

ALGARVE CONJUNTURA

Mobilidade e Transportes

2013

Relatório Anual

Nota Introdutória

1.1 Modo Marítimo/fluvial

1.2 Modo Ferroviário

1.3 Modo Rodoviário

1.3.1 Tráfego rodoviário nos principais eixos regionais

1.3.2 Tráfego rodoviário nos eixos secundários

1.3.3 Transporte colectivo rodoviário

1.4 Síntese dos Indicadores monitorizados

Direcção de Serviços do Desenvolvimento Regional

CCDR Algarve

Abril de 2014

A abordagem à componente sectorial da Mobilidade e Transportes na Região do Algarve, 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.

Os indicadores apresentados, e que nos propusemos a acompanhar e a monitorizar, não serão eventualmente os indicadores ideais, os mais adequados e os mais significativos para melhor se caracterizar e entender 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 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) reportam-se, em muitas situações, mais às infraestruturas e equipamentos existentes do que propriamente aos fluxos e à circulação de pessoas e bens no espaço regional.

Um segundo 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 e 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 se ter 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, 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).

Relativamente ao ano anterior, a principal inovação introduzida neste relatório (2013) consiste, na substituição do troço “SB Messines / Paderne” (o troço terminal da A2), pelo troço “Almodôvar / SB Messines”, o troço de entrada na Região do Algarve. Tendo-se constatado que algum tráfego na região não estava a ser contabilizado, aquele que entrava ou saía na A2 em SB Messines com destino ou proveniente de Norte, entendeu-se proceder à substituição do primeiro pelo segundo troço.

Em relação a informação que constava nos relatórios anteriores e que neste não se apresenta há, lamentavelmente, a referir:

- A impossibilidade de apresentar os valores dos TMD para a Ponte Internacional do Guadiana, por motivos que se prendem com a ocorrência de avarias no equipamento instalado;
- A impossibilidade de apresentar a informação relativa ao modo aéreo, por motivos que se prendem com a decisão da Administração da ANA – Aeroportos de Portugal S.A., em suspender indeterminadamente a divulgação desta informação.

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

Meio / Modo	Indicadores	Unidade	Periodicidade	Fonte	
Aéreo *	<i>N.º de voos (A.I. Faro)</i>	<i>N.º</i>	<i>Trimestral</i>	<i>ANA – Aeroportos de Portugal, SA</i>	
	<i>Movimento de passageiros (A.I. Faro)</i>	<i>N.º</i>	<i>Trimestral</i>	<i>ANA – Aeroportos de Portugal, SA</i>	
	<i>Movimento de passageiros no espaço nacional</i>	<i>N.º</i>	<i>Trimestral</i>	<i>ANA – Aeroportos de Portugal, SA</i>	
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 Almodôvar – SB Messines)	TMD	Trimestral	BRISA – Auto-estradas de Portugal, S.A.
		<i>TMD na Ponte Internacional do Guadiana **</i>	<i>TMD</i>	<i>Trimestral</i>	<i>Estradas de Portugal, SA</i>
		TMD na A22	TMD	Trimestral	EUROSCUT, SA
Tráfego rodoviário nos eixos secundários	TMD no IC1: troço SB de Messines – Tunes	TMD	Trimestral	Estradas de Portugal, SA	
	TMD no IC4: troço SJ Venda – Faro Norte	TMD	Trimestral	Estradas de Portugal, SA	
	TMD na EN125: troço Odiáxere (S) – Estômbar (O)	TMD	Trimestral	Estradas de Portugal, SA	
	TMD na EN125: troço Tavira (EN 270) – Monte Lagoa	TMD	Trimestral	Estradas de Portugal, 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	

* - Informação disponível, não divulgada. Por decisão da Administração da ANA – Aeroportos de Portugal S.A., a divulgação da informação respeitante a estes três indicadores encontra-se suspensa.

** - A informação respeitante aos TMD na Ponte Internacional do Guadiana não se encontra disponível.

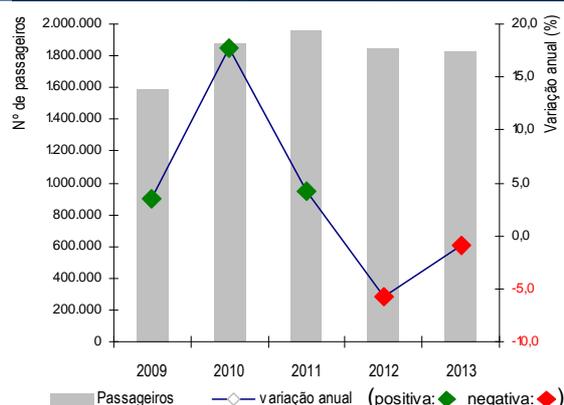
As análises que são feitas ao comportamento dos indicadores são necessariamente muito sumárias e reportam-se essencialmente:

1. À evolução relativamente ao ano anterior (2012);
2. À evolução nos 5 últimos anos (2009 a 2013);
3. Ao carácter sazonal dos movimentos e dos fluxos;
4. À tendência de reforço, ou esbatimento, do carácter sazonal dos movimentos e dos fluxos.

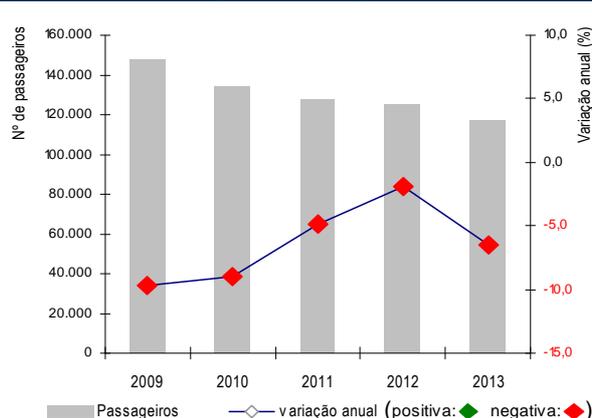
1.1 Modo marítimo/fluvial

Os dois movimentos de passageiros – as carreiras da **Ria Formosa** e a **travessia do Guadiana** (Vila Real de Santo António / Ayamonte) – revelam características, quantitativas e evoluções bastante contrastadas. Em 2013, as carreiras da **Ria Formosa**¹ transportaram um total de **1.829.622 passageiros**, valor que representa um **decréscimo de 0,9%** relativamente ao movimento do ano anterior (2012), mas também um **acréscimo de 14,7%** relativamente ao movimento de 2009. No ano de 2013, a carreira que assegura a travessia do **Guadiana** movimentou um total de **117.265 passageiros**, o que representou um **decréscimo de 6,5%** relativamente ao movimento do ano anterior (2012), e um **decréscimo de 20,6%** relativamente ao movimento de 2009.

Ria Formosa
Movimento de passageiros e variação anual
(2009 / 2013)



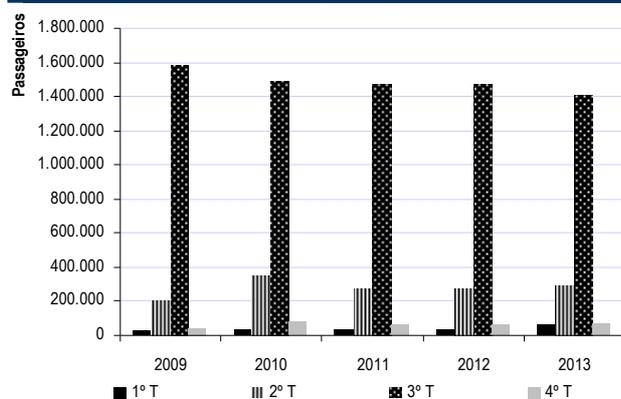
V.R. Santo António - Ayamonte
Movimento de passageiros e variação anual
(2009 / 2013)



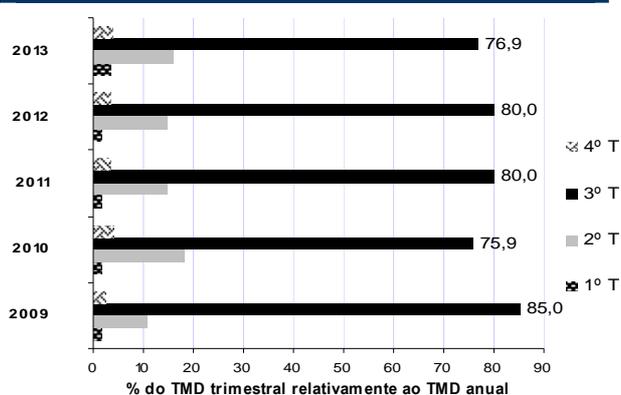
Fonte: IPTM – Faro

O movimento de passageiros na **Ria Formosa** continua, naturalmente, muito marcado por uma clara sazonalidade: os passageiros transportados durante o **3º trimestre** de 2013 (1.406.727 passageiros) representaram **76,9% do total** anual de passageiros; os passageiros movimentados no 2º trimestre constituíram 15,8% do total anual de passageiros; e os passageiros transportados no 1º e 4º trimestres representaram, juntos, apenas 7,2% do total anual de passageiros.

Ria Formosa
Distribuição trimestral do movimento de passageiros
(2009 / 2013)



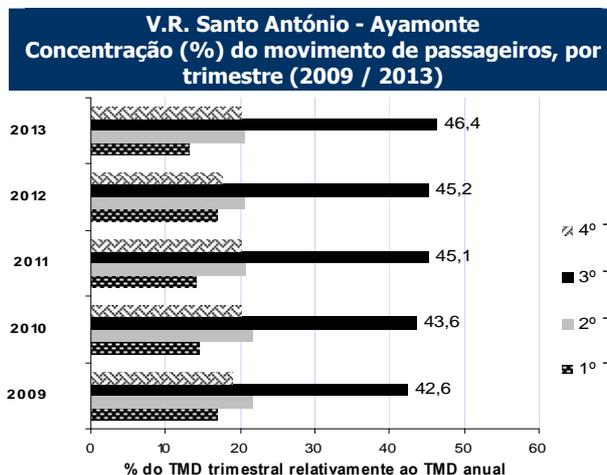
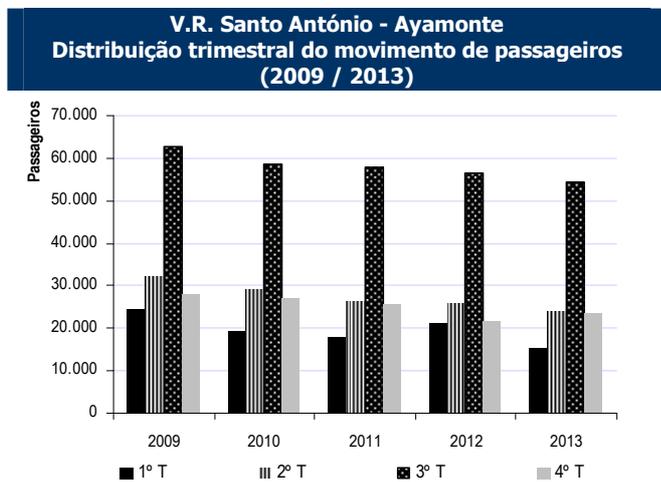
Ria Formosa
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre
(2009 / 2013)



Fonte: IPTM – Faro

¹ - O movimento na Ria Formosa reporta-se aos passageiros transportados nas carreiras de Faro (para a Praia de Faro, Ilha Deserta e Ilha do Farol), de Olhão (para Ilha da Armona, Culatra e 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 marítimoturísticos (os "táxis").

O movimento de passageiros na travessia do **Guadiana** apresenta também um cariz de vincada sazonalidade. Porém, não tão pronunciada como na Ria Formosa. O 3º trimestre de 2013 concentrou 46,4% do total anual de passageiros (relembre-se que na Ria Formosa esse valor atingiu os 76,9%); os 2º e 3º trimestre concentraram 20,4% e 20,1%; respectivamente; e o 1º trimestre concentrou somente 13,1% do total anual de passageiros. Relativamente à distribuição por trimestres verificada há 4 anos atrás (2009) verifica-se agora (em 2013) uma maior concentração de passageiros no 3º trimestre: 42,6% do total anual em 2009 e 46,4% em 2013, o que significa que o fenómeno da sazonalidade tem vindo a acentuar-se.

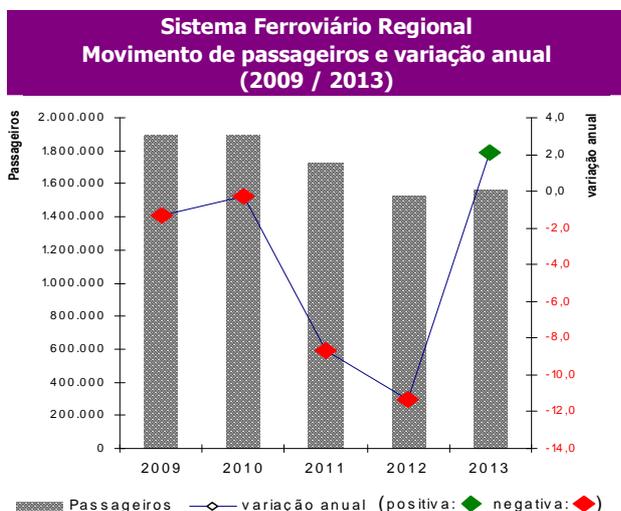


Fonte: IPTM – Faro

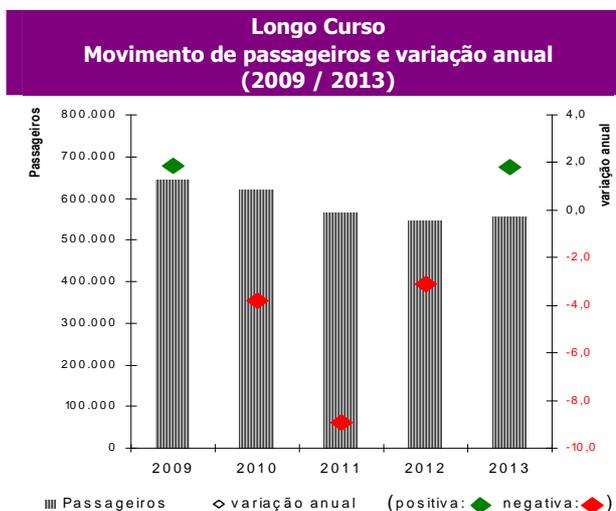
1.2 Modo Ferroviário

Em 2013, o **sistema ferroviário regional** (o eixo ferroviário que serve a Região, compreendido entre Lagos e Vila Real de Santo António) transportou um total de **1.560.361 passageiros**. Este valor significa um **aumento de 2,1%** relativamente ao movimento do ano anterior (2012), embora constitua ainda uma **redução de 17,6%** relativamente ao movimento de 2008.

O sistema designado por **Longo Curso**² transportou um total de **556.583 passageiros**, o que representa um **aumento de 1,8%** relativamente ao movimento do ano anterior (2012), mas uma **redução de 13,6%** relativamente a 2009.



Fonte: CP – Faro

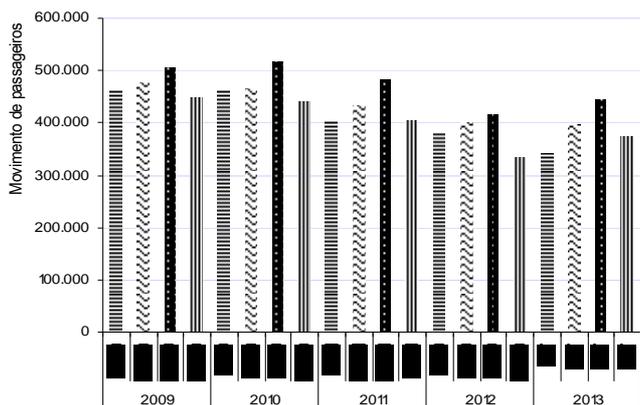


Fonte: CP – Lisboa

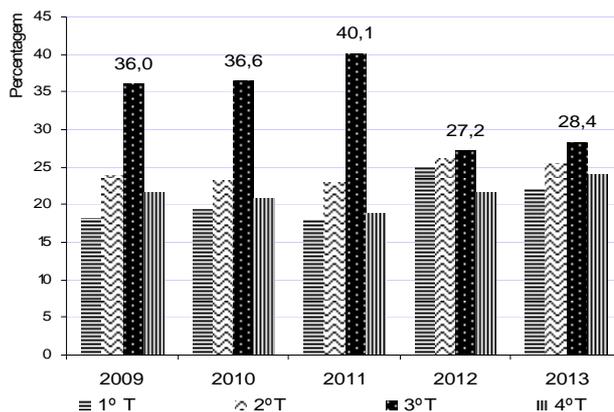
² - O Longo Curso compreende os serviços "Intercidades" e "Alfa Pendular" da CP.

O movimento de passageiros no sistema ferroviário regional é pouco afectado pela sazonalidade. Embora o movimento no 3º trimestre seja um pouco superior ao dos restantes trimestres, em 2013 como nos anos anteriores, esse trimestre concentrou 28,4% do total anual de passageiros. Todos os outros trimestres apresentam valores sempre superiores aos 20%. Para além de se detectar uma considerável regularidade no movimento de passageiros ao longo do ano, verifica-se também que o peso dos passageiros no 3º trimestre tem vindo a diminuir, e de forma considerável, nos últimos anos: 28,4% e 27,2% (em 2013 e 2012, respectivamente), quando em anos imediatamente anteriores (2009, 2010 e 2011) se situou entre os 36 e os 40%.

Sistema Ferroviário Regional
Distribuição trimestral do movimento de passageiros
(2009 / 2013)



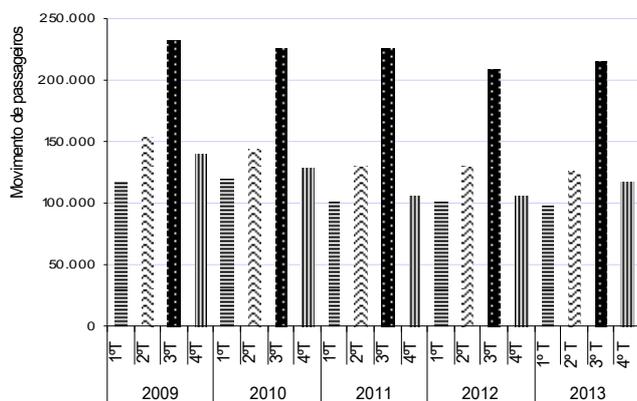
Sistema Ferroviário Regional
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2009 / 2013)



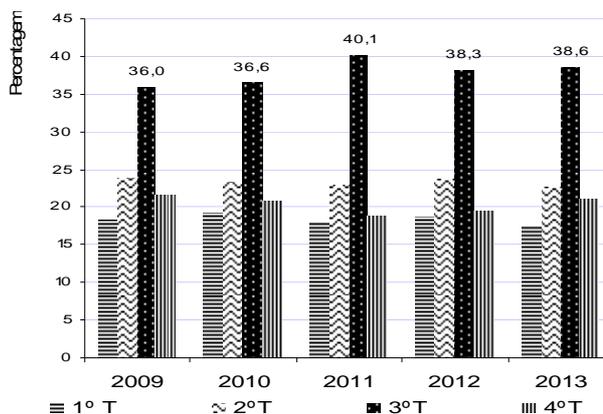
Fonte: CP – Faro

O movimento de passageiros nas ligações do Longo Curso apresenta uma sazonalidade mais vincada, muito relacionada com o período estival. Em 2013, 38,6% do total anual de passageiros concentrou-se no 3º trimestre, o que constitui um ligeiro reforço da concentração do movimento neste período do ano quando comparado com a situação de há quatro anos atrás (38,3% do movimento anual no 3º trimestre). Por outro lado, e embora não tenha registado grandes variações nos últimos anos, verifica-se que o trimestre de menor movimento continua a ser o 1º trimestre (apenas 17,5% do movimento anual, em 2013).

Longo Curso
Distribuição trimestral do movimento de passageiros
(2009 / 2013)



Longo Curso
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2009 / 2013)



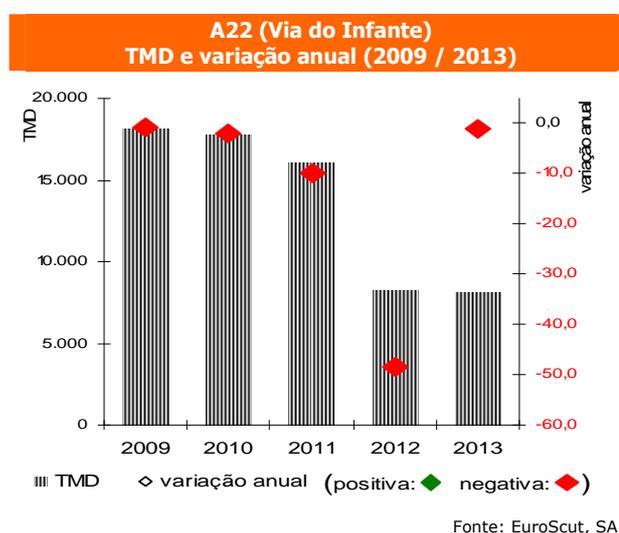
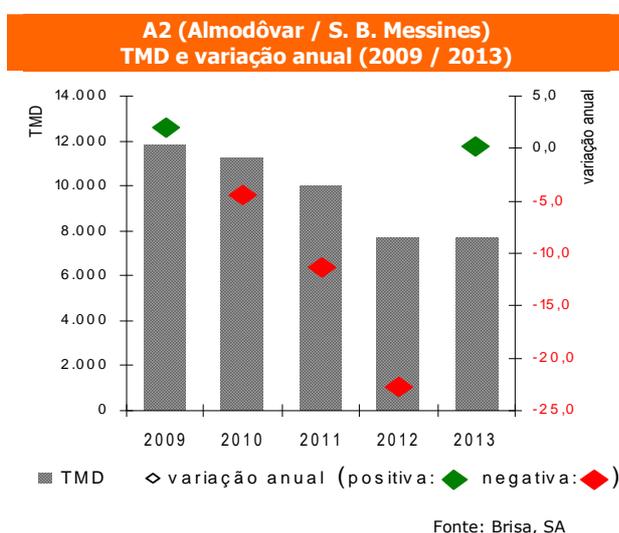
Fonte: CP – Lisboa

1.3 Modo Rodoviário

1.3.1 Tráfego Médio Diário (TMD) nos principais eixos regionais

Por motivos que se prendem com a ausência de informação relativa aos TMD na Ponte Internacional do Guadiana, a análise aos fluxos nos principais eixos regionais incidirá apenas com base nos TMD na **A2** (troço "Almodôvar / S.B. Messines", a entrada deste eixo na Região) e no TMD médio para todo o principal eixo (longitudinal) regional, a **A22**.

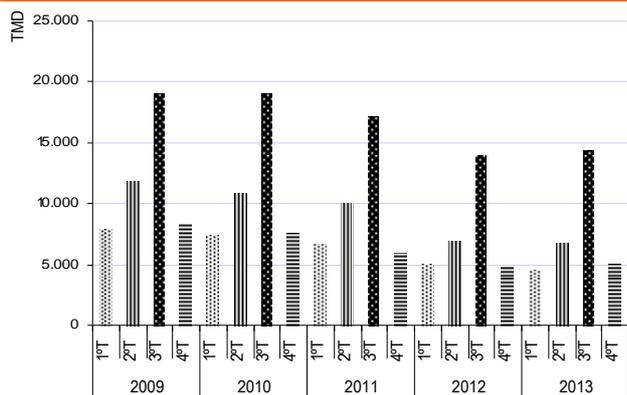
Em 2013, o TMD na **A2** (Almodôvar / S.B. Messines) situou-se nos 7.731 veículos/dia, o que corresponde a um ligeiro **acréscimo de 0,2%** relativamente ao ano de 2012 mas, ainda assim, um **decréscimo de 34,5%** relativamente ao valor do ano de 2009. O TMD médio da **A22 (Via do Infante)** situou-se nos 8.156 veículos/dia, o que corresponde a um **decréscimo de 1,0%** relativamente ao ano anterior, e a um **decréscimo de 55,0%** relativamente ao valor do ano de 2009. Registe-se, para ambos os eixos, que os valores dos 3º e 4º trimestres deste ano (2013) vieram interromper séries de 11 trimestres consecutivos em perda. No caso da A2, os valores positivos da segunda metade do ano foram suficientes para concluir o ano com um valor positivo (embora baixo: 0,2%); mas no caso da A22 os valores não foram suficientes.



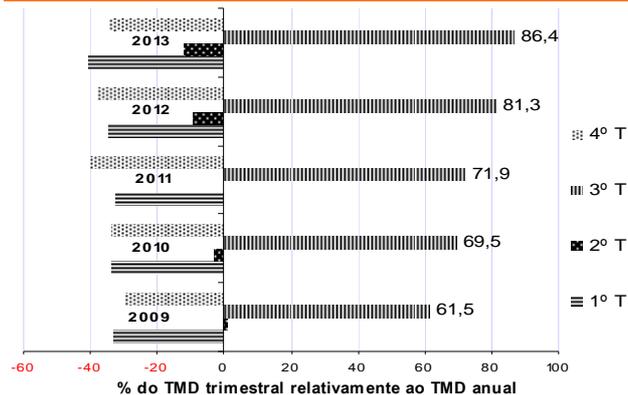
Os fluxos de tráfego neste lanço da A2 continuam claramente marcados pela sazonalidade. Em 2013, o valor do TMD do 3º trimestre – 14.410 veículos/dia – é superior ao TMD anual (em 86,4%), valor que inclusive se tem acentuado nos últimos anos (61,5% em 2009, 71,9% em 2011, 81,3% em 2012). O movimento nos restantes trimestres é claramente inferior, verificando-se que, em 2013 e relativamente ao TMD anual: o TMD do 1º trimestre é inferior em quase 41%; o TMD do 2º trimestre é inferior em cerca de 12%; e o TMD do 4º trimestre é inferior em quase 35%.

Os fluxos de tráfego na A22, o grande eixo longitudinal regional, são também marcados por uma forte sazonalidade. Em 2013, o valor do TMD do 3º trimestre – 13.717 veículos/dia – é superior ao TMD anual (em 68,2%), valor que aumentou de forma muito significativa nos últimos anos (28,9% em 2009, 48,0% em 2011, 66,4% em 2012). O movimento nos restantes trimestres é claramente inferior, verificando-se que, em 2013 e relativamente ao TMD anual: o TMD do 1º trimestre é inferior em 38%; o TMD do 2º trimestre é inferior em 9%; e o TMD do 4º trimestre é inferior em 22%.

A2 (Almodôvar / S. B. Messines)
Distribuição trimestral do movimento de passageiros
(2009 / 2013)

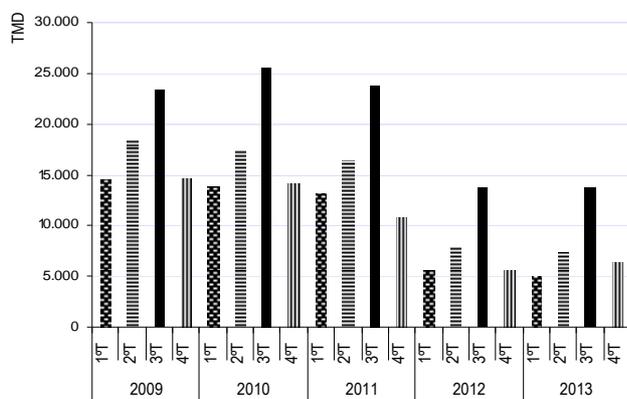


A2 (Almodôvar / S. B. Messines)
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2009 / 2013)

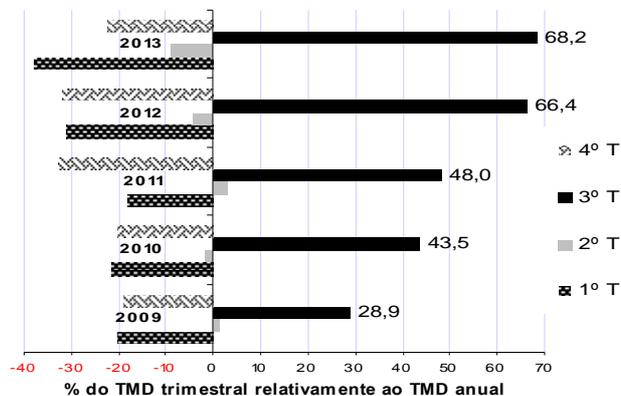


Fonte: Brisa, SA

A22 (Via do Infante)
Distribuição trimestral do movimento de passageiros
(2009 / 2013)



A22 (Via do Infante)
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2009 / 2013)



Fonte: EuroScut, SA

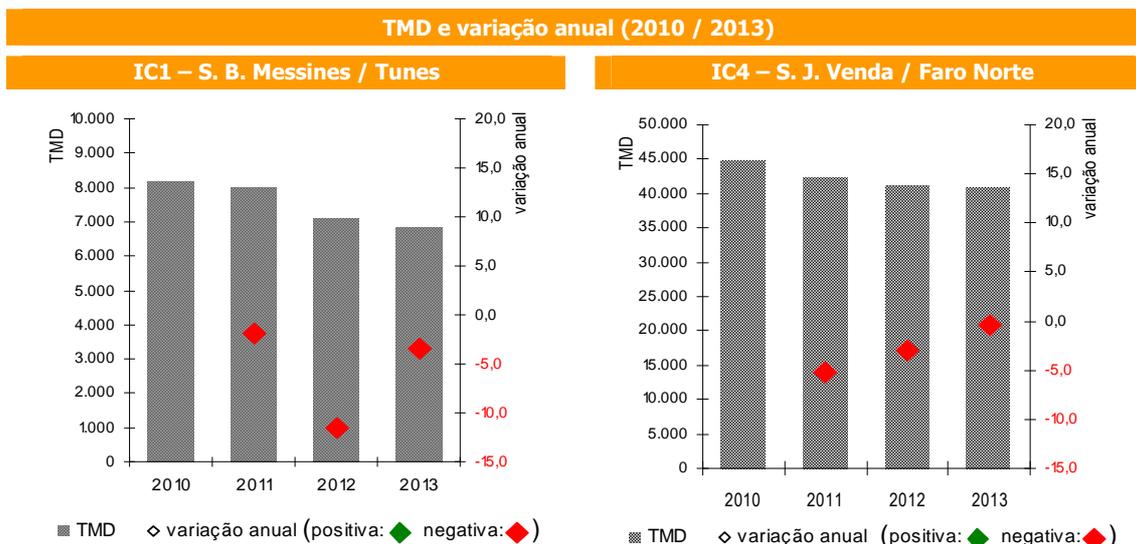
1.3.2 TMD nos eixos rodoviários secundários

O TMD nos eixos rodoviários secundários regionais é apurado em quatro pontos – no **IC1** (troço S.B. Messines / Tunes); no **IC4** (troço S.J. da Venda / Faro); na **EN125** (troço Odiáxere / Estômbar); e na **EN125** (troço Tavira / Monte Lagoa) – desde meados do ano de 2009 (Estradas de Portugal, SA). A disponibilização desta informação é particularmente pertinente, na medida em que permite acompanhar de alguma forma a evolução dos tráfegos na região após a introdução de portagens (Dezembro de 2011) no principal eixo regional (a A22). De uma forma geral, pela observação das variações inter-anuais e dos intervalos quadrienais (2010/2013), verifica-se que os grandes decréscimos dos TMD na A2 e na A22 não são acompanhados nestes eixos. Em alguns deles, pelo contrário, verificaram-se aumentos dos TMD. Assim, e em 2013, verificou-se que:

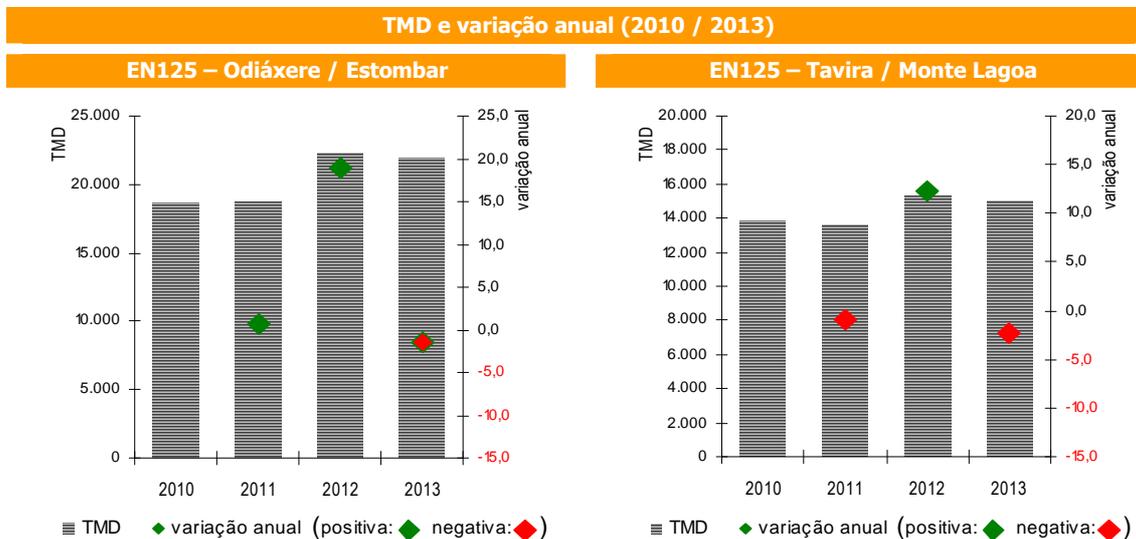
- No TMD no **IC1** (troço S.B. Messines / Tunes) situou-se nos **6.826 veículos/dia**, um valor **inferior em 3,5%** relativamente ao valor de 2012, e **inferior em 16,3%** em relação ao valor de 2010;
- No **IC4** (troço S.J. da Venda / Faro), o TMD situou-se nos **41.047 veículos/dia**, um valor **inferior em 0,5%** relativamente ao valor de 2012, e **inferior em 8,5%** em relação ao valor de 2010;
- Na **EN125** (troço Odiáxere / Estômbar), o TMD situou-se nos **21.931 veículos/dia**, um valor **inferior em 1,4%** relativamente ao valor de 2012, mas **superior em 18,0%** em relação ao valor de 2010;

- Na **EN125** (troço Tavira / Monte Lagoa), o TMD situou-se nos **14.962 veículos/dia**, um valor **inferior em 2,3%** relativamente ao valor de 2012, mas **superior em 8,6%** em relação ao valor de 2010.

Como principal destaque, refira-se o decréscimo dos TMD verificado em todos os eixos. Contudo, o decréscimo no IC1 (o eixo inter-regional alternativo à A2), é mais acentuado: tanto para o período 2012/2013, como para o período 2010/2013. Nos eixos regionais (IC4 e EN125), os decréscimos são menores e, inclusive, em duas secções da EN125, houve aumentos consideráveis do tráfego no período compreendido entre 2010 e 2013. Ou seja, persistem os indícios de que a introdução de portagens na A22 teve como consequência o aumento do tráfego nos eixos viários secundários.



Fonte: Estradas de Portugal, SA



Fonte: Estradas de Portugal, SA

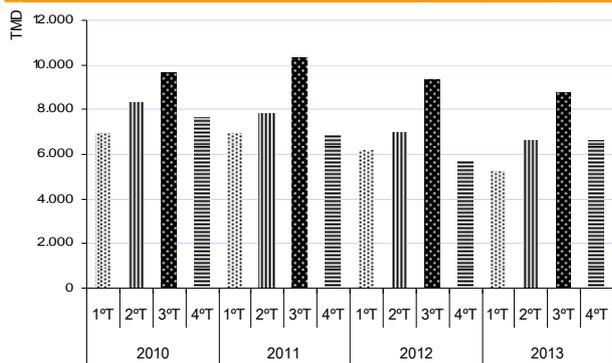
Os fluxos de tráfego nos eixos secundários, se bem que igualmente marcados pela sazonalidade, não o são tão acentuadamente como os da A2 e da A22. Em todos eles, verificam-se picos do tráfego no 3º trimestre, mas as percentagens relativamente ao TMD anual não são tão pronunciadas como na A2 (86,4%) e na A22 (68,2%). Assim:

- No IC1, o TMD do 3º trimestre é superior em 28,2% ao TMD anual;
- No IC4, o TMD do 3º trimestre é superior em 17,0% ao TMD anual;
- Na EN125 (Odiáxere/Estômba), o TMD do 3º trimestre é superior em 21,8% ao TMD anual;
- E na EN125 (Tavira/Monte Lagoa), o TMD do 3º trimestre é superior em 38,8% ao TMD anual.

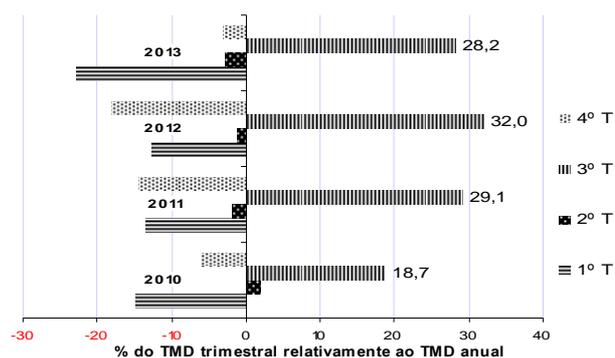
IC1 (S. B. Messines / Tunes)

Fonte: Estradas de Portugal, SA

Distribuição trimestral do TMD (2010 / 2013)



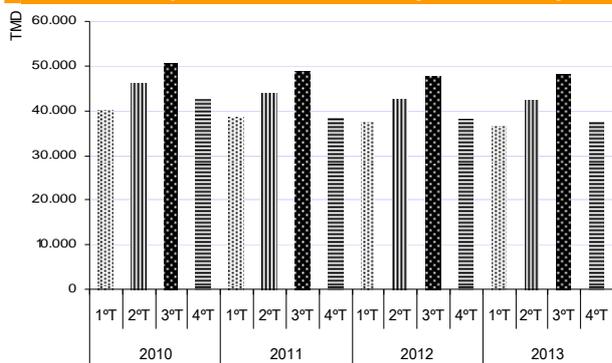
% do movimento de passageiros, por trimestre



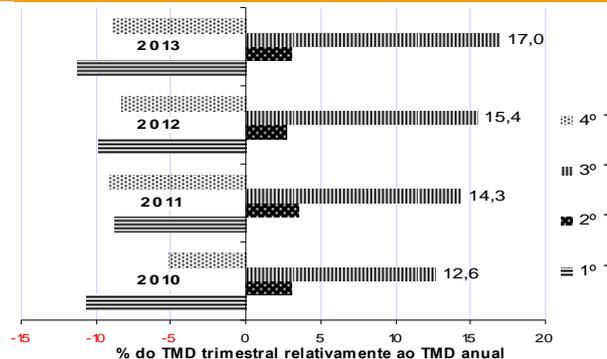
IC4 – S.J. Venda / Faro Norte

Fonte: Estradas de Portugal, SA

Distribuição trimestral do TMD (2010 / 2013)



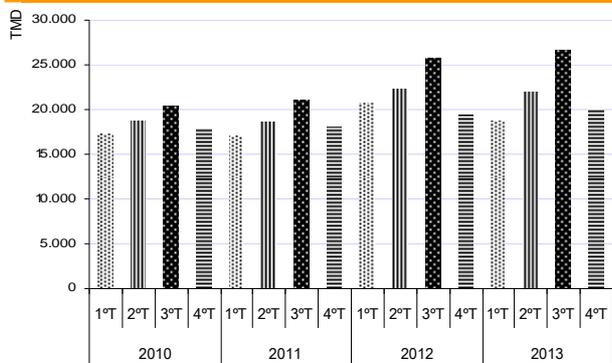
% do movimento de passageiros, por trimestre



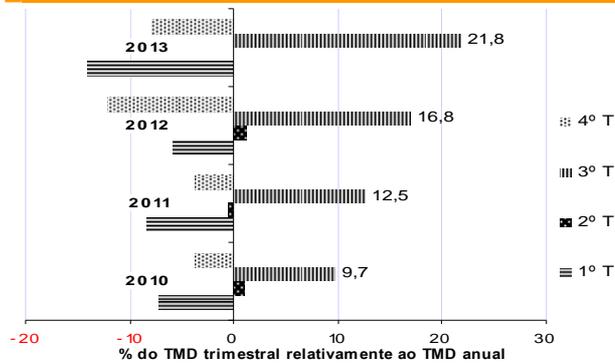
EN125 – Odiáxere / Estombar

Fonte: Estradas de Portugal, SA

Distribuição trimestral do TMD (2010 / 2013)



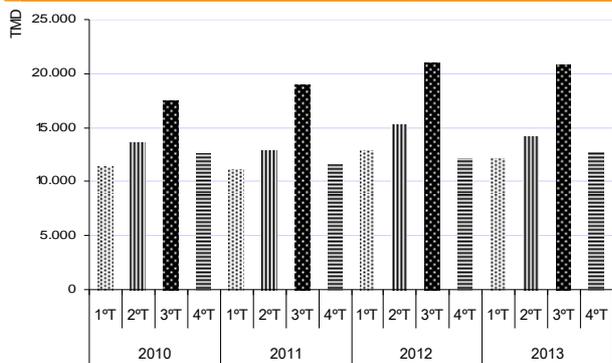
% do movimento de passageiros, por trimestre



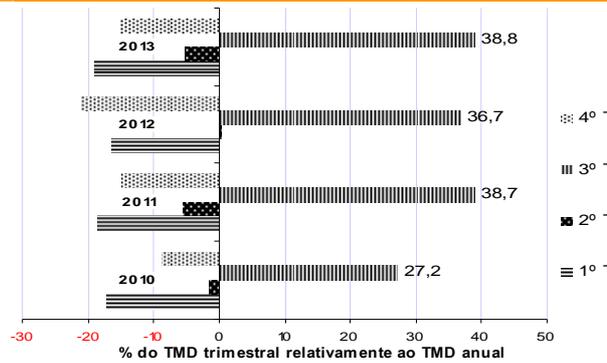
EN125 – Tavira / Monte Lagoa

Fonte: Estradas de Portugal, SA

Distribuição trimestral do TMD (2010 / 2013)



% do movimento de passageiros, por trimestre



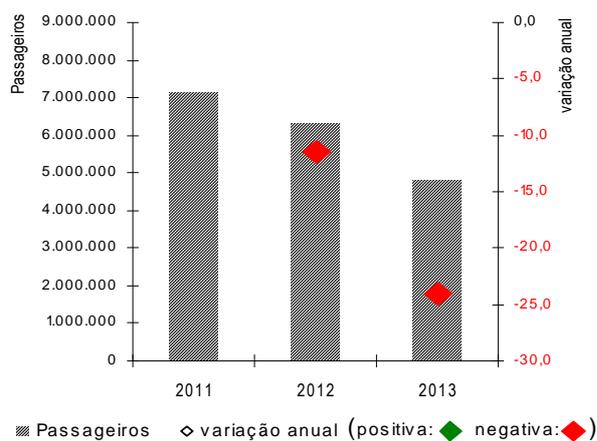
Porém, e tal como na A2 e na A22, as percentagens dos TMD nos terceiros trimestres relativamente aos TMD anuais (nos anos de 2010 a 2013) têm vindo a crescer, embora não de uma forma tão significativa: de 18,7 para 28,2%, no IC1; de 12,6 para 17,0% no IC4; de 9,7 para 21,8% na EN125 (Odiáxere/Estômbar); e de 27,2 para 38,8% na EN125 (Tavira/Monte Lagoa).

1.3.3 Transporte colectivo rodoviário

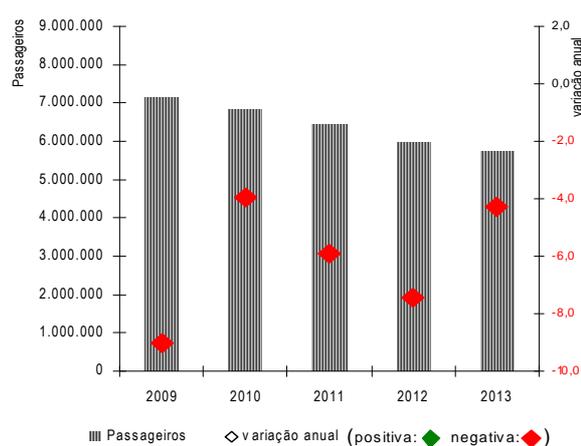
O transporte colectivo rodoviário é abordado em quatro escalas de análise, que correspondem a 4 escalas espaciais de operação. À **escala intra-regional**, consideraram-se os movimentos de passageiros: 1) nas ligações urbanas; 2) e nas ligações inter-urbanas. Na escala **extra-regional** consideraram-se: 3) os movimentos de passageiros nas ligações inter-regionais (com o restante território nacional); 4) e nas ligações internacionais (com a Região da Andaluzia).

Em 2013, as **ligações urbanas**³ movimentaram um total de **4.797.008 passageiros**, valor **inferior em 24,0%** ao valor de 2012, e **inferior em 32,7%** ao valor de 2011 (para esta carreiras, a informação só está disponível desde 2011). As ligações **inter-urbanas** movimentaram um total de **5.715.357 passageiros**, valor **inferior em 4,3%** ao valor do ano de 2012, e **inferior em 19,9%** ao valor do ano de 2009. São, de facto, variações muito negativas, já com vários anos de acumulação.

Ligações Urbanas
Movimento de passageiros e variação anual
(2011 / 2013)



Ligações Inter-urbanas
Movimento de passageiros e variação anual
(2009 / 2013)

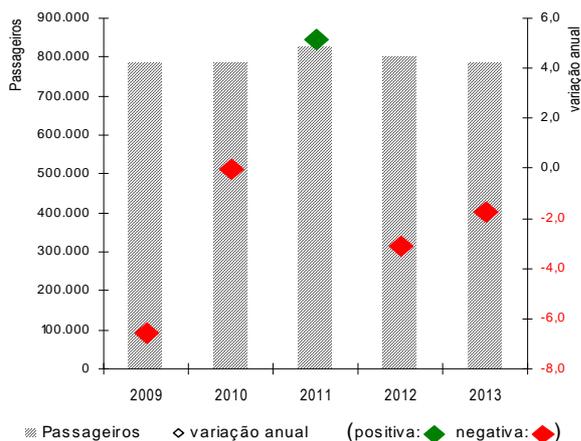


Fonte: EVA Transportes S.A

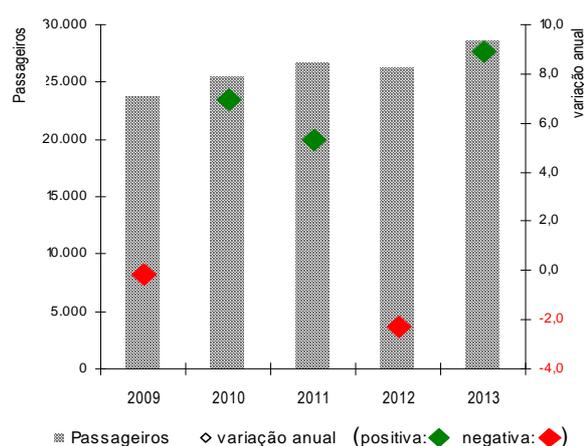
Em 2013, as **ligações inter-regionais** movimentaram um total de **788.168 passageiros**, valor **inferior em 1,7%** ao valor de 2012, mas **superior em 0,1%** ao valor de 2009. As ligações **internacionais** movimentaram um total de **28.515 passageiros**, valor **superior em 8,9%** ao valor do ano de 2012, e **superior em 19,9%** ao valor do ano de 2009. É de salientar o decréscimo dos passageiros nas ligações inter-regionais, embora o valor não seja muito significativo, o que significa que este modo de transporte, em 2013, perdeu para o seu competidor directo – o Longo Curso ferroviário (que cresceu 1,8%). No entanto, e relativamente à situação em 2009, o valores são muito próximos. As ligações internacionais, que movimentam um número muito reduzido de passageiros quando comparado com os restantes, apresentam crescimentos significativos, tanto em relação ao ano anterior como em relação aos valores de há quatro anos.

³ - O movimento de passageiros nas ligações urbanas inclui os passageiros transportados no serviço contratualizado entre a operadora (EVA Transportes, SA) e alguns dos municípios da Região (Albufeira, Faro, Lagos, Loulé, Portimão e Tavira). Existe também um serviço contratualizado com o Município de Olhão, mas os respectivos valores não estão apurados.

Ligações Inter-regionais Movimento de passageiros e variação anual (2009 / 2013)



Ligações Internacionais Movimento de passageiros e variação anual (2009 / 2013)



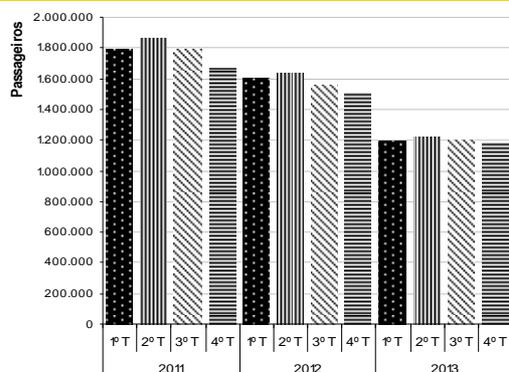
Fonte: EVA Transportes S.A

O movimento de passageiros nas ligações urbanas do transporte colectivo rodoviário é muito pouco marcado pela sazonalidade. Em 2013, os valores percentuais para cada um dos trimestres são extremamente próximos: o mais baixo, que respeita ao 4º trimestre, cifra-se nos 24,6%; e o mais elevado, que respeita ao 2º trimestre, cifra-se nos 25,4%. Como principal originalidade deste indicador, e em claro contraste com os restantes, refira-se o facto de o trimestre com maior movimento de passageiros ser o 2º, tal como sucedeu nos dois anos anteriores. Outro aspecto distintivo deste indicador, e também contrário à larga maioria dos restantes, é o facto de se estar a acentuar uma equitativa distribuição do movimento pelos trimestres do ano.

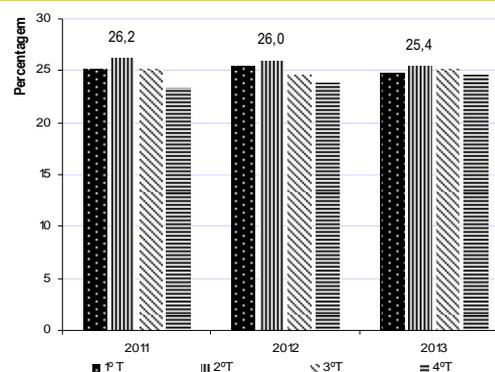
Ligações urbanas

Fonte: EVA Transportes S.A

Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2011 / 2013)



Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2011 / 2013)



Nas ligações inter-urbanas, a distribuição do movimento de passageiros pelos trimestres do ano é menos equitativa (do que nas ligações urbanas). Também nestas ligações, o trimestre com mais movimento não é o 3º. Em 2013, o trimestre que concentrou maior movimento foi o 2º (1.597.450 passageiros, 28% do total anual), cabendo ao 3º trimestre, o que apresenta maiores movimentos na esmagadora maioria dos indicadores, o menor valor de passageiros transportados (1.180.878 passageiros, 21% do total anual). Registe-se que, enquanto nos anos anteriores o trimestre que registava maior movimento (e maior quota do ano) era o 1º trimestre, em 2013 passou a ser o 2º trimestre.

Nas ligações inter-regionais, a distribuição do movimento de passageiros pelos trimestres do ano apresenta um padrão claramente marcado pela sazonalidade. Em 2013, foram movimentados 326.593 passageiros no 3º trimestre, o que corresponde a 41% do total anual de passageiros. O trimestre com menor movimento foi o 1º, que totalizou 140.521 passageiros (18% do total anual). O aspecto da sazonalidade vem apresentando sinais de concentração

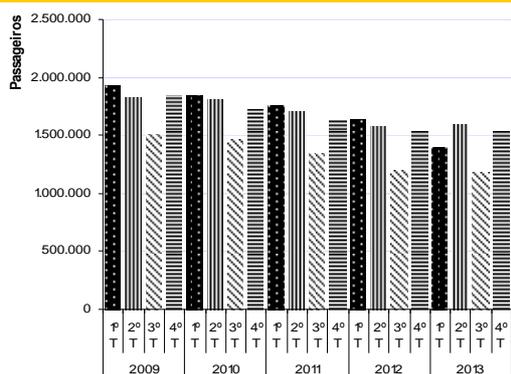
também nas ligações inter-regionais, uma vez que a concentração no 3º trimestre era, em 2009, de 37%, e em 2013 foi de 41%.

Nas ligações internacionais, a distribuição do movimento de passageiros pelos trimestres do ano apresenta também um padrão claramente marcado pela sazonalidade. Em 2013, foram movimentados 13.029 passageiros no 3º trimestre, o que corresponde a 46% do total anual de passageiros. O trimestre com menor movimento foi o 1º, que totalizou 3.661 passageiros (somente 13% do total anual). Nestas ligações, não se tem observado um reforço da concentração do movimento no 3º trimestre: em 2009 o 3º trimestre concentrava 47% do movimento anual, valor que em 2013 foi muito idêntico (46%).

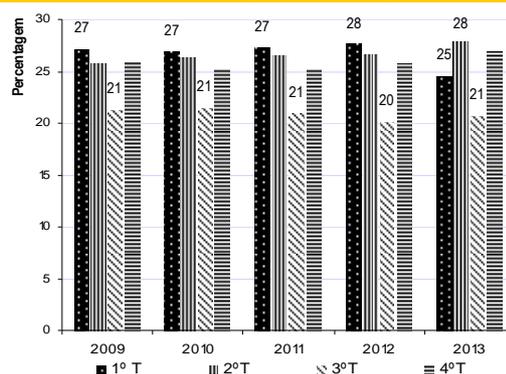
Ligações inter-urbanas

Fonte: EVA Transportes S.A

Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2009 / 2013)



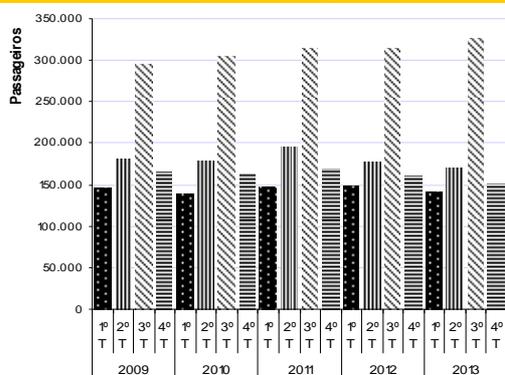
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2009 / 2013)



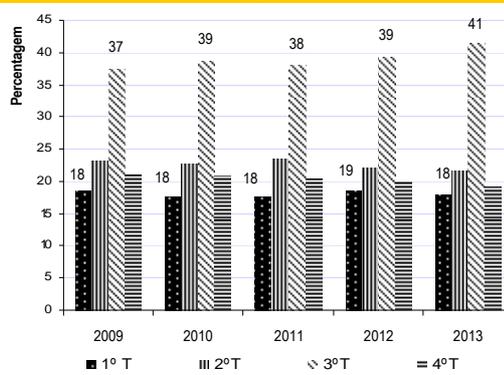
Ligações inter-regionais

Fonte: EVA Transportes S.A

Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2009 / 2013)



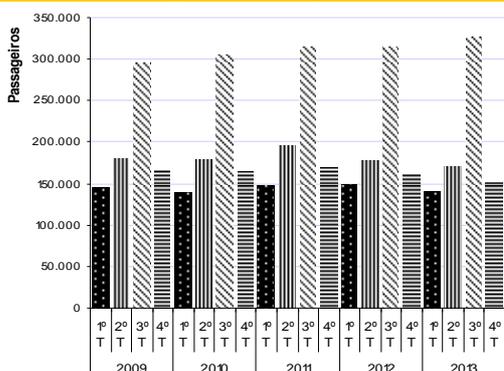
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2009 / 2013)



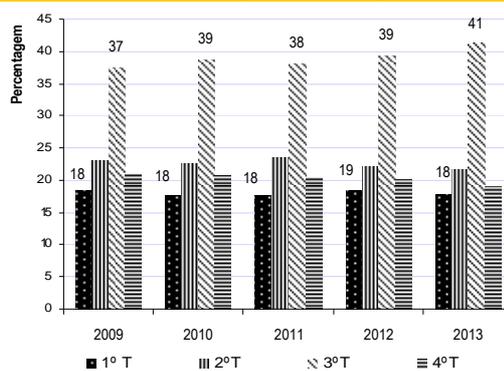
Ligações internacionais

Fonte: EVA Transportes S.A

Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2009 / 2013)



Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2009 / 2013)



1.4 Síntese dos Indicadores monitorizados

Como síntese dos principais aspectos focados neste breve relatório (ver tabela anexa), poder-se-ão entretanto estabelecer algumas relações e destacar os seguintes aspectos:

Quanto à evolução do comportamento dos indicadores em dois ciclos temporais – um ciclo curto (a variação inter-anual 2013 / 2012); e um ciclo de média duração (a variação nos últimos 4 anos, quadrienal, 2013/2009) –, observa-se o seguinte:

1. Variação inter-anual (2013/2012):

- Um decréscimo dos valores em 10 dos 14 indicadores monitorizados;
- Um acréscimo dos valores em somente 4 dos 14 indicadores monitorizados.

2. Variação quadrienal (2013/2009):

- Um decréscimo em **8** dos 14 indicadores monitorizados;
- Um acréscimo em **6** dos 14 indicadores monitorizados.

Verifica-se, assim, que o comportamento dos indicadores é mais negativo no ciclo curto (variação inter-anual 2013/2012) do que no ciclo temporal mais alargado, de média duração (variação quadrienal 2013/2009). Poder-se-á, desta forma, interpretar estes dados como uma situação conjuntural de abrandamento dos fluxos, de forte abrandamento e contracção, mas que num quadro temporal mais alargado não assume uma expressão tão negativa e deixa, inclusivamente, margem para se perspectivar uma retoma. Com efeito, e como se apresentou, alguns indicadores mostram já sinais de retoma. Ainda de forma ténue, é certo; ainda longe dos valores que apresentavam há 4/5 anos, mas já com algumas variações trimestrais homólogas positivas e, sobretudo, consecutivas.

Uma **análise agregada** – que incorpora a **variação inter-anual** e a **variação quadrienal** – das variações para cada um dos indicadores (Gráfico A), poderá fornecer uma perspectiva interessante do comportamento verificado em cada um dos mesmos e por modo de transporte. Assim, e tendo em perspectiva os indicadores isoladamente, observa-se que:

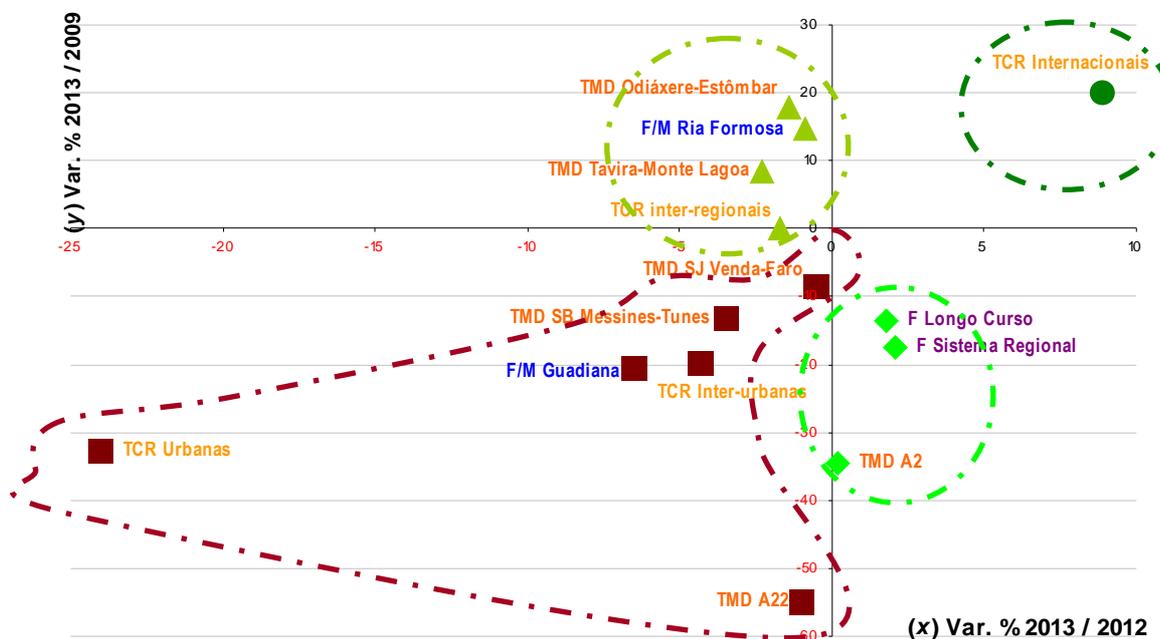
3. O **único indicador** que regista um crescimento positivo relativamente a 2012 e a 2009 é o movimento de passageiros nas **ligações internacionais do Transporte Colectivo Rodoviário (TCR)**;
4. Apenas **3 indicadores** – o **Longo Curso ferroviário**, o **Sistema Regional ferroviário** e o **TMD na A2** – registaram crescimentos positivos relativamente a 2012, mas negativos relativamente a 2009;
5. **Quatro indicadores** – o **TMD no troço Odiáxere / Estombar (EN125)**, o **TMD no troço Tavira / Monte Lagoa (EN125)**, os passageiros nas **ligações da Ria Formosa**, e os passageiros nas **ligações inter-regionais do TCR** – registaram decréscimos relativamente a 2012, mas positivos relativamente a 2009;
6. **Seis indicadores** – o **TMD no troço SJ Venda / Faro (IC4)**, o **TMD no troço SB Messines / Tunes (IC1)**, o **TMD na A22**, os passageiros nas **ligações do Guadiana**, os passageiros nas **ligações urbanas do TCR**, e os passageiros nas **ligações inter-urbanas do TCR** – apresentaram crescimentos negativos relativamente a 2012 e a 2009.

Uma análise desta evolução “agregada” por **modos de transporte**, poderá eventualmente fornecer, como complemento, a seguinte leitura:

7. O movimento de passageiros no **modo ferroviário** apresenta sinais de recuperação, uma vez que em 2013, embora os valores sejam inferiores aos de 2009, são no entanto superiores aos de 2012;

8. Os dois subsistemas no **modo marítimo/fluvial** são muito contrastados: na Ria Formosa, embora os valores de 2013 tenham sido inferiores aos de 2012, são no entanto claramente superiores aos de 2009; no Guadiana, os valores de 2013 são inferiores quer aos de 2012 quer aos de 2009;
9. De uma forma geral, a evolução do **movimento de passageiros no Transporte Colectivo Rodoviário** tem sido claramente negativa. As únicas excepções a um global e acentuado decréscimo (particularmente notório dos mais importantes segmentos do TCR, as ligações urbanas e inter-urbanas), são o movimento nas ligações internacionais (uma parte muito reduzida do movimento global no TCR) e um valor para 2013 residualmente superior ao de 2009, nas ligações inter-regionais;
10. Os **TMD nos eixos rodoviários principais e secundários** – que se pode consensualmente extrapolar para o transporte privado motorizado – apresenta, genericamente, um decréscimo global. Contudo, há neste relativamente largo espectro de indicadores, alguns aspectos que importa realçar, designadamente:
 - Alguns dos TMD nos eixos secundários, particularmente nos troços da EN125 (Odiáxere/Estômbar e Tavira/Monte Lagoa), apesar de terem conhecido decréscimos no último ano (2013/2012), apresentam crescimentos relativamente a 2009. Tal poderá ser interpretado como a consolidação de uma “fuga” ao principal eixo rodoviário da Região, a A22 portajada (desde finais de 2011);
 - Nos principais eixos (A2 e A22), os decréscimos relativamente a 2009 são particularmente pronunciados (-34,5% e -55,0%, respectivamente). Contudo, o TMD da A2 mostra um ténue sinal de recuperação (+0,2% na variação 2013/2012); e o TMD da A22 apenas decresceu 1,0 entre 2012 e 2013, e mostrou nos 2 últimos trimestres de 2013, pela primeira vez em 11 trimestres consecutivos, variações positivas (contudo, ainda insuficientes para aportarem uma variação inter-anual positiva).

Gráfico A – Variações percentuais dos valores para os indicadores – variação inter-anual (2013/2012) e variação quadrienal (2013/2009)



Legenda:

- - Variação % **positiva** 2013/2012 e Variação % **positiva** 2013/2009.
 - ◆ - Variação % **positiva** 2013/2012 e Variação % **negativa** 2013/2009.
 - ▲ - Variação % **negativa** 2013/2012 e Variação % **positiva** 2013/2009.
 - - Variação % **negativa** 2013/2012 e Variação % **negativa** 2013/2009.
- TCR** (Transporte Colectivo Rodoviário)
F (Transporte Ferroviário)
TMD (Tráfego Médio Diário)
F/M (Modo Fluvial / Marítimo)

1.5 Tabela-Síntese dos Indicadores monitorizados

Modo	Indicadores	Valor 2013	Variações Anuais		Análise Trimestral (2013)			Tendência de reforço do movimento no principal trimestre (2013/2009)	
			Último ano 2013/2012	Últimos 5 anos 2013/2009	Trim. +	Valor	% do ano		
Aéreo (A.I. Faro)	N.º de voos	---	---	---	---	---	---	---	
	Passageiros	---	---	---	---	---	---	---	
	Passageiros no espaço nacional	---	---	---	---	---	---	---	
Marítimo / fluvial	Passageiros na Ria Formosa	1.829.622	↓ -0,9%	↑ 14,7 %	3º	1.406.727	77%	85 ↓ 77% (-)	
	Passageiros no Guadiana	117.265	↓ -6,5%	↓ -20,6 %	3º	54.369	46%	43 ↑ 46% (+)	
Ferrovias	Passageiros no sistema regional	1.560.361	↑ 2,1%	↓ -17,6 %	3º	443.822	28%	36 ↓ 28% (-)	
	Passageiros no Longo Curso	556.583	↑ 1,8%	↓ -13,6 %	3º	214.707	39%	36 ↑ 39% (+)	
Rodoviário	Eixos Principais (TMD)	A2 (Almodôvar / Messines)	7.731	↑ 0,2%	↓ -34,5 %	3º	14.410	+864% *	61 ↑ 86% (+)
		Ponte Internac. do Guadiana	---	---	---	---	---	---	---
		A22	8.156	↓ -1,0%	↓ -55,0 %	3º	13.717	+68% *	29 ↑ 68% (+)
	Eixos Secundários (TMD)	IC1 (Messines / Tunes)	6.826	↓ -3,5%	△ -13,3 %	3º	8.751	+28% *	19 ↑ 28% (+) △
		IC4 (SJ Venda / Faro)	41.047	↓ -0,5%	△ -8,5 %	3º	48.007	+17% *	13 ↑ 17% (+) △
		EN125 (Odiáxere / Estômbar)	21.931	↓ -1,4%	↑ 18,0 %	3º	26.708	+22% *	10 ↑ 22% (+) △
		EN125 (Tavira / Monte Lagoa)	14.962	↓ -2,3%	↑ 8,6 %	3º	20.773	+39% *	27 ↑ 39% (+) △
	Transporte Colectivo Rodoviário (passageiros)	Ligações Urbanas	4.797.008	↓ -24,0%	↑ 32,7 %	3º	1.205.267	25%	25 → 25% (△△) **
		Ligações Inter-urbanas	5.715.357	↓ -4,3%	↓ -19,9 %	2º	1.597.450	28%	26 → 28% (=) **
		Ligações Inter-regionais	788.168	↓ -1,7%	↑ 0,1 %	3º	326.593	41%	37 ↑ 41% (+)
Ligações Internacionais		28.515	↑ 8,9%	↑ 19,9 %	3º	13.029	46%	47 → 46% (=) **	

* - 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.

△ - As variações reportam-se ao período 2013/2010.

△△ - As variações reportam-se ao período 2013/2011.