



INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA
STATISTICS PORTUGAL



INQUÉRITO AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO TRANSFRONTEIRIÇO DE VEÍCULOS PESADOS DE MERCADORIAS (ITRT)

Relatório Final

Apuramentos
4ºT 2007- 3ºT 2008

30 de Janeiro de 2009

**INQUÉRITO AO TRANSPORTE
RODOVIÁRIO TRANSFRONTEIRIÇO DE
VEÍCULOS PESADOS DE MERCADORIAS
(ITRT)**

ÍNDICE

1. NOTA INTRODUTÓRIA	8
2. OBJECTIVOS DO ITRT	10
3. ASPECTOS METODOLÓGICOS DO ITRT	10
4. PRINCIPAIS DADOS DA RECOLHA	13
5. PRINCIPAIS APURAMENTOS	16
5.1. Sumário.....	16
5.2. Caracterização dos Veículos Pesados de Mercadorias.....	18
5.3. Caracterização das mercadorias e respectiva origem e destino.....	27
5.3.1. Caracterização da mercadoria transportada.....	27
5.3.2. Mercadorias transportadas, em destino final, no sentido Espanha - Portugal	30
5.3.3. Mercadorias transportadas, em destino final, no sentido Portugal - Espanha	33
6. ANEXOS	38
A) Quadros dos apuramentos 4ºT 2007 – 3ºT 2008.....	39
A1) Quadros da análise (integrados no texto)	39
A2) Quadros de apoio aos gráficos	45
B) Conceitos utilizados	48
C) Instrumento de Notação	52
D) Ficha de Recenseamento	54

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 – Classificação das Fronteiras, segundo o Tráfego Médio Diário (TMD).....	11
Quadro 2 – Calendário dos Inquéritos realizados nas Fronteiras Rodoviárias – 2007/2008.....	12
Quadro 3 - Pausas na realização das entrevistas, por trimestre de recolha, fronteiras, tempo de suspensão e motivos.....	14
Quadro 4 – Taxa de amostragem atingida na recolha, por fronteira	15
Quadro 5 – Veículos Pesados de Mercadorias, por categoria do veículo, segundo o sentido do tráfego	18
Quadro 6 – Veículos Pesados de Mercadorias, por fronteira, segundo a categoria do veículo ...	19
Quadro 7 – Veículos Pesados de Mercadorias, por tipo de caixa do veículo, segundo o sentido do tráfego.....	20
Quadro 8 – Veículos Pesados de Mercadorias, por n.º de eixos, segundo o sentido do tráfego.	21
Quadro 9 – Veículos Pesados de Mercadorias, por ano de matrícula, segundo a nacionalidade da matrícula	22
Quadro 10 – Veículos Pesados de Mercadorias, por categoria de peso bruto do conjunto do veículo, segundo a nacionalidade da matrícula	23
Quadro 11 – Veículos Pesados de Mercadorias, por categoria de peso bruto do conjunto do veículo, segundo a categoria de veículo	23
Quadro 12 – Veículos Pesados de Mercadorias em carga, por país de origem/destino da mercadoria, segundo o sentido do tráfego	25
Quadro 13 – Veículos Pesados de Mercadorias vazios, por categoria de veículo, segundo o sentido do tráfego	26
Quadro 14 – Veículos Pesados de Mercadorias vazios, por fronteira, segundo a categoria do veículo.....	26
Quadro 15 – Peso total transportado, segundo a categoria do veículo	27
Quadro 16 – Peso total transportado, segundo o tipo de caixa.....	28
Quadro 17 – Peso total das mercadorias transportadas, em destino final, por fronteira segundo o sentido.....	30
Quadro 18 – Peso das mercadorias transportadas, em destino final, por categoria, segundo a NUTS II de destino	32

Quadro 19 – Peso das mercadorias transportadas, em destino final, por categoria, segundo o país de Origem	33
Quadro 20 – Peso das mercadorias transportadas, em destino final, por categoria, segundo a NUTS II de Origem	35
Quadro 21 – Peso das mercadorias transportadas, em destino final, por categoria, segundo o país de Destino.....	36

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Localização Geográfica das principais fronteiras luso-espanholas de circulação de veículos pesados de mercadorias	11
Figura 2 – Entrevistas realizadas, por período de recolha, segundo a fronteira	13
Figura 3 – Veículos Pesados de Mercadorias, por fronteira, segundo o sentido do tráfego	15
Figura 4 – Veículos Pesados de Mercadorias, por categoria do veículo	18
Figura 5 – Veículos Pesados de Mercadorias, segundo os principais tipos de caixa	19
Figura 6 – Veículos Pesados de Mercadorias, segundo o número de eixos.....	20
Figura 7 – Veículos Pesados de Mercadorias, por principais nacionalidades de matrícula	21
Figura 8 – Veículos Pesados de Mercadorias, segundo a categoria de peso bruto do conjunto do veículo em Kg.....	22
Figura 9 - Veículos Pesados de Mercadorias, por número de perigo de matérias perigosas	24
Figura 10 – Veículos Pesados de Mercadorias em carga, por países de origem/destino da mercadoria.....	24
Figura 11 – Veículos Pesados de Mercadorias, por tipo de tráfego e de operação	25
Figura 12 – Peso total transportado, segundo a tipologia do veículo	27
Figura 13 – Distribuição relativa do peso total transportado segundo o tipo de caixa	28
Figura 14 – Distribuição relativa do peso total das mercadorias transportadas, em destino final, por fronteira.....	29
Figura 15 – Peso total (10 ³ toneladas) das mercadorias transportadas, em destino final, segundo a sua categoria no sentido Espanha-Portugal	30
Figura 16 – Distribuição relativa do peso total (10 ³ toneladas) das mercadorias transportadas, em destino final, segundo a NUTS II de destino no sentido Espanha-Portugal.....	31
Figura 17 – Distribuição relativa do peso total (10 ³ toneladas) das mercadorias transportadas, em destino final, segundo o mercado de origem no sentido Espanha-Portugal	32
Figura 18 – Distribuição relativa das NUTS II de origem das mercadorias com origem em Espanha.....	33
Figura 19 – Peso total (10 ³ toneladas) das mercadorias transportadas, em destino final, segundo a sua categoria no sentido Portugal-Espanha	34
Figura 20 – Distribuição do peso total (10 ³ toneladas) das mercadorias transportadas, em destino final, segundo a NUTS II de origem, no sentido Portugal-Espanha.....	35

Figura 21 – Distribuição do peso total (10^3 toneladas) das mercadorias transportadas, em destino final, segundo o país de destino, no sentido Portugal-Espanha	36
Figura 22 – Distribuição relativa das NUTS II de destino das mercadorias, em destino final, com destino a Espanha e origem em Portugal	37

1. Nota Introdutória

O crescente aumento de circulação de veículos pesados de mercadorias, quer ao nível interno, quer ao nível de fluxos que atravessam as fronteiras luso-espanholas, assim como a necessidade de se aprofundar o conhecimento acerca das mercadorias transportadas e do trajecto por elas efectuado, colocam desafios, tanto por via da necessidade de adaptação das infra-estruturas rodoviárias existentes, como por via da definição de uma política de transportes adaptada a uma nova realidade.

Neste contexto e na sequência do compromisso assumido pelo Observatório Transfronteiriço Espanha-Portugal (OTEP), na Cimeira Ibérica realizada em Novembro de 2005 e do Protocolo de Cooperação celebrado entre o Gabinete de Planeamento, Estratégia e Relações Internacionais do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (GPERI-MOPTC) e o Instituto Nacional de Estatística (INE), em 21 de Junho de 2007, foi realizada uma operação estatística com o objectivo de obter informação relevante sobre o transporte rodoviário transfronteiriço dos veículos pesados de mercadorias que circulam nas principais fronteiras entre Portugal e Espanha.

O **“Inquérito ao Transporte Rodoviário Transfronteiriço de Veículos Pesados de Mercadorias”** (ITRT) foi desenvolvido depois do “Estudo Piloto de Pesagem de Veículos Pesados de Mercadorias nas fronteiras de Portugal e Espanha” realizado nas fronteiras de Monte Francisco-Ayamonte e Valença do Minho (Ponte Nova) – Tuy (Ponte Nova), em 2004, e beneficia da experiência de uma operação estatística similar realizada em 2004 pelo “Observatoire franco – espagnol des trafics dans les Pyrénées”.

Após a apresentação de dois Relatórios de Progresso, no final de Março e no final de Junho de 2008, nos quais se apresentaram os principais dados recolhidos nos 1.º e 2.º Períodos de Recolha (PR) do inquérito (4.º trimestre de 2007 e 1.º trimestre de 2008), seguiu-se o Relatório Final Preliminar onde se apresentaram os primeiros apuramentos provisórios para o período anual compreendido entre o 4º trimestre de 2007 e o 3º trimestre de 2008.

O presente Relatório Final apresenta as principais conclusões e análise dos resultados definitivos relativos ao mesmo período anual. Para simplificação de linguagem, no cabeçalho dos Quadros utiliza-se a referência a “ano de 2008”, em substituição de “período compreendido entre o 4º trimestre de 2007 e o 3º trimestre de 2008”, já que aí se incluem nove dos doze meses do ano.

Para além dos 4 PR a que se refere a análise do presente Relatório Final, foi entretanto realizado o inquérito para um último PR adicional, correspondente ao 4.º trimestre de 2008, tendo em vista não só ultrapassar algumas dificuldades identificadas na recolha do 4.º trimestre de 2007 como, sobretudo, completar um ano civil de recolha de dados, em relação ao qual, face às oscilações dos preços dos combustíveis bem como à progressiva deterioração do contexto económico internacional, desaconselha a utilização dos dados do 4º trimestre de 2007 para estimar o 4.º trimestre de 2008.

Os resultados definitivos, referentes ao ano civil de 2008, serão apresentados numa publicação a elaborar no primeiro trimestre de 2009, com vista à ampla difusão dos resultados do ITRT.

Refira-se ainda que, ao longo dos 4 PR's em análise, foram recolhidos, pelo Ministério de Fomento espanhol, dados semelhantes aos do ITRT em horário nocturno através de uma equipa de colaboradores da Universidade da Extremadura. Os dados recolhidos foram agregados aos dados obtidos pelo INE para complementar a base de estimação dos apuramentos globais do ITRT.

2. Objectivos do ITRT

Esta operação estatística visa disponibilizar informação anual relevante sobre o transporte rodoviário transfronteiriço de veículos pesados de mercadorias, nas principais fronteiras Portugal-Espanha e tem como principais objectivos estimar:

- os fluxos dos veículos pesados de mercadorias, nas fronteiras, por nacionalidade e tipo do veículo;
- a estrutura dos movimentos de mercadorias transportadas pelos veículos pesados de mercadorias, por natureza da mercadoria segundo a NST/R (Nomenclatura Uniforme de Mercadorias para as Estatísticas dos Transportes / edição revista – EUROSTAT);
- a matriz dos locais de origem e destino da mercadoria principal transportada pelos veículos pesados de mercadorias.

3. Aspectos metodológicos do ITRT

O ITRT consistiu num inquérito anual por amostragem, com recolha trimestral de dados, suportada por entrevistas directas aos condutores dos veículos pesados de mercadorias, que cruzam as 7 principais fronteiras luso-espanholas no período de referência, entre o 4º trimestre de 2007 e o 3º trimestre de 2008.

O inquérito teve por base de amostragem o ficheiro do tráfego médio diário (TMD) de veículos pesados, em 2007, disponibilizado pela Dirección General de Carreteras do Ministério de Fomento espanhol, obtido por meio de contadores automáticos situados no lado espanhol das fronteiras rodoviárias a seguir identificadas.

A dimensão da amostra correspondeu a 1% do tráfego anual estimado.

Para a realização do trabalho de campo foram seleccionadas as sete principais fronteiras, de acordo com a relevância do TMD dos veículos pesados de mercadorias nos anos anteriores, as quais foram classificadas segundo três níveis de importância do tráfego (ver quadro 1 e figura 1).

Quadro 1 – Classificação das Fronteiras, segundo o Tráfego Médio Diário (TMD)

Nível	TMD	Fronteiras
1.º	≥ 1000	<ul style="list-style-type: none"> Vilar Formoso / Fuentes de Oñoro Valença do Minho (ponte nova) / Tuy Caia / Badajoz
2.º	> 500 e $< 1\ 000$	<ul style="list-style-type: none"> Vila Verde de Raia / Verín Monte Francisco / Ayamonte
3.º	≤ 500	<ul style="list-style-type: none"> Quintanilha / San Martim de Pedroso Vila Verde de Ficalho / Rosal de La Frontera

Figura 1 – Localização Geográfica das principais fronteiras luso-espanholas de circulação de veículos pesados de mercadorias



O horário de trabalho foi diferenciado de acordo com o Nível de cada fronteira: nas fronteiras de primeiro nível a recolha ocorreu entre as 6h00 e as 22h00; nas restantes fronteiras ocorreu entre as 9h00 e as 13h00 e as 14h00 e as 18h00.

Quadro 2 – Calendário dos Inquéritos realizados nas Fronteiras Rodoviárias – 2007/2008

FRONTEIRAS		Período	Horário	ANO/TRIMESTRE												Total dias/ano	
NIVEL	LOCALIZAÇÃO			2007						2008							
				4º T			1º T			2º T			3º T				
				Out	Nov	Dez	Jan	Fev	Mar	Abril	Mai	Jun	Julho	Ago	Set		
1º	Vilar Formoso/ Fuentes de Oñoro	Manhã	6h - 14h		25, 26, 27, 28, 29					2, 3, 4, 5, 6	2, 3, 4, 5, 6, 7				22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29		24
		Tarde	14h - 22h		30	1, 2, 3				7, 8, 9	8, 9, 10, 11, 12				30, 31	1, 2, 3, 4, 5, 6	20
	Valença - Ponte Nova/ Tuy - Ponte Nova	Manhã	6h - 14h		30	1, 2, 3, 4				3, 4, 5, 6		30, 31	1, 2, 3		24, 25, 26, 27, 28, 29, 30		21
		Tarde	14h - 22h			5, 6, 7				7, 8, 9			4, 5, 6		31	1, 2, 3, 4	14
	Caia/ Badajoz	Manhã	6h - 14h		26, 27, 28, 29					3, 4, 5, 6			18, 19, 20, 21			4, 5, 6, 8	16
		Tarde	14h - 22h		30	1				7, 8			23, 24, 25, 26			9, 10, 11	11
2º	Vila Verde de Raia/ Verin	Dia	9h - 13h 14h - 18h (1ºT e 4T) 15h - 19h (2ºT e 3T)		27, 28, 29					3, 4				3, 4, 5, 6		10, 11, 12	12
		Dia	9h - 13h 14h - 18h (1ºT e 4T) 15h - 19h (2ºT e 3T)		28, 29, 30					3, 4, 5	9, 10, 11					9, 10, 11	12
3º	Quintanilha/ San Martin de Pedroso	Dia	9h - 13h 14h - 18h (1ºT e 4T) 15h - 19h (2ºT e 3T)		26, 27, 28					3, 4, 5	8, 9, 10			9, 10, 11			12
		Dia	9h - 13h 14h - 18h (1ºT e 4T) 15h - 19h (2ºT e 3T)			4, 5				25, 26, 27			4, 5, 6			24, 25	10
Total dias/ trimestre				34			32			36 + 4			46			152	

Os dias assinalados a azul são Sábados e os assinalados a vermelho são Domingos/Feriados. Os dias assinalados a rosa são dias adicionais de recolha

O inquérito foi dirigido aos condutores de veículos pesados de mercadorias que circulavam nos dois sentidos do tráfego das sete fronteiras, quer à saída de Portugal quer à entrada em Portugal.

A recolha da informação contou com a intervenção das Brigadas de Trânsito da Guarda Nacional Republicana (BT-GNR), as quais tiveram como função assegurar a imobilização dos veículos e a segurança do tráfego.

De modo a garantir o melhor aproveitamento dos recursos, os veículos pesados de mercadorias foram imobilizados de forma continuada e aleatória evitando-se, contudo, a criação de filas de espera. Uma vez imobilizados os veículos pesados de mercadorias, o entrevistador efectuou o inquérito ao respectivo condutor. Quando na viatura seleccionada viajasse mais do que um condutor, o indivíduo inquirido seria aquele que, no momento da paragem, se encontrasse a conduzir.

Foram realizadas contagens dos veículos pesados de mercadorias, com vista à identificação das nacionalidades das matrículas e o respectivo número de eixos¹, primeiramente, apenas nas fronteiras de primeiro nível e, numa segunda fase, igualmente nas restantes fronteiras.

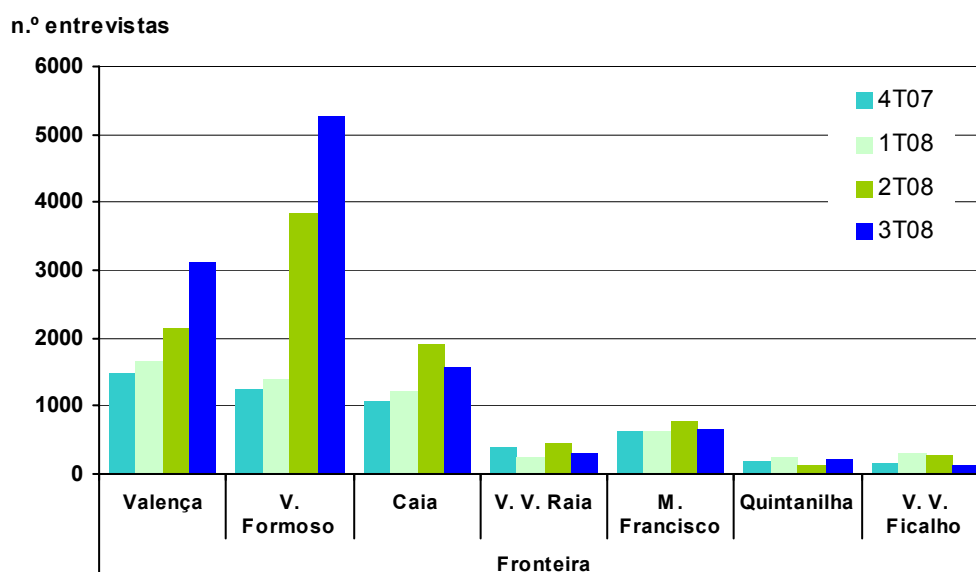
¹ Ver Ficha de Recenseamento, no Anexo E

4. Principais dados da recolha

No presente capítulo são apresentados os aspectos mais relevantes do processo de recolha, decorrido nas 7 fronteiras e nos 4 trimestres em análise.

Tal como previsto, e de acordo com a definição do número de dias de recolha e horários por fronteira, as fronteiras de Valença, Vilar Formoso e Caia (as fronteiras de 1.º nível) foram aquelas em que se realizou um maior número de entrevistas por trimestre, sendo que a recolha em Vilar Formoso no 3.º trimestre de 2008 atingiu o seu valor máximo (5 272 entrevistas). Nas fronteiras de 2.º nível (Vila Verde de Raia e Monte Francisco) a recolha foi menos intensa, tendo a fronteira de Monte Francisco no 2.º trimestre registado o maior número de entrevistas realizadas do conjunto (787). Por fim, nas fronteiras de 3.º nível (Quintanilha e Vila Verde de Ficalho) a recolha nunca chegou a exceder o total das 300 entrevistas por trimestre, valor que se encontra, contudo, dentro do expectável.

Figura 2 – Entrevistas realizadas, por período de recolha, segundo a fronteira



No decorrer dos trabalhos de recolha de informação, nos quatro trimestres em análise, ocorreram algumas pausas imprevistas, cujos motivos se apresentam no quadro 3. Assim, verificou-se que o principal motivo que levou à suspensão temporária da recolha de informação no terreno foram as condições climáticas adversas, nomeadamente, a chuva e o nevoeiro. As fronteiras de Caia e de Vila Verde de Ficalho foram as exceções, já que nestas fronteiras os motivos para a suspensão dos trabalhos foram, respectivamente, a ausência de iluminação e a ausência de sinalização.

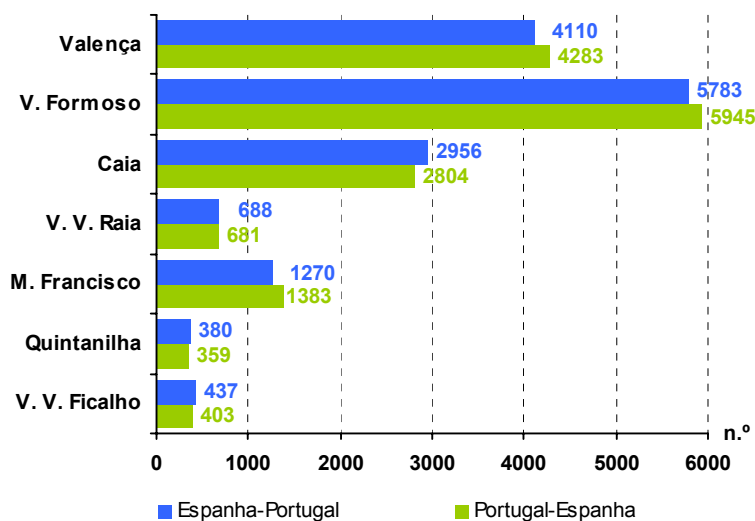
Por fim, observou-se que duas das fronteiras com maior tráfego de Pesados de Mercadorias, nomeadamente, Vilar Formoso e Valença, apresentaram as maiores durações da suspensão dos trabalhos com pausas totais de recolha de, respectivamente, 14h10 e 13h00.

Quadro 3 - Pausas na realização das entrevistas, por trimestre de recolha, fronteiras, tempo de suspensão e motivos

Trimestre	Fronteira	Tempo de suspensão	Motivo principal
4.º T 07	Valença	9:00	Más condições climatéricas
	Vilar Formoso	6:00	Más condições climatéricas
1.º T 08	Vila Verde de Raia	1:30	Condições climatéricas
	Vilar Formoso	1:00	Obras
	Caia	1:00	Ausência de iluminação
	Vila Verde de Ficalho	1:15	Ausência de sinalização e GNR
2.º T 08	Valença	0:50	Más condições climatéricas
	Quintanilha	11:00	Más condições climatéricas
	Vilar Formoso	4:10	Más condições climatéricas
	Vila Verde de Ficalho	1:15	Ausência de sinalização
	Monte Francisco	1:30	Más condições climatéricas
3.º T 08	Valença	3:10	Más condições climatéricas
	Vila Verde de Raia	1:30	Más condições climatéricas
	Vilar Formoso	3:00	Más condições climatéricas
	Caia	6:00	Obras de reparação da iluminação pública

O número de entrevistas realizadas no conjunto dos quatro períodos de recolha foi ligeiramente superior no sentido Portugal - Espanha face ao sentido Espanha - Portugal (15858 contra 15624 inquéritos). De notar que nas fronteiras de Valença, Vilar Formoso e Monte Francisco realizaram-se mais entrevistas à saída de Portugal (+173, +162 e +113 entrevistas, respectivamente) enquanto que nas fronteiras de Caia, Vila Verde de Raia, Quintanilha e Vila Verde de Ficalho a recolha foi mais intensa no sentido contrário (+152, +7, +21 e +344 entrevistas, respectivamente).

Figura 3 – Veículos Pesados de Mercadorias, por fronteira, segundo o sentido do tráfego



A taxa de amostragem global foi de 0,9%, tendo ficado 0,1 ponto percentual (p.p.) aquém do valor esperado (1%), embora com oscilações entre fronteiras. Efectivamente, apesar de na fronteira de Vila Verde de Raia a dimensão da amostra não ter atingido o valor esperado de 1% relativamente ao tráfego anual estimado, nas restantes fronteiras a taxa amostral aproximou-se sempre dessa percentagem.

Quadro 4 – Taxa de amostragem atingida na recolha, por fronteira

Fronteira	Taxa de amostragem
Valença	0,9%
V. Formoso	1,0%
Caia	0,9%
V. V. Raia	0,5%
M. Francisco	1,0%
Quintanilha	1,0%
V. V. Ficalho	0,8%
Total	0,9%

5. Principais Apuramentos

Seguidamente, apresentam-se os principais resultados apurados para o período que mediou o 4.º trimestre de 2007 e o 3.º trimestre de 2008, conjuntamente com uma primeira análise descritiva dos mesmos.

5.1. Sumário

Da análise aos principais apuramentos provisórios relativos ao período anual de referência, salientam-se os seguintes aspectos:

- ✓ As sete principais fronteiras luso-espanholas foram atravessadas por quase 3,6 milhões de veículos pesados de mercadorias, 1,8 milhões dos quais no sentido Portugal-Espanha e 1,7 milhões no sentido Espanha-Portugal;
- ✓ Predominaram os veículos articulados (83,7%), ou seja, veículos constituídos por um tractor e um semi-reboque, bem como os que possuem 5 eixos (83,2%);
- ✓ Quase metade (49,3%) dos veículos pesados que atravessaram as principais fronteiras rodoviárias luso-espanholas apresentava como tipo de caixa as paredes de lona ou cortinas;
- ✓ Mais de 75% dos veículos pesados de mercadorias tinham ano de matrícula posterior a 2000;
- ✓ No conjunto dos veículos pesados, os de matrícula portuguesa representavam mais do dobro dos de matrícula espanhola (64,4% contra 30,8%);
- ✓ Apenas 3,4% dos veículos pesados abordados transportavam matérias perigosas, isto é, possuíam painel de sinalização de matérias perigosas;
- ✓ No conjunto dos veículos pesados observados foi predominante o transporte em carga (77,6%), seguido do transporte em vazio (22,4%), sendo menos relevante o conjunto de veículos em trânsito (4,1%) no território nacional;
- ✓ A grande maioria (93,7%) das mercadorias transportadas, em ambos os sentidos, circularam em veículos articulados;
- ✓ Mais de metade (52,7%) do total de carga transportada, durante o período anual em análise, ocorreu em veículos com caixa de parede de lona ou cortinas;
- ✓ Pouco mais de 40% da carga total das mercadorias que transpôs as fronteiras rodoviárias nacionais atravessou a fronteira de Vilar Formoso;
- ✓ No sentido Espanha-Portugal, as duas categorias de mercadorias mais relevantes foram os “Produtos agrícolas e animais vivos” com 5 296 milhares de toneladas, seguidas das

"Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos" com um peso total de 4 679 milhares de toneladas;

- ✓ Do total das mercadorias que entraram no Continente mais de um terço (35,1%) destinavam-se à região Norte, seguindo-se as regiões Centro e Lisboa, com proporções relativas de 27,8% e 22,4%, respectivamente;
- ✓ Ao nível da distribuição das categorias de mercadorias por cada uma das regiões de destino, verificou-se uma especificidade regional relativa por determinadas categorias, nomeadamente, Norte e Centro com "Produtos agrícolas e animais vivos", Lisboa nas "Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos", o Alentejo nos "Produtos alimentares e alimentos para animais" e o Algarve nos "Minerais em bruto ou transformados e matérias de construção";
- ✓ De entre os principais mercados de origem no que concerne à entrada de mercadorias através de veículos pesados de mercadorias, Espanha assumiu-se como o mercado dominante, representando mais de três quartos da carga total entrada;
- ✓ As regiões espanholas de *Galícia, Andalucía, Castilla y León* e a da *Cataluña* apresentaram-se como as mais importantes regiões de origem das mercadorias que entraram no nosso país provenientes de Espanha, representando aproximadamente 68% do total das mercadorias entradas;
- ✓ "Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos" foi a categoria de mercadorias transportadas mais importante, no sentido Portugal-Espanha, seguindo-se as categorias "Produtos agrícolas e animais vivos" e os "Minerais em bruto ou transformados e materiais de construção";
- ✓ A região Centro, a par da região Norte, com um peso total de mercadorias transportadas de, respectivamente, 7 113 milhares de toneladas e 7 076 milhares de toneladas, foram as duas mais preponderantes regiões com origem em Portugal;
- ✓ Nas regiões de origem Norte, Centro e Lisboa, a categoria de mercadoria mais importante, em termos relativos, foi "Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos", enquanto que no Alentejo e o Algarve, predominaram as categorias "Produtos agrícolas e animais vivos" e "Minerais em bruto ou transformados e materiais de construção", respectivamente;
- ✓ No caso dos mercados de destino, Espanha assumiu-se como o principal mercado, constituindo o destino de 70% do total das mercadorias saídas de Portugal;
- ✓ Por NUTS II, os destinos preferenciais, em Espanha, das mercadorias carregadas em Portugal, coincidem com as principais regiões de origem das mercadorias provenientes de Espanha, ou seja, *Galícia, Andalucía, Castilla y León*, e a *Cataluña*.

5.2. Caracterização dos Veículos Pesados de Mercadorias

Entre o 4º trimestre de 2007 e o 3º trimestre de 2008 registou-se um tráfego total de veículos pesados de mercadorias nas fronteiras luso-espanholas de cerca de 3,6 milhões. Contudo, enquanto que o número total de veículos articulados a circular nas fronteiras foi de quase 3 milhões de unidades (83,6% do total), a categoria de camião superou os 400 mil veículos (11,5% do total) e a de comboio rodoviário foi de cerca de 150 mil veículos (4,2% do total). Os tractores rodoviários representaram apenas 0,6% do total de veículos pesados.

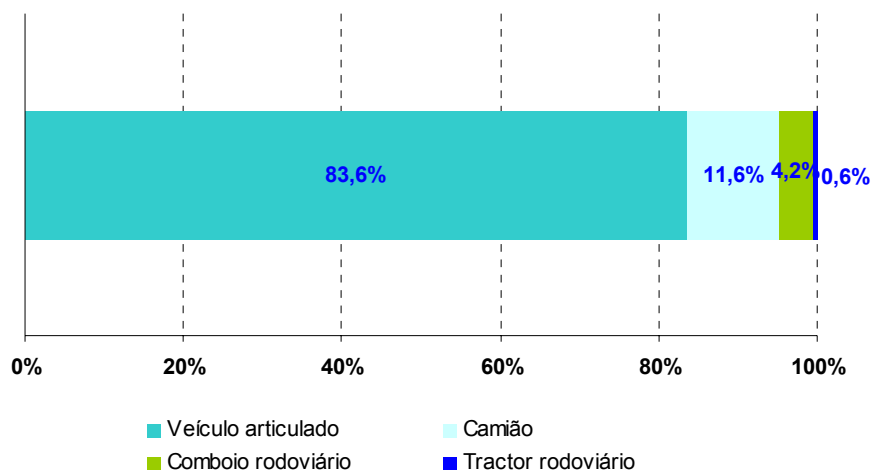
Quadro 5 – Veículos Pesados de Mercadorias, por categoria do veículo, segundo o sentido do tráfego

Ano: 2008 unid: n.º

Categoria do veículo	Sentido		Total
	Espanha - Portugal	Portugal - Espanha	
Veículo articulado	1 478 363	1 517 373	2 995 736
Camião	182 730	230 896	413 626
Comboio rodoviário	66 446	82 452	148 898
Tractor rodoviário	9 448	12 611	22 059
Total	1 736 987	1 843 332	3 580 319

Por sentido de tráfego, a importância relativa das diferentes categorias de veículos foi semelhante à anteriormente descrita.

Figura 4 – Veículos Pesados de Mercadorias, por categoria do veículo



Por fronteira, verificou-se a predominância de veículos articulados, aos quais se associam as viagens de longo curso, nas fronteiras mais centrais do território nacional, ou seja, Vilar Formoso e Caia, com 91,4% e 86,9%, respectivamente. Já nas fronteiras dos extremos do país (Valença e Monte Francisco), apesar da categoria de veículos articulados continuar a ser a mais frequente no conjunto dos veículos observados, os camiões registaram frequências relativas mais acentuadas (20,9% e 20,1%, respectivamente), reflectindo, provavelmente, uma maior importância do transporte de mercadorias de curta distância.

Quadro 6 – Veículos Pesados de Mercadorias, por fronteira, segundo a categoria do veículo

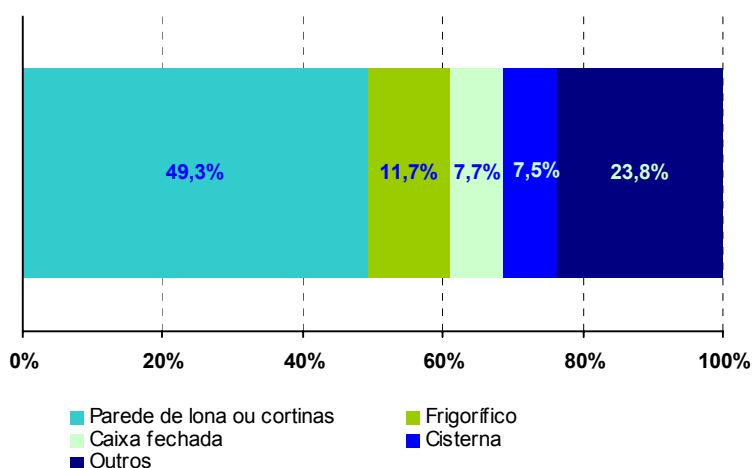
Ano: 2008

unid: n.º

Fronteira	Categoria do veículo				Total
	Camião	Tractor rodoviário	Veículo articulado	Comboio rodoviário	
Valença	189 794	6 549	673 119	40 489	909 951
V. Formoso	43 514	1 824	1 129 708	60 484	1 235 530
Caia	56 928	8 283	585 151	22 702	673 064
V. V. Raia	45 371	2 075	247 078	13 540	308 064
M. Francisco	55 609	2 391	213 251	5 424	276 675
Quintanilha	11 350	906	60 834	3 567	76 657
V. V. Ficalho	11 060	31	86 595	2 692	100 378
Total	413 626	22 059	2 995 736	148 898	3 580 319

Aproximadamente 50% do total de veículos pesados que atravessaram as fronteiras rodoviárias luso-espanholas entre o 4.º trimestre de 2007 e o 3.º trimestre de 2008 era do tipo de caixa as paredes de lona ou cortinas, seguindo-se a caixa frigorífica (11,7%), a caixa fechada (7,7%) e a cisterna (7,5%).

Figura 5 – Veículos Pesados de Mercadorias, segundo os principais tipos de caixa



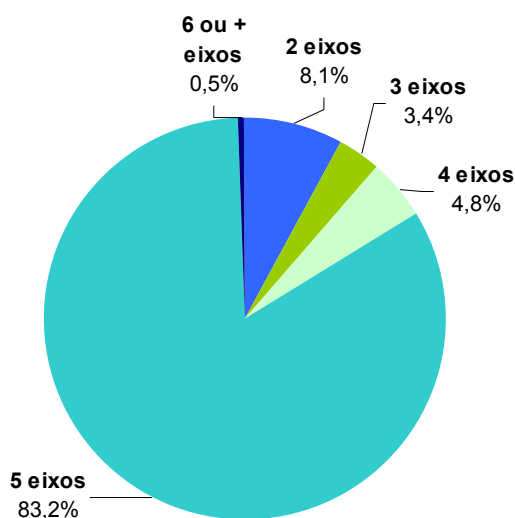
Da análise ao tipo de caixa segundo o sentido do tráfego, conclui-se que o transporte de mercadorias realizado por veículos com paredes de lona ou cortinas e por veículos com caixa frigorífica foi mais intenso no sentido da saída de Portugal, com mais 68 mil e mais 48 mil veículos, respectivamente, face ao sentido inverso, tendo-se verificado o oposto no que respeita à caixa fechada e aos outros tipos de caixa.

Quadro 7 – Veículos Pesados de Mercadorias, por tipo de caixa do veículo, segundo o sentido do tráfego

Ano: 2008		unid: n.º	
Tipo de Caixa	Sentido		Total
	Espanha - Portugal	Portugal - Espanha	
Parede de lona ou cortinas	843 480	911 291	1 754 771
Frigorífico	184 178	231 806	415 984
Caixa fechada	137 428	135 765	273 193
Cisterna	126 789	140 325	267 114
Outros	435 664	411 534	847 198
Total	1 727 539	1 830 721	3 558 260

No período em análise mais de 80% dos veículos pesados de mercadorias em circulação nas sete fronteiras luso-espanholas possuía 5 eixos, seguindo-se os veículos com 2 eixos, os quais representaram menos de 10%. Os veículos menos frequentes eram os que possuíam 6 ou mais eixos, característica verificada unicamente em 0,5% dos veículos pesados de mercadorias.

Figura 6 – Veículos Pesados de Mercadorias, segundo o número de eixos



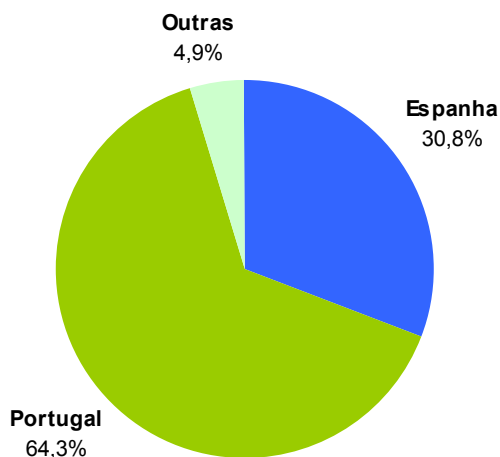
Por sentido de tráfego verifica-se que o número de veículos que atravessou as fronteiras nacionais foi sempre superior no sentido Portugal-Espanha, independentemente do número de eixos que o veículo pesado de mercadorias possuísse.

Quadro 8 – Veículos Pesados de Mercadorias, por n.º de eixos, segundo o sentido do tráfego

Nº de Eixos	Sentido		Total
	Espanha - Portugal	Portugal - Espanha	
2 eixos	128 086	161 786	289 872
3 eixos	50 695	69 725	120 420
4 eixos	83 839	89 321	173 160
5 eixos	1 466 278	1 512 116	2 978 394
6 ou + eixos	8 089	10 384	18 473
Total	1 736 987	1 843 332	3 580 319

Do total de veículos pesados de mercadorias que cruzaram as fronteiras terrestres nacionais no período em análise, 64,3% eram veículos com matrícula portuguesa e apenas 30,8% veículos com matrícula espanhola. As restantes nacionalidades de matrícula foram muito menos frequentes, representando menos de 5% do total de veículos.

Figura 7 – Veículos Pesados de Mercadorias, por principais nacionalidades de matrícula



Uma parte significativa do parque de pesados que realizou transporte internacional de mercadorias era constituído por veículos com matrículas recentes, sendo que 1,37 milhões de veículos apresentava matrículas de anos compreendidos entre 2000 e 2004, seguindo-se o conjunto dos veículos cuja matrícula apresentava data posterior a 2004, com idêntico valor (1,37 milhões). De notar que a proporção de veículos com anos de matrícula mais recentes no

conjunto de veículos com matrículas não nacionais é comparativamente superior à dos pesados de mercadorias com matrícula portuguesa.

Quadro 9 – Veículos Pesados de Mercadorias, por ano de matrícula, segundo a nacionalidade da matrícula

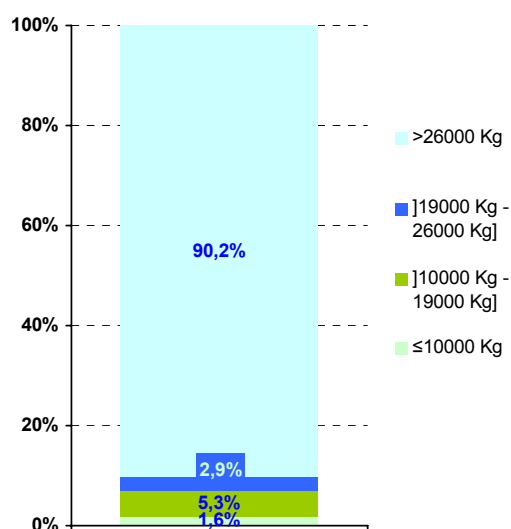
Ano: 2008 unid: n.º

Ano de Matrícula	Nacionalidade da Matrícula			Total
	Espanha	Portugal	Outras	
< 2000	195 125	615 899	9 237	820 261
[2000-2004]	444 555	874 931	51 866	1 371 352
>2004	456 053	802 491	111 913	1 370 457
Total	1 095 733	2 293 321	173 016	3 562 070

Nota: Os anos de matrícula não declarados não se encontram imputados no total de veículos

A maioria dos veículos pesados de mercadorias em análise (90,2%) caracterizava-se por apresentar um peso bruto do camião/veículo tractor superior a 26 000 Kg, seguindo-se o conjunto dos pesados (5,3%) cujo peso bruto associado estava compreendido entre os 10 000 Kg e os 19 000 Kg. Refira-se, ainda, que os veículos com peso bruto inferior a 10 000 Kg foram os menos predominantes (1,6%).

Figura 8 – Veículos Pesados de Mercadorias, segundo a categoria de peso bruto do conjunto do veículo em Kg



A desagregação dos veículos segundo a nacionalidade da matrícula permitiu verificar que, apesar da classe de peso do conjunto do veículo superior a 26 000 Kg ser a predominante para qualquer uma das nacionalidades de matrículas, para os veículos de matrícula espanhola a classe de peso bruto do conjunto do veículo compreendida entre os 10 000 Kg e os 19 000 Kg

atingiu uma proporção de 10,8%, ou seja, 8 p.p. acima da importância desta mesma classe para os veículos de matrícula portuguesa.

Quadro 10 – Veículos Pesados de Mercadorias, por categoria de peso bruto do conjunto do veículo, segundo a nacionalidade da matrícula

Ano: 2008 unid: n.º

P. Bruto do conjunto	Nacionalidade da Matrícula			Total
	Espanha	Portugal	Outras	
≤10000 Kg	32 198	20 506	2 634	55 338
]10000 Kg - 19000 Kg]	118 890	63 477	7 524	189 891
]19000 Kg - 26000 Kg]	30 514	65 459	5 924	101 897
>26000 Kg	916 223	2 126 184	160 419	3 202 826
Total	1 097 825	2 275 626	176 501	3 549 952

Nota: Os pesos brutos não declarados não se encontram imputados no total de veículos

No que respeita à categoria de veículo, e tal como expectável, os camiões apresentaram pesos brutos mais baixos, sendo que pesos brutos inferiores a 19 000 Kg foram característica de mais de metade dos veículos desta categoria. Por oposição, tanto os veículos articulados (com 98,0%), como os comboios rodoviários (com 96,7%) caracterizaram-se principalmente por pesos brutos superiores a 26 000 Kg.

Quadro 11 – Veículos Pesados de Mercadorias, por categoria de peso bruto do conjunto do veículo, segundo a categoria de veículo

Ano: 2008 unid: n.º

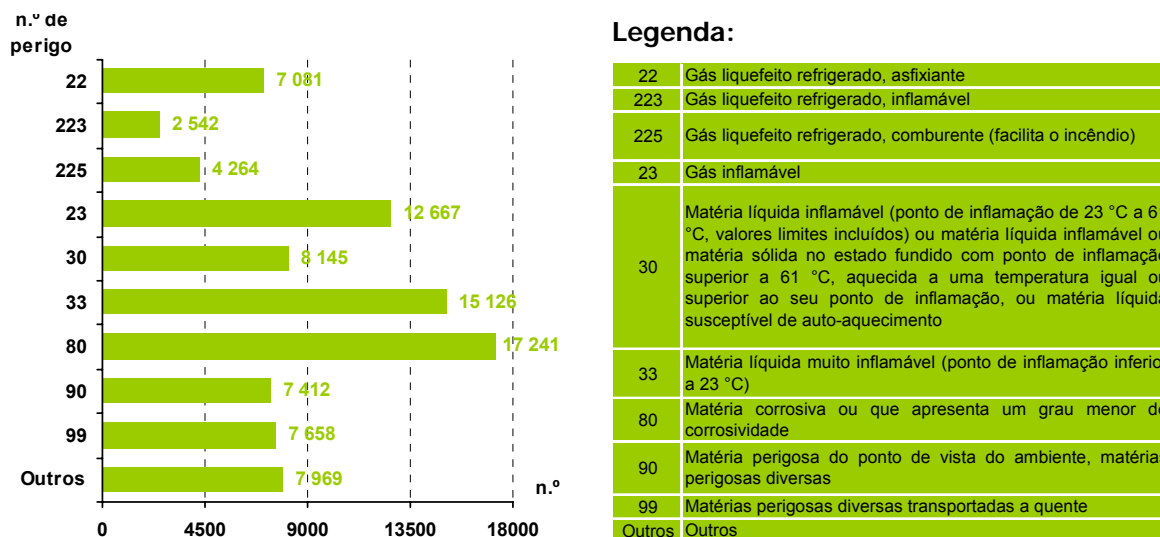
P. Bruto do conjunto	Categoria de veículo			Total
	Camião	Veículo articulado	Comboio rodoviário	
≤10000 Kg	54 537	628	173	55 338
]10000 Kg -19000 Kg]	172 404	14 442	3 045	189 891
]19000 Kg - 26000 Kg]	55 004	45 272	1 621	101 897
>26000 Kg	130 392	2 928 504	143 930	3 202 826
Total	412 337	2 988 846	148 769	3 549 952

Nota: Os pesos brutos não declarados não se encontram imputados no total de veículos

Apenas 3,4% dos veículos pesados inquiridos transportavam matérias perigosas, ou seja, possuíam painel de sinalização de matérias perigosas. Os identificadores de perigo de matérias perigosas mais frequentes referiam-se a "matéria corrosiva ou que apresenta um grau menor de corrosibilidade" (80), a "matéria líquida muito inflamável" (33) e a "gás inflamável" (23), os

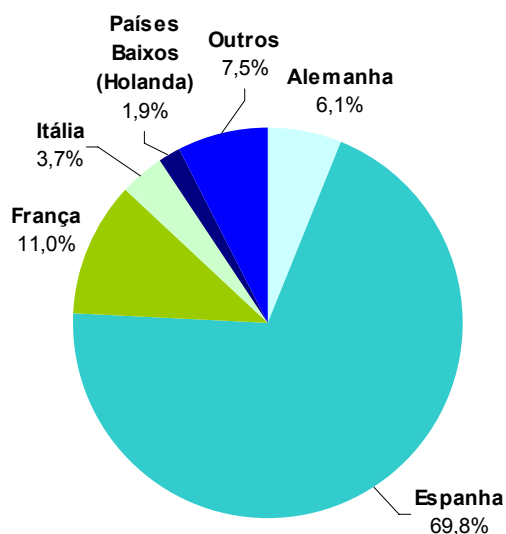
quais estavam associados a quase metade do total de veículos que evidenciavam os números de perigo de matérias perigosas.

Figura 9 - Veículos Pesados de Mercadorias, por número de perigo de matérias perigosas



Tal como se pode verificar na figura 10, no período em análise, o principal país de origem/destino dos veículos pesados de mercadorias que atravessaram as fronteiras rodoviárias em carga foi Espanha (69,8%), seguindo-se, a larga distância, as origens/destinos França (com 11,0%) e Alemanha (com 6,1%) como as mais importantes.

Figura 10 – Veículos Pesados de Mercadorias em carga, por países de origem/destino da mercadoria



A análise por sentido de tráfego demonstra que os principais países de destino dos pesados de mercadorias carregados com origem em Portugal foram: Espanha (66,4%), França (13,2%) e

Alemanha (6,7%). A mesma estrutura foi possível observar em relação aos países de origem dos veículos pesados de mercadorias em circulação no sentido da entrada de Portugal, destacando-se, a proporção de veículos com origem em Espanha (72,9%).

Quadro 12 – Veículos Pesados de Mercadorias em carga, por país de origem/destino da mercadoria, segundo o sentido do tráfego

Ano: 2008 unid: nº

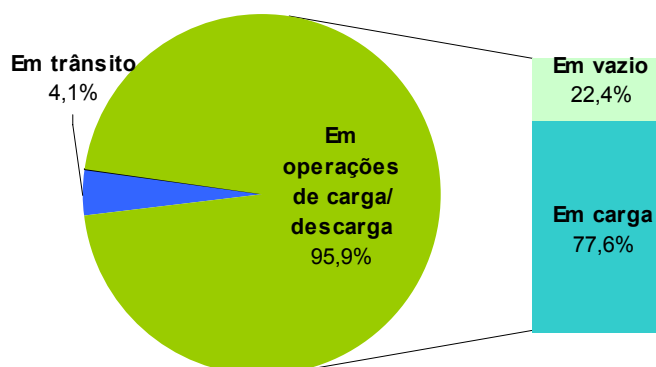
País de Origem/Destino	Sentido		Total
	Espanha - Portugal	Portugal - Espanha	
Alemanha	76 909	85 795	162 705
Espanha	1 002 929	854 911	1 857 839
França	124 341	169 777	294 117
Itália	49 502	48 218	97 720
Países Baixos (Holanda)	29 690	22 117	51 807
Outros	92 975	106 911	199 886
Total	1 376 346	1 287 729	2 664 074

Nota: Não estão incluídos os veículos pesados de mercadorias em trânsito em Portugal

No período anual de referência, os veículos pesados em trânsito constituíam uma pequena proporção do total de veículos pesados de mercadorias que cruzaram as principais fronteiras rodoviárias (4,1%). Estes referiam-se a veículos que transitavam pelas fronteiras luso-espanholas sem pretenderem efectuar qualquer operação de carga ou descarga de mercadorias no território nacional, situação provavelmente associada a motivos de optimização de percursos rodoviários (procurando minimizar ou a distância percorrida ou o tempo utilizado).

Por outro lado, dos veículos cujo objectivo era a realização de operações de carga e/ou descarga de mercadorias, cerca de um quarto encontrava-se em vazio, não transportando nenhuma mercadoria no momento da entrevista.

Figura 11 – Veículos Pesados de Mercadorias, por tipo de tráfego e de operação



À semelhança da importância que os veículos articulados assumiram no total de veículos pesados de mercadorias que circularam nas fronteiras no período de referência, essa foi também a categoria de veículos mais relevante no total de veículos em vazio (correspondente a 71,0% dos veículos em vazio). Por sentido de tráfego, verificou-se que, para qualquer uma das categorias de veículo em causa, o transporte em vazio no sentido da saída de Portugal foi sempre mais relevante, face ao verificado no sentido oposto.

Quadro 13 – Veículos Pesados de Mercadorias vazios, por categoria de veículo, segundo o sentido do tráfego

Ano: 2008 unid: n.º

Categoria do veículo	Sentido		Total
	Espanha - Portugal	Portugal - Espanha	
Veículo articulado	238 536	345 377	583 913
Camião	56 560	124 213	180 773
Comboio rodoviário	9 175	26 151	35 326
Tractor rodoviário	9 448	12 611	22 059
Total	313 719	508 352	822 071

Já no que se refere à distribuição por fronteira, foi possível verificar que nas fronteiras do extremo do país, isto é, Monte Francisco, Vila Verde de Ficalho e Valença, onde, provavelmente a estrutura de trocas predominante é de nível transfronteiriço, a proporção de veículos pesados de mercadorias vazios foi bastante incidente (41,5% do total de veículos em circulação, na primeira, e 34,6% nas duas últimas fronteiras). Em contra-partida, no caso de Vilar Formoso a proporção de veículos vazios que atravessaram a fronteira rodoviária foi muito inferior (7,1%).

Quadro 14 – Veículos Pesados de Mercadorias vazios, por fronteira, segundo a categoria do veículo

Ano: 2008 unid: n.º

Fronteira	Categoria do veículo				Total
	Camião	Tractor rodoviário	Veículo articulado	Comboio rodoviário	
Valença	75 566	6 549	218 563	14 162	314 840
V. Formoso	13 877	1 824	63 026	8 975	87 702
Caia	29 190	8 283	121 912	4 639	164 024
V. V. Raia	23 757	2 075	58 820	2 415	87 067
M. Francisco	26 771	2 391	83 405	2 227	114 794
Quintanilha	6 007	906	10 129	1 904	18 946
V. V. Ficalho	5 605	31	28 058	1 004	34 698
Total	180 773	22 059	583 913	35 326	822 071

5.3. Caracterização das mercadorias e respectiva origem e destino

5.3.1. Caracterização da mercadoria transportada

Em termos absolutos, no período anual de referência, o peso total de mercadorias transportadas no sentido Espanha-Portugal foi ligeiramente superior ao transportado no sentido oposto: 22 781 milhares de toneladas face a 21 551 milhares de toneladas.

Quadro 15 – Peso total transportado, segundo a categoria do veículo

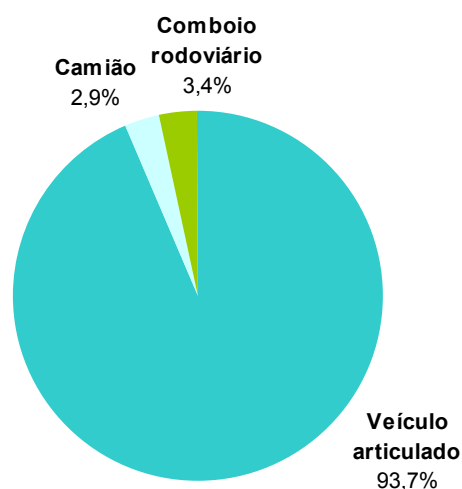
Ano: 2008 unid: 10³ toneladas

Categoria de Veículo	Sentido		Total
	Espanha - Portugal	Portugal - Espanha	
Veículo articulado	21 303	20 267	41 570
Camião	730	545	1 275
Comboio rodoviário	748	739	1 487
Total	22 781	21 551	44 332

Nota: Estão incluídos os veículos pesados de mercadorias em trânsito em Portugal.

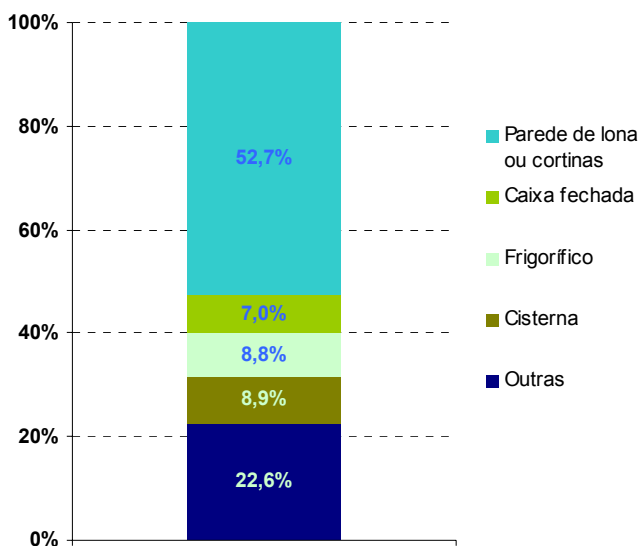
Por outro lado verifica-se que, no período em análise, o transporte transfronteiriço de mercadorias em veículos pesados ocorre, em ambos os sentidos do tráfego, predominantemente em veículos articulados (93,7% do total das mercadorias transportadas nas fronteiras), uma vez que somente 6,3% do total de mercadorias foi transportada em camiões ou em comboios rodoviários.

Figura 12 – Peso total transportado, segundo a tipologia do veículo



Mais de metade (52,7%) da carga transportada, nas principais fronteiras, no período em análise, ocorreu em veículos com caixa de parede de lona ou cortinas. Seguem-se as cisternas, os frigoríficos e as caixas fechadas, com proporções relativas de, respectivamente, 8,9%, 8,8% e 7,0%, face ao total de mercadorias transportadas.

Figura 13 – Distribuição relativa do peso total transportado segundo o tipo de caixa



No sentido Portugal-Espanha, foram transportadas 11 972 milhares de toneladas de mercadorias em veículos de caixa com paredes de lona ou com cortinas, o que corresponde a uma importância relativa de 55,6% face ao peso total, percentagem superior à verificada no sentido contrário (50,2%). Por seu turno, no sentido Espanha-Portugal o peso total de mercadorias que circularam nos tipos de caixa cisterna, frigorífico e caixa fechada totalizaram as 6 512 milhares de toneladas, o que significa uma importância relativa de 28,6%, mais 8,1 p.p. do que no sentido Portugal-Espanha.

Quadro 16 – Peso total transportado, segundo o tipo de caixa

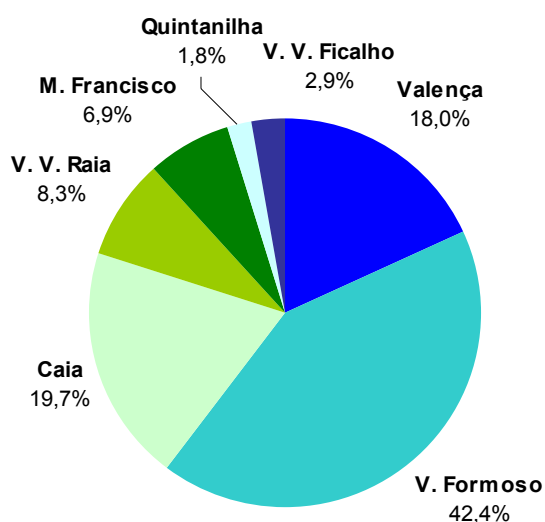
Ano: 2008 unid: 10³ toneladas

Tipo de Caixa	Sentido		Total
	Espanha - Portugal	Portugal - Espanha	
Parede de lona ou cortinas	11 433	11 972	23 405
Cisterna	2 100	1 838	3 938
Frigorífico	2 202	1 689	3 891
Caixa fechada	2 210	887	3 097
Outras	4 836	5 165	10 001
Total	22 781	21 551	44 332

Nota: Estão incluídos os veículos pesados de mercadorias em trânsito em Portugal.

Pouco mais de 40% da carga total das mercadorias que transpuseram as fronteiras rodoviárias nacionais fizeram-no pela fronteira de Vilar Formoso. Caia e Valença, com proporções relativas de 19,7% e 18,0%, respectivamente, foram as duas fronteiras que se seguiram em termos de peso total de mercadorias transportadas. Por seu turno, Quintanilha e Vila Verde de Ficalho, as duas fronteiras de terceiro nível, foram as fronteiras nacionais com o menor nível de carga transportada.

Figura 14 – Distribuição relativa do peso total das mercadorias transportadas, em destino final, por fronteira



Sem considerar os veículos em trânsito, do total de 20 853 milhares de toneladas que foram transportadas no sentido Portugal-Espanha, 17 118 milhares de toneladas circularam pelas fronteiras de 1º nível, Valença, Vilar Formoso e Caia, as quais concentraram 82% do peso total de mercadorias transportadas pelas fronteiras. As fronteiras de 2º e 3º nível foram responsáveis por pouco mais de 20% do total das mercadorias movimentadas no sentido Espanha-Portugal, totalizando 4 788 milhares de toneladas.

Quadro 17 – Peso total das mercadorias transportadas, em destino final, por fronteira segundo o sentido

Ano: 2008

unid: 10³ toneladas

Fronteira	Espanha - Portugal	Portugal - Espanha	Total
Valença	3 938	3 765	7 703
V. Formoso	9 257	8 879	18 136
Caia	3 939	4 474	8 413
V. V. Raia	1 990	1 540	3 530
M. Francisco	1 767	1 197	2 964
Quintanilha	434	352	786
V. V. Ficalho	597	646	1 243
Total	21 922	20 853	42 775

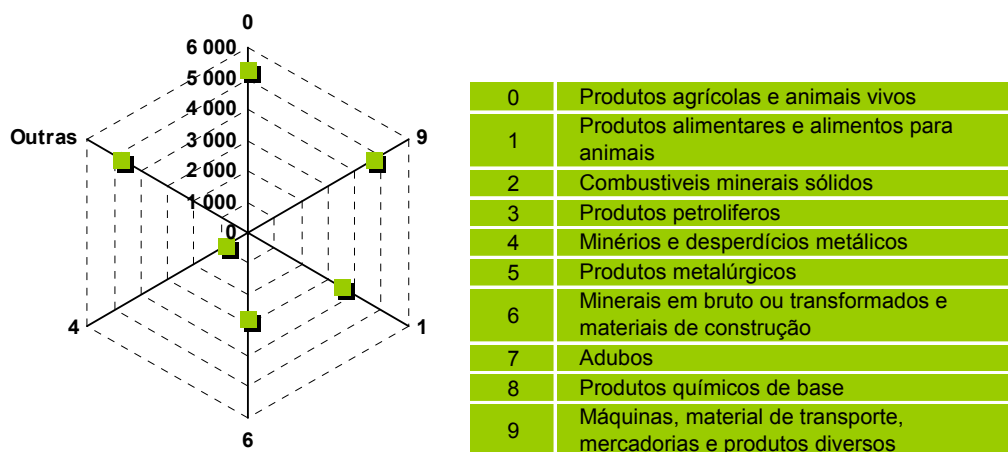
Nota: Não estão incluídos os veículos pesados de mercadorias em trânsito em Portugal.

5.3.2. Mercadorias transportadas, em destino final, no sentido Espanha - Portugal

No presente ponto, exceptuando o quadro 18, todos os demais apenas integram veículos em destino final, estando excluídos os veículos em trânsito.

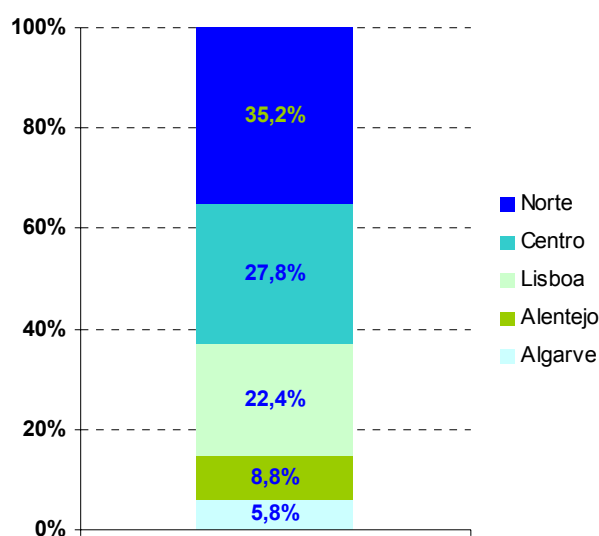
Durante o período anual de referência, no sentido Espanha-Portugal, foram transportadas 5 296 milhares de toneladas de "Produtos agrícolas e animais vivos", sendo este o tipo de mercadorias mais transportado. A segunda categoria de mercadorias mais preponderante foi a de "Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos" com um peso total de 4 680 milhares de toneladas. Por ordem decrescente de importância, seguiram-se as categorias "Produtos alimentares e alimentos para animais", "Minerais em bruto ou transformados e materiais de construção" e "Minérios e desperdícios metálicos".

Figura 15 – Peso total (10³ toneladas) das mercadorias transportadas, em destino final, segundo a sua categoria no sentido Espanha-Portugal



Do total das mercadorias que entraram em Portugal pelas principais fronteiras rodoviárias, mais de um terço (35,2%) destinaram-se à região Norte, sucedendo-se as regiões do Centro, de Lisboa e do Alentejo, com pesos totais de mercadorias recebidas de 6 101 milhares de toneladas, 4 913 milhares de toneladas e 1 936 milhares de toneladas, respectivamente. O Algarve constituiu a região de destino apenas para somente 5,8% das mercadorias entradas em Portugal.

Figura 16 – Distribuição relativa do peso total (10³ toneladas) das mercadorias transportadas, em destino final, segundo a NUTS II de destino no sentido Espanha-Portugal



Ao nível da distribuição das categorias de mercadorias em cada uma das regiões de destino, verificou-se que as regiões Norte e Centro apresentaram uma preponderância relativa de "Produtos agrícolas e animais vivos", enquanto que na região de Lisboa a categoria mais importante em termos de peso total de mercadorias foram as "Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos". Finalmente, o Alentejo apresentou uma ligeira predominância de "Produtos alimentares e alimentos para animais" enquanto que no Algarve sobressaíram os "Minerais em bruto ou transformados e matérias de construção".

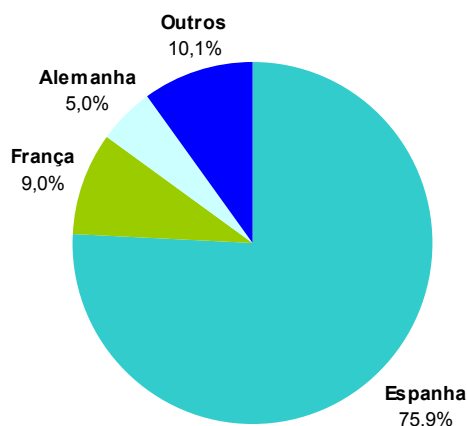
Quadro 18 – Peso das mercadorias transportadas, em destino final, por categoria, segundo a NUTS II de destino

Ano: 2008 unid: 10³ toneladas

TOTAL	NUTS II de Destino					Total
	Norte	Centro	Lisboa	Alentejo	Algarve	
Produtos agrícolas e animais vivos	1 971	1 930	873	415	107	5 296
Máquinas, mat. de transporte, merc. e produtos diversos	1 771	1 092	1 434	293	90	4 680
Produtos alimentares e alimentos para animais	960	1 093	945	463	71	3 532
Minerais em bruto ou transf. e mat. de construção	1 212	484	309	189	614	2 808
Minérios e desperdícios metálicos	275	162	209	137	71	854
Outras	1 512	1 340	1 143	439	318	4 752
Total	7 701	6 101	4 913	1 936	1 271	21 922

De entre os principais mercados de origem, no que concerne à entrada de mercadorias através de veículos pesados de mercadorias, no decorrer do período anual de referência, constatou-se que a Espanha representou mais de três quartos da carga total transportada, perfazendo 16 632 milhares de toneladas. França e Alemanha, os dois mercados imediatamente mais importantes, representaram, somente, respectivamente 9% e 5%.

Figura 17 – Distribuição relativa do peso total (10³ toneladas) das mercadorias transportadas, em destino final, segundo o mercado de origem no sentido Espanha-Portugal



Por mercado de origem, observa-se um predomínio notório de duas categorias de mercadorias; por um lado, os “Produtos agrícolas e animais vivos”, no caso da Espanha e da França, onde esta categoria representou, respectivamente, 25% e 34% da carga total, totalizando 4 113 milhares de toneladas e 671 milhares de toneladas, respectivamente; por outro lado, as “Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos”, no caso da Alemanha e do conjunto residual dos Outros países, com importâncias relativas respectivas de 43% e 34%.

Quadro 19 – Peso das mercadorias transportadas, em destino final, por categoria, segundo o país de Origem

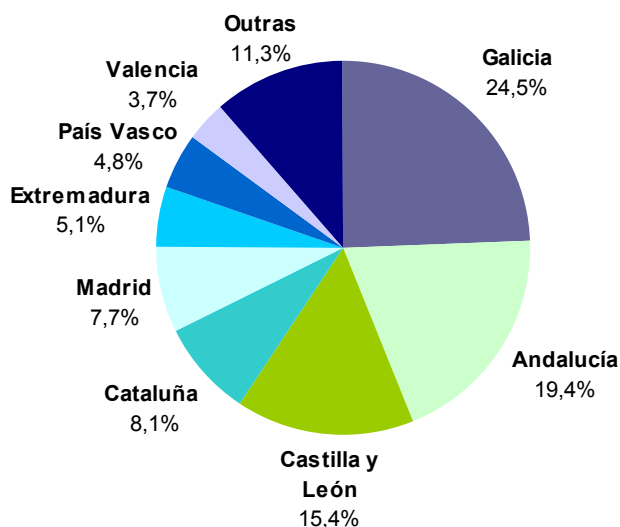
Ano: 2008

unid: 10³ toneladas

TOTAL	Países de Origem				Total
	Espanha	França	Alemanha	Outros	
Produtos agrícolas e animais vivos	4 113	671	131	381	5 296
Máquinas, mat. de transporte, merc. e produtos diversos	2 918	528	472	762	4 680
Produtos alimentares e alimentos para animais	2 669	371	112	380	3 532
Minerais em bruto ou transf. e mat. de construção	2 691	33	36	48	2 808
Minérios e desperdícios metálicos	779	24	17	34	854
Outras	3 462	346	330	614	4 752
Total	16 632	1 973	1 098	2 219	21 922

As regiões espanholas de Galicia, *Andalucía*, *Castilla y León* e a *Cataluña* revelaram-se as mais importantes regiões de origem espanhola das mercadorias que entraram no nosso país, representando aproximadamente 68% do total das mercadorias entradas a partir de Espanha.

Figura 18 – Distribuição relativa das NUTS II de origem das mercadorias com origem em Espanha

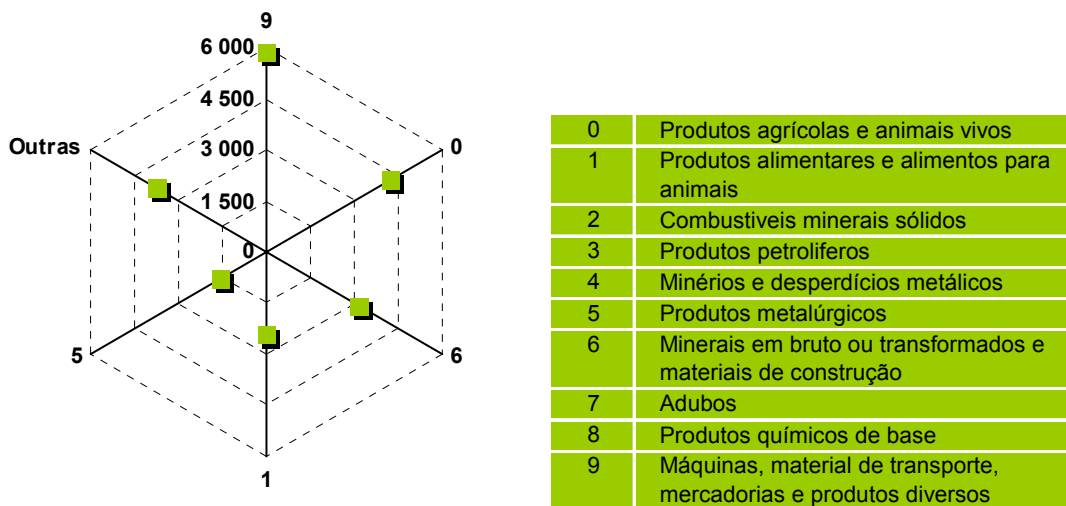


5.3.3. Mercadorias transportadas, em destino final, no sentido Portugal - Espanha

A principal categoria de mercadorias transportadas, durante o período em análise, no sentido Portugal-Espanha, foi "Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos" totalizando 5 865 milhares de toneladas. Seguiram-se, imediatamente, as categorias "Produtos

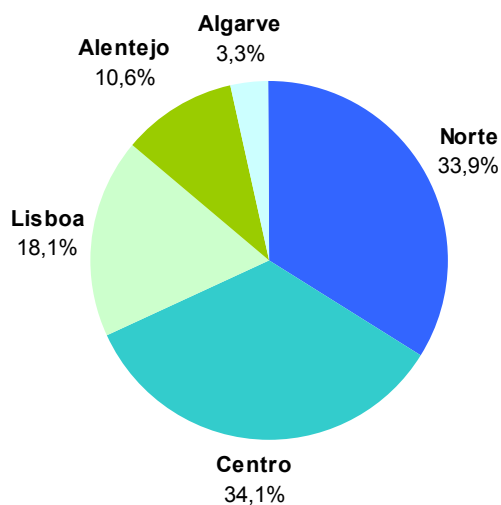
agrícolas e animais vivos” e os “Minerais em bruto ou transformados e materiais de construção” com, respectivamente, 4 216 milhares de toneladas e 3 121 milhares de toneladas. Estas três categorias corresponderam a quase dois terços do total de mercadorias transportadas a partir de Portugal.

Figura 19 – Peso total (10³ toneladas) das mercadorias transportadas, em destino final, segundo a sua categoria no sentido Portugal-Espanha



No período anual de referência, a região Centro, a par da região Norte, com um peso total de mercadorias transportadas a partir de Portugal de, respectivamente, 7 113 milhares de toneladas e 7 076 milhares de toneladas, foram as duas mais importantes regiões de origem. As demais três regiões do Continente apenas representaram 32% das origens das mercadorias transportadas para o exterior do país.

Figura 20 – Distribuição do peso total (10³ toneladas) das mercadorias transportadas, em destino final, segundo a NUTS II de origem, no sentido Portugal-Espanha



Da análise à distribuição das categorias de mercadoria em cada uma das regiões de origem, observou-se que nas regiões Norte, Centro e Lisboa, a categoria mais importante foi as "Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos", com uma importância relativa de 30%, 35% e 26%, respectivamente. Já o Alentejo e o Algarve, duas das regiões com um menor nível de mercadorias transportadas, apresentaram como categorias predominantes os "Produtos agrícolas e animais vivos" e os "Minerais em bruto ou transformados e materiais de construção", respectivamente.

Quadro 20 – Peso das mercadorias transportadas, em destino final, por categoria, segundo a NUTS II de Origem

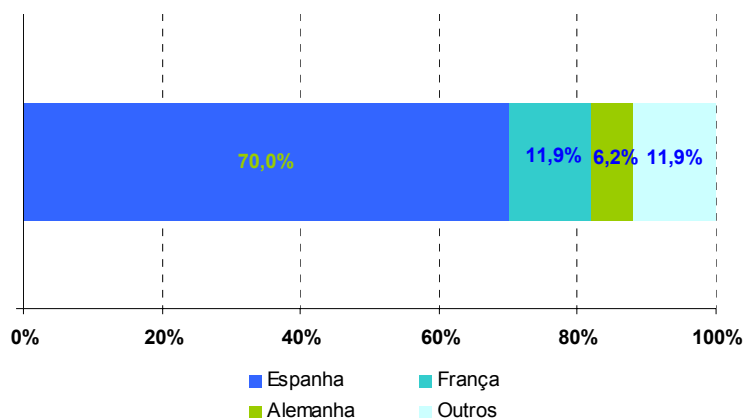
Ano: 2008 unid: 10³ toneladas

Categoria de mercadoria	NUTS II de Origem					Total
	Norte	Centro	Lisboa	Alentejo	Algarve	
Máquinas, material de transp., merc. e prod. diversos	2 119	2 494	993	233	26	5 865
Produtos agrícolas e animais vivos	1 288	1 884	300	576	168	4 216
Minerais em bruto ou transf. e mat. de construção	1 326	880	178	399	338	3 121
Produtos alimentares e alimentos para animais	773	543	662	347	82	2 407
Produtos metalúrgicos	616	313	474	87	29	1 519
Outras	954	999	1 164	568	40	3 725
Total	7 076	7 113	3 771	2 210	683	20 853

À semelhança do sucedido ao nível dos mercados de origem das mercadorias, também no caso dos mercados de destino, Espanha assumiu-se como o principal mercado sendo responsável por 70% do total das mercadorias saídas do nosso país, ou seja, 14 574 milhares de toneladas, durante o período em análise, através dos veículos de transporte rodoviário de mercadorias. A

França e a Alemanha seguiram-se como os outros dois mais importantes mercados de destino das mercadorias, perfazendo no seu conjunto um total de 3 792 milhares de toneladas.

Figura 21 – Distribuição do peso total (10³ toneladas) das mercadorias transportadas, em destino final, segundo o país de destino, no sentido Portugal-Espanha



Se no caso de Espanha a categoria de mercadoria predominante na estrutura de carga transportada foram os “Produtos agrícolas e animais vivos”, com um peso relativo de 23%, já no caso dos restantes mercados de destino a categoria mais importante em termos relativos foram as “Máquinas, material de transporte, mercadorias e produtos diversos”, com importâncias relativas de 48% na França, 59% na Alemanha e 44% nos Outros países.

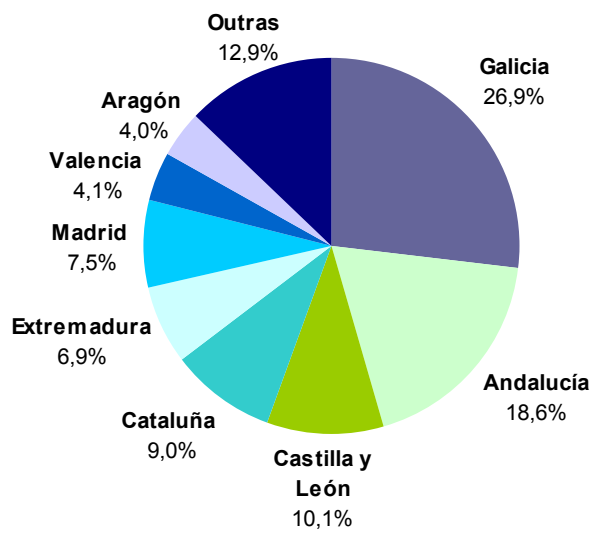
Quadro 21 – Peso das mercadorias transportadas, em destino final, por categoria, segundo o país de Destino

Ano: 2008 unid: 10³ toneladas

Categoria de mercadoria	Países de Destino				Total
	Espanha	França	Alemanha	Outros	
Máquinas, material de transp., merc. e prod. diversos	2 830	1 186	765	1 084	5 865
Produtos agrícolas e animais vivos	3 325	318	150	423	4 216
Minerais em bruto ou transf. e mat. de construção	2 356	451	49	265	3 121
Produtos alimentares e alimentos para animais	1 824	221	90	272	2 407
Produtos metalúrgicos	1 201	123	77	118	1 519
Outras	3 038	191	171	325	3 725
Total	14 574	2 490	1 302	2 487	20 853

Tal como referido anteriormente, o principal destino da mercadoria carregada em Portugal foi a Espanha, tendo como destino preferencial nesse país as regiões da *Galícia*, *Andalucía*, *Castilla y León* e a *Cataluña* com pesos relativos respectivos de 26,9%, 18,6%, 10,1% e 9%, o que representou aproximadamente 65% da carga total dirigida a Espanha.

Figura 22 – Distribuição relativa das NUTS II de destino das mercadorias, em destino final, com destino a Espanha e origem em Portugal



6. Anexos

A) Quadros dos apuramentos 4ºT 2007 – 3ºT 2008

A1) Quadros da análise

A2) Quadros de apoio às figuras

B) Conceitos utilizados

C) Instrumento de Notação

D) Ficha de Recenseamento

A) Quadros dos apuramentos 4ºT 2007 – 3ºT 2008

A1) Quadros da análise (integrados no texto)

Quadro 5 – Veículos Pesados de Mercadorias, por categoria do veículo, segundo o sentido do tráfego

Ano: 2008 unid: n.º

Categoria do veículo	Sentido		Total
	Espanha - Portugal	Portugal - Espanha	
Veículo articulado	1 478 363	1 517 373	2 995 736
Camião	182 730	230 896	413 626
Comboio rodoviário	66 446	82 452	148 898
Tractor rodoviário	9 448	12 611	22 059
Total	1 736 987	1 843 332	3 580 319

Quadro 6 – Veículos Pesados de Mercadorias, por fronteira, segundo a categoria do veículo

Ano: 2008 unid: n.º

Fronteira	Categoria do veículo				Total
	Camião	Tractor rodoviário	Veículo articulado	Comboio rodoviário	
Valença	189 794	6 549	673 119	40 489	909 951
V. Formoso	43 514	1 824	1 129 708	60 484	1 235 530
Caia	56 928	8 283	585 151	22 702	673 064
V. V. Raia	45 371	2 075	247 078	13 540	308 064
M. Francisco	55 609	2 391	213 251	5 424	276 675
Quintanilha	11 350	906	60 834	3 567	76 657
V. V. Ficalho	11 060	31	86 595	2 692	100 378
Total	413 626	22 059	2 995 736	148 898	3 580 319

Quadro 7 – Veículos Pesados de Mercadorias, por tipo de caixa do veículo, segundo o sentido do tráfego

Ano: 2008 unid: n.º

Tipo de Caixa	Sentido		Total
	Espanha - Portugal	Portugal - Espanha	
Parede de lona ou cortinas	843 480	911 291	1 754 771
Frigorífico	184 178	231 806	415 984
Caixa fechada	137 428	135 765	273 193
Cisterna	126 789	140 325	267 114
Outros	435 664	411 534	847 198
Total	1 727 539	1 830 721	3 558 260

Quadro 8 – Veículos Pesados de Mercadorias, por n.º de eixos, segundo o sentido do tráfego

Ano: 2008 unid: n.º

Nº de Eixos	Sentido		Total
	Espanha - Portugal	Portugal - Espanha	
2 eixos	128 086	161 786	289 872
3 eixos	50 695	69 725	120 420
4 eixos	83 839	89 321	173 160
5 eixos	1 466 278	1 512 116	2 978 394
6 ou + eixos	8 089	10 384	18 473
Total	1 736 987	1 843 332	3 580 319

Quadro 9 – Veículos Pesados de Mercadorias, por ano de matrícula, segundo a nacionalidade da matrícula

Ano: 2008 unid: n.º

Ano de Matrícula	Nacionalidade da Matrícula			Total
	Espanha	Portugal	Outras	
< 2000	195 125	615 899	9 237	820 261
[2000-2004]	444 555	874 931	51 866	1 371 352
>2004	456 053	802 491	111 913	1 370 457
Total	1 095 733	2 293 321	173 016	3 562 070

Nota: Os anos de matrícula não declarados não se encontram imputados no total de veículos

Quadro 10 – Veículos Pesados de Mercadorias, por categoria de peso bruto do conjunto do veículo, segundo a nacionalidade da matrícula

Ano: 2008

unid: n.º

P. Bruto do conjunto	Nacionalidade da Matrícula			Total
	Espanha	Portugal	Outras	
≤10000 Kg	32 198	20 506	2 634	55 338
]10000 Kg - 19000 Kg]	118 890	63 477	7 524	189 891
]19000 Kg - 26000 Kg]	30 514	65 459	5 924	101 897
>26000 Kg	916 223	2 126 184	160 419	3 202 826
Total	1 097 825	2 275 626	176 501	3 549 952

Nota: Os pesos brutos não declarados não se encontram imputados no total de veículos

Quadro 11 – Veículos Pesados de Mercadorias, por categoria de peso bruto do conjunto do veículo, segundo a categoria de veículo

Ano: 2008

unid: n.º

P. Bruto do conjunto	Categoria de veículo			Total
	Camião	Veículo articulado	Comboio rodoviário	
≤10000 Kg	54 537	628	173	55 338
]10000 Kg -19000 Kg]	172 404	14 442	3 045	189 891
]19000 Kg - 26000 Kg]	55 004	45 272	1 621	101 897
>26000 Kg	130 392	2 928 504	143 930	3 202 826
Total	412 337	2 988 846	148 769	3 549 952

Nota: Os pesos brutos não declarados não se encontram imputados no total de veículos

Quadro 12 – Veículos Pesados de Mercadorias em carga, por país de origem/destino da mercadoria, segundo o sentido do tráfego

Ano: 2008

unid: n.º

País de Origem/Destino	Sentido		Total
	Espanha - Portugal	Portugal - Espanha	
Alemanha	76 909	85 795	162 705
Espanha	1 002 929	854 911	1 857 839
França	124 341	169 777	294 117
Itália	49 502	48 218	97 720
Países Baixos (Holanda)	29 690	22 117	51 807
Outros	92 975	106 911	199 886
Total	1 376 346	1 287 729	2 664 074

Nota: Não estão incluídos os veículos pesados de mercadorias em trânsito em Portugal.

Quadro 13 – Veículos Pesados de Mercadorias vazios, por categoria do veículo, segundo o sentido do tráfego

Ano: 2008

unid: n.º

Categoria do veículo	Sentido		Total
	Espanha - Portugal	Portugal - Espanha	
Veículo articulado	238 536	345 377	583 913
Camião	56 560	124 213	180 773
Comboio rodoviário	9 175	26 151	35 326
Tractor rodoviário	9 448	12 611	22 059
Total	313 719	508 352	822 071

Quadro 14 - Veículos Pesados de Mercadorias vazios, por fronteira, segundo a categoria do veículo

Ano: 2008

unid: n.º

Fronteira	Categoria do veículo				Total
	Camião	Tractor rodoviário	Veículo articulado	Comboio rodoviário	
Valença	75 566	6 549	218 563	14 162	314 840
V. Formoso	13 877	1 824	63 026	8 975	87 702
Caia	29 190	8 283	121 912	4 639	164 024
V. V. Raia	23 757	2 075	58 820	2 415	87 067
M. Francisco	26 771	2 391	83 405	2 227	114 794
Quintanilha	6 007	906	10 129	1 904	18 946
V. V. Ficalho	5 605	31	28 058	1 004	34 698
Total	180 773	22 059	583 913	35 326	822 071

Quadro 15 – Peso total transportado, segundo a categoria do veículo

Ano: 2008

unid: 10³ toneladas

Categoria de Veículo	Sentido		Total
	Espanha - Portugal	Portugal - Espanha	
Veículo articulado	21 303	20 267	41 570
Camião	730	545	1 275
Comboio rodoviário	748	739	1 487
Total	22 781	21 551	44 332

Nota: Estão incluídos os veículos pesados de mercadorias em trânsito em Portugal.

Quadro 16 – Peso total transportado, segundo o tipo de caixa

Ano: 2008

unid: 10³ toneladas

Tipo de Caixa	Sentido		Total
	Espanha - Portugal	Portugal - Espanha	
Parede de lona ou cortinas	11 433	11 972	23 405
Cisterna	2 100	1 838	3 938
Frigorífico	2 202	1 689	3 891
Caixa fechada	2 210	887	3 097
Outras	4 836	5 165	10 001
Total	22 781	21 551	44 332

Nota: Estão incluídos os veículos pesados de mercadorias em trânsito em Portugal.

Quadro 17 – Peso total das mercadorias transportadas, em destino final, por fronteira segundo o sentido

Ano: 2008

unid: 10³ toneladas

Fronteira	Espanha - Portugal	Portugal - Espanha	Total
Valença	3 938	3 765	7 703
V. Formoso	9 257	8 879	18 136
Caia	3 939	4 474	8 413
V. V. Raia	1 990	1 540	3 530
M. Francisco	1 767	1 197	2 964
Quintanilha	434	352	786
V. V. Ficalho	597	646	1 243
Total	21 922	20 853	42 775

Nota: Não estão incluídos os veículos pesados de mercadorias em trânsito em Portugal.

Quadro 18 – Peso das mercadorias transportadas, em destino final, por categoria, segundo a NUTS II de destino

Ano: 2008

unid: 10³ toneladas

TOTAL	NUTS II de Destino					Total
	Norte	Centro	Lisboa	Alentejo	Algarve	
Produtos agrícolas e animais vivos	1 971	1 930	873	415	107	5 296
Máquinas, mat. de transporte, merc. e produtos diversos	1 771	1 092	1 434	293	90	4 680
Produtos alimentares e alimentos para animais	960	1 093	945	463	71	3 532
Minerais em bruto ou transf. e mat. de construção	1 212	484	309	189	614	2 808
Minérios e desperdícios metálicos	275	162	209	137	71	854
Outras	1 512	1 340	1 143	439	318	4 752
Total	7 701	6 101	4 913	1 936	1 271	21 922

Quadro 19 – Peso das mercadorias transportadas, em destino final, por categoria, segundo o país de Origem

Ano: 2008

unid: 10³ toneladas

TOTAL	Países de Origem				Total
	Espanha	França	Alemanha	Outros	
Produtos agrícolas e animais vivos	4 113	671	131	381	5 296
Máquinas, mat. de transporte, merc. e produtos diversos	2 918	528	472	762	4 680
Produtos alimentares e alimentos para animais	2 669	371	112	380	3 532
Minerais em bruto ou transf. e mat. de construção	2 691	33	36	48	2 808
Minérios e desperdícios metálicos	779	24	17	34	854
Outras	3 462	346	330	614	4 752
Total	16 632	1 973	1 098	2 219	21 922

Quadro 20 – Peso das mercadorias transportadas, em destino final, por categoria, segundo a NUTS II de Origem

Ano: 2008

unid: 10³ toneladas

Categoria de mercadoria	NUTS II de Origem					Total
	Norte	Centro	Lisboa	Alentejo	Algarve	
Máquinas, material de transp., merc. e prod. diversos	2 119	2 494	993	233	26	5 865
Produtos agrícolas e animais vivos	1 288	1 884	300	576	168	4 216
Minerais em bruto ou transf. e mat. de construção	1 326	880	178	399	338	3 121
Produtos alimentares e alimentos para animais	773	543	662	347	82	2 407
Produtos metalúrgicos	616	313	474	87	29	1 519
Outras	954	999	1 164	568	40	3 725
Total	7 076	7 113	3 771	2 210	683	20 853

Quadro 21 – Peso das mercadorias transportadas, em destino final, por categoria, segundo o país de Destino

Ano: 2008

unid: 10³ toneladas

Categoria de mercadoria	Países de Destino				Total
	Espanha	França	Alemanha	Outros	
Máquinas, material de transp., merc. e prod. diversos	2 830	1 186	765	1 084	5 865
Produtos agrícolas e animais vivos	3 325	318	150	423	4 216
Minerais em bruto ou transf. e mat. de construção	2 356	451	49	265	3 121
Produtos alimentares e alimentos para animais	1 824	221	90	272	2 407
Produtos metalúrgicos	1 201	123	77	118	1 519
Outras	3 038	191	171	325	3 725
Total	14 574	2 490	1 302	2 487	20 853

A2) Quadros de apoio aos gráficos

Quadro 1 - Veículos Pesados de Mercadorias, por número de perigo de matérias perigosas (apoio à figura 9)

Ano: 2008 unid: n.º

Tipo de Perigo	N.º de veículos
22	7 081
223	2 542
225	4 264
23	12 667
30	8 145
33	15 126
80	17 241
90	7 412
99	7 658
Outros	7 969
Total	90 105

Quadro 2 - Nº de veículos pesados de mercadorias, por tipo de tráfego e de operação (apoio à figura 11)

Ano: 2008 unid: n.º

Veículos	Sentido		Total
	Espanha - Portugal	Portugal - Espanha	
Em trânsito	46 922	47 251	94 174
Vazios	313 719	508 352	822 071
Em carga	1 376 346	1 287 729	2 664 074
Total	1 736 987	1 843 332	3 580 319

Quadro 3 - Peso Total (103 toneladas) das mercadorias transportadas, em destino final, segundo a sua categoria, no sentido Espanha - Portugal (apoio à figura 15)

Ano: 2008 unid: 10³ toneladas

Categoria de mercadoria	Total
Produtos agrícolas e animais vivos	5 296
Máquinas, mat. de transporte, merc. e produtos diversos	4 680
Produtos alimentares e alimentos para animais	3 532
Minerais em bruto ou transf. e mat. de construção	2 808
Minérios e desperdícios metálicos	854
Outras	4 752
Total	21 922

Quadro 4 - Peso Total (103 toneladas) das Mercadorias Transportadas, em destino final, segundo a sua categoria, no sentido Portugal-Espanha (apoio à figura 19)

Ano: 2008 unid: 10³ toneladas

Categoria de mercadoria	Portugal - Espanha
Máquinas, material de transp., merc. e prod. diversos	5 865
Produtos agrícolas e animais vivos	4 216
Minerais em bruto ou transf. e mat. de construção	3 121
Produtos alimentares e alimentos para animais	2 407
Produtos metalúrgicos	1 519
Outras	3 725
Total	20 853

Quadro 5 - Peso total das NUTS II de origem das mercadorias com origem em Espanha (apoio à figura 18)

Ano: 2008 unid: 10³ toneladas

Destino das mercadorias	NUTS II de Origem	TOTAL
Destino Portugal	Galicia	4 064
	Andalucía	3 218
	Castilla y León	2 566
	Cataluña	1 355
	Madrid	1 283
	Extremadura	847
	País Vasco	795
	Valencia	618
	Outras	1 886
Destino Espanha	Todas	712
Destino Outros Países	Todas	302
Total		17 646

Quadro 6 - Peso total por NUTS II de destino das mercadorias, em destino final, com destino a Espanha e origem em Portugal (apoio à figura 22)

Ano: 2008 unid: 10³ toneladas

Destino das mercadorias	NUTS II de Destino	Total
Destino Espanha	Galicia	3 912
	Andalucía	2 715
	Castilla y León	1 469
	Cataluña	1 310
	Extremadura	1 008
	Madrid	1 096
	Valencia	599
	Aragón	580
	Outras	1 885
	Total	

B) Conceitos utilizados

Aeroporto: Qualquer área disponível para a aterragem e descolagem de operações comerciais de transporte aéreo.

Ano de Matrícula: Ano em que o veículo foi matriculado pela primeira vez.

Camião: Veículo rígido, de peso bruto superior a 3 500 kg, concebido exclusiva ou principalmente para transporte de mercadorias.

Comboio Rodoviário: Veículo automóvel rodoviário de transporte de mercadorias a acoplado a um reboque. Incluem-se nesta categoria os veículos articulados com reboque suplementar.

Condutor: Toda a pessoa que detém o comando de um veículo na via pública.

Local de Carga: Considera-se o local onde as mercadorias foram carregadas num veículo rodoviário motorizado de transporte de mercadorias ou o local onde se verificou uma mudança de tractor rodoviário.

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 tractor rodoviário.

Matrícula: Número atribuído pela autoridade competente do país de matrícula, que permite a sua identificação.

Mercadorias Carregadas: Mercadorias colocadas num veículo rodoviário e expedidas por estrada.

Nota: o transbordo de um veículo rodoviário de transporte de mercadorias para outro, bem como as mudanças de tractores rodoviários, são considerados como cargas após descargas. Incluem-se as embalagens e os equipamentos de acondicionamento de carga como contentores, caixas móveis e paletes.

Mercadorias Descarregadas: Mercadorias desembarcadas de um veículo rodoviário, após terem sido transportadas por estrada.

Nota: o transbordo de um veículo rodoviário de transporte de mercadorias para outro, bem como as mudanças de tractores rodoviários são considerados como descargas antes de novas cargas.

Mercadorias em Trânsito por estrada: Mercadorias que entram e saem do país por estrada, em locais diferentes, depois de terem sido transportados exclusivamente por estrada, no mesmo veículo rodoviário motorizado de transporte de mercadorias.

Nota: Os transbordos de um veículo rodoviário de transporte de mercadorias para outro, bem como as mudanças de tractores rodoviários, são considerados como cargas/descargas.

Mercadorias entradas no país por estrada (excepto mercadorias em trânsito por estrada): Mercadorias que, tendo sido carregadas num veículo rodoviário, num outro país, entraram no país por estrada e aí foram descarregadas.

Mercadorias saídas do país por estrada (excepto mercadorias em trânsito por estrada): Mercadorias que, após terem sido carregadas num veículo rodoviário em determinado país, dele saem por estrada, sendo descarregadas num outro país.

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

Número de Eixos: Número de rodados de um veículo visíveis de um dos lados.

Notas: Caso exista uma combinação de veículos, considera-se o número de rodados para o conjunto, camião e reboque, ou tractor e semi-reboque.

Origem/Destino do Transporte de Mercadorias por Estrada: Combinação do local de carga com o local de descarga das mercadorias transportadas por estrada, independentemente do itinerário percorrido.

Peso Bruto das Mercadorias: Corresponde ao peso total das mercadorias e das embalagens, excluindo a tara dos equipamentos de acondicionamento de carga, como contentores, caixas móveis e paletes.

Peso bruto do veículo (Peso máximo autorizado): Peso total do veículo (ou do conjunto de veículos), incluindo a carga, quer parado, quer em ordem de marcha, que é autorizado pelas entidades competentes do país em que se encontra matriculado.

Nota: Inclui o peso do condutor e de todas as pessoas transportadas simultaneamente.

Reboque: Veículo rodoviário para transporte de mercadorias, concebido para ser rebocado por um veículo automóvel rodoviário.

Semi-Reboque: Veículo rodoviário para transporte de mercadorias, sem eixo à frente, concebido de forma a que parte do veículo e uma parte importante da sua carga se apoiem sobre o tractor rodoviário.

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, excepto 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.

Tipos de Mercadorias Transportadas por Estrada: Os tipos de mercadorias transportadas por estrada são os defendidos nas nomenclaturas NST/R (Nomenclatura Uniforme de Mercadorias para as Estatísticas dos Transportes / edição revista – EUROSTAT) ou CSTE (Classificação de Mercadorias para as Estatísticas dos Transportes na Europa – CEE/NU).

Tractor Rodoviário: Veículo rodoviário a motor, concebido, exclusiva ou principalmente, para rebocar outros veículos não motorizados (principalmente semi-reboques).

Transporte Rodoviário de 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.

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.

Veículo Articulado: Semi-reboque acoplado a um tractor rodoviário.

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 (tractor rodoviário com semi-reboque) para transporte de mercadorias.

Veículo Pesado de Mercadorias: Veículo automóvel rodoviário de transporte de mercadorias, com peso bruto superior a 3 500 kg, inclui o camião e o tractor Rodoviário.

Veículo de Mercadorias Carregado: Camião, reboque ou semi-reboque que contem mercadorias ou embalagens vazias, sendo as embalagens vazias consideradas uma mercadoria especial.

Veículo de Mercadorias Vazio: Camião, reboque ou semi-reboque não contendo mercadorias nem embalagens vazias, designa-se como “completamente vazio”.

Veículo Cisterna: Veículo munido de um ou mais reservatórios, concebidos para o transporte a granel de líquidos ou gás.

Veículo de Caixa Aberta: Veículo em que a plataforma da caixa está a descoberto ou equipada apenas com grades ou taipais.

Veículo de Caixa Fechada: Veículo em que a caixa tem tejadilho fixo e se encontra fechada por uma porta.

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 respectiva caixa e a manter constante.

(continuação)

2. Características da Mercadoria e do Percurso do Veículo Pesado de Mercadorias	
2.0. O veículo circula em carga?	<input type="text" value="2999"/> (Sim=1 Não=2) Se NÃO (=2) passe à pergunta 2.9.
2.1. Transporta várias categorias de mercadorias?	<input type="text" value="3000"/> (Sim=1 Não=2)
2.2. Qual a categoria da mercadoria transportada?	<input type="text" value="3100"/> (a principal, em caso de grupagem)
2.3. Qual o peso das mercadorias transportadas? (em kg)	<input type="text" value="3105"/>
2.4. Qual o peso da mercadoria da categoria principal transportada? (em kg)	<input type="text" value="3110"/>
2.5. Em que País e localidade (município/cidade) foi carregada a mercadoria principal?	
País <input type="text" value="3120"/>	Localidade <input type="text" value="3121"/>
2.6. Em que local foi efectuada a carga?	
Aeroporto _____ = 1	Plataforma logística rodoviária _____ = 4
Porto Marítimo /Fluvial _____ = 2	Instalações da empresa _____ = 5
Gare Ferroviária _____ = 3	Outro _____ = 6
	Não sabe _____ = 7 <input type="text" value="3130"/>
2.7. Em que País e localidade (município/cidade) vai descarregar a mercadoria principal?	
País <input type="text" value="3140"/>	Localidade <input type="text" value="3141"/>
2.8. Em que local vai ser efectuada a descarga?	
Aeroporto _____ = 1	Plataforma logística rodoviária _____ = 4
Porto Marítimo /Fluvial _____ = 2	Instalações da empresa _____ = 5
Gare Ferroviária _____ = 3	Outro _____ = 6
	Não sabe _____ = 7 <input type="text" value="3150"/>
2.9. Deslocando-se em vazio, em que País e localidade (município/cidade) foi feita a última descarga?	
País <input type="text" value="3160"/>	Localidade <input type="text" value="3161"/>
2.10. Deslocando-se em vazio, em que País e localidade (município/cidade) vai ser feita a próxima carga?	
País <input type="text" value="3170"/>	Localidade <input type="text" value="3171"/>
2.11. O veículo desloca-se ou deslocou-se em trânsito em Portugal (local de carga e descarga exterior a Portugal)?	<input type="text" value="3180"/> (Sim=1 Não=2)
Se sim, qual a outra fronteira portuguesa que cruzou ou irá cruzar?	<input type="text" value="3181"/>
2.12. Informação sobre cabotagem:	(Sim=1 Não=2)
O veículo realizou algum transporte de mercadoria carregada e descarregada em Portugal? (só para veículos de matrícula estrangeira)	<input type="text" value="3190"/>
2.13. Entre o local de origem e o local de destino, houve ou haverá um outro camionista?	<input type="text" value="3200"/> (Sim=1 Não=2)
2.14. Abasteceu-se (ou vai abastecer-se) de combustível em Portugal ?	<input type="text" value="3210"/> (Sim=1 Não=2)
Se Sim, que quantidade (em litros)?	<input type="text" value="3211"/>

TERMINOU O INQUÉRITO

Observações: _____

D) Ficha de Recenseamento

Inquérito ao Transporte Rodoviário Transfronteiriço de Veículos Pesados de Mercadorias Ficha de Recenseamento



N.º de Folha

Data: de 200
Das h 00 às h 00

Fronteira:
Vilar Formoso: 176
Valença (P. Nova): 1731
Caia: 155

Sentido:
Portugal-Espanha: 1
Espanha-Portugal: 2

Fronteira
Sentido

Centro de Recolha
Supervisor

Entrevistador

Veículo	Pais	Portugal P	Espanha E	França F	Alemanha D	Países Baixos NL	Bélgica BE	Italia I	Reino Unido GB	Outros Países	Países não Identificados	Total
N.º de eixos desconhecido												
2 eixos												
3 eixos												
4 eixos												
5 eixos												
6 eixos												
	mais de 6 eixos											
	Total											