ALGARVE CONJUNTURA

Mobilidade e Transportes

2017

Relatório Anual

CCDR Algarve

Nota Introdutória

1.1 Modo Aéreo

1.2 Modo Marítimo/fluvial

1.2.1 Desagregação do movimento no sistema Ria Formosa

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

CCDR Algarve

Maio de 2018

Nota Introdutória

O Relatório Anual 2017 – Mobilidade e Transportes – constitui o oitavo (8º) 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, sendo assim de pouca utilidade no acompanhamento proposto, visto não terem a informação reportada ao trimestre.

Por estes motivos, houve a necessidade de efectuar outra abordagem que, não podendo ter como base as estatísticas publicadas, teve que evoluir noutro 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 (2016), 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 2017.
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, após alguns constrangimentos em anos anteriores, está também estabilizada.
d) Relativamente aos postos de contagem de tráfego nos eixos rodoviários secundários houve alterações significativas a registar, nomeadamente:

   d.1) A actividade do posto da N122 (troço Mértola/Sta. Marta, última informação no 3ºT2014), continua suspensa.

   d.2) Em 2017, já com valores para todo o ano, foram incluídos **3 novos postos de contagem de tráfego**:

N125	troço Praia da Luz / Vale de Boi -	1ª **contagem reportada ao 2ºT2016;**
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;**

d.3) Durante o ano de 2017 deu-se início à recolha e tratamento de informação relativa a **12 novos postos** de contagem **de tráfego, que só terão valores completos (todos os trimestres) em 2018**:

N125	troço Faro / Olhão -	1ª contagem reportada ao 3ºT2017;
N125	troço Alcantarilha Poente / Guia -	1ª contagem reportada ao 3ºT2017;
N125	troço Lagoa / Alcantarilha Poente -	1ª contagem reportada ao 3ºT2017;
ER125	troço Lagos / Torre -	1ª contagem reportada ao 3ºT2017;
ER125	troço Torre / Mexilhoeira Grande -	1ª contagem reportada ao 3ºT2017;
ER125	troço Mexilhoeira Grande / Penina -	1ª contagem reportada ao 3ºT2017;
ER125	troço Almancil / Nó de S. Lourenço -	1ª contagem reportada ao 3ºT2017;
ER125	troço Nó de Boliqueime / Almancil -	1ª contagem reportada ao 3ºT2017;
ER125	troço Penina / Alcorão -	1ª contagem reportada ao 3ºT2017;
ER125	troço Guia / Rotunda Fontainhas -	1ª contagem reportada ao 3ºT2017;
ER125	troço Rotunda Fontainhas / Boliqueime -	1ª contagem reportada ao 3ºT2017;
ER125	enlace EN 125 - Nó de Faro / EN2-	1ª contagem reportada ao 3ºT2017.

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 (2016);
2. À evolução nos 5 últimos anos (2013 a 2017);
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	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 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
	IC4: troço Nó da A22 / S.J. da Venda	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troço Rotunda Faro Este / Fim Variante Este	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troço Ligação EN2 / Rotunda Faro Este	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troço Lagos (acesso à A22) / Fim Var. Este	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125-10: troço Faro (Nó W) / Aeroporto	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: Praia da Luz / Vale de Boi	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA Novo!!!
	N125: Vila do Bispo / Rotunda Vale de Boi	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA Novo!!!
	N125: Variante S. Lourenço / Troto	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

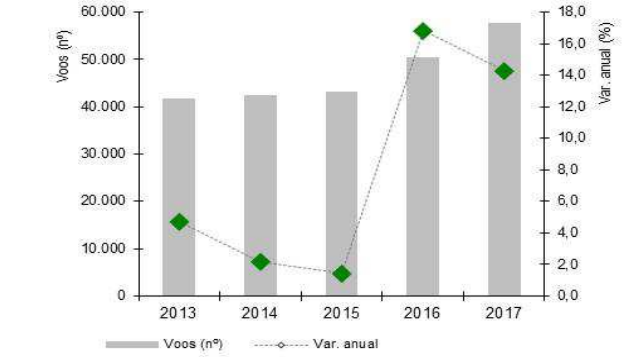
A análise dos fluxos deste modo de transporte tem por base o acompanhamento de três indicadores do movimento verificado no Aeroporto Internacional de Faro (A.I. Faro): *a*) o **número de voos;** *b*) o **total de passageiros movimentados;** *c*) e a fracção correspondente aos **passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais**[1]. Resumidamente, e para cada um dos indicadores, verificou-se que em 2017:

a) Houve um total de 57.626 voos, mais 14,3% relativamente ao valor de 2016 (50.429 voos);

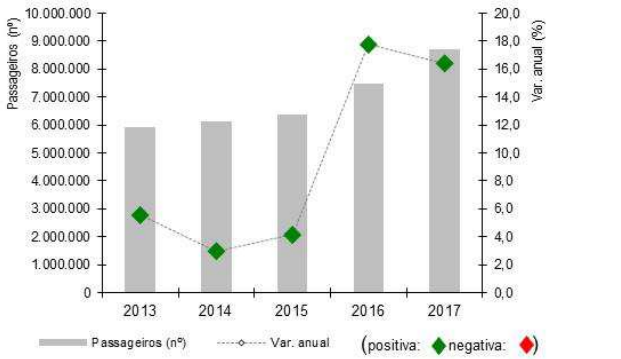
b) Foram transportados 8.723.368 passageiros, mais 16,4% do que em 2016 (7.493.993 passageiros);

c) Foram transportados 435.654 passageiros de/para os aeroportos do espaço nacional, mais 17,6% do que em 2016 (370.370 passageiros). Estes aumentos, tanto em termos absolutos como em termos relativos, têm também expressão no (ligeiro) aumento da percentagem destes passageiros no movimento global do Aeroporto, que aumentou de 4,9 para 5,0% entre 2016 e 2017, embora ainda assim esta percentagem seja ligeiramente inferior à do ano de 2015 e anos anteriores.

Número de voos e variação anual (2013/2017)



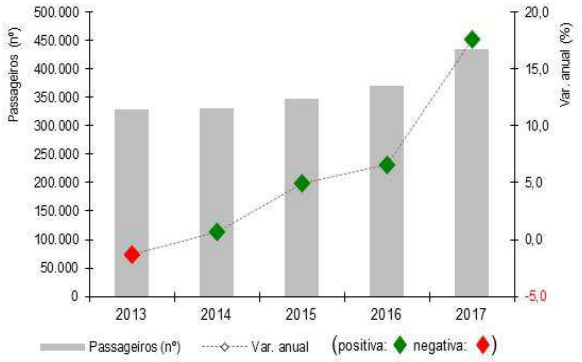
Movimento de passageiros e variação anual (2013/2017)



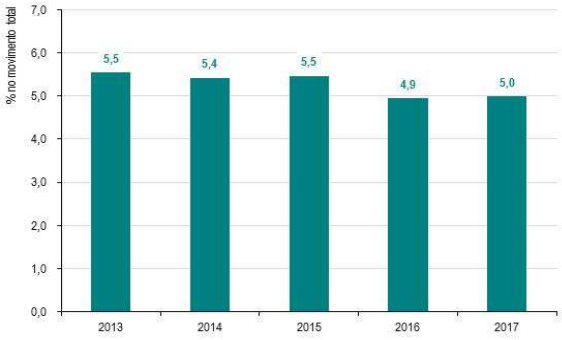
Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Movimento de passageiros com os restantes aeroportos nacionais (2013/2017)

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 2013 a 2017 -, verifica-se que em 2017:

a) O número de voos (57.626) é superior em 38,3% ao número de voos em 2013 (41.665);

b) O total de passageiros movimentados (8.723.368) é superior em 47,0% ao total de 2013 (5.934.948);

c) O total de passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais (435.654) é superior em 32,5% ao total de 2013 (328.873).

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 2017, o **3º trimestre concentrou**:

a) 38,8% do total anual dos voos (38,1% em 2016);

b) 40,3% do total anual de passageiros (40,6% em 2016);

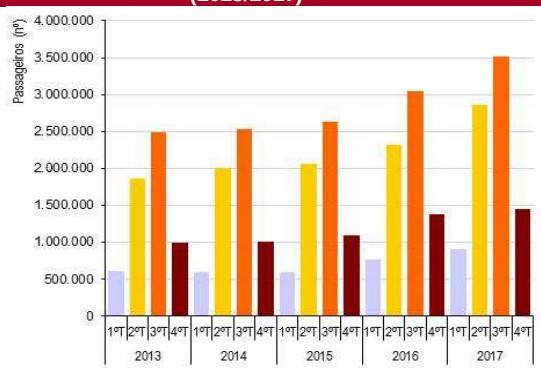
c) e 32,1% dos passageiros movimentados com os aeroportos nacionais (34,8% em 2016).

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

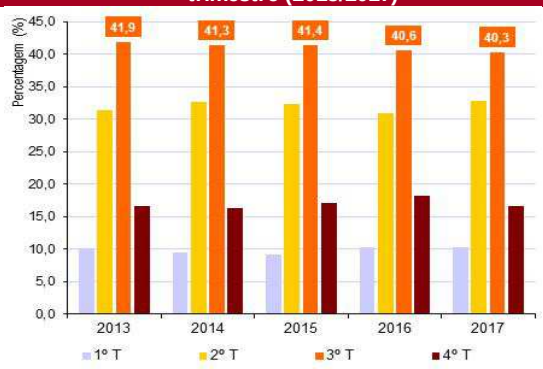
Entre 2013 e 2017, o movimento de passageiros apenas no 3º trimestre, sempre em crescendo, aumentou 41,5%. Porém, e uma vez que o aumento foi sentido em todos os trimestres, não ocorreu um reforço da concentração do movimento neste trimestre. Houve até um pequeno esbatimento, embora muito pouco significativo: em 2013 o movimento do 3º trimestre representava 41,9% do total anual; e em 2017, apesar de superior em mais de 40% ao de 2013, representou 40,3% do total anual. Em todo o caso, o carácter sazonal continua muito bem vincado

O 2º trimestre continua a ser o período com o segundo maior movimento de passageiros - 2.857.758 em 2017 – detendo assim naturalmente a segunda maior quota no movimento de passageiros: 32,8% do total anual (em 2017), valor muito próximo dos 31,4% de 2013. Foi também este o trimestre que registou o maior crescimento homólogo (23,3%) e, comparando com o movimento do 2º trimestre de 2013, há a registar um muito significativo aumento de 53,5%. Por outro lado, o 1º trimestre continua a ser o período de menor movimento de passageiros. Em 2017 concentrou somente 10,3% do total anual, praticamente o mesmo que em 2016 (10,2%) e que em 2013 (10,1%), reforçando assim a ideia de que não houve alterações de registo no carácter vincadamente sazonal dos movimentos no Aeroporto Internacional de Faro.

Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2013/2017)



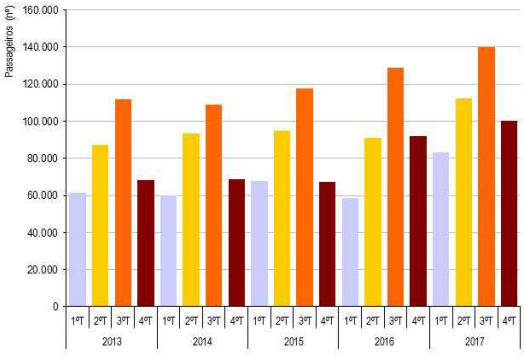
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2013/2017)



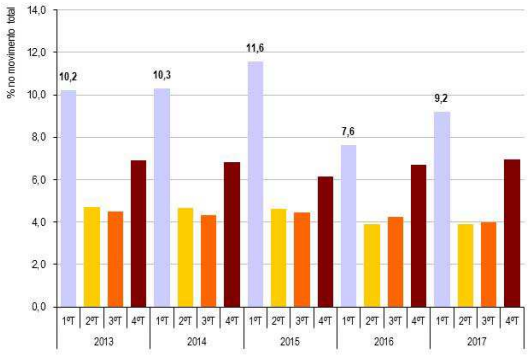
Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Quanto ao movimento de passageiros com origem e destino nos aeroportos nacionais observa-se, em primeiro lugar, que os trimestres de maior movimento absoluto correspondem aos trimestres de maior movimento total, havendo assim, também, um padrão sazonal acentuado nos meses de Verão. Em segundo lugar, continua a observar-se que as diferenças entre os valores absolutos dos 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 as deslocações por motivos profissionais/laborais.

Passageiros com O/D nos aeroportos nacionais, por trimestre (2013/2017)



Percentagem de passageiros com O/D nos aeroportos nacionais (total de passageiros, por trimestre (2013/2017)



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

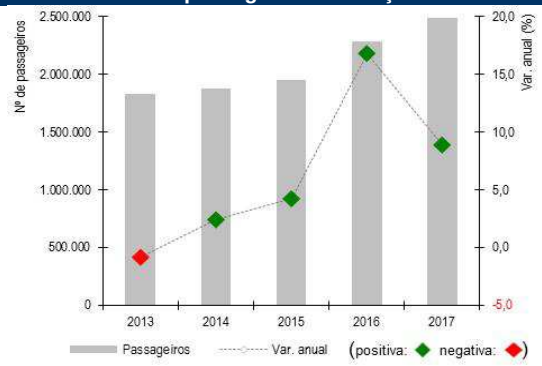
Também, como em anos anteriores, regista-se que, embora o movimento de passageiros com os aeroportos nacionais tenha sempre os valores absolutos mais baixos nos primeiro e último trimestres, é precisamente nestes períodos que a percentagem destes passageiros no total do movimento de passageiros do trimestre é mais significativa: 9,2% no 1º trimestre (percentagem mais do que duas vezes superior às dos 2º e 3º trimestres), e 6,9% no 4º trimestre.

1.2 Modo marítimo/fluvial

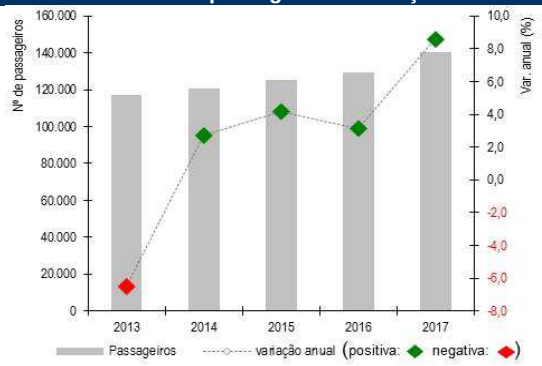
Os dois movimentos de passageiros – as carreiras da **Ria Formosa**[2] e a **travessia do Guadiana** (Vila Real de Santo António / Ayamonte) – revelam características, quantitativos e evoluções bastante contrastadas. Em 2017, as carreiras da **Ria Formosa** transportaram um total de **2.481.470 passageiros**, valor que representa um **acréscimo de 8,9%** relativamente ao movimento do ano anterior (2016), mas também um a**créscimo de 35,6%** relativamente ao movimento de 2013. Trata-se, com efeito, de um valor com especial significado, uma vez que após superar pela primeira vez, no ano anterior, a fasquia dos 2 M de passageiros, o valor de 2017 corresponde a praticamente 2,5 M de passageiros.

No ano de 2017, a carreira que assegura a travessia do **Guadiana** movimentou um total de **140.529 passageiros**, o que representou um **acréscimo de 8,6%** relativamente ao movimento do ano anterior (2016), e um a**créscimo de 19,8%** relativamente ao movimento de 2013. Destaca-se o facto de o movimento de passageiros nesta carreira apresentar, pelo quarto ano consecutivo, crescimentos positivos, consolidando ainda mais a inversão dos decréscimos observados até ao ano de 2013.

Ria Formosa (2013/2017)
Movimento de passageiros e variação anual



V.R. Santo António – Ayamonte (2013/2017)
Movimento de passageiros e variação anual



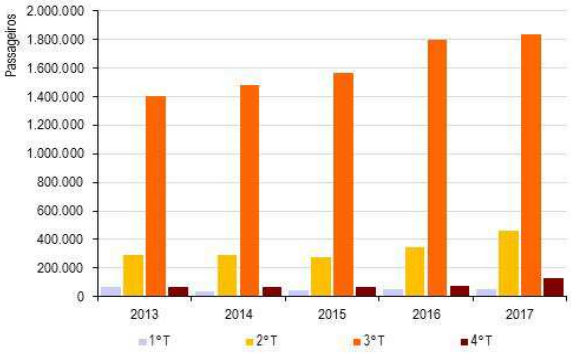
Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

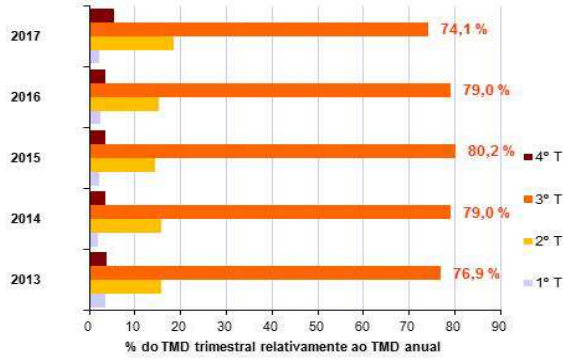
O movimento de passageiros na **Ria Formosa** continua, naturalmente, muito marcado por uma clara sazonalidade: os passageiros transportados durante o **3º trimestre** de 2017 (1.839.288 passageiros) representaram **74,1% do total** anual de passageiros; os passageiros do 2º trimestre constituíram 18,5% do total anual de passageiros; e os passageiros dos 1º e 4º trimestres representaram, juntos, apenas 7,4% do total anual de passageiros. Comparativamente com a distribuição trimestral verificada há 4 anos atrás (2013), verifica-se agora (em 2017) não terem existido alterações significativas, com os trimestres a manterem quotas muito aproximadas, não havendo assim sinais de esbatimento da sazonalidade deste movimento.

Ria Formosa (2013/2017)
Distribuição trimestral do movimento de passageiros

Ria Formosa (2013/2017)
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").

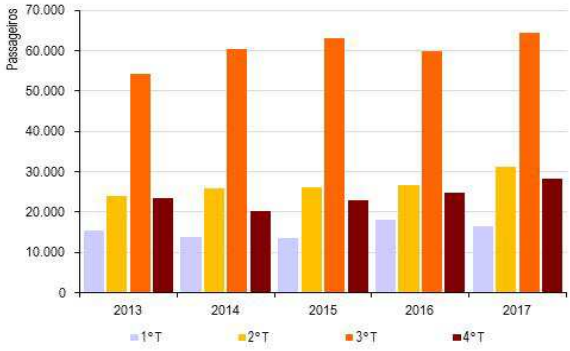




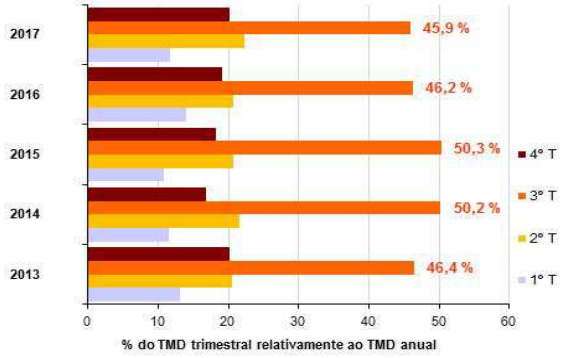
Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

O movimento de passageiros na travessia do **Guadiana, apesar de marcado também** por um carácter sazonal, não o é de forma tão pronunciada como na Ria Formosa, uma vez que as relações entre as duas cidades ribeirinhas, e também o crescente movimento de turistas nos meses de Inverno e Primavera, garantem uma utilização mais regular das embarcações durante os meses do ano fora do período estival. Ainda assim: o 3º trimestre de 2017 concentrou 45,9% do total anual de passageiros (relembre-se que na Ria Formosa esse valor atingiu os 74,1%); os 2º e 3º trimestres concentraram 22,2% e 20,2%, respectivamente; e o 1º trimestre concentrou somente 11,7% do total anual de passageiros. Relativamente à distribuição por trimestres verificada há 4 anos atrás (2013) verifica-se agora (em 2017) não terem existido alterações significativas, com os trimestres a manterem quotas muito aproximadas.

V.R. Santo António – Ayamonte (2013/2017)
Distribuição trimestral do movimento de passageiros



V.R. Santo António – Ayamonte (2013/2017)
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre



Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

1.2.1 Desagregação do movimento no sistema Ria Formosa

Actualmente, em 2017, no sistema que designamos por Ria Formosa, estão em exploração 12 carreiras que, em termos de perfil de funcionamento, apresentam características bem diferenciadas: um largo conjunto destas carreiras funcionam sobretudo durante os meses de Verão, pontualmente com movimentos ainda registados em meses do 2º e/ou do 4º trimestres; um segundo conjunto de carreiras, mais reduzido, com funcionamento durante todo o ano, embora com movimentos bastante mais reduzidos nos meses fora do período estival. Genericamente, as carreiras que se incluem neste segundo conjunto são as carreiras que estabelecem a ligação entre a cidade de Olhão e os aglomerados nas ilhas com residentes permanentes – Armona, Culatra e Farol -, havendo ainda a incluir a carreira do cais das Quatro Águas para a Ilha de Tavira, como resposta à necessidade de transporte gerada pelas actividades na ilha (restauração, parque de campismo, etc.). Todas as restantes carreiras laboram sobretudo no período estival – final do 2º trimestre e 3º trimestre – e, dependendo das condições atmosféricas após o período estival, eventualmente ainda no mês de Outubro, já no 4º trimestre.

As 12 carreiras do sistema da Ria Formosa apresentam consideráveis diferenças em termos, quer em termos do maior ou menor período de funcionamento durante quer dos volumes de passageiros transportados. Como se poderá verificar no quadro abaixo, o funcionamento durante todo o ano não significa necessariamente um maior volume de passageiros transportados. As ligações Fuzeta-Praia e Tavira (cidade) – Ilha de Tavira, que laboram durante 3 trimestres (na realidade, durante 7 e 8 meses, respectivamente) transportaram mais passageiros do que qualquer outra carreira, mesmo as que operam durante todo o ano, como as que têm origem em Olhão e a ligação Quatro Águas – Ilha de Tavira.

Em termos geográficos é possível agrupar as 12 carreiras existentes no sistema da Ria Formosa em 4 grandes subsistemas em função da origem dos fluxos no lado "terra": o cais de Faro; o cais de Olhão; o cais da Fuzeta e os 4 cais existentes no concelho de Tavira (Santa Luzia, Quatro Águas, Tavira (cidade) e Cabanas).

Origem	Destinos	Actividade 1ºT	2ºT	3ºT	4ºT	Passageiros (2007) Nº	% no total
Cais de Faro (cidade)	Ilha de Faro		✸	✸		46.164	1,9
	Ilha Deserta		✸	✸		40.216	1,6
	Culatra (Ilha da Culatra)			✸		2.980	0,1
	Farol (Ilha da Culatra)		✸	✸		55.971	2,3
Cais de Olhão (cidade)	Ilha da Armona	✸	✸	✸	✸	351.546	14,2
	Culatra (Ilha da Culatra)	✸	✸	✸	✸	138.061	5,6
	Farol (Ilha da Culatra)	✸	✸	✸	✸	155.746	6,3
Cais da Fuzeta (vila)	Praia (Ilha da Armona)		✸	✸	✸	478.951	19,3
Tavira							
Cais de Santa Luzia	Terra Estreita (Ilha de Tavira)		✸	✸		284.177	11,5
Cais das Quatro Águas	Ilha de Tavira	✸	✸	✸	✸	338.300	13,6
Cais de Tavira	Ilha de Tavira		✸	✸	✸	462.242	18,6
Cais de Cabanas	Praia (Ilha de Cabanas)		✸	✸	✸	127.116	5,1
					Total	**2.481.470**	**100,0**

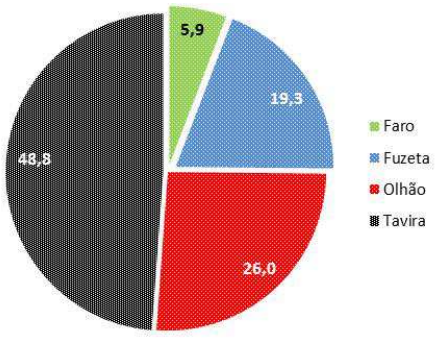
Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

Os volumes de passageiros transportados nestes quatro subsistemas variam de forma muito notória. O subsistema de Tavira representou em 2017 quase metade (48,8%) dos passageiros transportados; os restantes três subsistemas estão já a uma considerável distância: 26,0% em Olhão; 19,3% na Fuzeta; e somente 5,9%. Em relação ao ano anterior (2016), o aumento do número de passageiros transportados foi particularmente significativo em Olhão (22,1%) e negativo na Fuzeta (-2,7%). Considerando os últimos 50 anos, desde 2013, o movimento de passageiros aumentou de forma muito significativa sobretudo em Tavira e em Olhão (50,5 e 47,4%, respectivamente), assim como em Faro, mas não de forma tão expressiva (23,1%). No subsistema da Fuzeta, com um considerável volume de passageiros – a carreira mais procurada –, o aumento nos últimos 5 anos foi relativamente modesto, somente 2,2%.

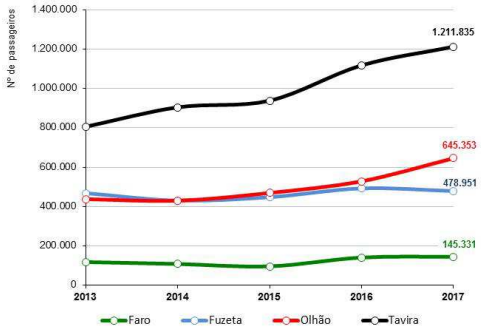
Subsistema	Nº de passageiros 2013	2016	2017	Variações % 2017/2013	2017/2016
Tavira	805.366	1.117.333	1.211.835	*50,5*	*8,5*
Olhão	437.785	528.669	645.353	*47,4*	*22,1*
Fuzeta	468.443	492.462	478.951	*2,2*	*-2,7*
Faro	118.028	141.078	145.331	*23,1*	*3,0*
Total	**1.829.622**	**2.279.542**	**2.481.470**	***35,6***	***8,9***

Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

Distribuição percentual dos passageiros pelos subsistemas da Ria Formosa (2017)



Movimento de passageiros nos subsistemas da Ria Formosa (2013/2017)

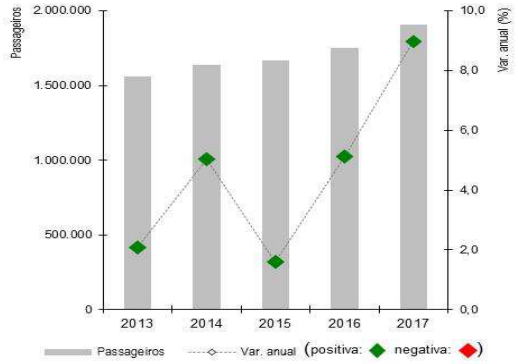


Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

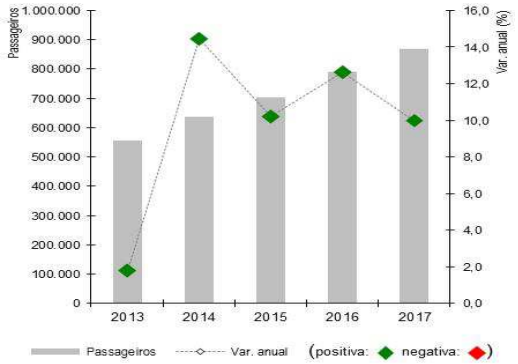
1.3 Modo Ferroviário

Em 2017, o **serviço regional** (no eixo ferroviário que serve a Região, compreendido entre Lagos e Vila Real de Santo António) transportou um total de **1.907.697 passageiros**, correspondendo a um aumento de 9,0% relativamente ao movimento do ano anterior (2016), e a um aumento de 22,3% relativamente ao movimento verificado no ano de 2013.

Serviço Regional (2013/2017)
Movimento de passageiros e variação anual



Serviço de Longo Curso (2013/2017)
Movimento de passageiros e variação anual



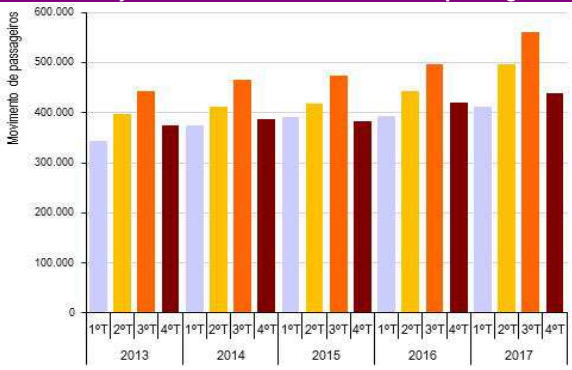
Fonte: CP – Lisboa

O **serviço de Longo Curso**[3] transportou um total de **869.858 passageiros**, que traduz um **aumento de 10,0 %** relativamente ao movimento do ano anterior (2016), e um **aumento de 56,3 %** relativamente ao movimento do ano de 2013.

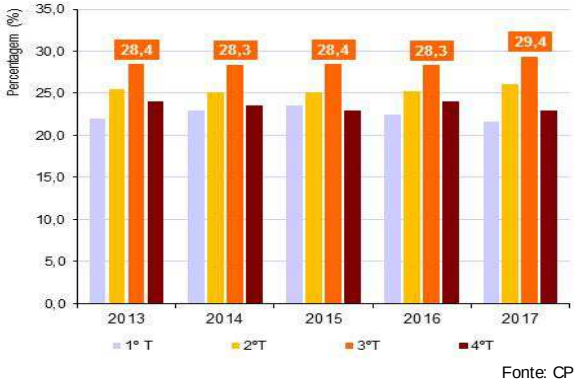
Como vem sendo notado nos anos anteriores, o movimento de passageiros no serviço regional é muito pouco afectado pela sazonalidade. Embora o movimento no 3º trimestre (560.668 passageiros) seja um pouco superior ao dos restantes trimestres, em 2017, como em anos anteriores, este trimestre concentrou um pouco mais de 29% do total anual de passageiros (valor que se mantém praticamente constante nos últimos anos). Todos os restantes trimestres apresentam valores superiores a 21%, 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 2017, 35,8% do total anual de passageiros concentrou-se no 3º trimestre (311.648 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 17,4% do movimento anual, em 2017).

Serviço Regional (2013/2017)
Distribuição trimestral do movimento de passageiros



Serviço Regional (2013/2017)
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre

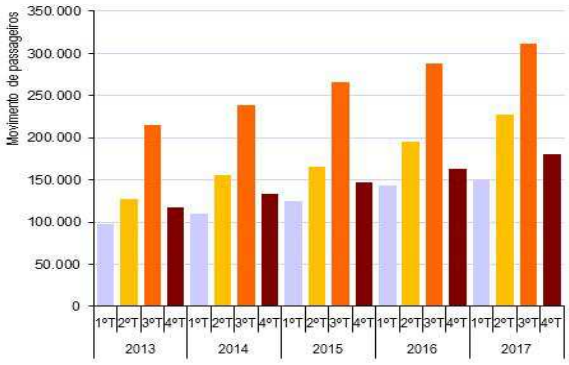


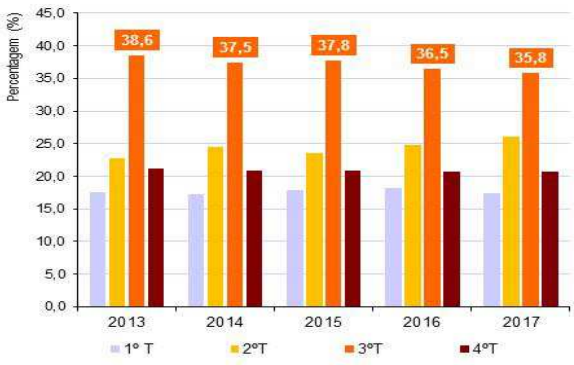
Fonte: CP – Lisboa

Serviço de Longo Curso (2013/2017)
Distribuição trimestral do movimento de passageiros

Serviço de Longo Curso (2013/2017)
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre

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





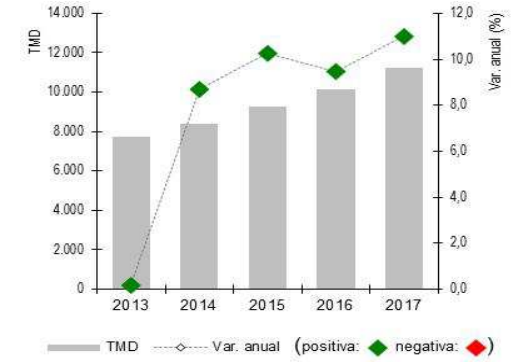
Fonte: CP – Lisboa

1.4 Modo Rodoviário

1.4.1 Tráfego Médio Diário (TMD) nos principais eixos regionais

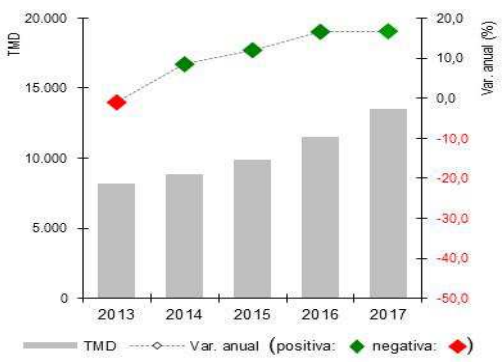
Em 2017, o TMD na **A2** (Almodôvar / S.B. Messines) situou-se nos **11.257 veículos/dia**, o que corresponde a um **aumento de 11,0%** relativamente ao ano de 2016 e um aumento de 45,6% relativamente ao valor do ano de 2013. O TMD médio da **A22 (Via do Infante)** situou-se nos **13.484 veículos/dia**, o que corresponde a um **aumento de 16,7%** relativamente ao ano anterior e a um aumento de 65,3% relativamente ao valor do ano de 2013. Os fortes aumentos de tráfego permitem já repor os valores do troço da A2 em níveis superiores aos dos anos de 2010 e 2011, embora não ainda em relação a anos anteriores mas, em todo o caso já muito próximos. Em relação ao tráfego na A22 tal ainda não sucede: apesar dos fortes aumentos, o valor para 2017 (13.484 veículos/dia), é ainda muito inferior aos valores de 2011 (16.032) e de 2010 (17.763) e também aos dos anos anteriores (superiores a 18.000). Quanto ao TMD na Ponte Internacional do Guadiana, o valor de **8.144 veículos/dia** representa um **aumento de 6,2%** relativamente ao valor de 2016 (7.670) e um aumento de 22,1% relativamente ao valor de 2013 (6.668 veículos/dia)

A2 (Almodôvar / S. B. Messines)
TMD e variação anual (2013/2017)



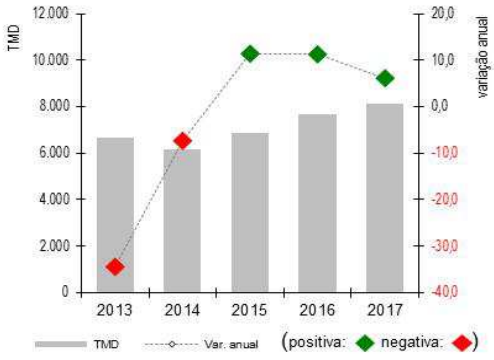
Fonte: Brisa, SA

A22 (Via do Infante)
TMD e variação anual (2013/2017)



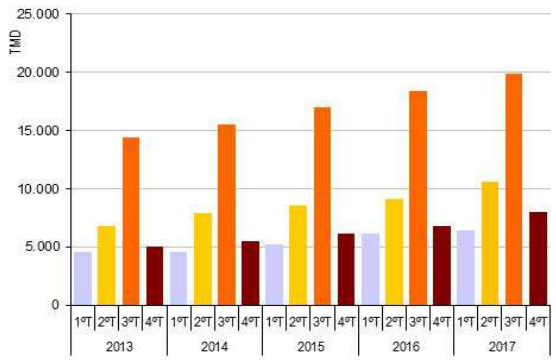
Fonte: EuroScut, SA

Ponte Internacional do Guadiana
TMD e variação anual (2013/2017)



A2: Almodôvar / S. B. Messines - 2013/2017
Distribuição trimestral do TMD

A2: Almodôvar / S. B. Messines - 2013/2017
Concentração (%) do TMD, por trimestre

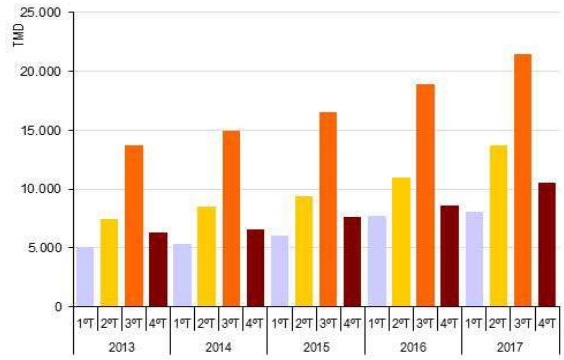


Fonte: Brisa, SA

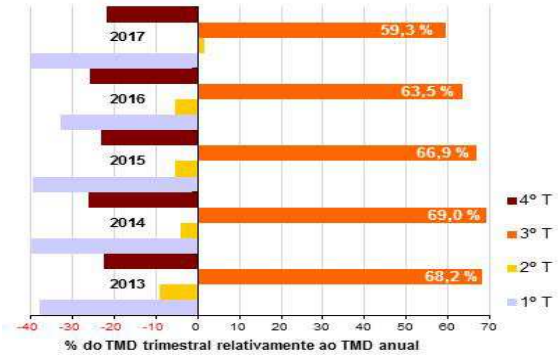
Como em anos anteriores, ambos os eixos principais (A2 e A22) continuam com fluxos de tráfego fortemente vincados pela sazonalidade. Na A2, o principal eixo rodoviário de entrada e saída da região, o valor para o TMD do 3º trimestre em 2017 (19.923) é superior ao homólogo de 2016 (18.409) que, por sua vez, era já superior aos valores homólogos dos anos de 2012 a 2015. Isto é, o tráfego no Verão apresenta já cinco anos consecutivos de aumentos, ainda distante, todavia, do valor apurado para o Verão de 2011 (17.193). Por outro lado, o carácter fortemente sazonal deste tráfego aparenta alguns sinais de esbatimento: embora o TMD no Verão seja claramente superior ao TMD anual – superior em 77,0% em 2017 –, este valor é no entanto menos significativo do que em anos anteriores. Em 2016 era 81,5% e em 2013 era 86,4%, havendo assim indícios de que, a manter-se a tendência, o carácter sazonal possa ainda, nos próximos anos, esbater-se de forma mais pronunciada.

Os fluxos de tráfego na A22, o grande eixo longitudinal regional, continuam também com um forte carácter sazonal, aspecto que todavia se esbateu com algum significado nos anos mais recentes. Em 2017, o valor do TMD do 3º trimestre – 21.481 veículos/dia – é superior em 59,3% ao valor para o TMD anual. É uma percentagem que, embora elevada, é no entanto inferior às percentagens apuradas nos anos anteriores, designadamente quando comparada com a do ano de 2014 (69,0%). Em 2017 há ainda a destacar o facto de, pela primeira vez nos últimos 5 anos, o valor para o TMD no 2º semestre ser também superior (em 1,7%) ao valor para o TMD anual. Naturalmente, os valores relativos aos 1º e 4º trimestres são claramente inferiores ao valor do TMD anual, ilustrando desta forma a sazonalidade que é ainda muito vincada.

A22 (Via do Infante) - 2013/2017
Distribuição trimestral do TMD



A22 (Via do Infante) - 2013/2017
Concentração (%) do TMD, por trimestre

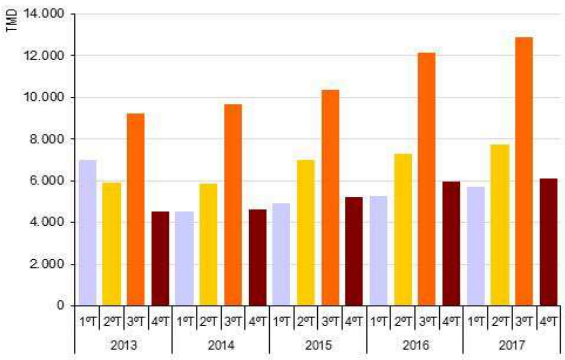


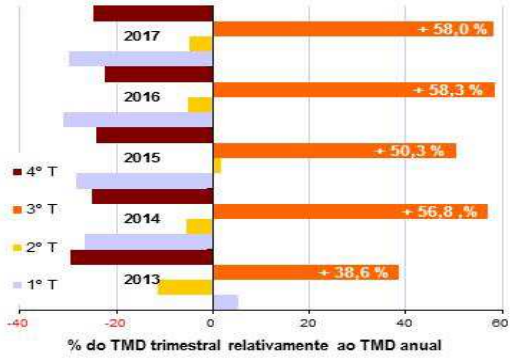
Fonte: EuroScut, SA

Na Ponte Internacional do Guadiana os tráfegos, o carácter sazonal está também fortemente vincado. O valor para o 3º trimestre de 2017 (12.870 veículos/dia) é superior em 58,0% ao valor do TMD anual, enquanto os valores de todos os restantes trimestres são inferiores. O valor do 3º trimestre relativamente ao TMD anual (+58,0%) é praticamente idêntico ao verificado em 2016 (+58,3%), ilustrando assim que o padrão da sazonalidade não se alterou entre estes dois anos, mas é significativamente mais expressivo do que tinha sido em 2013 (+38,6%). Por outro lado, verifica-se que este padrão da sazonalidade é muito idêntico ao observado para o total da A22 (+59,3%) e claramente inferior ao observado para o troço da A2 que culmina no Algarve (+77,0%).

Ponte Internacional do Guadiana – 2013/2017
Distribuição trimestral do TMD

Ponte Internacional do Guadiana - 2013/2017
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 vindo a ser substancialmente alargada nos últimos anos, em resultado dos contractos 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 ano de 2016 tinham já sido incluídos mais 5 postos de contagem; este ano incluem-se mais 3 (conforme referido na nota introdutória). No presente relatório serão apresentados os valores para 13 postos de contagem[4], sendo também já certo que, no próximo ano, será acrescentada a informação relativa a um considerável número adicional de postos que tiveram início de actividade durante o ano de 2017.

Em relação aos 10 postos para os quais se dispõe de informação que permite estabelecer comparações com o ano anterior (2016), destaca-se o facto de em todos eles se terem registado aumentos dos TMD. Os aumentos percentuais foram particularmente significativos em 3 dos 5 postos instalados nas proximidades de Faro – Nó da A22 / SJ da Venda (34,0%); Ligação EN2 / Rot. Faro Este (22,4%) e Faro (Nó W) / Aeroporto (10,9%) –, assim como no posto da N125 Lagos (acesso à A22) / Fim Variante Este (15,5%) e no posto da R270 SB Alportel / SC Fonte do Bispo (11,4%). Com alguma naturalidade, e como em anos anteriores, verificou-se que os valores para os TMD são particularmente mais acentuados no 3ºtrimestre – em alguns postos com valores muito superiores (mais de 70%, mais de 30%, mais de 20%...) ao valor do TMD anual.

Por outro lado, e relativamente ao movimento há 5 anos atrás (em 2013), destaca-se o facto de na maioria dos postos considerados (8 em 10) a concentração do tráfego no 3º trimestre ter baixado, o que de certa forma contribui para algum esbatimento do cariz sazonal (também) do tráfego na Região.

Itin.	Troço	TMD			TMD trimestre + elevado		Δ % p/ TMD anual	
		2017	2016	Δ % 2017/16	Trim.	TMD	2017	2013
IC1	SB Messines / Tunes	6.897	6.593	4,6	3º	8.725	+26,5%	28,2%
IC4	SJ Venda / Faro (Nó W)	44.225	41.413	6,8	3º	53.292	+23,5%	17,0%
N125	Tavira / Olhão (acesso à A22)	17.442	16.823	3,7	3º	23.609	+35,4%	38,8%
IC4	Odeceixe / Aljezur	4.724	4.109	4,0	3º	6.491	+70,7%	54,5%
R270	SB Alportel / SC Fonte do Bispo	2.909	2.611	11,4	2º	3.174	+9,1%	25,3%♦
IC4	Nó da A22 / SJ da Venda	34.415	25.612	34,0	3º	40.999	+19,1%	41,0%*
N125	Rot. Faro Este / Fim Var. Este	28.505	27.077	5,3	3º	31.303	+9,8%	3,0%*
N125	Ligação EN2 / Rot. Faro Este	20.248	16.548	22,4	3º	22.226	+9,8%	17,9%*
N125	Lagos (acesso à A22) / Fim Var. Este	8.740	7.565	15,5	3º	11.091	+6,8%	7,3%*
N125-10	Faro (Nó W) / Aeroporto	43.340	39.071	10,9	3º	51.824	+19,6%	21,4%*
N125	Praia da Luz / Vale de Boi	12.007			3º	15.386	+28,1%	
N125	V. Bispo / Rotunda Vale de Boi	7.234			3º	10.155	+24,3%	
N125	Variante S. Lourenço / Troto	14.996			3º	17.632	+17,6%	

♦ - No 3ºtrimestre de 2013 * - Valor reportado a 2016.

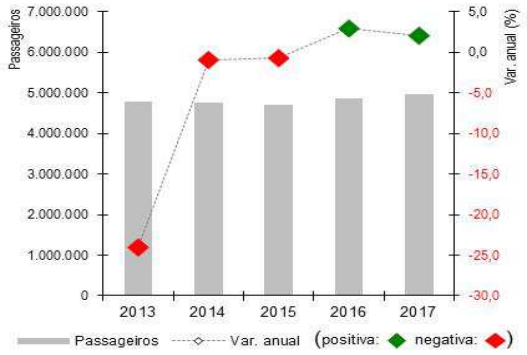
1.4.3 Transporte colectivo rodoviário

[4] O equipamento no posto da **N125 (Odiáxere/Estômbar)** esteve inoperacional no período compreendido entre o 1º trimestre de 2016 e o 2º trimestre de 2017 (durante 6 trimestres). O equipamento voltou a estar operacional desde o início do 3º trimestre de 2017. Não tendo valores para o total do ano de 2017, optou-se por não incluir a informação dos 2 trimestres apurados, pelo que a informação relativa a este posto voltará para o Relatório do ano de 2018. O equipamento do posto da **N122 (Mértola/Santa Marta)** permanece inoperacional.

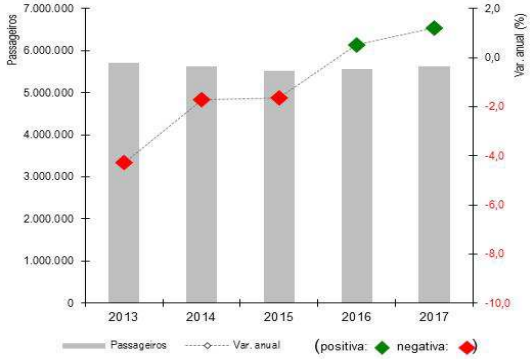
O transporte colectivo rodoviário é abordado em quatro escalas de análise, que correspondem a 4 escalas espaciais de operação. À **escala intra-regional**, consideraram-se os movimentos de passageiros: *1*) nas ligações urbanas; *2*) e nas ligações inter-urbanas. Na escala **extra-regional** consideraram-se: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

Em 2017, as **ligações urbanas**[5] movimentaram um total de **4.956.454.passageiros**, valor superior em 2,1% ao valor de 2016 (4.856.863) e superior em 3,3% relativamente ao valor para o ano de 2013 (4.797.008 passageiros). As ligações **inter-urbanas** movimentaram um total de **5.621.632 passageiros**, valor superior em 1,2% ao valor de 2016 (**5.554.529** passageiros) mas ainda inferior ao valor de 2013 (5.715.357.passageiros) em 1,6%. Destaca-se, quer para as ligações urbanas quer para as inter-urbanas, o facto de em 2017 ocorrer a segunda variação interanual positiva, embora com valores baixos, ao fim de vários anos consecutivos com decréscimos sucessivos.

Ligações Urbanas (2013/2017)
Movimento de passageiros e variação anual



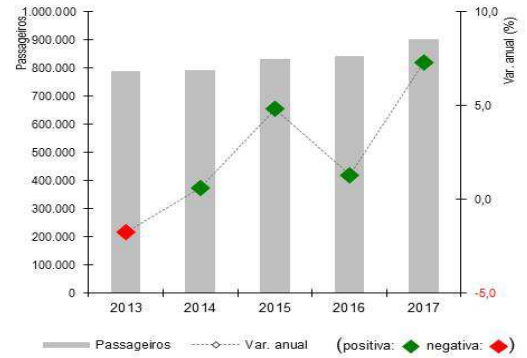
Ligações Inter-urbanas (2013/2017)
Movimento de passageiros e variação anual



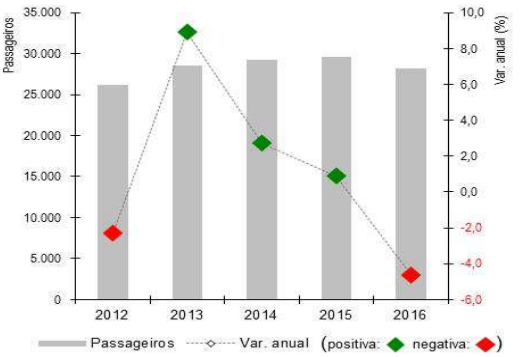
Fonte: EVA Transportes S.A

Em 2017, as **ligações inter-regionais** movimentaram um total de **903.740 passageiros**, valor **superior em 7,3%** ao valor de 2016 (**842.204**) e **superior em 14,7%** ao valor de 2013 (788.168 passageiros). Foi o quarto ano consecutivo de variações positivas, o que se assinala, e 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 **26.707 passageiros**, valor inferior em 5,3% ao valor do ano de 2016 e inferior em 6,3% valor do ano de 2013. É o segundo ano de perda consecutiva, numa escala de operações que continua a apresentar um movimento muito reduzido e que, assim, não se constitui como uma alternativa ao transporte particular.

Ligações Inter-regionais (2013/2017)
Movimento de passageiros e variação anual



Ligações Internacionais (2013/2017)
Movimento de passageiros e variação anual



Fonte: EVA Transportes S.A

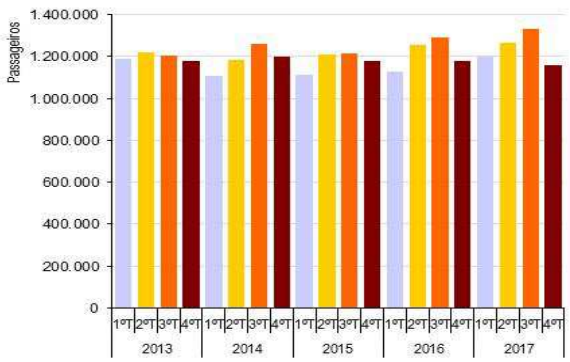
Como se vem destacando nos anos anteriores, o movimento de passageiros nas ligações urbanas do transporte colectivo rodoviário é muitíssimo pouco marcado pela sazonalidade. Em 2017, como em anos anteriores, os valores para o peso relativo dos passageiros em cada um dos trimestres são muito próximos: o mais baixo (4º trimestre) cifrou-se nos 23,4%; e o mais elevado (3º trimestre) cifrou-se nos 26,8%. Assim, a diferença entre os pesos relativos dos trimestres com maior e menor movimento é somente de 3,4%, claramente contrastante com os restantes modos de transporte. Registe-se igualmente que, em 2017, tal como nos 3 anos anteriores,

[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.

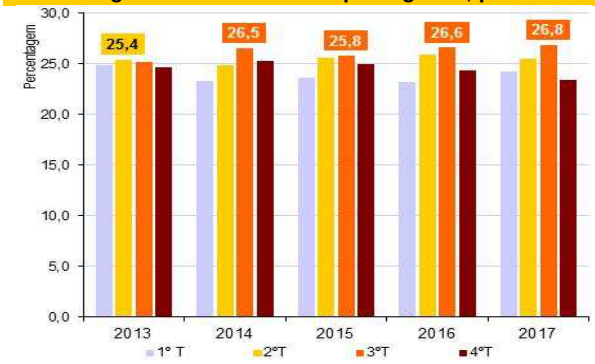
o trimestre com maior movimento de passageiros voltou a ser o terceiro, o que não sucedeu nos anos de 2012 e 2013 (quando foi o 2º trimestre), o que poderá indiciar que o peso acrescido ao 3º trimestre terá certamente origem no fenómeno turístico.

Ligações urbanas (2013/2017)

Distribuição trimestral do movimento de passageiros



Percentagem do movimento de passageiros, por trimestre

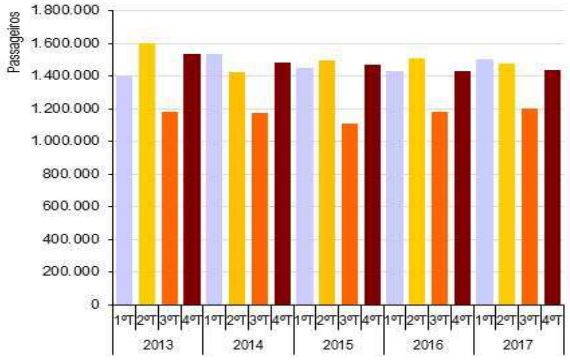


Fonte: EVA Transportes S.A

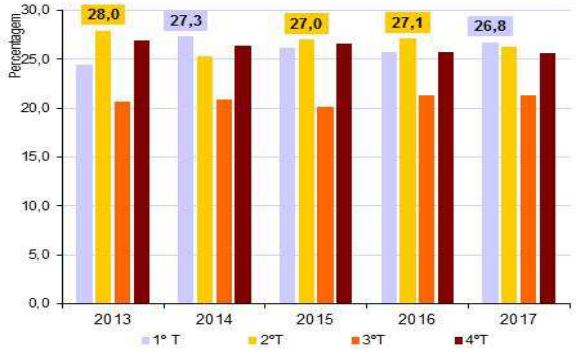
Nas ligações inter-urbanas, a distribuição do movimento pelos trimestres do ano é também muito equitativa, embora ligeiramente menos do que nas urbanas. Em 2017, foi o 1º trimestre que concentrou maior movimento de passageiros (26,8% do total anual), cabendo aos 2º e 4º trimestres (com 26,3 e 25,6%, respectivamente) 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 continua a ser o trimestre com menor movimento de passageiros, com um peso sempre na ordem dos 20% do total anual (21,3% em 2017). Isto é, contrariamente ao que sucede nas carreiras urbanas, os fluxos turísticos estivais aparentam não ter qualquer impacto no movimento de passageiros nas carreiras inter-urbanas (regionais).

Ligações Inter-urbanas (2013/2017)

Distribuição trimestral do movimento de passageiros



Percentagem do movimento de passageiros, por trimestre



Fonte: EVA Transportes S.A

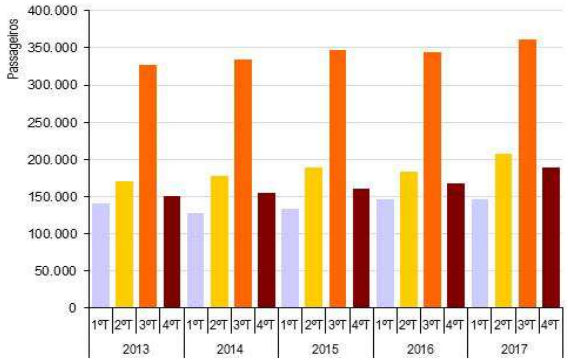
Nas ligações inter-regionais, a distribuição do movimento de passageiros pelos 4 trimestres apresenta já um padrão claramente marcado pela sazonalidade. Em 2017, foram movimentados 360.920 passageiros no 3º trimestre, o que corresponde a 39,9% do total anual de passageiros. O trimestre com menor movimento foi, como em anos anteriores, o 1º trimestre, com 146.625 passageiros (16,2% do total anual). O carácter sazonal deste movimento continua bem vincado, uma vez que a concentração no 3º trimestre era, em 2013, muito semelhante (41,4%).

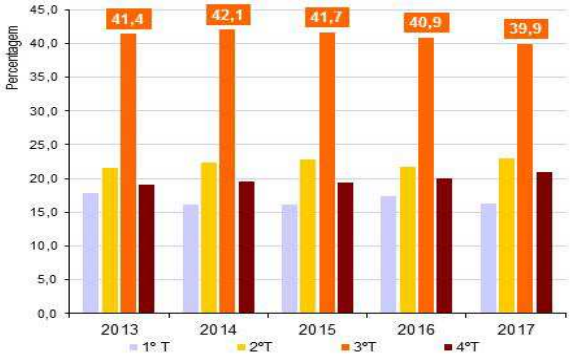
Também nas ligações internacionais, a distribuição do movimento de passageiros pelos trimestres do ano apresenta um padrão claramente marcado pela sazonalidade. Em 2017, foram movimentados 11.297 passageiros no 3º trimestre (42,3% do total anual de passageiros), cabendo ao 1º trimestre (3.720 passageiros) apenas 13,9% 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 2013 o 3º trimestre concentrava 45,7% do movimento anual, valor superior em mais de três pontos ao valor de 2017 (42,3%).

Ligações inter-regionais (2013/2017)

Distribuição trimestral do movimento de passageiros

Percentagem do movimento de passageiros, por trimestre

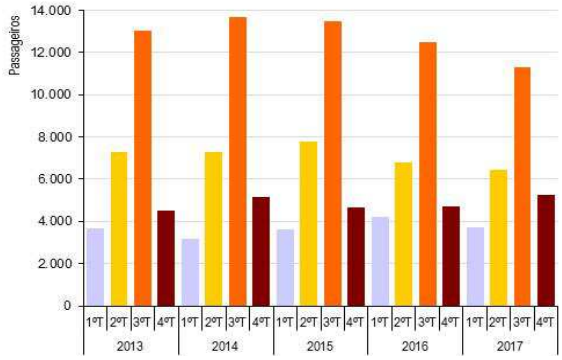




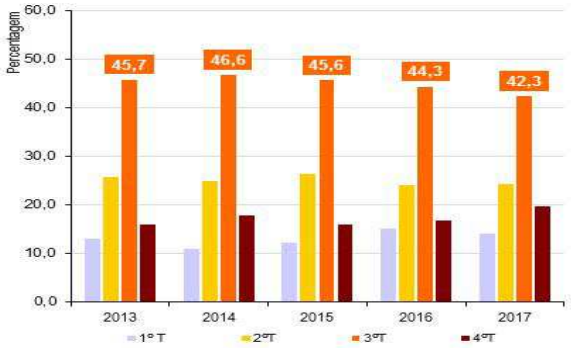
Fonte: EVA Transportes S.A

Ligações internacionais (2013/2017)

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				Trimestres			Tendência de reforço do movimento no principal trimestre (2013 / 2017)			
			2017	Ultimo ano 2017/2016		Ultimos 5 anos 2017/2013		Trim. +	Valor	% do ano				
Aéreo (A.I. Faro)		N.º de voos	57.626	↗	14,3%	↗	38,3%	3º	22.332	38,8%	39,0%	↘	38,8%	(=)
		Passageiros	8.723.368	↗	16,4%	↗	47,0%	3º	3.516.512	40,3%	41,9%	↘	40,3%	(=)
		Passageiros c/ aeroportos nacionais	100.396	↗	17,6%	↗	32,5%	3º	140.004	32,1%	34,0%	↘	32,1%	(=)
Marítimo/ Fluvial		Passageiros na Ria Formosa	2.481.470	↗	8,9%	↗	35,6%	3º	1.839.288	74,1%	76,9%	↘	74,1%	(-)
		Faro - Ilha de Faro	46.164	↘	-22,7%	↘	-11,5%	3º	42.144	91,3%	97,7%	↘	91,3%	(-)
		Faro - Ilha Deserta	40.216	↗	125,7%	↗	63,7%	3º	36.672	91,2%	74,3%	↗	91,2%	(+)
		Faro - Farol (Ilha da Culatra)	55.971	↘	-9,2%	↗	35,6%	3º	50.230	89,7%	93,8%	↘	89,7%	(-)
		Faro - Culatra (Ilha da Culatra)	2.980	↗	55,0%	↗	39,4%✶	3º	2.980	100,0%	100,0%	=	100,0%	(=)
		Olhão - Farol (Ilha da Culatra)	155.746	↗	35,2%	↗	25,1%	3º	94.601	60,7%	67,4%	↘	60,7%	(-)
		Olhão - Culatra (Ilha da Culatra)	138.061	↗	21,0%	↗	74,6%	3º	66.378	48,1%	51,5%	↘	48,1%	(-)
		Olhão - Ilha da Armona	351.546	↗	17,4%	↗	50,9%	3º	241.576	68,7%	68,4%	↗	68,7%	(=)
		Fuzeta - Praia	478.951	↘	-2,7%	↗	0,1%	3º	399.612	83,4%	85,3%	↘	83,4%	(=)
		Sta. Luzia – T. Estreita (I. de Tavira)	284.177	↘	-7,1%	↗	104,6%	3º	257.521	90,6%	92,1%	↘	90,6%	(=)
		Quatro Águas – Ilha de Tavira	338.300	↗	5,8%	↘	-26,9%	3º	217.100	64,2%	65,7%	↘	64,2%	(=)
		Tavira – Ilha de Tavira	462.242	↗	16,0%	↗	126,8%	3º	330.200	71,4%	85,7%	↘	71,4%	(-)
		Cabanas – Ilha de Cabanas	127.116	↗	36,6%	↗	44,6%✧	3º	100.274	78,9%	87,1%	↘	78,9%	(-)
		Passageiros no Guadiana	140.529	↗	8,6%	↗	19,8%	3º	64.484	45,9%	46,4%	↘	45,9%	(=)
Ferrovia		Passageiros no Serviço Regional	1.907.697	↗	9,0%	↗	22,3%	3º	560.668	29,4%	28,4%	↘	29,4%	(=)
		Passageiros no Serviço de Longo Curso	869.858	↗	10,0%	↗	56,3%	3º	311.648	35,8%	38,6%	↘	35,8%	(-)
Modo rodoviário	Eixos principais (TMD)	A2 - (Almodôvar / Messines)	11.257	↗	11,0%	↗	45,6%	3º	19.923	77,0%*	86,4%	↘	77,0%	(-)
		Ponte Internacional do Guadiana	8.144	↗	6,2%	↗	22,1%	3º	12.870	58,0%*	38,6%	↗	58,0%	(+)
		A22 (Via do Infante)	13.484	↗	16,7%	↗	65,3%	3º	21.481	+59,3%*	68,2%	↘	59,3%	(-)
	Eixos secundários (TMD)	IC1 - S.B. Messines / Tunes	6.897	↗	4,6%	↗	1,0%	3º	8.725	+26,5%*	28,2%	↘	26,5%	(=)
		N125 - S.J. Venda / Faro (Nó W)	44.225	↗	6,8%	↗	7,7%	3º	53.292	+23,5%*	17,0%	↗	23,5%	(+)
		N125 - Tavira / Olhão (acesso A22)	17.442	↗	3,7%	↗	16,6%	3º	23.609	+35,4%*	38,8%	↘	35,4%	(-)
		N120 - Odeceixe / Aljezur	4.724	↗	4,0%	↗	18,1%	3º	6.491	+70,7%	54,5%	↗	70,7%	(+)
		R270 - SB Alportel / SC Fonte do Bispo	2.909	↗	11,4%	↗	11,6%	2º	3.174	+9,1%*	25,3%♦	↘	9,1%	(-)
		IC4 - Nó da A22 / S.J. da Venda	34.415	↗	34,0%			3º	40.999	+19,1%*	41,0%**	↘	19,1%	(-)
		N125 – Rot. Faro Este / Fim Var. Este	28.505	↗	5,3%			3º	31.303	+9,8%*	3,0%**	↗	9,8%	(+)
		N125 - Ligação EN2 / Rotunda Faro E	20.248	↗	22,4%			3º	22.226	+9,8%*	17,9%**	↘	9,8%	(-)
		N125 - Lagos (ac.A22) / Fim Var. Este	8.740	↗	15,5%			3º	11.091	+6,8%*	7,3%**	↘	6,8%	(=)
		N125-10 - Faro (Nó W) / Aeroporto	43.340	↗	10,9%			3º	51.824	+19,6%*	21,4%**	↘	19,6%	(=)
		N125 - Praia da Luz / Vale de Boi	12.007					3º	15.386	+28,1%*				
		N125 – V. Bispo / Rotunda Vale de Boi	7.234					3º	10.155	+24,3%*				
		N125 - Variante S. Lourenço / Troto	14.996					3º	17.632	+17,6%*				
	Transp. Col. rodov. (passageiros)	Ligações Urbanas	4.956.454	↗	2,1%	↗	3,3%	3º	1.329.625	26,8%	26,5%	↗	26,8%	(=)
		Ligações Interurbanas	5.621.632	↗	1,2%	↘	-1,6%	2º	1.504.425	26,8%	28,0%♦♦	↘	26,8%	(=)
		Ligações Inter-regionais	903.740	↗	7,3%	↗	14,7%	3º	360.920	39,9%	41,4%	↘	39,9%	(=)
		Ligações Internacionais	26.707	↘	-5,3%	↘	-6,3%	3º	11.297	42,3%	45,7%	↘	42,3%	(-)

* Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual

✶ A variação reporta-se ao período 2017/2015

✧ A variação reporta-se ao período 2017/2014

** Percentagem do ano de 2016

♦♦ No 2ºtrimestre de 2013

♦ No 3ºtrimestre de 2013

Tendência de reforço do movimento no principal trimestre (2013 / 2017): 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.