

ALGARVE CONJUNTURA

Mobilidade e Transportes

2019

Relatório Anual

Nota Introdutória

1. Modo Aéreo

1.1. Movimento com os aeroportos do espaço nacional

2. Modo Marítimo/fluvial

2.1. Desagregação do movimento de passageiros no sistema Ria Formosa

3. Modo Ferroviário

3.1. Desagregação do movimento de passageiros no serviço de Longo

Curso

4. Modo Rodoviário

4.1. Tráfego rodoviário nos principais eixos regionais

4.2. Tráfego rodoviário nos eixos secundários

4.3. Transporte coletivo rodoviário

5 Tabela-Síntese dos indicadores monitorizados

Alexandre Domingues

CCDR Algarve

Junho de 2020

O Relatório Anual 2019 – Mobilidade e Transportes – é o décimo (10º) relatório de uma série iniciada em 2010 e pretende dar continuidade à abordagem das dinâmicas no domínio da Mobilidade e Transportes na Região do Algarve. É objetivo destes relatórios, complementando os boletins trimestrais também 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 os indicadores possíveis de obter junto dos operadores e das entidades e que permitem efetuar um esboço de abordagem ao tema da mobilidade na Região. Foi definida uma metodologia para a recolha, tratamento e divulgação dos indicadores, tendo presente as barreiras para disponibilidade de outro tipo de indicadores.

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.

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 para a criação de 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 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 (2018), há a destacar essencialmente:

- a) A impossibilidade de incluir a informação respeitante ao movimento de passageiros no transporte colectivo rodoviário nas escalas inter-regional e internacional, por motivos relacionados com reestruturações internas na empresa EVA Transportes, SA. Contamos retomar a disponibilização desta informação em futuros boletins trimestrais e relatórios anuais e adicionar dados de outras empresas a operar na região.
- b) A desagregação da informação relativa ao movimento de passageiros no modo aéreo com os restantes aeroportos do espaço nacional (Lisboa, Porto e outros).
- c) A desagregação da informação relativa ao movimento de passageiros no sistema ferroviário do Longo Curso, por NUTS2 (Área Metropolitana de Lisboa, Norte, Centro, Alentejo e Algarve).
- d) Relativamente aos postos de contagem dos TMD nos eixos rodoviários secundários, a rede em 2019 integrou 27 postos, havendo a registar a reentrada em funcionamento (após 17 trimestres de inactividade) do posto localizado na N122 (Mértola – Santa Marta).

Feita esta nota quanto aos indicadores seleccionados 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 (2018).

2. À evolução nos 10 últimos anos (2010 a 2019)¹.
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
	Lisboa	N.º	ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil Novo!!!
	Porto	N.º	ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil Novo!!!
	Outros	N.º	ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil Novo!!!
Marítimo/fluvial	Passageiros na Ria Formosa	N.º	Docapesca – Portos e Lotas, SA
	Passageiros no Guadiana	N.º	Docapesca – Portos e Lotas, SA
Ferrovário	Passageiros no serviço regional	N.º	CP – Lisboa
	Passageiros no serviço de Longo Curso	N.º	CP – Lisboa
	AM Lisboa	N.º	CP – Lisboa Novo!!!
	Norte	N.º	CP – Lisboa Novo!!!
	Centro	N.º	CP – Lisboa Novo!!!
	Alentejo	N.º	CP – Lisboa Novo!!!
	Algarve	N.º	CP – Lisboa Novo!!!
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
TMD nos eixos secundários	IC1: troço SB de Messines / Tunes	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	IC4: troço Nó da A22 / S.J. da Venda	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troço SJ Venda / Faro (Nó W)	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 Bias do Sul / Bias do Norte	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troço Lagos (Rotunda A22) / Fim Variante Este	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troço Alcorão / Nó Vale Crevo	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125-10: troço Faro (Nó W) / Rotunda (Montenegro)	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N120: troço Rogil / Aljezur	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N122: troço Mértola / Santa Marta	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	R270: SB Alportel (Este) / SC Fonte do Bispo	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 (Suspensão, sem dados para o ano de 2019)
	Passageiros nas ligações internacionais	N.º	EVA Transportes S.A (Suspensão, sem dados para o ano de 2019)

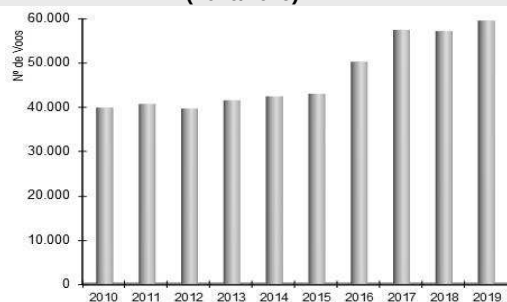
¹ Apenas possível para a informação cuja série tem já 10 ou mais anos de recolha. Nas restantes situações é apresentada a informação reportada ao início da série.

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**². Resumidamente, e para cada um dos indicadores, em 2019:

- a) Registaram-se 59.740 voos, mais 4,1% relativamente ao valor de 2018 (57.361 voos);
- b) Foram transportados 8.961.486 passageiros, mais 3,2% do que em 2018 (8.684.723 passageiros);
- c) Foram transportados 448.106 passageiros de/para os aeroportos do espaço nacional, menos 3,9% do que em 2018 (466.293 passageiros).

Número de voos e variação anual (2010/2019)

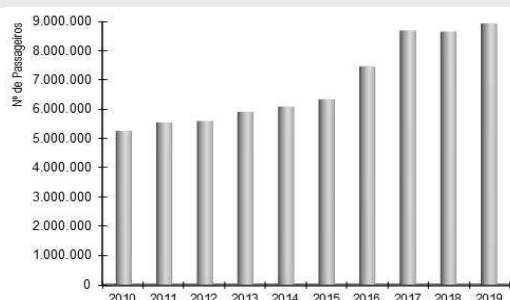


Variação interanual (%) do número de voos (2010/2019)

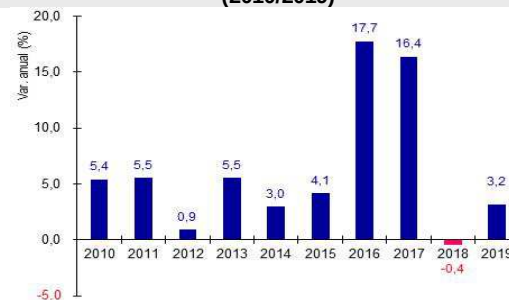


Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Número de passageiros transportados (2010/2019)



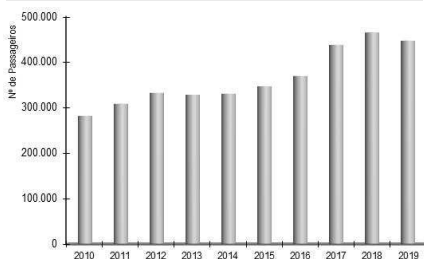
Variação interanual (%) do número de passageiros transportados (2010/2019)



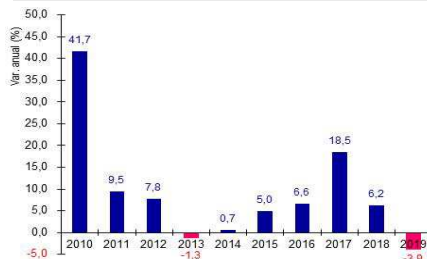
Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Passageiros transportados de e para os restantes aeroportos nacionais (2010/2019)

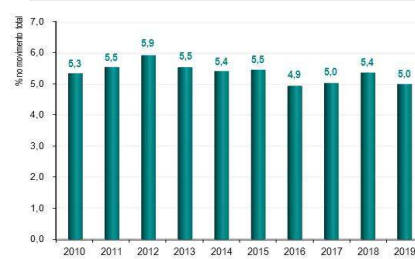
Passageiros transportados



Variação interanual (%)



Percentagem no total de passageiros



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Para os mesmos indicadores, e numa análise para um período mais alargado - de 2010 a 2019 -, verifica-se que em 2019:

- a) O número de voos (59.740) foi superior em 49,3% ao número de voos em 2010 (40.009). Em 10 anos, somente em 2 (2012 e 2018) se registaram diminuições relativamente ao ano anterior. Nos restantes 8 anos houve crescimentos, particularmente notórios nos anos de 2016 e 2017 (16,8 e 14,3%, respectivamente).
- b) O total de passageiros movimentados (8.961.486) foi superior em 69,7% ao total de 2010 (5.282.298). Nestes 10 anos, somente em um (2018) houve um movimento inferior ao do ano anterior, tendo nos restantes 9 anos ocorrido aumentos, mais notórios também nos anos de 2016 e 2017 (17,7 e 16,4%, respectivamente).

² Para qualquer dos 3 indicadores, os movimentos reportam-se apenas ao tráfego comercial.

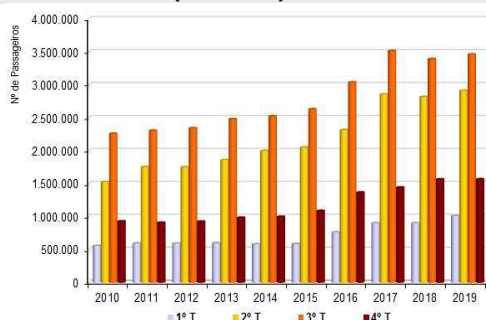
- c) O total de passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais (448.106) foi superior em 58,7% ao total de 2010 (282.367). Nos 10 anos considerados só não se registaram aumentos nos anos de 2013 e 2019. Destaca-se também o facto de este subconjunto de passageiros ter representado, em 2019, somente 5,0% do total anual de passageiros movimentados no Aeroporto Internacional de Faro, valor muito semelhante aos valores dos anos anteriores (o máximo ocorreu no ano de 2012, com 5,9%).

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 2019:

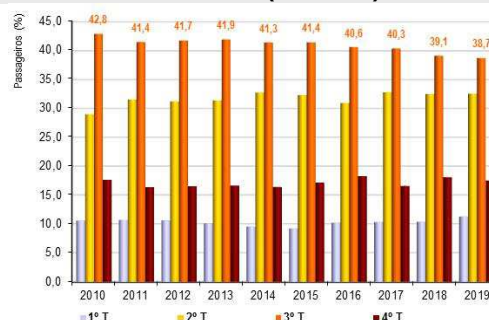
- Concentrou 36,5% do total anual dos voos, valor inferior ao de 2018 (37,5%) e ao de 2010 (39,1%);
- Concentrou 38,7% do total anual de passageiros³, valor inferior ao de 2018 (39,1%) e ao de 2010 (42,8%).
- E ainda 31,9% dos passageiros movimentados de e para os aeroportos nacionais, valor inferior ao de 2018 (32,1%) e ao de 2010 (35,8%). Este movimento continua a ser o que apresenta um carácter de sazonalidade menos vincado.

A concentração do movimento de passageiros no 3º trimestre (3.464.643 passageiros, 38,7% do total anual) continua acentuada embora, comparativamente com os anos anteriores, seja possível identificar uma tendência de decréscimo. Nos 10 anos considerados registou-se uma lenta, mas gradual descida do peso relativo do 3º trimestre: desceu um pouco mais de 4 pontos percentuais, de 42,8% em 2010 para os 38,7% em 2019. Como igualmente se verificava em anos anteriores, o 2º trimestre voltou a ser o segundo a apresentar a maior concentração de passageiros (2.913.895, 32,5% do total anual). Verifica-se também que, considerando a série dos 10 anos em análise, o segundo trimestre apresenta uma ligeira tendência de reforço de concentração de passageiros: entre 2010 e 2019 houve um aumento de 3,6 pontos percentuais. O 4º trimestre concentrou 17,5% do movimento de passageiros em 2019, mantendo um valor praticamente idêntico ao de 2010 (17,6%) que, nos 10 anos considerados se manteve sempre em torno destes valores. O 1º trimestre, com somente 11,3% do total anual de passageiros⁴ em 2019 foi, como em anos anteriores, o período com os valores mais baixos (entre os 9 e os 11% do total anual de passageiros).

Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2010/2019)



Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2010/2019)

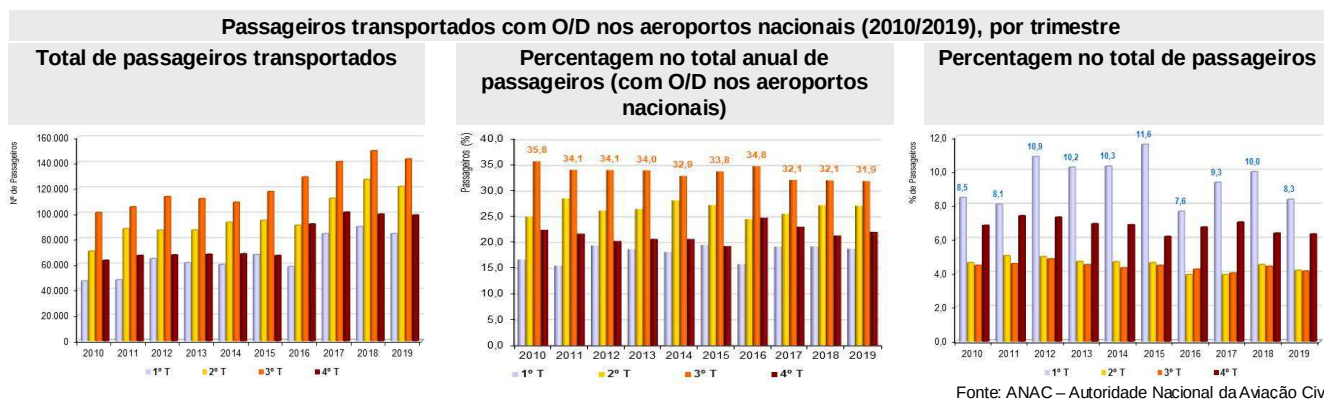


Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

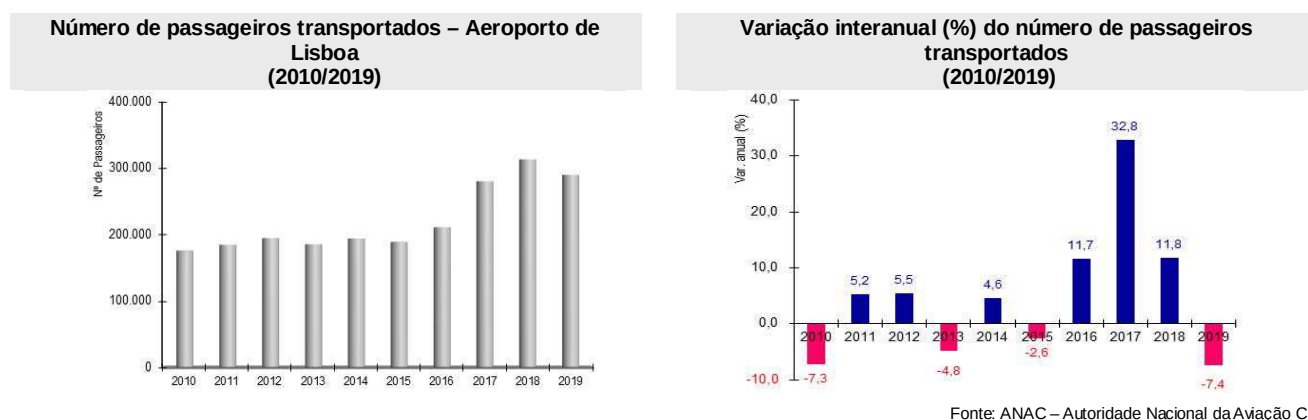
Em relação ao movimento de passageiros com origem e destino nos aeroportos nacionais observa-se, de novo e como em anos anteriores, que os trimestres de maior movimento absoluto correspondem aos trimestres de maior movimento total, havendo assim, também, um padrão sazonal acentuado nos meses de Verão. Porém, as diferenças entre os valores absolutos dos trimestres são bastante menos acentuadas do que no total do movimento de passageiros. As amplitudes entre trimestres menos acentuadas indiciam assim que o movimento de passageiros entre Faro e os restantes aeroportos nacionais estará menos relacionado com o fenómeno turístico e mais com as deslocações por outros motivos (profissionais, laborais, ensino ou outros). Quanto a este movimento há ainda a relevar o facto de a sua maior expressão, em termos percentuais, ocorrer precisamente nos trimestres de menor movimento de passageiros. É nos trimestres de menor movimento total, designadamente nos 1º e 4º trimestres, que as percentagens do movimento com os aeroportos nacionais são mais expressivas. Isto é, o subconjunto do movimento de/para os restantes aeroportos nacionais contribui de alguma forma, nos meses fora do período estival, para compensar a perda de movimento associada ao fenómeno turístico.

³ Em Lisboa, 29,6%; no Porto, 30,1%; na Madeira, 28,7%; e nos Açores, 35,3%.

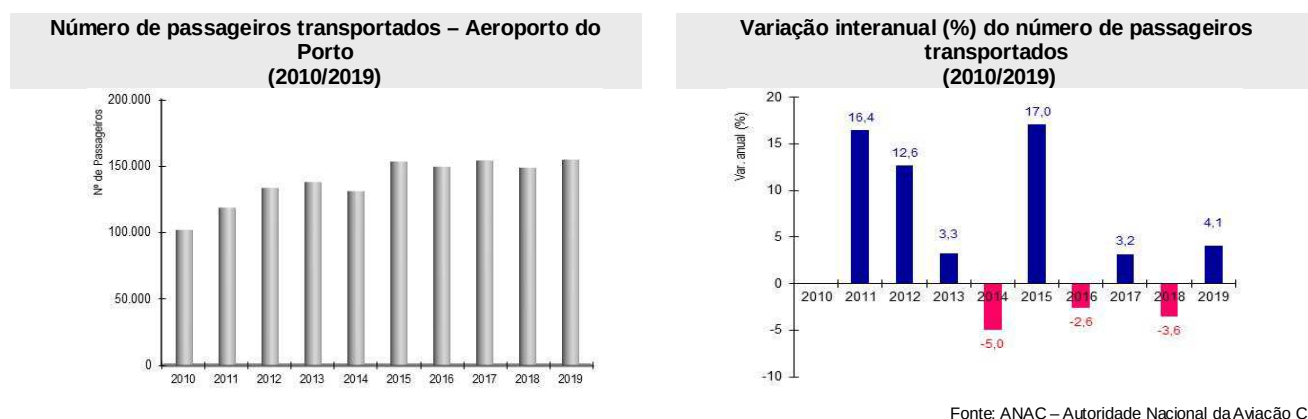
⁴ Em Lisboa, 19,3%; no Porto, 20,0%; na Madeira, 22,2%; e nos Açores, 16,3%.



No ano de 2019 foi movimentado um total de 291.127 passageiros com o Aeroporto de Lisboa. É um valor inferior em 7,4% ao movimento do ano de 2018 (314.501 passageiros), ano em que se registou o valor mais elevado da série, mas superior em 65,2% relativamente ao movimento do ano de 2010, verificando-se também que a quebra do movimento apurada em 2019 veio interromper uma série de 3 anos consecutivos de aumentos muito significativos, entre 2015 e 2018.



Com o Aeroporto do Porto foram movimentados, em 2019, 154.955 passageiros. É um valor superior em 4,1% ao movimento do ano de 2018 (148.849 passageiros) e também superior em 52,0% relativamente ao movimento do ano de 2010. Os grandes incrementos do movimento de passageiros com o Porto ocorreram principalmente entre os anos de 2010⁵ e 2015 tendo, desde então, ocorrido uma estabilização em torno dos 150.000 passageiros/ano.

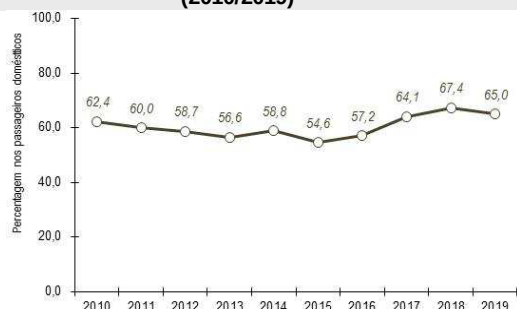


O movimento de passageiros com os aeroportos de Lisboa e do Porto absorve a quase totalidade dos passageiros movimentados com os aeroportos nacionais. O movimento com os restantes aeroportos é praticamente residual (apenas 0,4% do total em 2019). O Aeroporto de Lisboa foi, em 2019, responsável por 65,0% dos passageiros movimentados com os aeroportos nacionais, percentagem muito semelhante à verificada nos anos anteriores. O Aeroporto do Porto foi responsável por 34,6% dos passageiros movimentados

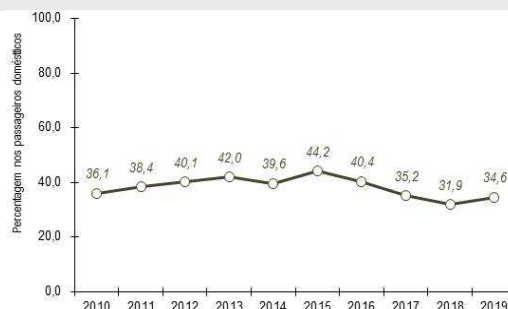
⁵ Até 2010 o movimento de passageiros com o Aeroporto do Porto praticamente não tinha expressão. O número de passageiros movimentados no ano de 2010 (101.933) é superior em quase 11 vezes ao número de 2009 (8.881), motivo pelo qual se optou por não representar esse crescimento no gráfico respeitante às variações interanuais do movimento de passageiros.

com os aeroportos nacionais, valor ligeiramente superior ao que tinha apresentado em 2018 (31,9%) e que assim aparenta constituir-se como uma reversão da tendência de perda iniciada em 2016.

Passageiros transportados (%), Aeroporto de Lisboa, no total de passageiros movimentados com aeroportos nacionais (2010/2019)



Passageiros transportados (%), Aeroporto do Porto, no total de passageiros movimentados com aeroportos nacionais (2010/2019)

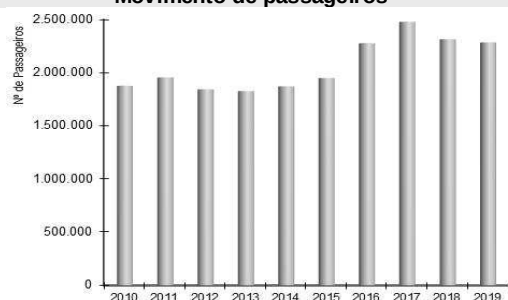


Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

2. Modo marítimo/fluvial

Os dois movimentos de passageiros – as carreiras da **Ria Formosa**⁶ e a **travessia do Guadiana** (Vila Real de Santo António / Ayamonte) – revelam características, quantitativas e evoluções bastante contrastadas. Em 2019, as carreiras da **Ria Formosa** transportaram um total de 2.286.834 **passageiros**, valor que representa uma diminuição de 1,3% relativamente ao movimento de 2018 (**2.316.229 passageiros**). Considerando que o valor mais elevado se registou em 2017 (2.481.470 passageiros), culminando uma série de 4 anos de consecutivos aumentos (de 2013 a 2017), o valor de 2019 representa assim o segundo ano consecutivo de perda de passageiros. No entanto, e relativamente ao valor do ano de 2010 (1.879.179 passageiros), o valor de 2019 corresponde a um aumento de 21,7%. Tal como no ano anterior, a razão para a diminuição do número de passageiros transportados nas carreiras decorrerá certamente do crescente aumento da oferta paralela de transporte de/para as ilhas (proporcionada pelos operadores das marítimo-turísticas, serviços afectos a unidades hoteleiras e outros num contexto de informalidade), cujos volumes são impossíveis de quantificar e que importaria trazer para a esfera da legalidade.

Ria Formosa (2010/2019)
Movimento de passageiros



Ria Formosa - variação interanual (%) do número de passageiros transportados (2010/2019)

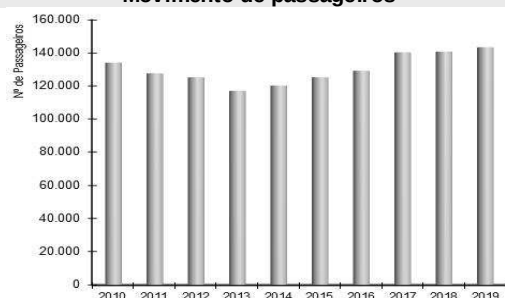


Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

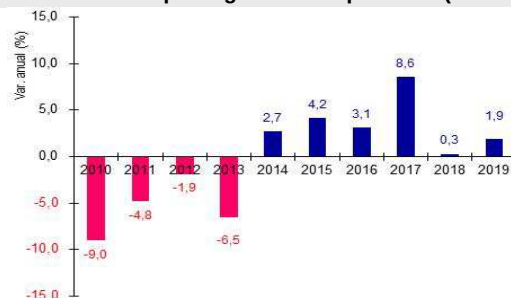
No ano de 2019, a carreira que assegura a travessia do **Guadiana, entre Vila Real de Santo António e Ayamonte**, movimentou um total de 143.623 passageiros, o que representou um ligeiro acréscimo de 1,9% relativamente ao movimento do ano de 2018 (**140.972**). Embora não seja um aumento particularmente significativo é, no entanto, relevante na medida em que constitui o sexto ano consecutivo de aumento de passageiros e contribui de forma notória para consolidar a inversão dos decréscimos observados até ao ano de 2013. Em relação ao valor do ano de 2010 (134.303 passageiros), o valor de 2019 representa um acréscimo de 6,9%.

⁶ 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 Armonia, Culatra e Farol); c) da Fuseta (para a Ilha da Armonia); 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").

V.R. Santo António – Ayamonte (2010/2019)
Movimento de passageiros



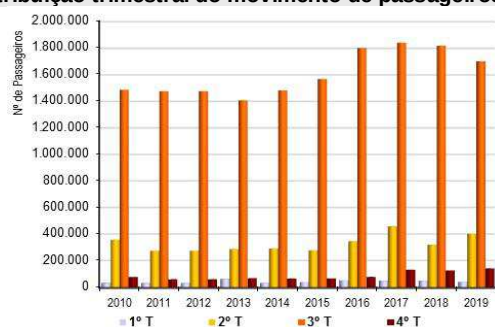
V.R. Santo António – Ayamonte variação interanual (%) do número de passageiros transportados (2010/2019)



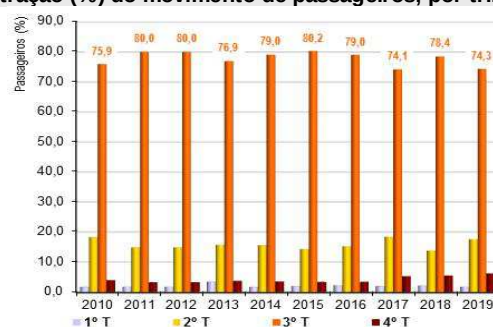
Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

O movimento de passageiros na **Ria Formosa** continua, naturalmente, muito marcado por uma clara sazonalidade. Os passageiros transportados durante o **3º trimestre** de 2019 (1.698.682 passageiros) representaram 74,3% do total anual de passageiros; os passageiros do 2º trimestre constituíram 17,6%; e os passageiros dos 1º e 4º trimestres representaram, juntos, apenas 8,1% do total anual de passageiros. Comparativamente com a distribuição trimestral verificada há 10 anos (2010), verifica-se (em 2019) não terem existido alterações significativas, com os trimestres a manterem quotas muito aproximadas. Em 2010, o 3º trimestre detinha 75,9% do movimento anual de passageiros; o 2º trimestre 18,3% e os 1º e 4º trimestres somavam 6,8%. 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).

Ria Formosa (2010/2019)
Distribuição trimestral do movimento de passageiros

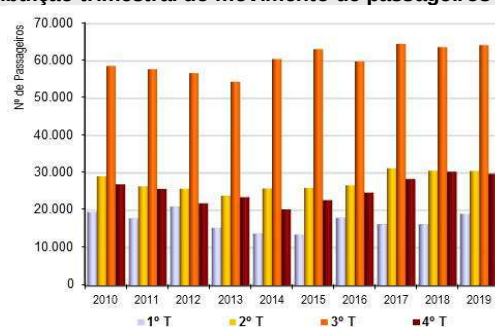


Ria Formosa (2010/2019)
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre

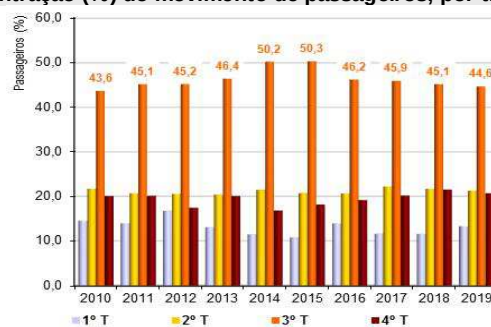


Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

V.R. Santo António – Ayamonte (2010/2019)
Distribuição trimestral do movimento de passageiros



V.R. Santo António – Ayamonte (2010/2019)
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre



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 do Outono, 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 2019 concentrou 44,6% do total anual de passageiros (relembre-se que na Ria Formosa esse valor atingiu os 74,3%); os 2º e 4º trimestres concentraram 21,3 e 20,7%, respetivamente; e o 1º trimestre concentrou somente 13,3% do total anual de passageiros. Em comparação com a distribuição por trimestres verificada há 10 anos atrás (2010) verifica-se que as alterações são irrelevantes. Em 2010: o 3º trimestre concentrou 43,6% do movimento anual de passageiros; o 2º trimestre 21,7%, o 3º trimestre 20,1%; e o 1º trimestre apenas 14,6%.

1.2.1 Desagregação do movimento de passageiros no sistema Ria Formosa

Em 2019, 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 (em função do estado do tempo); 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. Em 2019, como acontece regra geral todos os anos, somente quatro carreiras funcionaram durante todo o ano, designadamente as carreiras com origem em Olhão que servem os aglomerados da Armona, Culatra e Farol (com residentes permanentes) e a carreira de Quatro Águas – Ilha de Tavira. Como se poderá verificar no quadro abaixo, não são necessariamente as carreiras que funcionam todo o ano a apresentar os maiores volumes de passageiros. Os valores mais elevados, em 2019, ocorreram nas carreiras de Tavira – Ilha de Tavira (443.600 passageiros) e da Fuseta – Praia (390.504 passageiros), que detêm respectivamente 19,4 e 17,1% do total de passageiros movimentados na Ria Formosa, carreiras que funcionam fundamentalmente nos 3 meses estivais e em alguns meses do 2º e do 4º trimestres.

Comparativamente com os passageiros transportados no ano anterior (2018) verificou-se, para além de uma perda global de 1,3% (como acima referido), uma descida do movimento em 8 das 12 carreiras. As perdas foram particularmente acentuadas nas carreiras Faro – Ilha Deserta (22,4%), Quatro Águas – Ilha de Tavira (18,8%) e Santa Luzia – Terra Estreita (12,5%). Ao invés, os maiores aumentos ocorreram nas carreiras Faro – Culatra (34,5%, embora o volume absoluto seja muito pouco representativo), Olhão – Armona (19,7%) e Fuseta – Praia (13,7%).

Origem	Destinos	Período de actividade (2019)				Passageiros (2019)		Δ % 2019/18
		1ºT	2ºT	3ºT	4ºT	Nº	% no total	
Cais de Faro (cidade)	Ilha de Faro		9.611	49.218		58.829	2,6	-3,6
	Ilha Deserta		4.701	27.866		32.567	1,4	-22,4
	Culatra (Ilha da Culatra)			1.908		1.908	0,1	34,5
	Farol (Ilha da Culatra)		12.833	68.511		81.344	3,6	-3,3
Cais de Olhão (cidade)	Ilha da Armona	20.079	86.948	237.886	27.878	372.791	16,3	19,7
	Culatra (Ilha da Culatra)	13.700	34.250	76.890	32.868	157.708	6,9	-1,2
	Farol (Ilha da Culatra)	7.226	31.375	93.990	15.507	148.098	6,5	-8,1
Cais da Fuseta (vila)	Praia (Ilha da Armona)		49.345	333.334	7.825	390.504	17,1	13,7
Tavira								
Cais de Santa Luzia	Terra Estreita (Ilha de Tavira)		23.626	186.658	3.101	213.385	9,3	-12,5
Cais das Quatro Águas	Ilha de Tavira	1.200	69.400	197.900	13.200	281.700	12,3	-18,8
Cais de Tavira	Ilha de Tavira		64.600	341.300	37.700	443.600	19,4	-5,7
Cais de Cabanas	Praia (Ilha de Cabanas)		16.472	83.221	4.707	104.400	4,6	1,0
Total						2.286.834	100,0	-1,3

Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

Relativamente ao movimento de passageiros nas 10 carreiras que já estavam em exploração no ano de 2010, há fundamentalmente a relevar o generalizado aumento de movimento de passageiros: francamente notório nas carreiras Faro – Ilha de Faro (178,3%), Tavira – Ilha de Tavira (100,4%), Faro – Ilha do Farol (124,2%) e Olhão – Culatra (95,2%); menos expressivo em algumas das restantes; fortemente negativo no caso da carreira Quatro Águas – Ilha de Tavira (48,8%); e negativo no caso das carreiras Faro – Ilha Deserta (15,5%) e Fuseta – Praia (5,1%). Porém, os valores negativos apresentados por estas duas últimas poderão ter sido meramente circunstanciais, uma vez que em anos mais recentes os valores relativos aos passageiros transportados foram superiores aos valores de 2010. Pelo contrário, a descida do movimento na carreira Quatro Águas – Ilha de Tavira apresenta um carácter mais estrutural, uma vez que este movimento tem vindo a ser gradualmente ultrapassado pelo movimento prestado pela carreira Tavira – Ilha de Tavira. Relativamente às duas carreiras que iniciaram a exploração em 2013 (Faro – Culatra) e 2014 (Cabanas – Praia), registaram-se

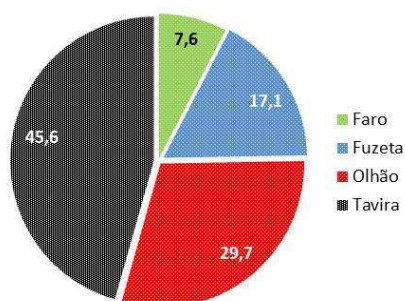
aumentos do movimento de passageiros com alguma expressão, embora o movimento da primeira seja muitíssimo residual, sobretudo quando analisado no contexto global da Ria Formosa (apenas 0,1% do movimento global de 2019).

Origem	Destinos	Anos										Δ % 2019/2010
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Cais de Faro (cidade)	Ilha de Faro	21.139	16.091	33.672	52.183	34.727	40.282	59.685	46.164	61.042	58.829	178,3
	Ilha Deserta	38.528	41.500	36.265	24.566	24.071	9.606	17.819	40.216	41.983	32.567	-15,5
	Culatra (Ilha da Culatra)				1.202	843	2.137	1.923	2.980	1.419	1.908	58,7 ²⁰¹³
	Farol (Ilha da Culatra)	36.288	34.869	41.741	40.077	48.901	44.537	61.651	55.971	84.127	81.344	124,2
Cais de Olhão (cidade)	Ilha da Armona	264.045	252.084	248.006	230.460	230.885	250.897	299.336	351.546	311.566	372.791	41,2
	Culatra (Ilha da Culatra)	80.799	97.452	75.605	82.819	89.854	105.243	114.106	138.061	159.640	157.708	95,2
	Farol (Ilha da Culatra)	125.719	127.828	118.260	124.506	109.199	113.232	115.227	155.746	161.085	148.098	17,8
Cais da Fuseta (vila)	Praia (Ilha da Armona)	411.568	455.633	444.032	468.443	430.407	447.774	492.462	478.951	343.333	390.504	-5,1
Tavira												
Cais de Santa Luzia	Terra Estreita (Ilha de Tavira)	129.652	156.352	154.173	138.923	188.162	231.340	305.985	284.177	243.878	213.385	64,6
Cais das Quatro Águas	Ilha de Tavira	550.029	550.113	477.040	462.658	409.071	264.700	319.900	338.300	334.502	281.700	-48,8
Cais de Tavira	Ilha de Tavira	221.412	225.498	216.842	203.785	219.182	338.000	398.400	462.242	470.322	443.600	100,4
Cais de Cabanas	Praia (Ilha de Cabanas)					87.921	104.273	93.048	127.116	103.332	104.400	18,7 ²⁰¹⁴
											21,7	

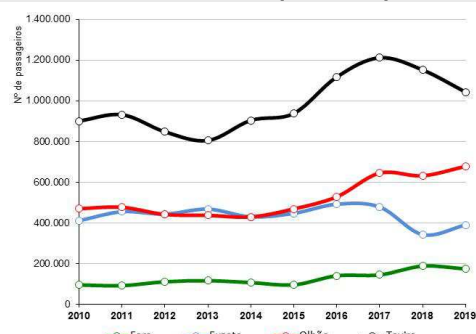
Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

Considerando a agregação das 12 carreiras existentes em quatro subsistemas, criados na perspectiva do lado-terra, verifica-se que os volumes de passageiros transportados nestes quatro subsistemas variam de forma muito notória. O subsistema de Tavira representou em 2019 quase metade (45,6%) dos passageiros transportados. Os restantes três subsistemas estão já a uma considerável distância: 29,7% em Olhão; 17,1% na Fuseta; e somente 7,6% em Faro. Em relação ao ano anterior (2018), o aumento do número de passageiros transportados foi particularmente significativo nas carreiras do subsistema da Fuseta, que conheceu um acréscimo de 13,7% e, já com menor expressão, mas ainda relevante, destacam-se também os aumentos nas carreiras do subsistema de Faro (7,4%) e de Olhão (7,3%). Porém, a acentuada queda de 9,5% nos passageiros transportados na carreira da Fuseta, precisamente a segunda carreira (entre as 12 em exploração) com maior volume de passageiros, é assim responsável pela quebra global do movimento de passageiros no sistema da Ria Formosa (1,3%).

Distribuição percentual dos passageiros pelos subsistemas da Ria Formosa (2019)



Movimento de passageiros nos subsistemas da Ria Formosa (2010/2019)



Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

Subsistema	Nº de passageiros										Variações %	
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/2018	2019/2010
Tavira	901.093	931.963	848.055	805.366	904.336	938.313	1.117.333	1.211.835	1.152.034	1.043.085	-9,5	15,8
Olhão	470.563	477.364	441.871	437.785	429.938	469.372	528.669	645.353	632.291	678.597	7,3	44,2
Fuseta	411.568	455.633	444.032	468.443	430.407	447.774	492.462	478.951	343.333	390.504	13,7	-5,1
Faro	95.955	92.460	111.678	118.028	108.542	96.562	141.078	145.331	188.571	174.648	-7,4	82,0
Total	1.879.179	1.957.420	1.845.636	1.829.622	1.873.223	1.952.021	2.279.542	2.481.470	2.316.229	2.286.834	-1,3	21,7

Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

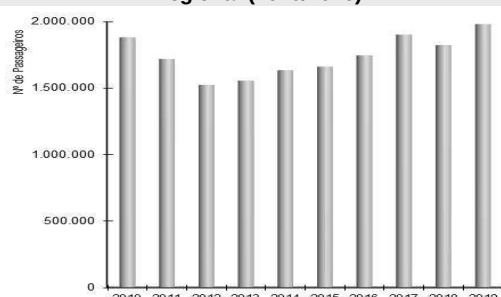
Relativamente à situação verificada no ano de 2010, há a realçar fundamentalmente:

1. O fortíssimo crescimento ocorrido no movimento de passageiros gerado em Faro (82,0%).
2. Em menor grau, mas ainda assim muito significativo, o aumento do movimento em Olhão (44,8%).
3. E, já menos expressivo, o movimento gerado nos quatro cais do concelho de Tavira (15,8%).
4. Ao invés, com uma evolução negativa, surge o subsistema (carreira) da Fuseta que, como acima se destacou, regista um decréscimo de 5,1%.

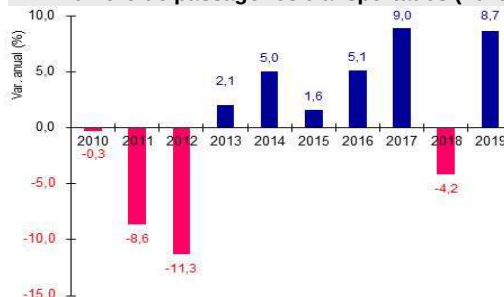
3. Modo Ferroviário

Em 2019, o **serviço regional**, no eixo ferroviário que serve a Região, compreendido entre Lagos e Vila Real de Santo António, transportou um total de 1.986.598 **passageiros**, o que corresponde a um aumento de 8,7% relativamente ao movimento do ano anterior (**1.827.854 passageiros**) e a um aumento de 5,3% relativamente ao movimento verificado no ano de 2010 (1.887.181 passageiros).

Movimento de passageiros no serviço ferroviário regional (2010/2019)



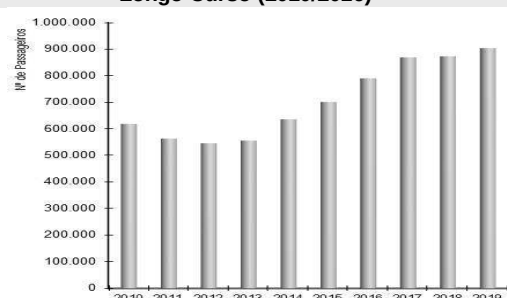
Serviço ferroviário regional - variação interanual (%) do número de passageiros transportados (2010/2019)



Fonte: CP – Lisboa

O **serviço de Longo Curso**⁷ transportou um total de 904.648 **passageiros**, que traduz um **aumento de 3,5 %** relativamente ao movimento do ano de 2018 (**874.019 passageiros**), e um **aumento de 46,0%** relativamente ao movimento do ano de 2010 (619.491 passageiros).

Movimento de passageiros no serviço ferroviário de Longo Curso (2010/2019)



Serviço ferroviário de Longo Curso - variação interanual (%) do número de passageiros transportados (2010/2019)



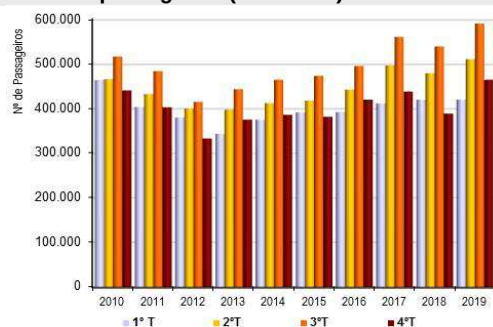
Fonte: CP – Lisboa

Os aumentos em ambos os sistemas são notórios, sobretudo se tomadas em consideração as variações registadas no ano anterior: negativa (-4,2%) no caso do serviço regional; muito fraca (somente 0,5%) no caso do serviço de Longo Curso. Destaca-se também que quanto ao serviço regional o valor para os passageiros transportados em 2019 representa o regresso à série de variações interanuais positivas registadas desde 2013 (apenas quebrada em 2018); enquanto no serviço de Longo Curso o ano de 2019 é já o sétimo ano consecutivo com uma variação interanual positiva. Em ambos os sistemas há também a registar aumentos nos valores para os passageiros transportados relativamente a 2010, aumento particularmente mais significativo no serviço de Longo Curso (46,0%).

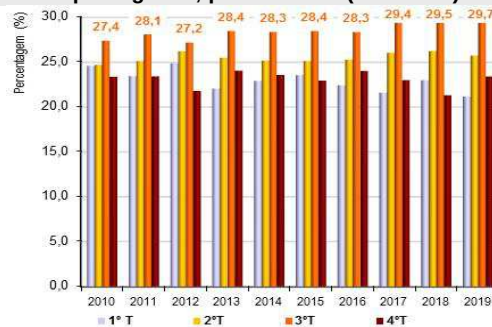
Como em anos anteriores, o movimento de passageiros no serviço regional é muito pouco afetado pela sazonalidade. Em 2019, embora o movimento no 3º trimestre (590.603 passageiros) seja, como em anos anteriores, superior ao dos restantes trimestres corresponde, todavia, a somente 29,7% do movimento anual, que é uma percentagem da mesma ordem de grandeza da verificada igualmente nos anos anteriores. Por outro lado, em qualquer dos outros três trimestres a percentagem é sempre superior a 20%, o que revela uma distribuição quase uniforme do movimento de passageiros ao longo do ano.

⁷ O Longo Curso compreende os serviços "Intercidades" e "Alfa Pendular".

Serviço Regional - distribuição trimestral do movimento de passageiros (2010/2019)



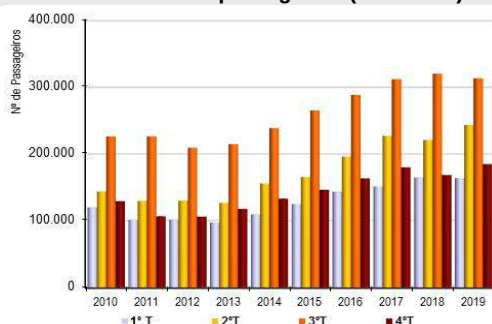
Serviço Regional - concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2010/2019)



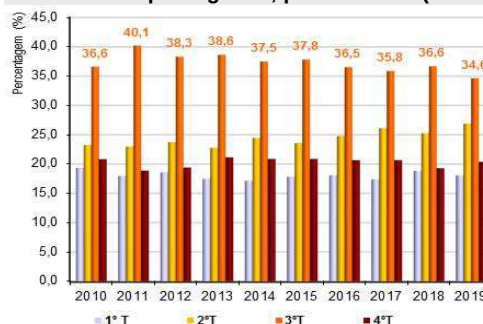
Fonte: CP – Lisboa

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 2019, 34,6% do total anual de passageiros concentrou-se no 3º trimestre (313.187 passageiros). Porém, os valores relativos à concentração do movimento de passageiros no período estival têm vindo a diminuir com algum significado nos últimos anos: em 2010 situava-se nos 36,6%, em 2011 ascendeu aos 40,1% e, desde então, tem vindo a decrescer de uma forma aparentemente consolidada. Em função do maior peso do 3º trimestre, há já assim uma maior amplitude relativamente à concentração do movimento nos restantes trimestres, destacando-se o 1º trimestre como o trimestre que, em regra, apresenta o menor movimento de passageiros (registando-se valor do 3º trimestre de 2011 (18,1% em 2019, e sempre com valores inferiores a 20% nos anos considerados).

Serviço de Longo Curso - distribuição trimestral do movimento de passageiros (2010/2019)



Serviço de Longo Curso - concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2010/2019)



Fonte: CP – Lisboa

3.1 Desagregação do movimento de passageiros no serviço de Longo Curso

No ano de 2019, os passageiros transportados no serviço de Longo Curso tiveram como principal origem/destino a região de Lisboa⁸. O movimento de passageiros de e para este destino ascendeu aos 762.170 passageiros, o que corresponde a 84,3% do total de passageiros transportados no Serviço de Longo Curso. A segunda origem/destino mais representativa, mas já a uma enorme distância, foi a região Norte⁹ (67.834 passageiros), valor que corresponde a 7,5% total dos passageiros. A região Centro¹⁰ captou apenas 4,0% do total de passageiros (35.951) e o Alentejo¹¹ captou somente 2,6% dos passageiros. A região do Algarve, por via da opção pela deslocação intra-regional nestes serviços em detrimento do serviço regional, absorveu ainda uma pequena fatia deste tráfego (1,6%). Destaca-se também que as percentagens que estas origens/destinos representam no conjunto dos três anos considerados (de 2017 a 2019) mantêm-se praticamente constantes, havendo apenas a registar oscilações de uma décima.

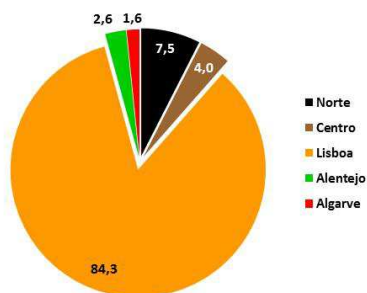
⁸ Serviço nas estações de Pinhal Novo, Lisboa-Entrecampos, Lisboa-Oriente, Lisboa-Sete Rios e Pragal.

⁹ Serviço nas estações de Vila Nova de Gaia e Porto-Campanhã.

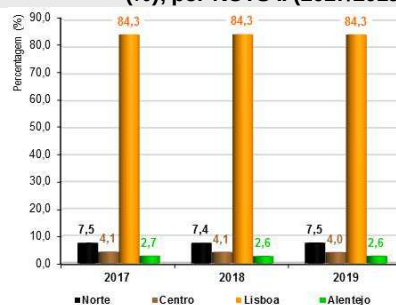
¹⁰ Serviço nas estações de Coimbra-B e Aveiro.

¹¹ Serviço nas estações de Grândola, Ermidas-Sado, Funcheira, Amoreira-Odemira e Santa Clara-Sabóia.

Serviço de Longo Curso – O/D dos passageiros movimentados (%), por NUTS II (2019)



Serviço de Longo Curso - O/D dos passageiros movimentados (%), por NUTS II (2017/2019)



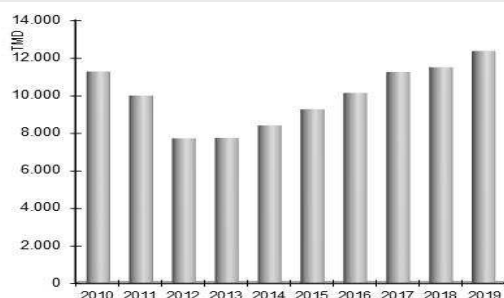
Fonte: CP – Lisboa

4. Modo Rodoviário

1.4.1 Tráfego Médio Diário (TMD) nos principais eixos regionais

Em 2019, o TMD na A2, sublanço Almodôvar / S.B. Messines, situou-se nos **12.378 veículos/dia**, o que corresponde a um aumento de 7,5% relativamente ao valor do ano de 2018 e um aumento de **9,7%** relativamente ao valor do ano de 2010 (11.281). O TMD neste sublanço da A2, em 2019, foi superior ao valor registado em qualquer outro ano desde 2007 (inclusive). O TMD médio da **A22 (Via do Infante)** situou-se nos 15.281 veículos/dia, o que corresponde a um **aumento de 6,2%** relativamente ao ano de 2018 (14.383) mas é ainda assim um valor inferior em 14,0% relativamente ao valor do ano de 2010 (17.763). A descida dos valores anuais, que ocorreu entre os anos de 2009 e 2013, conheceu uma inversão em 2014 (quando o valor anual é superior em 8,5% ao do ano anterior) e desde então, já com 6 anos consecutivos, o valor para o TMD anual tem vindo sempre em crescendo. No entanto, o valor para o TMD em 2019 é ainda inferior aos valores dos anos de 2010 e 2011 (bem assim como de anos anteriores a estes). Quanto ao TMD na Ponte Internacional do Guadiana, o valor de **10.154 veículos/dia** representa um **aumento de 8,9%** relativamente ao valor de 2018 (9.321), mas ainda assim inferior em 5,9% relativamente ao valor de 2010 (10.788 veículos/dia).

TMD no lanço da A2 (Almodôvar / S. B. Messines) (2010/2019)

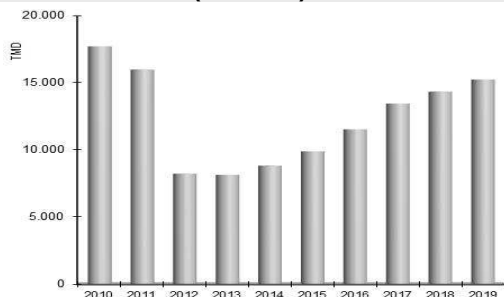


TMD no lanço da A2 (Almodôvar / S. B. Messines) - A22 variação interanual (%), (2010/2019)



Fonte: Brisa, SA

TMD na A22 (Via do Infante) (2010/2019)

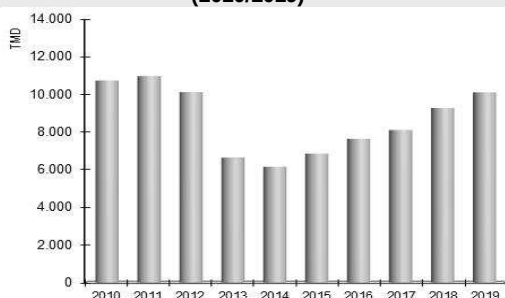


TMD na A22 (Via do Infante) - variação interanual (%) (2010/2019)



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

TMD na Ponte Internacional do Guadiana (2010/2019)



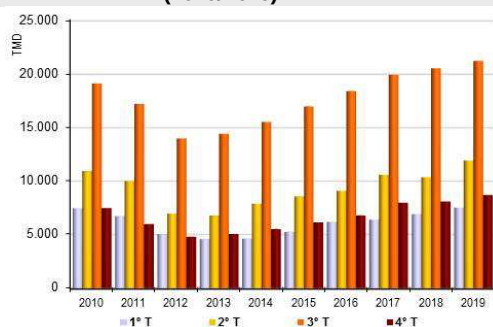
TMD na Ponte Internacional do Guadiana - variação interanual (%) (2010/2019)



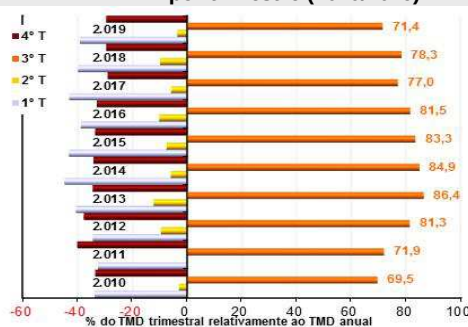
Fonte: Instituto da Mobilidade e Transportes

Como em anos anteriores, ambos os eixos principais (A2 e A22) continuam a apresentar 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 2019 (**21.214**) é superior em 71,4% ao valor do TMD anual (12.378). Destaca-se no entanto que o valor do 3º trimestre de 2019 é significativamente mais baixo do que os valores observados nos 3.ºs trimestres dos anos anteriores, sendo necessário recuar até 2010 para encontrar um valor inferior (69,5%). Assim, parece existir uma certa consolidação da tendência de esbatimento da sazonalidade no tráfego na A2, embora os valores sejam ainda significativos, como o comprova o facto de os valores relativos aos restantes 3 trimestres do ano serem inferiores ao valor do TMD anual.

A2: Almodôvar / S. B. Messines - distribuição trimestral do TMD (2010/2019)



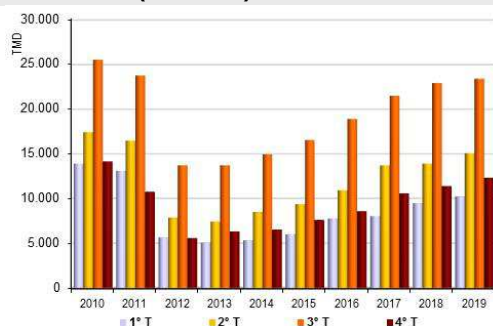
A2: Almodôvar / S. B. Messines - concentração (%) do TMD, por trimestre (2010/2019)



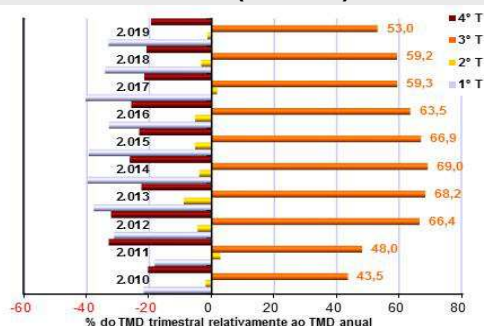
Fonte: Brisa, SA

Os fluxos de tráfego na A22, o grande eixo longitudinal regional, continuam também com um forte carácter sazonal. Os valores para o TMD do 3º trimestre são invariavelmente superiores aos valores para o TMD anual. Nos anos de 2010 e 2011, esses valores eram superiores ao TMD anual em 43,5 e 48,0%, respetivamente. O aspeto da sazonalidade acentuou-se de forma muito vinculada nos anos subsequentes, com os valores para o TMD do 3º trimestre a serem superiores em mais de 60% aos valores para os TMD anuais. Há, no entanto, desde o ano de 2014, uma gradual descida dos valores do 3º trimestre relativamente aos anuais – de 69,0% em 2014 para 53,0% em 2019 –, que indicia um ligeiro esbatimento da sazonalidade do tráfego na A22. No entanto, mesmo os valores mais recentes (em 2019 e 2018) são ainda claramente superiores aos valores de 2010 e 2011.

A22 (Via do Infante) - distribuição trimestral do TMD (2010/2019)



A22 (Via do Infante) - concentração (%) do TMD, por trimestre (2010/2019)



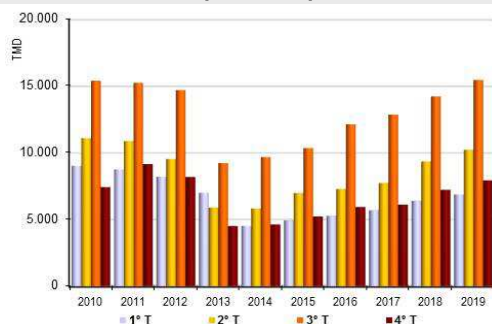
Fonte: Autoestrada do Algarve - Via do Infante - Soc. Concess. - AAVI, SA

O carácter sazonal do tráfego na A22 pode também ser aferido pelo facto de os TMD para os restantes trimestres do ano serem, com as únicas excepções a ocorrerem, em 10 anos, nos segundos trimestres de 2011 e de 2017, inferiores aos TMD anuais. Neste plano,

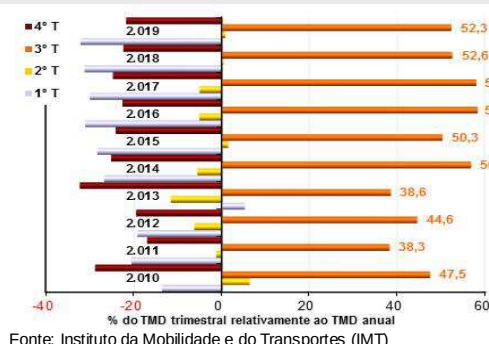
destaca-se em particular o 1º trimestre, que regista (em 8 dos 10 anos da série) os valores mais baixos em termos absolutos e, naturalmente, em relação ao TMD anual.

Na Ponte Internacional do Guadiana, o carácter sazonal está também fortemente vincado. O valor para o 3º trimestre de 2019 (**15.467** veículos/dia) é superior em 52,3% ao valor do TMD anual; o valor do TMD para o 2º trimestre é superior ao do TMD anual em apenas 0,9%; enquanto os valores do 1º e do 4º trimestres são notoriamente inferiores ao TMD anual (em 32,2 e 21,7%, respectivamente). O valor do 3º trimestre de 2019 relativamente ao TMD anual é praticamente idêntico ao observado em 2018, sendo os 2 ligeiramente inferiores aos dos 2 anos anteriores. No entanto, são todos, os dos últimos 6 anos, da mesma ordem de grandeza e superiores aos dos anos anteriores. Desta forma, não se pode afirmar que estará em curso uma tendência de esbatimento da sazonalidade no tráfego observado neste troço terminal da A22.

Ponte Internacional do Guadiana – distribuição trimestral do TMD (2010/2019)



Ponte Internacional do Guadiana - concentração (%) do TMD, por trimestre (2010/2019)



Fonte: Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT)

1.4.2 TMD nos eixos rodoviários secundários

A rede de postos de contagem de tráfego nos eixos rodoviários regionais, maioritariamente localizados no eixo da EN125, conta actualmente com 27 postos de contagem¹² (equipamentos). Com excepção do posto localizado no troço Mértola / Santa Marta (EN122), é possível em 2019 estabelecer comparações relativamente aos volumes de tráfego (TMD) apresentados no ano anterior. A nota dominante é precisamente o aumento quase generalizado dos TMD de 2018 para 2019. Com excepção de somente 3 postos de contagem – nos troços Rotunda Faro Este / Rotunda Makro, Bias do Sul / Bias do Norte e Budens / Rotunda (Vale de Boi), todos na EN125 –, todos os restantes 23 apresentam aumentos de tráfego, embora em 2019, contrariamente ao que sucedeu em 2018, em nenhum posto se tenha registado um aumento na casa dos 2 dígitos. Com efeito, em 19 dos 23 postos o aumento foi inferior a 5,0%.

Como nos anos anteriores, e com excepção apenas do posto localizado no troço Rotunda Faro Este / Rotunda Makro (EN125), todos os restantes postos apresentam no terceiro trimestre os TMD mais elevados. Em muitos dos postos, as diferenças percentuais do TMD do 3º trimestre para o TMD anual são notoriamente significativas. Em 2019, as situações mais evidentes ocorreram nos troços Mértola / Santa Marta (EN122) – onde o TMD do 3º trimestre (2.430 veículos) é superior em 59,2% ao TMD anual (1.526 veículos) –, Budens / Rotunda-Vale de Boi (EN125) – onde o TMD do 3º trimestre (10.659 veículos) é superior em 40,9% ao TMD anual (7.562 veículos) – e Rogil / Aljezur (EN120) – onde o TMD do 3º trimestre (6.333 veículos) é superior em 54,4% ao TMD anual (4.518 veículos). São todos, assim como ainda alguns outros, troços localizados em zonas do Algarve relativamente afastadas dos principais aglomerados urbanos da região e fortemente caracterizadas pela ocupação turística do período estival. Ao invés, os troços caracterizados pela ocorrência dos menores desvios do TMD do 3º trimestre relativamente ao TMD anual (inferiores a 10%) são precisamente os troços localizados nas imediações dos principais aglomerados urbanos¹³ (Faro, Olhão e Lagos), onde as concentrações populacionais e o decurso das normais deslocações casa/trabalho, casa/escola e outras garante a ocorrência de fluxos de tráfego mais homogéneos durante todo o ano, pese embora o período estival aporte, em todos eles, acréscimos de tráfego.

Comparativamente com os fluxos de tráfego ocorridos há 10 anos atrás (para 4 dos 27 postos), ou relativamente ao ano em que os postos foram instalados (3 em 2013, 6 em 2016, 2 em 2017 e 12 em 2018), verificou-se em 2019 que em 16 dos 27 troços onde há postos instalados houve uma redução do peso do TMD do 3º trimestre relativamente ao TMD anual. Tal quererá significar uma

¹² O equipamento instalado no troço da N122 (Mértola / Santa Marta), após estar desativado durante 17 trimestres, reiniciou atividade no primeiro trimestre de 2019.

¹³ Ou ainda o troço localizado na EN270, zona com um elevado cariz rural e com pouco movimento turístico no período estival.

tendência, a verificar em anos subsequentes, para a redução da sazonalidade. Contudo, em ainda 11 dos 27 troços, registaram-se aumentos do TMD do 3º trimestre relativamente ao TMD anual.

Itin.	Troço	TMD			TMD trimestre + elevado 2018		Δ % do trimestre + elevado / TMD anual	
		2019	2018	Δ% 2019/18	Trim.	TMD	2010	2019
IC1	SB Messines / Tunes	7.095	6.851	3,6	3ª	8.800	18,7	25,2
IC4	Nó da A22 / SJ da Venda	39.627	37.874	4,6	3ª	46.396	41,0 ²⁰¹⁶	17,1
EN125	SJ Venda / Faro (Nó W)	49.532	47.506	4,3	3ª	56.301	12,6	13,7
EN125	Rotunda Faro Este / Rotunda Makro	27.685	30.107	-8,0	2ª	30.001	3,0 ²⁰¹⁶	8,4
EN125	Nó Faro-EN2 / Rotunda Faro Este	23.756	22.460	5,8	3ª	25.538	17,9 ²⁰¹⁶	7,5
EN125	Bias do Sul / Bias do Norte	17.578	17.927	-1,9	3ª	22.613	27,2	28,6
EN125	Lagos (Rotunda A22) / Fim Variante Este	9.903	9.348	5,9	3ª	12.324	7,3 ²⁰¹⁶	6,1
EN125	Alcorão / Nó (Vale Crevo)	24.010	23.415	2,5	3ª	27.930	9,7	16,3
EN125-10	Faro (Nó W) / Rotunda (Montenegro)	45.635	43.824	4,1	3ª	52.429	21,4 ²⁰¹⁶	14,9
EN120	Rogil / Aljezur	4.518	4.322	4,5	3ª	6.333	54,5 ²⁰¹³	40,2
EN122	Mértola / Santa Marta	1.526	- - -		3ª	2.430	40,3 ²⁰¹³	59,2
ER270	SB Alportel (Este) / SC Fonte do Bispo	2.788	2.731	2,1	3ª	3.027	25,3 ²⁰¹³	8,6
EN125	Espiche / Rotunda (Paria da Luz)	12.564	12.502	0,5	3ª	16.083	28,1 ²⁰¹⁶	28,0
EN125	Budens / Rotunda (Vale de Boi)	7.562	7.668	-1,4	3ª	10.659	40,4 ²⁰¹⁷	40,9
EN125	Nó S. Lourenço / Variante do Troto	16.358	15.629	4,7	3ª	19.161	17,6 ²⁰¹⁷	17,1
EN125	Rotunda (Makro) / Olhão	27.785	26.529	4,7	3ª	29.239	10,2 ²⁰¹⁸	5,2
ER125	Pêra (Nascente) / Rotunda (Zoomarine)	16.106	15.738	2,3	3ª	19.161	22,1 ²⁰¹⁸	19,0
ER125	Lagoa (Nascente) / Rotunda (Internat. School)	17.693	17.451	1,4	3ª	20.562	15,7 ²⁰¹⁸	16,2
ER125	Lagos (Nascente) / Chinicato	21.053	20.994	0,3	3ª	23.842	13,9 ²⁰¹⁸	13,2
ER125	Odiáxere (Nascente) / Rotunda (Mesquita)	15.104	15.015	0,6	3ª	17.427	16,3 ²⁰¹⁸	15,4
ER125	Penina / Chão das Donas	20.795	20.167	0,9	3ª	23.406	14,3 ²⁰¹⁸	12,6
ER125	Almancil / Nó de S. Lourenço	20.897	19.558	6,8	3ª	24.287	10,1 ²⁰¹⁸	16,2
ER125	Rotunda (V. Judeu) / Rotunda (Quatro Estradas)	17.365	17.164	1,2	3ª	20.173	15,7 ²⁰¹⁸	16,2
ER125	Chão das Donas / Alcorão	13.073	12.790	2,2	3ª	15.608	19,0 ²⁰¹⁸	19,4
ER125	Nó (Algarve Shopping) / Nó (Acesso A22)	24.943	24.276	2,7	3ª	29.254	19,0 ²⁰¹⁸	17,3
ER125	Patã de Cima / Boliquêime (Poente)	16.925	16.207	4,4	3ª	19.706	19,5 ²⁰¹⁸	16,4
EN125	Enlace EN125 / Nó Faro-EN2	31.738	29.954	6,0	3ª	34.150	11,2 ²⁰¹⁸	7,6

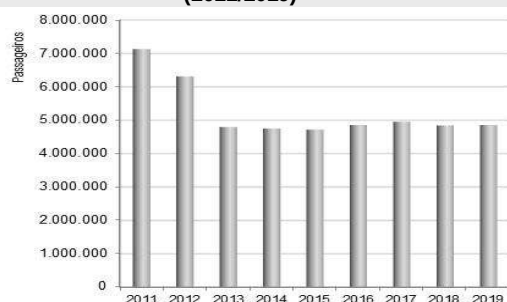
Fonte: Infraestruturas de Portugal, IP

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 2019, as **ligações urbanas**¹⁴ movimentaram um total de **4.858.137 passageiros**, valor superior em 0,4% ao valor de 2018 (**4.840.245 passageiros**) mas ainda assim inferior em 31,9% relativamente ao valor para o ano de 2011 (7.130.177 passageiros). Nesta escala de movimentos há a destacar o regresso aos valores positivos após a quebra registada em 2018, embora o crescimento relativamente a este ano seja muito modesto (somente 0,4%), havendo no entanto indícios de uma retoma iniciada em 2016.

Movimento de passageiros nas ligações urbanas (2011/2019)



Movimento de passageiros nas ligações urbanas - variação interanual (%) (2011/2019)

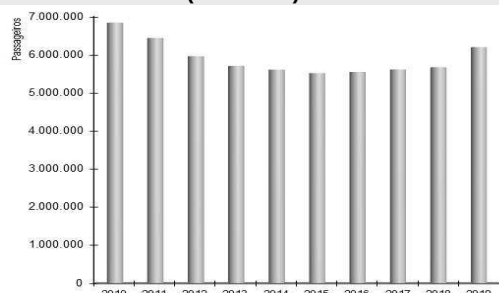


Fonte: EVA Transportes S.A

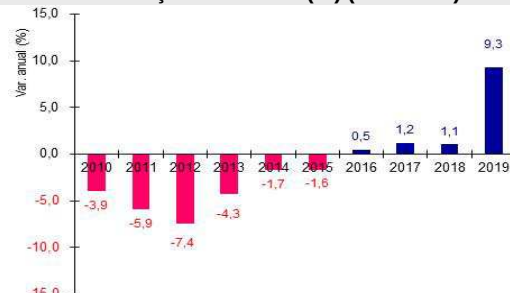
¹⁴ O movimento de passageiros nas ligações urbanas inclui os passageiros transportados no serviço contratualizado entre a operadora (EVA Transportes, SA) e alguns dos municípios da Região (Albufeira, Faro, Lagos, Loulé, Portimão e Tavira). Existe também um serviço contratualizado com o Município de Olhão, mas os respectivos valores não estão apurados.

As ligações **inter-urbanas** movimentaram um total de **6.210.664 passageiros**, valor superior em 9,3% ao valor de 2018 (5.680.790 passageiros) mas inferior ao valor para 2010 (6.853.997 passageiros). Nestas ligações, regista-se como muito positivo o facto de este ser o quarto ano consecutivo de aumentos e, em 2019, com uma expressão muito maior (9,3%) do que nos 3 anos anteriores.

Movimento de passageiros nas ligações interurbanas (2010/2019)



Movimento de passageiros nas ligações interurbanas - variação interanual (%) (2010/2019)

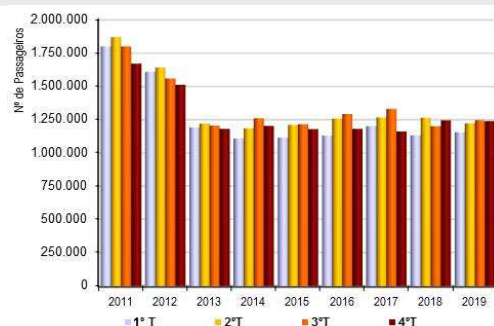


Fonte: EVA Transportes S.A

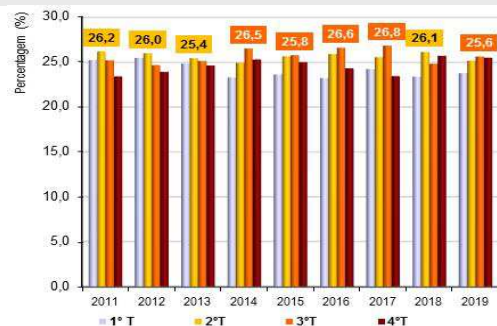
Como se vem destacando nos anos anteriores, o movimento de passageiros nas ligações urbanas do transporte coletivo rodoviário é muitíssimo pouco marcado pela sazonalidade. Em 2019, como em anos anteriores, os valores para os pesos relativos dos passageiros em cada um dos trimestres são muito próximos: o mais baixo (1º trimestre) cifrou-se nos 23,8%; e o mais elevado (3º trimestre) cifrou-se nos 25,6%. Assim, a diferença entre os pesos relativos dos trimestres com maior e menor movimento é somente de 1,9%, claramente contrastante com os restantes modos de transporte. Registe-se igualmente que, em 2019, contrariamente ao que sucedeu em 2018, o trimestre com maior movimento de passageiros volta a ser o 3º (como sucedera entre 2014 e 2017. 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.

Ligações urbanas (2011/2019)

Distribuição trimestral do movimento de passageiros



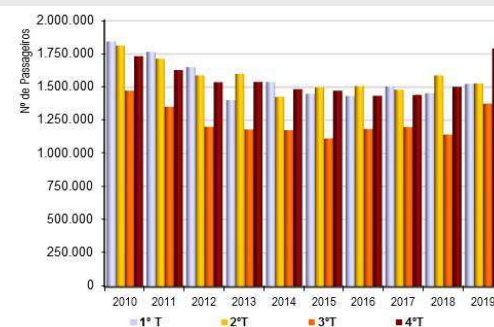
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre



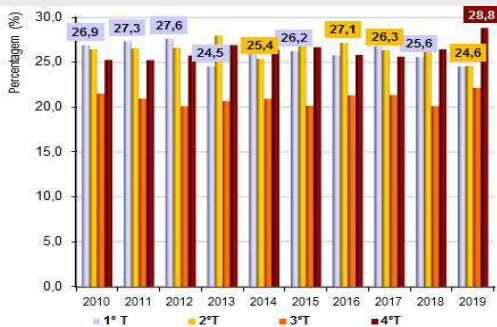
Fonte: EVA Transportes S.A

Ligações interurbanas (2010/2019)

Distribuição trimestral do movimento de passageiros



Concentração (%) 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 já menos do que nas urbanas. Em 2019, foi o 4º trimestre que concentrou maior movimento de passageiros (28,8% do total anual), tendo, no entanto, todos os demais percentagens superiores a 22%. Ao invés do que sucedera em todos os anos até há data analisados, pela primeira

vez o 4º trimestre apresenta a maior concentração de passageiros; verificando-se também, como em todos os anos anteriores, que o 3º trimestre é o que apresenta menor movimento. Assim, e ao contrário da esmagadora maioria dos indicadores analisados, nesta escala de operações os fluxos turísticos estivais não têm qualquer impacto.

5. Tabela-Síntese dos Indicadores monitorizados

Modo		Indicadores	Valor	Variações		Trimestres			Tendência de reforço do movimento no principal trimestre (2010 / 2019)						
			2019	Último ano 2019/2018	Últimos 10 anos 2019/2010	Trim. +	Valor	% do ano							
Aéreo (A.I. Faro)	N.º de voos	59.740	↗	4,1%	↗	49,3%	3º	21.776	36,5%	↗	39,1%	↘	36,5%	(-)	
	Passageiros	8.961.486	↗	3,2%	↗	69,7%	3º	3.464.643	38,7%	↗	42,8%	↘	38,7%	(-)	
	Passageiros c/ aeroportos nacionais	448.106	↘	-3,9%	↗	58,7%	3º	143.097	31,9%	↗	35,8%	↘	31,9%	(-)	
	Lisboa	291.127	↘	-7,4%	↗	65,2%	3º	92.248	31,7%	↗	32,6%	↘	31,7%	(=)	
	Porto	154.955	↗	4,1%	↗	52,0%	3º	50.358	32,5%	↗	39,8%	↘	32,5%	(-)	
	Outros	2.024	↘	-31,2%	↘	-51,3%	1º	1.062	52,5%	↗	73,1% ¹	↘	52,5%	(-)	
Marítimo/ Fluvial	Passageiros na Ria Formosa	2.286.834	↘	-1,3%	↗	21,7%	3º	1.698.682	74,3%	↗	75,9%	↘	74,3%	(=)	
	Faro - Ilha de Faro	58.829	↘	-3,6%	↗	178,3%	3º	49.218	83,7%	↗	100,0%	↘	83,7%	(-)	
	Faro - Ilha Deserta	32.567	↘	-22,4%	↘	-15,5%	3º	27.866	85,6%	↗	97,5%	↘	85,6%	(-)	
	Faro - Farol (Ilha da Culatra)	81.344	↘	-3,3%	↗	124,2%	3º	68.511	84,2%	↗	100,0%	↘	84,2%	(-)	
	Faro - Culatra (Ilha da Culatra)	1.908	↗	34,5%	↗	58,7% ²⁰¹³	3º	1.908	100,0%	↗	100,0% ²⁰¹³	=	100,0%	(=)	
	Olhão - Farol (Ilha da Culatra)	148.098	↘	-8,1%	↗	17,8%	3º	93.990	63,5%	↗	76,0%	↘	63,5%	(-)	
	Olhão - Culatra (Ilha da Culatra)	157.708	↘	-1,2%	↗	95,2%	3º	76.890	48,8%	↗	67,2%	↘	48,8%	(-)	
	Olhão - Ilha da Armona	372.791	↗	19,7%	↗	41,2%	3º	237.886	63,8%	↗	82,0%	↘	63,8%	(-)	
	Fuseta - Praia	390.504	↗	13,7%	↘	-5,1%	3º	333.334	85,4%	↗	100,0%	↘	85,4%	(-)	
	Sta. Luzia – Terra Estreita (I. de Tavira)	213.385	↘	-12,5%	↗	64,6%	3º	186.658	87,5%	↗	94,5%	↘	87,5%	(-)	
	Quatro Águas – Ilha de Tavira	281.700	↘	-15,8%	↘	-48,8%	3º	197.900	70,3%	↗	71,6%	↘	70,3%	(-)	
	Tavira – Ilha de Tavira	443.600	↘	-5,7%	↗	100,4%	3º	341.300	76,9%	↗	90,8%	↘	76,9%	(-)	
	Cabanas – Ilha de Cabanas	104.400	↗	1,0%	↗	18,7% ²⁰¹⁴	3º	83.221	79,7%	↗	87,1% ²⁰¹⁴	↘	79,7%	(-)	
Passageiros no Guadiana	143.623	↗	1,9%	↗	6,9%	3º	64.120	44,6%	↗	43,6%	↗	44,6%	(=)		
Ferroviário	Passageiros no Serv. Regional	1.986.598	↗	8,7%	↗	5,3%	3º	590.603	29,7%	↗	27,4%	↗	29,7%	(+)	
	Passageiros no Serv. de Longo Curso	904.648	↗	3,5%	↗	46,0%	3º	313.187	34,6%	↗	36,6%	↘	34,6%	(-)	
	Lisboa	762.170	↗	3,8%	↗	4,3% ²⁰¹⁷	3º	264.402	34,7%	↗	35,9% ²⁰¹⁷	↘	34,7%	(-)	
	Porto	67.834	↗	4,7%	↗	4,8% ²⁰¹⁷	3º	25.521	37,6%	↗	39,8% ²⁰¹⁷	↘	37,6%	(-)	
	Coimbra	35.951	↗	1,5%	↗	0,0% ²⁰¹⁷	3º	11.936	33,2%	↗	33,3% ²⁰¹⁷	↘	33,2%	(-)	
	Alentejo	23.869	↗	7,5%	↗	2,2% ²⁰¹⁷	3º	7.292	30,6%	↗	29,7% ²⁰¹⁷	↗	30,6%	(+)	
Modo rodoviário	Eixos principais (TMD)	A2 - (Almodôvar / Messines)	12.378	↗	7,5%	↗	9,7%	3º	21.214	+71,4%*	↗	+69,5%	↗	+71,4%*	(+)
		Ponte Internacional do Guadiana	10.154	↗	8,9%	↘	-5,9%	3º	15.467	+52,3%*	↗	+47,5%	↗	+52,3%*	(+)
		A22 (Via do Infante)	15.281	↗	6,2%	↗	54,2%	3º	23.374	+53,0%*	↗	+43,5%	↗	+53,0%*	(+)
	Eixos secundários (TMD)	IC1: S.B. Messines / Tunes	7.095	↗	3,6%	↘	-13,0%	3º	8.880	+25,2%*	↗	+18,7%	↗	+25,2%*	(+)
		IC4: Nó da A22 / S. João da Venda	39.627	↗	4,6%	↗	54,7% ²⁰¹⁶	3º	46.396	+17,1%*	↗	+41,0% ²⁰¹⁶	↘	+17,1%*	(-)
		EN125: S. João da Venda / Faro (Nó W)	49.532	↗	4,3%	↗	10,4%	3º	56.301	+13,7%*	↗	+12,6%	↗	+13,7%*	(=)
		EN125: Rot. Faro Este / Rot. (Makro)	27.685	↘	-8,0%	↗	2,2% ²⁰¹⁶	2º	30.001	+8,6%*	↗	+3,0% ²⁰¹⁶	↗	+8,6%*	(+)
		EN125: Nó Faro-EN2 / Rotunda Faro Este	23.756	↗	5,8%	↗	43,6% ²⁰¹⁶	3º	24.538	+7,5%*	↗	+17,9% ²⁰¹⁶	↘	+7,5%*	(-)
		EN125: Bias do Sul / Bias do Norte	17.578	↘	-1,9%	↗	27,6%	3º	22.613	+28,6%*	↗	+27,2%	↗	+28,6%*	(=)
		EN125: Lagos (Rot. A22) / Fim Var. Este	9.903	↗	5,9%	↗	30,9% ²⁰¹⁶	3º	12.324	+6,1%*	↗	+7,3% ²⁰¹⁶	↘	+6,1%*	(=)
		EN125: Alcorão / Nó (Vale Crevo)	24.010	↗	2,5%	↗	29,2%	3º	27.930	+16,3%*	↗	+9,7%	↗	+16,3%*	(+)
		EN125-10: Faro (Nó W) / Rot. (Montenegro)	45.635	↗	4,1%	↗	16,8% ²⁰¹⁶	3º	52.429	+14,9%*	↗	+21,4% ²⁰¹⁶	↘	+14,9%*	(-)
		EN120: Rogil / Aljezur	4.518	↗	4,5%	↗	32,8% ²⁰¹³	3º	6.333	+40,2%*	↗	+54,5% ²⁰¹³	↘	+40,2%*	(-)
		EN122: Mértola / Santa Marta	1.526			↗	12,5% ²⁰¹³	3º	2.430	+59,2%*	↗	+40,3% ²⁰¹³	↗	+59,2%*	(+)
		ER270: S.B. Alportel (Este) / SCF do Bispo	2.788	↗	2,1%	↗	24,2% ²⁰¹³	3º	3.027	+8,6%*	↗	+25,3% ²⁰¹³	↘	+8,6%*	(-)
		EN125: Espiche / Rotunda (Praia da Luz)	12.564	↗	0,5%	↗	4,6% ²⁰¹⁷	3º	16.083	+28,0%*	↗	+28,1% ²⁰¹⁷	↘	+28,0%*	(=)
		EN125: Budens / Rotunda (Vale de Boi)	7.562	↘	-1,4%	↗	4,5% ²⁰¹⁷	3º	10.659	+40,9%*	↗	+40,4% ²⁰¹⁷	↗	+40,9%*	(=)
		EN125: Nó de S. Lourenço / Var. do Troto	16.358	↗	4,7%	↗	9,1% ²⁰¹⁷	3º	19.161	+17,1%*	↗	+17,6% ²⁰¹⁷	↘	+17,1%*	(=)
		EN125: Rotunda (Makro) / Olhão	27.785	↗	4,7%			3º	29.239	+5,2%*	↗	+10,2% ²⁰¹⁸	↘	+5,2%*	(-)
		ER125: Pêra (Nascente) / Rot. (Zoomarine)	16.106	↗	2,3%			3º	19.161	+19,0%*	↗	+22,1% ²⁰¹⁸	↘	+19,0%*	(-)
		ER125: Lagoa (Nasc.) / Rot. (Int. School)	17.693	↗	1,4%			3º	20.562	+16,2%*	↗	+15,7% ²⁰¹⁸	↗	+16,2%*	(=)
		ER125: Lagos (Nascente) / Chincicato	21.053	↗	0,3%			3º	23.842	+13,2%*	↗	+13,9% ²⁰¹⁸	↘	+13,2%*	(-)
		ER125: Odiáxere (Nasc.) / Rot. (Mesquita)	15.104	↗	0,6%			3º	17.427	+15,4%*	↗	+16,3% ²⁰¹⁸	↘	+15,4%*	(=)
		ER125: Penina / Chão das Donas	20.795	↗	0,9%			3º	23.406	+12,6%*	↗	+14,3% ²⁰¹⁸	↘	+12,6%*	(=)
		ER125: Almancil / Nó de S. Lourenço	20.897	↗	6,8%			3º	24.287	+16,2%*	↗	+10,1% ²⁰¹⁸	↗	+16,2%*	(+)
		ER125: Rot. (V. Judeu) / Rot. (4 Estradas)	17.365	↗	1,2%			3º	20.173	+16,2%*	↗	+15,7% ²⁰¹⁸	↗	+16,2%*	(=)
		ER125: Chão das Donas / Alcorão	13.073	↗	2,2%			3º	15.608	+19,4%*	↗	+19,0% ²⁰¹⁸	↗	+19,4%*	(=)
		ER125: Nó (Alg. Shopping) / Nó (Ac. A22)	24.943	↗	2,7%			3º	29.254	+17,3%*	↗	+19,0% ²⁰¹⁸	↘	+17,3%*	(=)
		ER125: Patã de Cima / Boliqueime (Poente)	16.925	↗	4,4%			3º	19.706	+16,4%*	↗	+19,5% ²⁰¹⁸	↘	+16,4%*	(-)
		EN125: Enlace EN125 / Nó Faro-EN2	31.738	↗	6,0%			3º	34.150	+7,6%*	↗	+11,2% ²⁰¹⁸	↘	+7,6%*	(-)
	Transp. Col. Rodoviário (passageiros)	Ligações Urbanas	4.858.137	↗	0,4%	↘	-14,5% ²⁰¹¹	3º	1.244.801	25,6%	↗	26,2% ²	↘	25,6%	(=)
		Ligações Interurbanas	6.210.664	↗	9,3%	↘	-9,4%	4º	1.788.398	28,2%	↗	26,4% ³	↗	28,2%	(=)
		Ligações Inter-regionais													
		Ligações Internacionais													

¹ No 3º trimestre 2010

² No 2º trimestre 2011

³ No 2º trimestre 2010)

* Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual

Tendência de reforço do movimento no principal trimestre (2010/2019): 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.