
O transporte internacional de passageiros, em Portugal

2014 a 2016

Dulce Guedes Vaz, Graça Sousa



Siglas

EUR/Eur - euro

GEE – Gabinete de Estratégia e Estudos do Ministério da Economia

INE – Instituto Nacional de Estatística, I. P.

NST/2007 – Nomenclatura Uniforme para as Estatísticas dos Transportes, versão 2007

NST/R – Nomenclatura Uniforme para as Estatísticas dos Transportes, versão revista 1967

UE – União Europeia

Ton - Tonelada

Tvma – Taxa de variação média anual



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 2000 a 2016 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 15
Índice de Gráficos	
Gráfico 1 –	Evolução dos passageiros, transportados por via aérea, de 2000 a 20165
Gráfico 2 –	Evolução dos passageiros, embarcados e desembarcados nos aeroportos nacionais, entre 2000 e 20166
Gráfico 3 –	Distribuição de passageiros, por aeroportos do continente, entre 2000 e 20166
Gráfico 4 –	Distribuição dos passageiros transportados por companhias nacionais e estrangeiras, entre 2000 e 20167
Gráfico 5 –	Distribuição dos passageiros embarcados e desembarcados por companhias nacionais e estrangeiras, por aeroporto, entre 2000 e 2016.....8
Gráfico 6 –	Número de aterragens de companhias nacionais e estrangeiras por aeroporto, entre 2000 e 20168
Gráfico 7 –	Evolução anual do número de aterragens de companhias nacionais e estrangeiras, entre 2000 e 20169
Gráfico 8 –	Evolução anual do número médio diário de aterragens por aeroporto, entre 2000 e 201610
Gráfico 9 –	Evolução mensal, do número de passageiros que efectuam viagens internacionais, entre os anos de 2004 e 201611
Gráfico 10 –	Evolução mensal, do número de passageiros que efectuam viagens internacionais por via fluvial, entre os anos de 2010 e 201612
Gráfico 11 –	Evolução mensal, do número de passageiros que efectuam viagens internacionais por via fluvial, V. R. Sto. António – Ayamonte, entre os anos de 2010 e 201613
Gráfico 12 –	Evolução mensal, do número de passageiros que efectuam viagens internacionais por via fluvial, Caminha - La Guardia, entre os anos de 2010 e 201613
Gráfico 13 –	Evolução anual, do número de passageiros em navios de cruzeiro, entre os anos de 2009 e 201614



Gráfico 14 – Evolução anual, do número de passageiros em navios de cruzeiro, no Porto de Lisboa, entre os anos de 2009 e 2016	15
Gráfico 15 – Evolução anual, do número de passageiros em transporte rodoviário internacional ocasional e regular, de 2011 a 2016	16
Gráfico 16 – Evolução anual, do número de passageiros em transporte rodoviário internacional regular, de 2011 a 2016	17
Gráfico 17 – Evolução anual, do número de passageiros em transporte rodoviário internacional ocasional, de 2011 a 2016	18

Índice de Quadros

Quadro 1 - Transporte rodoviário internacional ocasional e regular de passageiros, de 2011 a 2016	16
Quadro 2 - Transporte rodoviário internacional regular de passageiros, de 2011 a 2016	17
Quadro 3 - Transporte rodoviário internacional ocasional de passageiros, de 2011 a 2016	17

Transporte Internacional de passageiros, em Portugal, de 2014 a 2016

1. Introdução

Com a entrada de Portugal, na então Comunidade Europeia, na década de 80 do século passado, e nomeadamente com a disponibilização de fundos comunitários, o país conheceu um considerável desenvolvimento em infraestruturas de transportes e em toda a logística inerente à exploração daqueles, contexto que alterou profundamente o sistema de transportes no país.

O desenvolvimento das infraestruturas de transportes constituiu a chave que potenciou o crescimento verificado a partir da década de 90 e que só abrandou com a crise financeira internacional.

O país apostou em investimentos avultados, com a construção e conservação de importantes infraestruturas, muitas delas integradas na Rede Transeuropeia de Transportes, rede que serve cerca de metade dos passageiros da União Europeia.

Atualmente, as infraestruturas ferroviárias, desenvolvem-se de acordo com o Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020, que se funda no Plano PETI3+ e que, para além de um pacote financeiro associado, apresenta uma calendarização precisa e ambiciosa.

As prioridades definidas assentam sobretudo, em compromissos internacionais, incluindo os bilaterais com Espanha e os que resultam do Corredor Atlântico. Pretende-se que o fomento do transporte de mercadorias e em particular das exportações sejam conseguidos através da articulação entre os portos nacionais e as principais fronteiras terrestres com Espanha.

Neste relatório pode constatar-se, que no transporte internacional de passageiros, a preferência vai para o transporte aéreo, o que se deve, em parte à rapidez, e em parte aos preços praticados que são cada vez mais competitivos.

O transporte aéreo apresenta-se assim como fundamental para o crescimento socioeconómico de país, desde que as políticas acautelem devidamente os efeitos potencialmente mais nefastos.

Quanto às infra-estruturas portuárias, dada a natureza da inserção do país com acesso privilegiado ao mar, para além de fortemente direccionadas para o transporte de mercadorias conseguem também captar o interesse de navios de cruzeiro. O transporte ferroviário dadas as limitações infra-estruturais não permite ligações ferroviárias de qualidade e competitivas, com o resto da Europa.

O presente relatório tem como fonte a informação disponibilizada pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) e abrange o período de 2014 a 2016, no entanto, sempre que disponíveis, são apresentados dados desde 2000.

2. Movimento Internacional de Passageiros

2.1. Movimento de Passageiros por via aérea

2.1.1. Passageiros embarcados e desembarcados de 2000 a 2016

Gráfico 1 – Evolução dos passageiros, transportados por via aérea, de 2000 a 2016



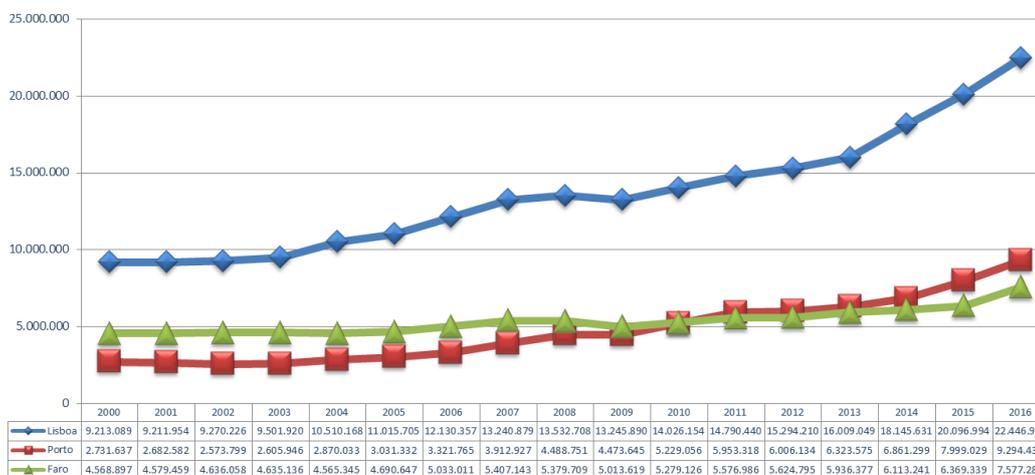
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Desde 2000 que existe uma tendência crescente no movimento de passageiros, embarcados e desembarcados, em Portugal, tendo-se verificado um ligeiro declínio em 2001, com uma perda de cerca de 40 mil passageiros, face a 2000, e em 2009 a perda de cerca de 700 mil passageiros, comparando com 2008.

Quanto à comparação entre passageiros embarcados e desembarcados, podemos verificar que nos primeiros 3 anos há mais passageiros a desembarcar e que, a partir de 2003 existem mais passageiros a embarcar, tendência que, embora ligeira, se verifica até ao ano de 2013. A partir de 2014 inverte-se esta tendência, sendo maior o número de passageiros que desembarcam do que os que embarcam.

Em dezasseis anos o movimento de passageiros mais que duplicou, o que não deixa de ser importante tendo em conta a existência dos mesmos aeroportos ao longo do período em análise, que apenas receberam obras de renovação.

Gráfico 2 – Evolução dos passageiros, embarcados e desembarcados nos aeroportos nacionais, entre 2000 e 2016

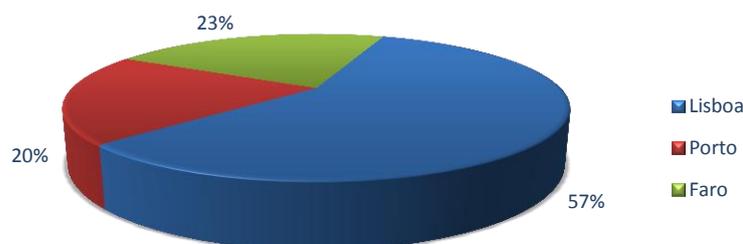


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No geral, de 2000 a 2016, as variações mais significativas nos passageiros embarcados e desembarcados, nos três aeroportos, foram as seguintes:

- 2004 foi um ano importante para os aeroportos de Lisboa e do Porto, com uma variação de 10,61% e 10,13%, respectivamente, face ao ano de 2003.
- Os anos de 2007 e 2008 constituíram um ponto de viragem no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, com um aumento de 17,8%, no primeiro ano, face a 2006 e no segundo, um aumento de 14,72% face a 2007.
- O ano de 2009, não foi um bom ano relativamente ao número de passageiros embarcados e desembarcados em Portugal continental, o que se traduziu numa variação de -2,85% no total de passageiros, face a 2008.
- De 2012 a 2016, o aeroporto de Lisboa registou um aumento de 6,4 milhões de passageiros embarcados e desembarcados.
- Em termos totais, no Continente, salientam-se: o ano de 2015, em que embarcaram e desembarcaram mais, cerca de 3,3 milhões de passageiros do que em 2014 e o ano de 2016 em que embarcaram e desembarcaram perto de 4,8 milhões de passageiros a mais, face a 2015. Só o aeroporto de Lisboa teve em 2016, face a 2015, mais 2,3 milhões de passageiros.

Gráfico 3 – Distribuição de passageiros, por aeroportos do continente, entre 2000 e 2016

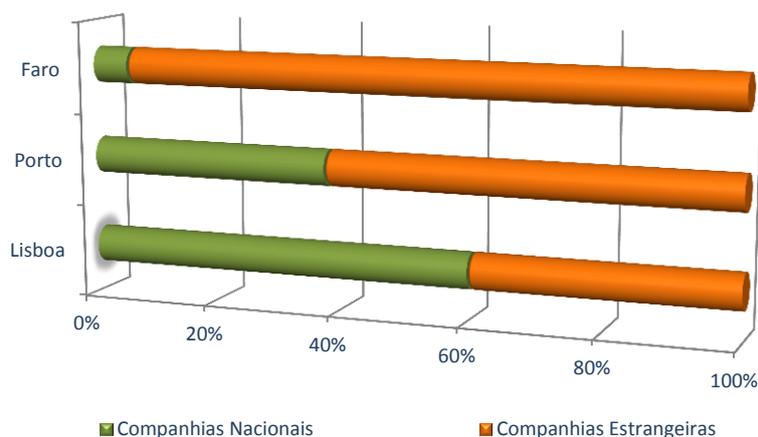


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Nestes últimos 16 anos, embarcaram e desembarcaram em Portugal, cerca de 403 milhões de passageiros. O aeroporto de Lisboa foi o que movimentou mais passageiros, cerca de 231,6 milhões, o que representa 57% do total.

O aeroporto que mais cresceu, em termos percentuais, foi o Aeroporto Francisco Sá Carneiro, no Porto, que teve um crescimento em 2016 face a 2000, de 240,2%, representando, no entanto, apenas 20% do movimento total de passageiros.

Gráfico 4 – Distribuição dos passageiros transportados por companhias nacionais e estrangeiras, entre 2000 e 2016

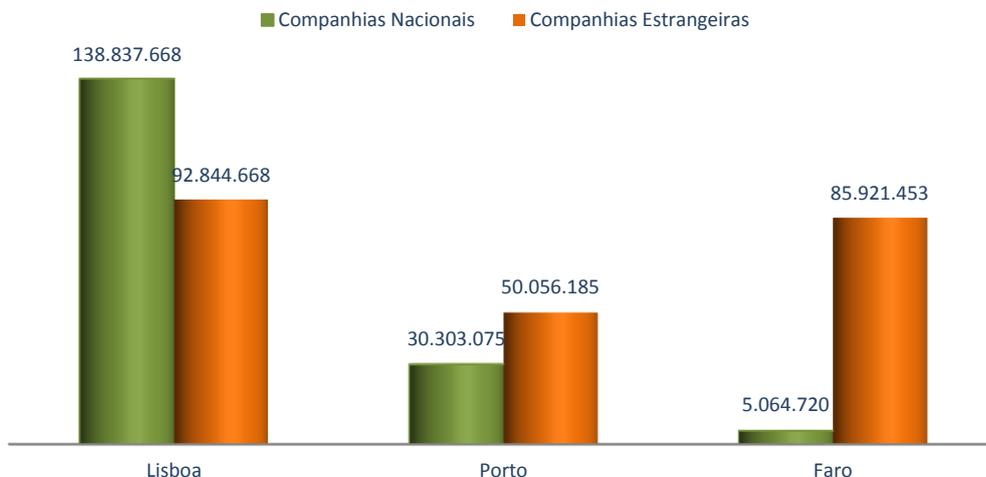


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No tocante à origem das companhias a operar em Portugal Continental, verifica-se que 56,8% dos passageiros são transportados por companhias estrangeiras e 43,2% por companhias nacionais. No aeroporto de Lisboa 59,9% dos passageiros são transportados por companhias nacionais e 40,1% e por companhias estrangeiras.

No aeroporto de Faro o tráfego de passageiros, operado por companhias estrangeiras representa 94,4% e apenas 5,6% dos passageiros são transportados pelas companhias nacionais. Situação diferente tem o aeroporto do Porto no qual se verifica que 62,3% dos passageiros são transportados por companhias estrangeiras e 37,7% por companhias nacionais.

Gráfico 5 – Distribuição dos passageiros embarcados e desembarcados por companhias nacionais e estrangeiras, por aeroporto, entre 2000 e 2016



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

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

Do total de 174,2 milhões de passageiros, embarcados e desembarcados, que utilizam as companhias nacionais em Portugal, 79,7 % fazem-no em Lisboa e apenas 2,9% o fazem no aeroporto de Faro.

No que toca a companhias estrangeiras a operar em Portugal, dos cerca de 228,8 milhões de passageiros transportados pelas mesmas, 40,6% dos passageiros, embarcam e desembarcam, no Aeroporto de Lisboa, 37,6% no Aeroporto de Faro e 21,9% no aeroporto Francisco Sá Carneiro.

2.1.2. Movimento de aeronaves nos aeroportos portugueses

Gráfico 6 – Número de aterragens de companhias nacionais e estrangeiras por aeroporto, entre 2000 e 2016

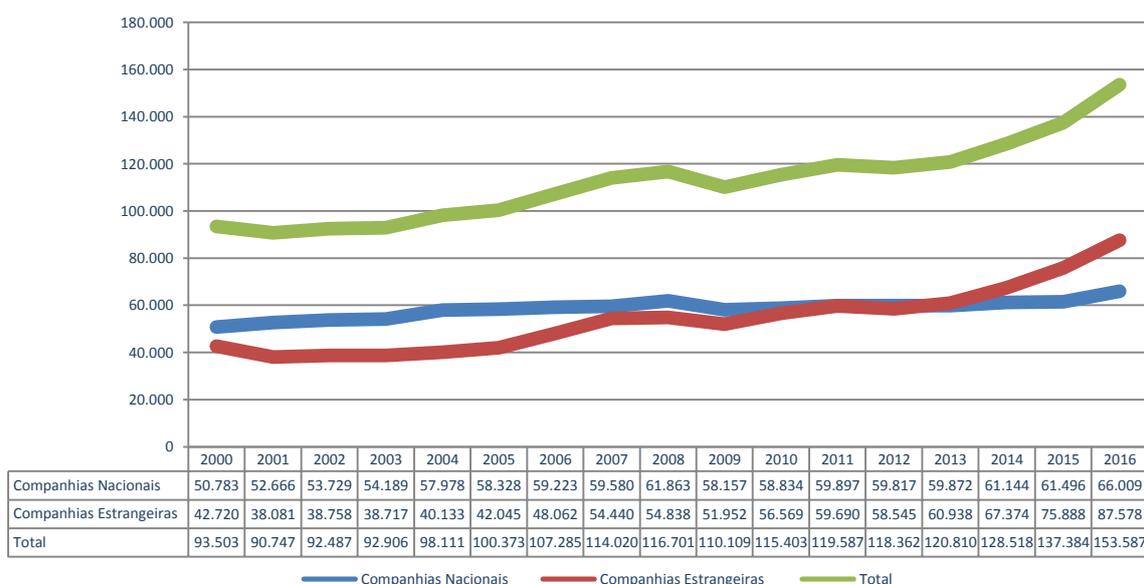


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No território continental entre 2000 a 2016, efectuaram-se cerca de 1,9 milhões de aterragens com a distribuição que podemos verificar no gráfico acima. Cerca de 993 mil aterragens foram efetuadas por aeronaves ao serviço de companhias nacionais e cerca de 916 mil aterragens por companhias estrangeiras. Assim, podemos ver o predomínio das aeronaves pertencentes a companhias portuguesas nas aterragens efetuadas no Continente. O Porto está equilibrado em termos do número de aterragens realizadas por companhias nacionais e estrangeiras, já não se podendo dizer o mesmo em relação ao aeroporto de Faro no qual existe uma desproporção enorme entre as operações realizadas por companhias estrangeiras (90,6%) e por companhias nacionais (9,4%).

Em Lisboa, cerca de um terço das aterragens são efetuadas por companhias estrangeiras enquanto, que, os outros dois terços são efetuados por companhias nacionais.

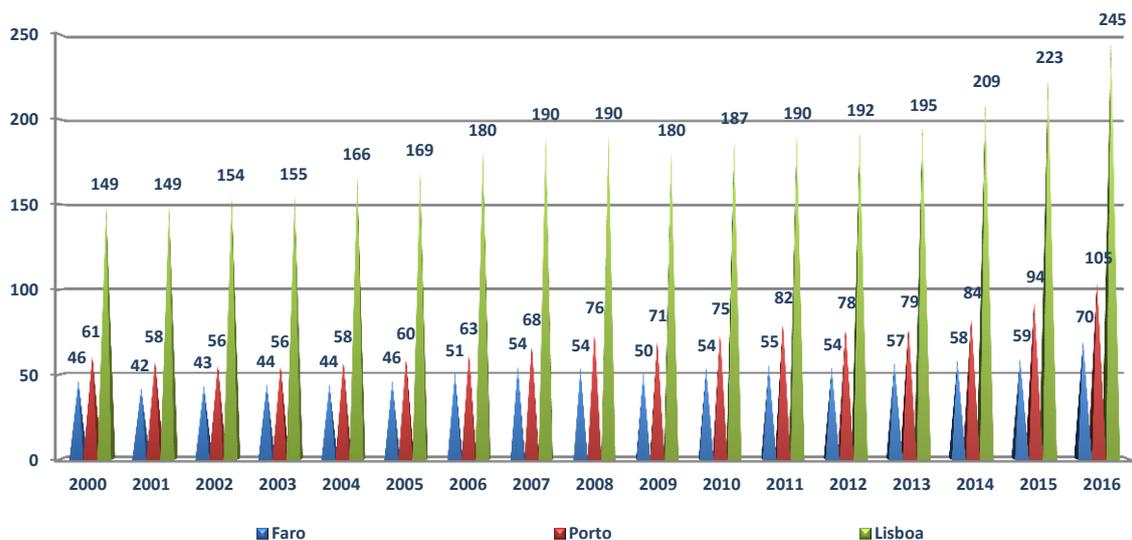
Gráfico 7 – Evolução anual do número de aterragens de companhias nacionais e estrangeiras, entre 2000 e 2016



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Perante a tendência crescente de aterragens em solo português, verificou-se de 2000 a 2012 que o número de aeronaves portuguesas a aterrar em Portugal é superior ao das aeronaves estrangeiras. 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 2013 constituiu um ponto de viragem, sendo o número de voos operados por companhias estrangeiras, superior ao das companhias nacionais, tendência que se mantém até hoje, verificando-se em 2016, no território Continental, uma diferença de 21.569 aterragens.

Gráfico 8 – Evolução anual do número médio diário de aterragens por aeroporto, entre 2000 e 2016



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Em Portugal continental ocorreram, em média, 327 aterragens diárias nos últimos 16 anos. O aeroporto de Lisboa é aquele no qual, em média, aterram mais aviões diariamente. Comparando o ano de 2016 (245 aterragens) com o ano de 2000 (149 aterragens) constata-se um incremento de 65,1%, nesta média diária.

No caso do aeroporto do Porto, comparando o ano de 2016 (105 aterragens) com o ano de 2000 (61 aterragens) verificou-se um aumento de 71,1%, nesta média diária.

Já o aeroporto de Faro, e fazendo esta mesma comparação, tem o incremento mais baixo dos três aeroportos, no caso 52,5% (2016 com 70 aterragens e 2000 com 46 aterragens diárias, em média).

No ano de 2009 verificou-se um decréscimo no número médio de aterragens, nos aeroportos em análise, o que consequentemente se repercutiu no número de passageiros.

Já no ano de 2016, a média de aterragens diárias cresceu, para os aeroportos de Faro, Porto e Lisboa, respectivamente, 18,7%, 11,6% e 10%, face a 2015. 2016 é o ano com o crescimento mais significativo, nestes 16 anos.

2.2. Movimento de Passageiros por via ferroviária

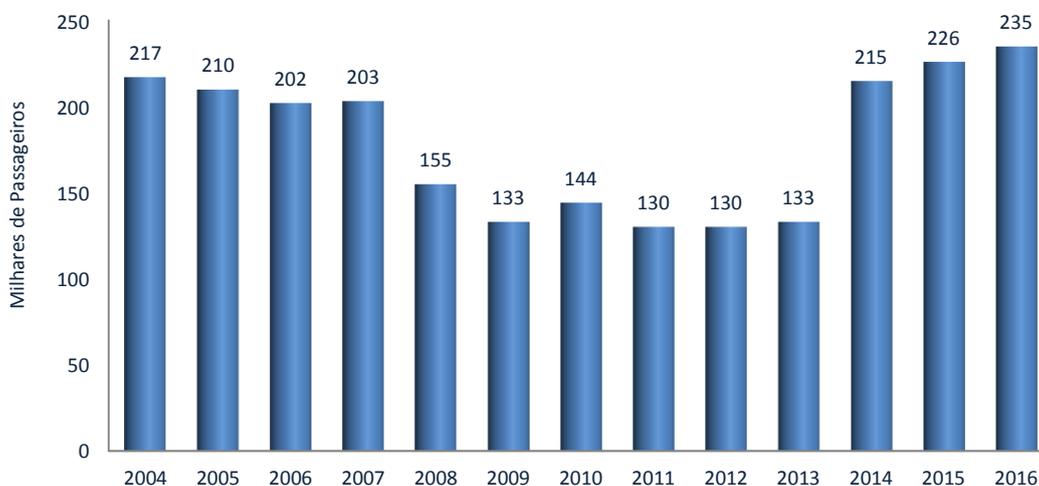
A rede ferroviária em exploração contava, em 2016, com 2 562 Km, ou seja mais 17,6 km do que os 2 544,4 Km existentes em 2013 e o equivalente a cerca de 70,3% do total da rede. Aquele número tem vindo a aumentar muito ligeiramente, em 2012 a rede já tinha 2 541,2 Km. As regiões Centro e Alentejo concentram a maior parte da rede em exploração, respectivamente 37% e 27,7%.

No ano de 2014 houve uma pequena variação na rede em exploração que passou a ser de 2 546 km. Cerca de 64% desta rede, ou seja o equivalente a 2/3, numa extensão total de 1 630 Km, funcionou em linhas electrificadas. Em 2016 a extensão de linhas electrificadas passou para 1 634 Km e conta com 500 estações.

No final de 2013 existiam 429 unidades de tração no parque ferroviário nacional, o que representa uma redução de 2,9% face ao ano anterior (menos 11 locomotivas elétricas e menos 2 automotoras), após um incremento significativo, de 15,1%, em 2012.

Em 2014 a redução do parque ferroviário foi apenas de 0,5%. Em 2015 o parque ferroviário tinha 363 veículos de tração e em 2016, 360. O material de transporte de passageiros também tem vindo a diminuir. Com efeito, em 2014, existiam 998 unidades, em 2015 eram 995 e em 2016 menos 11.

Gráfico 9 – Evolução mensal, do número de passageiros que efectuem viagens internacionais, entre os anos de 2004 e 2016



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Depois de quatro anos (2004-2007) com uma média anual de cerca de 208 mil passageiros a utilizarem o transporte ferroviário internacional seguem-se seis anos nos quais a média anual passou para cerca de 137 mil passageiros. Estes anos correspondem ao período de 2008 a 2013, período que coincide com a crise económica.

De 2013 para 2014 dá-se uma extraordinária recuperação, no transporte ferroviário internacional, passando de 133 mil passageiros transportados para 215 mil passageiros.

Em 2016 registou-se um crescimento de 4% no número de passageiros transportados, mais 9 mil face a 2015, ano em que o crescimento foi de 5%, o equivalente a mais 11 mil passageiros.

Tradicionalmente, os meses de junho a setembro são aqueles que registam maior número de viagens internacionais por ferrovia, no entanto, desde 2014 que este período tende a ser alargado para os meses de março a outubro, situação a que não será alheio o aumento de procura de Portugal como destino turístico.

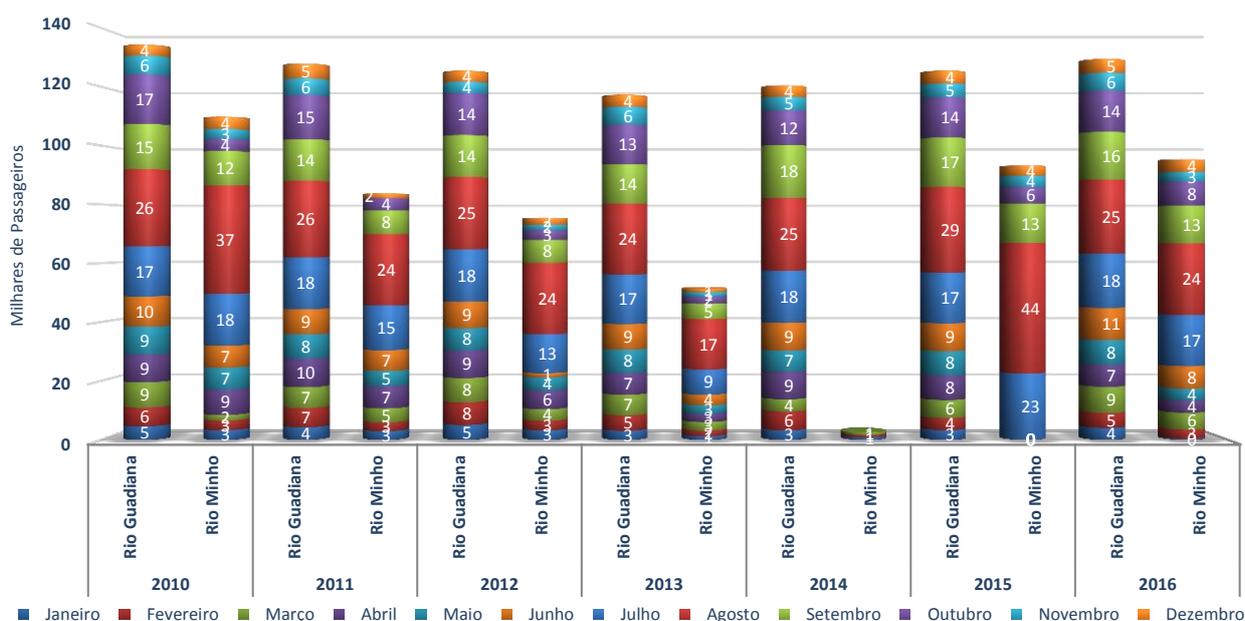
Dos anos em análise, o período de junho a agosto de 2004 bateu todos os recordes registando no transporte ferroviário internacional 94 mil passageiros. Esta movimentação está directamente relacionada com a realização da 12.ª edição do Campeonato Europeu de Futebol, mais conhecido por "Euro 2004" que teve lugar em Portugal, entre 12 de junho e 4 de julho desse ano. Ao organizar o terceiro maior evento desportivo do mundo, Portugal despertou maior curiosidade enquanto destino turístico.

O transporte ferroviário internacional de passageiros representa apenas 0,12% do total do movimento de passageiros no período de 2004 a 2016.

2.3. Movimento internacional de passageiros por via marítima

2.3.1. Movimento de passageiros por via fluvial

Gráfico 10 – Evolução mensal, do número de passageiros que efectuam viagens internacionais por via fluvial, entre os anos de 2010 e 2016

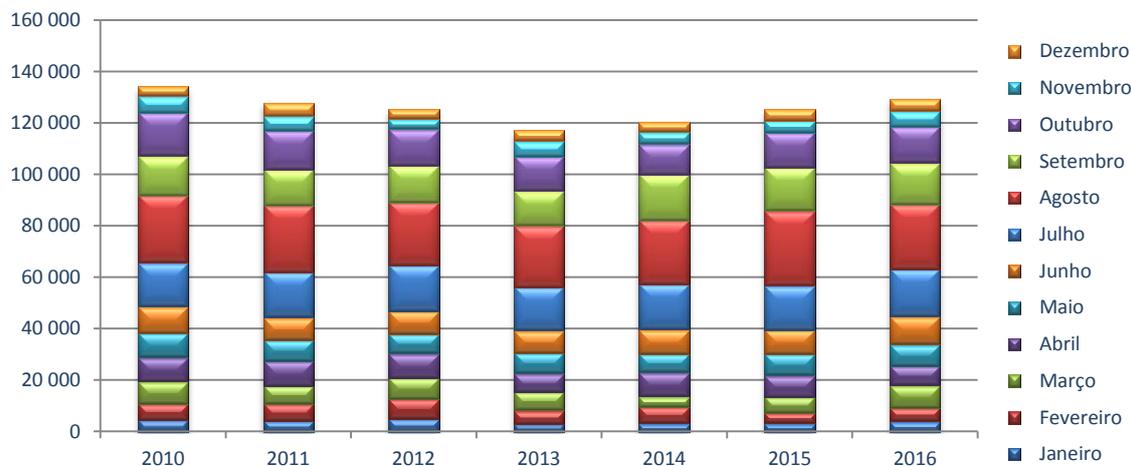


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

As travessias internacionais por modo fluvial ocorrem, a norte, no Rio Minho, entre Caminha e La Guardia e a sul, no 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 2016, o mês que bateu todos os recordes de viagens foi agosto. No conjunto destes anos, no mês de agosto, atravessaram o Rio Minho, 171 123 passageiros e o Rio Guadiana 179 685 passageiros.

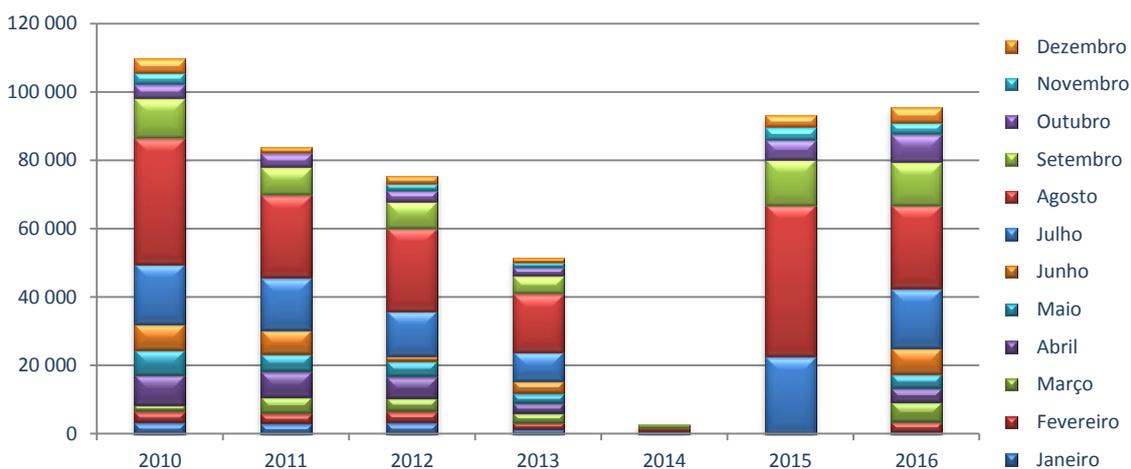
Gráfico 11 – Evolução mensal, do número de passageiros que efectuem viagens internacionais por via fluvial, V. R. Sto. António – Ayamonte, entre os anos de 2010 e 2016



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No período de 2010 a 2016, 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 dá-se uma ligeira recuperação, passando de 117 265 passageiros em 2013 para 120 448 passageiros em 2014. Esta tendência de recuperação verifica-se até ao presente tendo atravessado o rio, em 2016, 129 416 mil pessoas.

Gráfico 12 – Evolução mensal, do número de passageiros que efectuem viagens internacionais por via fluvial, Caminha - La Guardia, entre os anos de 2010 e 2016



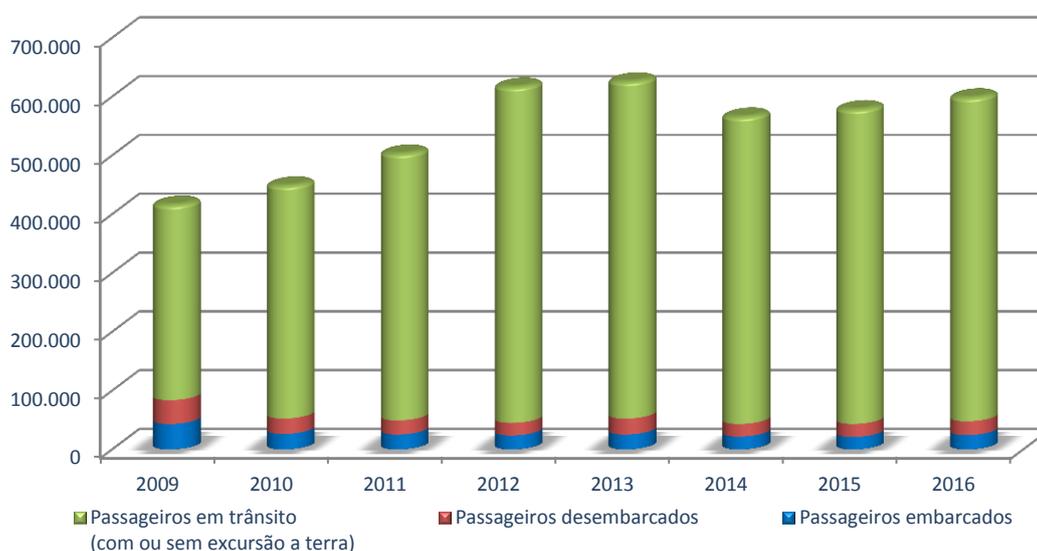
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Como nota pela falta de informação em 2014 e 2015, referimos que a embarcação "Santa Rita de Cássia", em abril de 2014, foi alvo de trabalhos de manutenção, necessários para a renovação do certificado de navegabilidade, trabalhos que duraram cerca de 11 meses. É de salientar que esta embarcação cruza o Rio Minho desde 1995.

A outra nota prende-se com o assoreamento do Rio Minho. A operação de dragagem de mais de 19 mil metros cúbicos de areia do cais de atracção da embarcação, foi iniciada em março de 2015 e só em junho desse ano a ligação ficou, novamente, operacional.

2.3.2. Movimento de passageiros em cruzeiro

Gráfico 13 – Evolução anual, do número de passageiros em navios de cruzeiro, entre os anos de 2009 e 2016



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

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.

Em 2013 foi registado o movimento de 625 374 passageiros nos portos do continente número que sofreu um decréscimo de 10,59%, passando a 556 501 passageiros em 2014. Em 2015 já se notou uma recuperação de 2,18€ com um total de 578 110 passageiros. A recuperação continuou em 2016 com o movimento de 598 177 passageiros.

No que respeita à nacionalidade dos passageiros de cruzeiro, em 2016, em primeiro lugar surge o Reino Unido com 40,6% dos passageiros, em segundo lugar a Itália com 18,4% e em terceiro a Espanha com 11,36%. Em 2015 a ordem tinha sido a mesma mas, respectivamente com 50,8%, 13,8% e 6,1%. A grande maioria dos passageiros é oriunda de países da Europa, 7,8% dos EUA e 5,1% de outras origens.

Gráfico 14 – Evolução anual, do número de passageiros em navios de cruzeiro, no Porto de Lisboa, entre os anos de 2009 e 2016



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

De acordo com dados do Porto de Lisboa, em 2013, cada passageiro de cruzeiro gastou 97€ em Lisboa, valor que, em 2014, quase duplicou para 183,49€. O impacto foi de cerca de 92 milhões de euros.

Numa amostra de cerca de 59,6 % dos passageiros contabilizados no Porto de Lisboa, em 2016, a despesa individual foi de 56,80€, em 2015 fora de 130,28€, bastante mais do que o dobro. As diferenças entre as amostras podem explicar a variação da despesa. Com efeito, em 2016, os passageiros eram mais velhos, viajaram em casal e usaram agência de viagens, ao passo que, em 2015, tratou-se de passageiros mais jovens que viajaram em grupos de amigos.

2.4. Movimento de passageiros no transporte rodoviário internacional

A Rede Rodoviária Nacional em exploração, em 2013, tinha 14 310 quilómetros, dos quais 16,3% correspondiam a itinerários principais, 13,2% a itinerários complementares, 37,0% a estradas nacionais e 33,5% a estradas regionais. Decorridos três anos, em 2016, a rede tinha aumentado 3 564Km registando 17 874 km.

A Infraestruturas de Portugal (IP) SA, é concessionária de 15 253 km, dos quais 13 664 km em gestão direta, incluindo 3 796 km de estradas desclassificadas e ainda não municipalizadas e 1 589 km de rede sub-concessionada, através de parcerias estratégicas com privados. Os restantes 2 621 km respeitam às Concessões do Estado desses, 924 km integram as ex-SCUT.

A Rede de Autoestradas de Portugal Continental estende-se por 3 087 km, dos quais, 541 km, encontram-se sob gestão direta ou indireta, da IP, SA. Daquela rede cerca de 1 772 Km pertencem à rede de estradas europeias e 1 293 km integram a rede nacional de auto-estradas.

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 autoestrada.

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

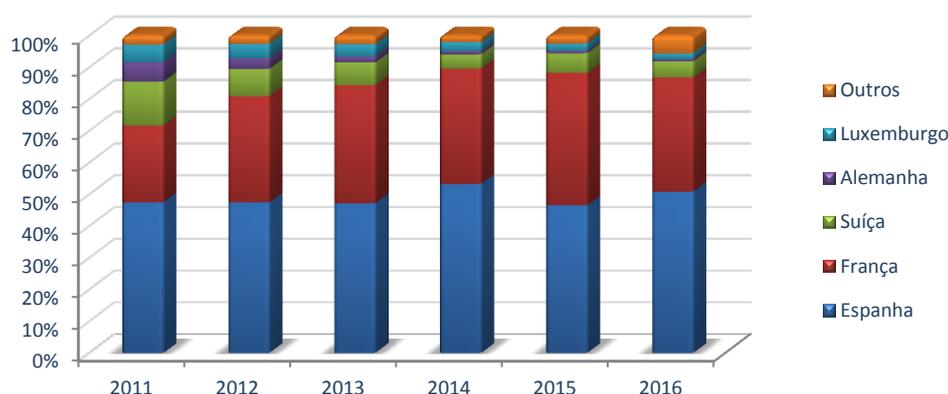
Quadro 1 - Transporte rodoviário internacional ocasional e regular de passageiros, de 2011 a 2016

Anos	N.º (milhares)						
	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	12,1	465,9
2013	245,9	193,9	37,2	10	19,9	14,4	521,3
2014	297,7	203,2	25,1	5,6	15,4	11,9	558,9
2015	232	208,5	31,3	3,6	11,5	12,6	500
2016	295,3	208,3	30,1	4,1	10,4	32,5	580,7

Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Relativamente ao tráfego rodoviário, nestes 6 anos, utilizaram o transporte rodoviário internacional cerca de 3,1 milhões de passageiros. Só o movimento de passageiros com Espanha representou metade do total ou seja cerca de 1,5 milhões de passageiros.

Gráfico 15 – Evolução anual, do número de passageiros em transporte rodoviário internacional ocasional e regular, de 2011 a 2016



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O tráfego internacional regular e ocasional de passageiros, no período de 2011 a 2016 sofreu algumas variações. O ano de 2012 foi aquele que, em geral, registou menor movimento e o de 2016 o que registou maior movimento. Dos cinco países que se destacam, a Espanha é o país que apresenta maior número de passageiros, e com grande expressão. A França é o segundo país com maior movimento de passageiros e o número tem sido crescente.

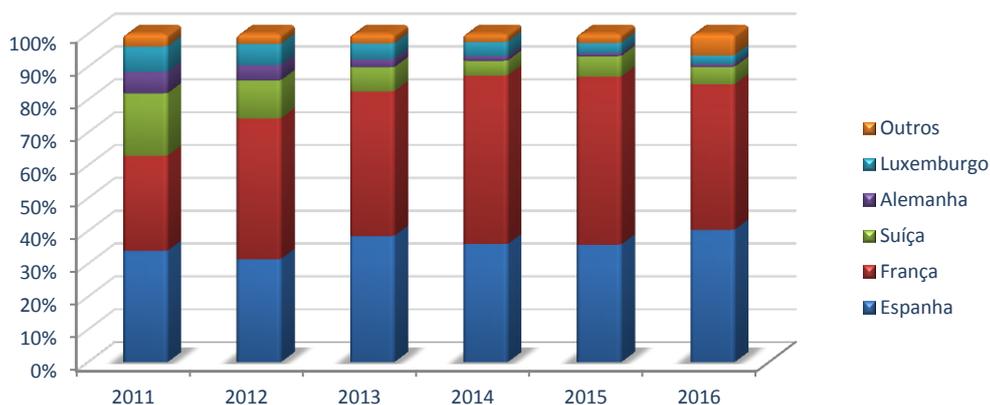
Quadro 2 - Transporte rodoviário internacional regular de passageiros, de 2011 a 2016

Anos	N.º (milhares)						
	Espanha	França	Suíça	Alemanha	Luxemburgo	Outros	Total
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	5,3	15,2	8,6	356,5
2015	129	184	22,6	3,4	11,3	9,6	360
2016	161,7	177,5	21,4	3,7	10,4	26,1	400,8

Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Relativamente ao tráfego rodoviário regular, neste período, utilizaram o transporte rodoviário internacional cerca de 2,1 milhões de passageiros. Só o movimento de passageiros com França representou cerca de 44% total ou seja cerca de 927 mil passageiros.

Gráfico 16 – Evolução anual, do número de passageiros em transporte rodoviário internacional regular, de 2011 a 2016



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 2016. A Espanha é o segundo país em termos de movimento. O transporte ocasional teve o seu melhor ano também em 2016 e o pior em 2012.

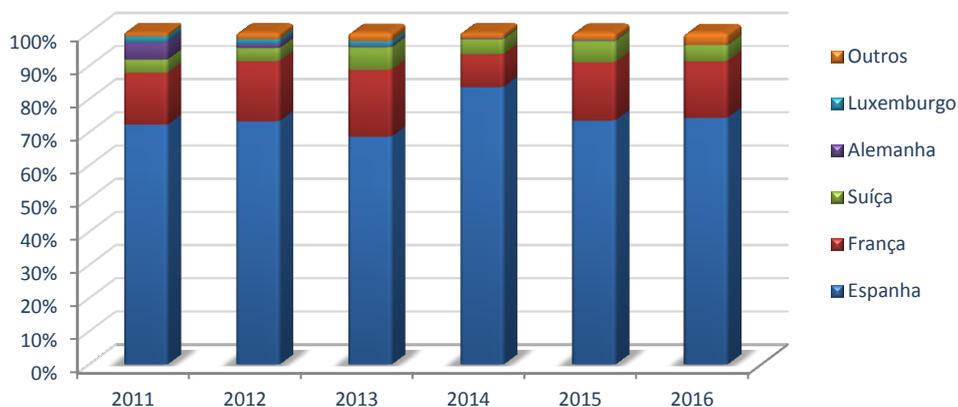
Quadro 3 - Transporte rodoviário internacional ocasional de passageiros, de 2011 a 2016

Anos	N.º (milhares)						
	Espanha	França	Suíça	Alemanha	Luxemburgo	Outros	Total
2011	129,4	27,9	7,2	9,7	2,9	1,9	179
2012	130,3	32,3	6,8	2,3	2,5	3,4	178
2013	102,7	30,2	10	0,6	2,2	3,7	149,4
2014	169,4	20,1	9,1	0,4	0,2	3,2	202,4
2015	103	24,6	8,8	0,2	0,2	3,1	139,9
2016	133,6	30,7	8,6	0,4	0	6,3	179,6

Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Relativamente ao tráfego rodoviário ocasional, de 2011 a 2016, utilizaram o transporte rodoviário internacional cerca de 1 milhão de passageiros. Só o movimento de passageiros com Espanha representou cerca de 75% do total representando 768 mil passageiros.

Gráfico 17 – Evolução anual, do número de passageiros em transporte rodoviário internacional ocasional, de 2011 a 2016



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 2016. A França é o segundo país em termos de movimento. À semelhança do que aconteceu com o transporte rodoviário internacional regular também o ocasional teve o seu melhor ano em 2016. O ano com menor movimento foi 2015.

Em 2016, os serviços de transporte público rodoviário de passageiros, com origem ou destino no território continental de Portugal, aumentaram 16,26% quando no ano anterior tinham diminuído 10,61%. Em 2016 circularam cerca de 580 700 passageiros.

Através do presente relatório fica patente que o transporte internacional de passageiros é feito, predominantemente, com recurso ao transporte aéreo.