

# ALGARVE CONJUNTURA

## Mobilidade e Transportes

2018

Relatório Anual

## **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 coletivo rodoviário**

### **1.5 Tabela-Síntese dos indicadores monitorizados**

**Alexandre Domingues**

**CCDR Algarve**

**Mai de 2019**

O Relatório Anual 2018 – Mobilidade e Transportes – é o nono (9º) relatório de uma série iniciada em 2010 e propõe-se dar continuidade à abordagem das dinâmicas no domínio da Mobilidade e Transportes na Região do Algarve. De uma forma necessariamente muito sintética, é objetivo destes relatórios, complementando 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 diretamente 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. São aqueles que são possíveis de obter junto dos operadores e das entidades e que permitem, de certa forma, efetuar 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 por uma deficiente cobertura por parte do Sistema Estatístico Nacional (SEN), mas sobretudo pela própria natureza dos indicadores. Se, por um lado, as estatísticas setoriais pecam por uma generalizada não afetação da informação à escala que se quer tratar – a Região –, verifica-se igualmente que as estatísticas de base regional (informação recolhida pelos organismos do setor e tratada e divulgada pelas secções regionais do Instituto Nacional de Estatística, INE) reportam-se maioritariamente mais às infraestruturas e equipamentos existentes do que propriamente aos fluxos e à circulação de pessoas.

Um segundo constrangimento foi detetado nos aspetos que respeitam à periodicidade da disponibilização da informação. Tanto as estatísticas setoriais (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 efetuar 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 direto com os operadores, estabelecendo relações de colaboração com o objetivo de se obter a informação – reportada ao trimestre – respeitante aos fluxos ocorridos ou nas suas infraestruturas ou nas suas frotas antes da sua disponibilização pública, o que permite uma enorme antecipação da disponibilização da informação. Nesta situação estão indicadores como: o transporte fluvial marítimo (sem a discriminação dos movimentos por carreiras na Ria Formosa); o movimento no Aeroporto de Faro (sem os movimentos entre aeroportos nacionais); e os Tráfegos Médios Diários (TMD) na Ponte Internacional do Guadiana, A2 e A22.
2. Uma segunda, também por via do contato direto com os operadores, que permite obter um grande conjunto de indicadores que não são, de todo, disponibilizados ao público. Este alargado conjunto compreende os seguintes indicadores: os movimentos por carreiras na Ria Formosa; os movimentos entre aeroportos nacionais; o movimento na ferrovia; os TMD nos postos da Infraestruturas de Portugal, SA; e os movimentos no transporte público rodoviário de passageiros.

Relativamente ao relatório do ano anterior (2017), há a destacar essencialmente:

- a) Com a extinção do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP, a Docapesca - Portos e Lotas SA assegurou a disponibilização da informação do modo marítimo/fluvial, estando a sua recepção plenamente estabilizada.
- b) Relativamente aos postos de contagem de tráfego nos eixos rodoviários secundários houve alterações significativas a registar, nomeadamente:
  - b.1) A atividade do posto da N122 (troço Mértola/Sta. Marta, última informação no 3ºT2014), continua suspensa.
  - b.2) Durante o ano de 2017 (3º trimestre) teve início a recolha e tratamento de informação relativa a **12 novos postos de contagem de tráfego, que só agora (com o ano de 2018 fechado) apresentam valores relativos a um ano civil completo:**
    - N125 - troço Faro / Olhão
    - N125 - troço Alcantarilha Poente / Guia
    - N125 - troço Lagoa / Alcantarilha Poente
    - ER125 - troço Lagos / Torre

- ER125 - troço Torre / Mexilhoeira Grande
- ER125 - troço Mexilhoeira Grande / Penina
- ER125 - troço Almancil / Nó de S. Lourenço
- ER125 - troço Nó de Boliqueime / Almancil
- ER125 - troço Penina / Alcorão
- ER125 - troço Guia / Rotunda Fontainhas
- ER125 - troço Rotunda Fontainhas / Boliqueime
- ER125 - enlace EN 125 - Nó de Faro / EN2

Feita esta breve nota quanto aos indicadores selecionados para o acompanhamento da evolução e das dinâmicas regionais no domínio dos transportes e da mobilidade, proceder-se-á 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 (2017);
2. À evolução nos 5 últimos anos (2014 a 2018);
3. Ao carácter sazonal dos movimentos e dos fluxos;
4. À tendência de reforço, ou esbatimento, do carácter sazonal dos movimentos e dos fluxos.

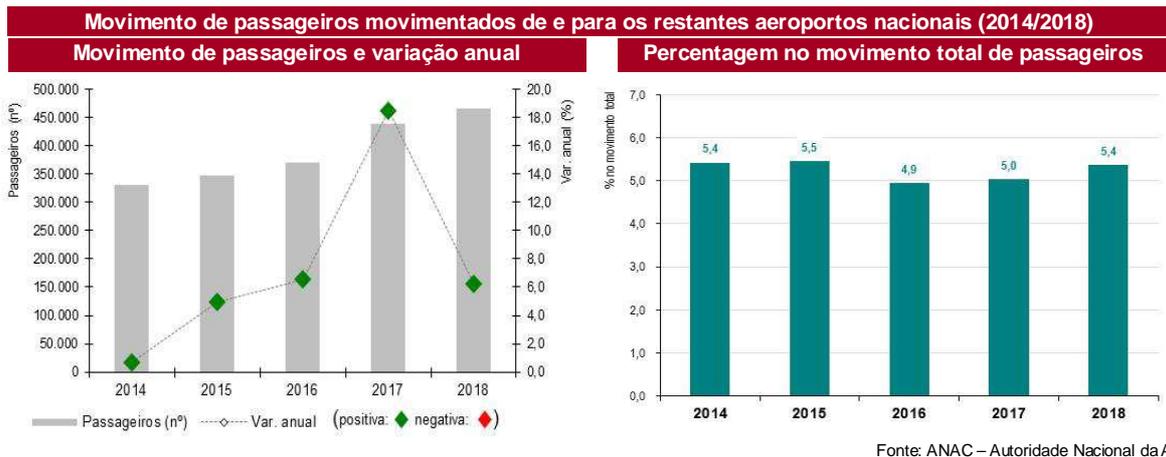
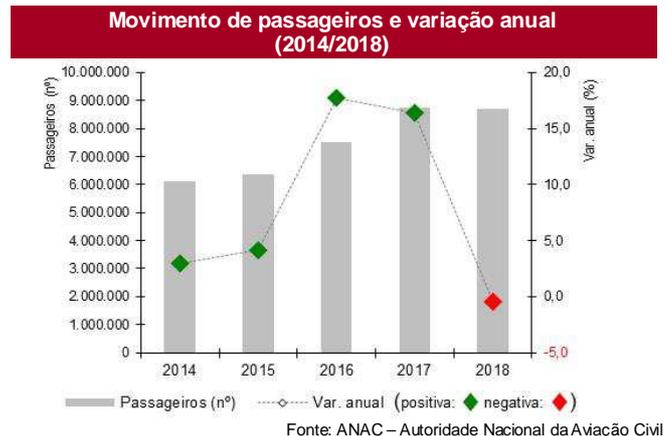
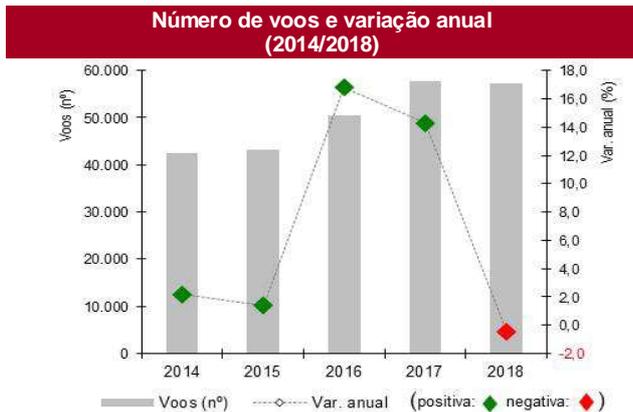
Meio / Modo	Indicadores	Unidade	Fonte
<b>Aéreo</b> (A.I. Faro)	N.º de voos	N.º	ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
	Movimento de passageiros	N.º	ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
	Movimento de passageiros c/ aeroportos nacionais	N.º	ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
<b>Marítimo/fluvial</b>	Passageiros na Ria Formosa	N.º	Docapesca – Portos e Lotas, SA
	Passageiros no Guadiana	N.º	Docapesca – Portos e Lotas, SA
<b>Ferrovário</b>	Passageiros no serviço regional	N.º	CP – Lisboa
	Passageiros no serviço de Longo Curso	N.º	CP – Lisboa
<b>Rodoviário</b> 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	Autoestrada do Algarve - Via do Infante – Soc. Concess. - AAVI, 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 Bias do Sul / Bias do Norte	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N120: troço Rogil / Aljezur	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	R270: SB Alportel (Este) / 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 / Rotunda (Makro)	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troço Nó Faro-EN2 / Rotunda Faro Este	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troço Lagos (Rotunda A22) / Fim Variante Este	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125-10: troço Faro (Nó W) / Rotunda (Montenegro)	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: Espiche / Rotunda (Paia da Luz)	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: Budens / Rotunda (Vale de Boi)	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: Nó de S. Lourenço / Variante do Troto	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125 – Rotunda (Makro) / Olhão	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	ER125 – Pêra (Nascente) / Rotunda (Zoomarine)	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	ER125 - Lagoa (Nascente) / Rotunda (International School)	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	ER125 - Lagos (Nascente) / Chinicato	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	ER125 – Odiáxere (Nascente) / Rotunda (Mesquita)	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	ER125 - Penina / Chão das Donas	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	ER125 - Almancil / Nó de S. Lourenço	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
ER125 – Rotunda (Vale de Judeu) / Rotunda (Quatro Estradas)	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA	
ER125 – Chão das Donas / Alcorão	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA	
ER125 – Nó (Algarve Shopping) / Nó (Acesso A22)	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA	
ER125 – Patã de Cima / Boliqueime (Poente)	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA	
ER125 - Enlace EN125 / Nó Faro-EN2	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA	
Transporte coletivo 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

Nota: em função da introdução da informação dos TMD de um alargado número de postos de contagem da Infraestruturas de Portugal, SA, houve necessidade de proceder a uma renomeação da grande maioria dos postos, por forma a melhor os identificar com a toponímia local.

## 1.1 Modo aéreo

A análise dos fluxos deste modo de transporte tem por base o acompanhamento de 3 indicadores do movimento que ocorre no Aeroporto Internacional de Faro: a) o **número de voos**; b) o **total de passageiros movimentados**; c) e a fração correspondente aos **passageiros movimentados de e para os restantes aeroportos nacionais**<sup>1</sup>. Resumidamente, e para cada um dos indicadores, em 2018:

- Registaram-se 57.361 voos, menos 0,5% relativamente ao valor de 2017 (57.626 voos);
- Foram transportados 8.684.723 passageiros, menos 0,4% do que em 2017 (8.723.368 passageiros);
- Foram transportados 466.293 passageiros de/para os aeroportos do espaço nacional, mais 6,2% do que em 2017 (438.880 passageiros).



Para os mesmos indicadores, e numa análise para um período mais alargado - de 2014 a 2018 -, verifica-se que em 2018:

- O número de voos (57.361) é superior em 34,8% ao número de voos em 2014 (42.568);
- O total de passageiros movimentados (8.684.723) é superior em 42,1% ao total de 2014 (6.111.383);
- O total de passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais (466.293) é superior em 40,8% ao total de 2014 (331.104).

Como em 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 que, em 2018:

- Concentrou 37,5% do total anual dos voos (38,8% em 2017);
- Concentrou 39,1% do total anual de passageiros<sup>2</sup> (40,3% em 2017);
- E ainda 32,1% dos passageiros movimentados de e para os aeroportos nacionais. A percentagem não se alterou em relação ao ano anterior e este continua a ser o movimento que apresenta menor cariz sazonal.

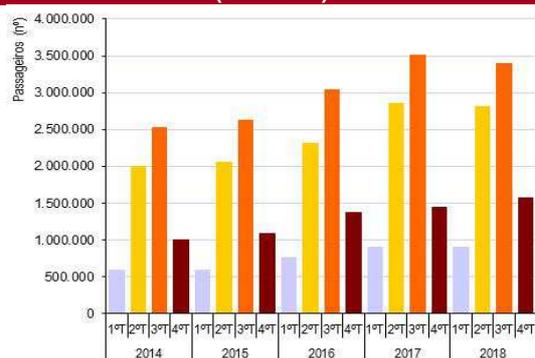
<sup>1</sup> Para qualquer dos 3 indicadores, os movimentos reportam-se apenas ao tráfego comercial.

<sup>2</sup> A percentagem de passageiros do 3º trimestre no total anual é: 29,4% em Lisboa; 29,3% no Porto; e 28,8% na Madeira.

O trimestre com maior movimento de passageiros é o 3º (3.393.453) que, em 2018, concentrou 39,1% do total anual. Este valor é, contudo, inferior em 3,5% ao valor homólogo de 2017 (3.516.512), concluindo-se assim que no ano de 2018 foi essencialmente o valor do 4º trimestre, claramente superior ao homólogo de 2017, que contribuiu decisivamente para que a quebra anual não fosse muito acentuada (somente 0,4%). Registou-se assim, mais uma vez em 2018, um ligeiro esbatimento do carácter sazonal que se tem vindo a manifestar nos últimos anos, com o peso dos passageiros no 3º trimestre a descer gradualmente desde o ano de 2015. Todavia, o carácter sazonal do movimento de passageiros continua ainda bem vincado

O 2º trimestre, em 2018, volta a ser o período com o segundo maior movimento de passageiros – 2.8187.778 – concentrando 32,5% do total anual de passageiros, uma quota muito aproximada quer da de 2017 (32,8%) quer da de 2014 (32,7%). Como em anos anteriores, o 1º trimestre continua a ser o trimestre com a menor concentração de movimento: 10,4%<sup>3</sup> do total anual, ainda assim ligeiramente superior à percentagem que detinha em 2014 (9,6%).

**Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2014/2018)**



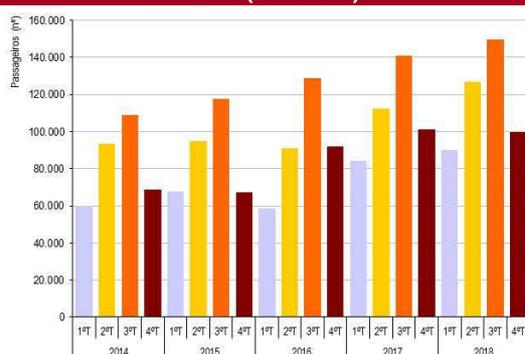
**Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2014/2018)**



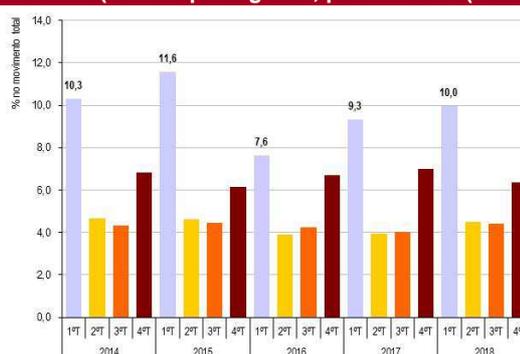
Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Quanto ao movimento de passageiros com origem e destino nos aeroportos nacionais observa-se, como em anos anteriores, que os trimestres de maior movimento absoluto correspondem aos trimestres de maior movimento total, havendo assim, também, um padrão sazonal ligeiramente 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 (2014/2018)**



**Percentagem de passageiros com O/D nos aeroportos nacionais (total de passageiros, por trimestre (2014/2018))**



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

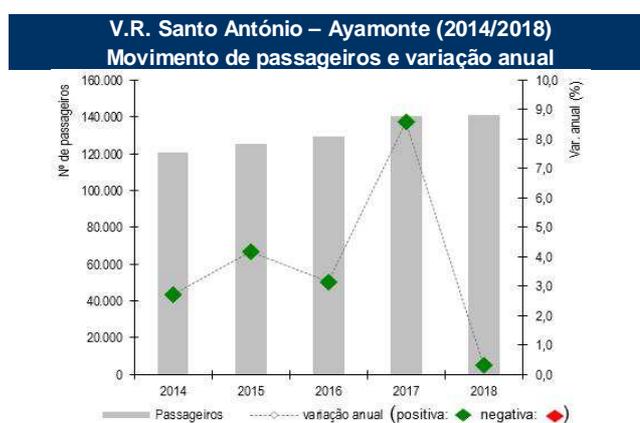
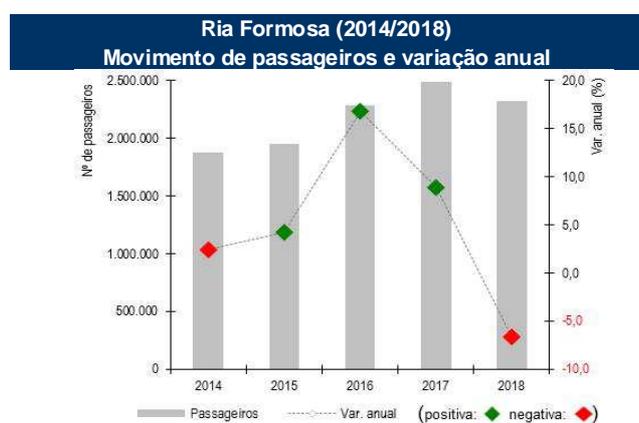
Também, como em anos anteriores, regista-se que, embora o movimento de passageiros com os aeroportos nacionais tenha sempre os valores absolutos mais baixos nos primeiro e último trimestres, é precisamente nestes períodos que a percentagem destes passageiros no total do movimento de passageiros do trimestre é mais significativa: 10,0% no 1º trimestre (percentagem mais do que duas vezes superior às dos 2º e 3º trimestres), e 6,4% no 4º trimestre.

## 1.2 Modo marítimo/fluvial

<sup>3</sup> A percentagem de passageiros do 1º trimestre no total anual é: 20,7% em Lisboa; 20,0% no Porto; e 21,4% na Madeira.

Os dois movimentos de passageiros – as carreiras da **Ria Formosa**<sup>4</sup> e a **travessia do Guadiana** (Vila Real de Santo António / Ayamonte) – revelam características, quantitativas e evoluções bastante contrastadas. Em 2018, as carreiras da **Ria Formosa** transportaram um total de **2.316.229 passageiros**, valor que representa uma diminuição de **6,7%** relativamente ao movimento do ano anterior (2017), mas também um **acréscimo de 23,6%** relativamente ao movimento de 2014. Verificou-se, assim, uma quebra no crescimento do número de passageiros transportados, que vinha já desde 2014. Esta quebra não terá a ver propriamente com uma diminuição da procura turística no Verão, mas fundamentalmente com a ocorrência da supressão temporária de algumas carreiras em função da realização de melhoramentos nas infraestruturas, e também com uma oferta paralela da informalidade e do serviço prestado pelas “marítimo-turísticas” cada vez mais competitiva, que absorve uma parte muito significativa do movimento contabilizado nas carreiras (o único que alimenta o sistema estatístico nacional).

No ano de 2018, a carreira que assegura a travessia do **Guadiana** movimentou um total de **140.972 passageiros**, o que representou um ligeiro **acréscimo de 0,3%** relativamente ao movimento do ano anterior (2017), e um **acréscimo de 17,0%** relativamente ao movimento de 2014. Destaca-se o facto de o movimento de passageiros nesta carreira apresentar, pelo quinto ano consecutivo, crescimentos positivos, consolidando a inversão dos decréscimos observados até ao ano de 2013.



Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

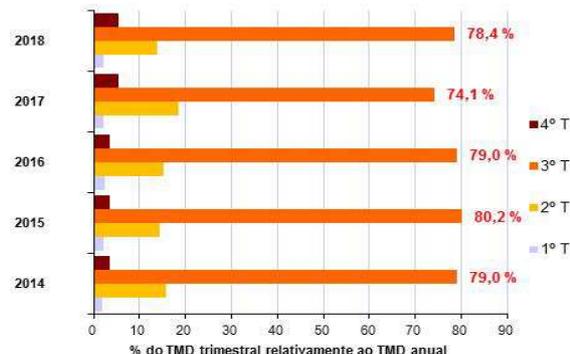
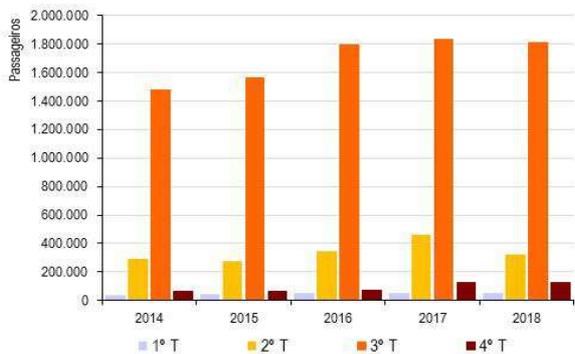
O movimento de passageiros na **Ria Formosa** continua, naturalmente, muito marcado por uma clara sazonalidade. Os passageiros transportados durante o **3º trimestre** de 2018 (1.816.451 passageiros) representaram **78,4% do total** anual de passageiros; os passageiros do 2º trimestre constituíram 13,9% do total anual de passageiros; e os passageiros dos 1º e 4º trimestres representaram, juntos, apenas 7,7% do total anual de passageiros. Comparativamente com a distribuição trimestral verificada há 4 anos (2014), verifica-se (em 2018) não terem existido alterações significativas, com os trimestres a manterem quotas muito aproximadas, não havendo assim sinais de esbatimento da sazonalidade deste movimento. Este padrão da distribuição anual ilustra claramente o cariz turístico destas deslocações, que se concentram fundamentalmente nos meses de Verão, dependendo de ano para ano (em função do estado de tempo) a existência de maiores ou menores movimentos nos meses de Maio e Junho (2º trimestre) e de Outubro (4º trimestre).

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 do serviço prestado durante os meses do ano fora do período estival. Ainda assim: o 3º trimestre de 2018 concentrou 45,1% do total anual de passageiros (relembre-se que na Ria Formosa esse valor atingiu os 78,4%); os 2º e 4º trimestres concentraram 21,7 e 21,5%, respetivamente; e o 1º trimestre concentrou somente 11,6% do total anual de passageiros. Em comparação com a distribuição por trimestres verificada há 4 anos atrás (2014) verifica-se agora (em 2018), sobretudo: uma diminuição do peso do 3º trimestre (de 50,2 para 45,1% no total anual); e uma subida do peso do 4º trimestre (de 16,8 para 21,5%).

**Ria Formosa (2014/2018)**  
Distribuição trimestral do movimento de passageiros

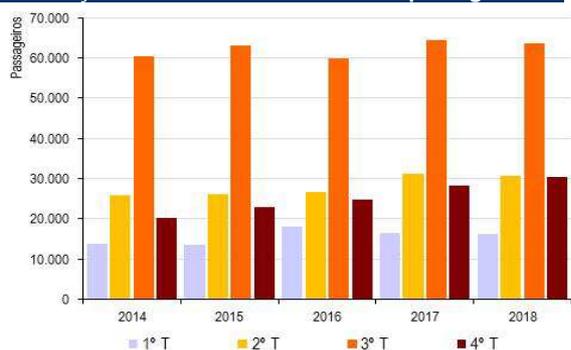
**Ria Formosa (2014/2018)**  
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre

<sup>4</sup> O movimento na Ria Formosa reporta-se aos passageiros transportados nas carreiras: a) de Faro (para a Praia de Faro, Ilha Deserta, Farol e Culatra); b) de Olhão (para Ilha da Armona, Culatra e Farol); c) da Fuseta (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”).

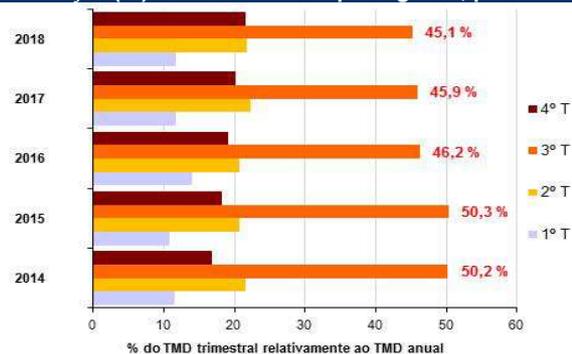


Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

**V.R. Santo António – Ayamonte (2014/2018)**  
Distribuição trimestral do movimento de passageiros



**V.R. Santo António – Ayamonte (2014/2018)**  
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre



Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

### 1.2.1 Desagregação do movimento no sistema Ria Formosa

Em 2018, 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, Farol e, sobretudo, Culatra –, havendo ainda a incluir a carreira do cais das Quatro Águas para a Ilha de Tavira, como resposta à necessidade de transporte gerada pelas atividades 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, quer em termos do maior ou menor período de funcionamento 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 Fuseta-Praia e Tavira (cidade) – Ilha de Tavira, que laboram durante 3 trimestres (na realidade, durante 7/8 meses) 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 Fuseta e os 4 cais existentes no concelho de Tavira (Santa Luzia, Quatro Águas, Tavira (cidade) e Cabanas).

Origem	Destinos	Atividade				Passageiros (2018)		Δ % 2018/17
		1ºT	2ºT	3ºT	4ºT	Nº	% no total	
Cais de Faro (cidade)	Ilha de Faro	*	*			61.042	2,6	32,2
	Ilha Deserta	*	*	*		41.983	1,8	4,4
	Culatra (Ilha da Culatra)			*		1.419	0,1	-52,4
	Farol (Ilha da Culatra)		*	*		84.127	3,6	50,3
Cais de Olhão (cidade)	Ilha da Armona	*	*	*	*	311.566	13,5	-11,4
	Culatra (Ilha da Culatra)	*	*	*	*	159.640	6,9	15,6

	Farol (Ilha da Culatra)	* * * *	161.085	7,0	3,4
<b>Cais da Fuseta (vila)</b>	Praia (Ilha da Armona)	* *	343.333	14,8	-28,3
<b>Tavira</b>					
Cais de Santa Luzia	Terra Estreita (Ilha de Tavira)	* *	243.878	10,5	-14,2
Cais das Quatro Águas	Ilha de Tavira	* * * *	334.502	14,4	-1,1
Cais de Tavira	Ilha de Tavira	* * * *	470.322	20,3	1,7
Cais de Cabanas	Praia (Ilha de Cabanas)	* *	103.332	4,5	-18,7
	<b>Total</b>		<b>2.316.229</b>	<b>100,0</b>	<b>-6,7</b>

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 2018 quase metade (49,7%) dos passageiros transportados; os restantes três subsistemas estão já a uma considerável distância: 27,4% em Olhão; 14,8% na Fuseta; e somente 8,1% em Faro. Em relação ao ano anterior (2017), o aumento do número de passageiros transportados foi particularmente significativo nas carreiras Faro-Farol (+50,3%), Faro-Ilha de Faro (+32,2%) e Olhão-Culatra (+15,6%). Ao invés, registaram-se acentuados decréscimos fundamentalmente na carreira Faro-Culatra (onde os valores absolutos não são, de todo, significativos), na carreira da Fuseta e nas carreiras da Terra Estreita e de Cabanas, por questões, nestas últimas situações em particular, relacionadas com a realização de dragagens e a reposição de areias no cordão dunar e a concorrência do serviço das “marítimo-turísticas”.

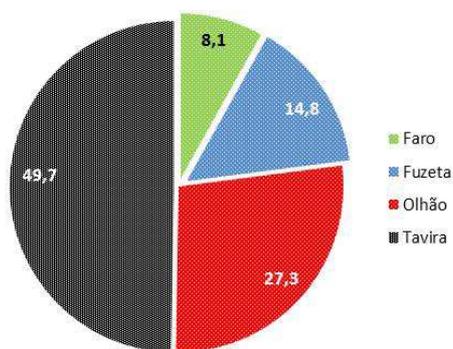
Subsistema	Nº de passageiros					Variações %	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2017	2018/2014
Tavira	904.336	938.313	1.117.333	1.211.835	1.152.034	-4,9	27,4
Olhão	429.938	469.372	528.669	645.353	632.291	-2,0	47,1
Fuseta	430.407	447.774	492.462	478.951	343.333	-28,3	-20,2
Faro	108.542	96.562	141.078	145.331	188.571	29,8	73,7
<b>Total</b>	<b>1.873.223</b>	<b>1.952.021</b>	<b>2.279.542</b>	<b>2.481.470</b>	<b>2.316.229</b>	<b>-6,7</b>	<b>23,6</b>

Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

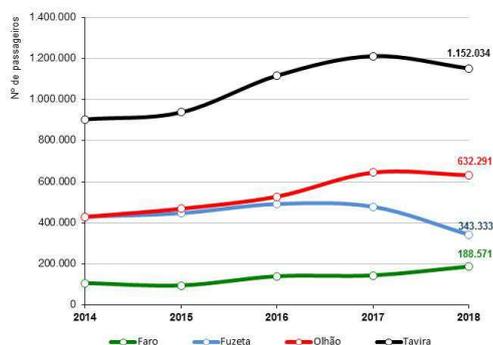
Quanto à evolução de movimento de passageiros nos últimos 5 anos (entre 2014 e 2018), para além do destaque evidente para um aumento global particularmente significativo (23,6%), que corresponde a um aumento em termos absolutos na ordem dos 450 mil passageiros –, há ainda a relevar:

- 1) O facto de o subsistema de Tavira continuar a deter praticamente metade do total de passageiros movimentados (48,3% em 2014 e 49,7% em 2018);
- 2) Os aumentos muito significativos sobretudo nos subsistemas de Faro (73,7%), Olhão (47,1%) e Tavira (27,4%);
- 3) O declínio (já com dois anos consecutivos) do movimento de passageiros no subsistema da Fuseta;
- 4) A quota cada vez mais significativa do movimento de passageiros gerado em Faro (5,8% em 2014 e 8,1% em 2018), muito relacionado com o incremento do fluxo turístico na cidade nos anos mais recentes.

Distribuição percentual dos passageiros pelos subsistemas da Ria Formosa (2018)



Movimento de passageiros nos subsistemas da Ria Formosa (2014/2018)



Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

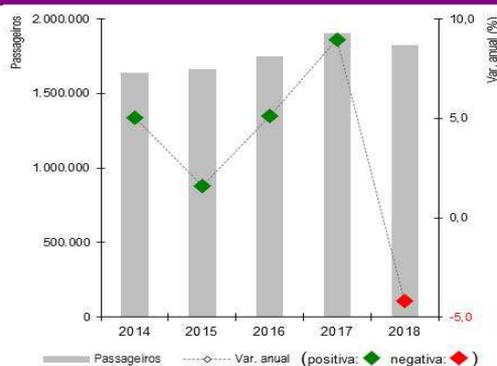
### 1.3 Modo Ferroviário

Em 2018, o **serviço regional** (no eixo ferroviário que serve a Região, compreendido entre Lagos e Vila Real de Santo António) transportou um total de **1.827.854 passageiros**, o que corresponde a um decréscimo de 4,2% relativamente ao movimento do ano anterior (2017) mas, ainda assim, a um aumento de 11,5% relativamente ao movimento verificado no ano de 2014.

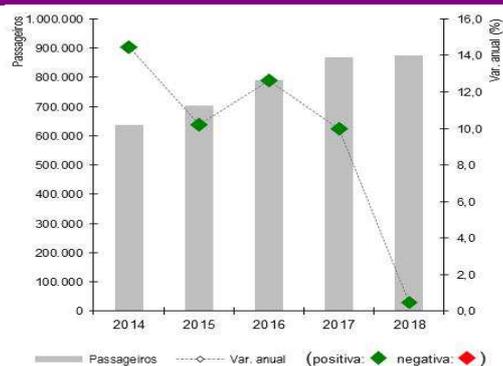
Serviço Regional (2014/2018)

Serviço de Longo Curso (2014/2018)

**Movimento de passageiros e variação anual**



**Movimento de passageiros e variação anual**



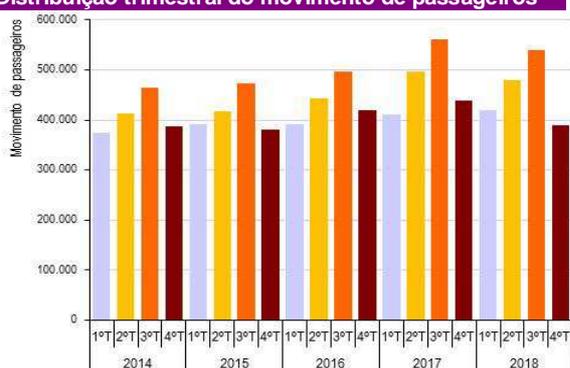
Fonte: CP – Lisboa

O serviço de Longo Curso<sup>5</sup> transportou um total de **874.019 passageiros**, que traduz um **aumento de 0,5 %** relativamente ao movimento do ano anterior (2017), e um **aumento de 37,2 %** relativamente ao movimento do ano de 2014. Em ambos os serviços, foi notório o efeito das greves ocorridas durante o ano de 2018. No caso do serviço regional, terá sido a principal causa da interrupção de uma série de 5 anos consecutivos de aumentos do volume de passageiros. No caso do Serviço de Longo Curso, houve ainda assim um aumento do número de passageiros transportados, mas muito menos significativo do que em anos anteriores.

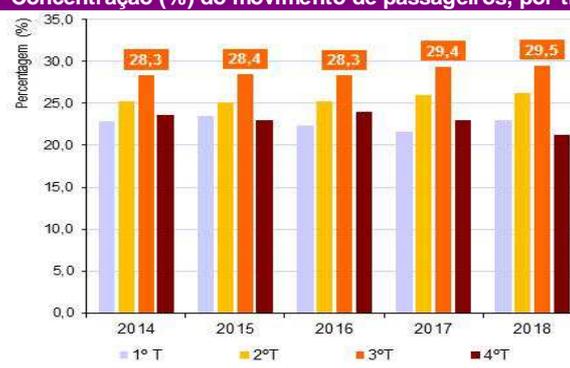
Como vem sendo notado nos anos anteriores, o movimento de passageiros no serviço regional é muito pouco afetado pela sazonalidade. Embora o movimento no 3º trimestre (539.450 passageiros) seja um pouco superior ao dos restantes trimestres, em 2018, como em anos anteriores, este trimestre concentrou um pouco mais de 29% do total anual de passageiros (valor que se mantém praticamente constante nos últimos anos). Todos os restantes trimestres apresentam, de novo, valores superiores a 21%, o que demonstra uma distribuição quase uniforme do movimento ao longo 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 2018, 36,6% do total anual de passageiros concentrou-se no 3º trimestre (320.062 passageiros), o que constitui um ligeiro aumento da quota deste trimestre relativamente ao ano de 2017. 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, com 164.631 passageiros movimentados (somente 18,8% do movimento anual, em 2018), um valor muito próximo dos 168.504 passageiros do 4º trimestre (que representa 19,3% do movimento anual).

**Serviço Regional (2014/2018)**  
**Distribuição trimestral do movimento de passageiros**



**Serviço Regional (2014/2018)**  
**Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre**

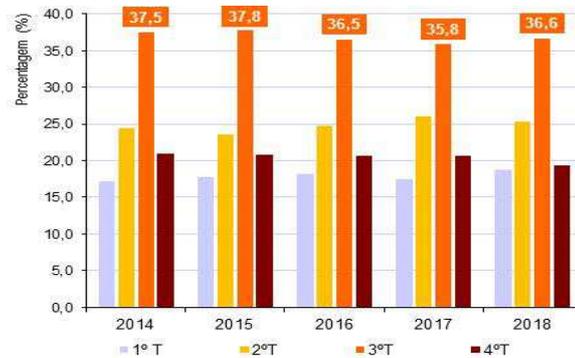
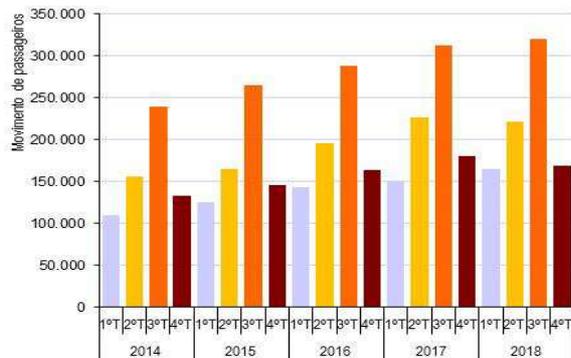


Fonte: CP – Lisboa

**Serviço de Longo Curso (2014/2018)**  
**Distribuição trimestral do movimento de passageiros**

**Serviço de Longo Curso (2014/2018)**  
**Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre**

<sup>5</sup> O Longo Curso compreende os serviços “Intercidades” e “Alfa Pendular”.



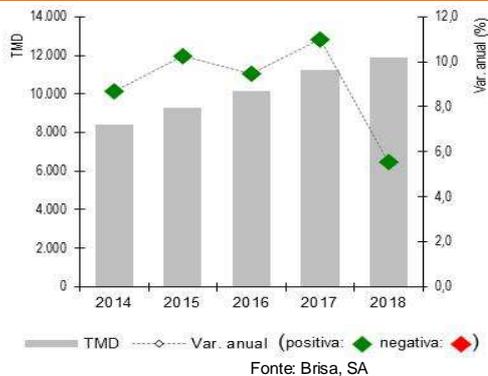
Fonte: CP – Lisboa

## 1.4 Modo Rodoviário

### 1.4.1 Tráfego Médio Diário (TMD) nos principais eixos regionais

Em 2018, o TMD na **A2** (Almodôvar / S.B. Messines) situou-se nos **11.881 veículos/dia**, o que corresponde a um **aumento de 5,5%** relativamente ao ano de 2017 e um aumento de 41,4% relativamente ao valor do ano de 2014. O TMD médio da **A22 (Via do Infante)** situou-se nos **14.383 veículos/dia**, o que corresponde a um **aumento de 6,7%** relativamente ao ano anterior e a um aumento de 62,6% relativamente ao valor do ano de 2014. Neste eixo, tem-se pela primeira vez, em 2018, um valor anual para o TMD superior aos valores anteriores a 2011, e mesmo o valor mais elevado desde que foi iniciada a série (2007), o que não aconteceu ainda nos restantes eixos regionais principais, e que deverá demorar ainda mais alguns anos. Em relação ao tráfego na A22 tal ainda não sucede: apesar dos fortes aumentos, o valor para 2018 (14.383 veículos/dia) é ainda substancialmente 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 **9.321 veículos/dia** representa um **aumento de 14,5%** relativamente ao valor de 2017 (8.144) e um aumento de 50,8% relativamente ao valor de 2014 (6.182 veículos/dia)

**A2 (Almodôvar / S. B. Messines)**  
TMD e variação anual (2014/2018)



Fonte: Brisa, SA

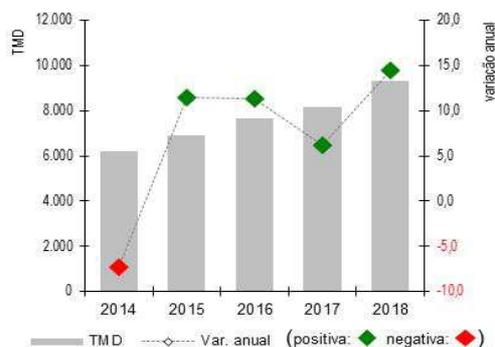
**A22 (Via do Infante)**  
TMD e variação anual (2014/2018)



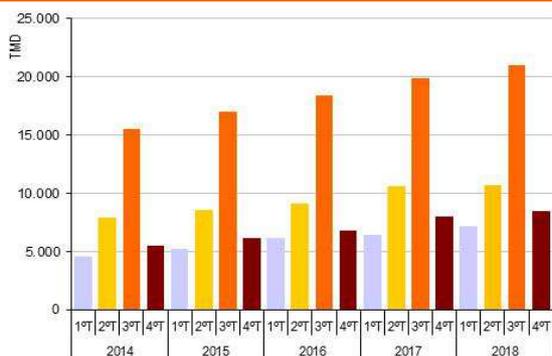
Fonte: Autoestrada do Algarve - Via do Infante – Soc. Concess. - AAVI, SA

Como em anos anteriores, ambos os eixos principais (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 2018 (21.047) é superior ao homólogo de 2017 (19.923) que, por sua vez, também era já superior aos valores homólogos dos anos anteriores. Isto é, o tráfego no Verão apresenta já seis anos consecutivos de aumentos, superiores aos valores que se registavam antes do ano de 2011. Por outro lado, o carácter fortemente sazonal deste tráfego, que ainda se mantém, volta em 2018 a apresentar um valor também inferior aos valores do Verão dos anos de 2012 a 2016, mas ainda superior aos dos anos anteriores a 2011 (na ordem dos 60 a 65%). Assim, embora o TMD no Verão seja claramente superior ao TMD anual – em 2018, superior em 77,1% –, este valor é no entanto menos significativo do que em anos anteriores, podendo adiantar-se desta forma a existência de uma tendência mais consolidada de um esbatimento da sazonalidade.

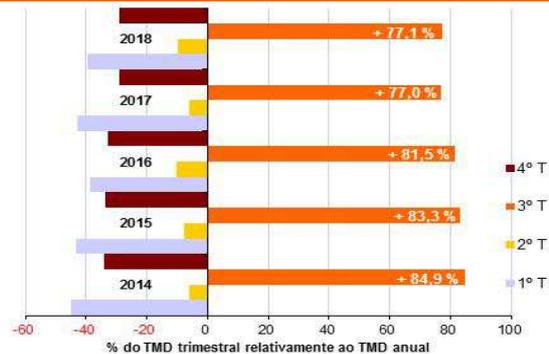
**Ponte Internacional do Guadiana**  
TMD e variação anual (2014/2018)



**A2: Almodôvar / S. B. Messines - 2014/2018**  
Distribuição trimestral do TMD



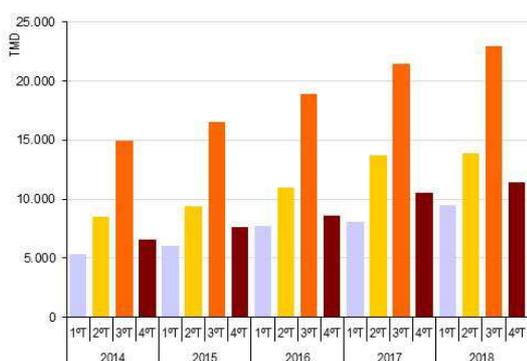
**A2: Almodôvar / S. B. Messines - 2014/2018**  
Concentração (%) do TMD, por trimestre



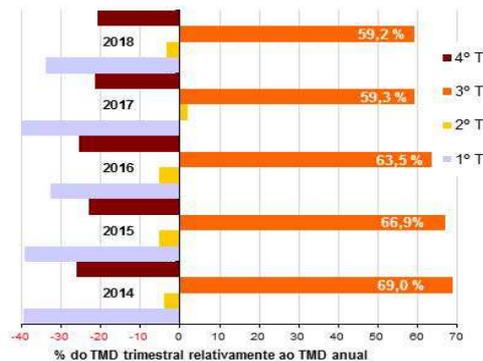
Fonte: Brisa, SA

Os fluxos de tráfego na A22, o grande eixo longitudinal regional, continuam também com um forte carácter sazonal, aspeto que no entanto se esbateu com algum significado nos anos mais recentes. Em 2018, o valor do TMD do 3º trimestre – 22.903 veículos/dia – é superior em 59,2% ao valor para o TMD anual. Continua a ser uma percentagem elevada, sendo todavia claramente inferior à que se verificava em 2014 (69,0%). Em 2018, ao contrário do que sucedeu em 2017, não houve outro trimestre, para além do 3º, que apresentasse um valor para o TMD superior ao TMD anual. Tal como nos anos anteriores, os valores relativos aos 1º e 4º trimestres são claramente inferiores ao valor do TMD anual, ilustrando desta forma uma sazonalidade ainda muito vincada.

**A22 (Via do Infante) - 2014/2018**  
Distribuição trimestral do TMD



**A22 (Via do Infante) - 2014/2018**  
Concentração (%) do TMD, por trimestre

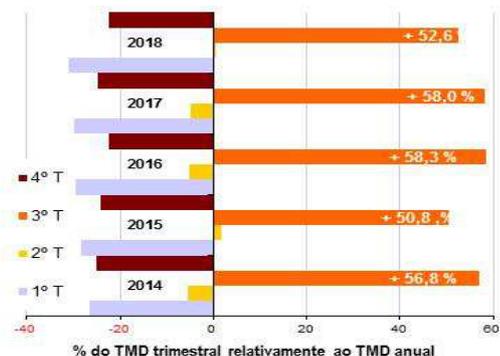
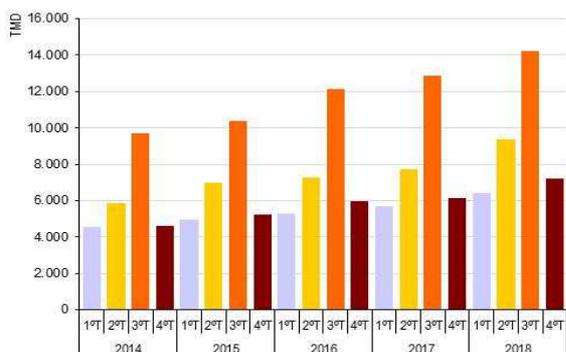


Fonte: Autoestrada do Algarve - Via do Infante – Soc. Concess. - AAVI, SA

Na Ponte Internacional do Guadiana, o carácter sazonal está também fortemente vincado. O valor para o 3º trimestre de 2018 (14.220 veículos/dia) é superior em 52,6% ao valor do TMD anual, enquanto os valores de todos os restantes trimestres são inferiores ao valor anual. O valor do 3º trimestre relativamente ao TMD anual é consideravelmente inferior ao valor verificado em 2017 (+58,0%), indiciando assim que houve um ligeiro esbatimento do padrão sazonal mas, ainda com pouca expressão. Por outro lado, verifica-se que esta concentração do tráfego no 3º trimestre é substancialmente inferior à que se regista para o total da A22 (superior em 77,1% relativamente ao TMD anual), o que revela um padrão mais constante das deslocações transfronteiriças animadas fundamentalmente pelas atividades das cidades e vilas ribeirinhas.

**Ponte Internacional do Guadiana – 2014/2018**  
Distribuição trimestral do TMD

**Ponte Internacional do Guadiana - 2014/2018**  
Concentração (%) do TMD, por trimestre



Fonte: Autoestrada do Algarve - Via do Infante – Soc. Concess. - AAVI, 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, sobretudo ao longo do eixo da EN125. Em 2018, a rede dispõe já de 26 postos de contagem<sup>6</sup> (equipamentos), mais 13 que em 2017. Em relação aos 13 postos para os quais se dispõe de informação que permite estabelecer comparações com o ano anterior (2017), destaca-se o facto de em 11 dos 13 se terem registado aumentos dos TMD. Somente no posto instalado no IC1 (SB Messines/Tunes) e no posto da EN270 (SB Alportel/SC Fonte do Bispo) se registaram decréscimos, de 0,7 e 6,1%, respetivamente. Todos os outros postos, instalados na EN125, apresentam crescimentos do tráfego, dois dos quais com aumentos percentuais na ordem dos 2 dígitos. Com naturalidade, e como em anos anteriores, verificou-se que em todos os postos, com exceção do posto da EN270 (SB Alportel (Este) / SC Fonte do Bispo), os tráfegos são particularmente mais intensos no 3º trimestre, com valores bastante superiores aos valores para os TMD anuais, que em termos percentuais chegam a atingir os 48,7% (na EN120, troço Rogil / Aljezur).

Itin.	Troço	TMD			TMD trimestre + elevado		Δ % p/ TMD anual		
		2018	2017	Δ % 2018/17	Trim.	TMD	2018		2014
IC1	SB Messines / Tunes	6.851	6.897	-0,7	3º	8.602	+25,6%	↗	34,9%
IC4	Nó da A22 / SJ da Venda	37.874	34.415	10,1	3º	44.933	+18,6%	↗	41,0% <sup>1</sup>
EN125	SJ Venda / Faro (Nó W)	47.506	44.225	7,4	3º	55.536	+16,9%	↗	19,2%
EN125	Rotunda Faro Este / Rotunda Makro	30.107	28.505	5,6	3º	32.380	+7,6%	↘	3,0% <sup>1</sup>
EN125	Nó Faro-EN2 / Rotunda Faro Este	22.460	20.248	10,9	3º	24.536	+9,2%	↗	17,9% <sup>1</sup>
EN125	Bias do Sul / Bias do Norte	17.927	17.442	2,8	3º	24.704	+37,8%	↗	40,0%
EN125	Lagos (Rotunda A22) / Fim Variante Este	9.348	8.740	7,0	3º	11.697	+25,1%	↘	7,3% <sup>1</sup>
EN125	Alcorão / Nó (Vale Crevo)	23.415	<sup>2</sup>		3º	26.967	15,2%	↗	18,3%
EN125-10	Faro (Nó W) / Rotunda (Montenegro)	43.824	43.340	1,1	3º	52.429	+19,6%	↗	21,4% <sup>1</sup>
EN120	Rogil / Aljezur	4.322	4.282	0,9	3º	6.425	+48,7%	=	48,5%
ER270	SB Alportel (Este) / SC Fonte do Bispo	2.731	2.909	-6,1	4º	2.859	+4,7%	↗	14,1%
EN125	Espiche / Rotunda (Paria da Luz)	12.502	12.007	4,1	3º	16.070	+28,5%	=	28,1 <sup>3</sup>
EN125	Budens / Rotunda (Vale de Boi)	7.668	7.234	6,0	3º	10.982	+43,2%	↘	40,4 <sup>3</sup>
EN125	Nó S. Lourenço / Variante do Troto	15.629	14.996	4,2	3º	18.145	+16,1%	↗	17,6 <sup>3</sup>
EN125	Rotunda (Makro) / Olhão	26.529			3º	29.227	10,2%	↘	4,4% <sup>3</sup>
ER125	Pêra (Nascente) / Rotunda (Zoomarine)	15.738			3º	19.212	22,1%		
ER125	Lagoa (Nascente) / Rotunda (Internat. School)	17.451			3º	20.197	15,7%		
ER125	Lagos (Nascente) / Chiniçato	20.994			3º	23.197	13,9%		
ER125	Odiáxere (Nascente) / Rotunda (Mesquita)	15.015			3º	17.460	16,3%		
ER125	Penina / Chão das Donas	20.167			3º	23.570	14,3%		
ER125	Almancil / Nó de S. Lourenço	19.558			3º	21.541	10,1%		
ER125	Rotunda (V. Judeu) / Rotunda (Quatro Estradas)	17.164			3º	19.846	15,7%		
ER125	Chão das Donas / Alcorão	12.790			3º	15.225	19,0%		
ER125	Nó (Algarve Shopping) / Nó (Acesso A22)	24.276			3º	28.898	19,0%		
ER125	Patã de Gima / Boliquêime (Poente)	16.207			3º	19.364	19,5%		
EN125	Enlace EN125 / Nó Faro-EN2	29.954			3º	33.319	11,2%		

<sup>1</sup> - Valor reportado a 2016.

<sup>2</sup> - Sem valor para 2017 (nº insuficiente de trimestres)

<sup>3</sup> - Valor reportado a 2017.

Por outro lado, e relativamente ao movimento de há 4 anos atrás (em 2014), destaca-se também que na maioria dos postos (9 dos 15) ocorreu um aumento da concentração do tráfego no 3º trimestre, o que reforça, como foi já referido para as características do tráfego nos eixos principais, o caráter sazonal do tráfego nos eixos rodoviários da região.

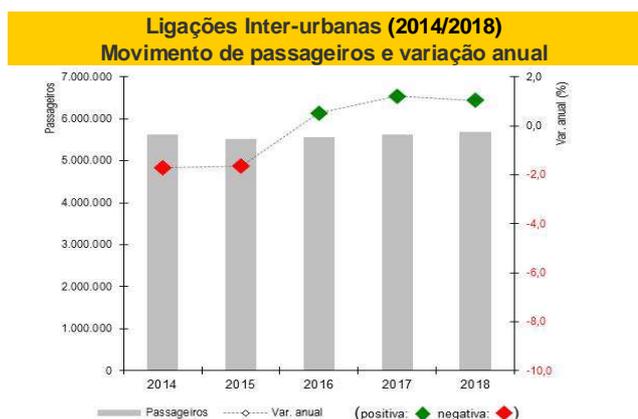
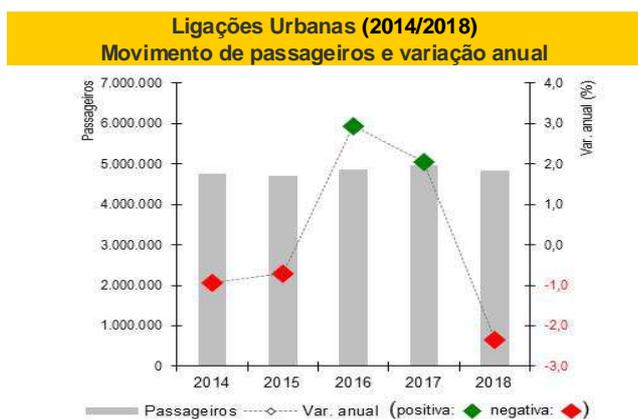
<sup>6</sup> O equipamento no posto da EN125 (Odiáxere / Estômbar) esteve inoperacional no período compreendido entre o 1º trimestre de 2016 e o 2º trimestre de 2017 (durante 6 trimestres). Foi reativado no 3º trimestre de 2017, com outra designação - Alcorão / Nó (Vale Crevo). O equipamento do posto da N122 (Mértola / Santa Marta) permanece inoperacional pelo que, enquanto não for reativado, permanecerá fora do Portal, dos boletins trimestrais e dos relatórios anuais.

### 1.4.3 Transporte coletivo rodoviário

O transporte coletivo 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).

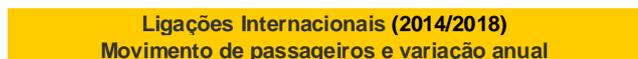
Em 2018, as **ligações urbanas**<sup>7</sup> movimentaram um total de **4.840.245 passageiros**, valor inferior em 2,3% ao valor de 2017 (4.956.454) mas ainda assim superior em 1,9% relativamente ao valor para o ano de 2014 (4.752.056 passageiros). As ligações **inter-urbanas** movimentaram um total de **5.680.790 passageiros**, valor superior em 1,1% ao valor de 2017 (5.621.632 passageiros) e também superior ao valor para 2014 (5.617.738 passageiros). Relativamente ao movimento nas ligações urbanas, há a registar a quebra de uma tendência de crescimento que tinha já 2 anos; quanto ao movimento nas ligações inter-urbanas, destaca-se como muito positivo o facto de este ser o terceiro ano consecutivo de aumentos, embora sempre com variações percentuais baixas.

Em 2018, as **ligações inter-regionais** movimentaram um total de **956.482 passageiros**, valor **superior em 5,8%** ao valor de 2017 (**903.740**) e **superior em 20,6%** ao valor de 2014 (793.040 passageiros). Foi o sexto ano consecutivo de variações positivas, o que se assinala, e que reforça o aspeto 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 **25.057 passageiros**, valor inferior em 6,2% ao valor do ano de 2017 e inferior em 14,5% valor do ano de 2014. É já o terceiro 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 séria ao transporte particular.

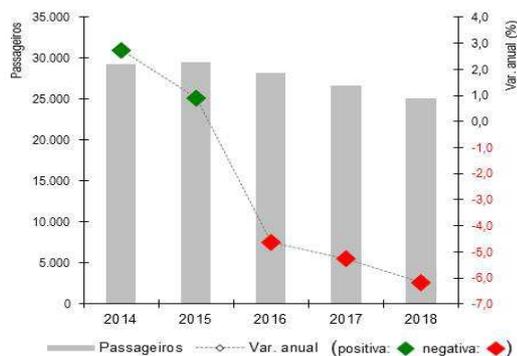
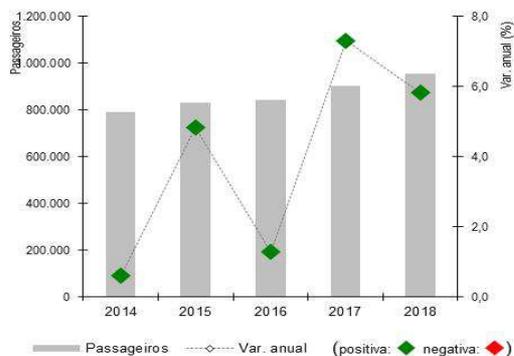


Fonte: EVA Transportes S.A

Como se vem destacando nos anos anteriores, o movimento de passageiros nas ligações urbanas do transporte coletivo rodoviário é muitíssimo pouco marcado pela sazonalidade. Em 2018, como em anos anteriores, os valores para os pesos relativos dos passageiros em cada um dos trimestres são muito próximos: o mais baixo (1º trimestre) cifrou-se nos 23,4%; e o mais elevado (2º trimestre) cifrou-se nos 26,1%. Assim, a diferença entre os pesos relativos dos trimestres com maior e menor movimento é somente de 2,7%, claramente contrastante com os restantes modos de transporte. Registe-se igualmente que, em 2018, ao contrário do que vinha sucedendo nos 4 anos anteriores, o trimestre com maior movimento de passageiros foi o 2º (como sucedera em 2013, 2012 e 2011). Ou seja, os dois maiores valores para o movimento de passageiros, sempre muito aproximados, alternam de ano para ano (e de uma forma quase equitativa), entre o 2º e o 3º trimestres. Sabendo também que os valores para os 1º e 4º trimestres não estão muito distantes, constata-se que, nesta escala de operações, o fenómeno turístico não se faz sentir de forma notória.



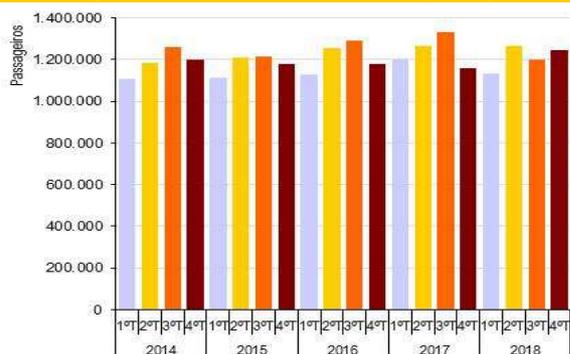
<sup>7</sup> O movimento de passageiros nas ligações urbanas inclui os passageiros transportados no serviço contratualizado entre a operadora (EVA Transportes, SA) e alguns dos municípios da Região (Albufeira, Faro, Lagos, Loulé, Portimão e Tavira). Existe também um serviço contratualizado com o Município de Olhão, mas os respectivos valores não estão apurados.



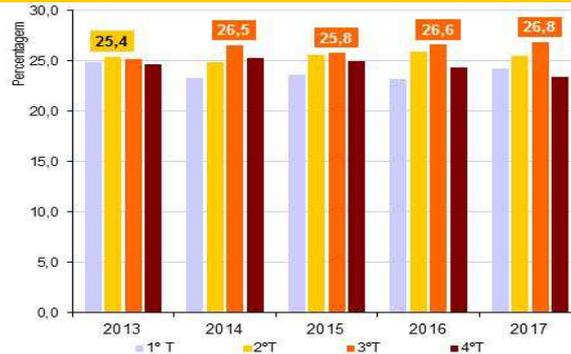
Fonte: EVA Transportes S.A

### Ligações urbanas (2014/2018)

Distribuição trimestral do movimento de passageiros



Percentagem do movimento de passageiros, por trimestre

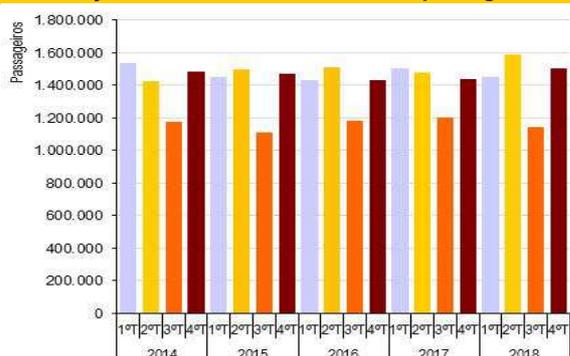


Fonte: EVA Transportes S.A

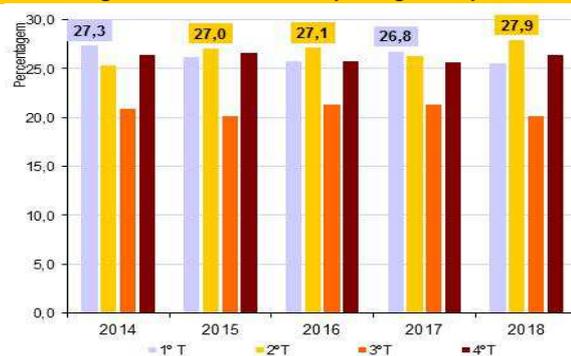
Nas ligações inter-urbanas, a distribuição do movimento pelos trimestres do ano é também muito equitativa, embora ligeiramente menos do que nas urbanas. Em 2018, foi o 2º trimestre que concentrou maior movimento de passageiros (27,9% do total anual), cabendo aos 4º e 1º trimestres (com 26,4 e 25,6%, respetivamente) 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 (20,1% em 2018). 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 (2014/2018)

Distribuição trimestral do movimento de passageiros



Percentagem do movimento de passageiros, por trimestre



Fonte: EVA Transportes S.A

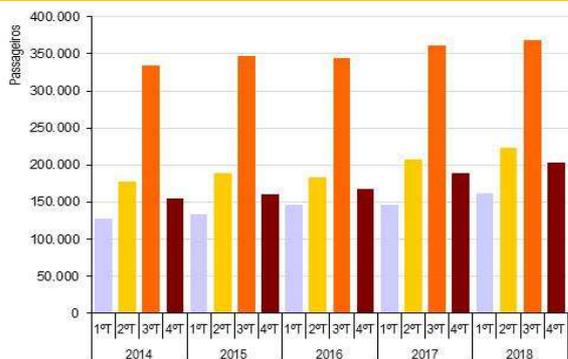
Nas ligações inter-regionais, a distribuição do movimento de passageiros pelos 4 trimestres apresenta já um padrão claramente marcado pela sazonalidade. Em 2018, foram movimentados 368.020 passageiros no 3º trimestre, o que corresponde a 38,5% do total anual de passageiros. O trimestre com menor movimento foi, como em anos anteriores, o 1º trimestre, com 162.156 passageiros (17,0% do total anual). O carácter sazonal deste movimento continua bem vincado, uma vez que a concentração no 3º trimestre era, em 2014, apenas um pouco superior (42,1%).

Também nas ligações internacionais, a distribuição do movimento de passageiros pelos trimestres do ano apresenta um padrão claramente marcado pela sazonalidade. Em 2018, foram movimentados 11.484 passageiros no 3º trimestre (45,8% do total anual de

passageiros), cabendo ao 1º trimestre (4.034 passageiros) apenas 16,1% 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 2014 o 3º trimestre concentrava 46,6% do movimento anual, percentagem muito idêntica à de 2018 (45,8%).

### Ligações inter-regionais (2014/2018)

Distribuição trimestral do movimento de passageiros



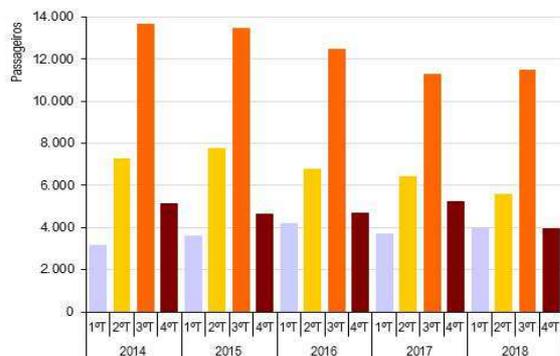
Percentagem do movimento de passageiros, por trimestre



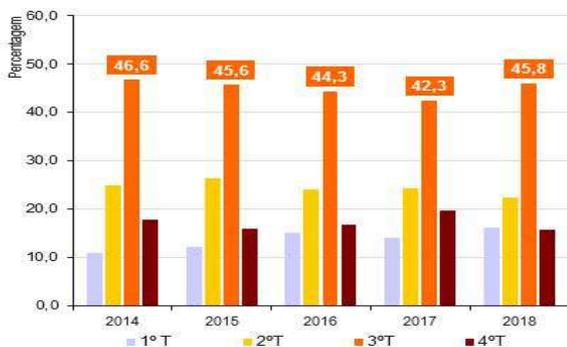
Fonte: EVA Transportes S.A

### Ligações internacionais (2014/2018)

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 (2014 / 2018)							
		2018	Último ano 2018/2017	Últimos 5 anos 2018/2014	Trim. +	Valor	% do ano								
Aéreo (A.I. Faro)	N.º de voos	57.361	↘	-0,5%	↗	34,8%	3º	21.518	37,5%	38,8%	↘	37,5%	( = )		
	Passageiros	8.684.723	↘	-0,4%	↗	42,1%	3º	3.393.453	39,1%	41,3%	↘	39,1%	( - )		
	Passageiros c/ aeroportos nacionais	466.293	↗	6,2%	↗	40,8%	3º	149.588	32,1%	32,9%	↘	32,1%	( = )		
Marítimo/ Fluvial	Passageiros na Ria Formosa	2.316.229	↘	-6,7%	↗	23,6%	3º	1.816.451	78,4%	79,0%	=	78,4%	( = )		
	Faro - Ilha de Faro	61.042	↗	32,2%	↗	71,6%	3º	53.354	87,4%	93,6%	↘	87,4%	( - )		
	Faro - Ilha Deserta	41.983	↗	4,4%	↗	74,4%	3º	30.271	72,1%	70,2%	↘	72,1%	( - )		
	Faro - Farol (Ilha da Culatra)	84.127	↗	50,3%	↗	72,0%	3º	74.082	88,1%	95,6%	↘	88,1%	( - )		
	Faro - Culatra (Ilha da Culatra)	1.419	↘	-52,4%	↘	-26,2% <sup>1</sup>	3º	1.419	100,0%	100,0% <sup>1</sup>	=	100,0%	( = )		
	Olhão - Farol (Ilha da Culatra)	161.085	↗	3,4%	↗	47,5%	3º	105.230	65,3%	69,4%	↘	65,3%	( - )		
	Olhão - Culatra (Ilha da Culatra)	159.640	↗	15,6%	↗	77,7%	3º	85.970	53,9%	61,5%	↘	53,9%	( - )		
	Olhão - Ilha da Armona	311.566	↘	-11,4%	↗	34,9%	3º	202.422	65,0%	69,5%	↘	65,0%	( - )		
	Fuseta - Praia	343.333	↘	-28,3%	↘	-20,2%	3º	329.091	95,9%	86,0%	↗	95,9%	( + )		
	Sta. Luzia - T. Estreita (I. de Tavira)	243.878	↘	-14,2%	↗	29,6%	3º	221.639	90,9%	96,7%	↘	90,9%	( - )		
	Quatro Águas - Ilha de Tavira	334.502	↘	-1,1%	↘	-18,2%	3º	241.602	72,2%	69,9%	↗	72,2%	( + )		
	Tavira - Ilha de Tavira	470.322	↗	1,7%	↗	114,6%	3º	371.700	79,0%	80,9%	=	79,0%	( = )		
	Cabanas - Ilha de Cabanas	103.332	↘	-18,7%	↘	-0,9%	3º	99.671	96,5%	87,1%	↗	96,5%	( + )		
	Passageiros no Guadiana	140.972	↗	0,3%	↗	17,0%	3º	63.625	45,1%	50,2%	↘	45,1%	( + )		
Ferroviário	Passageiros no Serv. Regional	1.827.854	↘	-4,2%	↗	11,5%	3º	539.450	29,5%	28,3%	↗	29,5%	( = )		
	Passageiros no Serv. de Longo Curso	874.019	↗	0,5%	↗	37,2%	3º	320.062	36,6%	37,5%	↘	36,6%	( = )		
Modo rodoviário	Eixos principais (TMD)	A2 - (Almodôvar / Messines)	11.881	↗	5,5%	↗	41,4%	3º	21.047	77,1%*	84,9%	↘	77,1%	( - )	
		Ponte Internacional do Guadiana	9.321	↗	14,5%	↗	50,8%	3º	14.220	52,6%*	56,8%	↘	52,6%	( - )	
		A22 (Via do Infante)	14.383	↗	6,7%	↗	62,6%	3º	22.903	59,2%*	69,0%	↘	59,2%	( - )	
	Eixos secundários (TMD)	IC1: S.B. Messines / Tunes	6.851	↘	-0,7%	↗	4,3%	3º	8.602	25,6%*	34,9%	↘	25,6%*	( - )	
		IC4: Nó da A22 / S. João da Venda	37.874	↗	10,1%	↗	47,9% <sup>2</sup>	3º	44.933	18,6%*	41,9% <sup>2</sup>	↘	18,6%*	( - )	
		EN125: S. João da Venda / Faro (Nó W)	47.506	↗	7,4%	↗	16,6%	3º	55.536	16,9%*	19,2%	↘	16,9%*	( - )	
		EN125: Rot. Faro Este / Rot. (Makro)	30.107	↗	5,7%	↗	11,2% <sup>2</sup>	3º	32.380	7,6%*	3,0% <sup>2</sup>	↗	7,6%*	( + )	
		EN125: Nó Faro-EN2 / Rotunda Faro Este	22.460	↗	11,0%	↗	35,7% <sup>2</sup>	3º	24.536	9,2%*	17,9% <sup>2</sup>	↘	9,2%*	( - )	
		EN125: Bias do Sul / Bias do Norte	17.927	↗	2,8%	↗	17,3%	3º	24.704	37,8%*	40,0%	↘	37,8%*	( - )	
		EN125: Lagos (Rot. A22) / Fim Var. Este	9.348	↗	7,0%	↗	23,6% <sup>2</sup>	3º	11.697	6,2%*	7,3% <sup>2</sup>	↘	6,2%*	( = )	
		EN125: Alcorão / Nó (Vale Crevo)	23.415	↘	-0,8%	↗	7,6%	3º	26.967	15,2%*	18,3%	↘	15,2%*	( - )	
		EN125-10: Faro (Nó W) / Rot. (Montenegro)	43.824	↗	1,2%	↗	12,2% <sup>2</sup>	3º	52.429	19,9%*	21,4% <sup>2</sup>	↘	19,9%*	( = )	
		EN120: Rogil / Aljezur	4.322	↗	0,9%	↗	13,2%	3º	6.425	70,1%*	48,5%	↗	70,1%*	( + )	
		ER270: S.B. Alportel (Este) / SCF do Bispo	2.731	↘	-6,1%	↗	4,6%	4º	2.859	4,7%*	14,1%	↘	4,7%*	( = )	
		EN125: Espiche / Rotunda (Praia da Luz)	12.502	↗	4,1%			3º	16.070	28,5%*	28,1% <sup>3</sup>	↗	28,5%*	( = )	
		EN125: Budens / Rotunda (Vale de Boi)	7.668	↗	6,0%			3º	10.982	43,2%*	40,4% <sup>3</sup>	↗	43,2%*	( + )	
		EN125: Nó. de S. Lourenço / Var. do Troto	15.629	↗	4,2%			3º	18.145	16,1%*	17,6% <sup>3</sup>	↘	16,1%*	( = )	
		EN125: Rotunda (Makro) / Olhão	26.529	↘	-5,7%			3º	29.227	10,2%*	4,4% <sup>3</sup>	↗	10,2%*	( + )	
		ER125: Pêra (Nascente) / Rot. (Zoomarine)	15.738					3º	19.212	22,1%*					
		ER125: Lagoa (Nasc.) / Rot. (Int. School)	17.451					3º	20.197	15,7%*					
		ER125: Lagos (Nascente) / Chincicato	20.994					3º	23.917	13,9%*					
		ER125: Odiáxere (Nasc.) / Rot. (Mesquita)	15.015					3º	17.460	16,3%*					
		ER125: Penina / Chão das Donas	20.617					3º	23.570	14,3%*					
		ER125: Almancil / Nó de S. Lourenço	19.558					3º	21.541	10,1%*					
		ER125: Rot. (V. Judeu) / Rot. (4 Estradas)	17.154					3º	19.846	15,7%*					
		ER125: Chão das Donas / Alcorão	12.790					3º	15.225	19,0%*					
		ER125: Nó (Alg. Shopping) / Nó (Ac. A22)	24.276					3º	28.898	19,0%*					
		ER125: Patá de Cima / Boliquireme (Poente)	16.207					3º	19.364	19,5%*					
		EN125: Enlace EN125 / Nó Faro-EN2	29.954					3º	33.319	11,2%*					
		Transp. Col. rodov. (passageiros)	Ligações Urbanas	4.840.245	↘	-2,3%	↗	1,9%	2º	1.264.109	26,1%	26,5% <sup>4</sup>	↘	26,1%	( = )
			Ligações Interurbanas	5.680.790	↗	1,1%	↗	1,1%	2º	1.585.741	27,9%	27,3% <sup>5</sup>	↗	27,9%	( = )
	Ligações Inter-regionais		956.482	↗	5,8%	↗	20,6%	3º	368.020	38,5%	42,1%	↘	38,5%	( - )	
	Ligações Internacionais		25.057	↘	-6,2%	↘	-14,5%	3º	11.484	45,8%	46,6%	↘	45,8%	( = )	

<sup>1</sup> Relativamente a 2015

<sup>2</sup> Relativamente a 2016

<sup>3</sup> Relativamente a 2017

<sup>4</sup> No 3º trimestre

<sup>5</sup> No 1º trimestre

\* Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual

Tendência de reforço do movimento no principal trimestre (2014 / 2018): 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.