



TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS

Análise Estatística

Julho | 2025

Índice

| | |
|---|----|
| 1. Introdução..... | 3 |
| 2. Transporte de mercadorias total..... | 4 |
| 2.1. Distribuição modal na Europa..... | 5 |
| 2.2. Distribuição por grupos de mercadorias..... | 7 |
| 2.3. Distribuição modal do transporte terrestre nacional..... | 10 |
| 3. Caracterização do sector..... | 12 |
| 3.1. Pessoal e frota..... | 16 |
| 4. Estrutura do mercado..... | 18 |
| 5. Conclusões..... | 22 |

Siglas

AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
BdP – Banco de Portugal
CAE – Código da Classificação Portuguesa das Atividades Económicas
IHH – Índice de Herfindahl-Hirschman
IMT – Instituto da Mobilidade e Transportes
INE – Instituto Nacional de Estatística
TKm – Toneladas-quilómetro
VAB – Valor Acrescentado Bruto

1. Introdução

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), ao abrigo dos seus Estatutos¹, e considerando as suas atribuições, competências e poderes enquanto entidade reguladora independente, tem o compromisso de promover a investigação sobre os diversos mercados dos transportes, bem como, monitorizar e acompanhar a atividades nesses mercados, designadamente, a verificação de circunstâncias que indiciem a existência de práticas que provoquem restrições ou distorções à concorrência.

Tal objetivo concretiza-se, designadamente, através da divulgação de estudos e análises estatísticas que promovam o conhecimento relevante para os agentes económicos e outros intervenientes que integram e interagem nos diversos setores dos transportes, bem como, para o público em geral, contribuindo para um debate informado e baseado em evidências.

Ademais, através da investigação sobre os diversos mercados dos transportes e a monitorização da atividade nesses mercados, a AMT contribui para a definição e reformulação de políticas públicas que promovam a mobilidade inclusiva, sustentável e inteligente.

Neste contexto, a AMT produziu esta análise que se foca no ano de 2023, não obstante, em alguns

indicadores ser retratada a sua evolução nos últimos anos. Na sua elaboração, a AMT utilizou informação que recolheu junto do Banco de Portugal (BdP), do Instituto Nacional de Estatística (INE), do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), bem como, dados das contas anuais das empresas, provenientes do IRN, e que constam do Observatório da Mobilidade e dos Transportes desenvolvido e gerido pela AMT. Em 2023, a AMT já tinha publicado² sobre o mesmo tema um relatório em que seguiu uma metodologia semelhante.

O documento começa por abordar no capítulo 2 a proporção do modo rodoviário no transporte de mercadorias em Portugal e na Europa.

Posteriormente, no capítulo 3, caracteriza-se com maior detalhe o setor nacional do transporte rodoviário de mercadorias, designadamente, em termos de resultados financeiros, pessoal ao serviço e veículos em operação.

No capítulo 4, são sintetizados alguns dos indicadores utilizados pela AMT na avaliação da estrutura do mercado.

Por fim, no último capítulo, são publicadas as principais conclusões do documento.

¹ Aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

² “Análise Estatística – Transporte Rodoviário de Mercadorias (2021)”, disponível em <https://observatorio.amt->

autoridade.pt/publicacao/transporte-rodoviario-mercadorias.

2. Transporte de mercadorias total

Em 2023, o peso das mercadorias transportadas em Portugal³, de acordo com dados publicados pelo INE, foi de 235,2 milhões de toneladas, incluindo o transporte nacional e internacional⁴ realizado quer em veículos nacionais quer em veículos internacionais (Figura 1). Este valor foi 6% e 10% abaixo do valor de 2022 e de 2019, respetivamente.

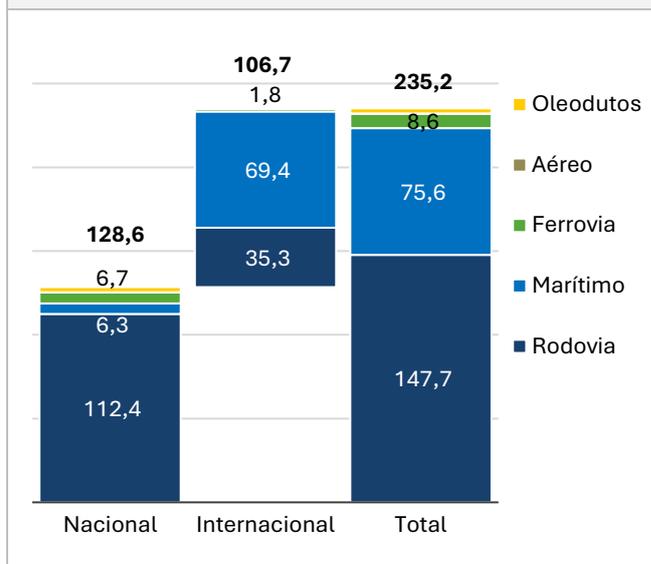
O modo rodoviário foi responsável por 63% das toneladas de mercadorias transportadas, tendo sido particularmente expressivo no transporte nacional, com 87% das toneladas transportadas. O transporte nacional rodoviário de mercadorias é assegurado em 99% por veículos com matrícula nacional. O transporte ferroviário e o marítimo distribuíram entre si os restantes 10% do transporte nacional, 5% cada.

No transporte internacional o modo rodoviário contribuiu com 1/3 das mercadorias entradas ou saídas do país, das quais 46% é assegurado por veículos com matrícula estrangeira. O modo marítimo foi o responsável pela maior fatia do transporte internacional tendo contribuído com cerca de 65% das toneladas transportadas.

De referir que os valores do transporte marítimo incluem cerca de 14 milhões de toneladas de mercadorias movimentadas em operações de *transshipment* (transbordo entre embarcações, dos quais metade em operações de embarque e a outra metade em operações de desembarque) que seguem para outros destinos, representando

cerca de 19% do transporte marítimo total e 13% do transporte internacional total.

Figura 1 – Transporte nacional e internacional de mercadorias, em milhões de toneladas (2023) (Fonte: INE)



A Figura 2 e a Figura 3 mostram que, tanto no transporte nacional como no transporte internacional, a proporção dos diversos modos de transporte se tem mantido relativamente constante, mesmo durante a redução registada em 2020, ano em que estiveram em vigor fortes medidas restritivas associadas à COVID-19.

O transporte em oleodutos diz respeito, quase exclusivamente, ao transporte de produtos petrolíferos no oleoduto que liga Sines a Aveiras. O transporte aéreo cifra-se em cerca de 0,025 milhões de toneladas anuais (0,1% do total).

³ É importante notar que algumas quantidades transportadas são contabilizadas mais de uma vez, pois podem ser transportadas por múltiplos modos de transporte. Por exemplo, produtos que são embarcados e desembarcados

por via marítima podem também ser transportados por rodovias ou ferrovias para entrar ou sair dos portos.

⁴ Transporte com local de origem ou de destino noutra país.

Figura 2 – Transporte nacional de mercadorias nos modos rodoviário (veículos nacionais e internacionais), marítimo e ferroviário, em milhões de toneladas (2023)
 (Fonte: INE)

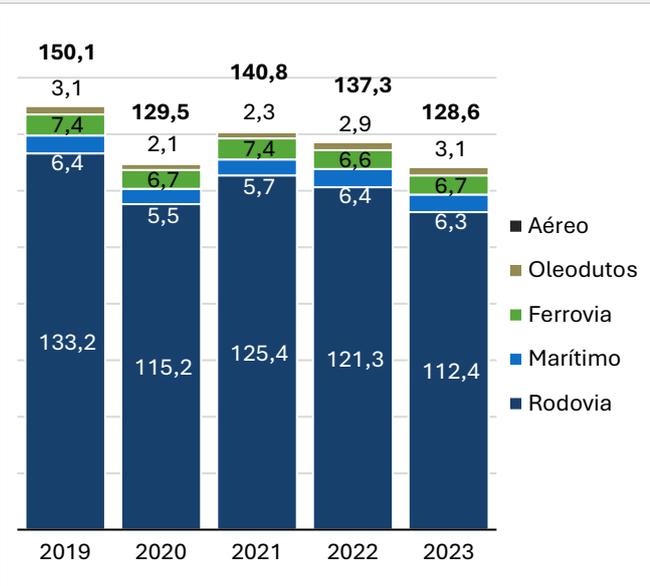
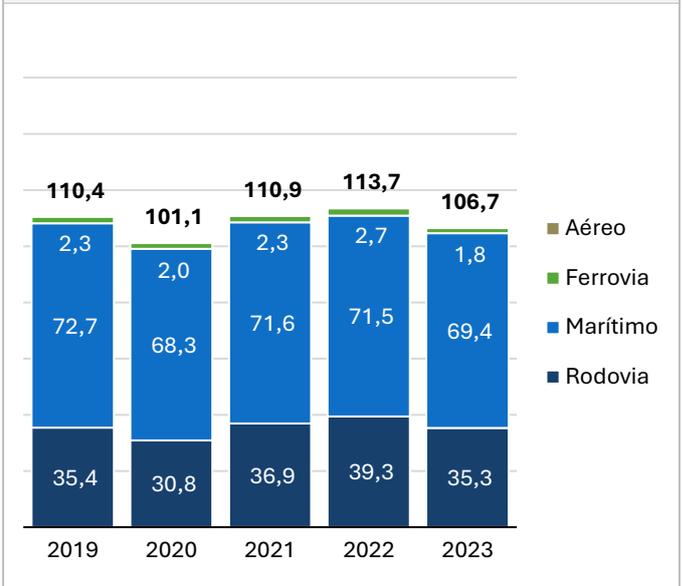


Figura 3 – Transporte internacional de mercadorias nos modos rodoviário (veículos nacionais e internacionais), marítimo e ferroviário, em milhões de toneladas (2023)
 (Fonte: INE)



2.1. Distribuição modal na Europa

A nível europeu, e segundo dados do Eurostat, Portugal posiciona-se como o 8.º país com maior representatividade do transporte rodoviário no total do transporte terrestre de mercadorias, em termos percentuais. Este resultado contempla os 27 países representados na Figura 4, com exceção de Malta e Chipre, países que não dispõem de transporte ferroviário.

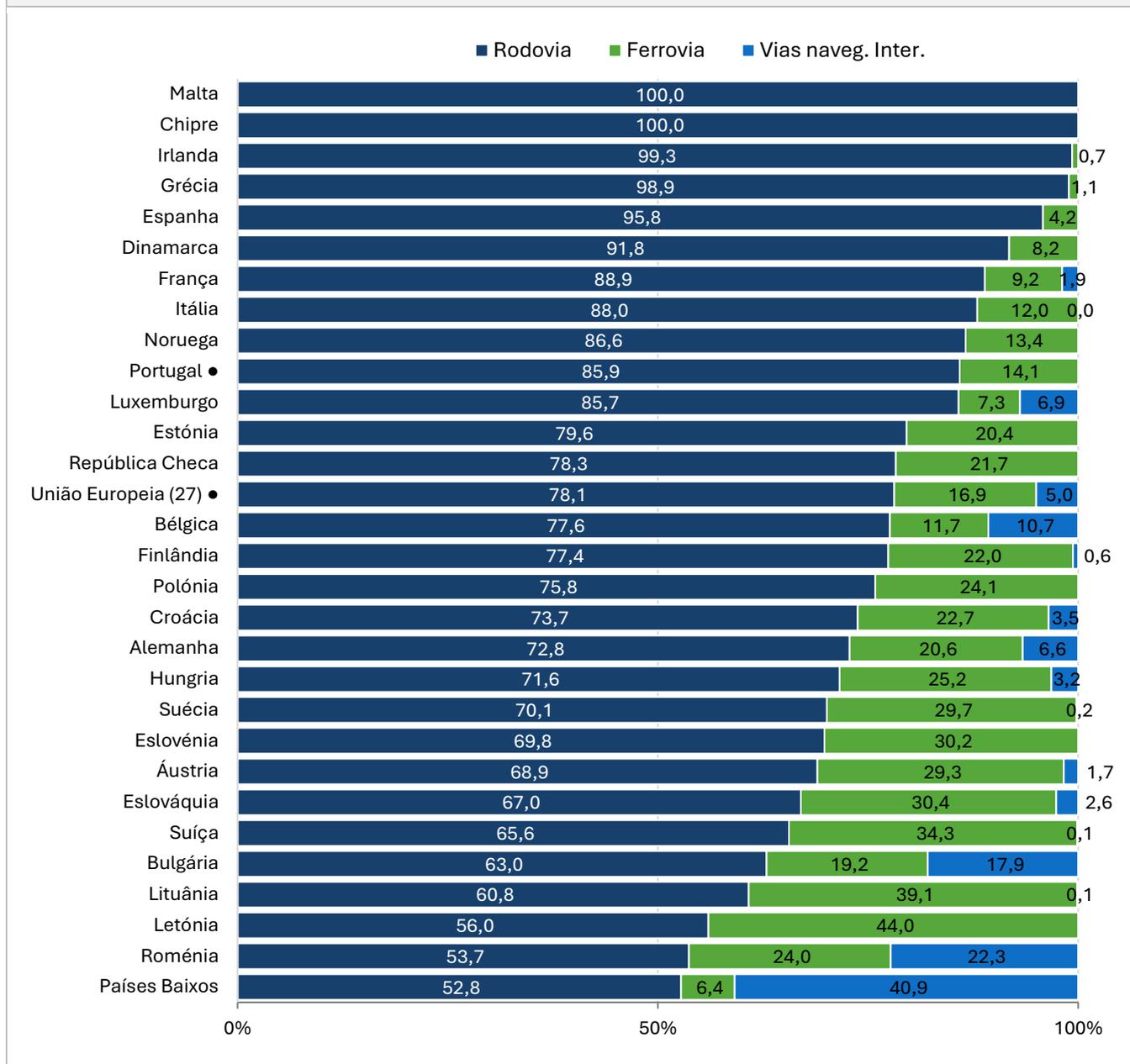
Os valores foram apurados com base nas toneladas-quilómetro⁵ (TKm) efetuadas

exclusivamente em território nacional. No caso das operações de transporte internacional — ou seja, com origem ou destino fora de Portugal — contabilizaram-se apenas os quilómetros percorridos dentro das fronteiras nacionais, sendo os quilómetros restantes atribuídos aos respetivos países em que ocorreram.

⁵ Tonelada-quilómetro corresponde à unidade de medida correspondente à deslocação de uma tonelada de mercadorias, na distância de um quilómetro. Ou seja, o número de toneladas-km, em milhões, corresponde ao número de km realizados por todas as toneladas de

mercadorias. Pode ser calculado pela multiplicação entre o número de toneladas e a distância média percorrida por cada tonelada.

Figura 4 – Distribuição modal do transporte terrestre de mercadorias de um conjunto alargado de países europeus (2023), dado pela percentagem de cada modo de transporte no total do sector, medido em TKm (Fonte: EUROSTAT)



2.2. Distribuição por grupos de mercadorias

Em termos dos grupos de mercadorias NST 2007⁶, e no que diz respeito ao transporte nacional (em veículos nacionais⁷), apresentado na Figura 5, destacam-se, em termos de toneladas transportadas, as mercadorias do grupo 3 (produtos não energéticos das indústrias extrativas, designadamente, minérios, pedras, areias, saibro, argila e sal), seguidos do grupo 1 (produtos agrícolas) e do grupo 9 (outros produtos minerais não metálicos, como o cimento, vidro, cerâmica, outros materiais de construção).

Entre 2019 e 2023, verificou-se uma redução de 14% das toneladas do transporte nacional de mercadorias (ver Figura 2), tendo sido o transporte rodoviário aquele onde se registou a maior redução, 16%, contribuindo, assim, com 97% da redução total verificada. Os grupos de mercadorias que mais contribuíram para esta

redução foram as do grupo 3 (produtos não energéticos das indústrias extrativas, designadamente, minérios, pedras, areias, saibro, argila e sal), as mercadorias grupadas (e.g. contentores) (grupo 18), os produtos alimentares, bebidas e tabaco (grupo 4) e as do grupo 14 (matérias-primas secundárias, resíduos municipais e outros resíduos). No seu conjunto, estes grupos de mercadorias contribuíram com cerca de 60% da redução total.

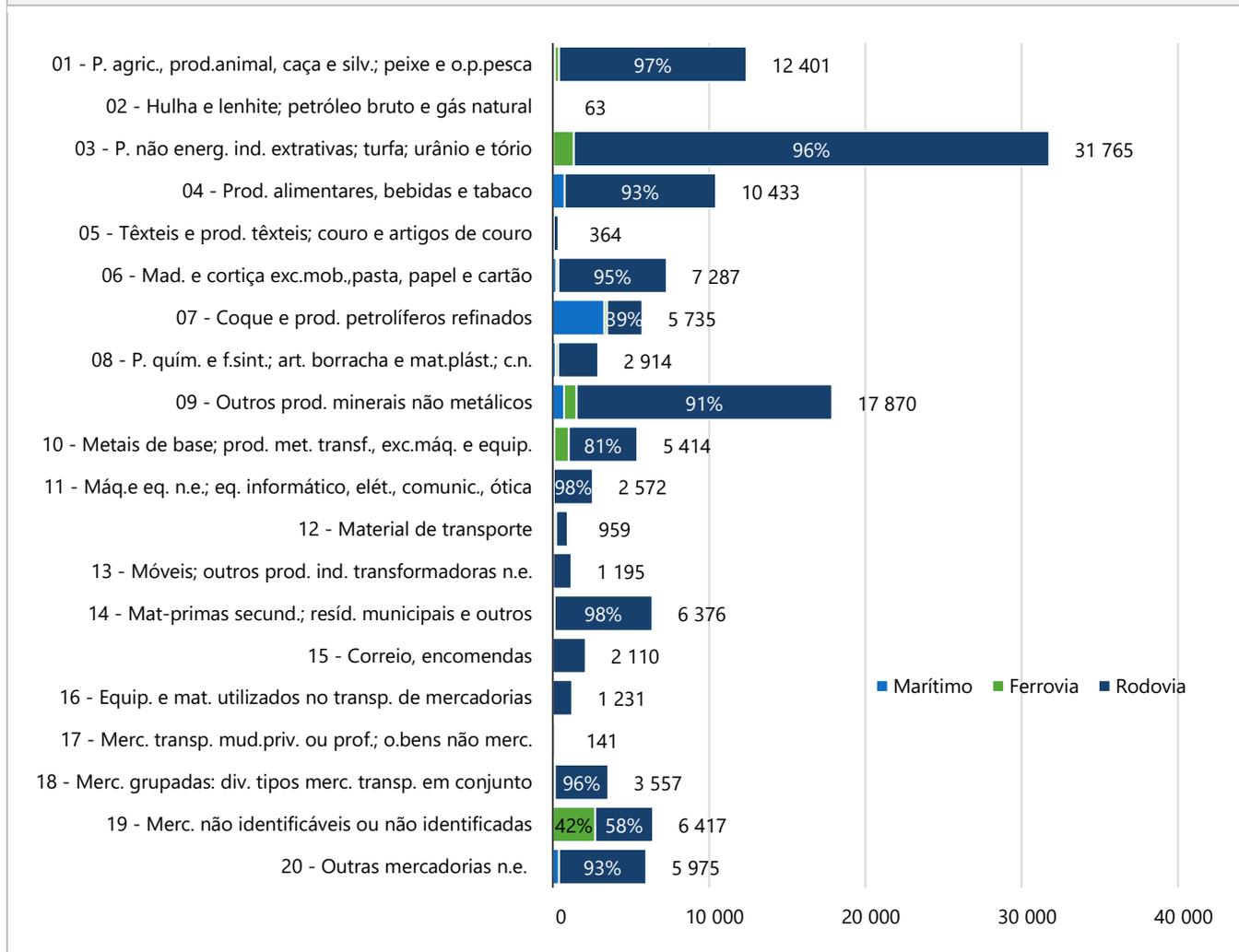
Importa salientar que, em termos de TKm, os grupos com maior representatividade no transporte nacional foram, por ordem decrescente, o grupo 4 (produtos alimentares, bebidas e tabaco), seguido do grupo 1 (produtos agrícolas) e do grupo 18 (mercadorias grupadas, em particular mercadorias contentorizadas).

⁶ NST 2007 – Nomenclatura uniforme de mercadorias para as estatísticas dos transportes, revisão 2007, conforme definido no Regulamento (CE) n.º 1304/2007 da Comissão, de 7 de novembro de 2007.

⁷ A AMT não dispõe de dados desagregados por grupo de mercadorias relativos ao transporte nacional efetuado por

veículos com matrícula internacional. No entanto, dado que este volume foi bastante reduzido — aproximadamente 620 mil toneladas, ou seja, 0,5% do total do transporte nacional de mercadorias — considerou-se que a sua exclusão não compromete a análise efetuada.

Figura 5 – Transporte nacional de mercadorias por modo rodoviário (veículos nacionais), marítimo e ferroviário, em milhões de toneladas, segundo os grupos de mercadorias NST 2007 (2023) (Fonte: INE)



No transporte internacional (Figura 6) destacou-se, como habitualmente, o transporte marítimo, como já tinha sido apresentado na Figura 3. Os produtos energéticos, designadamente, o petróleo bruto e o gás natural liquefeito (grupo 2), bem como, o coque⁸ e os produtos petrolíferos refinados (grupo 7), são importados ou exportados por via marítima. Os produtos do grupo 2 referem-

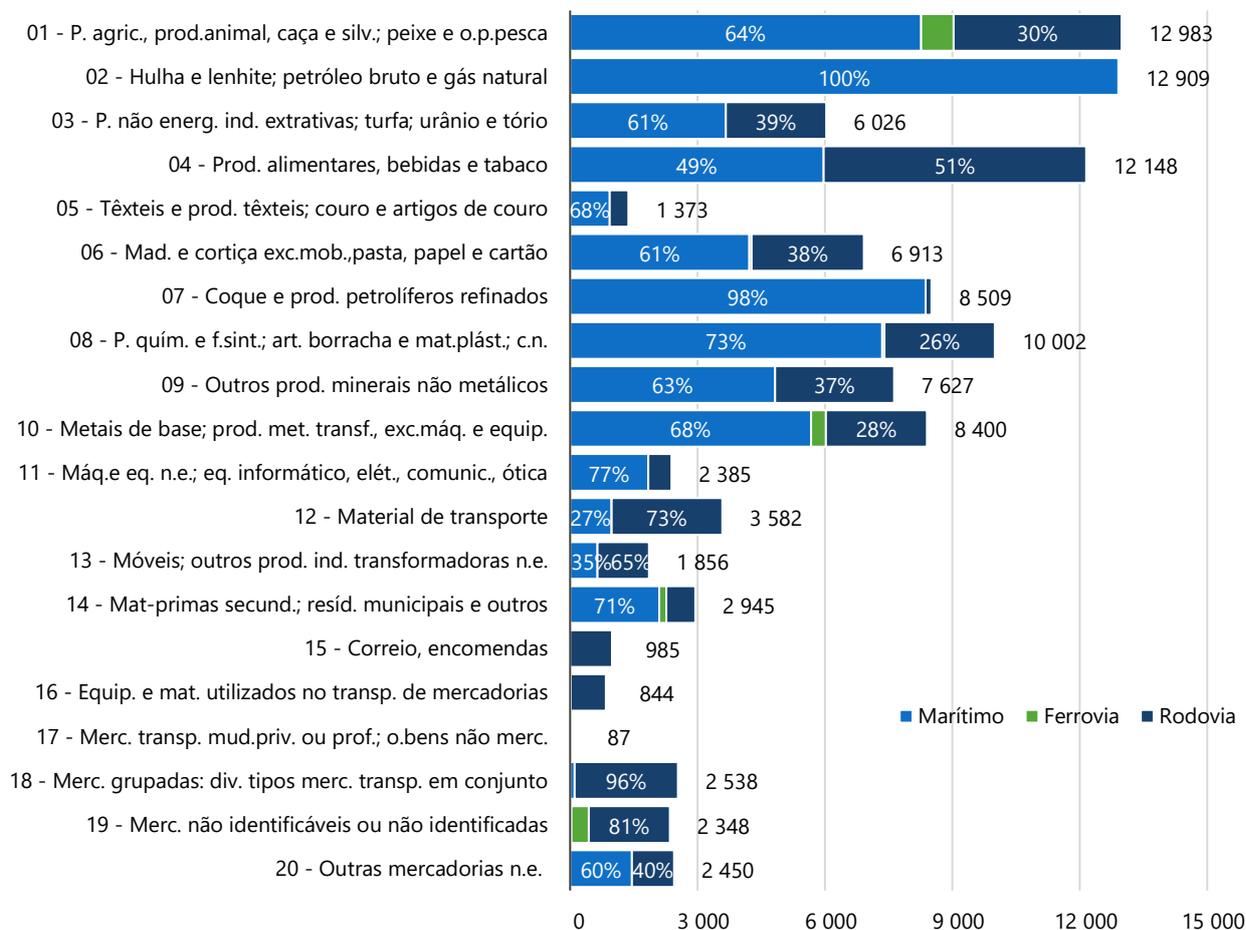
se, quase exclusivamente, a importações para as instalações industriais na zona adjacente ao porto de Sines, designadamente a refinaria, não tendo por isso qualquer expressão subsequente no transporte nacional. No transporte rodoviário, os três grupos de mercadorias que mais se destacaram em termos de toneladas transportadas foram os produtos alimentares,

⁸ O coque é um tipo de combustível derivado da hulha (carvão betuminoso).

bebidas e tabaco (grupo 4), os produtos agrícolas (grupo 1), e os outros produtos minerais não metálicos (grupo 9, e.g., cimento, vidro, cerâmica, outros materiais de construção).

Entre 2019 e 2023, o transporte internacional diminuiu 4%, em termos de toneladas transportadas, afetando, sobretudo, o transporte marítimo.

Figura 6 – Transporte internacional de mercadorias por modo rodoviário (em veículos nacionais e internacionais), marítimo e ferroviário, em milhões de toneladas, segundo os grupos de mercadorias (NST 2007) (2023) (Fonte: INE)



2.3. Distribuição modal do transporte terrestre nacional

O setor do transporte terrestre de mercadorias é dominado pelo modo rodoviário, responsável por 94% das toneladas transportadas (Figura 7) e 83% das toneladas-quilómetro (Figura 8), estando o restante entregue ao transporte ferroviário. Esta distribuição tem-se mantido relativamente estável, pelo menos ao longo da última década.

De acordo com dados de 2023 (Figura 9 e Figura 10), o transporte ferroviário foi utilizado, em média, para trajetos de 232 km, superiores aos 70 km da rodovia, e para tonelagens bastante superiores, 416 t versus as 8 t transportadas por serviço⁹, em média. Naturalmente, o transporte ferroviário, embora eficiente em corredores de elevada procura, apresenta uma cobertura espacial mais limitada, sendo de grande

relevância para a sua utilização a existência de infraestrutura nos locais de carga e descarga, como acontece, por exemplo, em alguns terminais portuários, nos terminais de contentores terrestres, como os da Bobadela e do Entroncamento, e em algumas instalações industriais, por exemplo, nas cimenteiras, nas siderúrgicas, nas minas (em Neves Corvo) e nas da fileira do papel. Em contraste, as infraestruturas de transporte rodoviário distinguem-se pela sua elevada capilaridade territorial, permitindo o acesso direto a praticamente qualquer localidade, independentemente da sua dimensão ou localização geográfica.

Figura 7 – Transporte nacional terrestre de mercadorias por modo rodoviário e ferroviário, em milhões de toneladas (Fonte: INE)

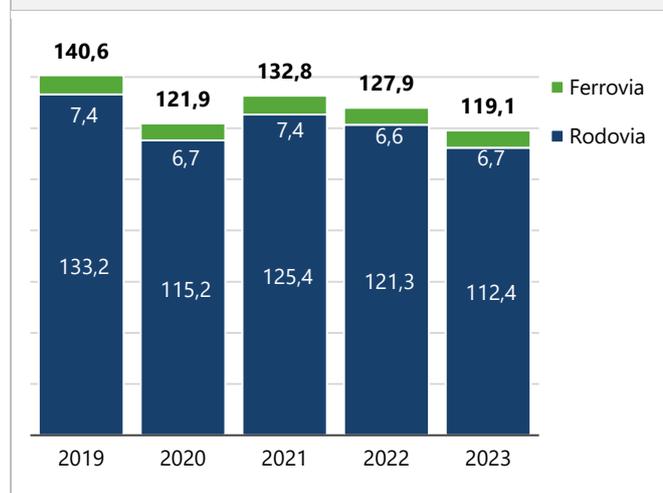
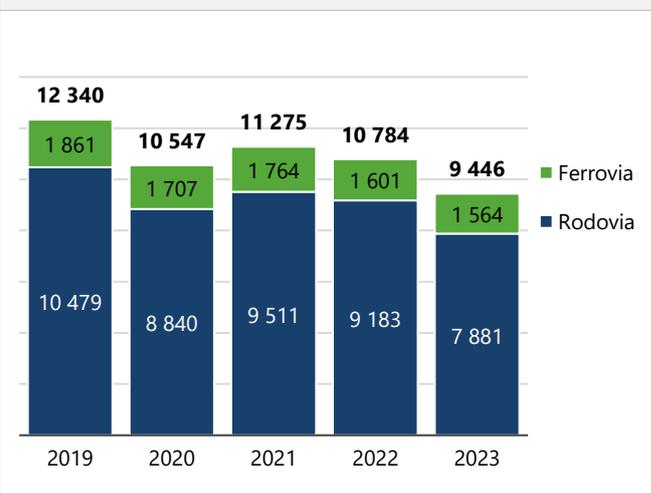


Figura 8 – Transporte nacional terrestre de mercadorias por modo rodoviário e ferroviário, em milhões de toneladas-quilómetro (TKm) (Fonte: INE)



⁹ No anterior relatório, publicado em 2023 [\[link\]](#), tinha sido reportado, para 2021, um valor de 296t, contudo, após uma

correção dos valores por parte dos operadores ferroviários, constata-se que esse valor terá sido de 432t.

Figura 9 – Distância média percorrida por cada tonelada transportada, em km (2023) (Fonte: INE e AMT)

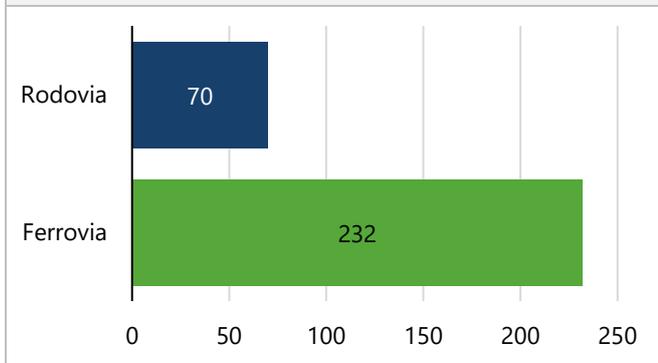
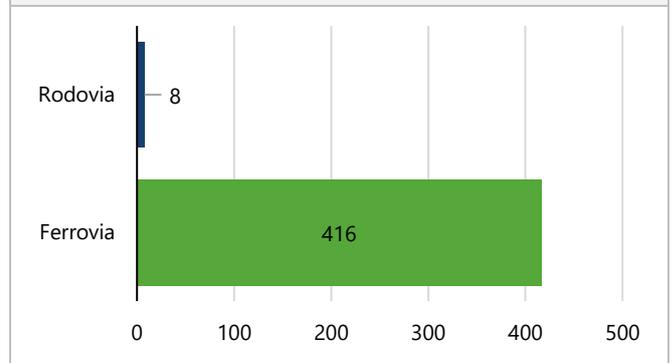


Figura 10 – Peso médio de mercadorias por serviço, medido pelo rácio TKm/VKm (2023) (Fonte: INE e AMT)

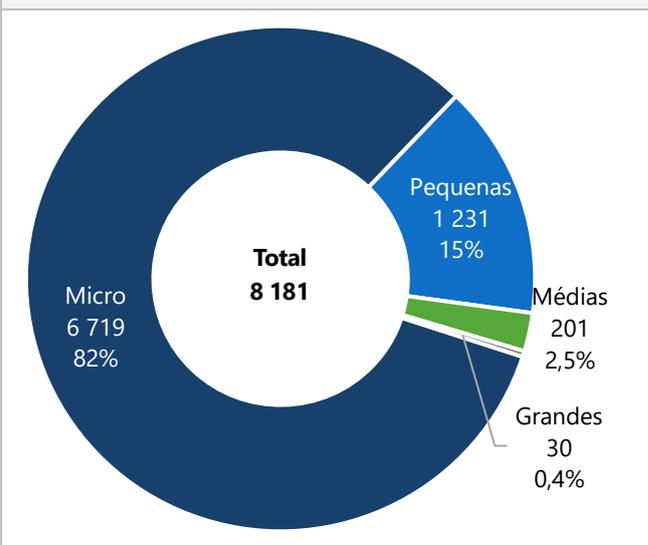


3. Caracterização do sector

De acordo com a base de dados do Banco de Portugal (BdP), em 2023, existiam cerca de 8 200 empresas em atividade¹⁰, das quais 83% eram microempresas¹¹ (Figura 11). Esse número foi inferior em 7% ao número de empresas existente em 2013. Esta diminuição, deveu-se exclusivamente à redução do número de microempresas (-18%), tendo todas as outras dimensões registado aumentos percentuais de dois dígitos. Anteriormente, entre 2011 e 2013, também já se tinha verificado uma redução de 8% do número de empresas, em todas as dimensões. Segundo o IMT, existiam, em 2023, 7 927 empresas licenciadas para o transporte de mercadorias por conta de outrem.

A Figura 12 apresenta a distribuição do transporte de mercadorias por tipo de parque¹² em 2023, donde se conclui que a maioria do transporte é realizado por conta de outrem, ou seja, por empresas profissionais do transporte de mercadorias, na proporção de 74% no transporte nacional, mais 3 p.p que em 2021, e 98% no transporte internacional (97%, em 2021).

Figura 11 – N.º empresas do setor de atividade do transporte rodoviário de mercadorias (CAE 49410), por dimensão (2023) (Fonte: BdP)



Não obstante a redução de 7% do número de empresas entre 2013 e 2023, a Figura 12 revela um crescimento de 69% das vendas e prestações de serviço nesse mesmo período, mantendo-se relativamente constante a proporção entre o mercado interno e as exportações. A Figura 13 evidencia que esse crescimento foi bastante

¹⁰ Os dados do Banco de Portugal têm por base a Informação Empresarial Simplificada (IES), que é uma declaração anual que todas as empresas e empresários com contabilidade organizada estão obrigados a entregar para cumprimento das suas obrigações fiscais. Os dados são complementados com estimativas do próprio Banco de Portugal.

¹¹ Definições (Recomendação 2003/361/CE da Comissão Europeia):

- Microempresas: empresas que apresentam um número de empregados inferior a 10 e um volume de negócios e/ou balanço total anual que não excede 2 milhões de euros;
- Pequena empresa: empresa que, não sendo uma microempresa, emprega menos de 50 pessoas e com

um volume de negócios anual e/ou balanço total anual que não excede 10 milhões de euros;

- Média empresa: empresa que, não sendo microempresas nem pequenas empresas, emprega menos de 250 pessoas e com volume de negócios anual que não excede 50 milhões de euros e/ou balanço total anual não excede 43 milhões de euros

¹² O tipo de parque refere-se à possibilidade do transporte ser efetuado por conta própria (por uma empresa não profissional de transporte, para as suas próprias necessidades, com auxílio dos seus próprios veículos e tendo como objetivo o transporte das suas próprias mercadorias) ou por conta de outrem (transporte remunerado, efetuado por empresas habilitadas a exercer a atividade transportadora, por conta de terceiros).

superior aos 18% da inflação acumulada nesse período, o que se traduziu num crescimento real de 43%.

Ainda durante este período, e de acordo com dados do INE, as TKm realizadas por veículos nacionais, em transporte nacional e internacional, decresceram cerca de 33% (Figura 14). Daqui resulta que o rácio entre o valor das vendas e prestações de serviço e as TKm realizadas (transporte por conta de outrem) registou um aumento de 151% (Figura 14), passando de 13 cêntimos por TKm, em 2013, para 33 cêntimos, em 2023, ou seja, um aumento de 2,5 vezes.

De acordo com os valores apresentados na Figura 16, o aumento dos rendimentos, em termos absolutos, foi superior ao aumento das diversas rúbricas de custos e gastos, permitindo um aumento do resultado líquido e da margem líquida (Figura 15). Os gastos de pessoal foram os que

mais cresceram, em resultado do aumento do número de pessoas ao serviço, bem como, da remuneração média (ver Secção 3.1).

Figura 12 – Transporte rodoviário de mercadorias por tipo de parque, em milhões de TKm (2021) (Fonte: INE)

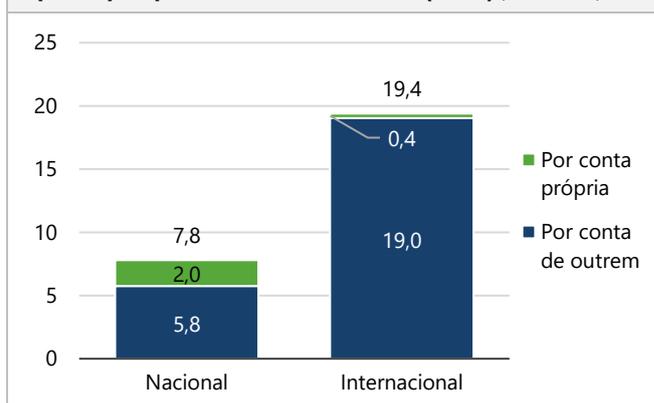


Figura 13 – Vendas e serviços prestados das empresas do setor de atividade do transporte rodoviário de mercadorias (CAE 49410), em milhões de euros (Fonte: BdP)

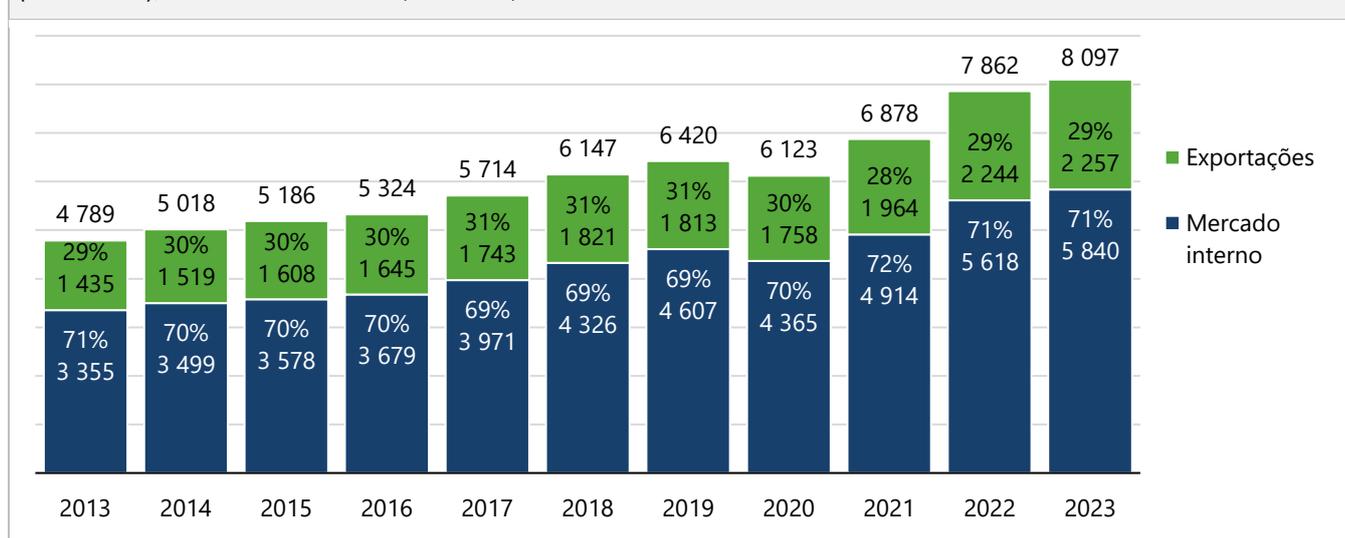


Figura 14 – Índice de evolução das vendas e prestações de serviço e das TKm (ano base – 2013) (Fonte: BdP – Vendas e prestações de serviço; INE – TKm)

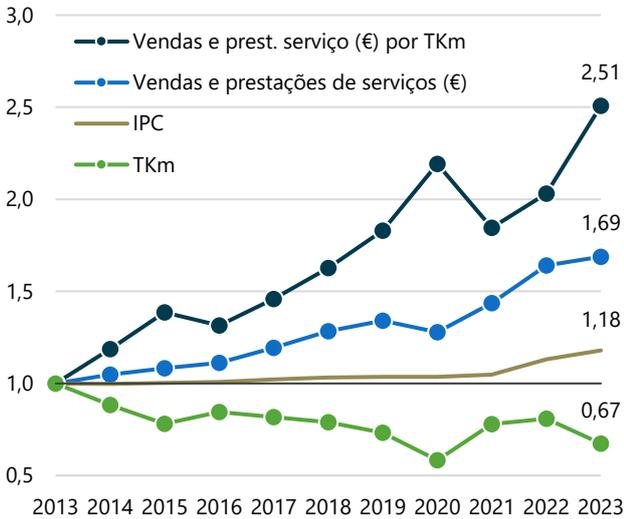


Figura 15 – Resultado líquido, em milhões de euros, e margem líquida das empresas do setor de atividade do transporte rodoviário de mercadorias (CAE 49410) (Fonte: BdP)

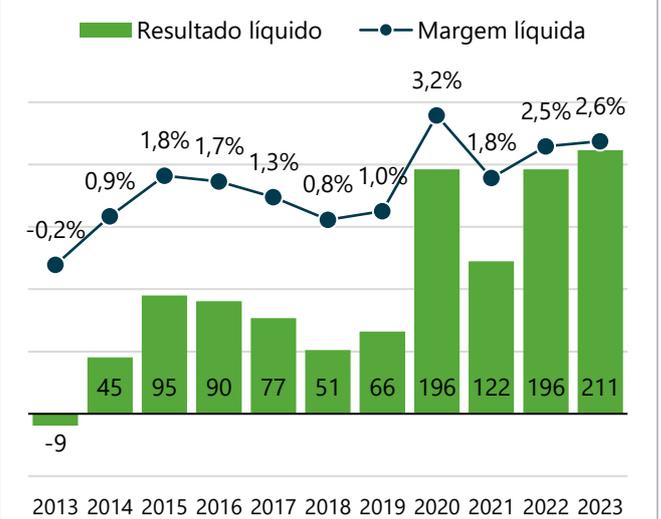
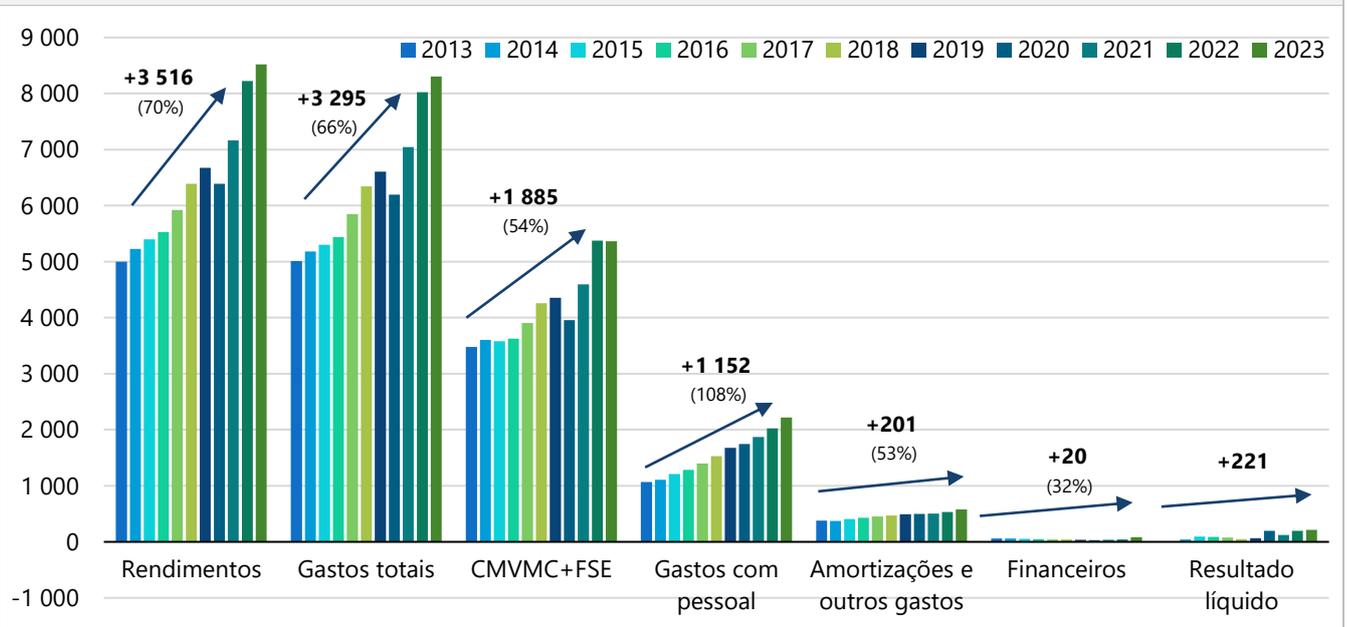


Figura 16 – Evolução dos rendimentos, gastos e resultados líquidos das empresas do setor de atividade do transporte rodoviário de mercadorias (CAE 49410), em milhões de euros (Fonte: BdP)



Os fluxos de caixa operacionais, apresentados na Figura 18, refletem, em certa medida, os resultados alcançados (Figura 15). As atividades de financiamento apresentaram um saldo negativo, entre 2013 e 2023, o que significou uma saída de recursos, por exemplo, na amortização de empréstimos ou no pagamento de juros, destacando-se os anos de 2019, 2022 e 2023. No que diz respeito às atividades de investimento tem-se verificado uma tendência crescente, atingindo, entre 2013 e 2023, um valor de 4,1 mil milhões de euros (Figura 17).

Figura 17 – Fluxos de caixa acumulados, entre 2013 e 2023, do setor de atividade do transporte rodoviário de mercadorias (CAE 49410), em milhões de euros (Fonte: BdP)

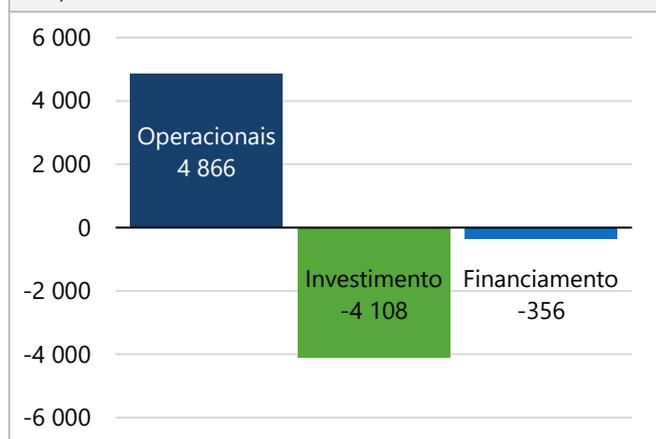
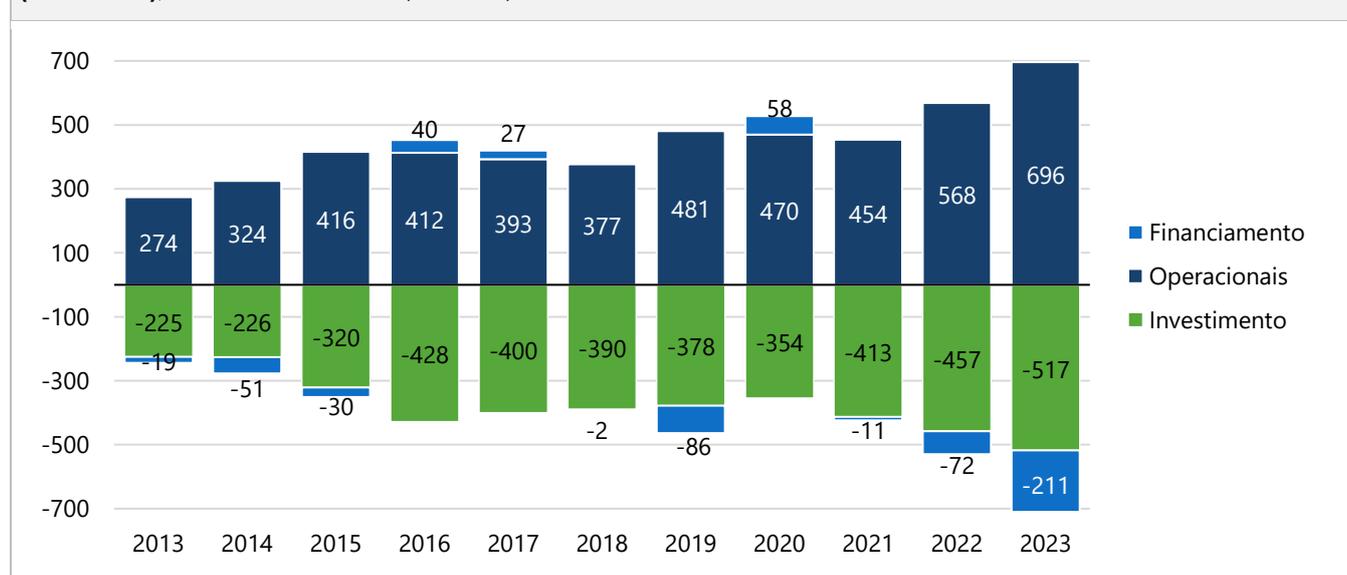


Figura 18 – Evolução dos fluxos de caixa das empresas do setor de atividade do transporte rodoviário de mercadorias (CAE 49410), em milhões de euros (Fonte: BdP)



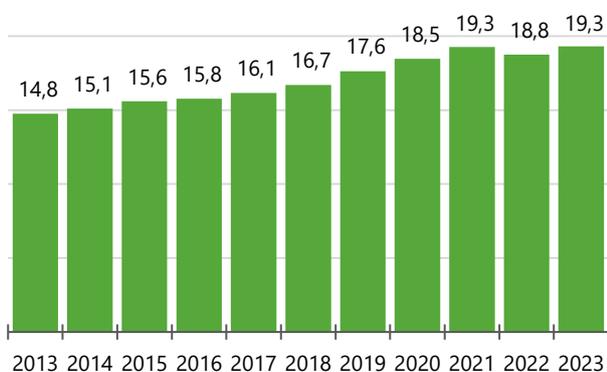
3.1. Pessoal e frota

O número de pessoas ao serviço das empresas do setor cifrava-se, em 2023, em cerca de 79 mil, o que representa um crescimento de 34% relativamente a 2013 (Figura 19).

Também a remuneração média anual real (Figura 20), atingiu o seu maior valor em 2023, tendo registado um crescimento de 31% desde 2013, ligeiramente abaixo do aumento de 34% verificado no salário mínimo geral real (dados Pordata¹³).

Em 2023, atingiu-se, igualmente, o valor mais elevado da produtividade por trabalhador, no período em análise, medida pelo rácio entre o VAB¹⁴ e o número de pessoas ao serviço (Figura 21).

Figura 20 – Remuneração média anual real (rácio entre o valor anual das remunerações reais, ano base 2013, e o n.º de pessoas ao serviço) nas empresas do setor de atividade do **transporte rodoviário de mercadorias (CAE 49410)**, em milhares de euros (Fonte: BdP e AMT)



No que diz respeito à frota, e de acordo com dados do INE (Figura 22), verifica-se que esta é composta, quase exclusivamente, por veículos a gasóleo. Dos restantes a maioria são movidos a

Figura 19 – N.º de pessoas ao serviço das empresas do setor de atividade do **transporte rodoviário de mercadorias (CAE 49410)**, em milhares (2023) (Fonte: BdP)

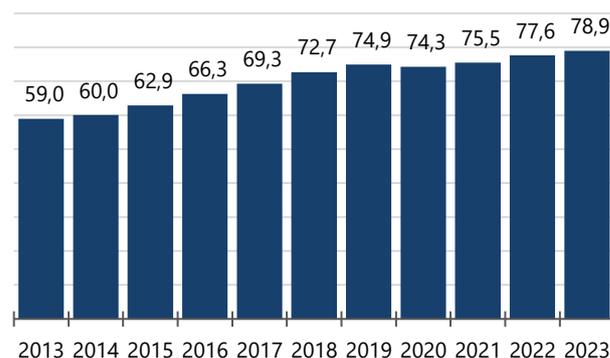
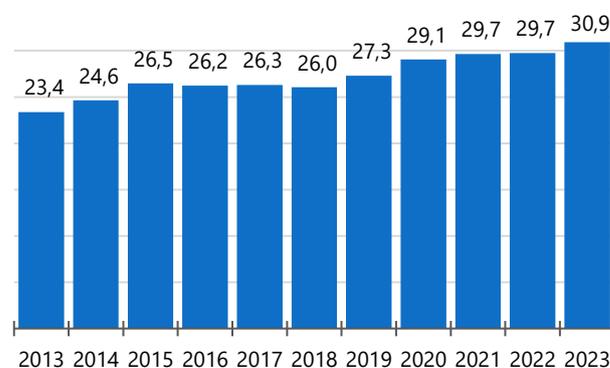


Figura 21 – Produtividade real por trabalhador (rácio entre o VAB e o n.º de pessoas ao serviço) nas empresas do setor de atividade do **transporte rodoviário de mercadorias (CAE 49410)**, em milhares de euros (Fonte: BdP e AMT)



gás natural (281). Os números divulgados pelo INE incluem todos os veículos pesados, designadamente, os utilizados por conta própria.

¹³ Base de dados estatística organizada e desenvolvida pela Fundação Francisco Manuel dos Santos.

¹⁴ “Valor acrescentado bruto (VAB) - Corresponde à diferença entre a produção e os consumos intermédios, e equivale à

riqueza gerada pelas empresas nas suas operações mais diretamente ligadas à sua atividade de exploração durante o período.” – definição do BdP.

Embora o IMT publique ocasionalmente, no seu Anuário Estatístico, a distribuição do número de veículos por grupo de empresas, segmentada por intervalos de veículos pesados que detêm, essa informação não foi incluída na edição referente a 2023. No entanto, com base nos dados remetidos por essa entidade à AMT, foi possível obter a informação necessária para a elaboração do gráfico apresentado na Figura 23. Constatou-se que 81% das empresas (cerca de 5 250) têm menos de

10 veículos, sendo detentoras de 26% da frota total. As 83 empresas (1,3% do total) com mais de 100 veículos, operam 34% da frota, tendo cada uma 257 veículos, em média. Destas, as 31 maiores empresas (com mais de 200 veículos) têm uma média de 456 veículos cada uma e são o grupo que detêm a maior percentagem da frota (22%). A faixa das 345 empresas com 20 a 49 veículos detêm a 2ª maior percentagem da frota (16%).

Figura 22 – N.º de veículos rodoviários motorizados por tipo fonte de energia (2023) (Fonte: INE)

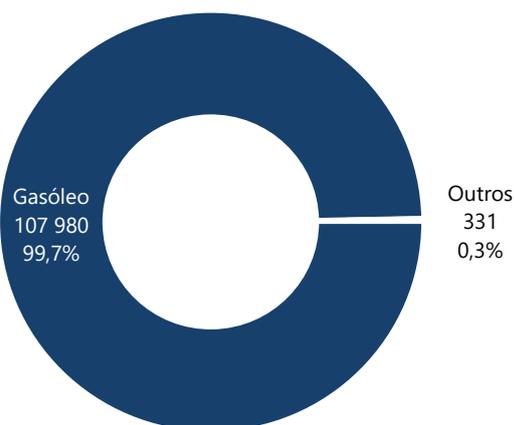
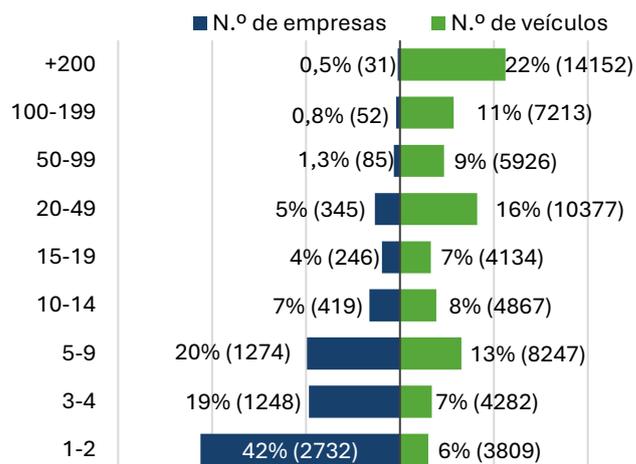


Figura 23 – Número de empresas licenciadas para o transporte de mercadorias segundo a dimensão por número de veículos pesados (a motor), em milhares (2023) (Fonte: IMT)



4. Estrutura do mercado

Como se constatou no capítulo anterior, o setor do transporte rodoviário de mercadorias é um setor com um elevado número de empresas, cerca de 8 180, em 2023, de acordo com dados do BdP, referindo o IMT, no seu anuário estatístico, a existência de 7 927 empresas licenciadas para o transporte de mercadorias por conta de outrem, das quais, 6 432 com veículos pesados. Contudo, não obstante o elevado número de empresas, convém avaliar a distribuição das mesmas por classe de dimensão, bem como, o nível de concentração em termos de volume de negócio.

As análises apresentadas neste capítulo foram realizadas a partir dos dados¹⁵ das contas anuais de 2023, de cerca de 6 030 empresas, sendo a diferença relativamente os números do BdP, essencialmente, nas microempresas. Por forma a simplificar a análise, considerou-se que todas as empresas do setor estão em concorrência direta, ou seja, que apresentam produtos substitutos entre si, não entrando em linha de conta com a segmentação do mercado quer em termos de produto (e.g. transporte a baixas temperaturas, transporte de líquidos, de veículos, de granéis, de contentores, de animais vivos), quer em termos geográficos.

Na Figura 24, constata-se que o grupo das grandes empresas, cerca de 30 (0,4% do total), foi responsável, em 2023, por 26% do volume de negócios, 29% dos resultados líquidos e 25% do pessoal ao serviço. As médias e grandes

empresas, juntas, representavam 3,3% das empresas analisadas, sendo responsáveis por 53% do volume de negócios, 54% dos resultados líquidos e 49% do pessoal ao serviço, registando, margens líquidas de 2,7% (Figura 25).

Em 2023, as grandes empresas apresentaram uma margem líquida superior às empresas das restantes dimensões. Foi também o grupo onde se verificou uma menor proporção de entidades com o EBITDA¹⁶, resultado líquido e capital próprio negativos (Figura 27).

As microempresas (menos de 10 empregados) correspondem a 78% do número de entidades do setor e a 20% do pessoal ao serviço, tendo as menores margens líquidas e a maior percentagem de empresas com EBITDA, resultados líquidos e capitais próprios negativos.

Como já tinha sido apresentado no capítulo anterior, em 2023, registou-se um aumento generalizado tanto da margem operacional como da margem líquida, relativamente a 2021.

Em 2023, a estrutura de custos e gastos foi semelhante entre as várias classes de dimensão de empresas, tendo sido a rubrica dos CMVMC¹⁷ e FSE¹⁸ aquele que teve maior relevância, seguido dos gastos com pessoal e das amortização e depreciações (Figura 26). O grupo das grandes empresas foi aquele em que os gastos com pessoal tiveram maior peso.

¹⁵ Dados da Informação Empresarial Simplificada (IES) recebidos pela AMT por via do protocolo de troca de informação em vigor com o Instituto de Registos e Notariado (IRN) e que são posteriormente processados pelo Observatório da AMT.

¹⁶ Resultado antes de depreciações e amortizações, gastos de financiamento e impostos (EBITDA).

¹⁷ Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas (CMVMC).

¹⁸ Fornecimentos e serviços externos (FSE).

Figura 24 – Indicadores de caracterização das empresas do setor de atividade do **transporte rodoviário de mercadorias (CAE 49410)**, agrupadas por dimensão (2023) (Fonte: AMT)

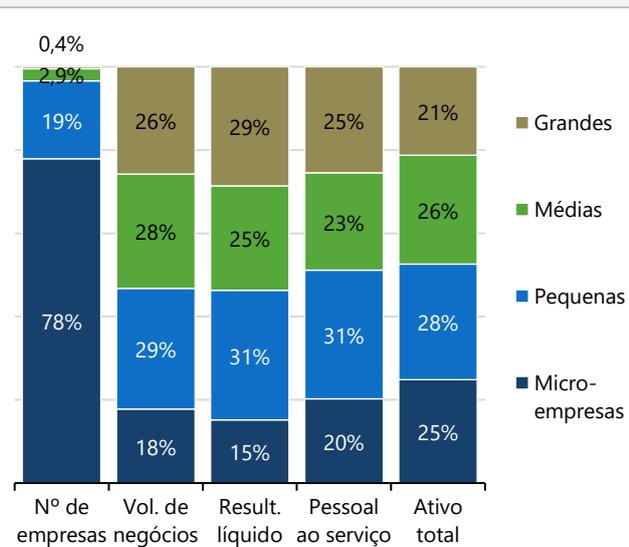


Figura 25 – Margem líquida (rácio entre o resultado líquido e o volume de negócios) e **margem operacional** (rácio entre o EBITDA e os rendimentos) das empresas do setor de atividade do **transporte rodoviário de mercadorias (CAE 49410)**, agrupadas por dimensão (2023) (Fonte: AMT)

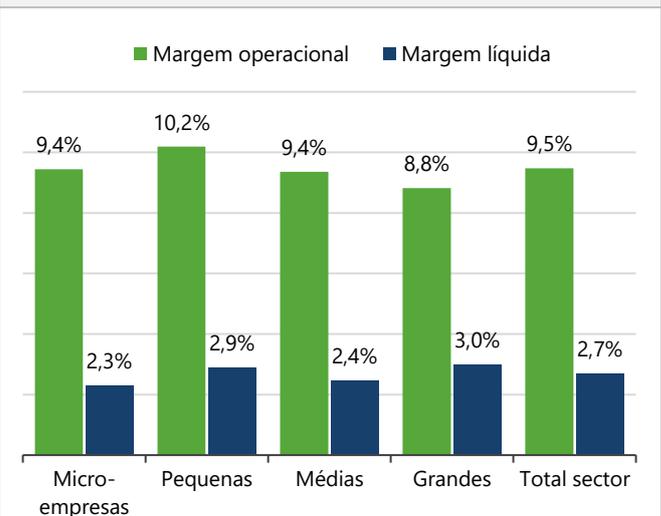


Figura 26 – Estrutura de custos e gastos das empresas do setor de atividade do **transporte rodoviário de mercadorias (CAE 49410)**, agrupadas por dimensão (2023) (Fonte: AMT)

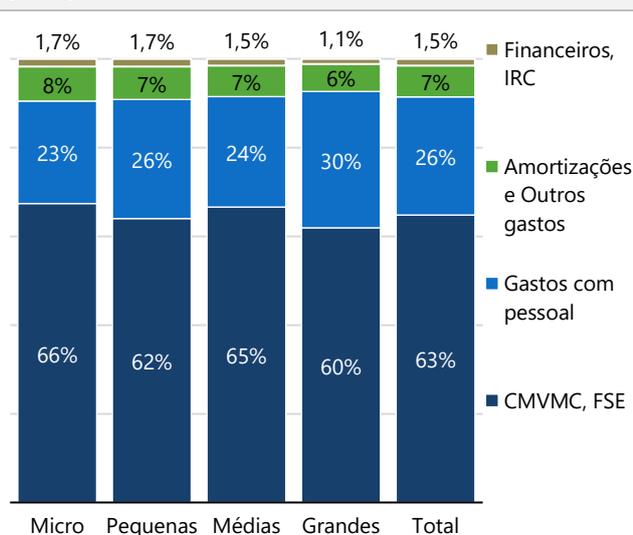
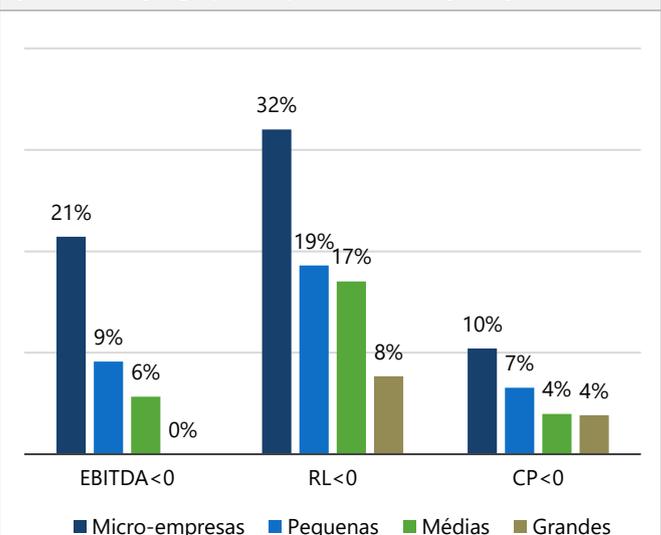


Figura 27 – Proporção das empresas com EBITDA, Resultado Líquido e Capital Próprio negativos no setor de atividade do **transporte rodoviário de mercadorias (CAE 49410)**, agrupadas por dimensão (2023) (Fonte: AMT)



Relativamente à concentração do mercado, na Tabela 1 e na Figura 28 são apresentadas algumas

medidas de avaliação da concentração das empresas do setor em termos de volume de

negócios. Genericamente, situações em que as empresas possuam um elevado poder de mercado decorrente de uma elevada concentração poderão resultar, por exemplo, numa afetação menos eficiente de recursos, preços mais elevados ou um decréscimo da qualidade.

A análise da concentração foi realizada para a totalidade do mercado, bem como, para o 1.º quartil das empresas, ou seja, para as 25% maiores empresas, que representa, ainda assim, um número substancial de empresas (superior a 1500), simulando uma situação em que não estariam presentes no mercado a maioria das microempresas. Para esta análise considerou-se como uma única empresa o conjunto de empresas, que embora juridicamente distintas, detenham participações maioritárias de capital entre elas¹⁹.

Os valores do Índice Herfindahl–Hirschman (IHH), um dos indicadores mais utilizados pelas autoridades da concorrência para avaliação da concentração e que é calculado pela soma do quadrado das quotas de mercado de cada uma das empresas, são apresentados na Tabela 1. Os resultados apresentados, 63 e 83, são relativamente baixos, indiciando, assim, uma

reduzida concentração do mercado nas maiores empresas.

Outro dos indicadores apresentados é a concentração medida em termos da quota do volume de negócios das duas, quatro e oito maiores empresas do setor (C2, C4 e C8). As duas maiores empresas têm cerca de 8% do mercado e as oito maiores um pouco mais de 16%.

Por fim, são apresentados o Coeficiente de Gini e a Curva de Lorenz (Figura 28), que são indicadores utilizados, normalmente, para medir a concentração e desigualdade na distribuição do rendimento da população de uma determinada região ou país, mas que neste caso foram utilizados para medir a concentração do volume de negócio entre as empresas do setor. Um índice de Gini igual a zero significa que todas as empresas teriam um volume de negócios idêntico. Caso fosse igual a um, significava que uma empresa detinha a totalidade do mercado. Uma vez que existe um elevado número de microempresas temos um índice relativamente elevado (0,83), que, utilizando a Curva de Lorenz, significa, por exemplo, que cerca de 80% das empresas são responsáveis por 15% do volume de negócios, ou seja, a 20% das empresas (cerca de 1200) corresponde 85% do volume de negócios.

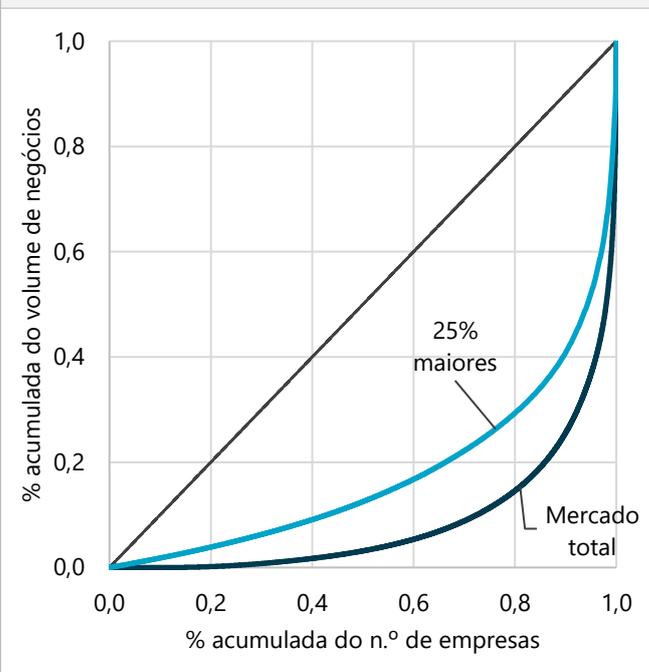
¹⁹ Foram consideradas apenas as situações em que uma empresa detém uma participação maioritária no capital de outra ou quando um conjunto de empresas pertence ao mesmo grupo, ou seja, são detidas pela mesma empresa

mãe. Na análise realizada anteriormente, relativa ao ano de 2021, não foram tidas em conta as participações de capital entre empresas.

Tabela 1 – Indicadores relativos à concentração do volume de negócios das empresas do setor de atividade do **transporte rodoviário de mercadorias (CAE 49410) (2023)** (Fonte: AMT)

| | Totalidade das empresas | 25% maiores empresas |
|--|-------------------------|----------------------|
| IHH - Índice Herfindahl-Hirschman $\in [1 ; 10\ 000]$, em que 1 representa um mercado competitivo e 10 000 um mercado monopolista. | | |
| | 63 | 83 |
| Concentração das vendas das i maiores empresas (Ci) | | |
| C2 | 7,7% | 8,9% |
| C4 | 11,2% | 13,0% |
| C8 | 16,1% | 18,6% |
| Coefficiente de Gini $\in [0;1]$, em que 0 representa um mercado competitivo e 1 um mercado monopolista. | | |
| | 0,83 | 0,65 |

Figura 28 – Curva de Lorenz do volume de negócios das empresas do setor de atividade do **transporte rodoviário de mercadorias (CAE 49410) (2023)** (Fonte: AMT)



5. Conclusões

A presente análise sobre o “Transporte Rodoviário de Mercadorias” tem por objetivo principal facilitar a consolidação de conhecimento sobre o mercado, contribuindo para uma visão integrada e holística do mesmo. Para a sua elaboração a AMT analisou informação que recolheu BdP, do INE, do IMT, bem como, dados das contas anuais das empresas, provenientes do IRN.

De entre os conteúdos do documento, destacam-se os seguintes:

1. Em 2023, o modo rodoviário foi responsável por 64% das toneladas de mercadorias transportadas em Portugal, 90% no caso do transporte nacional (com origem e destino em Portugal) e 33% no transporte internacional (com origem ou destino noutro país).
2. Em termos europeus, Portugal posicionou-se como o 8.º país com maior representatividade do transporte rodoviário no total do transporte terrestre de mercadorias, em termos percentuais (excluindo Malta e Chipre, países que não dispõem de transporte ferroviário).
3. Considerando apenas o transporte terrestre de mercadorias, o modo rodoviário respondeu por 94% do total de toneladas transportadas e por 83% das TKm, cabendo o restante à ferrovia. O transporte ferroviário caracterizou-se, em média, pela movimentação de cargas de maior peso e por distâncias superiores, com uma carga média de 410 toneladas e um percurso de 232 km, comparativamente a 8 toneladas e 70 km no modo rodoviário.
4. O setor de atividade do transporte rodoviário de mercadorias (CAE49410) era composto, em 2023, por cerca de 8 200 empresas, das quais, 82% eram microempresas, 15% pequenas, 2,5% médias e 0,4% (30) eram grandes empresas.
5. O período entre 2013 e 2023, caracterizou-se por um aumento real do volume de negócios superior ao aumento dos custos e gastos resultando num aumento dos resultados líquidos, da margem líquida e dos fluxos de caixa operacionais. O valor das vendas e prestações de serviços por TKm subiu, nesse período, cerca de 70%.
6. Entre 2013 e 2023, o número de pessoas ao serviço nas empresas do setor aumentou 34%, tendo o VAB real aumentado 77%, o que originou um aumento da produtividade real de 32%.
7. As 30 grandes empresas do setor representaram 26% do volume de negócios e as médias empresas, cerca de 200, representaram 28%. Juntos, estes dois grupos, que representam 3,3% do número de empresas do setor, responderam por 53% do volume de negócios, 54% dos resultados líquidos e 49% do pessoal ao serviço.
8. Em 2023, o mercado registou um IHH de 63, num intervalo possível entre 1 e 10.000, sinalizando um mercado altamente desconcentrado. As duas maiores empresas detinham uma quota, em termos de volume de negócios, de 8%, e as oito maiores representavam, no total, 16%. O Coeficiente de Gini, calculado em 0,83, indica uma assimetria na distribuição do volume de negócios, situação refletida, igualmente, na Curva de Lorenz, segundo a qual 20% das empresas foram responsáveis por 85% do volume de negócios total.

