ALGARVE CONJUNTURA

Mobilidade e Transportes

2014

Relatório Anual

CCDR Alg

Observatório das Dinâmicas Regionais Alg

ALGARVE 21 PROGRAMA OPERACIONAL

QREN QUADRO DE REFERÊNCIA ESTRATÉGICO NACIONAL

Nota Introdutória

1.1 Modo Aéreo

1.2 Modo Marítimo/fluvial

1.3 Modo Ferroviário

1.4 Modo Rodoviário

1.4.1 Tráfego rodoviário nos principais eixos regionais

1.4.2 Tráfego rodoviário nos eixos secundários

1.4.3 Transporte colectivo rodoviário

1.5 Tabela-Síntese dos Indicadores monitorizados

Direcção de Serviços do Desenvolvimento Regional

CCDR Algarve

Julho de 2015

Nota Introdutória

O presente Relatório Anual 2014 – Mobilidade e Transportes – constitui o quinto (5º) relatório de uma série iniciada em 2010 e propõe-se a dar continuidade à abordagem das dinâmicas no vasto domínio da Mobilidade e Transportes na Região do Algarve. De uma forma necessariamente muito sintética, é objectivo do presente relatório, complementando as análises e os boletins trimestrais igualmente elaborados e disponibilizados desde o ano de 2010, acompanhar e reportar a evolução de um conjunto de informação recolhida junto dos diversos operadores e entidades do sector dos transportes.

Os indicadores apresentados, alguns directamente recolhidos e outros internamente trabalhados, não serão eventualmente os indicadores ideais, os mais adequados e os mais significativos para melhor 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 entendimento desta CCDR, permitem uma melhor abordagem à escala de análise que se pretende observar – a Região. Os constrangimentos surgidos 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 consiste propriamente na reduzida produção de indicadores por parte dos muitos organismos do sector 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 –, verifica-se 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 ao período e, sobretudo, à periodicidade da disponibilização da informação. Tanto as estatísticas sectoriais (de âmbito nacional) como as estatísticas de base regional, reportam-se a valores anuais. Ou seja, revelam-se de pouca utilidade no acompanhamento que é proposto, 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, por contacto directo com os operadores, estabelecendo relações de colaboração, com o objectivo de se obter a informação – reportada ao trimestre – respeitante aos fluxos ocorridos ou nas suas infraestruturas ou nas suas frotas. Estão nesta situação a maioria dos indicadores recolhidos, que podem assim ser diferenciados à escala regional e/ou ao período temporal definido (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 relatório do ano anterior (2013), há a destacar essencialmente:

a) A retoma da disponibilização da informação relativa aos indicadores do modo aéreo. Após um hiato de 7 trimestres sem informação para este modo, foi possível retomar e reconstituir as séries iniciadas com a informação disponibilizada pela entidade reguladora – ANAC, Autoridade Nacional da Aviação Civil. Os valores para os anos de 2008 em diante foram alterados, em função de pequenas diferenças nas metodologias seguidas pela anterior e pela actual fonte, não havendo no entanto discrepâncias de registo a assinalar.
b) Com a extinção do IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP, a Docapesca - Portos e Lotas SA irá assegurar a disponibilização da informação relativa ao modo marítimo/fluvial. Esta transferência de

competências tem causado alguma perturbação na recolha e disponibilização da informação. Contudo, existem fundadas expectativas de que a fluidez da comunicação seja brevemente retomada.

c) A retoma da disponibilização da informação relativa aos valores para o Tráfego Médio Diário na Ponte Internacional do Guadiana. Em função das alterações ocorridas nas entidades do sector rodoviário (entre reguladores, operadores e concessionários), a disponibilização desta informação, outrora da responsabilidade da Estradas de Portugal, SA, ficou a cargo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes. Esta informação é actualmente disponibilizada no site desta entidade, com alguma dilação no tempo, o que tem provocado pontualmente o adiamento da conclusão dos boletins.

d) Após a recolha, desde o ano completo de 2013, dos valores para o Tráfego Médio Diário em secções de 3 eixos rodoviários secundários – IC4, ER270 e EN122 -, estes valores começaram a ser disponibilizados nos boletins trimestrais (desde o 3º trimestre de 2014) e, pela primeira vez, neste relatório anual. Contudo, por razões que se prendem com avarias no equipamento (informação prestada pela Estradas de Portugal, EP), não existe informação para o ano completo de 2014 num dos troços acima referidos.

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 (A.I. Faro)	N.º de voos	N.º	Trimestral	ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
	Movimento de passageiros	N.º	Trimestral	ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
	Movimento de passageiros c/ aeroportos nacionais	N.º	Trimestral	ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
Marítimo/fluvial	Passageiros na Ria Formosa	N.º	Trimestral	Docapesca – Portos e Lotas, SA
	Passageiros no Guadiana	N.º	Trimestral	Docapesca – Portos e Lotas, SA
Ferroviário	Passageiros no serviço regional	N.º	Trimestral	CP – Faro
	Passageiros no serviço de Longo Curso	N.º	Trimestral	CP – Lisboa
Rodoviário Tráfego rodoviário (TMD) nos principais eixos regionais	A2 (lanço Almodôvar – SB Messines)	TMD	Trimestral	BRISA – Auto-estradas de Portugal, S.A.
	Ponte Internacional do Guadiana	TMD	Trimestral	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
	A22 (via do Infante)	TMD	Trimestral	EUROSCUT, SA
Tráfego rodoviário (TMD) nos eixos secundários	IC1: troço SB de Messines / Tunes	TMD	Trimestral	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troço SJ Venda / Nó da A22 (Faro)	TMD	Trimestral	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troço Odiáxere / Estômbar	TMD	Trimestral	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troço Tavira / Olhão (Acesso à A22)	TMD	Trimestral	Infraestruturas de Portugal, SA
	N120: troço Odeceixe / Aljezur	TMD	Trimestral	Infraestruturas de Portugal, SA
	R270: SB Alportel / SC Fonte do Bispo	TMD	Trimestral	Infraestruturas de Portugal, SA
	N122: Mértola / Sta. Marta	TMD	Trimestral	Infraestruturas 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

As análises dos indicadores são necessariamente muito sumárias e reportam-se essencialmente:

1. À evolução relativamente ao ano anterior (2013);
2. À evolução nos 5 últimos anos (2010 a 2014);
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 aéreo

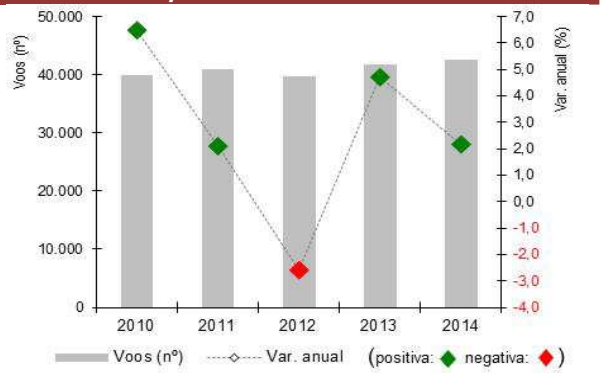
A análise dos fluxos deste modo de transporte tem por base o acompanhamento de três indicadores: o **número de voos**, o **total de passageiros movimentados,** e a fracção correspondente aos **passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais**[1]. Resumidamente, e para cada um dos indicadores, observou-se em 2014, relativamente ao ano anterior (2013), que:

→ O **número de voos** aumentou de 41.665 para 42.568, o que corresponde a um **acréscimo** de **2,2%**;

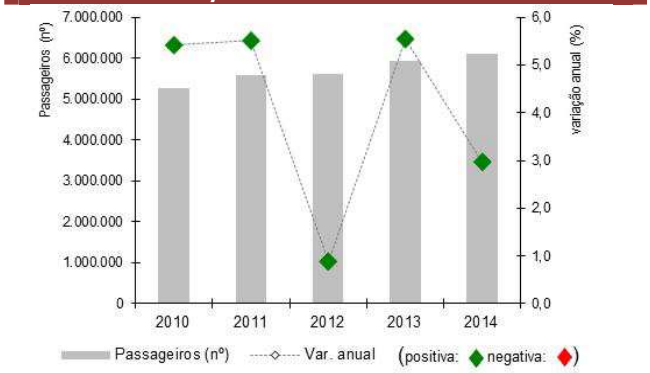
→ O **total de passageiros** aumentou de 5.934.948 para 6.111.383 passageiros, o que correspondeu a um **acréscimo** de **3,0%**;

→ O total de **passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais** aumentou de 328.873 para 331.104, o que corresponde a um **acréscimo** de **0,7%**. Porém, a fracção relativa aos passageiros movimentados com os aeroportos nacionais (5,4%) diminuiu ligeiramente quando comparada com a do ano anterior (5,5%)

Número de voos e variação anual (2010 / 2014)
Aeroporto Internacional de Faro



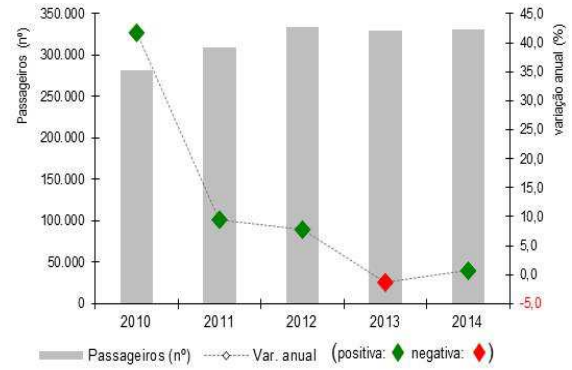
Movimento de passageiros e variação anual (2010 / 2014)
Aeroporto Internacional de Faro



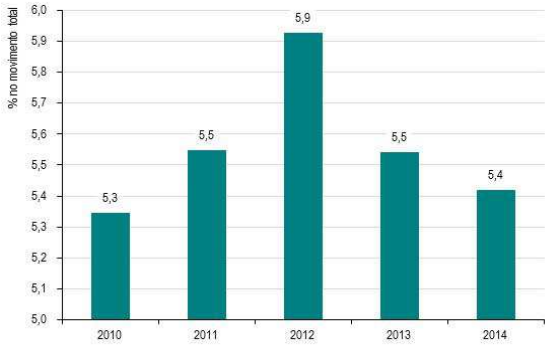
Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Movimento de passageiros com os restantes aeroportos nacionais (2010 / 2014)
Aeroporto Internacional de Faro

Movimento de passageiros e variação anual



Percentagem no movimento total de passageiros



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Para os mesmos indicadores, estabelecendo a análise para um período de tempo mais alargado - de 2010 a 2014 -, verifica-se que:

- O **número de voos** aumentou 6,4%;
- O **total de passageiros** movimentados aumentou 15,7%;
- O total de **passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais** aumentou 17,3%.

O movimento de passageiros no Aeroporto Internacional de Faro continua claramente marcado pela forte sazonalidade, sendo notória uma habitual concentração do movimento no 3º trimestre. Em 2014, o **3º trimestre**

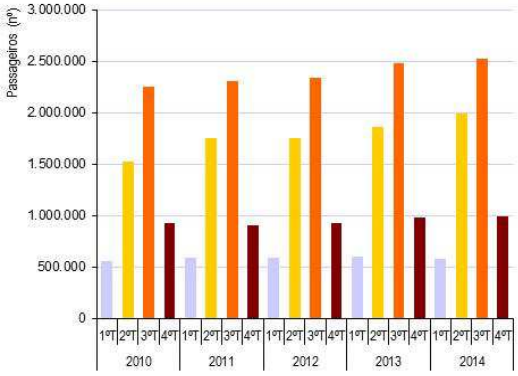
[1] - Para qualquer dos 3 indicadores, os movimentos reportam-se apenas ao tráfego comercial.

concentrou: **39%** do total anual dos voos; **41%** do total anual de passageiros; e **33%** dos passageiros movimentados com os aeroportos nacionais.

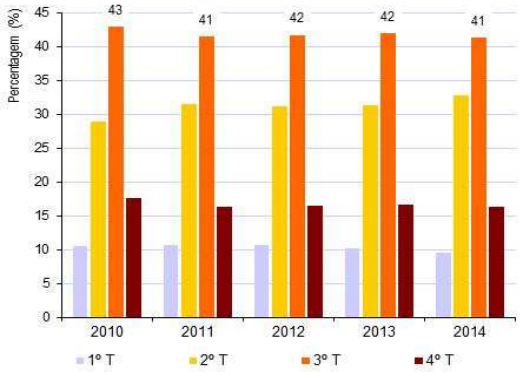
Nos últimos 5 anos (de 2010 a 2014), o movimento de passageiros no 3º trimestre, sempre em crescendo, aumentou 11,7%. Porém, e uma vez que o aumento foi genericamente sentido em todos os trimestres, não houve lugar a um reforço da concentração do movimento no 3º trimestre, antes pelo contrário: em 2010 o movimento do 3º trimestre representava 43% do total anual; e em 2014, apesar de quase 12% superior ao de 2010, representou somente 41% do total anual.

O 2º trimestre é o período que detém a segunda maior quota no movimento de passageiros: 33% do total anual (em 2014). Registe-se igualmente que, nos últimos 5 anos (de 2010 a 2014), foram os segundos trimestres que apresentaram maiores crescimentos no número de passageiros movimentados. Neste período de tempo, o movimento de passageiros aumentou 30% (de pouco mais de 1,5M para pouco menos de 2,0M), o que provocou um aumento da concentração de passageiros no 2º trimestre: de 29% em 2010, para 33% em 2014. Por outro lado, o 1º trimestre continua a ser o período de menor movimento de passageiros. Em 2014 concentrou somente 10% do total anual, ligeiramente menos do que em 2011 (11%).

Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2010 / 2014)
Aeroporto Internacional de Faro



Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2010 / 2014)
Aeroporto Internacional de Faro



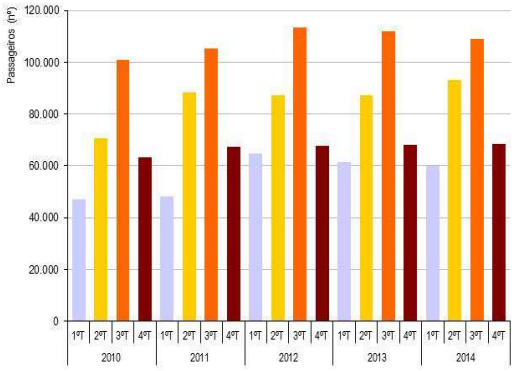
Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Quanto ao movimento de passageiros com origem e destino nos aeroportos nacionais observa-se, em primeiro lugar, que os trimestres de maior movimento são os mesmos que para o total do movimento de passageiros, havendo assim, também, um padrão sazonal acentuado nos meses de Verão. Em segundo lugar, observa-se também que as diferenças entre os trimestres são bastante menos acentuadas do que no total do movimento de passageiros. Isto é, tomando como referência o ano de 2014, verifica-se que:

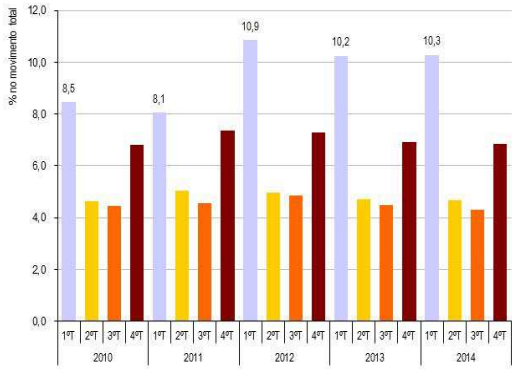
- No total do movimento de passageiros, o valor para o 3º trimestre é superior em 332,3% (4,3 x superior) ao valor para o 1º trimestre;
- No movimento de passageiros com os aeroportos nacionais, o valor para o 3º trimestre é superior apenas em 81,3% (1,8 x superior) ao valor para o 1º trimestre.

Por outro lado, e embora o movimento de passageiros com os aeroportos nacionais tenha sempre os valores absolutos mais baixos no 1º trimestre, é precisamente nos primeiros trimestres dos anos em análise (de 2010 a 2014) que a percentagem destes passageiros é mais significativa no total do movimento de passageiros do trimestre (10,3% em 2014, 10,2% em 2013, …). No mesmo sentido, destaca-se igualmente que os terceiros trimestres – os picos de movimento de passageiros – são precisamente os trimestres em que as percentagens de passageiros movimentados com os aeroportos nacionais são as mais baixas.

Passageiros com O/D nos aeroportos nacionais, por trimestre (2010 / 2014)
Aeroporto Internacional de Faro



Percentagem de passageiros com O/D nos aeroportos nacionais no total de passageiros, por trimestre (2010 / 2014)
Aeroporto Internacional de Faro

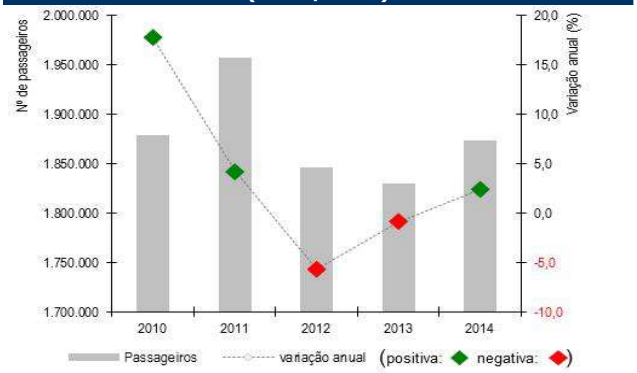


Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

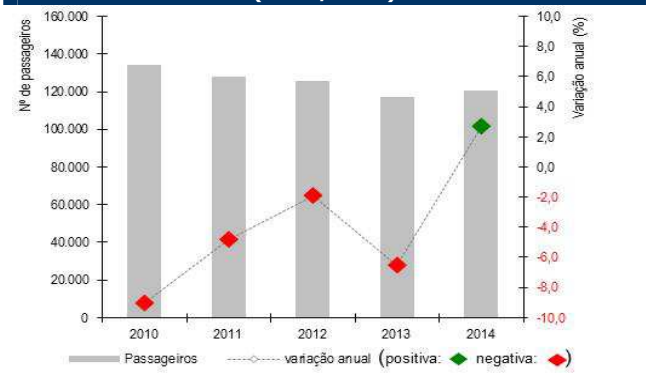
1.2 Modo marítimo/fluvial

Os dois movimentos de passageiros – as carreiras da **Ria Formosa**[2] e a **travessia do Guadiana** (Vila Real de Santo António / Ayamonte) – revelam características, quantitativos e evoluções bastante contrastadas. Em 2014, as carreiras da **Ria Formosa** transportaram um total de **1.873.223 passageiros**, valor que representa um **acréscimo de 2,4%** relativamente ao movimento do ano anterior (2013), mas também um **decréscimo de 0,4%** relativamente ao movimento de 2010. No ano de 2014, a carreira que assegura a travessia do **Guadiana** movimentou um total de **120.448 passageiros**, o que representou um **acréscimo de 2,7%** relativamente ao movimento do ano anterior (2013), e um **decréscimo de 10,3%** relativamente ao movimento de 2010.

Ria Formosa
Movimento de passageiros e variação anual (2010 / 2014)



V.R. Santo António - Ayamonte
Movimento de passageiros e variação anual (2010 / 2014)



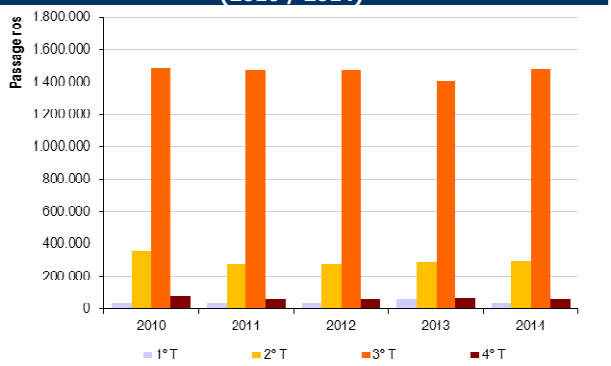
Fonte: IPTM – Faro / Docapesca – Portos e Lotas, SA

O movimento de passageiros na **Ria Formosa** continua, naturalmente, muito marcado por uma clara sazonalidade: os passageiros transportados durante o **3º trimestre** de 2014 (1.408.355 passageiros) representaram **79,0% do total** anual de passageiros; os passageiros do 2º trimestre constituíram 15,6% do total anual de passageiros; e os passageiros do 1º e 4º trimestres representaram, juntos, apenas 5,4% do total anual de passageiros.

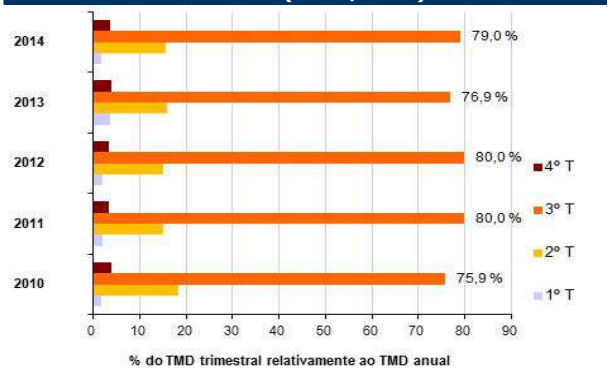
[2] - O movimento na Ria Formosa reporta-se aos passageiros transportados nas carreiras: *a)* de Faro (para a Praia de Faro, Ilha Deserta e Ilha do Farol); *b)* de Olhão (para Ilha da Armona, Culatra e Farol); *c)* da Fuzeta (para a Ilha da Armona); *d)* de Santa Luzia (para Terra Estreita), das Quatro Águas (para a Ilha de Tavira), de Tavira (para a Ilha de Tavira); *e)* de Cabanas para a Ilha de Cabanas.

Os totais destes movimentos não incluem os passageiros transportados nos meios marítimo-turísticos (os "táxis").

Ria Formosa
Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2010 / 2014)



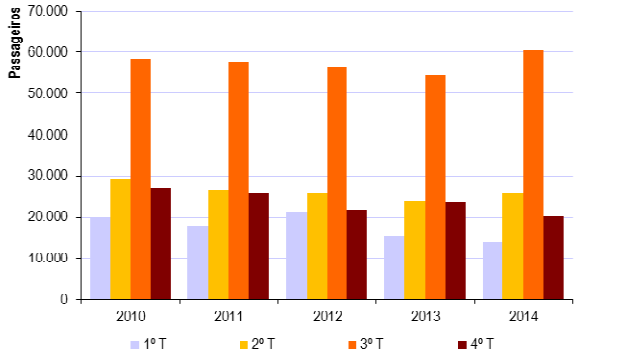
Ria Formosa
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2010 / 2014)



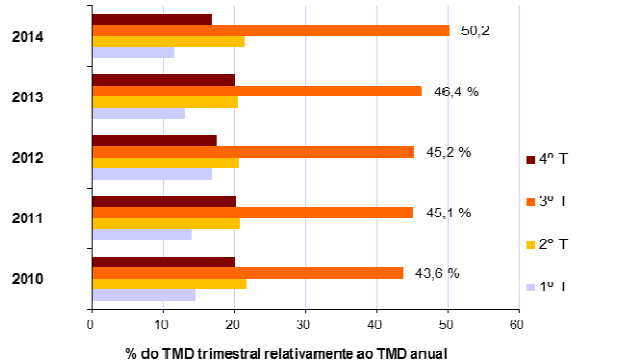
Fonte: IPTM – Faro / Docapesca – Portos e Lotas, SA

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 2014 concentrou 50,2% do total anual de passageiros (relembre-se que na Ria Formosa esse valor atingiu os 79%); os 2º e 3º trimestres concentraram 21,5% e 16,8%; respectivamente; e o 1º trimestre concentrou somente 11,5% do total anual de passageiros. Relativamente à distribuição por trimestres verificada há 4 anos atrás (2010) verifica-se agora (em 2014) uma maior concentração de passageiros no 3º trimestre: 43,6% do total anual em 2010 e 50,2% em 2014, o que significa que o fenómeno da sazonalidade tem vindo a acentuar-se.

V.R. Santo António - Ayamonte
Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2010 / 2014)



V.R. Santo António - Ayamonte
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2010 / 2014)



Fonte: IPTM – Faro / Docapesca – Portos e Lotas, SA

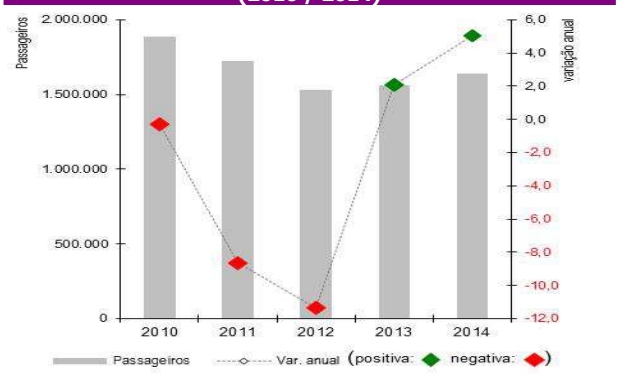
1.3 Modo Ferroviário

Em 2014, o **serviço regional** (no eixo ferroviário que serve a Região, compreendido entre Lagos e Vila Real de Santo António) transportou um total de **1.638.992 passageiros**. Este valor significa um **aumento de 5,0 %** relativamente ao movimento do ano anterior (2013), embora constitua ainda uma **redução de 13,6 %** relativamente ao movimento verificado no ano de 2010.

O **serviço de Longo Curso**[3] transportou um total de **637.050 passageiros**, o que representa um **aumento de 14,5 %** relativamente ao movimento do ano anterior (2013), e um **aumento de 2,8 %** relativamente ao movimento do ano de 2010.

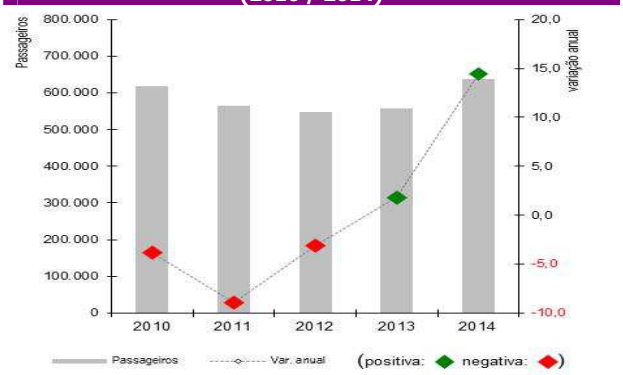
[3] - O Longo Curso compreende os serviços "Intercidades" e "Alfa Pendular" da CP.

Serviço Regional
Movimento de passageiros e variação anual
(2010 / 2014)



Fonte: CP – Faro

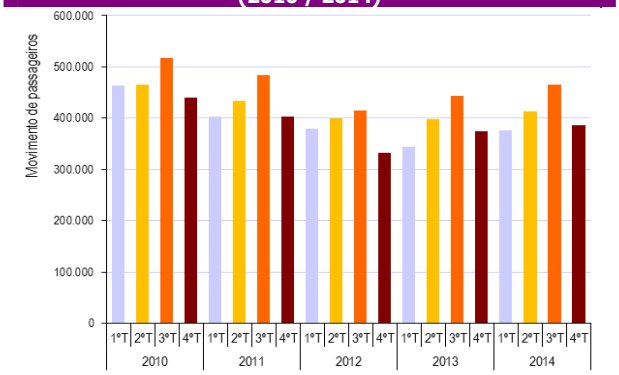
Serviço de Longo Curso
Movimento de passageiros e variação anual
(2010 / 2014)



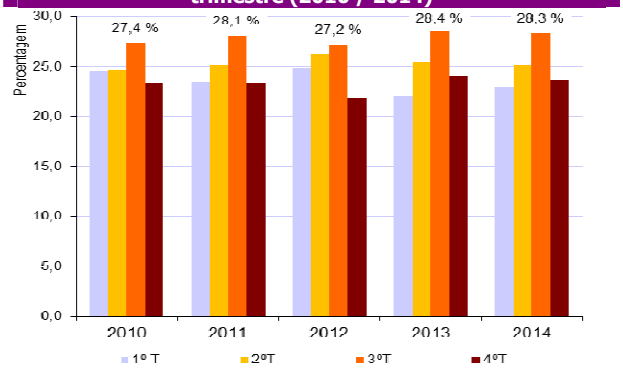
Fonte: CP – Lisboa

O movimento de passageiros no serviço regional é pouco afectado pela sazonalidade. Embora o movimento no 3º trimestre seja um pouco superior ao dos restantes trimestres, em 2014, como nos anos anteriores, este trimestre concentrou um pouco mais de 28% do total anual de passageiros. Todos os outros trimestres apresentam valores superiores aos 20%.

Serviço Regional
Distribuição trimestral do movimento de passageiros
(2010 / 2014)

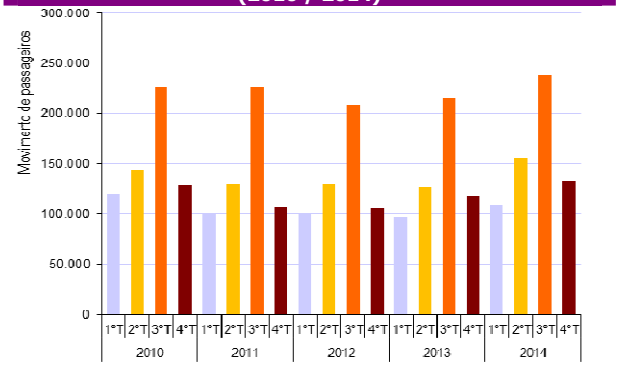


Serviço Regional
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2010 / 2014)

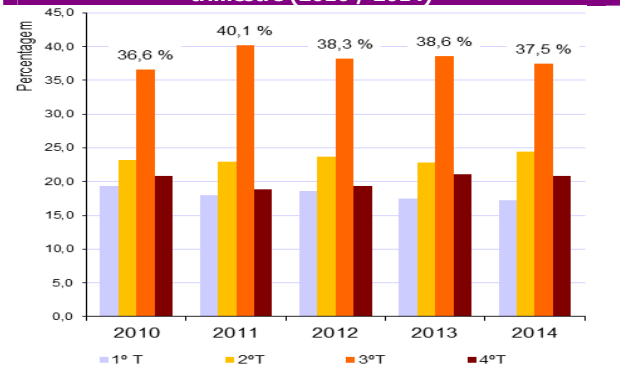


Fonte: CP – Faro

Serviço de Longo Curso
Distribuição trimestral do movimento de passageiros
(2010 / 2014)



Serviço de Longo Curso
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2010 / 2014)



Fonte: CP – Lisboa

O movimento de passageiros nas ligações do serviço de Longo Curso apresenta uma sazonalidade já mais vincada, muito relacionada com o período estival. Em 2014, 37,5% do total anual de passageiros concentrou-se no 3º trimestre, o que constitui uma ligeira diminuição da concentração do movimento neste período do ano quando

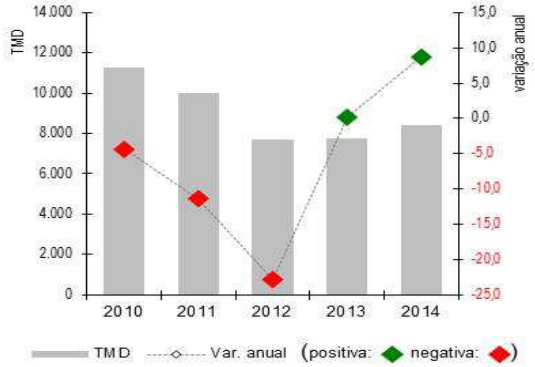
comparado com a situação do ano anterior. Por outro lado, e embora não tenha registado grandes variações nos últimos anos, verifica-se que o trimestre de menor movimento continua a ser o 1º trimestre (somente 17,2% do movimento anual, em 2014).

1.4 Modo Rodoviário

1.4.1 Tráfego Médio Diário (TMD) nos principais eixos regionais

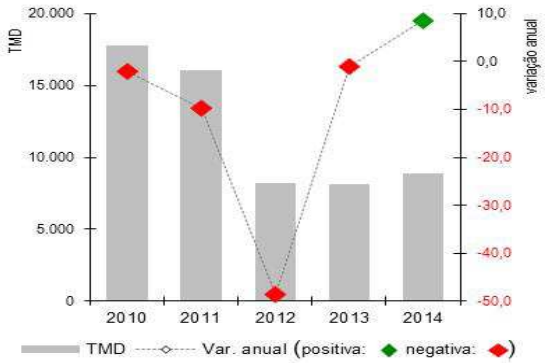
Em 2014, o TMD na **A2** (Almodôvar / S.B. Messines) situou-se nos **8.403 veículos/dia**, o que corresponde a um **aumento de 8,7%** relativamente ao ano de 2013 mas, ainda assim, um **decréscimo de 25,5%** relativamente ao valor do ano de 2010. O TMD médio da **A22 (Via do Infante)** situou-se nos **8.848 veículos/dia**, o que corresponde a um **aumento de 8,5%** relativamente ao ano anterior, embora seja **inferior em 50,2%** ao tráfego registado no ano de 2010. Apesar de o crescimento em 2014 ser positivo, o que sucede pela primeira vez desde 2007, a perda nos anos compreendidos entre 2007 e 2013 foi muito acentuada (particularmente entre 2011 e 2012), pelo que serão necessários mais alguns anos de crescimento positivo, consecutivo, para retomar os níveis de tráfego anteriores.

A2 (Almodôvar / S. B. Messines)
TMD e variação anual (2010 / 2014)



Fonte: Brisa, SA

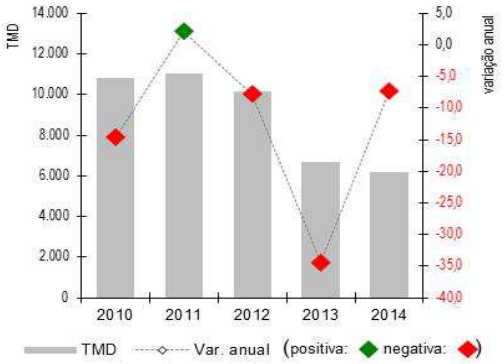
A22 (Via do Infante)
TMD e variação anual (2010 / 2014)



Fonte: EuroScut, SA

Na Ponte Internacional do Guadiana, em 2014, o TMD situou-se nos **6.182 veículos/dia**, o que corresponde a um **decréscimo de 7,3%** relativamente ao ano de 2013 e a um **decréscimo de 42,7%** relativamente ao valor do ano de 2010.

Ponte Internacional do Guadiana
TMD e variação anual (2010 / 2014)

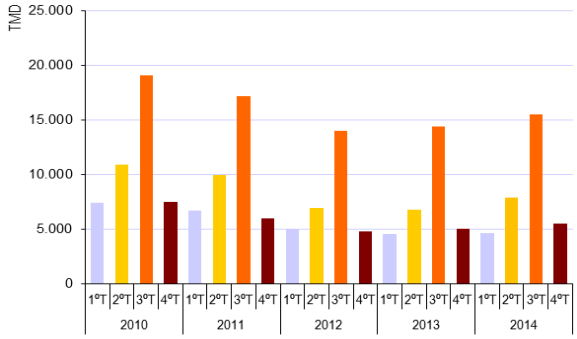


Fonte: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

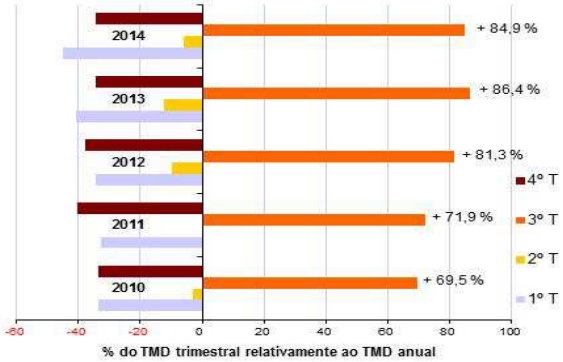
Em ambos os eixos (A2 e A22) e na Ponte internacional do Guadiana, os fluxos de tráfego continuam vincadamente marcados pela sazonalidade. Na A2, o principal eixo rodoviário de entrada e saída da região, o valor para o TMD do 3º trimestre em 2014 é superior ao homólogo de 2013 que, por sua vez, havia já sido superior ao de 2012. Ou seja, o tráfego no Verão apresenta já dois anos consecutivos de aumentos. Outro aspecto positivo, embora ainda com pouca

expressão, pode ser observado na ligeira redução do peso que o tráfego do 3º trimestre detém no total do tráfego anual. Enquanto nos anos anteriores se vinha observando uma crescente concentração do tráfego deste eixo no 3º trimestre – de 69,5% em 2010 para 86,4% em 2013 -, registou-se em 2014 uma ligeira atenuação deste valor, para os 84,9%. É, ainda assim, um valor particularmente elevado, que comprova o elevado cariz sazonal do tráfego neste eixo, reforçado ainda pelo facto de todos os restantes 3 trimestres apresentaram valores inferiores ao TMD anual.

A2: Almodôvar / S. B. Messines - 2010 / 2014
Distribuição trimestral do TMD



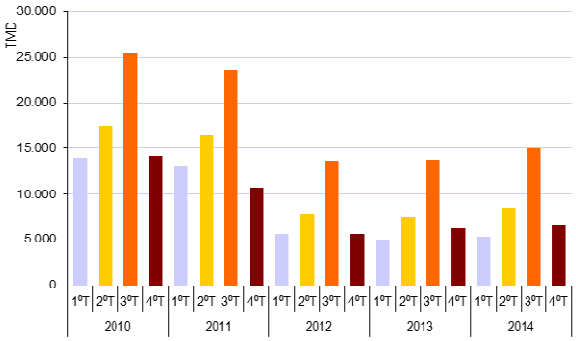
A2: Almodôvar / S. B. Messines - 2010 / 2014
Concentração (%) do TMD, por trimestre



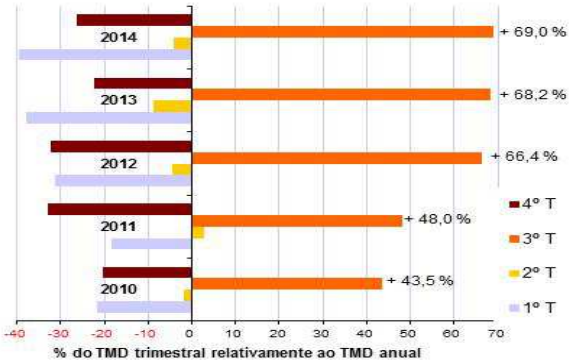
Fonte: Brisa, SA

Os fluxos de tráfego na A22, o grande eixo longitudinal regional, continuam com um forte carácter sazonal, aspecto que se acentuou ligeiramente de 2013 para 2014. Em 2014, o valor do TMD do 3º trimestre – 14.952 veículos/dia – é superior ao TMD anual (em 69,0%), superando ligeiramente o valor de 2013 (68,2%). Esta concentração do tráfego no 3º trimestre vem-se acentuando de forma muito significativa nos últimos anos: de 28,9% (em 2009) e 43,5% (em 2010) para os referidos 69,0% em 2014. O movimento (e as percentagens) nos restantes trimestres é claramente inferior, verificando-se que, em 2014 e relativamente ao TMD anual: o TMD do 1º trimestre é inferior em 40%; o TMD do 2º trimestre é inferior em 4%; e o TMD do 4º trimestre é inferior em 26%.

A22 (Via do Infante) - 2010 / 2014
Distribuição trimestral do TMD



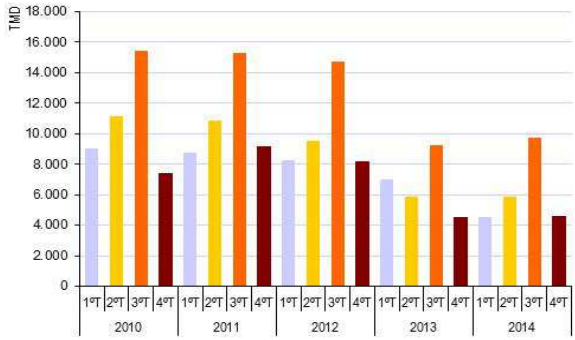
A22 (Via do Infante) - 2010 / 2014
Concentração (%) do TMD, por trimestre



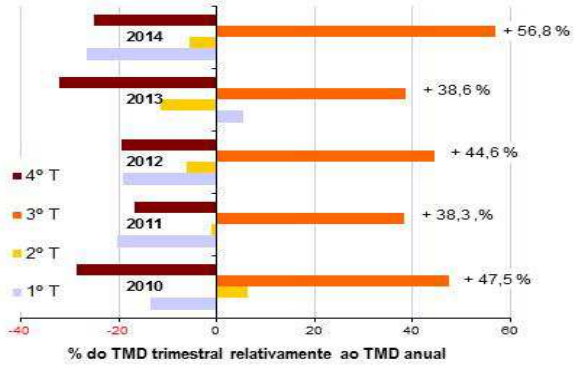
Fonte: EuroScut, SA

Os fluxos de tráfego na Ponte Internacional do Guadiana, também marcados por uma forte sazonalidade, mostram inclusive uma significativa tendência para o acentuar dessa sazonalidade. Em 2014, o tráfego no 3º trimestre (9.695 veículos/dia) foi superior em 56,8% ao TMD anual; quando em 2013 apenas tinha sido superior em 38,6%. Verificou-se ainda, em 2014, que todos os restantes 3 trimestres apresentam valores inferiores ao TMD anual, aspecto que acentua ainda mais o carácter sazonal do tráfego neste ponto.

Ponte Internacional do Guadiana (2010 / 2014)
Distribuição trimestral do TMD



Ponte Internacional do Guadiana (2010 / 2014)
Concentração (%) do TMD, por trimestre



Fonte: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

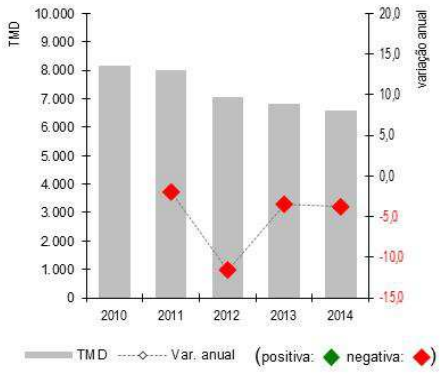
1.4.2 TMD nos eixos rodoviários secundários

O TMD nos eixos rodoviários secundários regionais é apurado em sete locais, nos seguintes eixos viários:

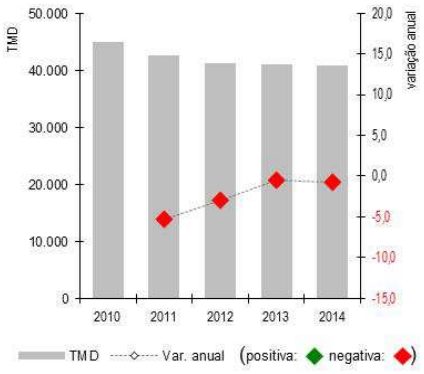
- **IC1** (troço S.B. Messines / Tunes);
- **IC4** (troço S.J. da Venda / Faro);
- **EN125** (troço Odiáxere / Estômbar);
- **EN125** (troço Tavira / Monte Lagoa);
- **IC4** (troço Odeceixe / Aljezur);
- **ER270** (troço S. Brás de Alportel / Sta. Catarina da Fonte do Bispo);
- **EN122** (troço Mértola / Sta. Marta).

TMD e variação anual (2010 / 2014) Fonte: Estradas de Portugal, SA

IC1 – S. B. Messines / Tunes



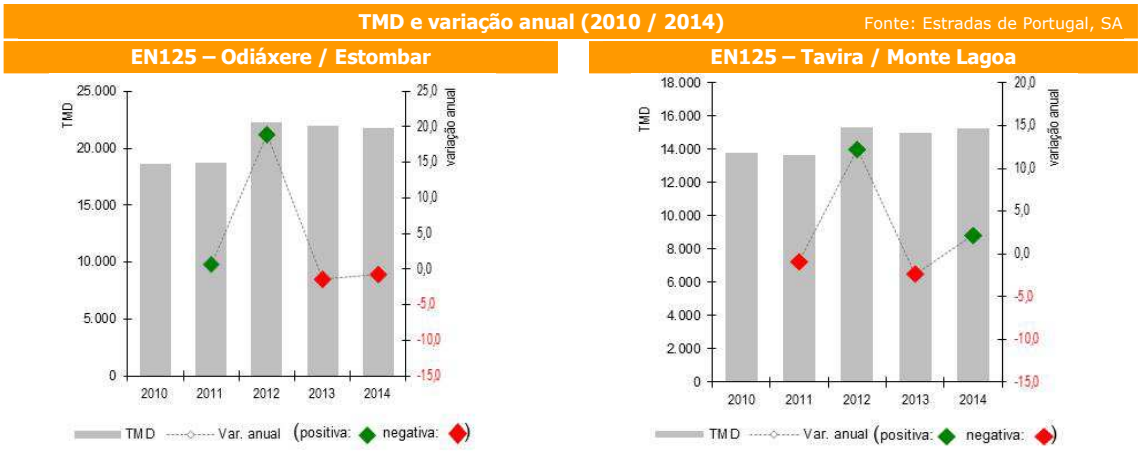
IC4 – S. J. Venda / Faro Norte



A disponibilização desta informação é particularmente pertinente, na medida em que permite acompanhar de alguma forma a evolução dos tráfegos noutras vias da rede regional 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 (2010/2014), verifica-se que os grandes decréscimos dos TMD na A2 e na A22 não são acompanhados de igual forma em todos os eixos secundários. Em alguns deles, pelo contrário, verificaram-se aumentos dos TMD. Assim, e em 2014, verificou-se que:

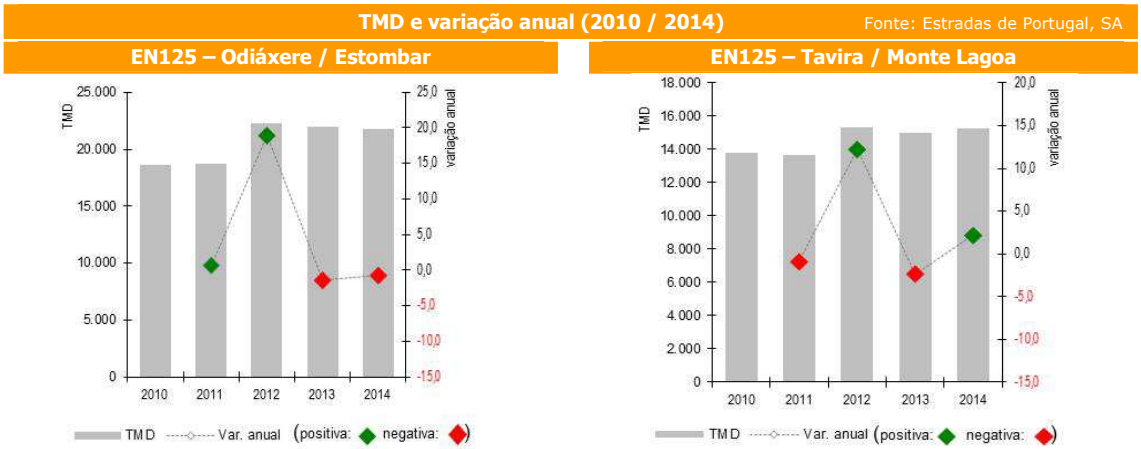
- No **IC4** (troço Odeceixe – Aljezur), o TMD situou-se nos **3.620 veículos/dia**, um valor **superior em 6,5%** ao valor de 2013, que havia já sido **superior em 17,6%** ao valor de 2012.
- Na **EN125** (troço Tavira / Monte Lagoa), o TMD situou-se nos **15.283 veículos/dia**, um valor **superior em 2,1%** relativamente ao valor de 2013, e **superior em 10,9%** em relação ao valor de 2010;

- Na **ER270** (troço S. Brás de Alportel – Sta. Catarina da Fonte do Bispo), o TMD situou-se nos **2.528 veículos/dia**, um valor **superior em 12,6%** ao valor de 2013, que havia já sido **superior em 22,6%** ao valor de 2012.

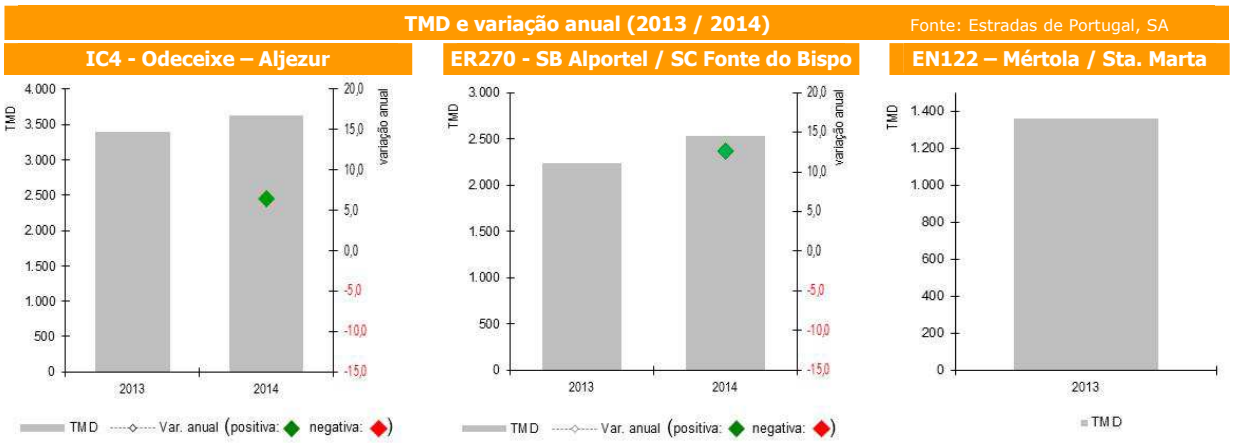


Nos restantes eixos, há evoluções pouco regulares e sem um padrão claramente definido, como seja:

- No **IC1** (troço S.B. Messines / Tunes) o TMD situou-se nos **6.567 veículos/dia**, um valor **inferior em 3,8%** relativamente ao valor de 2013, e **inferior em 19,5%** em relação ao valor de 2010. Registe-se que a retoma para valores positivos do TMD na A2 (o eixo que corre paralelo), desde 2013, não teve expressão neste eixo.
- No **IC4** (troço S.J. da Venda / Faro), o TMD situou-se nos **40.748 veículos/dia**, um valor **inferior em 0,7%** relativamente ao valor de 2013, e **inferior em 9,2%** em relação ao valor de 2010;
- Na **EN12**5 (troço Odiáxere / Estômbar), o TMD situou-se nos **21.764 veículos/dia**, um valor **inferior em 1,8%** relativamente ao valor de 2013, mas **superior em 17,1%** em relação ao valor de 2010;

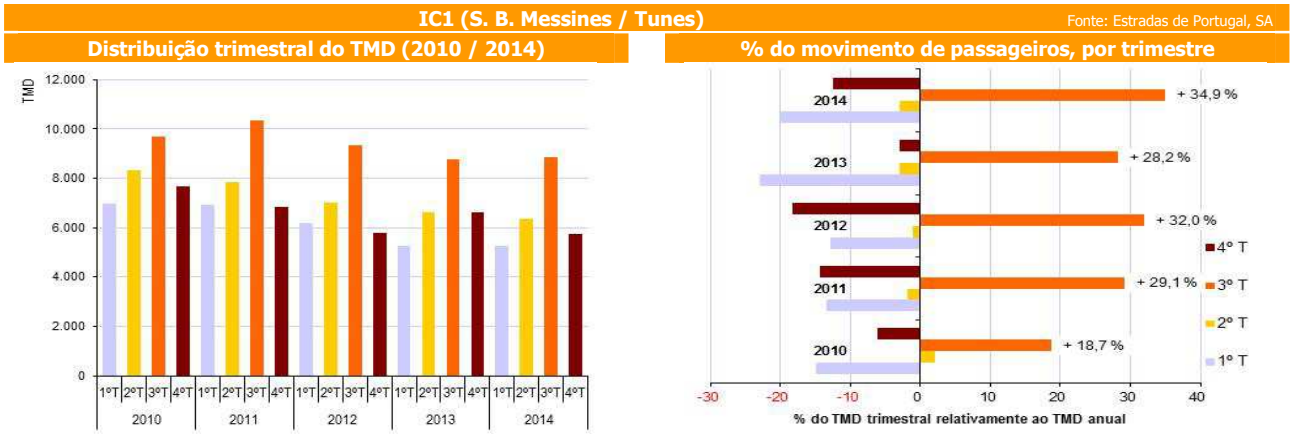


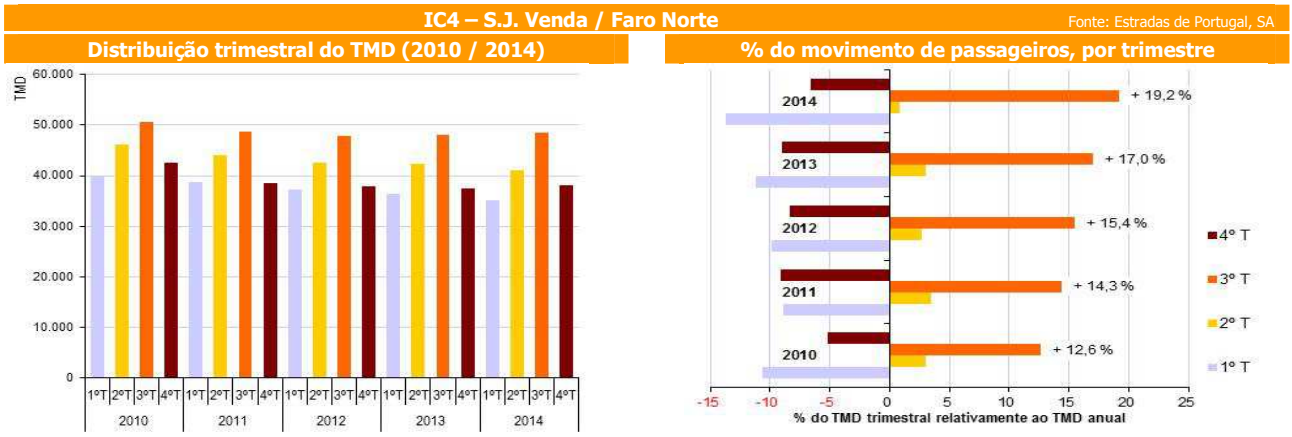
Quanto ao troço na **EN122** (Mértola – Sta. Marta), cuja monitorização se iniciou em Setembro de 2012, não foi possível apurar os valores totais para o ano de 2014 (valores absolutos e variação relativamente a 2013), em função de avarias no equipamento instalado (segundo informação prestada pela Estradas de Portugal, SA). Como tal, apenas se apresenta a informação para o ano de 2013.



Os fluxos de tráfego nos eixos secundários, embora igualmente marcados pela sazonalidade, não o são de forma tão acentuada como os eixos principais (A2 e A22). Em todos eles, o período com maiores movimentos é sempre o 3º trimestre. Contudo, também em todos eles as percentagens relativamente ao TMD anual não são de forma alguma tão pronunciadas como na A2 (84,9%) e na A22 (69,0%). Assim:

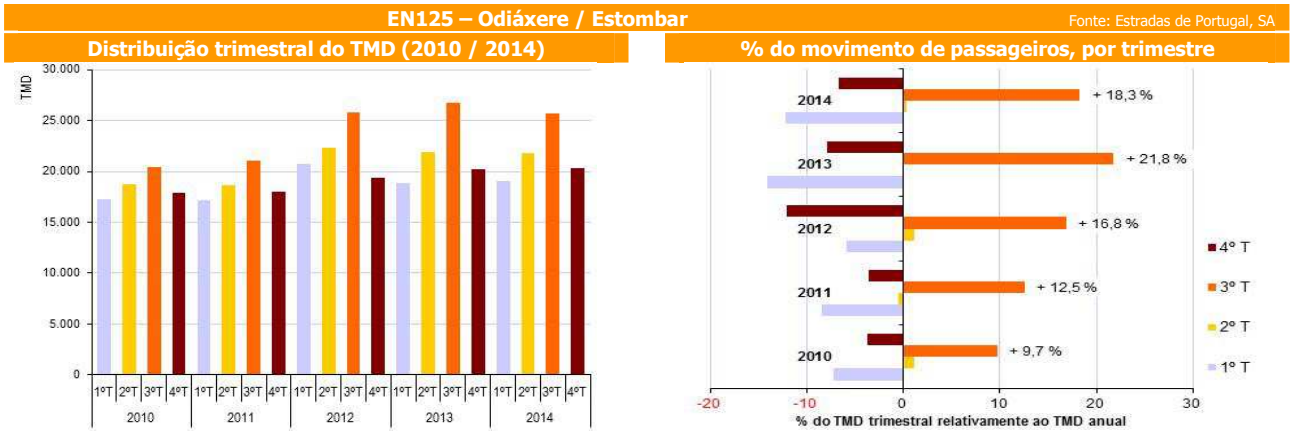
- No IC1 (SB Messines / Tunes), o TMD do 3º trimestre é superior em 34,9% ao TMD anual;
- No IC4 (SJ Venda / Faro), o TMD do 3º trimestre é superior em 19,2% ao TMD anual;
- Na EN125 (Odiáxere / Estômbar), o TMD do 3º trimestre é superior em 18,3% ao TMD anual;
- Na EN125 (Tavira / Monte Lagoa), o TMD do 3º trimestre é superior em 40,0% ao TMD anual;
- No IC4 (Odeceixe / Aljezur), o TMD do 3º trimestre é superior em 48,4% ao TMD anual;
- Na ER270 (SB Alportel / SC Fonte do Bispo), o TMD do 3º trimestre é superior em 14,1% ao TMD anual;
- E na EN122 (Mértola / Sta. Marta), o TMD do 3º trimestre (2013) é superior em 40,2% ao TMD anual.

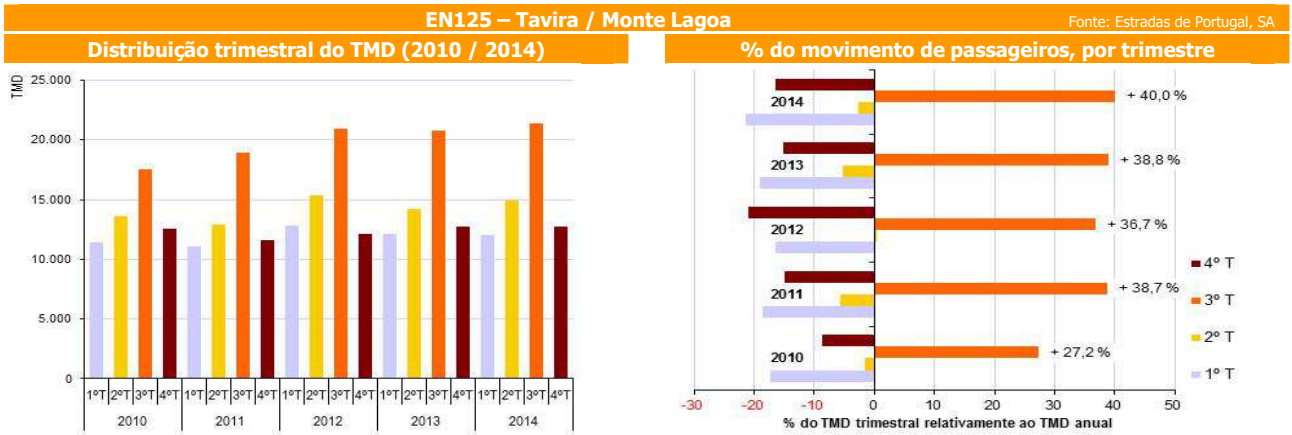


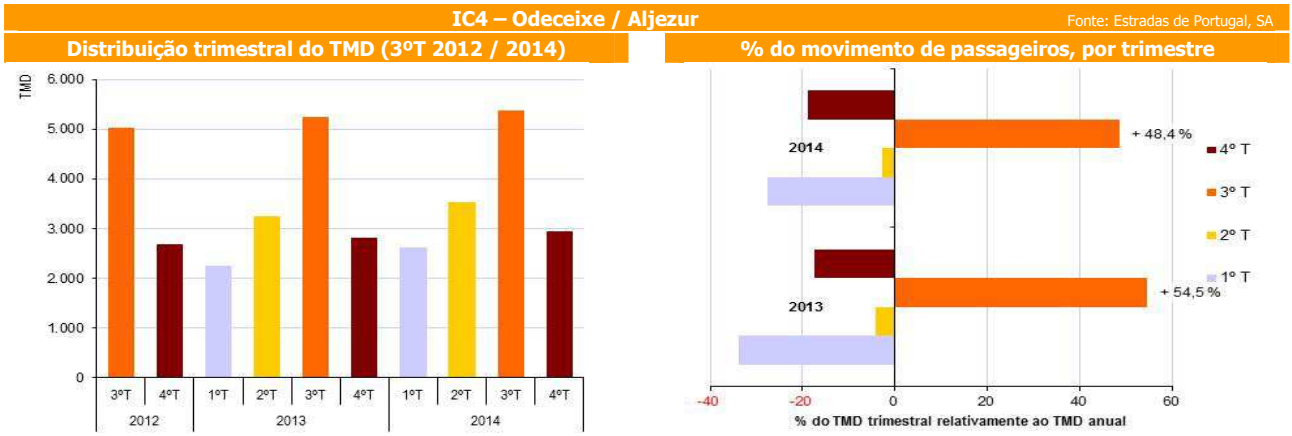


Embora, como se verificou, o movimento do 3º trimestre nos eixos secundários não seja tão concentrado (relativamente ao total anual), observa-se contudo, tendo em consideração a série longa – 2010 / 2014 –, que tem havido um progressivo reforço da concentração do movimento no 3º trimestre para a generalidade destes troços. Para aqueles que se dispõe de registo desde, pelo menos, 2010, veja-se:

- No IC1 (SB Messines / Tunes), o TMD do 3º trimestre passou de + 18,7 % do total anual para **+ 34,9%**;
- No IC4 (SJ Venda / Faro), o TMD do 3º trimestre passou de + 12,6 % do total para **+ 19,2%**;
- Na EN125 (Odiáxere / Estômbar), o TMD do 3º trimestre passou de + 9,7 % do total para **+ 18,3%**;
- Na EN125 (Tavira / Monte Lagoa), o TMD do 3º trimestre passou de + 27,2 % do total para **+ 40,0%**.

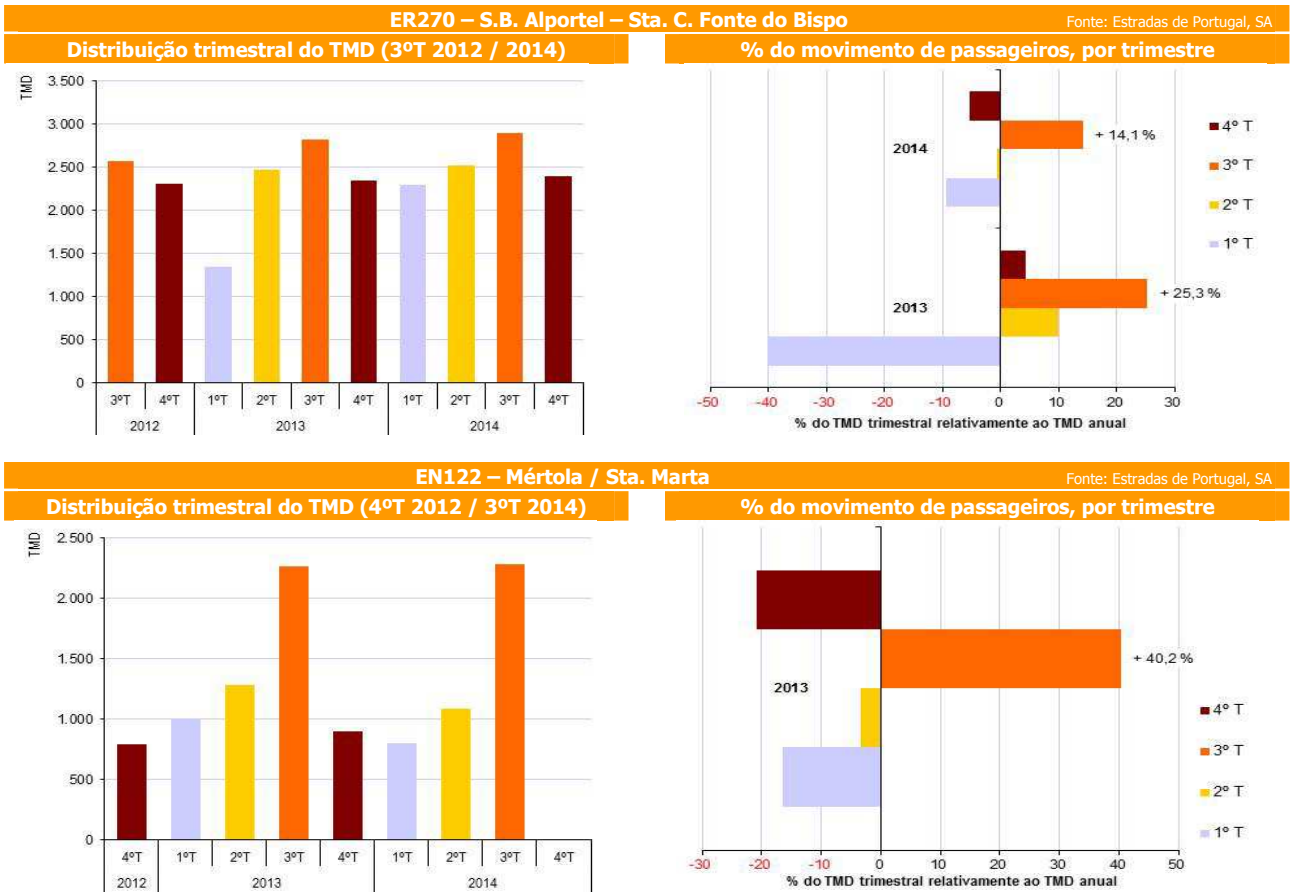






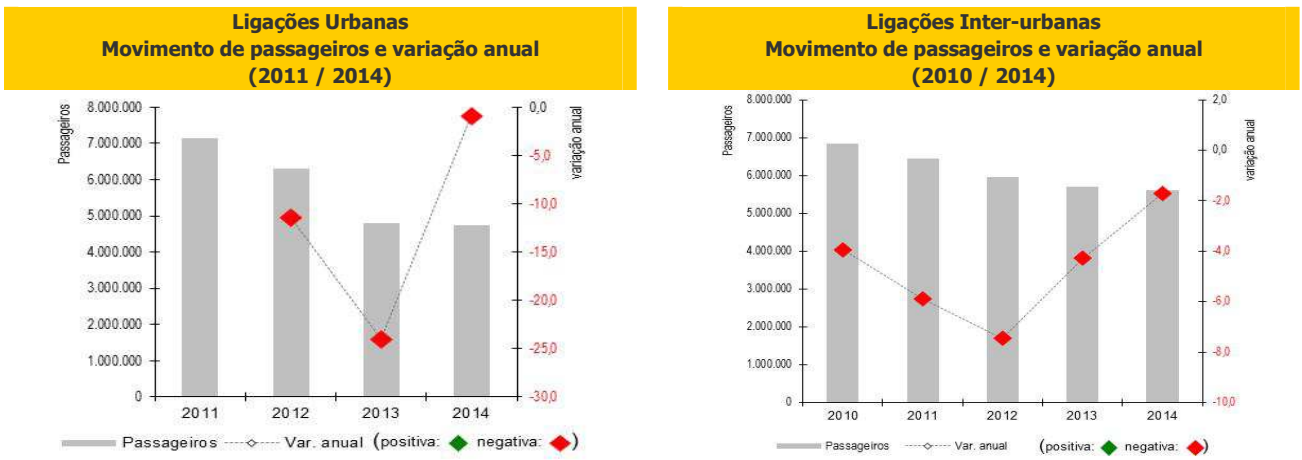
Nos 2 troços para os quais se dispõe de informação apenas desde o ano (incompleto) de 2012 – IC4 (Odeceixe / Aljezur) e ER270 (SB Alportel / SC Fonte do Bispo) – registaram-se decréscimos da concentração do movimento no 3º trimestre: de + 54,5% (em 2013) para + 48,4% (em 2014), e de + 25,3% (em 2013) para + 14,1% (em 2014),

respectivamente. No entanto, aguardar-se-á pelos anos seguintes para verificar se esta tendência se mantém. Em relação ao troço da EN122, não existe ainda informação disponível, apenas há registo para o ano completo de 2013, pelo que se aguardará pela informação dos próximos anos para verificar a questão do reforço da sazonalidade.



1.4.3 Transporte colectivo rodoviário

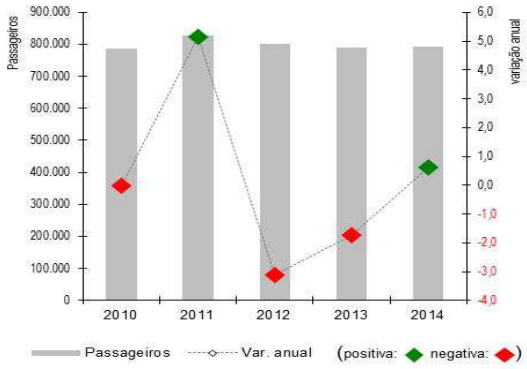
O transporte colectivo rodoviário é abordado em quatro escalas de análise, que correspondem a 4 escalas espaciais de operação. À **escala intra-regional**, consideraram-se os movimentos de passageiros: *1*) nas ligações urbanas; *2*) e nas ligações inter-urbanas. Na escala **extra-regional** consideraram-se: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



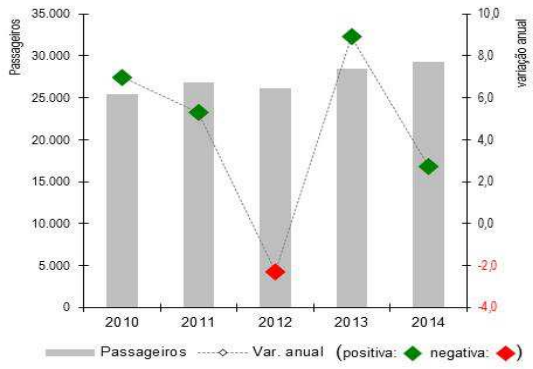
Fonte: EVA Transportes S.A

Em 2014, as **ligações urbanas**[4] movimentaram um total de **4.752.056 passageiros**, valor **inferior em 0,9%** ao valor de 2013, e **inferior em 33,4%** ao valor de 2011 (para estas carreiras, a informação só está disponível desde 2011). As ligações **inter-urbanas** movimentaram um total de **5.617.738 passageiros**, valor **inferior em 1,7%** ao valor do ano de 2013, e **inferior em 18,0%** ao valor do ano de 2010. São, de facto, variações muito negativas, já com vários anos de acumulação, embora se verifique que, de 2013 para 2014, as descidas são mesmo assim em valores menos negativos do que no biénio anterior (2012 e 2013). Não se poderá propriamente adiantar uma tendência de retoma mas, pelo menos, um abrandamento das variações de sinal negativo.

Ligações Inter-regionais
Movimento de passageiros e variação anual
(2010 / 2014)



Ligações Internacionais
Movimento de passageiros e variação anual
(2010 / 2014)



Fonte: EVA Transportes S.A

Em 2014, as **ligações inter-regionais** movimentaram um total de **793.040 passageiros**, valor **superior em 0,6%** ao valor de 2013 e **superior em 0,7%** ao valor de 2010. As ligações **internacionais** movimentaram um total de **29.294 passageiros**, valor **superior em 2,7%** ao valor do ano de 2013 e **superior em 15,1%** ao valor do ano de 2010. Destaca-se a variação positiva no movimento de passageiros nas carreiras inter-regionais, que já apresentava dois anos consecutivos de perdas, e o segundo ano consecutivo de crescimento no movimento de passageiros nas carreiras internacionais, embora o valor mais recente (2,7%) não seja tão expressivo como o do ano anterior (8,9%).

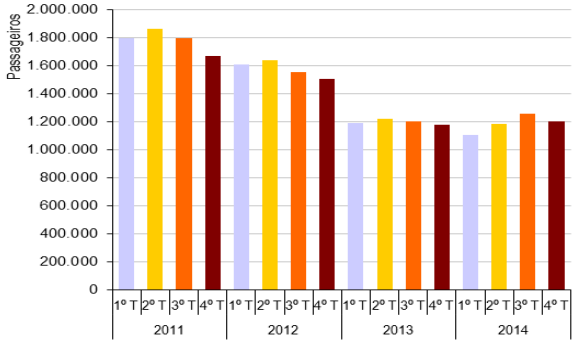
O movimento de passageiros nas ligações urbanas do transporte colectivo rodoviário é muito pouco marcado pela sazonalidade. Em 2014, como nos anos anteriores, os valores para o peso relativo dos passageiros em cada um dos trimestres são extremamente próximos: o mais baixo, que respeitou (em 2014) ao 1º trimestre, cifrou-se nos 23,3%; e o mais elevado, que respeitou ao 3º trimestre, cifrou-se nos 26,5%. Em relação aos 3 anos anteriores, há a registar (em 2014) o facto de o trimestre com maior quota do movimento de passageiros ter sido o 3º, quando vinha sendo consecutivamente desde há vários anos o 2º trimestre.

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 2014, o trimestre que concentrou maior movimento foi o 1º (1.536.294 passageiros, 27% do total anual), cabendo ao 3º trimestre, o que apresenta maiores movimentos na esmagadora maioria dos indicadores, o menor valor de passageiros transportados (1.174.519 passageiros, 21% do total anual). Registe-se que, enquanto no ano anterior o trimestre que registou o maior movimento (e maior quota do ano) foi o 2º trimestre, em 2014 passou de novo a ser o 1º trimestre, como habitualmente o vinha sendo.

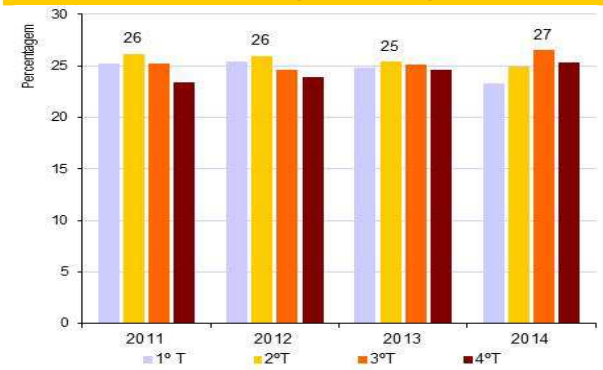
[4] - O movimento de passageiros nas ligações urbanas inclui os passageiros transportados no serviço contratualizado entre a operadora (EVA Transportes, SA) e alguns dos municípios da Região (Albufeira, Faro, Lagos, Loulé, Portimão e Tavira). Existe também um serviço contratualizado com o Município de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

Ligações urbanas

Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2011 / 2014)



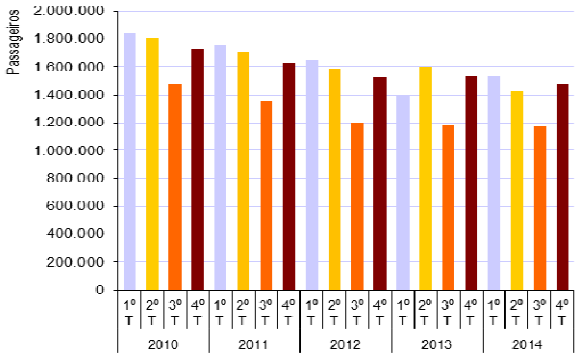
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2011 / 2014)



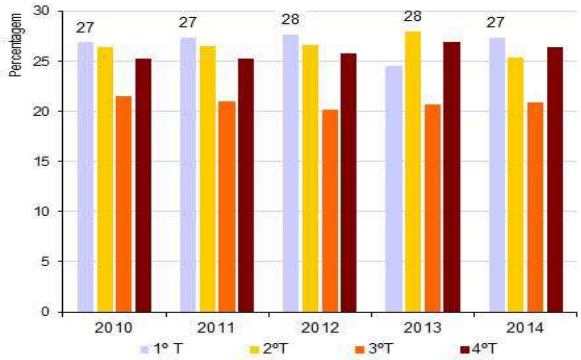
Fonte: EVA Transportes S.A

Ligações inter-urbanas

Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2010 / 2014)



Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2010 / 2014)

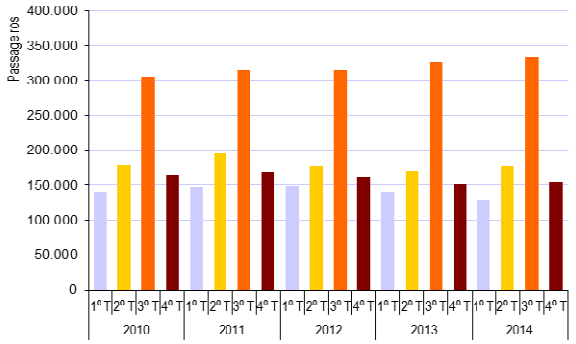


Fonte: EVA Transportes S.A

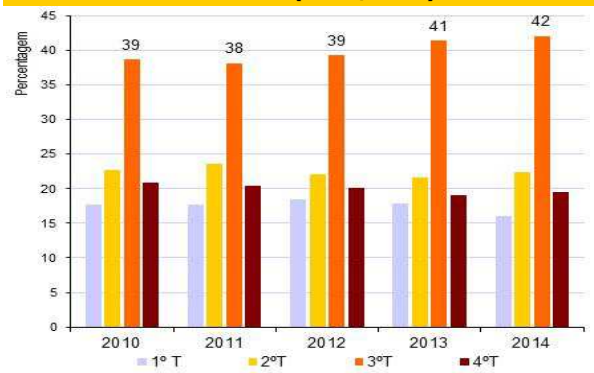
Nas ligações inter-regionais, a distribuição do movimento de passageiros pelos 4 trimestres apresenta um padrão claramente marcado pela sazonalidade. Em 2014, foram movimentados 333.522 passageiros no 3º trimestre, o que corresponde a 42% do total anual de passageiros. O trimestre com menor movimento foi o 1º, que totalizou 127.646 passageiros (16% do total anual). O aspecto da sazonalidade vem apresentando sinais de reforço também nas ligações inter-regionais, uma vez que a concentração no 3º trimestre era, em 2010, de 39%, e em 2014 foi de 42%.

Ligações inter-regionais

Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2010 / 2014)



Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2010 / 2014)



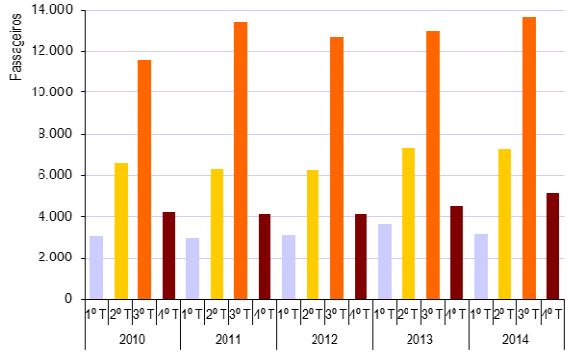
Fonte: EVA Transportes S.A

Nas ligações internacionais, a distribuição do movimento de passageiros pelos trimestres do ano apresenta também um padrão claramente marcado pela sazonalidade. Em 2014, foram movimentados 13.664 passageiros no 3º

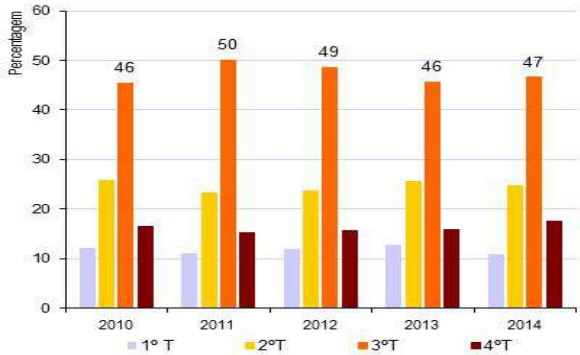
trimestre, o que corresponde a 47% do total anual de passageiros. O trimestre com menor movimento foi o 1º, com 3.184 passageiros (somente 11% do total anual). Nestas ligações, não se tem observado um reforço da concentração do movimento no 3º trimestre: em 2010 o 3º trimestre concentrava 47% do movimento anual, precisamente o mesmo valor apurado em 2014.

Ligações internacionais

Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2010 / 2014)



Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2010 / 2014)



Fonte: EVA Transportes S.A

1.5 Tabela-Síntese dos Indicadores monitorizados

Modo		Indicadores	Valor 2014	Variações Anuais: Último ano 2014/2013	Variações Anuais: Últimos 5 anos 2014/2010	Análise Trimestral (2014): Trim. +	Análise Trimestral (2014): Valor	Análise Trimestral (2014): % do ano	Tendência de reforço do movimento no principal trimestre (2010 / 2014)
Aéreo *(A.I. Faro)*		N.º de voos	42.568	↗ 2,2%	↗ 6,4 %	3º	16.536	39%	39 → 39% (=)
		Passageiros	6.111.383	↗ 3,0%	↗ 15,7 %	3º	2.526.771	41%	43 → 41% (=)
		Passageiros c/ aerop. nacionais	331.104	↗ 0,7%	↗ 17,3 %	3º	109.072	33%	31 → 33% (=)
Marítimo/ Fluvial		Passageiros na Ria Formosa	1.873.223	↗ 2,4%	↘ - 0,4 %	3º	1.480.355	79%	76 ↗ 79% (+)
		Passageiros no Guadiana	120.448	↗ 2,7%	↘ - 10,3 %	3º	60.439	50%	44 ↗ 50% (+)
Ferrovia		Passageiros no Serviço Regional	1.638.992	↗ 5,0%	↘ - 13,2 %	3º	464.654	28%	27 → 28% (=)**
		Passageiros no Serviço de Longo Curso	637.050	↗ 14,5%	↗ 2,8 %	3º	238.647	37%	37 → 37% (=)**
Rodoviário	Eixos Principais (TMD)	A2 (Almodôvar / Messines)	8.403	↗ 8,7%	↘ - 25,5 %	3º	15.535	+85% *	70 ↗ 85% (+)
		Ponte Internacional do Guadiana	6.182	↘ - 7,3%	↘ - 42,7 %	3º	9.695	+57% *	47 ↗ 57% (+)
		A22	8.848	↗ 8,5%	↘ - 50,2 %	3º	14.952	+69% *	43 ↗ 69% (+)
	Eixos Secundários (TMD)	IC1 (Messines / Tunes)	6.567	↘ - 385%	↘ - 19,5 %	3º	8.860	+35% *	19 ↗ 35% (+)
		IC4 (SJ Venda / Faro)	40.748	↘ - 0,7%	↘ - 9,2 %	3º	48.563	+19% *	13 ↗ 19% (+)
		IC4 Odeceixe – Aljezur	3.620	↗ 6,5%	△ △	3º	5.373	+48% *	54 ↘ 48% (-) △
		EN125 (Odiáxere / Estômbar)	21.764	↘ - 0,8%	↗ 17,1 %	3º	25.748	+18% *	10 ↗ 18% (+)
		EN125 (Tavira / Monte Lagoa)	15.283	↗ 2,3%	↗ 10,9 %	3º	21.401	+40% *	27 ↗ 40% (+)
		ER270 S. B. Alportel - Sta. C. Fonte do Bispo	2.528	↗ △ 12,6%	-- --	3º	2.885	+14% *	25 ↘ 14% (-) △
		EN122 Mértola - S. Marta	*** 1.357						
	Transporte Colectivo Rodoviário (passageiros)	Ligações Urbanas	4.752.056	↘ - 0,9%	↘ △△ - 33,4%	3º	1.259.433	27%	25 → 27% △△ (=)**
		Ligações Inter-urbanas	5.617.738	↘ - 1,7%	↘ - 18,0 %	1º	1.536.294	27%	27 → 27% (=)**
		Ligações Inter-regionais	793.040	↗ 0,6%	↗ 0,7 %	3º	333.522	42%	39 ↗ 42% (+)
		Ligações Internacionais	29.294	↗ 2,7%	↗ 15,1 %	3º	13.664	47%	50 ↘ 47% (-)**

* - 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 / *** - Valor referente ao ano de 2013 / △ - As variações reportam-se ao período 2014/2013 / △△ - As variações reportam-se ao período 2014/2011.