

ALGARVE CONJUNTURA

**Mobilidade
e Transportes**

2021

Relatório Anual

Resumo 2021: principais destaques

Nota Introdutória

- 1. Modo Aéreo**
 - 1.1. Movimento de passageiros com os aeroportos do espaço nacional**
 - 1.2. Movimento de passageiros com os aeroportos internacionais**
- 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

maio de 2022

A maioria dos indicadores revela significativos acréscimos dos fluxos e dos movimentos relativamente ao ano de 2020. Os crescimentos mais significativos ocorreram no modo aéreo, o movimento de aeronaves e de passageiros no Aeroporto de Faro, tanto no movimento com os restantes aeroportos nacionais como no movimento com o exterior. As variações homólogas mais expressivas neste modo de transporte ocorreram também em razão de ter sido este o modo de transporte que, em 2020, tinha registado as maiores contrações.

Houve também crescimentos particularmente expressivos nos TMD dos eixos rodoviários regionais, tanto nos eixos principais como nos secundários. Os acréscimos estenderam-se também ao transporte coletivo, tanto ferroviário como rodoviário (com exceção do movimento de passageiros nas carreiras interurbanas regionais), mas com menos significado do que os TMD nos eixos rodoviários. De uma forma geral, no plano do transporte coletivo (ferroviário e rodoviário), os aumentos relativamente ao ano de 2020 foram mais significativos nas ligações inter-regionais – o longo curso ferroviário e os “expressos” do transporte coletivo rodoviário – do que nas ligações regionais – a linha ferroviária Lagos / Vila Real de Santo António e as carreiras do transporte coletivo na escala regional. O modo fluvial / marítimo registou igualmente crescimentos notáveis, mais expressivos na carreira do Guadiana (Vila Real de Santo António / Ayamonte) do que na Ria Formosa, em razão também de a primeira ter conhecido, em 2020, um período de suspensão imputado à pandemia.

Não obstante os notórios acréscimos de 2021 relativamente a 2020, os valores do ano de 2021 estão ainda muito aquém dos valores de 2019, último ano sem a pandemia. As únicas exceções, muito pontuais, reportam-se a uma das 12 carreiras da Ria Formosa e a 2 dos 32 postos de contagem da Infraestruturas de Portugal, SA nos eixos rodoviários secundários.

Relativamente às possíveis comparações com os valores dos indicadores há 10 anos, em 2011 (ou na data o mais recuada possível no caso de algumas séries mais recentemente iniciadas), os valores do ano de 2021, embora superiores aos de 2020, estão também ainda muito distantes, aspeto que permite de uma forma mais consolidada avaliar os devastadores efeitos da pandemia. A única exceção, no plano dos principais indicadores, é o TMD na A2 (cujo valor em 2021 é superior em 13,0% ao de 2011), havendo ainda mais exceções, mas já no domínio de algumas das carreiras da Ria Formosa e de alguns postos de contagem nos eixos rodoviários secundários.

Tendo presente que o ano de 2021, como o de 2020, foram anos particularmente atípicos há, no entanto, a destacar o facto de, de uma forma geral, ser visível uma tendência do reforço da concentração dos fluxos e dos movimentos no 3.º trimestre, revelando assim que os tráfegos na região continuam marcados por um forte cariz sazonal.

O Relatório Anual 2021 – Mobilidade e Transportes – é o décimo segundo (12.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, que complementam 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, 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 passível de ser adicionada.

Natureza dos indicadores. A estatística setorial disponibilizada peca por uma generalizada não afetação da informação à escala que se pretende tratar – a Região: Por outro lado, as estatísticas de base regional (informação recolhida pelos organismos do setor e tratada e divulgada pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) reportam-se maioritariamente mais às infraestruturas 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 de evoluir para a criação de duas frentes de trabalho:

1. Uma, por contacto direto com os operadores e entidades, com o estabelecimento de relações de colaboração tendo por objetivo a obtenção da 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.
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 indicadores como : o movimentos de passageiros nas carreiras da Ria Formosa; o movimento de passageiros de e para os 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 (2020), há a destacar essencialmente:

- a) A inclusão da informação de mais 5 postos de contagem da Infraestruturas de Portugal, SA em eixos rodoviários secundários, passando a rede a contar com um total de 32 postos de contagem.
- b) A inclusão do movimento, desagregado pelos principais países, de passageiros de e para os aeroportos internacionais.
- c) A retoma da disponibilização da informação relativa ao movimento de passageiros na escala inter-regional do transporte coletivo rodoviário.
- d) A inclusão de um resumo com os principais aspetos a destacar no ano de 2021.

Feita a 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 (2020).
2. À evolução relativamente ao ano de 2019, ano de referência antes da situação de pandemia.
3. À evolução nos 10 últimos anos (2012 a 2021)¹.
4. Ao carácter sazonal dos movimentos e dos fluxos.
5. 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	
	Movimento de passageiros c/ aeroportos nacionais	N.º	
	Lisboa	N.º	
	Porto	N.º	
	Outros	N.º	
	Movimento de passageiros c/ aeroportos internacionais	Novo N.º	
Marítimo/fluvial	Passageiros na Ria Formosa	N.º	Docapesca – Portos e Lotas, SA
	Passageiros no Guadiana	N.º	
Ferrovário	Passageiros no serviço regional	N.º	CP – Lisboa
	Passageiros no serviço de Longo Curso	N.º	
	AM Lisboa	N.º	
	Norte	N.º	
	Centro	N.º	
	Alentejo	N.º	
	Algarve	N.º	
Rodoviário	TMD nos principais eixos regionais		
	A2 (lanço Almodôvar – SB Messines) Ponte Internacional do Guadiana A22 (via do Infante)	TMD TMD TMD	BRISA – Auto-estradas de Portugal, S.A. Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. Autoestrada do Algarve - Via do Infante – Soc. Concess. - AAVI, SA
TMD nos eixos secundários			
	IC1: SB de Messines / Tunes	TMD	Infraestruturas de Portugal, SA
	IC4: Nó da A22 / S.J. da Venda	TMD	
	N125: SJ Venda / Faro (Nó W)	TMD	
	N125: Rotunda Faro Este / Rotunda (Makro)	TMD	
	N125: Nó Faro-EN2 / Rotunda Faro Este	TMD	
	N125: Bias do Sul / Bias do Norte	TMD	
	N125: Lagos (Rotunda A22) / Fim Variante Este	TMD	
	N125: Alcorão / Nó Vale Crevo	TMD	
	N125-10: Faro (Nó W) / Rotunda (Montenegro)	TMD	
	N120: Rogil / Aljezur	TMD	
	N122: Mértola / Santa Marta	TMD	
	R270: SB Alportel (Este) / SC Fonte do Bispo	TMD	
	N125: Espiche / Rotunda (Paia da Luz)	TMD	
	N125: Budens / Rotunda (Vale de Boi)	TMD	
	N125: Nó de S. Lourenço / Variante do Troto	TMD	
	N125: Rotunda (Makro) / Olhão	TMD	
	ER125: Pêra (Nascente) / Rotunda (Zoomarine)	TMD	
	ER125: Lagoa (Nascente) / Rotunda (International School)	TMD	
	ER125: Lagos (Nascente) / Chincicato	TMD	
	ER125: Odiáxere (Nascente) / Rotunda (Mesquita)	TMD	
	ER125: Penina / Chão das Donas	TMD	
	ER125: Almancil / Nó de S. Lourenço	TMD	
	ER125: Rotunda (Vale de Judeu) / Rotunda (Quatro Estradas)	TMD	
	ER125: Chão das Donas / Alcorão	TMD	
	ER125: Nó (Algarve Shopping) / Nó (Acesso A22)	TMD	
	ER125: Patã de Cima / Boliqeime (Poente)	TMD	
	ER125: Enlace EN125 / Nó Faro-EN2	TMD	
	ER2: Barranco do Velho / São Brás de Alportel	Novo TMD	
	EN: São Brás de Alportel / Estoi	Novo TMD	
	EN2: Nó A22 / Variante EN125	Novo TMD	
	EN122: Castro Marim / V. R. de Santo António	Novo TMD	
	IC4: Lagos / Aljezur	Novo TMD	
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	Rede Nacional de Expressos (RNE)
	Passageiros nas ligações internacionais	N.º	EVA Transportes S.A. (Suspensão, sem dados desde 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 um pequeno conjunto de indicadores relativos ao movimento que ocorre no Aeroporto Internacional de Faro: a) o **número de voos**; b) o **total de passageiros movimentados**; c) os **passageiros movimentados de e para os restantes aeroportos nacionais**²; d) e os **passageiros movimentados de e para os aeroportos estrangeiros**.

Resumidamente, e para cada um dos indicadores, em 2021:

- a) Registaram-se **32.311 voos**, o que significa um aumento de 45,3% relativamente ao movimento do ano de 2020 (Figuras 1 e 2).
- b) Foram transportados **1.167.411 passageiros**, o que representa um aumento de 48,0% em relação ao movimento do ano de 2020 (Figuras 3 e 4).
- c) Foram transportados **225.848 passageiros** de/para os aeroportos do espaço nacional, mais 38,0% do que em 2020, movimento que correspondeu a 6,9% do total do movimento de passageiros no aeroporto (Figuras 5.a, 5.b e 5.c).
- d) Foram transportados **3.040.697 passageiros** em voos internacionais, mais 48,8% relativamente ao valor do ano de 2020 (Figuras 6 e 7).

Figura 1. Número de voos e variação anual (2011 a 2021)

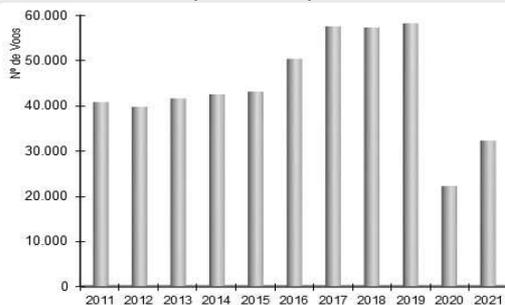


Figura 2. Variação interanual (%) do número de voos (2011 a 2021)



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Figura 3. Número de passageiros transportados (2011 a 2021)

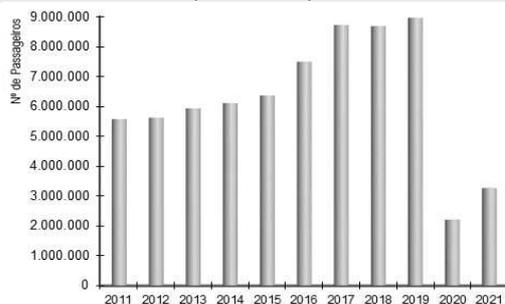


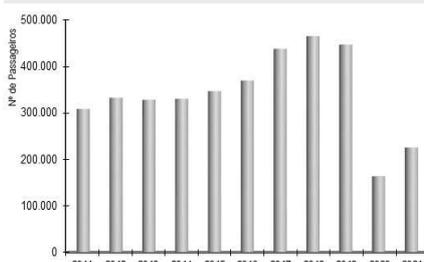
Figura 4. Variação interanual (%) do número de passageiros transportados (2011 a 2021)



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Figura 5. Passageiros transportados de e para os restantes aeroportos nacionais (2011 a 2021)

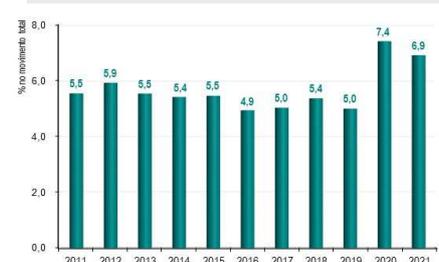
5.a. Passageiros transportados



5.b. Variação interanual (%)



5.c. Percentagem no total de passageiros



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

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

Figura 6. Número de passageiros transportados nos voos internacionais (2015 a 2021)

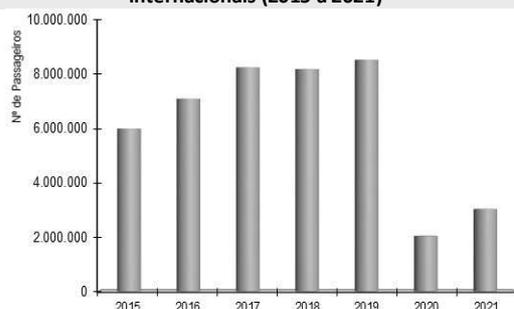


Figura 7. Variação interanual (%) do número de passageiros transportados nos voos internacionais (2015 a 2021)



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Para os mesmos indicadores, e numa análise para um período mais alargado, de 2011 a 2021, verificou-se que em 2021:

- O número de voos foi inferior em 20,9% ao número de voos em 2011 (40.849).
- O total de passageiros movimentados foi inferior em 41,4% ao total de 2011 (5.573.564).
- O total de passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais foi também inferior, em 26,9% ao total de 2011 (309.161).
- O total de passageiros movimentados nos voos internacionais foi inferior em 49,5% ao valor do ano de 2015³.

Não obstante os valores para o ano de 2021 terem sido substancialmente mais elevados do que os homólogos do ano de 2020, a comparação com o tráfego relativo ao último ano do período pré-pandemia (2019) revela que os valores estão ainda muito distantes.

- O número de voos em 2021 foi inferior em 44,6% ao número de voos em 2019 (58.291).
- O total de passageiros movimentados em 2021 foi inferior em 63,6% ao total de 2019 (8.964.763).
- O total de passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais foi também inferior, em 49,6% ao total de 2019 (448.106).
- O total dos passageiros movimentado nos voos internacionais foi igualmente inferior em 64,5% ao valor do ano de 2019 (8.561.532 passageiros).

Em termos globais, e comparativamente com os restantes meios e modos de transporte (rodoviário, ferroviário e fluvial/marítimo), o modo aéreo, que tinha sido o que maiores quebras tinha apresentado no ano de 2020, é em 2021 o modo que se apresenta ainda com os valores mais distantes dos valores do ano de 2019.

As drásticas reduções ocorridas no movimento de passageiros no ano de 2021, como em 2020, não foram, todavia, 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, relativamente ao último ano fora do contexto de pandemia (2019) muito pronunciadas em todos os trimestres do ano (embora em menor grau no 4.º trimestre), a distribuição percentual pelos trimestres acaba, porém, por reforçar ainda mais o peso do 3.º trimestre. Assim, e em 2021, o 3.º trimestre:

- Concentrou 47,5% do total anual de voos, valor ligeiramente inferior ao obtido em 2020 (49,1%), ambos manifestamente superiores aos valores dos anos anteriores, normalmente situados entre os 35 e os 40% e que apresentavam uma tendência de esbatimento até 2019.
- Concentrou 46,7% do total anual de passageiros, valor muito semelhante ao obtido em 2020 (46,8%), ambos também muito superiores aos valores dos anos anteriores, situados em torno dos 40% e que, tal como se observa para os voos, que vinham também em queda até ao ano de 2019 (Figuras 8 e 9).

³ Para o movimento com os aeroportos estrangeiros apenas se dispõe da informação desde o ano de 2015.

Figura 8. Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2011 a 2021)

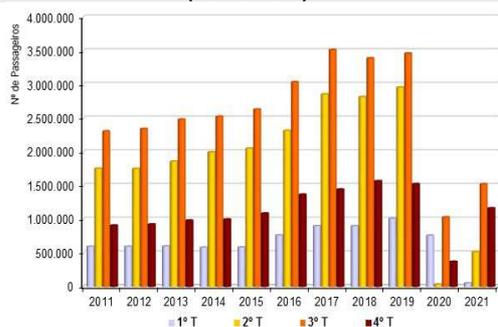
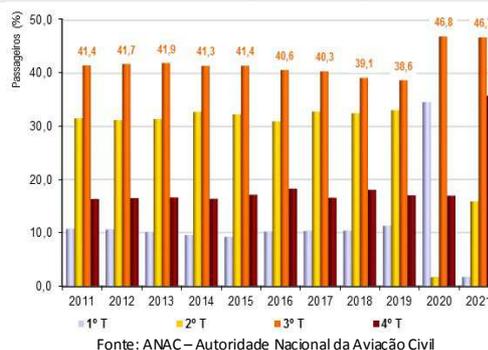


Figura 9. Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2011 a 2021)

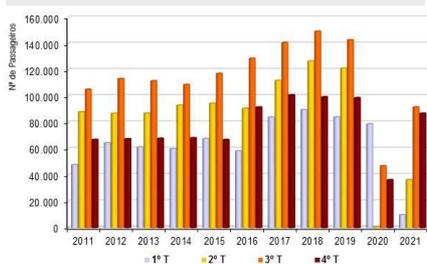


No plano do movimento de passageiros de e para os aeroportos nacionais, a disrupção no ano de 2020 que alterou a normal distribuição dos passageiros pelos trimestres do ano já não ocorreu com o mesmo significado em 2021. Em 2021 (Figuras 10.a e 10.b), e como em todos os anos com exceção de 2020, foi de novo o 3.º trimestre que captou o maior volume de passageiros (40,7% do total anual), embora a diferença para o 4.º trimestre (38,6% do total anual) tenha sido substancialmente mais reduzida do que em anos anteriores. O 1.º trimestre, com exceção do ano atípico de 2020 (quando captou 48,4% do total anual), que apresenta já habitualmente a percentagem mais reduzida, teve em 2021 uma expressão quase residual, com apenas 4,4% do total anual de passageiros.

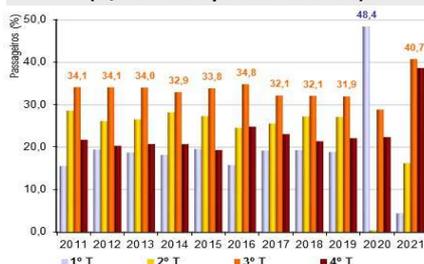
Todavia, os efeitos da pandemia em 2021, menos expressivos de uma forma geral do que em 2020, são ainda visíveis no facto de a já normal maior representatividade dos passageiros domésticos no total dos passageiros no 1.º trimestre ter apresentado uma expressão ainda maior (18,1%) do que em anos anteriores (Figuras 10.c). Tal resultou do facto de, apesar de um movimento muito baixo (apenas 9.980 passageiros, menos 87,4% do que no trimestre homólogo de 2020), o movimento total de passageiros no aeroporto ter diminuído de forma ainda mais expressiva (somente 55.022 passageiros, menos 92,4% do que no trimestre homólogo de 2020).

Figura 10. Passageiros transportados com O/D nos aeroportos nacionais (2011 a 2021), por trimestre

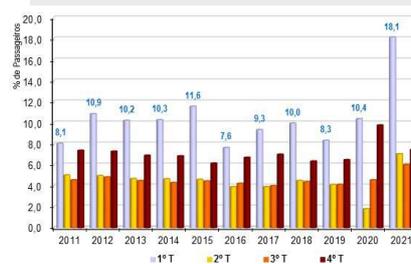
10.a. Total de passageiros transportados



10.b. Percentagem no total anual de passageiros (O/D em aeroportos nacionais)



10.c. Percentagem no total de passageiros



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

1.1 Movimento de passageiros com os aeroportos do espaço nacional

No ano de 2021 foi movimentado um total de 128.461 passageiros com o Aeroporto Internacional de Lisboa (Figuras 11 e 12). É um valor superior em 17,0% ao valor do ano de 2020 (109.780 passageiros) mas, todavia, ainda inferior em 30,7% ao valor do ano de 2011 e também inferior em 55,9% ao valor do ano de 2019.

Houve efetivamente uma recuperação, mas o valor de 2021, que representa somente 58,5% do valor médio dos passageiros transportados nos 10 anos compreendidos entre 2010 e 2019, encontra-se ainda muito aquém dos valores dos anos anteriores à pandemia.

Figura 11. Número de passageiros transportados – Aeroporto Internacional de Lisboa (2011 a 2021)

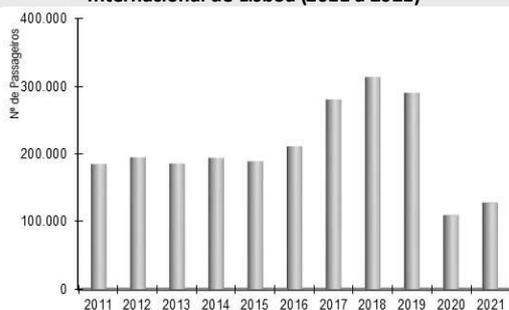
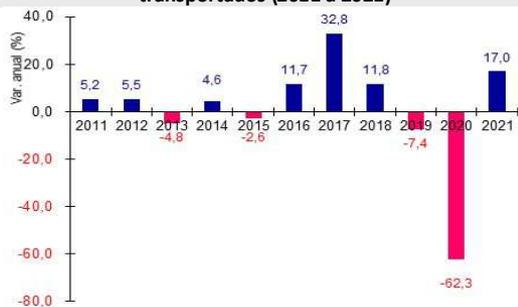


Figura 12. Variação interanual (%) do número de passageiros transportados (2011 a 2021)



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Com o Aeroporto Internacional do Porto foram movimentados, em 2021, 96.827 passageiros (*Figuras 13 e 14*). É um valor superior em 84,7% ao movimento do ano de 2020 (52.421 passageiros) mas, tal como o movimento com o Aeroporto Internacional de Lisboa, inferior em 18,4% ao valor do ano de 2011 e também inferior em 37,5% ao valor do ano de 2019. O movimento em 2021 significa de facto uma recuperação, mas o valor de 2021, que representa somente 69,9% do valor médio dos passageiros transportados nos 10 anos compreendidos entre 2010 e 2019, encontra-se ainda aquém dos valores dos anos anteriores à pandemia. Porém, e como os valores o indicam, a recuperação ocorrida no movimento com o Porto é mais intensa do que a recuperação iniciada no movimento com Lisboa.

Figura 13. Número de passageiros transportados – Aeroporto Internacional do Porto (2011 a 2021)

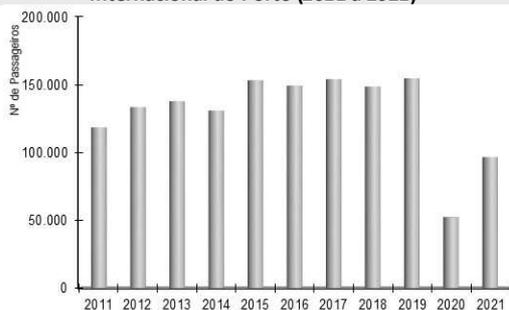


Figura 14. Variação interanual (%) do número de passageiros transportados (2011 a 2021)



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Como se verifica 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 (somente 0,4% do total em 2021). O Aeroporto de Lisboa foi, em 2021, responsável por 56,9% dos passageiros movimentados com os aeroportos nacionais (*Figura 15*), percentagem inferior, todavia, às percentagens dos 4 anos anteriores; o Aeroporto do Porto foi responsável por 42,9% dos passageiros movimentados com os aeroportos nacionais (*Figura 16*), valor superior aos valores dos últimos 5 anos.

Figura 15. Passageiros transportados (%), Aeroporto de Lisboa, no total de passageiros movimentados com aeroportos nacionais (2011 a 2021)

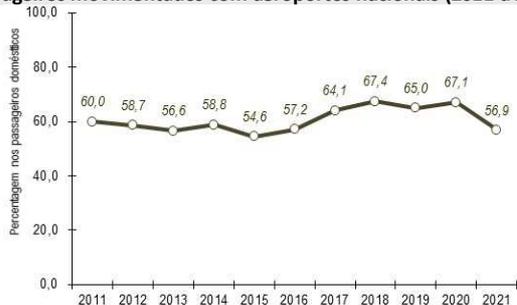
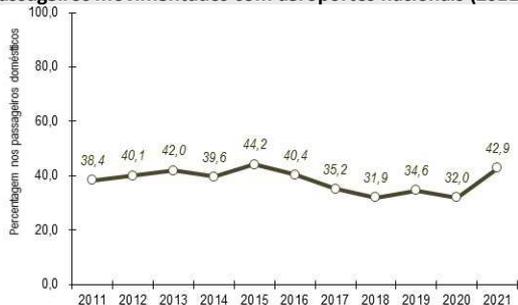


Figura 16. Passageiros transportados (%), Aeroporto do Porto, no total de passageiros movimentados com aeroportos nacionais (2011 a 2021)



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

1.2. Movimento de passageiros nos voos internacionais

Em 2021, as origens e destinos dos passageiros movimentados nos voos internacionais seguiram a distribuição habitual de anos anteriores (*Figura 17*). Mais de metade dos passageiros dos voos internacionais foram movimentados com os aeroportos do Reino Unido (36,6%) e da Alemanha (14,4%); a França ocupa a 3.ª posição, com 14,6% dos passageiros movimentados; e os Países Baixos detêm 11,4% dos passageiros. Isto é, somente 4 países captam quase 80% do total do movimento de passageiros. Relativamente ao ano de 2020, os acentuados crescimentos dos volumes de passageiros com todas as origens e destinos são normais (*Figura 18*), uma vez que seria necessário recuar até ao ano de 1986 para encontrar um movimento de passageiros inferior ao de 2020. Os aumentos foram particularmente mais expressivos com a Irlanda (171,5%), que foi em termos absolutos o 5.º país com mais passageiros. Os aumentos com os restantes países foram igualmente significativos, destacando-se o conjunto “outros” que, como a Irlanda, mais do duplicam o número de passageiros movimentado.

Figura 17. Distribuição trimestral do movimento de passageiros com os aeroportos internacionais (2021)

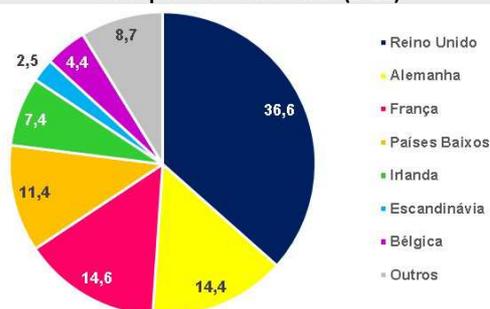
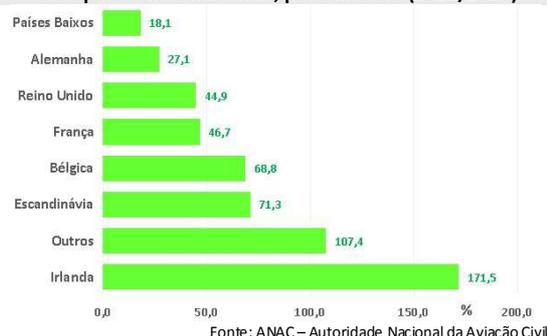


Figura 18. Variação (%) do movimento de passageiros com os aeroportos internacionais, por trimestre (2021/2020)



A sazonalidade é uma característica muito forte do movimento de passageiros com os aeroportos internacionais, bem mais acentuada do que no movimento de passageiros com os aeroportos do espaço nacional. Os 2 anos de pandemia acentuaram ainda mais esta característica, fundamentalmente porque as medidas mais restritivas à circulação incidiram fora do período estival. Em 2021 (*Figuras 19 e 20*), o 3.º trimestre captou quase metade (47,1%) do total anual; o 4.º trimestre captou 35,5% (duas vezes mais do que a percentagem habitual); o 2.º trimestre concentrou 15,9% (cerca de metade da percentagem habitual); e o 1.º trimestre teve apenas 1,5% do total anual deste grande conjunto, uma percentagem muitíssimo inferior à, já baixa, expressão habitual.

Figura 19. Distribuição trimestral do movimento de passageiros com os aeroportos internacionais (2015 a 2021)

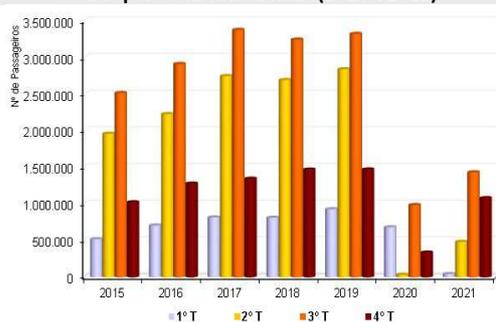
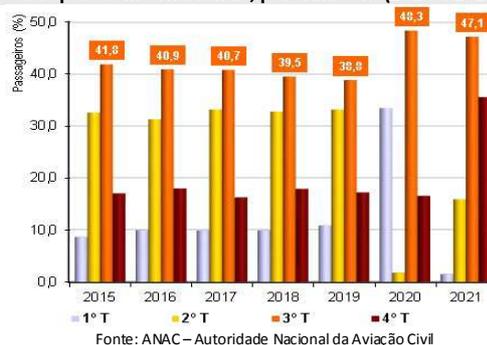


Figura 20. Concentração (%) do movimento de passageiros com os aeroportos internacionais, por trimestre (2015 a 2021)



2. Modo marítimo/fluvial

Em 2021, as carreiras da **Ria Formosa** transportaram um total de **1.819.895 passageiros** (*Figura 21*), valor que representa um acréscimo de 19,7% (*Figura 22*) relativamente ao movimento de 2020 (1.520.693 passageiros). Tratou-se de facto de uma recuperação notável relativamente ao ano anterior, embora o movimento de 2021 se revele, todavia, inferior não apenas ao de

2019, mas também inferior ao movimento de passageiros de todos os anos anteriores até ao ano de 2009 (1.595.567 passageiros). Os ganhos relativamente ao ano de 2020 são naturalmente explicáveis pelo menor impacto em termos de mobilidade, em 2021, das medidas de confinamento. Porém, e como se claramente se constata, já desde o ano de 2017 que os valores relativos aos passageiros transportados vinham em queda, sendo que esta foi particularmente expressiva em 2020. As razões para as perdas desde 2017 são naturalmente imputáveis ao crescimento da oferta paralela de transporte de/para as ilhas – proporcionada pelos serviços das marítimo-turísticas, serviços afectos a unidades hoteleiras e outros num contexto de informalidade –, oferta essa que em 2021 terá recrudescido com mais expressão no contexto da pandemia.

Figura 21. Ria Formosa (2011 a 2021)
Movimento de passageiros

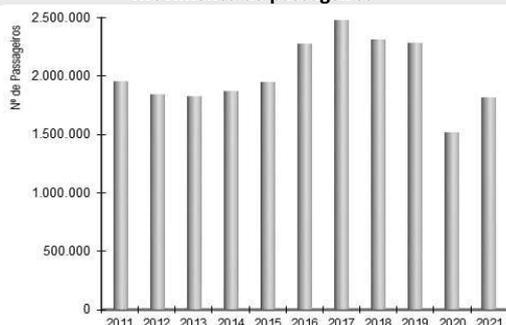


Figura 22. Ria Formosa - variação interanual (%) do número de passageiros transportados (2011 a 2021)



Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

A carreira que assegura a travessia do **Guadiana**, entre **Vila Real de Santo António** e **Ayamonte** movimentou, no ano de 2021, um total de **51.945 passageiros** (Figura 23), o que representou um acentuado acréscimo de 34,7% (Figura 24) relativamente ao movimento do ano de 2020 (37.800 passageiros), não obstante a carreira ter estado suspensa por mais ter 3 meses (no início do ano), ainda assim por menos tempo (mais de 5 meses) que no ano de 2020. Embora tivesse ocorrido uma recuperação relativamente ao movimento do ano de 2020, o movimento do ano de 2021 representa apenas 36,2% do movimento do ano de 2019. Verifica-se ainda que o movimento de passageiros nesta carreira em 2021 é inclusivamente o movimento mais baixo desde o ano de 1992⁴.

Figura 23. V.R. Santo António/Ayamonte (2011 a 2021)
Movimento de passageiros

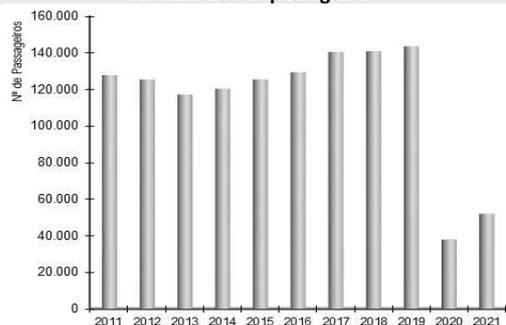
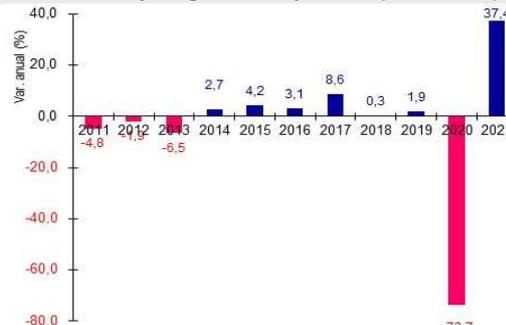


Figura 24. V.R. Santo António/Ayamonte variação interanual (%) do número de passageiros transportados (2011 a 2021)



Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

O movimento de passageiros na **Ria Formosa** continua, com naturalidade, muito marcado por uma clara sazonalidade (Figuras 25 e 26). Os passageiros transportados durante o **3.º trimestre** de 2021 (1.385.881) representaram 76,2% do total anual de passageiros; os passageiros do 2.º trimestre constituíram 14,2%; e os passageiros dos 1.º e 4.º trimestres representaram, juntos, apenas 9,6% do total anual de passageiros. Comparativamente com a distribuição trimestral verificada em 2011, verifica-se (em 2021) 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. Poder-se-á notar, em 2021 relativamente a 2011, um peso maior da quota dos passageiros

⁴ De notar que, até 1992 (ano de abertura da Ponte Internacional do Guadiana), os valores para o movimento eram bastante mais elevados do que os atuais (p.e., 2.998.112 passageiros em 1990), pelo que seria necessário recuar várias décadas para se encontrarem movimentos tão baixos como os de 2020 e 2021.

transportados nos 1.º e 4.º trimestres: 9,6 e 5,1%, respetivamente. Em suma, em 2021 como em anos anteriores, o movimento de passageiros na Ria Formosa manteve o seu cariz fundamentalmente turístico.

Figura 25. Ria Formosa (2011 a 2021)
Distribuição trimestral do movimento de passageiros

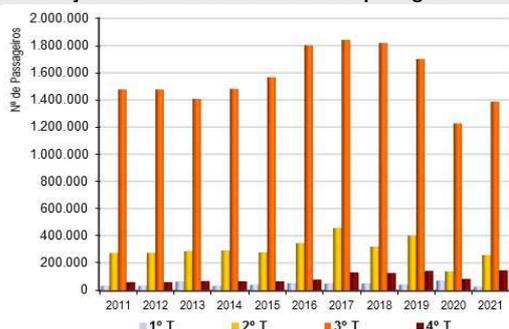
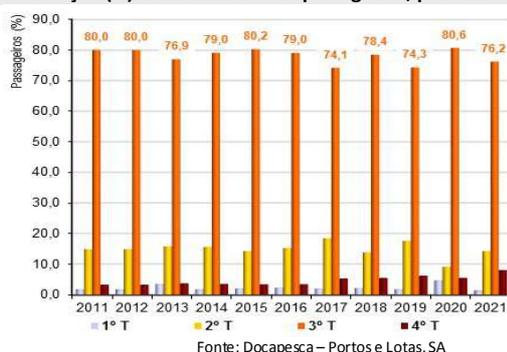


Figura 26. Ria Formosa (2011 a 2021)
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre



O movimento de passageiros na travessia do Guadiana, embora também marcado 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 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 e 2021 conferiram ao 3.º trimestre uma preponderância que não tinha em anos anteriores, com o valor deste trimestre em 2021 a ascender a uma ordem de grandeza inusual, que resultou fundamentalmente da inexistência de movimento no 1.º trimestre e em parte do segundo (*Figuras 27 e 28*).

Figura 27. V.R. Santo António/Ayamonte (2011 a 2021),
Distribuição trimestral do movimento de passageiros

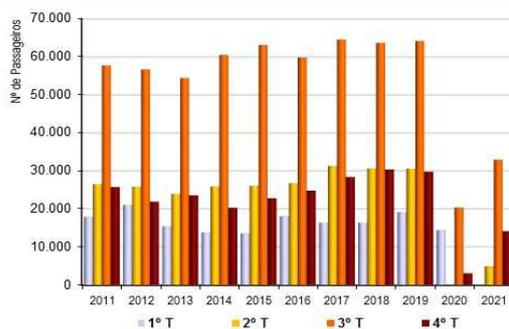
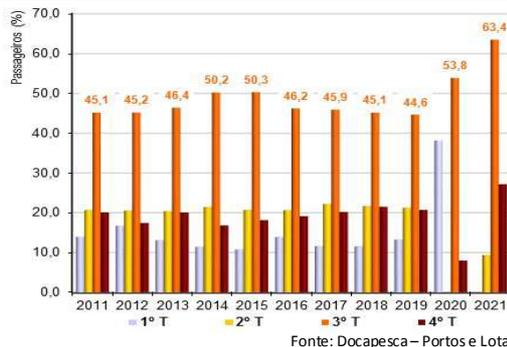


Figura 28. V.R. Santo António/Ayamonte (2011 a 2021)
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre



Como tal, a distribuição do movimento por trimestres resulta fortemente enviesada podendo, no entanto, destacar-se o seguinte:

- O 3.º trimestre de 2021 concentrou 63,4% do total anual de passageiros (mais do que em todos os anteriores 9 anos).
- O 4.º trimestre concentrou 27,2%, um valor claramente atípico, muito superior aos valores de anos anteriores, excluindo o ano de 2020, em que o movimento esteve parcialmente suspenso.
- O 2.º trimestre concentrou somente 9,4% do total anual de passageiros, quando em anos anteriores (com exceção de 2020) apresentava valores sempre acima dos 20%.
- E o 1.º trimestre não teve qualquer movimento (0%).

1.2. Desagregação do movimento de passageiros no sistema Ria Formosa

Em 2021, no sistema designado 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.º 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 (*Quadro 1*). Em 2021, como acontece regra geral todos os anos, mas em 2021 menos ainda devido à situação de pandemia no 1.º trimestre, somente quatro carreiras funcionaram durante todo o ano, designadamente as três carreiras com origem na cidade de Olhão e a carreira cais de Quatro Águas / Ilha de Tavira (embora com um valor absolutamente residual no 1.º trimestre). Sem surpresa, a carreira que movimentou mais passageiros – carreira Olhão / Ilha da Armona, com 359.256 passageiros – é uma carreira que labora todo o ano, e captou 19,7% do movimento total da Ria Formosa. Porém, em segundo e terceiro lugares surgem carreiras que só laboraram 3 dos 4 trimestres: a carreira Tavira / Ilha de Tavira (300.282 passageiros, 16,5% do total da Ria Formosa); e a carreira Fuseta / Praia (260.192 passageiros, 14,3% do total). No extremo oposto, com o movimento mais reduzido, surge a carreira Faro / Culatra, que labora apenas em parte do 3.º trimestre, com somente 716 passageiros (0,04% do total da Ria Formosa).

Quadro 1. Desagregação do movimento de passageiros nas carreiras da Ria Formosa (2021)

Origem	Destinos	Período de actividade (2021)				Passageiros (2021)		Δ% 2021/20	Δ% 2021/19
		1.º T	2.º T	3.º T	4.º T	N.º	% no total		
Cais de Faro (cidade)	Ilha de Faro	4.408	38.328	7.777		50.513	2,8	103,5	-14,1
	Ilha Deserta	1.666	18.315			19.981	1,1	-4,6	-38,6
	Culatra (Ilha da Culatra)			716		716	0,0	-9,5	-62,5
	Farol (Ilha da Culatra)	6.010	40.770			46.780	2,6	42,8	-42,5
Cais de Olhão (cidade)	Ilha da Armona	13.538	63.127	249.552	33.039	359.256	19,7	23,1	-3,6
	Culatra (Ilha da Culatra)	8.623	29.358	79.225	31.625	148.831	8,2	9,9	-5,6
	Farol (Ilha da Culatra)	5.351	27.429	96.160	18.391	147.331	8,1	12,7	-0,5
Cais da Fuseta (vila)	Praia (Ilha da Armona)		27.617	221.610	10.965	260.192	14,3	0,5	-33,4
Tavira									
Cais de Santa Luzia	Terra Estreita (Ilha de Tavira)		16.140	163.234	834	180.208	9,9	6,4	-15,5
Cais das Quatro Águas	Ilha de Tavira	66	34.934	146.000	10.000	191.000	10,5	21,3	-32,2
Cais de Tavira	Ilha de Tavira		23.082	244.400	32.800	300.282	16,5	41,8	-32,3
Cais de Cabanas	Praia (Ilha de Cabanas)		25.524	87.571	1.710	114.805	6,3	37,6	10,0
Total						1.819.895	100,0	19,7	-20,4

Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

Com exceção das carreiras de Faro para a Ilha Deserta e para o núcleo da Culatra, todas as restantes 10 apresentaram acréscimos do movimento de passageiros em 2021 relativamente a 2020. Em algumas delas, os aumentos foram substancialmente expressivos, como são os casos das carreiras: Faro / Ilha de Faro, com 103,5%; Faro / Farol (Ilha da Culatra), com 42,8%; Tavira / Ilha de Tavira, com 41,8%; e Cabanas / Praia, com 37,6%. Contudo, em todas as 12 carreiras, com exceção desta última (Cabanas / Praia), o movimento em 2021 foi inferior ao registado em 2019 e, em algumas das carreiras, substancialmente inferior.

Relativamente a um balanço do movimento de passageiros na série longa, entre os anos de 2011 e 2021, conclui-se que, globalmente, houve uma perda de 7,0% dos passageiros (*Quadro 2*), que resulta fundamentalmente do facto de duas das carreiras que em 2011 mais passageiros movimentavam – as carreiras Quatro Águas / Ilha de Tavira e Fuseta / Praia –, serem precisamente duas das carreiras que mais perdas registaram, 65,3 e 42,9%, respetivamente. As outras duas carreiras que registaram igualmente perdas – de Faro para a Ilha Deserta e para o núcleo da Culatra –, ambas com perdas acentuadas não têm, no entanto, uma expressão significativa, em termos absolutos, no movimento global da Ria Formosa. As restantes 8 carreiras registaram acréscimos,

particularmente relevantes no caso da carreira Olhão / Culatra, mas também muito significativas num conjunto de carreiras que apresentaram aumentos na ordem dos 40 e 50%.

Quadro 2. Desagregação do movimento de passageiros nas carreiras da Ria Formosa (2011 a 2021)

Origem	Destino	Anos										Δ % 2021/2012	
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		2021
Cais de Faro	Ilha de Faro	16.091	33.672	52.183	34.727	40.282	59.685	46.164	61.042	58.829	24.824	50.513	213,9
	Ilha Deserta	41.500	36.265	24.566	24.071	9.606	17.819	40.216	41.983	32.567	20.935	19.981	-51,9
	Culatra			1.202	843	2.137	1.923	2.980	1.419	1.908	791	716	-40,4 ²⁰¹³
	Farol	34.869	41.741	40.077	48.901	44.537	61.651	55.971	84.127	81.344	35.238	46.780	34,2
Cais de Olhão	Ilha da Armona	252.084	248.006	230.460	230.885	250.897	299.336	351.546	311.566	372.791	291.817	359.256	42,5
	Culatra	97.452	75.605	82.819	89.854	105.243	114.106	138.061	159.640	157.708	135.421	148.831	52,7
	Farol	127.828	118.260	124.506	109.199	113.232	115.227	155.746	161.085	148.098	130.725	147.331	15,3
Cais da Fuseta	Praia	455.633	444.032	468.443	430.407	447.774	492.462	478.951	343.333	390.504	258.814	260.192	-42,9
Tavira													
Santa Luzia	Terra Estreita	156.352	154.173	138.923	188.162	231.340	305.985	284.177	243.878	213.385	169.358	180.208	15,3
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	191.000	-65,3
Tavira	Ilha de Tavira	225.498	216.842	203.785	219.182	338.000	398.400	462.242	470.322	443.600	211.818	300.282	33,2
Cabanas	Praia	156.352			87.921	104.273	93.048	127.116	103.332	104.400	83.451	114.805	30,6 ²⁰¹⁴
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	1.819.895	-7,0

Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

Considerando ainda a agregação das 12 carreiras existentes em quatro subsistemas, criados na perspetiva do lado-terra verifica-se, como em anos anteriores, que os volumes de passageiros contribuem de forma muito desigual para o total do sistema Ria Formosa (Figuras 29 e 30 e Quadro 3).

Figura 29. Movimento de passageiros (N.º) nos subsistemas da Ria Formosa (2011 a 2021)

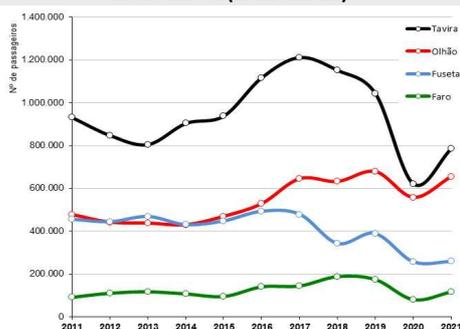
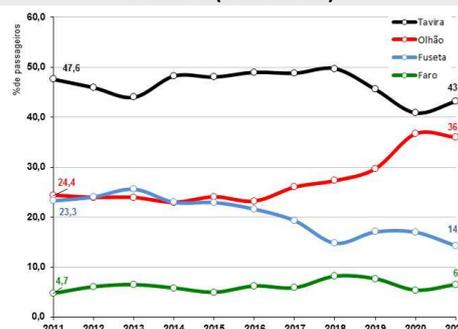


Figura 30. Movimento de passageiros (%) nos subsistemas da Ria Formosa (2011 a 2021)



Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

Quadro 3. Movimento de passageiros nas carreiras da Ria Formosa, locais de origem (2011 a 2021)

Subsistema	Anos										Variações %		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021/2020	2021/2011
Távira	931.963	848.055	805.366	904.336	938.313	1.117.333	1.211.835	1.152.034	1.043.085	622.128	786.295	26,4	-15,6
Olhão	477.364	441.871	437.785	429.938	469.372	528.669	645.353	632.291	678.597	557.963	655.418	17,5	37,3
Fuseta	455.633	444.032	468.443	430.407	447.774	492.462	478.951	343.333	390.504	258.814	260.192	0,5	-42,9
Faro	92.460	111.678	118.028	108.542	96.562	141.078	145.331	188.571	174.648	81.788	117.990	44,3	27,6
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	1.819.895	26,4	-7,0

Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

Assim, em 2021, e em cada um dos sistemas considerados:

- O subsistema de Tavira, como se verifica desde o ano de 2011 (e também antes), continua a concentrar o maior volume de passageiros: 43,2% em 2021. Este subsistema registou um aumento de 26,4% dos passageiros em 2021 relativamente ao ano de 2020, mas no balanço dos últimos 10 anos apresenta uma perda de 15,6%.
- O subsistema de Olhão concentrou 36,0% do total de passageiros transportados, uma quota que, pela segunda vez desde o ano de 2008, foi superior a 30% do total. Este subsistema conheceu um aumento de 17,5% de passageiros relativamente a 2020 e de 37,3% relativamente a 2011.
- O subsistema da Fuseta concentrou 14,3% do total de passageiros. É uma quota inferior à do ano de 2020, retomando assim a tendência de decréscimo observada na série longa. Embora tenha registado um ligeiro aumento relativamente a 2020 (0,5%), a queda relativamente ao ano de 2011 é muito pronunciada (42,9%).

d) O subsistema de Faro captou somente 6,5% do total de passageiros, um valor em linha com o de anos anteriores. Relativamente ao ano de 2020, o aumento é significativo (44,3%), e também em relação a 2011 (27,6%).

3. Modo Ferroviário

Em 2021, o **serviço regional** (Figuras 31 e 32) no eixo ferroviário que serve a Região, compreendido entre Lagos e Vila Real de Santo António, transportou um total de **1.371.509 passageiros**, o que significa um acréscimo de 16,3% relativamente ao movimento do ano anterior (1.178.898 passageiros) embora, relativamente ao ano de 2019, o movimento esteja ainda muito aquém, uma vez que foi inferior em 31,0%. O valor do ano de 2021, embora superior ao de 2020 é, todavia, o segundo mais baixo dos últimos 11 anos e inferior em 20,4% ao valor do ano de 2011.

Figura 31. Movimento de passageiros no serviço ferroviário regional (2011 a 2021)

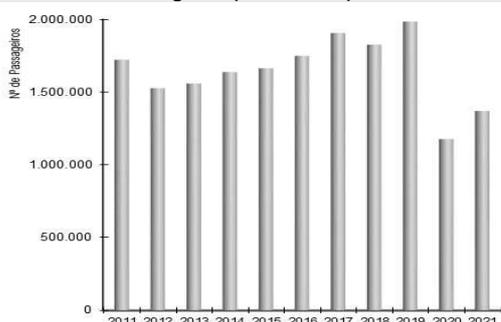


Figura 32. Serviço ferroviário regional - variação interanual (%) do n.º de passageiros transportados (2011 a 2021)



Fonte: CP – Lisboa

O **serviço de Longo Curso**⁵ (Figuras 33 e 34) transportou um total de **478.924 passageiros**, o que representa um acréscimo de 25,7% relativamente ao movimento do ano de 2019 (381.001 passageiros). Contudo, o volume total de passageiros em 2021 foi significativamente inferior (menos 47,1%) ao do ano de 2019 (904.648 passageiros). O valor do ano de 2021, tal como sucedeu no sistema regional, foi também o segundo mais baixo dos últimos 11 anos, sendo inferior em 15,1% ao movimento do ano de 2011.

Figura 33. Movimento de passageiros no serviço ferroviário de Longo Curso (2011 a 2021)

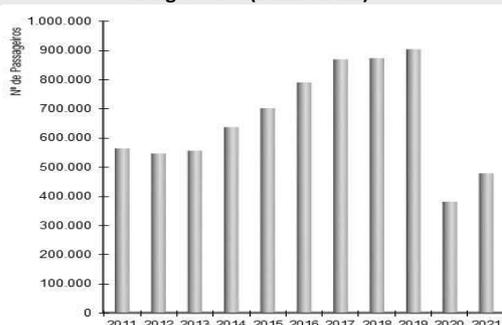


Figura 34. Serviço ferroviário de Longo Curso, variação interanual (%) do n.º de passageiros transportados (2011 a 2021)



Fonte: CP – Lisboa

Em ambos os sistemas são assim notórias as recuperações relativamente ao ano de 2020; sendo, porém, também uma realidade o facto de os valores de 2021 serem expressivamente inferiores quer aos valores de 2019 quer aos valores de toda a década anterior. As disrupções ocorridas durante o ano de 2021 provocaram algumas oscilações quantos aos normais e habituais valores percentuais relativos à distribuição do movimento pelos trimestres do ano (Figuras 35 e 36). Contudo, e contrariamente ao que sucedeu em 2020 – quando o trimestre que concentrou o maior volume de movimento foi, excecionalmente, o primeiro trimestre – no ano de 2021 voltou a ser, como em todos os anos anteriores, o 3.º trimestre aquele que concentrou o maior volume de passageiros (32,0% do total anual). Em razão das medidas de confinamento, que incidiram sobretudo no primeiro semestre do ano, a percentagem do

⁵ O Longo Curso compreende os serviços “Intercidades” e “Alfa Pendular”.

3.º trimestre foi inclusivamente superior à dos anos até 2019, quando nunca haviam ultrapassado os 30%. Pelas mesmas razões, as percentagens no total anual do movimento que em 2021 couberam aos 1.º e 2.º trimestres foram anormalmente baixas: o 1.º trimestre concentrou somente 13,1%, quando nos anos antes de 2019 apresentava valores sempre acima dos 20%; o segundo trimestre absorveu 23,9%, o valor mais baixo (com exceção do ano de 2020) dos últimos 11 anos. Já o 4.º trimestre, pelo contrário, apresenta um valor inusitadamente elevado (31,0%, muito próximo do valor do 3.º trimestre, quando em anos anteriores nunca havia excedido os 25%.

Figura 35. Serviço Regional - distribuição trimestral do movimento de passageiros (2011 a 2021)

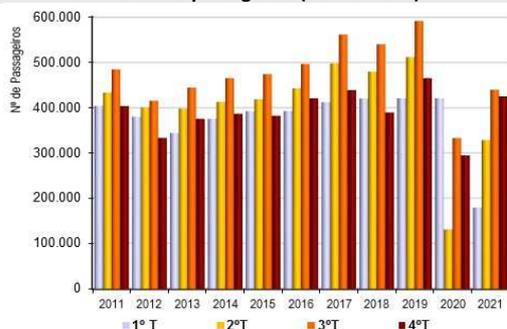
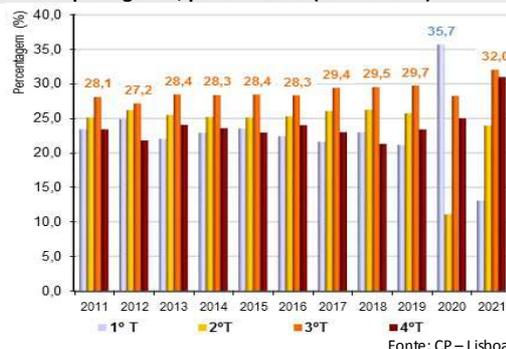


Figura 36. Serviço Regional - concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2011 a 2021)



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 37 e 38).

Figura 37. Serviço de Longo Curso - distribuição trimestral do movimento de passageiros (2011 a 2021)

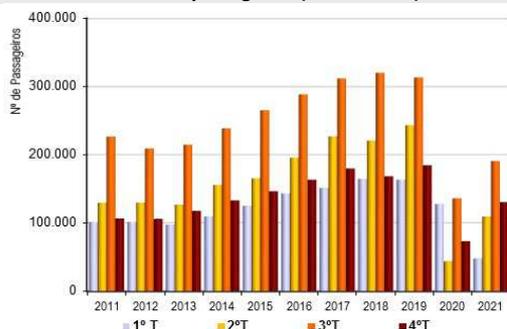
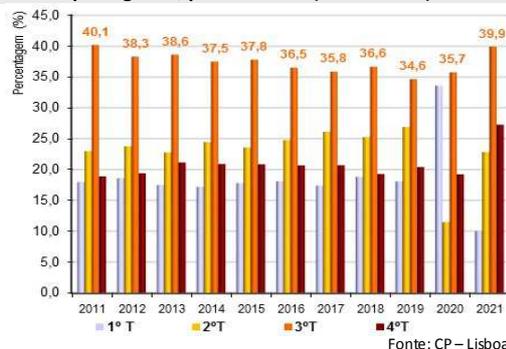


Figura 38. Serviço de Longo Curso - concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2011 a 2021)



Apesar do movimento neste trimestre (190.985 passageiros) ter sido substancialmente superior (em 40,3%) ao movimento do trimestre homólogo anterior (136.092 passageiros), a sua quota no movimento anual não aumentou na mesma proporção: 39,9% contra 35,7% em 2020. O movimento no 1.º trimestre, inferior em 62,4% relativamente ao movimento no trimestre homólogo de 2020, representou somente 10,0% do total anual (o valor mais baixo de sempre). Quanto ao 2.º trimestre, o movimento em 2021 foi muito superior (em 149,9%) ao de 2020, e representou 22,8% do total anual, um valor relativamente alinhado com os dos anos anteriores a 2020. O 4.º trimestre de 2021, com um aumento de 78,2% relativamente ao trimestre homólogo de 2020, vê a sua quota no total anual (27,3%) substancialmente aumentada quando comparada com as de todos os anos anteriores.

3.1. Desagregação do movimento de passageiros no serviço de Longo Curso

Como em anos anteriores, em 2021 os passageiros transportados no serviço de Longo Curso tiveram como principal origem/destino a região de Lisboa⁶. De e para este destino foram movimentados 389.858 passageiros, o que corresponde a 81,9% do total de

⁶ Serviço nas estações de Pinhal Novo, Lisboa-Entrecampos, Lisboa-Oriente, Lisboa-Sete Rios e Pragal.

passageiros transportados no Serviço de Longo Curso (Figuras 39 e 40). A segunda origem/destino mais representativa, mas já a uma enorme distância, foi a região Norte⁷ (40.971 passageiros), valor que corresponde a 8,6% total dos passageiros. A região Centro⁸ captou apenas 5,2% do total de passageiros e o Alentejo⁹ captou somente 2,7% 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 (1,7%). Destaca-se ainda que as percentagens que estas origens/destinos representam no conjunto dos cinco anos considerados (de 2017 a 2021) mantêm-se praticamente constantes embora, em 2021, a percentagem de Lisboa seja a mais baixa dos cinco anos e as percentagens das regiões Norte e Centro sejam também, embora com valores pouco diferenciados as mais elevadas dos cinco anos considerados. A percentagem do Alentejo não apresenta qualquer evolução.

Figura 39. Serviço de Longo Curso – O/D dos passageiros movimentados (%), por NUTS II (2021)

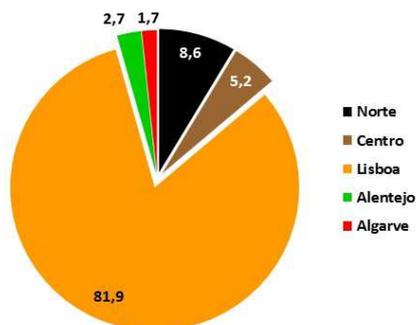
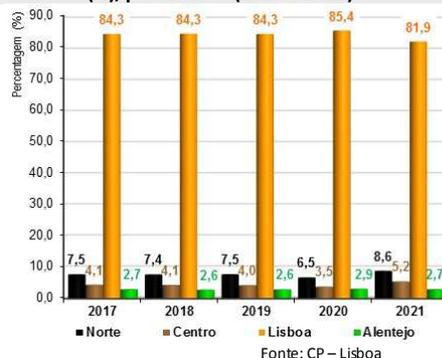


Figura 40. Serviço de Longo Curso - O/D dos passageiros movimentados (%), por NUTS II (2017 a 2021)



No entanto, embora a distribuição pelas distintas origens/destinos se tenha mantido praticamente idêntica à de anos anteriores, os valores absolutos em 2021 são, naturalmente, já substancialmente superiores aos de 2020, embora ainda muito aquém dos valores relativos aos anos de 2017, 2018 e 2019 (Figuras 41 e 42). As acentuadas quebras em 2020, relativamente a 2019, foram revertidas em 2021, mas não em volume suficiente para recuperar os valores dos anos anteriores.

Figura 41. Serviço de Longo Curso, número de passageiros, segundo O/D, NUTS II, 2017 a 2021

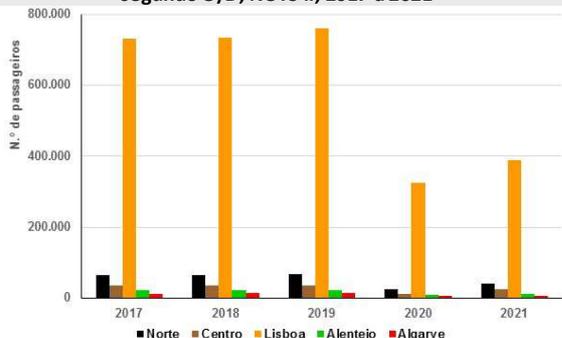
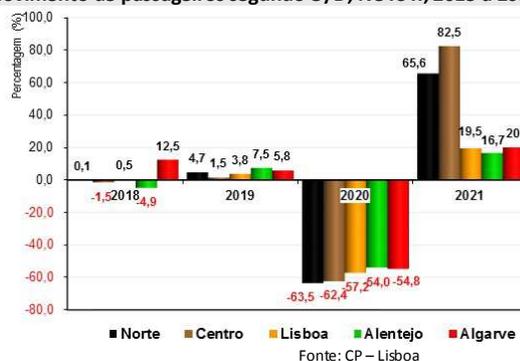


Figura 42. Serviço de Longo Curso, variações anuais (%) do movimento de passageiros segundo O/D, NUTS II, 2018 a 2021



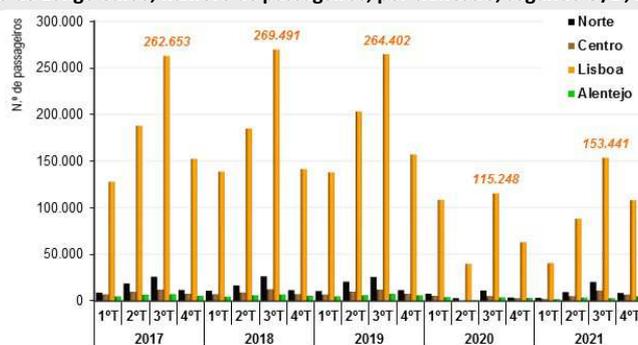
A distribuição dos passageiros pelos trimestres do ano obedece à já referida maior concentração no 3.º trimestre (Figura 43). Em todas as origens e destinos, em 2021 como nos anos anteriores, os valores mais elevados ocorrem no 3.º trimestre. As únicas exceções, nos 5 anos considerados, ocorreram no contexto da pandemia (nos anos de 2020 e 2021) e reportam-se: 1) ao movimento de/para a Região Centro, em 2020, quando foi o 1.º trimestre que absorveu a maior fatia do movimento anual de passageiros (39,2%); 2) ao movimento de/para o Alentejo em 2020, quando foi também o 1.º trimestre que apresentou a maior quota no ano (35,3%), e em 2021, quando foi o 4.º trimestre com a maior quota (37,6%).

⁷ Serviço nas estações de Vila Nova de Gaia e Porto-Campanhã.

⁸ Serviço nas estações de Coimbra-B e Aveiro.

⁹ Serviço nas estações de Grândola, Ermidas-Sado, Funcheira, Amoreira-Odemira e Santa Clara-Sabóia.

Figura 43. Serviço de Longo Curso, número de passageiros, por trimestre, segundo O/D, NUTS II, 2017 a 2021



Fonte: CP – Lisboa

4. Modo Rodoviário

4.1. Tráfego Médio Diário (TMD) nos principais eixos regionais

Em 2021, o TMD na **A2**, no penúltimo sublanço Almodôvar / São Bartolomeu de Messines onde este eixo entra na região (Figuras 44 e 45), situou-se nos **11.298 veículos/dia**, o que corresponde a um aumento de 20,4% relativamente ao valor do ano de 2020 (9.385 veículos/dia) e também a um aumento de 13,0% relativamente ao valor do ano de 2011 (9.999 veículos/dia). Porém, e relativamente ao tráfego do ano de 2019, o valor de 2021 é inferior em 8,7%, uma das quebras mais baixas em todos os indicadores analisados.

Contrariamente ao que sucede na esmagadora maioria dos restantes indicadores, o tráfego neste troço da A2 em 2021 apenas é inferior, e por uma curta diferença, ao dos anos de 2019 e 2018 (1,8%). De referir também que a recuperação verificada em 2021, relativamente a 2020, foi bem mais pronunciada do que a verificada entre 2013 e 2012, quando se iniciou a recuperação após os 3 anos anteriores de sucessivas perdas.

Figura 44. TMD no lanço da A2 Almodôvar/S.B. Messines (2011 a 2021)

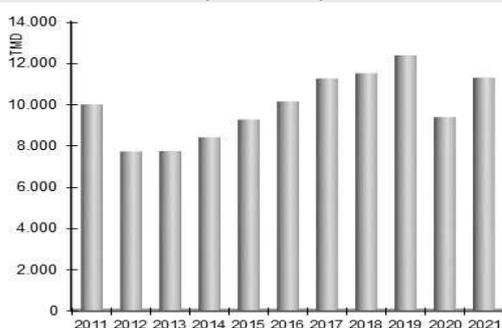


Figura 45. TMD no lanço da A2 Almodôvar/S.B. Messines, variação interanual (%), 2011 a 2021



Fonte: Brisa, SA

Quanto ao TMD na Ponte Internacional do Guadiana (Figuras 46 e 47), o valor de **7.419 veículos/dia** representa um aumento de 26,0% relativamente ao valor absoluto de 2020 (5.889 veículos/dia), mas ainda assim um decréscimo de 32,7% relativamente ao valor do ano de 2011 (11.024 veículos/dia). Também neste ponto a recuperação dos valores do tráfego relativamente ao ano de 2020 é francamente notória. Porém, o valor de 2021 é consideravelmente inferior (26,9%) ao valor do ano de 2019, bem como também aos valores dos três anos imediatamente anteriores (2018, 2017 e 2016). Todavia, e como aspeto positivo, destaca-se que a recuperação em 2021 (relativamente a 2020) é mais expressiva do que a verificada no ano de 2015 relativamente a 2014 (11,5%), quando foi iniciada a retoma que se prologou por 5 anos consecutivos, entre 2015 e 2019.

Figura 46. TMD na Ponte Internacional do Guadiana (2011 a 2021)

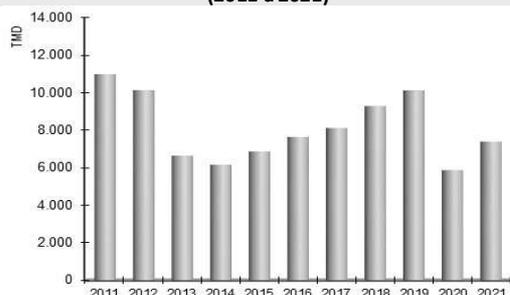


Figura 47. TMD na Ponte Internacional do Guadiana - variação interanual (%), 2011 a 2021



Fonte: Instituto da Mobilidade e Transportes

O TMD médio da **A22 (Via do Infante)** situou-se nos **12.093 veículos/dia** (Figuras 48 e 49), o que corresponde a um aumento de 20,7% relativamente ao ano de 2020 (10.020 veículos/dia) mas, e ainda, um valor inferior em 24,6% relativamente ao valor de 2011 (16.032 veículos/dia). Embora o valor de 2021 seja manifestamente superior ao valor do ano de 2020, é, no entanto, consideravelmente inferior (em 20,9%) ao valor de 2019, em situação pré-pandemia, assim como inferior também aos valores dos anos de 2017 e 2018.

Contudo, a recuperação de 2021 relativamente ao ano de 2020 foi bastante mais expressiva do que a recuperação de 2014 relativamente a 2013 (8,5%), quando se iniciou a retoma após a sucessão de um conjunto de anos mais críticos. Destaca-se inclusivamente que a recuperação interanual apurada no ano de 2021 (20,7%) é igual à recuperação que levou 2 anos a consubstanciar-se entre 2015 e 2013, pelo que se conclui que a resposta à situação crítica de 2020 aparenta ser mais pronta e rápida que a observada na saída da crise de 2008/2013.

Figura 48. TMD na A22 (Via do Infante), 2011 a 2021

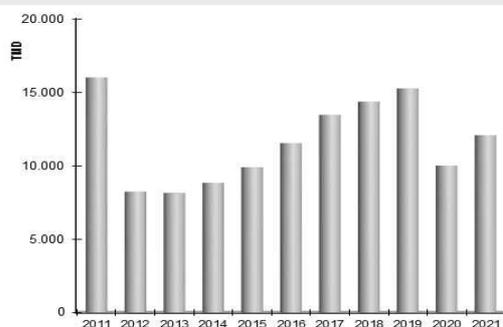
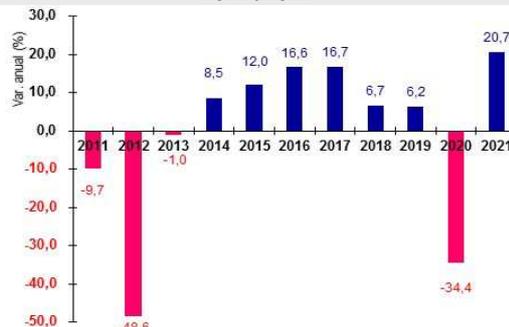


Figura 49. TMD na A22 (Via do Infante) - variação interanual (%), 2011 a 2021



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

Como em anos anteriores, e em 2021 (e 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 50 e 51), o valor para o TMD do 3.º trimestre em 2021 (**21.351**) foi superior em 89,0% ao valor do TMD anual (11.298); indiciando assim que 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 1.º trimestre de 2021, o valor do TMD neste trimestre foi inferior em 61,9% ao valor do TMD Anual, facto que nunca havia ocorrido nos anos anteriores, verificando-se mesmo que a evolução tendia para valores, embora ainda distantes, cada vez mais próximos do valor do TMD Anual. Ao invés, tanto o 2.º como o 4.º trimestre apresentaram menores diferenças relativamente ao valor do TMD Anual, naturalmente como resultado, não apenas de significativos acréscimos relativamente aos valores homólogos de 2019, mas também do baixo valor do 1.º trimestre do ano. Assim, e tal como em 2020, não se verificou a gradual tendência que vinha de anos anteriores para a atenuação da sazonalidade do tráfego neste eixo.

Figura 50. A2: Almodôvar/S.B. Messines, distribuição trimestral do TMD (2011 a 2021)

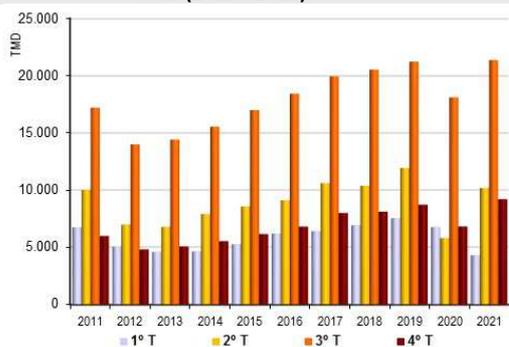
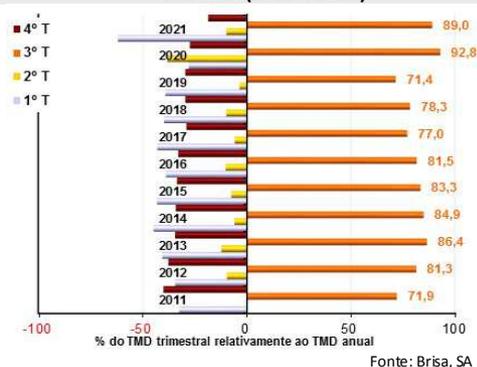


Figura 51. A2: Almodôvar/S.B. Messines, concentração (%) do TMD, por trimestre (2011 a 2021)



Fonte: Brisa, SA

Também na A22, o grande eixo longitudinal regional, e como habitualmente, os fluxos de tráfego apresentam um forte cariz sazonal (Figuras 52 e 53). No ano de 2021 o valor para o 3.º trimestre (20.145 veículos/dia) foi muito superior não apenas aos valores dos restantes trimestres, mas também superior em 66,6% ao valor para o TMD anual (12.093 veículos/dia). De notar que, sobretudo desde o ano de 2014, estava em curso uma tendência de decréscimo da percentagem do 3.º trimestre relativamente ao valor do TMD anual, com os valores a decrescerem de 69,0% (em 2014) para 53,0% (em 2019).

Porém, em razão das medidas decretadas no contexto de pandemia, que ocorreram tanto em 2020 como em 2021 sobretudo no primeiro semestre, as percentagens do 3.º trimestre nestes dois anos voltaram a subir para valores mais elevados. A atipicidade do ano de 2021, com a forte quebra do TMD no 1.º trimestre tem também expressão no facto de, pela primeira vez desde o ano para o qual se dispõe de informação (2007), o TMD do 4.º trimestre ser também, embora por curta margem (mais 0,4%), superior ao TMD anual.

Figura 52. A22 (Via do Infante), distribuição trimestral do TMD (2011 a 2021)

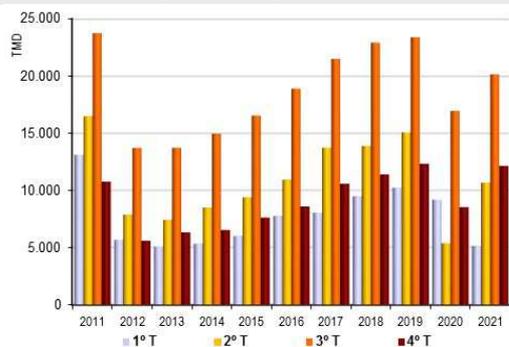
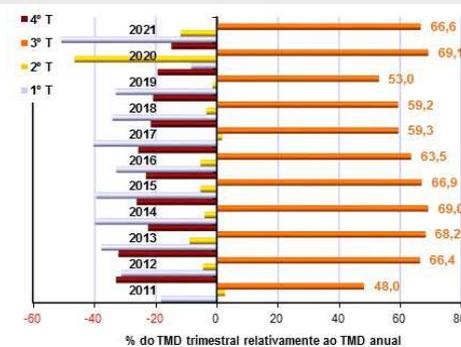


Figura 53. A22 (Via do Infante), concentração (%) do TMD, por trimestre (2011 a 2021)



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

Na Ponte Internacional do Guadiana, o forte carácter sazonal do tráfego continua ainda bem vincado, embora com menos expressão do que no também atípico ano de 2020. O valor para o 3.º trimestre de 2021, 12.940 veículos/dia, corresponde a mais 74,4% do valor do TMD anual (Figuras 54 e 55). Embora seja já inferior ao valor apurado em 2020 (88,6%), este valor para o 3.º trimestre é ainda assim manifestamente superior aos valores dos terceiros trimestres de todos os anos anteriores a 2020, indiciando assim a continuidade do carácter fortemente sazonal do tráfego na Ponte Internacional do Guadiana.

A especificidade do ano de 2021, que teve os confinamentos e as restrições à mobilidade mais centrados no primeiro semestre, é responsável pelo facto de o TMD do 4.º trimestre ter sido superior (em 7,0%) ao valor do TMD anual, o que sucedeu pela primeira vez nos últimos (pelo menos) 10 anos.

Figura 54. Ponte Internacional do Guadiana, distribuição trimestral do TMD (2011 a 2021)

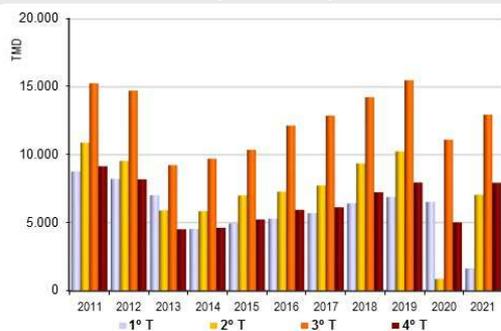
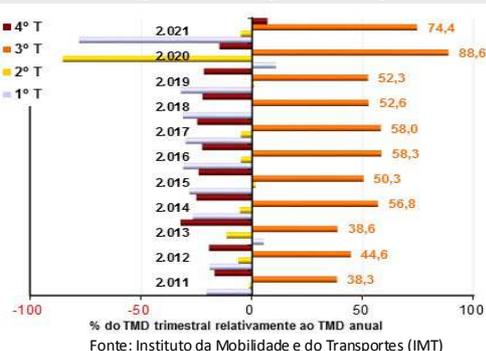


Figura 55. Ponte Internacional do Guadiana, concentração (%) do TMD, por trimestre (2011 a 2021)



Fonte: Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT)

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 32 postos de contagem (equipamentos), mais 5 do que em 2020 (*Quadro 4*). A nota claramente dominante em todos os postos, com exceção de 2 (em Olhão e em Pêra), é a notória recuperação do tráfego relativamente ao ano de 2020. Destaca-se a recuperação mais notória (73,0%) do tráfego no eixo que dá acesso ao Aeroporto Internacional de Faro, precisamente o posto que havia apresentado o maior decréscimo em 2020 (relativamente a 2019). Contudo, e relativamente ao ano de 2019, os valores para os TMD anuais de 2021 estão ainda, com exceção de 2 postos de contagem (em Olhão e em Lagos), relativamente distantes. Em muitos dos postos de contagem, os valores de 2021 foram substancialmente inferiores aos de 2019, na ordem dos 2 dígitos percentuais.

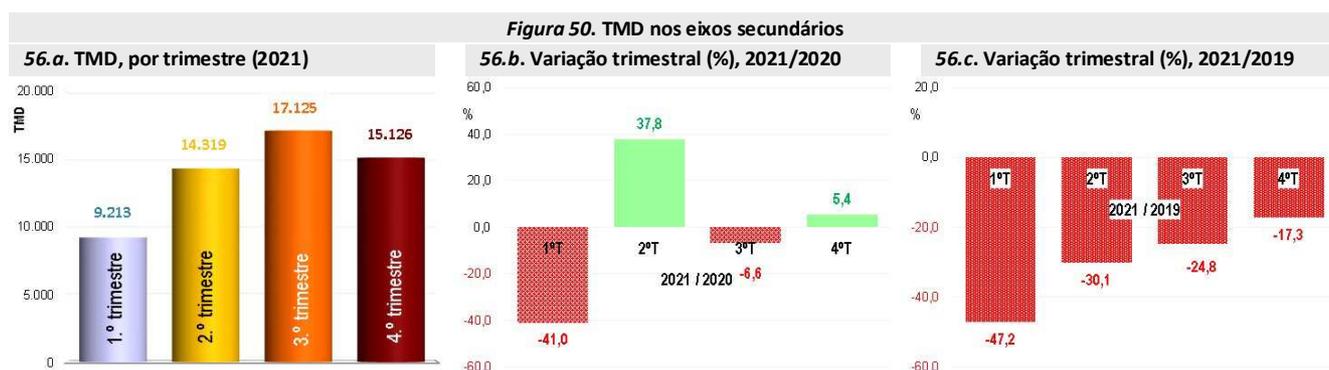
Quadro 4. TMD nos eixos secundários (2021, 2020 e 2019), variação interanual e comparação entre os trimestres com maior movimento (2011 e 2021)

Itinerário	Troço	TMD			TMD		TMD trimestre + elevado 2021		Δ % do trimestre + elevado * / TMD anual		
		2021	2020	Δ% 2021/20	2019	Δ% 2021/19	Trim.	TMD	2011	2021	
IC1	SB Messines / Tunes	5.454	5.004	9,0	7.095	-23,1	3.º	6.748	+29,1	↘	+23,7
IC4	Nó da A22 / SJ da Venda	30.017	26.864	11,7	39.627	-24,3	3.º	38.099	+41,0 ²⁰¹⁶	↘	+26,9
EN125	SJ Venda / Faro (Nó W)	38.590	34.776	11,0	49.532	-22,1	3.º	47.725	+14,3	↗	+23,7
EN125	Rotunda Faro Este / Rotunda Makro	23.030	22.864	0,7	27.685	-16,8	2.º	26.054		Δ	+13,1
EN125	Nó Faro-EN2 / Rotunda Faro Este	20.443	18.961	7,8	23.756	-13,9	3.º	24.095	+17,9 ²⁰¹⁶	=	+17,9
EN125	Bias do Sul / Bias do Norte	19.036	12.893	47,6	17.578	8,3	3.º	24.525	+38,7	↗	+28,8
EN125	Lagos (Rotunda A22) / Fim Variante Este	8.866	8.043	10,2	9.903	-10,5	3.º	11.805	+7,3 ²⁰¹⁶	↗	+9,8
EN125	Alcorão / Nó (Vale Crevo)	19.802	18.976	4,4	24.010	-17,5	3.º	24.648	+12,5	↗	+24,5
EN125-10	Faro (Nó W) / Rotunda (Montenegro)	39.322	22.730	73,0	45.635	-13,8	3.º	45.089	+21,4 ²⁰¹⁶	↗	+14,7
EN120	Rogil / Aljezur	3.939	3.224	22,2	4.518	-12,8	4.º	4.858		Δ	+23,3
EN122	Mértola / Santa Marta	1.404	1.025	36,9	1.526	-8,0	3.º	2.551	+40,3 ²⁰¹³	↗	+60,4
ER270	SB Alportel (Este) / SC Fonte do Bispo	2.314	2.111	9,6	2.788	-17,0	3.º	2.746	+25,3 ²⁰¹³	↗	+18,7
EN125	Espiche / Rotunda (Paria da Luz)	13.420	10.953	22,5	12.564	6,8	3.º	17.297	+28,1 ²⁰¹⁶	=	+28,9
EN125	Budens / Rotunda (Vale de Boi)	6.919	5.862	18,0	7.562	-8,5	3.º	10.678	+40,4 ²⁰¹⁷	↗	+54,3
EN125	Nó S. Lourenço / Variante do Troto	12.980	11.660	11,3	16.358	-20,7	3.º	15.493	+17,6 ²⁰¹⁷	=	+19,4
EN125	Rotunda (Makro) / Olhão	20.874	22.454	-7,0	27.785	-24,9	3.º	24.253	+10,2 ²⁰¹⁸	↗	+16,2
ER125	Pêra (Nascente) / Rotunda (Zoomarine)	12.363	12.406	-0,3	16.106	-23,2	3.º	16.144	+22,1 ²⁰¹⁸	↗	+30,6
ER125	Lagoa (Nascente) / Rotunda (Internat. School)	14.039	13.807	1,7	17.693	-20,7	3.º	17.628	+15,7 ²⁰¹⁸	↗	+25,6
ER125	Lagos (Nascente) / Chinicato	18.271	16.794	8,8	21.053	-13,2	3.º	21.897	+13,9 ²⁰¹⁸	↗	+19,8
ER125	Odiáxere (Nascente) / Rotunda (Mesquita)	12.345	11.823	4,4	15.104	-18,3	3.º	15.729	+16,3 ²⁰¹⁸	↗	+27,4
ER125	Penina / Chão das Donas	17.069	15.683	8,8	20.795	-17,9	3.º	21.874	+14,3 ²⁰¹⁸	↗	+28,2
ER125	Almancil / Nó de S. Lourenço	16.544	15.167	9,1	20.897	-20,8	3.º	20.162	+10,1 ²⁰¹⁸	↗	+21,9
ER125	Rotunda (V. Judeu) / Rotunda (Quatro Estradas)	14.873	13.772	8,0	17.365	-14,4	3.º	18.245	+15,7 ²⁰¹⁸	↗	+22,7
ER125	Chão das Donas / Alcorão	12.102	10.646	13,7	13.073	-7,4	3.º	14.158	+19,0 ²⁰¹⁸	↘	+17,0
ER125	Nó (Algarve Shopping) / Nó (Acesso A22)	21.041	19.502	7,9	24.943	-15,6	3.º	27.324	+19,0 ²⁰¹⁸	↗	+29,9
ER125	Patã de Cima / Boliqueime (Poente)	16.107	13.507	19,2	16.925	-4,8	3.º	19.412	+19,5 ²⁰¹⁸	=	+20,5
EN125	Enlace EN125 / Nó Faro-EN2	25.916	24.532	5,6	31.738	-18,3	3.º	30.929	+11,2 ²⁰¹⁸	↗	+19,3
EN2	Barranco do Velho / São Brás de Alportel	838	-	-	-	-	4.º	1.076			+28,3
EN2	São Brás de Alportel / Estoi	7.538	-	-	-	-	4.º	8.459			+12,2
EN2	Nó A22 / Variante EN125	10.674	-	-	-	-	3.º	12.334			+14,6
EN122	Castro Marim / V. R. de Santo António	2.318	-	-	-	-	3.º	3.833			+65,4
IC4	Lagos / Aljezur	3.334	-	-	-	-	3.º	4.520			+35,6

* Relação (percentagem) entre o valor do TMD do 3.º trimestre e o valor do TMD anual. O sinal + representa o acréscimo do primeiro relativamente ao segundo
 Δ O trimestre com o valor mais elevado para o TMD no ano de comparação não é o mesmo que em 2021, pelo que a comparação não é possível.

Fonte: Infraestruturas de Portugal, IP

Na esmagadora maioria dos postos de contagem (28 em 32) os maiores volumes de tráfego ocorreram no 3.º trimestre. Os valores médios trimestrais calculados para todos os postos (Figura 56.a) evidenciam os generalizados maiores volumes de tráfego no 3.º trimestre, com o 4.º trimestre a destacar-se em segundo lugar; e, naturalmente, o 1.º trimestre com os menores volumes. Comparativamente com os TMD por trimestre do ano de 2020 (Figura 56.b), há a destacar em primeiro lugar a enorme perda do 1.º trimestre, menos 41,0 do que o homólogo de 2020. O 3.º trimestre apresentou também menos tráfego que o homólogo, embora a diferença tenha menor expressão (6,6%). Ao invés, o 2.º e o 4.º trimestres apresentam crescimentos, particularmente expressivo no caso do 2.º trimestre (37,8%). Porém, comparativamente com os trimestres homólogos de 2019 (Figura 56.c), os valores de 2021 estão ainda muito abaixo, principalmente o 1.º trimestre, com menos 47,2%, quase metade do tráfego do homólogo de 2019.



Fonte: Infraestruturas de Portugal, IP

Uma análise da informação respeitante aos postos de contagem, no sentido de aferir o comportamento quanto a eventuais reforços da sazonalidade do tráfego (Quadro 5), permite verificar que, em 2021, o tráfego no 3.º trimestre foi mais acentuado relativamente ao tráfego do ano do que havia sido em 2011 (ou no ano de referência mais recuado) em mais de metade dos postos de contagem (17 em 32).

Quadro 5. Percentagem acrescida do TMD do 3.º trimestre (relativamente ao TMD anual), postos de contagem dos eixos secundários (2011 a 2021)

Itinerário	Troço	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021 / 2011	
EN122	Castro Marim / V. R. de Santo António											65,4		
EN122	Mértola / Santa Marta			40,3	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	59,2	79,8	60,4	>	
EN125	Budens / Rotunda (Vale de Boi)							40,4	43,2	40,9	55,8	54,3	>	
IC4	Lagos / Aljezur											35,6		
ER125	Pêra (Nascente) / Rotunda (Zoomarine)								22,1	19,0	33,4	30,6	>	
ER125	Nó (Algarve Shopping) / Nó (Acesso A22)								19,0	17,3	27,7	29,9	>	
EN125	Espiche / Rotunda (Paria da Luz)							28,1	28,5	28,0	36,1	28,9	=	
EN125	Bias do Sul / Bias do Norte	38,7	36,4	38,8	40,0	37,5	37,9	35,4	37,8	28,6	26,2	28,8	<	
ER2	Barranco do Velho / São Brás de Alportel											28,3		
ER125	Penina / Chão das Donas								14,3	12,6	29,5	28,2	>	
ER125	Odiáxere (Nascente) / Rotunda (Mesquita)								16,3	15,4	29,9	27,4	>	
IC4	Nó da A22 / S. João da Venda						41,0	19,1	18,6	17,1	23,9	26,9	<	
ER125	Lagoa (Nascente) / Rotunda (Internat. School)								15,7	16,2	30,5	25,6	>	
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	24,5	>	
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	23,7	>	
IC1	S.B. Messines / Tunes	29,1	32,1	28,2	34,9	28,9	28,9	26,5	25,6	25,2	23,8	23,7	<	
ER125	Rotunda (V. Judeu) / Rotunda (Quatro Estradas)								15,7	16,2	26,4	22,7	>	
ER125	Almancil / Nó de S. Lourenço								10,1	16,2	25,8	21,9	>	
ER125	Patã de Cima / Boliqeime (Poente)								19,5	16,4	26,4	20,5	=	
ER125	Lagos (Nascente) / Chinicato								13,9	13,2	24,6	19,8	>	
EN125	Nó S. Lourenço / Variante do Troto							17,6	16,1	17,1	27,8	19,4	>	
EN125	EnlaceEN 125 - Nó de Faro / EN2								11,2	7,6	21,9	19,3	>	
ER270	S.B. Alportel (Este) / SCF do Bispo			25,3	14,1	10,9	13,5	a)	4,7	8,6	23,2	18,7	<	
EN125	Ligação EN 2 / Rotunda Faro Este						17,9	9,8	9,2	7,5	22,4	17,9	=	
ER125	Chão das Donas / Alcorão								19,0	19,4	27,3	17,0	<	
EN125	Rotunda (Makro) / Olhão								10,2	5,2	22,4	16,2	>	
EN125-10	Faro (IC4) - Aeroporto de Faro						21,4	19,6	19,9	17,3	a)	14,7	<	
EN2	Nó A22 / Variante EN125											14,6		
EN125	Rotunda Faro Este / Rotunda (Makro)						3,0	9,8	7,6	a)	12,4	13,1	>	
EN2	São Brás de Alportel / Estoi											12,2*		
EN125	Lagos (acesso A22) / Fim Variante Este							7,3	6,8	6,2	6,1	10,1	9,8	>
EN120	Rogil / Aljezur			54,5	48,4	49,1	48,2	51,9	48,7	40,2	33,7	23,3*		

*O valor mais elevado ocorreu no 4.º trimestre.

Fonte: Infraestruturas de Portugal, IP

Em apenas 6 postos o valor do 3.º trimestre de 2021 é inferior ao valor do ano mais recuado; em 3 postos os valores são praticamente idênticos; e nos restantes 6 postos não há termo de comparação (seja porque os maiores TMD ocorreram em trimestres diferentes ou por não existirem valores para 2 anos). Ou seja, em 2021 houve, na maioria dos postos, um aumento da sazonalidade do tráfego, naturalmente concentrado no 3.º trimestre.

4.3. Transporte coletivo rodoviário

O transporte coletivo rodoviário na presente edição será abordado somente nas escalas de análise ligações urbanas, ligações interurbanas (regionais) e ligações inter-regionais. A informação relativa ao movimento de passageiros na escala internacional encontra-se descontinuada, aguardando-se a sua retoma a todo o momento.

Em 2021, as **ligações urbanas**¹⁰ (Figuras 57 e 58) movimentaram um total de **2.840.311 passageiros**, valor superior em 11,1% ao valor de 2020 (2.557.551 passageiros), mas inferior em 60,2% ao valor apurado para o ano de 2011 (7.130.177 passageiros). Embora tenha havido uma recuperação relativamente ao movimento de 2020, o movimento de 2021 é, no entanto, inferior em 41,5% ao movimento do ano de 2019.

Figura 57. Movimento de passageiros nas ligações urbanas (2011 a 2021)

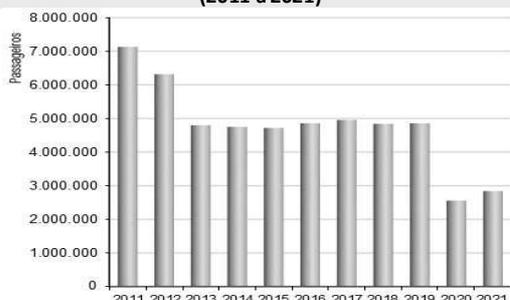
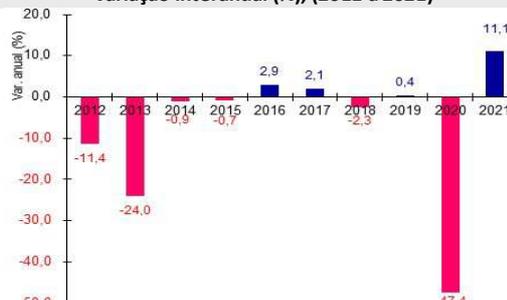


Figura 58. Movimento de passageiros nas ligações urbanas - variação interanual (%), (2011 a 2021)



Fonte: EVA Transportes SA

As ligações **interurbanas** movimentaram um total de **2.134.912 passageiros** (Figuras 59 e 60), valor inferior em 4,9% ao valor de 2020 (2.245.936 passageiros) e também inferior em 66,9% ao valor para 2011 (6.450.623 passageiros). Em relação ao movimento registado em 2019, que havia sido o mais elevado dos 7 anos anteriores, o movimento de 2021 é francamente inferior (em 65,6%). O movimento em 2021, quando comparado com os de qualquer outro ano, é inequivocamente baixo, e este é inclusivamente o único dos grandes meios e modos de transporte que não apresenta em 2021 uma recuperação relativamente a 2020. A quebra do movimento nestes 2 últimos anos (2020 e 2021) veio assim interromper, e de forma particularmente abrupta, a recuperação que vinha tendo lugar entre 2016 e 2019.

Figura 59. Movimento de passageiros nas ligações interurbanas (2011 a 2021)

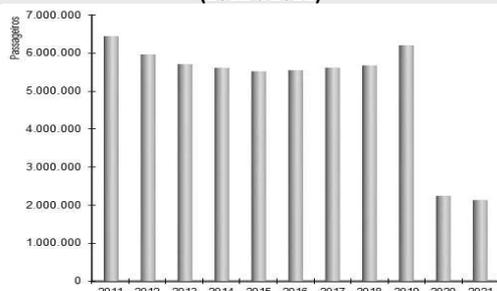
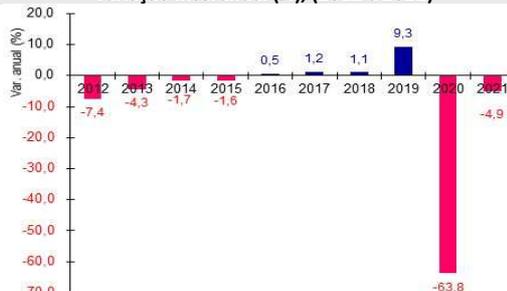


Figura 60. Movimento de passageiros nas ligações interurbanas - variação interanual (%), (2011 a 2021)



Fonte: EVA Transportes SA

¹⁰ 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-regionais** movimentaram um total de **496.944 passageiros** (*Figuras 61 e 62*), valor superior em 14,8% ao valor do ano de 2020 (433.060 passageiros). Embora tenha havido uma recuperação, esta não é de todo suficiente para repor o valor do ano de 2019, sendo o valor de 2021 inferior em 38,8% relativamente ao de 2019. Por outro lado, e embora melhor que em 2020, o valor de 2021 é igualmente o segundo mais baixo desde 2011, e é também inferior em 40,0% ao valor deste ano.

Figura 61. Movimento de passageiros nas ligações interurbanas (2011 a 2021)

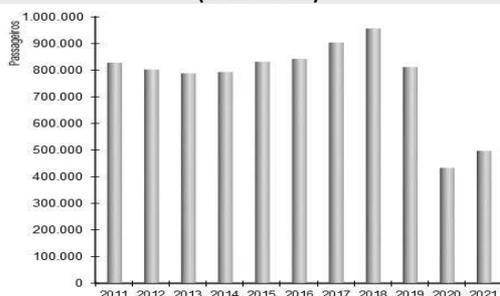
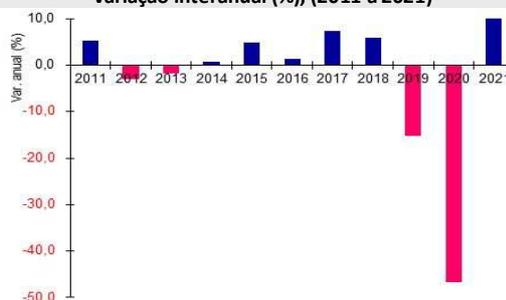


Figura 62. Movimento de passageiros nas ligações interurbanas - variação interanual (%), (2011 a 2021)

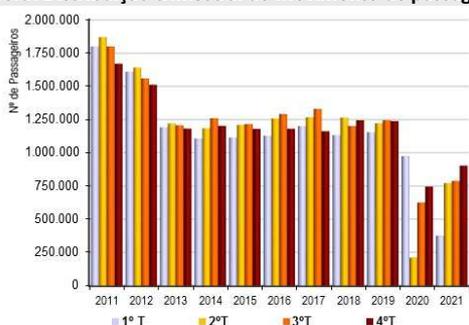


Fonte: RNE – Rede Nacional de Expressos

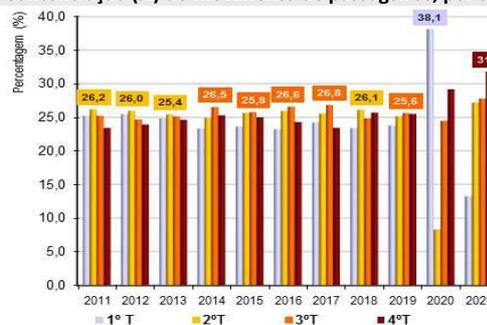
Como vem sendo referido nos relatórios dos anos anteriores, o movimento de passageiros nas ligações urbanas do transporte coletivo rodoviário não apresenta o carácter sazonal que caracteriza a esmagadora maioria dos restantes meios e modos de transporte na região. Em 6 dos últimos 11 anos, os trimestres que apresentaram movimentos mais elevados foram outros que não o 3.º trimestre, facto que sucedia também com alguma regularidade mesmo antes da pandemia. Em 2021 (*Figura 63*), e em razão também das circunstâncias do ano, a relativa equitativade entre trimestres que prevalecia até 2019 foi de novo quebrada. O valor para o 4.º trimestre foi o mais significativo (31,8% do total anual), o que nunca havia acontecido nos anos anteriores; o 3.º trimestre registou o segundo maior volume (27,8% do total); e o 1.º trimestre representou somente 13,3% do total anual.

Figura 63. Ligações urbanas (2011 a 2021)

63.a. Distribuição trimestral do movimento de passageiros



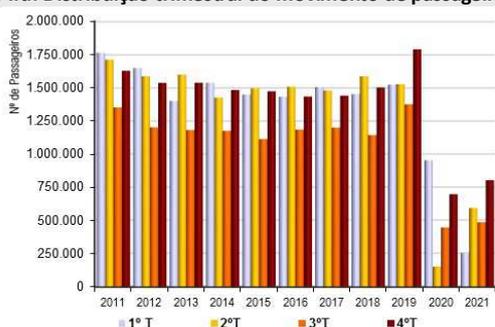
63.b. Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre



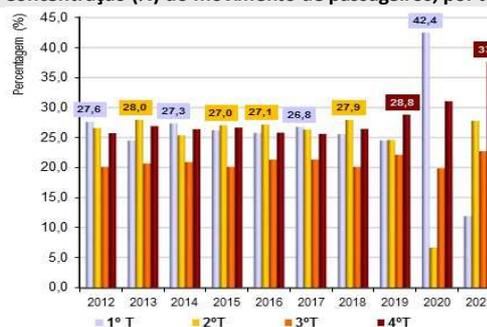
Fonte: EVA Transportes SA

Figura 64. Ligações interurbanas (2011 a 2021)

64.a. Distribuição trimestral do movimento de passageiros



64.b. Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre



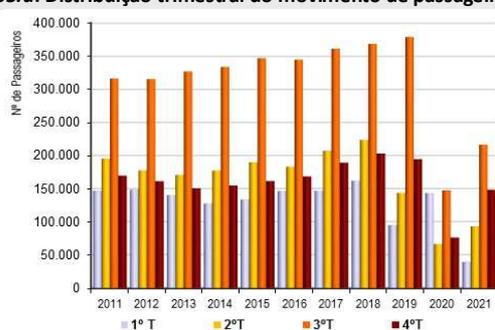
Fonte: EVA Transportes SA

O movimento nas ligações interurbanas não é, de todo, marcado pela sazonalidade dos restantes meios e modos de transporte na região. Em todos os anos observados, os movimentos de passageiros mais expressivos ocorreram sempre fora do 3.º trimestre (Figura 64), e em todos estes anos o movimento do 3.º trimestre foi sempre o mais baixo. Em 2021, a relativa equitatividade entre os trimestres do ano sofreu, como sucedera em 2020, uma notória disrupção. Em 2021, o 4.º trimestre concentrou o maior volume de passageiros transportados (37,6%); o 2.º trimestre concentrou 27,8%; e o 1.º trimestre, que em 2020 teve 42,4% do total anual, somente 11,9%.

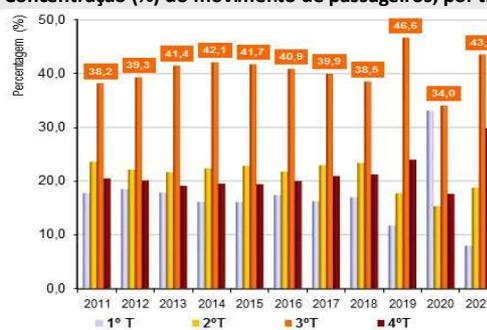
O movimento nas ligações inter-regionais, contrariamente aos 2 anteriores, e por se tratar de fluxos de e para fora da região, tem já um carácter vincadamente sazonal (Figura 65). Em 2021, tal como em todos os anos anteriores (incluindo o ano de 2020), foi de novo o 3.º trimestre a captar o maior volume de passageiros (43,5% do total anual), um valor já em linha com os valores dos anos pré-pandemia; o 2.º trimestre captou 29,8%, bem mais do que em todos os anos anteriores; e o 1.º trimestre, que em 2020 captara uns inéditos 33,1%, captou em 2021 apenas 7,9%.

Figura 65. Ligações inter-regionais (2011 a 2021)

65.a. Distribuição trimestral do movimento de passageiros



65.b. Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre



Fonte: RNE – Rede Nacional de Expressos

5. Tabela-Síntese dos Indicadores monitorizados

Modo	Indicadores e variáveis	Valor	Variações				Trimestres			Tendência de reforço do movimento no principal trimestre (2012 / 2021) ¹		
		2021	Último ano 2021/2020	Últimos 10 anos 2021/2011	Últimos 2 anos 2021/2019	Trim. +	Valor	% do ano	2011	2021	Evolução	
Modo Aéreo	N.º de voos	32.311	↑ 45,3%	↓ -20,9%	↓ -44,6%	3.º	15.358	47,5%	38,3%	47,5%	↑	
	Passageiros	1.167.411	↑ 48,0%	↓ -41,4%	↓ -63,6%	3.º	1.524.627	46,7%	41,4%	46,7%	↑	
	Passageiros c/ aeroportos nacionais	225.848	↑ 38,0%	↓ -12,8%	↓ -49,6%	3.º	92.009	40,7%	34,1%	40,7%	↑	
	Lisboa	128.461	↑ 17,0%	↓ -30,7%	↓ -55,9%	4.º	52.611	41,0%		41,0%	Δ	
	Porto	96.827	↑ 84,7%	↓ -18,4%	↓ -37,5%	3.º	44.375	45,8%	36,0%	45,8%	↑	
	Outros	560	↓ -61,7%	↓ -88,8%	↓ -72,3%	4.º	321	57,3%		57,3%	Δ	
	Passageiros c/ aeroportos internacionais	3.040.697	↑ 48,8%	↓ -49,5% ²⁰¹⁵	↓ -64,5%	3.º	1.432.618	47,1%	41,8% ²⁰¹⁵	47,1%	↑	
Modo Marítimo/Fluvial	Passageiros na Ria Formosa	1.819.895	↑ 19,7%	↓ -7,0%	↓ -20,4%	3.º	1.385.881	76,2%	80,0%	76,2%	↓	
	Faro - Ilha de Faro	50.513	↑ 103,5%	↑ 213,9%	↓ -14,1%	3.º	32.328	75,9%	99,4%	75,9%	↓	
	Faro - Ilha Deserta	19.981	↓ -4,6%	↓ -51,9%	↓ -38,6%	3.º	18.315	91,7%	84,6%	91,7%	↑	
	Faro - Farol (Ilha da Culatra)	46.780	↑ 32,8%	↑ 34,2%	↓ -42,5%	3.º	40.770	87,2%	94,7%	87,2%	↓	
	Faro - Culatra (Ilha da Culatra)	716	↓ -9,5%	↓ -40,4% ²⁰¹³	↓ -62,5%	3.º	716	100,0%	100,0% ²⁰¹³	100,0%	=	
	Olhão - Farol (Ilha da Culatra)	147.331	↑ 12,7%	↑ 15,3%	↓ -0,5%	3.º	96.190	65,3%	67,8%	65,3%	↓	
	Olhão - Culatra (Ilha da Culatra)	148.831	↑ 9,9%	↑ 52,7%	↓ -5,6%	3.º	79.225	53,2%	41,0%	53,2%	↑	
	Olhão - Ilha da Armona	359.256	↑ 23,1%	↑ 42,5%	↓ -3,6%	3.º	249.552	69,5%	71,1%	69,5%	=	
	Fuseta - Praia	260.192	↑ 0,5%	↓ -42,9%	↓ -33,4%	3.º	221.610	85,2%	82,5%	85,2%	↑	
	Sta. Luzia - Terra Estreita (Ilha de Tavira)	180.208	↑ 6,4%	↑ 15,3%	↓ -15,5%	3.º	163.234	90,6%	91,7%	90,6%	=	
	Quatro Águas - Ilha de Tavira	191.000	↑ 21,3%	↓ -65,3%	↓ -32,2%	3.º	146.000	76,4%	68,8%	76,4%	↑	
	Tavira - Ilha de Tavira	300.282	↑ 41,8%	↑ 33,2%	↓ -32,3%	3.º	244.400	81,4%	87,6%	81,4%	↓	
	Cabanas - Ilha de Cabanas	114.805	↑ 37,6%	↑ 30,6% ²⁰¹⁴	↑ 10,0%	3.º	87.571	76,3%	87,1% ²⁰¹⁴	76,3%	↓	
	Passageiros no Guadiana	51.945	↑ 37,4%	↓ -59,4%	↓ -63,8%	3.º	32.939	63,4%	45,1%	63,4%	↑	
Modo Ferroviário	Passageiros no Serv. Regional	1.371.509	↑ 16,3%	↓ -20,4%	↓ -31,0%	3.º	439.118	32,0%	28,1%	32,0%	↑	
	Passageiros no Serv. de Longo Curso	478.924	↑ 25,7%	↓ -15,1%	↓ -47,1%	3.º	190.985	39,9%	40,1%	39,9%	=	
	Lisboa	389.858	↑ 19,5%	↓ -46,6% ²⁰¹⁷	↓ -48,8%	3.º	153.441	39,4%	35,9%	39,4%	↑	
	Porto	40.971	↑ 65,6%	↓ -36,7% ²⁰¹⁷	↓ -39,6%	3.º	20.173	49,2%	39,8%	49,2%	↑	
	Coimbra	24.653	↑ 82,5%	↓ -31,4% ²⁰¹⁷	↓ -31,4%	3.º	11.050	44,8%	33,3%	44,8%	↑	
	Alentejo	12.821	↑ 16,7%	↓ -45,1% ²⁰¹⁷	↓ -46,3%	4.º	4.818	37,6%		37,6%	Δ	
Modo Rodoviário	A2 - (Almodôvar / Messines)	11.298	↑ 20,4%	↑ 13,0%	↓ -8,7%	3.º	21.351	+89,0%*	+71,9%*	+89,0%*	↑	
	Ponte Internacional do Guadiana	7.419	↑ 26,0%	↓ -32,7%	↓ -26,9%	3.º	12.940	+74,4%*	+38,3%*	+74,4%*	↑	
	A22 (Via do Infante)	12.903	↑ 20,7%	↓ -24,6%	↓ -20,9%	3.º	20.145	+66,6%*	+48,0%*	+66,6%*	↑	
	Eixos secundários (TMD)	IC1: S.B. Messines / Tunes	5.454	↑ 9,0%	↓ -31,8%	↓ -23,1%	3.º	6.748	+23,7%*	+29,1%*	+23,7%*	↓
		IC4: Nó da A22 / S. João da Venda	30.017	↑ 11,7%	↑ 17,2% ²⁰¹⁶	↓ -24,3%	3.º	38.099	+26,9%*	+41,0%*	+26,9%*	↑
		EN125: S. João da Venda / Faro (Nó W)	38.590	↑ 11,0%	↓ -9,2%	↓ -22,1%	3.º	47.725	+23,7%*	+14,3%*	+23,7%*	↑
		EN125: Rot. Faro Este / Rotunda (Makro)	23.030	↑ 0,7%	↓ -14,9% ²⁰¹⁶	↓ -16,8%	2.º	26.054	+13,1%*		+13,1%*	Δ
		EN125: Nó Faro-EN2 / Rotunda Faro Este	20.443	↑ 7,8%	↑ 23,5% ²⁰¹⁶	↓ -13,9%	3.º	24.095	+17,9%*	+17,9%*	+17,9%*	=
		EN125: Biais do Sul / Biais do Norte	190.36	↑ 47,6%	↑ 39,4%	↑ 8,3%	3.º	24.525	+28,8%*	+38,7%*	+28,8%*	↓
		EN125: Lagos (Rot. A22) / Fim Var. Este	8.866	↑ 10,2%	↑ 17,2% ²⁰¹⁶	↓ -10,5%	3.º	11.805	+9,8%*	+7,3%*	+9,8%*	↑
		EN125: Alcorão / Nó (Vale Crevo)	19.802	↑ 4,4%	↑ 5,8%	↓ -17,5%	3.º	24.648	+24,5%*	+12,5%*	+24,5%*	↑
		EN125-10: Faro (Nó W) / Rot. (Montenegro)	39.322	↑ 73,0%	↑ 0,6% ²⁰¹⁶	↓ -13,8%	3.º	45.089	+14,7%*	+21,4%*	+14,7%*	↓
		EN120: Rogil / Aljezur	3.939	↑ 22,2%	↑ 15,8% ²⁰¹³	↓ -12,8%	4.º	4.858	+23,3%*		+23,3%*	Δ
		EN122: Mértola / Santa Marta	1.404	↑ 36,9%	↑ 3,5% ²⁰¹³	↓ -8,0%	3.º	2.251	+60,4%*	+40,3%*	+60,4%*	↑
		ER270: S.B. Alportel (Este) / SCF do Bispo	2.314	↑ 9,6%	↑ 3,1% ²⁰¹³	↓ -17,0%	3.º	2.746	+18,7%*	+25,3%*	+18,7%*	↓
		EN125: Espiche / Rotunda (Praia da Luz)	13.420	↑ 22,5%	↑ 11,8% ²⁰¹⁷	↑ 6,8%	3.º	17.297	+28,9%*	28,1%*	+28,9%*	=
		EN125: Budens / Rotunda (Vale de Boi)	6.919	↑ 18,0%	↓ -4,4% ²⁰¹⁷	↓ -8,5%	3.º	10.678	+54,3%*	+40,4%*	+54,3%*	↑
		EN125: Nó de S. Lourenço / Var. do Troto	12.980	↑ 11,3%	↓ -13,4% ²⁰¹⁸	↓ -20,7%	3.º	15.493	+19,4%*	+17,6%*	+19,4%*	=
		EN125: Rotunda (Makro) / Olhão	20.874	↓ -7,0%	↓ -21,3% ²⁰¹⁸	↓ -24,9%	3.º	24.253	+16,2%*	+10,2%*	+16,2%*	↑
		ER125: Péra (Nascente) / Rot. (Zoomarine)	12.363	↓ -0,3%	↓ -21,4% ²⁰¹⁸	↓ -23,2%	3.º	16.144	+30,6%*	+22,1%*	+30,6%*	↑
		ER125: Lagoa (Nasc.) / Rot. (Internat. School)	14.039	↑ 1,7%	↓ -19,6% ²⁰¹⁸	↓ -20,7%	3.º	17.628	+25,6%*	+15,7%*	+25,6%*	↑
		ER125: Lagos (Nascente) / Chinicato	18.271	↑ 8,8%	↓ -13,0% ²⁰¹⁸	↓ -13,2%	3.º	21.897	+19,8%*	+13,9%*	+19,8%*	↑
		ER125: Odiáxere (Nasc.) / Rot. (Mesquita)	12.345	↑ 4,4%	↓ -17,8% ²⁰¹⁸	↓ -18,3%	3.º	15.729	+27,7%*	+16,3%*	+27,7%*	↑
		ER125: Penina / Chão das Donas	17.0690	↑ 8,8%	↓ -17,2% ²⁰¹⁸	↓ -17,9%	3.º	21.874	+28,2%*	+14,3%*	+28,2%*	↑
		ER125: Almancil / Nó de S. Lourenço	16.544	↑ 9,1%	↓ -15,4% ²⁰¹⁸	↓ -20,8%	3.º	20.162	+21,9%*	+10,1%*	+21,9%*	↑
		ER125: Rot. (V. Judeu) / Rotunda (4 Estradas)	14.873	↑ 8,0%	↓ -13,3% ²⁰¹⁸	↓ -14,4%	3.º	18.245	+22,7%*	+15,7%*	+22,7%*	↑
		ER125: Chão das Donas / Alcorão	12.102	↑ 13,7%	↓ -5,4% ²⁰¹⁸	↓ -7,4%	3.º	14.158	+17,0%*	+19,0%*	+17,0%*	=
		ER125: Nó (Alg. Shopping) / Nó (Ac. A22)	21.041	↑ 7,9%	↓ -13,3% ²⁰¹⁸	↓ -15,6%	3.º	27.324	+29,9%*	+19,0%*	+29,9%*	↑
		ER125: Patã de Cima / Boliqueime (Poente)	16.107	↑ 19,2%	↓ -0,6% ²⁰¹⁸	↓ -4,8%	3.º	19.412	+20,5%*	+19,5%*	+20,5%*	=
		EN125: Enlace EN125 / Nó Faro-EN2	25.916	↑ 5,6%	↓ -13,5% ²⁰¹⁸	↓ -18,3%	3.º	30.929	+19,3%*	+11,2%*	+19,3%*	↑
		ER2: Barranco do Velho / S. Brás de Alportel	838				4.º	1.076	+28,3%*			
		EN2: São Brás de Alportel / Estoi	7.538				4.º	8.459	+12,2%*			
		EN2: Nó A22 / Variante EN125	10.764				3.º	12.334	+14,6%*			
EN122: Castro Marim / V. R. Santo António		2.318				3.º	3.833	+64,4%*				
IC4: Lagos / Aljezur		3.334				3.º	4.520	+35,6%*				
Transporte coletivo (passageiros)		Ligações Urbanas	2.840.311	↑ 11,1%	↓ -60,2%	↓ -41,5%	4.º	903.416	31,8%		31,8%	Δ
	Ligações Interurbanas	2.134.912	↓ -4,9%	↓ -66,9%	↓ -65,9%	4.º	802.543	37,6%		37,6%	Δ	
	Ligações Inter-regionais	496.944	↑ 14,8%	↓ -40,0%	↓ -39,8%	3.º	216.226	43,5%	38,2%	43,5%	↑	
	Ligações Internacionais											

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.

² Não existe comparabilidade com os anos de referência. Em todas as situações, os valores mais elevados para os movimentos de passageiros e TMD haviam ocorrido em outros trimestres.

* Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual.