

ALGARVE CONJUNTURA

Mobilidade e Transportes

2016

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 Relatório Anual 2016 – Mobilidade e Transportes – constitui o sétimo (7º) 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 destes relatórios, complementando as análises e os boletins trimestrais 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 aqueles que são possíveis de obter junto dos operadores e das entidades e que permitem, de certa forma, efectuar um esboço de abordagem ao tema da mobilidade na 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 (2015), há a destacar essencialmente:

- a) A estabilização da recolha da informação relativa aos indicadores do modo aéreo. Não tendo sido possível continuar a disponibilizar a informação proveniente da ANA Aeroportos SA, retomou-se a divulgação com a informação recebida da ANAC, Autoridade Nacional da Aviação Civil e não houve qualquer descontinuidade no ano de 2016.
- b) Com a extinção do IPTM, IP, a Docapesca - Portos e Lotas SA assegurou a disponibilização da informação do modo marítimo/fluvial, pelo que a sua recepção está também estabilizada.
- c) A disponibilização da informação relativa aos TMD na Ponte Internacional do Guadiana, da responsabilidade do Instituto da Mobilidade e dos Transportes. Não foi possível em 2015 (uma vez que a informação do 4º trimestre só foi disponibilizada no final de 2016), mas consta no presente relatório, visto a entidade responsável ter reduzido o tempo de disponibilização.
- d) Relativamente aos postos de contagem de tráfego nos eixos rodoviários secundários houve alterações significativas a registar, nomeadamente:
 - d.1) A **suspensão**, não se sabe se definitiva, de 2 postos de contagem de tráfego:
 - N125 – troço Odiáxere / Estômbar (última informação reportada ao 4ºT2015);
 - N122 – troço Mértola / Sta. Marta (última informação reportada ao 3ºT2014).

d.2) A **entrada em funcionamento de 5 novos postos de contagem de tráfego:**

IC4	troço Nó da A22 / S.J. da Venda -	1ª contagem reportada ao 1ºT2016;
N125	troço Rotunda Faro Este / Fim Variante Este -	1ª contagem reportada ao 1ºT2016;
N125	troço Ligação EN2 / Rotunda Faro Este -	1ª contagem reportada ao 1ºT2016;
N125	troço Lagos (acesso à A22) / Fim Variante Este -	1ª contagem reportada ao 1ºT2016;
N125-10	troço Faro (Nó W) / Aeroporto -	1ª contagem reportada ao 1ºT2016;

d.3) Durante o ano de 2016 deu-se início à recolha e tratamento de informação relativa ainda a **3 novos postos** de contagem de tráfego:

N125	troço Praia da Luz / Rotunda Vale de Boi -	1ª contagem reportada ao 3ºT2016;
N125	troço Vila do Bispo / Rotunda Vale de Boi -	1ª contagem reportada ao 3ºT2016;
N125	troço Variante S. Lourenço / Troto -	1ª contagem reportada ao 3ºT2016;

A informação relativa a estes postos será apresentada no relatório do ano de 2017, quando houver já um período de recolha igual ou superior a 1 ano.

Feita esta breve nota quanto aos indicadores seleccionados para o acompanhamento da evolução e das dinâmicas regionais no domínio dos transportes e da mobilidade, ir-se-á então proceder a uma análise sumária do comportamento dos mesmos para os meios e os modos de transportes discriminados na seguinte tabela. As análises dos indicadores reportam-se essencialmente:

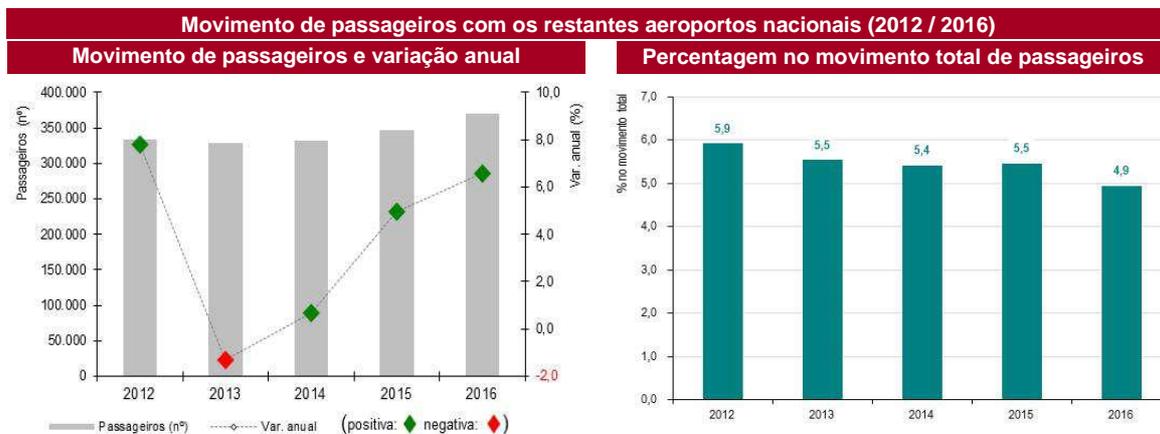
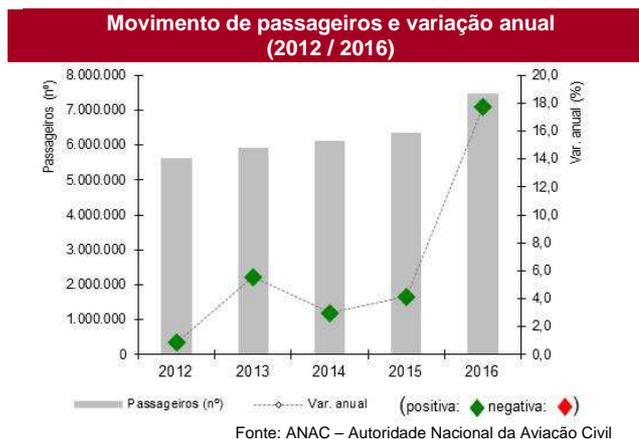
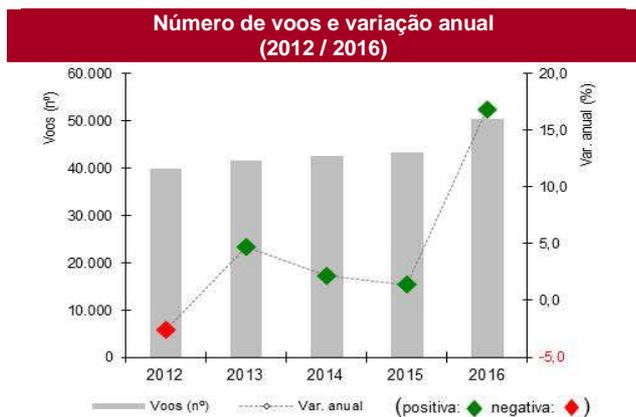
1. À evolução relativamente ao ano anterior (2015);
2. À evolução nos 5 últimos anos (2012 a 2016);
3. Ao carácter sazonal dos movimentos e dos fluxos;
4. À tendência de reforço, ou esbatimento, do carácter sazonal dos movimentos e dos fluxos.

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 – Lisboa
	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
	N120: troço Odeceixe / Aljezur	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troço Tavira / Olhão (Acesso à A22)	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	R270: SB Alportel / SC Fonte do Bispo	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	IC4: troço Nó da A22 / S.J. da Venda	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA Novo!!!
	N125: troço Rot. Faro Este / Fim Variante Este	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA Novo!!!
	N125: troço Ligação EN2 / Rotunda Faro Este	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA Novo!!!
N125: troço Lagos (acesso à A22) / Fim Var. Este	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA Novo!!!	
N125-10: troço Faro (Nó W) / Aeroporto	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA Novo!!!	
Transporte colectivo rodoviário	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

1.1 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): a) o **número de voos**; b) o **total de passageiros movimentados**; c) e a fracção correspondente aos **passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais**¹. Resumidamente, e para cada um dos indicadores, verificou-se que em 2016:

- Houve um total de 50.429 voos, mais 16,8% relativamente ao valor de 2015 (43.169 voos);
- Foram transportados 7.493.993 passageiros, mais 17,7% do que em 2015 (6.364.443 passageiros);
- Foram transportados 370.370 passageiros de/para os aeroportos do espaço nacional, mais 6,6% do que em 2015 (347.525 passageiros). Embora quer os valores absolutos quer os valores relativos tenham conhecido acréscimos, a percentagem deste subconjunto de passageiros no total dos passageiros movimentados decresceu dos 5,5% (em 2015) para os 4,9% em 2016, valor inferior ao dos últimos 6 anos (sempre entre os 5,0 e 6,0%).



Para os mesmos indicadores, e numa análise para um período mais alargado - de 2012 a 2016 -, verifica-se que em 2016:

- O número de voos (50.429) é superior em 26,7% ao número de voos em 2012 (39.791);
- O total de passageiros movimentados (7.493.993) é superior em 33,3% ao total de 2012 (5.622.948);
- O total de passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais (370.370) é superior em 11,1% ao total de 2012 (333.262).

À semelhança dos anos anteriores, os movimentos no Aeroporto Internacional de Faro continuam claramente marcados pela forte sazonalidade, sendo particularmente notória uma concentração dos movimentos no 3º trimestre. Em 2016, o **3º trimestre concentrou**:

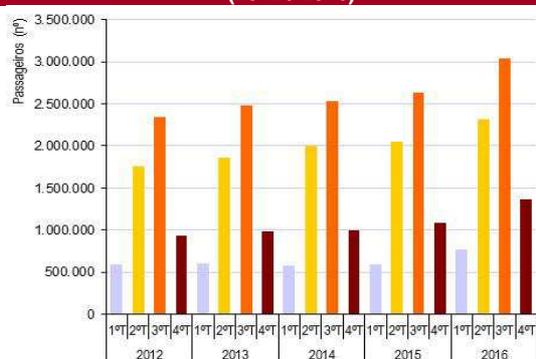
- 38,1% do total anual dos voos (38,9% em 2015);
- 40,6% do total anual de passageiros (41,4% em 2015);
- e 34,8% dos passageiros movimentados com os aeroportos nacionais (33,8% em 2015).

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

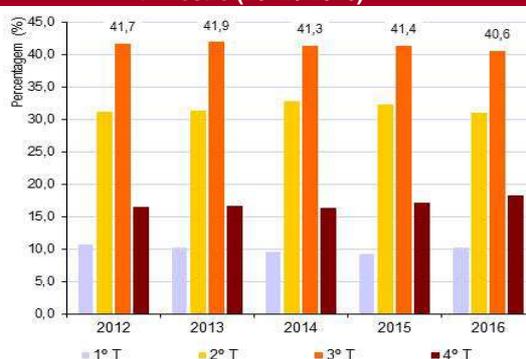
Entre 2012 e 2016, o movimento de passageiros apenas no 3º trimestre, sempre em crescendo, aumentou 29,7%. Porém, e uma vez que o aumento foi sentido em todos os trimestres, não houve lugar a um reforço da concentração do movimento neste trimestre. Houve até um pequeno esbatimento, embora muito pouco significativo: em 2012 o movimento do 3º trimestre representava 41,7% do total anual; e em 2016, apesar de superior em quase 30% ao de 2012, representou 40,6% do total anual. Em todo o caso, o aspecto da sazonalidade continua muito bem vincado

O 2º trimestre continua a ser o período com o segundo maior movimento de passageiros - 2.317.825 em 2016 – detendo assim naturalmente a segunda maior quota no movimento de passageiros: 30,9% do total anual (em 2016), valor muito próximo dos 31,2% de 2012. Contudo, a principal alteração registada no ano de 2016 consiste no significativo aumento dos passageiros transportados no 4º trimestre. Comparativamente com o trimestre homólogo de 2015 houve um aumento de 25,6% de passageiros transportados, o que faz do 4º trimestre o período que em 2016, comparativamente com 2012, regista maiores acréscimos: 47,6%. Por outro lado, o 1º trimestre continua a ser o período de menor movimento de passageiros. Em 2016 concentrou somente 10,2% do total anual, um pouco menos do que em 2012 (10,6%), o que reforça a ideia de que não houve alterações de registo no carácter vincadamente sazonal dos movimentos nom A.I. Faro.

Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2012 / 2016)



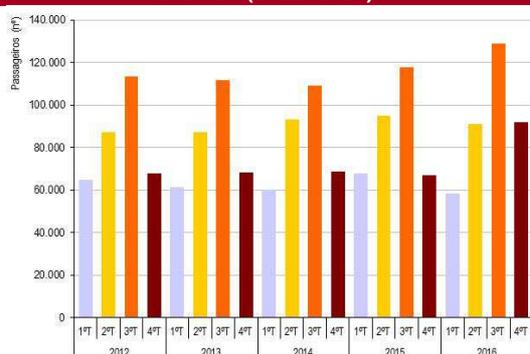
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2012 / 2016)



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 correspondem aos trimestres do movimento total, 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; ou seja, as amplitudes entre trimestres são muito menos acentuadas, indiciando eventualmente que o motivo destas deslocações estará menos relacionado com o fenómeno turístico e mais com razões profissionais.

Passageiros com O/D nos aeroportos nacionais, por trimestre (2012 / 2016)



Percentagem de passageiros com O/D nos aeroportos nacionais (total de passageiros, por trimestre (2012 / 2016))



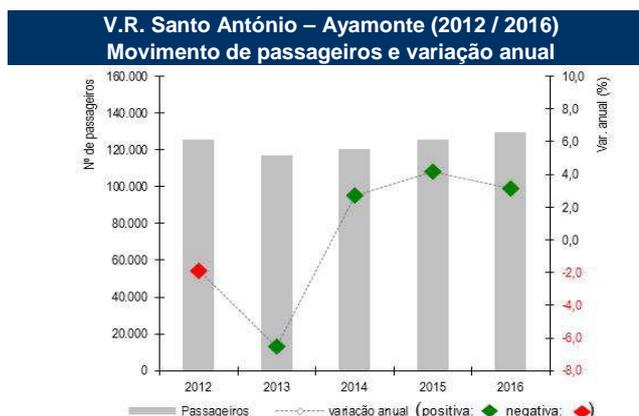
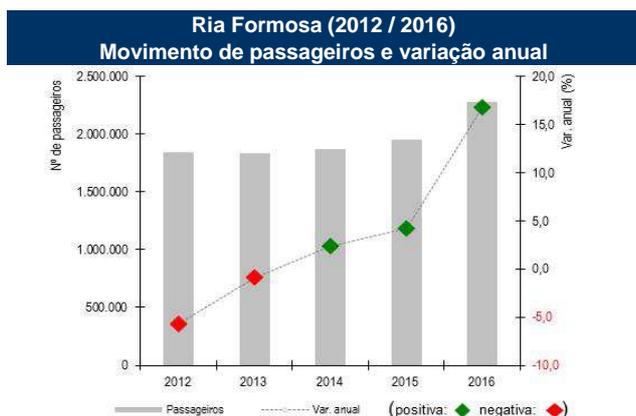
Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Por outro lado, e tal como em anos anteriores, regista-se também que, embora o movimento de passageiros com os aeroportos nacionais tenha sempre os valores absolutos mais baixos nos primeiros, é precisamente nestes períodos que a percentagem destes passageiros no total do movimento de passageiros do trimestre é mais significativa: 7,6% no 1º trimestre de 2016 (mais do que em qualquer outro trimestre), embora o valor do ano de 2016 seja notoriamente inferior aos valores de anos transactos (11,6% no 1º trimestre de 2015; 10,3% em 2014; 10,2% em 2013...).

1.2 Modo marítimo/fluvial

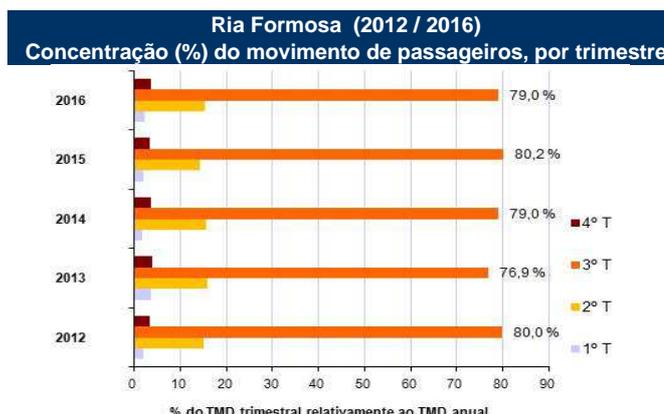
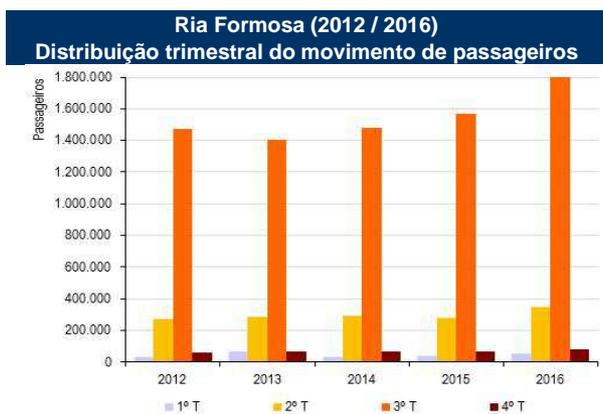
Os dois movimentos de passageiros – as carreiras da **Ria Formosa**² e a **travessia do Guadiana** (Vila Real de Santo António / Ayamonte) – revelam características, quantitativas e evoluções bastante contrastadas. Em 2016, as carreiras da **Ria Formosa** transportaram um total de **2.279.542 passageiros**, valor que representa um **acréscimo de 16,8%** relativamente ao movimento do ano anterior (2015), mas também um **acréscimo de 25,6%** relativamente ao movimento de 2012. Trata-se, com efeito, de um valor com especial significado, visto ser a primeira vez que o movimento de passageiros ultrapassa, categoricamente, a fasquia dos 2 milhões de passageiros.

No ano de 2016, a carreira que assegura a travessia do **Guadiana** movimentou um total de **129.416 passageiros**, o que representou um **acréscimo de 3,1%** relativamente ao movimento do ano anterior (2015), e um **acréscimo de 3,2%** relativamente ao movimento de 2012. Destaca-se o facto de o movimento de passageiros nesta carreira apresentar, pelo terceiro ano consecutivo, crescimentos positivos, consolidando assim 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 2016 (1.799.928 passageiros) representaram **79,0% do total** anual de passageiros; os passageiros do 2º trimestre constituíram 15,2% do total anual de passageiros; e os passageiros dos 1º e 4º trimestres representaram, juntos, apenas 5,8% do total anual de passageiros. Comparativamente com as distribuições trimestrais verificadas há 4 anos atrás (2012) verifica-se agora (em 2016) não terem existido alterações significativas, com os trimestres a manterem quotas muito aproximadas, não havendo assim qualquer sinal de esbatimento da sazonalidade.

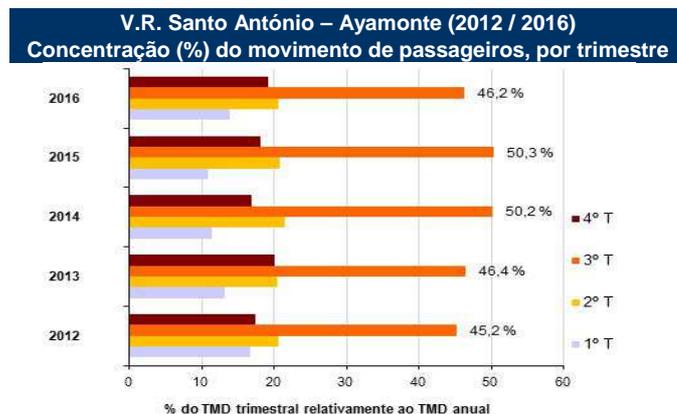
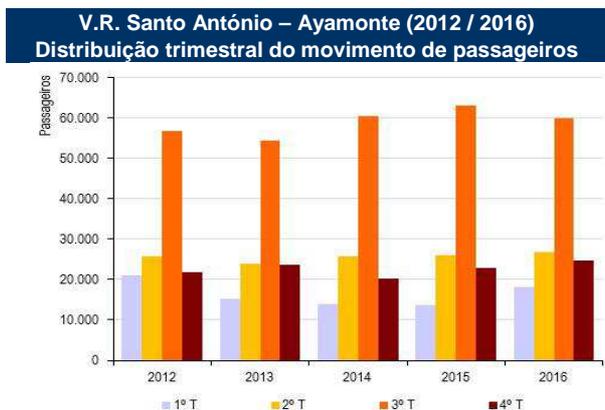


Fonte: IPTM – Faro / Docapesca – Portos e Lotas, SA

O movimento de passageiros na travessia do **Guadiana** é também marcado por um carácter sazonalidade. Porém, não de forma tão pronunciada como na Ria Formosa, visto que as relações entre as duas cidades ribeirinhas garantem uma utilização mais regular das embarcações durante os meses do ano fora do período estival. Ainda assim: o 3º trimestre de 2016 concentrou 46,2% do total anual

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 Faro); 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").

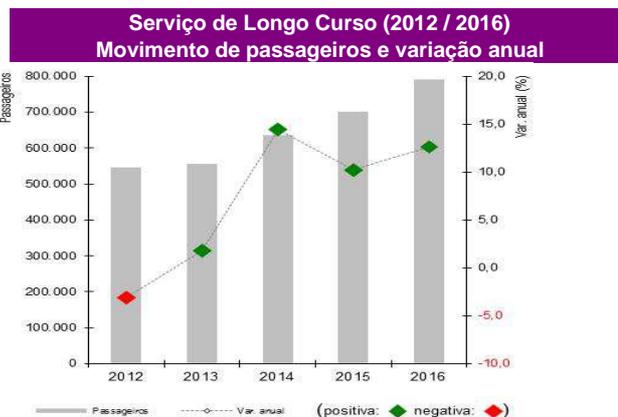
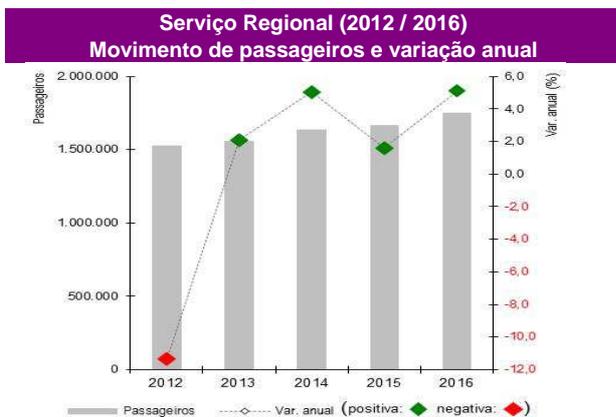
de passageiros (relembre-se que na Ria Formosa esse valor atingiu os 79,0%); os 2º e 3º trimestres concentraram 20,7% e 19,2%, respectivamente; e o 1º trimestre concentrou somente 14,0% do total anual de passageiros. Relativamente à distribuição por trimestres verificada há 4 anos atrás (2012) verifica-se agora (em 2016) não terem existido alterações significativas, com os trimestres a manterem quotas muito aproximadas.



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

1.3 Modo Ferroviário

Em 2016, o **serviço regional** (no eixo ferroviário que serve a Região, compreendido entre Lagos e Vila Real de Santo António) transportou um total de **1.750.624 passageiros**, correspondendo a um aumento de 5,1% relativamente ao movimento do ano anterior (2015), e a um aumento de 14,5% relativamente ao movimento verificado no ano de 2012.



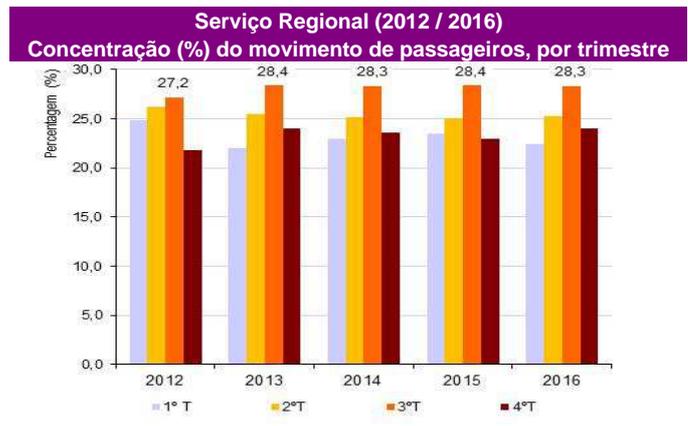
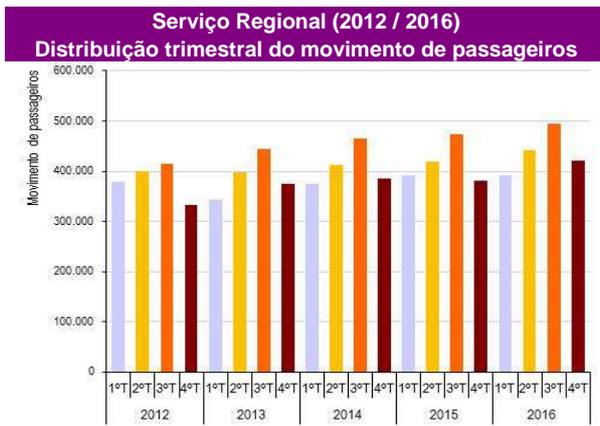
Fonte: CP – Lisboa

O **serviço de Longo Curso**³ transportou um total de **790.848 passageiros**, que traduz um **aumento de 12,6 %** relativamente ao movimento do ano anterior (2015), e um **aumento de 44,7 %** relativamente ao movimento do ano de 2012.

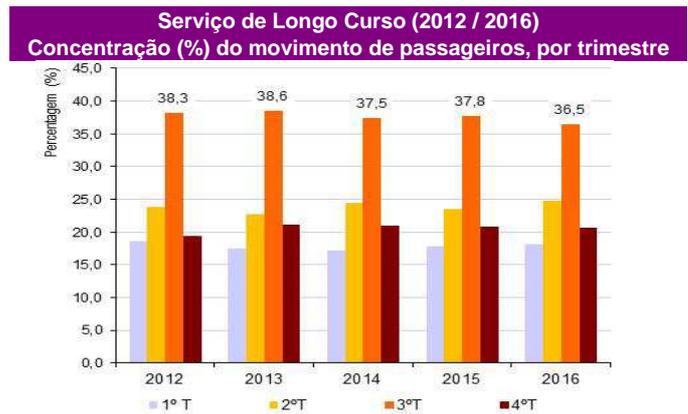
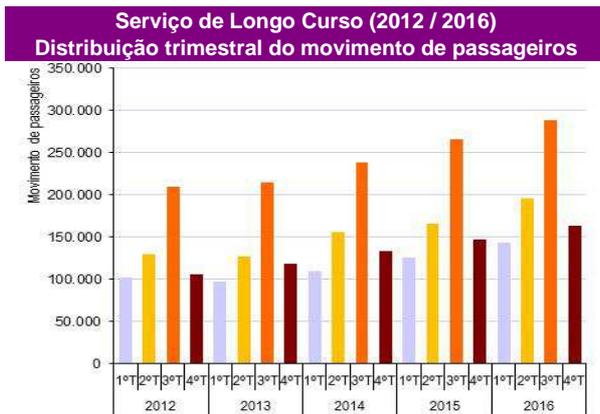
Como vem sendo notado nos anos anteriores, o movimento de passageiros no serviço regional é muito pouco afectado pela sazonalidade. Embora o movimento no 3º trimestre (495.732 passageiros) seja um pouco superior ao dos restantes trimestres, em 2016, como em anos anteriores, este trimestre concentrou um pouco mais de 28% do total anual de passageiros (valor que se mantém praticamente constante nos últimos anos). Todos os restantes trimestres apresentam valores superiores a 22%, o que demonstra uma distribuição quase uniforme do movimento ao longo dos doze meses do ano.

O movimento de passageiros nas ligações do serviço de Longo Curso continua a apresentar, naturalmente, uma sazonalidade bem mais vincada, muito relacionada com o período estival. Em 2016, 36,5% do total anual de passageiros concentrou-se no 3º trimestre (288.362 passageiros), o que constitui uma ligeira quebra da quota deste trimestre relativamente aos anos anteriores. 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 18,1% do movimento anual, em 2016).

³ O Longo Curso compreende os serviços “Intercidades” e “Alfa Pendular” da CP.



Fonte: CP – Lisboa

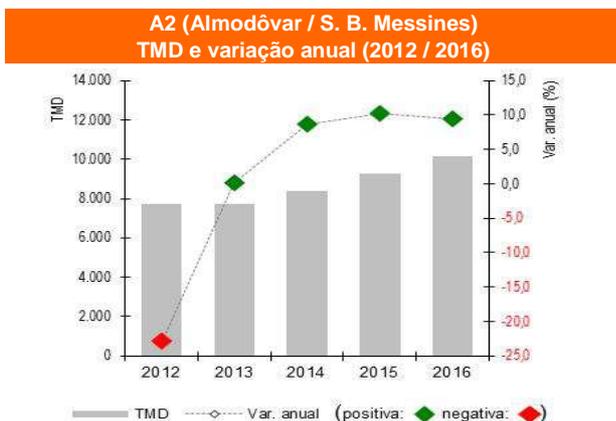


Fonte: CP – Lisboa

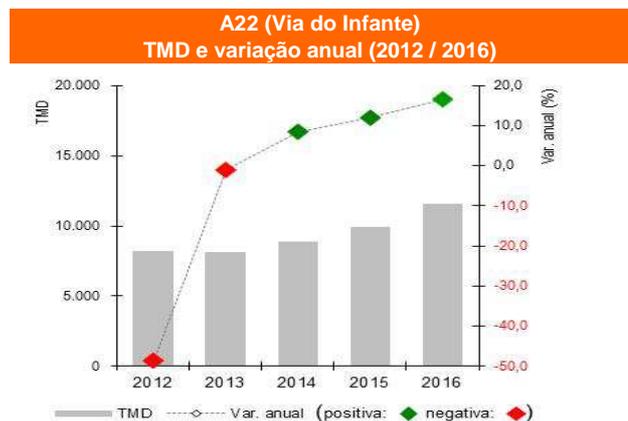
1.4 Modo Rodoviário

1.4.1 Tráfego Médio Diário (TMD) nos principais eixos regionais

Em 2016, o TMD na **A2 (Almodôvar / S.B. Messines)** situou-se nos **10.142 veículos/dia**, o que corresponde a um **aumento de 9,5%** relativamente ao ano de 2015 e um aumento de 31,4% relativamente ao valor do ano de 2012. O TMD médio da **A22 (Via do Infante)** situou-se nos **11.554 veículos/dia**, o que corresponde a um **aumento de 16,6%** relativamente ao ano anterior e a um aumento de 40,2% relativamente ao valor do ano de 2012. Os fortes aumentos de tráfego em ambos os eixos não permitem ainda repor os valores ao nível dos valores dos anos imediatamente anteriores a 2011, o que levará, mesmo com os acréscimos que se têm verificado entre 2013 e 2016, mais alguns anos. Quanto ao TMD na Ponte Internacional do Guadiana, o valor de **7.670 veículos/dia** representa um **aumento de 11,3%** relativamente ao valor de 2015 (6.891) mas, ainda um decréscimo de 24,6% relativamente ao valor de 2012 (10.170 veículos/dia)

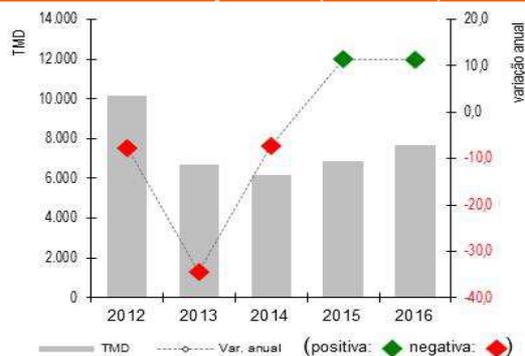


Fonte: Brisa, SA

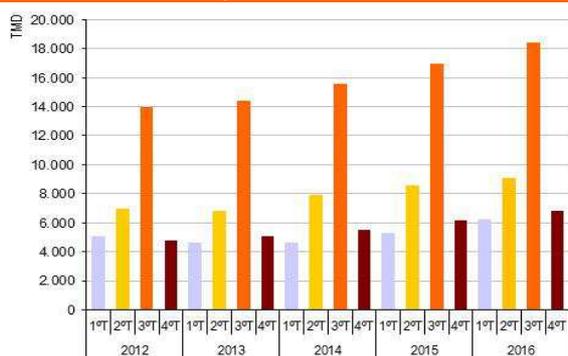


Fonte: EuroScut, SA

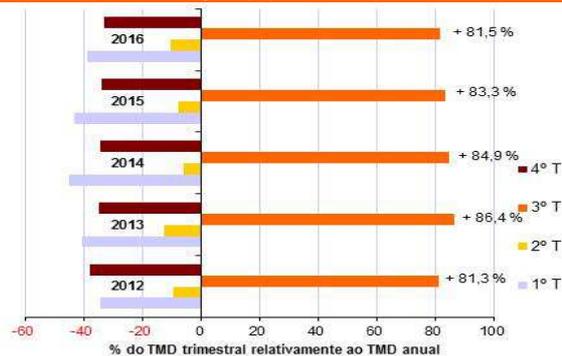
**Ponte Internacional do Guadiana
TMD e variação anual (2012 / 2016)**



**A2: Almodôvar / S. B. Messines - 2012 / 2016
Distribuição trimestral do TMD**



**A2: Almodôvar / S. B. Messines - 2012 / 2016
Concentração (%) do TMD, por trimestre**

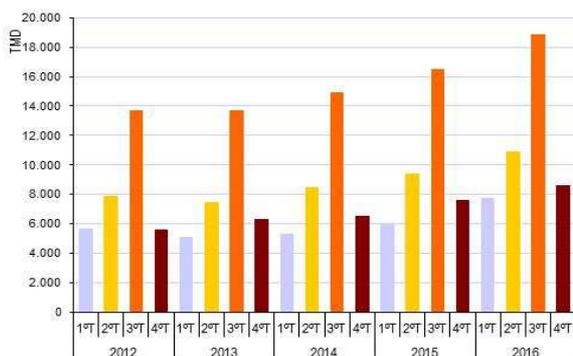


Fonte: Brisa, SA

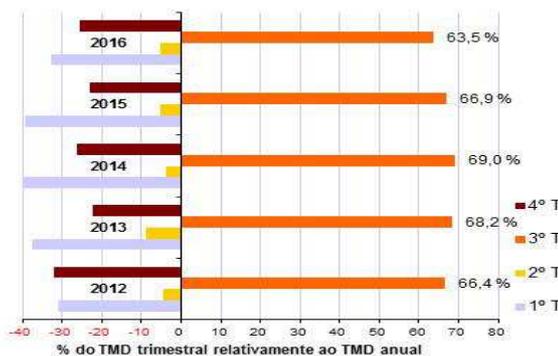
Como em anos anteriores, ambos os eixos (A2 e A22) continuam com fluxos de tráfego fortemente vinculados pela sazonalidade. Na A2, o principal eixo rodoviário de entrada e saída da região, o valor para o TMD do 3º trimestre em 2016 (18.409) é superior ao homólogo de 2015 (16.984) que, por sua vez, era já superior aos valores homólogos de 2014 e 2013. Ou seja, o tráfego no Verão apresenta já quatro anos consecutivos de aumentos, ainda distante, todavia, do valor apurado para o Verão de 2011 (17.193). Contudo, o factor sazonalidade não apresenta sinais de um efectivo esbatimento: apesar de algumas ligeiras reduções do valor do tráfego no 3º trimestre relativamente ao total anual, verifica-se em 2016 que o TMD no Verão foi superior em 81,5% ao valor do TMD anual (quando em 2012 era de 81,3%). Os valores para os TMD dos restantes trimestres corroboram o cariz marcadamente sazonal, uma vez que qualquer um deles é inferior ao TMD anual, sobretudo os valores dos 1º e 4º trimestres (-38,9 e -33,0%, respectivamente).

Os fluxos de tráfego na A22, o grande eixo longitudinal regional, continuam também com um forte carácter sazonal, aspecto que não se esbateu com algum significado nos anos mais recentes. Em 2016, o valor do TMD do 3º trimestre – 18.887 veículos/dia – é superior ao TMD anual (em 63,5%). É um valor muito ligeiramente inferior aos valores dos anos anteriores e, por outro lado, os valores dos restantes trimestres persistem inferiores ao valor do TMD anual.

**A22 (Via do Infante) - 2012 / 2016
Distribuição trimestral do TMD**



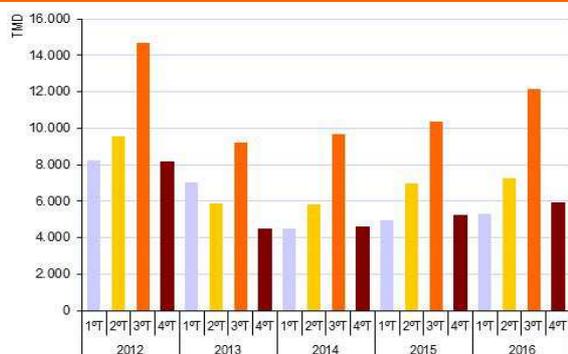
**A22 (Via do Infante) - 2012 / 2016
Concentração (%) do TMD, por trimestre**



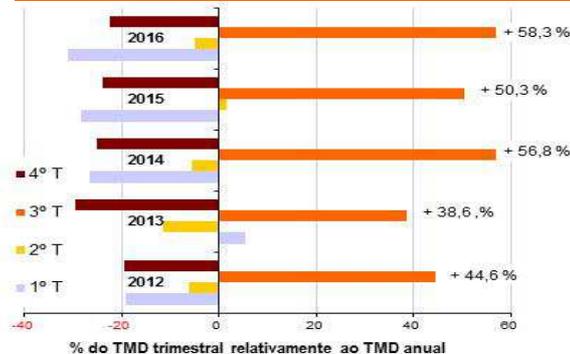
Fonte: EuroScut, SA

Na Ponte Internacional do Guadiana os tráfegos, embora menos do que nos dois eixos anteriores, também revelam um forte carácter sazonal. O valor para o 3º trimestre de 2016 (12.143 veículos/dia) é superior em 58,3% ao valor do TMD anual, enquanto os valores de todos os restantes trimestres são inferiores. Comparativamente com os anos anteriores, regista-se assim uma acentuar do fenómeno da sazonalidade.

Ponte Internacional do Guadiana - 2012 / 2016
Distribuição trimestral do TMD



Ponte Internacional do Guadiana - 2012 / 2016
Concentração (%) do TMD, por trimestre



Fonte: EuroScut, SA

1.4.2 TMD nos eixos rodoviários secundários

A rede de postos de contagem de tráfego nos eixos rodoviários regionais tem sido substancialmente alargada nos últimos anos, em resultado dos contratos de concessão com os operadores e da conclusão/abertura de um considerável número de circulares e variantes em alguns dos principais aglomerados urbanos da região. No presente relatório serão apresentados os valores para 10 postos de contagem (mais quatro do que no ano anterior⁴), sendo já certo que, no próximo ano, será acrescentada a informação relativa a mais 3 postos que entraram em funcionamento durante o ano de 2016 e que, por esse motivo, não permitem ainda ter os valores para um ano inteiro e efectuar uma análise, ainda que sintética, minimamente consistente.

Em relação aos 5 postos para os quais se dispõe de informação que permite estabelecer comparações com anos anteriores, verifica-se que quer os acréscimos quer os decréscimos não são particularmente pronunciados. Em 2 dos postos – no IC1 (SB Messines/Tunes) e no IC4 (SJ Venda/Faro (Nó W) - houve ligeiros decréscimos relativamente ao ano de 2015 que, de certa forma, poderão eventualmente ser explicados, no caso do IC1, pelos acréscimos de tráfego na A2 e, no caso do acesso a Faro, por um conjunto mais alargado de razões como sejam os aumentos de tráfego na A22 e a maior utilização do serviço ferroviário regional. Nos restantes 3 postos registaram-se, relativamente a 2015, variações positivas, embora baixas, sendo claramente mais notório o aumento do tráfego no posto da Costa Vicentina (Odeceixe/Aljezur), claramente em linha com o aumento dos fluxos turísticos.

Itin.	Troço	TMD			TMD trimestre + elevado		Δ % p/ TMD anual	
		2016	2015	Δ % 2016/15	T	TMD	2016	2012
IC1	S.B. Messines / Tunes	6.593	6.787	-2,9	3º	8.495	+ 28,9%	+ 32,0%
IC4	S.J. Venda / Faro (Nó W)	41.413	42.970	-3,6	3º	49.492	+ 19,5%	+ 15,4%
IC4	Odeceixe / Aljezur	4.109	3.823	7,5	3º	6.088	+ 48,2%	+ 54,5% ⁽¹⁾
N125	Tavira / Olhão (ac. à A22)	16.823	16.332	3,0	3º	23.200	+ 37,9%	+ 36,7%
R270	S.B. Alportel / S.C.F. Bispo	2.611	2.607	0,2	3º	2.963	+ 13,5%	+ 25,3% ⁽¹⁾
IC4	Nó da A22 / S.J. da Venda	25.612	---	---	3º	36.106	+ 41,0%	⁽²⁾
N125	Rot. Faro Este / Fim Var. Este	27.077	---	---	3º	27.899	+ 3,0%	⁽²⁾
N125	Ligação EN2 / Rot. Faro Este	16.548	---	---	3º	19.511	+ 17,9%	⁽²⁾
N125	Lagos (ac. à A22) / Fim Var. Este	7.565	---	---	3º	9.426	+ 7,3%	⁽²⁾
N125-10	Faro (Nó W) / Aeroporto	39.071	---	---	3º	47.444	+ 21,4%	⁽²⁾

⁽¹⁾ - Valor reportado a 2013.

⁽²⁾ - Posto de contagem novo (entrou em funcionamento no 1º T2016).

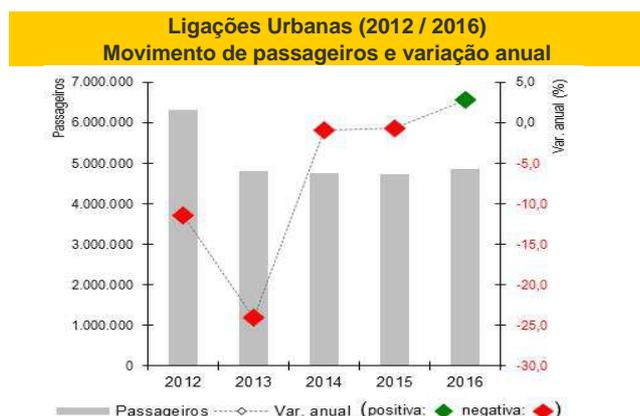
⁴ Os equipamentos nos postos da N125 (Odiáxere/Estômbar) e da N122 (Mértola/Santa Marta) estão inoperacionais. Não há informação para estes dois postos no ano de 2016. Aguarda-se informação da Infraestruturas de Portugal, SA para a eventual retoma da divulgação desta informação em futuros relatórios.

Tal com a esmagadora maioria dos indicadores até agora analisados (com a excepção do movimento de passageiros no serviço ferroviário regional), também nestes eixos rodoviários há um cariz sazonal que não é todavia, tão vincado e extensivo a todos os postos. Poder-se-á mesmo adiantar que os postos que registam maiores valores para o peso do 3º trimestre relativamente ao total anual são precisamente os eixos (secundários) de entrada na região – o IC1 (SB Messines/Tunes), com 28,9%, e o IC4 (Odeceixe/Aljezur), com 48,2% – e os troços na proximidade dos acessos aos principais eixos regionais – a N125 (Tavira/Olhão), com 37,9%, e a N125 (Nó da A22/SJ venda), com 41,0%. Em todos os restantes troços, o peso do tráfego do quotidiano é mais notório e, assim, menores as percentagens do 3º trimestre relativamente ao total anual.

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).

Em 2016, as **ligações urbanas**⁵ movimentaram um total de **4.850.863 passageiros**, valor superior em 2,8% ao valor de 2015 (4.718.373) mas, ainda assim, inferior em 23,2% relativamente ao valor para 2012 (6.314.567 passageiros). Registe-se porém o facto, positivo, de ter sido esta primeira variação anual positiva nos últimos 6 anos (desde que se começou a divulgar esta informação). As **ligações inter-urbanas** movimentaram um total de **5.554.529 passageiros**, valor superior em 0,5% ao valor de 2015 (5.525.853 passageiros) mas ainda inferior ao valor de 2012 (5.970.239 passageiros) em 7,0%. Destaca-se também, tal como nas ligações urbanas, o facto de esta ser a primeira variação anual positiva desde o ano de 2007.



Fonte: EVA Transportes S.A

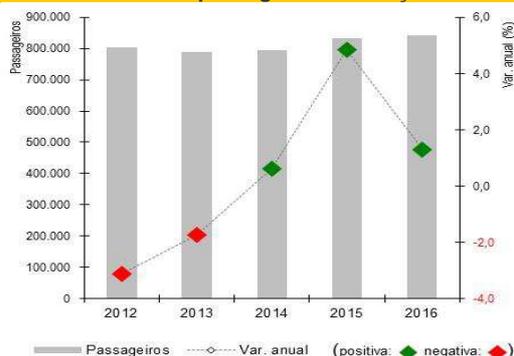
Em 2016, as **ligações inter-regionais** movimentaram um total de **842.204 passageiros**, valor **superior em 1,3%** ao valor de 2015 (831.431) e **superior em 5,0%** ao valor de 2012 (802.061 passageiros). Foi o terceiro ano consecutivo de variações positivas, o que se assinala, o que reforça o aspecto fortemente concorrencial, com benefício para ambos, que o serviço rodoviário mantém com o serviço ferroviário de Longo Curso. As **ligações internacionais** movimentaram um total de **28.189 passageiros**, valor inferior em 4,6% ao valor do ano de 2015, mas **superior em 7,7%** ao valor do ano de 2012. Há já 4 anos que não se registava uma variação interanual negativa e esta continua, de facto, a ser uma escala com um movimento muito reduzido de passageiros que não vêm, na oferta pública de transporte, uma alternativa ao transporte particular.

Tal como se vem destacando nos anos anteriores, o movimento de passageiros nas ligações urbanas do transporte colectivo rodoviário é muitíssimo pouco marcado pela sazonalidade. Em 2016, 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 23,1%; e o mais elevado (3º trimestre) cifrou-se nos 26,6%. Assim, a diferença entre os pesos relativos dos trimestres com maior e menor movimento é somente de 3,5%, claramente contrastante com os restantes modos de transporte. Registe-se igualmente que, em 2016, tal como nos anos

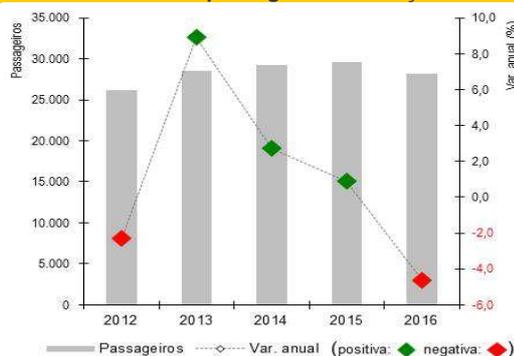
⁵ O movimento de passageiros nas ligações urbanas inclui os passageiros transportados no serviço contratualizado entre a operadora (EVA Transportes, SA) e alguns dos municípios da Região (Albufeira, Faro, Lagos, Loulé, Portimão e Tavira). Existe também um serviço contratualizado com o Município de Olhão,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

anteriores, o trimestre com maior movimento de passageiros voltou a ser o terceiro, o que não sucedeu nos anos de 2012 e 2013 (quando foi o 2º trimestre), o que poderá indicar que o peso acrescido ao 3º trimestre terá certamente origem no fenómeno turístico.

Ligações Inter-regionais (2012 / 2016)
Movimento de passageiros e variação anual

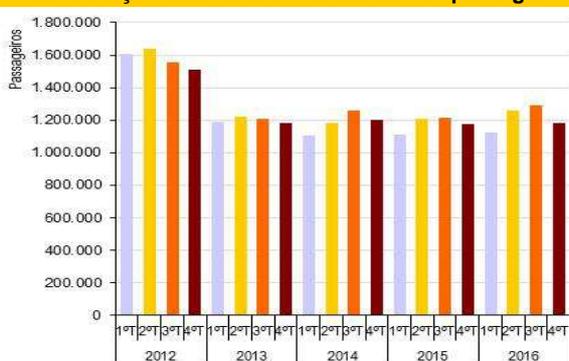


Ligações Internacionais (2012 / 2016)
Movimento de passageiros e variação anual

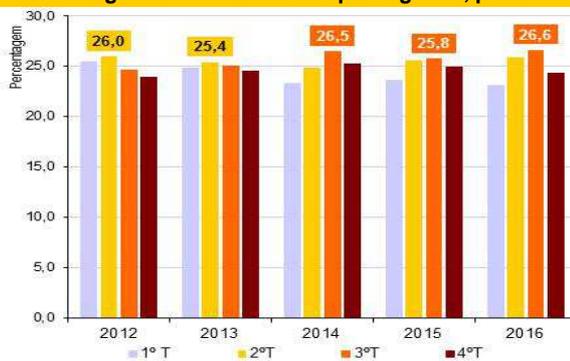


Fonte: EVA Transportes S.A

Ligações urbanas (2012 / 2016)
Distribuição trimestral do movimento de passageiros



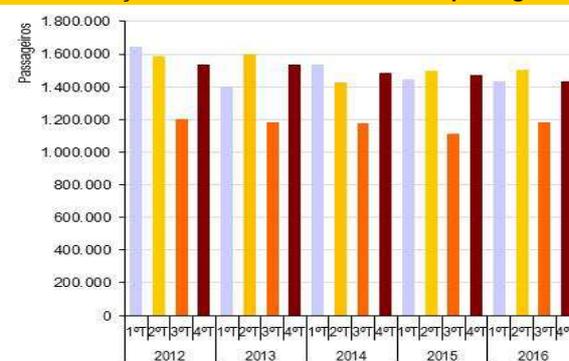
Percentagem do movimento de passageiros, por trimestre



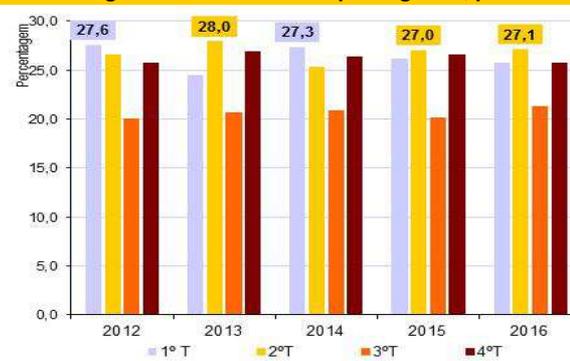
Fonte: EVA Transportes S.A

Nas ligações inter-urbanas, a distribuição do movimento pelos trimestres do ano é também muito equitativa, embora ligeiramente menos do que nas urbanas. Em 2016, o trimestre que concentrou maior movimento foi de novo o 2º (27,1% do total anual), cabendo aos 1º e 4º trimestres (com 25,8%) as segundas maiores quotas trimestrais. Ao invés do que sucede com todos os restantes indicadores em todos os modos e meios de transporte, o 3º trimestre vem sendo (pelo menos nos últimos 5 anos) o trimestre com menor movimento de passageiros, com um peso sempre na ordem dos 20% do total anual. Isto é, contrariamente ao que sucede nas carreiras urbanas, os fluxos turísticos estivais não têm qualquer impacto no movimento de passageiros nas carreiras inter-urbanas (regionais).

Ligações inter-urbanas (2012 / 2016)
Distribuição trimestral do movimento de passageiros



Percentagem do movimento de passageiros, por trimestre



Fonte: EVA Transportes S.A

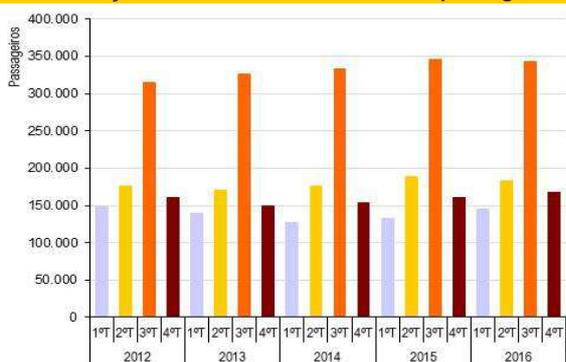
Nas ligações inter-regionais, a distribuição do movimento de passageiros pelos 4 trimestres apresenta já um padrão claramente marcado pela sazonalidade. Em 2016, foram movimentados 344.220 passageiros no 3º trimestre, o que corresponde a 40,9% do total

anual de passageiros. O trimestre com menor movimento foi, como em anos anteriores, o 1º trimestre, com 146.534 passageiros (17,4% 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 2012, de 39,3%.

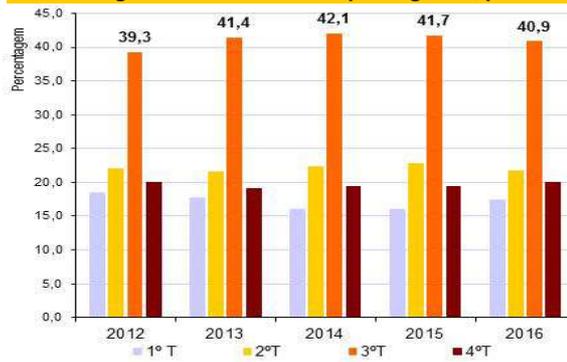
Também nas ligações internacionais, a distribuição do movimento de passageiros pelos trimestres do ano apresenta um padrão claramente marcado pela sazonalidade. Em 2016, foram movimentados 12.488 passageiros no 3º trimestre (44,3% do total anual de passageiros), cabendo ao 1º trimestre (4.207 passageiros) apenas 14,9% 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 2012 o 3º trimestre concentrava 48,6% do movimento anual, valor superior em mais de quatro pontos ao valor de 2016 (44,3%).

Ligações inter-regionais (2012 / 2016)

Distribuição trimestral do movimento de passageiros



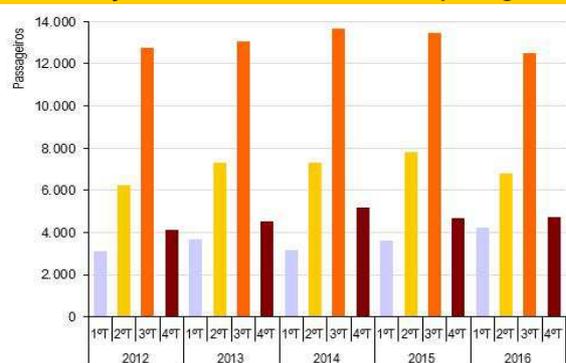
Percentagem do movimento de passageiros, por trimestre



Fonte: EVA Transportes S.A

Ligações internacionais (2012 / 2016)

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 (2016)			Tendência de reforço do movimento no principal trimestre (2012 / 2016)	
		2016	Último ano 2016/2015	Últimos 5 anos 2016/2012	Trim. +	Valor	% do ano			
Aéreo (A.I. Faro)	N.º de voos	50.429	↑ 16,8%	↑ 26,7%	3º	19.238	38,1%	38,1 → 38,1% (=)		
	Passageiros	7.493.993	↑ 17,7%	↑ 33,3%	3º	3.039.998	40,6%	41,7 → 40,6% (=)		
	Passageiros c/ aerop. nacionais	370.370	↑ 6,6%	↑ 11,1%	3º	128.950	34,8%	34,1 → 34,8% (=)		
Marítimo/ Fluvial	Passageiros na Ria Formosa	2.279.542	↑ 16,8%	↑ 23,5%	3º	1.799.928	79,0%	80,0 → 79,0% (=)		
	Passageiros no Guadiana	129.416	↑ 3,1%	↑ 3,2%	3º	59.778	46,2%	45,2 → 46,2% (=)		
Ferrovia	Passageiros no Serviço Regional	1.750.624	↑ 5,1%	↑ 14,5%	3º	495.732	28,3%	27,2 → 28,3% (=)**		
	Passageiros no Serviço de Longo Curso	790.848	↑ 12,6%	↑ 44,7%	3º	288.362	36,5%	38,3 → 36,5% (=)**		
Rodoviário	Eixos Principais (TMD)	A2 (Almodôvar / Messines)	10.142	↑ 9,5%	↑ 31,4%	3º	18.409	+81,5%*	81,3 → 81,5% (=)**	
		P. Internac. do Guadiana	7.670	↑ 11,3%	↓ -24,6%	3º	12.143	+58,3%	44,6 ↑ 58,3% (+)	
		A22	11.554	↑ 16,6%	↑ 40,2%	3º	18.887	+63,5%*	66,4 ↓ 63,5% (-)	
		IC1 Messines / Tunes	6.593	↓ -2,9%	↓ -6,8%	3º	8.495	+28,9%*	32,0 ↓ 28,9% (-)	
		N125 Nó A22 / SJ Venda	25.612	△△		3º	36.106	+41,0%		
		N125 SJ Venda / Faro (Nó W)	41.413	↑ -3,6%	↑ 0,4%	3º	49.492	+19,5%*	15,4 ↑ 19,5% (+)	
	Eixos Secundários (TMD)	N125 Rot. Faro E / Fim Var. E	27.077	△△		3º	27.899	+3,0%		
		N125 Lig. EN2 / Rot. Faro E	16.548	△△		3º	19.511	+17,9%		
		N125 Odeceixe / Aljezur	4.109	↑ 7,5%	↑ 20,8%△	3º	6.088	+48,2%*	54,5 ↓ 48,2% (-)	
		N125 Tavira / Olhão (Aces. A22)	16.823	↑ 3,0%	↑ 9,5%	3º	23.200	+37,9%*	36,7 → 37,9% (=)	
		N125 Rot. A22 / Fim Var. Lagos	7.565	△△		3º	9.426	+7,3%		
		R270 SB Alportel / SCF Bispo	2.611	↑ 0,2%	↑ 3,3%△	3º	2.963	+13,5%*	25,3 ↓ 13,5% (-)	
		N125-10 Faro (IC4) / Aeroporto	39.071	△△		3º	47.444	+21,4%		
		Transporte Colectivo Rodoviário (passageiros)	Ligações Urbanas	4.850.863	↑ 2,8%	↓ -23,2%	3º	1.291.119	26,6%	24,7 → 26,6% (=)**
			Ligações Inter-urbanas	5.554.529	↑ 0,5%	↓ -7,0%	2º	1.506.661	27,1%	26,6 → 27,1% (=)**
Ligações Inter-regionais	842.204		↑ 1,3%	↑ 5,0%	3º	344.220	40,9%	39,3 → 40,9% (+)		
Ligações Internacionais	28.189		↓ -4,6%	↑ 7,7%	3º	12.488	44,3%	48,6 ↓ 44% (-)**		

- * Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual
 ** Quando as variações foram iguais ou menores a 2%, considerou-se não ter havido, no período considerado, alteração substancial quanto à concentração de movimento no trimestre de maior movimento
 △ As variações reportam-se ao período 2016/2013
 △△ Posto de contagem com entrada em funcionamento em 2016