

# ALGARVE CONJUNTURA

BOLETIM TEMÁTICO . 2012 - Nº1

## Mobilidade e Transportes 2011

## Índice

<b>Nota introdutória</b> .....	3
<b>1. Modo Aéreo</b> .....	5
<b>2. Modo Marítimo/fluvial</b> .....	8
<b>3. Modo Ferroviário</b> .....	10
<b>4. Modo Rodoviário</b> .....	12
4.1 Tráfego rodoviário nos principais eixos regionais.....	12
4.2 Transporte colectivo rodoviário .....	14
<b>5. Síntese</b> .....	19

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
<b>Aéreo</b>	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
	Movimento de passageiros no espaço nacional	N.º	Trimestral	ANA – Aeroportos de Portugal, SA
<b>Marítimo/fluvial</b>	Passageiros na Ria Formosa	N.º	Trimestral	IPTM – Faro
	Passageiros no Guadiana	N.º	Trimestral	IPTM – Faro
<b>Ferroviário</b>	Passageiros no sistema regional	N.º	Trimestral	CP – Faro
	Passageiros no Longo Curso	N.º	Trimestral	CP – Lisboa
<b>Rodoviário</b>				
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 (2010);
- À evolução no quadriénio 2007/2011;
- Ao carácter sazonal dos movimentos e dos fluxos;
- À tendência de reforço, ou esbatimento, do carácter sazonal dos movimentos e dos fluxos.

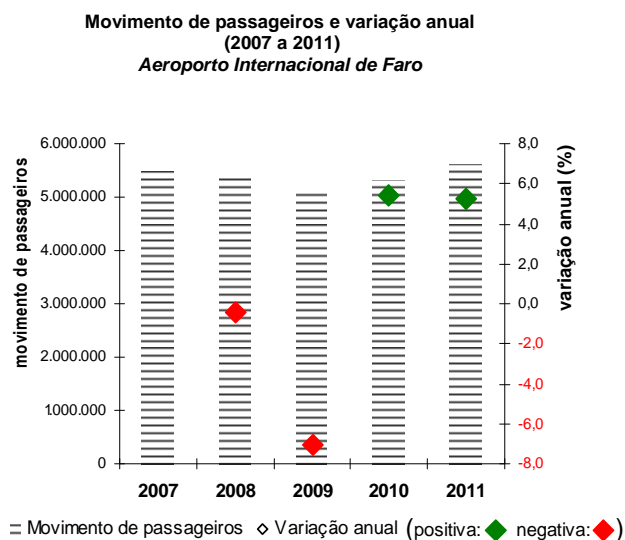
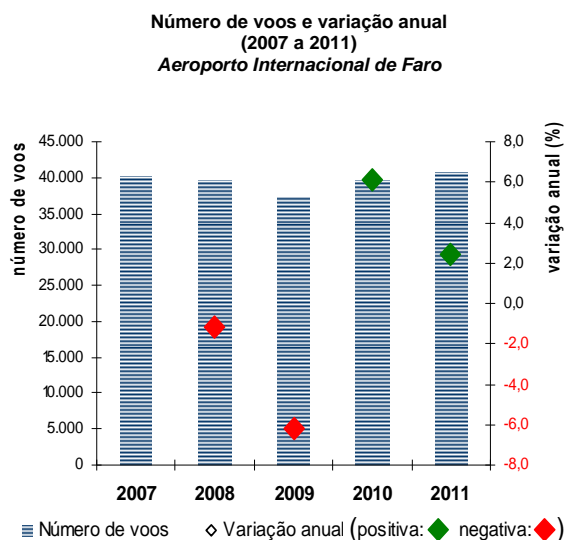
## 1. MODO AÉREO

Os dois indicadores seleccionados para o acompanhamento da evolução do tráfego aéreo na Região do Algarve – **número de voos**<sup>1</sup> e **movimento de passageiros** no Aeroporto Internacional de Faro – revelaram, em 2011, uma melhoria relativamente aos valores do ano anterior, traduzida em aumentos de 2.4% (para o número de voos) e de 5.2% (para o movimento de passageiros). Este crescimento entre 2010 e 2011, tanto do movimento de aviões como de passageiros, vem consolidar crescimento já verificado entre os anos de 2009 e 2010, dando assim indícios de que, após um período de decréscimo culminado em 2009, desde então para cá parece consubstanciar-se um crescimento gradual do tráfego aéreo e dos passageiros movimentados.

Tendo o quadriénio 2007/2011 como quadro de referência, verifica-se igualmente que os valores para o ano de 2011 permitiram encerrar este período de quatro anos com um crescimento de 0.8% (para o número de voos) e de 2.7% (para o número de passageiros transportados).

O tráfego aéreo no Aeroporto Internacional de Faro continua marcado por uma forte sazonalidade, sendo claramente notória uma concentração dos movimentos no 3º trimestre. Em 2011, o 3º trimestre concentrou 38% do total anual dos voos e 41% do total anual de passageiros.

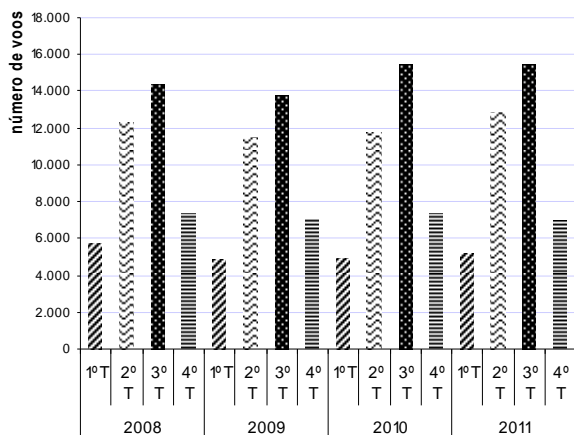
Relativamente aos anos anteriores (2008, 2009 e 2010), verifica-se também que teve lugar uma ligeira redução, ou esbatimento, da sazonalidade do tráfego aéreo. Em 2011, o número de voos no 3º trimestre, que vinha apresentando uma crescente concentração nos anos anteriores (de 36 para 39%, entre 2008 e 2010), situou-se nos 38%; enquanto o movimento de passageiros, que vinha igualmente apresentando uma crescente concentração no 3º trimestre (de 39 para 43%, entre 2008 e 2010), situou-se nos 41%.



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

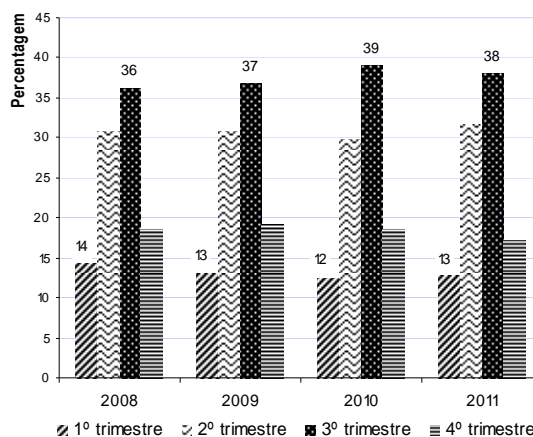
Por outro lado, verifica-se também que o 1º trimestre, para além de continuar a ser o período do ano com os menores volumes de tráfego, tem, embora com valores pouco significativos, perdido peso relativo no total do tráfego (de 14 para 13%, no número de voos; de 13 para 11% no movimento de passageiros).

**Distribuição trimestral do número de voos (2008 a 2011)**  
*Aeroporto Internacional de Faro*



Fonte: ANA – Aeroportos de Portugal, SA

**Concentração (%) do número de voos, por trimestre (2008 a 2011)**  
*Aeroporto Internacional de Faro*

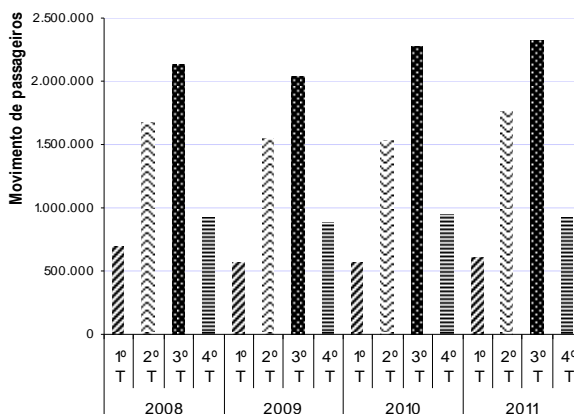


Fonte: ANA – Aeroportos de Portugal, SA

O movimento de passageiros com origem e destino no espaço nacional atingiu, em 2011, um total de 310.974 passageiros. Este valor representa:

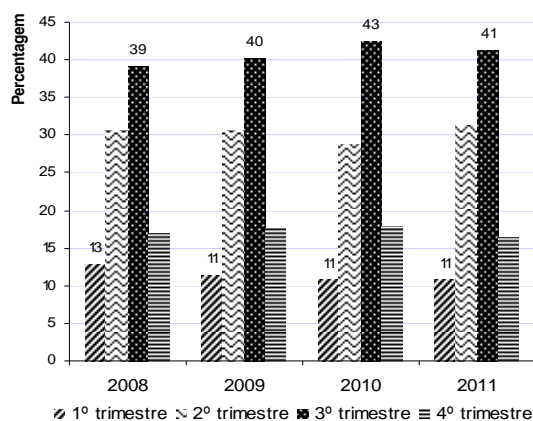
- Um aumento de 9.6% relativamente a 2010;
- Um aumento de 59.2% relativamente a 2007;
- Uma percentagem de 5.5% do total de passageiros movimentados em todo o ano (2011) no Aeroporto Internacional de Faro, que em 2010 era de 5.3% e em 2008 era de 3.6%.

**Distribuição trimestral do número de passageiros (2008 a 2011)**  
*Aeroporto Internacional de Faro*



Fonte: ANA – Aeroportos de Portugal, SA

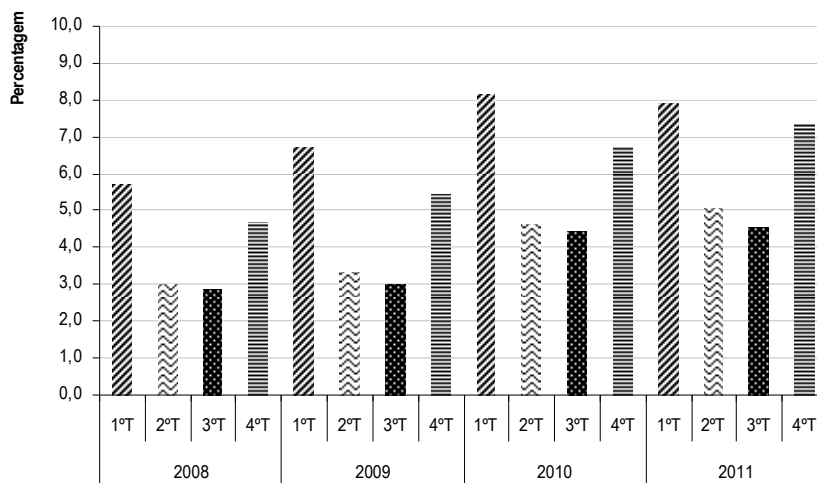
**Concentração (%) do número de passageiros, por trimestre (2008 a 2011)**  
*Aeroporto Internacional de Faro*



Fonte: ANA – Aeroportos de Portugal, SA

Naturalmente, também o movimento de passageiros com os aeroportos nacionais apresenta um carácter vincadamente sazonal: 34% dos passageiros no 3º trimestre. Contudo, verifica-se também que é precisamente nos trimestres de menor movimento – os 1º e 4º trimestres – que as percentagens de passageiros com origem e destino nos aeroportos nacionais são mais representativas.

**Percentagem dos passageiros com origem e destino nos aeroportos nacionais, no total do movimento, por trimestre (2008 a 2011)**  
**Aeroporto Internacional de Faro**



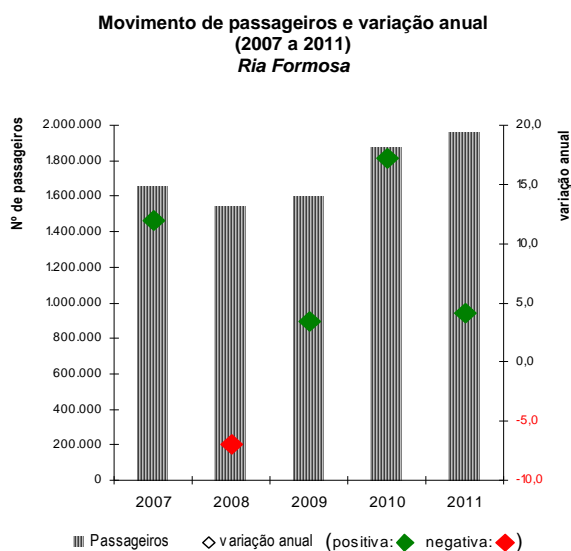
Fonte: ANA – Aeroportos de Portugal, SA

## 2. MODO MARÍTIMO / FLUVIAL

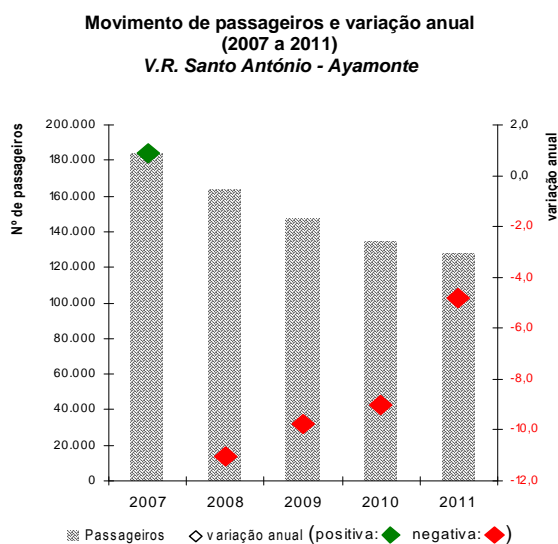
Os dois movimentos de passageiros – nas carreiras da **Ria Formosa** e na **travessia do Guadiana** (Vila Real de Santo António / Ayamonte) – revelam características, quantitativas e evoluções bastante contrastadas.

No ano de 2011, as carreiras da **Ria Formosa**<sup>2</sup> transportaram um total de 1.957.420 passageiros, valor que representa um acréscimo de 4.2% relativamente ao movimento do ano anterior (2010), e um acréscimo de 18.1% relativamente ao movimento de há quatro anos atrás (2007).

No ano de 2011, a carreira que assegura a travessia do **Guadiana – Vila Real de Santo António / Ayamonte** – movimentou um total de 127.852 passageiros, o que representou um decréscimo de 4.8% relativamente ao movimento do ano anterior (2010), e um decréscimo de 30.5% relativamente ao movimento de há quatro anos atrás (2007).



Fonte: IPTM – Faro



Fonte: IPTM – Faro

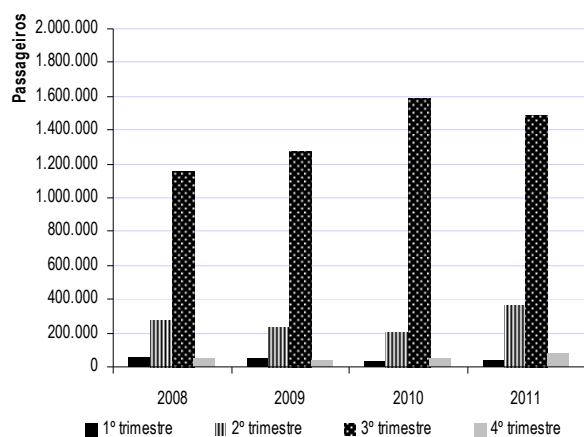
O movimento de passageiros na **Ria Formosa** é claramente dominado pela sazonalidade: os passageiros transportados durante o 3º trimestre de 2011, quase 1.5 milhões, representaram 76% do total anual de passageiros. Contudo, verifica-se também, nas análises inter-anuais, que as maiores ou menores percentagens respeitantes aos 3ºs trimestres são também determinadas pelas condições do tempo nos meses dos 2º e 4º trimestres (nomeadamente os meses de Junho e de Outubro), que antecipam e/ou prolongam os fluxos em direcção às ilhas e, assim, acrescentam ou retiram representatividade ao 3º trimestre.

<sup>2</sup> - 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").



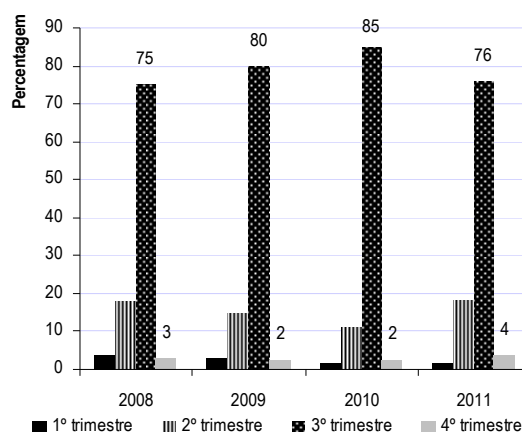
O movimento de passageiros na ligação fluvial **Vila Real de Santo António / Ayamonte** é também marcado por uma grande concentração do movimento no 3º trimestre, mas muito menos evidente do que a da Ria Formosa. A percentagem do 3º trimestre situou-se nos 45% (valor muito ligeiramente superior aos dos 3 anos anteriores), sendo porém mais representativa a perda de importância do 1º trimestre, que nos últimos 4 anos viu o seu peso no total anual de passageiros baixar dos 18 para os 14%.

**Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2008 a 2011)**  
*Ria Formosa*



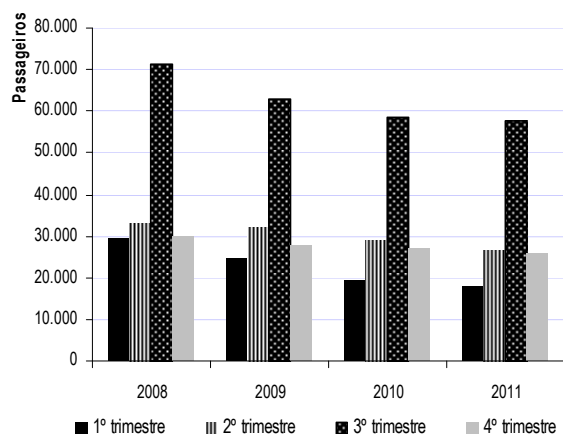
Fonte: IPTM – Faro

**Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2008 a 2011)**  
*Ria Formosa*



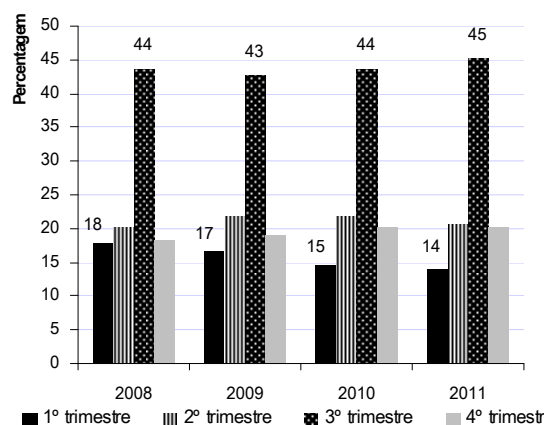
Fonte: IPTM – Faro

**Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2008 a 2011)**  
*V.R. Santo António - Ayamonte*



Fonte: IPTM – Faro

**Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2008 a 2011)**  
*V.R. Santo António - Ayamonte*

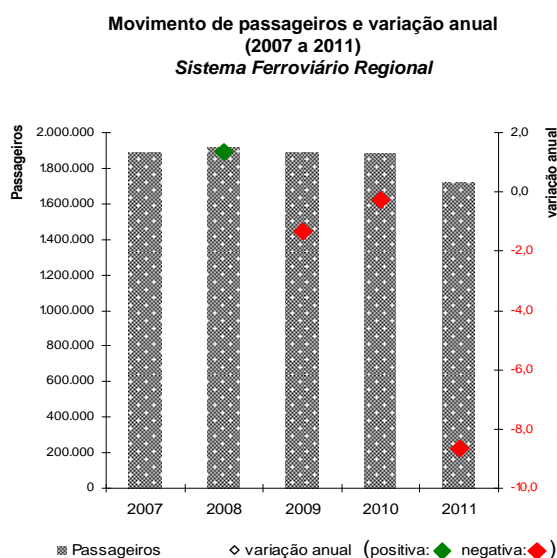


Fonte: IPTM – Faro

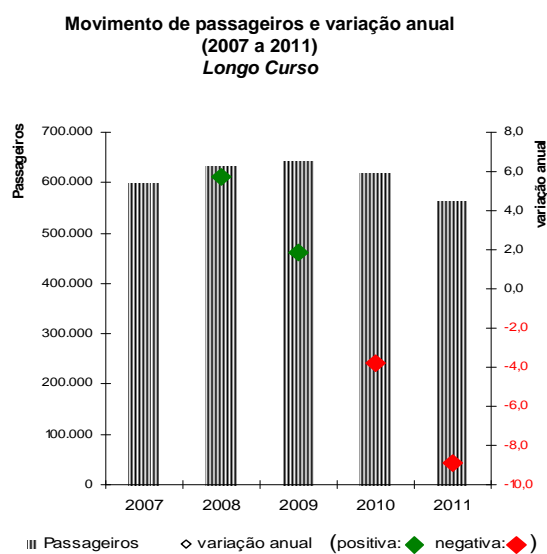
### 3. MODO FERROVIÁRIO

Em 2011, o sistema ferroviário regional (o eixo ferroviário que serve a Região, compreendido entre Lagos e Vila Real de Santo António) transportou um total de 1.732.962 passageiros. Este valor significa uma redução de 8.6% relativamente ao movimento do ano anterior (2010), e uma redução de 8.9% relativamente ao movimento de há quatro anos atrás (2007).

O sistema designado por Longo Curso<sup>3</sup> (o eixo ferroviário que liga Faro e as restantes cidades do território nacional) transportou um total de 564.218 passageiros, valor que representa uma diminuição de 8.9% relativamente ao movimento do ano anterior (2010), e uma redução de 5.7% relativamente ao movimento de há quatro anos atrás (2007).



Fonte: CP – Faro



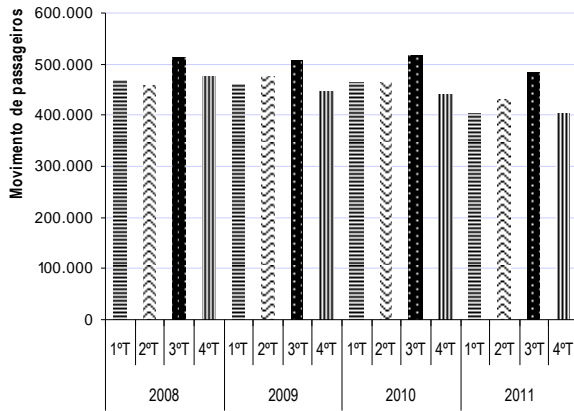
Fonte: CP – Lisboa

O movimento de passageiros no sistema ferroviário regional é, quando comparado com a maioria dos restantes fluxos, muito pouco afectado pelo fenómeno da sazonalidade. Embora exista uma concentração do movimento de passageiros no 3º trimestre, aquela é muito pouco significativa, apenas 28% do movimento anual de passageiros (em 2011), e tem-se mantido praticamente estabilizada nos últimos 4 anos.

O movimento de passageiros nas ligações do Longo Curso apresenta uma sazonalidade já mais vincada, naturalmente relacionada como o período estival. Em 2011, 40% do total anual de passageiros concentrou-se apenas no 3º trimestre, o que constitui um reforço da concentração do movimento neste período do ano quando comparado com a situação de há quatro anos atrás (36% do movimento anual no 3º trimestre). Por outro lado, e embora não tenha registado grandes variações nos últimos 4 anos, verifica-se que o trimestre de menor movimento continua a ser o 1º trimestre.

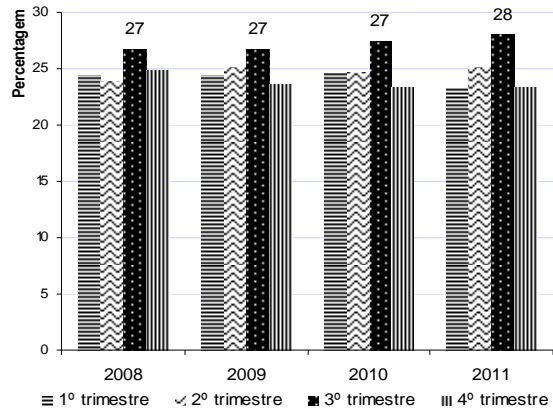
<sup>3</sup> - O Longo Curso compreende os serviços "Intercidades" e "Alfa Pendular" da CP. Todo o movimento que não é prestado nestes dois serviços é muito residual e não tem expressão no total do movimento de passageiros.

**Distribuição trimestral do movimento de passageiros  
(2008 a 2011)  
Sistema Ferroviário Regional**



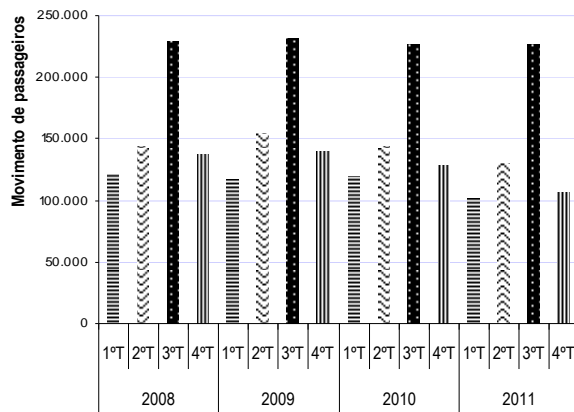
Fonte: CP – Faro

**Concentração (%) do movimento de passageiros,  
por trimestre (2008 a 2011)  
Sistema Ferroviário Regional**



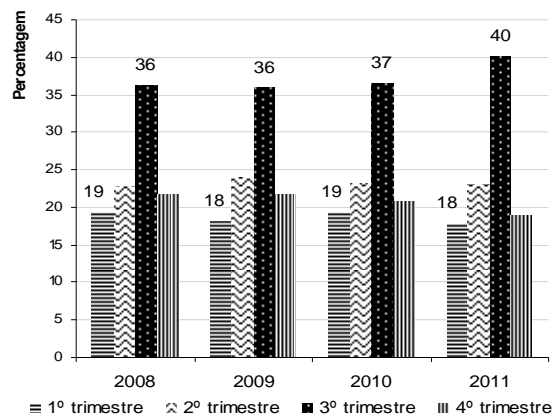
Fonte: CP – Faro

**Distribuição trimestral do movimento de passageiros  
(2008 a 2011)  
Longo Curso**



Fonte: CP – Lisboa

**Concentração (%) do Movimento de passageiros,  
por trimestre (2008 a 2011)  
Longo Curso**



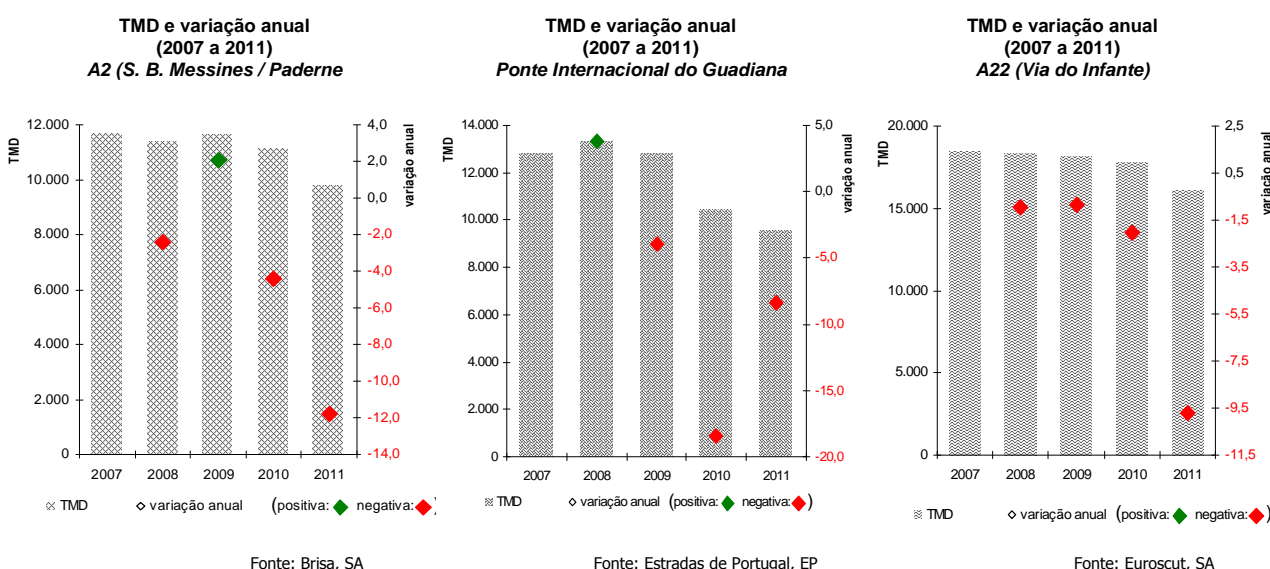
Fonte: CP – Lisboa

## 4. MODO RODOVIÁRIO

O modo rodoviário, em razão da sua complexidade e diversidade, 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

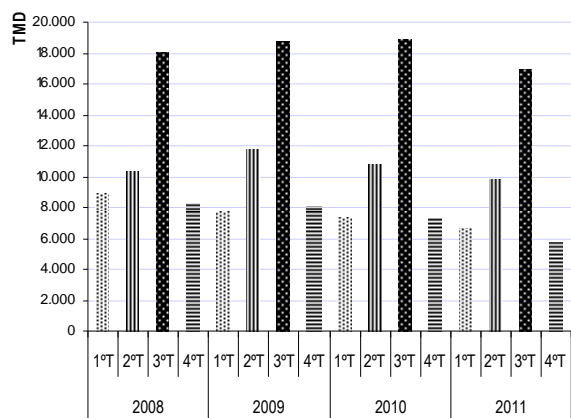
Esta breve e necessariamente sumária abordagem reporta-se à análise da evolução do **Tráfego Médio Diário (TMD)** em duas secções de 2 eixos regionais – no **lanço S. B. de Messines / Paderne (A2)** e na **Ponte Internacional do Guadiana (IP1)** – e do TMD médio para todo o principal eixo regional, a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



Em 2011, o TMD no lanço terminal da A2 situou-se nos 9.812 veículos/dia, o que corresponde a um decréscimo de 11.8% relativamente ao ano anterior (2010) e a um decréscimo de 16.0% relativamente ao valor do ano de 2007. Os fluxos de tráfego neste lanço da A2 continuam claramente marcados pela sazonalidade: em 2011, tal como para todos os anos anteriores considerados, só o valor do TMD do 3º trimestre é superior ao TMD anual (+73%), valor que inclusive se tem acentuado nos últimos anos (em 2007 era de 60% e em 2010 era de 70%). Em sinal contrário, verifica-se que os TMD nos 1º e 4º trimestres são inferiores ao TMD anual (-32% e -42%, respectivamente, enquanto o TMD do 2º trimestre é apenas superior em 1% em TMD anual).

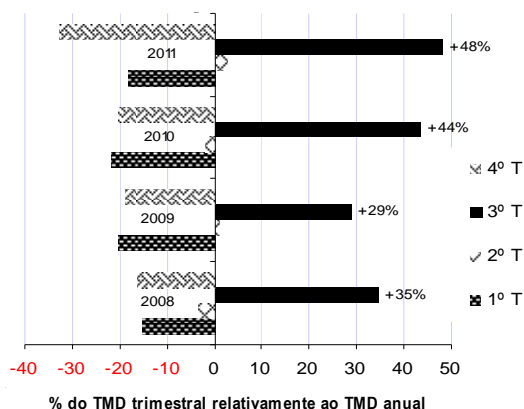
Em 2011, o TMD na Ponte Internacional do Guadiana situou-se nos 9.568 veículos/dia, o que corresponde a um decréscimo de 8.4% relativamente ao ano anterior (2010) e a um decréscimo de 25.5% relativamente ao valor do ano de 2007. Os fluxos de tráfego neste lanço da A2 são, também, claramente marcados pela sazonalidade, mas não de forma tão evidente como na A2. Em 2011, o TMD do 3º trimestre é superior em 59% 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 14%).

**Distribuição trimestral do TMD  
(2008 a 2011)**  
*A2 (S. B. Messines / Paderne)*



Fonte: Brisa, SA

**Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD  
anual (2008 a 2011)**  
*A2 (S. B. Messines / Paderne)*

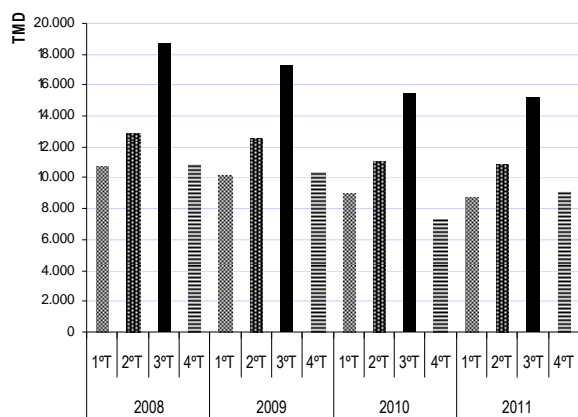


Fonte: Brisa, SA

Em 2011, o TMD na A22 (Via do Infante) situou-se nos 16.032 veículos/dia, o que corresponde a um decréscimo de 9.7% relativamente ao ano anterior (2010) e a um decréscimo de 13.2% relativamente ao valor do ano de 2007. Também os fluxos de tráfego na A22 apresentam contrastes sazonais; contudo, esses contrastes não têm, naturalmente, uma expressão tão vincada como na A2 ou na Ponte internacional do Guadiana. No ano de 2011, o TMD do 3º trimestre é superior em 48% ao TMD anual (valor superior em 4% ao registado no 3º trimestre de 2010), e o TMD do 2º trimestre é apenas superior em 3% ao TMD anual. Os 1º e 4º trimestres registam valores inferiores ao TMD anual: 18% e 33%, respectivamente.

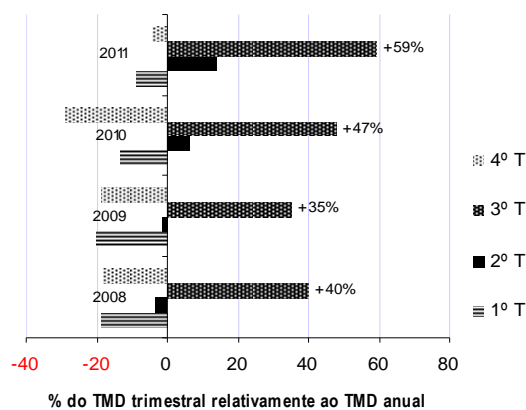
O acompanhamento da evolução do tráfego nesta importante via regional irá merecer especial atenção a partir do ano de 2012, uma vez que, com o início da cobrança de portagens (em Dezembro de 2011) e com os problemas e as dificuldades que o País e a Região atravessam, são já bastante expressivos, quer a acentuada diminuição do tráfego na Via do Infante, quer o aumento do tráfego nas vias alternativas. Também por este motivo, e uma vez que a informação disponibilizada pela Estradas de Portugal, S.A. inclui desde há 2 anos para cá a informação respeitante ao TMD em quatro secções de eixos alternativos importantes (no IC 1 e na EN/ER 125), os próximos boletins (trimestrais e anuais) irão conter informação do tráfego nestas vias.

**Distribuição trimestral do TMD  
(2008 a 2011)**  
*Ponte Internacional do Guadiana*



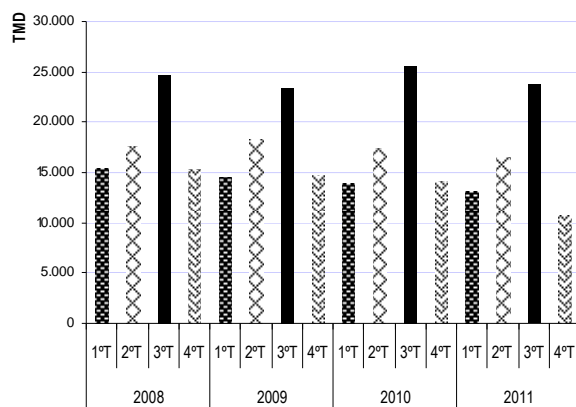
Fonte: Estradas de Portugal, EP

**Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD  
anual (2008 a 2011)**  
*Ponte Internacional do Guadiana*



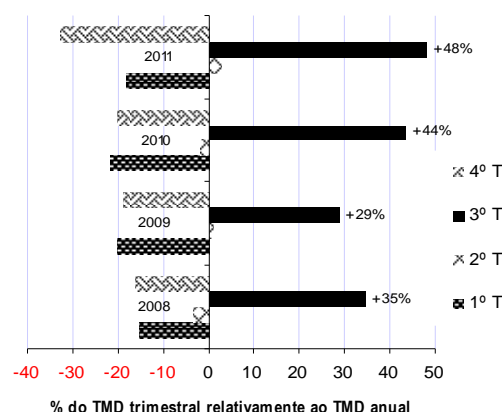
Fonte: Estradas de Portugal, EP

Distribuição trimestral do TMD  
(2008 a 2011)  
A22 (Via do Infante)



Fonte: Euroscut, SA

Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual (2008 a 2011)  
A22 (Via do Infante)



Fonte: Euroscut, SA

#### 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 Região da Andaluzia).

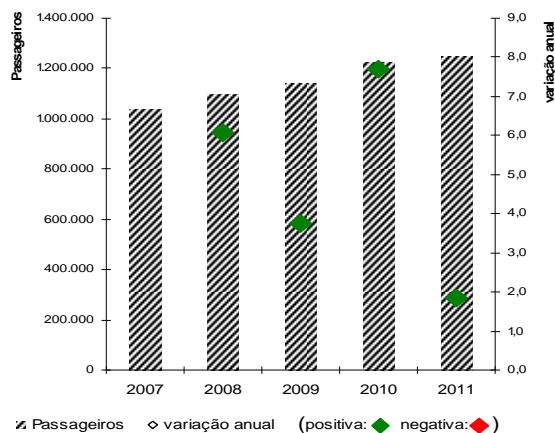
Em 2011, as **ligações urbanas**<sup>4</sup> movimentaram um total de 1.251.057 passageiros, valor superior em 1.9% ao valor de 2010 e superior em 20.7% ao valor de 2007. Embora o crescimento entre 2010 e 2011 tenha sido inferior ao registado no ano anterior, verifica-se todavia que as carreiras que efectuem serviços nas cidades e nas áreas urbanas do Algarve vêm apresentando crescimentos consolidados e sustentados do movimento de passageiros.

As ligações **inter-urbanas** movimentaram um total de 6.450.623 passageiros, valor inferior em 5.9% ao valor do ano anterior (2010) e inferior em 25.7% ao valor de 2007. Contrariamente ao movimento das carreiras urbanas, é notório um acentuado decréscimo do movimento de passageiros nestas ligações.

Contrariamente à esmagadora maioria dos movimentos de passageiros e de veículos analisados, o movimento de passageiros nos transportes colectivos rodoviários urbanos regista o valor mais baixo no 3º trimestre (apenas 20% do total do movimento anual em 2011), cabendo aos 4º e 2º trimestres os valores mais representativos (28% e 27%, respectivamente). Esta particularidade evidencia, desta forma, que o fluxo turístico na região não tem impactos no transporte de passageiros nas carreiras urbanas e, assim, que este modo é sobretudo utilizado pela população residente que, no terceiro trimestre, em função do período de férias, utiliza menos as carreiras urbanas.

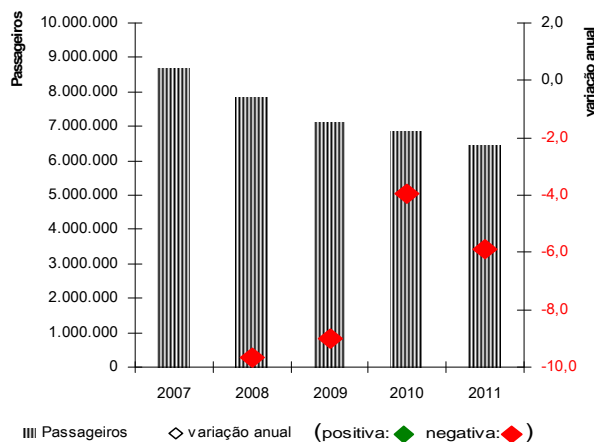
<sup>4</sup> - O movimento de passageiros nas ligações urbanas não inclui os passageiros transportados no serviço contratualizado entre a operadora (EVA Transportes, SA) e algumas das autarquias da Região. Não foi até hoje possível dispor dos quantitativos deste serviço.

**Movimento de passageiros e variação anual  
(2007 a 2011)  
Ligações Urbanas**



Fonte: EVA Transportes S.A

**Movimento de passageiros e variação anual  
(2007 a 2011)  
Ligações Inter-urbanas**



Fonte: EVA Transportes S.A

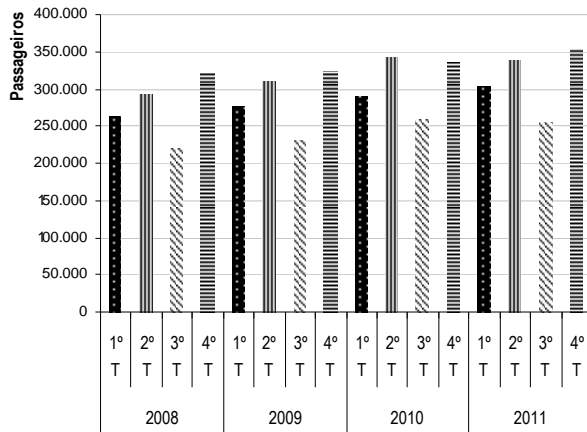
Contrariamente à esmagadora maioria dos movimentos de passageiros e de veículos analisados, o movimento de passageiros nos transportes colectivos rodoviários urbanos regista o valor mais baixo no 3º trimestre (apenas 20% do total do movimento anual em 2011), cabendo aos 4º e 2º trimestres os valores mais representativos (28% e 27%, respectivamente). Esta particularidade evidencia, desta forma, que o fluxo turístico na região não tem impactos no transporte de passageiros nas carreiras urbanas e, assim, que este modo é sobretudo utilizado pela população residente que, no terceiro trimestre, em função do período de férias, utiliza menos as carreiras urbanas.

Também o movimento nas carreiras inter-urbanas apresenta uma sazonalidade muito esbatida e, tal como nas carreiras urbanas, o 3º trimestre é o que apresenta os valores mais baixos (apenas 21% do movimento anual de 2011). O trimestre de maior movimento em 2011 foi, tal como nos 2 anos anteriores, o 1º trimestre. Assim, e tal como se havia referido para as carreiras urbanas, também nas inter-urbanas se constata que o fluxo turístico tem reduzidos impactos e que, assim, também estas carreiras são sobretudo utilizadas pela população residente.

Em 2011, as **ligações inter-regionais** movimentaram um total de 827.870 passageiros, valor superior em 5.1% ao registado no ano anterior (2010) e superior em 2.8% ao registado há quatro anos atrás (2007).

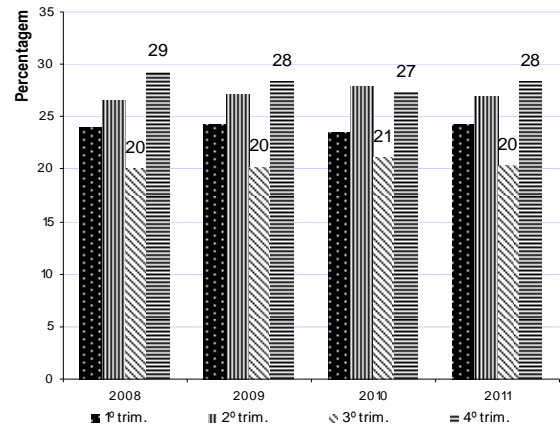
As **ligações internacionais** movimentaram um total de 26.792 passageiros, valor superior em 5.3% ao registado no ano anterior (2010) e superior em 19.2% ao valor registado há 4 anos atrás (2007). Este movimento, muito pouco significativo quando comparado com os restantes, regista contudo aumentos interessantes, e aparentemente consolidados, nomeadamente se analisados com séries temporais alargadas, o que os próximos anos poderão vir a confirmar.

**Distribuição trimestral do movimento de passageiros  
(2008 a 2011)  
Ligações Urbanas**



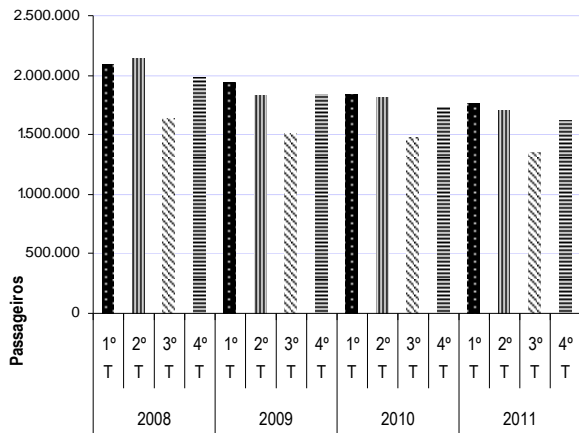
Fonte: EVA Transportes S.A

**Concentração (%) do movimento de passageiros,  
por trimestre (2008 a 2011)  
Ligações Urbanas**



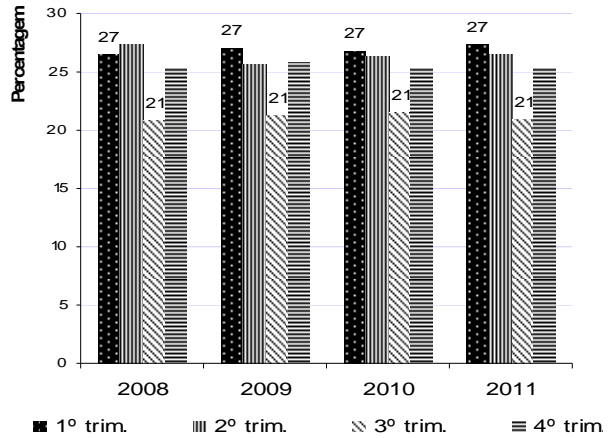
Fonte: EVA Transportes S.A

**Distribuição trimestral do movimento de passageiros  
(2008 a 2011)  
Ligações Inter-urbanas**



Fonte: EVA Transportes S.A

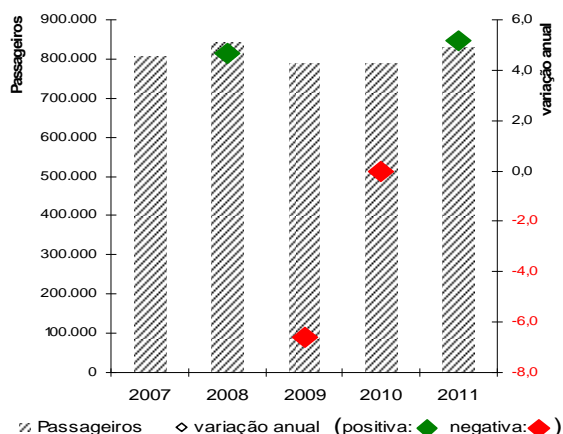
**Concentração (%) do movimento de passageiros,  
por trimestre (2008 a 2011)  
Ligações Inter-urbanas**



Fonte: EVA Transportes S.A

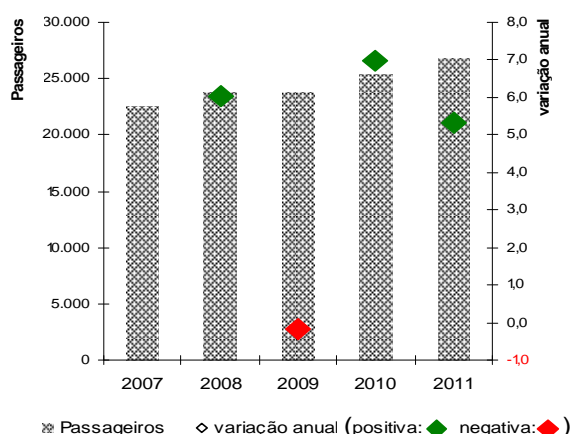


**Movimento de passageiros e variação anual  
(2007 a 2011)**  
*Ligações Inter-regionais*



Fonte: EVA Transportes S.A

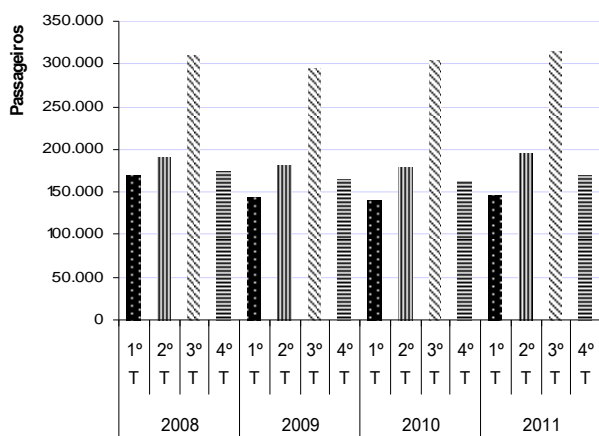
**Movimento de passageiros e variação anual  
(2007 a 2011)**  
*Ligações Internacionais*



Fonte: EVA Transportes S.A

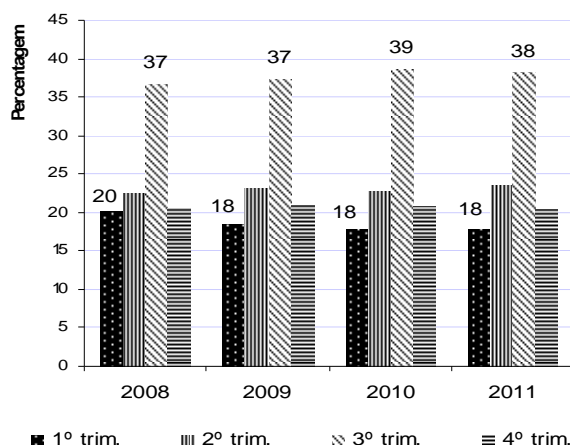
Tanto nas ligações inter-regionais como nas internacionais, contrariamente ao que se verificou nas regionais (urbanas e inter-urbanas), o movimento de passageiros apresenta um padrão de distribuição ao longo do ano marcado por uma forte concentração no 3º trimestre. Nas ligações inter-regionais, o movimento no 3º trimestre representou (em 2011) 38% do movimento anual; nas ligações internacionais, o movimento no 3º trimestre reapresentou (em 2010) 50% do movimento anual. O movimento nestas duas ligações demonstra, assim, uma clara relação com o fluxo turístico sazonal na Região.

**Distribuição trimestral do Movimento de passageiros  
(2008 a 2011)**  
*Ligações Inter-regionais*



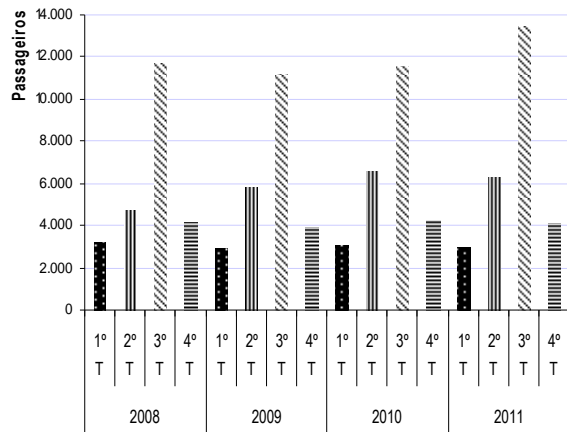
Fonte: EVA Transportes S.A

**Concentração (%) do Movimento de passageiros,  
por trimestre (2008 a 2011)**  
*Ligações Inter-regionais*



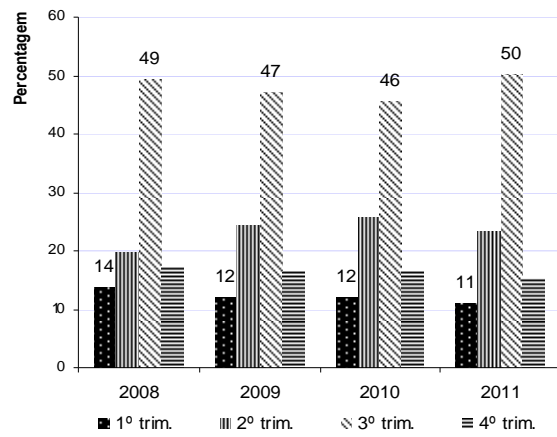
Fonte: EVA Transportes S.A

**Distribuição trimestral do Movimento de passageiros  
(2008 a 2011)  
Ligações Internacionais**



Fonte: EVA Transportes S.A

**Concentração (%) do Movimento de passageiros,  
por trimestre (2008 a 2011)  
Ligações Internacionais**



Fonte: EVA Transportes S.A

## 5. SÍNTESE

Modo	Indicadores	Valor	Variações Anuais		Análise Trimestral (2011)			Tendência de reforço do movimento no principal trimestre (2007/2011)	
		2011	Último ano 2011/2010	Últimos 4 anos 2011/2007	Trim. +	Valor	% do ano		
Aéreo (A.I. Faro)	N.º de voos	40.594	↗2.4%	↗0.8%	3º	15.482	38%	36 ↗ 38% (+)	
	Movimento de passageiros	5.615.683	↗5.2%	↗2.7%	3º	2.319.700	41%	39 ↗ 41% (+)	
	Movimento de passageiros no espaço nacional	310.974	↗9.6%	↗59.2%	3º	105.812	34%	32 ↗ 34% (+)	
Marítimo/ fluvial	Passageiros na Ria Formosa	1.957.420	↗4.2%	↗18.1%	3º	1.485.511	85%	79 ↘ 76% (-)	
	Passageiros no Guadiana	127.852	↘- 4.8%	↘- 30.5%	3º	57.701	45%	42 ↗ 45% (+)	
Ferroviário	Passageiros no sistema regional	1.723.962	↘- 8.6%	↘- 8.9%	3º	483.999	28%	25 ↗ 28% (+)	
	Passageiros no Longo Curso	564.218	↘- 8.9%	↘- 5.7%	3º	226.509	40%	36 ↗ 40% (+)	
Rodoviário	TMD	TMD na A2 (Messines / Paderne)	9.812	↘- 11.8%	↘- 16.0%	3º	16.970	+73% *	60 ↗ 73% (+)
		TMD na Ponte Internacional do Guadiana	9.568	↘- 8.4%	↘- 25.5%	3º	15.399	+59% *	37 ↗ 59% (+)
		TMD na A22	16.032	↘- 9.7%	↘- 13.2%	3º	23.733	48% *	36 ↗ 48% (+)
	Transporte Colectivo Rodoviário	Passageiros nas Ligações Urbanas	1.251.057	↗1.9%	↗20.7%	4º	354.633	28%	30 → 28% (=) **
		Passageiros nas Ligações Inter-urbanas	6.450.623	↘- 5.9%	↘- 25.7%	1º	1.762.325	27%	26 → 27% (=) **
		Passageiros nas Ligações Inter-regionais	827.870	↗5.1%	↗2.8%	3º	315.947	38%	36 → 38% (=) **
Passageiros nas Ligações Internacionais		26.792	↗5.3%	↗19.2%	3º	13.447	50%	50 → 50% (=) **	

\* - Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual.

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

**Contactos:**

**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

gabinetecomunicacao@ccdr-alg.pt

[www.ccdr-alg.pt](http://www.ccdr-alg.pt)

Tel.: 289 89 52 00