



Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.



O Sector dos transportes na economia nacional

2006



O Sector dos transportes na economia nacional

Conforme as previsões do Fundo Monetário Internacional o crescimento mundial reduzir-se-á ½ ponto percentual tanto em 2007 quanto em 2008 face a 2006, projectando-se assim um crescimento de 4.9%.

A actividade económica mundial prosseguiu em 2006 a recuperação iniciada em finais de 2001. De acordo com as estimativas do Banco de Portugal, divulgadas no seu relatório anual, o Produto Interno Bruto apresentou um crescimento de 5.4%, o mais elevado dos últimos nove anos, apesar da subida generalizada dos preços das matérias primas, nomeadamente do petróleo.

Para a área do euro projecta-se, para os anos atrás referidos, uma taxa de crescimento de 2.3% (2.8% na U.E), ligeiramente inferior à registada em 2006.

Estima-se que a actividade económica portuguesa venha a crescer 1.1 p. percentual até 2008, situando-se acima do crescimento estimado para a área do euro, posição que há muito tempo se aguarda.

O crescimento real de 1.3% verificado em 2006¹ foi caracterizado por:

- desaceleração do consumo privado e contracção da Formação Bruta de Capital Fixo, reflectindo essencialmente a diminuição do investimento público, que ainda com ligeira recuperação de 1.1 p.p, registou um contributo negativo para o crescimento da actividade económica;
- aumento da inflação² - taxa de variação média de 3.0%, prevendo-se 2.1% para 2007 e 2008, superior à registada na área do euro, que, medida pela taxa de variação média anual do Índice Harmonizado de Preços no Consumidor, se manteve desde 2000, igual ou superior a 2.1%;

¹ 0.5% em 2005, -0.8% em 2003.

² O diferencial de inflação entre Portugal e a área do euro, medido pela variação média anual do índice Harmonizado de Preços no Consumidor, reduziu-se em 2006 para 0.8 pontos percentuais, quando havia atingido os maiores diferenciais entre 2001 e 2003.

ÍNDICE DE PREÇOS NO CONSUMIDOR

Taxa de variação média em %

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Economia Mundial	5,4	5,0	4,3	4,0	3,4	3,6	3,6	3,7	3,8
Portugal	2,2	2,2	2,8	4,4	3,7	3,3	2,5	2,1	3,0
Área do Euro a)	1,1	1,1	2,1	2,3	2,2	2,1	2,1	2,2	2,2
União Europeia (25)	2,1	1,6	2,4	2,5	2,1	1,9	2,1	2,2	2,2

Fonte: INE e Banco de Portugal

a) Índice Harmonizado de Preços no Consumidor

- forte dinamismo da taxa de crescimento das exportações (tvr de 9.1%) com um crescimento superior ao verificado na área do euro (8.2%) e desaceleração da taxa de crescimento das importações³;
- Diminuição do défice das administrações públicas em percentagem do PIB - menos 2.2 pontos percentuais do que no ano anterior.

Segundo o Boletim Informativo da Direcção Geral do Orçamento, o valor provisório do défice do subsector Estado para o período de Janeiro a Outubro de 2007 situou-se em 4.9 mil milhões de euros, traduzindo uma melhoria de 0.9 mil milhões relativamente ao mesmo período do ano passado.

PRODUTO INTERNO BRUTO

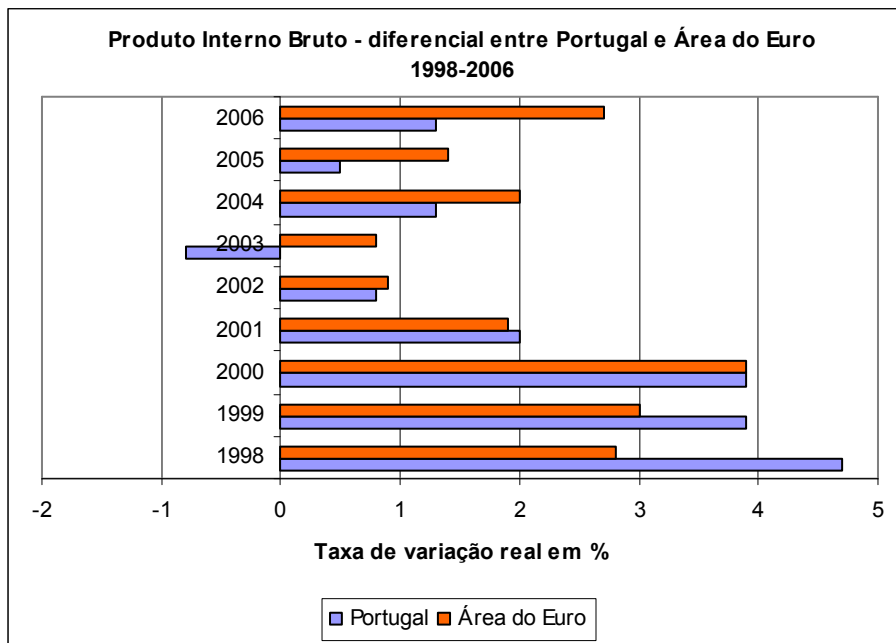
taxa de variação real em %

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Economia mundial b)	2,7	3,7	4,8	2,5	3,1	4,0	5,3	4,9	5,4	4,9	4,9
Portugal a)	4,7	3,9	3,9	2,0	0,8	-0,8	1,3	0,5	1,3	1,8	2,4
Área do Euro b)	2,8	3,0	3,9	1,9	0,9	0,8	2,0	1,4	2,7	2,3	2,3
União Europeia (25) b)	2,9	3,0	3,9	2,0	1,2	1,3	2,4	1,7	2,9	2,8	2,7

Fonte: Banco de Portugal

a) 2007 e 2008 projecções das GOP's de 2008; b) 2007 e 2008 World Economic Outlook Abril de 2007- (UE27)

³ Face a 2004



No nosso país o mercado de trabalho acompanhou a evolução da actividade económica, prevendo-se que o emprego total tenha crescido 0.7% em 2006, com a manutenção da taxa de desemprego em 7.7% e estimando-se uma redução desta em cerca de ½ p.p até 2008. Contudo, no 3º trimestre de 2007 ela manifestou-se por 7.9%.

Na área do euro a taxa de desemprego atingiu 7.9% projectando-se uma tendência descendente até 2008.

Taxa de desemprego em %

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Economias avançadas	5,7	5,8	6,3	6,5	6,3	6,0	5,5	5,4	5,4
Portugal	3,9	4,0	5,0	6,3	6,7	7,6	7,7	7,4	7,3
Área do Euro	8,2	7,8	8,2	8,7	8,8	8,6	7,9	7,3	7,1
União Europeia (25)	8,6	8,4	8,7	9,0	9,0	8,7	7,9	-	-

Fonte: INE e Banco de Portugal
2007 e 2008 - Previsões "World Economic Outlook "Abril de 2007

As condições de funcionamento do mercado dos transportes variam constantemente, verificando-se que em determinadas regiões os fluxos de tráfego assumem por vezes variações significativas⁴, quer pela redução da oferta por deslocalização ou encerramento das empresas ali actuantes, quer por alteração das condições económicas das populações residentes, quer ainda e também pelo desenvolvimento relevante de outros modos de transporte⁵, intensificando-se em certos casos pela maior utilização do transporte individual, como por exemplo, através da criação de pólos de desenvolvimento tecnológico.

Estima-se que o peso da actividade dos transportes e comunicações na economia portuguesa se continue a situar num valor próximo de 6,7% do VAB Global a preços correntes (segundo as contas nacionais trimestrais de 2007- base 2000 -INE) e que a população activa no sector dos transportes represente 2.7% da população activa total

Prevê-se que o sector dos transportes continue a contribuir para a manutenção sustentada do crescimento económico com a execução das medidas e investimentos estruturais prognosticados, destacando-se neste contexto a prossecução da rede ferroviária de alta velocidade, a rede nacional de plataformas logísticas, o novo aeroporto de Lisboa, o reapetrechamento das infraestruturas portuárias bem como o apoio à modernização das frotas de autocarros do transporte público de passageiros.

Com efeito, os investimentos na área dos Transportes inseridos no Programa Operacional 24 (P024), no valor de 432.6 milhões de euros, correspondem a 12% do total do PIDDAC de 2008 e a 70.6% do valor incluído no PIDDAC do Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações (612.1M€).

⁴ Caso do transporte fluvial efectuado pela Transtejo

⁵ Exemplo do transporte ferroviário desenvolvido pela Fertagus

PIDDAC 2008

	Euros	
	2008	Estrutura %
Total de Programas	3.616.090.536	100,0
P024 - Transportes	432.650.452	12,0
TOTAL Ministérios	3.616.090.536	100,0
Obras Públicas, Transportes e Comunicações	612.173.894	16,9

Fonte: OE 2008 em 21-11-07

Os projectos compreendidos nas medidas 2 e 5 de desenvolvimento de acessibilidades urbanas, segurança, qualidade e eficiência do sistema de transportes, que no conjunto englobam 352.9 milhões de euros correspondem a 81.6% do Programa Operacional de Transportes.

PIDDAC 2008

	Euros	
	2008	Estrutura %
Programa Operacional 24 - Transportes	432.650.452	100,0
2- Desenvolvimento de acessibilidades urbanas	206.648.354	47,8
5-Segurança, qualidade e eficiência do S. de Transportes	146.334.211	33,8
Outras medidas(1,3,4,6,7)	79.667.887	18,4

Fonte: OE 2008

Nos últimos onze anos o investimento realizado nas redes de transportes públicos terrestres foi de 18.8 mil milhões de euros, tendo havido um forte abrandamento em 2006.

O investimento realizado em 2006 no sector dos transportes incluindo a ferrovia (Caminhos de Ferro Portugueses, Refer, Fertagus, Metropolitano de Lisboa, Metro do Porto), a rodovia (Estradas de Portugal) e os aeroportos e aeródromos foi superior a 1.5 mil milhões de euros, valor inferior em menos 20.2% ao realizado no ano precedente.

Na rede rodoviária foram investidos 779 milhões de euros e na ferroviária 699 milhões, cabendo ao Metro do Porto mais de 43% desta última verba.

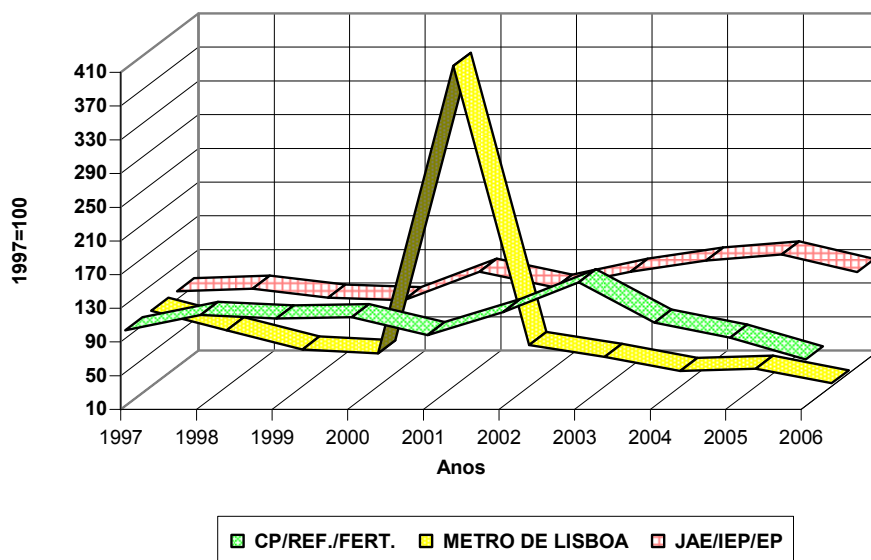
INVESTIMENTOS EFECTUADOS NO ÂMBITO DA FERROVIA E JAE/IEP/EP

Unid: 10⁶ Euros

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Tx. Méd. crescim. 1997/2006
CP/REFER/FERTAGUS											
Infraest. de longa duração	447,0	520,8	342,8	405,4	417,0	513,1	705,2	481,4	409,5	274,4	-5,3
Material circulante	73,7	87,4	231,2	185,3	66,1	105,7	100,9	76,9	50,9	29,4	-9,7
Outros investimentos	8,4	18,2	29,1	20,5	16,3	25,8	24,7	20,1	21,4	42,5	19,7
Total	529,1	626,4	603,1	611,2	499,3	644,6	830,8	578,4	481,8	346,2	-4,6
METROPOLIANO DE LISBOA											
Infraest. de longa duração	316,6	177,1	108,5	139,3	987,5	194,5	149,5	95,2	110,1	47,2	-19,1
Material circulante	30,5	93,4	86,7	38,2	343,0	16,4	1,8	0,3	0,9	0,0	
Outros investimentos	24,1	13,7	6,0	6,2	119,5	10,4	16,7	9,9	4,8	4,1	-17,9
Total	371,3	284,2	201,2	183,8	1 450,0	221,3	168,0	105,4	115,8	51,3	-19,7
METRO DO PORTO											
Infraest. de longa duração							197,4	264,7	314,5	212,1	
Material circulante							27,4	33,7	10,4	47,0	
Outros investimentos							42,5	42,0	39,2	42,5	
Total							267,3	340,4	364,1	301,5	
JAE/IEP/EP											
(Moder. const. e conserv. da rede)	635,5	654,1	585,8	565,6	782,0	662,0	781,5	865,4	911,9	779,0	2,3

Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações - INE

INVESTIM. CP/REFER/FERTAGUS, METRO E JAE/IEP/EP



Entre 1997 e 2006 a extensão da rede do Metropolitano de Lisboa duplicou ao situar-se em 35.5 quilómetros e a do Metro do Porto quintuplicou face a 2003, o ano inicial de exploração, ao atingir aproximadamente uma extensão de 59 quilómetros.

Extensão da rede do Metropolitano

	Metrop. Lisboa	Metro do Porto	CARRIS	
	km	km	km	
			Autocarros	Eléctricos
1994	18,89		588,00	72,00
1995	18,89			
1996	18,89			
1997	18,89		609,00	49,00
1998	27,73		614,00	49,00
1999	27,73		617,00	49,00
2000	27,73		640,00	49,00
2001	28,20		661,00	48,00
2002	28,67		664,00	48,00
2003	28,53	11,8	665,23	47,77
2004	35,53	15,6	660,00	48,00
2006	35,53	58,8	662,00	48,00

Fonte:INE/RC da Empresa

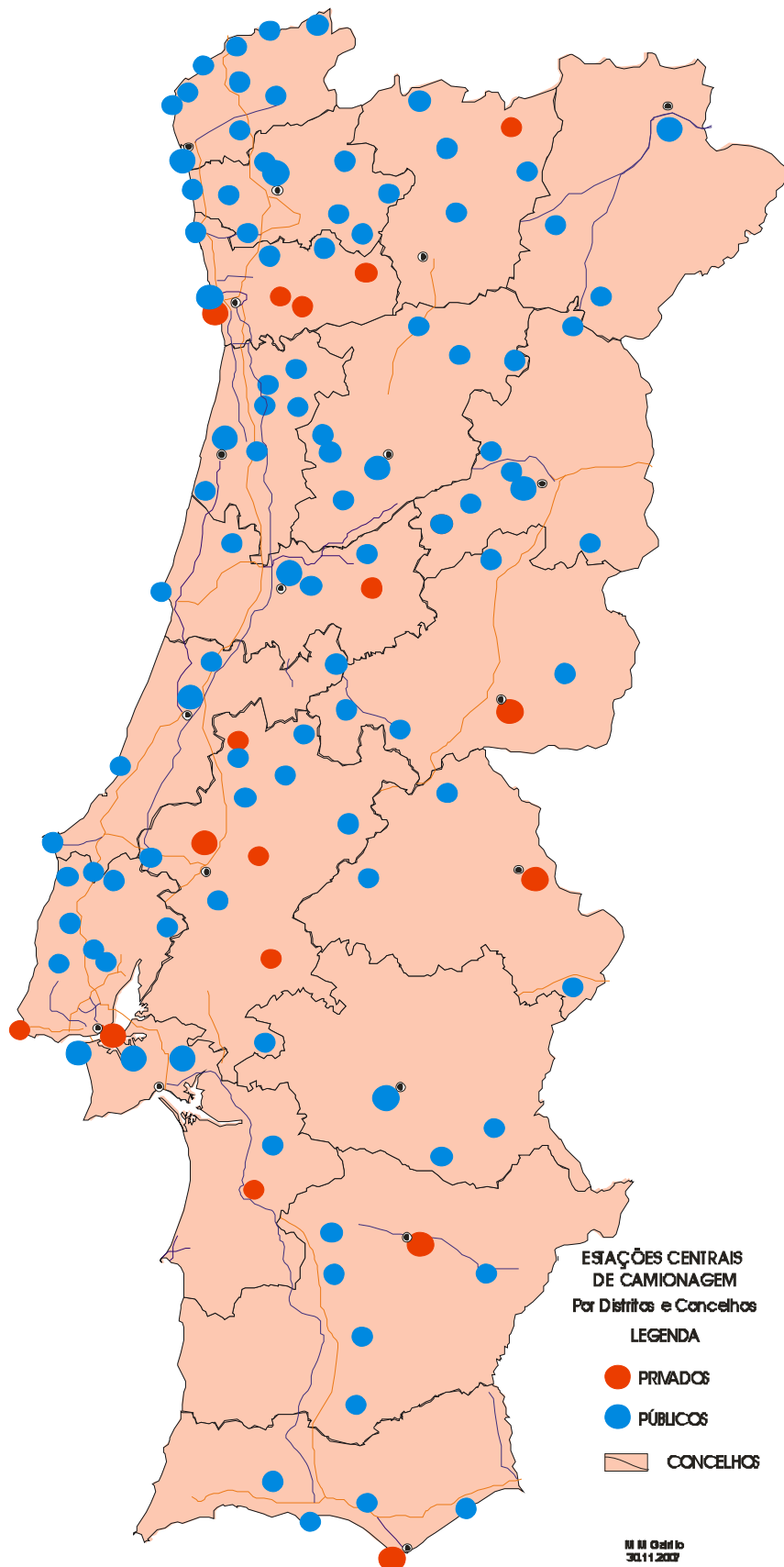
Note-se que os investimentos realizados nas infra-estruturas nodais com funções de apoio aos passageiros, à integração modal e apoio à actividade transportadora – Centros Coordenadores de Transporte (CCT/ECC), interfaces, acessos, pontos de chegada e correspondência, foi em 2006 de 1.6 milhões de euros, representando uma ínfima parcela face ao total de investimento efectuado nas redes rodoviária e ferroviária.

OUTROS INVESTIMENTOS EFECTUADOS

	10 ³ Euros			
	2003	2004	2005	2006
Centros C. de Transportes	1.553,8	2.505,4	2.240,7	1.654,8
Passagens desniveladas	452,6	864,0	583,6	409,1
Abrigos para passageiros	339,2	65,0	40,0	542,8
Total	2.345,6	3.434,4	2.864,3	2.606,7

Fonte:IMTT

No que se refere aos Centros Coordenadores de Transporte e diferenciando entre equipamento privado, em geral antigo e desactualizado e o que tem sido promovido pelo Estado com alguns critérios de exigência, verifica-se um sobreequipamento ao nível local, contrastando com sub equipamento nos centros urbanos com maior importância na rede.



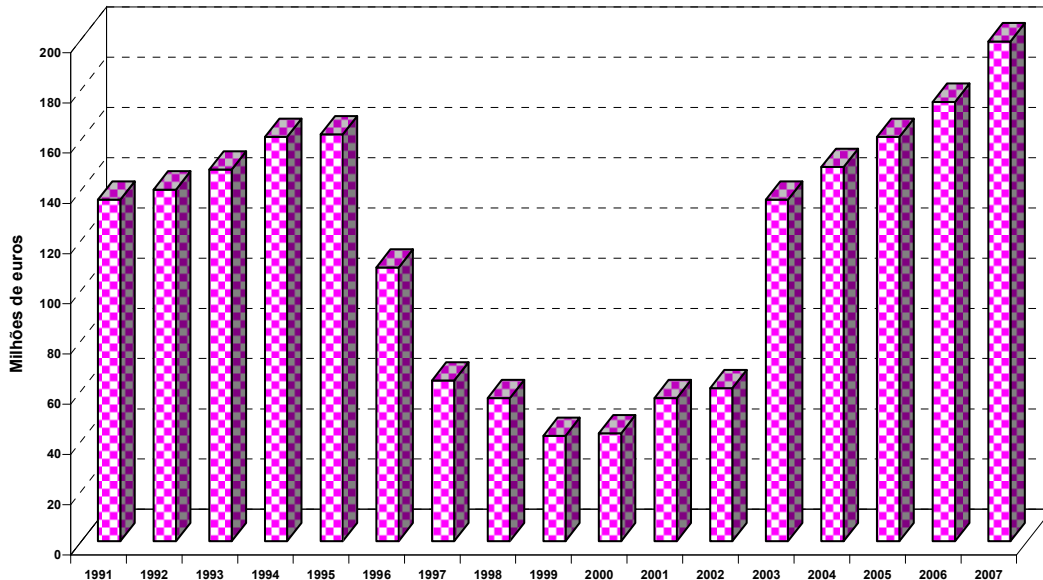
Ainda em 2006 o investimento bruto nos aeroportos e aeródromos de Portugal foi de 113.6 milhões de euros, menos 6.1% do que o valor investido no ano precedente, devido, essencialmente, à redução da verba abrangida no aeroporto Sá Carneiro, apesar de ser neste que se investiu mais de metade do total investido neste sector.

INVESTIMENTOS EFECTUADOS NO ÂMBITO DOS AEROPORTOS E AERÓDROMOS

Aerportos/aeródromos	2003		2004		2005		2006	
	10 ³ euros	%	10 ³ euros	%	10 ³ euros	%	10 ³ euros	%
F Sá Carneiro	30.441	49,8	122.368	82,1	94.593	78,1	58.408	51,4
Lisboa	15.401	25,2	17238	11,6	16.678	13,8	14.887	13,1
Cascais	939	1,5	695	0,5	300	0,2	42	0,0
Portimão	85	0,1	2	0,0	2	0,0	7	0,0
Braga							200	0,2
Évora							22	0,0
Faro	8.524	13,9	5280	3,5	6.355	5,2	7.658	6,7
Açores								
Stª Maria	433	0,7	1081	0,7	718	0,6	310	0,3
João Pauloll	1463	2,4	1049	0,7	752	0,6	6.256	5,5
Horta	1922	3,1	743	0,5	592	0,5	181	0,2
Flores	75	0,1	13	0,0	290	0,2	206	0,2
Corvo			5	0,0	0		54	0,0
Pico					57	0,0	20.774	18,3
Graciosa							1.004	0,9
S.Jorge							3.015	2,7
Madeira								
Madeira	1669	2,7	501	0,3	683	0,6	403	0,4
Porto Santo	159	0,3	105,0	0,1	64	0,1	190	0,2
Total	61.111	100,0	149.080	100,0	121.084	100,0	113.617	100,0

Fonte: Inquérito aos Aeroportos e Aérodromos (ANA/INAC/INE)

O esforço financeiro do Estado relativo ao sector de transportes tem-se traduzido ainda na atribuição de indemnizações compensatórias às empresas de transporte colectivo de passageiros que prestam serviço público, decorrente das obrigações assumidas em termos de exploração, de transportes e de tarifas.

Indemnizações compensatórias atribuídas (1991-2007)

A seguir observar-se-á a dotação para indemnizações compensatórias atribuídas às empresas públicas de transportes nos últimos anos, bem como, desde 2004 às privadas, cujo montante total ascendeu em 2007⁶ a 199 milhões de euros, correspondendo a mais 14% do que em 2006. As indemnizações compensatórias atribuídas à Rodoviária de Lisboa, aos Transportes Sul do Tejo, à Vimeca Transportes, à Scotturb Transportes Urbanos, destinavam-se ao pagamento de serviço público considerado no acordo celebrado entre o Estado e aquelas sociedades, no âmbito do enquadramento das disposições comunitárias - Regulamento CEE nº 1893/91.

⁶ Resolução do Conselho de Ministros nº 149/2007

INDEMNIZAÇÕES COMPENSATÓRIAS ATRIBUÍDAS (1997-2007)

(euros)

EMPRESAS	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
CCFL	22.795.064	20.450.714	12.050.957	11.971.150	17.245.937	16.807.635	40.916.478	33.962.044	42.484.598	45.458.520	48.623.472
ML	8.978.362	7.481.968	4.987.979	4.987.979	5.486.777	6.485.730	20.277.200	19.895.223	21.236.666	22.723.233	24.305.289
STCP	6.983.171	5.486.777	4.987.979	4.987.979	7.269.805	7.085.044	12.376.201	22.641.367	15.250.881	16.318.443	18.204.316
CP	19.951.916	9.975.958	8.728.963	8.230.165	8.728.963	10.318.207	23.072.716	22.397.000	26.233.529	28.069.876	30.140.790
REFER		9.975.958	8.728.963	8.230.165	13.218.144	14.807.388	34.961.410	33.730.855	32.791.911	35.087.345	37.530.226
SOFLUSA	1.246.995	1.496.394	1.246.995	3.210.548	2.743.388	2.864.708	2.014.708	4.385.956	3.687.976	3.946.134	4.220.876
TRANSTEJO	3.990.383	2.493.989	1.745.793	1.745.793	2.743.388	2.864.708	2.014.708	4.385.956	5.259.374	5.627.530	6.019.335
RL (1)								1.212.484	2.383.620	2.242.232	2.083.068
TST (1)								753.381	1.831.195	1.307.168	1.379.496
VIMECA (1)								1.051.283	2.004.910	1.434.557	1.442.075
SCOTTURB (1)								29.761	48.950	23.736	30.362
FERTAGUS								9.900	5.230.815	10.413.335	12.567.652
METRO DO PORTO								4.967.022	2.357.894	2.522.947	12.557.747
RESENDE-ACT TURÍST(2)											18.750
A.S.&FILHOS LDª(2)											771
VALPI BUS, S.A(2)											771
J.E.S&IRMÃOS,LDª(2)											1.026
TOTAIS	63.945.890	57.361.758	42.477.629	43.363.778	57.436.403	61.233.421	135.633.421	149.422.232	160.802.319	175.175.055	199.126.021

Fonte: Resoluções do Conselho de Ministros

(1) Indemnização pela participação nos passes intermodais da região de Lisboa; 2) Indemnizações compensatórias no âmbito do acordo para a implementação do tarifário social

O esforço financeiro realizado pelo Estado não se tem ainda traduzido numa alteração dos comportamentos por parte das populações, que corresponda a um incentivo na procura dos transportes colectivos de passageiros, verificando -se apenas nos últimos anos raríssimas excepções, com destaque para algumas empresas do modo ferroviário que apostaram nos procedimentos indispensáveis à angariação de potenciais utilizadores dos seus serviços, à utilização de bilhetes electrónicos e à frequência e pontualidade do seu material circulante.

A despesa das famílias com aquisição de veículos foi, entre 1995 e 2003, em média de 4.6 mil milhões de euros, a preços correntes, significando esta parcela mais de 1/3 do total que as famílias expenderam em transportes.

Mais de 76% do parque automóvel em circulação em Portugal era em 2006 constituído por veículos ligeiros de passageiros e de todo-o-terreno.

De 1970 a 2006 verificou-se que em Portugal o parque automóvel em circulação apresentou sempre uma evolução crescente, com o maior aumento relativo dos veículos comerciais ligeiros.

Com efeito, em conformidade com os últimos dados anuais da Associação do Comércio Automóvel de Portugal (ACAP), o parque automóvel em circulação em Portugal, incluindo os ligeiros de passageiros, os todo-o-terreno, os comerciais ligeiros e os pesados de mercadorias e

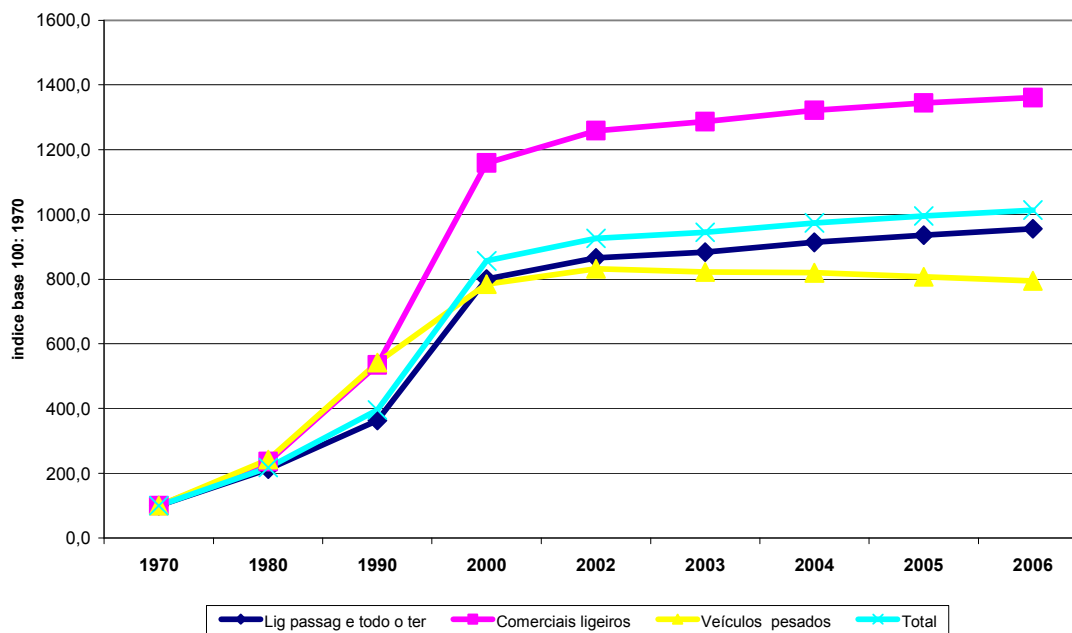
de passageiros, rondava os 5.6 milhões de veículos, com a distribuição que se apresenta abaixo por tipo de veículo.

EVOLUÇÃO DO PARQUE AUTOMÓVEL EM CIRCULAÇÃO - PORTUGAL 1970-2006

	Ligeiros de passageiros Todo o terreno		Comerciais ligeiros		Veículos pesados		Unidades Total
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	
1970	449 000	80,9	87 000	15,7	19 000	3,4	555 000
1980	954 000	79,2	205 000	17,0	46 000	3,8	1 205 000
1990	1 630 000	74,2	465 000	21,2	103 000	4,7	2 198 000
2000	3 593 000	75,6	1 008 000	21,2	149 000	3,1	4 750 000
2002	3 885 000	75,6	1 095 000	21,3	158 000	3,1	5 138 000
2003	3 966 000	75,7	1 119 000	21,4	156 100	3,0	5 241 100
2004	4 100 000	75,8	1 150 000	21,3	155 700	2,9	5 405 700
2005	4 200 000	76,0	1 170 000	21,2	153 270	2,8	5 523 270
2006	4 290 000	76,3	1 184 000	21,0	151 000	2,7	5 625 000

Fonte:ACAP

Evolução do parque rodoviário em Portugal



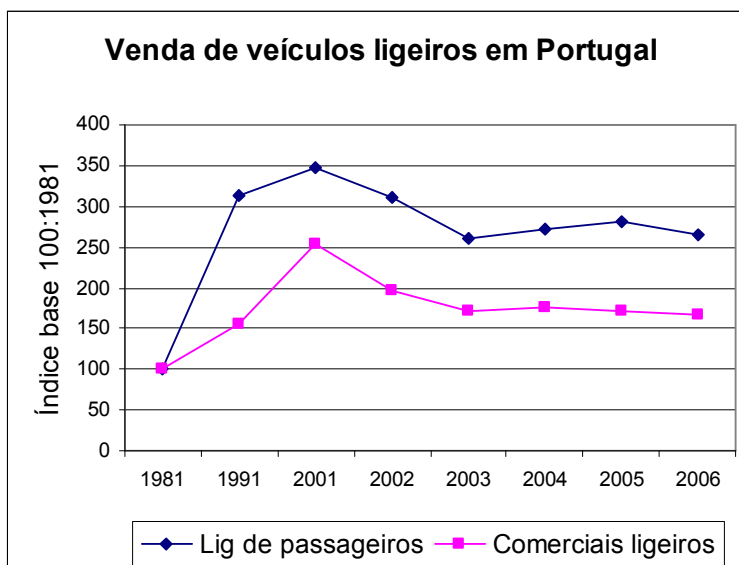
Em 2006, as vendas de veículos ligeiros em Portugal representaram 97.7% do total das vendas de veículos. De acordo com as Estatísticas do Sector Automóvel de 2007, da ACAP, elas foram 2,3 vezes superiores às verificadas no início da década de oitenta, com destaque para as registadas nos veículos ligeiros de passageiros.

Venda de veículos automóveis ligeiros em Portugal

	1981	1991	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Ligeiros de passageiros a)	73.686	230.704	255.210	228.574	192.308	200.241	206.488	194.702
Comerciais ligeiros	38.904	60.274	98.684	76.813	66.552	68.634	66.638	64.487
Total	112.590	290.978	353.894	305.387	258.860	268.875	273.126	259.189

Fonte:ACAP

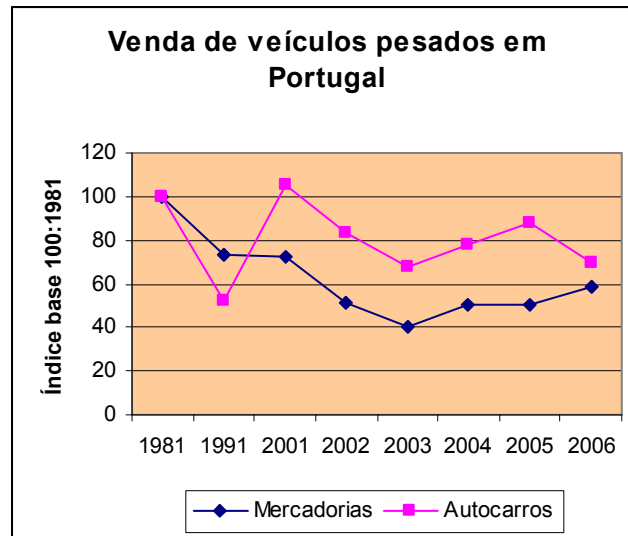
a) inclui todo-o-terreno



Venda de veículos pesados em Portugal

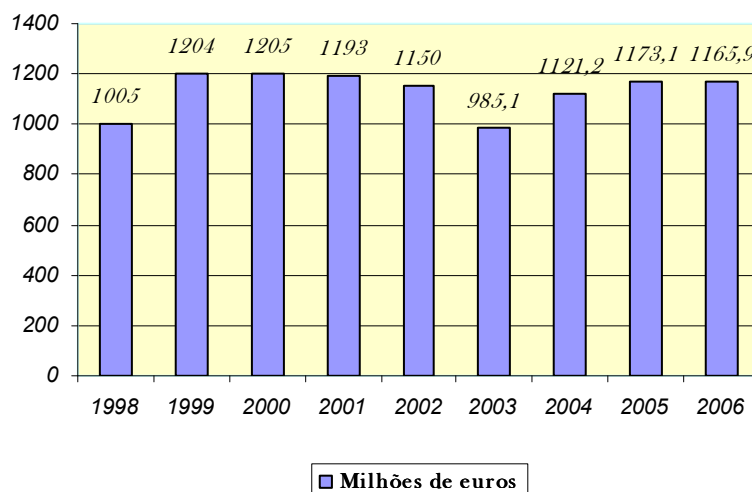
	1981	1991	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Mercadorias	9.222	6.730	6.698	4.742	3.736	4.679	4.616	5.406
Autocarros	828	431	874	694	558	641	728	579
Total	10.050	7.161	7.572	5.436	4.294	5.320	5.344	5.985

Fonte:ACAP



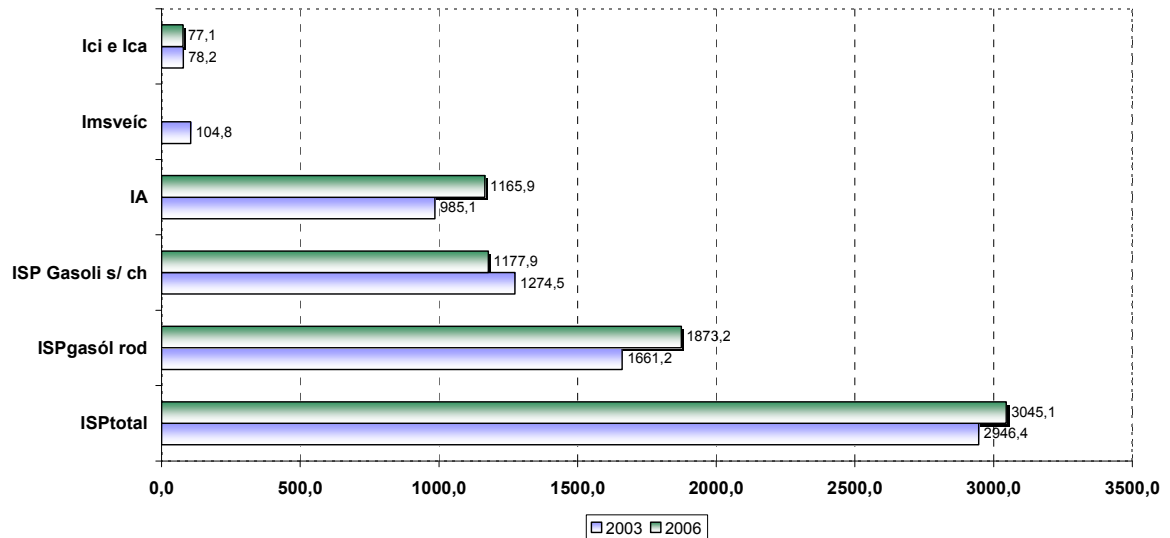
No domínio dos impostos registou-se entre 2003 e 2006 uma evolução positiva de 18.4% nas receitas líquidas do Imposto Automóvel mesmo tendo em conta o abrandamento da receita de menos 0.6% no último ano. Os impostos rodoviários apresentaram um decréscimo de -1.4% nesse período, tendo recuperado 3.9% em 2006.

Evolução das receitas de Imposto Automóvel (IA)



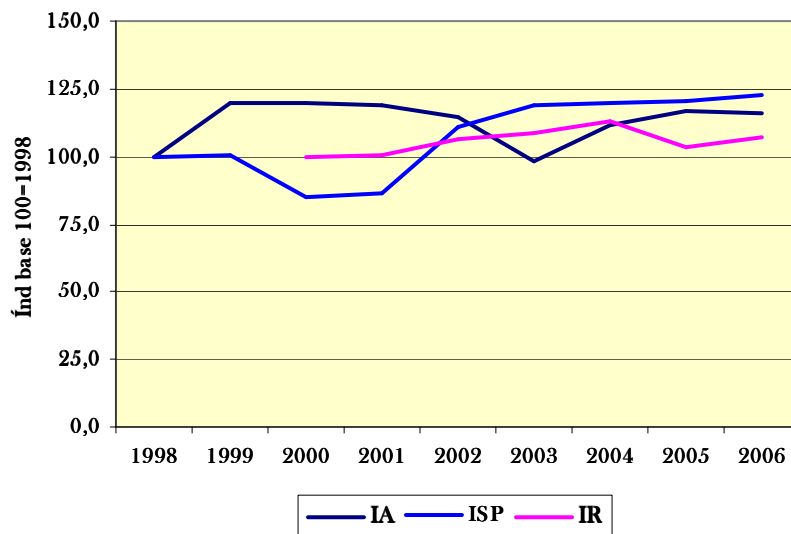
De facto, tendo ainda em consideração o imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (ISP) assiste-se a um crescimento de 6.9% no conjunto destes impostos face a 2003, tendo sido o crescimento do IA o mais representativo, como se referiu, e cuja receita no seu conjunto correspondeu em 2006 ao valor de 4 288 milhões de euros,.

Receita líquida de impostos sobre veículos em 2003 e 2006
Milhões de euros



Todavia essa receita **representou em 2006 cerca de 21.4% da receita líquida de impostos indirectos** (20 016 milhões de €) quando em 2003 este mesmo conjunto representava 23.1% de toda essa receita (17.338 M de €)

Evolução das receitas de ISP, Imposto automovel e Impostos rodoviários
(Ici e Ica)



Pelo segundo ano consecutivo a balança de transportes apresentou excedente que se cifrou em 346 milhões de euros em 2006.

Em percentagem, o saldo desta balança foi de 0.2% do PIB, tendo variado sistematicamente entre -0.4 e -0.1% no período que decorreu entre 1996 e 2003, correspondendo contudo os défices mais elevados aos anos que mediaram entre 1999 e 2001.

O défice da balança corrente aumentou 0.8% em 2006, situando-se em -14.5 mil milhões de euros, e em -9.5% do PIB, após registos elevados entre 2004 e 2005, superiores a 30% a seguir ao ano de recessão de 2003.

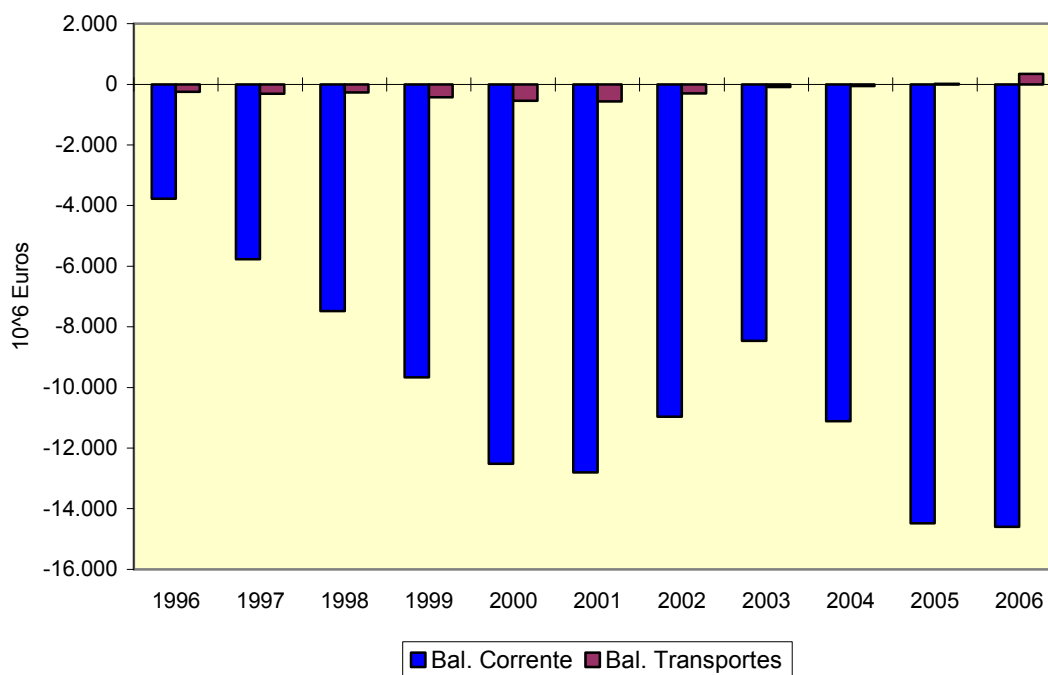
EVOLUÇÃO DA BALANÇA DE TRANSPORTES

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
											10 ⁶ Euros
BALANÇA CORRENTE	-3.782	-5.768	-7.475	-9.666	-12.521	-12.801	-10.961	-8.457	-11.112	-14.483	-14.599
Varição do défice%		97/96 52,5	98/97 29,6	99/98 29,3	00/99 29,5	01/00 2,2	02/01 -14,4	03/02 -22,8	04/03 31,4	05/04 30,3	06/05 0,8
Em % do PIB a)			-4,9	-6,4	-8,9	-9,0	-6,6	-4,2	-6,2	-8,6	-8,7
TRANSPORTES	-244	-305	-270	-428	-537	-562	-301	-87	-61	15	346
Varição do défice %		97/96 25,0	98/97 -11,5	99/98 58,5	00/99 25,5	01/00 4,7	02/01 -46,4	03/02 -71,1	04/03 -29,9		
Em % do PIB	-0,3	-0,3	-0,3	-0,4	-0,4	-0,4	-0,2	-0,1	0,0	0,0	0,2

Fontes: INE e Banco de Portugal

a) Saldo conjunto das balanças corrente e de capital

Evolução Balança de Transportes e Balança Corrente



O peso relativo da **“classe transportes” no índice geral dos preços no Consumidor** foi de 18.4% em 2006, semelhante ao peso da “classe de produtos alimentares e bebidas não alcoólicas” que foi de 18.9%, tendo todavia reduzido 1.3 pontos percentuais face a 2005.

A taxa de variação média da classe dos transportes do índice de Preços no Consumidor situou-se em Dezembro de 2006 em 5.5%, tendo apresentado, com excepção de 2004, uma trajectória ascendente ao duplicar o valor registado em 1998.

Referida a Agosto de 2007, a variação média dos últimos 12 meses do IPC total situou-se em 2.5%.

Perspectivas de desenvolvimento do sector dos transportes terrestres GOP`s 2008

O Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, Instituto Público (IMTT, I.P.) criado pelo Decreto-Lei nº 147/2007, congrega as atribuições distribuídas por várias entidades, permitindo, na sequência do PRACE, uma racionalização dos recursos disponíveis na área dos transportes terrestres, tendo por base o conceito de mobilidade sustentável, assim como a promoção da intermobilidade no sentido de uma melhor utilização dos modos de transporte público, tendo em vista a redução do congestionamento gerado pelo transporte individual.

No âmbito das GOP`s, apresentam-se algumas das principais medidas cuja implementação, nalguns casos, já foi iniciada e onde se enquadrarão as actuações previstas para 2008:

No domínio do **sector rodoviário** :

- Revisão e aprovação do Plano Rodoviário Nacional;
- Abertura ao tráfego de cerca de 115km de rede nacional (destaque para a conclusão da Concessão Litoral - Centro);
- Adjudicação de diversas concessões:
 - ✓ do Túnel do Marão, Auto Estrada Transmontana;
 - ✓ do IP2-IP4 (Vale Benfeito/A25 (Celorico da Beira);
 - ✓ do IP8 Sines/Beja;
 - ✓ do IP3 Coimbra /Viseu;
 - ✓ do IC32 Funchalinho /Coima
 - ✓ e início das obras do lanço Buraca/Pontinha da CRIL
- modernização da Rede Rodoviária Nacional com desenvolvimento da beneficiação/conservação em 150 km de estradas existentes.

Sector ferroviário

Desenvolvimento das seguintes medidas relativas à criação da Rede Ferroviária de Alta Velocidade:

- Lançamento dos estudos relativos à Terceira Travessia do Tejo, com valência ferroviária para os serviços de Alta Velocidade e convencionais - Chelas –Barreiro;
- Conclusão dos vários estudos prévios e de impacte ambiental;
- Realização dos estudos técnicos que suportaram as definições da Ligação Lisboa-Porto entre outros:
 - ✓ entrada no Porto pela Ponte de São João;
 - ✓ localização da estação central do Porto em Campanha;
 - ✓ viabilidade da Ligação ao Aeroporto Sá Carneiro;
 - ✓ acessos às instalações Aeroportuárias;
 - ✓ entrada em Lisboa pela margem direita do rio Tejo..

- Lançamento dos concursos de Parceria Público-Privada para a execução dos eixos prioritários da Rede de Alta Velocidade Lisboa - Madrid e Lisboa - Porto

Sistema Logístico Nacional

Construção das infra-estruturas da Zona de Actividades Logísticas de Sines;
Conclusão Plataforma Logística (zona1) de iniciativa empresarial da Guarda
Acabamento da obra da Plataforma Logística de Cacia.