

A análise dos dados do 1º Trimestre de 2012, no âmbito da monitorização das Dinâmicas Regionais desenvolvida pelo Observatório das Dinâmicas Regionais da CCDR Algarve, tem como nota dominante os acentuados decréscimos do Tráfego Médio Diário (TMD) nos eixos rodoviários portajados – A22, sobretudo, e A2 – e o aumento do TMD em troços da EN 125, que se vêm revelando como alternativas à A22.

De uma forma geral, poder-se-ão destacar dois conjuntos de aspectos relevantes: uma **diminuição dos tráfegos internos da Região**, observável em vários indicadores de diferentes modos de transporte (passageiros no modo ferroviário, tráfego na A22, passageiros nos transportes colectivos rodoviários urbanos e inter-urbanos); um **crescimento dos tráfegos inter-regionais**, observável indicadores como o movimento de passageiros nos modos ferroviário e transporte colectivo rodoviário. Naturalmente, há algumas excepções nesta simplificação, observadas sobretudo no transporte particular: observou-se um decréscimo generalizado, e acentuado, dos TMD, com particular incidência nos grandes eixos portajados – na A2 e na A22 –, sendo no entanto de realçar o acréscimo de tráfego em troços da EN 125, que se vêm a apresentar como alternativas à A22, embora os valores para os seus acréscimos se situem aquém dos valores para o decréscimo na A22.

Merecem destaque:

1 - Transporte Aéreo:

No 1º trimestre de 2012, o Aeroporto Internacional de Faro registou um movimento de **4.979 voos** e de **606.634 passageiros** (ambos os indicadores reportam-se somente aos **voos e passageiros comerciais**). Estes valores representam **decréscimos** relativamente ao trimestre homólogo (2011) de **5,4%** (número de voos) e de **0,2%** (movimento de passageiros).

A **tendência de retoma**, que se vinha a desenhar desde o ano de 2010, sofreu uma ligeira inflexão, havendo assim que esperar pelos valores do movimento nos próximos trimestres para se apurar se as quebras no primeiro trimestre de 2012 são fenómenos conjunturais e isolados ou se, por outro lado, se estará na presença de um novo período de estagnação (ou retracção) do movimento do modo aéreo.

2 - Transporte Marítimo/fluvial:

No 1º trimestre de 2012, as carreiras que operam na **Ria Formosa** transportaram um total de **33.918 passageiros**, o que corresponde a uma **diminuição de 4,5%** relativamente ao trimestre homólogo (1º trimestre de 2011).

A carreira que assegura a travessia do **Guadiana** (Vila Real de Santo António - Ayamonte) transportou um total de **21.048 passageiros**, o que corresponde a um **aumento de 17,5%** relativamente ao trimestre homólogo (1º trimestre de 2011).

No caso das carreiras da Ria Formosa, a variação trimestral homóloga negativa não apresenta um valor particularmente significativo. Porém, no caso da carreira do Guadiana, o valor registado no 1º trimestre de 2012 é particularmente relevante na medida em que: não apenas representa um notável crescimento relativamente a todos os trimestres homólogos dos anos anteriores (em decréscimos sucessivos); mas também se apresenta como o primeiro dos 17 trimestres monitorizados (desde o início da recolha e tratamento desta informação, 2007) que apresenta acréscimos de passageiros relativamente aos trimestres homólogos.

3 - Transporte ferroviário:

No 1º trimestre de 2012, o **sistema ferroviário regional** (Lagos - Vila Real de Santo António) transportou um total de **308.034 passageiros**, o que corresponde a um **decréscimo de 5,9%** relativamente ao trimestre homólogo do ano anterior (2011).

O **Longo Curso** (ligações dos serviços Alfa e Intercidades) movimentou um total de **101.631 passageiros**, o que corresponde a um **acréscimo de 0,1%** relativamente ao trimestre homólogo do ano anterior (2011).

No caso do sistema regional, esta é já a sexta variação trimestral homóloga negativa consecutiva (desde o 4º trimestre de 2010). Quanto às ligações do Longo Curso, o ligeiro acréscimo de 0,1% constitui uma inversão na série de sete variações trimestrais homólogas negativas (desde o 2º trimestre de 2010).

4 - Tráfego nos principais eixos rodoviários:

No 1º trimestre de 2012, o **Tráfego Médio Diário (TMD)** no **troço terminal da A2** na Região (S. B. Messines - Paderne) situou-se nos **4.686 veículos**, o que corresponde a uma **diminuição de 29,3%** relativamente ao trimestre homólogo do ano anterior (2011).

Na **A22**, o TMD situou-se nos **5.669 veículos**, o que corresponde a uma **diminuição de 56,8%** relativamente ao trimestre homólogo anterior (2011).

Para a **Ponte Internacional do Guadiana**, por motivos que se prendem com o atraso na disponibilização da informação na página da Estradas de Portugal, S.A., não nos é possível apresentar valores para o TMD.

Tanto no troço terminal da **A2** como na **A22**, estas são as sextas variações trimestrais homólogas negativas consecutivas (desde o 4º trimestre de 2010). Embora os valores para as variações negativas fossem já relativamente acentuados nos trimestres anteriores (em 2011), os decréscimos agora observados são particularmente significativos. No caso da A22, o decréscimo de 56,8% é explicável sobretudo pela introdução de portagens (electrónicas) ao longo da via; mas, no caso da A2 (que sempre teve portagens), o decréscimo de 29,3% reflecte claramente o agravamento dos custos de transporte e o generalizado contexto de recessão.

A diminuição do tráfego no troço terminal da A2 não teve como contrapartida um acréscimo do tráfego no troço do IC 1 compreendido entre S. B. Messines e Tunes – a via alternativa, sem custos de portagem. Também neste troço do **IC 1**, com um TMD de 6.166 veículos, se registou um **decréscimo de 11,0%** relativamente ao trimestre homólogo (de 2011). Por outro lado, e verificando-se em ambos os eixos (A2 e IC1) uma generalizada descida do tráfego, é também importante destacar que, para além de não se poder constatar uma transferência do tráfego da A2 para o IC 1 (que também apresenta decréscimos), este eixo começa a registar mais tráfego do que a A2, o que já sucede em dois trimestres consecutivos: o último de 2011 e o primeiro de 2012.

Se nos principais eixos de entrada na Região se verificaram decréscimos de tráfego, não tendo havido, desta forma, uma deslocação do movimento do eixo portajado para o eixo sem custos com portagens, já nas alternativas ao grande eixo regional – a A22 –, as *deslocações* de tráfego ocorreram de facto. Ao acentuado decréscimo na A22 (menos 56,8%) contrapõem-se: um **aumento de 21,4%** do TMD no troço da EN 125 Odiáxere – Estombar; um **aumento de 15,4%** do TMD no troço da EN 125 Tavira – Monte Lagoa. Assim, e tendo apenas em consideração estes dois troços da alternativa à A22, parece haver de facto uma fuga do tráfego daquele eixo para a EN 125.

5 - Transporte colectivo rodoviário:

No 1º trimestre de 2012, foram transportados **296.823 passageiros** nas **ligações urbanas** regionais, o que corresponde a um **decréscimo de 2,1%** relativamente ao trimestre homólogo anterior (2011).

As **ligações inter-urbanas** transportaram um total de **1.648.016 passageiros**, o que corresponde a um **decréscimo de 6,5%** relativamente ao trimestre homólogo anterior.

As **ligações inter-regionais** asseguraram o transporte de **148.476 passageiros**, correspondendo a um **aumento de 1,0%** relativamente ao trimestre homólogo anterior.

As **ligações internacionais** (carreira Lagos – Sevilha) transportaram um total de **3.111 passageiros**, o que se traduz num **aumento de 4,9%** relativamente ao trimestre homólogo anterior.

No que respeita ao transporte intra-regional (ligações urbanas e inter-urbanas) há a registar decréscimos relativamente aos trimestres homólogos anteriores: no caso das ligações urbanas, volta a registar-se uma variação negativa, claramente contrária ao sentido de evolução (em crescimento) observado nos últimos 6 anos (apenas contrariado nos 2º e 3º trimestres de 2011); no caso das ligações inter-urbanas, esta variação trimestral negativa constitui a 17ª variação trimestral negativa consecutiva (pelo menos, desde o 1º trimestre de 2008). Ou seja, enquanto que nos últimos 6 anos se assistia, como tendência, a um aumento de passageiros transportados nas ligações urbanas, que ia compensando a diminuição dos passageiros transportados nas ligações inter-urbanas, parecem estar agora a constituírem-se tendências de decréscimo também nas ligações urbanas, que de certa forma evidenciam o difícil quadro económico actual da Região.

Quanto às ligações inter-regionais, trata-se da 5ª variação trimestral homóloga positiva, que vem reforçar a importância da opção pela deslocação no serviço expresso, em detrimento da opção ferroviária, já apontada em relatórios anteriores. Por último, e em relação ao movimento nas ligações internacionais (carreira Lagos – Sevilha), refira-se a ocorrência, de novo, de uma variação trimestral positiva. Contudo, este movimento tem muito fraca expressão e caracteriza-se sobretudo pela sua grande irregularidade.