número de feridos cresceu 12,0% (-28,3% em 2020).

No Continente, o aumento foi ligeiramente menor: +10,2% nos acidentes com vítimas, +4,5% nas vítimas mortais e +11,6% nos feridos. Devido aos efeitos da pandemia, o primeiro trimestre registou apenas 15,2% do total de acidentes e fevereiro foi o mês com menor número de vítimas mortais (14). Inversamente, o mês de agosto foi o mais letal (67 mortos) e o mês de outubro foi o que registou o maior número de acidentes com vítimas (3,1 mil).

Figura 3.8.0.1 >> Acidentes de viação e vítimas a 30 dias, 2021



Fonte: ANSR, Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária

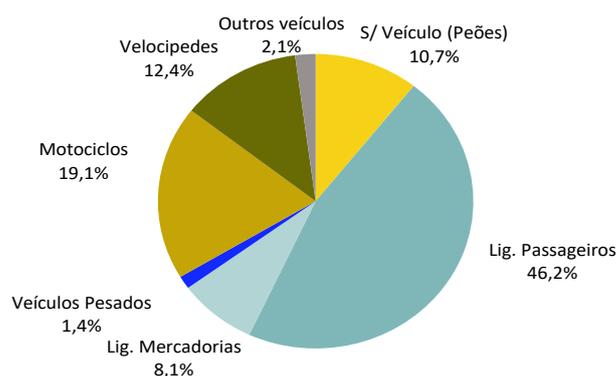
Por regiões NUTS II, verificaram-se aumentos no número de acidentes em todas as regiões, destacando-se a Área Metropolitana de Lisboa com o maior aumento (+11,0%; 7,7 mil acidentes). O número de mortos diminuiu significativamente na região do Alentejo (-16,8%) e, em sentido contrário, subiu de forma expressiva na região Norte (+25,0%).

Nas regiões autónomas, o número de acidentes aumentou de forma significativa: +19,8% na R.A. Açores e +20,9% na R.A. Madeira. Apesar disso, o número de mortos na R.A. Açores, manteve-se inalterado.

### 3.8.1. Caracterização dos acidentes

O número de acidentes por colisão de veículos foi o que mais cresceu em 2021 (+14,7%) e representou mais de metade dos acidentes registados (52,8%; +1,8 p.p.). O número de vítimas do género feminino aumentou 15,0%, sendo que as vítimas mortais deste género aumentaram 20,2%. Ainda assim, o maior número de vítimas (62,4%) e de mortos (78,9%) foram do género masculino. Cresceram o número de vítimas em todos os escalões etários, mais acentuadamente no escalão entre os 30-34 anos (+19,4%, valor idêntico entre o género masculino e feminino). Apesar disso, o número de mortos diminuiu neste escalão (-11,1%). Mais de metade das vítimas mortais (52,8%; +3,3 p.p.) tinham mais de 50 anos.

Figura 3.8.1.1 >> Distribuição das vítimas totais por tipo de veículo, 2021



Fonte: ANSR, Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária



## [ TRANSPORTE MARÍTIMO E FLUVIAL ]

## 4. TRANSPORTE MARÍTIMO E FLUVIAL

### 4.1. Transporte Marítimo

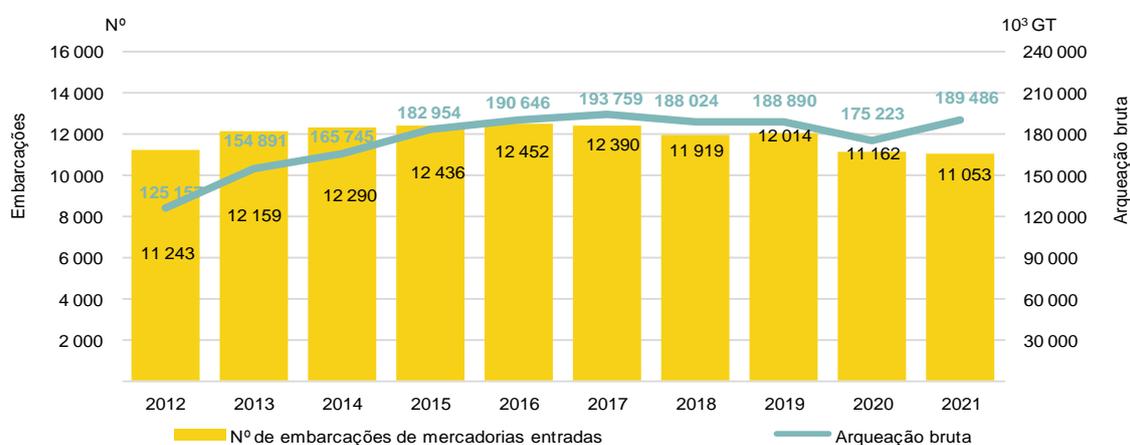
Em 2021, entraram nos portos nacionais 12,2 mil embarcações (+1,3% face a 2020), movimentando uma arqueação bruta (GT) total de 189,5 milhões (-0,1%).

O movimento de mercadorias nos portos marítimos nacionais atingiu 83,1 milhões de toneladas, aumentando 4,7% e contrariando os decréscimos registados em 2020 (-7,0%), 2019 (-5,6%) e 2018 (-3,2%).

#### 4.1.1. Embarcações entradas e arqueação bruta

Nos portos nacionais entraram 11 053 embarcações de mercadorias (-1,0% face ao ano anterior), correspondendo a uma arqueação bruta de 164,9 milhões de GT (-5,9%).

Figura 4.1.1.1 >> Embarcações de mercadorias entradas nos portos nacionais

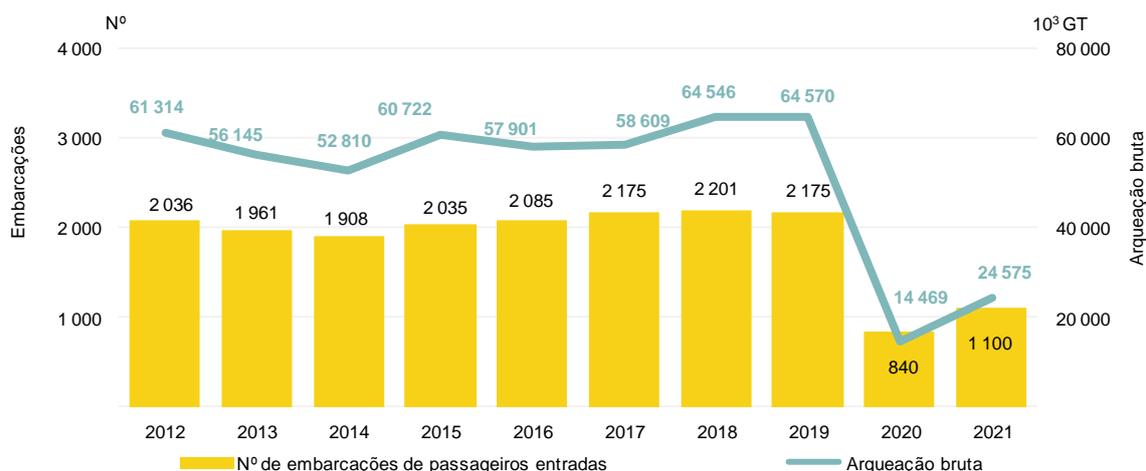


Nota: Ano 2021 - Dados provisórios para o porto de Lisboa

Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

Em 2021, entraram 1 100 embarcações de passageiros (+31,0% face a 2020), com uma arqueação bruta de 24,6 milhões de GT das quais 369 foram navios de cruzeiro, correspondendo a um aumento de 126,4% (-82,2% no ano anterior), decréscimo que refletiu as 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 em 2020.

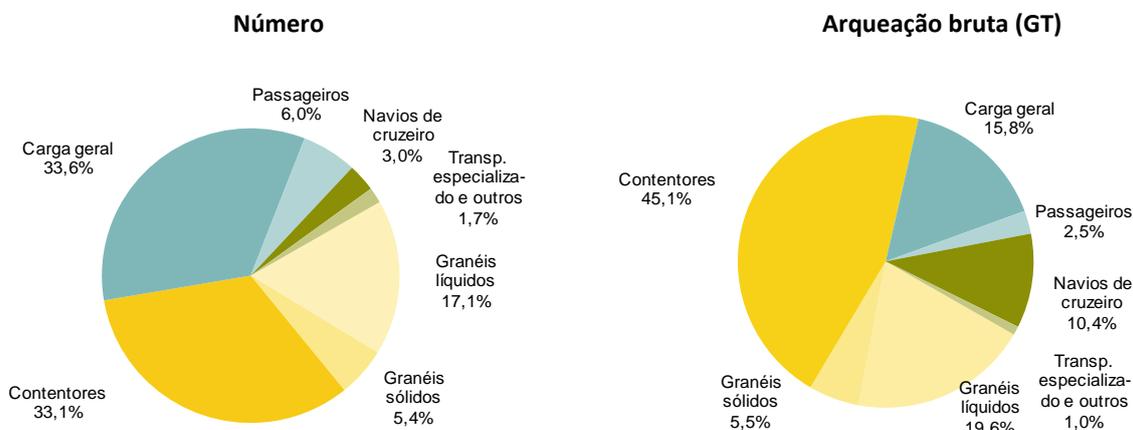
Figura 4.1.1.2 >> Embarcações de passageiros entradas nos portos nacionais



**Nota:** Ano 2021 - Dados provisórios para o porto de Lisboa  
**Fonte:** INE, Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

Os navios porta-contentores movimentaram 45,1% do total de arqueação bruta (GT) dos navios entrados nos portos nacionais (50,4% em 2020), seguidos pelos navios de granéis líquidos (19,6%; 20,0% no ano anterior), e pelos navios de carga geral (15,8%; 11,1% em 2020). Os navios de cruzeiro e os navios de passageiros representaram, respetivamente, 10,4% e 2,5% do total (5,3% e 2,4% pela mesma ordem, em 2020).

Figura 4.1.1.3 >> Distribuição das embarcações entradas nos portos por tipo de embarcação, 2021



**Nota:** Dados provisórios para o porto de Lisboa  
**Fonte:** INE, Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

Em Leixões deram entrada 19,5% da totalidade de navios, em Sines 15,9% e em Lisboa 13,3%, com uma arqueação bruta de 14,2%, 43,2% e 13,1% do total, respetivamente.

Nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira deram entrada 17,9% e 8,5% do número total de embarcações entradas, correspondendo a 6,6% e 8,2% da arqueação bruta total, respetivamente.

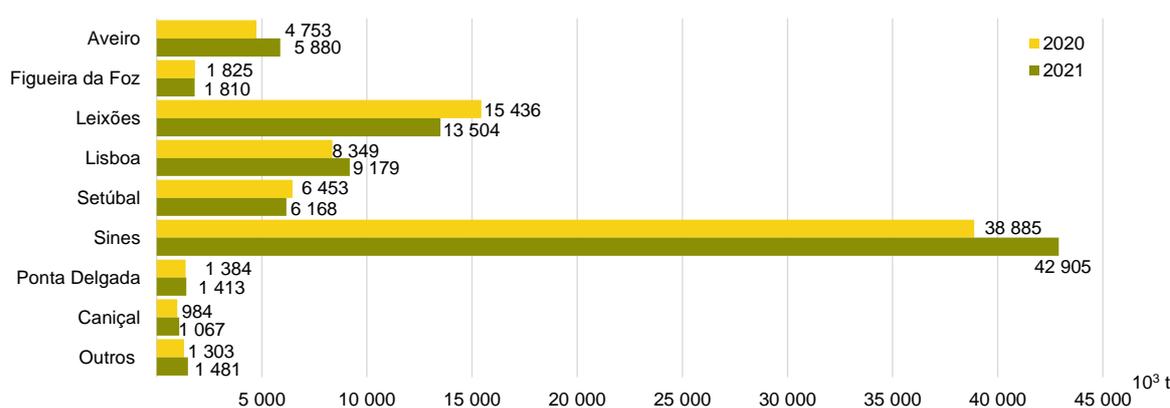
#### 4.1.2. Movimento de mercadorias nos portos

A totalidade dos portos marítimos nacionais registou um movimento de 83,1 milhões de toneladas de mercadorias, um aumento de 4,7%, contrariando as reduções de 7,0%, 5,6% e 3,2% registadas em 2020, 2019 e 2018, respetivamente, repartido por 33,1 milhões de toneladas carregadas (+3,2%; -1,4% em 2020) e 50,0 milhões de toneladas descarregadas (+5,6%; -10,4% no ano anterior).

O porto de Sines, com 42,9 milhões de toneladas movimentadas, registou um aumento de 10,3%, face a 2020, voltando a aumentar o seu peso no total em 2,6 p.p., mantendo-se como o porto com maior representatividade com 51,6% do total nacional. Leixões (16,3% do total) e Lisboa (10,7%), tiveram evoluções contrárias no movimento de mercadorias registado (-12,5% e +6,0%, respetivamente).

A R.A. dos Açores registou uma subida de 6,7% na tonelagem de mercadorias movimentadas, atingindo os 2,4 milhões de toneladas, repartidas por 631,5 mil toneladas carregadas (+10,2%) e 1,7 milhões de toneladas descarregadas (+5,4%). Na R.A. da Madeira o movimento de mercadorias aumentou 7,8%, totalizando 1,2 milhões de toneladas, repartidas em 145,2 mil toneladas carregadas (+9,2%) e 1,0 milhão de toneladas descarregadas (+7,6%).

Figura 4.1.2.1 >> Mercadorias movimentadas nos portos



Nota: Ano 2021 - Dados provisórios para o porto de Lisboa

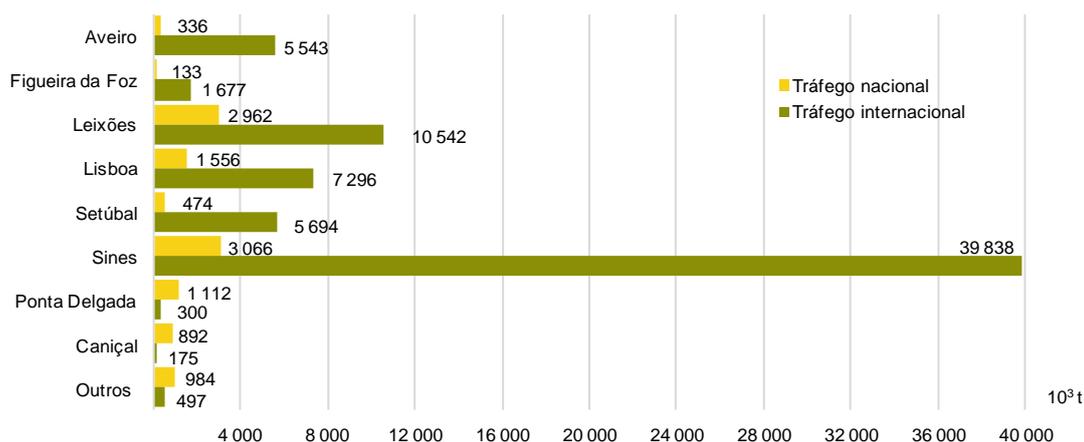
Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

#### 4.1.3. Tipo de tráfego e fluxos

Os portos nacionais registaram 71,6 milhões de toneladas em tráfego internacional (+4,8%, após -6,1% em 2020), atingindo 86,1% do total, desdobradas entre 27,4 milhões de toneladas carregadas (+3,1%) e 44,2 milhões de toneladas descarregadas (+5,9%).

O porto de Sines movimentou 39,8 milhões de toneladas de mercadorias em tráfego internacional representando 55,7% do total, seguido de Leixões com 10,5 milhões de toneladas (14,7% do total) e Lisboa com 7,3 milhões de toneladas (10,2% do total), correspondendo a variações de +11,4%, -17,2% e +9,3%, respetivamente.

Figura 4.1.3.1 &gt;&gt; Mercadorias movimentadas nos portos por tipo de tráfego, 2021



Nota: Dados provisórios para o porto de Lisboa

Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

### Principais países de destino

Foram carregadas 14,8 milhões de toneladas de mercadorias com destino à Europa (54,2% do total), sendo que 38,0% do total foi destinada à União Europeia (UE).

Na União Europeia, a Espanha com 3,1 milhões de toneladas (+4,9%), foi o principal destino das mercadorias carregadas (11,2% do total) seguindo-se os Países Baixos com 3,0 milhões de toneladas (+5,2%) e uma quota de 10,8% e a Bélgica 1,1 milhões de toneladas (4,1% do total).

Na Europa Extra-UE destacaram-se o Reino Unido que atingiu as 2,3 milhões de toneladas (+0,5%) que corresponderam a um peso de 8,6% do total, e Gibraltar com 1,0 milhão de toneladas equivalente a 3,8% do total.

O continente americano foi destino de 7,2 milhões de toneladas de mercadorias carregadas (+9,5% face ao ano anterior e atingindo um peso de 26,4% do total), das quais 3,7 milhões destinaram-se aos E.U.A. (+2,8%), correspondendo a 13,5% do total das mercadorias carregadas.

Com destino a África foram carregadas 3,8 milhões de toneladas, atingindo 14,0% do total de mercadorias carregadas, destacando-se Marrocos com 1,4 milhões de toneladas e 5,1% do total, a África do Sul (602,2 mil toneladas; 2,2% do total) e Cabo Verde (587,9 mil toneladas; 2,1% do total).

A Ásia foi o destino de 1,3 milhões de toneladas de mercadorias (+6,5% e um peso de 4,7% do total), sendo a China (401,4 mil toneladas) e Singapura (361,1 mil toneladas) os principais destinos com quotas de 1,5% e 1,3%, respetivamente.

### Principais países de origem

Deram entrada nos portos nacionais 44,2 milhões de toneladas de mercadorias provenientes do estrangeiro (+5,9% face a 2020).

Com origem na Europa, foram desembarcadas 21,7 milhões de toneladas de mercadorias (+6,7%), correspondente a 49,1% do total, das quais 14,4 milhões chegaram da União Europeia (+9,5%; quota de 32,6% do total). Na UE destacaram-se a Espanha (4,8 milhões de toneladas) com 10,9% do total, os Países Baixos (3,1 milhões de toneladas, 7,1% do total) e França (1,5 milhões de toneladas, 3,4% do total).

Na Europa Extra-UE, destacaram-se a Turquia com 3,3 milhões de toneladas correspondendo a 7,5% do total e a Rússia (1,5 milhões de toneladas; 3,3% do total).

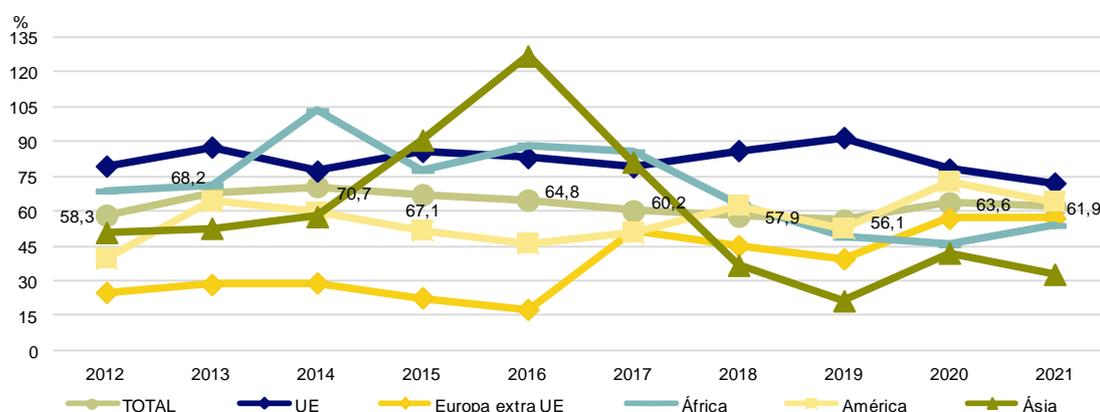
Com proveniência da América, chegaram aos portos nacionais 11,3 milhões de toneladas (+24,0% face a 2020; 25,5% do total), sendo de destacar o Brasil com 6,3 milhões (14,3% do total) e os E.U.A. (3,2 milhões; 7,2% do total).

De África, foram descarregadas 7,1 milhões de toneladas de mercadorias, representando 16,1% da tonelagem total, das quais 4,1 milhões tiveram origem na Nigéria (9,2% do total) e 760,5 mil em Marrocos (1,7%).

A Ásia foi a origem de 3,9 milhões de toneladas (8,9% do total), destacando-se a Índia (874,6 mil toneladas; 2,0% do total) e a China (741,1 mil toneladas; 1,7% do total).

O rácio de mercadorias carregadas/descarregadas situou-se em 61,9%, diminuindo 1,7 p.p. face a 2020.

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



Nota: Ano 2021 – Dados provisórios para o porto de Lisboa

Fonte: INE, Inquérito Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

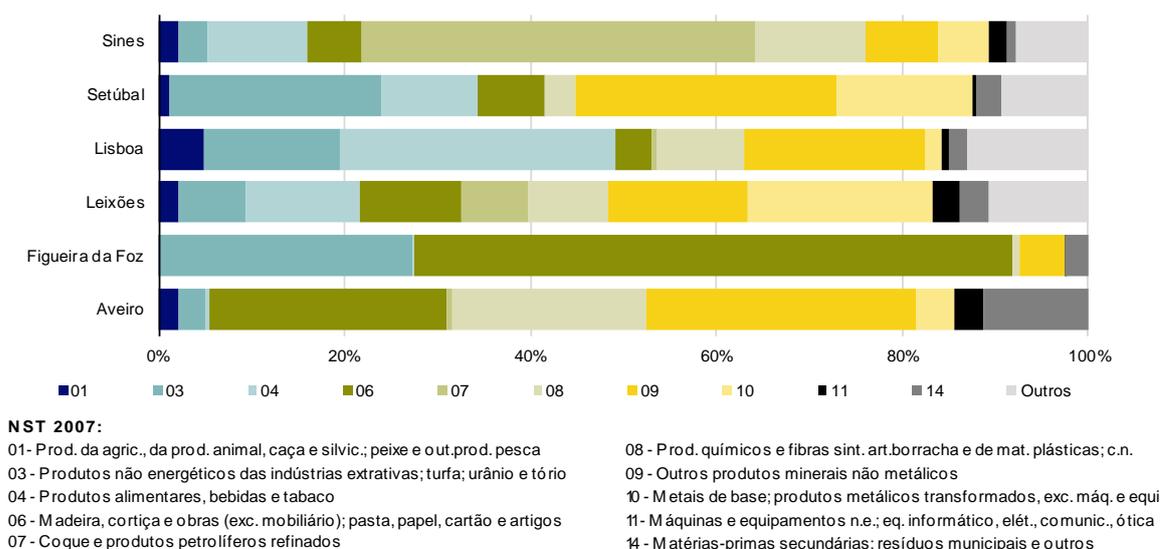
#### 4.1.4. Principais grupos de mercadorias

##### Mercadorias carregadas

No ano de 2021 foram carregadas 33,1 milhões de toneladas de mercadorias nos portos nacionais, correspondendo a um aumento de 3,2% face a 2020.

O grupo 07- “Coque e produtos petrolíferos”, registou uma redução de 0,7% face a 2020, mantendo-se como o mais representativo, atingindo 24,3% do total, seguido do grupo 09- “Outros produtos minerais não metálicos”, que apresentou um aumento de 14,0% face ao ano anterior, e representou 13,0% do total de mercadorias carregadas.

Figura 4.1.4.1 >> Mercadorias carregadas nos principais portos por grupos de mercadorias, 2021



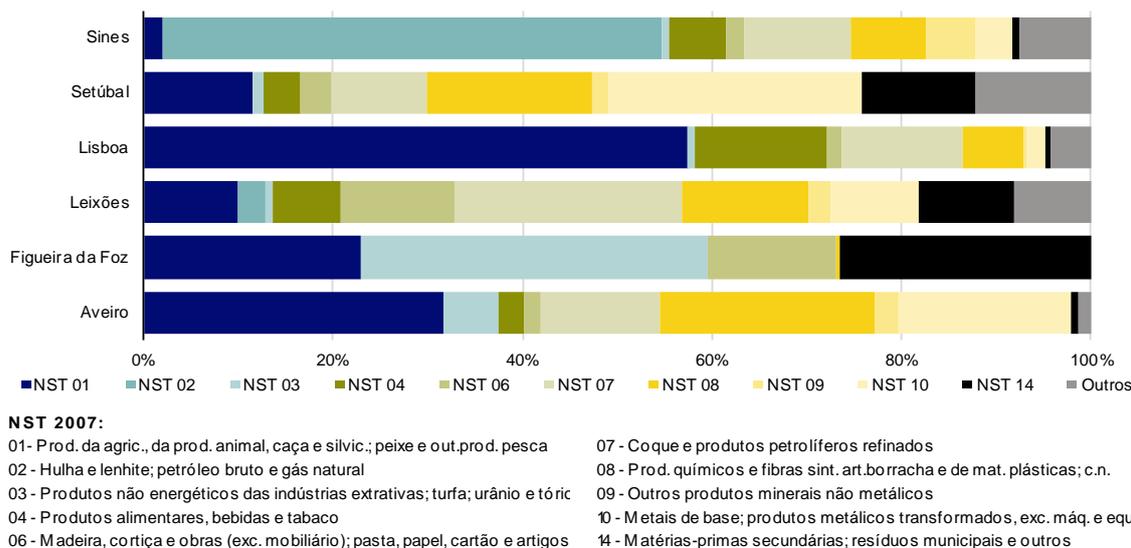
**Nota:** Dados provisórios para o porto de Lisboa  
**Fonte:** INE, Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

**Mercadorias descarregadas**

Foram descarregadas 50,0 milhões de toneladas de mercadorias nos portos nacionais, correspondendo a uma diminuição de 5,6% 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” (-10,3% face a 2020) e 07 – “Coque e produtos petrolíferos refinados” (+17,4% face a 2020) a representarem respetivamente 26,9% e 13,7% do total.

Figura 4.1.4.2 >> Mercadorias descarregadas nos principais portos por grupos de mercadorias, 2021



**Nota:** Dados provisórios para o porto de Lisboa  
**Fonte:** INE, Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

## Mercadorias perigosas

Considerando a classificação de mercadorias perigosas “IMDG - International Maritime Dangerous Goods”, movimentaram-se 31,3 milhões de toneladas deste tipo de mercadorias (-1,5%; -13,7% em 2020).

As “matérias líquidas inflamáveis” aumentaram 0,6% face a 2020, tendo-se mantido como predominantes correspondendo a 76,4% do total, seguidas pelos “gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão” (+1,6% face a 2020) que atingiram 17,8% do total e das “Matérias sujeitas a inflamação espontânea” (+25,3% face a 2020) com 1,5% do movimento total.

O movimento de desembarque representou 71,3% do movimento total de mercadorias perigosas mantendo o peso relativo do ano anterior.

### 4.1.5. Modo de acondicionamento

O movimento de granéis líquidos alcançou as 30,6 milhões de toneladas (-0,4% face a 2020) representando 36,8% do movimento total, seguidos pela carga contentorizada (30,5 milhões de toneladas; +9,2% que no ano anterior) que atingiu 36,7% do total movimentado (+1,5 p.p.).

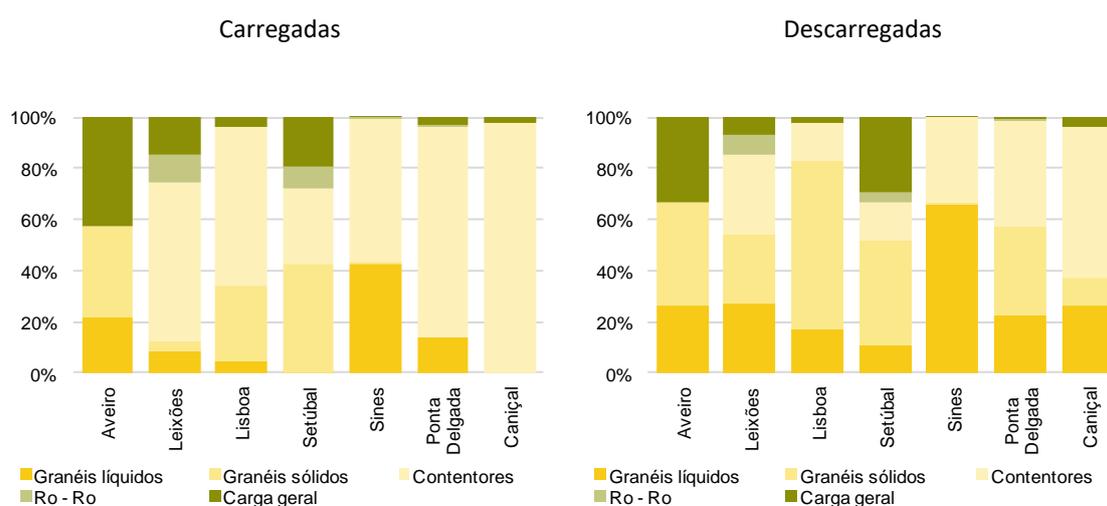
Os granéis sólidos registaram uma diminuição de 2,0%, alcançando os 14,0 milhões de toneladas e um peso relativo de 16,8%.

O porto de Sines foi responsável por 79,1% do movimento total de granéis líquidos e por 60,2% do total de carga contentorizada.

No porto de Leixões foram movimentadas 20,4% do total de mercadorias em carga geral, 18,8% do total de carga contentorizada e 18,1% do total de granéis sólidos, enquanto Lisboa movimentou 33,3% do total de granéis sólidos.

O porto de Setúbal destacou-se no movimento em *roll on-roll off* com autopropulsão (76,5% do total nacional), enquanto o porto de Aveiro foi responsável pelo movimento de 33,0% do total da carga geral.

Figura 4.1.5.1 >> Movimento de mercadorias por tipo de acondicionamento, 2021



Nota: Dados provisórios para o porto de Lisboa

Fonte: INE, Inquérito Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

#### 4.1.6. Passageiros em navios de cruzeiro

Registaram-se 264,3 mil passageiros em navios de cruzeiro resultado do aumento de 17,9% face a 2020 (-84,0% em 2020). Os passageiros em trânsito, com ou sem saída para terra (234,7 mil passageiros) registaram um acréscimo de 10,3%, enquanto os passageiros embarcados (14,0 mil passageiros) e desembarcados (15,5 mil passageiros) cresceram 169,5% e 159,4%, respetivamente.

Em 2021, Lisboa foi o porto com maior movimento, apresentando um aumento de 138,8% e alcançando os 124,9 mil passageiros movimentados (47,3% do total), seguido pelo porto do Funchal (-24,7% relativamente a 2020) com 114,8 mil passageiros movimentados (43,4% do total).

## 4.2. Transporte Fluvial

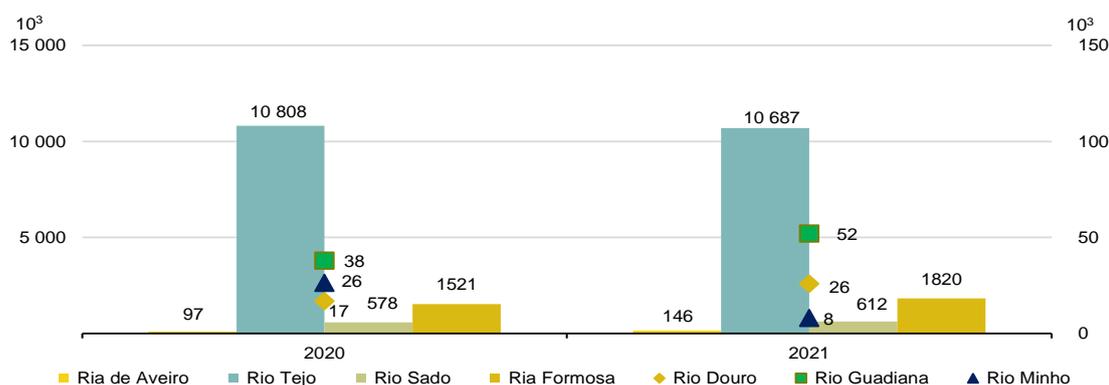
Nas vias navegáveis interiores de Portugal, os serviços de travessias regulares (nacionais e internacionais) asseguraram o transporte de 13,4 milhões de passageiros, aumentando em 2,0% face ao ano anterior (-42,8% em 2020, +6,7% em 2019).

O transporte internacional de passageiros (rios Minho e Guadiana) correspondeu a 0,4% do total (-0,1 p.p. que em 2020).

Foram transportados 282,8 mil veículos (+3,2%; -28,0% em 2020 e +7,3% em 2019), repartidos por 240,1 mil veículos ligeiros e pesados e 42,6 mil motocicletas e velocípedes, tendo-se registado aumentos de 1,3% e 15,6%, respetivamente.

O rio Tejo foi atravessado por 10,7 milhões passageiros (-1,1%), representando 80,1% do total do transporte fluvial. As ligações “Terreiro do Paço - Barreiro” e “Cais do Sodré - Cacilhas” representaram, respetivamente 54,0% e 33,9% do total de carreiras do Tejo.

Figura 4.2.0.1 >> Movimento de passageiros por travessia

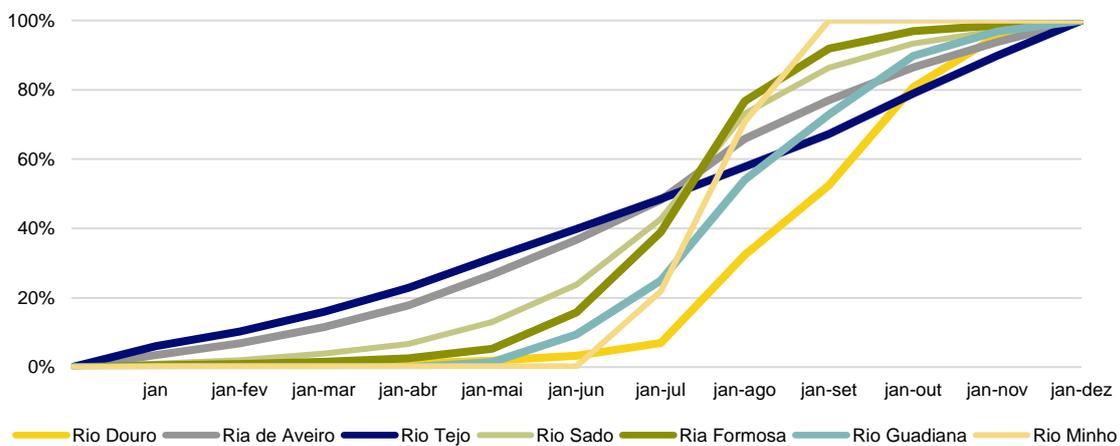


Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Fluvial

A ria Formosa foi atravessada por 1,8 milhões de passageiros (+19,7%; -33,5% em 2020) dos quais 76,2% foram registados nos meses de verão (julho, agosto e setembro). Também o rio Sado e a ria de Aveiro registaram aumentos (+5,9% e +50,5%, respetivamente, após -19,2% e -40,6% no ano anterior, pela mesma ordem).

As travessias internacionais registaram comportamentos inversos, com a do rio Guadiana (travessia V. Real de Santo António – Ayamonte) a aumentar 37,4% e a do rio Minho (travessia Caminha – La Guardia) a diminuir 71,4%.

**Figura 4.2.0.2 >> Transporte fluvial de passageiros acumulado nos meses do ano, 2021**



Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Fluvial



## [ TRANSPORTE AÉREO ]

## 5. TRANSPORTE AÉREO

Este capítulo subdivide-se em três áreas, designadamente: empresas nacionais de transporte aéreo, infraestruturas aeroportuárias nacionais e tráfego comercial associado, e navegação aérea. A informação associada às empresas de transporte aéreo corresponde à informação prestada pelas empresas de transporte aéreo licenciadas em Portugal, podendo operar em Portugal e/ou no estrangeiro. A informação sobre infraestruturas aeroportuárias nacionais e tráfego comercial está relacionada com os vários aeroportos e aeródromos nacionais e as companhias nacionais e estrangeiras que aterram ou descolam aeronaves nestas infraestruturas. Por fim, a navegação aérea corresponde a informação disponibilizada pela NAV Portugal.

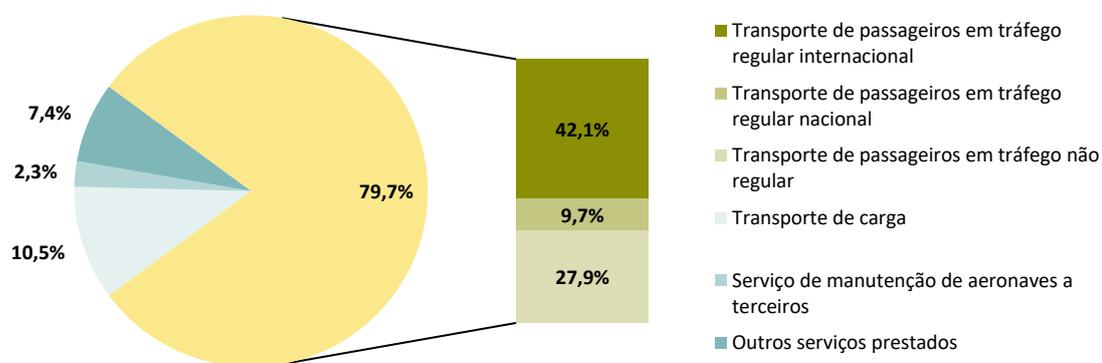
### 5.1. Empresas nacionais de transporte aéreo

#### 5.1.1. Indicadores gerais

Em 2021, o volume de negócios (VVN) registado pelas empresas de transporte aéreo comercial certificadas em Portugal correspondeu a 2,4 mil milhões de euros, um aumento de 29,9% face a 2020. O valor acrescentado bruto (VAB) foi de 125,3 milhões de euros (-305,3 milhões de euros em 2020). O total de investimento bruto diminuiu 30,3% face ao ano anterior, tendo o investimento em material de voo registado um decréscimo mais acentuado (-45,9%).

Os serviços de transporte de passageiros e carga contribuíram para 90,2% do total do VVN em 2021 (87,5% em 2020), tendo o tráfego regular aumentado a sua expressão (68,7% face a 67,2% em 2020).

Figura 5.1.1.1 >> Distribuição do Volume de negócios das empresas nacionais de transporte aéreo por tipo de atividade, 2021



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

Em 31 de dezembro de 2021, o pessoal ao serviço nas empresas nacionais de transporte aéreo totalizava 11,0 mil efetivos, correspondendo a um decréscimo de 11,7% face a 2020 (-12,4% no ano anterior). Esta diminuição foi transversal, quer no pessoal ao serviço afeto à navegação (-10,8%), quer no pessoal de terra (-12,8%). O peso do pessoal de navegação manteve-se próximo ao do ano anterior (cerca de 54% do total).

### 5.1.2. Frota e consumo de combustíveis

A frota ao serviço dos operadores aéreos nacionais, em 31 de dezembro de 2021, compunha-se de 226 aeronaves com peso máximo à decolagem igual ou superior a 9 000 kg (menos uma aeronave face a 2020). A idade média das aeronaves foi de 9 anos (igual em 2020).

Em 2021, o consumo total de combustível em transporte aéreo (Jet A1) pelas empresas de transporte aéreo certificadas em Portugal foi de 679,2 mil toneladas (+33,0% face a 2020), com um custo total de 402,7 milhões de euros (+58,7%).

### 5.1.3. Transporte aéreo

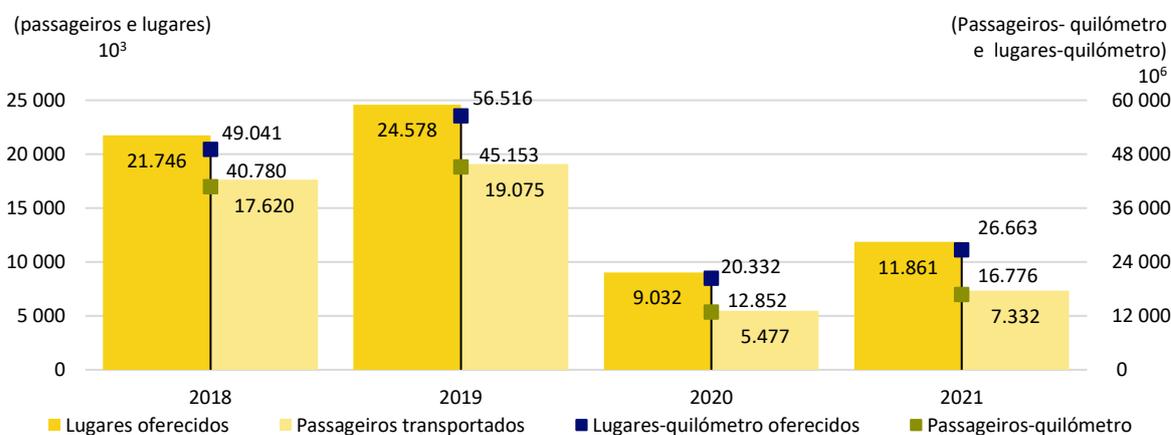
Os operadores nacionais asseguraram<sup>1</sup> 328 linhas aéreas regulares ao longo de 2021 (322 em 2020), com extensão total de 761 mil quilómetros.

O número de voos em tráfego aéreo comercial, efetuados pelos referidos operadores, situou-se em 112,8 mil (86,4 mil em 2020), a que corresponderam 180,3 milhões de quilómetros percorridos e 277 mil horas voadas.

Os operadores nacionais disponibilizaram 11,9 milhões de lugares em 2021 (+31,3% face a 2020, -63,3% no ano anterior). Foram transportados 7,3 milhões de passageiros (+33,9% após -71,3% em 2020), tendo o tráfego nacional reforçado o seu peso em 2021 (30,7% do total, face a 26,2% em 2020).

Em termos de passageiros-km e lugares-km registaram-se crescimentos de 30,5% e 31,1%, respetivamente, face ao ano anterior. O coeficiente de ocupação (Pkm/Lkm) manteve-se inalterado face a 2020 (cerca de 63%).

Figura 5.1.3.1 >> Tráfego aéreo das empresas de transporte aéreo licenciadas em Portugal



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

Em 2021, o transporte de carga e correio pelos operadores aéreos nacionais totalizou 78,0 mil toneladas, refletindo um aumento de 58,3% face ao ano anterior (-64,0% em 2020).

<sup>1</sup> Exclui dados de empresas de transporte aéreo estrangeiras, em operações de code-share.

## 5.2. Infraestrutura aeroportuária nacional e tráfego comercial

### 5.2.1. Características

No final de 2021 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 descolagem superior a 350 toneladas.

### 5.2.2. Tráfego aeroportuário

O tráfego comercial nos aeroportos e aeródromos nacionais correspondeu a 269,2 mil movimentos de aeronaves (aterragens e descolagens) em 2021, refletindo um crescimento de 34,8% (-56,1% em 2020).

O tráfego comercial regular abrangeu 252,5 mil movimentos de aeronaves (+34,9%, -56,9% em 2020), correspondendo a 93,8% do tráfego comercial total.

O movimento de passageiros nos aeroportos e aeródromos nacionais ascendeu a 25,6 milhões (+39,2%, -69,4% em 2020), tendo o número de passageiros desembarcados (12,8 milhões, +40,9%) superado ligeiramente o número de passageiros embarcados (12,6 milhões, +37,5%). Os passageiros em trânsitos diretos totalizaram 155,4 mil (+32,5%).

Em termos de movimento de mercadorias, registaram-se acréscimos de 31,2% no movimento de carga (totalizando 178,9 mil toneladas) e de 10,6% no movimento de correio (11,8 mil toneladas).

### 5.2.3. Movimento de aeronaves e passageiros por aeroporto

Relativamente às principais infraestruturas aeroportuárias nacionais, o aeroporto de Lisboa concentrou 41,4% do total de aeronaves aterradas (55,7 mil, +27,6%) e 47,5% do movimento total de passageiros (12,1 milhões, +31,1%).

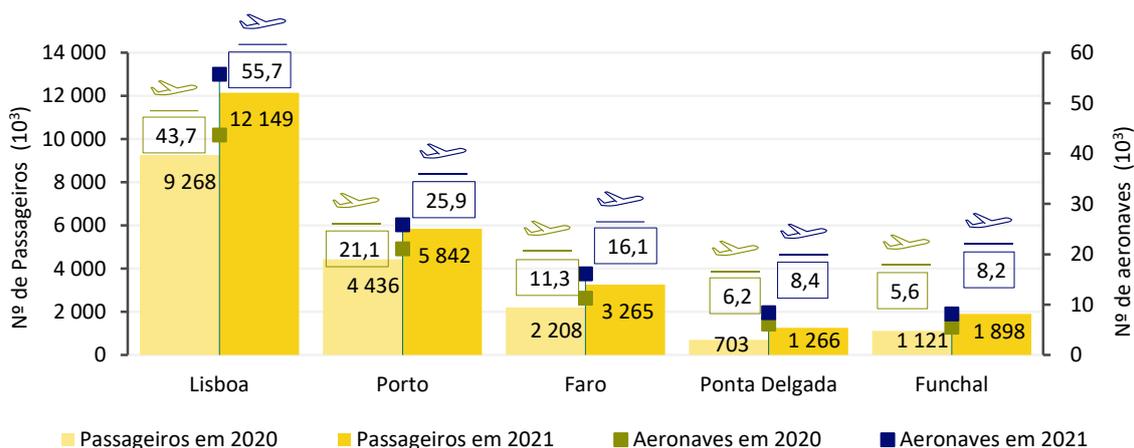
No aeroporto do Porto, aterraram 25,9 mil aeronaves e registou-se o movimento de 5,8 milhões de passageiros, correspondendo a acréscimos de 22,7% e 31,7%, respetivamente.

Em Faro, verificaram-se acréscimos de 42,5% no número de aeronaves aterradas (atingindo 16,1 mil) e de 47,9% no movimento de passageiros (totalizando 3,3 milhões de passageiros).

No aeroporto do Funchal, registou-se a aterragem de 8,2 mil aeronaves (+47,1%) e o movimento de 1,9 milhões de passageiros (+69,3%).

No aeroporto de Ponta Delgada, verificaram-se crescimentos de 36,3% no número de aeronaves aterradas (8,4 mil) e de 80,1% no movimento de passageiros (1,3 milhões).

Figura 5.2.3.1 &gt;&gt; Tráfego aéreo nos principais aeroportos nacionais



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

As companhias estrangeiras foram responsáveis pelo movimento 16,2 milhões de passageiros, correspondendo a 63,2% do total de passageiros transportados em 2021 (62,8% em 2020).

O aeroporto de Faro destacou-se novamente com a maior expressão de passageiros transportados por companhias estrangeiras entre os passageiros movimentados neste aeroporto: 96,0% (94,9% em 2020).

Nos aeroportos do Porto, Funchal e Porto Santo, as companhias estrangeiras mantiveram a maioria do movimento de passageiros: 87,0%, 74,1% e 59,2%, respetivamente.

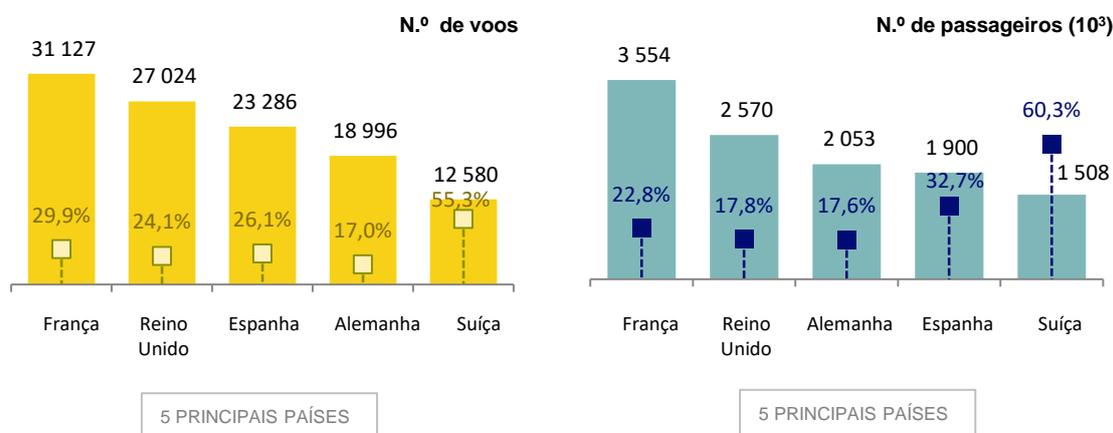
#### 5.2.4. Tráfego comercial internacional

O tráfego internacional traduziu-se na aterragem de 88,9 mil aeronaves em 2021, concentrando 66,0% do total de movimentos (68,1% em 2020) e correspondendo a 19,3 milhões de passageiros (75,3% do total; 79,6% em 2020). Neste tráfego movimentaram-se 158,6 mil toneladas de carga e correio (83,2% do total; 81,3% em 2020).

Em termos de movimento de passageiros, o tráfego internacional foi especialmente relevante em Faro, com quota de 93,1% (92,6% em 2020), seguido pelo aeroporto de Lisboa com um peso de 84,7% (87,3% em 2020) e pelo aeroporto do Porto, com 83,5% dos passageiros (86,9% em 2020). No Funchal, o movimento de passageiros em tráfego nacional superou o internacional, representando 52,3% em 2021 (49,6% em 2020).

Os principais países de origem e destino nas ligações a Portugal, em 2021, foram: a França com 3,6 milhões de passageiros (+22,8%), o Reino Unido com 2,6 milhões (+17,8%), a Alemanha com 2,1 milhões (+17,6%), a Espanha com 1,9 milhões (+32,7%) e a Suíça, que registou o maior crescimento homólogo (+60,3%), totalizando 1,5 milhões de passageiros.

Figura 5.2.4.1 >> Número de voos e de passageiros por principais países de origem/destino e taxa de variação anual, 2021



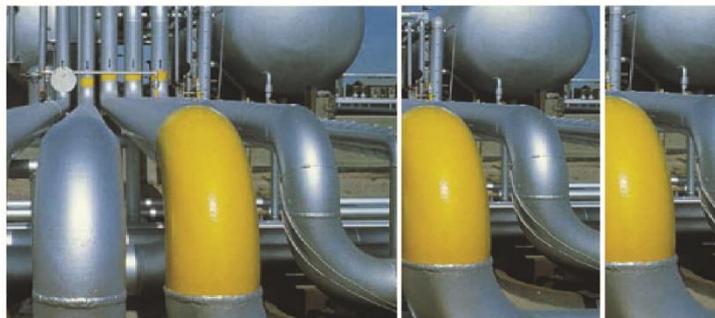
Fonte: Estatísticas dos aeroportos e aeródromos (ANAC/ANA/INE)

### 5.3. Navegação aérea

Em 2021, os centros de controlo de tráfego aéreo das Regiões de Informação de Voo (RIV) de Lisboa e Santa Maria procederam ao controlo de, respetivamente, 144,1 milhões e 143,0 milhões de quilómetros percorridos pelas aeronaves que sobrevoaram o espaço aéreo nacional. Estes valores refletem crescimentos de 64,5% e 22,9% face ao ano anterior.

Na RIV de Lisboa, o número de voos (segmentos de distância) registou um aumento de 25,0%, tendo os voos transatlânticos registado um crescimento superior (+32,7%) quando comparados com os voos não atlânticos (+24,0%).

Na RIV de Santa Maria, o crescimento do número de voos foi de 26,9% (+30,2% nos voos transatlânticos e +18,6% nos voos não atlânticos).



## [ TRANSPORTE POR CONDOTA ]

## 6. TRANSPORTE POR CONDUTA

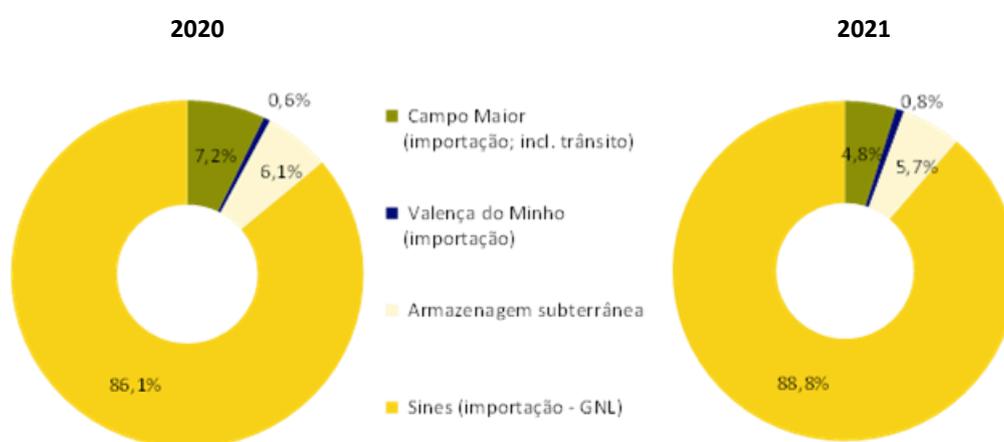
### 6.1. Transporte por gasoduto

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 em 2021 não registou alterações face a 2020, correspondendo ao movimento de 68,7 mil GWh nas entradas (-0,1%) e 70,8 mil GWh nas saídas (+0,3%).

Registou-se um aumento de 3,0% (-3,9% em 2020) na entrada de gás na rede em Sines, atingindo cerca de 61 mil GWh e correspondendo a 88,8% do total de gás entrado (86,1% em 2020). Em sentido contrário surge a entrada por Campo Maior, na qual se verificou uma diminuição de 33,1% (-24,5% em 2020), registando um movimento de 3,3 mil GWh (4,8% das entradas, 7,2% em 2020).

Figura 6.1.0.1 >> Transporte de gás no gasoduto - Entrada (RNTGN)



**Notas:** Sines (importação via marítima de Gás Natural Liquefeito) / Campo Maior e Valência do Minho (importação via terrestre através de gasoduto de alta pressão)

**Fonte:** REN Gasodutos S.A.

Na saída de gás natural da rede, o mercado convencional é o principal destino (41,5 mil GWh), correspondendo a 58,6% do total (59,7% em 2020) e registando um decréscimo de 1,5% (-4,5% em 2020). A saída de gás para produção elétrica em regime ordinário (22,3 mil GWh, 31,5% do total de saídas) registou uma diminuição de 9,7% (+3,8% em 2020).

Figura 6.1.0.2 >> Transporte de gás no gasoduto - Saída (RNTGN)



Notas: Campo Maior e Valência do Minho (exportação via terrestre através de gasoduto de alta pressão)

Fonte: REN Gasodutos S.A.

## 6.2. Transporte por oleoduto

O transporte de mercadorias por oleoduto aumentou 7,6% em 2021 (-31,7% em 2020), atingindo 2,3 milhões de toneladas.

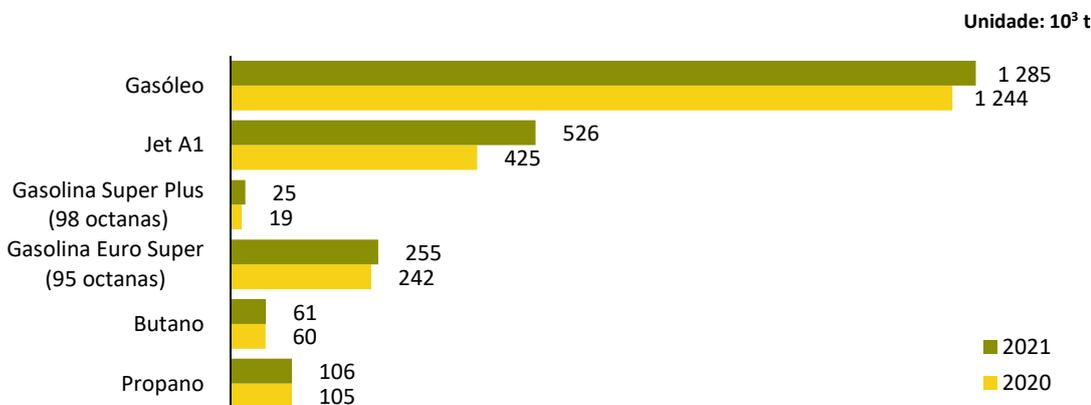
O gasóleo manteve-se a mercadoria mais transportada por oleoduto em 2021 (1,3 milhões de toneladas; 56,9% do total), tendo-se verificado um aumento de 3,2% (-16,2% em 2019).

O transporte de Jet A1, destinado ao sector da aviação, registou o maior acréscimo (23,7%; -59,5% em 2020), atingindo 526 mil toneladas (23,3% do total).

O transporte de gasolinas (95 e 98 octanas) registou, no seu conjunto, um crescimento de 7,0% (-22,3% em 2020).

A quantidade de gás propano transportada em 2021 foi semelhante à registada em 2020 (cerca de 105,5 mil toneladas) e o transporte de gás butano aumentou 1,4%, após o decréscimo de 9,8% verificado em 2020.

Figura 6.2.0.1 >> Transporte de mercadorias no oleoduto multiproduto Sines-Aveiras



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

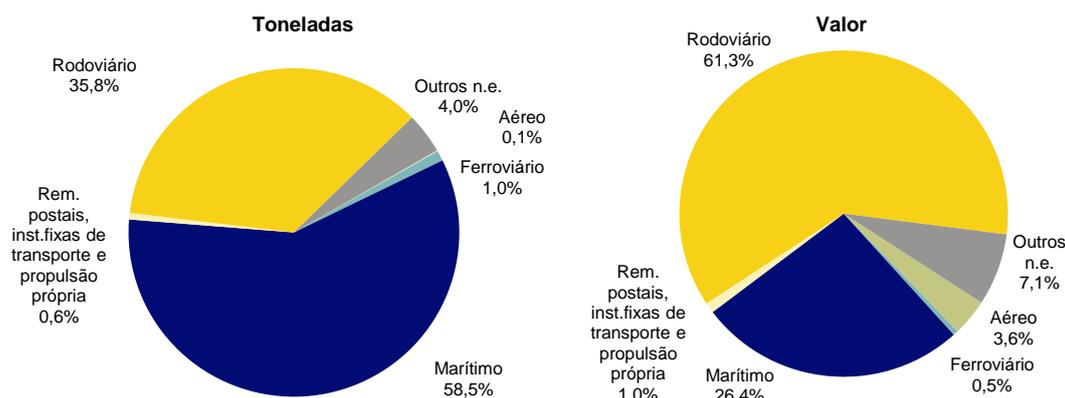
Segundo os resultados definitivos das estatísticas do comércio internacional de bens relativamente a 2021, as importações de mercadorias totalizaram 59,2 milhões de toneladas, registando um aumento de 6,8% (-10,7% em 2020).

O transporte marítimo concentrou 58,5% das mercadorias importadas, com um total de 34,7 milhões de toneladas (+7,4%). Por via rodoviária entraram 21,2 milhões de toneladas de mercadorias (+6,3%), correspondendo a 35,8% do total.

Em 2021, o valor das mercadorias entradas em Portugal cifrou-se em 83,1 mil milhões de euros, correspondendo a um aumento de 22,0% (-14,8% em 2020). As maiores contribuições para este aumento foram verificadas no modo marítimo (+35,9%) e no modo ferroviário (+20,7%).

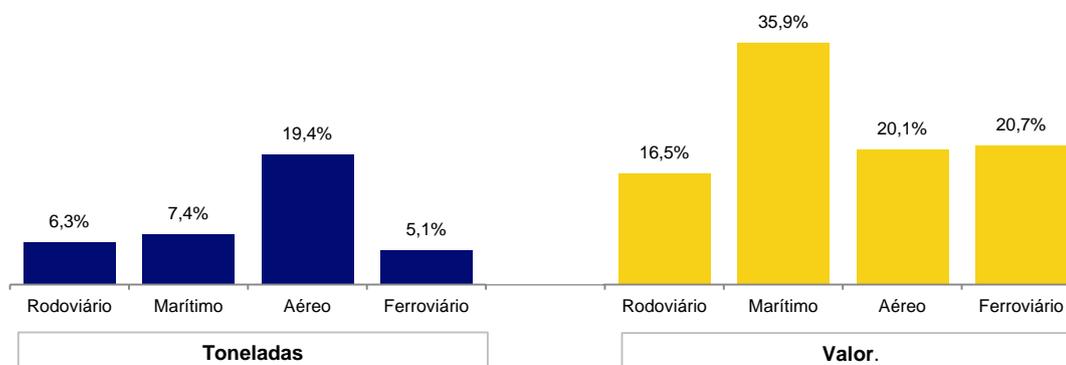
Em termos de valor das importações, destacam-se o modo rodoviário com 61,3% do total, o marítimo com 26,4% e o aéreo com 3,6%.

Figura 7.1.1.1 >> Distribuição das importações por modo de transporte, 2021



Fonte: INE, Estatísticas do Comércio Internacional

Figura 7.1.1.2 >> Taxa de variação anual das importações por modo de transporte, 2021



Fonte: INE, Estatísticas do Comércio Internacional

O valor médio de cada tonelada importada situou-se em 1,4 mil euros em 2021 (1,2 mil euros em 2020), com valores por tonelada de 56 mil euros no modo aéreo, 2,4 mil euros por estrada, 696 euros por ferrovia e 630 euros no modo marítimo.

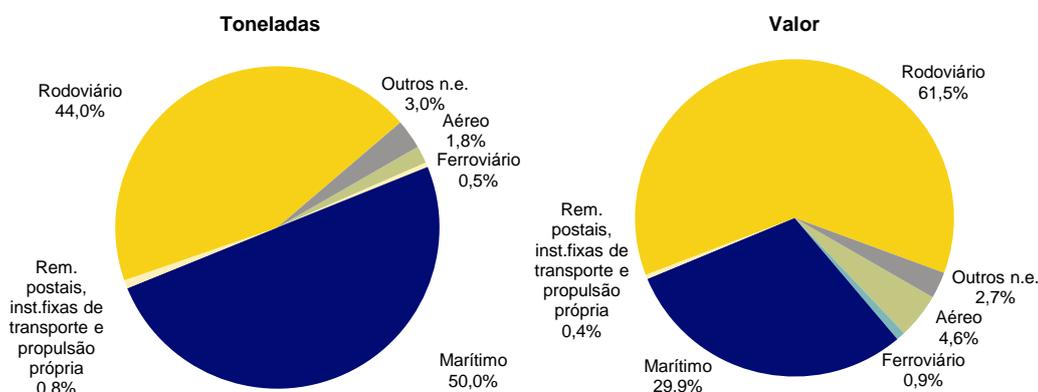
### 7.1.2. Exportações e modos de transporte

Segundo os resultados definitivos para 2021, o volume das exportações totalizou 38,6 milhões de toneladas de mercadorias, registando um aumento de 4,5% (-5,6% em 2020).

O modo marítimo concentrou 50,0% do total da tonelagem exportada, o modo rodoviário 44% e o aéreo 1,8%.

O valor dos produtos exportados totalizou 63,6 mil milhões de euros em 2021 (+18,3%, -10,3% em 2020). A rodovia concentrou 61,5% desse valor, a via marítima 29,9% e a via aérea 4,6%.

Figura 7.1.2.1 >> Distribuição das exportações por modo de transporte, 2021

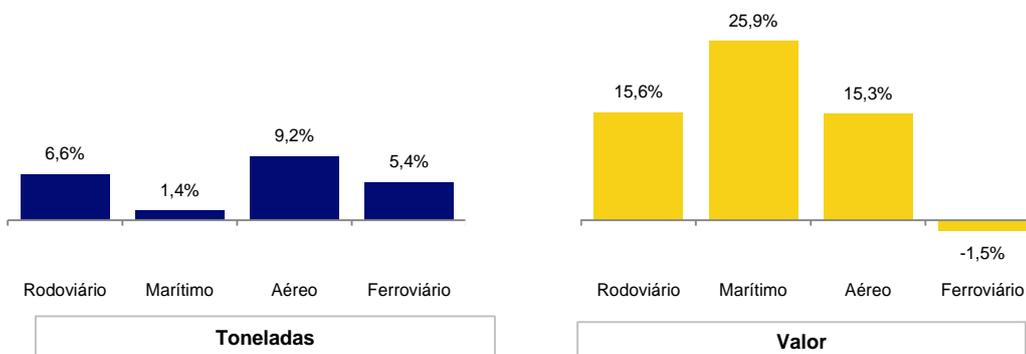


Fonte: INE, Estatísticas do Comércio Internacional

Nos modos de transporte por via rodoviária, por via marítima e por via aérea registaram-se aumentos na quantidade exportada (+6,6%, +1,4% e +9,2%, respetivamente) e no valor de exportação (+15,6%; +25,9% e +15,3%, pela mesma ordem).

Por via ferroviária verificaram-se aumentos de 5,4% nas quantidades exportadas, no entanto, o valor das exportações diminuiu 1,5%.

Figura 7.1.2.2 >> Taxa de variação anual das exportações por modo de transporte, 2021



Fonte: INE, Estatísticas do Comércio Internacional

Em média cada tonelada exportada em 2021 valia 1,6 mil euros (1,5 mil euros em 2020).

Nos principais modos de transporte, os valores por tonelada situaram-se em 4,3 mil euros por via aérea (4,1 mil euros em 2020), 986 euros por via marítima (794 euros em 2020), 2,3 mil euros por via rodoviária (2,1 mil euros em 2020) e 3,3 mil euros por via ferroviária (3,5 mil euros em 2020).

## 7.2. Modos de transporte e grupos de mercadorias

### 7.2.1. Importações, modos de transporte e mercadorias

Os principais produtos importados em 2021, considerando a tonelagem, pertenceram aos grupos: **02** - *Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural* (23,7%), **01** - *Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca* (17,4%) e **08** - *Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear* (12,2%).

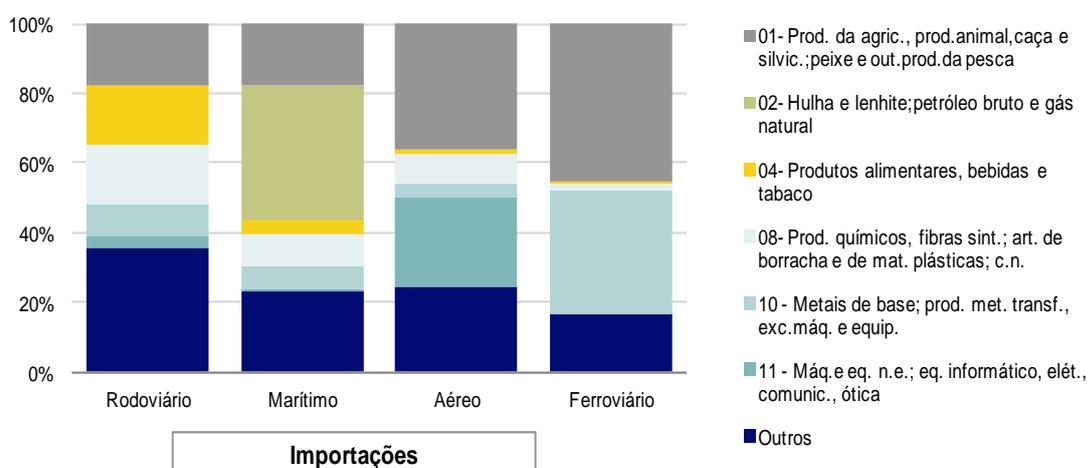
Considerando os modos de transporte, no rodoviário destacaram-se os produtos do grupo **01** - *Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca* (17,4%), do grupo **08** - *Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear* (17,1%) e do grupo **04** - *Produtos alimentares, bebidas e tabaco* (17,0%).

Por via marítima destacaram-se os produtos do grupo **02** - *Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural* (39,3%) e do grupo **01** - *Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca* (17,3%).

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* (36,0%) 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* (25,6%).

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* (45,6%) e do grupo **10** - *Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e equipamento* (35,1%).

Figura 7.2.1.1 >> Distribuição dos grupos de mercadorias (NST 2007) importadas por modo de transporte, 2021



Fonte: INE, Estatísticas do Comércio Internacional

### 7.2.2. Exportações, modos de transporte e mercadorias

Os principais produtos exportados em 2021, considerando a tonelagem, pertenceram aos grupos: 07 - *Coque e produtos petrolíferos refinados* (16,3%), 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%) e 09 - *Outros produtos minerais não metálicos* (13,3%).

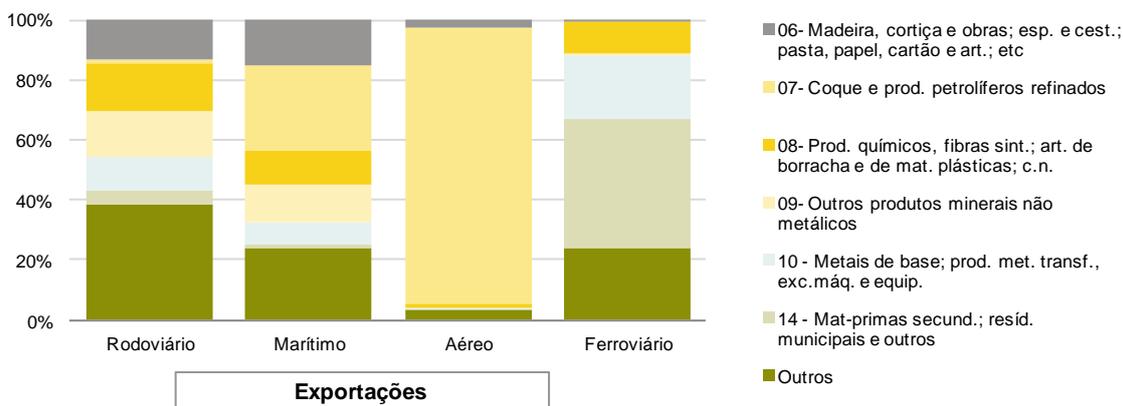
Considerando os modos de transporte, no rodoviário destacaram-se os produtos do grupo 08 - *Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear* (16,0%) e do grupo 09 - *Outros produtos minerais não metálicos* (14,9%).

Por via marítima destacaram-se os produtos do grupo 07 - *Coque e produtos petrolíferos refinados* (28,4%), 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* (15,4%) e do grupo 09 - *Outros produtos minerais não metálicos* (12,5%).

Por via aérea, os produtos do grupo 07 - *Coque e produtos petrolíferos refinados*, representaram a maioria da tonelagem de mercadorias exportadas por esta via (92,0%).

Nas exportações por ferrovia destacaram-se os produtos do grupo 14 - *Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos* (42,7%) e do grupo 10 - *Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e equipamento* (21,3%).

Figura 7.2.2.1 >> Distribuição dos grupos de mercadorias (NST 2007) exportadas por modo de transporte, 2021



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, 36,4% da tonelagem e 34,7% do valor teve origem na Europa (17,0% das toneladas e 18,9% do valor na União Europeia), 33,4% e 22,3% no continente americano, 19,7% e 12,5% em África e 10,3% e 30,3% na Ásia, respetivamente.

Nos modos terrestres (rodovia e ferrovia), a Europa assumiu uma quase exclusividade nas importações: 99,6% da tonelagem e 98,6% do valor no transporte rodoviário e 98,3% e 87,8%, no transporte ferroviário.

### 7.3.2. Exportações, modos de transporte e países

Nas exportações por via marítima, 55,0% das mercadorias expedidas tiveram como destino a Europa (46,8% do valor), 17,4% seguiram para África (16,9% do valor), 14,5% destinaram-se à América (23,2% em valor) e 10,1% foram para a Ásia (10,5% em valor).

Relativamente às exportações por rodovia e ferrovia, 99,7% e 96,7% da tonelagem, respetivamente, teve como destino a Europa.



## [ COMUNICAÇÕES ]

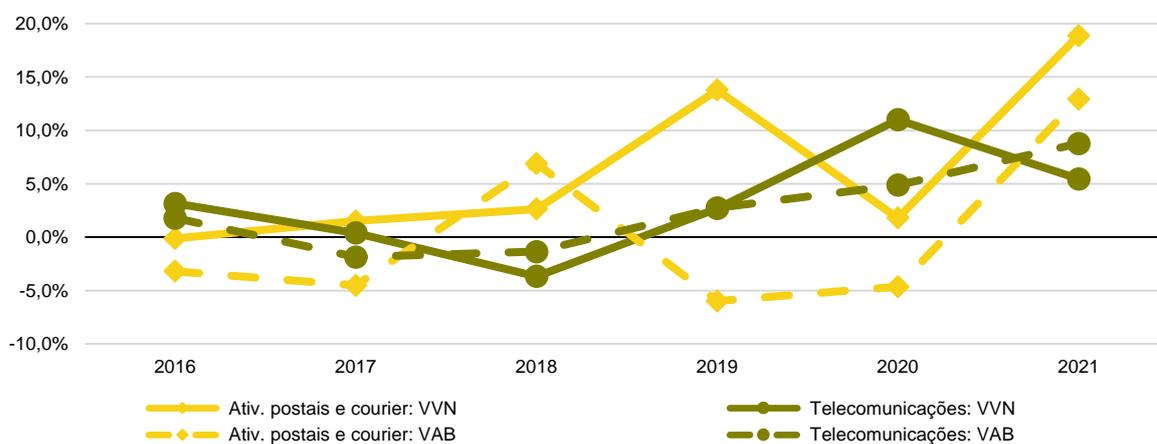
## 8. COMUNICAÇÕES

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

Em 2021, 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 7,8 mil milhões de euros, o que representou um crescimento de 7,5% face ao ano anterior (+9,5% em 2020). A componente de telecomunicações cresceu 5,5% (+11,0% em 2020), correspondendo a 6,5 mil milhões e a componente de atividades postais aumentou 18,9% (+1,8% em 2020).

O Valor Acrescentado Bruto (VAB) atingiu 3,3 mil milhões de euros, representando um acréscimo superior ao do ano anterior (+9,4%, face a +3,3% em 2020). Verificou-se um aumento na componente de telecomunicações, alcançando 28 mil milhões de euros (+8,8%; +4,9% em 2020) e, contrariando a variação negativa registada no ano anterior, a componente de atividades postais que totalizou 0,52 milhões de euros, registou uma variação positiva a dois dígitos (+12,9%; -4,6% em 2020).

Figura 8.1.0.1 >> Taxa de variação anual do Volume de negócios e do Valor acrescentado bruto, 2016-2021



Fonte: Sistema de Contas Integradas das Empresas (SCIE)

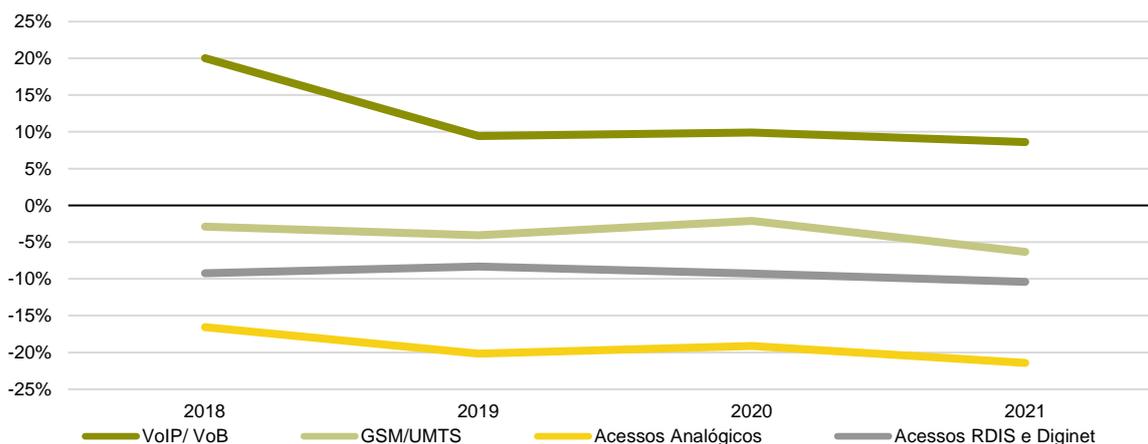
No que se refere ao número de pessoas ao serviço no setor das comunicações, a divisão das atividades postais e de courier acelerou a tendência de crescimento evidenciada desde 2015, aumentando 12,5% (+9,2% em 2020), para 22,3 mil trabalhadores. Pelo contrário, a divisão de telecomunicações apresentou uma diminuição de 3,1% no pessoal ao serviço (+0,2% em 2020), empregando 14,3 mil trabalhadores em 2021.

## 8.2. Telecomunicações

### 8.2.1. Serviço telefónico fixo (STF)

Em 2021, o serviço telefónico fixo com acesso direto registou 4,3 milhões de clientes, aumentando 2,0% face ao ano anterior.

O número de acessos telefónicos continuou a crescer (+2,0%; +2,4% em 2020), atingindo 5,3 milhões de acessos. Para esta evolução contribuiu a tecnologia VoIP/VoB com um crescimento de 8,6%, atingindo 4,1 milhões de acessos, uma vez que todas as outras tecnologias registaram reduções. A tecnologia VoIP/VoB representou 76,6% do total de acessos (+4,6 p.p.), seguindo-se a tecnologia analógica com 11,1% (-3,3 p.p.).

**Figura 8.2.1.1 >> Taxa de variação anual do número de acessos por tipo de tecnologia, 2018-2021**


Fonte: ANACOM

Em 2021, o tráfego de voz com origem na rede fixa registou uma redução para 981 milhões no número de chamadas realizadas (-6,7%), com reflexo também na diminuição do número de minutos de conversação para 3,7 mil milhões (-11,8%). No tráfego nacional, as ligações fixo-fixo continuaram a representar a maioria do tráfego registado (60,6% em chamadas e 77,3% em minutos), tendo existido uma diminuição face ao ano anterior (-3,2 p.p. e -1,8 p.p., respetivamente). O tráfego internacional de saída continuou em decréscimo (-22,5% em chamadas e -21,6% em minutos). Pelo contrário, o tráfego VoIP nómada continuou a verificar um crescimento assinalável, registando mais chamadas (+36,4%) e também um maior número de minutos (+21,1%).

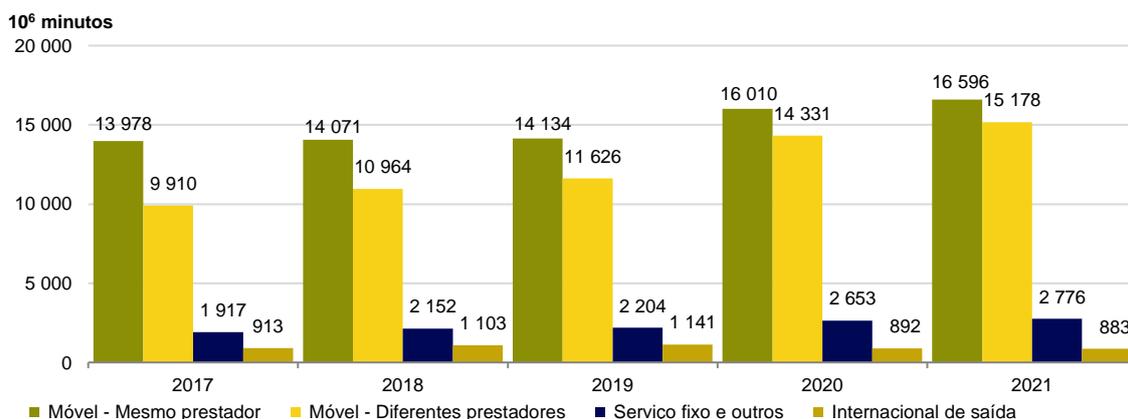
### 8.2.2. Serviço telefónico móvel (STM)

Em 2021, o número de acessos móveis ativos e com utilização efetiva cresceu (+5,9%, -0,2% em 2020), atingindo 14,4 milhões de acessos. Os acessos M2M (*machine to machine*) continuaram a aumentar e a um ritmo mais acelerado (+8,3%, +3,0% em 2020), atingindo 1,3 milhões de acessos. Os outros acessos móveis também cresceram (+5,7%, -0,5% em 2020), com os acessos pós-pagos e combinados/híbridos a crescerem 6,6% (+4,3% em 2020), atingindo os 8,1 milhões de acessos, e os acessos pré-pagos a aumentarem 4,1% (-7,3% em 2020), correspondendo a um total de 4,9 milhões de acessos.

O tráfego de voz com origem na rede móvel registou um crescimento de 6,5% em número de chamadas, para 11,0 mil milhões e de 4,6% no número de minutos, para 35,4 mil milhões. Para esta evolução, contribuiu a dinâmica do tráfego nacional, o qual viu crescer o número de chamadas para todos os destinos: +8,9% nas ligações à rede fixa; +8,0% com destino à rede móvel com prestadores diferentes; e, +5,7% nas ligações com destino à rede móvel do próprio prestador. No mesmo sentido, assistiu-se ao aumento do número de minutos na maioria dos destinos, com especial destaque para as ligações à rede fixa (+9,8%), seguido das ligações à rede móvel com prestadores diferentes (+5,9%) e das ligações à rede móvel do próprio prestador (+3,7%). O tráfego internacional registou uma diminuição em chamadas (-1,6%) e em minutos (-1,1%).

Em 2021, o tráfego de mensagens escritas (SMS) continuou a diminuir (-5,8%, -22,6% no ano anterior) para 10,7 mil milhões de mensagens.

Figura 8.2.2.1 >> Tráfego de voz do STM, 2017-2021



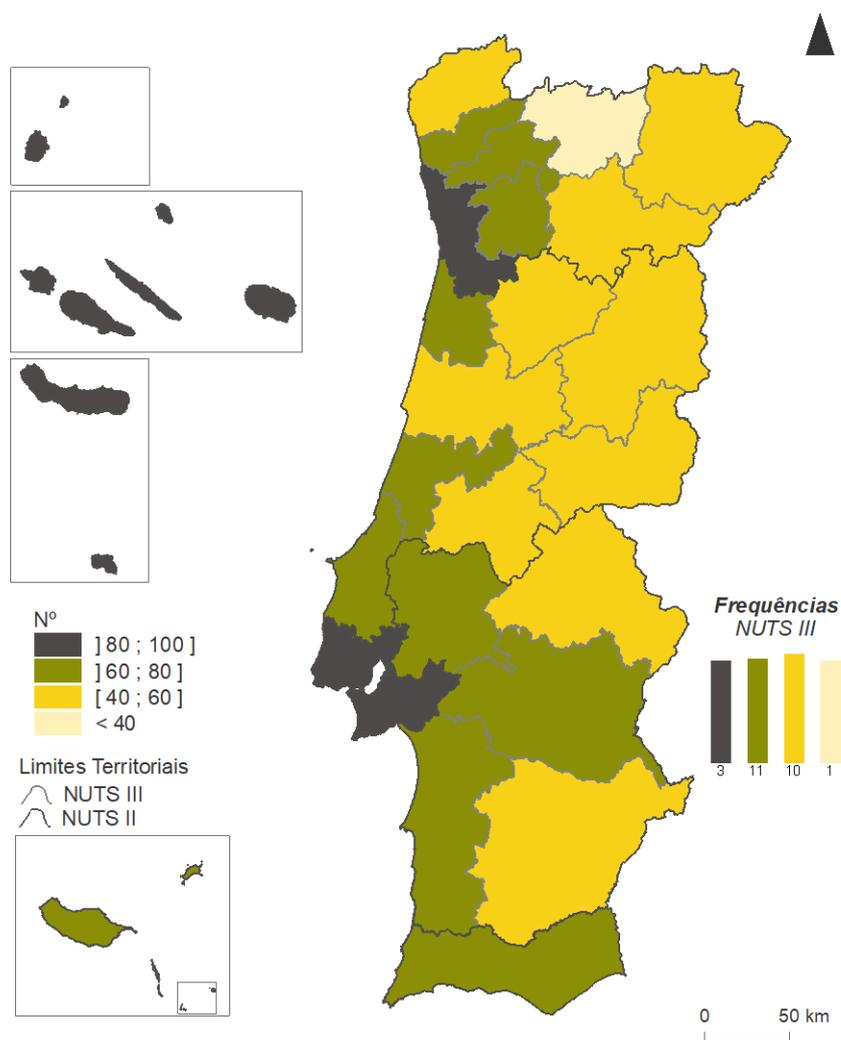
Fonte: ANACOM

### 8.2.3. Serviço de acesso à internet (SAI)

Em 2021, verificou-se um crescimento do número de prestadores em atividade do serviço de acesso fixo à internet (47, +5 face a 2020). O número de acessos à internet aumentou 3,7% (+4,9% em 2020), atingindo 4,31 milhões. Os acessos por fibra ótica continuaram a crescer a um ritmo assinalável (+12,8%), ainda que ligeiramente inferior ao do ano anterior (+14,1% em 2020). Em sentido contrário, os acessos ADSL aceleraram a sua diminuição (-30,9%; -22,7% em 2020).

O número de acessos à internet de banda larga em local fixo por 100 habitantes continuou a aumentar, atingindo 41,63 acessos (+1,22 face ao ano anterior).

Figura 8.2.3.1 >> Distribuição territorial dos acessos à internet de banda larga em local fixo por 100 alojamentos clássicos, por NUTS III, 2021



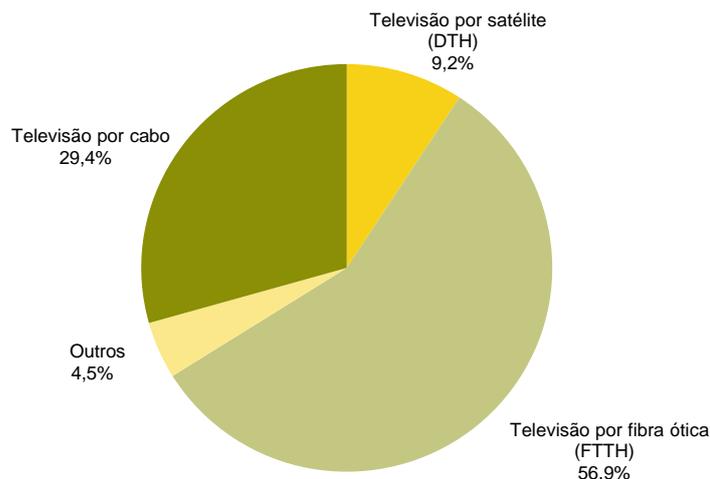
Fonte: ANACOM; INE, Estatísticas das telecomunicações

Em 2021, o volume de tráfego associado ao acesso à internet por banda larga alcançou os 12,8 mil milhões de GB, tendo crescido 26,7%, um ritmo semelhante ao verificado antes do período de confinamento devido à pandemia COVID-19, em que ocorrera um aumento extraordinário do volume de tráfego devido sobretudo à massificação do teletrabalho e do acesso intenso à internet nesse período (+60,6% em 2020 e +28,7% em 2019). O tráfego através de acesso fixo representou 95,2% do total (-0,2 p.p.).

#### 8.2.4. Serviço de televisão por subscrição (TVS)

Em 2021, o número de assinantes do serviço de televisão por subscrição continuou a crescer (+3,0%, +3,9% em 2020), atingindo 4,4 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 (+13,3%; +14,4% em 2020) e representou 56,9% do total, com 2,5 milhões de assinantes. Mais de dois terços dos alojamentos clássicos têm uma assinatura do serviço de televisão por subscrição (72,5 em cada 100).

**Figura 8.2.4.1 >> Distribuição dos assinantes de TV por subscrição, 2021**

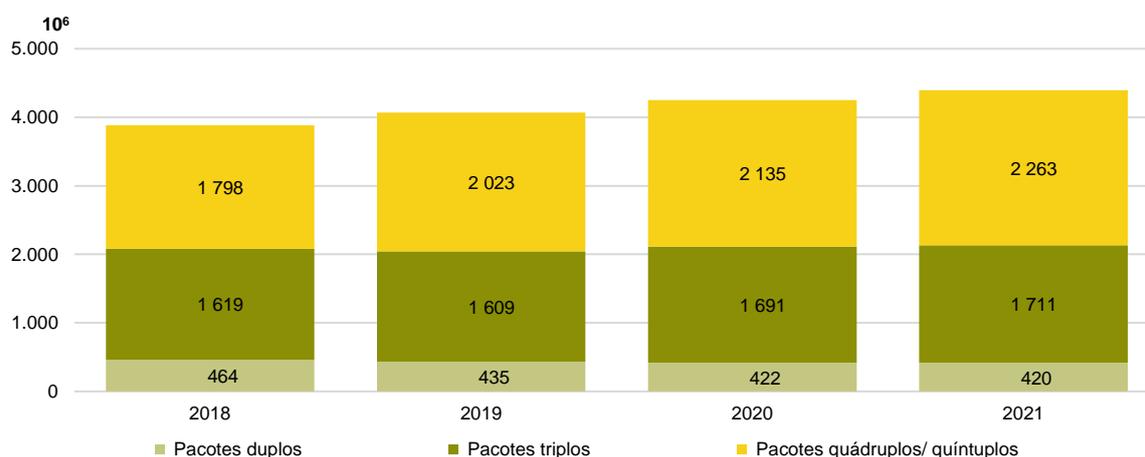


Fonte: ANACOM

### 8.2.5. Serviços oferecidos em pacote

O número de assinantes de pacotes de serviços totalizou 4,4 milhões e registou um crescimento de 3,4% (+4,4% em 2020). Os pacotes quádruplos e quádruplos registaram o maior acréscimo, acelerando ligeiramente face ao ano anterior (+6,0%, +5,5% em 2020), seguidos dos pacotes triplos que também cresceram ainda que em desaceleração face a 2020 (+1,2%, +5,1% em 2020). Em sentido oposto, os pacotes duplos continuaram a diminuir, ainda que a um nível inferior ao registado em 2020 (-0,5%, -3,0% no ano anterior).

**Figura 8.2.5.1 >> Assinantes dos pacotes de serviços de telecomunicações por tipologia, 2018-2021**



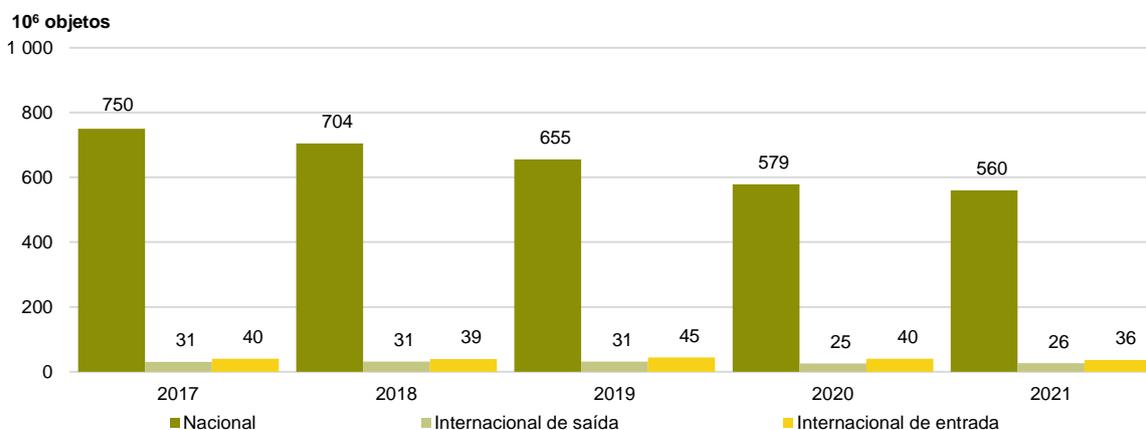
Fonte: ANACOM

### 8.3. Atividades postais e de courier

Em 2021, a rede postal nacional cresceu 1,7%, após o crescimento de 8,3% em 2020, sendo composta por 15 047 pontos de acesso. Com mais 8 novos estabelecimentos, as estações de correio cresceram 1,4% (+4,3% em 2020) para 570 estações, enquanto em sentido inverso, os postos de correio diminuíram 1,0% (-1,5% em 2020) para 1 786 postos, traduzindo-se numa diminuição de 18 postos. A frota de veículos registou um crescimento de 6,1% para 7 905 unidades (+22,0% em 2020) e o número de centros de distribuição aumentou para 433 (+2,6%).

O tráfego postal diminuiu 2,9% em 2021 (-12,0% em 2020), tendo sido expedidos cerca de 586 milhões de objetos, motivado fundamentalmente pela redução do tráfego nacional (-3,3%, correspondendo a cerca de -19 milhões de objetos). O tráfego internacional de entrada diminuiu 9,7% (-10,0% em 2020) e, inversamente, registou-se uma evolução positiva na expedição de objetos para o exterior (+4,4%, -19,6% em 2020).

Figura 8.3.0.1 >> Evolução do tráfego postal por tipo de fluxo, 2017-2021



Fonte: ANACOM





## [ META-INFORMAÇÃO 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 das variáveis toneladas transportadas, toneladas-km e quilómetros percorridos 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**

2021

| Tipo de parque e de veículo | Amostra total | Questionários recebidos |                   | Não respostas |
|-----------------------------|---------------|-------------------------|-------------------|---------------|
|                             |               | Total                   | Veículos a abater |               |
| <b>Total</b>                | 17 787        | 15 756                  | 776               | 2 031         |
| Camiões                     | 10 507        | 9 507                   | 334               | 1 000         |
| Tratores                    | 7 280         | 6 249                   | 442               | 1 031         |
| <b>Conta própria</b>        | 9 249         | 8 004                   | 386               | 1 245         |
| Camiões                     | 6 752         | 6 015                   | 215               | 737           |
| Tratores                    | 2 497         | 1 989                   | 171               | 508           |
| <b>Conta de outrem</b>      | 8 538         | 7 752                   | 390               | 786           |
| Camiões                     | 3 755         | 3 492                   | 119               | 263           |
| Tratores                    | 4 783         | 4 260                   | 271               | 523           |

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**

2021

|  | KM   | T    | TKM  |
|--|------|------|------|
| Continente                                     | 1,37 | 2,18 | 1,86 |
| Norte  | 2,88 | 3,82 | 4,29 |
| Centro   | 2,30 | 3,89 | 3,03 |
| Lisboa   | 2,44 | 4,19 | 3,14 |
| Alentejo                                       | 4,06 | 5,73 | 5,44 |
| Algarve  | 3,54 | 5,63 | 5,60 |
| Tipo de veículo e escalão de peso bruto / tara |      |      |      |
| Camião   | 1,56 | 2,33 | 2,40 |
| 3 501 - 10 000 Kg                              | 4,15 | 5,80 | 7,46 |
| 10 001 - 16 000 Kg                             | 3,90 | 4,18 | 5,42 |
| 16 001 - 19 000 Kg                             | 2,94 | 3,59 | 4,75 |
| 19 001 - 26 000 Kg                             | 2,82 | 5,01 | 4,00 |
| Mais de 26 000 Kg                              | 3,35 | 4,19 | 4,16 |
| Trator   | 1,70 | 2,85 | 2,00 |
| 3 501 - 7 000 Kg                               | 4,11 | 5,14 | 5,06 |
| Mais de 7 000 Kg                               | 1,84 | 3,32 | 2,15 |
| Tipo de Parque                                 |      |      |      |
| Por conta própria                              | 1,60 | 2,73 | 2,01 |
| Por conta de outrem                            | 2,52 | 3,62 | 4,36 |

Fonte : Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias (ITRM)

## 9.2. Conceitos para fins estatísticos

### 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.

## 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.

## 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 cm<sup>3</sup> 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 cm<sup>3</sup>, 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 desmanagem) (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)

## 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».

## 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 decolagem 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 (decolagem) 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 decolagem de um avião.

**movimento de aeronaves** - cada aterragem ou decolagem 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 caráter eventual e a pedido, para um ponto de destino determinado pelo utilizador ou utilizadores e em que não haja revenda ao público de capacidade sobranante 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.

## 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

Figura 9.3.0.1 - 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.   |

**Figura 9.3.0.2 - 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                        |

