

ALGARVE CONJUNTURA

Mobilidade e Transportes

2015

Relatório Anual

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

Alexandre Domingues

Direcção de Serviços de Desenvolvimento Regional

CCDR Algarve

Setembro de 2016

O presente Relatório Anual 2015 – Mobilidade e Transportes – constitui o sexto (6º) 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 CCDD, 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 se quer 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.

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 (2014), há a destacar essencialmente:

- a) A retoma da disponibilização da informação relativa aos indicadores do modo aéreo. Após um hiato de 7 trimestres, 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 assegurou a disponibilização da informação relativa ao modo marítimo/fluvial.
- c) A disponibilização da informação relativa aos TMD na Ponte Internacional do Guadiana, a cargo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, tem sofrido diversos atrasos. A informação respeitante ao 4º trimestre de 2015 não se encontra ainda disponível na página daquele organismo pelo que, após sucessivos adiamentos da conclusão do presente relatório, entendeu-se não aguardar mais por aquela informação e, assim, não incluir os valores para a Ponte Internacional do Guadiana. Espera-se retomar esta informação nos boletins trimestrais e no relatório do ano de 2016.

- 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 Infraestruturas de Portugal, SA), não existe informação para o ano de 2014 no troço da EN 122 (Mértola – Santa Marta).

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. As análises dos indicadores reportam-se essencialmente:

1. À evolução relativamente ao ano anterior (2014);
2. À evolução nos 5 últimos anos (2011 a 2015);
3. Ao carácter sazonal dos movimentos e dos fluxos;
4. À tendência de reforço, ou esbatimento, do carácter sazonal dos movimentos e dos fluxos.

Meio / Modo	Indicadores	Unidade	Fonte
Aéreo (A.I. Faro)	N.º de voos	N.º	ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
	Movimento de passageiros	N.º	ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
	Movimento de passageiros c/ aeroportos nacionais	N.º	ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
Marítimo/fluvial	Passageiros na Ria Formosa	N.º	Docapesca – Portos e Lotas, SA
	Passageiros no Guadiana	N.º	Docapesca – Portos e Lotas, SA
Ferroviário	Passageiros no serviço regional	N.º	CP – Faro
	Passageiros no serviço de Longo Curso	N.º	CP – Lisboa
Rodoviário Tráfego rodoviário (TMD) nos principais eixos regionais	A2 (lanço Almodôvar – SB Messines)	TMD	BRISA – Auto-estradas de Portugal, S.A.
	Ponte Internacional do Guadiana (1)	TMD	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
	A22 (via do Infante)	TMD	EUROSCUT, SA
Tráfego rodoviário (TMD) nos eixos secundários	IC1: troço SB de Messines / Tunes	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troço SJ Venda / Faro (Nó W)	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troço Odiáxere / Estômbar	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troço Tavira / Olhão (Acesso à A22)	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N120: troço Odeceixe / Aljezur	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	R270: SB Alportel / SC Fonte do Bispo	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
Transporte colectivo rodoviário	N122: Mértola / Sta. Marta (1)	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	Passageiros nas ligações urbanas	N.º	EVA Transportes S.A
	Passageiros nas ligações inter-urbanas	N.º	EVA Transportes S.A
	Passageiros nas ligações inter-regionais	N.º	EVA Transportes S.A
	Passageiros nas ligações internacionais	N.º	EVA Transportes S.A

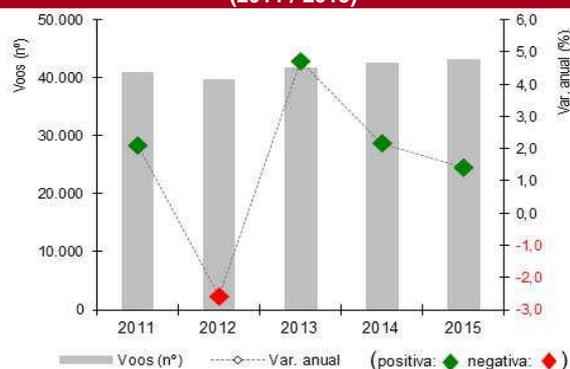
(1) – Não disponível para o ano de 2015.

1.1 Modo aéreo

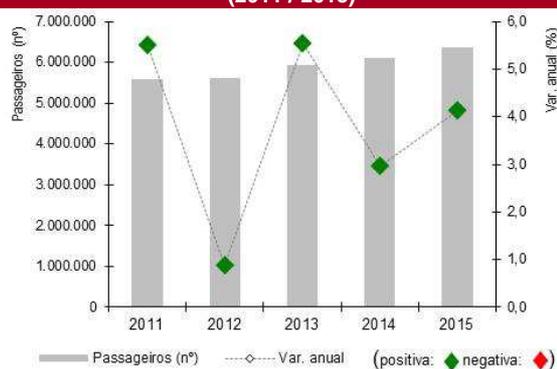
A análise dos fluxos deste modo de transporte tem por base o acompanhamento de três indicadores do movimento verificado no Aeroporto Internacional de Faro (A.I. Faro): o **número de voos**, o **total de passageiros movimentados**, e a fracção correspondente aos **passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais**¹. Resumidamente, e para cada um dos indicadores, observou-se em 2015, relativamente ao ano anterior (2014), que:

- O **número de voos** aumentou de 42.568 para 43.169, significando um **acréscimo de 1,4%**;
- O **total de passageiros** aumentou de 6.111.383 para 6.364.443 passageiros, significando um **acréscimo de 4,1%**;
- O total de **passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais** aumentou de 331.104 para 347.525, um **acréscimo de 5,0%**. A fracção relativa aos passageiros movimentados com os aeroportos nacionais (5,5%) aumentou ligeiramente em relação à mesma relação para o ano anterior (5,4%).

Número de voos e variação anual (2011 / 2015)



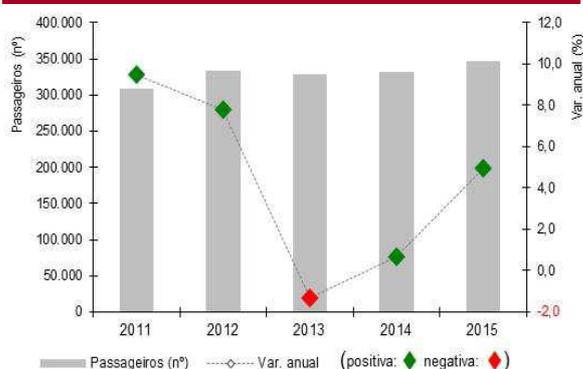
Movimento de passageiros e variação anual (2011 / 2015)



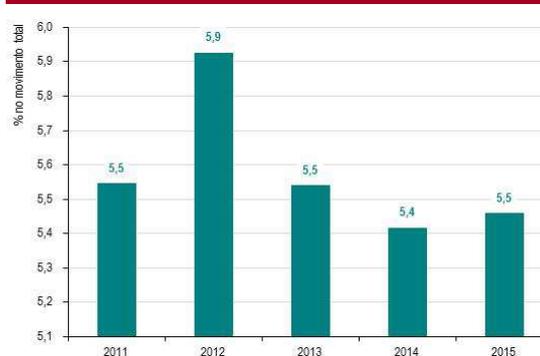
Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Movimento de passageiros com os restantes aeroportos nacionais (2011 / 2015)

Movimento de passageiros e variação anual



Percentagem no movimento total de passageiros



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Para os mesmos indicadores, e numa análise para um período mais alargado - de 2011 a 2015 -, verifica-se que:

- O número de voos aumentou 5,7%;
- O total de passageiros movimentados aumentou 14,2%;
- O total de passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais aumentou 12,4%.

Como nos anos anteriores, 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 2015, o **3º trimestre concentrou: 39%** do total anual dos voos; **41%** do total anual de passageiros; e **34%** dos passageiros movimentados com os aeroportos nacionais.

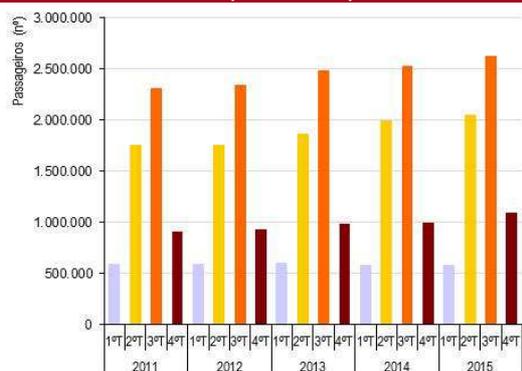
Nos últimos 5 anos (de 2011 a 2015), o movimento de passageiros no 3º trimestre, sempre em crescendo, aumentou 11,7%. Porém, e uma vez que o aumento foi genericamente sentido em todos os trimestres, não teve lugar um reforço da concentração do movimento

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

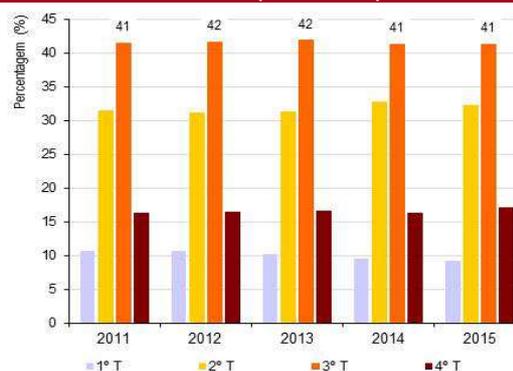
no 3º trimestre, antes pelo contrário: em 2011 o movimento do 3º trimestre representava 43% do total anual; e em 2015, apesar de quase 12% superior ao de 2011, representou 41% do total anual.

O 2º trimestre é o período que detém a segunda maior quota no movimento de passageiros: 33% do total anual (em 2015). Registe-se igualmente que, nos últimos 5 anos (de 2011 a 2015), 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 (2011 / 2015)



Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2011 / 2015)

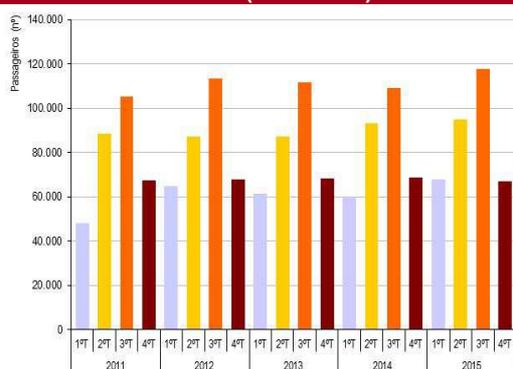


Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

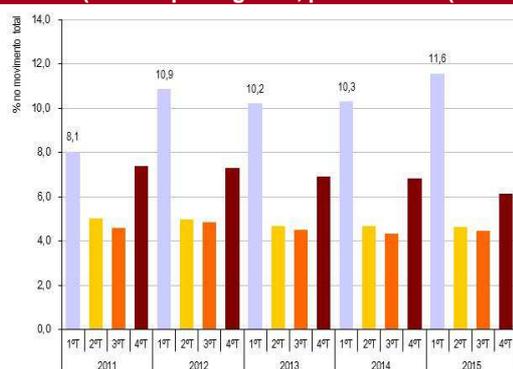
Quanto ao movimento de passageiros com origem e destino nos aeroportos nacionais observa-se, em primeiro lugar, que os trimestres de maior movimento são os mesmos que para o total do movimento de passageiros, havendo assim, também, um padrão sazonal acentuado nos meses de Verão. Em segundo lugar, observa-se 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.

Passageiros com O/D nos aeroportos nacionais, por trimestre (2011 / 2015)



Percentagem de passageiros com O/D nos aeroportos nacionais (total de passageiros, por trimestre (2011 / 2015))

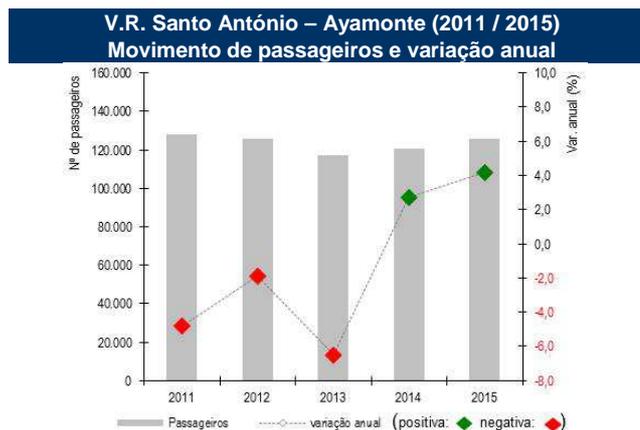
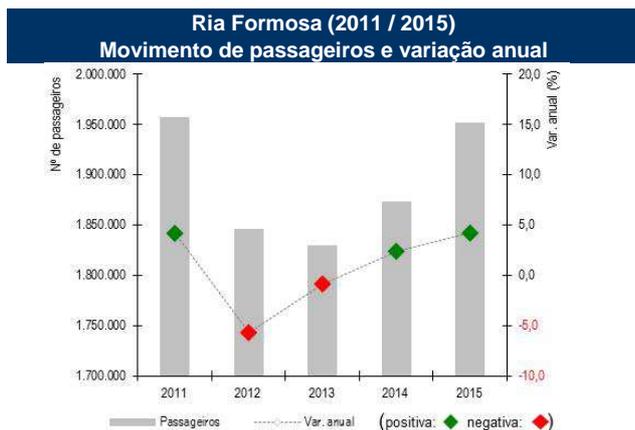


Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

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 2011 a 2015) que a percentagem destes passageiros é mais significativa no total do movimento de passageiros do trimestre (11,6% em 2015, 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.

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, quantitativas e evoluções bastante contrastadas. Em 2015, as carreiras da **Ria Formosa** transportaram um total de **1.951.918 passageiros**, valor que representa um **acréscimo de 4,2%** relativamente ao movimento do ano anterior (2014), mas também um **decréscimo de 0,3%** relativamente ao movimento de 2011. No ano de 2015, a carreira que assegura a travessia do **Guadiana** movimentou um total de **125.474 passageiros**, o que representou um **acréscimo também de 4,2%** relativamente ao movimento do ano anterior (2014), e um **decréscimo de 1,9%** relativamente ao movimento de 2011. No entanto, destaca-se o facto de o movimento de passageiros nesta carreira apresentar, pelo segundo ano consecutivo, crescimentos positivos, consolidando desta forma uma tendência de inversão do decréscimo de passageiros que ocorreu entre os anos de 2007 e 2013.



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

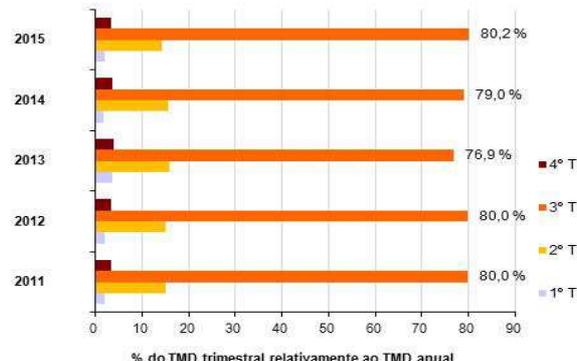
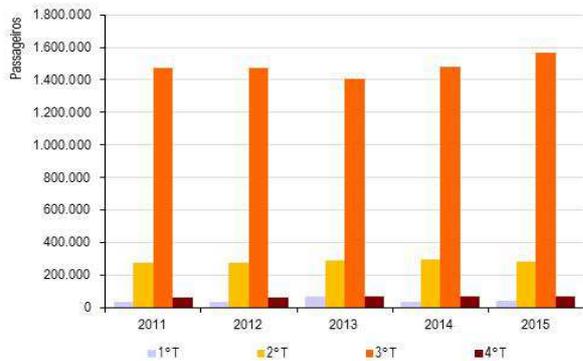
O movimento de passageiros na **Ria Formosa** continua, naturalmente, muito marcado por uma clara sazonalidade: os passageiros transportados durante o **3º trimestre** de 2015 (1.565.667 passageiros) representaram **80,2% do total** anual de passageiros; os passageiros do 2º trimestre constituíram 14,3% do total anual de passageiros; e os passageiros dos 1º e 4º trimestres representaram, juntos, apenas 5,5% do total anual de passageiros.

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 2015 concentrou 50,3% do total anual de passageiros (relembre-se que na Ria Formosa esse valor atingiu os 80,2%); os 2º e 3º trimestres concentraram 20,8% e 18,2%; respectivamente; e o 1º trimestre concentrou somente 10,8% do total anual de passageiros. Relativamente à distribuição por trimestres verificada há 4 anos atrás (2011) verifica-se agora (em 2015) uma maior concentração de passageiros no 3º trimestre: 45,1% do total anual em 2011 e 50,3% em 2015, o que significa que o fenómeno da sazonalidade tem vindo a acentuar-se.

Ria Formosa (2011 / 2015)
Distribuição trimestral do movimento de passageiros

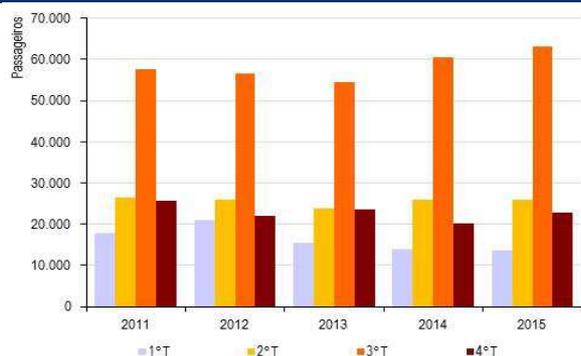
Ria Formosa (2011 / 2015)
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre

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").

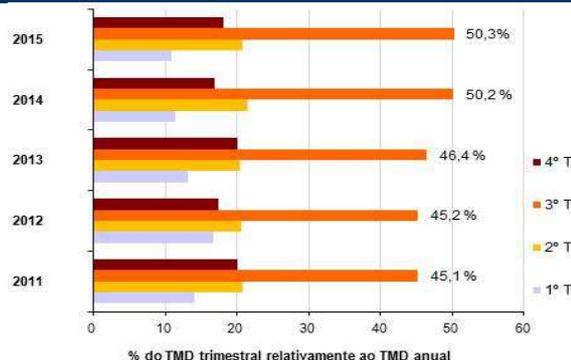


Fonte: IPTM – Faro / Docapesca – Portos e Lotas, SA

V.R. Santo António – Ayamonte (2011 / 2015)
Distribuição trimestral do movimento de passageiros



V.R. Santo António – Ayamonte (2011 / 2015)
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre



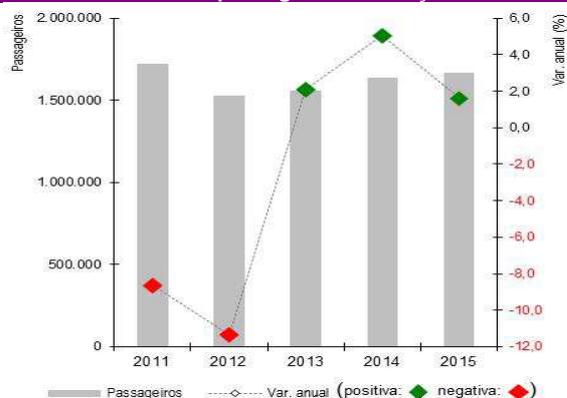
Fonte: IPTM – Faro / Docapesca – Portos e Lotas, SA

1.3 Modo Ferroviário

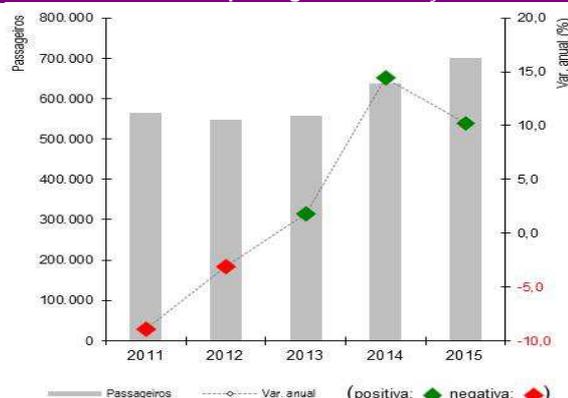
Em 2015, o **serviço regional** (no eixo ferroviário que serve a Região, compreendido entre Lagos e Vila Real de Santo António) transportou um total de **1.665.248 passageiros**. Este valor significa um **aumento de 1,6 %** relativamente ao movimento do ano anterior (2014), embora constitua ainda uma **redução de 3,4 %** relativamente ao movimento verificado no ano de 2011.

O **serviço de Longo Curso**³ transportou um total de **702.123 passageiros**, um **aumento de 10,2 %** relativamente ao movimento do ano anterior (2014), e um **aumento de 24,4 %** relativamente ao movimento do ano de 2011.

Serviço Regional (2011 / 2015)
Movimento de passageiros e variação anual



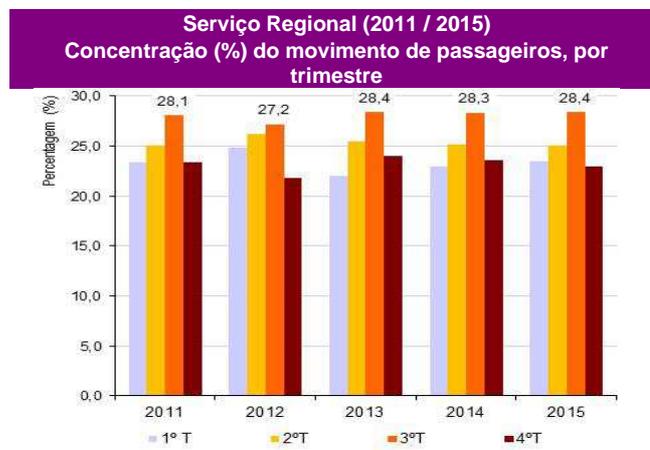
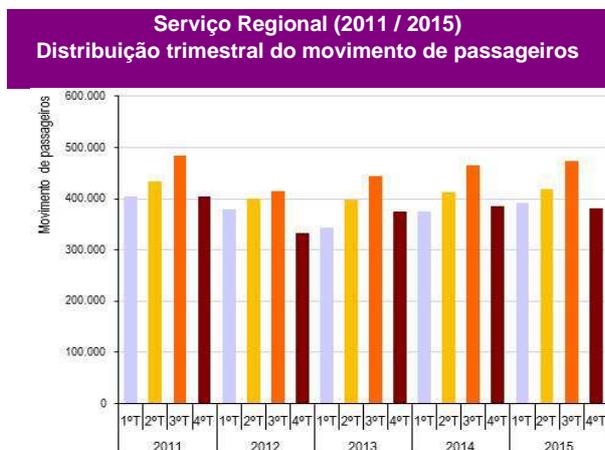
Serviço de Longo Curso (2011 / 2015)
Movimento de passageiros e variação anual



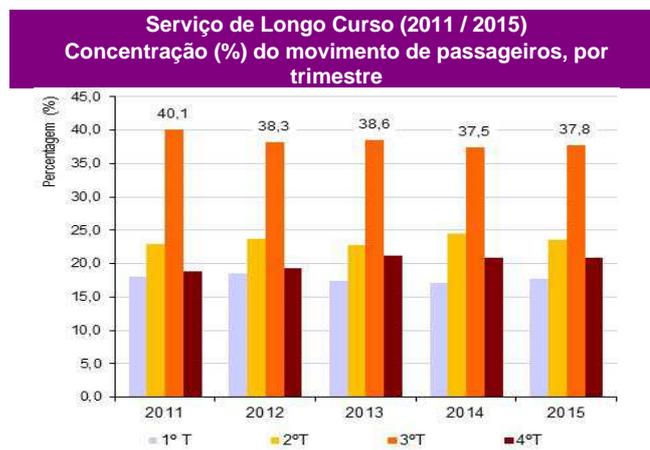
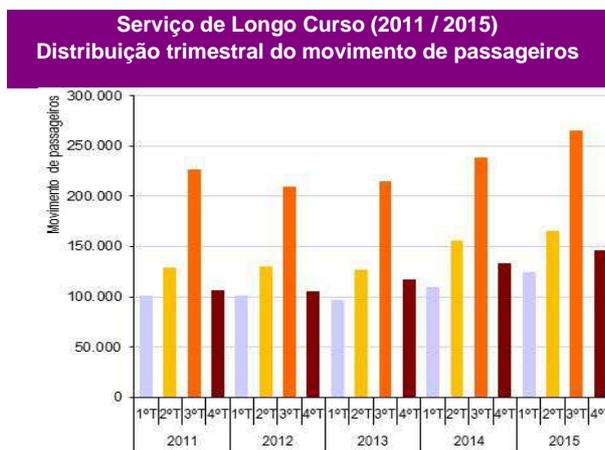
Fonte: CP – Lisboa

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

Tal como nos anos anteriores, o movimento de passageiros no serviço regional continua a ser pouco afectado pela sazonalidade. Embora o movimento no 3º trimestre (473.554 passageiros) seja um pouco superior ao dos restantes trimestres, em 2015, como em anos anteriores, este trimestre concentrou um pouco mais de 28% do total anual de passageiros. Todos os outros trimestres apresentam valores superiores aos 22%, o que demonstra uma distribuição quase uniforme do movimento ao longo dos doze meses do ano.



Fonte: CP – Lisboa



Fonte: CP – Lisboa

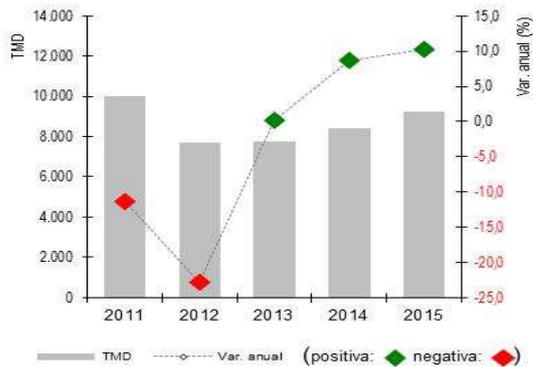
O movimento de passageiros nas ligações do serviço de Longo Curso apresenta, naturalmente, uma sazonalidade bem mais vincada, muito relacionada com o período estival. Em 2015, 37,8% do total anual de passageiros concentrou-se no 3º trimestre (265.181 passageiros), o que constitui um ligeiríssimo aumento 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 17,8% do movimento anual, em 2015).

1.4 Modo Rodoviário

1.4.1 Tráfego Médio Diário (TMD) nos principais eixos regionais

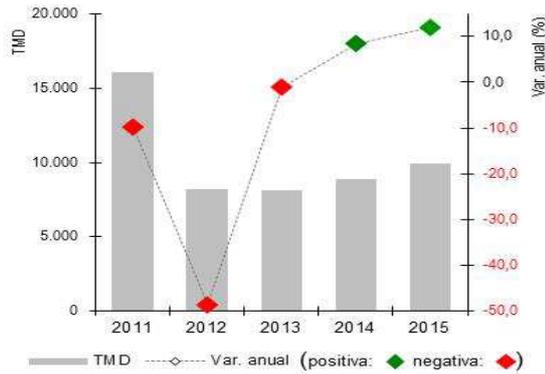
Em 2015, o TMD na **A2** (Almodôvar / S.B. Messines) situou-se nos **8.403 veículos/dia**, o que corresponde a um **aumento de 8,7%** relativamente ao ano de 2013 mas, ainda assim, um **decréscimo de 25,5%** relativamente ao valor do ano de 2010. O TMD médio da **A22 (Via do Infante)** situou-se nos **9.909 veículos/dia**, o que corresponde a um **aumento de 12,0%** relativamente ao ano anterior, embora seja ainda **inferior em 38,2%** ao tráfego registado no ano de 2011. Apesar de o crescimento em 2015 ser claramente positivo, consolidando a tendência já observada no ano anterior, a perda nos anos compreendidos entre 2007 e 2013, sobretudo após 2011, foi muito acentuada, 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 (2011 / 2015)**



Fonte: Brisa, SA

**A22 (Via do Infante)
TMD e variação anual (2011 / 2015)**

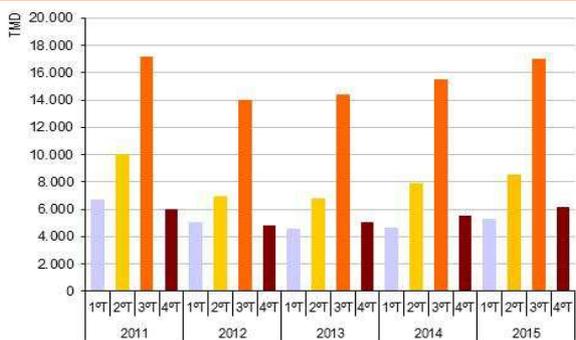


Fonte: EuroScut, SA

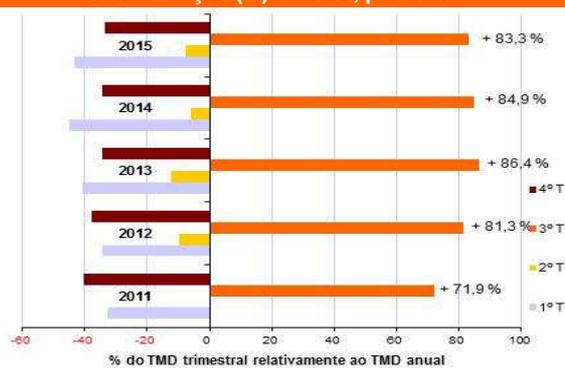
Em ambos os eixos (A2 e A22), os fluxos de tráfego continuam vincadamente marcados pela sazonalidade. Na A2, o principal eixo rodoviário de entrada e saída da região, o valor para o TMD do 3º trimestre em 2015 (16.984) é superior ao homólogo de 2014 (15.535) que, por sua vez, era já superior aos valores homólogos de 2013 e 2012. Ou seja, o tráfego no Verão apresenta já três anos consecutivos de aumentos (ainda distantes, no entanto, do valor para o Verão de 2011: 17.193). Outro aspecto positivo, embora ainda com muito pouca expressão, pode ser observado na ligeira redução do peso que o tráfego do 3º trimestre detém no total do tráfego anual. No ano de 2014, o valor para o TMD no 3º trimestre era superior em 84,9% ao valor do TMD anual, enquanto em 2015 esse valor desceu para os 83,3%. É, ainda assim, um valor particularmente elevado, que comprova o elevado cariz sazonal do tráfego neste eixo, reforçado pelo facto de todos os restantes 3 trimestres apresentarem valores inferiores ao TMD anual.

Os fluxos de tráfego na A22, o grande eixo longitudinal regional, continuam com um forte carácter sazonal, aspecto que se acentuou vincadamente de 2014 para 2015. Em 2015, o valor do TMD do 3º trimestre – 16.537 veículos/dia – é superior ao TMD anual (em 66,9%). É um valor muito próximo dos valores dos 3 anos anteriores (2014, 2013 e 2012), e supera claramente o valor de 2011 (48,0%). 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 66,9% em 2015. O movimento (e as percentagens) nos restantes trimestres é claramente inferior, verificando-se que, em 2015 e relativamente ao TMD anual: o TMD do 1º trimestre é inferior em 39%; o TMD do 2º trimestre é inferior em 5%; e o TMD do 4º trimestre é inferior em 23%.

**A2: Almodôvar / S. B. Messines - 2011 / 2015
Distribuição trimestral do TMD**



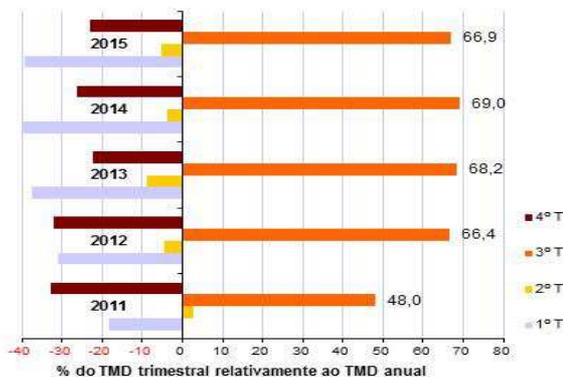
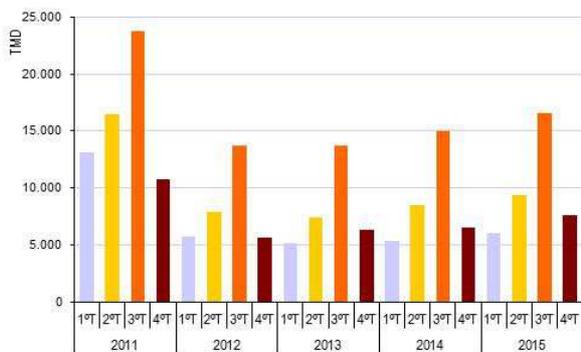
**A2: Almodôvar / S. B. Messines - 2011 / 2015
Concentração (%) do TMD, por trimestre**



Fonte: Brisa, SA

**A22 (Via do Infante) - 2011 / 2015
Distribuição trimestral do TMD**

**A22 (Via do Infante) - 2011 / 2015
Concentração (%) do TMD, por trimestre**



Fonte: EuroScut, SA

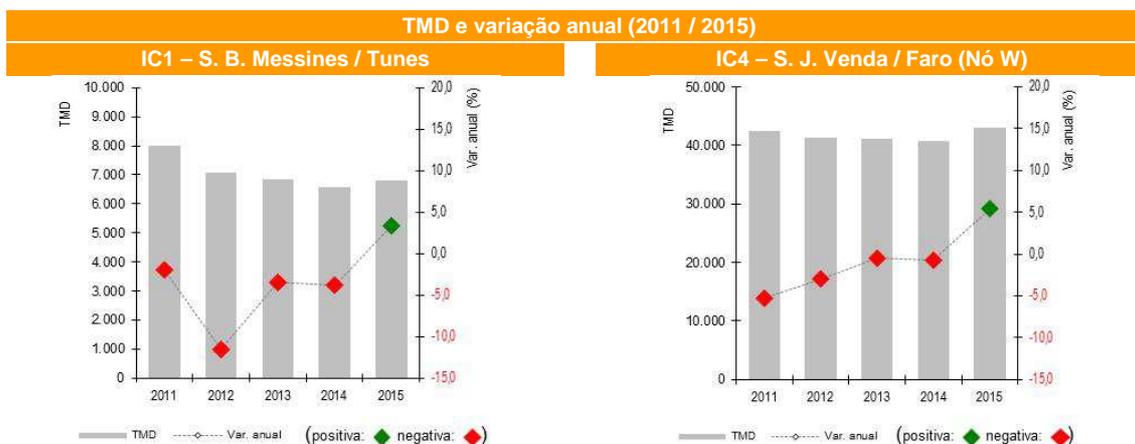
1.4.2 TMD nos eixos rodoviários secundários

O TMD nos eixos rodoviários secundários regionais é apurado em seis⁴ locais, nos seguintes eixos viários:

- IC1 - troço S.B. Messines / Tunes;
- IC4 - troço S.J. da Venda / Faro (Nó W);
- EN125 - troço Odiáxere / Estômbar;
- EN125 - troço Tavira / Olhão (Acesso à A22);
- IC4 - troço Odeceixe / Aljezur;
- ER270 - troço S. Brás de Alportel / Sta. Catarina da Fonte do Bispo;

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 (2011/2015), 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 2015, verificou-se que:

- No IC4 - troço Odeceixe – Aljezur -, o TMD situou-se nos 3.823 veículos/dia, valor superior em 5,6% ao valor de 2014, que havia já sido superior em 6,5% ao valor de 2013.
- Na EN125 - troço Tavira / Olhão -, o TMD situou-se nos 16.332 veículos/dia, valor superior em 6,9% relativamente ao valor de 2014, que havia já sido superior em 2,1% ao valor de 2013;
- Na ER270 - troço SB de Alportel – Sta. Catarina da Fonte do Bispo -, o TMD situou-se nos 2.607 veículos/dia, valor superior em 3,1% ao valor de 2014, que havia já sido superior em 12,6% ao valor de 2013.

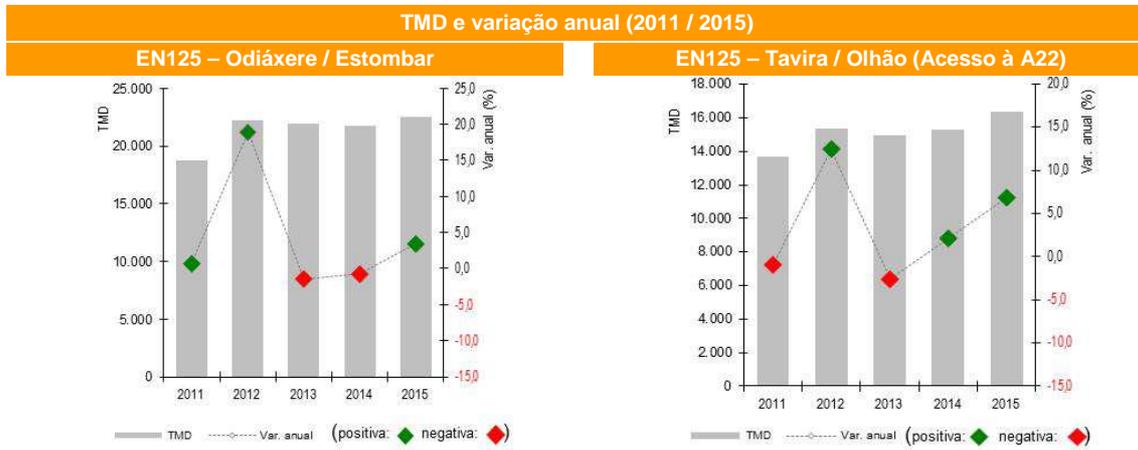


Fonte: Infraestruturas de Portugal, SA

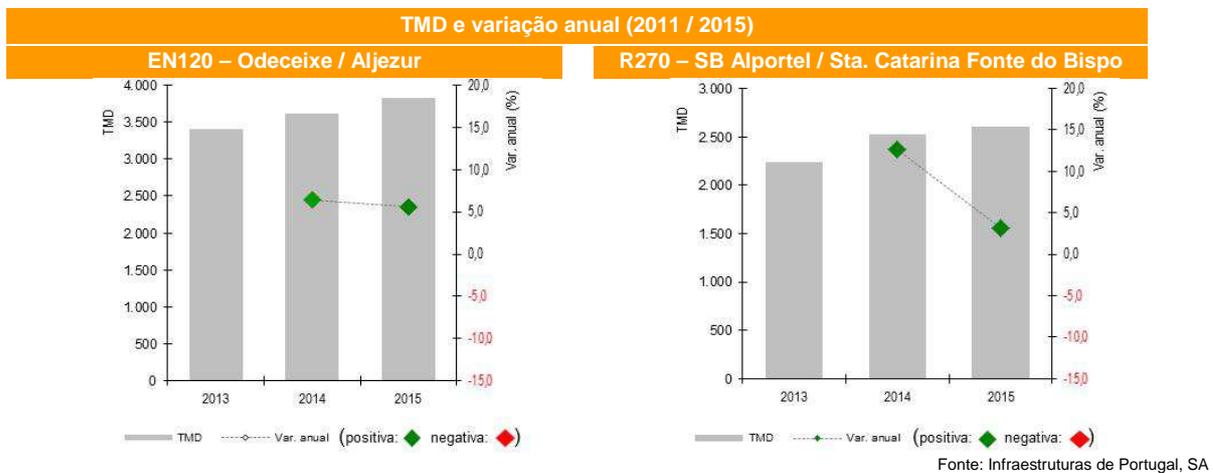
Nos restantes eixos, há evoluções pouco regulares e sem um padrão claramente definido, como seja:

⁴ - De acordo com informações prestadas pela Infraestruturas de Portugal, SA, o equipamento instalado na EN122 (troço Mértola – Santa Marta) encontra-se, desde o mês de Novembro de 2014, com problemas técnicos. Não havendo, assim, informação sobre os TMD para o ano de 2015, optou-se por retirar este posto, e aguarda-se pela resolução dos problemas técnicos para voltar a incluir informação do posto em futuros relatórios.

- d. No IC1 - troço SB Messines / Tunes -, o TMD situou-se nos 6.787 veículos/dia, valor superior em 3,3% ao valor de 2014, que contraria os decréscimos observados entre os anos de 2010 e 2014. Registam-se, assim, crescimentos positivos tanto para a A2 como para este eixo, que correm em paralelo.
- e. No IC4 - troço SJ da Venda / Faro -, o TMD situou-se nos 42.970 veículos/dia, valor superior em 5,5% ao valor de 2014, que contraria igualmente os decréscimos observados entre os anos de 2010 e 2014.
- f. Na EN125 - troço Odiáxere / Estômbar -, o TMD situou-se nos 22.509 veículos/dia, valor superior em 3,4% ao valor de 2014, que interrompeu dois anos sucessivos de perdas.



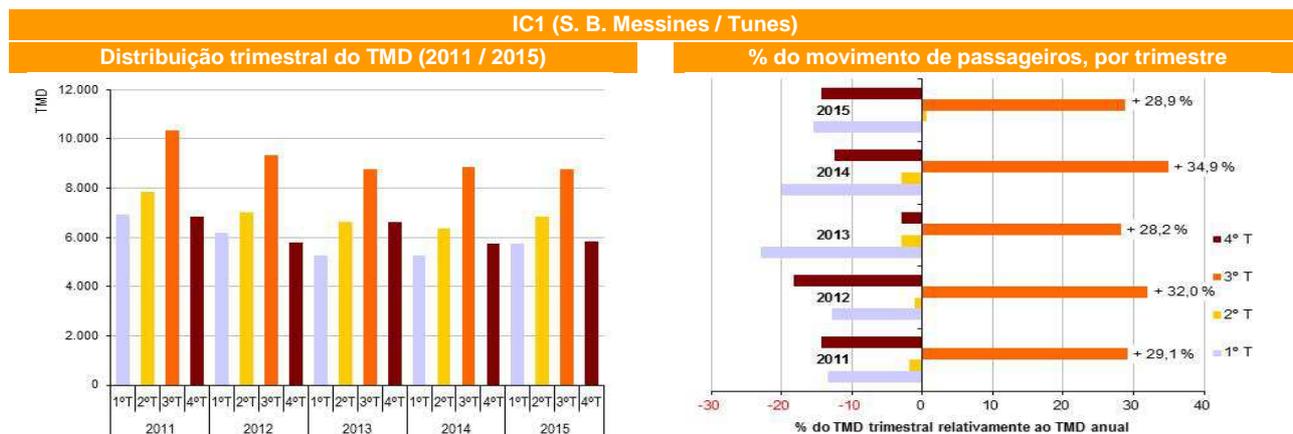
Quanto ao troço na **EN122** (Mértola – Sta. Marta), cuja monitorização se iniciou em Setembro de 2012, não foi possível apurar os valores totais para o ano de 2015 (valores absolutos e variação relativamente a 2014), em função de avarias no equipamento instalado (segundo informação prestada pela Estradas de Portugal, SA).



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 (83,3%) e na A22 (66,9%). Assim:

- a. No IC1 - SB Messines / Tunes -, o TMD do 3º trimestre é superior em 28,9% ao TMD anual;
- b. No IC4 - SJ Venda / Faro -, o TMD do 3º trimestre é superior em 18,6% ao TMD anual;
- c. Na EN125 - Odiáxere / Estômbar -, o TMD do 3º trimestre é superior em 18,3% ao TMD anual;
- d. Na EN125 - Tavira / Olhão -, o TMD do 3º trimestre é superior em 37,5% ao TMD anual;
- e. No IC4 - Odeceixe / Aljezur -, o TMD do 3º trimestre é superior em 49,1% ao TMD anual;
- f. Na ER270 - SB Alportel / SC Fonte do Bispo -, o TMD do 3º trimestre é superior em 10,9% ao TMD anual.

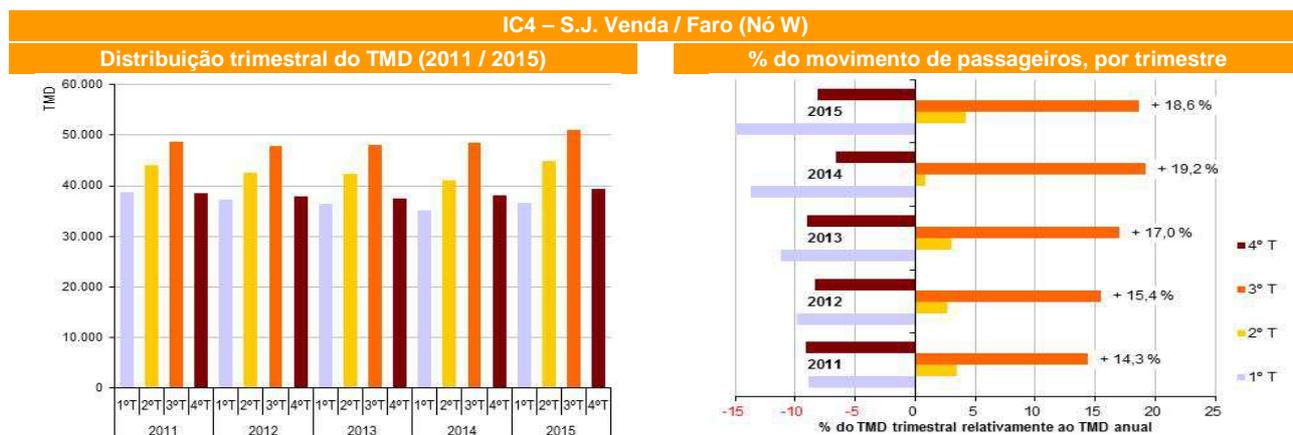
Como aspecto que importará eventualmente destacar, verificaram-se em todos os eixos, com exceção do troço Odeceixe / Aljezur (que continua com um tráfego muito marcado pelo período estival), ligeiras diminuições do peso relativo dos tráfegos estivais nos totais anuais.



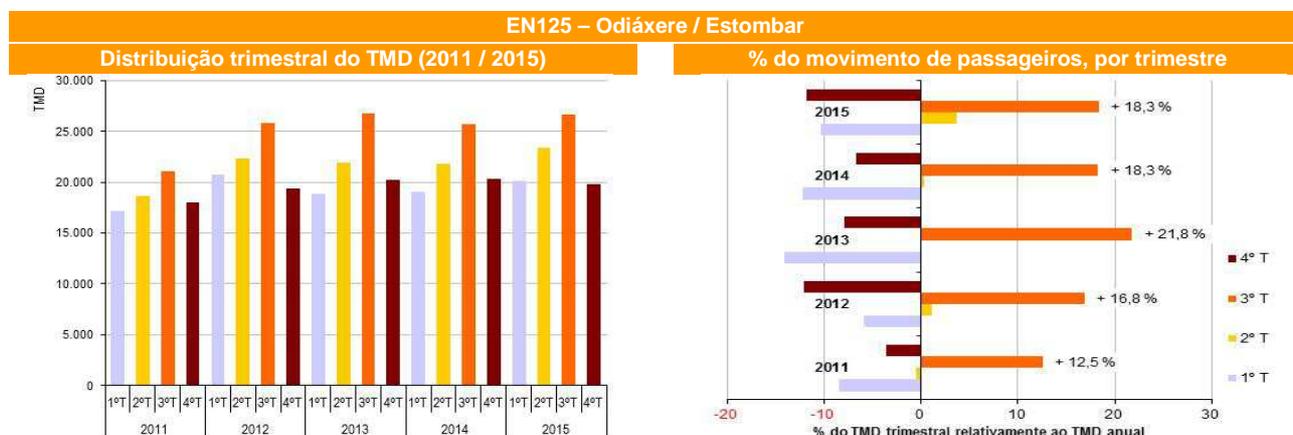
Fonte: Infraestruturas de Portugal, SA

Embora, como se salientou, o movimento do 3º trimestre nos eixos secundários não seja tão concentrado (relativamente ao total anual), observa-se ainda, e tendo em consideração a série longa – 2011 / 2015 –, que em dois destes troços a concentração do tráfego no 3º trimestre apresentou mesmo uma (ligeira) diminuição. É o caso:

- a. No IC1 - SB Messines / Tunes -, o TMD do 3º trimestre passou de +29,1% do total anual para +28,9%;
- b. Na EN125 - Tavira / Olhão (Acesso à A22) -, o TMD do 3º trimestre passou de +38,7% do total para +37,5%.

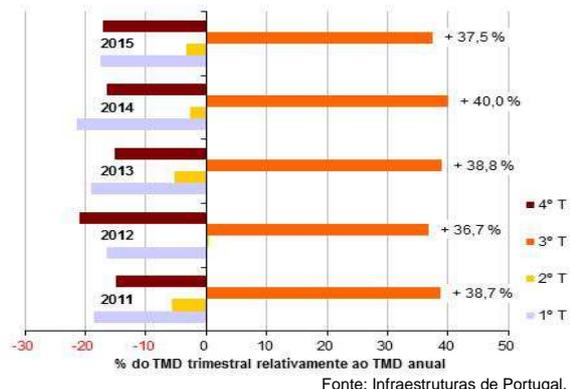
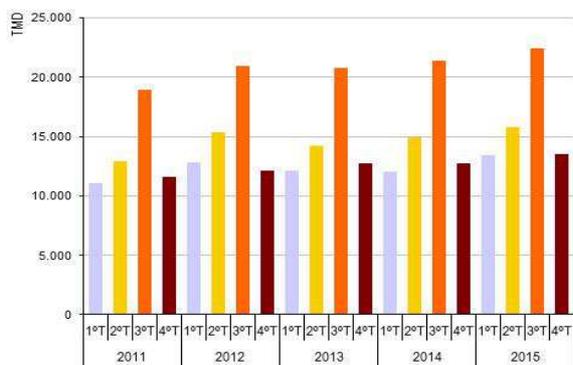


Fonte: Infraestruturas de Portugal, SA



Fonte: Infraestruturas de Portugal, SA



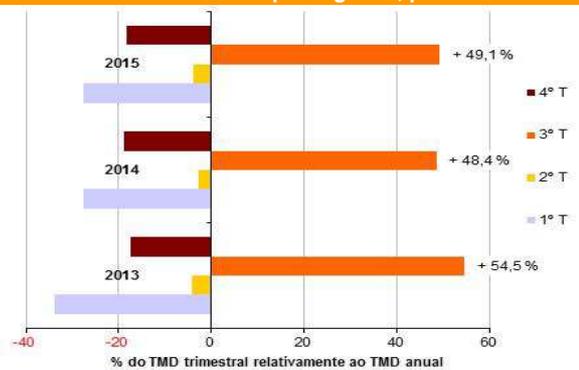


Fonte: Infraestruturas de Portugal, SA

Nos outros dois troços, onde os valores do 3º trimestre relativamente ao valor anual são já mais baixos, registaram-se ligeiros aumentos da concentração do tráfego naquele trimestre. É o caso:

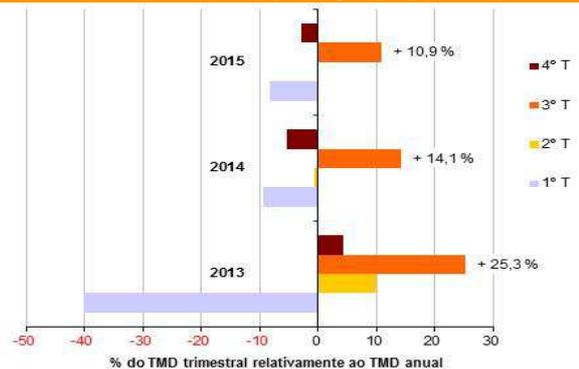
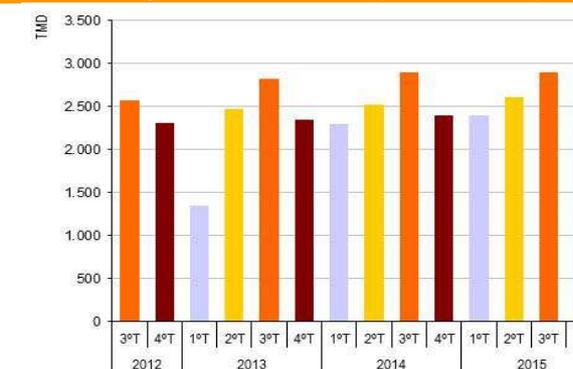
- No IC4 - SJ Venda / Faro (Nó W) -, o TMD do 3º trimestre passou de +14,3% do total para +18,6%;
- Na EN125 - Odiáxere / Estômbar -, o TMD do 3º trimestre passou de +12,5% do total para +18,3%.

IC4 – Odeceixe / Aljezur



Fonte: Infraestruturas de Portugal, SA

ER270 – S.B. Alportel – Sta. C. Fonte do Bispo



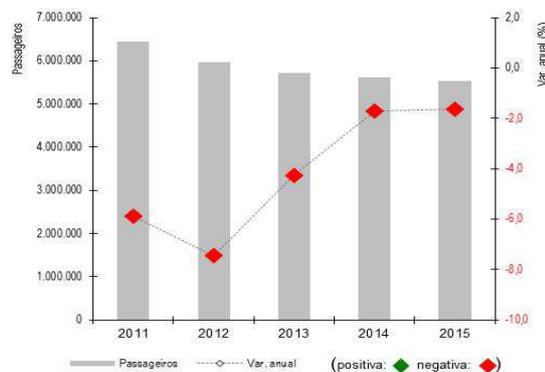
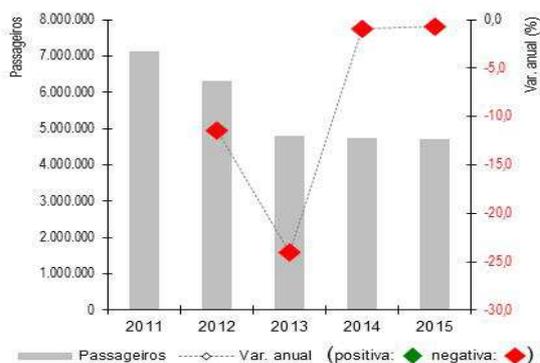
Fonte: Infraestruturas de Portugal, SA

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).

Ligações Urbanas (2011 / 2015)
Movimento de passageiros e variação anual

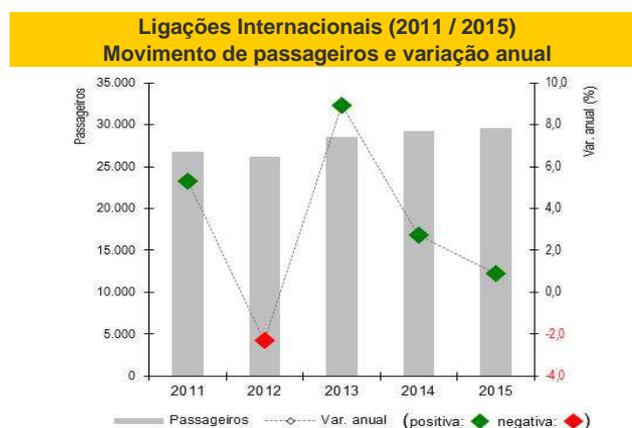
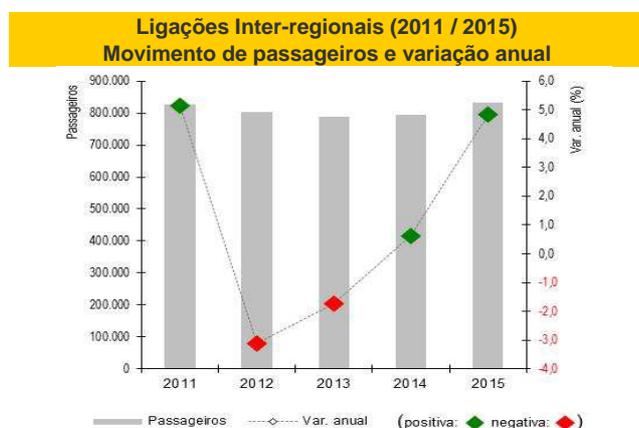
Ligações Inter-urbanas (2011 / 2015)
Movimento de passageiros e variação anual



Fonte: EVA Transportes S.A

Em 2015, as **ligações urbanas**⁵ movimentaram um total de **4.718.373 passageiros**, valor **inferior em 0,7%** ao valor de 2014, e **inferior em 33,8%** ao valor de 2011. As ligações **inter-urbanas** movimentaram um total de **5.525.853 passageiros**, valor **inferior em 1,6%** ao valor do ano de 2014, e **inferior em 14,3%** ao valor do ano de 2011. Continuam a registar-se variações inter-anuais negativas, já com vários anos de acumulação. No entanto, salienta-se que, entre 2014 e 2015, as descidas são menos acentuadas do que nos anos anteriores. De novo, não se poderá ainda falar de uma tendência de retoma ou de recuperação mas, em todo o caso, de um abrandamento das variações de sinal negativo.

Em 2015, as **ligações inter-regionais** movimentaram um total de **831.431 passageiros**, valor **superior em 4,8%** ao valor de 2014 e **superior em 0,4%** ao valor de 2011. As ligações **internacionais** movimentaram um total de **29.558 passageiros**, valor **superior em 0,9%** ao valor do ano de 2014 e **superior em 10,3%** ao valor do ano de 2011. Destaca-se a variação positiva no movimento de passageiros nas carreiras inter-regionais, que reforça e consolida o crescimento registado no ano de 2014, assim como o terceiro ano consecutivo de crescimentos positivos no caso das carreiras internacionais, embora com uma variação (0,9%) inferior às dos dois últimos anos.



Fonte: EVA Transportes S.A

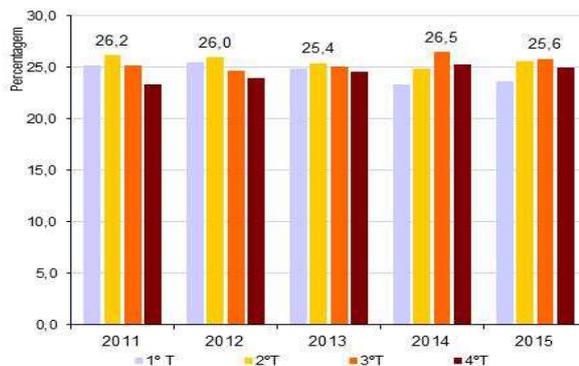
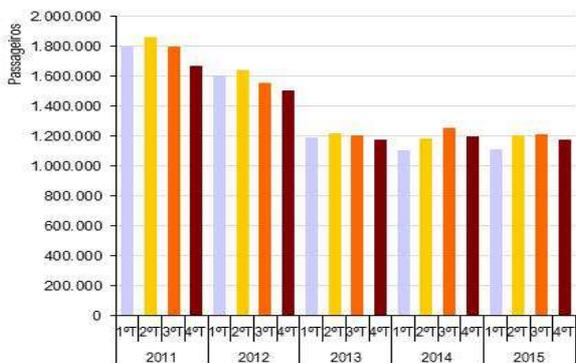
Tal como se detectou nos anos anteriores, o movimento de passageiros nas ligações urbanas do transporte colectivo rodoviário é muito pouco marcado pela sazonalidade. Em 2015, como em anos anteriores, os valores para o peso relativo dos passageiros em cada um dos trimestres são muito próximos: o mais baixo (1º trimestre) cifrou-se nos 23,6%; e o mais elevado (3º trimestre) cifrou-se nos 25,8%. Assim, a diferença entre os pesos relativos dos trimestres com maior e menor movimento é somente de 2,2%, claramente contrastante com os restantes modos de transporte. Nas ligações inter-urbanas, a distribuição do movimento pelos trimestres do ano é já menos equitativa (do que nas ligações urbanas). Em 2015, o trimestre que concentrou maior movimento foi o 2º (27,0% do total anual), cabendo de novo ao 3º trimestre o menor volume de passageiros transportados (20,1% do total anual).

Ligações urbanas (2011 / 2015)

Distribuição trimestral do movimento de passageiros

Percentagem do movimento de passageiros, por trimestre

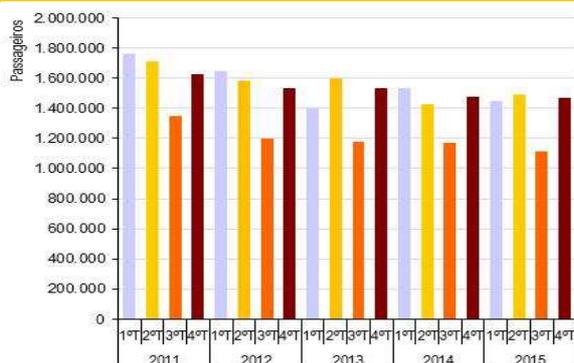
⁵ - O movimento de passageiros nas ligações urbanas inclui os passageiros transportados no serviço contratualizado entre a operadora (EVA Transportes, SA) e alguns dos municípios da Região (Albufeira, Faro, Lagos, Loulé, Portimão e Tavira). Existe também um serviço contratualizado com o Município de Olhão, mas os respectivos valores não estão apurados.



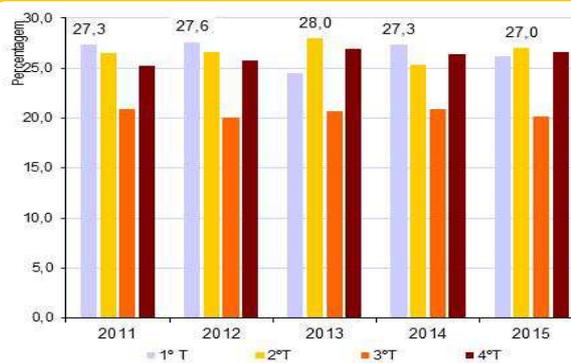
Fonte: EVA Transportes S.A

Ligações inter-urbanas (2011 / 2015)

Distribuição trimestral do movimento de passageiros



Percentagem do movimento de passageiros, por trimestre

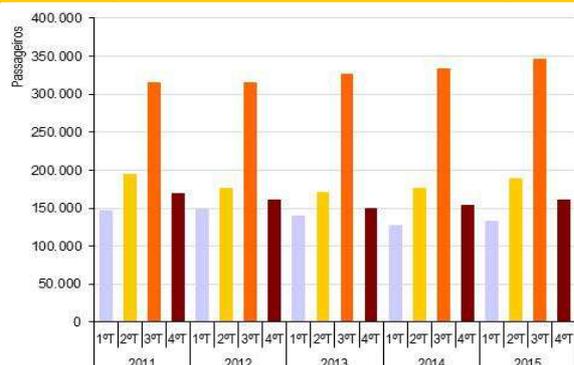


Fonte: EVA Transportes S.A

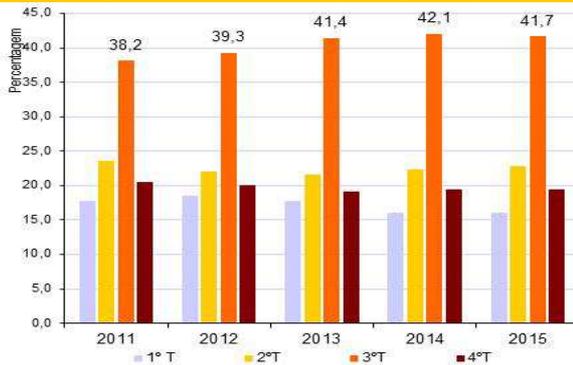
Nas ligações inter-regionais, a distribuição do movimento de passageiros pelos 4 trimestres apresenta já um padrão claramente marcado pela sazonalidade. Em 2015, foram movimentados 346.635 passageiros no 3º trimestre, o que corresponde a 41,7% do total anual de passageiros. O trimestre com menor movimento foi, como em anos anteriores, o 1º trimestre, com 133.729 passageiros (16,1% do total anual). O carácter sazonal deste movimento continua a vincar-se de forma mais notória, uma vez que a concentração no 3º trimestre era, em 2011, de 38,2%.

Ligações inter-regionais (2011 / 2015)

Distribuição trimestral do movimento de passageiros



Percentagem do movimento de passageiros, por trimestre

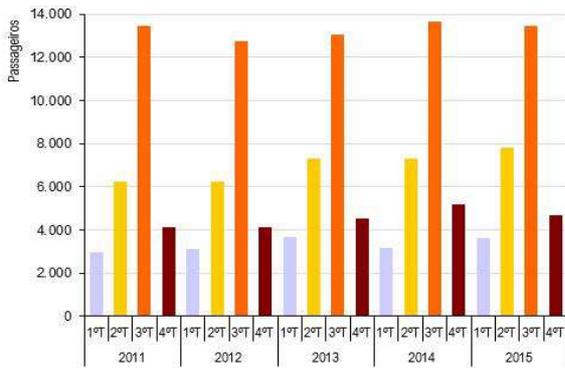


Fonte: EVA Transportes S.A

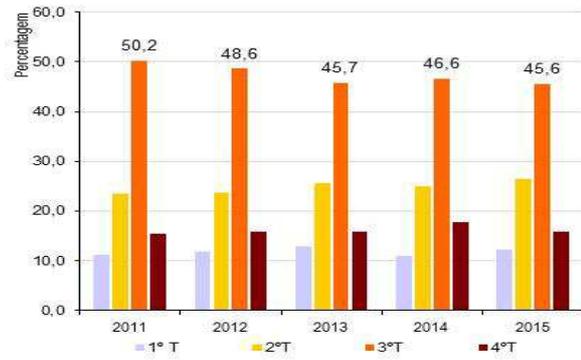
Também nas ligações internacionais, a distribuição do movimento de passageiros pelos trimestres do ano apresenta um padrão claramente marcado pela sazonalidade. Em 2015, foram movimentados 13.477 passageiros no 3º trimestre (45,6% do total anual de passageiros), cabendo ao 1º trimestre (3.603 passageiros) somente 12,2% do total anual de passageiros. Nestas ligações, e ao contrário das ligações inter-regionais, não se tem observado um reforço da concentração do movimento no 3º trimestre: em 2011 o 3º trimestre concentrava 50,2% do movimento anual, valor claramente inferior (45,6%) em 2015.

Ligações internacionais (2011 / 2015)

Distribuição trimestral do movimento de passageiros



Percentagem do movimento de passageiros, por trimestre



Fonte: EVA Transportes S.A

1.5 Tabela-Síntese dos Indicadores monitorizados

Modo	Indicadores	Valor		Variações		Análise Trimestral (2015)			Tendência de reforço do movimento no principal trimestre (2011 / 2015)
		2015	Último ano 2015/2014	Últimos 5 anos 2015/2011	Trim. +	Valor	% do ano		
Aéreo	N.º de voos	43.169	↑ 1,4%	↑ 5,7%	3º	16.806	39%	38 → 39% (=)	

(A.I. Faro)	Passageiros	6.364.443	↗	4,1%	↗	14,2 %	3º	2.632.667	41%	41 → 41% (=)	
	Passageiros c/ aerop. nacionais	347.525	↗	5,0%	↗	12,4 %	3º	117.536	34%	34 → 34% (=)	
Marítimo/ Fluvial	Passageiros na Ria Formosa	1.951.918	↗	4,2%	↘	- 0,3 %	3º	1.565.667	80%	80 → 80% (=)	
	Passageiros no Guadiana	125.474	↗	4,2%	↘	- 1,9 %	3º	63.067	50%	45 ↗ 50% (+)	
Ferrovias	Passageiros no Serviço Regional	1.665.248	↗	1,6%	↘	- 3,4 %	3º	473.554	28%	28 → 28% (=)**	
	Passageiros no Serviço de Longo Curso	702.123	↗	10,2%	↗	24,4 %	3º	265.181	38%	40 → 38% (=)**	
Rodoviário	Eixos Principais (TMD)	A2 (Almodôvar / Messines)	9.265	↗	10,3%	↘	- 7,3 %	3º	16.984	+83% *	72 ↗ 83% (+)
		P. Internac. do Guadiana	---								
		A22	9.909	↗	12,0%	↘	- 38,2 %	3º	16.537	+67% *	48 ↗ 67% (+)
	Eixos Secundários (TMD)	IC1 Messines / Tunes	6.787	↗	3,3%	↘	- 15,1 %	3º	8.750	+29% *	29 → 29% (=)
		N125 SJ Venda / Faro (Nó W)	42.970	↗	5,5%	↗	1,1 %	3º	50.978	+19% *	14 ↗ 19% (+)
		N125 Odeceixe – Aljezur	3.823	↗	5,6%	↗	12,4%△	3º	5.701	+49% *	54 ↘ 49% (-)
		N125 Odiáxere / Estômbar	22.509	↗	3,4%	↗	20,3 %	3º	26.629	+18% *	13 ↗ 18% (+)
		N125 Tavira / Olhão (Aces. A22)	16.332	↗	6,9%	↗	19,6 %	3º	22.452	+37% *	39 → 37% (=)
		R270 SB Alportel / SCF Bispo	2.607	↗	3,1%	↗	16,2%△	3º	2.891	+11% *	25 ↘ 11% (-)
		N122 Mértola - S. Marta	---								
	Transporte Colectivo Rodoviário (passageiros)	Ligações Urbanas	4.718.373	↘	- 0,7%	↘	- 33,8%	3º	1.215.421	26%	25 → 26% (=)**
		Ligações Inter-urbanas	5.525.853	↘	- 1,6%	↘	- 14,3 %	2º	1.494.276	27%	27 → 27% (=)**
		Ligações Inter-regionais	831.431	↗	4,8%	↗	0,4 %	3º	346.635	42%	38 ↗ 42% (+)
		Ligações Internacionais	29.558	↗	0,9%	↗	10,3 %	3º	13.477	46%	50 ↘ 46% (-)**

- * Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual
 ** Quando as variações foram iguais ou menores a 2%, considerou-se não ter havido, 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 2015/2013