Mobilidade e Transportes 2020

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

Abril de 2021

Nota Introdutória

O Relatório Anual 2020 – Mobilidade e Transportes – é o décimo primeiro (11.º) 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 da informação disponibilizada, tendo presente, como vem sucedendo desde o início destes trabalhos, a abertura para a inclusão de outra informação relevante que passível de ser adicionada.

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 (2019), 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) Relativamente aos postos de contagem dos TMD nos eixos rodoviários secundários, a rede em 2020 integrou os mesmos 27 postos, havendo somente a destacar a possibilidade de voltar a apresentar a variação interanual dos TMD registados no posto localizado na N122 (Mértola – Santa Marta), uma vez que estão disponibilizados os respetivos valores para os TMD em 2019 e 2020.

Feita esta 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 (2019).
- 2. À evolução nos 10 últimos anos (2011 a 2020)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	N.º de voos	N.º	ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
	Movimento de passageiros	N.º	ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
(A.I. Faro)	Movimento de passageiros c/ aeroportos nacionais	N.º	ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
	Lisboa	N.º	ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
	Porto	N.º	ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
	Outros	N.º	ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
Marítimo/fluvial	Passageiros na Ria Formosa	N.º	Docapesca – Portos e Lotas, SA
	Passageiros no Guadiana	N.º	Docapesca – Portos e Lotas, SA
Ferroviário	Passageiros no serviço regional	N.º	CP – Lisboa
Ciroviano	Passageiros no serviço de Longo Curso	N.º	CP – Lisboa
	AM Lisboa	N.º	CP – Lisboa
	Norte	N.º	CP – Lisboa
	Centro	N.º	CP – Lisboa
	Alentejo	N.º	CP – Lishoa
	Algarve	N.º	CP – Lisboa
Rodoviário			
Kodovidi io	A2 (lanço Almodôvar – SB Messines)	TMD	BRISA – Auto-estradas de Portugal, S.A.
TMD nos principais	Ponte Internacional do Guadiana	TMD	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
eixos regionais	A22 (via do Infante)	TMD	Autoestrada do Algarve - Via do Infante – Soc. Concess AAVI, SA
	IC1: tropo SB de Messines / Tunes	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	IC4: tropo 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: troco Rotunda Faro Este / Rotunda (Makro)	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troco Nó Faro-EN2 / Rotunda Faro Este	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troco Bias do Sul / Bias do Norte	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troco Lagos (Rotunda A22) / Fim Variante Este	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125: troço Alcorão / Nó Vale Crevo	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N125-10: troco Faro (Nó W) / Rotunda (Montenegro)	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N120: troço Rogil / Aljezur	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	N122: troco 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
TMD nos eixos	N125: Budens / Rotunda (Vale de Boi)	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
secundários	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
	Passageiros nas ligações urbanas	N.º	EVA Transportes S.A
Transporte coletivo	Passageiros nas ligações inter-urbanas	N.º	EVA Transportes S.A
rodoviário	Passageiros nas ligações inter-regionais	N.º	EVA Transportes S.A (Suspenso, sem dados para o ano de 2020)
	Passageiros nas ligações internacionais	N.º	EVA Transportes S.A (Suspenso, sem dados para o ano de 2020)

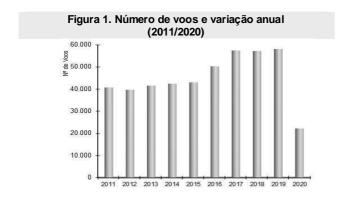
1

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 nacionais². Resumidamente, e para cada um dos indicadores, em 2020:

- a) Registaram-se 22.235 voos, menos 61,9% relativamente ao valor de 2019 (Figuras 1 e 2);
- b) Foram transportados 2.191.277 passageiros, menos 75,6% do que em 2019 (Figuras 3 e 4);
- c) Foram transportados 163.663 passageiros de/para os aeroportos do espaço nacional, menos 63,5% do que em 2019, movimento que correspondeu a 7,5% do total do movimento de passageiros (Figuras 5.a, 5.b e 5.c)





Fonte: ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil







Para os mesmos indicadores, e numa análise para um período mais alargado, de 2011 a 2020, verificou-se que em 2020:

- a) O número de voos foi inferior em 45,6% ao número de voos em 2011 (40.849). É de facto um valor extremamente baixo, de longe o mais baixo da série considerada, recuando até ao ano de 2007.
- b) O total de passageiros movimentados foi inferior em 60,7% ao total de 2011 (5.573.564). É também o valor mais baixo da série.

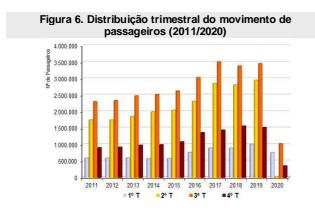
_

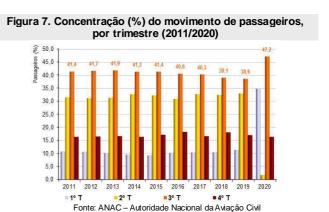
² Para qualquer dos 3 indicadores, os movimentos reportam-se apenas ao tráfego comercial.

c) O total de passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais foi também inferior, em 47,1% ao total de 2011 (309.161).

As drásticas reduções ocorridas no movimento de passageiros no ano de 2020 não foram no entanto suficientes para introduzirem alterações ao padrão sazonal característico deste modo de transporte na Região, com a habitual concentração do movimento no 3.º trimestre. Embora as descidas em termos absolutos sejam muito pronunciadas em todos os trimestres do ano – embora em menor grau no 1.º trimestre, que só foi parcialmente afectado (na segunda quinzena do mês de março) –, a distribuição percentual pelos trimestres acaba no entanto por reforçar ainda mais o peso do 3.º trimestre. Assim, e em 2020, o 3.ºtrimestre:

- a) Concentrou 49,1% do total anual de voos, valor manifestamente superior aos valores dos anos anteriores, habitualmente situados entre os 35 e os 40%.
- b) Concentrou 47,2% do total anual de passageiros³, valor também manifestamente superior aos valores dos anos anteriores, que vinham inclusive apresentando uma tendência de descida (Figuras 6 e 7).





No plano particular do movimento de passageiros de e para os aeroportos nacionais, há de facto, relativamente ao padrão observado nos anos anteriores, uma disrupção introduzida pela pandemia (Figura 8). Em todos os anos anteriores o 3.º trimestre concentrava a maior quota do movimento. Contudo, em 2020 foi o 1.º trimestre que, de forma muito pronunciada, absorveu a maior quota de movimento destes passageiros (48,4%), cabendo ao 3.º trimestre o valor mais baixo deste trimestre na série considerada (28,8%). Todavia, e relativamente a uma outro indicador – a percentagem dos passageiros transportados de e para os aeroportos nacionais no total dos passageiros transportados –, mantém-se inalterado o padrão que vem já de anos anteriores, com o 1.º trimestre a apresentar a maior percentagem (10,4%), surgindo em 2020 o 4.º trimestre com um valor ainda mais reforçado (10,2%), comparativamente com os anos anteriores, e muito próximo do valor do 1.ºtrimestre.



³ Destaca-se a singularidade da distribuição do movimento de passageiros no A. I. Faro no contexto dos principais aeroportos nacionais, uma vez que, em 2020, foi o único aeroporto que apresentou uma maior concentração do movimento no 3.º trimestre. O 3.º trimestre em Lisboa concentrou somente 22,9% do total anual de passageiros; 31,9% no Porto; 26,6% na Madeira; e 40,1% nos Açores. Em todos estes 4 aeroportos, o 1.º trimestre de 2020 concentrou a maior fatia do movimento de passageiros: 60,9% em Lisboa; 50,2% no Porto; 56,4% na Madeira; e 45,6% nos Açores.

No ano de 2020 foi movimentado um total de 109.780 passageiros com o Aeroporto de Lisboa (Figuras 9 e 10). É um valor inferior em 62,3% ao valor do ano de 2019 (291.127 passageiros), que havia já sido inferior ao de 2018 (314.501), o melhor ano da série. Comparativamente com a situação de há 10 anos atrás, em 2011, o valor do ano de 2020 é inferior em 40,8%. Tratou-se sem dúvida de uma quebra muito acentuada, uma vez que o total de passageiros movimentados em 2020 corresponde a somente 48,5% da média dos passageiros transportados nos 9 anos anteriores.

Figura 9. Número de passageiros transportados – Aeroporto de Lisboa (2011/2020)



Fonte: ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil

Com o Aeroporto do Porto foram movimentados, em 2020, 52.421 passageiros (Figuras 11 e 12). É um valor inferior em 66,2% ao movimento do ano de 2019 (154.955 passageiros), que havia sido o mais alto da série, pelo que se vê assim uma evolução globalmente em crescendo ser bruscamente reduzida, e de forma muito acentuada. Comparativamente com o movimento de há 10 anos atrás, em 2011, o valor de 2020 é inferior em 55,8%. Como o verificado para o caso do movimento com o aeroporto de Lisboa, mas de forma ainda mais notória, a quebra de 2020 foi também muito pronunciada, uma vez que o total de passageiros movimentados em 2020 corresponde a somente 36,8% da média dos passageiros transportados nos 9 anos anteriores.



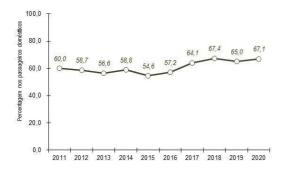


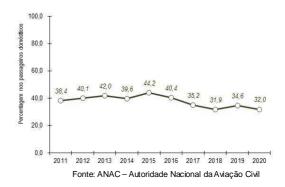
Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Como em anos anteriores, 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 persiste praticamente residual (apenas 0,9% do total em 2020). O Aeroporto de Lisboa foi, em 2020, responsável por 67,1% dos passageiros movimentados com os aeroportos nacionais (Figura 13), percentagem da mesma ordem de grandeza da dos anos anteriores; o Aeroporto do Porto foi responsável por 32,0% dos passageiros movimentados com os aeroportos nacionais (Figura 14), valor ligeiramente inferior ao de 2019 e que dá assim continuidade a uma tendência geral de perda de significado, comparativamente com os valores que apresentava sobretudo até ao ano de 2015 (em redor dos 40,0%).

Figura 13. Passageiros transportados (%), Aeroporto de Lisboa, no total de passageiros movimentados com aeroportos nacionais (2011/2020)

Figura 14. Passageiros transportados (%), Aeroporto do Porto, no total de passageiros movimentados com aeroportos nacionais (2011/2020)

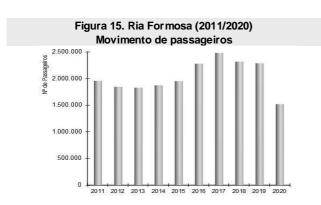


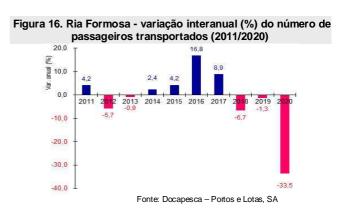


Em termos globais, e por comparação com os restantes meios e modos de transporte, o modo aéreo foi o que mais se ressentiu no ano de 2020 com a situação da pandemia e as implicações resultantes das medidas implementadas. As quebras relativamente ao ano de 2019, situadas acima dos 60,0% e mesmo dos 70,0% (no total dos passageiros movimentados) só têm paralelo na quebra observada no movimento da carreira fluvial do Guadiana, como adiante se abordará, demonstrando que a mobilidade com o exterior sofreu mais do que a mobilidade interna (intra ou interregional).

2. Modo marítimo/fluvial

Em 2020, as carreiras da **Ria Formosa** transportaram um total **de 1.520.693 passageiros** (Figura 15), valor que representa uma diminuição de 33,5% (Figura 16) relativamente ao movimento de 2019 (2.286.834 **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 2020 representa assim o terceiro ano consecutivo de perda de passageiros. A queda do movimento em 2020 foi de tal forma acentuada que, mesmo comparando com o movimento do ano de 2011 (1.957.420 passageiros), o decréscimo é notório (-22,3%). Assim, e para o ano muito particular que foi o ano de 2020, poder-se-á constatar a convergência de dois factores para explicar a enorme descida do movimento de passageiros: por um lado, e em linha com os decréscimos dos dois anos anteriores (2018 e 2019), o 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; por outro lado, como se verificou nos valores de todos os indicadores acompanhados, o efeito da situação gerada pela pandemia.



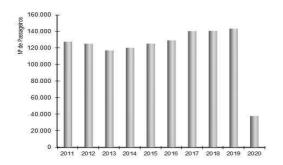


A carreira que assegura a travessia do **Guadiana**, **entre Vila Real de Santo António e Ayamonte** movimentou, no ano de 2020, um total de 37.800 passageiros (Figura 17), o que representou um acentuadíssimo decréscimo de 73,7% (Figura 18) relativamente ao movimento do ano de 2019 (143.623) e um decréscimo de igual expressão relativamente ao movimento do ano de 2011 (70,4%).

Figura 17. V.R. Santo António/Ayamonte (2011/2020)

Movimento de passageiros

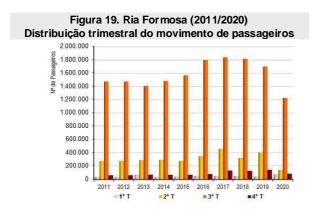
Figura 18. V.R. Santo António/Ayamonte variação interanual (%) do número de passageiros transportados (2011/2020)

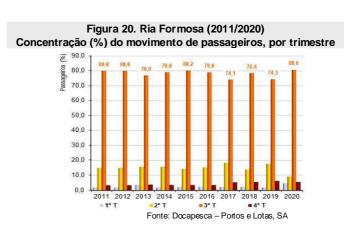




Esta queda foi particularmente notória, não apenas pela sua expressão numérica, mas também porque veio interromper uma série de 6 anos consecutivos de aumentos. Ao contrário do que sucede com o movimento de passageiros na Ria Formosa, onde a oferta paralela de transporte tem cada vez mais significado, tal não se verifica na carreira **Vila Real de Santo António / Ayamonte, não havendo assim** outra justificação para a queda do movimento que não a situação de pandemia. Destaca-se que em 2020, a carreira chegou mesmo a estar suspensa durante um período superior a 5 meses (todo o 2.ºtrimestre e nos últimos 2 meses do ano).

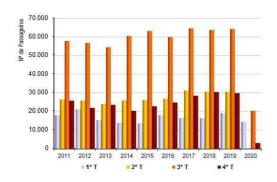
O movimento de passageiros na **Ria Formosa** continua, naturalmente, muito marcado por uma clara sazonalidade (Figuras 19 e 20). Os passageiros transportados durante o **3.º trimestre** de 2020 (1.226.083) representaram 80,6% do total anual de passageiros; os passageiros do 2.º trimestre constituíram 9,1%; e os passageiros dos 1.º e 4.º trimestres representaram, juntos, apenas 10,2% do total anual de passageiros. Comparativamente com a distribuição trimestral verificada em 2011, verifica-se (em 2020) não terem existido alterações significativas, com os trimestres a manterem quotas muito aproximadas: em 2011, o 3.º trimestre detinha 80,0% do movimento anual de passageiros. As pequenas diferenças que se verificam nos restantes 3 trimestres, designadamente quanto ao 2.º trimestre (9,1% do movimento anual em 2020 e 14,9% em 2011) resultam do facto do 2.º trimestre de 2020 ter sido um período de confinamento. Em 2020, como em anos anteriores, e mesmo no quadro da situação de pandemia, o movimento de passageiros na Ria Formosa manteve o seu cariz fundamentalmente turístico.

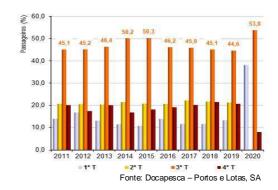




O movimento de passageiros na travessia do Guadiana, apesar de marcado também por um carácter sazonal, não o é de forma tão pronunciada como na Ria Formosa, uma vez que as relações entre as duas cidades ribeirinhas, e também o crescente movimento de turistas nos meses do Outono, Inverno e Primavera, garantem uma utilização mais regular do serviço prestado durante os meses do ano fora do período estival. As vicissitudes vividas em 2020 foram particularmente notadas nesta carreira, uma vez que a mesma esteve suspensa durante dois períodos do ano e, assim, em quase metade do ano o serviço não foi prestado (Figuras 21 e 22).

Figura 21. V.R. Santo António/Ayamonte (2011/2020), Distribuição trimestral do movimento de passageiros Figura 22. V.R. Santo António/Ayamonte (2011/2020) Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre





Como tal, uma análise do movimento por trimestre resulta fortemente enviesada podendo no entanto destacar-se o seguinte:

- a) O 3.º trimestre de 2020 concentrou 53,8% do total anual de passageiros (mais do que em todos os anteriores 9 anos).
- b) O 1.º trimestre concentrou 38,2%, um valor claramente atípico que resulta do facto de a quase totalidade do trimestre ser anterior à primeira declaração do estado de emergência e do movimento dos 2.º e 4.º trimestres ter ocorrido em apenas 5 dos 6 meses correspondentes.
- c) O 2.º trimestre não teve movimento (0% no movimento anual, quando em anos anteriores detinha habitualmente valores entre 20,0 e 25,0%).
- d) E o 4.º trimestre representou somente 8,0% do movimento anual (quando em anos anteriores representava valores em redor dos 20,0%).

1.2.1 Desagregação do movimento de passageiros no sistema Ria Formosa

Em 2020, 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 2.º e/ou do 4.º 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 2.º trimestre e 3.º trimestre – e, dependendo das condições atmosféricas após o período estival, eventualmente ainda no mês de Outubro, já no 4.ºtrimestre.

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 (Quadro 1). Em 2020, como acontece regra geral todos os anos, somente cinco carreiras funcionaram durante todo o ano, designadamente as três carreiras com origem na cidade de Olhão e as duas carreiras que confluem na Ilha de Tavira (uma com origem no cais de Quatro Águas e a outra na cidade de Tavira). Num ano fortemente atípico, como foi o ano de 2020, acabou por ser uma das carreiras que funcionou durante todo o ano (a carreira Olhão – Ilha da Armona) a que maior movimento registou (291.817 passageiros), embora a carreira que apresentou o segundo maior quantitativo, a carreira Fuseta – Praia (com 258.814 passageiros) tenha apenas laborado durante 2 trimestres (em rigor, apenas 4 meses). Todas as restantes carreiras que laboraram durante os 4 trimestres surgem logo atrás destas duas com os valores mais elevados para os passageiros transportados.

Quadro 1. Desagregação do movimento de passageiros nas carreiras da Ria Formosa (2020)

Origem	Destinos	Perío	do de ac	tividade ((2020)	Passa (20	Δ % 2020/19	
		1.º T	2.º T	3.º T	4.º T	N.º	% no total	
	Ilha de Faro		587	24.237		24.824	30,4	-57,8
Caia da Fana (aidada)	Ilha Deserta		1.571	19.364		20.935	25,6	-35,7
Cais de Faro (cidade)	Culatra (Ilha da Culatra)			791		791	1,0	-58,5
	Farol (Ilha da Culatra)			35.238		35.238	43,1	-56,7
	Ilha da Armona	18.151	37.755	211.051	24.860	291.817	52,3	-21,7
Cais de Olhão (cidade)	Culatra (Ilha da Culatra)	22.777	15.343	75.680	21.621	135.421	24,3	-14,1
	Farol (Ilha da Culatra)	9.497	19.492	90.201	11.535	130.725	23,4	-11,7
Cais da Fuseta (vila)	Praia (Ilha da Armona)		22.139	236.675		258.814		-33,7
Tavira								
Cais de Santa Luzia	Terra Estreita (Ilha de Tavira)		11.366	157.369	623	169.358	27,2	-20,6
Cais das Quatro Águas	Ilha de Tavira	5.100	10.501	132.300	9.600	157.501	25,3	-44,1
Cais de Tavira	Ilha de Tavira	16.200	8.900	172.700	14.018	211.818	34,0	-52,3
Cais de Cabanas	Praia (Ilha de Cabanas)		11.118	70.477	1.856	83.451	13,4	-20,1
					Total	1.520.693	100,0	-33,5
			Fonte: Doo	Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA				

Em todas as 12 carreiras foram muito expressivas as quedas do movimento de passageiros relativamente ao ano de 2019. A perda global situou-se nos 33,5%, sendo que:

- a) Todas as carreiras registaram perdas na ordem dos 2 dígitos.
- b) Em quatro das 12 carreiras, entre as quais 3 das 4 com origem em Faro, as perdas foram superiores a 50%.
- c) Três das 12 carreiras apresentaram perdas entre os 30 e os 50%.
- d) Três das 12 carreiras apresentaram perdas entre os 20 e os 30%.
- e) Somente 2 das 12 carreiras, com origem na cidade de Olhão, apresentaram perdas inferiores a 20%.

As duas carreiras que registaram as menores perdas percentuais (11,7 e 14,1%) foram precisamente as carreiras que asseguram ligações com aglomerados com população residente (Culatra e Farol) que, mesmo em situação de confinamento, tiveram que assegurar a mobilidade dos residentes.

Relativamente ao movimento de passageiros nas 10 carreiras que estavam já em exploração no ano de 2011 (Quadro 2), que não incluem as ligações Faro / Culatra e Cabanas de Tavira / Ilha de Cabanas, há fundamentalmente a relevar:

- a) Os valores inferiores, em 2020, em quatro das 10 carreiras (Faro Ilha Deserta, Fuseta Praia, Quatro Águas Ilha de Tavira e Tavira Ilha de Tavira).
- b) Nas restantes seis ligações, apesar dos valores muito baixos em 2020, estes são ainda assim superiores ao que eram em 2011.
- c) As outras duas carreiras, Faro / Culatra e Cabanas de Tavira / Ilha de Cabanas, iniciadas respetivamente em 2013 e 2014, registam decréscimos relativamente ao movimento destes anos (34,2 e 5,1%, respetivamente).

Destaca-se neste ponto que, o generalizado decréscimo verificado nas 12 carreiras, entre o ano de 2019 e 2020 não é atribuível unicamente à situação pandémica de 2020. Com efeito, em oito das 12 carreiras o movimento em 2019 havia já sido inferior ao de 2018, por razões relacionadas sobretudo com a crescente oferta paralela de transporte.

Quadro 2. Desagregação do movimento de passageiros nas carreiras da Ria Formosa (2011 a 2020)

Origona	Destino	Anos										
Origem		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/2011
	Ilha de Faro	16.091	33.672	52.183	34.727	40.282	59.685	46.164	61.042	58.829	24.824	54,3
Cais de Faro (cidade)	Ilha Deserta	41.500	36.265	24.566	24.071	9.606	17.819	40.216	41.983	32.567	20.935	-49,6
	Culatra (Ilha da Culatra)			1.202	843	2.137	1.923	2.980	1.419	1.908	791	-34,2 ²⁰¹³
	Farol (Ilha da Culatra)	34.869	41.741	40.077	48.901	44.537	61.651	55.971	84.127	81.344	35.238	1,1
0 1 1 011 7	Ilha da Armona	252.084	248.006	230.460	230.885	250.897	299.336	351.546	311.566	372.791	291.817	15,8
Cais de Olhão (cidade)	Culatra (Ilha da Culatra)	97.452	75.605	82.819	89.854	105.243	114.106	138.061	159.640	157.708	135.421	39,0
(ciuaue)	Farol (Ilha da Culatra)	127.828	118.260	124.506	109.199	113.232	115.227	155.746	161.085	148.098	130.725	2,3
Cais da Fuseta (vila)	Praia (Ilha da Armona)	455.633	444.032	468.443	430.407	447.774	492.462	478.951	343.333	390.504	258.814	-43,2
Tavira												
Cais de Santa Luzia	Terra Estreita (Ilha de Tavira)	156.352	154.173	138.923	188.162	231.340	305.985	284.177	243.878	213.385	169.358	8,3
Cais das Quatro Águas	Ilha de Tavira	550.113	477.040	462.658	409.071	264.700	319.900	338.300	334.502	281.700	157.501	-71,4
Cais de Tavira	Ilha de Tavira	225.498	216.842	203.785	219.182	338.000	398.400	462.242	470.322	443.600	211.818	-6,1
Cais de Cabanas	Praia (Ilha de Cabanas)				87.921	104.273	93.048	127.116	103.332	104.400	83.451	-5,1 ²⁰¹⁴

Fonte: Docanesca – Portos e Lotas, SA

Considerando a agregação das 12 carreiras existentes em quatro subsistemas, criados na perspetiva do lado-terra, verifica-se que os volumes de passageiros contribuem de forma muito desigual para o total do sistema Ria Formosa (Figuras 23 e 24 e Quadro 3).

Figura 23. Distribuição percentual dos passageiros pelos subsistemas da Ria Formosa (2020)

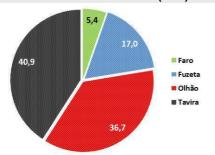
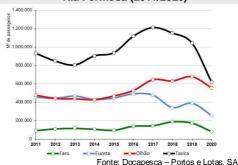


Figura 24. Movimento de passageiros nos subsistemas da Ria Formosa (2011/2020)



Quadro 3. Movimento de passageiros nas carreiras da Ria Formosa, locais de origem (2011 a 2020)

Subsistema				Variações %								
Subsisteilla	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/2019	2020/2011
Tavira	931.963	848.055	805.366	904.336	938.313	1.117.333	1.211.835	1.152.034	1.043.085	622.128	-40,4	-33,2
Olhão	477.364	441.871	437.785	429.938	469.372	528.669	645.353	632.291	678.597	557.963	-17,8	16,9
Fuseta	455.633	444.032	468.443	430.407	447.774	492.462	478.951	343.333	390.504	258.814	-33,7	-43,2
Faro	92.460	111.678	118.028	108.542	96.562	141.078	145.331	188.571	174.648	81.788	<i>-53,2</i>	-11,5
Total	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	1.520.693	-33,5	-22,3

Fonte: Docapesca - Portos e Lotas, SA

Assim, e em cada um dos sistemas considerados, em 2020:

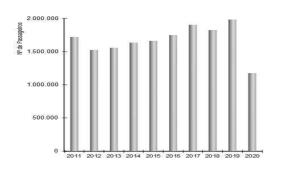
- a) O subsistema de Tavira, como se verifica desde o ano de 2011 (e até mesmo antes), concentrou mais de 40,0% do total de passageiros transportados (mais concretamente 40,9%, quando em 2019 havia concentrado 45,6%). Este subsistema registou um decréscimo de 40,4% do movimento relativamente ao ano de 2019 e um decréscimo de 33,2% relativamente a 2011.
- b) O subsistema de Olhão concentrou 36,7% do total de passageiros transportados, uma quota que, pela primeira vez desde o ano de 2008, foi superior a 30% do total. No global, registou um decréscimo de 17,8% relativamente a 2019, mas ainda assim um valor superior em 16,9% ao valor de 2011.
- c) O subsistema da Fuseta concentrou 17,0% do total de passageiros, uma quota muito semelhante à de anos anteriores. Esta carreira apresentou uma perda de 33,7% relativamente a 2019 e 43,2% relativamente a 2011.
- d) O subsistema de Faro captou somente 5,4% do total de passageiros, um valor em linha com o de outros anos, mas ainda assim ligeiramente inferior ao do ano anterior (7,6%). Foi o subsistema que maior perda registou relativamente a 2019, com uma queda de 53,2%, embora em relação a 2011 a perda seja de apenas 11,5%.

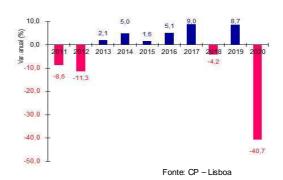
3. Modo Ferroviário

Em 2020, o serviço regional (Figuras 25 e 26), no eixo ferroviário que serve a Região, compreendido entre Lagos e Vila Real de Santo António, transportou um total de 1.178.898 passageiros, o que significa um decréscimo de 40,7% relativamente ao movimento do ano anterior (1.986.598 passageiros) e a um decréscimo de 31,6% relativamente ao movimento verificado no ano de 2011 (1.723.962 passageiros). O movimento de passageiros no ano de 2020 foi efetivamente muito reduzido, de longe o movimento mais fraco na série iniciada no ano de 2007, e revela de forma inequívoca os efeitos da pandemia na mobilidade na Região.

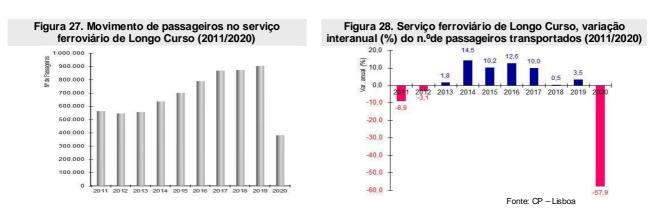
Figura 25. Movimento de passageiros no serviço ferroviário regional (2011/2020)

Figura 26. Serviço ferroviário regional - variação interanual (%) do número de passageiros transportados (2011/2020)





O serviço de Longo Curso⁴ (Figuras 27 e 28) transportou um total de 381.001 passageiros, o que significa um decréscimo de 57,9 % relativamente ao movimento do ano de 2019 (904.648 passageiros), e um decréscimo de 32,5% relativamente ao movimento do ano de 2011 (564.218 passageiros). Foi também uma drástica quebra do movimento de passageiros, com o valor para o ano de 2020 a constituir-se como o mais baixo, também pelo menos, desde o ano de 2007.



As quebras do movimento de passageiros em ambos os sistemas são muito expressivas. No movimento do serviço regional o valor de 2020 interrompe uma recuperação iniciada em 2019 face ao movimento de 2018, cuja quebra tinha sido fortemente influenciada pelo elevado número de greves e pela supressão de ligações. No movimento de Longo Curso o valor de 2020 interrompe uma série consecutiva de 7 anos de aumento do movimento de passageiros (desde o ano de 2013) que, no entanto, nos dois últimos anos (2018 e 2019) apresentava já valores de crescimento muito inferiores (0,5 e 3,5%, respetivamente) aos que havia apresentado nos quatro anos anteriores (entre os 10 e os 15%).

Os acontecimentos do ano de 2020, no caso do movimento de passageiros do serviço regional, alteraram por completo a habitual distribuição do movimento pelos trimestres do ano (Figuras 29 e 30). Em todos os anos anteriores, embora sem uma expressão muito visível, era sempre o 3.º trimestre que apresentava a maior concentração de passageiros (sempre com valores baixos, compreendidos entre os 25 e os 30%), o que revela uma concentração muito pouco pronunciada. No entanto, em 2020 houve uma alteração muito significativa: o movimento de passageiros no 1.º trimestre, muito idêntico ao homólogo de 2019 (mesmo com a drástica redução relativa à segunda quinzena do mês de Março), foi o movimento com maior expressão entre todos os trimestres (420.398 passageiros), correspondendo assim a 35,7% do movimento total do ano, uma quota que o 3.º trimestre nunca apresentou nos anos da série. A queda do movimento do 3.º trimestre (332.841 passageiros), inferior em 43,6% relativamente ao trimestre homólogo de 2019, justifica assim a menor quota deste trimestre no total do ano (28,2%); enquanto o movimento do 2.º trimestre (131.041 passageiros), inferior em 74,4% relativamente ao trimestre homólogo de 2019, ilustra de forma clara os efeitos da pandemia na mobilidade regional. O 4.º trimestre de 2020, com uma redução de 43,6% relativamente ao trimestre homólogo de 2019, viu ainda assim aumentada a sua quota na distribuição anual (25,0%), um valor superior ao de qualquer outro de anos anteriores.

-

⁴ O Longo Curso compreende os serviços "Intercidades" e "Alfa Pendular".

Figura 29. Serviço Regional - distribuição trimestral do movimento de passageiros (2011/2020)

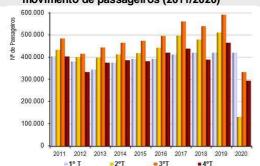
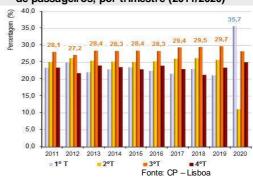


Figura 30. Serviço Regional - concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2011/2020)



O movimento de passageiros nas ligações do serviço de Longo Curso, ainda mais fortemente afectado em 2020 do que o movimento no sistema regional, continuou no entanto a apresentar uma maior concentração do movimento no 3.º trimestre (Figuras 31 e 32).

Figura 31. Serviço de Longo Curso - distribuição trimestral do movimento de passageiros (2011/2020)

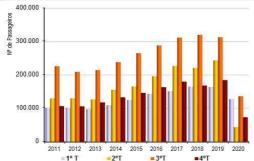
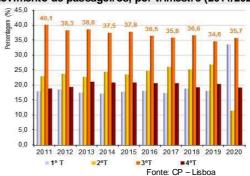


Figura 32. Serviço de Longo Curso - concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2011/2020)



Apesar do movimento neste trimestre (136.092 passageiros) ter sido substancialmente inferior (em 56,5%) ao movimento do trimestre homólogo anterior (313.187 passageiros), a sua quota no movimento anual correspondeu ainda assim a 35,7%. O movimento no 1.º trimestre, que habitualmente apresentava os valores mais baixos no total anual, mesmo apresentando uma quebra relativamente ao trimestre homólogo de 2019 (127.896 contra 163.623 passageiros, o que representa um decréscimo de 21,8%), deteve uma quota de 33,6% no total anual, um valor claramente superior ao de anos anteriores (nunca acima dos 20%). Quanto ao 2.º trimestre, claramente o mais afectado, a quebra foi de 82,0% (43.767 passageiros em 2020 contra 243.264 em 2019), o que significou uma quota de apenas 11,5% no total do movimento anual, quando nos últimos anos os valores, em ascensão, se situavam entre os 25 e os 30%. O 4.º trimestre de 2020, com uma redução de 60,3% relativamente ao trimestre homólogo de 2019, manteve a sua quota na distribuição anual (19,2%) semelhante à dos anos anteriores.

3.1 Desagregação do movimento de passageiros no serviço de Longo Curso

Como em anos anteriores, em 2020 os passageiros transportados no serviço de Longo Curso tiveram como principal origem/destino a região de Lisboa⁵. De e para este destino foram movimentados 326.245 passageiros, o que corresponde a 85,4% do total de passageiros transportados no Serviço de Longo Curso (Figuras 33 e 34). A segunda origem/destino mais representativa, mas já a uma enorme distância, foi a região Norte⁶ (24.735 passageiros), valor que corresponde a 6,5% total dos passageiros. A região Centro⁷ captou apenas 3,5% do total de passageiros (13.509) e o

⁵ Serviço nas estações de Pinhal Novo, Lisboa-Entrecampos, Lisboa-Oriente, Lisboa-Sete Rios e Pragal.

⁶ Serviço nas estações de Vila Nova de Gaia e Porto-Campanhã.

Serviço nas estações de Coimbra-B e Aveiro.

Alentejo⁸ captou somente 2,9% dos passageiros (10.990). A região do Algarve, por via da opção pela deslocação intraregional nestes serviços em detrimento do serviço regional, absorveu ainda uma pequena fatia deste tráfego (1,7%). Destaca-se ainda que as percentagens que estas origens/destinos representam no conjunto dos quatro anos considerados (de 2017 a 2020) mantêm-se praticamente constantes, havendo apenas a registar oscilações na ordem das décimas de ponto percentual.

Figura 33. Serviço de Longo Curso – O/D dos passageiros movimentados (%), por NUTS II (2020)

2,9 1,7
6,5
Norte
Centro
Usboa
Alentejo
Algarve

Figura 34. Serviço de Longo Curso - O/D dos passageiros movimentados (%), por NUTS II (2017/2020)



No entanto, embora a distribuição pelas distintas origens/destinos se tanha mantido praticamente idêntica à de anos anteriores, os valores absolutos em 2020 são, naturalmente, consideravelmente mais baixos que os valores dos anos anteriores.

Enquanto em 2019, relativamente a 2018, tinha havido ganhos em todas as origens/destinos, embora o mesmo não seja extensivo a todas essas origens/destinos em 2018 relativamente a 2017, as variações de 2020 relativamente a 2019 são fortemente negativas em todas elas (Figura 35): mais pronunciadas para o Norte e Centro (63,5 e 62,4%, respetivamente); substanciais mas menos pronunciadas para Lisboa e Alentejo (57,2 e 54,0%, respetivamente).

Atendendo às variações trimestrais homólogas entre o ano de 2020 e 2019 (Figura 36), observam-se de novo as quebras notoriamente mais acentuadas fundamentalmente no 2.º trimestre, especialmente no movimento de e para a Região Centro (uma quebra de 96,0%) e para o Alentejo (90,1%), mas também muito significativas para a Região Norte (86,6%) e Lisboa (80,5%). Nos restantes trimestres, as quebras são notórias mas já com menos expressão, sendo o 1.º trimestre, naturalmente, o que apresenta quebras menos pronunciadas que poderão até nem estar relacionadas com a situação de pandemia.



Figura 36. Serviço de Longo Curso - O/D dos passageiros, variações trimestrais homólogas (%), por NUTS II (2020/2019)

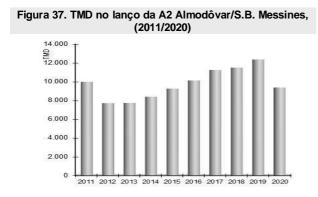
**Proposition of the control of the c

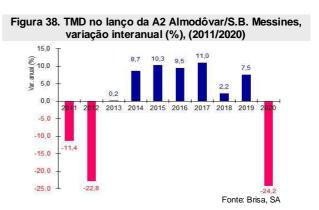
4. Modo Rodoviário

1.4.1 Tráfego Médio Diário (TMD) nos principais eixos regionais

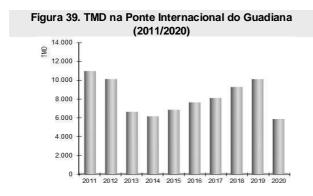
⁸ Serviço nas estações de Grândola, Ermidas-Sado, Funcheira, Amoreira-Odemira e Santa Clara-Sabóia.

Em 2020, o TMD na **A2**, sublanço Almodôvar / S.B. Messines (Figuras 37 e 38), situou-se nos **9.385 veículos/dia**, o que corresponde a um decréscimo de 24,2% relativamente ao valor do ano de 2019 e a um decréscimo de **6,1**% relativamente ao valor do ano de 2011 (9.999). Assim, a recuperação dos valores do tráfego neste eixo, que em 2019 haviam já superado todos os valores dos anos anteriores e eram já os mais elevados da série considerada, recuperando mesmo da forte quebra ocorrida em 2012, sofreu uma abrupta interrupção. Destaca-se igualmente que a queda do TMD entre 2019 e 2020 foi superior à queda verificada entre 2011 e 2012, evidenciando assim que os efeitos da pandemia foram, neste particular, mais acentuados e gravosos que os efeitos da crise dos anos 2008/2013.





Quanto ao TMD na Ponte Internacional do Guadiana (Figuras 39 e 40), o valor de **5.889 veículos/dia** representa um decréscimo **de 42,0%** relativamente ao valor absoluto de 2019 (**10.154**), e também um decréscimo de 46,6% relativamente ao valor de 2011 (11.024 veículos/dia). Assim, a recuperação dos valores do tráfego neste eixo, iniciada em 2015 (dois anos após o início da recuperação na A2), já com 5 anos consecutivos e com valores aparentemente consistentes, foi também abruptamente interrompida, e a quebra registada em 2020 é em termos percentuais superior à registada nos anos de 2012 e 2013. A quebra mais acentuada do tráfego na Ponte Internacional do Guadiana, comparativamente com as quebras ocorridas tanto na A2 como na A22, como anteriormente se referiu no caso da ligação fluvial Vila Real de Santo António / Ayamonte, está naturalmente relacionada com as condições mais restritivas impostas na Andaluzia quanto ao movimento e tráfego transfronteiriço durante os picos da situação de pandemia.



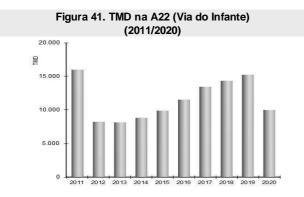


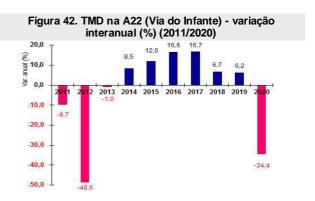
Fonte: Instituto da Mobilidade e Transportes

O TMD médio da **A22 (Via do Infante)** situou-se nos **10.020** veículos/dia (Figuras 41 e 42), o que corresponde a um decréscimo de **34,4**% relativamente ao ano de 2019 (15.281) e também a um decréscimo de 37,5% relativamente ao valor do ano de 2011 (16.032). A recuperação, lenta mas constante, que se vinha operando desde o ano de 2014 e durante seis anos consecutivos, embora os valores para os anos de 2018 e de 2019 sejam já relativamente mais modestos que os de anos anteriores, foi interrompida também de forma muito abrupta.

Porém, e embora o decréscimo do valor do ano de 2020 relativamente ao de 2019 seja bastante significativo (-34,4%), não é ainda assim tão negativo como o registado em 2012 relativamente a 2011, quando o início da cobrança das portagens e o ambiente de crise provocaram uma queda de 48,6%. Assim, e como foi já anteriormente referido

relativamente aos indicadores de outros modos de transporte, os efeitos da pandemia aparentam ter sido mais visíveis, o que se entende como natural, no plano da mobilidade inter-regional e internacional do que na mobilidade intra-regional.

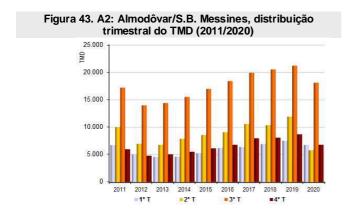


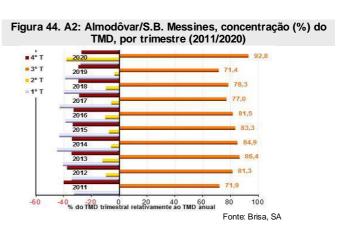


Fonte: Autoestrada do Algarve - Via do Infante - Soc. Concess. - AAVI, SA

Como em anos anteriores, mas em 2020 com uma expressão ainda mais notória, ambos os eixos principais (A2 e A22) continuam a apresentar fluxos de tráfego fortemente vincados pela sazonalidade. Na A2, o principal eixo rodoviário de entrada e saída da região (Figuras 43 e 44), o valor para o TMD do 3.º trimestre em 2020 (18.092) foi superior em 92,8% ao valor do TMD anual (9.385); ou seja, o tráfego nesta via, e neste trimestre, é quase duas vezes superior ao tráfego médio anual.

Destaca-se também que, dada a situação vivida no verão de 2020, valor do TMD neste 3.º trimestre é inferior ao dos 4 anos anteriores (2019, 2018, 2017 e 2016). No entanto, em razão das quebras de tráfego nos restantes trimestres do ano, sobretudo a que ocorreu no 2.º trimestre (menos 51,4% relativamente ao trimestre homólogo de 2019, e o mais baixo movimento desde que há registo), o 3.º trimestre acaba por apresentar uma expressão no TMD anual que reverte a tendência verificada nos anos anteriores para um esbatimento da sazonalidade no tráfego na A2.

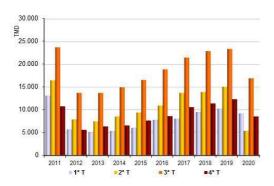


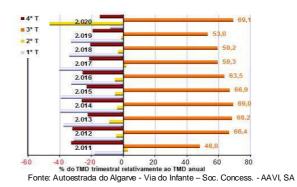


Os fluxos de tráfego na A22, o grande eixo longitudinal regional, continuam também com um forte cariz sazonal (Figuras 45 e 46). Também em 2020 o valor para o 3.º trimestre (16.939 veículos/dia) é muito superior não apenas aos valores dos restantes trimestres, mas também ao valor para o TMD anual. Em 2020, o TMD do 3.º trimestre foi superior ao TMD anual em 69,1%, valor idêntico ao de 2014 (69,0%) e bem superior aos valores dos anos mais recentes. Ou seja, o relativo esbatimento da sazonalidade do tráfego na A22, em curso desde o ano de 2015, foi também interrompido, fundamentalmente em razão do muito pronunciado decréscimo do tráfego no 2.ºtrimestre de 2020 (inferior ao homólogo de 2019 em 64,4%).

Figura 45. A22 (Via do Infante), distribuição trimestral do TMD (2011/2020)

Figura 46. A22 (Via do Infante), concentração (%) do TMD, por trimestre (2011/2020)

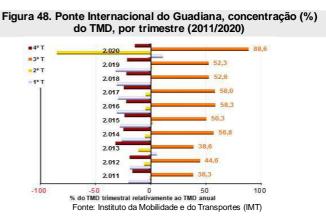




O carácter sazonal do tráfego na A22 pode também ser aferido pelo facto de os TMD para os restantes trimestres do ano serem, com as únicas excepções a ocorrerem, nos últimos 10 anos, nos segundos trimestres de 2011 e de 2017, inferiores aos TMD anuais. Neste plano, destaca-se em particular o 1.º trimestre, que regista (em 7 dos 10 anos da série) os valores mais baixos em termos absolutos e, naturalmente, em relação ao TMD anual. As exceções foram os anos de 2011 e 2012, por motivos relacionados com o início da cobrança de portagens e as acentuadas reduções de tráfego neste período, e em 2020, em razão das especificidades deste ano.

Na Ponte Internacional do Guadiana, o carácter sazonal ficou ainda mais vincado no ano de 2020 (Figuras 47 e 48). O valor para o 3.º trimestre de 2020 (11.105 veículos/dia), ainda sim significativamente inferior ao valor homólogo de 2019 (15.467 veículos/dia), é no entanto superior em 88,6% ao valor do TMD anual. O valor do TMD para o 2.º trimestre, extremamente reduzido em 2020 (somente 858 veículos/dia), é inferior ao do TMD anual em 85,4%; o valor do 4.º trimestre é, como habitualmente, também inferior ao do TMD anual (em 14,8%); e o valor do 1.º trimestre, que em todos os anos anteriores era sempre inferior ao valor do TMD anual, no ano de 2020 foi superior em 10,8%. Em suma, não tendo havido nos anos anteriores sinais de um esbatimento da sazonalidade, bem pelo contrário (com os valores do 3.º trimestre dos anos de 2014 a 2019 a serem manifestamente superiores aos valores homólogos dos anos de 2011 a 2013), no ano de 2020 o carácter sazonal do tráfego na Ponte Internacional do Guadiana ficou ainda mais acentuado.

Figura 47. Ponte Internacional do Guadiana, distribuição trimestral do TMD (2011/2020) 20.000 TMD 15.000 10.000 5 000 2017 2013 2014 2015 2016 2018 2019 = 2° T ■3° T =4° T



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 EN/ER125, conta actualmente com 27 postos de contagem (equipamentos), não tendo assim havido durante o ano de 2020 lugar à instalação de novos postos. A nota claramente dominante em todos os postos é inequivocamente a queda muito acentuada dos tráfegos médios diários em 2020 relativamente a 2019 (Quadro 4).

Quadro 4. TMD nos eixos secundários (2020 e 2019), variação interanual e comparação entre os trimestres com maior movimento (2011 e 2020)

		\-		,,						
Itinerário	Troço	TMD				rimestre + ado 2020		Δ % do trimestre + elevado / TMD anual		
		2020	2019	Δ% 2020/19	Trim.	TMD	2011		2020	
IC1	SB Messines / Tunes	5.004	7.095	-29,1	3.º	33.277	+29,1	\	+23,8	

IC4	Nó da A22 / SJ da Venda	26.864	39.627	-32,2	3.⁰	42.408	+41,0 ²⁰¹⁶	Δ	+23,9
EN125	SJ Venda / Faro (Nó W)	34.776	49.532	-29,8	3.⁰	25.701	+14,3	7	+21,9
EN125	Rotunda Faro Este / Rotunda Makro	22.864	27.685	-17,4	2.º	23.218	+3,0 2016	7	+12,4
EN125	Nó Faro-EN2 / Rotunda Faro Este	18.961	23.756	-20,2	3.⁰	16.266	+17,9 ²⁰¹⁶	7	+22,4
EN125	Bias do Sul / Bias do Norte	12.893	17.578	-26,7	3.º	10.748	+38,7	\S	+26,2
EN125	Lagos (Rotunda A22) / Fim Variante Este	8.043	9.903	-18,8	3.⁰	24.180	+7,3 ²⁰¹⁶	7	+10,1
EN125	Alcorão / Nó (Val e Crevo)	18.976	24.010	-21,0	3.º	24.731	+12,5	7	+27,4
EN125-10	Faro (Nó W) / Rotunda (Montenegro)	22.730	45.635	-50,2	1º	33.054	+21,4 ²⁰¹⁶		Δ
EN120	Rogil / Aljezur	3.224	4.518	-28,6	3.º	9.133	+54,5 ²⁰¹³	S	+33,7
EN122	Mértola / Santa Marta	1.025	1.526	-32,8	3.⁰	14.901	+40,3 ²⁰¹³	7	+79,8
ER270	SB Alportel (Este) / SC Fonte do Bispo	2.111	2.788	-24,3	3.⁰	27.479	+25,3 ²⁰¹³	\sim	+23,2
EN125	Espiche / Rotunda (Paria da Luz)	10.953	12.564	-12,8	3.º	16.548	+28,1 2016	7	+36,1
EN125	Budens / Rotunda (Vale de Boi)	5.862	7.562	-22,5	3.⁰	18.024	+40,4 2017	7	+55,8
EN125	Nó S. Lourenço / Variante do Troto	11.660	16.358	-28,7	3.º	20.932	+17,6 ²⁰¹⁷	7	+27,8
EN125	Rotunda (Makro) / Olhão	22.454	27.785	-19,2	3.⁰	15.356	+10,2 2018	7	+22,4
ER125	Pêra (Nascente) / Rotunda (Zoomarine)	12.406	16.106	-23,0	3.⁰	20.305	+22,1 2018	7	+33,4
ER125	Lagoa (Nascente) / Rotunda (Internat. School)	13.807	17.693	-22,0	3.⁰	19.083	+15,7 2018	7	+30,5
ER125	Lagos (Nascente) / Chinicato	16.794	21.053	-20,2	3.⁰	17.410	+13,9 2018	7	+24,6
ER125	Odiáxere (Nascente) / Rotunda (Mesquita)	11.823	15.104	-21,7	3.º	13.556	+16,3 2018	7	+29,9
ER125	Penina / Chão das Donas	15.683	20.795	-24,6	3.⁰	24.900	+14,3 2018	7	+29,5
ER125	Al mancil / Nó de S. Lourenço	15.167	20.897	-27,4	3.⁰	17.075	+10,1 2018	7	+25,8
ER125	Rotunda (V. Judeu) / Rotunda (Quatro Estradas)	13.772	17.365	-20,7	3.⁰	29.896	+15,7 2018	7	+26,4
ER125	Chão das Donas / Alcorão	10.646	13.073	-18,6	3.⁰	33.277	+19,0 2018	7	+27,3
ER125	Nó (Algarve Shopping) / Nó (Acesso A22)	19.502	24.943	-21,8	3.⁰	42.408	+19,0 2018	7	+27,7
ER125	Patã de Cima / Boliqueime (Poente)	13.507	16.925	-20,2	3.⁰	25.701	+19,5 2018	7	+26,4
EN125	Enlace EN125 / Nó Faro-EN2	24.453	31.738	-22,7	3.⁰	23.218	+11,2 2018	7	+21,9
A Arimonatra	com major valor para a TMD om 2016 basia sia	I 0 0t-:		-1		- :			

[^]O trimestre com maior valor para o TMD em 2016 havia sido o 3.ºtrimestre, pelo que a comparação não é possível. Fonte: Infraestruturas de Portugal, IP

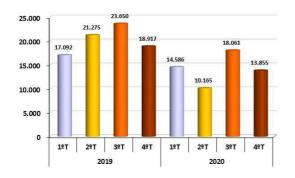
As descidas dos TMD foram muito acentuadas. Todos os 27 postos registaram perdas homólogas superiores a 2 dígitos relativamente aos valores de 2019. A queda mais pronunciada ocorreu na variante da EN125-10 (Faro / IC4 - Aeroporto de Faro), com um volume de tráfego inferior em 50,2% ao volume de 2019, precisamente em razão da quase supressão da atividade, ou de uma atividade em níveis francamente inferiores aos dos anos anteriores, do Aeroporto Internacional de Faro durante quase todo o ano de 2020, com exceção dos dois primeiros meses.

Houve ainda 2 postos de contagem com perdas entre os 30 e os 40% - na EN122 (Mértola/IC27) e no IC4 (Nó da A22 / S. João da Venda) –; um vasto conjunto de postos (20) com perdas entre os 20 e os 30%; e apenas 4 postos com perdas entre os 15 e os 20%. Foi, assim, um ano muito contrastante com o ano de 2019, quando a esmagadora maioria dos postos apresentou aumentos relativamente ao ano de 2018. As quebras são de tal forma acentuadas que o TMD anual, para 3 dos 4 postos em que é possível estabelecer comparações com a informação de há 10 anos atrás (IC1: S.B. Messines / Tunes; EN125: S. João da Venda / Faro-Nó W; e EN125: Bias do Sul / Bias do Norte), é inclusivamente inferior ao do ano de 2011. Todavia, e por se tratar de troços em eixos da rede secundária, onde a expressão da mobilidade e da circulação de vizinhança é maior, os decréscimos dos TMD são notoriamente menos acentuados relativamente aos decréscimos ocorridos nos eixos rodoviários principais.

As descidas dos TMD ocorreram em todos os trimestres de 2020, sendo notoriamente mais expressivas no 2.º trimestre. Considerando o conjunto dos 23 postos localizados no eixo IC4/EN-ER125 (Figuras 49 e 50), e estabelecendo uma média para os TMD para este conjunto, verifica-se uma expressiva descida média no 2.º trimestre para quase metade do volume de tráfego (49,2%), assim como descidas já com menos significado, mas ainda assim relevantes, nos restantes trimestres, particularmente no 4.ºtrimestre (21,5%) e no 3.ºtrimestre (19,2%).

Figura 49. TMD nos postos do eixo IC4/EN-ER125, por trimestre (2019 e 2020)

Figura 50. Variação trimestral homóloga, postos do eixo IC4/EN-ER125 (2020/2019)





Fonte: Infraestruturas de Portugal, IP

Não obstante os sucessivos estados de emergência, no 2.º trimestre, e das repercussões da pandemia nos restantes meses do ano, em quase todos os postos de contagem, com excepção de apenas um caso isolado, os TMD foram ainda assim mais expressivos, como é regra, no 3.º trimestre do ano (Quadro 5). No ano de 2020, e em todos os postos (com uma excepção), as percentagens do TMD do 3.º trimestre são sempre as mais elevadas relativamente ao TMD anual. A excepção, por ser um caso claro de incomparabilidade, ocorreu no troço Rotunda Faro Este/Fim Variante Este (EN125), uma vez que neste troço em 2019 o trimestre com um TMD mais elevado havia sido o 2.º e não, como habitualmente, o 3.º.

É ainda possível apurar que em 2020, as percentagens do TMD do 3.º trimestre relativamente ao TMD anual são, na esmagadora maioria dos casos (20 em 23) superiores às que haviam sido em 2019. As excepções ocorreram no troço Rotunda Faro Este/Fim Variante Este (EN125), pela incomparabilidade acima referenciada; no troço Tavira/Olhão - Acesso à A22 (EN125); e no troço Faro (IC4)/Aeroporto de Faro (EN125-10). Neste último caso está bem patente o efeito disruptivo da pandemia, uma vez que neste troço, que estabelece a ligação ao Aeroporto Internacional de Faro, o trimestre que em 2020 registou o valor mais elevado para o TMD foi o 1.º (33.054 veículos/dia), quando na maior parte de tempo (até meados de Março) o aeroporto teve uma actividade normal. O 3.º trimestre, habitualmente o trimestre com maior movimento, registou um TMD de apenas 24.731 veículos/dia, menos 53,8% relativamente ao trimestre homólogo de 2019.

Quadro 5. Percentagem do TMD do 3.ºtrimestre (relativamente ao TMD anual), nos postos de contagem do eixo IC4/EN-ER125 (2011

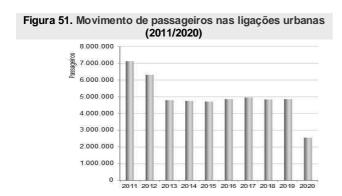
	a 2020)												
Itinerário	Troço	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020 > 2019	
IC4	Nó da A22 / S. João da Venda						41,0	19,1	18,6	17,1	23,9	✓	
IC4	S. João da Venda / Faro (Nó W)	14,3	15,9	17,0	19,2	18,6	19,5	23,5	16,9	13,7	21,9	✓	
EN125	Rotunda Faro Este / Fim Variante Este						3,0	9,8	7,6	a)	12,4		
EN125	Ligação EN 2 / Rotunda Faro Este						17,9	9,8	9,2	7,5	22,4	✓	
EN125	Tavira / Olhão (Acesso à A22)	38,7	36,4	38,8	40,0	37,5	37,9	35,4	37,8	28,6	26,2		
EN125	Lagos (acesso A22) / Fim Variante Este						7,3	6,8	6,2	6,1	10,1	✓	
EN125	Alcorão / Nó (Vale Crevo)	12,5	16,0	21,8	18,3	18,3	s/d	s/d	15,2	16,3	27,4	✓	
EN125-10	Faro (IC4) - Aeroporto de Faro						21,4	19,6	19,9	17,3	b)		
EN125	Praia da Luz - Rot. Vale de Boi							28,1	28,5	28,0	36,1	✓	
EN125	Vila do Bispo - Rot. Vale de Boi							40,4	43,2	40,9	55,8	✓	
EN125	Var. S. Lourenço - Troto							17,6	16,1	17,1	27,8	✓	
EN125	Faro / Olhão							,	10,2	5,2	22,4	✓	
ER125	Alcantarilha Poente / Guia								22,1	19,0	33,4	✓	
ER125	Lagoa / Alcantarilha Poente								15,7	16,2	30,5	✓	
ER125	Lagos / Torre								13,9	13,2	24,6	✓	
ER125	Torre / Mexilhoeira Grande								16,3	15,4	29,9	✓	
ER125	Mexilhoeira Grande / Penina								14,3	12,6	29,5	✓	
ER125	Almancil / Nó de S. Lourenço								10,1	16,2	25,8	✓	
ER125	Nó de Boliqueime / Almancil								15,7	16,2	26,4	✓	
ER125	Penina / Alcorão								19,0	19,4	27,3	✓	
ER125	Guia / Rotunda Fontainhas								19,0	17,3	27,7	✓	
ER125	Rotunda Fontainhas / Boliqueime								19,5	16,4	26,4	✓	
EN125	Enlace EN 125 - Nó de Faro / EN2								11,2	7,6	21,9	✓	
^{a)} Em 2019,	foi o 2.ºtri mestre que a presentou o TMD ma	is el evado							Fonte: In	fraestrutu	ras de Por	tugal, IP	

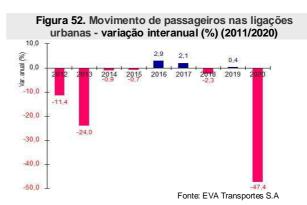
gi Em 2019, foi o 2.ºtri mestre que a presentou o TMD mais elevado. bi Em 2020, foi o 1.ºtri mestre que a presentou o TMD mais elevado.

1.4.3 Transporte coletivo rodoviário

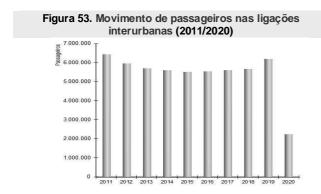
O transporte coletivo rodoviário na presente edição será abordado somente nas escalas de análise ligações urbanas e ligações interurbanas (regionais), visto não estar disponível a informação para as ligações inter-regionais e internacionais. Trata-se, assim, de informação restrita ao movimento intra-regional de passageiros.

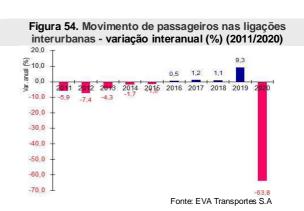
Em 2020, as **ligações urbanas**⁹ (Figuras 51 e 52) movimentaram um total de **2.557.551 passageiros**, valor inferior em 47,4% ao valor de 2019 (**4.858.137 passageiros**), e inferior também inferior (em 64,1%) ao valor apurado para o ano de 2011 (7.130.177 passageiros). Também neste modo foi muito acentuado a descida relativamente ao ano de 2019, que havia apresentado uma ligeira, muito ténue, recuperação. O valor do ano de 2020 é também, como o de outros modos de transporte, o mais baixo valor da série (desde 2011).





As ligações inter-urbanas movimentaram um total de 2.245.936 passageiros (Figuras 53 e 54), valor inferior em 63,8% ao valor de 2019 (6.210.664 passageiros) e também inferior em 65,2% ao valor para 2011 (6.450.623 passageiros). São igualmente quebras muito acentuadas e, relativamente ao ano de 2019, mais pronunciada do que a verificada nas ligações urbanas. Esta brusca redução vem também interromper de forma muito abrupta a recuperação que vinha tendo lugar nos últimos 4 anos, menos expressiva nos primeiros mas com algum significado (9,3%) em 2019.

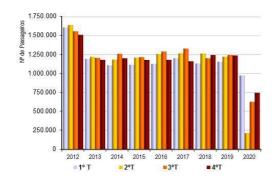


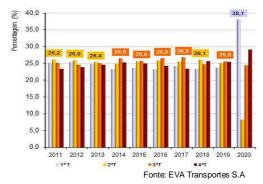


Como se vem destacando nos anos anteriores, o movimento de passageiros nas ligações urbanas do transporte coletivo rodoviário é habitualmente muito pouco marcado pela sazonalidade (Figura 55). Em 2020, o padrão regular de uma relativa equitatividade dos valores por trimestre foi profundamente alterado. O valor para o 1.º trimestre foi o mais significativo (38,1% do total anual), o que nunca havia acontecido nos anos anteriores; o 4.º trimestre registou o segundo maior volume (29,2% do total); e o 2.º trimestre representou somente 8,3% do total anual.

Figura 55. Ligações urbanas (2011/2020)
55.a. Distribuição trimestral do movimento de passageiros
55.b. Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre

⁹ 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

Figura 56. Ligações interurbanas (2011/2020) 56.a. Distribuição trimestral do movimento de passageiros 56.b. Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre 2.000.000 € 45.0 Percentagem 40.0 1.750.000 35,0 1.500.000 30.0 1.250.000 25.0 1.000.000 20.0 750.000 15.0 500 000 10.0 250.000 5.0 0,0 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 = 2°T ■3°T

Nas ligações inter-urbanas, a distribuição do movimento pelos trimestres do ano apresentava também, embora ligeiramente menos que as ligações urbanas, um padrão muito equitativo (Figura 56). Contudo, em 2020 este padrão sofreu também uma notável disrupção. O 1.º trimestre, que alguns anos havia concentrado o maior volume de passageiros, mas sempre com margens mínimas (pouco acima dos 25%), concentrou em 2020 42,4% do total anual de passageiros. O 4.º trimestre foi o segundo com maior volume de passageiros (31,0% do total); e o 2.º trimestre, como nos indicadores de todos os meios e modos de transporte analisados, teve uma expressão mínima: apenas 6,7% do total anual.

5. Tabela-Síntese dos Indicadores monitorizados

			Valor Variações						Trimestre	S	Tendência de reforço do				
Me	odo	Indicadores	2020		timo ano 020/2019	Ultim	os 10 anos 20/2011	Trim.+	Valor	% do ano	movimento no principal trimestre (2011 / 2020) 1				
		N.º de voos	22.235	<u>\</u>	-61,9%	<u> </u>	-45,6%	3.0	10.922	49,1%	38,3%	7	49,1%	(+)	
		Passageiros	2.191.277	<u>\</u>	-75,6%	<u>\</u>	-60,7%	3.0	1.034.308	47,2%	41,4%	7	47,2%	(+)	
	reo	Passageiros c/ aeroportos nacionais	163.663	V	-63,5%	\sqrt{1}	-47,1%	1.0	79.182	48,4%			Δ	,	
(A.I.	Faro)	Lisboa	109.780	N	-62,3%	\S	-40,8%	1.0	57.369	52,3%			Δ		
		Porto	52.421	N	-66,2%	V	-55,8%	1.0	21.157	40,4%			Δ		
		Outros	1.462	¥	-27,8%	¥	-70,7%	1.0	656	44,9%			Δ		
		Passageiros na Ria Formosa	1.520.693	\sqrt	-33,5%	V	-22,3%	3.0	1.226.083	80,6%	80,0%	7	80,6%	(=)	
		Faro - Ilha de Faro	24.824	\sqrt	-57,8%	7	54,3%	3.0	24.237	97,6%	99,4%	=	97,6%	(=)	
		Faro - Ilha Deserta	20.935	\sqrt	-35,7%	\S	-49,6%	3.0	19.364	92,5%	84,6%	7	92,5%	(+)	
		Faro - Farol (Ilha da Culatra)	35.238	N	-56,7%	7	1,1%	3.0	35.238	100,0%	94,7%	7	100,0%	(+)	
		Faro - Culatra (Ilha da Culatra)	791	N	-58,5%	\S	-34,2% 2013	3.0	791	100,0%	100,0% 2013	=	100,0%	(=)	
		Olhão - Farol (Ilha da Culatra)	130.725	\S	-11,7%	7	2,3%	3.0	90.201	69,0%	67,8%	=	69,0%	(=)	
	ítimo/	Olhão - Culatra (Ilha da Culatra)	135.421	\S	-14,1%	7	39,0%	3.0	75.680	55,9%	41,0%	7	55,9%	(+)	
FIL	ıvial	Olhão - Ilha da Armona	291.817	\sqrt	-21,7%	7	15,8%	3.0	211.051	72,3%	71,1%	=	72,3%	(=)	
		Fuseta - Praia	258.814	\sqrt	-33,7%	\Sigma	-43,2%	3.0	236.675	91,4%	82,5%	7	91,4%	(+)	
		Sta. Luzia - Terra Estreita (Ilha de Tavira)	169.358	\S	-20,6%	7	8,3%	3.0	157.369	92,9%	91,7%	=	92,9%	(=)	
		Quatro Águas - Ilha de Tavira	157.501	\S	-44,1%	\S	-71,4%	3.0	132.300	84,0%	68,8%	7	84,0%	(+)	
		Tavira - Ilha de Tavira	211.818	\S	-52,3%	\S	-6,1%	3.0	172.700	81,5%	87,6%	\sqrt	81,5%	(-)	
		Cabanas – Ilha de Cabanas	83.451	\S	-20,1%	\S	-5,1% ²⁰¹⁴	3.0	70.477	84,5%	87,1% ²⁰¹⁴	\sqrt	84,5%	(-)	
		Passageiros no Guadiana	37.800	\S	-73,7%	\S	-70,4%	3.0	20.341	53,8%	45,1%	7	53,8%	(+)	
		Passageiros no Serv. Regional	1.178.898	\S	-40,7%	- 😼	-31,6%	1.0	420.398	37,7%			Δ		
		Passageiros no Serv. de Longo Curso	381.001	\	-57,9%	- >	-32,5%	3.0	136.092	35,7%	40,1%	¥	35,7%	(-)	
Ferre	oviário	Lisboa	326.245	\S	-57,2%	\S	-55,4% ²⁰¹⁷	3.0	115.248	35,3%	35,9% 2017	\S	35,3%	(=)	
TOTAL	ovidi io	Porto	24.735	Y	-63,5%	\S	-61,8% ²⁰¹⁷	3.0	10.994	44,4%	39,8% 2017	7	44,4%	(+)	
		Coimbra	13.509	N	-62,4%	\S	-66,4% ²⁰¹⁷	1.0	5.295	39,2%	33,3% 2017		Δ		
		Alentejo	10.990	\S	-54,0%	\S	-52,9% ²⁰¹⁷	1.0	3.875	35,3%	29,7% 2017		Δ		
	sis (A2 - (Almodôvar / Messines)	9.385	\S	-24,2%	\S	-6,1%	3.0	18.096	+92,8%*	+71,9%	7	+92,8%*	(+)	
	Eixos principais (TMD)	Ponte Internacional do Guadiana	5.889	\S	-42,0%	Y	-46,6%	3.0	11.105	+88,6%*	+38,3%	7	+88,6%*	(+)	
	Pi Fi	A22 (Via do Infante)	10.020	7	-34,4%	\S	-37,5%	3.0	16.939	+69,1%*	+48,0%	7	+69,1%*	(+)	
		IC1: S.B. Messines / Tunes	5.004	Y	-29,1%	\S	-37,4%	3.0	6.195	+23,8%*	+29,1%	\S	+23,8%*	(-)	
		IC4: Nó da A22 / S. João da Venda	26.864	N	-32,2%	7	4,9% 2016	3.0	33.277	+23,9%*	+41,0% 2016	\S	+23,9%*	(-)	
		EN125: S. João da Venda / Faro (Nó W)	34.776	\S	-29,8%	- 5	-18,2%	3.0	42.408	+21,9%*	+14,3%	7	+21,9%*	(+)	
		EN125: Rot. Faro Este / Rot. (Makro)	22.864	\S	-17,4%	\Sigma	-15,6% 2016	3.0	25.701	+12,4%*	+3,0% 2016	7	+12,4%*	(+)	
		EN125: Nó Faro-EN2 / Rotunda Faro Este	18.961	\S	-20,2%	7	14,6% 2016	3.0	23.218	+22,4%*	+17,9% 2016	7	+22,4%*	(+)	
		EN125: Bias do Sul / Bias do Norte	12.893	\S	-26,7%	\S	-5,6%	3.0	16.266	+26,2%*	+38,7%	- 😼	+26,2%*	(-)	
		EN125: Lagos (Rot. A22) / Fim Var. Este	8.043	Y	-18,8%	7	6,3% 2016	3.0	10.748	+10,1%*	+7,3% 2016	7	+10,1%*	(+)	
		EN125: Alcorão / Nó (Vale Crevo)	18.976	Y	-21,0%	7	1,4%	3.0	24.180	+27,4%*	+12,5%	7	+27,4%*	(+)	
		EN125-10: Faro (Nó W) / Rot. (Montenegro)	22.730	\S	-50,2%	\S	-41,8% ²⁰¹⁶	1.0	33.054	+45,4%*			Δ		
		EN120: Rogil / Aljezur	3.224	\S	-28,6%	\S	-5,2% ²⁰¹³	3.0	4.312	+33,7%*	+54,5% ²⁰¹³	\S	+33,7%*	(-)	
	(TMD)	EN122: Mértola / Santa Marta	1.025	\S	-32,8%	- 5	-24,4% ²⁰¹³	3.0	1.844	+79,8%*	+40,3% 2013	7	+79,8%*	(+)	
.e	E	ER270: S.B. Alportel (Este) / SCF do Bispo	2.111	\S	-24,3%	\Sigma	-5,9% ²⁰¹³	3.0	2.601	+23,2%*	+25,3% 2013	- 😼	+23,2%*	(-)	
Modo rodoviário	secundários	EN125: Espiche / Rotunda (Praia da Luz)	10.953	\S	-12,8%	\S	-8,8% 2017	3.0	14.910	+36,1%*	+28,1% 2017	7	+36,1%*	(+)	
9	ndá	EN125: Budens / Rotunda (Vale de Boi)	5.862	\S	-22,5%	\S	-19,0% ²⁰¹⁷	3.0	9.133	+55,8%*	+40,4% 2017	7	+55,8%*	(+)	
2	ecn	EN125: Nó de S. Lourenço / Var. do Troto	11.660	\	-28,7%	\S	-22,2% ²⁰¹⁷	3.0	14.901	+27,8%*	+17,6% 2017	7	+27,8%*	(+)	
9	s sc	EN125: Rotunda (Makro) / Olhão	22.454	\	-19,2%	\S	-15,4% ²⁰¹⁸	3.0	27.479	+22,4%*	+10,2% 2018	7	+22,4%*	(+)	
Σ	Eixos	ER125: Pêra (Nascente) / Rot. (Zoomarine)	12.406	\S	-23,0%	\S	-21,2% ²⁰¹⁸	3.0	16.548	+33,4%*	+22,1% 2018	7	+33,4%*	(+)	
		ER125: Lagoa (Nasc.) / Rot. (Int. School)	13.807	\S	-22,0%	\S	-20,9% 2018	3.0	18.024	+30,5%*	+15,7% 2018	7	+30,5%*	(+)	
		ER125: Lagos (Na scente) / Chinicato	16.794	\S	-20,2%	\S	-20,0% 2018	3.0	20.932	+24,6%*	+13,9% 2018	7	+24,6%*	(+)	
		ER125: Odiáxere (Nasc.) / Rot. (Mesquita)	11.823	\S	-21,7%	\S	-21,3% 2018	3.0	15.356	+29,9%*	+16,3% 2018	7	+29,9%*	(+)	
		ER125: Penina / Chão das Donas	15.683	\S	-24,6%	\S	-23,9% 2018	3.0	20.305	+29,5%*	+14,3% 2018	7	+29,5%*	(+)	
		ER125: Almancil / Nó de S. Lourenço	15.167	\S	-27,4%	\S	-22,5% ²⁰¹⁸	3.0	19.083	+25,8%*	+10,1% 2018	7	+25,8%*	(+)	
		ER125: Rot. (V. Judeu) / Rot. (4 Estradas)	13.772	\S	-20,7%	\	-19,7% ²⁰¹⁸	3.0	17.410	+26,4%*	+15,7% 2018	7	+26,4%*	(+)	
		ER125: Chão das Donas / Alcorão	10.646	\S	-18,6%	\S	-16,8% 2018	3.0	13.556	+27,3%*	+19,0% 2018	7	+27,3%*	(+)	
		ER125: Nó (Alg. Shopping) / Nó (Ac. A22)	19.502	\S	-21,8%	\S	-19,7% ²⁰¹⁸	3.0	24.900	+27,7%*	+19,0% 2018	7	+27,7%*	(+)	
		ER125: Patã de Cima / Boliqueime (Poente)	13.507	\S	-20,2%	\S	-16,7% ²⁰¹⁸	3.0	17.075	+26,4%*	+19,5% 2018	7	+26,4%*	(+)	
		EN125: Enlace EN125 / Nó Faro-EN2	24.532	\S	-22,7%	\S	-18,1% ²⁰¹⁸	3.0	29.896	+21,9%*	+11,2% 2018	7	+21,9%*	(+)	
	ol. os)	Ligações Urbanas	2.557.551	\S	-47,4%	\S	-64,1%2011	1.0	974.141	38,1%			Δ		
	Transp. Col. Rodoviário (passageiros)	Ligações Interurbanas	2.245.936	\S	-63,8%	>	-65,2%	1.0	953.195	42,4%	27,3%	7	42,4%	(+)	
	ansp odo ssae	Ligações Inter-regionais													

¹ Tendência de reforço do movimento no principal trimestre (2011/2020): 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.

[∆] Não existe comparabilidade com os anos de referência. Em todas as situações, nos anos de referência os valores mais elevados para os movimentos de passageiros e TMD haviam ocorrido no em outros trimestres.

^{*} Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual.