

Em Análise

Transporte Internacional de Passageiros, em Portugal Continental, de 2010 a 2020

Graça Sousa¹ e Dulce Guedes Vaz²

Introdução

A presente análise tem como tema a evolução do Transporte Internacional de Passageiros, em Portugal Continental, no período de 2010 a 2020. A última década caracterizou-se por períodos de contração, concretamente, na sequência da crise financeira de 2008 a 2010 e do programa de resgate da Troika entre 2011 e 2014 e de expansão entre 2015 e 2019.

Transporte Aéreo Internacional de Passageiros

No período em referência, o sistema aeroportuário, graças à liberalização do transporte aéreo, ao aparecimento de companhias de baixo custo e ao reforço do aeroporto de Lisboa enquanto hub, conheceu um crescimento sem precedentes.

No movimento Internacional de Passageiros por via aérea, de 2010 a 2020 verificou-se o aumento gradual do número de passageiros embarcados e desembarcados.

De 2010 a 2013, o número de passageiros embarcados foi superior ao número de passageiros desembarcados, mas a partir de 2014 o número de passageiros desembarcados começou a aumentar registando diferenças que vão dos 10,5 mil passageiros em 2014 aos 157,4 mil passageiros em 2019. Em 2018 os números de passageiros duplicaram face a 2010.

Em 2020, o número de passageiros embarcados voltou a ser superior ao dos desembarcados registando uma diferença de 88,4 mil passageiros.

O movimento total de passageiros por via aérea, de 2010 a 2013 variou entre os 24,5 milhões de passageiros e os 28,3 milhões de passageiros, o que representa um aumento médio anual de 1,4 milhões de passageiros. A partir de 2014 o número de passageiros aumentou para 31,1 milhões de passageiros, número que, até 2019, aumentou, em média, 3,4 milhões de passageiros, anualmente, com exceção do ano de 2016, que registou o movimento de 39,3 milhões de passageiros, o que representa um aumento de 4,8 milhões de passageiros e do ano de 2017 que teve um aumento de 6,7 milhões de passageiros, atingindo os 46,0 milhões de passageiros. O número mais elevado da década foi atingido em 2019, com 53,1 milhões de passageiros.

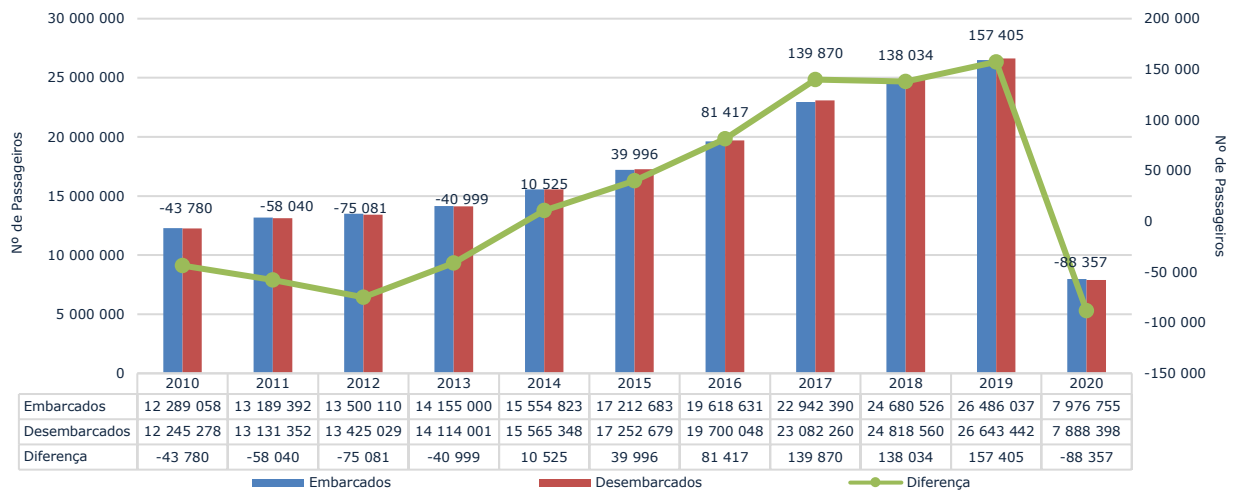
Em 2020, resultado das restrições infligidas no âmbito da pandemia da doença COVID 19, apenas foi registado o movimento de 15,9 milhões de passageiros, menos 37,3 milhões de que no ano anterior.

As opiniões expressas no documento são da responsabilidade das autoras e não refletem, necessariamente, a perspetiva do Ministério da Economia e do Mar

¹ Técnica superior da Direção de Serviços de Análise Económica do Gabinete de Estratégia e Estudos

² Técnica superior da Direção de Serviços de Análise Económica do Gabinete de Estratégia e Estudos

Gráfico 1 – Passageiros embarcados e desembarcados, por via aérea, de 2010 a 2020



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

De 2010 a 2020, o movimento aéreo internacional de passageiros no Continente atingiu 375,5 milhões de passageiros, dos quais, 57,8% circularam no aeroporto de Lisboa, 23,3% no aeroporto do Porto e 18,9% no aeroporto de Faro.

No período em análise, registou-se o aumento anual do número de passageiros, nos três aeroportos do Continente. Assim, em 2010, no aeroporto de Lisboa movimentaram-se 14,0 milhões de passageiros, no aeroporto do Porto 5,2 milhões de passageiros e no aeroporto de Faro 5,3 milhões de passageiros. No ano de 2014 aqueles movimentos já tinham aumentado, respetivamente, para 18,1 milhões de passageiros, 6,9 milhões de passageiros e 6,1 milhões de passageiros.

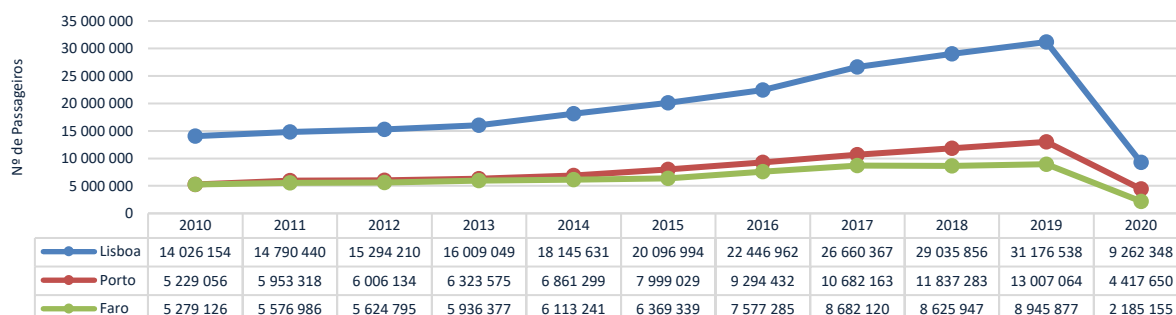
De 2017 a 2019 o movimento de passageiros intensificou-se passando Lisboa de 26,7 milhões de passageiros para 31,2 milhões de passageiros e o aeroporto do Porto de 10,7 milhões de passageiros para 13,0 milhões de passageiros. O aeroporto de Faro, em 2019, apenas cresceu 263,8 mil passageiros face a 2017.

No ano de 2020, em resultado das restrições à mobilidade nacional e internacional determinadas pela pandemia da doença COVID 19, verificaram-se acentuadas diminuições no tráfego aéreo. Assim, em 2020 face a 2019, o movimento nos aeroportos do Continente, diminuiu 70,3% em Lisboa, 66,0% no Porto e 75,6% em Faro, percentagens que correspondem, respetivamente, a menos 21,9 milhões de passageiros em Lisboa, menos 8,6 milhões no Porto e menos 6,8 milhões em Faro.

Face aos valores registados constata-se que, em 2020, 58,4% do tráfego aéreo de passageiros circulou através do aeroporto de Lisboa, 27,8% através do aeroporto do Porto e 13,8%, aeroporto de Faro.

Enquanto nos aeroportos de Faro e do Porto as companhias estrangeiras asseguram o transporte de, respetivamente, 96,7% e 76,3% dos passageiros, no aeroporto de Lisboa apenas transportam 44,4% dos passageiros. Assim, as companhias nacionais, asseguram o transporte de 55,6% dos passageiros no aeroporto de Lisboa, 23,7% no aeroporto do Porto e 3,3% no aeroporto de Faro.

Gráfico 2 – Movimento de passageiros, nos três aeroportos de Portugal Continental



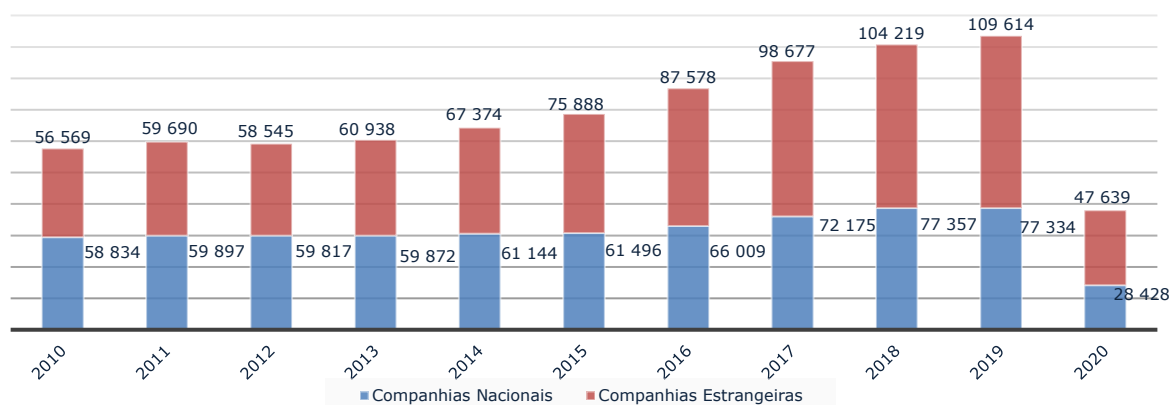
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No período em análise o tráfego aéreo no Continente registou 1,5 milhões de aterragens, 58,7% das quais no aeroporto de Lisboa, 24,9% no aeroporto do Porto e 16,3% no aeroporto de Faro.

As companhias nacionais asseguraram 45,2% de aterragens e as companhias estrangeiras 54,8%. No aeroporto de Lisboa 60,8% das aterragens são efetuadas por companhias nacionais, no aeroporto do Porto são 34,2% e no aeroporto de Faro são 6,0%. As companhias estrangeiras asseguram, respetivamente, 39,2%, 65,8% e 94,0% das aterragens.

Na década em análise verifica-se que, no movimento aéreo internacional de passageiros, de 2010 a 2012 existiu uma ligeira vantagem das companhias nacionais em relação às companhias internacionais, mas tal situação inverteu-se a partir de 2013 e foi-se acentuando nos anos seguintes.

Gráfico 3 – Evolução anual do número de aterragens de companhias nacionais e estrangeiras



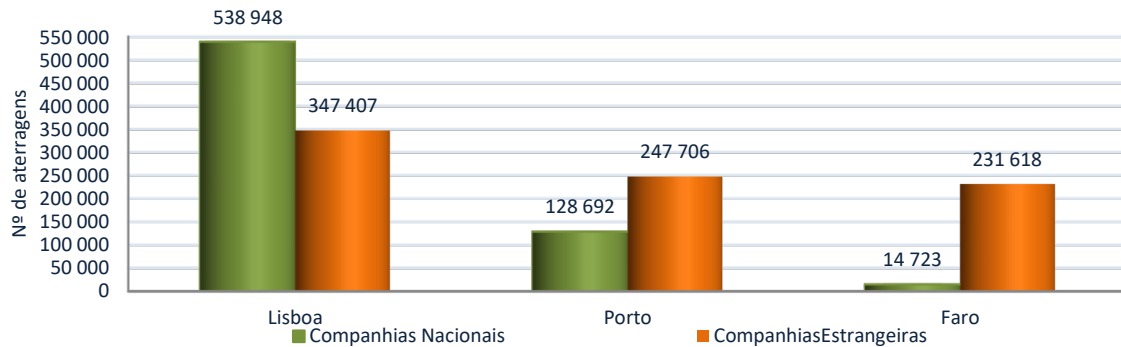
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Entre 2010 e 2020, em média verificam-se 376 aterragens diárias nos aeroportos do Continente. O aeroporto de Lisboa é aquele onde, em média, aterram mais aviões diariamente.

Comparando as 299 aterragens médias diárias registadas em 2019 com as 187 registadas em 2010, constata-se um incremento de 59,4%. No aeroporto do Porto, as 75 aterragens do ano de 2010 face às 133 aterragens do ano de 2019 constituem um aumento de 77,1%. No aeroporto de Faro, o incremento da média diária de aterragens foi de 49,9%, e aumentou de 54 aterragens em 2010, para 80 em 2019.

No total realizaram-se 886,3 mil aterragens em Lisboa, 376,4 mil aterragens no Porto e 246,3 mil aterragens em Faro.

Gráfico 4 – Número de aterragens de companhias nacionais e estrangeiras no período de 2010 a 2020



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Transporte Marítimo Internacional de Passageiros, por via fluvial

As travessias internacionais por modo fluvial ocorrem, a norte, através do rio Minho, entre Caminha e La Guardia e a Sul, através do rio Guadiana, entre Vila Real de Santo António e Ayamonte.

A análise do gráfico 5 permite observar as oscilações do tráfego fluvial ocorridas no movimento de passageiros de 2010 a 2020.

Ao longo deste período 2,1 milhões de passageiros utilizaram as travessias fluviais internacionais. Daqueles, 1,3 milhões atravessaram o Rio Guadiana e 0,8 milhões o Rio Minho. No Rio Minho o ano com maior registo de passageiros foi 2017 com 125,4 mil passageiros. No caso do Rio Guadiana foi o ano de 2019 com 143,6 mil passageiros.

Tal como noutros meios de transporte, os meses que registam maior número de viagens são, regra geral, os do verão. No caso do rio Guadiana, o afluxo de passageiros prolonga-se até outubro, enquanto no Rio Minho, o maior número de viagens concentra-se entre julho e setembro, período que corresponde aos meses mais quentes, no norte do país.

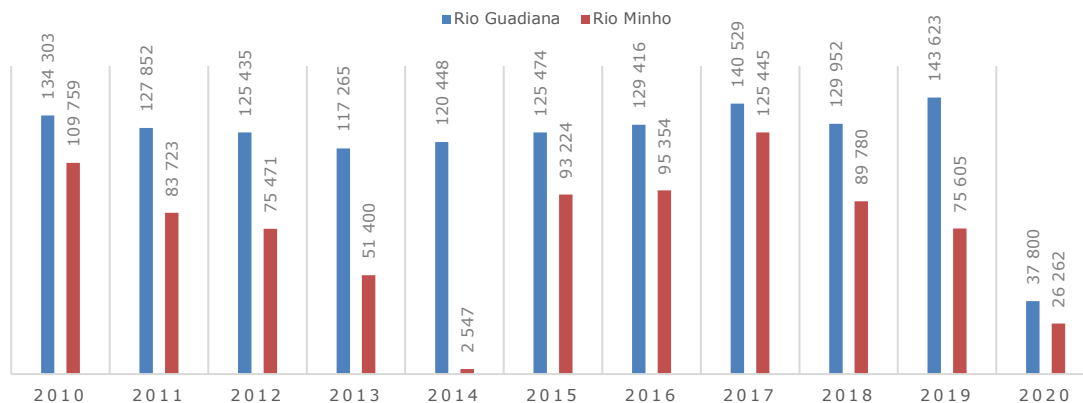
No rio Guadiana, no período de 2010 a 2013 verificou-se uma diminuição anual do movimento de passageiros. Em 2014 começou a registar-se um aumento gradual até 2017 e após uma descida em 2018 o tráfego de passageiros, em 2019, atingiu o valor mais alto até então registado, 143,6 mil passageiros. Em 2020, devido às restrições de circulação impostas no âmbito da pandemia da doença COVID 19, verificou-se uma descida para 37,8 mil passageiros, um decréscimo de 73,7% face a 2019.

Embora o número de passageiros no Rio Minho seja menor, verificou-se o mesmo tipo de oscilações. Assim, a partir de 2010 o movimento de passageiros começou a diminuir para voltar a subir de 2015 a 2017 e recomeçar a descer até 2020.

De abril de 2014 a junho de 2015 o movimento de passageiros ficou muito condicionado devido a trabalhos de manutenção numa embarcação e de dragagem do cais.

Em 2020, face às restrições de circulação impostas pela pandemia, o movimento de passageiros diminuiu para 26,3 mil passageiros o que se traduz numa redução de 49,3 mil passageiros, face a 2019, ou seja, menos 65,3%.

Gráfico 5 – Evolução do número de passageiros internacionais nas travessias fluviais internacionais, de 2010 a 2020



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

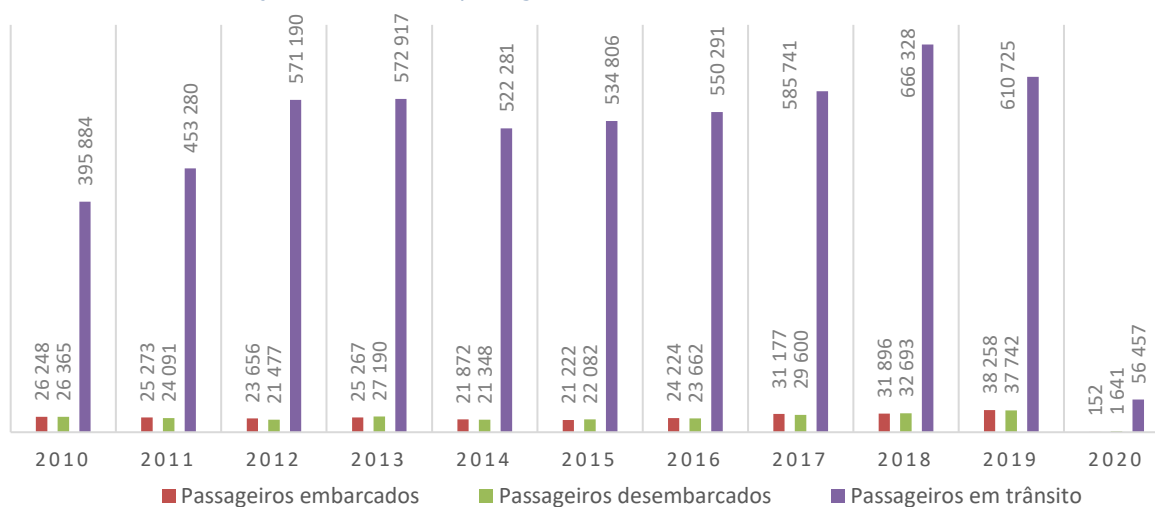
Transporte Marítimo Internacional de Passageiros, em cruzeiro

Os portos aptos a receber navios de cruzeiro, no Continente, localizam-se em Lisboa, Leixões, Portimão e Viana do Castelo.

Na década de 2010 verificou-se o movimento de cerca de 6,1 milhões de passageiros em cruzeiro, dos quais 5,3 milhões no porto de Lisboa. O número de passageiros, embarcados, desembarcados e em trânsito verificado em 2010 foi de 448,5 mil, este número cresceu anualmente e em 2013 movimentaram-se 625,4 mil passageiros, nos portos do Continente. Após uma diminuição de 59,9 mil passageiros em 2014, em 2015 registou-se uma nova subida, para 578,1 mil passageiros. O melhor ano foi 2018 com 731,0 mil passageiros.

Em 2019 o número de passageiros em cruzeiro diminuiu para 686,7 mil passageiros e em 2020, pelas razões já invocadas, para 58,3 mil passageiros.

Gráfico 6 – Evolução do número de passageiros em navios de cruzeiro, de 2010 a 2020



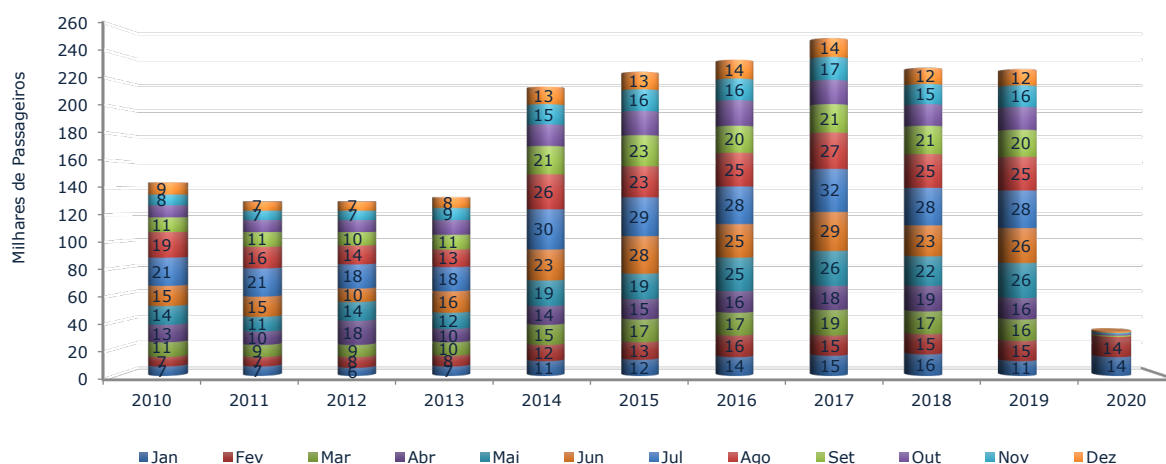
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Transporte Ferroviário Internacional de Passageiros

De 2010 a 2020, em Portugal Continental viajaram através do modo ferroviário cerca de 2,0 milhões de passageiros. O período de maior utilização do transporte ferroviário decorre de maio a setembro, período que corresponde a uma maior circulação de turistas. O aumento da utilização da ferrovia é visível a partir de 2014 com o início da recuperação da crise económica e com o fim de um período de estagnação em termos de procura turística.

De 2010 a 2013 o número de passageiros não ultrapassou os 144,0 mil passageiros anuais. De 2014 a 2019 o número de passageiros variou entre os 215,0 mil em 2014 e os 251,0 mil em 2017. No ano de 2020, dadas as restrições às deslocações adotadas pelos motivos já referidos, apenas se registou o movimento de 33,0 mil passageiros, menos 195,0 mil passageiros do que em 2019.

Gráfico 7 – Evolução mensal do número de passageiros internacionais, de 2010 a 2020



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros

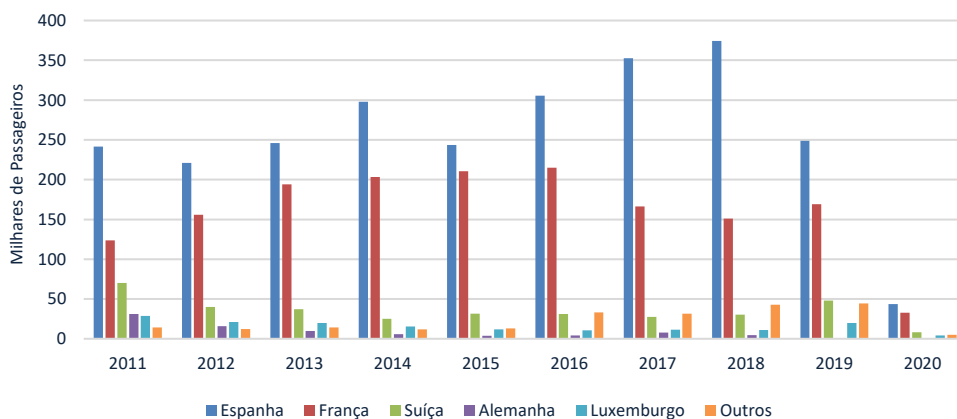
Os dados estatísticos relativos ao transporte rodoviário internacional de passageiros só estão disponíveis a partir de 2011.

O transporte rodoviário internacional de passageiros realiza-se nas modalidades de regular e ocasional. O transporte regular representa 62,7% dos passageiros e o transporte rodoviário internacional ocasional de passageiros tem um peso de 37,3%.

A proximidade geográfica determina a maior utilização do transporte rodoviário internacional de passageiros, pelo que as principais ligações se realizam, em primeiro lugar com a Espanha em segundo com a França, e em seguida com a Suíça, a Alemanha e o Luxemburgo.

No período de 2011 a 2020, o movimento internacional de passageiros por rodovia, apresentou oscilações anuais, variando entre os 465,9 mil passageiros registados em 2012 e os 614,3 mil passageiros transportados em 2018, se excecionarmos o ano de 2020, que apenas registou 94,2 mil passageiros, devido às medidas restritivas da mobilidade impostas pela pandemia COVID 19.

Gráfico 8 – Evolução anual do número de passageiros em transporte rodoviário internacional, de 2011 a 2020



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Num total de 5,0 milhões de passageiros que utilizaram o transporte rodoviário internacional, de 2011 a 2020, o número mais elevado verifica-se na ligação rodoviária com Espanha, 2,6 milhões de passageiros, seguido de 1,6 milhões de passageiros na ligação com França, e na terceira posição a Suíça com cerca de 0,4 milhões de passageiros.

As ligações rodoviárias com a Alemanha e o Luxemburgo asseguraram o transporte de, respetivamente, 83,9 mil passageiros e 154,2 mil passageiros. As ligações com os outros países registaram 222,8 mil passageiros.

Tabela 1 - Transporte rodoviário internacional, em milhares de passageiros, de 2011 a 2020

Anos	Espanha	França	Suíça	Alemanha	Luxemburgo	Outros	Total
2011	241,7	123,7	70,1	31,2	28,7	14,4	509,8
2012	220,9	155,9	40,1	15,9	21,0	12,1	465,9
2013	245,9	193,9	37,2	10,0	19,9	14,4	521,3
2014	297,7	203,2	25,1	5,6	15,4	11,9	558,9
2015	243,4	210,7	31,7	3,6	11,7	13,2	514,3
2016	305,5	215,2	31,1	4,3	10,8	33,3	600,2
2017	352,7	166,3	27,7	7,9	11,3	31,4	597,3
2018	374,3	151,2	30,5	4,4	11,1	42,8	614,3
2019	249,0	169,3	48,2	1,0	20,0	44,3	531,8
2020	43,7	32,8	8,4	0,0	4,3	5,0	94,2

Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Considerações finais

Na presente análise fica patente a preferência dos passageiros internacionais pelo modo aéreo, que se justifica face à dinâmica do sector, que se manifesta pela enorme oferta de ligações aéreas, à rapidez do transporte e à competitividade dos preços, face a outros meios de transporte.

Quanto ao transporte marítimo, apesar de continuar a ser o principal meio de transporte de mercadorias em longas distâncias, não tem representatividade como meio de transporte internacional de passageiros. Portugal tem captado, sim, o interesse dos operadores turísticos de navios de cruzeiro e tem visto o aumento significativo do número de passageiros que utilizam as ligações fluviais internacionais, sobretudo por motivos turísticos.

No caso dos transportes terrestres, o transporte ferroviário apesar de ambientalmente mais eficiente, em Portugal, não tem tido investimentos que permitam ligações rápidas e de qualidade aos restantes países europeus, ao contrário do que se verifica na maior parte daqueles países, que investiram em comboios de alta velocidade e ou de alto rendimento. Por seu lado, o transporte rodoviário beneficia das ligações rodoviárias internacionais e consegue atrair maior número de utilizadores.

Referência Bibliográfica

Instituto Nacional de Estatística (INE), Estatísticas de Transportes e Comunicações
(https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=ine_tema&xpid=INE&tema_cod=1712)