



INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA  
STATISTICS PORTUGAL

ISSN 0377-2292



# Estatísticas dos Transportes e Comunicações

2022

Edição 2023



Estatísticas  
oficiais

# [ FICHA TÉCNICA ]



## Título

Estatísticas do Transportes e Comunicações - 2022

## Editor

Instituto Nacional de Estatística, I.P.  
Av. António José de Almeida  
1000 - 043 Lisboa  
Portugal

## 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 978-989-25-0655-5

O INE, I.P. na Internet

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

 Apoio | ao utilizador

**218 440 695**

Chamada para rede fixa nacional

© INE, I.P., Lisboa • Portugal, 2023

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 2022.

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.

Nas 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.

As estatísticas de transporte por conduta têm 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 2023

## [ INTRODUCTION NOTE ]

In this publication Statistics Portugal disseminates the main statistical data regarding the activity of the Transport and Communications sectors in 2022.

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.

In maritime and inland waterways transport statistics, the main results 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.

Transport by pipeline statistics is based on information 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 2023

## SUMÁRIO EXECUTIVO

Em 2022, o número de passageiros transportados, apesar dos acréscimos registados em todos os modos de transporte face a 2021, ainda não atingiu os níveis pré-pandemia, tendo-se registado as seguintes variações face a 2019: -2,1% no modo ferroviário, -19,2% no metropolitano, -12,1% no rodoviário, -15,6% no fluvial e -5,6% no aéreo.

As mercadorias transportadas por via marítima e aérea registaram crescimentos de 2,3% e 17,1%, respetivamente. Em sentido contrário, as mercadorias transportadas pelos modos ferroviário e rodoviário registaram decréscimos de 3,5% e 1,0%. Face a 2019, com exceção do transporte aéreo, que registou um crescimento (+8,5%), os restantes modos registaram diminuições: -7,2% na rodovia, -4,0% na ferrovia e -0,3% no modo marítimo.

Em 2022, o setor das Comunicações continuou a crescer, com o VVN a aumentar 4,6% (após +6,7% em 2021). O número de acessos à internet continuou a aumentar (+3,7%, após igual valor em 2021) com a fibra ótica a crescer a um ritmo assinalável (+10,1%; +12,8% em 2021). Também o número de acessos telefónicos no serviço fixo (+2,2%; +2,0% em 2021), o número de acessos móveis ativos e com utilização efetiva (+3,6%; +5,9% em 2021), o tráfego de voz com origem na rede móvel (em número de chamadas: +4,0%) e o número de assinantes do serviço de televisão por subscrição (+3,1%; +3,0% em 2021) continuaram a crescer. Apenas o tráfego postal diminuiu (-4,2%, -2,7% em 2021).

### A. TRANSPORTES

#### Empresas

Segundo os resultados provisórios do Sistema de Contas Integradas das Empresas (SCIE) referentes a 2022, o número de empresas no setor de Transportes e Armazenagem (secção H da CAE) situou-se em 43,0 mil (+17,9%; +6,6% em 2021; +37,3% comparando com 2019). Ao subconjunto de atividades específicas de Transportes corresponderam 32,1 mil empresas (+19,1%; +0,0% em 2021; +23,4% comparando com 2019).

O volume de negócios (VVN) do setor de Transportes e Armazenagem verificou um aumento expressivo face ao ano anterior (+39,6% em 2022; +19,9% em 2021) registando um total de 29,3 mil milhões de euros. Face a 2019, registou-se um aumento de 26,7%. O subconjunto de empresas de Transportes, concentrando 58,9% do VVN do setor de Transportes e Armazenagem, apresentou também um crescimento em relação ao último ano (+50,2% em 2022; +17,6% em 2021; +25,9% comparando com 2019).

#### Rede ferroviária sem alterações e diminuição do parque ferroviário

Em 2022, a rede ferroviária nacional, composta por linhas e ramais explorados e não explorados, manteve a extensão de 3 621,6 km existente em 2021. Cerca de 70% da rede encontrava-se em exploração, numa extensão de 2 527,1 km.

O parque ferroviário compunha-se por 377 veículos de tração, 2 225 vagões e 1 011 veículos para transporte de passageiros.

### **Recuperação no transporte de passageiros por comboio e por metropolitano**

Em 2022, o transporte de passageiros por comboio registou um aumento de 42,2% (após +18,1% em 2021 e -41,7% em 2020) com um total de 171,7 milhões de passageiros. Em volume, o acréscimo foi de 51,8% (+14,1% em 2021 e -48,6% em 2020), correspondendo a 4,4 mil milhões de passageiros-quilómetro em transporte ferroviário. Face a 2019, registaram-se variações de -2,1% e -11,0%, respetivamente.

Por metropolitano foram transportados 218,1 milhões de passageiros, refletindo uma melhoria de 58,6% (após -2,4% em 2021 e -47,8% em 2020). Ainda assim, face a 2019, registou-se um decréscimo de 19,2%. O Metropolitano de Lisboa registou um acréscimo de 63,3% (após -7,6% em 2021 e -50,5% em 2020; -25,3% face a 2019), tendo transportado 136,7 milhões de passageiros. O Metro do Porto apresentou uma recuperação de 56,2%, com um total de 65,3 milhões de passageiros (+5,9% em 2021, -44,7% em 2020; -8,6% face a 2019). O Metro Sul do Tejo apresentou um crescimento de 34,3% (+9,9% em 2021 e -29,8% em 2020; +3,7% face a 2019), tendo transportado 16,1 milhões de passageiros.

### **Transporte ferroviário de mercadorias reduziu-se no tráfego nacional e aumentou no tráfego internacional**

Em 2022, foram transportadas por ferrovia 9,3 milhões de toneladas de mercadorias, a que correspondeu uma redução de 3,5% (+11,4% em 2021 e -10,6% em 2020). Em volume, o movimento de mercadorias foi de 2,7 mil milhões de tkm (+2,5%, após +8,1% em 2021). Comparativamente a 2019, as variações foram de -4,0% e +7,6%, respetivamente. O percurso médio de cada tonelada foi de 286,0 km (+6,3% face a 2021; +12,0% face a 2019).

O tráfego nacional movimentou 6,6 milhões de toneladas de mercadorias (-9,8%, após +10,6% em 2021; -10,3% face a 2019), o equivalente a 71,3% do tráfego total (76,3% em 2021).

Em tráfego internacional foram transportadas 2,7 milhões de toneladas de mercadorias, com um acréscimo de 16,6%, após o aumento de 14,2% em 2021 (+16,5% face a 2019). A totalidade do transporte internacional foi realizada de/para Espanha.

Em 2022, o principal conjunto de mercadorias<sup>1</sup> transportadas por comboio correspondeu à divisão 10 – “Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e equipamento”, com 1,2 milhões de toneladas, cabendo-lhe 12,9% do total (13,4% em 2021).

### **Tráfego na Ponte 25 de Abril superou os níveis pré-pandemia**

A travessia diária de veículos rodoviários sobre o Tejo aumentou 13,8% (+7,9% em 2021) e atingiu 206,8 mil veículos em 2022. O tráfego na Ponte 25 de Abril aumentou 13,3% para 141,1 mil veículos, um valor superior aos níveis pré-pandemia (+0,3% face a 2019).

### **Idade média do parque de veículos pesados de passageiros diminuiu quase 1 ano**

Em 2022, o parque de veículos presumivelmente em circulação aumentou para 7,2 milhões de veículos. O parque de pesados cresceu ligeiramente acima do parque de ligeiros (+2,5% e +2,2%, respetivamente). A idade média do parque de veículos pesados de passageiros diminuiu quase 1 ano para 12,6 anos (13,5 anos em 2021).

---

<sup>1</sup> NST2007 (ver Siglas e abreviaturas)

**Número de novas matrículas aumentou e número de cancelamentos diminuiu**

O número de veículos matriculados aumentou para 363,2 mil veículos (+13,3%) enquanto o número de veículos cancelados diminuiu 6,1% para 135,2 mil veículos.

**Vendas de veículos ligeiros novos cresceu significativamente no 2º semestre do ano**

A venda de novos veículos ligeiros de passageiros aumentou 6,6% em 2022 (+0,8% em 2021) e foram transacionados 156,3 mil veículos. Este crescimento foi sustentado pela forte recuperação no segundo semestre (+24,0%; 80,9 mil veículos), uma vez que se registou um decréscimo na primeira metade do ano (-7,4%; 75,4 mil).

**Transporte de mercadorias em veículos nacionais com ligeiro decréscimo apesar do aumento do transporte internacional**

Os veículos nacionais movimentaram 143,4 milhões de toneladas de mercadorias, o que representou um decréscimo de 2,3% face ao ano anterior. Comparativamente a 2019, o decréscimo foi mais acentuado: -7,2%. O transporte nacional contraiu 3,0% para 120,5 milhões e representou 84,1% do transporte (-0,6 p.p.). O transporte internacional cresceu 1,7% para 22,9 milhões de toneladas.

**Transporte de mercadorias em veículos estrangeiros cresceu em peso e volume**

Estima-se que tenham sido movimentadas em veículos estrangeiros 17,3 milhões de toneladas de mercadorias (+10,7%) e 12,7 mil milhões de toneladas-km (+24,6%). Face à globalidade do transporte rodoviário, o transporte em veículos estrangeiros continuou a aumentar a sua representatividade: 10,8% em toneladas (+1,1 p.p.) e 28,7% em toneladas-km (+4,6 p.p.).

**Transporte rodoviário de passageiros cresceu face a 2021, mas manteve-se ainda inferior aos níveis de 2019**

O número de passageiros transportados por modo rodoviário aumentou 30,9% face a 2021, fixando-se em 497,6 milhões de passageiros. No entanto comparativamente a 2019, o número de passageiros diminuiu 12,1%.

**Consumo de combustíveis e energia no transporte rodoviário aumentou com a gasolina a superar os níveis de 2019**

O consumo de combustíveis e energia no setor rodoviário cresceu 6,1%, em 2022, para 5,6 milhões de tep. Face a 2019, registou-se uma diminuição de 2,2%, apesar do consumo de gasolina ter superado os níveis pré-pandemia (+0,5%; 1,1 milhões de tep).

**Número de acidentes com vítimas, mortos e feridos aumentou consecutivamente nos últimos dois anos**

Segundo a informação disponibilizada pela ANSR, o número de acidentes com vítimas continuou a aumentar em 2022, subindo para 34,3 mil acidentes (+11,7%). O número de vítimas cresceu em todas as tipologias: o número de mortos cresceu 10,2% (618 vítimas); o número de feridos graves aumentou 6,5% (2,3 mil vítimas) e o número de feridos ligeiros subiu 11,9% (40,1 mil).

### **Atividade portuária nacional aumentou**

O movimento de mercadorias nos portos marítimos nacionais atingiu 85,0 milhões de toneladas, aumentando 2,3% após o acréscimo de 4,7% registado em 2021. Face a 2019, registou-se uma redução de 0,3%.

O porto de Sines movimentou 41,6 milhões de toneladas e registou uma redução de 3,0% face a 2021 (+7,0% face a 2019) diminuindo em 2,7 p.p. o seu peso no total, mantendo-se, contudo, como o porto com maior representatividade nacional (48,9%). O movimento de mercadorias no porto de Leixões (15,6% do total; -0,7 p.p.) decresceu 2,0% (-12,5% em 2021), enquanto no porto de Lisboa aumentou 27,2% (13,2% do total; +2,6 p.p.; +6,0% em 2021). Comparativamente a 2019, registaram-se variações de -26,2% e +7,6%, respetivamente.

Os portos nacionais registaram 71,5 milhões de toneladas em tráfego internacional (-0,1%, após +4,8% em 2021; -1,7% quando comparado com 2019), atingindo 84,1% do total.

Foram carregadas 32,6 milhões de toneladas de mercadorias nos portos nacionais (-1,6% face ao ano anterior; +0,2% face a 2019). A divisão 07 - “Coque e produtos petrolíferos”, registou uma redução de 2,8% face a 2021, mantendo-se como a mais representativa, atingindo 24,0% do total, seguida pela divisão 09 - “Outros produtos minerais não metálicos” que, com um aumento de 0,6% face ao ano anterior, atingiu um peso relativo de 13,3% do total de mercadorias carregadas.

Em 2022, foram descarregadas 52,5 milhões de toneladas de mercadorias nos portos nacionais (+4,9% que no ano anterior; +5,6% em 2021; -0,7% comparando com 2019), mantendo-se como mais representativa a divisão 02 - “Hulha e lenhite; petróleo bruto gás natural” (+4,9% face a 2021) seguida pela 01 - “Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca” (+20,6% face a 2021) com um peso de 26,9% e 15,7% do total, respetivamente.

O movimento de granéis líquidos atingiu 31,0 milhões de toneladas (+1,4% face a 2021; -7,3% face a 2019) representando 36,5% do movimento total, seguidos pela carga contentorizada (29,1 milhões de toneladas; -4,6% que no ano anterior; +9,8% face a 2019) que atingiu 34,2% do total movimentado (-2,5 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 19,3 milhões de passageiros e 330,8 mil veículos, correspondendo a crescimentos de 44,6% e 17,0%, respetivamente. Comparando com 2019, registaram-se diminuições de 15,6% no transporte de passageiros e de 13,1% no transporte de mercadorias.

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

O movimento de passageiros nos aeroportos e aeródromos nacionais em 2022 ascendeu a 56,8 milhões (+121,7%; +39,2% em 2021), não atingindo ainda os níveis pré-pandemia (-5,6% face a 2019).

Nos principais aeroportos, o movimento de passageiros registou os seguintes crescimentos: +132,6% em Lisboa (+31,1% em 2021; -9,4% face a 2019), +116,3% no Porto (+31,7% em 2021; -3,6% face a 2019), +150,2% em Faro (+47,9% em 2021; -9,3% face a 2019), +104,1% na Madeira (+69,3% em 2021; +20,8% face a 2019) e +64,1% em Ponta Delgada (+80,1% em 2021; +2,3% face a 2019).

Nos aeroportos nacionais, em 2022, em termos de movimento de mercadorias, registaram-se acréscimos de 17,1% no movimento de carga (totalizando 209,4 mil toneladas) e de 14,3% no movimento de correio (13,5 mil toneladas). Comparando com 2019, registou-se um acréscimo no movimento de carga (+8,5%) e um decréscimo no movimento de correio (-23,5%).

**Transporte por oleoduto aumentou e por gasoduto diminuiu face a 2021**

O transporte de gás em gasoduto em 2022 diminuiu face a 2021, tendo registado 65,7 mil GWh nas entradas (-4,3%) e 65,5 mil GWh nas saídas (-7,5%). Comparativamente a 2019, registaram-se decréscimos de 7,6% nas entradas e 10,2% nas saídas.

O transporte de mercadorias por oleoduto aumentou 28,2% em 2022 (+7,6% em 2021), atingindo 2,9 milhões de toneladas.

**Mercadorias com aumentos de 3,5% nas importações e 2,0% nas exportações**

Em 2022, segundo os resultados definitivos das estatísticas do comércio internacional, as importações de mercadorias totalizaram 61,3 milhões de toneladas, registando um aumento de 3,5% (+6,8% em 2021; -1,3% face a 2019). O transporte marítimo concentrou 58,8% das mercadorias importadas, com um total de 36,0 milhões de toneladas (+4,0%; -5,6% comparando com 2019). Por via rodoviária entraram 21,7 milhões de toneladas de mercadorias (+2,2%; +6,2% face a 2019), correspondendo a 35,3% do total.

O volume das exportações totalizou 39,3 milhões de toneladas de mercadorias, registando um aumento de 2,0% (+4,5% em 2021; +0,6% comparando com 2019). O modo marítimo concentrou 47,0% do total da tonelage exportada, o modo rodoviário 45,4% e o aéreo 3,5%.

**B. COMUNICAÇÕES****Crescimento do Volume de Negócios do setor das Comunicações**

Em 2022, de acordo com os resultados provisórios do Sistema de Contas Integradas das Empresas (SCIE), o setor das comunicações atingiu um Volume de Negócios (VVN) de 8,1 mil milhões de euros, o que representou um crescimento de 4,6% face ao ano anterior (+6,7% em 2021). A componente de telecomunicações cresceu 5,4% (+4,5% em 2021), correspondendo a 6,8 mil milhões e a componente de atividades postais aumentou 0,6% (+18,8% em 2021).

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

Em 2022, o serviço telefónico fixo com acesso direto registou 4,4 milhões de clientes, aumentando 2,1% face ao ano anterior. O número de acessos telefónicos continuou a crescer (+2,2%; +2,0% em 2021), atingindo 5,4 milhões de acessos.

**Tráfego de voz diminuiu o número de minutos no serviço telefónico móvel**

O tráfego de voz com origem na rede móvel registou um crescimento de 4,0% em número de chamadas, para 11,5 mil milhões, tendo verificado inversamente uma diminuição de 2,1% no número de minutos, para 34,7 mil milhões. Para esta evolução contribuiu a dinâmica do tráfego nacional, que verificou um crescimento do número de chamadas e uma diminuição do número de minutos em quase todos os destinos (com a exceção do tráfego destinado à rede fixa que diminuiu -0,5% em chamadas e -1,9% em minutos): +5,0% em chamadas e -0,5% em minutos nas ligações com destino à rede móvel com prestadores diferentes; +4,8% em chamadas e -8,5% em minutos nas ligações com destino a números não geográficos e a números curtos; e, +3,4% em chamadas e -4,0% em minutos nas ligações com destino à rede móvel do próprio prestador. O tráfego internacional por sua vez cresceu 12,9% em chamadas e 10,0% em minutos. O tráfego de mensagens escritas (SMS) continuou a diminuir (-1,6%, -5,8% no ano anterior) para 10,6 mil milhões de mensagens.

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

O número de acessos à internet aumentou 3,7% (idêntico a 2021), atingindo 4,5 milhões. Os acessos por fibra ótica continuaram a crescer a um ritmo assinalável (+10,1%), ainda que ligeiramente inferior ao do ano anterior (+12,8% em 2021). O volume de tráfego associado ao acesso à internet por banda larga alcançou os 14,1 mil milhões de GB, tendo crescido 9,9% (+26,7% em 2021 e +28,7% em 2019).

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

Em 2022, o número de assinantes do serviço de televisão por subscrição continuou a crescer (+3,1%, +3,0% em 2021), atingindo 4,5 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 (+10,4%; +13,2% em 2021) e representou 60,8% do total, com 2,7 milhões de assinantes.

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

Em 2022, a rede postal nacional cresceu 9,2%, após o crescimento de 1,7% em 2021, sendo composta por 16,4 mil pontos de acesso. Com menos um estabelecimento, as estações de correio diminuíram 0,2% (+1,4% em 2021) para 569 estações, enquanto em sentido inverso, os postos de correio cresceram 0,9% (-1,0% em 2021) para 1 802 postos, traduzindo-se num crescimento de 16 novos postos. O tráfego postal diminuiu 4,2% em 2022 (-2,7% em 2021), tendo sido expedidos cerca de 562,5 milhões de objetos.

## EXECUTIVE SUMMARY

In 2022, the number of passengers transported, despite the increases recorded in all modes of transport compared to 2021, has not yet reached pre-pandemic levels, with the following variations being recorded compared to 2019: -2.1% in the mode rail, -19.2% in the metro, -12.1% in the road, -15.6% in the river and -5.6% in the air.

Transport of goods by sea and air recorded growth of 2.3% and 17.1% respectively. In opposition, rail and road modes recorded decreases of 3.5% and 1.0%. Compared to 2019, except for air transport, which recorded growth (+8.5%), the remaining modes recorded decreases: -7.2% on road, -4.0% on rail and -0.3% on maritime mode.

The Communications sector continued to grow in 2022, with turnover increasing by 4.6% in 2022 (after +6.7% in 2021). The number of internet accesses continued to increase (+3.7%, same value in 2021) with optical fiber growing at a remarkable pace (+10.1%; +12.8% in 2021).

The number of telephone accesses in the fixed service (+2.2%; +2.0% in 2021), the number of active mobile accesses and with actual use (+3.6%; +5.9% in 2021), voice traffic originating from the mobile network (in number of calls: +4.0%) and also the number of subscribers to the subscription television service (+3.1%; +3.0% in 2021) continued to grow in 2022. Only postal traffic decreased in 2022 (-4.2%, -2.7% in 2021).

### A. TRANSPORTS

#### Enterprises

According to the provisional results of the Integrated Business Accounts System (IBAS) for 2022, the number of companies in the Transport and Storage sector (section H of the NACE) stood at 43.0 thousand (+17.9%; +6.6% in 2021; +37.3% compared to 2019). The subset of specific activities to Transports accounted to 32.1 thousand companies (+19.1%; +0.0% in 2021; +23.4% compared to 2019).

Turnover of the Transport and Storage sector increased significantly over the previous year (+39.6% in 2022; +19.9% in 2021) to a total of 29.3 billion euros. Compared to 2019, there was an increase of 26.7%. The subset of Transportation companies, concentrating 58.9% of the Transport and Storage sector's turnover, also recorded an increase over the previous year (+50.2% in 2022; +17.6% in 2021; +25.9% compared to 2019).

#### Explored railway without changes and decrease of the railway stock

In 2022, the national railway network, composed by operated and unoperated lines and extensions, maintained the length of 3,621.6 km existing in 2021. Almost 70% of the network was explored, in a 2,527.1 length.

The railway stock was comprised of 377 traction vehicles, 2,225 wagons and 1,011 vehicles for the transport of passengers.

#### Recovery in passenger transport by train and by metro

In 2022, passenger transport by train increased by 42.2% (after +18.1% in 2021 and -41.7% in 2020), with 171.7 million passengers being carried. The volume of transport increased by 51.8% (+14.1% in 2021 and -48.6% in 2020), corresponding to 4.4 billion passenger-km in rail transport. Compared to 2019, there were variations of -2.1% and -11.0%, respectively.

By subway, 218.1 million passengers were transported, corresponding to an improvement of 58.6% (-2.4% in 2021 and -47.8% in 2020). Compared to 2019, there was a decrease of 19.2%. The Lisbon Metro increased by 63.3% (after -7.6% in 2021 and -50.5% in 2020; -25.3% compared to 2019), carrying 136.7 million passengers. The Porto Metro had a recovery of 56.2%, carrying 65.3 million passengers (+5.9% in 2021, -44.7% in 2020; -8.6% compared to 2019). Metro Sul do Tejo grew by 34.3% (+9.9% in 2021 and -29.8% in 2020; +3.7% compared to 2019), having transported 16.1 million passengers.

#### **Rail freight recorded a decrease in national traffic and an increase in international traffic**

In 2022, 9.3 million tonnes of goods were transported by rail, corresponding to a decrease of 3.5% (+11.4% in 2021 and -10.6% in 2020). The volume of goods transport was 2.7 billion tkm (+2.5%; after +8.1% in 2021). Compared to 2019, there were variations of -4.0% and +7.6%, respectively. The average distance travelled by each tonne was 286.0 km (+6.3% compared to 2021; +12.0% compared to 2019).

The national traffic moved 6.6 million tonnes of goods (-9.8%, after +10.6% in 2021; -10.3% compared to 2019), equivalent to 71.3% of total traffic (76.3% in 2021).

The international traffic transported 2.7 million tonnes of goods, with an increase of 16.6%, after an increase of 14.2% in 2021 (+16.5% compared to 2019). All international transport was carried out to/from Spain.

In 2022, the main group of goods<sup>2</sup> carried in railway mode was division 10 "-Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment", with 1.2 million tonnes, equivalent to 12.9% of the total (13.4% in 2021).

#### **Daily average traffic in 25 de Abril Bridge exceeds pre-pandemic levels**

The daily crossing of road vehicles over the Tagus River grew by 13.8% (+7.9% in 2021) and reached 206.8 thousand vehicles in 2022. Traffic on the 25 de Abril Bridge grew by 13.3% to 141.1 thousand vehicles, a value higher than pre-pandemic levels (+0.3% compared to 2019).

#### **Average age of heavy passenger vehicle fleet drops by almost 1 year**

In 2022, the number of vehicles presumably in circulation increased 2.2% to 7.2 million vehicles. The heavy vehicle fleet grew slightly above the light vehicle fleet (+2.5% and +2.2%, respectively). The average age of the heavy passenger fleet decreased by almost 1 year to 12.6 years (13.5 years in 2021).

#### **Number of new registrations increased and cancellations decreased**

The number of registered vehicles grew +13.3% to 363.2 thousand vehicles while the number of cancelled vehicles decreased by 6.1% to 135.2 thousand vehicles.

#### **Sales of new light vehicles grew significantly in the 2<sup>nd</sup> half of the year**

Sales of light passenger vehicles grew 6.6% in 2022 (+0.8% in 2021) corresponding to 156.3 thousand vehicles. This growth was sustained by the strong recovery in the second half of the year (+24.0%; 80.9 thousand vehicles), as there was a decrease in the first half of the year (-7.4%; 75.4 thousand).

---

<sup>2</sup> NST2007 (see Siglas e abreviaturas)

### **Road Transport of goods in national vehicles with a slight decrease despite an increase in international transport**

National vehicles transported 143.4 million tonnes, which represented a decrease of 2.3% compared to the previous year. Compared to 2019, the decrease was more pronounced: -7.2%. National transport reduced by 3.0% to 120.5 million and represented 84.1% of transport (-0.6 p.p.). International transport grew 1.7% to 22.9 million tonnes.

### **Transport of goods in foreign vehicles grew in weight and volume**

It was estimated that 17.3 million tonnes (+10.7%) and 12.7 billion tonnes-km (+24.6%) were transported. Compared to overall road transport, transport in foreign vehicles continued to increase its representation: 10.8% in tonnes (+1.1 p.p.) and 28.7% in tonnes-km (+4.6 p.p.).

### **Road passenger transport grew compared to 2021, but still far from 2019 levels**

The number of passengers transported increased 30.9%, compared to 2021, to 497.6 million passengers. Compared to 2019, the number of passengers decreased by 12.1%.

### **Fuel and energy consumption in road transport increased as gasoline consumption exceeded 2019 levels**

Fuel and energy consumption in the road sector grew 6.1% in 2022, to 5.6 million toe. Compared to 2019, there was a decrease of 2.2%, despite the increase in gasoline consumption above pre-pandemic levels (+0.5%; 1.1 million toe).

### **The number of accidents with victims, deaths and injuries increased two years in-a-row**

According to information provided by ANSR, the number of accidents with victims continued to increase in 2022 to 34.3 thousand accidents (+11.7%). The number of victims increased in all types: the number of deaths increased 10.2% to 618 victims; the number of serious injuries increased 6.5% (2.3 thousand victims) and the number of slight injuries rose 11.9% (40.1 thousand).

### **National port activity increased**

The movement of goods in national seaports reached 85.0 million tonnes, growing 2.3% after the 4.7% increase recorded in 2021. Compared to 2019, there was a decrease of 0.3%.

The port of Sines handled 41.6 million tonnes and recorded a reduction of 3.0% compared to 2021 (+7.0% compared to 2019), reducing its weight in the total by 2.7 p.p., remaining, however, as the port with the greatest national representation (48.9%). The movement of goods at the port of Leixões (15.6% of the total; -0.7 p.p.) decreased by 2.0% (-12.5% in 2021), while at the port of Lisbon it increased 27.2% (13.2% of the total; +2.6 p.p.; +6.0% in 2021). Compared to 2019, there were variations of -26.2% and +7.6%, respectively.

National ports registered 71.5 million tonnes in international traffic (-0.1%, after +4.8% in 2021; -1.7% when compared to 2019), reaching 84.1% of the total.

32.6 million tonnes of goods were loaded at national ports (-1.6% compared to the previous year; +0.2% compared to 2019). Division 07 - "Coke and petroleum products", recorded a reduction of 2.8% compared to 2021, remained the most representative, reaching 24.0% of the total, followed by division 09 - "Other non-

metallic mineral products” which, with an increase of 0.6% compared to the previous year, reached a relative weight of 13.3% of the total of goods loaded.

In 2022, 52.5 million tonnes of goods were unloaded in national ports (+4.9% compared to the previous year; +5.6% in 2021; -0.7% compared to 2019), remaining the most representative division 02 - “Coal and lignite; crude oil natural gas” (+4.9% compared to 2021) followed by 01 - “Products of agriculture, animal production, hunting and forestry; fish and other fishery products” (+20.6% compared to 2021) representing respectively 26.9% and 15.7% of the total.

The movement of liquid bulk reached 31.0 million tonnes (+1.4% compared to 2021; -7.3% compared to 2019) representing 36.5% of the total movement, followed by containerized cargo (29.1 million tonnes; -4.6% than in the previous year; +9.8% compared to 2019) which reached 34.2% of the total handled (-2.5 p.p.).

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

In inland waterways in Portugal, regular (national and international) crossings ensured the transport of 19.3 million passengers (+44.6%; -15.6% compared to 2019) and 330.8 thousand vehicles (+17.0%; -13.1% compared to 2019).

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

The movement of passengers at national airports and aerodromes in 2022 amounted to 56.8 million (+121.7%; +39.2% in 2021), not yet reaching pre-pandemic levels (-5.6% compared to 2019).

At the main airports, passenger traffic registered the following increases: +132.6% in Lisbon (+31.1% in 2021; -9.4% compared to 2019), +116.3% in Porto (+31.7% in 2021; -3.6% compared to 2019), +150.2% in Faro (+47.9% in 2021; -9.3% compared to 2019), +104.1% in Madeira (+69.3% in 2021; +20.8% compared to 2019) and +64.1% in Ponta Delgada (+80.1% in 2021; +2.3% compared to 2019).

At national airports, in 2022, in terms of the movement of goods, there were increases of 17.1% in the movement of freight (totalling 209.4 thousand tonnes) and 14.3% in the movement of mail (13.5 thousand tonnes). Compared to 2019, there was an increase in movement of freight (+8.5%) and a decrease in movement of mail (-23.5%).

### **Transport by oil pipeline increased and transport by gas pipeline decreased compared to 2021**

Gas transport in pipeline in 2022 decreased in comparison to 2021, having recorded 65.7 thousand GWh in inflow (-4.3%) and 65.5 thousand GWh in outflows (-7.5%). Compared to 2019, there were decreases of 7.6% in inflow and 10.2% in outflow.

The transport of goods by pipeline increased 28.2% in 2022 (+7.6% in 2021), reaching 2.9 million tonnes.

### **Goods with an increase of 3.5% in imports and 2.0% in exports**

In 2022, according to the definitive results of international trade statistics, imports of goods totalled 61.3 million tonnes, registering an increase of 3.5% (+6.8% in 2021; -1.3% compared to 2019).

Maritime transport concentrated 58.8% of the imported goods, with a total of 36.0 million tonnes (+4.0%; -5.6% compared to 2019). By road, 21.7 million tonnes of goods entered (+2.2%; +6.2% compared to 2019), corresponding to 35.3% of the total.

The volume of exports totalled 39.3 million tonnes of goods, recording an increase of 2.0% (+4.5% in 2021; +0.6% compared to 2019). The maritime mode accounted for 47.0% of the total exported tonnage, the road 45.4%, and the air, 3.5%.

## **B. COMMUNICATIONS**

### **Growth in turnover in the Communications Sector**

According to the provisional results of the IBAS, the turnover in the communications sector amounted to EUR 8.1 billion in 2022, growing by 4.6% compared to the previous year (+6.7% in 2021). The telecommunications sub-sector grew 5.4% (+4.5% in 2021) to EUR 6.8 billion and the postal activities sub-sector grew 0.6% (+18.8% in 2021).

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

The fixed telephone service with direct access registered 4.4 million customers in 2022, increasing 2.1% over the previous year. The number of telephone accesses continued to grow (+2.2%; +2.0% in 2021), reaching 5.4 million accesses.

### **Voice traffic decreased the number of minutes in the mobile telephone service**

Voice traffic originating on the mobile network registered a growth of 4.0% in the number of calls, to 11.5 billion and a decrease of 2.1% in the number of minutes, to 34.7 billion. This evolution was determined by the behaviour of domestic traffic, with an increase in the number of calls and a decrease in the number of minutes in almost all destinations (with the exception of traffic destined for the fixed network, which decreased -0.5% in calls and -1.9% in minutes): +5.0% in calls and -0.5% in minutes for calls to the mobile network with different providers; +4.8% in calls and -8.5% in minutes for calls to non-geographic numbers and short numbers; and +3.4% in calls and -4.0% in minutes for calls to the operator's own mobile network. International traffic grew 12.9% in calls and 10.0% in minutes. Text message (SMS) traffic continued to decrease (-1.6%, -5.8% in the previous year) to 10.6 billion messages.

### **Internet access traffic volume continued to grow**

The number of internet accesses increased 3.7% (+3.7% in 2021) and reached 4.5 million. Fiber optics access continued to grow at a noteworthy rate (+10.1%), although slightly lower than in the previous year (+12.8% in 2021). Traffic volume associated with broadband internet access reached 14.1 billion GB, having grown by 9.9% (+26.7% in 2021 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 2022 (+3.1%, +3.0% in 2021) and reached 4.5 million subscribers. Fiber optic service (FTTH), as in the previous year, was the only service to record an increase in the number of subscribers (+10.4%; +13.2% in 2021) and represented 60.8% of the total, reaching 2.7 million subscribers.

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

In 2022, the national postal network grew 9.2%, after 1.7% growth in 2021 and is comprised of 16,4 million access points. With one less establishment, post offices decreased 0.2% (+1.4% in 2021) to 569 offices, while in the opposite direction, letter posts grew by 0.9% (-1.0% in 2021) to 1802 letter posts, registering a growth of 16 new letter posts. Postal traffic decreased 4.2% in 2022 (-2.7% in 2021), with 562.5 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:

Car. km	Carruagem-quilómetro
Ckm	Comboio-quilómetro
€	Euro
GT	Arqueação bruta ( <i>gross tonnage</i> )
GWh	Gigawatt hora
kg	Quilograma
km	Quilómetro
l	Litro
l/100 km	Litros aos 100 quilómetros
lkm	Lugar-quilómetro
m	Metro
Nº	Número
NT	Arqueação líquida ( <i>net tonnage</i> )
p.m.d.	Peso máximo à descolagem
pkm	Passageiro-quilómetro
t	Tonelada
tep	Tonelada equivalente de petróleo
TEU	Unidade equivalente a contentor de 20 pés
Tkm	Tonelada-quilómetro
TkmBR	Tonelada-quilómetro bruta rebocada
TPB	Tonelagem de porte bruto

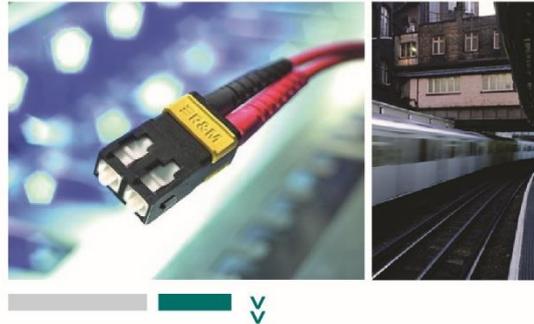
Vkm	Veículo-quilómetro
%	Percentagem

#### 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
c.c.	Centímetros cúbicos
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
FBCF	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





## [ INDÍCE ]

<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>INDÍCE.....</b>	<b>21</b>
<b>CONTEXTO ECONÓMICO .....</b>	<b>23</b>
1. CONTEXTO ECONÓMICO .....	24
1.1. Contexto nacional.....	24
1.2. Contexto europeu .....	27
<b>TRANSPORTE FERROVIÁRIO.....</b>	<b>31</b>
2. TRANSPORTE FERROVIÁRIO .....	32
2.1. Caminho-de-ferro .....	32
2.2. Metropolitano.....	36
<b>TRANSPORTE RODOVIÁRIO.....</b>	<b>38</b>
3. TRANSPORTE RODOVIÁRIO.....	39
3.1. Infraestruturas rodoviárias.....	39
3.2. Parque de veículos rodoviários presumivelmente em circulação .....	40

3.3. Veículos matriculados e vendidos.....	41
3.4. cartas de condução emitidas.....	42
3.5. Transporte Rodoviário de Mercadorias.....	42
3.6. Transporte Rodoviário de Passageiros.....	46
3.7. Consumo de combustíveis e energia.....	48
3.8. Acidentes de viação.....	49
<b>TRANSPORTE MARÍTIMO E FLUVIAL.....</b>	<b>51</b>
4. TRANSPORTE MARÍTIMO E FLUVIAL.....	52
4.1. Transporte Marítimo.....	52
4.2. Transporte FLUVIAL.....	59
<b>TRANSPORTE AÉREO.....</b>	<b>61</b>
5. TRANSPORTE AÉREO.....	62
5.1. Empresas nacionais de transporte aéreo.....	62
5.2. Infraestrutura aeroportuária nacional e tráfego comercial.....	64
5.3. Navegação aérea.....	66
<b>TRANSPORTE POR CONDUTA.....</b>	<b>67</b>
6. TRANSPORTE POR CONDUTA.....	68
6.1. Transporte por gasoduto.....	68
6.2. Transporte por oleoduto.....	69
<b>COMÉRCIO INTERNACIONAL POR MODOS DE TRANSPORTE.....</b>	<b>70</b>
7. COMÉRCIO INTERNACIONAL POR MODOS DE TRANSPORTE.....	71
7.1. Resultados gerais.....	71
7.2. Modos de transporte e Divisões de mercadorias.....	73
7.3. Modos de transporte e agrupamento de países.....	74
<b>COMUNICAÇÕES.....</b>	<b>76</b>
8. COMUNICAÇÕES.....	77
8.1. Indicadores gerais das atividades de telecomunicações e atividades postais e de courier.....	77
8.2. Telecomunicações.....	77
8.3. Atividades postais e de courier.....	82
<b>METAINFORMAÇÃO ESTATÍSTICA.....</b>	<b>83</b>
9.1. Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias.....	84
9.2. Conceitos para fins estatísticos.....	87
9.3. Classificações.....	104



## [ CONTEXTO ECONÓMICO ]

## 1. CONTEXTO ECONÓMICO

### 1.1. CONTEXTO NACIONAL

#### 1.1.1. Indicadores Macroeconómicos

Em 2022, o Produto Interno Bruto (PIB) aumentou 6,8% em volume, atingindo 242,3 mil milhões de euros em termos nominais, superando os valores pré-pandemia e continuando a tendência de crescimento, interrompida no período pandémico (+5,7% em 2021, -8,3% em 2020, +2,7% em 2019). A procura interna registou um contributo positivo de 4,6 p.p (-1,4 pp face a 2021), em consequência do aumento do consumo privado (+3,6 p.p, +0,5 p.p. face a 2021). A procura externa líquida registou igualmente um contributo positivo de 2,3 p.p (+2,6 p.p. face ao ano anterior).

A taxa de desemprego diminuiu para 6,1% em 2022 (-0,6 p.p. face a 2021) continuando a tendência de diminuição dos anos anteriores (+7,0% em 2020, +6,6% em 2019).

Em 2022, o índice harmonizado de preços no consumidor situou-se em 8,1%, com um aumento de 9,9% para a rubrica “Transportes” (+4,3% no ano anterior). O índice do transporte aéreo de passageiros conheceu o maior aumento do setor dos transportes (+29,0%, -5,9% em 2021) seguido do transporte de passageiros por mar e vias interiores com +13,3% (0,0% em 2021). O índice relativo do transporte rodoviário de passageiros aumentou 0,7% (-0,1% em 2021), o do transporte ferroviário permaneceu inalterado em 0,1% (+0,1% em 2021) e o do transporte combinado de passageiros registou uma diminuição de 0,5% (0,0% em 2021).

#### 1.1.2. Empresas

Segundo os resultados provisórios do Sistema de Contas Integradas das Empresas (SCIE) referentes a 2022, o número de empresas no setor de Transportes e Armazenagem (secção H da CAE Rev. 3) situou-se em 43,0 mil (+17,9%). Ao subconjunto de atividades específicas de Transportes corresponderam 32,1 mil empresas (+19,1%).

Em 2022, em termos de emprego, o setor de Transportes e Armazenagem, aumentou 5,9% face ao ano anterior (+1,3% em 2021 e -0,8% em 2020). No subconjunto de atividades de Transportes verificou-se um aumento de 6,6% no número de pessoas ao serviço (+0,1% em 2021 e -1,6% em 2020).

O volume de negócios (VVN) do setor de Transportes e Armazenagem, verificou um aumento expressivo face ao ano anterior (+39,6% em 2022, +19,9% em 2021), registando um total de 29,3 mil milhões de euros. Da mesma forma, o subconjunto de empresas de Transportes, concentrando 58,9% do VVN do setor de Transportes e Armazenagem, apresentou também um crescimento em relação ao último ano (+50,2% em 2022; +17,6% em 2021).

Entre as atividades de Transportes, 58,3% do total do VVN foi gerado no Transporte terrestre e por oleodutos/gasodutos, seguido de 36,5% no Transporte aéreo e 5,3% no Transporte por água. Registou-se um crescimento em todas as atividades de transporte em 2022, com destaque para o Transporte aéreo (+137,7%; +30,6% em 2021), seguido do Transporte por água (+52,5%; +5,0% em 2021) e do Transporte terrestre e por oleodutos/gasodutos (+22,0%; +14,9% em 2021).

### 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 2022, 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 ferroviário.

O tráfego aéreo cresceu significativamente, com um aumento de 128,9% (+35,9% em 2021) nos passageiros movimentados nos aeroportos nacionais.

O transporte rodoviário foi o modo de transporte predominante e cresceu 30,9% (+15,8% em 2021). No que diz respeito a passageiros-km o crescimento foi ainda mais acentuado (+73,6%; +49,8% em 2021).

No transporte ferroviário de passageiros registou-se um aumento face ao ano anterior, com 171,7 milhões de passageiros no transporte ferroviário pesado (+42,2% em 2022; +18,1% em 2021), crescimento também verificado nos passageiros-km (+51,8%; +14,1% em 2021). O transporte por metropolitano, com 218,1 milhões de passageiros, também registou um aumento em relação ao ano anterior (+58,6%; -2,4% em 2021)

No transporte marítimo, verificou-se um aumento face ao ano anterior (+20,0%; +30,1% em 2021) assim como no transporte fluvial (+44,6%; +2,0% em 2021).

Figura 1.1.3.1 >> Passageiros transportados por modo de transporte, 2019-2022

Unidade: 10<sup>3</sup>

Modo de transporte	2019	2020	2021	2022	Taxas de variação anuais		
					2020	2021	2022
<b>Ferrovário</b>							
Sistema ferroviário pesado	175 333	102 224	120 702	171 653	-41,7%	18,1%	42,2%
Sistemas de metropolitano	270 026	140 938	137 506	218 127	-47,8%	-2,4%	58,6%
<b>Rodoviário (a)</b>	565 911	328 175	380 168	497 634	-42,0%	15,8%	30,9%
<b>Marítimo (b) (c)</b>	929	542	705	846	-41,7%	30,1%	20,0%
<b>Fluvial (d)</b>	22 858	13 085	13 350	19 302	-42,8%	2,0%	44,6%
<b>Aéreo</b>							
Aeroportos nacionais (b)	54 748	16 482	22 403	51 284	-69,9%	35,9%	128,9%
Empresas nacionais de transporte aéreo	19 075	5 477	7 234	16 048	-71,3%	32,1%	121,8%

(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

(d) Dados provisórios para a travessia do Sado

Fonte: INE

Figura 1.1.3.2 >> Passageiros-km por modo de transporte, 2019-2022

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

Modo de transporte	2019	2020	2021	2022	Taxas de variação anuais		
					2020	2021	2022
<b>Ferrovário</b>							
Sistema ferroviário pesado	4 964	2 552	2 912	4 419	-48,6%	14,1%	51,8%
Sistemas de metropolitano	1 292	666	653	1 101	-48,5%	-1,9%	68,6%
<b>Rodoviário (a)</b>	7 941	3 939	5 900	10 245	-50,4%	49,8%	73,6%
<b>Aéreo</b>							
Empresas nacionais de transporte aéreo	44 682	12 852	16 734	40 433	-71,2%	30,2%	141,6%

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

Fonte: INE

#### 1.1.4. Transporte de mercadorias

Os modos de transportes de mercadorias predominantes foram o rodoviário (143,4 milhões de toneladas) e o marítimo (77,9 milhões de toneladas). O transporte ferroviário movimentou 9,3 milhões de toneladas e o transporte aéreo manteve-se como o menos significativo (206 mil toneladas nos aeroportos nacionais).

O transporte rodoviário registou uma diminuição de 2,3% face ao ano anterior (+11,5% em 2021), refletindo-se igualmente uma diminuição de 1,6% nas toneladas-km (+31,4% em 2021). Em relação a 2019 observou-se uma diminuição de 7,2% no que diz respeito às mercadorias e um acréscimo de 1,5% em relação às toneladas-km.

Relativamente ao transporte marítimo, verificou-se um crescimento de 0,8% em 2022 (+4,7% em 2021). Estes valores de mercadorias transportadas foram inferiores em 1,5% em comparação com 2019.

No transporte ferroviário verificou-se uma redução face ao ano anterior (-3,5%; +11,4% em 2021), ficando 4,0% abaixo do valor de 2019. As toneladas-quilómetro cresceram 2,5% face ao ano anterior (+8,1% em 2021) e 7,5% em relação a 2019.

Por último, no transporte aéreo, verificou-se um aumento do transporte de mercadorias via aeroportos nacionais face a 2021 (+18,0%; +31,3% em 2021).

**Figura 1.1.4.1 >> Mercadorias transportadas por modo de transporte, 2019-2022**

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

Modo de transporte	2019	2020	2021	2022	Taxas de variação anuais		
					2020	2021	2022
<b>Ferroviário</b>	9 695	8 665	9 653	9 310	-10,6%	11,4%	-3,5%
<b>Rodoviário</b> (a)	154 407	131 545	146 724	143 359	-14,8%	11,5%	-2,3%
<b>Marítimo</b> (b) (c)	79 055	73 780	77 283	77 899	-6,7%	4,7%	0,8%
<b>Aéreo</b>							
Aeroportos nacionais (b)	194	133	175	206	-31,5%	31,3%	18,0%
Empresas nacionais de transporte aéreo	137	49	78	103	-64,0%	58,3%	32,5%

(a) Apenas transporte efetuado em veículos 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

(c) Valores preliminares para o porto de Lisboa.

Fonte: INE

**Figura 1.1.4.2 >> Toneladas-quilómetro por modo de transporte, 2019-2022**

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

Modo de transporte	2019	2020	2021	2022	Taxas de variação anuais		
					2020	2021	2022
<b>Ferroviário</b>	2 478	2 402	2 597	2 663	-3,1%	8,1%	2,5%
<b>Rodoviário</b> (a)	31 087	24 402	32 074	31 556	-21,5%	31,4%	-1,6%
<b>Aéreo</b>							
Empresas nacionais de transporte aéreo	559	277	380	615	-50,5%	37,3%	61,9%

(a) Apenas transporte efetuado por veículos nacionais

Fonte: INE

## 1.2. CONTEXTO EUROPEU

### 1.2.1. Indicadores Macroeconómicos

Em 2022, o Produto Interno Bruto (PIB) em termos reais da União Europeia (UE27) cresceu 0,4 p.p. face a 2021, registando um crescimento assinalável de 8,6% (+8,3% em 2021) e prosseguindo assim a retoma da tendência de aceleração verificada nos anos anteriores a 2020, interrompida nesse ano pela crise pandémica COVID-19 (-3,9% em 2020, +3,6% em 2019 e +3,5% em 2018). Para tal contribuiu o crescimento nas exportações (+7,2%, +10,9% em 2021, -8,4% em 2020 e +3,4% em 2019), ainda que a um ritmo ligeiramente inferior ao crescimento das importações (+7,9%, +9,3% no ano precedente, -7,8% em 2020 e +4,7% em 2019). O consumo público evoluiu positivamente, ainda que em ritmo inferior ao verificado no ano anterior (+1,1%, +4,0% em 2021, +1,1% em 2020 e +1,9% em 2019), enquanto o consumo privado diminuiu ligeiramente face a 2021 (+4,0%, +4,5% em 2021, -7,2% em 2020 e +1,5% em 2019).

Num contexto generalizado de crescimento económico em toda a UE27, as cinco principais economias europeias registaram um crescimento médio de 7,9%, com a Espanha e os Países Baixos a verificarem os maiores aumentos (+10,2% e +10,1%, +0,9 p.p. e +0,8 p.p., respetivamente). Seguiram-se a Alemanha (+7,2%, +0,9 p.p.), a Itália (+6,8%, -2,9 p.p.) e a França (+5,5%, -2,5 p.p.). Das restantes economias europeias (UE27), os maiores crescimentos registaram-se na Lituânia (+19,3%, +13,2% em 2021), na Bulgária (+19,0%, +15,3% no ano anterior) e na Roménia (+18,5%, +9,4% em 2021).

Em 2022, o emprego total na UE27 cresceu 2,1% (+1,5% em 2021 e -1,3% em 2020) com todos os países a registarem acréscimos no emprego total. A Irlanda verificou a maior taxa de crescimento, com 6,6%, seguida de Malta (+6,2%) e Lituânia (+5,1%). A taxa de desemprego (6,2% da população ativa) registou um ligeiro decréscimo face ao ano anterior na maioria dos países da UE27 (apenas Roménia não diminuiu a taxa de desemprego, mantendo a taxa de desemprego inalterada em 5,6%), reafirmando-se assim a tendência decrescente que se vinha registando desde 2014, apenas interrompida em 2020, e atingindo um valor inferior a 2019 (11,0% em 2014; 10,2% em 2015; 9,3% em 2016; 8,3% em 2017; 7,4% em 2018; 6,8% em 2019; 7,2% em 2020; 7,1% em 2021).

O índice harmonizado de preços no consumidor situou-se em 9,2% na UE27 (+6,3 p.p. face a 2021 e +7,7 p.p. em relação a 2019), tendo registado um acréscimo de 5,1% na rubrica “Serviços de Transporte” (+3,6 p.p. face a 2021 e +3,1 p.p. em relação a 2019).

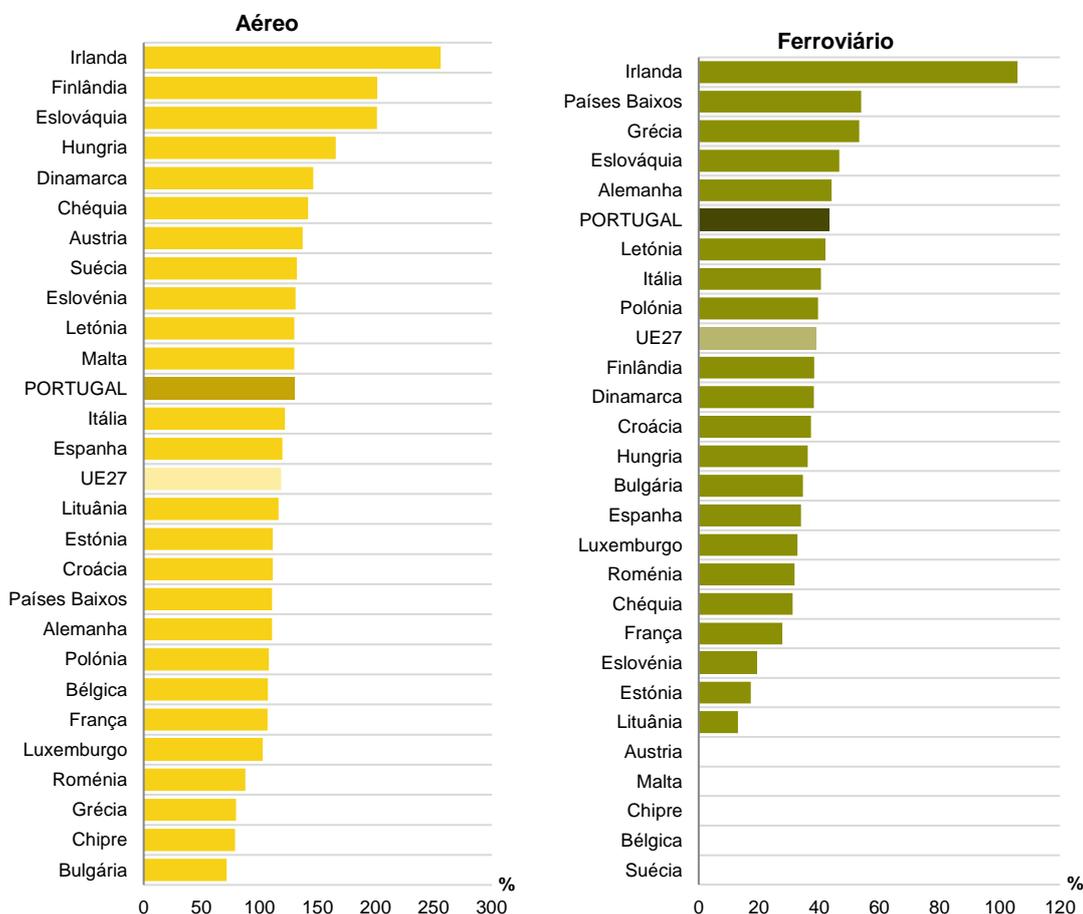
### 1.2.2. Transporte de passageiros

Em 2022, o transporte aéreo de passageiros cresceu 118,4% face ao ano anterior (+83,3 p.p.), com todos os países a registarem evolução positiva, embora ainda se mantenha uma diminuição de passageiros relativamente a 2019 (-21,1%). À exceção da Bulgária (+71,6%), do Chipre (+78,8), da Grécia (+79,6%) e da Roménia (+87,7%), todos os países registaram variações positivas acima de três dígitos no tráfego aéreo de passageiros, destacando-se a Irlanda (+256,1%, +246,1 p.p.), a Finlândia (+201,5%, +217,5 p.p.) e a Eslováquia (+201,0%, +172,2 p.p.) com as maiores taxas de crescimento. Dos cinco países com maior tráfego aéreo na UE27 (Espanha, Alemanha, França, Itália e Países Baixos), a Itália apresentou o maior crescimento (+121,8%, +74,2 p.p.), seguindo-se Espanha (+119,4%, +60,5 p.p.), Países Baixos (+110,8%, +87,5 p.p.), Alemanha (+110,5%, +83,2 p.p.) e França (+106,6%, +76,5 p.p.). No total, os cinco países representaram 84,1% (-1,6 p.p.) do tráfego aéreo da UE.

O transporte ferroviário de passageiros, na União Europeia, cresceu 39,1% face ao ano anterior (+30,4 p.p.), com todos os países a registarem variações positivas. A Lituânia e a Estónia foram os países que apresentaram o menor crescimento (+13,1%, -8,9 p.p. e +17,3%, +15,8 p.p., respetivamente), enquanto a Irlanda (+105,9%, +108,8 p.p.), seguida de Países Baixos (+54,0%, +39,8 p.p.) e Grécia (+53,3%, +55,2 p.p.), foram os países onde se registou o maior crescimento. Dos quatro países com maior atividade no setor (Alemanha, França, Itália e

Espanha), que mantiveram a expressividade no total do transporte realizado (74,3%, -0,4 p.p.), a Alemanha foi o que mais cresceu (+44,1%, +46,6 p.p.), seguido da Itália (+40,6%, +15,0 p.p.), da Espanha (+33,9%, +11,2 p.p.) e da França (+27,7%, +4,2 p.p.).

**Figura 1.2.2.1 >> Taxa de variação anual do número de passageiros transportados, por modo de transporte e países da UE27, 2022**

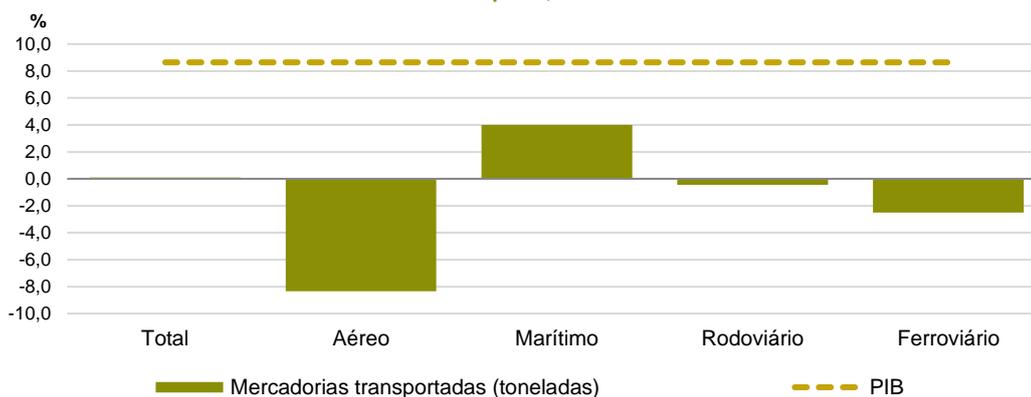


Fonte: Eurostat

### 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 (75,3%, -0,4 p.p.), seguido do marítimo (17,0%, +0,6 p.p.), ferroviário (7,6%, -0,2 p.p.) e aéreo (0,1%, 0,0 p.p.). Em termos evolutivos, com a exceção do tráfego marítimo que cresceu 4,0% (+5,1% em 2021), todos os restantes modos de transporte de mercadorias diminuíram o tráfego em 2022, com o transporte aéreo a decrescer 8,3% (-29,1 p.p.), seguido do transporte ferroviário (-2,5%, -11,2 p.p.) e do rodoviário (-0,5%, -5,4 p.p.).

**Figura 1.2.3.1 >> Taxa de variação anual do PIB e das mercadorias transportadas (toneladas) na UE27, por modo de transporte, 2022**



Fonte: Eurostat

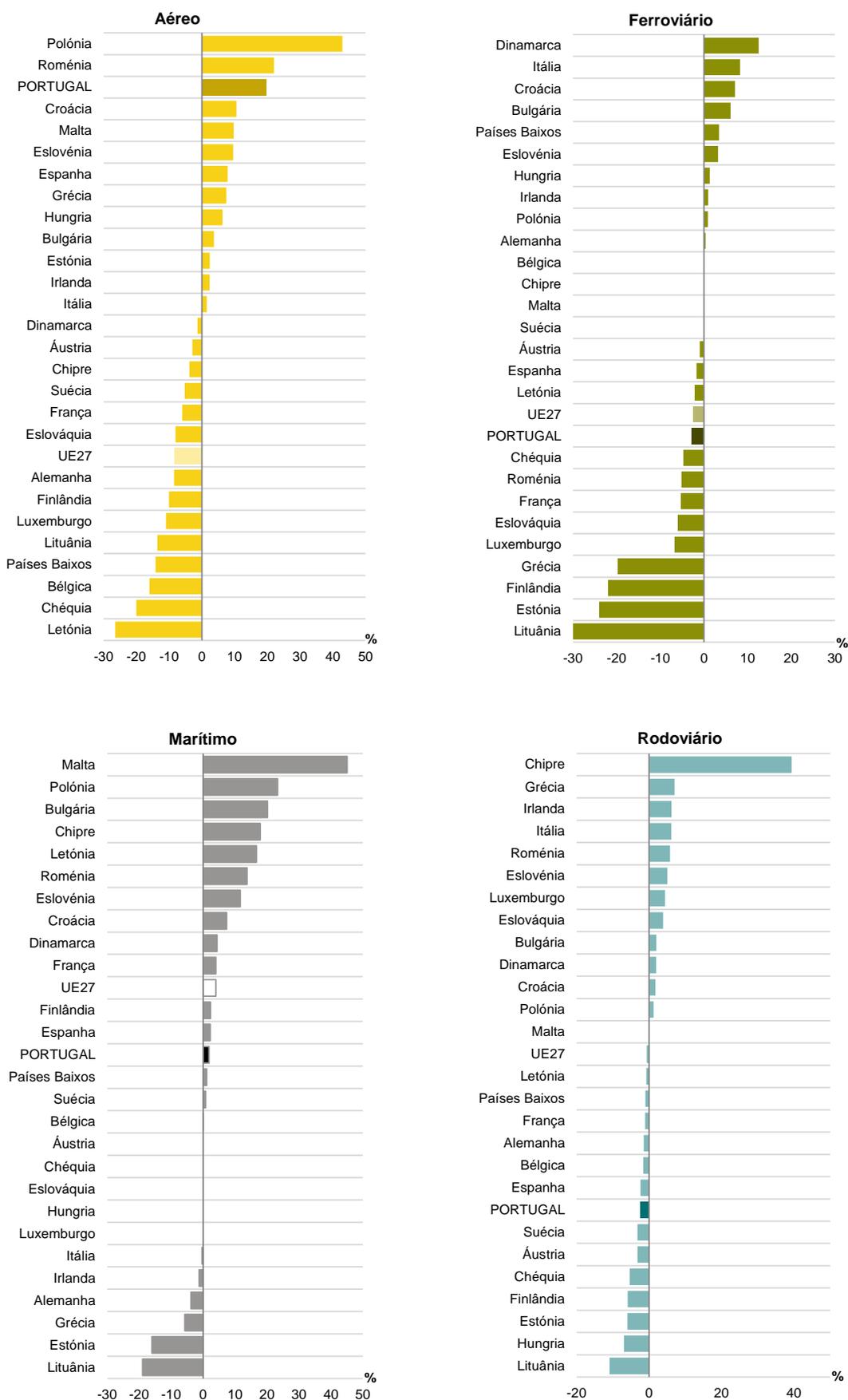
No transporte rodoviário, a Alemanha continuou a ser o país com maior peso no total (22,5%, 3,1 mil milhões de toneladas), embora evoluindo negativamente (-1,5%, -1,1 p.p. em relação a 2021). Seguiram-se a França e a Polónia (12,0% e 11,8% do peso no total, respetivamente, e ambas com 1,6 mil milhões de toneladas), com o primeiro país a evoluir negativamente (-1,1%, -10,4 p.p.) e o segundo tendo registado crescimento (+1,2%, -4,2 p.p.). O Chipre evidenciou-se pelo seu crescimento (+39,3%, +33,1 p.p.) e em sentido contrário destacaram-se a Lituânia (-10,9%, -16,6 p.p.), a Hungria (-6,9%, -23,8 p.p.) e a Estónia (-6,0%, -30,1 p.p.).

Na atividade portuária marítima, sobressaíram Malta (+45,1%, +86,3 p.p.), Polónia (+23,3%, +14,6 p.p.) e Bulgária (+20,2%, +18,9 p.p.) pelo crescimento das mercadorias transportadas, e em sentido contrário, destacaram-se negativamente Lituânia (-19,0%, -14,8 p.p.) e Estónia (-16,0%, -22,0 p.p.). Dos países com maior peso relativo neste modo de transporte, a Espanha registou o maior crescimento (+2,2%, -2,3 p.p.), seguida dos Países Baixos (+1,1%, -4,7 p.p.), enquanto a Itália evoluiu negativamente (-0,3%, -9,9 p.p.). Os Países Baixos continuaram a ser o país com maior peso no total (19,4%, 596,2 milhões de toneladas), seguido da Espanha (14,8%, 454,0 milhões de toneladas) e da Itália (13,2%, 404,6 milhões de toneladas).

No modo ferroviário, o maior crescimento foi registado pela Dinamarca (+12,5%, +32,6 p.p.), seguindo-se a Itália (+8,3%, -2,6 p.p.) e a Croácia (+7,1%, +5,9 p.p.). Pelo contrário, o tráfego ferroviário de mercadorias evoluiu negativamente na Lituânia (-39,4%, -35,0 p.p.), Estónia (-24,0%, -71,6 p.p.) e Finlândia (-22,0%, -26,4 p.p.). A Alemanha e a Polónia, continuando a deter a maior expressão na ferrovia (43,4% do total, +1,3 p.p.), registaram ambas um ligeiro crescimento (+0,4%, -11,3 p.p. e +0,9%, -7,9 p.p., respetivamente).

No transporte aéreo, a Alemanha deteve a maior expressão neste modo de transporte (35,7%), seguida da França (15,1%), Bélgica (12,9%) e Países Baixos (11,0%). Neste subconjunto de países, que representa 74,7% do tráfego aéreo de mercadorias, todos os países evoluíram negativamente, com a Bélgica a diminuir o seu tráfego de mercadorias em 16,0% (-45,9 p.p.), seguido dos Países Baixos (-14,1%, -27,7 p.p.), da Alemanha (-8,5%, -24,9 p.p.) e da França (-6,0%, -23,2 p.p.). Destacaram-se ainda pelo seu crescimento, a Polónia (+42,9%, +14,0 p.p.), a Roménia (+22,0%, +21,4 p.p.) e Portugal (+19,6%, -12,6 p.p.), enquanto, pelo contrário, a Letónia e a Chéquia diminuíram o seu transporte aéreo de mercadorias (-26,4%, -70,0 p.p. e -20,0%, -49,5 p.p., respetivamente).

Figura 1.2.3.2 >> Taxa de variação anual das mercadorias transportadas (toneladas), por modo de transporte e países da UE27, 2022



Fonte: Eurostat



## [ TRANSPORTE FERROVIÁRIO ]

## 2. TRANSPORTE FERROVIÁRIO

### 2.1. CAMINHO-DE-FERRO

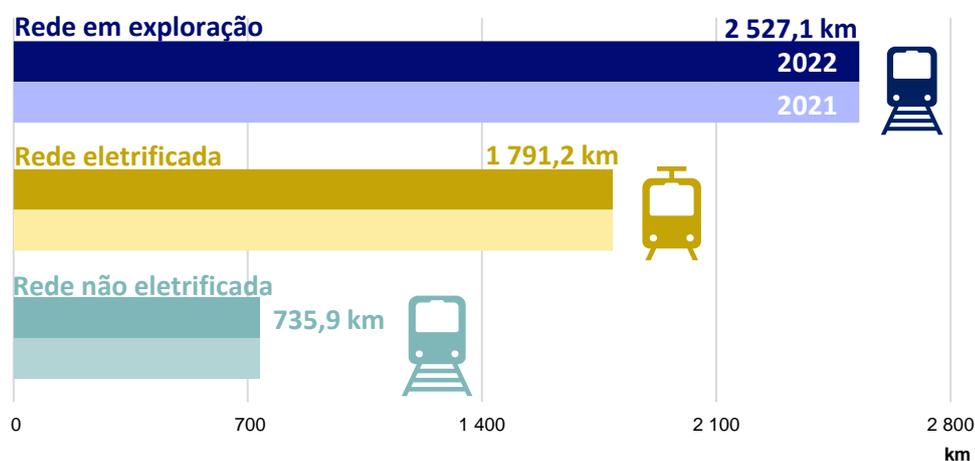
#### 2.1.1. INFRAESTRUTURA

Em 2022, a rede ferroviária nacional, composta por linhas e ramais explorados e não explorados, tinha uma extensão total de 3 621,6 km (tal como em 2021). Cerca de setenta por cento da rede (69,8%) encontrava-se em exploração, numa extensão de 2 527,1 km.

A extensão de rede eletrificada (1 791,2 km) correspondia a 70,9% do total da rede em exploração, mantendo-se inalterada face a 2021.

Em 2022, a rede total em exploração distribuía-se do seguinte modo: 46,6% era rede principal (1 177,0 km), 35,2% rede complementar (890,3 km) e 18,2% rede secundária (459,7 km). Em termos de principais infraestruturas, a ferrovia contava com 1 847 pontes, 80 túneis, 546 estações e 820 passagens de nível.

Figura 2.1.1.1 >> Extensão da rede ferroviária em exploração, por tipo de eletrificação, 2021-2022



Fonte: Inquérito à Infraestrutura Ferroviária

#### 2.1.2. PARQUE FERROVIÁRIO

Em 2022, o parque ferroviário compunha-se por 377 veículos de tração (-29 unidades que em 2021). Este decréscimo foi resultado de uma diminuição de 12 locomotivas a diesel, 12 tratores diesel, 4 automotoras diesel e 2 automotoras elétricas, conjuntamente com o acréscimo de 1 locomotiva elétrica.

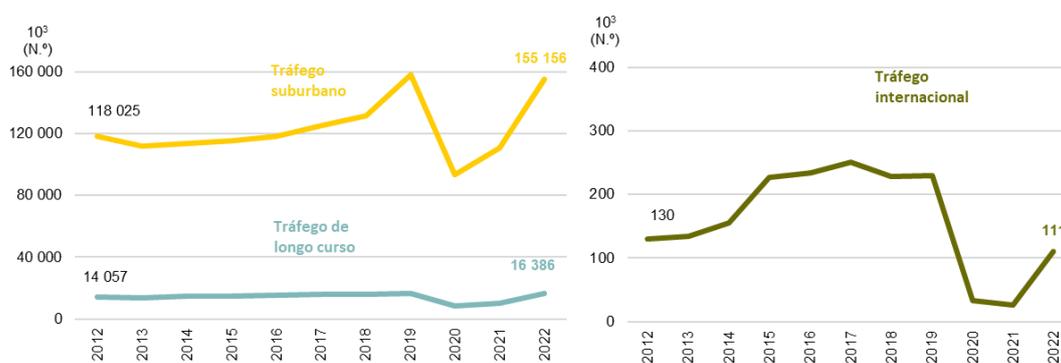
O material de transporte de mercadorias, em 2022, era composto por 2 225 unidades, correspondendo-lhe um decréscimo de 3,2% (-73 unidades). O número de veículos para transporte de passageiros (1 011 unidades) registou uma diminuição de 6 unidades, por via do decréscimo de 7 automotoras elétricas, 12 automotoras a diesel, conjuntamente com o acréscimo de 13 carruagens de passageiros.

#### 2.1.3. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Em 2022, o transporte de passageiros por comboio situou-se em 171,7 milhões de passageiros, registando um aumento de 42,2% (após +18,1% em 2021, -41,7% em 2020 e +18,9% em 2019). Em volume, o acréscimo foi de 51,8% (+14,1% em 2021, -48,6% em 2020 e +10,6% em 2019), correspondendo a 4,4 mil milhões de passageiros-quilómetro.

A melhoria no transporte de passageiros por ferrovia foi transversal aos diversos tipos de tráfego, tendo-se observado um aumento de 40,5% de passageiros em transporte suburbano (+18,2% em 2021 e -41,0% em 2020), num total de 155,2 milhões de passageiros transportados. Em tráfego de longo curso registou-se um acréscimo de 60,3% (+17,1% em 2021 e -48,1% em 2020), com o transporte de 16,4 milhões de passageiros. Também o tráfego internacional registou crescimento homólogo de 334,1%, após -23,0% em 2021 e -85,6% em 2020, tendo transportado 111,0 mil passageiros.

Figura 2.1.3.1 >> Passageiros transportados por tipo de tráfego, 2012 – 2022



Fonte: Inquérito ao Transporte Ferroviário

Em 2022, cada passageiro que viajou por comboio percorreu, em média, 25,7 km (+1,6 km que em 2021). Em deslocações suburbanas, o percurso médio de cada passageiro foi de 16,9 km (-0,1 km face a 2021) e em deslocações de longo curso foi de 108,7 km (+8,0 km). Nas deslocações internacionais, o percurso médio por passageiro diminuiu 29,6 km, situando-se em 149,0 km.

Figura 2.1.3.2 >> Percurso médio de um passageiro por tipo de tráfego, 2021-2022



Fonte: Inquérito ao Transporte Ferroviário

#### 2.1.4. TRANSPORTE DE MERCADORIAS

Em 2022, foram transportadas por ferrovia 9,3 milhões de toneladas de mercadorias, a que correspondeu uma redução de 3,5% (+11,4% em 2021 e -10,6% em 2020). Em volume, o movimento de mercadorias foi de 2,7 mil milhões de tkm (+2,5%, após +8,1% em 2021), resultando num percurso médio de cada tonelada de 286,0 km (+6,3% face a 2021).

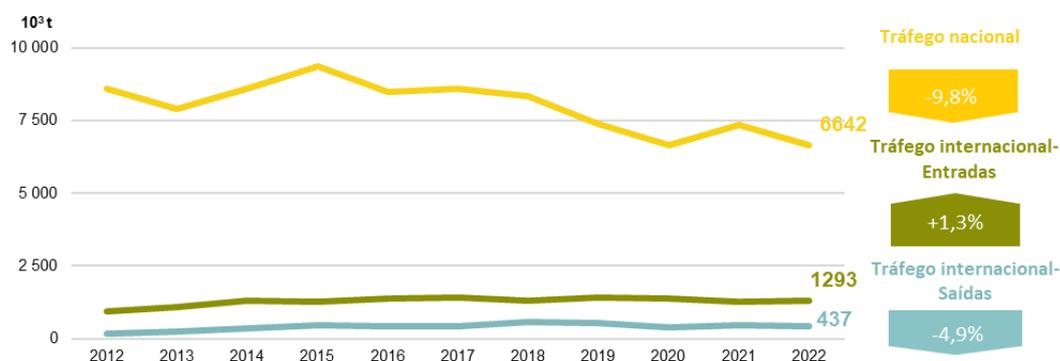
O tráfego nacional movimentou 6,6 milhões de toneladas de mercadorias (-9,8%, após +10,6% em 2021), o equivalente a 71,3% do tráfego total (76,3% em 2021). Em volume, este transporte representou 1,6 mil milhões de toneladas-quilómetro (-9,3%; +3,3% em 2021).

Em tráfego internacional foram transportadas 2,7 milhões de toneladas de mercadorias, correspondendo a um acréscimo homólogo de 16,6%, após o aumento de 14,2% em 2021. A totalidade do transporte internacional foi realizada de/para Espanha.

A quantidade de mercadorias entradas em território nacional (1,3 milhões de toneladas; +1,3%) continuou a superar as mercadorias saídas (437,0 mil toneladas; -4,9%), o que resultou numa taxa de cobertura das mercadorias descarregadas pelas carregadas de 33,8%, após 36,0% em 2021.

Em tráfego terceiro, ou seja, mercadorias movimentadas totalmente fora de território nacional, mas sob a responsabilidade de transportadores nacionais, registaram-se 938,5 mil toneladas (+69,7% face a 2021).

Figura 2.1.4.1 >> Mercadorias transportadas por tipo de tráfego, 2012 - 2022



Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Ferroviário

Em 2022, o principal conjunto de mercadorias<sup>3</sup> transportadas por comboio correspondeu à divisão 10 – “Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e equipamento”, com 1,2 milhões de toneladas, cabendo-lhe 12,9% do total (13,4% em 2021), logo seguida da divisão 03 – “Produtos não energéticos das indústrias extrativas; turfa; urânio e tório”, com 1,1 milhões de toneladas (11,8% do total; 12,0% em 2021).

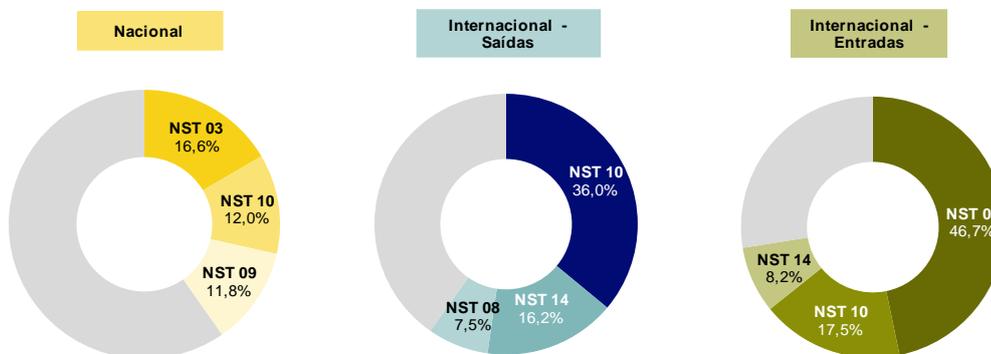
Em território nacional, foram transportadas, principalmente, mercadorias pertencentes à divisão 03 - “Produtos não energéticos das indústrias extrativas; turfa; urânio e tório”, com 16,6% do total (15,8% em 2021).

Nas saídas de mercadorias por ferrovia destacou-se a divisão 10 – “Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e equipamento”, com 157,5 mil toneladas transportadas, o equivalente a

<sup>3</sup> NST2007 (ver Siglas e abreviaturas)

36,0% do total. Nas mercadorias entradas, a divisão 01 – “Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca” foi a mais representada, com 604,2 mil toneladas (46,7% do total, 41,8% em 2021).

Figura 2.1.4.2 >>Peso das principais divisões de mercadorias (NST 2007), por tipo de tráfego, 2022



**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
- 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, exc. máquinas e equipamento
- 14 - Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos

Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Ferroviário

Em 2022, 46,6% das toneladas de mercadorias transportadas por ferrovia em transporte nacional percorriam uma distância entre 150 e 299 km (47,8% em 2021). Em termos de toneladas-quilómetro, 47,2% percorriam essa distância (49,4% em 2021). Os percursos inferiores a 150 km concentraram 30,5% (+0,4 p.p.) da tonelagem transportada e 9,7% (+0,6 p.p.) do total em termos de tkm.

As mercadorias transportadas em contentores grandes (20 ou mais pés) pesaram 4,5 milhões de toneladas, o que representou uma diminuição 1,5% de face ao ano anterior (-6,7% em 2021 e -4,4% em 2020).

**2.1.5. CONSUMO ENERGÉTICO**

Em 2022, foram consumidos 285,6 milhões de kWh de energia elétrica para a realização de transporte ferroviário, o que representou um acréscimo de 5,2% (+5,8% em 2021 e -11,0% em 2020). O consumo de gasóleo (20,9 milhões de litros) aumentou 9,2%, após um aumento de 6,4% em 2021 e uma diminuição de 1,2% em 2020.

**2.1.6. PESSOAL AO SERVIÇO**

Em 2022, o pessoal ao serviço em empresas ferroviárias situou-se em 7,0 mil trabalhadores (-1,0% que em 2021). O principal aumento de funcionários ocorreu na Administração Geral (+2,6%), verificando-se o oposto no pessoal afeto às Oficinas (-8,9%).

A Administração Geral agregou a maioria do pessoal ao serviço (25,6%), seguindo-se o pessoal das Estações (18,1%) e da Condução (15,7%).

## 2.2. METROPOLITANO

### 2.1.1. INFRAESTRUTURA

Em 2022, a extensão da rede de metropolitano de Lisboa, Porto e Sul do Tejo (sem sobreposição de troços) não registou alterações face ao ano anterior: 44,5 km, 66,7 km e 11,8 km, respetivamente.

### 2.2.2. PARQUE FERROVIÁRIO

Tal como em anos anteriores, o número de veículos de metropolitano ao serviço no conjunto dos três sistemas de metropolitano foi de 459 unidades em 2022: 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

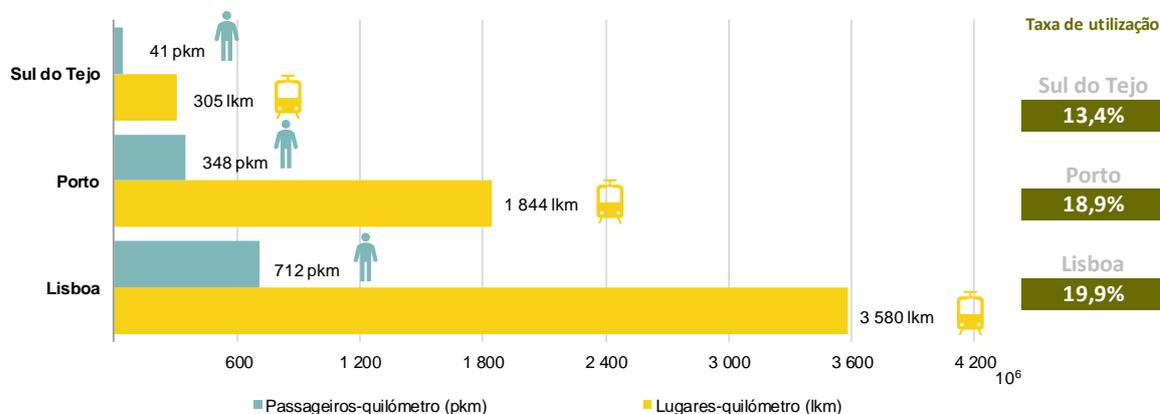
Em 2022, o transporte de passageiros por metropolitano registou uma melhoria de 58,6% (após -2,4% em 2021 e -47,8% em 2020), totalizando 218,1 milhões de passageiros transportados. Ainda assim, e face ao ano pré-pandemia (2019), continuou a observar-se uma diminuição no número de passageiros por metropolitano (-19,2%).

O Metropolitano de Lisboa registou um acréscimo de 63,3% (após -7,6% em 2021 e -50,5% em 2020), tendo transportado 136,7 milhões de passageiros. Em 2022, a taxa de utilização neste sistema de metropolitano situou-se em 19,9% (+7,0 p.p. que em 2021), mantendo-se, contudo, abaixo dos registos pré-pandemia (24,8% em 2019 e 2018).

Em 2022, o transporte de passageiros no Metro do Porto aumentou 56,2%, com um total de 65,3 milhões de passageiros (+5,9% em 2021 e -44,7% em 2020). A taxa de utilização deste sistema de metropolitano foi de 18,9% (+5,9 p.p.), não superando ainda o registo de 2019 (22,0%).

O Metro Sul do Tejo apresentou um crescimento de 34,3% (+9,9% em 2021, -29,8% em 2020), tendo transportado 16,1 milhões de passageiros. A taxa de utilização no Metro Sul do Tejo fixou-se em 13,4% (+3,1 p.p.) e superou o valor de 2019 (12,2%).

Figura 2.2.3.1 >> Oferta e procura por sistema metropolitano, 2022



Fonte: Inquérito ao Transporte por Metropolitano

#### 2.2.4. CONSUMO ENERGÉTICO

Em 2022, o conjunto dos três sistemas de metropolitano realizaram um consumo total de energia elétrica de 164,5 milhões de kWh (+7,9% que em 2021), devido quer ao aumento de energia utilizada para outros fins (+10,9%) quer ao acréscimo de utilização de energia na tração (+7,4%).

No Metro de Lisboa registou-se uma subida no consumo de energia elétrica de 9,4% (+8,3% na energia de tração), no Metro do Porto um aumento de 6,9% (+7,2% na tração) e no Metro Sul do Tejo um decréscimo de 2,5% (-3,3% na energia utilizada na tração).

#### 2.2.5. PESSOAL AO SERVIÇO

Em 2022, exerciam funções nas empresas de metropolitano 2 153 funcionários, observando-se um aumento de 3,8% face ao ano anterior (+5,2% em 2021). O Metro de Lisboa contava com 1 569 pessoas ao serviço (+3,5% face a 2021), o Metro do Porto tinha 453 pessoas ao serviço (+7,9%) e o Metro Sul do Tejo empregava 131 funcionários (-5,1%).



## [ TRANSPORTE RODOVIÁRIO ]

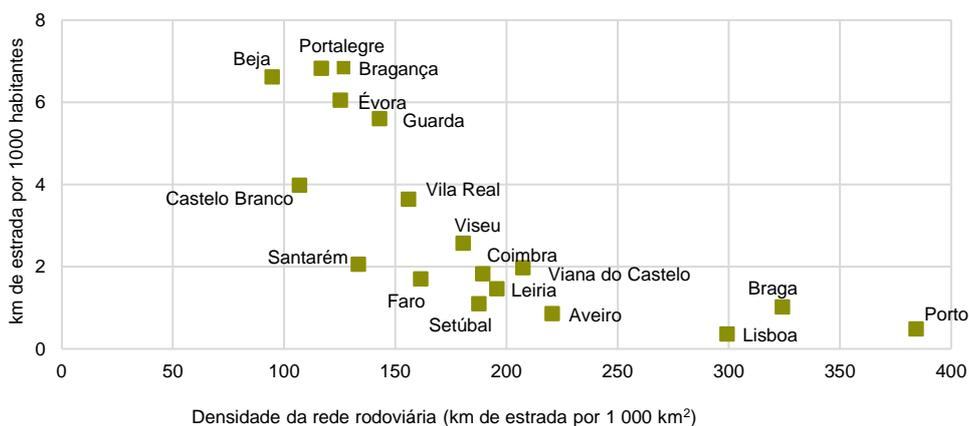
### 3. TRANSPORTE RODOVIÁRIO

#### 3.1. INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS

##### 3.1.1. REDE RODOVIÁRIA NACIONAL

Em 2022, a rede rodoviária nacional aumentou 0,1% devido à conclusão de um troço de 7,1 km no distrito de Aveiro, totalizando 14 332 km. O índice de concentração rodoviária continuou a diminuir e foi de 1,44 km (-1,1%). O distrito da Guarda registou o maior aumento (+1,2%; 5,6 km) enquanto o distrito de Santarém registou a maior diminuição (-2,0%; 2,06 km). Os distritos de Lisboa (0,37 km) e Bragança (6,84 km) mantiveram-se como os distritos com menor e maior índice, respetivamente.

Figura 3.1.1.1 >> Indicadores de extensão da rede rodoviária nacional, 2022

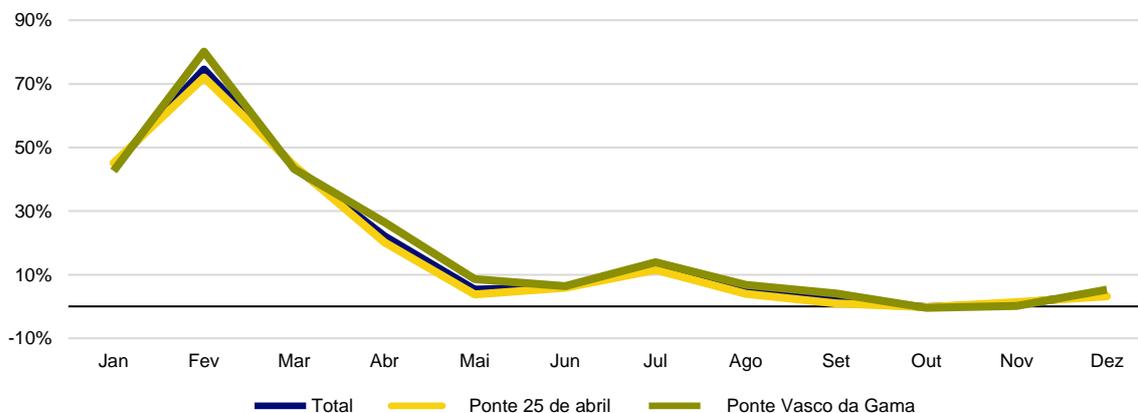


Fonte: IMT, Instituto da Mobilidade e Transportes

##### 3.1.2. PONTES SOBRE O TEJO

A travessia diária de veículos rodoviários sobre o Tejo cresceu 13,8% (+7,9% em 2021) num total de 206,8 mil veículos em 2022. O tráfego na Ponte 25 de Abril cresceu 13,3% para 141,1 mil veículos, um valor superior aos níveis pré-pandemia (+0,3% face a 2019). O tráfego na Ponte Vasco da Gama registou um crescimento mais acentuado (+14,9%) para 65,7 mil veículos. O tráfego nesta ponte representou 31,7% do total (+0,3 p.p.).

Figura 3.1.2.1 >> Taxa de variação mensal do tráfego médio nas pontes sobre o Tejo, 2022



Fonte: IMT, Instituto da Mobilidade e Transportes

A receita cobrada cresceu mais acentuadamente (+16,8%) do que o tráfego e atingiu 88,4 milhões de euros. A receita cobrada superou os níveis pré-pandemia no total (+1,9% face a 2019) e em ambas as pontes: +3,0% na Ponte 25 de Abril (47,9 milhões; +16,5% face a 2021) e +0,7% na Ponte Vasco da Gama (40,5 milhões; +17,3% face a 2021). A receita média por veículo passou a ser 1,17€, sendo de 0,93€ na Ponte 25 de Abril e 1,69€ na ponte Vasco da Gama.

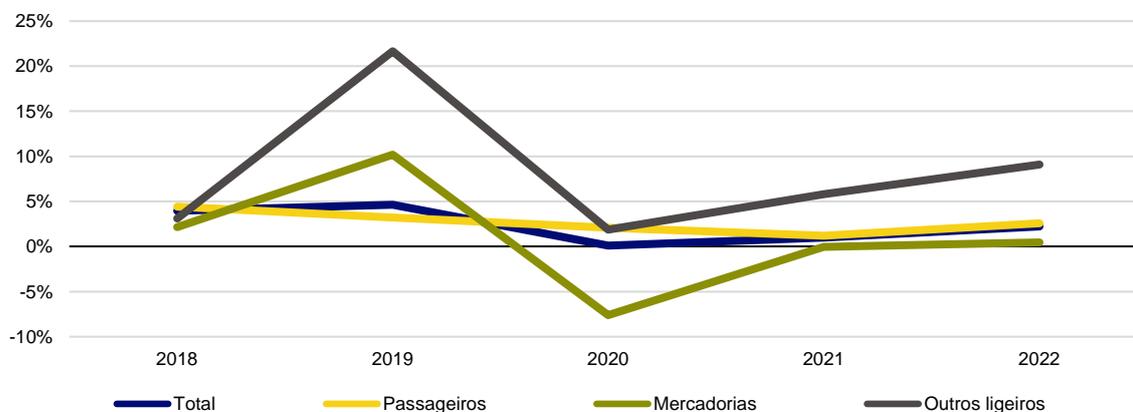
### 3.2. PARQUE DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS PRESUMIVELMENTE EM CIRCULAÇÃO

Em 2022 o parque de veículos presumivelmente em circulação aumentou 2,2% para 7,2 milhões de veículos. O parque de pesados cresceu ligeiramente acima do parque de ligeiros (+2,5% e +2,2%, respetivamente).

#### 3.2.1. VEÍCULOS LIGEIOS

O parque de veículos ligeiros representou 98,1% do total e registou uma variação idêntica, face ao ano anterior, à do parque global (+2,2%). O crescimento dos veículos ligeiros de passageiros foi 2,6% para 5,8 milhões de veículos enquanto os veículos de mercadorias subiram para 1,3 milhões (+0,4%). A idade do parque de veículos ligeiros de passageiros manteve um aumento de 0,3 anos (tal como em 2021) e atingiu 14,1 anos. Registou-se crescimento do parque em todas as tipologias de combustíveis, com os veículos 100% elétricos a obterem o maior crescimento (+55,9%; 70,1 mil veículos) e a ultrapassarem o número de veículos a GPL. Os veículos a gasolina foram os que menos cresceram (+0,9%; 2,3 milhões).

Figura 3.2.1.1 >> Taxa de variação anual do parque de veículos ligeiros, 2018-2022

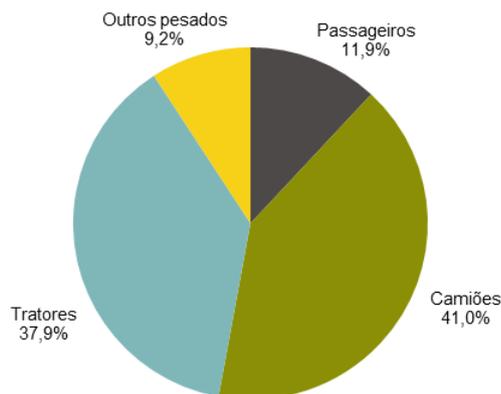


Fonte: IMT, Instituto da Mobilidade e Transportes

#### 3.2.2. VEÍCULOS PESADOS

O parque de veículos pesados aumentou 2,5% para 137,4 mil veículos. A tipologia com maior crescimento foram os veículos de passageiros (+5,8%, 16,4 mil veículos) e a que registou menor aumento foram os camiões (+0,9%; 56,3 mil). A idade média do parque de veículos pesados de passageiros diminuiu quase 1 ano para 12,6 anos (13,5 anos em 2021).

Figura 3.2.2.1 >> Distribuição do parque de veículos pesados por tipologia, 2022



Fonte: IMT, Instituto da Mobilidade e Transportes

### 3.3. VEÍCULOS MATRICULADOS E VENDIDOS

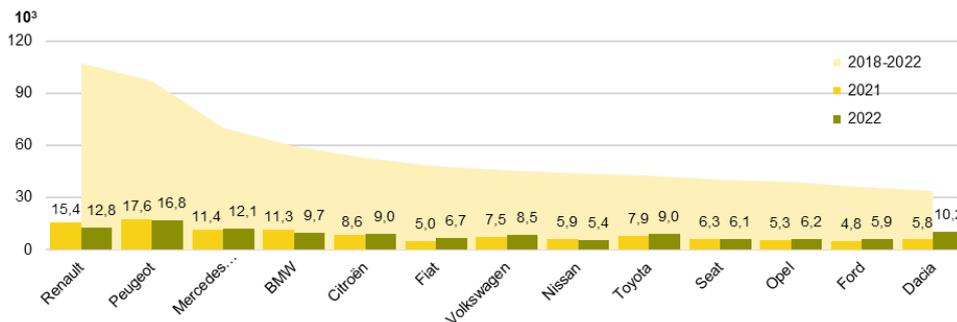
#### 3.3.1. VEÍCULOS MATRICULADOS

O número de veículos matriculados cresceu +13,3% para 363,2 mil veículos enquanto o número de veículos cancelados diminuiu 6,1% para 135,2 mil veículos. O número de veículos ligeiros matriculados cresceu 15,2% (295,4 mil veículos) e representou 81,3% do total de veículos matriculados. Registaram-se crescimentos no número de veículos pesados (+13,3%; 4,9 mil), no número de motociclos (+8,4%; 42,5 mil) e no número de tratores agrícolas (+2,1%; 8,2 mil). O número de tratores rodoviários diminuiu 4,8% (4,3 mil).

#### 3.3.2. VENDAS DE VEÍCULOS LIGEIOS DE PASSAGEIROS

De acordo com os resultados disponibilizados pela Associação Automóvel de Portugal (ACAP), a venda de veículos ligeiros de passageiros cresceu 6,6% em 2022 (+0,8% em 2021) e foram transacionados 156,3 mil veículos. Este crescimento foi sustentado pela forte recuperação no segundo semestre (+24,0%; 80,9 mil veículos), uma vez que se registou um decréscimo na primeira metade do ano (-7,4%; 75,4 mil). O mês com mais veículos vendidos continuou a ser junho (15,5 mil; -18,1%) e os veículos com o escalão de cilindrada entre 950cv e 1150cv manteve-se como o mais representado (31,2%; +1,9 p.p.). A Peugeot manteve-se como a marca mais vendida, com 16,8 mil veículos, e foi a única com mais de 10% de quota (10,8%).

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



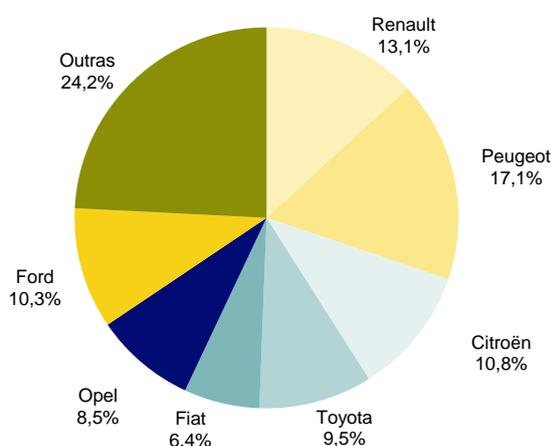
Fonte: ACAP, Associação do Comércio Automóvel de Portugal

As vendas de veículos importados usados mantiveram-se com crescimento acentuado (+44,5%; +25,0% em 2021) e superaram as 100 mil unidades vendidas (104,9 mil). A marca mais comercializada passou a ser a Renault, com 16,2 mil veículos (15,5% do total), substituindo a Mercedes-Benz.

### 3.3.2. VENDAS DE VEÍCULOS COMERCIAIS (LIGEIOS E PESADOS)

As vendas de veículos comerciais diminuíram 13,7% para 29,0 mil veículos. O decréscimo nas vendas de veículos ligeiros de mercadorias (-18,2%) para 23,5 mil unidades foi determinante para a variação global, uma vez que a venda de veículos pesados aumentou 13,4% (5,5 mil veículos). A venda de pesados de passageiros mais que duplicou (+139,8%) face ao ano anterior, com 1,4 mil veículos vendidos. Nos veículos ligeiros de mercadorias, a Peugeot manteve a liderança (4,0 mil veículos; 17,1% de quota), apesar do decréscimo das marcas francesas (41,1% do total; - 7,5 p.p.).

Figura 3.3.3.1 >> Distribuição das vendas de veículos novos ligeiros de mercadorias por principais marcas, 2022



Fonte: ACAP, Associação do Comércio Automóvel de Portugal

### 3.4. CARTAS DE CONDUÇÃO EMITIDAS

A emissão de cartas de condução aumentou 23,5% em 2022 num total de 1,2 milhões de licenças emitidas. No mês de maio foi emitido o maior número de licenças (124,1 mil) enquanto o mês de abril registou o menor número (87,8 mil). Um terço do total das emissões foi realizado pela direção de transportes de Lisboa e Vale do Tejo (409,6 mil; 33,3%).

### 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 2022 revelou uma ligeira diminuição na tonelagem transportada (-1,0%) para 160,6 milhões de toneladas. Em sentido inverso,

houve um aumento no volume de transporte (medido em toneladas-km) em 4,7% para 44,3 mil milhões de tkm causado por um aumento na distância percorrida de 3,2% (3,4 mil milhões de km).

O transporte por conta de outrem representou 77,4% do total de transporte em peso e 95,3% em volume.

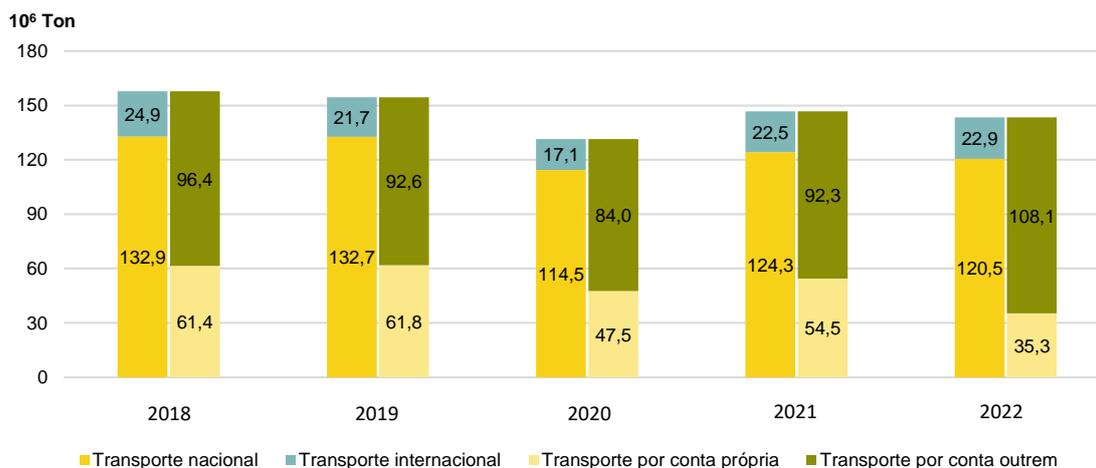
### 3.5.1. EVOLUÇÃO DO PESO (TONELADAS) E VOLUME (TONELADAS-QUILÓMETRO)

Os veículos nacionais movimentaram 143,4 milhões de toneladas de mercadorias, o que representou um decréscimo de 2,3% face ao ano anterior. Comparativamente a 2019, o decréscimo foi mais acentuado: -7,2%. O transporte nacional contraiu 3,0% para 120,5 milhões de toneladas e representou 84,1% do transporte (-0,6 p.p.). O transporte internacional cresceu 1,7% e totalizou 22,9 milhões de toneladas.

Em volume, o transporte de mercadorias em veículos nacionais diminuiu 1,6% em termos homólogos para 31,6 mil milhões de tkm. Comparativamente a 2019 registou-se um aumento de 1,5%. Ambas as tipologias de transporte (nacional e internacional) diminuíram 3,3% e 0,9%, respetivamente, para 9,1 e 22,5 mil milhões de tkm.

Estima-se que tenha sido utilizado 53,0% (-0,4 p.p.) do parque de referência do inquérito e 42,8% dos veículos utilizados foram camiões (-1,5 p.p.).

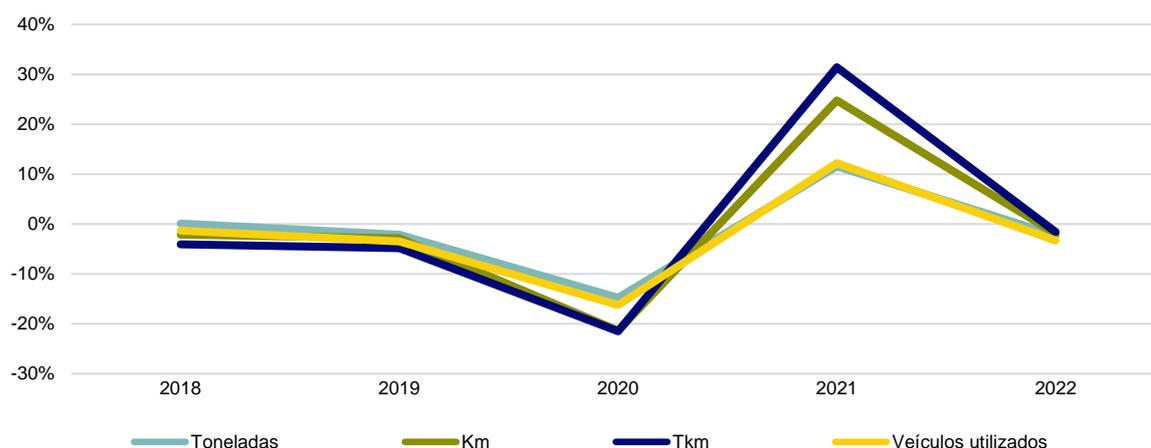
**Figura 3.5.1.1 >> Mercadorias (toneladas) transportadas por tipo de tráfego e tipo de transporte, 2018-2022**



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

Tal como o transporte em peso e em volume, a distância percorrida diminuiu em 2022 para 2,5 mil milhões (-1,9%). O transporte em veículos articulados representou 80,5% da distância, 74,7% do peso e 94,1% do volume (+2,2; +1,5; +1,9 p.p., respetivamente). A distância média percorrida cresceu ligeiramente para 220,1 Km (+1,5 km).

Figura 3.5.1.2 >> Taxas de variação anual dos principais indicadores de transporte rodoviário de mercadorias

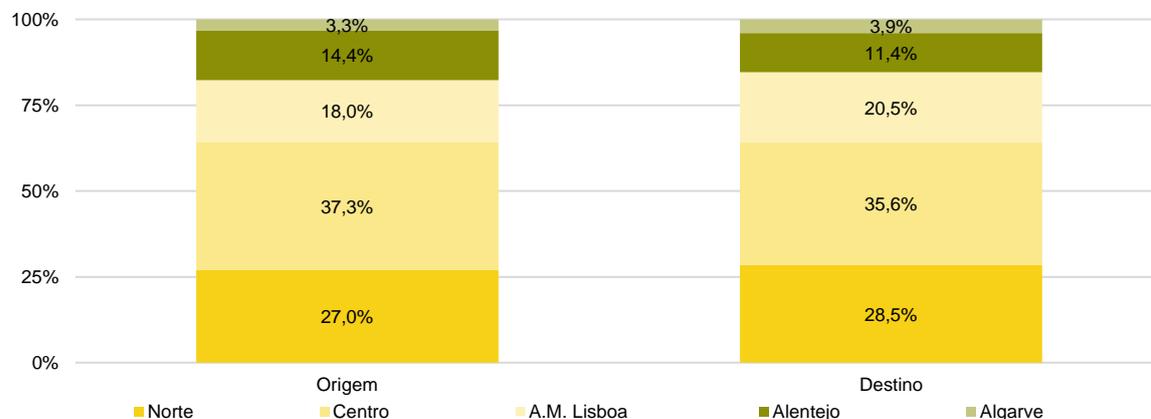


Fonte: INE, ITRM – Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias

### 3.5.2. TRANSPORTE NACIONAL DE MERCADORIAS

Contrariamente ao ano anterior, a região NUTS II do Alentejo foi a única a aumentar o peso da mercadoria transportada (+16,2% nas origens e +19,6% nos destinos), embora tenha reduzido o superavit (125,5%; -3,8 p.p.). A região Centro foi a principal região de origem (44,9 milhões; 37,3%) e de destino (42,9 milhões; 35,6%) do transporte. A região do Algarve registou o maior deficit (83,8%).

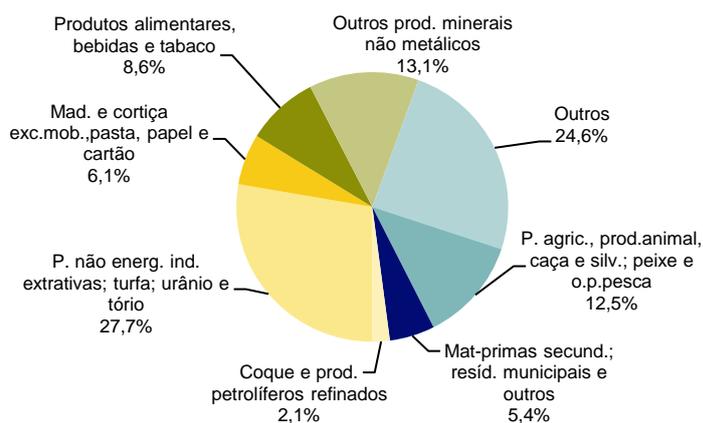
Figura 3.5.2.1 >> Distribuição das mercadorias (toneladas) em tráfego nacional por NUTS II de origem/destino, 2022



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

Os “Produtos não energéticos das indústrias extrativas ...” (divisão 03) mantiveram-se como a divisão mais representada no transporte nacional de mercadorias com uma quota de 27,7%, apesar de terem registado a maior redução na representatividade (-1,2 p.p.). Os “Produtos da agricultura, produção animal ...” (divisão 01) registaram o maior aumento (+1,5 p.p.) e representaram 12,5% do total. Para além das referidas divisões, a divisão “Outros produtos minerais ...” (divisão 09) foi a que registou uma representatividade a dois dígitos (13,1%; -0,2 p.p.).

Figura 3.5.2.2 >> Distribuição das mercadorias (toneladas) em tráfego nacional por divisões (NST 2007), 2022



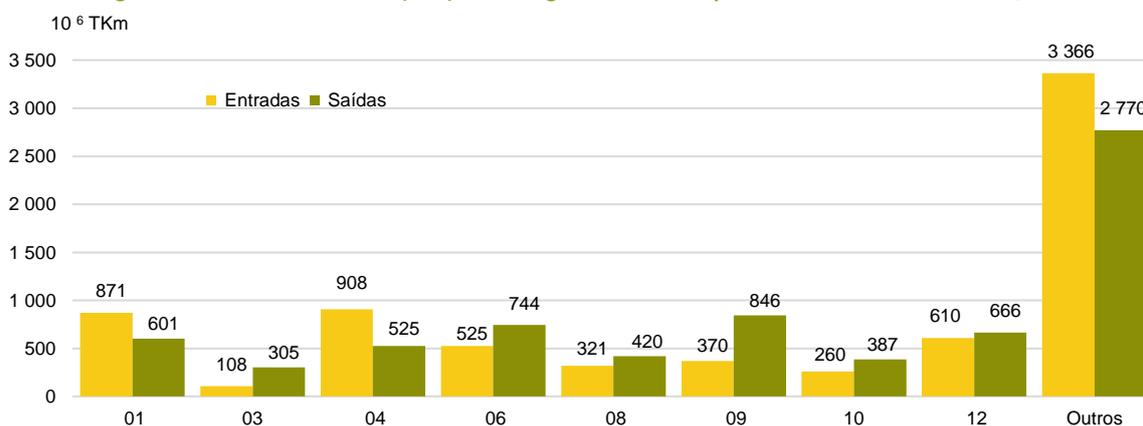
Fonte: INE, ITRM – Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias

### 3.5.3. TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADORIAS

O transporte internacional de mercadorias cresceu 1,7% para 22,9 milhões de toneladas, reflexo do aumento de 4,2% no transporte por conta de outrem (97,2% do total). Em volume, registou-se uma diminuição de 0,9% para 22,5 mil milhões de tkm.

A divisão “Outros produtos minerais...” (divisão 09) manteve-se como a divisão mais representada no volume de mercadorias carregadas (11,6%; -0,6 p.p.) enquanto a divisão “Produtos alimentares, bebidas e tabaco” (04) passou a ser a divisão mais representada no volume de mercadorias descarregadas (12,4%; +2,0%). O rácio entre as mercadorias carregadas e descarregadas foi de 99,0% (+8,9 p.p.).

Figura 3.5.3.1 >> Mercadorias (tkm) em tráfego internacional por divisões NST 2007 e fluxos, 2022



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

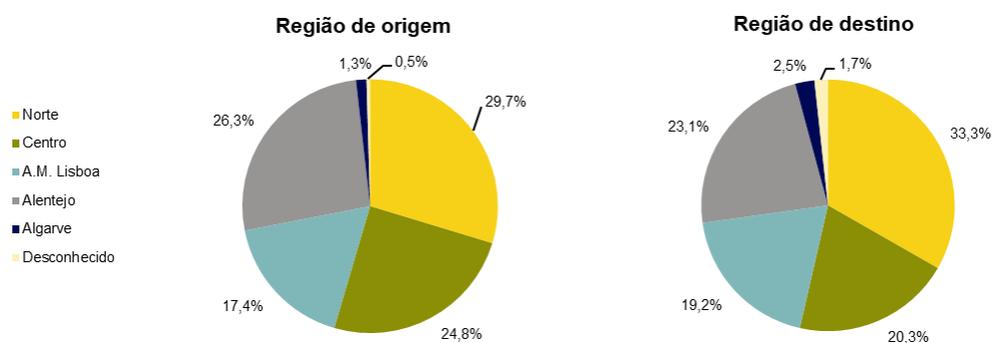
A Espanha manteve-se como principal origem e destino das mercadorias por via rodoviária (70,7% e 62,8%, respetivamente), apesar de ter perdido representatividade (-2,0 p.p. e -0,5 p.p.). A principal região de descarga passou a ser a região Norte (37,1%; +4,8 p.p.) enquanto a região Centro manteve-se como a principal região de carga (41,4%; +2,1 p.p.).

### 3.5.4. TRANSPORTE EM VEÍCULOS ESTRANGEIROS

Com base nos resultados dos inquéritos ao transporte rodoviário de mercadorias dos outros países compilados pelo Eurostat, estima-se que tenham sido movimentadas 17,3 milhões de toneladas de mercadorias (+10,7%) e 12,7 mil milhões de toneladas-km (+24,6%). Face à globalidade do transporte rodoviário, o transporte de mercadorias em veículos estrangeiros continuou a aumentar a sua representatividade: 10,8% em toneladas (+1,1 p.p.) e 28,7% em toneladas-km (+4,6 p.p.).

O transporte internacional de mercadorias com origem em Portugal representou a maioria do transporte (53,4%; +1,0 p.p.) enquanto o transporte nacional representou 4,6% do total (-2,8 p.p.). Os veículos de matrícula espanhola continuaram a realizar a maioria do transporte em veículos estrangeiros (86,3% em peso e 62,6% em volume), mas perderam representatividade face ao ano anterior (-3,9 e -4,9 p.p., respetivamente).

**Figura 3.5.4.1 >> Distribuição das mercadorias transportadas em veículos estrangeiros por região NUTS II de origem/destino, 2022**



Fonte: Eurostat

A divisão 04 da NST 2007 (“Produtos alimentares, bebidas e tabaco”) manteve-se como a mais representada no transporte (20,2%; +3,8 p.p.) seguida da divisão 08 (“Produtos químicos e fibras sintéticas ...”) (12,5%; +0,4 p.p.) e da divisão 01 (“Produtos da agricultura, produção animal ...”) (10,2%; -2,5 p.p.).

### 3.6. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Em 2022 houve 671 empresas/entidades a prestar serviços de transporte público rodoviário de passageiros em veículos pesados e em Portugal Continental (+2 em comparação com 2021). O número de passageiros transportados aumentou 30,9% face a 2021, para 497,6 milhões de passageiros. Comparativamente a 2019, o número de passageiros diminuiu 12,1%.

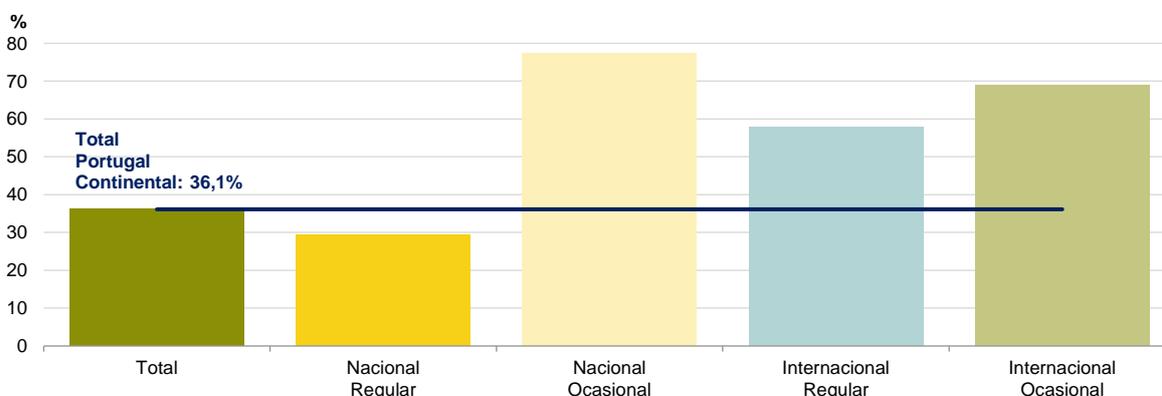
Também em passageiros-km (pkm) e lugares-km (lkm) registou-se um aumento face a 2021 (+73,6% e +15,0%) para 10,2 mil milhões de pkm e 28,4 mil milhões de lkm, ultrapassando os valores de 2019 (+29,0% e +3,2%, respetivamente).

### 3.6.1. OFERTA E UTILIZAÇÃO

As empresas de transporte rodoviário disponibilizaram 28,4 mil milhões de lugares-km, o que representou um aumento de 15,0% face a 2021. A quase totalidade da capacidade foi disponibilizada em transporte regular (+84,3%; -7,3 p.p.), tendo a oferta em transporte internacional aumentado mais do dobro (+144,9%).

A procura cresceu mais intensamente (+73,6%) para 10,2 mil milhões de pkm, dos quais 68,8% foram em transporte regular. O coeficiente de utilização subiu para 36,1%, mais 12,2 p.p. que em 2021 e mais 7,2 p.p. que em 2019. O transporte regular registou o coeficiente de utilização mais baixo (29,5%) enquanto o transporte ocasional registou o mais elevado (77,5%).

Figura 3.6.1.1 >> Coeficiente de utilização por tipo de serviço, 2022

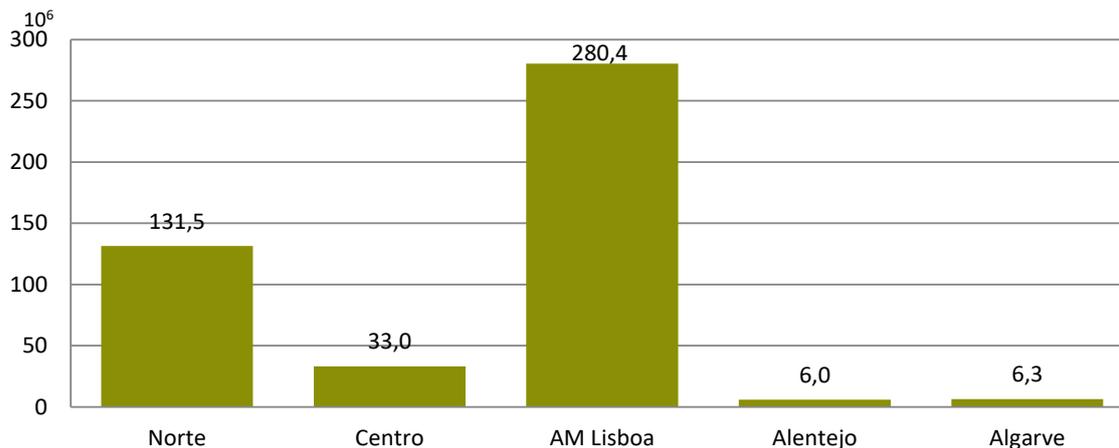


Fonte: INE, ITRP – Inquérito ao Transporte Rodoviário de Passageiros

### 3.6.2. TRANSPORTE NACIONAL

Em transporte nacional regular foram transportados 481,2 milhões de passageiros (96,7% do total) em 18,0 milhões de serviços. A região da Área Metropolitana de Lisboa foi a principal região de origem, com 50,2% do total de serviços (9,0 milhões) e 61,3% do número de passageiros (280,4 milhões). A região Norte originou 31,0% das viagens com 5,6 milhões de serviços e 131,5 milhões de passageiros (28,8%). A região do Algarve registou o maior coeficiente de utilização (24,0%), enquanto o menor foi registado no Alentejo (10,6%).

Figura 3.6.2.1 >> Número de passageiros em transporte nacional por NUTS II de origem, 2022

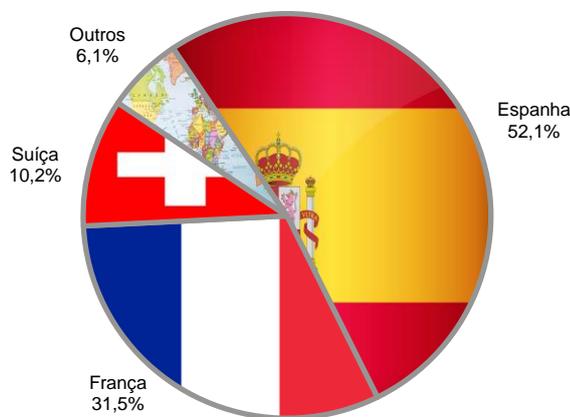


Fonte: INE, ITRP – Inquérito ao Transporte Rodoviário de Passageiros

### 3.6.3. TRANSPORTE INTERNACIONAL

Com menores limitações no atravessamento de fronteiras, o transporte internacional de passageiros cresceu 144,9% em número de passageiros para 1,1 milhões passageiros. A Espanha continuou a ser o país com maior movimentação de passageiros com 580,2 mil passageiros (52,1%), seguido pela França (31,5%).

Figura 3.6.3.1 >> Distribuição dos passageiros transportados por países de origem/destino, 2022



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

### 3.7. CONSUMO DE COMBUSTÍVEIS E ENERGIA

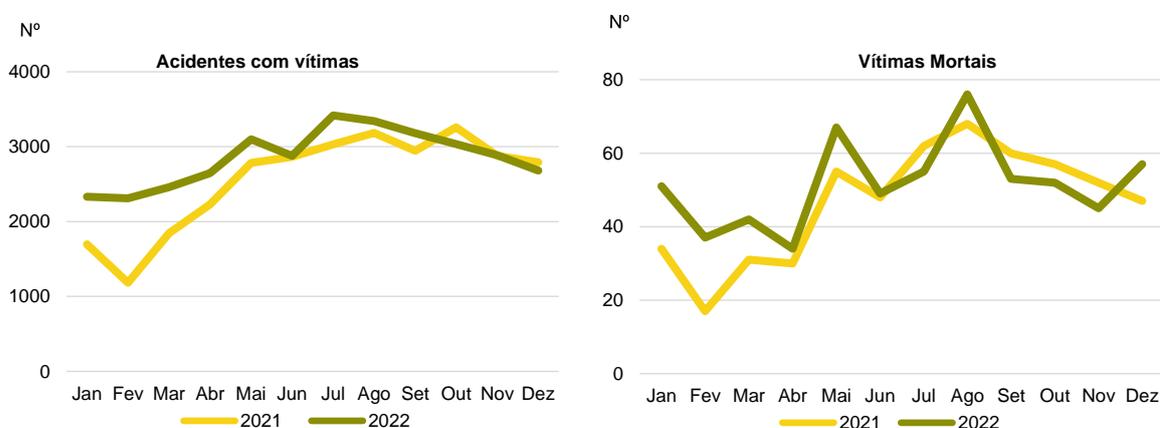
O consumo de combustíveis e energia no setor rodoviário cresceu 6,1%, em 2022, para 5,6 milhões de tep, segundo dados disponibilizados pela DGEG. O gasóleo manteve-se como a principal fonte de combustível (78,0% do total) e foram consumidos 4,4 milhões de tep. Face a 2019, registou-se uma diminuição de 2,2% no consumo de combustíveis e energia, apesar do consumo de gasolina ter superado os níveis pré-pandemia (+0,5%; 1,1 milhões de tep). O consumo de eletricidade foi o que mais cresceu (+129,7%) apesar de apenas representar 0,1% do consumo em tep.

### 3.8. ACIDENTES DE VIAÇÃO

Segundo a informação disponibilizada pela ANSR, o número de acidentes com vítimas continuou a aumentar em 2022 para 34,3 mil acidentes (+11,7%). O número de vítimas cresceu em todas as tipologias: o número de mortos cresceu 10,2% para 618 vítimas; o número de feridos graves aumentou 6,5% (2,3 mil vítimas); o número de feridos ligeiros subiu 11,9% (40,1 mil).

No Continente, as variações foram ligeiramente superiores: +12,2% em acidentes com vítimas (32,8 mil); +11,1% em mortos (591); +6,9% em feridos graves (2,1 mil) e +12,4% em feridos ligeiros (38,4 mil). O terceiro trimestre do ano foi o que registou mais acidentes, com o mês de agosto a registar o maior número de vítimas mortais (73). O mês com menos acidentes e vítimas foi fevereiro (2,2 mil acidentes e 2,7 mil vítimas), mas em abril registou-se o menor número de mortos (33).

Figura 3.8.0.1 >> Acidentes de viação e vítimas a 30 dias, 2022



Fonte: ANSR, Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária

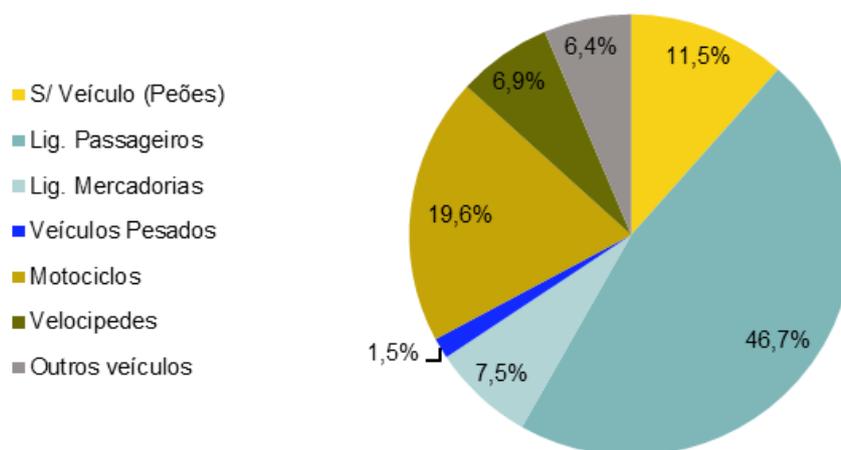
Tal como em 2021, em 2022 houve aumentos no número de acidentes em todas as regiões NUTS II, com o Alentejo a registar a menor variação (+9,8%; 2,3 mil acidentes) e o Algarve o maior aumento (+20,6%; 2,0 mil acidentes). Em número de mortos, a região Norte foi a única a registar um decréscimo (-0,6%; 174 vítimas) mas manteve-se, ainda assim, como a região com maior número de vítimas mortais (28,2%). Nas regiões autónomas houve crescimentos mais ligeiros no número de acidentes: +2,2% em acidentes na R.A. Açores e +0,1% na R.A. Madeira. O número de mortos diminuiu na R.A. Açores (-17,6%; 14 vítimas) e cresceu na R.A. Madeira (+8,3%; 13 vítimas).

#### 3.8.1. CARACTERIZAÇÃO DOS ACIDENTES

O número de acidentes por colisão manteve-se como a principal natureza dos acidentes rodoviários (51,7%; -1,1 p.p.). As colisões frontais e os despistes simples resultaram em um terço do total de vítimas mortais (206 mortos). O crescimento no número de vítimas foi maior nos peões (+20,0%; 4,9 mil vítimas) e menor nos condutores (+10,3%; 29,0 mil). Apesar do crescimento do número de vítimas do género feminino (+16,8%; 16,9 mil vítimas), o número de vítimas mortais neste género diminuiu 0,8% (19,1%). Por idades, o escalão

mais baixo (0-14 anos) e mais alto (mais de 65 anos) registaram os maiores crescimentos no número de vítimas: +17,6% e +18,6%, respetivamente. O número de mortos diminuiu 14,3% no escalão mais baixo.

Figura 3.8.1.1 >> Distribuição das vítimas totais por tipo de veículo, 2022



Fonte: ANSR, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária



## [ TRANSPORTE MARÍTIMO E FLUVIAL ]

## 4. TRANSPORTE MARÍTIMO E FLUVIAL

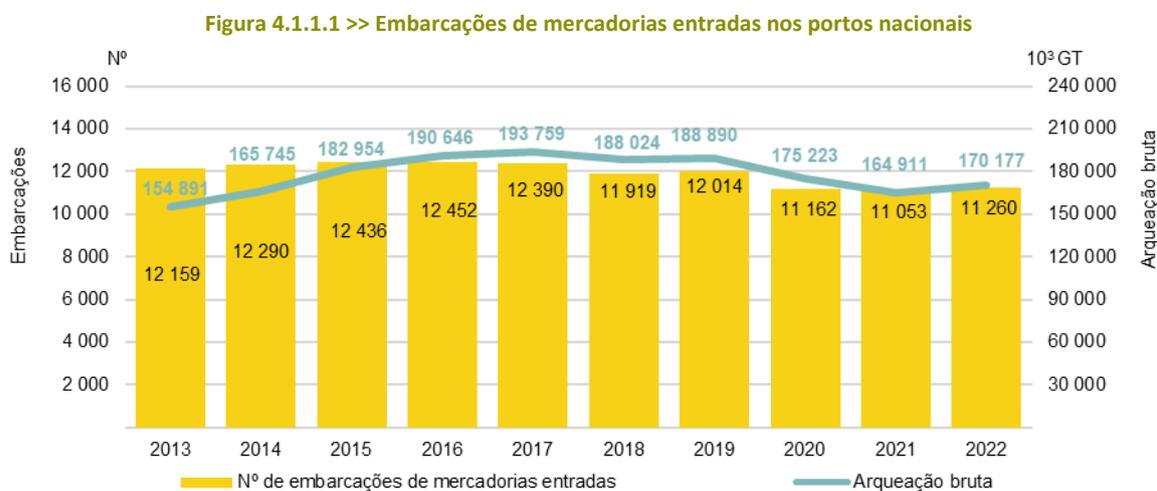
### 4.1. TRANSPORTE MARÍTIMO

Em 2022, deram entrada nos portos nacionais 12,8 mil embarcações (+5,3% face a 2021), deslocando uma arqueação bruta (GT) total de 236,8 milhões (+25,0%).

O movimento de mercadorias nos portos marítimos nacionais alcançou os 85,0 milhões de toneladas, aumentando 2,3% após o acréscimo registado em 2021 (+4,7%) e 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 11 260 embarcações de mercadorias (+1,9% face ao ano anterior), correspondendo a uma arqueação bruta de 170,2 milhões de GT (+3,2%).

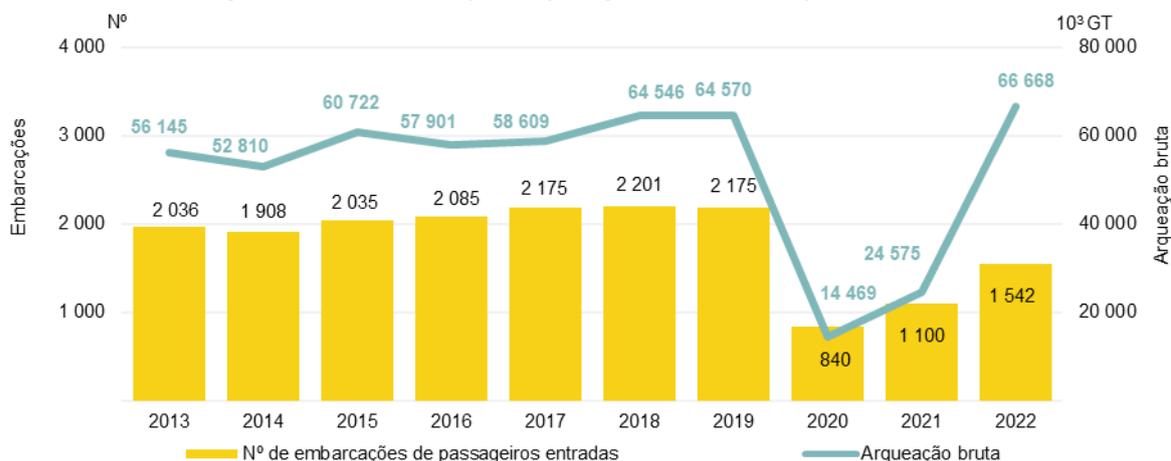


**Nota:** Anos 2022 e 2021 - Dados provisórios para o porto de Lisboa

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

Em 2022, entraram 1 542 embarcações de passageiros (+40,2% face a 2021), com uma arqueação bruta de 66,7 milhões de GT (+171,3%) das quais 871 foram navios de cruzeiro, correspondendo a um aumento de 136,0% (+126,4% no ano anterior).

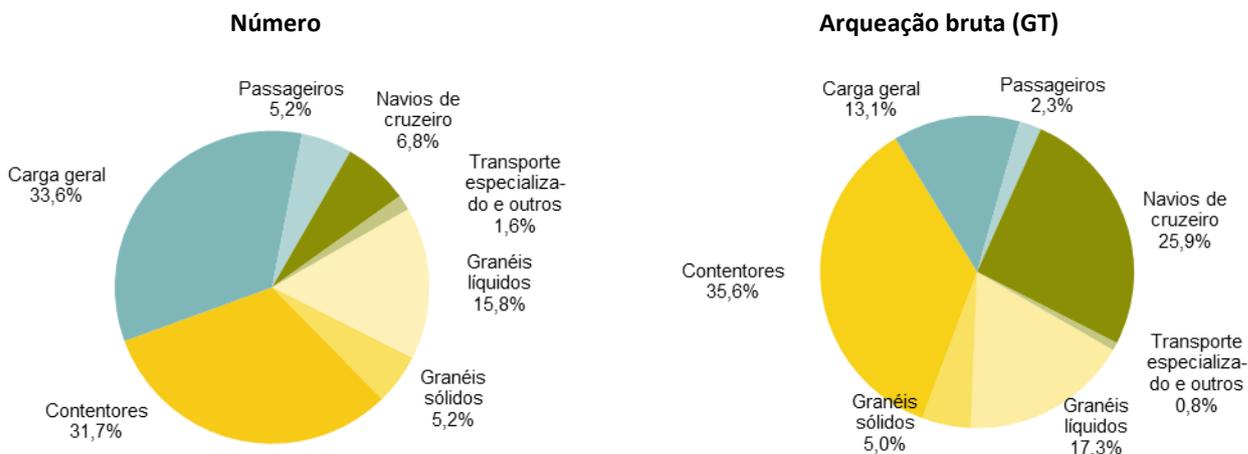
Figura 4.1.1.2 >> Embarcações de passageiros entradas nos portos nacionais



Nota: Anos 2022 e 2021 - Dados provisórios para o porto de Lisboa  
 Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

Os navios porta-contentores movimentaram 35,6% do total de arqueação bruta (GT) dos navios entrados nos portos nacionais (45,1% em 2021), seguidos pelos navios de cruzeiro (25,9%; 10,4% no ano anterior), e pelos navios de granéis líquidos (17,3%; 19,6% em 2021). Os navios de passageiros representaram 2,3% do total.

Figura 4.1.1.3 >> Distribuição das embarcações entradas nos portos por tipo de embarcação, 2022



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

Em Leixões deram entrada 18,6% da totalidade de navios, em Sines 14,8% e em Lisboa 15,1%, deslocando uma arqueação bruta de 13,9%, 34,9% e 19,2% do total, respetivamente.

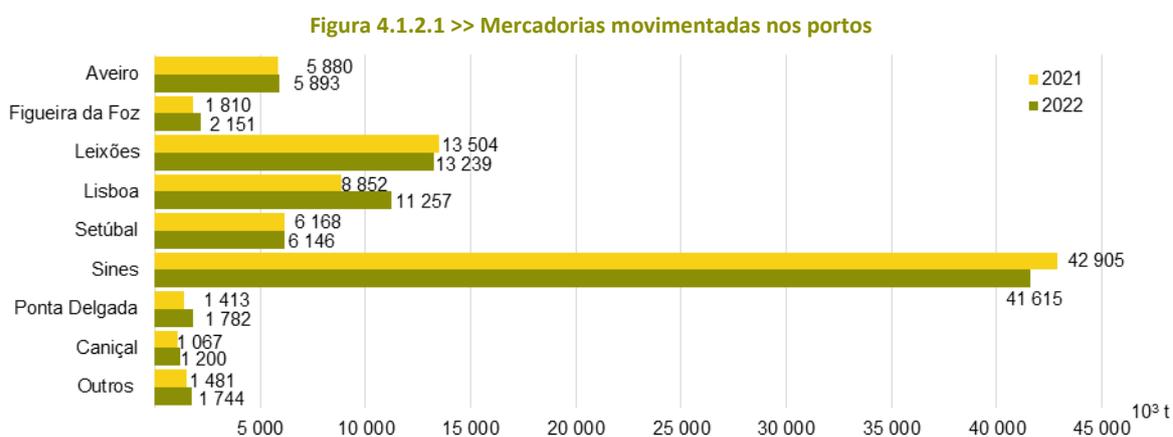
Nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira deram entrada 17,4% e 10,0% do número total de embarcações entradas, correspondendo a 5,6% e 14,3% da arqueação bruta total, respetivamente.

#### 4.1.2. MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PORTOS

A totalidade dos portos marítimos nacionais registou um movimento de 85,0 milhões de toneladas de mercadorias, um aumento de 2,3%, após o aumento de 4,7% em 2021, e as reduções de 7,0%, 5,6% e 3,2% registadas em 2020, 2019 e 2018, respetivamente, repartido por 32,6 milhões de toneladas carregadas (-1,6%; +3,2% em 2021) e 52,5 milhões de toneladas descarregadas (+4,9%; +5,6% no ano anterior).

O porto de Sines movimentou 41,6 milhões de toneladas e registou uma redução de 3,0% face a 2021, diminuindo em 2,7 p.p. o seu peso no total, mantendo-se, contudo, como o porto com maior representatividade nacional (48,9%). O movimento de mercadorias no porto de Leixões (15,6% do total; -0,7 p.p.) decresceu 2,0% (-12,5% em 2021), enquanto em Lisboa aumentou 27,2% (13,2% do total; +2,6 p.p.; +6,0% em 2021).

A R.A. dos Açores registou uma subida de 23,4% na tonelagem de mercadorias movimentadas, atingindo os 2,9 milhões de toneladas, repartidas por 704,7 mil toneladas carregadas (+11,6%) e 2,2 milhões de toneladas descarregadas (+27,6%). Na R.A. da Madeira o movimento de mercadorias aumentou 12,7%, totalizando 1,3 milhões de toneladas, repartidas em 151,8 mil toneladas carregadas (+4,5%) e 1,2 milhões de toneladas descarregadas (+13,9%).



**Nota:** Dados provisórios para o porto de Lisboa

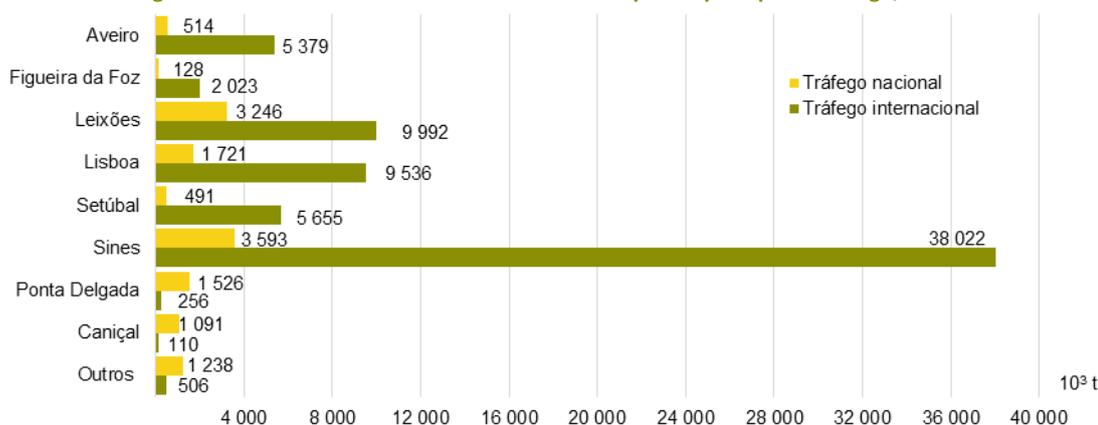
**Fonte:** INE, Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

#### 4.1.3. TIPO DE TRÁFEGO E FLUXOS

Os portos nacionais registaram 71,5 milhões de toneladas em tráfego internacional -0,1%, após (+4,8% em 2021), atingindo 84,1% do total, desdobradas entre 26,1 milhões de toneladas carregadas (-4,5%) e 45,3 milhões de toneladas descarregadas (+2,6%).

O porto de Sines movimentou 38,0 milhões de toneladas de mercadorias em tráfego internacional representando 53,2% do total, seguido do porto de Leixões com 10,0 milhões de toneladas (14,0% do total) e do porto de Lisboa com 9,5 milhões de toneladas (13,3% do total), correspondendo a variações de -4,6%, -5,2% e +30,7%, respetivamente.

Figura 4.1.3.1 &gt;&gt; Mercadorias movimentadas nos portos por tipo de tráfego, 2022



Nota: Dados provisórios para o porto de Lisboa

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

### Principais países de destino

Foram carregadas 15,6 milhões de toneladas de mercadorias com destino à Europa (59,6% do total), sendo que 42,0% do total foi destinada à União Europeia (UE).

Na União Europeia, a Espanha com 3,0 milhões de toneladas (-1,6%), foi o principal destino das mercadorias carregadas (11,5% do total) seguindo-se os Países Baixos com 3,0 milhões de toneladas (+2,0%) e uma quota de 11,5% e a Itália com 1,0 milhões de toneladas (3,8% do total).

Na Europa Extra-UE destacaram-se o Reino Unido que atingiu 2,8 milhões de toneladas (+20,9%) que corresponderam a um peso de 10,8% do total, e a Turquia com 794,5 mil toneladas equivalente a 3,0% do total.

O continente americano foi destino de 6,5 milhões de toneladas de mercadorias carregadas (-10,5% face ao ano anterior e atingindo um peso de 24,7% do total), das quais 3,2 milhões destinaram-se aos E.U.A. (-14,1%), correspondendo a 12,2% do total das mercadorias carregadas.

Com destino a África foram carregadas 2,7 milhões de toneladas, atingindo 10,5% do total de mercadorias carregadas, destacando-se Marrocos com 601,7 mil toneladas e 2,3% do total, Cabo Verde (552,3 mil toneladas; 2,1% do total) e a África do Sul (416,7 mil toneladas; 1,6% do total).

A Ásia foi o destino de 1,1 milhões de toneladas de mercadorias (-11,7% e um peso de 4,3% do total), sendo a China (297,5 mil toneladas) e Singapura (282,3 mil toneladas) os principais destinos, ambas com quotas de 1,1%.

### Principais países de origem

Deram entrada nos portos nacionais 45,3 milhões de toneladas de mercadorias provenientes do estrangeiro (+2,6% face a 2021).

Com origem na Europa, foram desembarcadas 19,2 milhões de toneladas de mercadorias (-11,7%), correspondente a 42,3% do total, das quais 14,0 milhões chegaram da União Europeia (-2,7%; quota de 30,9% do total). Na UE destacaram-se a Espanha (5,0 milhões de toneladas) com 11,0% do total, os Países Baixos (3,2 milhões de toneladas, 7,1% do total) e França (1,5 milhões de toneladas, 3,3% do total).

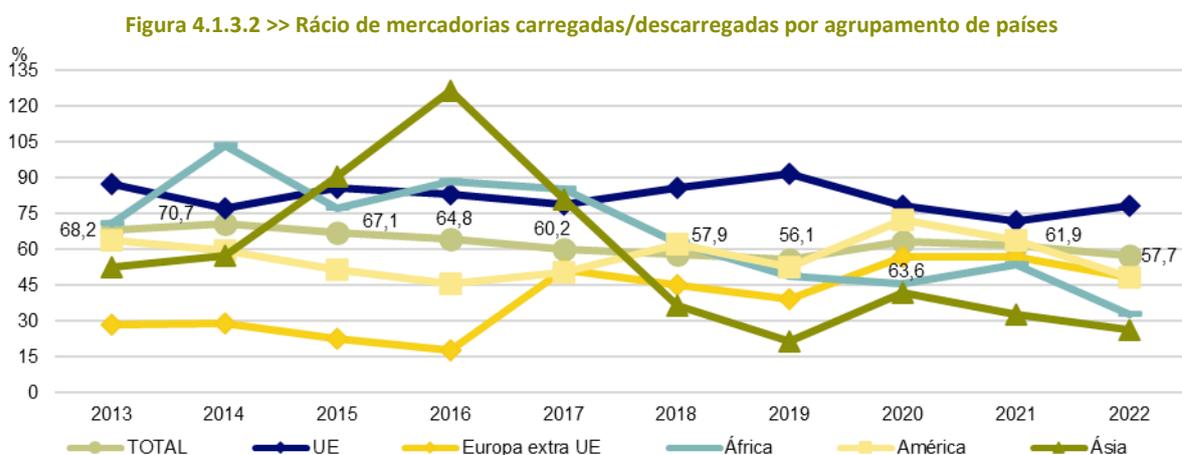
Na Europa Extra-UE, destacaram-se a Turquia com 2,6 milhões de toneladas correspondendo a 5,7% do total e o Reino Unido (1,2 milhões de toneladas; 2,7% do total).

Com proveniência da América, chegaram aos portos nacionais 13,3 milhões de toneladas (+18,5% face a 2021; 29,4% do total), destacando-se o Brasil com 7,8 milhões (17,2% do total) e os E.U.A. (3,1 milhões; 6,8% do total).

De África foram descarregadas 8,3 milhões de toneladas de mercadorias, representando 18,3% da tonelagem total, das quais 3,5 milhões tiveram origem na Nigéria (7,8% do total) e 1,4 milhões na Argélia (3,0%).

A Ásia foi a origem de 4,3 milhões de toneladas (9,4% do total), destacando-se a Índia (1,1 milhões de toneladas; 2,4% do total) e a China (924,6 mil toneladas; 2,0% do total).

O rácio de mercadorias carregadas/descarregadas situou-se em 57,7%, diminuindo 4,2 p.p. face a 2021.



Nota: Anos 2022 e 2021 – Dados provisórios para o porto de Lisboa  
 Fonte: INE, Inquérito Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

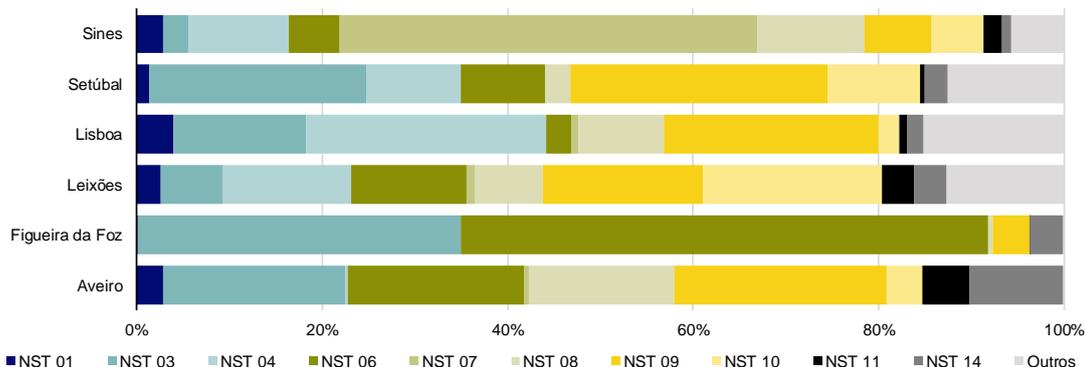
#### 4.1.4. PRINCIPAIS GRUPOS DE MERCADORIAS

##### Mercadorias carregadas

No ano de 2022 foram carregadas 32,6 milhões de toneladas de mercadorias nos portos nacionais, correspondendo a uma redução de 1,6% face a 2021.

A divisão 07 - “Coque e produtos petrolíferos”, registou uma redução de 2,8% face a 2021, mantendo-se como o mais representativo, atingindo 24,0% do total, seguida pela divisão 09 - “Outros produtos minerais não metálicos”, que apresentou um aumento de 0,6% face ao ano anterior, e representou 13,3% do total de mercadorias carregadas.

Figura 4.1.4.1 >> Mercadorias carregadas nos principais portos por divisões de mercadorias, 2022



**NST 2007:**

- 01 - Prod. da agric., da prod. animal, caça e silvíc.; peixe e out.prod. pesca
- 03 - Produtos não energéticos das indústrias extrativas; turfa; urânio e tório
- 04 - Produtos alimentares, bebidas e tabaco
- 06 - Madeira, cortiça e obras (exc. mobiliário); pasta, papel, cartão e artigos
- 07 - Coque e produtos petrolíferos refinados
- 08 - Prod. químicos e fibras sint. art.borracha e de mat. plásticas; c.n.
- 09 - Outros produtos minerais não metálicos
- 10 - Metais de base; produtos metálicos transformados, exc. máq. e equip
- 11 - Máquinas e equipamentos n.e.; eq. informático, elét., comunic., ótica
- 14 - Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros

**Nota:** Dados provisórios para o porto de Lisboa

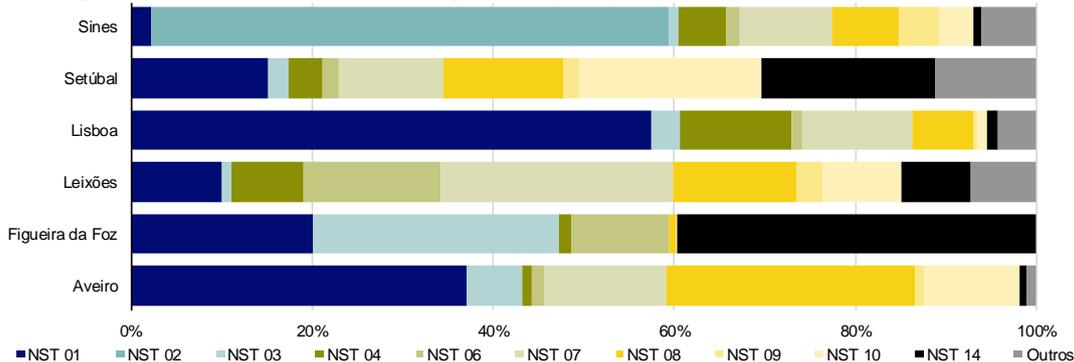
**Fonte:** INE, Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

**Mercadorias descarregadas**

Foram descarregadas 52,5 milhões de toneladas de mercadorias nos portos nacionais, correspondendo a um aumento de 4,9% face ao ano anterior.

A divisão mais representativa foi a divisão 02 - “Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural” (+4,9% face a 2021) seguida pela 01 - “Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca” (+20,6% face a 2021) a representarem respetivamente 26,9% e 15,7% do total.

Figura 4.1.4.2 >> Mercadorias descarregadas nos principais portos por divisões de mercadorias, 2022



**NST 2007:**

- 01 - Prod. da agric., da prod. animal, caça e silvíc.; peixe e out.prod. pesca
- 02 - Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural
- 03 - Produtos não energéticos das indústrias extrativas; turfa; urânio e tório
- 04 - Produtos alimentares, bebidas e tabaco
- 06 - Madeira, cortiça e obras (exc. mobiliário); pasta, papel, cartão e artigos
- 07 - Coque e produtos petrolíferos refinados
- 08 - Prod. químicos e fibras sint. art.borracha e de mat. plásticas; c.n.
- 09 - Outros produtos minerais não metálicos
- 10 - Metais de base; produtos metálicos transformados, exc. máq. e equip.
- 14 - Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros

**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 32,2 milhões de toneladas deste tipo de mercadorias (+3,1%; -1,5% em 2021).

As “Matérias líquidas inflamáveis” aumentaram 2,5% face a 2021, tendo-se mantido como predominantes, correspondendo a 76,0% do total, seguidas pelos “Gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão” (-0,4% face a 2021) que atingiram 17,2% do total e das “Matérias sujeitas a inflamação espontânea” (+28,9% face a 2021) com 1,9% do movimento total.

O movimento de desembarque representou 72,7% do movimento total de mercadorias perigosas aumentando 1,4 p.p. face ao ano anterior.

### 4.1.5. MODO DE ACONDICIONAMENTO

O movimento de granéis líquidos alcançou as 31,0 milhões de toneladas (+1,4% face a 2021) representando 36,5% do movimento total, seguidos pela carga contentorizada (29,1 milhões de toneladas; -4,6% que no ano anterior) que atingiu 34,2% do total movimentado (-2,5 p.p.).

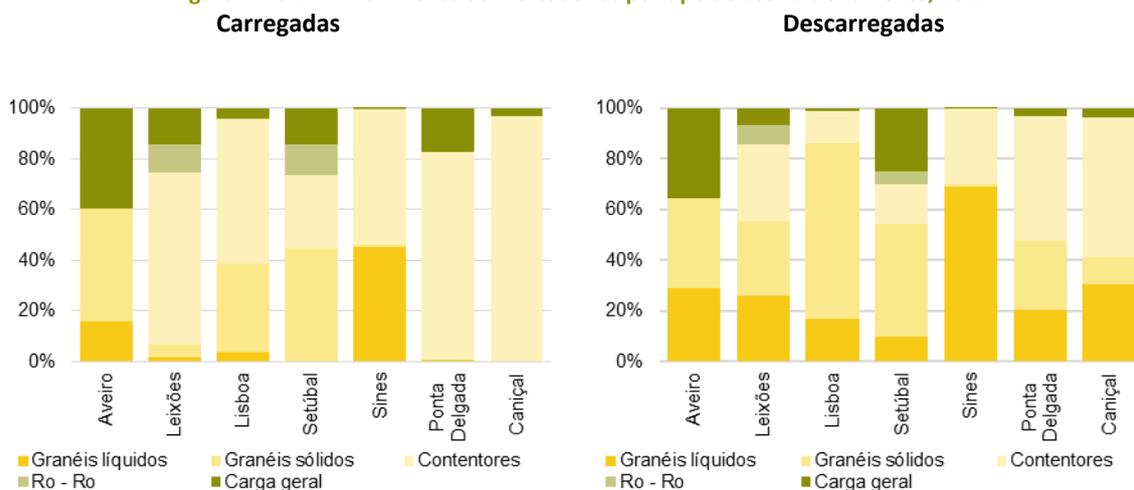
Os granéis sólidos registaram um aumento de 20,2%, alcançando os 16,8 milhões de toneladas e um peso relativo de 19,7%.

O porto de Sines foi responsável por 79,9% do movimento total de granéis líquidos e por 56,5% do total de carga contentorizada.

No porto de Leixões foram movimentadas 19,5% do total de carga contentorizada, 18,9% do total de mercadorias em carga geral e 16,9% do total de granéis sólidos, enquanto Lisboa movimentou 39,0% do total de granéis sólidos.

O porto de Setúbal destacou-se no movimento em *roll on-roll off* com autopropulsão (83,8% do total nacional), enquanto o porto de Aveiro foi responsável pelo movimento de 33,6% do total da carga geral.

Figura 4.1.5.1 >> Movimento de mercadorias por tipo de acondicionamento, 2022



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 1,1 milhões de passageiros em navios de cruzeiro resultado do aumento de 326,9% face a 2021 (+17,9% em 2021). Os passageiros em trânsito, com ou sem saída para terra (1,0 milhões de passageiros) registaram um acréscimo de 337,7%, enquanto os passageiros embarcados (51,2 mil passageiros) e desembarcados (49,5 mil passageiros) cresceram 265,0% e 219,1%, respetivamente.

Em 2022, Lisboa manteve-se como o porto com maior movimento, apresentando um aumento de 296,6% e alcançando os 495,3 mil passageiros movimentados (43,9% do total), seguido pelo porto do Funchal (+260,6% relativamente a 2021) com 413,9 mil passageiros movimentados (36,7% do total).

#### 4.2. TRANSPORTE FLUVIAL

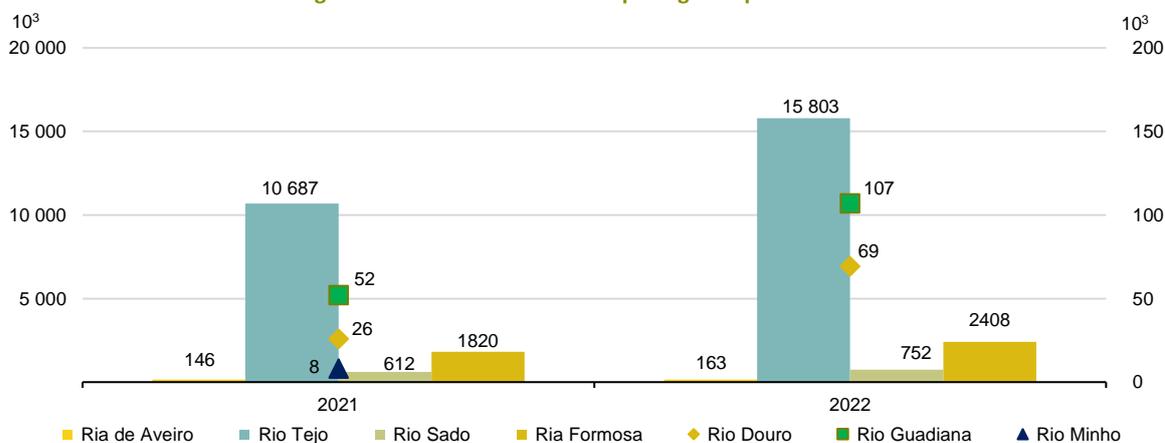
Nas vias navegáveis interiores de Portugal, os serviços de travessias regulares (nacionais e internacionais) asseguraram o transporte de 19,3 milhões de passageiros, aumentando em 44,6% face ao ano anterior (+2,0% em 2021, -42,8% em 2020).

O transporte internacional de passageiros (rio Guadiana) correspondeu a 0,6% do total (+0,2 p.p. que em 2021).

Foram transportados 330,8 mil veículos (+17,0%; +3,2% em 2021 e -28,0% em 2020), repartidos por 277,2 mil veículos ligeiros e pesados e 53,5 mil motociclos e velocípedes, tendo-se registado aumentos de 15,5% e 25,5%, respetivamente.

O rio Tejo foi atravessado por 15,8 milhões passageiros (+47,9%, -1,1% em 2021), representando 81,9% do total do transporte fluvial. As ligações “Terreiro do Paço - Barreiro” e “Cais do Sodré - Cacilhas” representaram, respetivamente 52,9% e 35,1% do total de carreiras do Tejo.

Figura 4.2.0.1 >> Movimento de passageiros por travessia

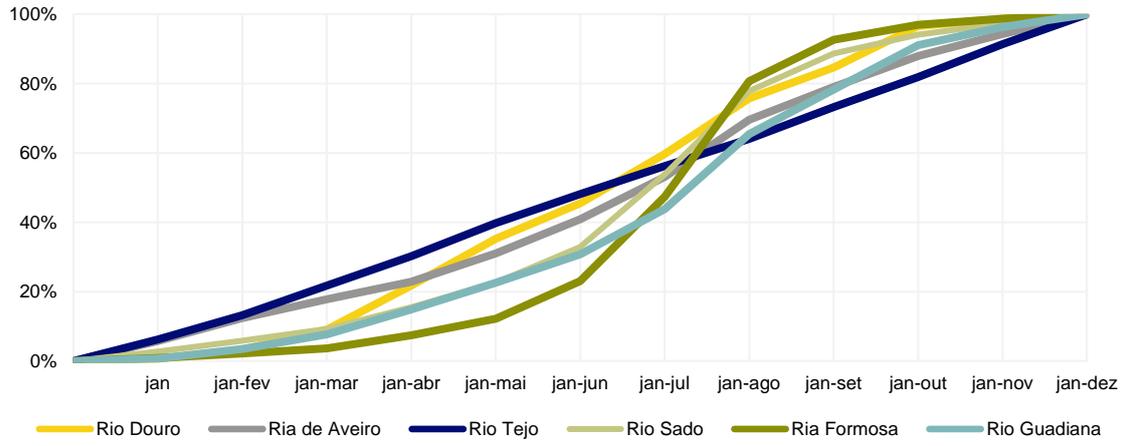


Fonte: INE, Inquérito ao Transporte Fluvial

A ria Formosa foi atravessada por 2,4 milhões de passageiros (+32,3%, +19,7% em 2021) dos quais 69,6% foram registados nos meses de verão (julho, agosto e setembro). Também o rio Sado e a ria de Aveiro registaram aumentos (+22,9% e +11,3%, respetivamente, após +5,9% e +50,5%, no ano anterior, pela mesma ordem).

Nas travessias internacionais apenas a do rio Guadiana (travessia V. Real de Santo António – Ayamonte) registou passageiros e aumentou 105,8% em relação ao ano anterior.

Figura 4.2.0.2 >> Transporte fluvial de passageiros acumulado nos meses do ano, 2022



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.

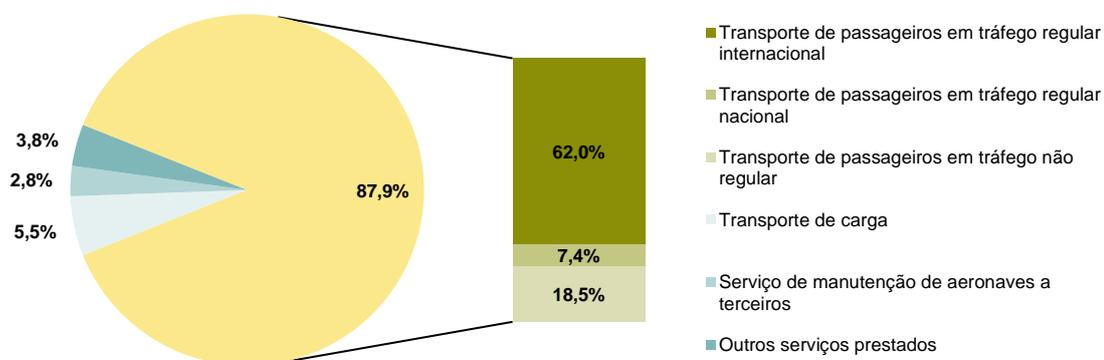
### 5.1. EMPRESAS NACIONAIS DE TRANSPORTE AÉREO

#### 5.1.1. INDICADORES GERAIS

Em 2022, o volume de negócios (VVN) registado pelas empresas de transporte aéreo comercial certificadas em Portugal correspondeu a 4,8 mil milhões de euros, correspondendo a um aumento de 103,2% face a 2021 (+9,9% face a 2019). O valor acrescentado bruto (VAB) foi de 670,4 milhões de euros (125,3 milhões de euros em 2021). O total de investimento bruto aumentou 60,2%, tendo o investimento em material de voo registado um crescimento mais acentuado (83,9%).

O serviço de transporte de passageiros contribuiu para 87,9% do total do VVN (79,7% em 2021), tendo o tráfego regular aumentado a sua expressão (69,4% face a 51,8% em 2021). O transporte de carga correspondeu a 5,5% do total de VVN (10,5% em 2021).

Figura 5.1.1.1 >> Distribuição do Volume de negócios das empresas nacionais de transporte aéreo por tipo de atividade, 2022



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

Em 31 de dezembro de 2022, o pessoal ao serviço nas empresas nacionais de transporte aéreo totalizava cerca de 11 mil efetivos, correspondendo a um ligeiro decréscimo (-0,3%) face a 2021. Registou-se um aumento de 103 elementos no pessoal ao serviço afeto à navegação (+1,7%) e uma diminuição de 141 elementos no pessoal de terra (-2,8%). O peso do pessoal de navegação no total das empresas de transporte aéreo licenciadas em Portugal aumentou face ao ano anterior (54,9% face a 53,7% em 2021).

### 5.1.2. FROTA E CONSUMO DE COMBUSTÍVEIS

A frota ao serviço dos operadores aéreos nacionais, em 31 de dezembro de 2022, compunha-se de 220 aeronaves com peso máximo à descolagem igual ou superior a 9 000 kg (menos 6 aeronaves face a 2021). A idade média das aeronaves foi de 10 anos.

Em 2022, o consumo total de combustível em transporte aéreo (Jet A1) pelas empresas de transporte aéreo certificadas em Portugal foi de 1,2 milhões de toneladas (+74,2% face a 2021), com um custo total de 1,3 mil milhões de euros (+232,5%).

### 5.1.3. TRANSPORTE AÉREO <sup>4</sup>

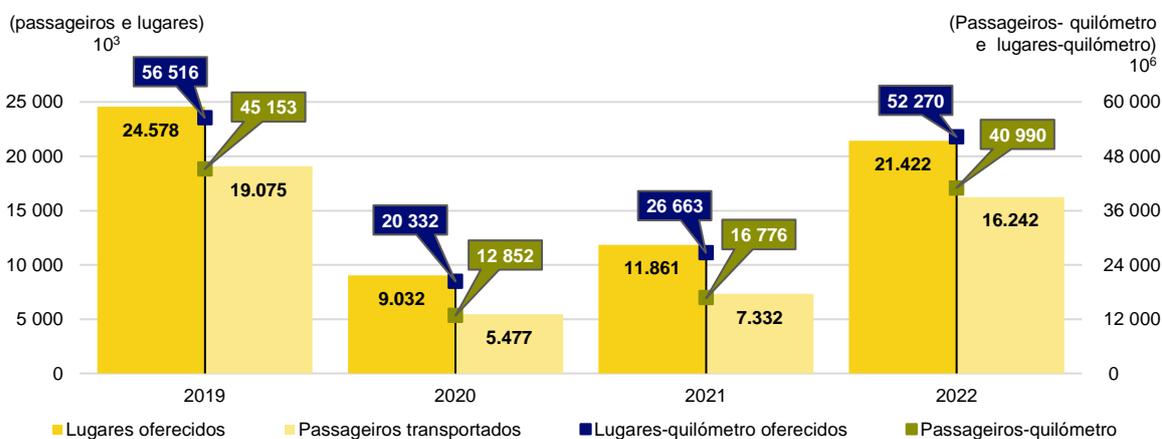
Os operadores nacionais asseguraram 374 linhas aéreas regulares ao longo de 2022 (328 em 2021), com extensão total de 991 mil km.

O número de voos em tráfego aéreo comercial, efetuados por parte destes operadores, situou-se em 176,3 mil (112,8 mil em 2021), a que corresponderam 302,5 milhões de quilómetros percorridos e 464,5 mil horas voadas.

Os operadores nacionais disponibilizaram 21,4 milhões de lugares em 2022 (+80,6% face a 2021) e foram transportados 16,2 milhões de passageiros (+121,5%). A taxa de ocupação situou-se em 75,8% (61,8% em 2021).

Em termos de passageiros-km e lugares-km registaram-se crescimentos acentuados de 144,3% e 96,0%, respetivamente, face ao ano anterior. O coeficiente de ocupação (pkm/lkm) aumentou para 78,4% (cerca de 62,9% em 2021)

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 2022, o transporte de carga e correio pelos operadores aéreos nacionais totalizou 103,4 mil toneladas, refletindo um aumento de 32,5% face ao ano anterior (+58,3% em 2021).

<sup>4</sup> Estes dados excluem as operações de code-share efetuadas por empresas de transporte aéreo estrangeiras.

## **5.2. INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA NACIONAL E TRÁFEGO COMERCIAL**

### **5.2.1. CARACTERÍSTICAS**

No final de 2022 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 das pistas certificadas, 16 possuíam a certificação máxima, permitindo o movimento de aeronaves com peso máximo à decolagem superior a 350 toneladas.

### **5.2.2. TRÁFEGO AEROPORTUÁRIO**

O tráfego comercial nos aeroportos e aeródromos nacionais correspondeu a 435,5 mil movimentos de aeronaves (aterrações e decolagens) em 2022, refletindo um crescimento de 61,8% (+34,8% em 2021).

O tráfego comercial regular abrangeu 414,2 mil movimentos de aeronaves (+64,1%, +34,9% em 2021), correspondendo a 95,1% do tráfego comercial total.

O movimento de passageiros nos aeroportos e aeródromos nacionais ascendeu a 56,8 milhões (+121,7%, +39,2% em 2021), não atingindo ainda os níveis pré-pandemia (-5,6% face a 2019). O número de passageiros desembarcados (28,4 milhões, +122,0%) superou ligeiramente o número de passageiros embarcados (28,1 milhões, +122,6%). Os passageiros em trânsitos diretos totalizaram 197,4 mil (+27,0%).

Em termos de movimento de mercadorias, registaram-se acréscimos de 17,1% no movimento de carga (totalizando 209,4 mil toneladas) e de 14,3% no movimento de correio (13,5 mil toneladas).

### **5.2.3. MOVIMENTO DE AERONAVES E PASSAGEIROS POR AEROPORTO**

Relativamente às principais infraestruturas aeroportuárias nacionais, o aeroporto de Lisboa concentrou 45,5% dos movimentos de aeronaves aterradas (99,1 mil, +77,7%) e 49,8% dos movimentos de passageiros (28,3 milhões, +132,6%).

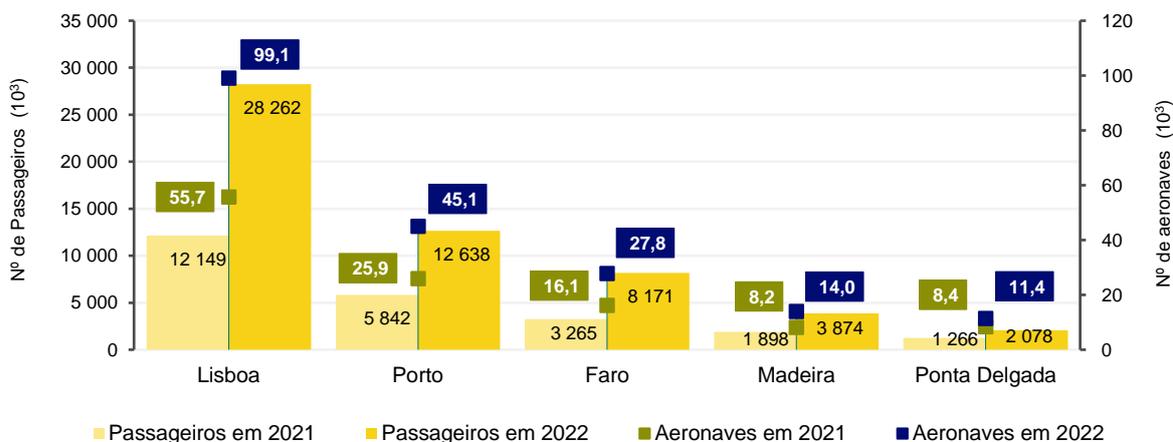
No aeroporto do Porto aterraram 45,1 mil aeronaves e registou-se o movimento de 12,6 milhões de passageiros, correspondendo a acréscimos de 74,1% e 116,3%, respetivamente.

Em Faro verificaram-se acréscimos de 72,2% no movimento de aeronaves aterradas (atingindo 27,6 mil) e de 150,2% no movimento de passageiros (totalizando 8,2 milhões de passageiros).

No aeroporto da Madeira registou-se a aterragem de cerca de 14 mil aeronaves (71,3%) e o movimento de 3,9 milhões de passageiros (+104,1%).

No aeroporto de Ponta Delgada verificaram-se crescimentos de 35,1% nas aeronaves aterradas (11,4 mil) e de 64,1% no movimento de passageiros (2,1 mil passageiros).

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 de cerca de 37 milhões de passageiros, correspondendo a 65,1% do total de passageiros transportados em 2022 (63,2% em 2021).

O aeroporto de Faro destacou-se novamente com a maior expressão de passageiros associados a companhias estrangeiras entre os passageiros movimentados neste aeroporto: 96,8% (96,0% em 2021).

Nos aeroportos do Porto, Madeira e Porto Santo, as companhias estrangeiras mantiveram a maioria do movimento de passageiros: 86,7%, 76,0% e 71,3%, respetivamente.

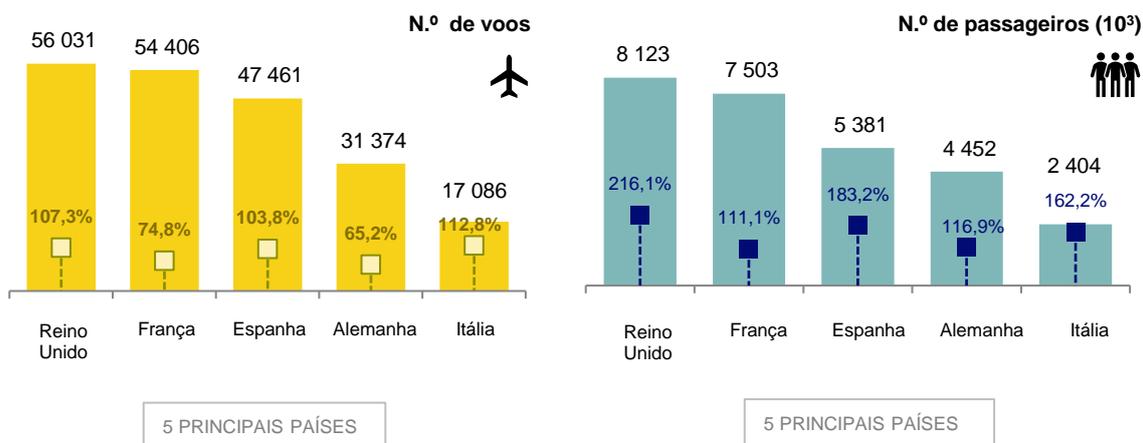
#### 5.2.4. TRÁFEGO COMERCIAL INTERNACIONAL

O tráfego internacional traduziu-se na aterragem de 160,6 mil aeronaves em 2022, concentrando 73,8% do total de movimentos (66,0% em 2021) e correspondendo a 45,9 milhões de passageiros (80,8% do total; 75,3% em 2021). Neste tráfego movimentaram-se 189,5 mil toneladas de carga e correio (85,0% do total; 83,2% em 2021).

Em termos de movimento de passageiros, o tráfego internacional foi especialmente relevante em Faro, com quota de 94,5% (93,1% em 2021), seguido pelo aeroporto de Lisboa com um peso de 87,8% (84,7% em 2021) e pelo aeroporto do Porto, onde correspondeu a 85,9% dos passageiros (83,5% em 2021). O movimento de passageiros no aeroporto da Madeira em 2022 em tráfego internacional representou 52,3% (47,7% em 2021).

Os principais países de origem e destino nas ligações a Portugal em 2022 foram: Reino Unido com 8,1 milhões de passageiros (+216,1%), França com 7,5 milhões (+111,1%), Espanha com 5,4 milhões (+183,2%), Alemanha com 4,5 milhões (+116,9%) e Itália (+162,2%).

Figura 5.2.4.1 >> Número de voos e de passageiros por principais países de origem/destino e taxa de variação anual, 2022



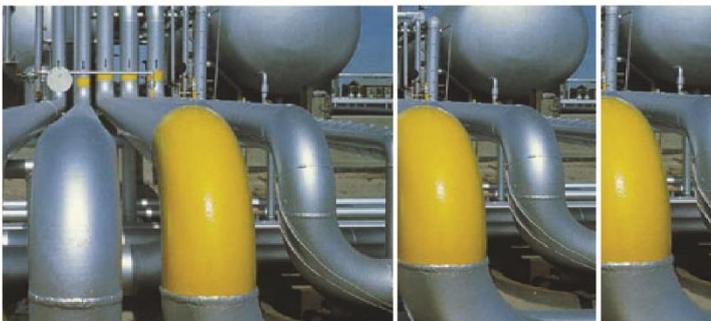
Fonte: Estatísticas dos aeroportos e aeródromos (ANAC/ANA/INE)

### 5.3. NAVEGAÇÃO AÉREA

Em 2022, os centros de controlo de tráfego aéreo das Regiões de Informação de Voo (RIV) de Lisboa e Santa Maria procederam ao controlo de, respetivamente, 265,5 milhões de km e 242,7 milhões de km percorridos pelas aeronaves que sobrevoaram o espaço aéreo nacional. Estes valores refletem crescimentos de 84,3% e 69,8% face ao ano anterior.

Na RIV de Lisboa, o número de voos (segmentos de distância) registou um aumento de 76,2%, tendo os voos transatlânticos registado um crescimento superior (+87,4%) quando comparado com os voos não atlânticos (+74,7%).

Na RIV de Santa Maria, o crescimento do número de voos foi de 61,2% (+73,6% nos voos transatlânticos e +28,0% nos voos não atlânticos).



## [ TRANSPORTE POR CONDOTA ]

## 6. TRANSPORTE POR CONDUTA

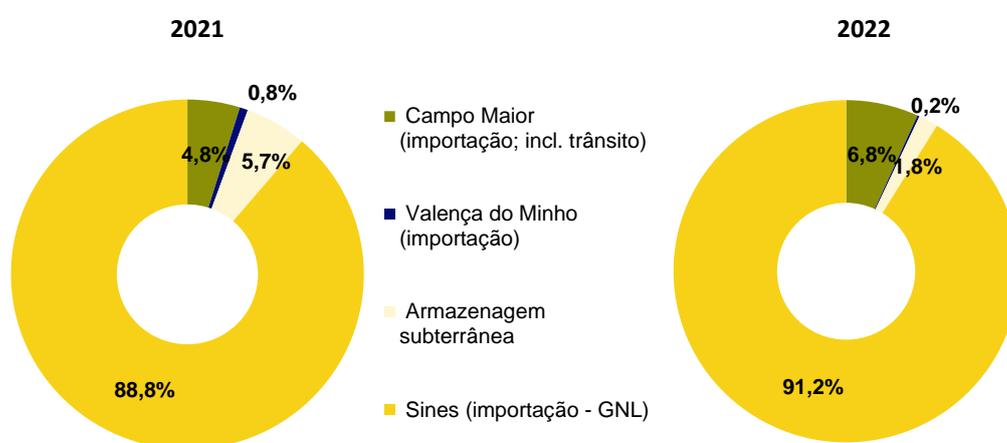
### 6.1. TRANSPORTE POR GASODUTO

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 2022 diminuiu face a 2021, tendo registado 65,7 mil GWh nas entradas (-4,3%) e 65,5 mil GWh nas saídas (-7,5%).

Registou-se um ligeiro decréscimo na entrada de gás na rede em Sines (-1,7% face a +3,0% em 2021), atingindo cerca de 59,9 mil GWh e correspondendo a 91,2% do total de gás entrado (88,8% em 2021). Em sentido contrário surge a entrada por Campo Maior, na qual se verificou um acréscimo de 34,9% (-33,1% em 2021), registando um movimento de 4,5 mil GWh (6,8% das entradas, 4,8% em 2021).

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

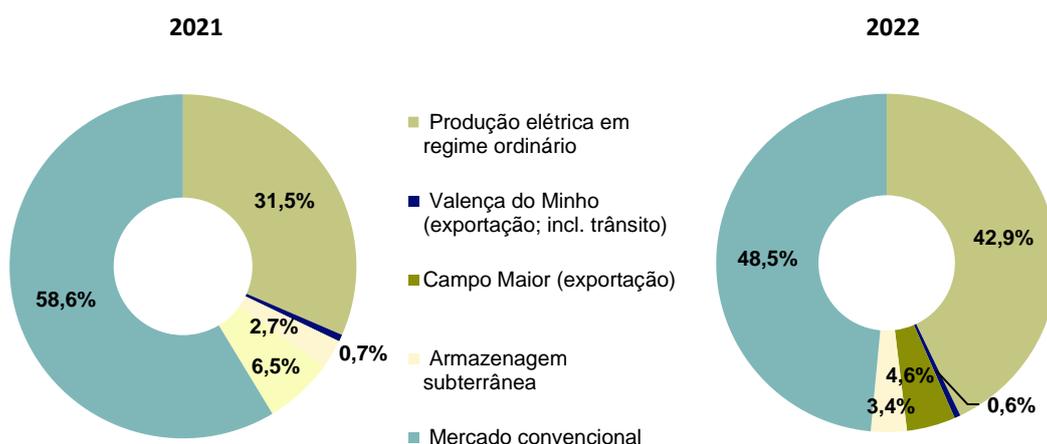


**Notas:** Sines (importação via marítima de Gás Natural Liquefeito) / Campo Maior e Valência do Minho (importação via terrestre através de gasoduto de alta pressão)

Fonte: REN Gasodutos S.A.

Na saída de gás natural da rede, o mercado convencional foi o principal destino em 2022 (31,8 mil GWh), tendo registado um decréscimo de 23,5% e diminuído a sua expressão no total das saídas (48,5% face a 58,6% em 2021). A saída de gás para produção elétrica em regime ordinário (28,1 mil GWh) registou um crescimento de 25,9%, aumentando o seu peso de 31,5% em 2021 para 42,9% em 2022.

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 28,2% em 2022 (+7,6% em 2021), atingindo 2,9 milhões de toneladas.

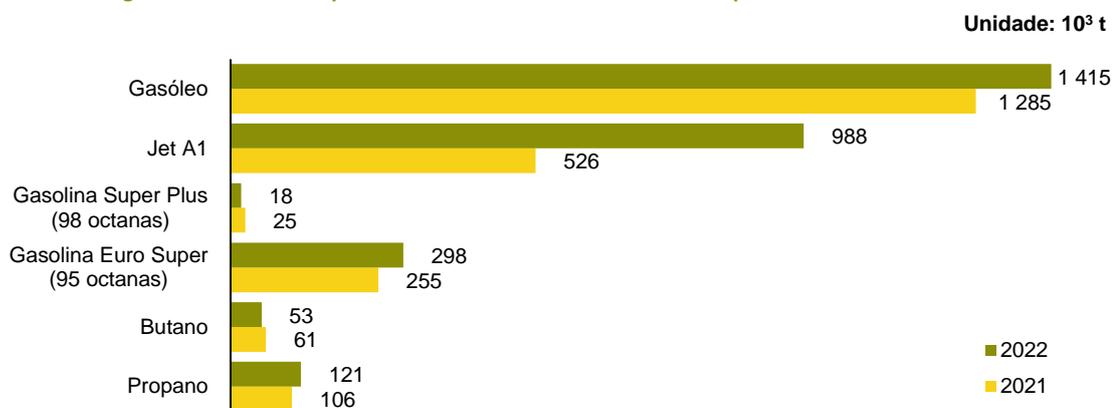
O gasóleo manteve-se a mercadoria mais transportada por oleoduto em 2022 (1,4 milhões de toneladas; 48,9% do total), tendo-se verificado um aumento de 10,1% (+3,2% em 2021).

O transporte de Jet A1, destinado ao sector da aviação, registou o maior acréscimo (87,9%; +23,7% em 2021), atingindo 988 mil toneladas (34,1% do total).

O transporte de gasolinas (95 e 98 octanas) registou, no seu conjunto, um crescimento de 12,8% (+7,0% em 2021).

A quantidade de gás propano transportada em 2022 aumentou 14,9% (atingindo 121 mil toneladas) e o transporte de gás butano diminuiu 12,6%.

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 POR MODOS DE TRANSPORTE

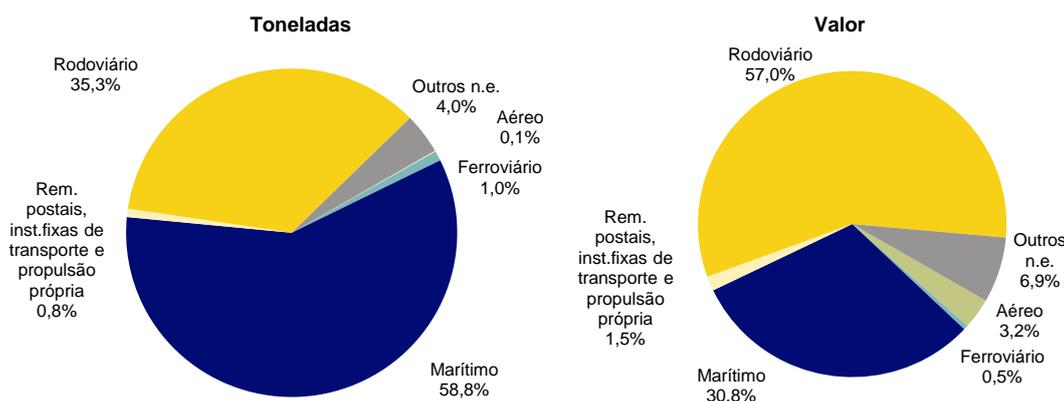
Segundo os resultados definitivos das estatísticas do comércio internacional de bens relativamente a 2022, as importações de mercadorias totalizaram 61,3 milhões de toneladas, registando um aumento de 3,5% (+6,8% em 2021).

O transporte marítimo concentrou 58,8% das mercadorias importadas, com um total de 36,0 milhões de toneladas (+4,0%). Por via rodoviária entraram 21,7 milhões de toneladas de mercadorias (+2,2%), correspondendo a 35,3% do total.

Em 2022, o valor das mercadorias entradas em Portugal cifrou-se em 109,5 mil milhões de euros, correspondendo a um aumento de 31,7% (+22,0% em 2021). As maiores contribuições para este aumento foram verificadas no modo marítimo (+53,8%) e no modo ferroviário (+26,6%).

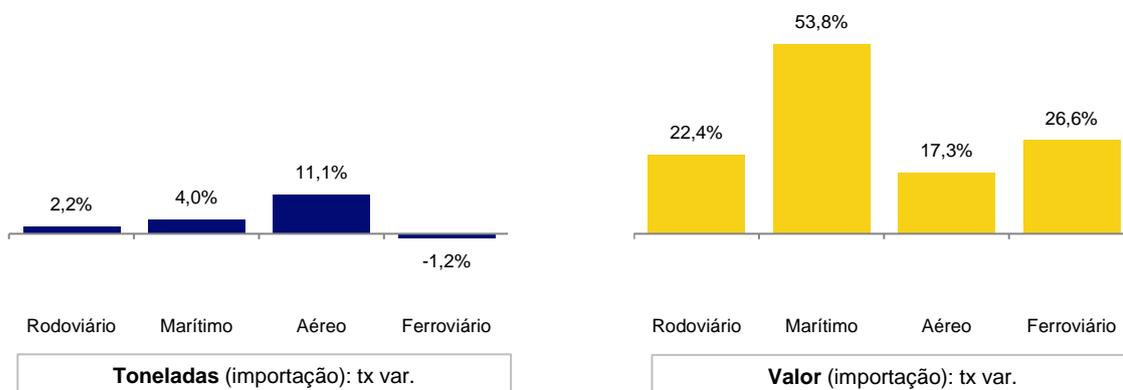
Em termos de valor das importações, destacam-se o modo rodoviário com 57,0% do total, o marítimo com 30,8% e o aéreo com 3,2%.

Figura 7.1.1.1 >> Distribuição das importações por modo de transporte, 2022



Fonte: INE, Estatísticas do Comércio Internacional

Figura 7.1.1.2 >> Taxa de variação anual das importações por modo de transporte, 2022



Fonte: INE, Estatísticas do Comércio Internacional

O valor médio de cada tonelada importada situou-se em 1,8 mil euros em 2022 (1,4 mil euros em 2021), com valores por tonelada de 59,2 mil euros no modo aéreo, 2,9 mil euros por estrada, 892 euros por ferrovia e 936 euros no modo marítimo.

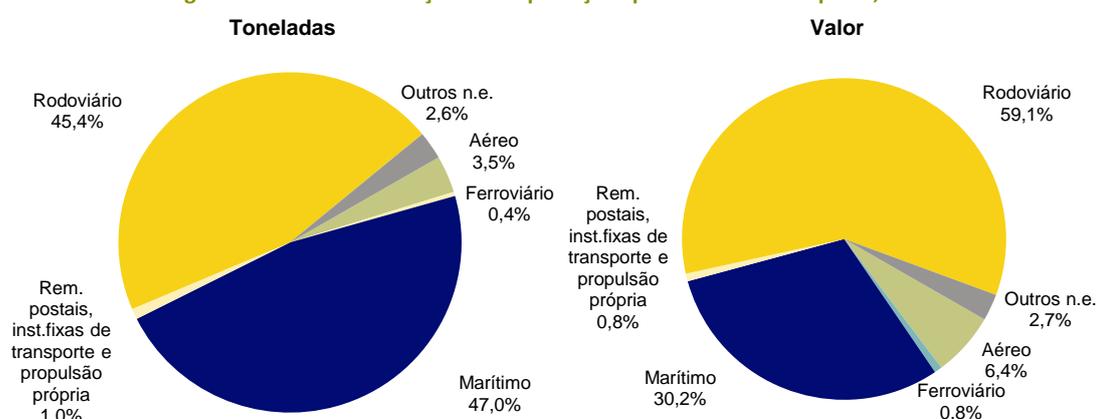
### 7.1.2. EXPORTAÇÕES POR MODOS DE TRANSPORTE

Segundo os resultados definitivos para 2022, o volume das exportações totalizou 39,3 milhões de toneladas de mercadorias, registando um aumento de 2,0% (+4,5% em 2021).

O modo marítimo concentrou 47,0% do total da tonelage exportada, o modo rodoviário 45,4% e o aéreo 3,5%.

O valor dos produtos exportados totalizou 78,4 mil milhões de euros em 2022 (+23,2%, +18,3% em 2021). A rodovia concentrou 59,1% desse valor, a via marítima 30,2% e a via aérea 6,4%.

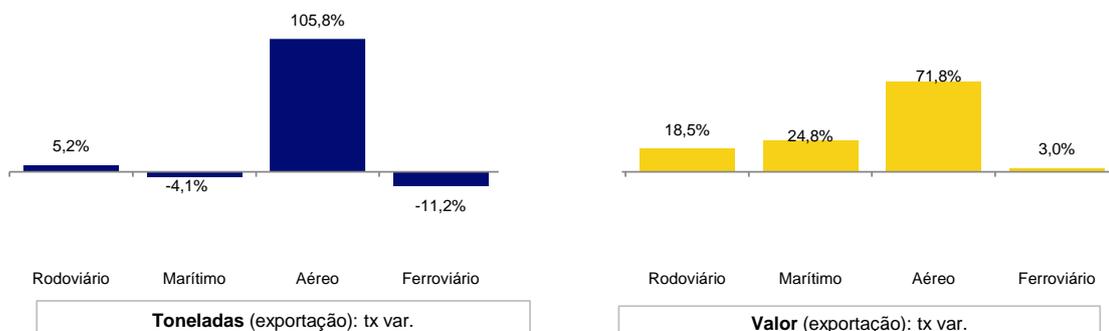
**Figura 7.1.2.1 >> Distribuição das exportações por modo de transporte, 2022**



Fonte: INE, Estatísticas do Comércio Internacional

Nos modos de transporte por via rodoviária e por via aérea registaram-se aumentos na quantidade exportada (+5,2% e +105,8%, respetivamente) e no valor de exportação (+18,5% e +71,8%, pela mesma ordem). Por via marítima registou-se uma diminuição de 4,1% nas quantidades exportadas e um aumento de 24,8% no valor das exportações. Por via ferroviária verificou-se uma diminuição de 11,2% nas quantidades exportadas, apesar do valor das exportações ter aumentado 3,0%.

**Figura 7.1.2.2 >> Taxa de variação anual das exportações por modo de transporte, 2022**



Fonte: INE, Estatísticas do Comércio Internacional

Em média cada tonelada exportada em 2022 valia 2,0 mil euros (1,6 mil euros em 2021).

Nos principais modos de transporte, os valores por tonelada situaram-se em 3,6 mil euros por via aérea (4,3 mil euros em 2021), 1,3 mil euros por via marítima (986 euros em 2021), 2,6 mil euros por via rodoviária (2,3 mil euros em 2021) e 3,8 mil euros por via ferroviária (3,3 mil euros em 2021).

## 7.2. MODOS DE TRANSPORTE E DIVISÕES DE MERCADORIAS

### 7.2.1. IMPORTAÇÕES, MODOS DE TRANSPORTE E MERCADORIAS

Os principais produtos importados em 2022, considerando a tonelagem, pertenceram às divisões: 02 - *Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural* (24,3%), 01 - *Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca* (17,7%) e 08 - *Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear* (11,6%).

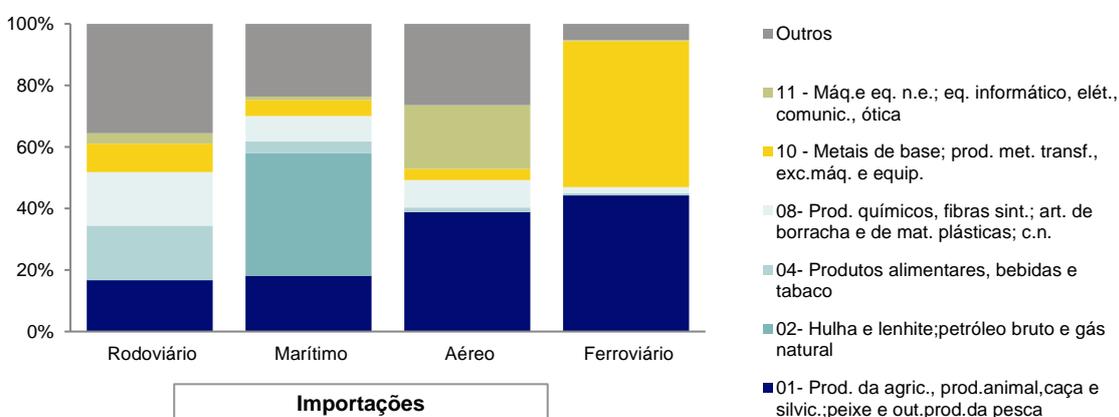
Considerando os modos de transporte, no rodoviário destacaram-se os produtos da divisão 04 - *Produtos alimentares, bebidas e tabaco* (17,7%), da divisão 08 - *Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear* (17,4%) e da divisão 01 - *Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca* (16,7%).

Por via marítima destacaram-se os produtos da divisão 02 - *Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural* (39,9%) e da divisão 01 - *Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca* (18,1%).

Por via aérea, os produtos com maior expressão no conjunto de mercadorias importadas foram os da divisão 01 - *Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca* (38,9%) e da divisão 11 - *Máquinas e equipamentos n.e.; máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos elétricos n.e.; equipamento e aparelhos de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de ótica; relógios* (20,7%).

Nas importações por ferrovia destacaram-se os produtos da divisão 10 - *Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e equipamento* (47,4%) e da divisão 01 - *Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca* (44,3%).

Figura 7.2.1.1 >> Distribuição das divisões de mercadorias (NST 2007) importadas por modo de transporte, 2022



Fonte: INE, Estatísticas do Comércio Internacional

## 7.2.2. EXPORTAÇÕES, MODOS DE TRANSPORTE E MERCADORIAS

Os principais produtos exportados em 2022, considerando a tonelagem, pertenceram às divisões: 07 - *Coque e produtos petrolíferos refinados* (16,4%), 09 - *Outros produtos minerais não metálicos* (14,3%) e 06 - *Madeira e cortiça (exceto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados* (13,4%).

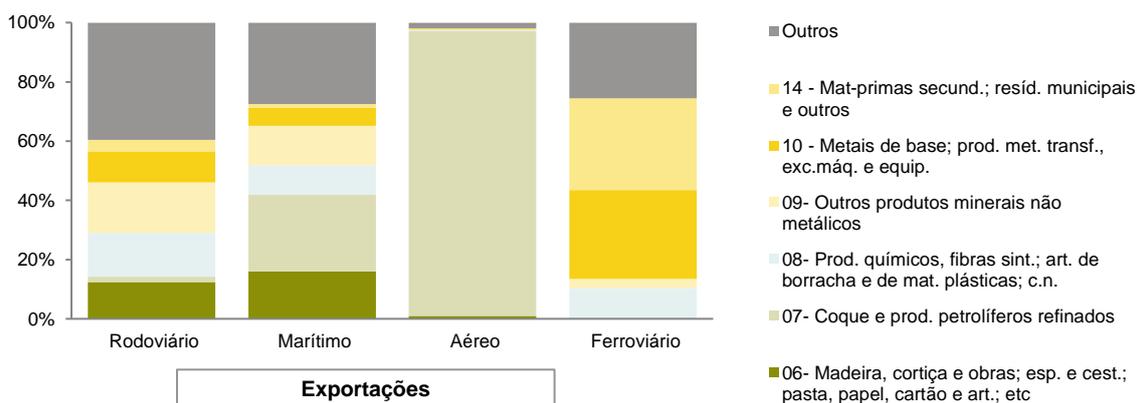
Considerando os modos de transporte, no rodoviário destacaram-se os produtos da divisão 09 - *Outros produtos minerais não metálicos* (17,0%) e da divisão 08 - *Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear* (14,9%).

Por via marítima destacaram-se os produtos da divisão 07 - *Coque e produtos petrolíferos refinados* (25,9%), da divisão 06 - *Madeira e cortiça (exceto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados* (16,0%) e da divisão 03 - *Produtos não energéticos das indústrias extrativas; turfa; urânio e tório* (14,4%).

Por via aérea, os produtos da divisão 07 - *Coque e produtos petrolíferos refinados*, representaram a maioria da tonelagem de mercadorias exportadas por esta via (96,2%).

Nas exportações por ferrovia destacaram-se os produtos da divisão 14 - *Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos* (31,0%) e da divisão 10 - *Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e equipamento* (30,0%).

Figura 7.2.2.1 >> Distribuição das divisões de mercadorias (NST 2007) exportadas por modo de transporte, 2022



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, 28,9% da tonelagem e 27,6% do valor teve origem na Europa (16,4% das toneladas e 17,4% do valor na União Europeia), 37,6% e 27,4% no continente americano, 22,9% e 17,1% em África e 9,9% e 27,2% na Ásia, respetivamente.

Nos modos terrestres (rodovia e ferrovia), a Europa assumiu uma quase exclusividade nas importações: 99,5% da tonelagem e 98,3% do valor no transporte rodoviário e 98,6% e 93,3%, no transporte ferroviário.

### 7.3.2. EXPORTAÇÕES, MODOS DE TRANSPORTE E PAÍSES

Nas exportações por via marítima, 58,8% das mercadorias expedidas tiveram como destino a Europa (48,2% do valor), 13,9% seguiram para África (15,4% do valor), 14,9% destinaram-se à América (24,0% em valor) e 9,0% foram para a Ásia (9,1% em valor).

Relativamente às exportações por rodovia e ferrovia, 99,6% e 92,7% da tonelagem, respetivamente, teve como destino a Europa.



## [ COMUNICAÇÕES ]

## 8. COMUNICAÇÕES

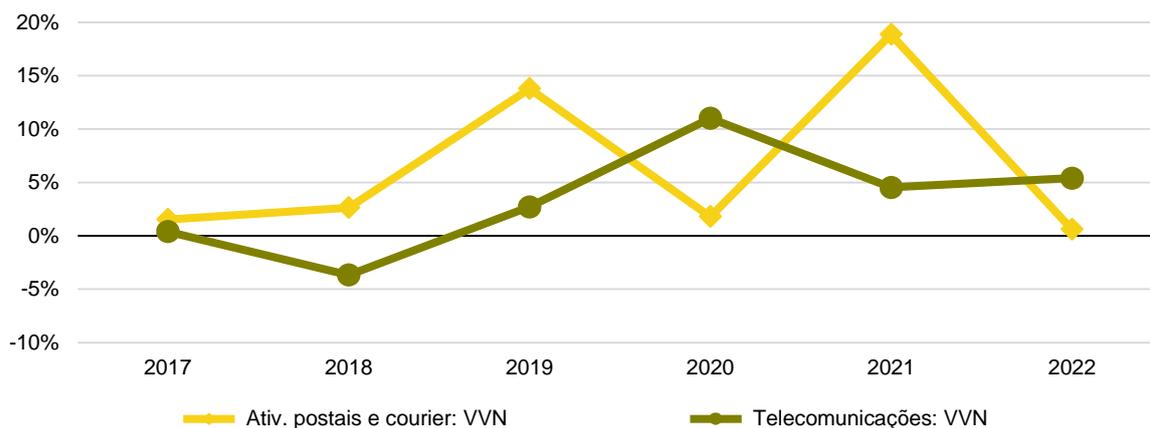
### 8.1. INDICADORES GERAIS DAS ATIVIDADES DE TELECOMUNICAÇÕES E ATIVIDADES POSTAIS E DE COURIER

Segundo os resultados provisórios do Sistema de Contas Integradas das Empresas (SCIE) referentes a 2022, o número de empresas no setor das Comunicações situou-se em 8 891 empresas (+16,7%). À divisão das atividades postais e de *courier* corresponderam 7 960 empresas (+18,0%), enquanto ao setor das Telecomunicações corresponderam 931 (+7,1%).

No que se refere ao número de pessoas ao serviço no setor das comunicações, a divisão das atividades postais e de *courier* abrandou a tendência de crescimento dos últimos anos, aumentando 4,0% (+12,5% em 2021), para 23,2 mil trabalhadores, enquanto a divisão de telecomunicações apresentou um ligeiro crescimento de 0,7% no pessoal ao serviço (-2,3% em 2021), empregando 14,5 mil trabalhadores em 2022.

Em 2022, de acordo com os resultados provisórios do Sistema de Contas Integradas das Empresas (SCIE), o setor das comunicações atingiu um Volume de Negócios (VVN) de 8,1 mil milhões de euros, o que representou um crescimento de 4,6% face ao ano anterior (+6,7% em 2021). A componente de telecomunicações cresceu 5,4% (+4,5% em 2021), correspondendo a 6,8 mil milhões e a componente de atividades postais aumentou 0,6% (+18,8% em 2021).

Figura 8.1.0.1 >> Taxa de variação anual do Volume de negócios, 2017-2022



Fonte: Sistema de Contas Integradas das Empresas (SCIE)

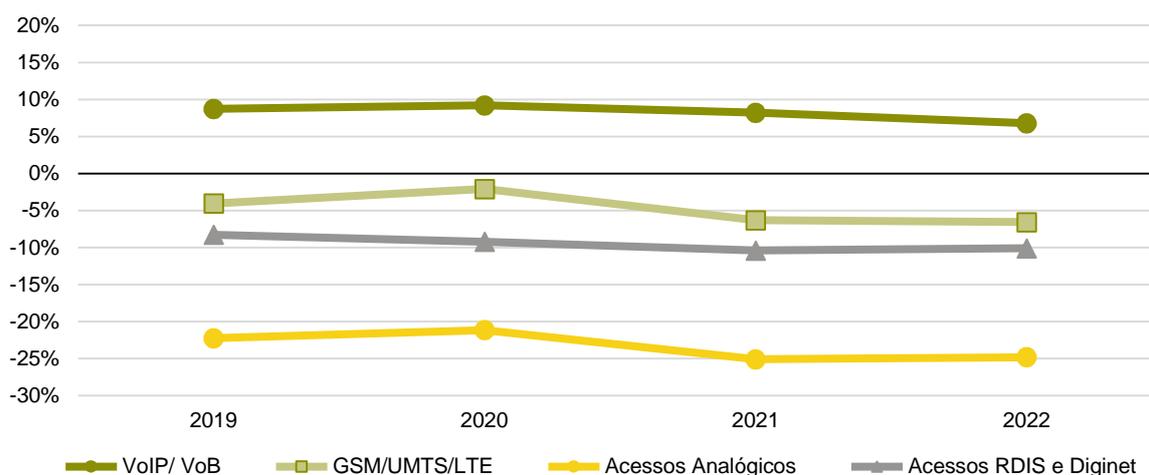
## 8.2. TELECOMUNICAÇÕES

### 8.2.1. SERVIÇO TELEFÓNICO FIXO (STF)

Em 2022, o serviço telefónico fixo com acesso direto registou 4,4 milhões de clientes, aumentando 2,1% face ao ano anterior.

O número de acessos telefónicos continuou a crescer (+2,2%; +2,0% em 2021), atingindo 5,4 milhões de acessos. Para esta evolução contribuiu a tecnologia VoIP/VoB com um crescimento de 6,8%, atingindo 4,5 milhões de acessos, uma vez que todas as outras tecnologias registaram reduções. A tecnologia VoIP/VoB representou 82,5% do total de acessos (+3,5 p.p.), seguindo-se a tecnologia GSM/UMTS/LTE com 7,4% (-0,7 p.p.).

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



Fonte: ANACOM

Em 2022, o tráfego de voz com origem na rede fixa registou uma redução de 9,8% para 884 milhões no número de chamadas realizadas, com reflexo também na diminuição do número de minutos de conversação para 3,0 mil milhões (-18,9%). No tráfego nacional, as ligações fixo-fixo continuaram a representar a maioria do tráfego registado (60,2% em chamadas e 76,4% em minutos), tendo existido uma diminuição face ao ano anterior (-0,4 p.p. e -0,9 p.p., respetivamente). O tráfego internacional de saída continuou em decréscimo (-4,6% em chamadas e -19,5% em minutos). Pelo contrário, o tráfego VoIP nómada continuou a verificar um crescimento assinalável, registando mais chamadas (+33,0%) e também um maior número de minutos (+20,2%).

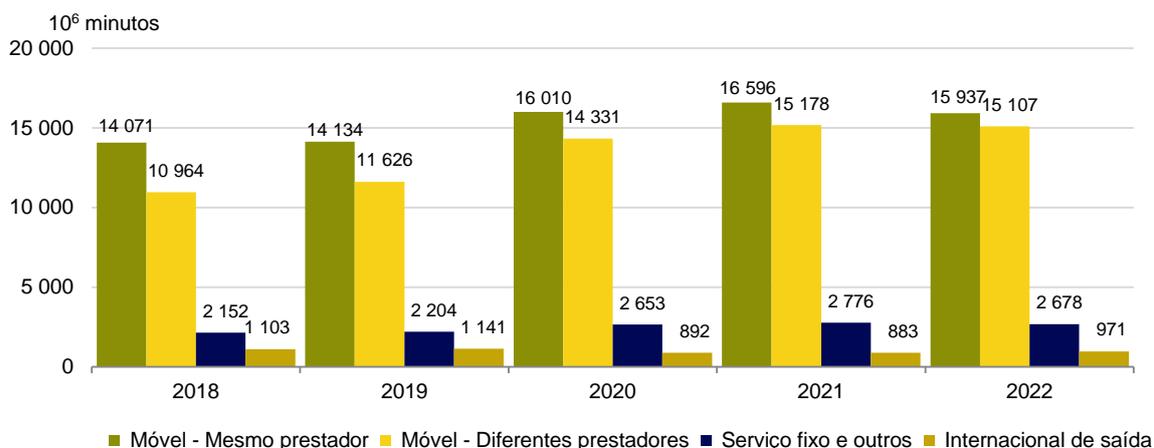
### 8.2.2. SERVIÇO TELEFÓNICO MÓVEL (STM)

Em 2022, o número de acessos móveis ativos e com utilização efetiva cresceu (+3,6%, +5,9% em 2021), atingindo 14,9 milhões de acessos. Os acessos M2M (*machine to machine*) continuaram a aumentar embora também a um ritmo mais lento (+5,3%, +8,3% em 2021), atingindo 1,4 milhões de acessos. Os outros acessos móveis também cresceram (+3,4%, +5,7% em 2021), sobretudo devido ao aumento do número de acessos pós-pagos e combinados/híbridos (+8,5%, +6,6% em 2021), que atingiram os 8,8 milhões de acessos. Os acessos pré-pagos diminuíram 5,0% (+4,1% em 2021), correspondendo a um total de 4,7 milhões de acessos.

O tráfego de voz com origem na rede móvel registou um crescimento de 4,0% em número de chamadas, para 11,5 mil milhões, tendo, inversamente, verificado uma diminuição de 2,1% no número de minutos, para 34,7 mil milhões. Para esta evolução contribuiu a dinâmica do tráfego nacional, que verificou um crescimento do número de chamadas e uma diminuição do número de minutos em quase todos os destinos (com a exceção do tráfego destinado à rede fixa que diminuiu -0,5% em chamadas e -1,9% em minutos): +5,0% em chamadas e -0,5% em minutos nas ligações com destino à rede móvel com prestador diferente; +4,8% em chamadas e -8,5% em minutos nas ligações com destino a números não geográficos e a números curtos; e +3,4% em chamadas e -4,0% em minutos nas ligações com destino à rede móvel do próprio prestador. O tráfego internacional cresceu 12,9% em chamadas e 10,0% em minutos.

Em 2022, o tráfego de mensagens escritas (SMS) continuou a diminuir (-1,6%, -5,8% no ano anterior) para 10,6 mil milhões de mensagens.

Figura 8.2.2.1 &gt;&gt; Tráfego de voz do STM



Fonte: ANACOM

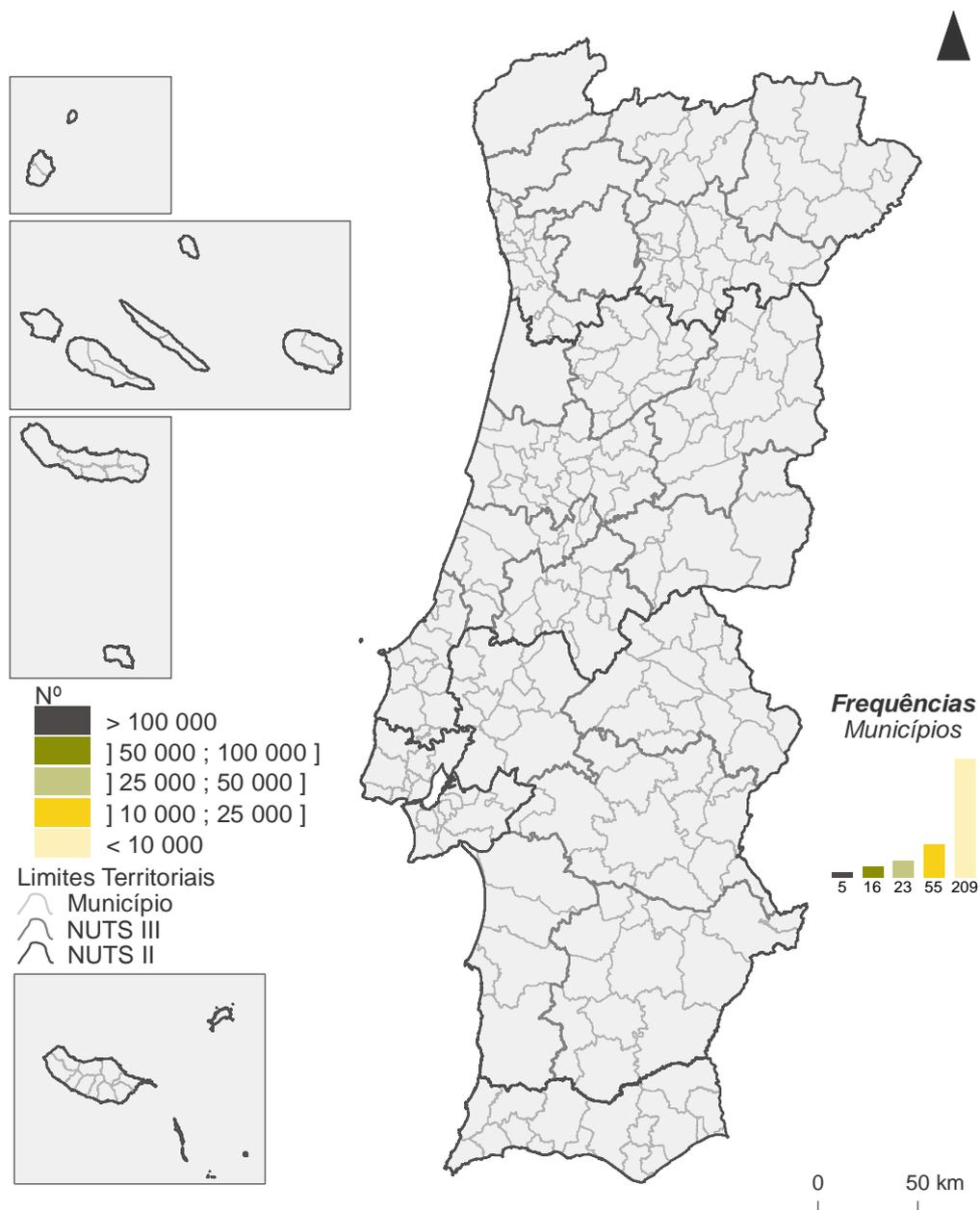
### 8.2.3. SERVIÇO DE ACESSO À INTERNET (SAI)

Em 2022, verificou-se o mesmo número de prestadores em atividade do serviço de acesso fixo à internet face a 2021 (47 prestadores). O número de acessos à internet aumentou 3,7% (idêntico a 2021), atingindo 4,5 milhões. Os acessos por fibra ótica continuaram a crescer a um ritmo assinalável (+10,1%), ainda que ligeiramente inferior ao do ano anterior (+12,8% em 2021). Em sentido contrário, os acessos ADSL aceleraram ligeiramente a sua diminuição (-31,0%; -30,9% em 2021).

O número de acessos à internet de banda larga em local fixo por 100 habitantes continuou a aumentar, atingindo 42,83 acessos (+1,38 face ao ano anterior).

Em 2022, o volume de tráfego associado ao acesso à internet por banda larga alcançou os 14,1 mil milhões de GB, tendo crescido 9,9% (+26,7% em 2021 e +60,6% em 2020, devido sobretudo à massificação do teletrabalho). O tráfego através de acesso fixo representou 93,8% do total (-1,4 p.p.), embora o tráfego através de acesso móvel continue a prosseguir o seu crescimento contínuo (+43,3%, +31,9% em 2021 e +28,1% em 2020).

Figura 8.2.3.1 >> Número de acessos à internet de banda larga em local fixo, por município, 2022

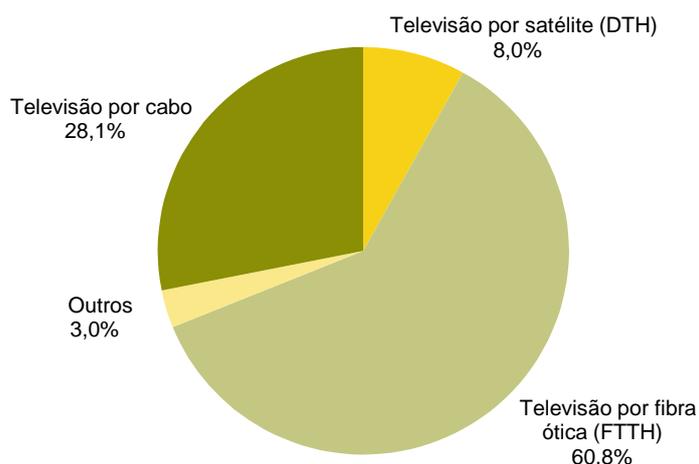


Fonte: ANACOM; INE, Estatísticas das telecomunicações

#### 8.2.4. SERVIÇO DE TELEVISÃO POR SUBSCRIÇÃO (TVS)

Em 2022, o número de assinantes do serviço de televisão por subscrição continuou a crescer (+3,1%, +3,0% em 2021), atingindo 4,5 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 (+10,4%; +13,2% em 2021) e representou 60,8% do total, com 2,7 milhões de assinantes.

Figura 8.2.4.1 >> Distribuição dos assinantes de TV por subscrição, 2022

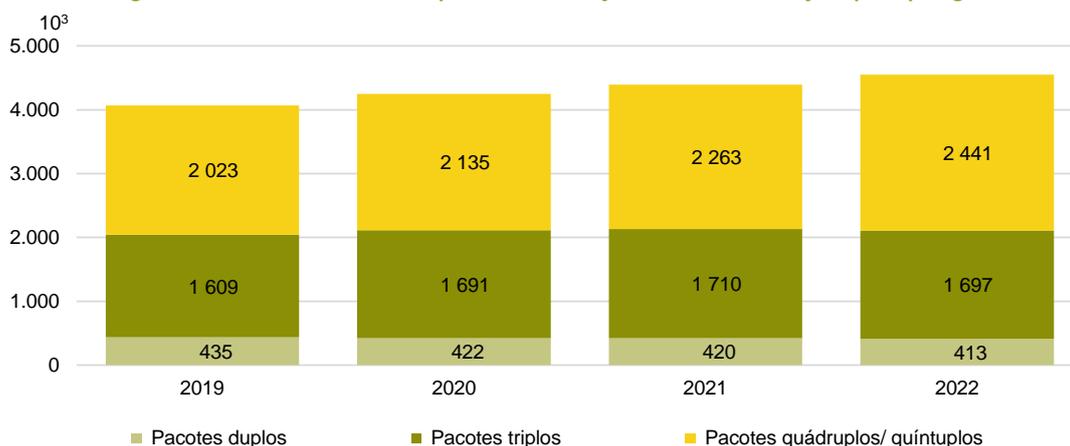


Fonte: ANACOM

### 8.2.5. SERVIÇOS OFERECIDOS EM PACOTE

O número de assinantes de pacotes de serviços totalizou 4,6 milhões e registou um crescimento de 3,6% (+3,4% em 2021). Os pacotes quádruplos e quántuplos foram os únicos a registar crescimento em 2022 e aceleraram ligeiramente face ao ano anterior (+7,9%, +6,0% em 2021). Em sentido oposto, os pacotes duplos continuaram a diminuir (-1,6%, -0,5% no ano anterior), enquanto os pacotes triplos também diminuiram após o ligeiro crescimento do ano anterior (-0,8%, +1,2% em 2021).

Figura 8.2.5.1 >> Assinantes dos pacotes de serviços de telecomunicações por tipologia



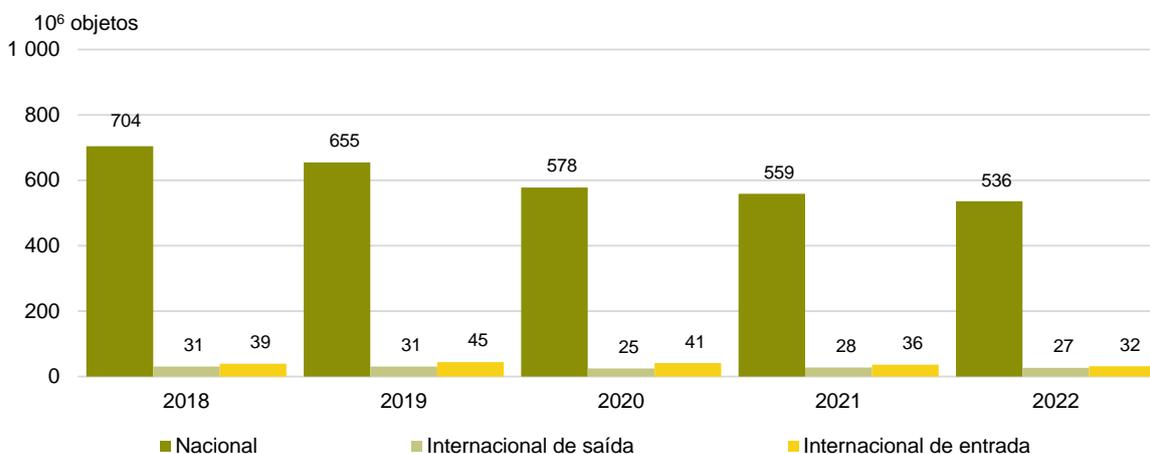
Fonte: ANACOM

### 8.3. ATIVIDADES POSTAIS E DE COURIER

Em 2022, a rede postal nacional cresceu 9,2%, após o crescimento de 1,7% em 2021, sendo composta por 16 431 pontos de acesso. Com menos um estabelecimento, as estações de correio diminuíram 0,2% (+1,4% em 2021) para 569 estações enquanto, em sentido inverso, os postos de correio cresceram 0,9% (-1,0% em 2021) para 1 802 postos, traduzindo-se num crescimento de 16 novos postos. A frota de veículos registou um crescimento de 9,7% para 8 674 unidades (+6,1% em 2021) e o número de centros de distribuição diminuiu para 418 (-3,5%).

O tráfego postal diminuiu 4,2% em 2022 (-2,7% em 2021), tendo sido expedidos 562,6 milhões de objetos, motivado fundamentalmente pela redução do tráfego nacional (-4,1%, que correspondeu a -23,1 milhões de objetos). O tráfego internacional de entrada diminuiu 12,2% (-12,0% em 2021) e, da mesma forma, registou-se uma evolução negativa na expedição de objetos para o exterior (-4,6%, +11,5% em 2021).

Figura 8.3.0.1 >> Evolução do tráfego postal por tipo de fluxo



Fonte: ANACOM



## [ METAINFORMAÇÃO ESTATÍSTICA ]

## 9. META-INFORMAÇÃO 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 88,9% (+0,3 p.p.), com taxa mais elevada no parque por conta de outrem (91,6%, +0,8 p.p.) face ao parque por conta própria (86,1%, -0,5 p.p.).

Figura 9.1.1.1 – Amostra e síntese das respostas

2022

Tipo de parque e de veículo	Amostra total	Questionários recebidos		Não respostas
		Total	Veículos a abater	
<b>Total</b>	17 826	15 852	733	1 974
Camiões	10 901	9 854	346	1 047
Tratores	6 925	5 998	387	927
<b>Conta própria</b>	8 599	7 402	315	1 197
Camiões	6 458	5 736	187	722
Tratores	2 141	1 666	128	475
<b>Conta de outrem</b>	9 227	8 450	418	777
Camiões	4 443	4 118	159	325
Tratores	4 784	4 332	259	452

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

2022

	KM	T	TKM
Continente	1,39	2,04	1,90
Norte	2,85	3,48	4,02
Centro	2,37	3,70	3,15
Lisboa	2,39	3,83	3,32
Alentejo	4,45	6,78	5,96
Algarve	3,88	5,52	6,22
Tipo de veículo e escalão de peso bruto / tara			
Camião	1,53	2,02	2,51
3 501 - 10 000 Kg	3,80	4,94	4,44
10 001 - 16 000 Kg	3,18	3,42	4,19
16 001 - 19 000 Kg	3,15	3,27	5,60
19 001 - 26 000 Kg	3,22	4,71	4,85
Mais de 26 000 Kg	3,30	3,34	3,79
Trator	1,69	2,65	2,01
3 501 - 7 000 Kg	4,67	5,79	5,36
Mais de 7 000 Kg	1,80	2,97	2,14
Tipo de Parque			
Por conta própria	1,56	2,39	2,00
Por conta de outrem	2,49	3,90	4,46

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 registada 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 sobrevoos no espaço aéreo sob jurisdição nacional (1894).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**táxi aéreo** - voo que se efetue com carácter eventual e a pedido, para um ponto de destino determinado pelo utilizador ou utilizadores e em que não haja revenda ao público de capacidade 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**

Divisão	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
4.1	Matérias sólidas inflamáveis
4.2	Matérias sujeitas a inflamação espontânea
4.3	Matérias que em contacto com a água libertam gases inflamáveis
5.1	Matérias comburentes
5.2	Peróxidos orgânicos
6.1	Matérias tóxicas
6.2	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



