

ALGARVE CONJUNTURA

BOLETIM TEMÁTICO . 2011 - Nº 1

Mobilidade e Transportes 2010

Índice

Nota introdutória	3
1. Modo Aéreo	5
2. Modo Marítimo/fluvial	7
3. Modo Ferroviário	9
4. Modo Rodoviário	9
4.1 Tráfego rodoviário nos principais eixos regionais	11
4.2 Transporte colectivo rodoviário	13
5. Síntese	17

A presente abordagem à componente sectorial dos Transportes e Mobilidade, integrada no âmbito mais vasto do “Boletim Trimestral de Conjuntura da CCDR Algarve”, procura, de uma forma necessariamente muito sintética, acompanhar a evolução de um restrito conjunto de indicadores respeitantes ao sector na Região do Algarve.

Os indicadores que serão apresentados, e que nos propusemos a acompanhar e a monitorizar, não são naturalmente os indicadores ideais, os mais adequados e os mais significativos para melhor caracterizarmos e entendermos a complexidade dos aspectos relacionados com a mobilidade na Região. Estes indicadores são, acima de tudo e simultaneamente, os indicadores possíveis de obter e os indicadores que, segundo o nosso entendimento, melhor nos permitem uma abordagem à escala de análise que queremos retratar – a Região.

Os constrangimentos com os quais nos deparámos numa primeira fase de identificação dos indicadores e de definição de uma metodologia para recolha, tratamento e divulgação dos mesmos resultaram sobretudo da constatação de vários conjuntos de obstáculos.

Um primeiro, que não consistirá propriamente numa reduzida produção de indicadores por parte dos muitos organismos do sector (os transportes) nem, assim, por uma deficiente cobertura por parte do Sistema Estatístico Nacional (SEN), mas sobretudo pela própria natureza dos indicadores. Se, por um lado, as estatísticas sectoriais pecam por uma generalizada não afectação da informação à escala que queremos tratar – a Região –, verificamos igualmente que as estatísticas de base regional (informação recolhida pelos organismos do sector e tratada e divulgada pelas secções regionais do Instituto Nacional de Estatística, INE) pecam, em muitas situações, por aquilo que poderíamos designar como um “estaticismo” da informação. Isto é, reportam-se mais às infraestruturas e equipamentos existentes (aspecto sem dúvida muito importante), do que propriamente aos fluxos e à circulação de pessoas e bens nos espaços regionais.

Um segundo grande constrangimento foi detectado nos aspectos que respeitam à data e, sobretudo, à periodicidade da disponibilização da informação. Tanto as estatísticas sectoriais (de âmbito nacional e menos territorializadas) como as estatísticas de base regional, reportam-se a valores anuais. Ou seja, revelam-se de pouca utilidade no acompanhamento a que nos propomos fazer, uma vez que não têm a informação reportada ao trimestre (muito menos ao mês).

Por estes motivos, houve a necessidade de efectuar uma outra abordagem que, não podendo ter como base as estatísticas oficiais publicadas, teve que evoluir num outro sentido que veio criar duas frentes de trabalho:

1. Uma primeira, por via do contacto directo com os operadores, estabelecendo assim relações informais de colaboração, com o objectivo de termos disponibilizada a informação – reportada ao trimestre – respeitante aos fluxos ocorridos ou nas suas infraestruturas ou nas suas frotas. Estão nesta situação a grande maioria dos indicadores recolhidos, que podem assim ser diferenciados à escala regional e/ou ao período temporal que nos interessa, o trimestre.
2. Uma segunda, também por via do contacto directo com os operadores, que nos permitiu obter informação que não é de todo disponibilizada ao público. Estão nesta situação os indicadores concebidos para o acompanhamento dos fluxos regionais e inter-regionais do transporte ferroviário e do transporte público rodoviário de passageiros (sendo que neste último também se obteve a informação relativa aos fluxos de e para Espanha).

Feita esta breve nota quanto aos indicadores seleccionados para o acompanhamento da evolução e das dinâmicas regionais no domínio dos transportes e da mobilidade, ir-se-á então proceder a uma análise sumária do comportamento dos indicadores para os meios e os modos de transportes discriminados na seguinte tabela.

Meio / Modo	Indicadores	Unidade	Periodic.	Fonte	
Aéreo	N.º de voos (A.I. Faro)	N.º	Trimestral	ANA – Aeroportos de Portugal, SA	
	Movimento de passageiros (A.I. Faro)	N.º	Trimestral	ANA – Aeroportos de Portugal, SA	
Marítimo/fluvial	Passageiros na Ria Formosa	N.º	Trimestral	IPTM – Faro	
	Passageiros no Guadiana	N.º	Trimestral	IPTM – Faro	
Ferroviário	Passageiros no sistema regional	N.º	Trimestral	CP – Faro	
	Passageiros no Longo Curso	N.º	Trimestral	CP – Lisboa	
Rodoviário	Tráfego rodoviário nos principais eixos regionais	TMD na A2 (lanço SB Messines – Paderne)	TMD	Trimestral	BRISA - Auto-estradas de Portugal, S.A.
		TMD na P. Internacional do Guadiana	TMD	Trimestral	Estradas de Portugal, E.P.
		TMD na A22	TMD	Trimestral	EUROSCUT, SA
Transporte colectivo rodoviário	Passageiros nas ligações urbanas	N.º	Trimestral	EVA Transportes S.A	
	Passageiros nas ligações inter-urbanas	N.º	Trimestral	EVA Transportes S.A	
	Passageiros nas ligações inter-regionais	N.º	Trimestral	EVA Transportes S.A	
	Passageiros nas ligações internacionais	N.º	Trimestral	EVA Transportes S.A	

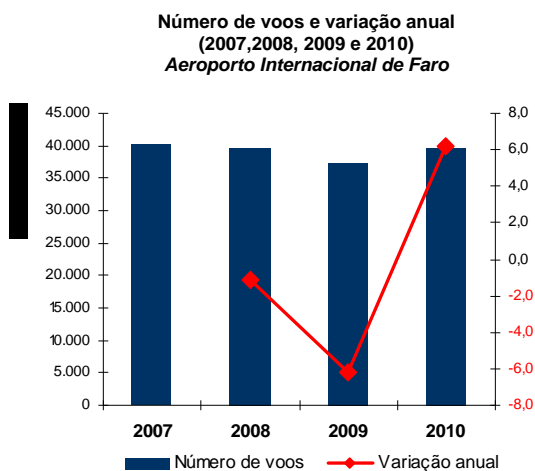
As análises que são feitas ao comportamento dos indicadores são necessariamente muito sumárias e reportam-se:

- À evolução relativamente ao ano anterior (2009);
- À evolução no quadriénio 2007/2010;
- Ao carácter sazonal dos movimentos e dos fluxos;
- À tendência de reforço, ou esbatimento, do carácter sazonal dos movimentos e dos fluxos.

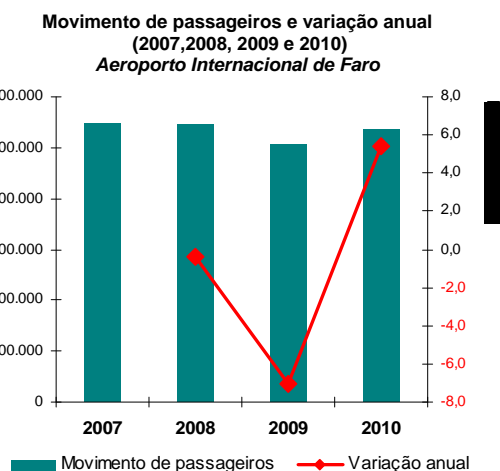
1. MODO AÉREO

Os dois indicadores escolhidos para acompanhar a evolução do tráfego aéreo na Região do Algarve – **número de voos**¹ e **movimento de passageiros** (Aeroporto Internacional de Faro) – revelam uma melhoria relativamente aos valores do ano anterior (2009), traduzida em aumentos de 6.2% (para o número de voos) e de 5.4% (para o movimento de passageiros).

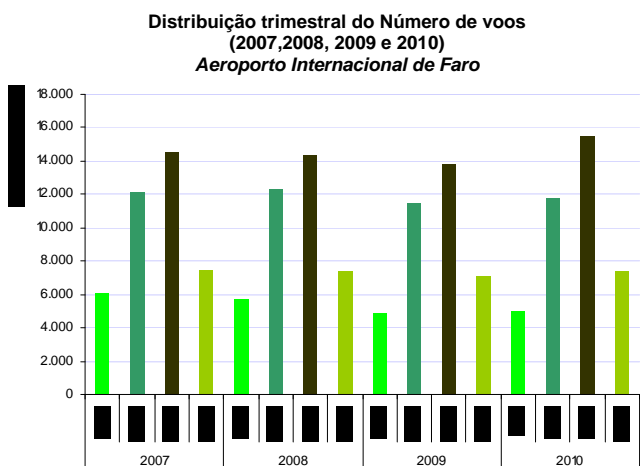
Os movimentos do ano de 2010 constituem assim uma recuperação para os valores dos anos de 2008 e 2007, embora se situem ainda um pouco abaixo dos valores destes dois anos, mas poderão ser encarados como uma tendência de recuperação que, no entanto, só os valores totais de 2011 poderão confirmar.



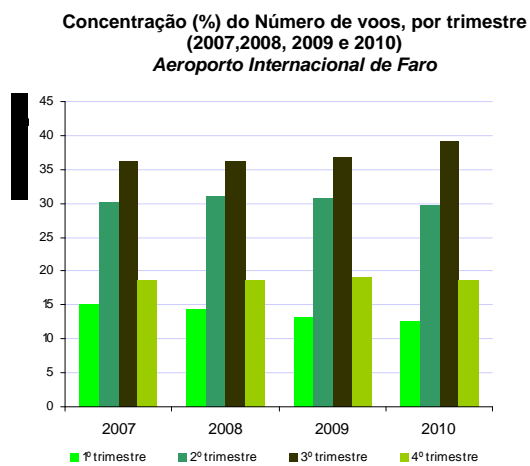
Fonte: ANA – Aeroportos de Portugal, SA



Fonte: ANA – Aeroportos de Portugal, SA



Fonte: ANA – Aeroportos de Portugal, SA



Fonte: ANA – Aeroportos de Portugal, SA

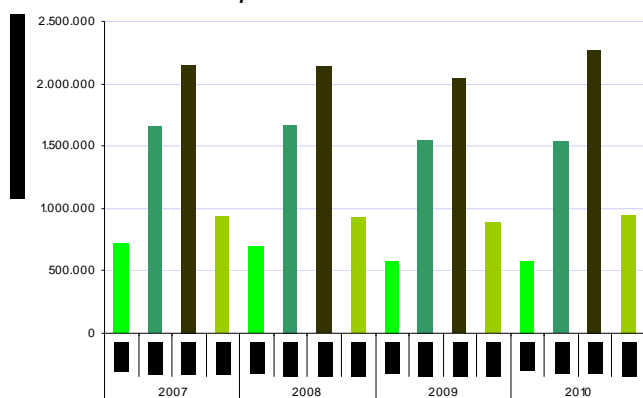
¹ - Tanto o número de voos (movimentos) como o movimento de passageiros reportam-se apenas ao tráfego comercial.

O tráfego aéreo continua marcado por uma forte sazonalidade, notando-se mesmo uma tendência para, simultaneamente, uma maior concentração do tráfego (tanto de aeronaves como de passageiros) no 3º trimestre e uma menor concentração do tráfego no 1º trimestre.

Em 2010, o 3º trimestre concentrou 39% dos voos e 43% do movimento de passageiros, quando em 2007 a concentração era de 36% e 39%, respectivamente; enquanto o 1º trimestre concentrou 12% dos voos e 11% do movimento de passageiros, quando em 2007 a concentração era de 15% e 13%, respectivamente.

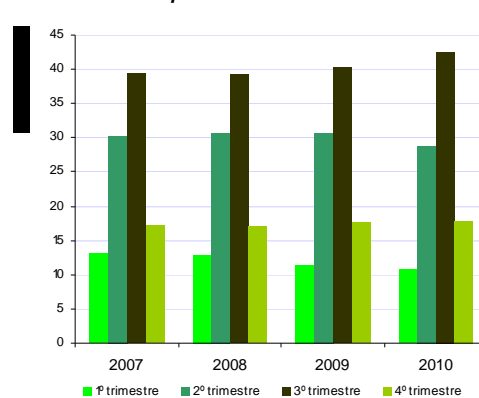
Por outro lado, verifica-se que os 2º e 4º trimestres, as estações intermédias, não registaram oscilações significativas no que respeita à concentração de tráfego. Em 2010, o 2º trimestre concentrou 30% dos voos e 29% do movimento de passageiros, contra 30% e 30%, respectivamente, em 2007; enquanto o 4º trimestre concentrou 19% dos voos e 18% do movimento de passageiros, contra 19% e 17%, respectivamente, em 2007.

**Distribuição trimestral do Movimento de passageiros
(2007,2008, 2009 e 2010)
Aeroporto Internacional de Faro**



Fonte: ANA – Aeroportos de Portugal, SA

**Concentração (%) do Movimento de passageiros, por trimestre (2007,2008, 2009 e 2010)
Aeroporto Internacional de Faro**



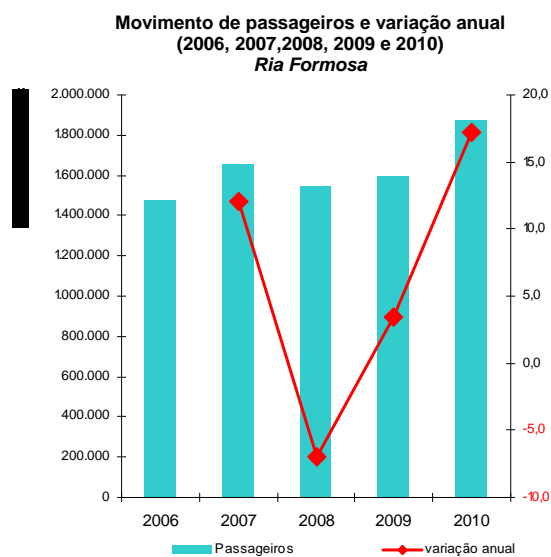
Fonte: ANA – Aeroportos de Portugal, SA

2. MODO MARÍTIMO / FLUVIAL

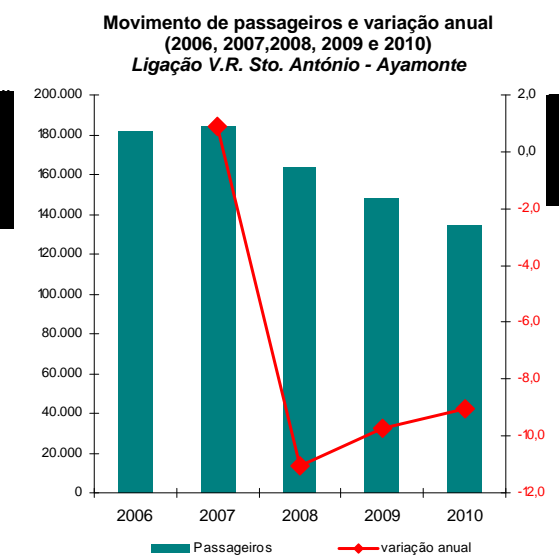
A análise dos fluxos do modo marítimo/fluvial na Região do Algarve reporta-se ao tráfego de passageiros que se processa nas carreiras terra-ilhas no sistema da **Ria Formosa** e na ligação fluvial **Vila Real de Santo António – Ayamonte** (Espanha).

Os dois movimentos de passageiros revelam características, quantitativas e evoluções bastante contrastantes. O movimento de passageiros na Ria Formosa² está claramente afecto ao movimento turístico do Verão, embora contemple as carreiras regulares durante todo o ano destinadas a servir a população residente no aglomerado da Culatra; apresenta quantitativos anuais bastante significativos (quase 2 milhões de passageiros, um quantitativo semelhante ao do sistema ferroviário regional); e apresenta crescimentos anuais constantes (com excepção do ano de 2008).

Por seu lado, a ligação fluvial Vila Real de Santo António – Ayamonte não apresenta um carácter sazonal tão vincado, embora naturalmente os maiores fluxos ocorram no 3º trimestre (Verão); apresenta um movimento anual de passageiros (em 2010) que corresponde a somente 7% dos passageiros transportados na Ria Formosa; e apresenta constantes decréscimos de ano para ano.



Fonte: IPTM – Faro

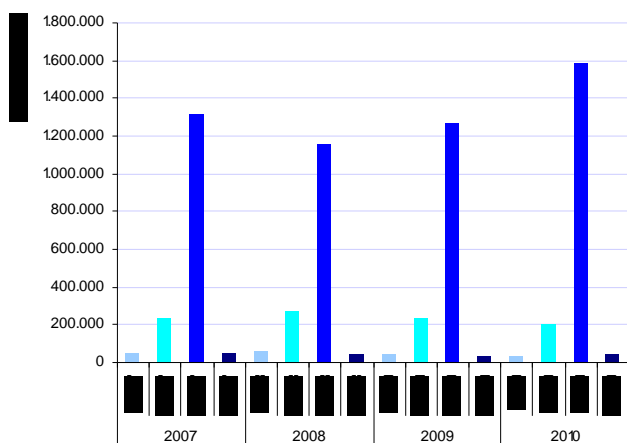


Fonte: IPTM – Faro

Em 2010, na Ria Formosa, foram transportados 1.870.527 passageiros, valor que corresponde a um acréscimo de 17,2% relativamente ao ano de 2009, e a um acréscimo de 26,4% relativamente ao valor de 2006. A sazonalidade está bem vincada neste movimento de passageiros, uma vez que, em 2010, o movimento do 3º trimestre concentrou 85% do total de passageiros transportados neste ano. Nota-se, ainda, uma tendência para a concentração do movimento neste trimestre, uma vez que, por exemplo em 2007, a concentração no 3º trimestre não alcançava os 80%.

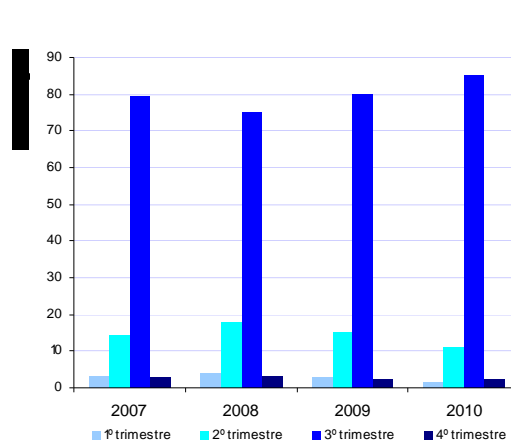
² - O movimento de passageiros na Ria Formosa reporta-se exclusivamente aos passageiros transportados nas carreiras de Faro (para a Praia de Faro, Ilha Deserta e Ilha do Farol), de Olhão (para Ilha da Armona, Ilha da Culatra e Ilha do Farol), da Fuzeta (para a Ilha da Armona), de Santa Luzia (para Terra Estreita), das Quatro Águas (para a Ilha de Tavira), de Tavira (para a Ilha de Tavira). Não inclui os passageiros movimentados nos meios marítimo-turísticos (os "táxis").

**Distribuição trimestral do Movimento de passageiros (2007,2008, 2009 e 2010)
Ria Formosa**



Fonte: IPTM – Faro

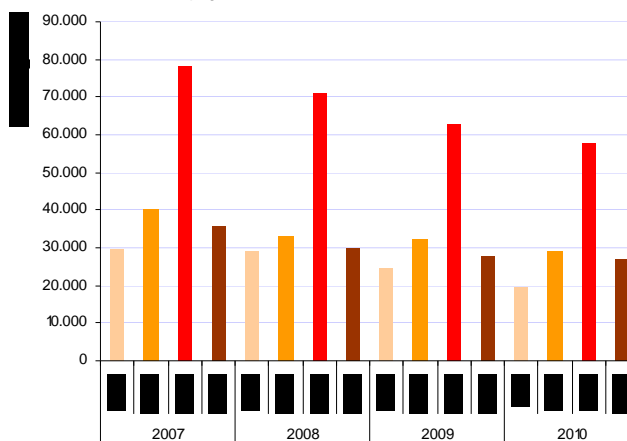
**Concentração (%) do Movimento de passageiros, por trimestre (2007,2008, 2009 e 2010)
Ria Formosa**



Fonte: IPTM – Faro

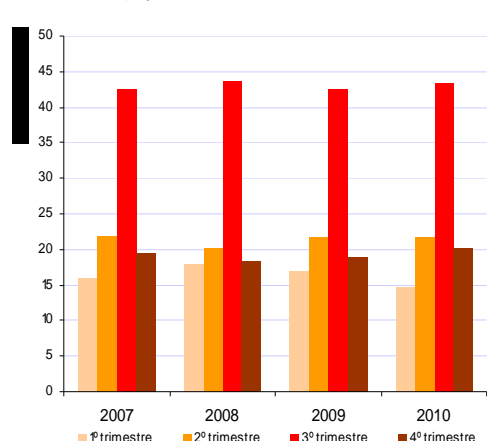
Em 2010, a ligação fluvial Vila Real de Santo António – Ayamonte movimentou um total de 133.716 passageiros, valor que corresponde a um decréscimo de 9.0% relativamente ao ano de 2009, e a um decréscimo de 26.3% relativamente ao valor de 2006. A sazonalidade, embora notória, não tem a mesma expressão que na Ria Formosa. O movimento no 3º trimestre, em 2010, corresponde a 43% do movimento anual, valor que se tem mantido praticamente constante desde 2007 tal como, aliás, os valores relativos à concentração nos restantes trimestres. Ou seja, sem haver alterações no quadro da sazonalidade do movimento de passageiros no Guadiana, registam-se, ano após ano, decréscimos constantes no movimento anual de passageiros.

**Distribuição trimestral do Movimento de passageiros (2007,2008, 2009 e 2010)
Ligação V.R. Sto. António - Ayamonte**



Fonte: IPTM – Faro

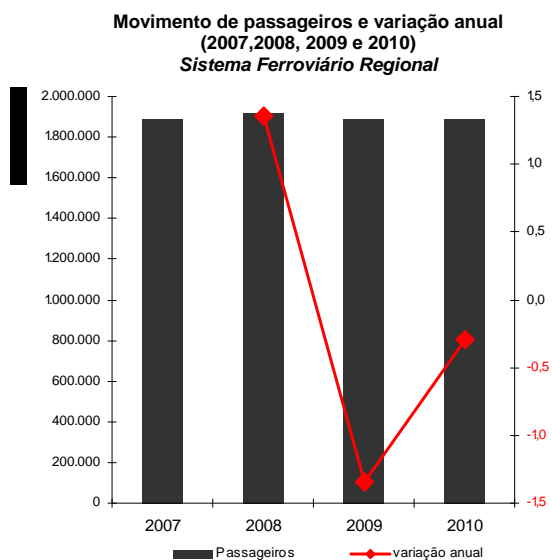
**Concentração (%) do Movimento de passageiros, por trimestre (2007,2008, 2009 e 2010)
Ligação V.R. Sto. António - Ayamonte**



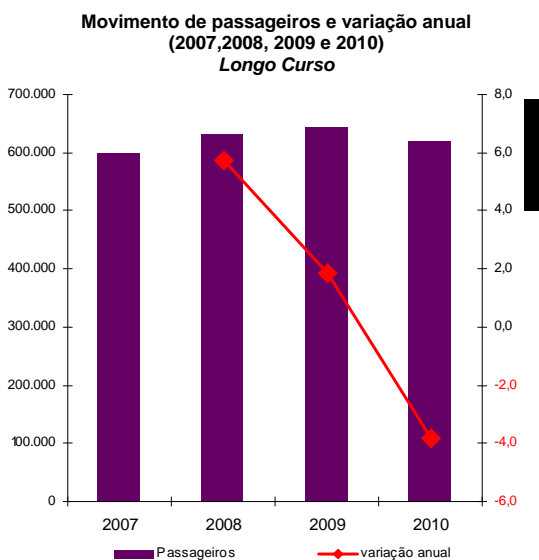
Fonte: IPTM – Faro

3. MODO FERROVIÁRIO

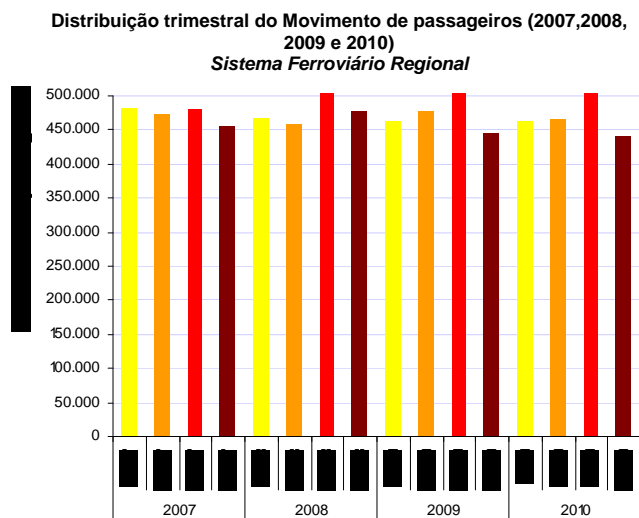
A análise do movimento de passageiros no modo ferroviário reporta-se a dois sistemas: os passageiros no **sistema regional** (o eixo ferroviário que serve a Região, compreendido entre Lagos e Vila Real de Santo António); e os passageiros no sistema que designámos por **Longo Curso**³ (o eixo ferroviário que liga Faro e as restantes cidades do território nacional).



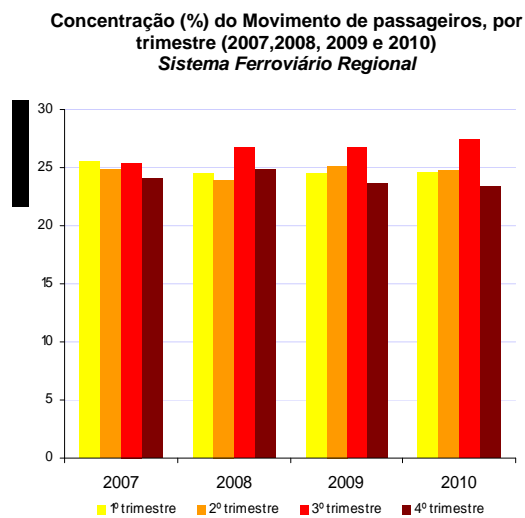
Fonte: CP – Faro



Fonte: CP – Lisboa



Fonte: CP – Faro



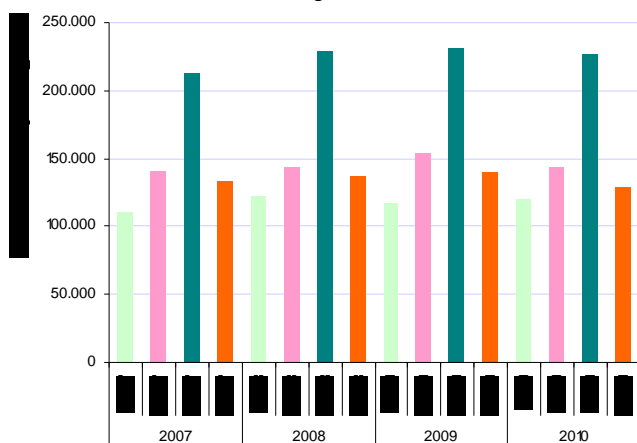
Fonte: CP – Faro

³ - O Longo Curso compreende os serviços "Intercidades" e "Alfa Pendular" da CP. Todo o movimento que não é prestado nestes dois serviços é muito residual e não tem qualquer expressão no total do movimento de passageiros.

Em 2010, o sistema regional transportou 1.887.181 passageiros, valor que corresponde a um ligeiro decréscimo de 0.3% relativamente ao movimento do ano anterior (2009), e a um decréscimo de 0.3% relativamente ao ano de 2007. Quando comparado com o movimento nos restantes modos de transporte, o movimento de passageiros no eixo ferroviário longitudinal da Região é o que tem o carácter sazonal mais esbatido. Em 2010, o movimento no 3º trimestre representou 27% do movimento anual, e o movimento no trimestre mais “fraco” (o 1º trimestre) representou 23% do movimento anual. Isto é, o afluxo de turistas à Região nos meses de Verão aparenta contribuir com muito pouco para o movimento de passageiros no eixo ferroviário regional, evidenciando que este modo é, sobretudo, um modo de transporte utilizado pela população residente na Região.

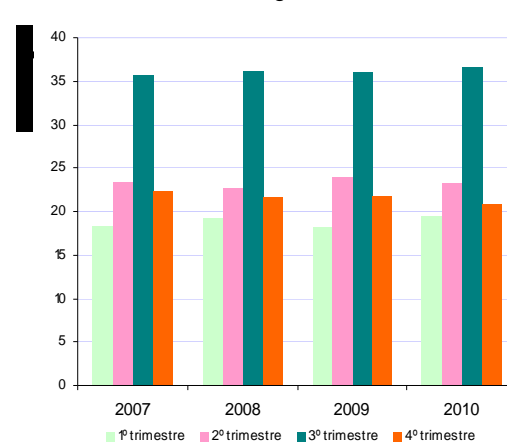
Em 2010, o Longo Curso transportou 619.491 passageiros, valor que corresponde a um decréscimo de 3.8% relativamente ao movimento do ano anterior (2009), mas superior em 3.5% em relação ao valor de 2007. Este decréscimo entre os anos de 2009 e 2010 veio, assim, interromper uma sequência de crescimentos inter-anuais positivos (1.8% em 2009/2008, 5.7% em 2008/2007). O carácter sazonal do movimento de passageiros no Longo Curso é bem mais pronunciado do que no eixo ferroviário regional: em 2010, o movimento no 3º trimestre concentrou 37% do movimento anual (valor que se tem mantido praticamente constante desde 2007), enquanto o movimento no 1º trimestre concentrou apenas 19% do movimento anual (valor que também se tem mantido praticamente constante desde 2007).

Distribuição trimestral do Movimento de passageiros (2007,2008, 2009 e 2010) Longo Curso



Fonte: CP – Lisboa

Concentração (%) do Movimento de passageiros, por trimestre (2007,2008, 2009 e 2010) Longo Curso



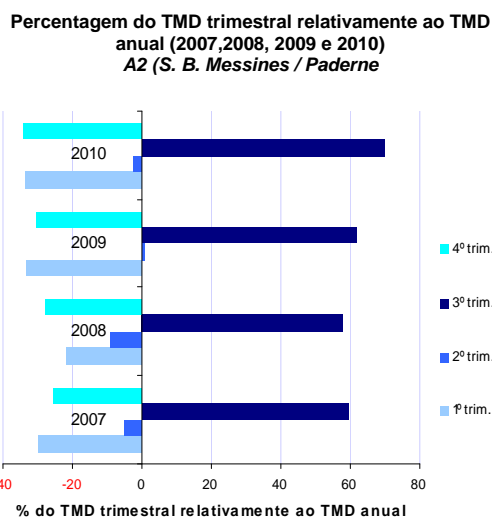
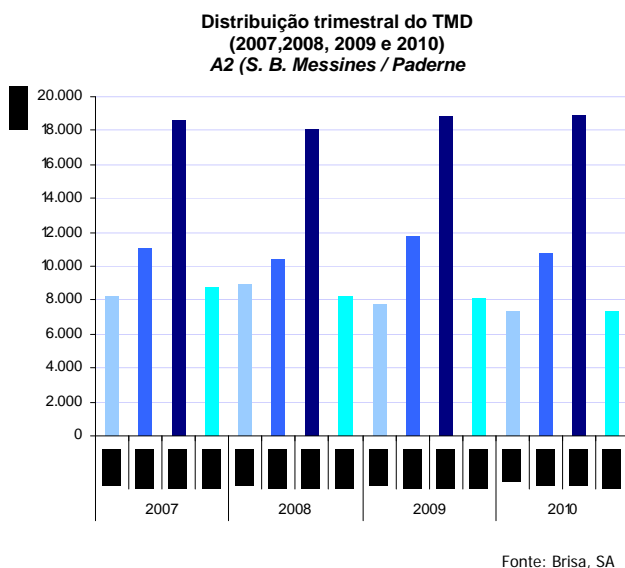
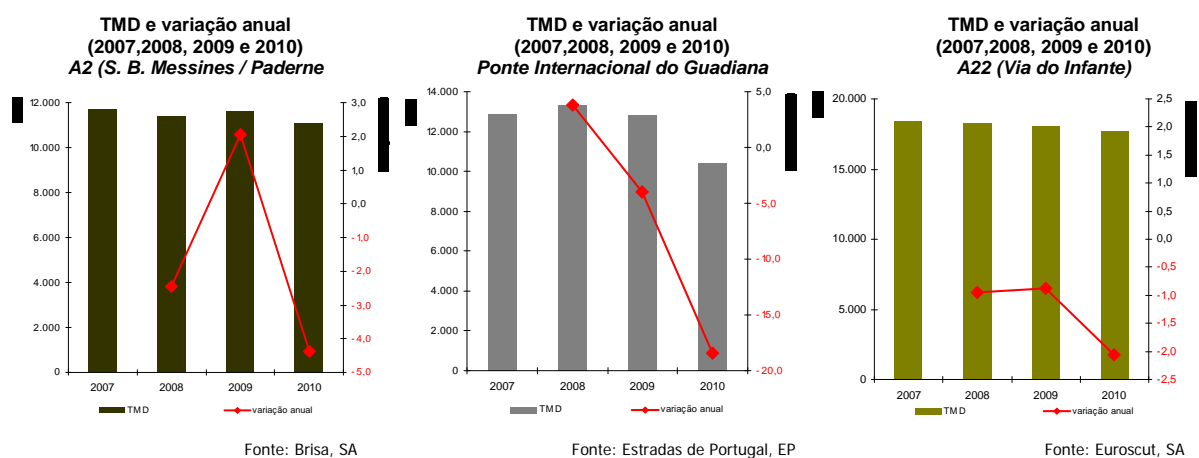
Fonte: CP – Lisboa

4. MODO RODOVIÁRIO

O modo rodoviário, em razão da sua complexidade e diversidade, designadamente quando comparado com os modos anteriores, foi analisado em duas componentes: o **tráfego rodoviário nos principais eixos regionais** e o **transporte colectivo rodoviário**.

4.1 Tráfego rodoviário nos principais eixos regionais

Esta breve e necessariamente sumária abordagem reporta-se à análise da evolução do **Tráfego Médio Diário** (TMD) em duas secções de 2 eixos regionais – no **lanço S. B. de Messines / Paderne (A2)** e na **Ponte Internacional do Guadiana (IP1)** – e do TMD médio para todo o principal eixo regional, a **A22**.

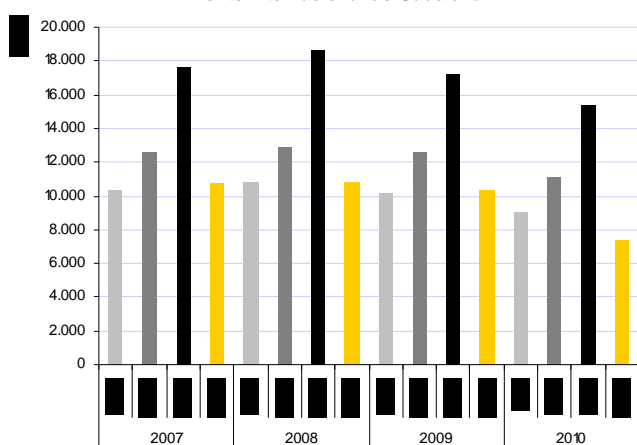


Em 2010, o TMD no lanço terminal da A2 situou-se nos 11.122 veículos/dia, o que corresponde a um decréscimo de 4.4% relativamente ao ano anterior (2009) e a um decréscimo de 4.8% relativamente ao valor do ano de 2007. Os fluxos de tráfego neste lanço da A2 são claramente marcados pela sazonalidade: em 2010, tal como para todos os anos anteriores considerados, só o valor do TMD do 3º trimestre é superior ao TMD anual (70% em

2010), valor que inclusive se tem acentuado nos últimos anos (em 2007 era de 60%). Por outro lado, em 2010, os valores dos TMD dos 1º, 2º e 4º trimestres são sempre inferiores ao valor do TMD anual.

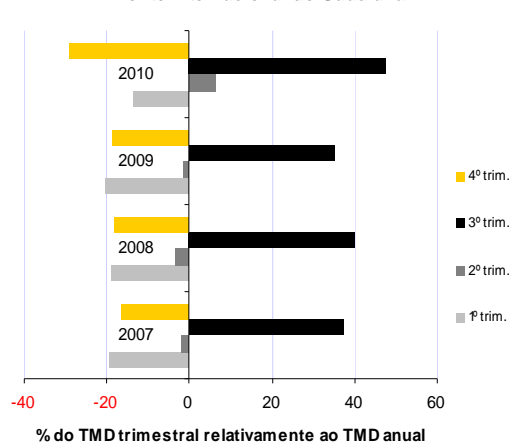
Em 2010, o TMD na Ponte Internacional do Guadiana situou-se nos 10.441 veículos/dia, o que corresponde a um decréscimo de 18.4% relativamente ao ano anterior (2009) e a um decréscimo de 18.7% relativamente ao valor do ano de 2007. Os fluxos de tráfego nesta ligação a Espanha são, também, claramente marcados pela sazonalidade, mas não de forma tão evidente como na A2. Em 2010, o TMD do 3º trimestre é superior em 47% ao TMD anual (valor que se tem vindo a acentuar, uma vez que em 2007 era de 37%), e apenas o TMD do 2º trimestre também supera o TMD anual (em 6%), contrariamente ao que havia sucedido nos anos anteriores, em que foi sempre inferior ao TMD anual.

**Distribuição trimestral do TMD
(2007,2008, 2009 e 2010)
Ponte Internacional do Guadiana**



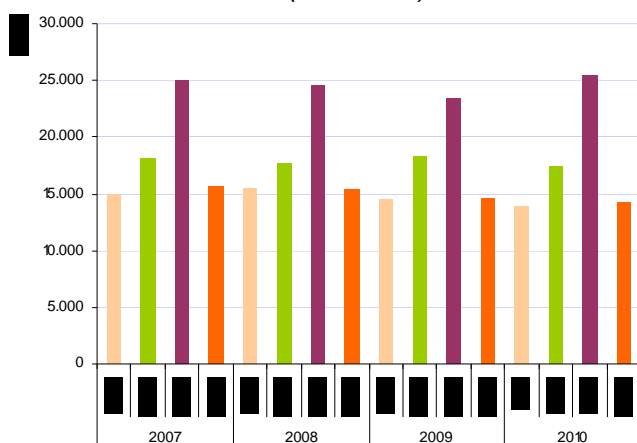
Fonte: Estradas de Portugal, EP

**Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual
(2007,2008, 2009 e 2010)
Ponte Internacional do Guadiana**



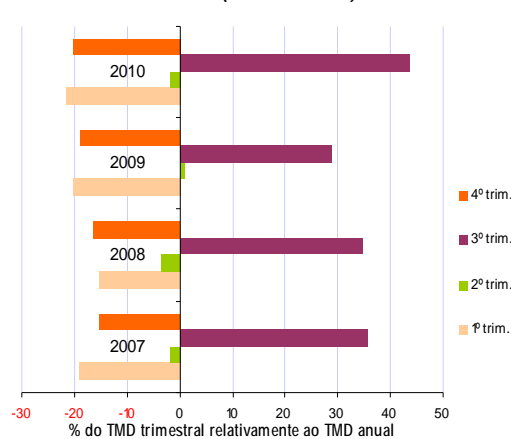
Fonte: Estradas de Portugal, EP

**Distribuição trimestral do TMD
(2007,2008, 2009 e 2010)
A22 (Via do Infante)**



Fonte: Euroscut, SA

**Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual
(2007,2008, 2009 e 2010)
A22 (Via do Infante)**



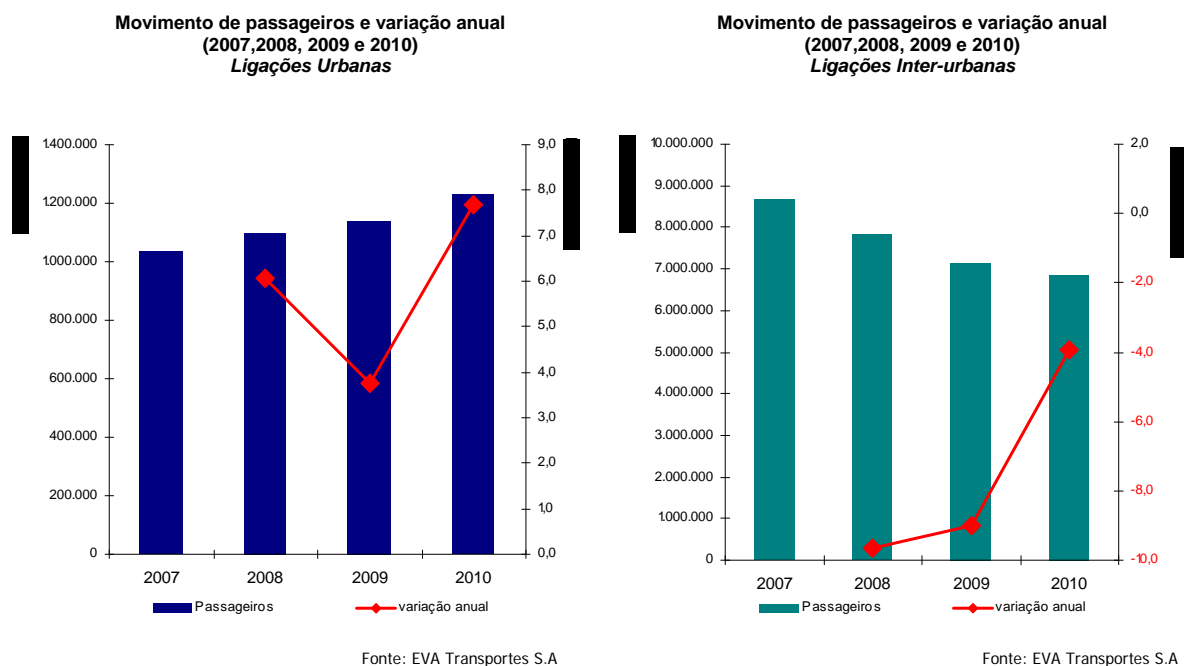
Fonte: Euroscut, SA

Em 2010, o TMD na A22 (Via do Infante) situou-se nos 17.763 veículos/dia, o que corresponde a um decréscimo de 2.1% relativamente ao ano anterior (2009) e a um decréscimo de 3.8% relativamente ao valor do ano de 2007. Os fluxos de tráfego na A22 são, também, claramente marcados pela sazonalidade, embora de forma menos evidente do que na A2: em 2010, o TMD do 3º trimestre é superior em 44% ao TMD anual. Contudo, a expressão da sazonalidade do tráfego, que aparentava vir a esbater-se desde 2007 – a percentagem do 3º trimestre vinha em decréscimo constante – surge reforçada em 2010 com o TMD superior em 44% ao TMD anual.

4.2 Transporte colectivo rodoviário

A abordagem ao transporte colectivo rodoviário foi efectuada em 4 escalas de análise, que correspondem a 4 escalas geográficas. À escala intra-regional foram considerados os movimentos de passageiros nas **ligações urbanas** e **inter-urbanas**; à escala extra-regional foram considerados os movimentos de passageiros nas **ligações inter-regionais** (com o restante território nacional) e **internacionais** (com a vizinha Região da Andaluzia).

Em 2010, as **ligações urbanas**⁴ movimentaram um total de 1.228.330 passageiros, valor superior em 7.7% ao valor de 2009 e superior em 18.5% ao valor de 2007. Ou seja, as carreiras que efectuam serviços nas cidades e nas áreas urbanas do Algarve, em função da criação de novos itinerários, maiores frequências e, igualmente, de uma maior procura por parte das populações, têm assegurado crescimentos constantes e consolidados em termos de passageiros transportados.

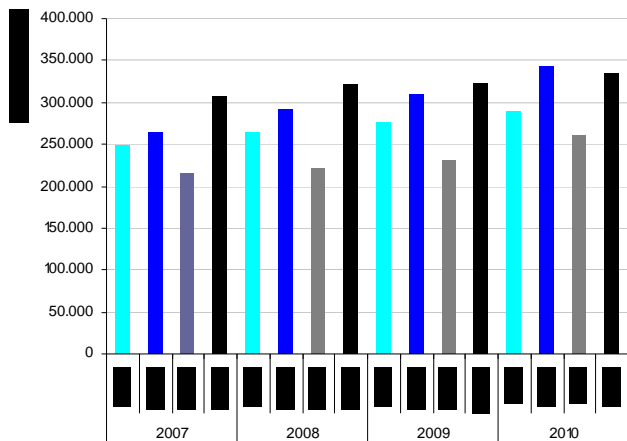


Contrariamente à esmagadora maioria dos movimentos de passageiros e de veículos analisados, o movimento de passageiros nas ligações em transporte colectivo rodoviário urbano regista o valor mais baixo no 3º trimestre

⁴ - O movimento de passageiros contabilizado nas ligações urbanas não inclui os passageiros transportados no serviço contratualizado entre a operadora (EVA Transportes, SA) e algumas das autarquias da Região. Não foi até hoje possível dispor dos quantitativos deste serviço, o que contamos ver resolvido a breve prazo. Assim sendo, resulta claro que o movimento de passageiros nas ligações urbanas é superior ao que apresentamos neste relatório.

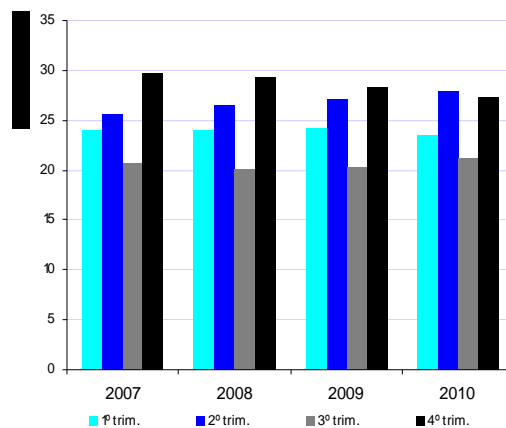
(apenas 21% do total do movimento anual), cabendo aos 2º e 4º trimestres os valores mais representativos (28% e 27%, respectivamente).

Distribuição trimestral do Movimento de passageiros (2007,2008, 2009 e 2010)
Ligações Urbanas



Fonte: EVA Transportes S.A

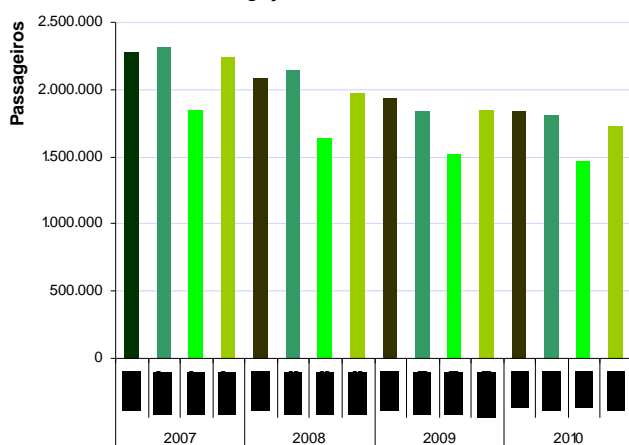
Concentração (%) do Movimento de passageiros, por trimestre (2007,2008, 2009 e 2010)
Ligações Urbanas



Fonte: EVA Transportes S.A

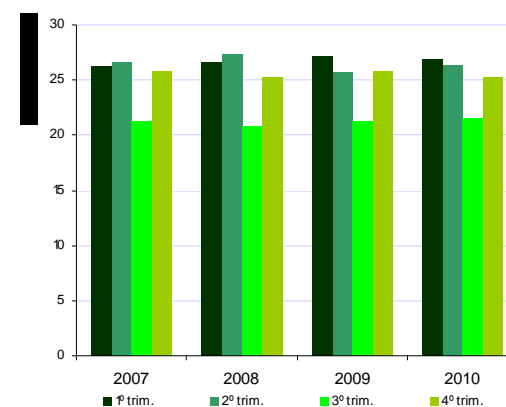
Em 2010, as **ligações inter-urbanas** movimentaram um total de 6.853.997 passageiros, valor inferior em 3.9% em relação ao valor do ano anterior (2009) e inferior em 21.1% ao valor de 2007. Assim, contrariamente ao movimento nas ligações urbanas da Região, o transporte colectivo rodoviário de passageiros entre as cidades e aglomerados da Região apresenta um forte decréscimo nos últimos 4 anos.

Distribuição trimestral do Movimento de passageiros (2007,2008, 2009 e 2010)
Ligações Inter-urbanas



Fonte: EVA Transportes S.A

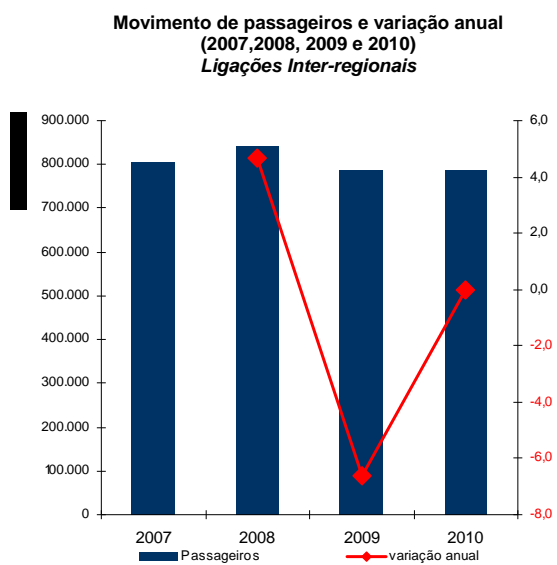
Concentração (%) do Movimento de passageiros, por trimestre (2007,2008, 2009 e 2010)
Ligações Inter-urbanas



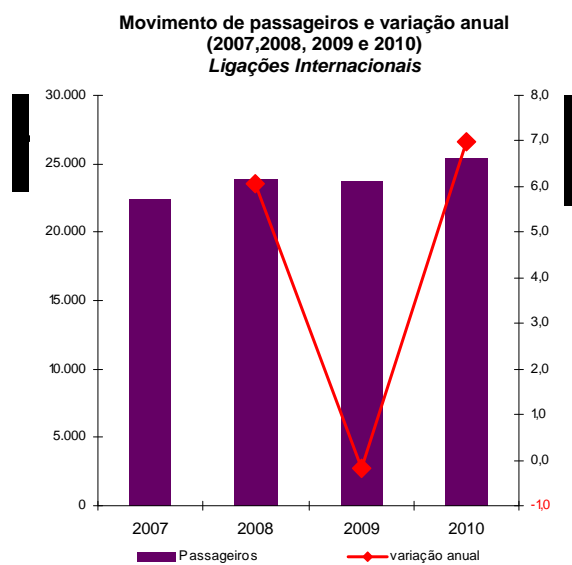
Fonte: EVA Transportes S.A

Tal como o movimento nas ligações urbanas, também o movimento de passageiros nas ligações inter-urbanas em transporte colectivo rodoviário regista o valor mais baixo no 3º trimestre (apenas 21% do total do movimento anual), cabendo aos 1º e 2º trimestres os valores mais representativos (27% e 26%, respectivamente). No entanto, poder-se-á considerar, mais ainda do que para o movimento nas ligações urbanas, que as variações trimestrais são relativamente fracas e que os fluxos se mantêm praticamente constantes, decrescendo apenas um pouco no 3º trimestre e evidenciando assim que os seus utilizadores são fundamentalmente os residentes na Região.

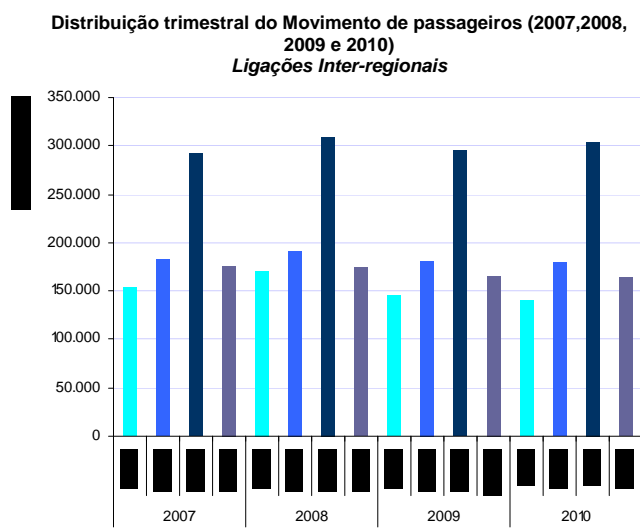
Em 2010, as **ligações inter-regionais** movimentaram um total de 787.332 passageiros, valor praticamente idêntico (apenas inferior em 0.02%) ao valor do ano anterior (2009), e inferior em 2.3% ao valor de 2007.



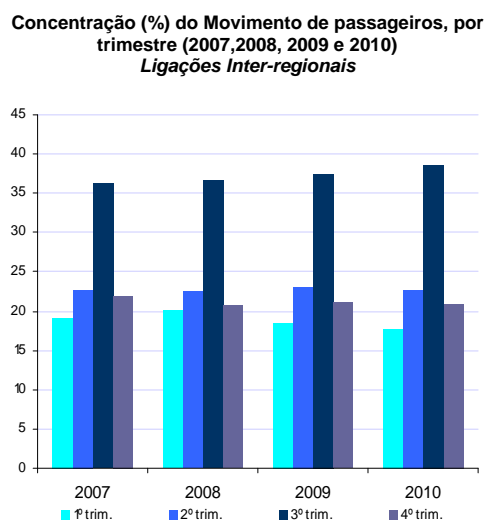
Fonte: EVA Transportes S.A



Fonte: EVA Transportes S.A



Fonte: EVA Transportes S.A



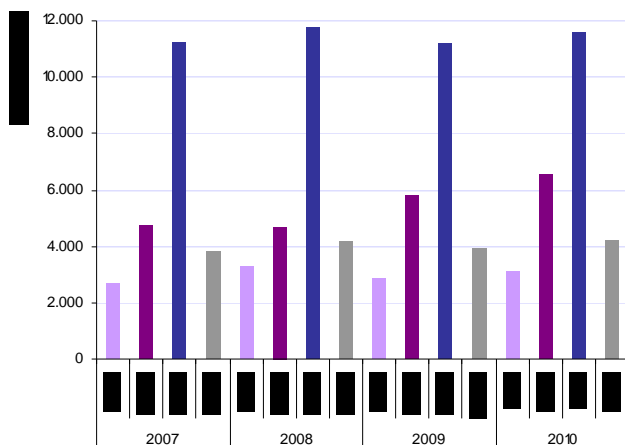
Fonte: EVA Transportes S.A

O movimento de passageiros nas ligações inter-regionais é, contrariamente ao movimento intra-regional de passageiros, marcado por uma acentuada sazonalidade concentrada no 3º trimestre. Em 2010, o 3º trimestre concentrou 39% do movimento anual de passageiros, cabendo aos 1º e 4º trimestres os valores mais baixos (18% e 21%, respectivamente). Verifica-se igualmente uma tendência para uma maior concentração do movimento de passageiros no 3º trimestre, uma vez que o valor para 2010 (39%) é ligeiramente superior ao valor homólogo para 2007 (36%).

Em 2010, as **ligações internacionais** movimentaram um total de 25.441 passageiros, valor superior em 7.0% ao valor do ano anterior (2009), e superior em 13.2% ao valor de 2007. Quando comparado com o movimento de passageiros nas restantes ligações anteriormente analisadas, resulta evidente que o movimento de passageiros

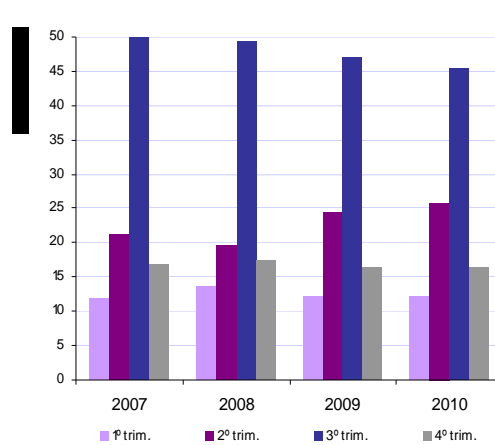
nas ligações internacionais é praticamente residual (0.4% dos passageiros nas ligações inter-urbanas; 2.1% dos passageiros nas ligações urbanas; e 3,2% dos passageiros nas ligações inter-regionais). Contudo, na ausência de uma ligação ferroviária com Espanha, entendemos que será de continuar a acompanhar o movimento de passageiros nestas ligações.

**Distribuição trimestral do Movimento de passageiros
(2007,2008, 2009 e 2010)
Ligações Internacionais**



Fonte: EVA Transportes S.A

**Concentração (%) do Movimento de passageiros, por trimestre (2007,2008, 2009 e 2010)
Ligações Internacionais**



Fonte: EVA Transportes S.A

5. SÍNTESE

Modo	Indicadores	Valor	Variações Anuais		Análise Trimestral (2010)			Tendência de reforço do movimento no principal trimestre (2007/2010)	
		2010	Último ano 2010/2009	Últimos 4 anos 2010/2007	Trim. +	Valor	% do ano		
Aéreo	N.º de voos (A.I. Faro)	39.624	↑ 6.2%	↓ -1.6%	3º	15.474	39%	36 ↑ 39% (+)	
	Movimento de passageiros (A.I. Faro)	5.336.966	↑ 5.4%	↓ -2.4%	3º	2.272.913	43%	39 ↑ 43% (+)	
Marítimo/ fluvial	Passageiros na Ria Formosa	1.870.527	↑ 17.2%	↑ 26.4%	3º	1.590.111	85%	79 ↑ 85% (+)	
	Passageiros no Guadiana	133.716	↓ -9.0%	↓ -26.3%	3º	58.000	43%	42 → 43% (=) **	
Ferroviário	Passageiros no sistema regional	1.887.171	↓ -0.3%	↓ -0.3%	3º	516.647	27%	25 → 27% (=) **	
	Passageiros no Longo Curso	619.491	↓ -3.8%	↑ 3.5%	3º	226.517	37%	36 → 37% (=) **	
Rodoviário	TMD	TMD na A2 (Messines / Paderne)	11.122	↓ -4.4%	↓ -4.8%	3º	18.874	70% *	60 ↑ 70% (+)
		TMD na Ponte Internacional do Guadiana	10.441	↓ -18.4%	↓ -18.7%	3º	15.399	47% *	37 ↑ 47% (+)
		TMD na A22	17.763	↓ -2.1%	↓ -3.8%	3º	25.495	44% *	51 ↘ 44% (-)
	Transporte Colectivo Rodoviário	Passageiros nas Ligações Urbanas	1.228.330	↑ 7.7%	↑ 18.5%	2º	343.020	28%	26 → 28% (=) **
		Passageiros nas Ligações Inter-urbanas	6.853.997	↓ -3.9%	↓ -21.1%	1º	1.841.142	27%	26 → 27% (=) **
		Passageiros nas Ligações Inter-regionais	787.332	= 0.0%	↓ -2.3%	3º	304.524	39%	36 ↑ 39% (+)
		Passageiros nas Ligações Internacionais	25.441	↑ 7.0%	↑ 13.2%	3º	11.585	46%	50 ↘ 46% (-)

* - Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual.

** - Quando as variações foram iguais ou menores a 2%, considerou-se não ter havido, entre 2007 e 2010, alteração substancial quanto à concentração de movimento no trimestre de maior movimento.

Contactos:

CCDR Algarve

Observatório das Dinâmicas Regionais do Algarve

António Ramos (aramos@ccdr-alg.pt)

Alexandre Domingues (adomingues@ccdr-alg.pt)

Geral (observatorio@ccdr-alg.pt)

Imprensa:

Gabinete de Comunicação e Imagem da CCDR Algarve

Carlos Cruz (ccruz@ccdr-alg.pt)

www.ccdr-alg.pt

Tel.: 289 89 52 00