
**O transporte internacional de passageiros, em
Portugal**

2015 a 2017

Direcção de Serviços de Análise Económica
Setembro de 2019

Índice

1.	Introdução	4
2.	Movimento Internacional de Passageiros	5
2.1.	Movimento de Passageiros por via aérea.....	5
2.1.1.	Passageiros embarcados e desembarcados de 2007 a 2017	5
2.1.2.	Movimento de aeronaves nos aeroportos portugueses.....	8
2.2.	Movimento de Passageiros por via ferroviária	10
2.3.	Movimento internacional de passageiros por via marítima	12
2.3.1.	Movimento de passageiros por via fluvial	12
2.3.2.	Movimento de passageiros em cruzeiro.....	14
2.4.	Movimento de passageiros no transporte rodoviário internacional	16

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução dos passageiros, embarcados e desembarcados, por via aérea, de 2007 a 2017	5
Gráfico 2 – Evolução dos passageiros, nos aeroportos do continente, entre 2007 e 2017	6
Gráfico 3 – Distribuição de passageiros, por aeroportos do continente, entre 2007 e 2017	7
Gráfico 4 – Distribuição dos passageiros transportados por companhias nacionais e estrangeiras, entre 2007 e 2017	7
Gráfico 5 – Distribuição dos passageiros embarcados e desembarcados por companhias nacionais e estrangeiras, por aeroporto, entre 2007 e 2017.....	8
Gráfico 6 – Número de aterragens de companhias nacionais e estrangeiras por aeroporto, entre 2007 e 2017	9
Gráfico 7 – Evolução anual do número de aterragens de companhias nacionais e estrangeiras, entre 2007 e 2017	9
Gráfico 8 – Evolução anual do número médio diário de aterragens por aeroporto, entre 2007 e 2017	10
Gráfico 9 – Evolução mensal, do número de passageiros que efectuam viagens internacionais, entre os anos de 2007 e 2017	11
Gráfico 10 – Evolução mensal, do número de passageiros que efectuam viagens internacionais por via fluvial, entre os anos de 2010 e 2017	12
Gráfico 11 – Evolução mensal, do número de passageiros que efectuam viagens internacionais por via fluvial no Rio Guadiana, entre Vila Real de Santo António – Ayamonte, de 2010 a 2017	13
Gráfico 12 – Evolução mensal, do número de passageiros que efectuam viagens internacionais por via fluvial no Rio Minho, entre Caminha - La Guardia, de 2010 a 2017	14
Gráfico 13 – Evolução anual, do número de passageiros em navios de cruzeiro, entre os anos de 2010 e 2017	15

Gráfico 14 – Evolução anual, do número de passageiros em navios de cruzeiro, no Porto de Lisboa, entre os anos de 2010 e 2017	16
Gráfico 15 – Evolução anual, do número de passageiros em transporte rodoviário internacional ocasional e regular, de 2011 a 2017	17
Gráfico 16 – Evolução anual, do número de passageiros em transporte rodoviário internacional regular, de 2011 a 2017	18
Gráfico 17 – Evolução anual, do número de passageiros em transporte rodoviário internacional ocasional, de 2011 a 2017	19

Índice de Quadros

Quadro 1 - Transporte rodoviário internacional ocasional e regular de passageiros, de 2011 a 2017	16
Quadro 2 - Transporte rodoviário internacional regular de passageiros, de 2011 a 2017	17
Quadro 3 - Transporte rodoviário internacional ocasional de passageiros, de 2011 a 2017	18

Transporte internacional de passageiros, em Portugal, de 2015 a 2017

1. Introdução

O presente relatório tem como fonte a informação disponibilizada pelo Instituto Nacional de Estatística (INE), sobre o Transporte internacional de passageiros e reporta-se sobretudo ao triénio 2015, 2016 e 2017, no entanto, por vezes, a informação analisada abrange períodos de sete ou mais anos, dependendo dos modos de transporte.

As Estatísticas de Transportes e Comunicações, que são disponibilizadas pelo INE, são o resultado da informação recolhida através de várias entidades, como por exemplo: o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, a Autoridade Nacional de Aviação Civil, as Infraestruturas de Portugal SA, a ANA - Aeroportos de Portugal SA, as Administrações dos Portos e os operadores de transporte fluvial internacional. São também utilizados os resultados de inquéritos da responsabilidade do INE, efectuados às empresas de transporte internacional rodoviário e ferroviário de passageiros, bem como às Administrações dos Portos e aos operadores de transporte marítimo e fluvial. Os inquéritos também são aplicados às empresas de transporte aéreo e de controlo de tráfego aéreo nos aeroportos.

No presente relatório continua patente a preferência dos passageiros internacionais pelo modo aéreo, o que se deve 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.

O transporte aéreo apresenta-se assim como fundamental para o crescimento socioeconómico do país, desde que não se perca de vista o controlo dos efeitos ambientalmente nefastos.

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.

Por outro lado, 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.

2. Movimento Internacional de Passageiros

2.1. Movimento de Passageiros por via aérea

2.1.1. Passageiros embarcados e desembarcados de 2007 a 2017

Desde 2007 que existe uma tendência crescente no movimento de passageiros, embarcados e desembarcados, apenas se verificando uma ligeira quebra em 2009, com uma perda total de cerca de 670 mil passageiros, face a 2008.

Em onze anos o movimento de passageiros mais que duplicou, o que não deixa de ser relevante, tendo em conta a existência dos mesmos aeroportos ao longo deste período, os quais apenas receberam obras de renovação. Assim, em 2007 o movimento de passageiros no Continente foi de 22,6 milhões de passageiros contra os 46 milhões movimentados em 2017, nos 3 aeroportos.

O movimento de passageiros aumentou significativamente desde 2014, com o ano de 2015 a registar um aumento de 3,3 milhões de passageiros. O ano de 2016 registou mais 4,9 milhões de passageiros, sendo o melhor ano de sempre e 2017 subiu 6,7 milhões de passageiros. Assim, em 2015 foram transportados 34,5 milhões de passageiros, em 2016 foram 39,3 milhões e, em 2017, 46 milhões.

Quanto à comparação entre passageiros embarcados e desembarcados, podemos verificar que, nos primeiros sete anos, há mais passageiros a embarcar do que a desembarcar. Ao invés, em 2014 existem mais passageiros a desembarcar, tendência que se verifica até ao ano de 2017.

Gráfico 1 – Evolução dos passageiros, embarcados e desembarcados, por via aérea, de 2007 a 2017

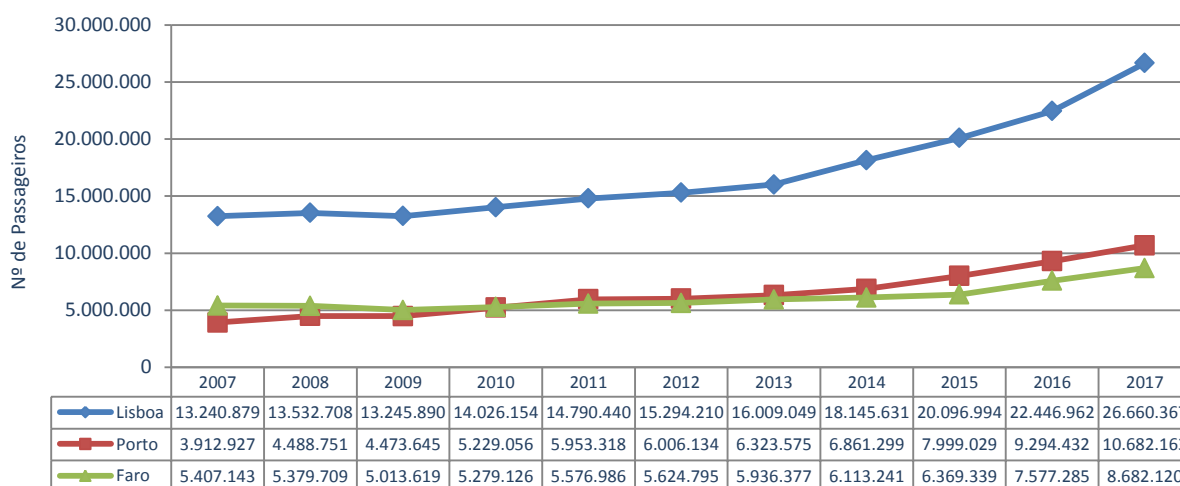


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No geral, de 2007 a 2017, houve variações significativas nos passageiros embarcados e desembarcados. Assim, nos três aeroportos, as variações mais significativas foram:

- Os anos de 2007 e 2008 constituíram um ponto de viragem no aeroporto Francisco Sá Carneiro, com um aumento de 17,80%, no primeiro ano, face a 2006 e no segundo, com um aumento de 14,72% face a 2007.
- 2009, continua a ser o ano em que os passageiros embarcados e desembarcados, nos três aeroportos, sofreram variações negativas, face a 2008. Tais variações representaram uma perda de 2,94% do total dos passageiros, cerca de 668 mil.
- Entre 2007 e 2017, o movimento de passageiros no aeroporto de Lisboa duplicou tendo registado mais 13,4 milhões de passageiros.
- No entanto o que mais cresceu, em termos percentuais, foi o aeroporto Francisco Sá Carneiro cujo número de passageiros quase triplicou nestes onze anos, passando de 3,9 milhões para 10,7 milhões.
- Neste período, a maior variação em termos percentuais foi de 18,97%, no aeroporto de Faro em 2016. Com efeito naquele ano, passaram pelo aeroporto de Faro mais 1,2 milhões de passageiros do que em 2015.
- Em 2017, o aeroporto de Lisboa registou mais 4,2 milhões de passageiros do que em 2016, um aumento de 18,77%. De salientar que, neste aeroporto, o crescimento médio anual de 2014 a 2016, foi de 2,1 milhões de passageiros.
- Em 2017, em termos totais, embarcaram e desembarcaram mais 6,7 milhões de passageiros do que em 2016.

Gráfico 2 – Evolução dos passageiros, nos aeroportos do continente, entre 2007 e 2017



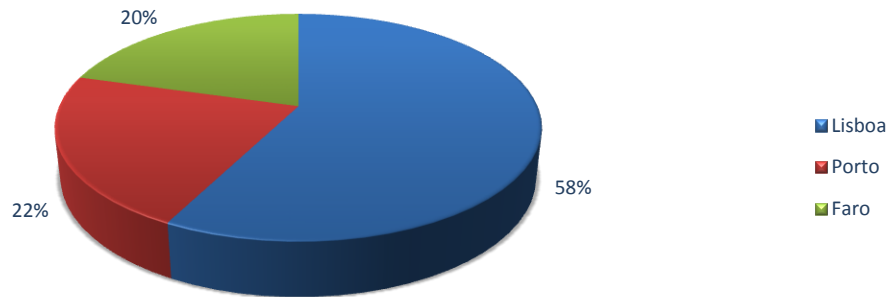
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Nestes últimos 11 anos, embarcaram e desembarcaram em Portugal, cerca de 325,7 milhões de passageiros. O aeroporto de Lisboa foi o que movimentou mais passageiros, cerca de 187,5 milhões, o que representa 57,67% do total.

O aeroporto que mais cresceu, em termos percentuais, foi o aeroporto Francisco Sá Carneiro, no Porto, que teve um crescimento em 2017 face a 2007, de 173%, representando no entanto, neste período, apenas 21,87% do movimento total de passageiros.

Entre 2015 e 2017, o aeroporto de Lisboa registou uma subida no número de passageiros, na ordem dos 6,6 milhões. No conjunto, os três aeroportos do Continente registaram, neste mesmo período, um aumento de 11,5 milhões de passageiros.

Gráfico 3 – Distribuição de passageiros, por aeroportos do continente, entre 2007 e 2017

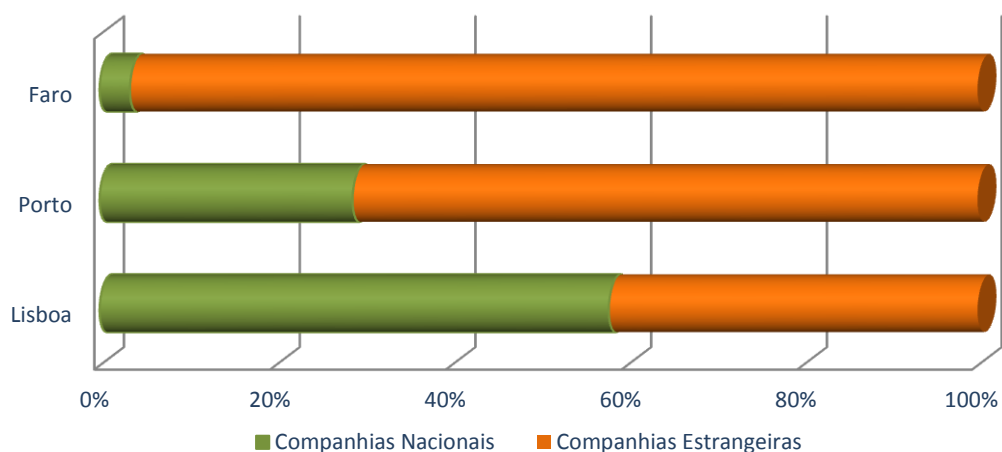


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No tocante à origem das companhias a operar em Portugal Continental, verifica-se que 59,63% dos passageiros são transportados por companhias estrangeiras e 40,37% por companhias nacionais o que equivale, respectivamente, a 194 e 132 milhões de passageiros. No aeroporto de Lisboa 57,95% dos passageiros são transportados por companhias nacionais e 42,05% por companhias estrangeiras, num total de 188 milhões de passageiros.

No aeroporto de Faro o tráfego de passageiros, operado por companhias estrangeiras representa 96,54% e apenas 3,46% dos passageiros são transportados pelas companhias nacionais, num total de 67 milhões de passageiros. Situação diferente tem o aeroporto do Porto no qual se verifica que 71,21% dos passageiros são transportados por companhias estrangeiras e 28,79% por companhias nacionais, num total de 71 milhões de passageiros.

Gráfico 4 – Distribuição dos passageiros transportados por companhias nacionais e estrangeiras, entre 2007 e 2017



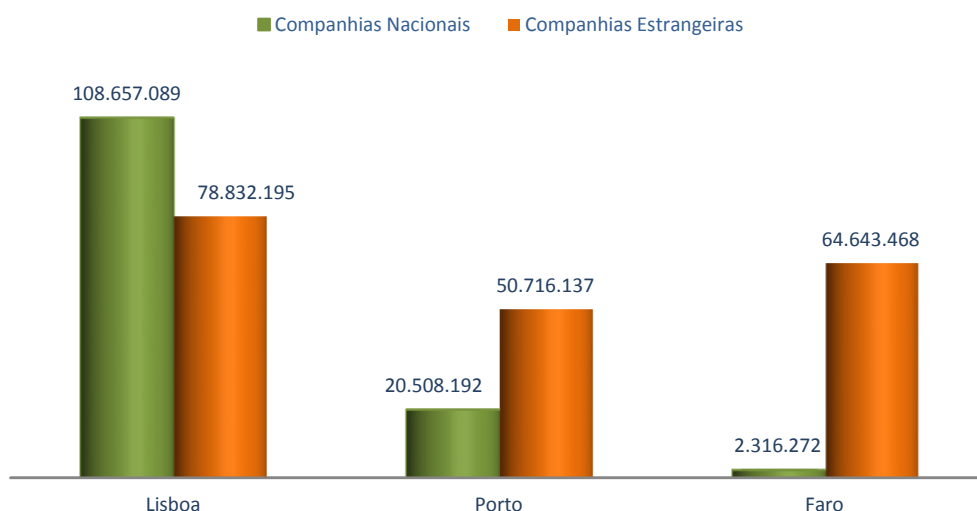
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O gráfico 5 apresenta o número de passageiros, embarcados e desembarcados, pela origem das companhias a operar em Portugal entre 2007 e 2017.

Do total de 131,5 milhões de passageiros, embarcados e desembarcados, que utilizam as companhias nacionais em Portugal, 82,64% fazem-no em Lisboa, 15,60% no aeroporto do Porto e apenas 1,76% o fazem no aeroporto de Faro.

No que toca a companhias estrangeiras a operar em Portugal, dos cerca de 194,2 milhões de passageiros transportados pelas mesmas, 40,60% dos passageiros, embarcam e desembarcam, no aeroporto de Lisboa, 33,29% no aeroporto de Faro e 26,12% no aeroporto Francisco Sá Carneiro.

Gráfico 5 – Distribuição dos passageiros embarcados e desembarcados por companhias nacionais e estrangeiras, por aeroporto, entre 2007 e 2017



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE.

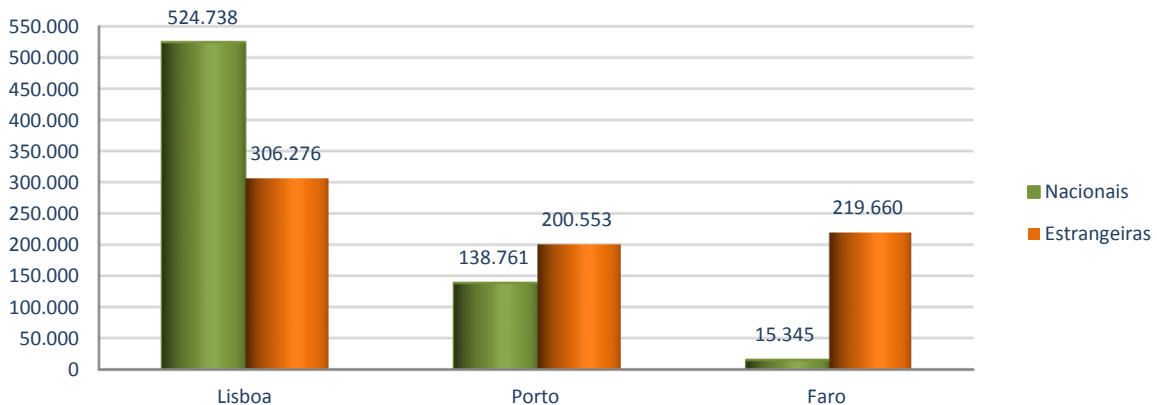
2.1.2. Movimento de aeronaves nos aeroportos portugueses

No território continental entre 2007 e 2017, efetuaram-se cerca de 1,4 milhões de aterragens com a distribuição que podemos verificar no gráfico acima. Cerca de 679 mil aterragens foram efetuadas por aeronaves ao serviço de companhias nacionais e cerca de 726 mil aterragens por companhias estrangeiras. Podemos ver, assim, o predomínio das aeronaves pertencentes a companhias estrangeiras nas aterragens efetuadas em Portugal. O aeroporto do Porto acaba por ser o mais equilibrado em termos do número de aterragens realizadas por companhias nacionais e estrangeiras, 40,89% e 59,11% respectivamente. Já não se pode dizer o mesmo em relação ao aeroporto de Faro no qual existe uma desproporção enorme entre as operações realizadas por companhias estrangeiras (93,47%) e por companhias nacionais (6,53%).

Em Lisboa, cerca de um terço das aterragens são efetuadas por companhias estrangeiras enquanto, que, os outros dois terços são efetuados por companhias nacionais. Salienta-se ainda que, das aterragens efetuadas por companhias nacionais, em Portugal, 77,30% são realizadas no aeroporto de Lisboa.

Só entre 2015 e 2017 registaram-se 462 mil voos no Continente. De 2015 para 2017 houve um acréscimo de 33 mil voos, dos quais 43,24% foram operados por companhias nacionais e 56,76% por companhias estrangeiras.

Gráfico 6 – Número de aterragens de companhias nacionais e estrangeiras por aeroporto, entre 2007 e 2017



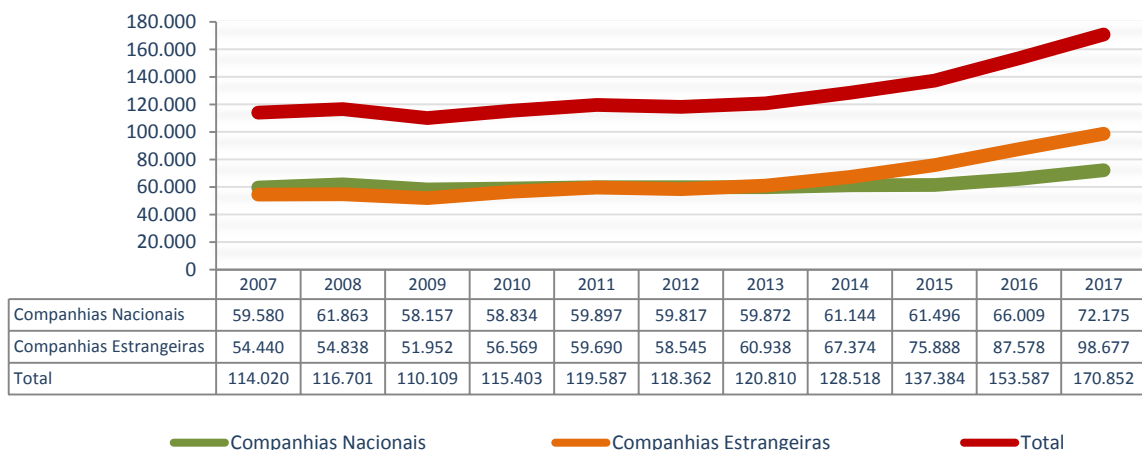
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Nos anos de 2015, 2016 e 2017, o número total de aterragens foi aumentando, respetivamente, para 8,9, 16,2 e 17,3 mil aterragens. Em termos percentuais, estes anos, apresentam as maiores variações face a anos anteriores: 6,9%, 11,79% e 11,24%, também respetivamente.

Perante a tendência crescente de aterragens em solo português, verificou-se de 2007 a 2012 que o número de aeronaves portuguesas a aterrar foi superior ao das aeronaves estrangeiras. Esta tendência inverteu-se em 2013 com o número de aeronaves operadas por companhias estrangeiras a ser superior ao das companhias nacionais. No período de 2010 a 2013 houve uma aproximação entre o número de aterragens efetuadas por companhias nacionais e estrangeiras. Exemplo disso é o ano de 2011 com cerca de 59,9 mil aterragens das companhias nacionais e cerca de 59,7 mil de companhias estrangeiras, ou seja uma diferença de, apenas, 207 aterragens.

O ano de 2014 constituiu um ponto de viragem, começando a verificar-se um distanciamento entre o número de voos operados por companhias estrangeiras e companhias nacionais. Estas diferenças atingem em 2015, 14,4 mil voos, em 2016 chegaram a 21,6 mil voos e a 26,5 mil voos em 2017.

Gráfico 7 – Evolução anual do número de aterragens de companhias nacionais e estrangeiras, entre 2007 e 2017



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Entre 2007 e 2017, em Portugal continental ocorreram, em média, 350 aterragens diárias.

O aeroporto de Lisboa é aquele onde, em média, aterram mais aviões diariamente. Comparando as 274 aterragens registadas em 2017 com as 190 registadas em 2007, constata-se um incremento de 44,43%, na média diária.

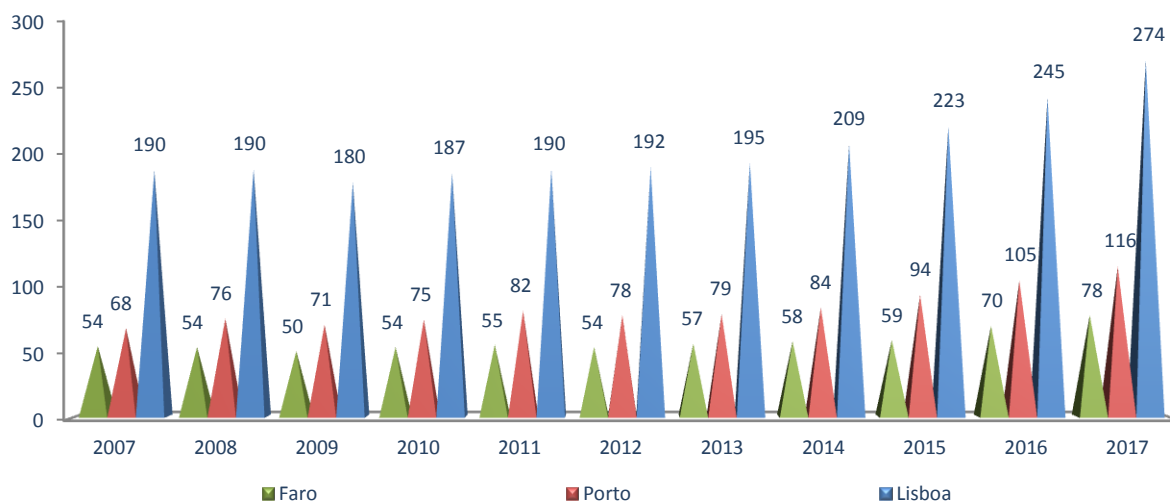
No caso do aeroporto de Faro, o incremento da média diária foi de 44,09% com 54 aterragens em 2007 e 78 em 2017.

Já no aeroporto do Porto, com as 68 aterragens do ano de 2007 e as 116 aterragens do ano de 2017 verificou-se um incremento de 69,42%, ou seja o mais elevado dos três aeroportos.

No 2017, a média de aterragens diárias cresceu, para os aeroportos de Faro, Lisboa e Porto, respectivamente, 11,7%, 11,6% e 10,2%, face a 2016.

Em 2016 a média de aterragens diárias dos aeroportos de Faro e do Porto, registou o seu maior crescimento em termos percentuais 18,7% e 11,6%, respetivamente, face a 2015. O aeroporto de Lisboa teve o seu melhor ano, em termos de crescimento médio diário, em 2017, com mais 11,6% face a 2016.

Gráfico 8 – Evolução anual do número médio diário de aterragens por aeroporto, entre 2007 e 2017



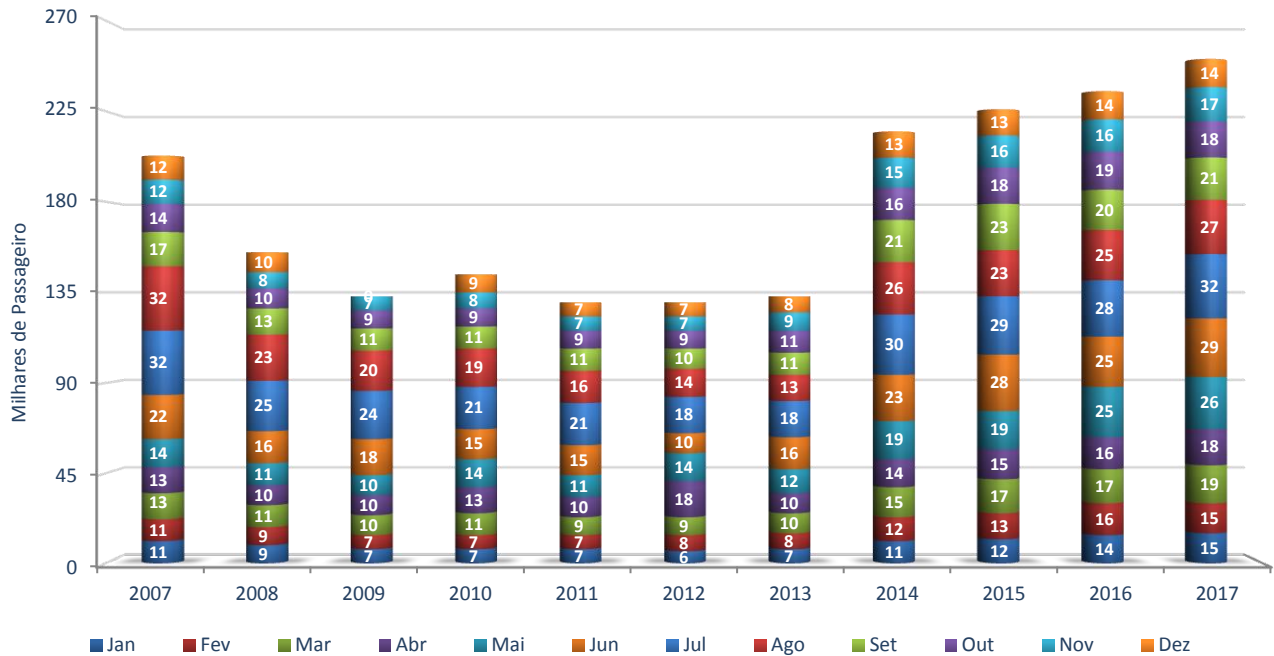
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

2.2. Movimento de Passageiros por via ferroviária

A rede ferroviária em exploração tem um total de 2 562 Km, dos quais 1 633,7 km são electrificados, o equivalente a 63,77%. Os restantes 928,3 km encontram-se por electrificar, o que equivale a 36,23% da rede. Dos 2 562 km de rede em exploração, 46 %, ou seja 1 176 km, são de via larga e integram a rede principal.

A circulação na rede ferroviária é feita por 999 veículos para transporte, com as seguintes características: 123 carruagens de passageiros, 759 automotoras elétricas e 117 automotoras a diesel. O número de veículos em circulação tem variado muito pouco, a título de exemplo, no período em análise, em 2014 existiam 998 veículos de transporte e em 2015 eram 995. A rede tem 500 estações.

Gráfico 9 – Evolução mensal, do número de passageiros que efectuem viagens internacionais, entre os anos de 2007 e 2017



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Em 2008 teve início um período de baixa utilização dos serviços ferroviários internacionais de passageiros, que se prolongou por seis anos. Com efeito, em 2007 foram registados cerca de 203 mil passageiros e em 2008 o número foi de 155 mil o que representa uma descida de 24%. No ano seguinte verificou-se mais uma descida de 14%, movimentando-se nesse ano, 133 mil passageiros, número que pouco oscilou até 2013. O período analisado coincide com a crise económica, sentida internacionalmente.

Em 2014 verifica-se um aumento de 62% do número de passageiros internacionais, com 215 mil passageiros. Este número tem continuado a crescer desde então e, em 2017, registaram-se 251 mil passageiros.

Tradicionalmente, os meses de junho a setembro são aqueles que registam maior número de viagens internacionais por ferrovia, no entanto, como se verifica no gráfico 9, desde 2014 que este período se tem vindo a alargar e passou a estender-se de março a outubro, situação a que não será alheio o aumento de procura de Portugal como destino turístico.

No período que decorre de 2007 a 2017 o transporte ferroviário internacional de passageiros representa apenas 0,13% do total do movimento de passageiros que utilizaram a ferrovia no período.

Uma vez que, de acordo com a Estratégia da Rede Ferroviária Nacional (RFN) a rede ferroviária nacional deve, em relação aos outros modos de transporte, ocupar o espaço onde o caminho-de-ferro é mais eficiente e competitivo, designadamente nas ligações do Corredor Atlântico aos principais destinos nacionais e ibéricos: Algarve, Madrid e Galiza e assegurar a acessibilidade a outros polos de reconhecida dimensão e com potencial para a captação/geração de viagens, é expectável que, futuramente, o número de passageiros internacionais a utilizar a ferrovia venha a aumentar.

2.3. Movimento internacional de passageiros por via marítima

2.3.1. Movimento 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.

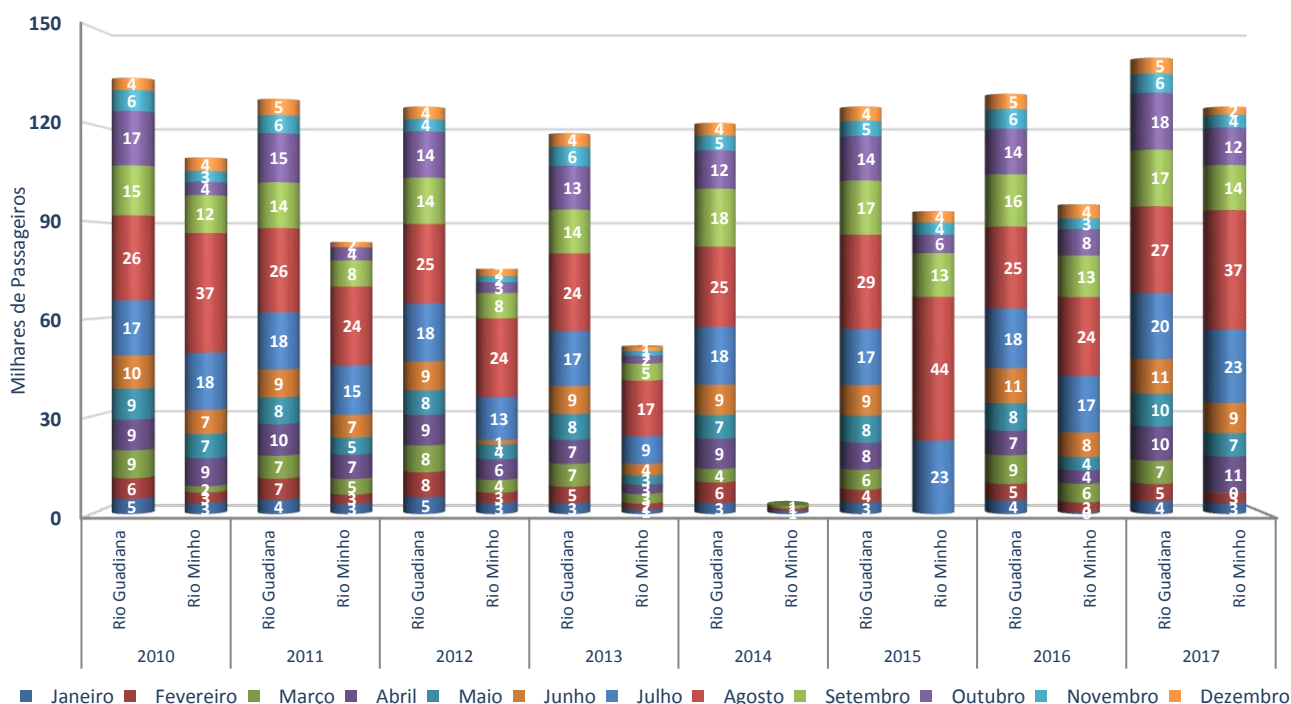
Tradicionalmente, e tal como noutros meios de transporte, os meses que registam maior número de viagens são os do verão. No caso do Rio Guadiana, são os meses de julho a outubro.

Já no Rio Minho, o maior número de viagens são efetuadas entre julho e setembro o que corresponde aos meses mais quentes no Norte do país.

No período de 2010 a 2017, houve algumas oscilações no tráfego fluvial quer a norte quer a sul mas no período de 2015 a 2017 o número de passageiros tem-se apresentado em crescendo.

O mês que bateu todos os recordes de viagens foi agosto. No conjunto destes anos, no mês de agosto, atravessaram o Rio Minho, mais de 105 mil passageiros e o Rio Guadiana mais de 81 mil passageiros.

Gráfico 10 – Evolução mensal, do número de passageiros que efectuem viagens internacionais por via fluvial, entre os anos de 2010 e 2017



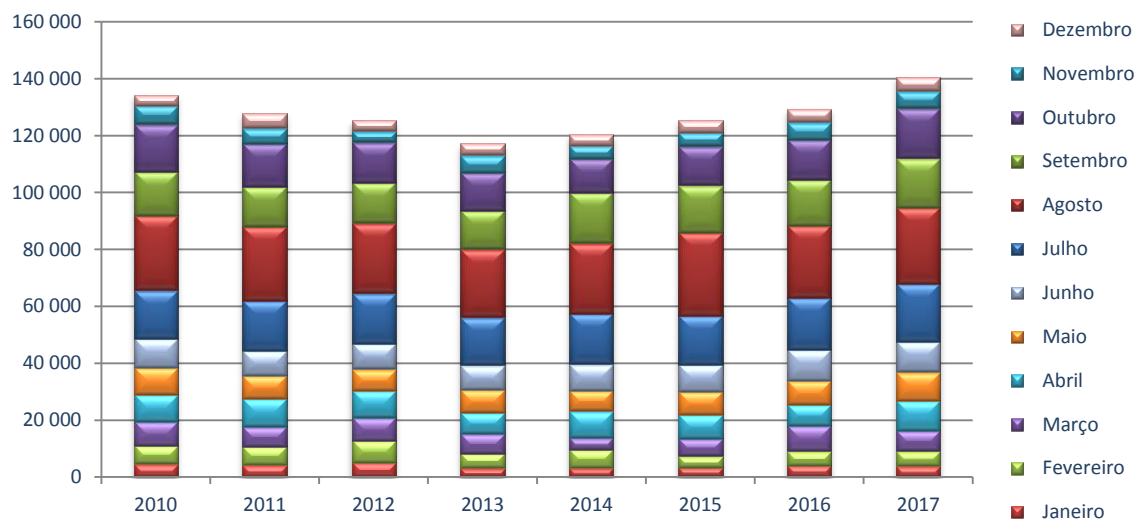
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No período de 2010 a 2017, o número de passageiros que atravessaram o Rio Guadiana, não sofreu oscilações significativas, apesar de uma ligeira descida que ocorreu de 2011 a 2013, a que consideramos não estar alheia a crise económica sentida internacionalmente.

Em 2014 iniciou-se uma fase de recuperação com 121 mil passageiros, mais 4 mil do que no ano anterior. Nos anos de 2015, 2016 e 2017 o número de passageiros aumentou sucessiva e respectivamente, para 126 mil, 129 mil e 141 mil passageiros.

No triénio de 2015 a 2017, a média mensal de passageiros que a atravessou o Rio Guadiana, de julho a setembro, foi de 62 mil passageiros.

Gráfico 11 – Evolução mensal, do número de passageiros que efectuam viagens internacionais por via fluvial no Rio Guadiana, entre Vila Real de Santo António – Ayamonte, de 2010 a 2017



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

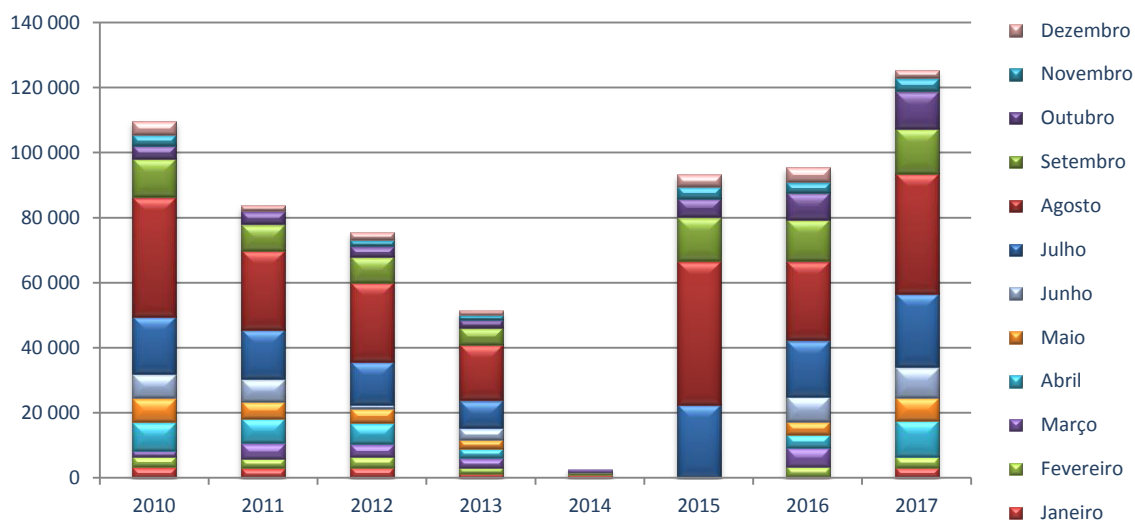
A análise do gráfico 12 permite observar as oscilações de tráfego ocorridas, no movimento de passageiros, no Rio Minho, de 2010 a 2017. Não considerando o ano de 2014 que não registou praticamente movimento por razões operacionais, houve um decréscimo acentuado de 2010, com 110 mil passageiros, até 2013 com 51 mil.

Em 2015 a situação operacional foi restabelecida em março, o que se reflectiu num enorme aumento de tráfego relativamente a 2013. Com efeito, em 2015 foram transportados 93 mil passageiros, em 2016 foram transportados mais 2 mil e, em 2017, o aumento foi de 32%, passando para 125 mil passageiros.

Nos meses de agosto, do período de 2015 a 2017 fizeram esta travessia fluvial, 105 mil passageiros, o que parece assinalável.

A modalidade de cruzeiro fluvial, no Rio Douro, também tem tido incremento passando de 184 em 2016 para 197 em 2017, o que representa um aumento de 7% do número de cruzeiros fluviais.

Gráfico 12 – Evolução mensal, do número de passageiros que efectuam viagens internacionais por via fluvial no Rio Minho, entre Caminha - La Guardia, de 2010 a 2017



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

2.3.2. Movimento de passageiros em cruzeiro

Os três principais portos do Continente que recebem cruzeiros são: Leixões, Lisboa e Portimão, ocasionalmente o porto de Viana do Castelo também tem movimento de passageiros em cruzeiro.

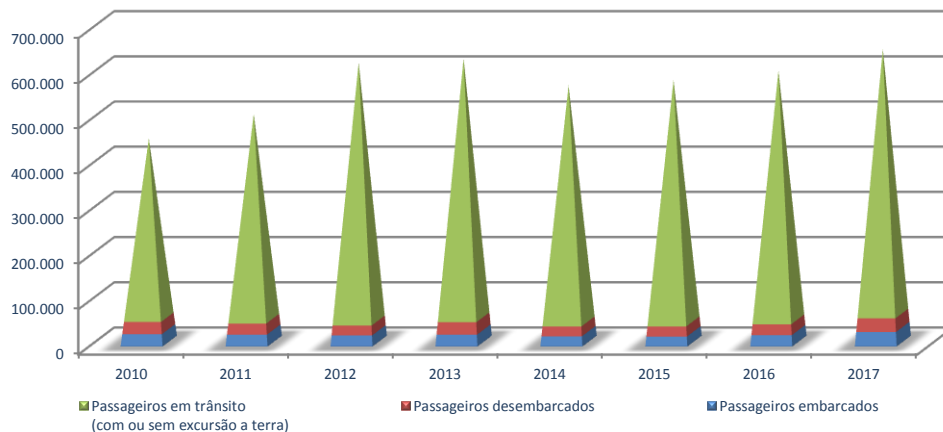
Através do gráfico 13 verificamos que, após uma subida do número de passageiros de 503 mil, em 2011, para 616 mil em 2012 e para 625 mil passageiros em 2013, em 2014 verificou-se uma queda de cerca de 10%, para 565 mil passageiros de cruzeiro.

Já em 2015 o número de passageiros voltou a subir para 578 mil, em 2016, para 598 mil e em 2017, ano em que se registou o maior número desde 2010, atingiu os 647 mil passageiros.

No que respeita à proveniência dos passageiros a Europa, com cerca de 80%, continuou, em 2017, a ser o principal mercado emissor dos passageiros de cruzeiro que visitam Lisboa. Os restantes passageiros são oriundos do continente americano, da Oceânia, da Ásia e residualmente do continente africano.

Relativamente à nacionalidade dos passageiros de cruzeiro, em 2017, em primeiro lugar continuou a surgir o Reino Unido, com 46% dos passageiros, ainda que tenha tido um decréscimo. Em segundo lugar a Alemanha com 19%, em terceiro o mercado norte-americano que cresceu, em quarto o mercado italiano com 6% e em quinto continua o mercado francês.

Gráfico 13 – Evolução anual, do número de passageiros em navios de cruzeiro, entre os anos de 2010 e 2017



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O Gráfico 14 permite verificar que o movimento de passageiros em Lisboa apresentou algumas oscilações no período de 2010 a 2017. O ano de 2013 foi o que registou maior movimento, com 559 mil passageiros. Os anos de 2012 e 2016 tiveram praticamente o mesmo movimento, com cerca de 523 mil passageiros. Em 2015 foi registado o movimento de 512 mil passageiros no porto de Lisboa, número que representa alguma recuperação relativamente aos 501 mil passageiros de 2014. A recuperação continuou em 2016 com 523 mil passageiros e em 2017 registou-se uma ligeira descida para 521 mil passageiros.

Em 2017 foi inaugurado o terminal de cruzeiros de Lisboa. Este terminal, que inclui Santa Apolónia e Jardim do Tabaco, foi o que registou maior taxa de utilização, 95,2%. Assim, num total de 330 escalas verificadas em Lisboa, 314 realizaram-se naquele terminal, 266 em Santa Apolónia e 48 no Jardim do Tabaco. Das restantes escalas 15 foram efetuadas no Terminal da Rocha do Conde de Óbidos e 1 no de Alcântara.

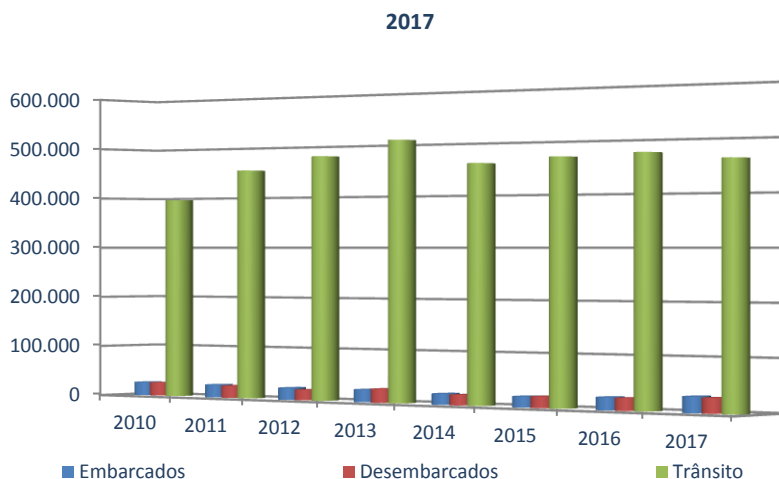
De referir, no entanto, que, entre 2008 e 2017, o crescimento do número de escalas no porto de Lisboa aumentou apenas 3%, 308 em 2008 para 330 em 2017, o segundo melhor ano a par de 2011.

Quanto aos outros portos do continente, o que teve movimento de passageiros mais significativo foi o de Leixões, que tem dois terminais e que recebeu 51 mil passageiros em 2015, 56 mil passageiros em 2016 e 96 mil passageiros em 2017, número que representou um crescimento histórico de 70%.

O porto de Portimão, também viu crescer o número de passageiros entre 2015 e 2017. Assim, em 2015 recebeu 15 mil passageiros, em 2016 subiu para 20 mil passageiros e em 2017 o aumento foi de 52% tendo registado o movimento de 30 mil passageiros.

O porto de Viana do Castelo apenas registou 362 passageiros em 2015 e 216 passageiros em 2017.

Gráfico 14 – Evolução anual, do número de passageiros em navios de cruzeiro, no Porto de Lisboa, entre os anos de 2010 e



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

2.4. Movimento de passageiros no transporte rodoviário internacional

As estradas portuguesas são as quartas melhores da União Europeia (UE), de acordo com o quadro de indicadores relativo aos transportes na UE no qual Portugal ocupa o vigésimo lugar. Portugal completou, em 2015, a rede transeuropeia principal de transporte rodoviário - TEN-T (Rede Transeuropeia de Transportes), estando em igualdade de circunstâncias com a Espanha, a França e a Áustria.

A Rede Rodoviária Nacional, em exploração, compreende 17 874 km, destes 15 253 km estão concessionados à Infraestruturas de Portugal (IP) e 13 664 km encontram-se em regime de gestão direta.

A Rede de Autoestradas de Portugal Continental estende-se por 3 087 km, dos quais 541 estão sob gestão direta ou indireta da IP. Daquela rede cerca de 1 773 Km pertencem à rede de estradas europeias e 1 294 km integram a rede nacional de autoestradas. A Rede de Alta Prestação, sob gestão direta ou indireta da Infraestruturas de Portugal, corresponde a 305 km e integra autoestradas bem como outras estradas com perfil de auto-estrada.

O transporte rodoviário internacional de passageiros realiza-se em linhas regulares e ocasionais tendo como principais países de destino Espanha, França, Suíça, Alemanha e Luxemburgo.

Quadro 1 - Transporte rodoviário internacional ocasional e regular de passageiros, de 2011 a 2017

N.º (milhares)

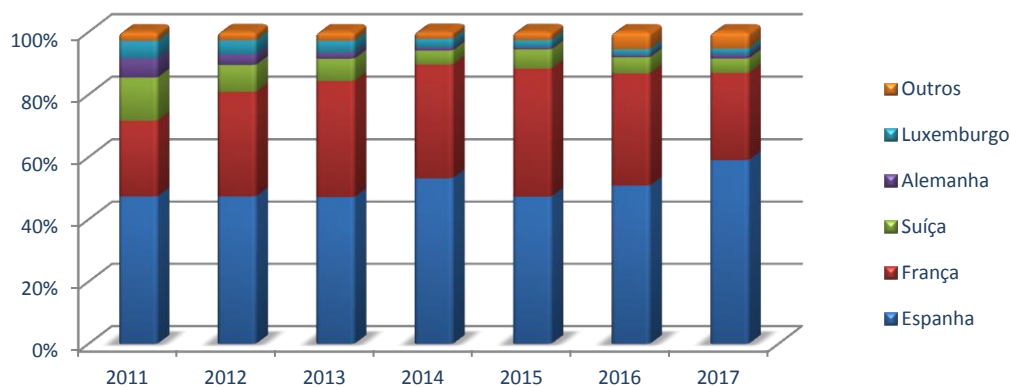
Anos	Espanha	França	Suíça	Alemanha	Luxemburgo	Outros	Total
2011	241,7	123,7	70,1	31,2	28,7	14,4	509,8
2012	220,9	155,9	40,1	15,9	21,0	12,1	465,9
2013	245,9	193,9	37,2	10,0	19,9	14,4	521,3
2014	297,7	203,2	25,1	5,6	15,4	11,9	558,9
2015	243,4	210,7	31,7	3,6	11,7	13,2	514,3
2016	305,5	215,2	31,1	4,3	10,8	33,3	600,2
2017	352,7	166,3	27,7	7,9	11,3	31,4	597,3

Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Relativamente ao tráfego rodoviário, nestes sete anos, utilizaram o transporte rodoviário internacional cerca de 3,8 milhões de passageiros. Só o movimento de passageiros com Espanha representou metade do total ou seja cerca de 1,9 milhões de passageiros.

De acordo com o quadro 1, o ano de 2016 foi o que registou maior movimento, com mais de 600 mil passageiros e o ano de 2012 o que apresentou o movimento mais baixo, com cerca de 466 mil passageiros. A média anual do triénio 2015 – 2017 foi de 570,6 mil passageiros, número que é superior ao da média anual dos sete anos e que foi de 538,2 mil passageiros.

Gráfico 15 – Evolução anual, do número de passageiros em transporte rodoviário internacional ocasional e regular, de 2011 a 2017



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

De acordo com o gráfico 15, O tráfego internacional regular e ocasional de passageiros, no período de 2011 a 2017 não sofreu variações assinaláveis. Dos cinco países que se destacam, a Espanha é o país que regista maior número de passageiros, e tem vindo a crescer. Com efeito, em 2015, utilizaram o transporte rodoviário internacional 243,4 mil passageiros, em 2016 foram 305,5 mil e em 2017 o aumento foi de 15,5 %, com 352,7 mil passageiros. A França é o segundo país com maior movimento de passageiros, no entanto, tem apresentado muitas oscilações. Após uma subida em 2016, ano em que passou dos 210,7 mil passageiros de 2015, para 215,2 mil passageiros, em 2017 registou 166,3 mil passageiros, o que representa uma perda de 22,7%.

Relativamente à Suíça, Alemanha e Luxemburgo, o tráfego rodoviário de passageiros tem vindo a diminuir praticamente todos os anos o que, face às maiores distâncias, se poderá justificar pela opção por modos de transporte mais rápidos.

Em 2017, os serviços de transporte público rodoviário de passageiros, com origem ou destino no território continental de Portugal, diminuíram 0,5% quando no ano anterior tinham aumentado 16,7%. Em 2017 circularam cerca de 597,3 mil passageiros.

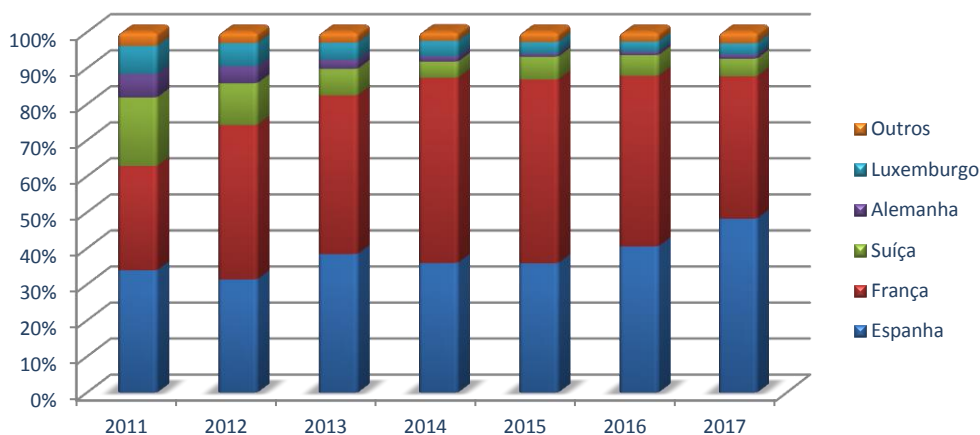
Quadro 2 - Transporte rodoviário internacional regular de passageiros, de 2011 a 2017

Anos	N.º (milhares)						Total
	Espanha	França	Suíça	Alemanha	Luxemburgo	Outros	
2011	112,3	95,8	62,9	21,6	25,8	12,5	330,9
2012	90,6	123,6	33,3	13,6	18,5	8,7	288,3
2013	143,1	163,7	27,3	9,4	17,7	10,7	371,9
2014	128,3	183,1	16,0	5,3	15,2	8,6	356,5
2015	130,6	185,4	23,0	3,4	11,5	9,8	363,7
2016	157,6	183,7	22,2	3,9	10,8	10,0	388,2
2017	174,2	142,5	17,6	4,2	11,2	11,0	360,7

Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O tráfego rodoviário regular de passageiros, de 2011 a 2017, não registou variações assinaláveis. Utilizaram o transporte rodoviário regular internacional cerca de 2,5 milhões de passageiros. Só o movimento de passageiros com França representou cerca de 44% do total ou seja cerca de 1,1 milhões de passageiros. A Espanha com 936,7 milhares de passageiros teve um peso de 38%.

Gráfico 16 – Evolução anual, do número de passageiros em transporte rodoviário internacional regular, de 2011 a 2017



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No transporte rodoviário internacional regular o país que regista maior movimento de passageiros é a França e o ano que atingiu o maior número de passageiros transportados foi o de 2015 com 185,4 milhares de passageiros e o menor em 2011 com 95,8 milhares de passageiros. A Espanha é o segundo país em termos de movimento regular e teve o seu melhor ano em 2017 com 174,2 milhares de passageiros e o pior em 2012 com 90,6 milhares de passageiros. Em termos totais o ano de 2016 foi o que registou maior movimento com 388,2 milhares de passageiros e o de 2012 o que registou menor movimento com 288,3 milhares de passageiros.

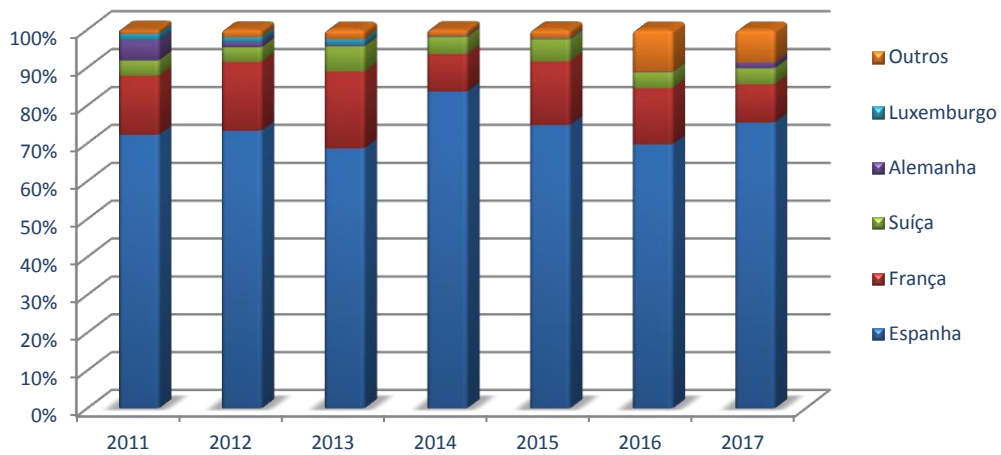
Quadro 3 - Transporte rodoviário internacional ocasional de passageiros, de 2011 a 2017

Anos	N.º (milhares)						Total
	Espanha	França	Suíça	Alemanha	Luxemburgo	Outros	
2011	129,4	27,9	7,2	9,7	2,9	1,9	179,0
2012	130,3	32,3	6,8	2,3	2,5	3,4	177,6
2013	102,7	30,2	10,0	0,6	2,2	3,7	149,4
2014	169,4	20,1	9,1	0,4	0,2	3,2	202,4
2015	112,8	25,3	8,8	0,2	0,2	3,4	150,7
2016	147,9	31,5	8,9	0,4	0,0	23,3	212,0
2017	178,5	23,8	10,1	3,6		20,3	236,3

Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Relativamente ao tráfego rodoviário ocasional, de 2011 a 2017, utilizaram o transporte rodoviário internacional cerca de 1,3 milhões de passageiros. Só o movimento de passageiros com Espanha representou cerca de 74% do total, o equivalente a 971 milhares de passageiros.

Gráfico 17 – Evolução anual, do número de passageiros em transporte rodoviário internacional ocasional, de 2011 a 2017



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Inversamente ao que se verifica no transporte rodoviário regular, no transporte rodoviário internacional ocasional o país que regista maior movimento de passageiros é a Espanha e o ano que atingiu o maior número de passageiros transportados foi o de 2017 com 178,5 milhares de passageiros.

A França é o segundo país em termos de movimento. O transporte rodoviário internacional ocasional teve o seu melhor ano em 2017 com 236,3 milhares de passageiros. O ano com menor movimento foi 2013 que registou 149,4 milhares de passageiros.

O movimento de passageiros com a Suíça e a Alemanha tem tido muitas oscilações e, no caso da Alemanha diminuiu significativamente nos últimos cinco anos. Em 2017 ambos os países apresentaram aumentos assinaláveis.