
O transporte internacional de passageiros, em Portugal

2016 a 2018

Graça Sousa e Dulce Guedes Vaz
Setembro de 2020



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.....	5
2.1.2.	Movimento de aeronaves nos aeroportos portugueses.....	8
2.2.	Movimento de Passageiros por via ferroviária.....	11
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.....	15
2.4.	Movimento de passageiros no transporte rodoviário internacional.....	18

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução dos passageiros, embarcados e desembarcados, por via aérea.....	5
Gráfico 2 – Evolução dos passageiros, nos aeroportos do continente.....	6
Gráfico 3 – Distribuição de passageiros, por aeroportos do continente.....	6
Gráfico 4 – Distribuição dos passageiros transportados por companhias nacionais e estrangeiras.....	7
Gráfico 5 – Distribuição dos passageiros embarcados e desembarcados por companhias nacionais e estrangeiras, por aeroporto 2016-2018.....	8
Gráfico 6 – Número de aterragens de companhias nacionais e estrangeiras por aeroporto de 2009-2018.....	9
Gráfico 7 – Evolução anual do número de aterragens de companhias nacionais e estrangeiras.....	10
Gráfico 8 – Evolução anual do número médio diário de aterragens por aeroporto.....	11
Gráfico 9 – Evolução mensal, do número de passageiros que efetuam viagens internacionais, entre os anos de 2009 e 2018.....	11
Gráfico 10 – Evolução mensal, do número de passageiros que efectuam viagens internacionais por via fluvial, entre os anos de 2010 e 2018.....	13
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 2018.....	14
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 2018.....	15
Gráfico 13 – Evolução anual, do número de passageiros em navios de cruzeiro, entre os anos de 2009 e 2018.....	16
Gráfico 14 – Evolução anual, do número de passageiros em navios de cruzeiro, no Porto de Lisboa, entre os anos de 2009 e 2018.....	17
Gráfico 15 – Evolução anual, do número de passageiros em transporte rodoviário internacional ocasional e regular, de 2011 a 2018.....	19
Gráfico 16 – Evolução anual, do número de passageiros em transporte rodoviário internacional regular, de 2011 a 2018.....	20
Gráfico 17 – Evolução anual, do número de passageiros em transporte rodoviário internacional ocasional, de 2011 a 2018.....	21

Índice de Quadros

Quadro 1 - Transporte rodoviário internacional ocasional e regular de passageiros, de 2011 a 2018	18
Quadro 2 - Transporte rodoviário internacional regular de passageiros, de 2011 a 2018	19
Quadro 3 - Transporte rodoviário internacional ocasional de passageiros, de 2011 a 2018	20

Transporte internacional de passageiros, em Portugal, de 2016 a 2018

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 2016, 2017 e 2018, no entanto, sempre que disponível, a informação analisada abrange um período de dez anos, de 2009 a 2018, 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, efetuados 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

Tendo como referência o período decorrido entre 2009 e 2018, podemos afirmar que, desde 2009, existe uma tendência crescente no movimento de passageiros, embarcados e desembarcados.

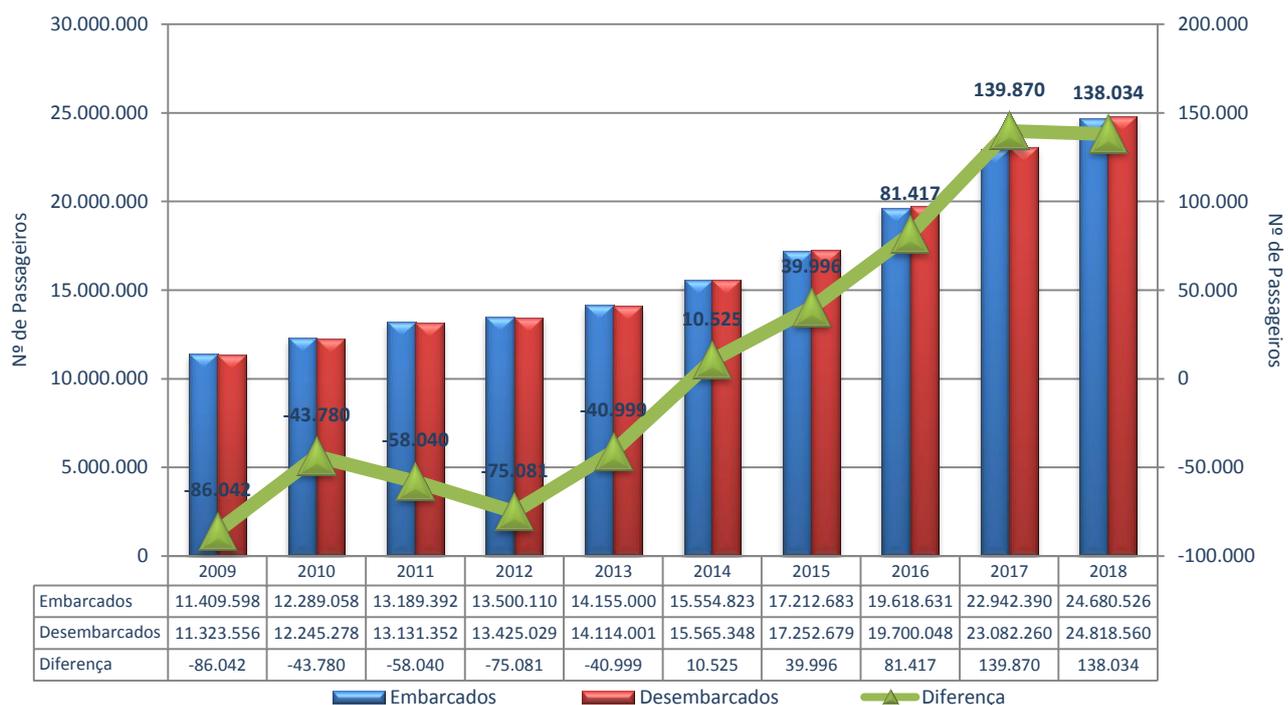
Em dez anos o movimento de passageiros mais que duplicou, o que não deixa de ser relevante, tendo em conta a existência dos mesmos aeroportos ao longo deste período, os quais apenas receberam obras de renovação. Assim, em 2009 o movimento total de passageiros, embarcados e desembarcados nos três aeroportos do Continente, foi de 22,7 milhões de passageiros, enquanto que em 2018 foi de 49,5 milhões de passageiros.

O movimento de passageiros aumentou significativamente a partir de 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, em 2017 subiu 6,7 milhões de passageiros e em 2018 o incremento foi de 3,5 milhões de passageiros. Assim, em 2016 foram transportados 39,3 milhões de passageiros, em 2017 46 milhões e em 2018, 49,5 milhões de passageiros. Do período em análise, 2017 foi o ano que registou o maior aumento no movimento de passageiros.

Quanto à comparação entre passageiros embarcados e desembarcados, podemos verificar que, de 2009 a 2013 o número de passageiros desembarcados foi sempre inferior ao dos passageiros embarcados. Ao invés, a partir de 2014 existem mais passageiros a desembarcar, tendência que se verifica até ao ano de 2018.

No período de 2009 a 2013 o número de passageiros embarcados foi superior ao dos desembarcados, em todos os anos, com diferenças que variaram entre os 40.999 em 2013 e os 86.042 em 2009. De 2014 a 2018 o número de passageiros desembarcados foi superior, com diferenças entre os 10.525 passageiros em 2014 e os 139.870 de em 2017.

Gráfico 1 – Evolução dos passageiros, embarcados e desembarcados, por via aérea



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

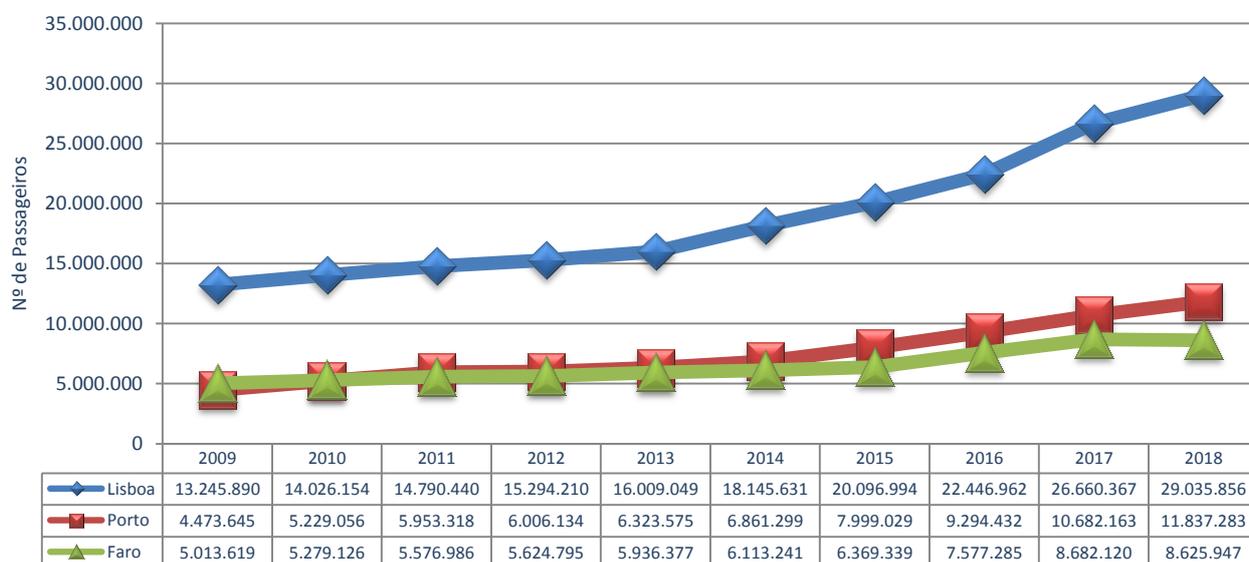
Passemos agora a analisar as variações, mais significativas, do número de passageiros embarcados e desembarcados, nos três aeroportos de Portugal continental.

Em 2009, o aeroporto de Lisboa, registou o movimento de 13,3 milhões de passageiros e em 2018 esse número mais do que duplicou, passando para 29 milhões. Ao longo de dez anos passaram pelo aeroporto de Lisboa 189,8 milhões de passageiros.

No caso do aeroporto do Porto o crescimento foi ainda maior pois em dez anos quase triplicou, passando o número de passageiros de 4,5 milhões em 2009 para 11,8 milhões em 2018, totalizando 74,7 milhões de passageiros em dez anos.

De 2009 a 2018 o movimento no aeroporto de Faro, totalizou 64,8 milhões de passageiros, tendo passado de 5 milhões em 2009 para 8,6 milhões em 2018.

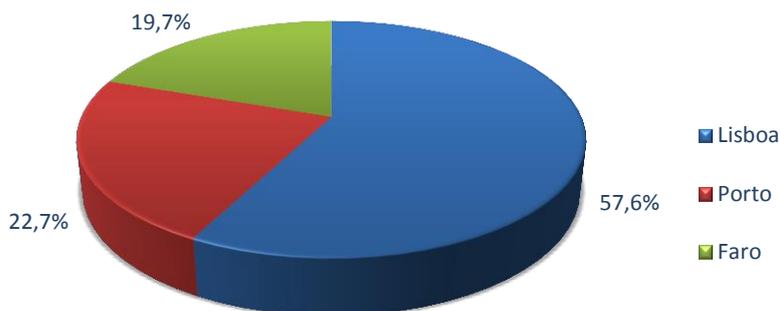
Gráfico 2 – Evolução dos passageiros, nos aeroportos do continente



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Face aos valores referidos constata-se que, no continente, 57,6% do tráfego aéreo de passageiros circula através do aeroporto de Lisboa, 22,7% através do aeroporto do Porto e 19,7% através do aeroporto de Faro.

Gráfico 3 – Distribuição de passageiros, por aeroportos do continente



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

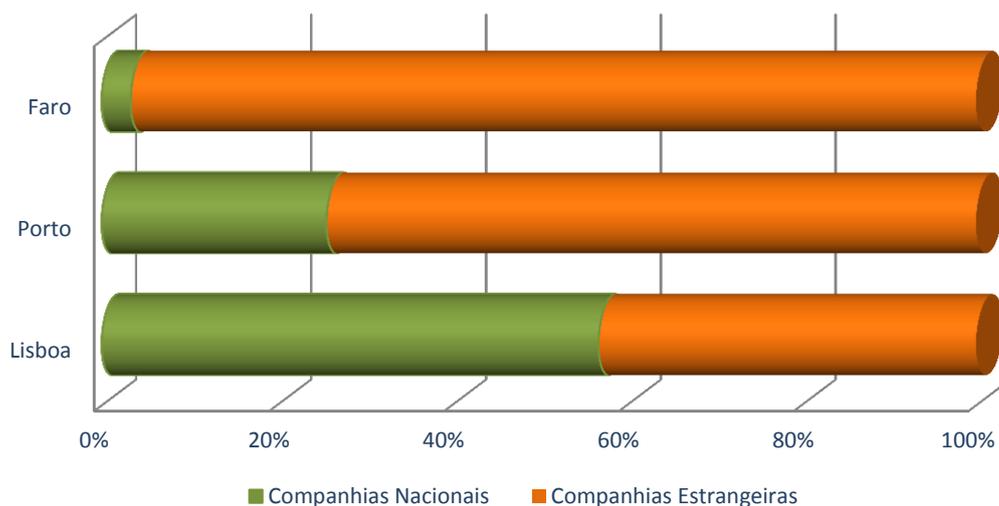
O Gráfico 4 apresenta a distribuição de passageiros de acordo com o tipo de companhia aérea, nacional ou estrangeira, no período de 2009 a 2018. Assim, no período referido, dos 189,8 milhões de passageiros que circularam no aeroporto de Lisboa 56,8% fizeram-no através de companhias nacionais e 43,2% através de companhias estrangeiras.

No aeroporto do Porto, dos 74,7 milhões de passageiros que nele circularam 25,7% utilizaram companhias nacionais e 74,3% companhias estrangeiras.

Quanto ao aeroporto de Faro, 3,3% dos 64,8 milhões de passageiros movimentados utilizaram companhias nacionais e 96,7% companhias estrangeiras.

Considerando o total do tráfego de passageiros, nos três aeroportos do continente, de 2009 a 2018, dos 329,2 milhões de passageiros contabilizados 129,1 milhões, ou seja 39,2% utilizaram companhias nacionais e 200,1 milhões de passageiros o equivalente a 60,8% recorreram a companhias estrangeiras.

Gráfico 4 – Distribuição dos passageiros transportados por companhias nacionais e estrangeiras



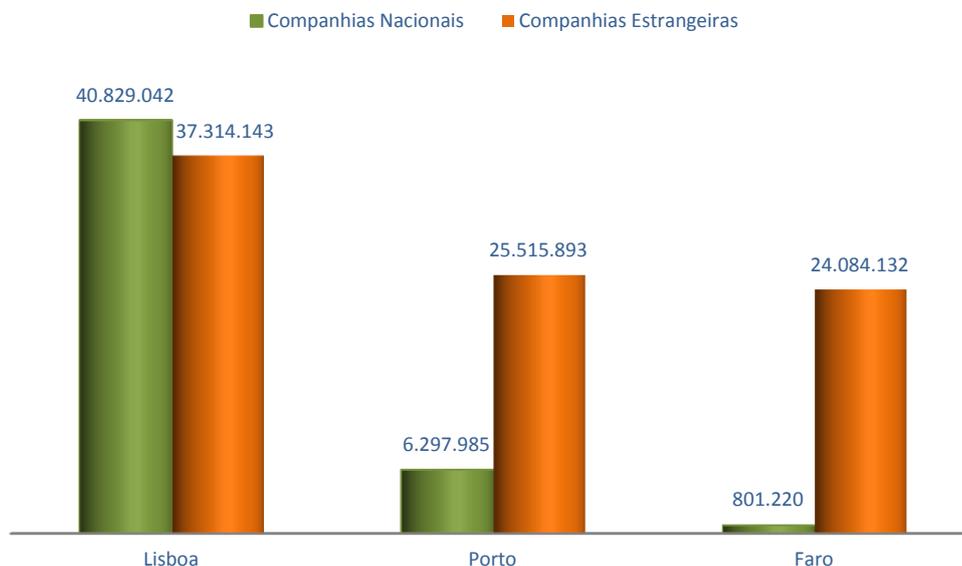
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O gráfico 5 apresenta o número de passageiros, embarcados e desembarcados, de acordo com a origem das companhias a operar em Portugal, entre 2016 a 2018.

Do total dos 48 milhões de passageiros, embarcados e desembarcados, que utilizaram as companhias nacionais em Portugal, 52,3% fazem-no em Lisboa, 19,8% no aeroporto do Porto e apenas 3,2% o fizeram no aeroporto de Faro.

No que toca a companhias estrangeiras a operar em Portugal, dos cerca de 87 milhões de passageiros transportados pelas mesmas, 47,8% dos passageiros, embarcaram e desembarcaram, no aeroporto de Lisboa, 80,2% no aeroporto Francisco Sá Carneiro, no Porto e 96,8% no aeroporto de Faro.

Gráfico 5 – Distribuição dos passageiros embarcados e desembarcados por companhias nacionais e estrangeiras, por aeroporto 2016-2018



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

2.1.2. Movimento de aeronaves nos aeroportos portugueses

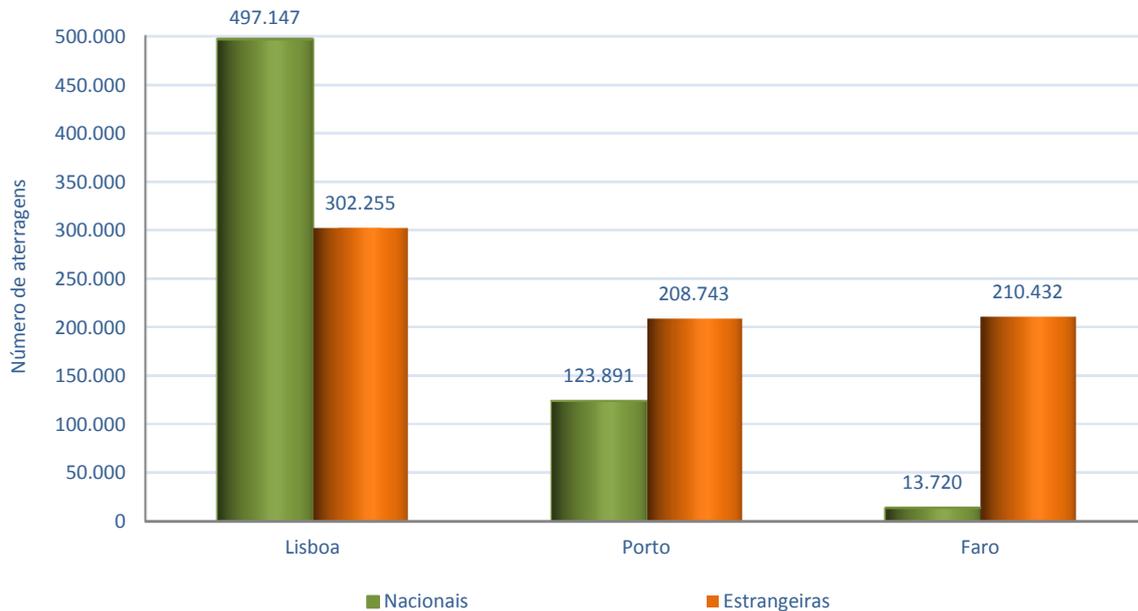
No território continental entre 2009 e 2018, efetuaram-se cerca de 1.356.188 aterragens com a distribuição que podemos verificar no gráfico a baixo. Cerca de 635 mil aterragens foram efetuadas por aeronaves ao serviço de companhias nacionais e cerca de 721 mil aterragens por companhias estrangeiras. Podemos ver, assim, o predomínio do tráfego de aeronaves pertencentes a companhias estrangeiras nas aterragens efetuadas em Portugal.

O aeroporto de Lisboa registou 799 mil aterragens que representaram 58,2% do total do tráfego. No aeroporto do Porto houve 333 mil aterragens o equivalente a uma parcela de 24,5% e o no aeroporto de Faro 224 mil aterragens, ou seja 16,5% do total.

Em Lisboa, cerca de um terço das aterragens foi efetuado por companhias estrangeiras enquanto, que, os outros dois terços, foram efetuados por companhias nacionais. Salienta-se ainda que, das aterragens realizadas por companhias nacionais, em Portugal, 78,3% foram no aeroporto de Lisboa.

Só entre 2016 e 2018 registaram-se 506 mil aterragens no Continente. A maior variação verificou-se de 2016 para 2017 com um acréscimo de 17.265 aterragens. O ano de 2018, bateu todos os recordes com 181.576 aterragens em Portugal continental.

Gráfico 6 – Número de aterragens de companhias nacionais e estrangeiras por aeroporto de 2009-2018



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

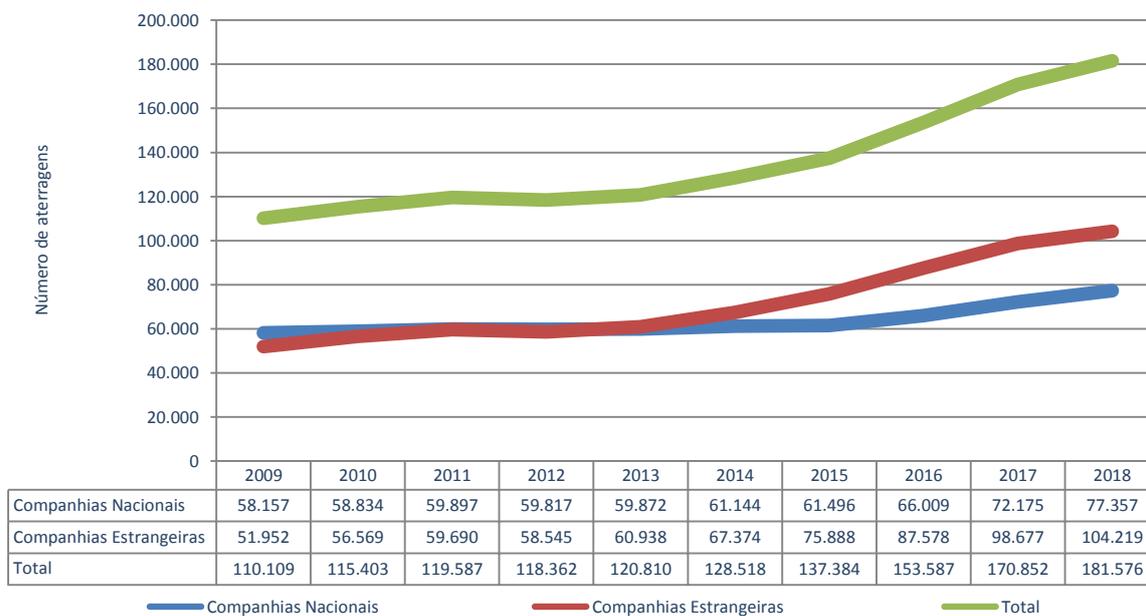
Nos anos de 2016, 2017 e 2018, o número total de aterragens foi crescendo anualmente, respetivamente, 16,2 mil, 17,3 mil e 10,7 mil aterragens. 2016 e 2017, apresentam variações de crescimento face a anos anteriores de 11,8% e 11,2%, respetivamente. Em 2018 o crescimento foi de apenas 6,3%, face ao ano anterior.

Perante a tendência crescente de aterragens em solo português, verificou-se de 2009 a 2012 que o número de aeronaves nacionais 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 embora no período de 2010 a 2013 a diferença não tenha sido muito significativa. 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 14,4 mil voos em 2015, em 2016 chegaram aos 21,6 mil voos, a 26,5 mil voos em 2017 e no ano de 2018 a 26,8 mil voos.

Gráfico 7 – Evolução anual do número de aterragens de companhias nacionais e estrangeiras



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Entre 2009 e 2018, em Portugal continental ocorreram, em média, 370 aterragens diárias.

O aeroporto de Lisboa é aquele onde, em média, aterram mais aviões diariamente. Comparando as 293 aterragens registadas em 2018 com as 180 registadas em 2009, constata-se um incremento de 38,6%, na média diária.

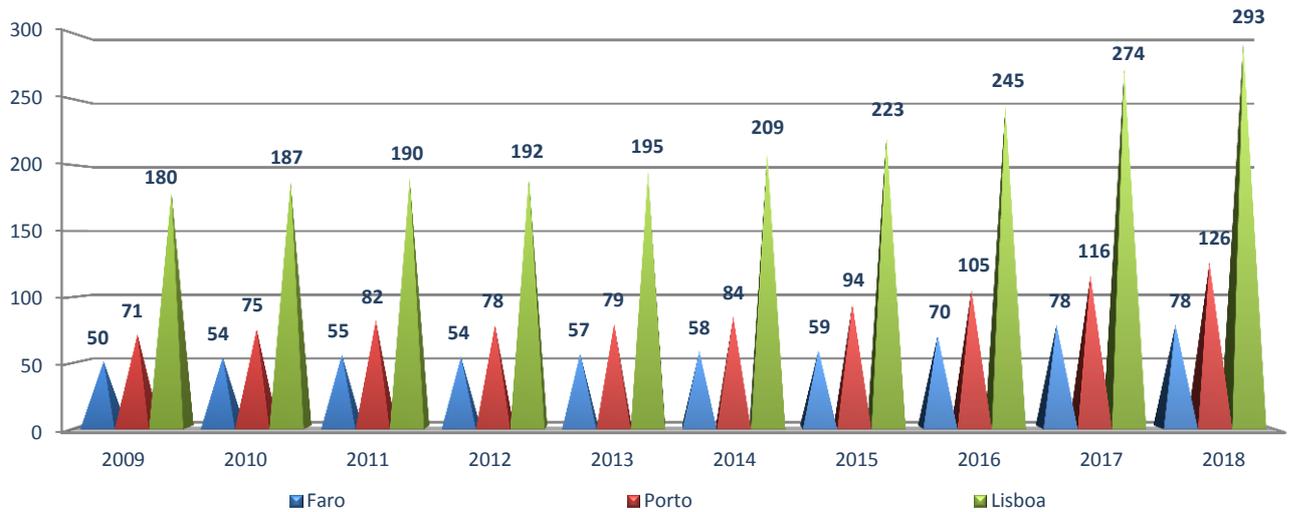
Já no aeroporto do Porto, com as 71 aterragens do ano de 2009 e as 126 aterragens do ano de 2018 verificou-se um incremento de 43,6%, ou seja, o mais elevado dos três aeroportos.

No caso do aeroporto de Faro, o incremento da média diária foi de 35,5% de 50 aterragens em 2009 passou a 78 em 2018.

No ano de 2018, a variação da média de aterragens diárias, nos aeroportos de Faro, Lisboa e Porto, foi respetivamente de: -0,1%, 7,1% e 8,6%, face a 2017.

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

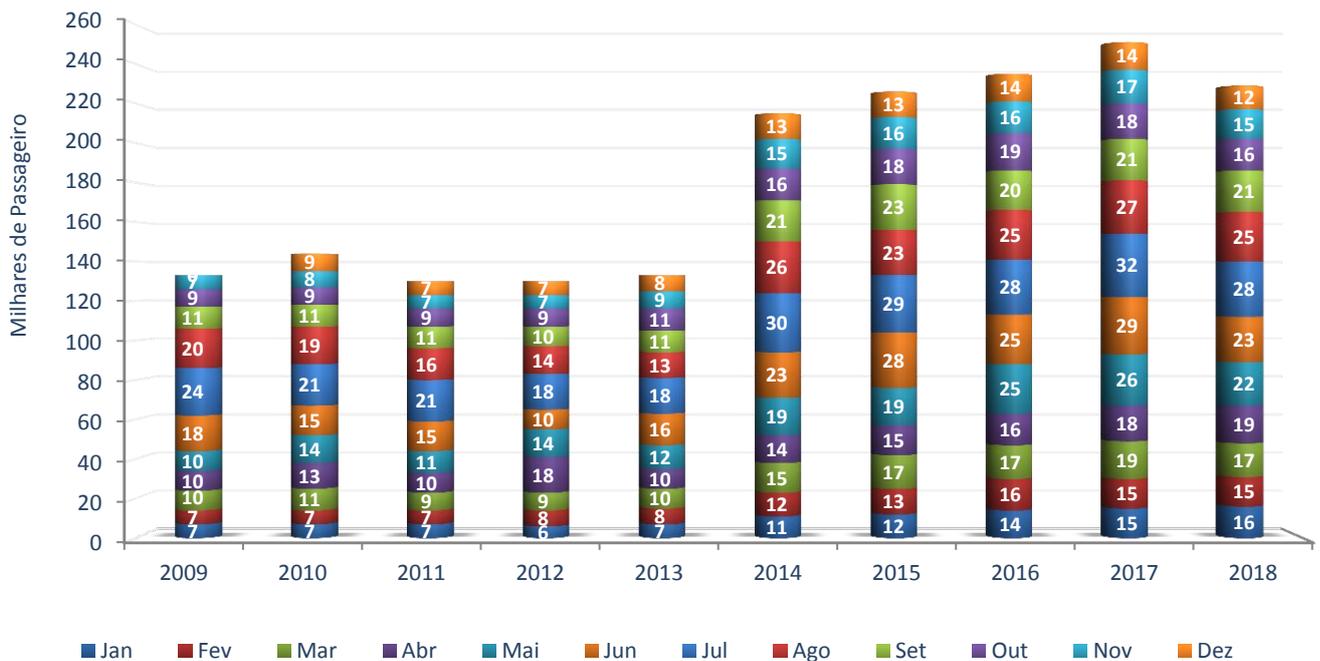


Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

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 eletrificados, o equivalente a 63,77%. Os restantes 928,3 km encontram-se por eletrificar, 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 rede tem mais de 500 estações. Estes números têm-se mantido inalterados ao longo dos últimos anos.

Gráfico 9 – Evolução mensal, do número de passageiros que efetuam viagens internacionais, entre os anos de 2009 e 2018



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE



Desde 2004 que se verifica uma quebra na procura do transporte ferroviário internacional de passageiros, tendo 2009 registado o número mais baixo, até então, 133 mil passageiros. No ano de 2010 verificou-se um aumento para logo se voltar à redução de utilizadores, durante três anos. Em 2014 houve uma recuperação assinalável, com 215 mil passageiros, recuperação esta que se manteve até 2018, ano em que os passageiros foram 229 mil.

No ano de 2009 verificara-se uma quebra de 14%, relativamente a 2008, e os números mantiveram-se pelos 130 mil passageiros até 2014, sendo esse período coincidente com a crise económica, sentida internacionalmente.

Em 2014 verificou-se um aumento de 62% do número de passageiros internacionais, com 215 mil passageiros. Este número continuou a crescer e, em 2017, registaram-se 251 mil passageiros. Em 2018 aquele número desceu cerca de 10% passando para 229 mil passageiros.

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

No período que temos vindo a analisar e que decorre de 2009 a 2018 o transporte ferroviário internacional de passageiros representa apenas 0,1% 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

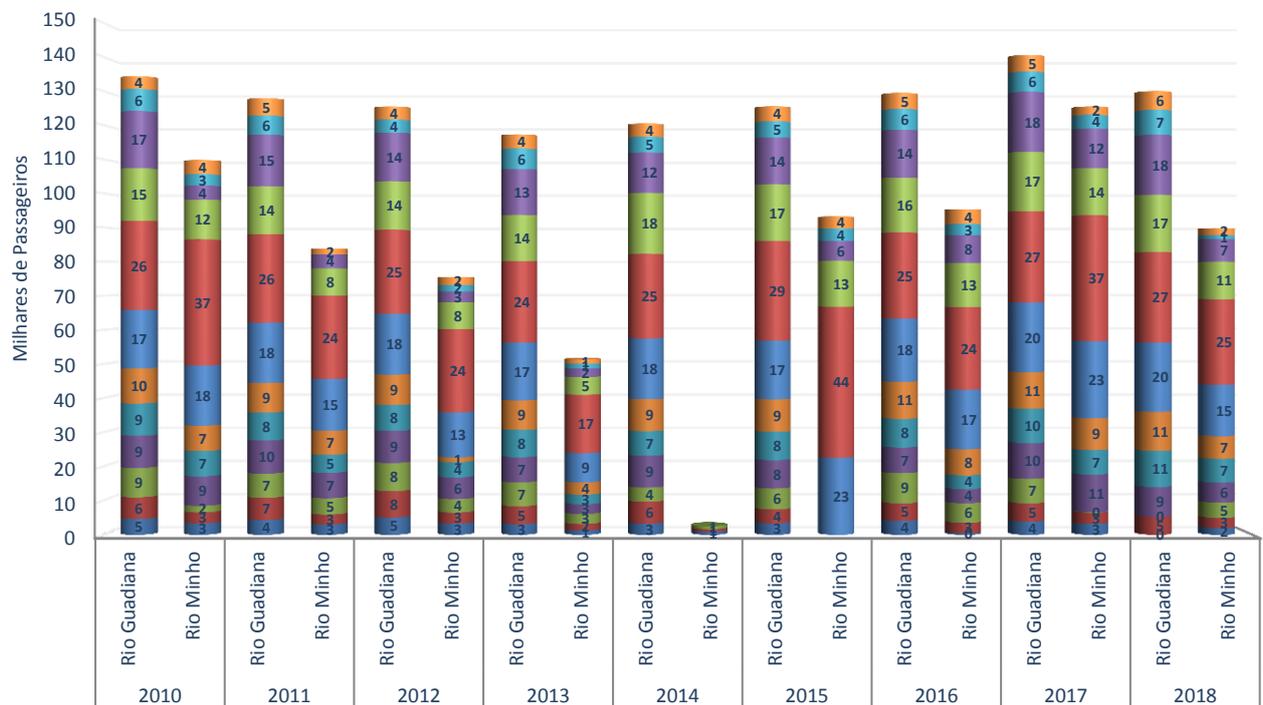
As travessias internacionais por modo fluvial ocorrem, a norte, através do rio Minho, entre Caminha e La Guardia e a sul, através do rio Guadiana, entre Vila Real de Santo António e Ayamonte.

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, o afluxo de passageiros prolonga-se até outubro. Já no Rio Minho, o maior número de viagens concentra-se entre julho e setembro o que corresponde aos meses mais quentes no Norte do país.

No período de 2010 a 2018, 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, no entanto, em 2018 desceu para valores semelhantes aos de 2015.

Entre 2010 e 2018, o mês que bateu todos os recordes de viagens foi agosto com 466 mil passageiros. No conjunto daqueles anos, no mês de agosto, atravessaram o rio Minho, 233 mil passageiros e o rio Guadiana, idêntico número, 233 mil passageiros.

Gráfico 10 – Evolução mensal, do número de passageiros que efectuam viagens internacionais por via fluvial, entre os anos de 2010 e 2018



■ Janeiro ■ Fevereiro ■ Março ■ Abril ■ Maio ■ Junho ■ Julho ■ Agosto ■ Setembro ■ Outubro ■ Novembro ■ Dezembro

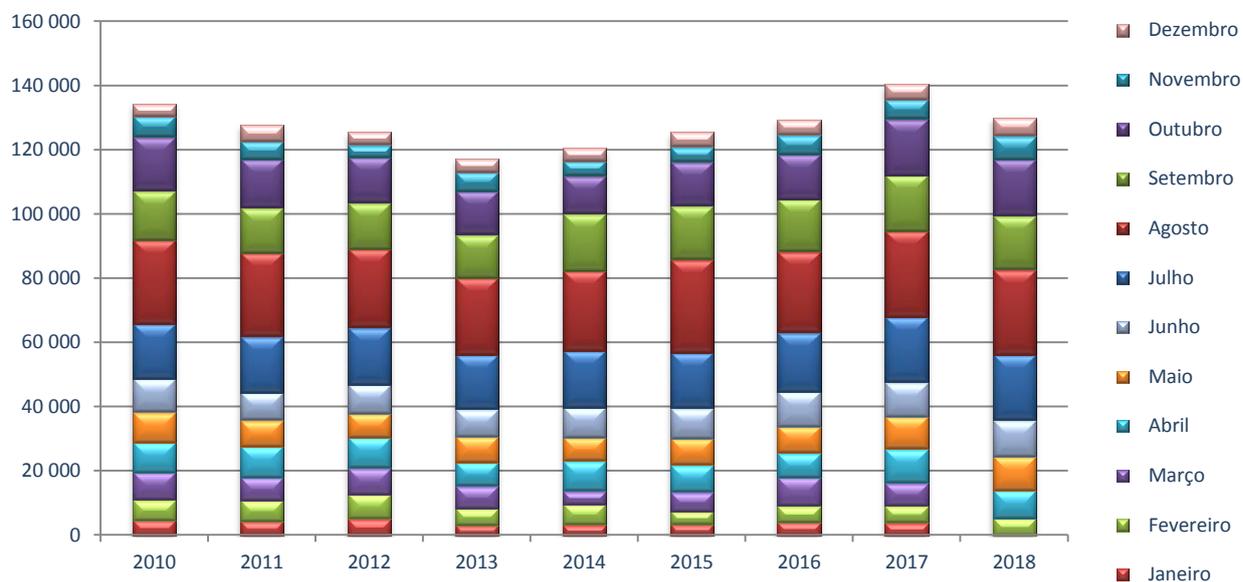
Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No período de 2010 a 2018, 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 vivida internacionalmente.

Em 2014 iniciou-se uma fase de recuperação com 120 mil passageiros, mais 3 mil do que no ano anterior. Nos anos de 2015, 2016 e 2017 o número de passageiros aumentou sucessiva e respetivamente, para 125 mil, 129 mil e 141 mil passageiros. Em 2018 desce, novamente para os 130 mil passageiros.

No triénio de 2016 a 2018, a média de passageiros que a atravessou o Rio Guadiana, de julho a setembro, foi de 63 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 2018



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 2018.

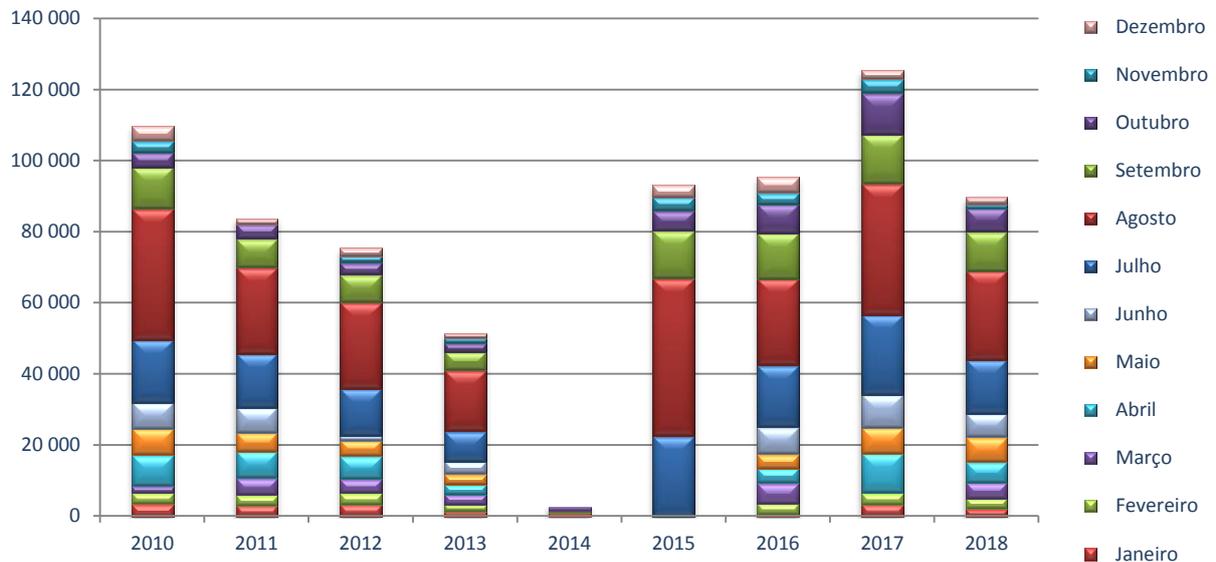
Não considerando o ano de 2014 que não registou praticamente movimento por razões operacionais, houve um decréscimo acentuado de 2010, com 110 mil passageiros, até 2013 com 51 mil.

Em 2015 a situação operacional foi restabelecida em março, o que se refletiu 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.

No triénio de 2016 a 2018, a média de passageiros que a atravessou o Rio Guadiana, de julho a setembro, foi de 60 mil passageiros.

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 2018



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, nos portos do Continente, após uma subida em 2011, ano que registou 503 mil passageiros, os anos seguintes continuaram a apresentar subidas, em 2012 registou-se o movimento de 616 mil passageiros, e de 625 mil passageiros em 2013, no entanto em 2014 verificou-se uma queda de cerca de 10%, para 565 mil passageiros de cruzeiro.

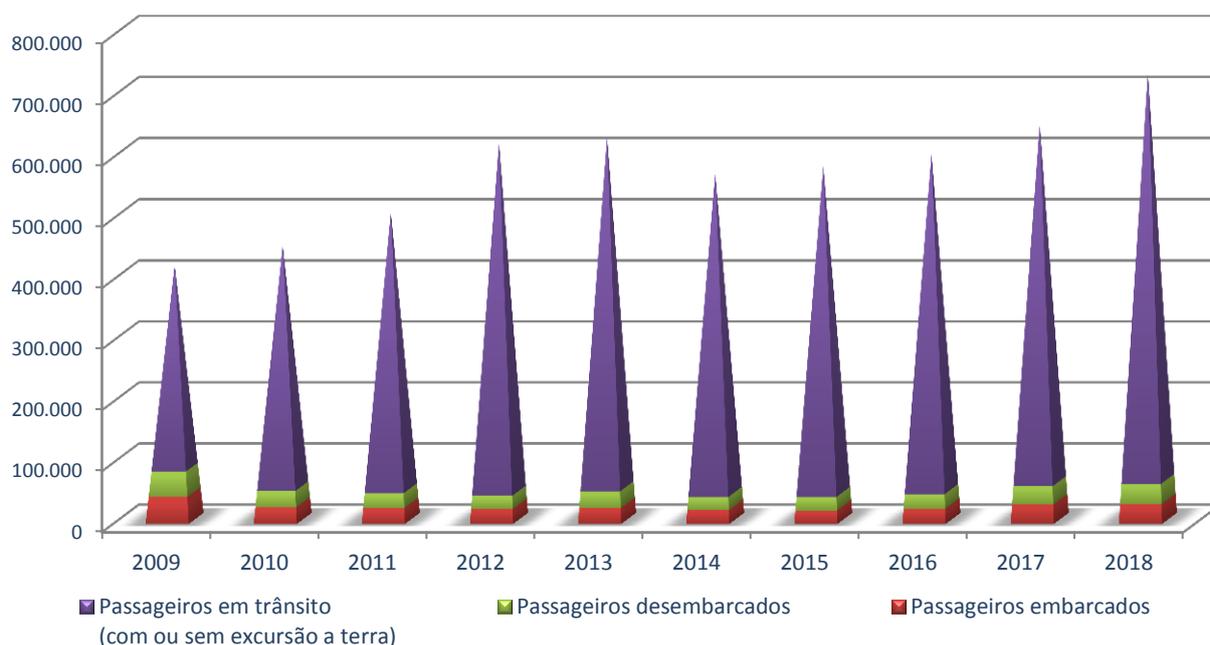
Já em 2015 o número de passageiros voltou a subir ligeiramente para 578 mil, em 2016 para 598 mil passageiros e em 2017 para 646 mil passageiros.

No ano de 2018 o aumento foi de 22,2%, com 731 mil passageiros, o número mais elevado no período em análise. Destes 730.917 passageiros 31.896 foram registados como embarcados, 32.693 como desembarcados e 666.328 em trânsito.

Nos dez anos que decorrem de 2009 a 2018 verificou-se o movimento de cerca de 6 milhões de passageiros.

No triénio de 2016 a 2018 o movimento de passageiros de cruzeiro foi de cerca de 2 milhões, dos quais 87.297 mil foram registados como embarcados, 85.955 como desembarcados e 1,8 milhões em trânsito.

Gráfico 13 – Evolução anual, do número de passageiros em navios de cruzeiro, entre os anos de 2009 e 2018



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 2009 a 2018. O ano de 2018 foi o que registou maior movimento, com 578 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, logo recuperada em 2018 com 578 mil passageiros.

O número de escalas de navios de cruzeiro no porto de Lisboa apresentou, no período de 2009 a 2018, um crescimento médio anual de 1%, passando de 294 em 2009, para 339, em 2018, o segundo melhor ano de sempre. O melhor foi o de 2013 com 353 escalas.

No que diz respeito à proveniência dos passageiros, a Europa com 80,7%, o equivalente a 465.988 passageiros, continua a ser o principal mercado emissor dos passageiros de cruzeiro que visitam Lisboa. Os restantes distribuem-se entre o continente americano com 16,3%, ou seja, 93.952 passageiros, a Oceânia com 1,6% correspondendo a 9.367 passageiros, a Ásia com 6.888 passageiros que equivalem a 1,2% e o continente africano com 0,2%, correspondendo a 1.408 passageiros.

Do mercado europeu, os ingleses continuam a ser os principais turistas a entrarem em Lisboa por via marítima, ainda que tenham registado um decréscimo de 0,1% (650), passando de uma quota de mercado de 46% para 42%. A segunda posição continua a pertencer ao mercado alemão que registou 120 819 passageiros (+22 248 face a 2017), a que correspondeu um crescimento de 23% e uma quota de mercado de 21%, contra os 19% registados em 2017.

O mercado norte-americano, ainda que tenha registado um decréscimo de 4% (2 872) mantém-se no terceiro lugar.

O mercado italiano, ainda que com um crescimento de 34% (10 745), permanece no quarto lugar com uma quota de mercado de 7% (6% em 2017). O mercado francês, com 12 664 passageiros, continua a ocupar o quinto lugar, embora tenha registado um

decrécimo de 1,5%. Contudo, a quota de mercado permanece nos 2%. Consta-se, assim, que, as principais nacionalidades continuam a ser as mesmas do ano anterior e nas mesmas posições. Assim, as cinco principais nacionalidades - inglesa, alemã, americana, italiana, e francesa – são responsáveis por 84% do total dos passageiros, cabendo os restantes 16% a outras nacionalidades.

Relativamente à ocupação dos terminais de cruzeiro, o Terminal de Cruzeiros de Lisboa foi o que registou a maior taxa de utilização, 61,7% o equivalente a 209 escalas, do total de 339 escalas. De referir que o Terminal de Cruzeiros de Lisboa foi inaugurado no dia 10 de novembro de 2017, ano em que registou 4 escalas.

No Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia realizaram-se 119 escalas que corresponderam a uma taxa de utilização de 35,1%. Estes valores quando comparados com os de 2017, ano em que a taxa daquele terminal se situou nos 94%, a que corresponderam 310 escalas, representam um decréscimo, o que se justifica com a entrada em pleno funcionamento do novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa em 2018.

O Terminal de Cruzeiros da Rocha Conde de Óbidos, continua a ser utilizado, quando necessário, nomeadamente por questões operacionais do porto e, em 2018 recebeu 11 escalas. No Terminal de Cruzeiros de Alcântara não acostou nenhum navio.

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 56 mil passageiros em 2016 e 96 mil passageiros em 2017, número que representou um crescimento histórico de 70%. Em 2018 o movimento de passageiros em cruzeiro voltou a aumentar, desta vez 22% atingindo cerca de 116.518 passageiros.

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. Em 2018 aumentou 23%, registando o movimento de 37 mil passageiros.

O porto de Viana do Castelo apenas registou 362 passageiros em 2015, em 2016 não apresentou registos, em 2017 registou 216 passageiros e em 2018 apenas 8.

Gráfico 14 – Evolução anual, do número de passageiros em navios de cruzeiro, no Porto de Lisboa, entre os anos de 2009 e 2018



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

2.4. Movimento de passageiros no transporte rodoviário internacional

As estradas portuguesas são as quintas 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 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 autoestrada.

Relativamente ao tráfego rodoviário, de 2011 a 2018, utilizaram o transporte rodoviário internacional cerca de 4,4 milhões de passageiros. Só o movimento de passageiros com Espanha representou mais de metade do total ou seja cerca de 2,3 milhões de passageiros.

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.

De acordo com o quadro 1, o ano de 2018 foi o que registou maior movimento, com mais de 614 mil passageiros e o ano de 2012 o que apresentou o movimento mais baixo, com cerca de 466 mil passageiros. Em 2017 houve uma descida de 0,5% em relação a 2016 e em 2018 a subida foi de 2,8%. A média anual do triénio 2016 – 2018 foi de 604 mil passageiros, número que é superior à média anual dos oito anos e que foi de 547,8 mil passageiros.

Quadro 1 - Transporte rodoviário internacional ocasional e regular de passageiros, de 2011 a 2018

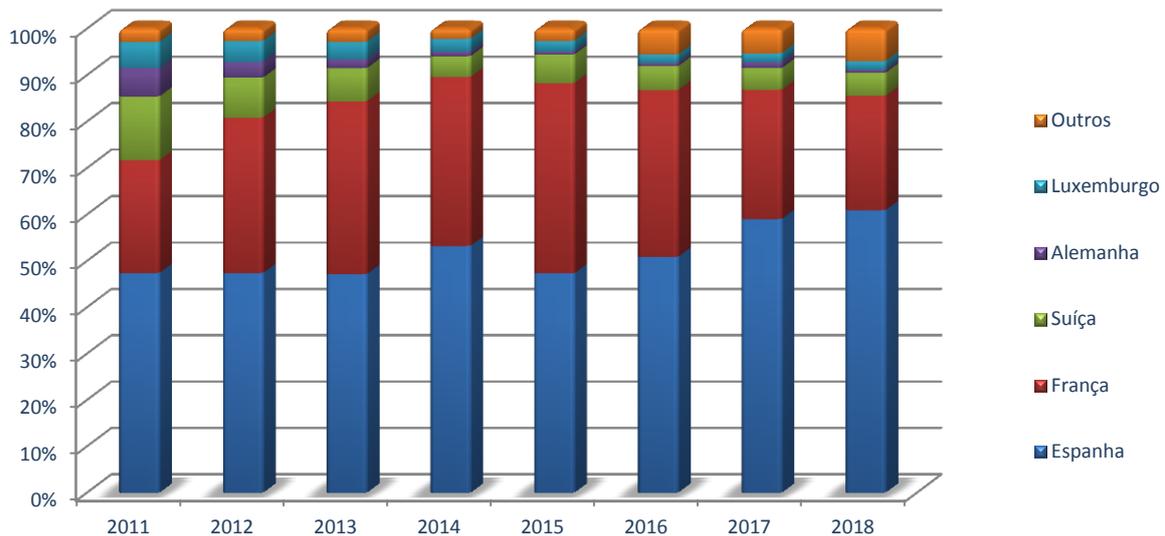
Anos	N.º (milhares)						
	Espanha	França	Suíça	Alemanha	Luxemburgo	Outros	Total
2011	241,7	123,7	70,1	31,2	28,7	14,4	509,8
2012	220,9	155,9	40,1	15,9	21,0	12,1	465,9
2013	245,9	193,9	37,2	10,0	19,9	14,4	521,3
2014	297,7	203,2	25,1	5,6	15,4	11,9	558,9
2015	243,4	210,7	31,7	3,6	11,7	13,2	514,3
2016	305,5	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

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 2018 não sofreu variações assinaláveis, salvo em 2012, que registou um número inferior a 2011 e simultaneamente o mais baixo dos oito anos. 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 e em 2016 verificou-se um aumento para 305,5 mil. Em 2017 o aumento foi de 15,5 %, com 352,7 mil passageiros e em 2018 de 6,1%, com 374,3 mil de passageiros.

Gráfico 15 – Evolução anual, do número de passageiros em transporte rodoviário internacional ocasional e regular, de 2011 a 2018



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

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%. No ano seguinte, esta queda continua a verificar-se.

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. A exceção está na Alemanha, em 2017, em que teve um crescimento de 83,7% face ao ano anterior.

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.

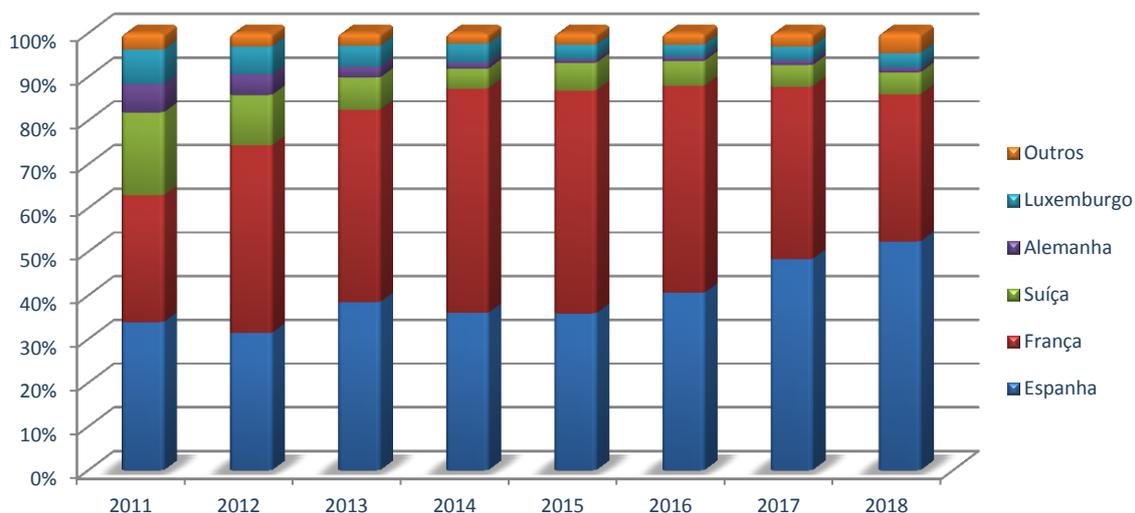
Quadro 2 - Transporte rodoviário internacional regular de passageiros, de 2011 a 2018

Anos	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	16,0	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
2018	171,3	110,2	16,5	3,4	11,1	14,8	327,3

Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

O tráfego rodoviário regular de passageiros, de 2011 a 2018, não registou variações assinaláveis. Utilizaram o transporte rodoviário regular internacional cerca de 2,8 milhões de passageiros. Só o movimento de passageiros com França representou cerca de 43% do total ou seja cerca de 1,2 milhões de passageiros. O tráfego de passageiros com Espanha atingiu 1,1 milhões de passageiros e teve um peso de 40%.

Gráfico 16 – Evolução anual, do número de passageiros em transporte rodoviário internacional regular, de 2011 a 2018



Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

No transporte rodoviário internacional regular, considerando o período de 2011 a 2018, 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.

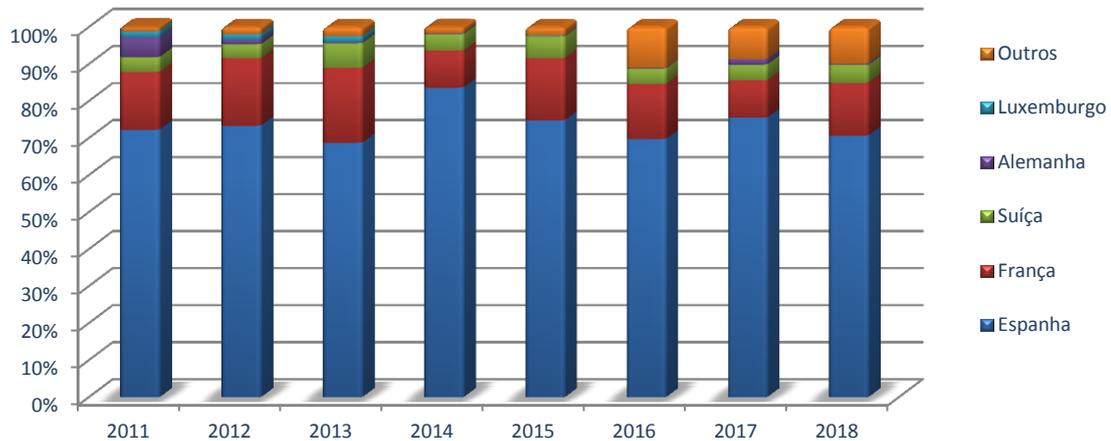
Quadro 3 - Transporte rodoviário internacional ocasional de passageiros, de 2011 a 2018

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	0,0	20,3	236,3
2018	202,7	40,9	13,7	1,1	0,0	28,2	286,6

Fonte: Estatísticas dos Transportes e Comunicações do INE/GEE

Relativamente ao tráfego rodoviário ocasional, de 2011 a 2018, utilizaram o transporte rodoviário internacional cerca de 1,6 milhões de passageiros. Só o movimento de passageiros com Espanha representou cerca de 74% do total, o equivalente a 1,2 milhões de passageiros.

Gráfico 17 – Evolução anual, do número de passageiros em transporte rodoviário internacional ocasional, de 2011 a 2018



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 2018 com 202,7 milhares de passageiros.

A França é o segundo país em termos de movimento, mas apenas com 232 mil de passageiros. O transporte rodoviário internacional ocasional teve o seu melhor ano em 2018 com 286,6 mil de passageiros. O ano com menor movimento foi 2013 que registou 149,4 mil de passageiros.

O movimento de passageiros com a Suíça e com a Alemanha tem tido muitas oscilações e, no caso da Alemanha, diminuiu significativamente entre 2013 e 2016. Em 2017 ambos os países apresentaram aumentos sendo o mais assinalável o da Alemanha, que, no entanto, voltou a descer em 2018.