

ALGARVE CONJUNTURA

**Mobilidade
e Transportes**

2022

Relatório Anual

Nota Introdutória

Resumo: principais destaques

- 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**
 - 4.3.1 Transporte coletivo rodoviário – desagregação das origens/destinos das ligações inter-regionais**
- 5. Tabela-Síntese dos indicadores monitorizados**

Alexandre Domingues

CCDR Algarve

Abril de 2023

O Relatório Anual 2022 – Mobilidade e Transportes – é o décimo terceiro 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 indicadores e de variáveis de fluxos e de tráfegos, informação recolhida junto dos diversos operadores e entidades do setor dos transportes.

Os indicadores apresentados 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, a estatística de base regional, também divulgada pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) reporta-se maioritariamente mais às infraestruturas do que propriamente aos fluxos de tráfego 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 uma abordagem distinta 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, estabelecendo parcerias e colaborações com vista à obtenção da informação – reportada ao trimestre – respeitante aos fluxos ocorridos ou nas suas infraestruturas ou nas suas frotas antes da 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 de todo disponibilizados ao público. Este largo conjunto compreende indicadores como: os movimentos de passageiros nas carreiras fluviais; 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 (2021), há a destacar essencialmente o início da colaboração da Flixbus, o que veio permitir melhor conhecer, e disponibilizar, os volumes de passageiros transportados na escala inter-regional.

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 (2021).
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 2022)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.

Os indicadores e as variáveis trabalhadas, assim como as respetivas fontes, são os apresentados no seguinte quadro.

Meio / Modo	Indicadores	Unidade	Fonte
Aéreo (Aeroporto Gago Coutinho)	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	N.º	
Marítimo/fluvial	Passageiros na Ria Formosa	N.º	Docapesca – Portos e Lotas, SA
	Passageiros no Guadiana	N.º	
Ferroviário	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)	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
	Ponte Internacional do Guadiana	TMD	
	A22 (via do Infante)	TMD	
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: Biais do Sul / Biais 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) / Chinicato	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 / Boliqueime (Poente)	TMD	
	ER125: Enlace EN125 / Nó Faro-EN2	TMD	
	ER2: Barranco do Velho / São Brás de Alportel	TMD	
	EN: São Brás de Alportel / Estoi	TMD	
	EN2: Nó A22 / Variante EN125	TMD	
	EN122: Castro Marim / V. R. de Santo António	TMD	
	IC4: Lagos / Aljezur	TMD	
Transporte coletivo rodoviário	Passageiros nas ligações urbanas	N.º	EVA Transportes S.A. EVA Transportes S.A. Rede Nacional de Expressos (RNE) e Flixbus EVA Transportes S.A. (Suspensão, sem dados desde o ano de 2020)
	Passageiros nas ligações inter-urbanas	N.º	
	Passageiros nas ligações inter-regionais	N.º	
	Passageiros nas ligações internacionais	N.º	

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.

A totalidade dos indicadores no ano de 2022 revela significativos acréscimos dos fluxos e dos movimentos relativamente ao ano de 2021. Os acréscimos foram particularmente mais significativos no modo aéreo, com alguns indicadores, como é o caso do número de passageiros movimentados (tanto no espaço nacional como os internacionais), a mais do que duplicarem. Desta forma, o modo aéreo apresenta uma notável recuperação tendo, porém, em consideração que havia sido o modo mais penalizado nos anos de 2020 e 2021. Os acréscimos relativamente a 2021 foram também muito notórios na carreira fluvial do Guadiana e no sistema ferroviário do Longo Curso, mas sempre com 2 dígitos em todos os restantes meios e modos de transporte, com exceção do movimento de passageiros no transporte coletivo rodoviário, na escala urbana, com um crescimento mais modesto.

Contudo, apenas alguns meios e modos de transporte registaram em 2022 valores já superiores aos valores homólogos de 2019. Foi o caso somente dos Tráfegos Médios Diários (TMD) nos 3 principais eixos rodoviários e em parte dos eixos secundários, mas também nos passageiros da Ria Formosa e no sistema ferroviário regional. No modo aéreo, os valores são ainda inferiores aos de 2019, com exceção dos passageiros transportados no espaço nacional. O transporte coletivo rodoviário, nas escalas regionais (urbana e inter-urbana) também apresenta em 2022 valores inferiores aos de 2019. Com poucas exceções, designadamente o movimento de passageiros na carreira fluvial do Guadiana e os passageiros transportados no transporte coletivo rodoviário nas escalas regionais, todos os fluxos e movimentos em 2022 são superiores aos de 2012.

Com poucas exceções, os fluxos e tráfegos na região do Algarve continuam com um carácter muito vincadamente sazonal, com as expressões máximas a ocorrerem no período estival. Esta sazonalidade é particularmente vincada, grosso modo, nos fluxos de/para fora da região, mas também nos TMD dos eixos rodoviários principais e secundários e nas carreiras fluviais, sobretudo na Ria Formosa, grandemente afetadas aos fluxos turísticos. Os modos menos afetados pela sazonalidade são os do transporte público, o sistema ferroviário regional e o transporte coletivo rodoviário nas escalas regionais, nos quais, com alguma regularidade, os trimestres com maiores movimentos de passageiros ocorrem fora do período estival.

O ano de 2022 constitui, de certa forma, o regresso a uma normalidade pré-pandemia. Não terão, aparentemente, ocorrido alterações do modelo ou do paradigma dos anos anteriores a 2020. As recuperações dos fluxos e dos tráfegos foram notoriamente mais rápidas do que as verificadas no período pós-crise 2008/2013 e, de uma forma geral, o transporte individual continua a prevalecer, com aumentos mais significativos do que os do transporte coletivo, não obstante o sistema ferroviário regional também apresentar acréscimos, mas em menor grau.

Comparativamente com a situação verificada em 2012 parece, todavia, estar em curso um relativo esbatimento da sazonalidade. Em mais de 80% dos indicadores analisados foram registados em 2022 menores valores para a sazonalidade afeta ao período estival do que em 2012. Somente em 8% dos indicadores se verificou um reforço da sazonalidade, e a fatia sobrança reporta-se a indicadores nos quais não é possível estabelecer comparações. Esta tendência terá naturalmente de ser avaliada em futuros relatórios, a fim de se verificar a sua efetiva consolidação.

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 Gago Coutinho: a) o **número de voos**; b) o **total de passageiros movimentados**; c) os **passageiros movimentados de e para os restantes aeroportos nacionais**; d) e os **passageiros movimentados de e para os aeroportos estrangeiros**. Resumidamente, e para cada um dos indicadores, em 2022:

- a) Registaram-se **55.481 voos**, o que traduz um aumento de 71,7% face ao movimento do ano de 2021 (*Figuras 1 e 2*).
- b) Foram transportados **8.151.237 passageiros**, mais 149,6% em relação ao movimento do ano de 2021 (*Figuras 3 e 4*).
- c) Foram transportados **448.294 passageiros** de/para os aeroportos do espaço nacional, mais 98,5% do que em 2021, movimento que correspondeu a 5,5% do total do movimento de passageiros no aeroporto (*Figuras 5.a, 5.b e 5.c*).
- d) Foram transportados **7.702.943 passageiros** em voos internacionais, mais 153,3% relativamente ao valor do ano de 2021 (*Figuras 6 e 7*).

Figura 1. Número de voos e variação anual (2012 a 2022)

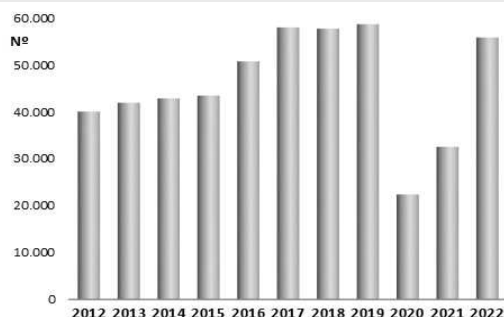


Figura 2. Variação interanual (%) do número de voos (2012 a 2022)



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Figura 3. Número de passageiros transportados (2012 a 2022)

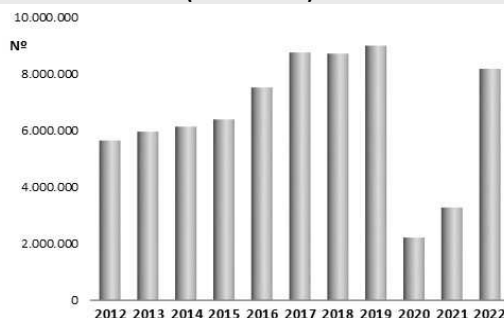


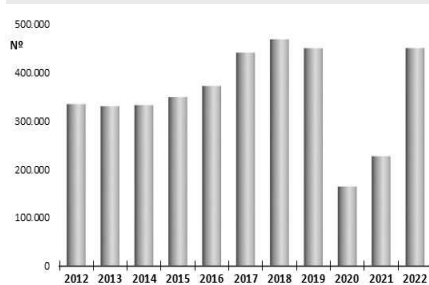
Figura 4. Variação interanual (%) do número de passageiros transportados (2012 a 2022)



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Figura 5. Passageiros transportados de e para os restantes aeroportos nacionais (2012 a 2022)

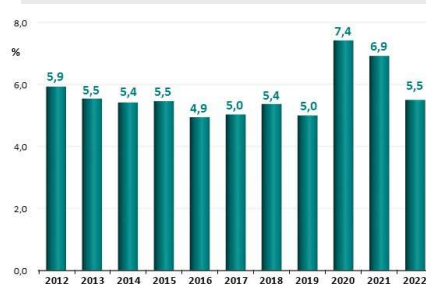
5.a. Passageiros transportados



5.b. Variação interanual (%)



5.c. Percentagem no total de passageiros



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Figura 6. Número de passageiros transportados nos voos internacionais (2015 a 2022)

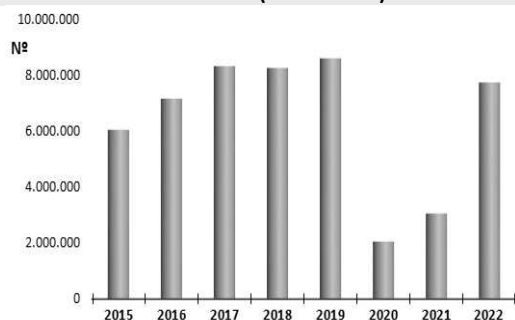
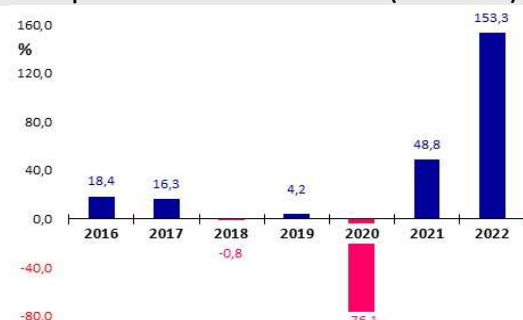


Figura 7. Variação interanual (%) do número de passageiros transportados nos voos internacionais (2015 a 2022)



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Para os mesmos indicadores, e para o período de 10 anos, compreendido entre 2012 a 2022, verificou-se que em 2022:

- a) O número de voos foi superior em 39,4% ao número de voos em 2012 (39.791).
- b) O total de passageiros movimentados foi superior em 45,0% ao total de 2012 (5.622.948).
- c) O total de passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais foi também superior, em 34,5% ao total de 2012 (333.262).
- d) O total de passageiros movimentados nos voos internacionais foi superior em 28,0% ao valor do ano de 2015².

Apesar de os valores para o ano de 2022 terem sido substancialmente superiores aos seus homólogos do ano de 2021, a comparação com o tráfego global relativo ao último ano do período pré-pandemia (2019) revela que os valores estão ainda distantes.

- a) O número de voos em 2022 foi inferior em 4,8% ao número de voos em 2019 (58.291).
- b) O total de passageiros movimentados em 2022 foi inferior em 9,1% ao total de 2019 (8.964.763).
- c) O total dos passageiros movimentado nos voos internacionais foi igualmente inferior em 10,0% ao valor do ano de 2019 (8.561.532 passageiros).

O total de passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais, embora seja um movimento que apenas detém 5,5% do total do movimento de passageiros em 2022 conheceu, no entanto, um ligeiríssimo acréscimo de 0,04% em relação ao movimento do ano de 2019.

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 2022 tal como em 2021, o modo que se apresenta ainda com os valores mais distantes dos valores do ano de 2019.

As perturbações decorrentes da pandemia nos anos de 2020 e 2021, embora particularmente sentidas no modo aéreo não o foram, no entanto, de forma a alterarem o padrão de sazonalidade. Pelo contrário, naqueles dois anos o peso relativo do 3.º trimestre foi ainda mais acentuado do que nos anos anteriores. Em 2022, a maior quota de passageiros no 3.º trimestre, embora continue bem pronunciada, voltou aos valores dos anos pré-pandemia, parecendo inclusivamente retomar a tendência de descida que se vinha destacando desde o ano de 2013. Assim, e em 2022, o 3.º trimestre:

- a) Concentrou 35,8% do total anual de voos, valor bastante inferior aos 49,1 e 47,5% dos anos de 2020 e 2021, e também ligeiramente inferior aos valores dos anos anteriores à pandemia.

² Para o movimento com os aeroportos estrangeiros apenas se dispõe da informação desde o ano de 2015.

b) Concentrou 38,1% do total anual de passageiros, valor igualmente bastante inferior aos 46,8 e 46,7% dos anos de 2020 e 2021, e também ligeiramente inferior aos valores dos anos anteriores à pandemia (*Figuras 8 e 9*).

Figura 8. Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2012 a 2022)

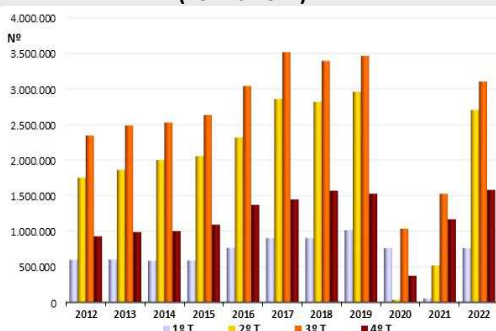
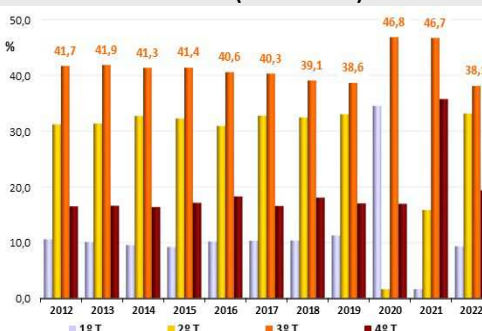


Figura 9. Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2012 a 2022)



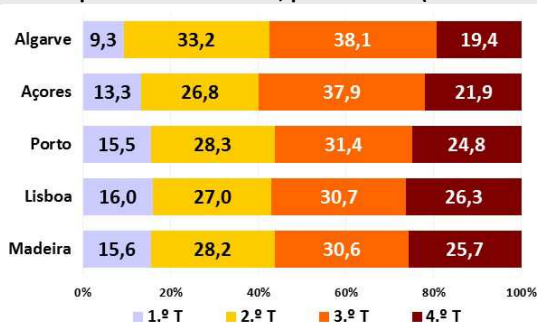
Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Em comparação com os restantes principais aeroportos do espaço nacional, o Aeroporto Gago Coutinho, como nos anos anteriores, apresenta uma sazonalidade mais vincada (*Figuras 10 e 11*). Em todos os 5 aeroportos é o 3.º trimestre que detém o maior valor absoluto para o volume de passageiros e, assim, detém a maior quota de passageiros transportados no total anual. Contudo, a expressão do 3.º trimestre é mais elevada no Aeroporto Gago Coutinho (38,1%) do que em qualquer outro aeroporto do espaço nacional, com um valor apenas ligeiramente superior ao apurado para os Açores. Também o 2.º trimestre apresenta um valor relativo (33,2%) superior ao de qualquer outro aeroporto e, naturalmente, as quotas dos 1.º e 4.º trimestres no Aeroporto Gago Coutinho (9,3 e 19,4%, respetivamente) são as mais baixas dos 5 aeroportos.

Figura 10. Distribuição trimestral do movimento de passageiros (N.º), aeroportos nacionais (2022)



Figura 11. Concentração (%) do movimento de passageiros com os aeroportos internacionais, por trimestre (2015 a 2022)



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

No universo mais restrito do movimento de passageiros de e para os aeroportos nacionais, as disrupções ocorridas nos anos de 2020 e de 2021 não tiveram, em 2022, a mesma expressão, tendo inclusivamente ocorrido a muito ligeira ultrapassagem do valor do ano de 2019 para o número de passageiros transportados. Desta forma, houve também um regresso aos valores normais dos anos pré-pandemia quanto à distribuição dos passageiros pelos trimestres do ano.

Em 2022 (*Figuras 12.a e 12.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 (32,3% do total anual) e, também como nos anos pré-pandemia, voltou a ser o 2.º trimestre aquele que captou a segunda maior quota de movimento (29,0%). O 1.º trimestre, com exceção do ano atípico de 2020 (quando captou 48,4% do total anual), voltou também a ser, como habitualmente, o trimestre com a menor quota de movimento (16,0%). O relativo regresso à normalidade (pré-2020) é também expresso pelo peso relativo dos trimestres no total anual de passageiros movimentados. Assim, e como nos anos pré-pandemia, volta a haver um relativo equilíbrio entre

os quatro trimestres, com o 1.º trimestre a deter a maior quota (9,4%), o 4.º trimestre com a segunda quota mais elevada (6,4%), e os trimestres intermédios com os valores mais baixos e muito aproximados.

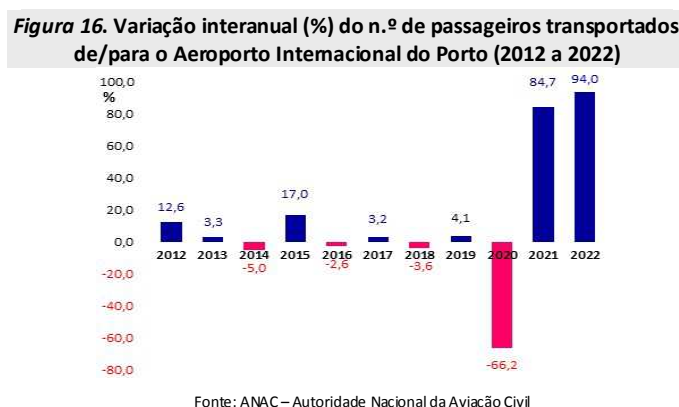


1.1 Movimento de passageiros com os aeroportos do espaço nacional

No ano de 2022 foi movimentado um total de 257.554 passageiros com o Aeroporto Internacional de Lisboa (Figuras 13 e 14). É um valor superior em 100,5% ao valor do ano de 2021 (128.461 passageiros), também superior (em 31,7%) ao valor do ano de 2012, mas ainda inferior (em 11,5%) ao valor do ano de 2019.



Com o Aeroporto Internacional do Porto foram movimentados, em 2022, 187.847 passageiros (Figuras 15 e 16). É um valor superior em 94,0% ao movimento do ano de 2021 (96.827 passageiros), também superior (em 40,5%) ao valor do ano de 2012 e, ao contrário do que ocorreu com o movimento de e para o Aeroporto Internacional de Lisboa, também já superior (em 21,2%) ao valor do ano de 2019.



Como se verificou em anos anteriores, o movimento de passageiros com os aeroportos internacionais 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 0,6% do total em 2022). O Aeroporto de Lisboa foi, em 2022, responsável por 57,5% dos passageiros movimentados com os aeroportos nacionais (*Figura 17*), percentagem ligeiramente inferior à média dos últimos 10 anos (60,4%); o Aeroporto do Porto foi responsável por 41,9% dos passageiros movimentados com os aeroportos nacionais (*Figura 18*), percentagem ligeiramente superior à média dos últimos 10 anos (38,6%).

Figura 17. Passageiros transportados (%), Aeroporto de Lisboa, no total de passageiros movimentados com aeroportos nacionais (2012 a 2022)

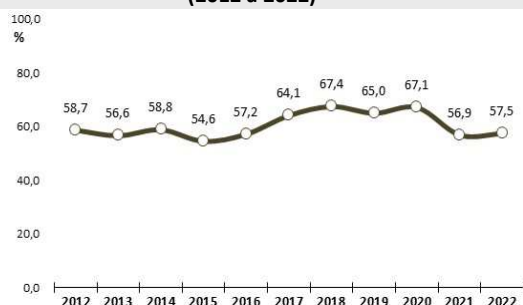
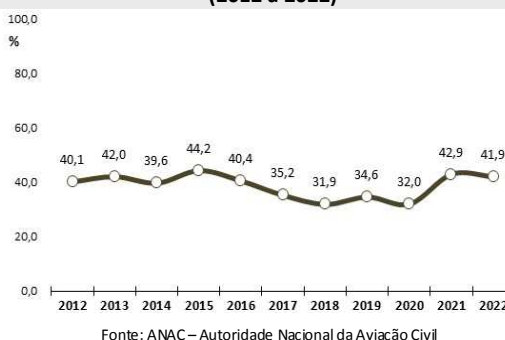


Figura 18. Passageiros transportados (%), Aeroporto do Porto, no total de passageiros movimentados com aeroportos nacionais (2012 a 2022)



1.2. Movimento de passageiros com os aeroportos internacionais

Em 2022, quase metade (49,0%) dos passageiros dos voos internacionais foram movimentados com os aeroportos do Reino Unido³ (*Figura 19*). Foi claramente, como o é em regra, a mais importante origem/destino do modo aéreo no Algarve. As segundas mais significativas origens/destinos, com valores muito aproximados, mas já a uma considerável distância, foram os aeroportos alemães, (10,6%), franceses (10,5%) e irlandeses (9,9%). Estas quatro principais origens/destinos detêm exatamente 80% do total do movimento dos passageiros internacionais. Ou seja, todas as restantes largas dezenas de países representam apenas 1/5 dos passageiros transportados. Relativamente ao ano de 2021, houve notórios aumentos dos volumes de passageiros com todas as origens/destinos (*Figura 20*). Os crescimentos mais acentuados ocorreram com a Irlanda (243,7%) e o Reino Unido (239,3%), mas foram igualmente notórios também com a Escandinávia, Alemanha, França e Países Baixos.

Figura 19. Distribuição do movimento de passageiros (%) com os aeroportos internacionais (2022)

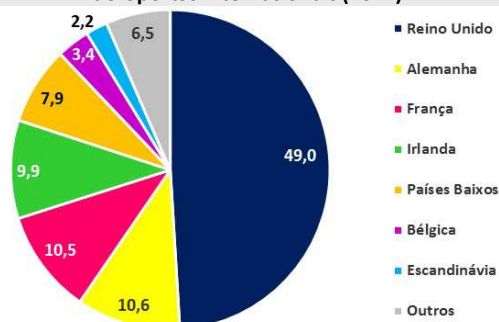
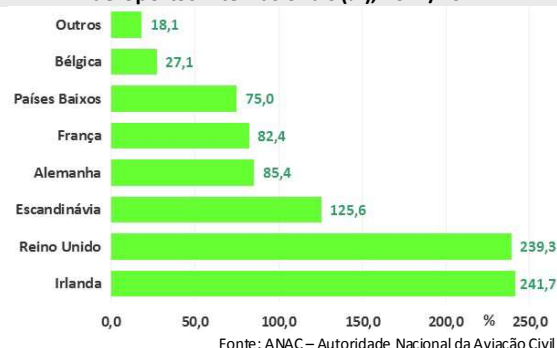


Figura 20. Distribuição do movimento de passageiros com os aeroportos internacionais (%), 2022/2021



Como anteriormente se destacou, o número de passageiros movimentados com os aeroportos internacionais em 2022 é ainda inferior (em 10,0%) ao número de 2019. Apesar dos notórios aumentos ocorridos entre 2021 e 2022 para as principais

³ Aeroportos de Inglaterra, País de Gales, Escócia e Irlanda do Norte.

origens/destinos – com valores que, como no caso do Reino Unido, mais do que triplicam –, os números de 2022 em relação aos de 2019, para essas mesmas origens/destinos são, com poucas exceções, ainda inferiores (*Figuras 21 e 22*). Apenas duas origens/destinos registaram, em 2022, mais passageiros do que em 2019: os aeroportos belgas, com mais 32,6%; e os aeroportos franceses, com mais 5,5%. Todas as restantes origens/destinos estão ainda aquém dos valores de 2019, com exceção da Irlanda (com um valor inferior em apenas 0,01%). As diferenças mais acentuadas ocorrem fundamentalmente com os passageiros de/para a Escandinávia (-20,9%) e a Alemanha (-20,4%). O movimento de passageiros com o Reino Unido, a principal origem/destino dos passageiros, está em 2022 com um valor ainda inferior (em 13,9%) ao valor de 2019.

Figura 21. Passageiros (N.º), segundo as principais origens/destinos, aeroportos internacionais (2019 e 2022)

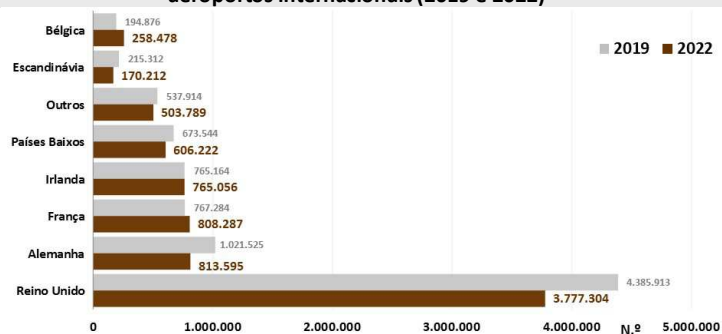


Figura 22. Variação (%), passageiros segundo as principais origens/destinos, aeroportos internacionais (2022/2019)

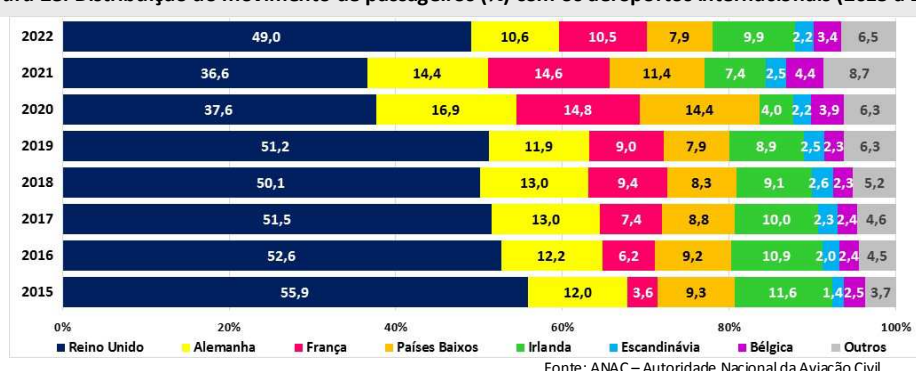


Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

A distribuição dos passageiros segundo as origens/destinos voltou a apresentar um padrão relativamente semelhante ao padrão existente no período pré-pandemia (*Figura 23*). Em 2020 e em 2021, as quotas do Reino Unido, habitualmente superiores a 50%, haviam descido para valores bastante aquém. Não tendo em 2022 alcançado percentagens idênticas às dos anos anteriores a 2019 houve, porém, uma recuperação para um valor bastante aproximado.

Considerando os anos extremos da série (2015 e 2022), conclui-se fundamentalmente o seguinte: 1) o Reino Unido perde representatividade; 2) a maioria dos restantes países (Irlanda, Alemanha, Países Baixos, Escandinávia e Bélgica) mantém as suas quotas relativamente estabilizadas, com ligeiras oscilações (positivas ou negativas) de menos de 2%; 3) o conjunto dos “outros” países e a França (respetivamente 2,8% e 6,9%, em 2022) vêm relativamente acrescidas as suas quotas.

Figura 23. Distribuição do movimento de passageiros (%) com os aeroportos internacionais (2015 a 2022)



Fonte: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

A sazonalidade continua a ser uma característica muito forte deste movimento de passageiros, bem mais acentuada do que no movimento de passageiros com os aeroportos do espaço nacional. Os 2 anos com fortes impactos das medidas de combate à pandemia acentuaram ainda mais esta característica, fundamentalmente porque as medidas mais restritivas à circulação incidiram fora do período estival: no 2.º trimestre em 2020; no 1.º trimestre em 2021. Em 2022 (*Figuras 24 e 25*), contudo, a distribuição trimestral voltou ao padrão dos anos anteriores à pandemia, com a maior concentração a ocorrer

igualmente no 3.º trimestre, mas já não com os valores dos anos de 2020 e 2021. O 3.º trimestre captou 38,4% do total anual de passageiros; o 2.º trimestre, como até 2019, voltou a ser o segundo trimestre mais representativo (33,4%); e os trimestres extremos, sobretudo o primeiro, voltaram a apresentar as quotas mais baixas. O 4.º trimestre, que havia tido, no contexto de pandemia, um valor inusitadamente elevado em 2021 (35,5%) voltou, com uma quota de 19,2%, aos valores normais do período anterior a 2020.

Figura 24. Distribuição trimestral do movimento de passageiros com os aeroportos internacionais (2015 a 2022)

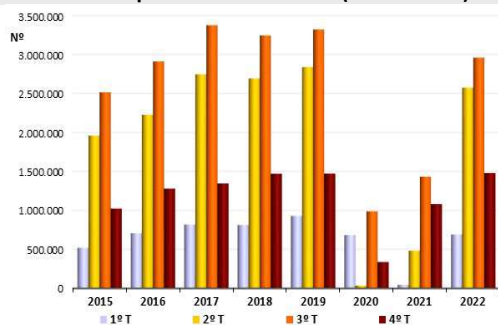
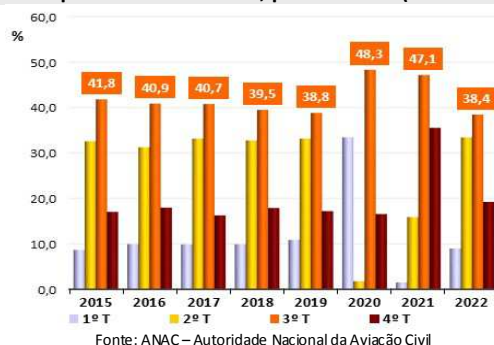


Figura 25. Concentração (%) do movimento de passageiros com os aeroportos internacionais, por trimestre (2015 a 2022)



2. Modo marítimo/fluvial

Em 2022, as carreiras da **Ria Formosa** transportaram um total de **2.396.655 passageiros** (Figura 26), valor que representa um acréscimo de 31,7% (Figura 27) relativamente ao movimento de 2021 (1.819.895 passageiros). Tratou-se, como no ano anterior, de uma notável recuperação no contexto da reação às restrições e condicionamentos impostos pela pandemia; e o valor para o ano de 2022 é também já superior em 4,8% ao valor do ano de 2019. No contexto dos últimos 11 anos, o valor de 2022 é inclusivamente o segundo mais elevado, apenas superado pelo valor do ano de 2017 (2.481.470 passageiros), e superior em 29,9% ao valor do ano de 2012. As razões para a quebra do movimento nos anos imediatamente posteriores a 2017 não estão naturalmente relacionadas com a pandemia, mas sim com a progressivamente maior 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.

Figura 26. Ria Formosa (2012 a 2022)
Movimento de passageiros

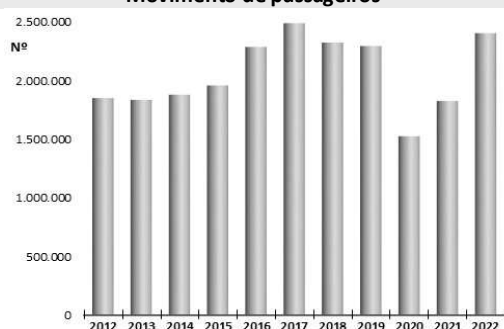
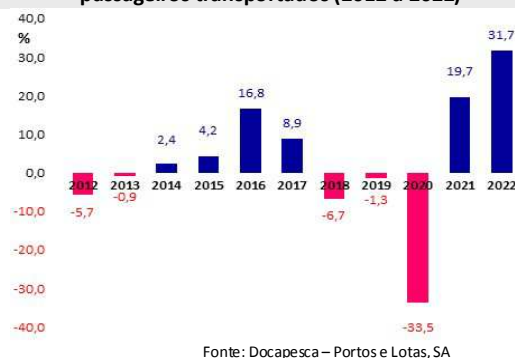


Figura 27. Ria Formosa - variação interanual (%) do número de passageiros transportados (2012 a 2022)



A recuperação do transporte nas carreiras regulares, iniciada em 2021 e reforçada em 2022 não deverá, todavia, iludir sobre a permanência da oferta paralela, que terá mesmo conhecido um recrudescimento durante o período da pandemia, dadas as restrições, as regras e os condicionamentos vigentes nas carreiras regulares.

A carreira que assegura a travessia do **Guadiana**, entre **Vila Real de Santo António** e **Ayamonte** movimentou, no ano de 2022, um total de **106.909 passageiros** (*Figura 28*), o que significa uma mais do que duplicação do movimento (105,8%) (*Figura 29*) relativamente ao volume de passageiros transportados no ano de 2021 (51.945 passageiros). O aumento muito significativo registado em 2022 deve-se ao facto de, com exceção de alguma disrupção no início do ano (relacionadas com intervenções para fins de manutenção no início do ano), não terem ocorrido períodos com a suspensão da carreira. A forte recuperação registada em 2022 não é, ainda assim, suscetível de regressar aos valores do ano de 2019 (e anteriores), uma vez que o valor de 2022 é inferior ao de 2019 em 25,6%, assim como não o é também suscetível de ultrapassar o valor do ano de 2012 (125.435 passageiros).

Figura 28. V.R. Santo António/Ayamonte (2012 a 2022)
Movimento de passageiros

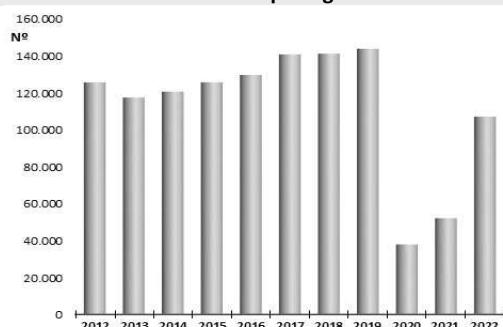


Figura 29. V.R. Santo António/Ayamonte variação interanual (%)
do número de passageiros transportados (2012 a 2022)



Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

O movimento de passageiros na **Ria Formosa** continua, naturalmente, muito marcado por uma clara sazonalidade (*Figuras 30 e 31*). Os passageiros transportados durante o **3.º trimestre** de 2022 (1.674.080) representaram 69,9% do total anual de passageiros; os passageiros do 2.º trimestre constituíram 19,5%; e os passageiros dos 1.º e 4.º trimestres representaram, juntos, apenas 10,7% do total anual de passageiros.

Comparativamente com a distribuição trimestral verificada em 2012, verifica-se ter existido uma relativa diminuição do peso anual dos passageiros transportados no 3.º trimestre: 80,0% em 2012, contra 69,9% em 2022. Por outros termos, o peso dos passageiros transportados nos restantes 3 trimestres aumentou de 20,0% (em 2012) para 30,1% (em 2022). Porém, e como em todos os anos anteriores, o movimento de passageiros na Ria Formosa manteve o seu cariz fundamentalmente sazonal e turístico, com a suspensão das carreiras fora do período estival ou, circunstancialmente em alguns meses, manutenção de algumas em função das condições do estado do tempo.

Figura 30. Ria Formosa (2012 a 2022)
Distribuição trimestral do movimento de passageiros

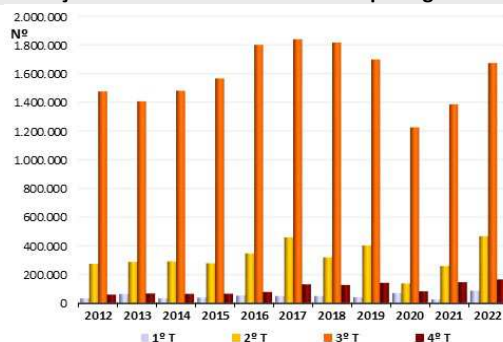
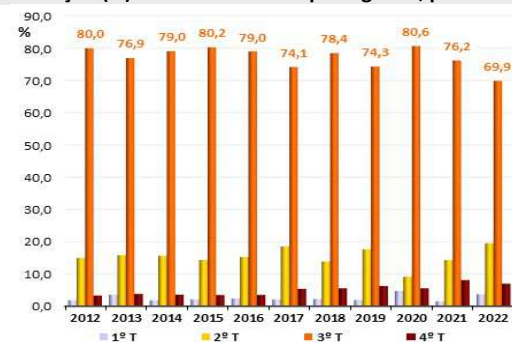


Figura 31. Ria Formosa (2012 a 2022)
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre



Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

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 suspensões da carreira ocorridas nos anos de 2020 e 2021 não foram suscetíveis de alterar o padrão sazonal que habitualmente se verifica. Pelo contrário, contribuíram para o acentuar ainda mais. Contudo, com o regresso a uma situação mais próxima da normalidade, em 2022 a percentagem do 3.º trimestre voltou aos parâmetros normais dos anos anteriores a 2020, situando-se nos 47,5% (*Figuras 32 e 33*), um valor perfeitamente alinhado com os valores dos anos pré-pandemia. Com o regresso à normalidade, voltou de novo a ser o 2.º trimestre, embora com um valor (23,1%) apenas ligeiramente superior ao do 4.º trimestre (21,7%), o segundo trimestre com maior quota anual de passageiros; assim como voltou o 1.º trimestre a ser o que menos quota detém.

Figura 32. V.R. Santo António/Ayamonte (2012 a 2022), Distribuição trimestral do movimento de passageiros

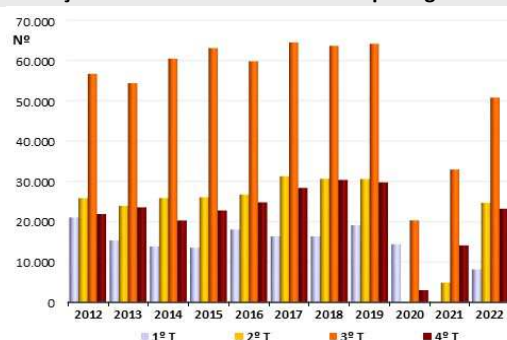
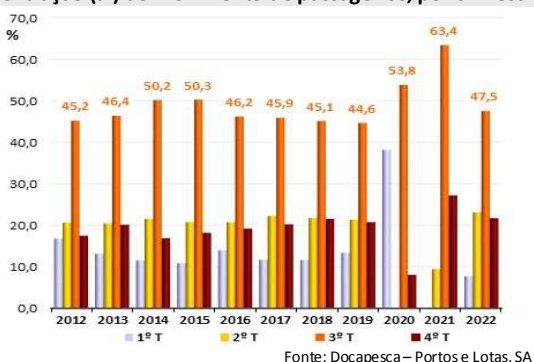


Figura 33. V.R. Santo António/Ayamonte (2012 a 2022) Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre



Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

1.2. Desagregação do movimento de passageiros no sistema Ria Formosa

Em 2022, na Ria Formosa continuam em exploração 12 carreiras com diferentes perfis de funcionamento. Muitas das carreiras funcionam sobretudo nos meses de Verão, pontualmente também em meses do 2.º e ou do 4.º trimestres (em função do estado do tempo). Um segundo conjunto de carreiras, mais reduzido, labora 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 as carreiras do cais das Quatro Águas e de Tavira para a Ilha de Tavira, como resposta à necessidade de transporte gerada pelas atividades na ilha (restauração, parque de campismo, etc.), e ainda a carreira Faro / Praia (Ilha) de Faro. 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.

Em 2022, 6 das 12 carreiras do sistema laboraram durante todo o ano (*Quadro 1*), mais do que nos anos de 2021 (4), 2020 (5) e 2019 (4). Eventualmente, como resultado também do maior tempo de funcionamento durante o ano de 2022, o movimento de passageiros (2.396.655) foi largamente superior, em 31,7%, ao de 2021.

O aumento do número de passageiros transportados foi extensivo a todas as carreiras, e foram particularmente notórios em duas das carreiras com origem em Faro: a carreira Faro / Praia (Ilha) de Faro, com 210,2%; e a carreira Faro / Ilha da Culatra, com 117,9%. Porém, em termos absolutos, o movimento desta última é, quando comparado com o das restantes 11,

praticamente residual (1.560 passageiros). Os aumentos verificados nas restantes carreiras, embora já não tão expressivos assumem, com exceção da carreira Santa Luzia / Terra Estreita (2,1%) e Faro / Farol (8,7%), valores bastante consideráveis.

Quadro 1. Movimento de passageiros (N.º) nas carreiras da Ria Formosa (2022), comparação dos totais anuais com os anos de 2021 e 2019

Origem	Destinos	Trimestres				Total		Δ% 2022/21	Δ% 2022/19
		1.º T	2.º T	3.º T	4.º T	N.º	% no total		
Cais de Faro (cidade)	Ilha de Faro	9.746	42.615	84.157	20.169	156.687	6,5	210,2	166,3
	Ilha Deserta		6.640	18.973		25.613	1,1	28,2	-21,4
	Culatra (Ilha da Culatra)		36	1.524		1.560	0,1	117,9	-18,2
	Farol (Ilha da Culatra)		7.360	43.495		50.855	2,1	8,7	-37,5
Cais de Olhão (cidade)	Ilha da Armona	21.605	95.845	274.200	34.994	426.644	17,8	18,8	14,4
	Culatra (Ilha da Culatra)	23.800	44.305	95.097	31.655	194.857	8,1	30,9	23,6
	Farol (Ilha da Culatra)	9.830	43.470	118.759	18.907	190.966	8,0	29,6	28,9
Cais da Fuseta (vila)	Praia (Ilha da Armona)		36.469	266.682		303.151	12,6	16,5	-22,4
Tavira									
Cais de Santa Luzia	Terra Estreita (Ilha de Tavira)		21.770	159.259	3.010	184.039	7,7	2,1	-13,8
Cais das Quatro Águas	Ilha de Tavira	4.000	42.300	161.900	11.391	219.591	9,2	15,0	-22,0
Cais de Tavira	Ilha de Tavira	19.500	107.200	344.700	43.892	515.292	21,5	71,6	16,2
Cais de Cabanas	Praia (Ilha de Cabanas)		19.099	105.334	2.967	127.400	5,3	11,0	22,0
Total						2.396.655	100,0	31,7	4,8

Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

Porém, e contrariamente ao que sucedeu em 2021 e em anos anteriores, em 2022 a carreira com maior movimento foi a carreira Tavira / Ilha de Tavira, com 515.592 passageiros, o que correspondeu a 21,5% (mais de 1/5) do total do movimento de passageiros na Ria Formosa. A carreira que registou o segundo maior movimento foi a carreira Olhão / Armona, com 426.644 passageiros, 17,8% do total da Ria Formosa. Nos já largos anos anteriores, era esta a carreira que apresentava o maior movimento. Em terceiro lugar, a carreira Fuzeta / Praia, com 303.151 passageiros, o que representa 12,6% do total. No extremo oposto, com os movimentos mais reduzidos, surgem as carreiras Faro / Culatra e Faro / Ilha Deserta, com apenas 1.560 e 25.613 passageiros, respetivamente 0,1 e 1,1% do total de passageiros na Ria Formosa.

O movimento total em 2022 permitiu também superar em 4,8% o do ano de 2019. Contudo, somente 6 das 12 carreiras apresentam acréscimos relativamente a 2019, destacando-se neste subconjunto a totalidade das carreiras com origem em Olhão, que registam aumentos situados entre os 14,4 e os 28,9%. Em Faro, apenas uma das quatro carreiras apresenta semelhante registo; em Tavira somente duas das quatro; e a carreira da Fuzeta não recuperou ainda para os níveis de 2019.

Quadro 2. Movimento de passageiros (N.º) nas carreiras da Ria Formosa (2012 a 2022)

Origem	Destino	Anos											Δ % 2022/2012
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Cais de Faro	Ilha de Faro	33.672	52.183	34.727	40.282	59.685	46.164	61.042	58.829	24.824	50.513	156.687	365,3
	Ilha Deserta	36.265	24.566	24.071	9.606	17.819	40.216	41.983	32.567	20.935	19.981	25.613	-29,4
	Culatra		1.202	843	2.137	1.923	2.980	1.419	1.908	791	716	1.560	29,8 ²⁰¹³
	Farol	41.741	40.077	48.901	44.537	61.651	55.971	84.127	81.344	35.238	46.780	50.855	21,8
Cais de Olhão	Ilha da Armona	248.006	230.460	230.885	250.897	299.336	351.546	311.566	372.791	291.817	359.256	426.644	72,0
	Culatra	75.605	82.819	89.854	105.243	114.106	138.061	159.640	157.708	135.421	148.831	194.857	157,7
	Farol	118.260	124.506	109.199	113.232	115.227	155.746	161.085	148.098	130.725	147.331	190.966	61,5
Cais da Fuseta	Praia	444.032	468.443	430.407	447.774	492.462	478.951	343.333	390.504	258.814	260.192	303.151	-31,7
Tavira													
Santa Luzia	Terra Estreita	154.173	138.923	188.162	231.340	305.985	284.177	243.878	213.385	169.358	180.208	184.039	19,4
Quatro Águas	Ilha de Tavira	477.040	462.658	409.071	264.700	319.900	338.300	334.502	281.700	157.501	191.000	219.591	-54,0
Tavira	Ilha de Tavira	216.842	203.785	219.182	338.000	398.400	462.242	470.322	443.600	211.818	300.282	515.292	137,6
Cabanas	Praia		87.921	104.273	93.048	127.116	103.332	104.400	83.451	114.805	127.400		44,9 ²⁰¹⁴
Total		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	2.396.655	29,9

Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

Relativamente a um balanço do movimento de passageiros na série longa, entre os anos de 2012 e 2022 (Quadro 2), constata-se que, globalmente, houve um aumento de 29,9% dos passageiros transportados. Em 9 das 12 carreiras o

movimento em 2022 foi superior, ou mesmo muito superior ao movimento de 2012, e somente em 3 das 12 carreiras os movimentos são inferiores aos de há 10 anos, e são perdas substanciais. A perda mais expressiva é a que ocorreu na carreira Quatro Águas / Ilha de Tavira, com o movimento em 2022 inferior em 54,0% relativamente ao de 2012, mas os decréscimos são igualmente notórios nas outras duas: 31,7% na carreira Fuzeta / Praia; 29,4% na carreira Faro / Ilha Deserta. Quanto às carreiras que apresentaram os aumentos mais significativos, destacam-se fundamentalmente as carreiras:

- a) Faro / Praia (Ilha) de Faro, com um aumento de 365,3%.
- b) Olhão / Culatra, com um aumento de 157,7%.
- c) E Tavira / Ilha de Tavira, com um aumento de 137,6%.

Considerando ainda a agregação das 12 carreiras existentes em quatro subsistemas, criados na perspetiva do lado-terra verifica-se de novo, como em anos anteriores, que os volumes de passageiros contribuem de forma muito desigual para o total do sistema Ria Formosa (Figuras 34 e 35 e Quadro 3).

Figura 34. Movimento de passageiros (N.º) nos subsistemas da Ria Formosa (2012 a 2022)

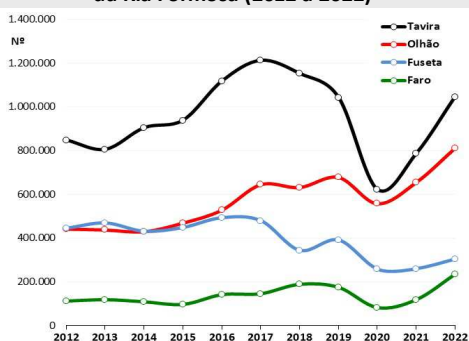
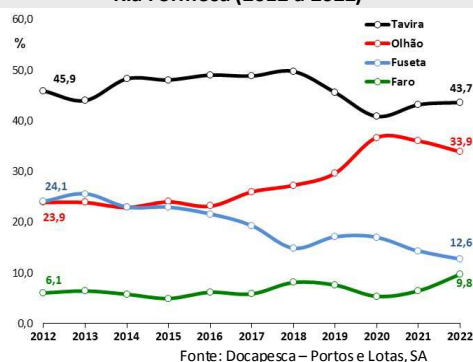


Figura 35. Movimento de passageiros (%) nos subsistemas da Ria Formosa (2012 a 2022)



Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

Quadro 3. Movimento de passageiros nas carreiras da Ria Formosa, locais de origem (2012 a 2022)

Subsistema	Anos											Variações %	
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022/2021	2022/2012
Tavira	848.055	805.366	904.336	938.313	1.117.333	1.211.835	1.152.034	1.043.085	622.128	786.295	1.046.322	33,1	23,4
Olhão	441.871	437.785	429.938	469.372	528.669	645.353	632.291	678.597	557.963	655.418	812.467	24,0	83,9
Fuzeta	444.032	468.443	430.407	447.774	492.462	478.951	343.333	390.504	258.814	260.192	303.151	16,5	-31,7
Faro	111.678	118.028	108.542	96.562	141.078	145.331	188.571	174.648	81.788	117.990	234.715	98,9	110,2
Total	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	2.396.655	31,7	29,9

Fonte: Docapesca – Portos e Lotas, SA

Assim, em 2022, e sendo o aumento relativamente a 2021 francamente expressivo em cada um dos sistemas considerados, constata-se igualmente o seguinte:

- a) O subsistema de Tavira (4 carreiras), como se verifica desde o ano de 2012 (e também antes), continua a concentrar o maior volume de passageiros: 43,7%. Este subsistema registou um aumento de 98,9% dos passageiros relativamente ao ano de 2021, e no balanço dos últimos 10 anos apresenta um aumento de 23,4%.
- b) O subsistema de Olhão (3 carreiras) concentrou 33,9% do total de passageiros transportados, um valor ligeiramente inferior ao que havia registado em 2021 (36,0%) e em 2020 (36,7%). Independentemente da perda de quota no sistema da Ria Formosa, este subsistema apresenta, como anteriormente referido, um aumento de 24,0% relativamente a 2021 e também um aumento relativamente a 2012 (83,9%).
- c) O subsistema da Fuzeta (apenas uma carreira) concentrou 12,6% do total de passageiros. É uma quota inferior à de todos os anos anteriores. Embora tenha registado um aumento relativamente a 2021 (16,5%), a queda relativamente ao ano de

2012 é muito expressiva (31,7%). O número alcançado em 2022 está ainda bastante aquém dos homólogos dos anos até 2017, sempre superiores a 400 mil passageiros.

- d) O subsistema de Faro (4 carreiras) captou somente 9,8% do total de passageiros, mas este é o valor mais elevado de todos os anos anteriores. Relativamente ao ano de 2021, o aumento é muito significativo (98,9%), uma quase duplicação; e relativamente ao ano de 2012 o aumento é também muito expressivo (110,2%).

3. Modo Ferroviário

Em 2022, o **serviço regional** (Figuras 36 e 37) no eixo ferroviário compreendido entre Lagos e Vila Real de Santo António, transportou um total de **2.181.945 passageiros**, mais 59,1% relativamente ao movimento do ano anterior (1.371.509 passageiros). O movimento de passageiros transportados em 2022 foi também substancialmente superior ao movimento do ano de 2012 (em 42,9%) e já, de forma notória, superior também ao movimento do ano de 2019 (em 9,8%).

Figura 36. Movimento de passageiros no serviço ferroviário regional (2012 a 2022)

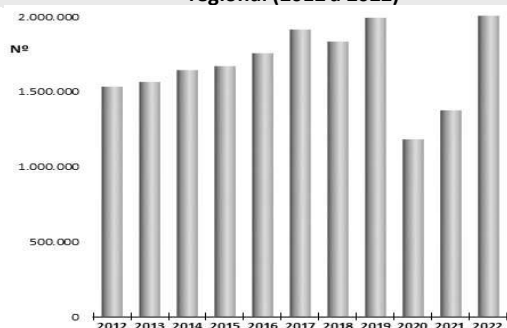


Figura 37. Serviço ferroviário regional - variação interanual (%) do n.º de passageiros transportados (2012 a 2022)



Fonte: CP – Lisboa

O **serviço de Longo Curso**⁴ (Figuras 38 e 39) transportou um total de **848.801 passageiros**, o que representa um acréscimo de 77,2% relativamente ao movimento do ano de 2021 (478.924 passageiros). Tal como no movimento de passageiros no sistema regional, o valor para o ano de 2022 é também no Longo Curso notoriamente superior ao do ano de 2012 (em 55,3%). Contudo, e ao contrário do que sucedeu no sistema regional, no Longo Curso o movimento de passageiros em 2022, não obstante a franca recuperação, é ainda inferior (em 6,2%) ao movimento do ano de 2019.

Figura 38. Movimento de passageiros no serviço ferroviário de Longo Curso (2012 a 2022)

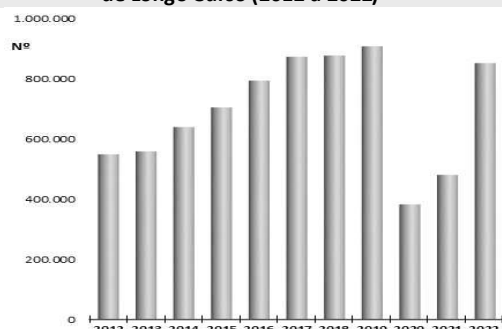


Figura 39. Serviço ferroviário de Longo Curso, variação interanual (%) do n.º de passageiros transportados (2012 a 2022)



Fonte: CP – Lisboa

Em ambos os sistemas as recuperações relativamente aos anos de 2020 e 2021 são notórias, ficando bem expressas as disrupções e as perturbações causadas pelas medidas vigentes no período da pandemia. O regresso a uma normalidade, já mais visível no sistema regional do que no Longo Curso, voltou a colocar a distribuição trimestral do movimento de

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

passageiros nos padrões normais dos anos anteriores à pandemia. No caso do sistema regional (*Figuras 40 e 41*), o 3.º trimestre foi de novo, como tinha já sido também em 2021, o trimestre em que se registou o maior movimento de passageiros: 28,9% do total anual. Os 2.º e 4.º trimestres apresentam valores muito aproximados, que correspondem respetivamente a 26,1 e 24,8% do total anual (e não muito inferiores ao valor do 3.º trimestre); e o 1.º trimestre, como sucede com alguma regularidade (apenas contrariada em alguns anos pelos valores do 4.º trimestre) e com a exceção do ano atípico de 2020, voltou a ser o período com menos passageiros (20,3% do total anual).

Porém, e contrariamente ao que ocorre na grande maioria dos outros indicadores, o movimento de passageiros no sistema ferroviário regional continua a caracterizar-se por uma sazonalidade muito pouco acentuada, com os valores extremos, em 2022, a distanciarem-se apenas 8,6 p.p.; uma diferença da ordem de grandeza da apurada nos 3 anos anteriores à pandemia.

Figura 40. Serviço Regional - distribuição trimestral do movimento de passageiros (2012 a 2022)

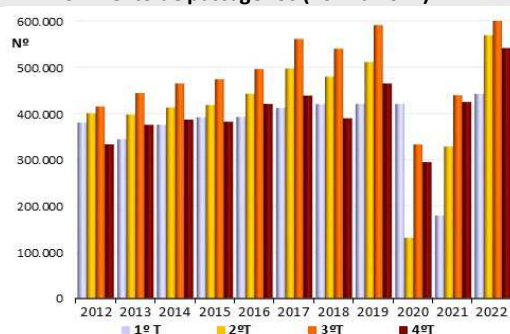
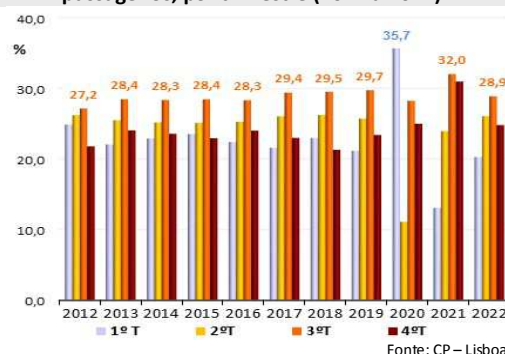


Figura 41. Serviço Regional - concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2012 a 2022)



O movimento de passageiros nas ligações do serviço de Longo Curso (*Figuras 42 e 43*), pelo contrário, apresenta um padrão sazonal bem mais vincado. Em 2022, foi de novo o 3.º trimestre que apresentou a maior quota de movimento (36,2% do total anual), cabendo aos restantes trimestres valores substancialmente mais baixos, em linha com os valores dos anos anteriores, com exceção dos anos atípicos de 2020 e 2021, quando o 1.º e o 4.º trimestres, respetivamente, apresentaram quotas invulgares (embora sempre inferiores à do 3.º trimestre).

Figura 42. Serviço de Longo Curso - distribuição trimestral do movimento de passageiros (2012 a 2022)

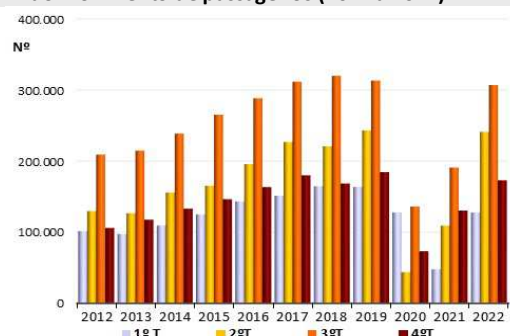
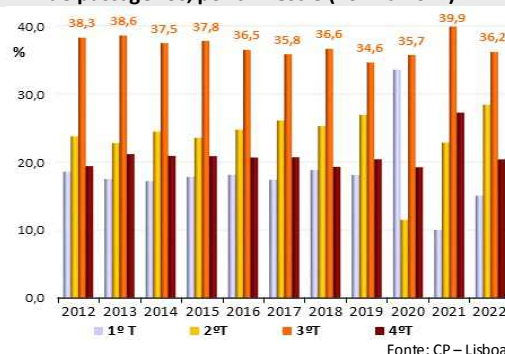


Figura 43. Serviço de Longo Curso - concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2012 a 2022)



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

À semelhança dos anos anteriores, mesmo em 2020 e 2021, os passageiros do serviço de Longo Curso em 2022 tiveram como principal origem/destino a **região de Lisboa**⁵, com 712.632 passageiros, o que corresponde a um aumento de 82,8% relativamente a 2021 (*Figuras 44 e 45*). A segunda origem/destino, mas com um valor bem menos significativo, foi a **região**

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

Norte⁶, com 63.523 passageiros, mais 55,0% do que em 2021. As restantes origens/destinos – a **região Centro**⁷, a **região Alentejo**⁸ e a **região Algarve** – têm reduzida expressão no total dos passageiros. Em conjunto, captaram somente 8,8% do total de passageiros, mas em todas foram também notórios os aumentos em relação ao ano de 2021. No caso da região Centro, o aumento em relação a 2021, embora expressivo (45,9%) ficou baixo do aumento registado em 2021 relativamente a 2020 (82,5%); mas no caso do Alentejo o aumento em 2022 (91,2%) é bem superior ao do ano anterior (16,7%).

Figura 44. Serviço de Longo Curso, número de passageiros, segundo O/D, NUTS II (2017 a 2022)

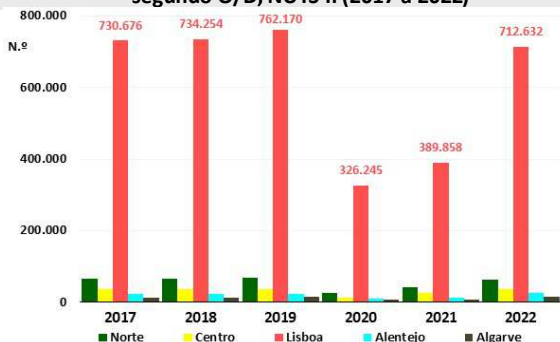
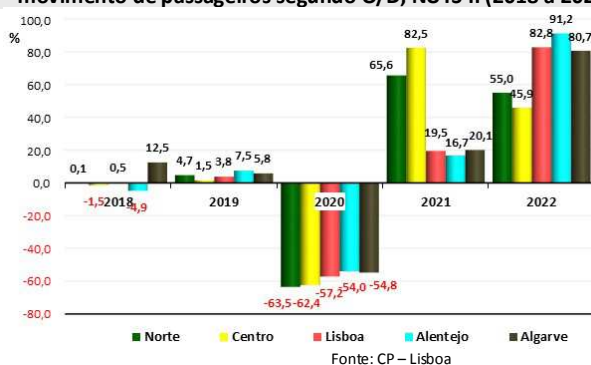


Figura 45. Serviço de Longo Curso, variações anuais (%) do movimento de passageiros segundo O/D, NUTS II (2018 a 2022)



Em 2022, a quota dos passageiros transportados de e para a região de Lisboa ascendeu aos 83,7% do total dos passageiros transportados no Longo Curso (*Figura 46*). A região Norte captou somente 7,5% do total de passageiros e as restantes três regiões, juntas, captaram apenas 8,8% do total de passageiros.

A desigual distribuição é semelhante à dos 5 anos anteriores (*Figura 47*). Todos os valores apresentam oscilações muito fracas, com Lisboa a variar entre os 81,9% (em 2021) e os 85,4% (em 2020) e as restantes regiões com oscilações entre os 0,3 (Algarve) e os 2,1 p.p. (região Norte). A região do Algarve absorveu, em 2022, uma fatia muito residual deste tráfego (1,7%), valor muito semelhante aos valores dos anos anteriores.

Figura 46. Serviço de Longo Curso – O/D dos passageiros movimentados (%), por NUTS II (2022)

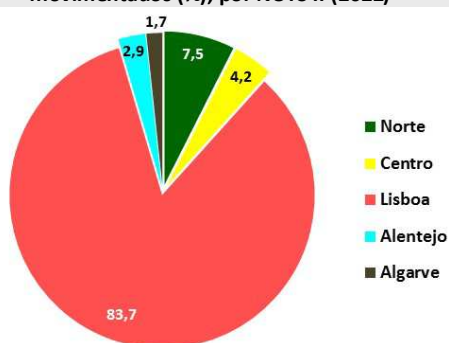
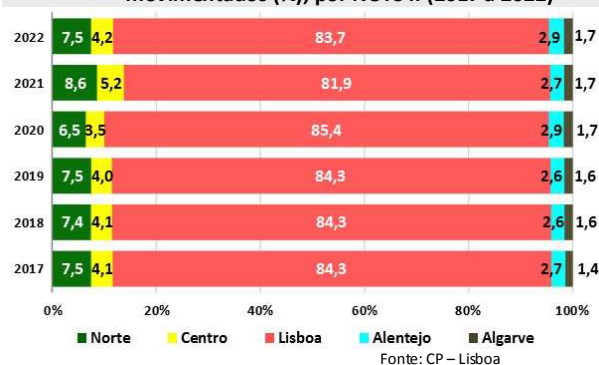


Figura 47. Serviço de Longo Curso - O/D dos passageiros movimentados (%), por NUTS II (2017 a 2022)



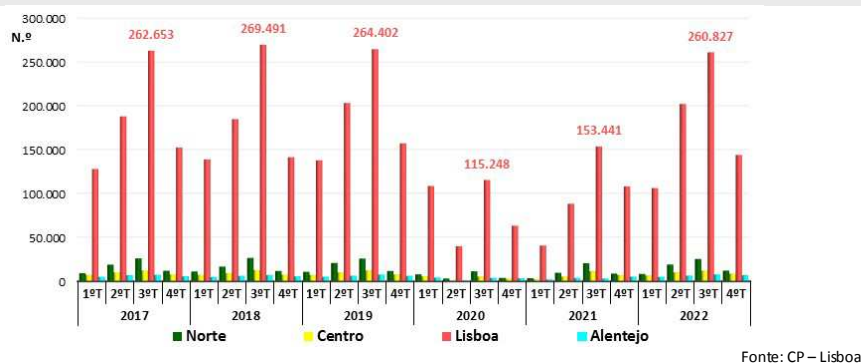
Em todas as origens/destinos, em 2022 como em anos anteriores, os valores mais elevados ocorrem, e com enorme expressão, no 3.º trimestre (*Figura 48*). As únicas exceções, nos 5 anos considerados, ocorreram no contexto da pandemia (nos anos de 2020 e 2021) e reportam-se: 1) ao movimento de/para a Região 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%).

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

⁷ Serviço nas estações de Coimbra-B e Aveiro.

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

Figura 48. Serviço de Longo Curso, número de passageiros, por trimestre, segundo O/D, NUTS II (2017 a 2022)



4. Modo Rodoviário

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

Em 2022, o TMD na **A2**, no penúltimo sublanço Almodôvar / São Bartolomeu de Messines, onde este eixo entra na região do Algarve (*Figuras 49 e 50*), situou-se nos **12.959 veículos/dia**, o que corresponde a um aumento de 14,7% relativamente ao valor do ano de 2021 (11.298 veículos/dia). Tratou-se do valor mais elevado desde, pelo menos, o ano de 2007, pelo que não só foi superior ao valor do ano de 2012 (em 67,9%), mas também ao valor do ano de 2019 (em 4,7%). Como já havia sido destacado no relatório do ano de 2021, neste eixo, a recuperação do tráfego no período pós-pandemia foi notoriamente mais expressiva do que a recuperação ocorrida nos anos a seguir à crise 2008/2013.

Figura 49. TMD no lanço da A2 Almodôvar/S.B. Messines (2012 a 2022)

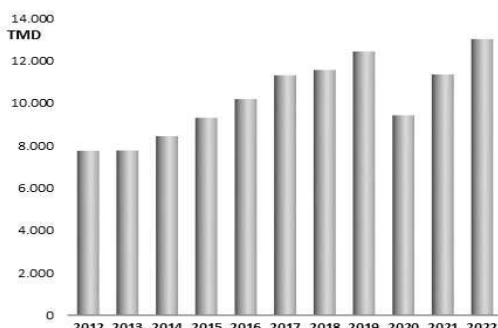


Figura 50. TMD no lanço da A2 Almodôvar/S.B. Messines, variação interanual (%), 2012 a 2022



Fonte: Brisa, SA

Na **Ponte Internacional do Guadiana** (*Figuras 51 e 52*), o TMD de **11.476 veículos/dia** significa mais 54,7% relativamente ao TMD de 2021 (7.419 veículos/dia); mais 12,8% relativamente ao do ano de 2012 (10.170 veículos/dia); e também já mais 13,0% relativamente ao TMD de 2019 (10.154 veículos/dia). Também neste troço, como na A2, a recuperação do tráfego no período pós-pandemia é rápida e expressiva do que a recuperação ocorrida nos anos a seguir à crise 2008/2013.

O TMD médio da **A22 (Via do Infante)** situou-se nos **15.971 veículos/dia** (*Figuras 53 e 54*), o que corresponde a um aumento de 31,6% relativamente ao valor do ano de 2021 (12.133 veículos/dia). Tal como se verifica para a A2 e para a Ponte Internacional do Guadiana, também neste eixo o valor do TMD em 2022 é já superior em 4,5% ao valor do TMD do ano de 2019 (15.281 veículos/dia) e em 93,8% ao valor de 2012. O valor do ano de 2022 é também, à semelhança do que ocorreu na A2 e na Ponte Internacional do Guadiana, o valor mais elevado dos últimos 11 anos. Isto é, a recuperação dos volumes de tráfego no período pós-pandemia foi substancialmente mais rápida do que a recuperação nos anos seguintes à crise dos anos

2010/2013 quando (no final de 2011) se deu início à cobrança de portagens, embora o valor para o TMD em 2022 seja ainda inferior ao dos anos anteriores a 2012.

Figura 51. TMD na Ponte Internacional do Guadiana (2012 a 2022)

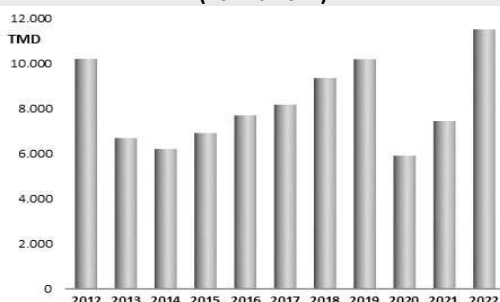


Figura 52. TMD na Ponte Internacional do Guadiana - variação interanual (%), 2012 a 2022



Fonte: Instituto da Mobilidade e Transportes

Figura 53. TMD na A22 (Via do Infante), 2012 a 2022

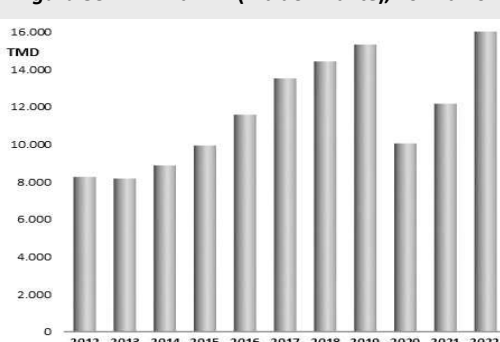


Figura 54. TMD na A22 (Via do Infante) - variação interanual (%), 2012 a 2022



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

Como em anos anteriores, ambos os eixos principais (A2 e A22) apresentam fluxos de tráfego fortemente sazonais. Na **A2** (Figuras 55 e 56), o valor para o TMD do 3.º trimestre em 2022 (**22.355 veículos/dia**) foi superior em 72,5% ao valor do TMD anual (12.959). Em 2022, como nos 10 anos anteriores, verificou-se de novo que o valor do TMD do 3.º trimestre é o único que é superior, e em larga medida, ao TMD Anual. Todos os restantes trimestres apresentam valores inferiores, ou mesmo muito inferiores como é o caso do 1.º trimestre (-42,1%), ao valor do TMD Anual.

Figura 55. A2: Almodôvar/S.B. Messines, distribuição trimestral do TMD (2012 a 2022)

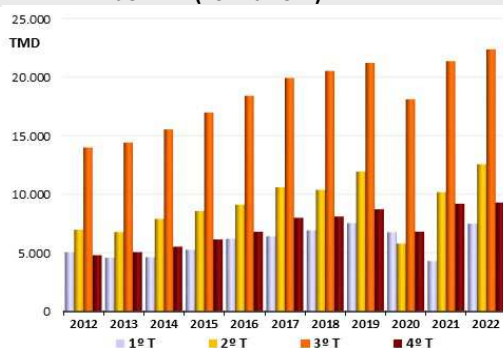
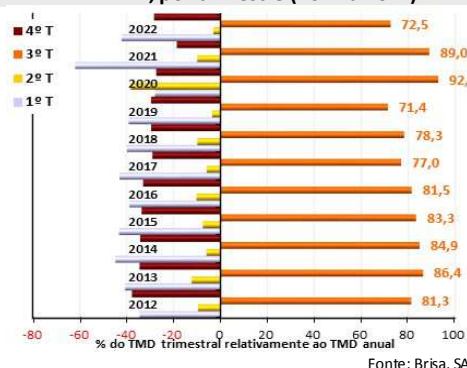


Figura 56. A2: Almodôvar/S.B. Messines, concentração (%) do TMD, por trimestre (2012 a 2022)



Fonte: Brisa, SA

Também na **A22**, o grande eixo longitudinal regional, e como habitualmente, os fluxos de tráfego apresentam um forte cariz sazonal (Figuras 57 e 58). No ano de 2022 o valor para o 3.º trimestre (**24.265 veículos/dia**) foi muito superior não apenas aos valores dos restantes trimestres, mas também superior em 51,9% ao valor para o TMD anual (15.971 veículos/dia). Desta forma, e após os dois anos mais atípicos de 2020 e 2021, com restrições à circulação, a percentagem do 3.º trimestre no total

anual voltou aos valores que vinha apresentando até 2019, pouco superiores a 50%, retomando assim a tendência que trazia para um relativo esbatimento da sazonalidade, embora todos os restantes trimestres do ano continuem a apresentar valores inferiores ao TMD anual.

Figura 57. A22 (Via do Infante), distribuição trimestral do TMD (2012 a 2022)

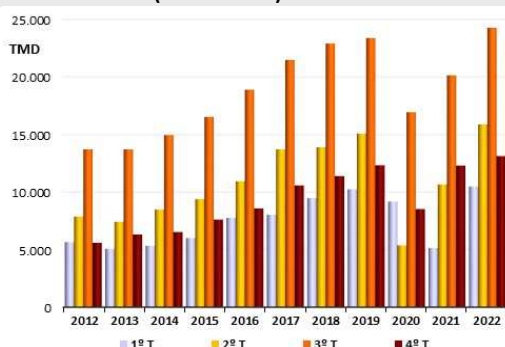
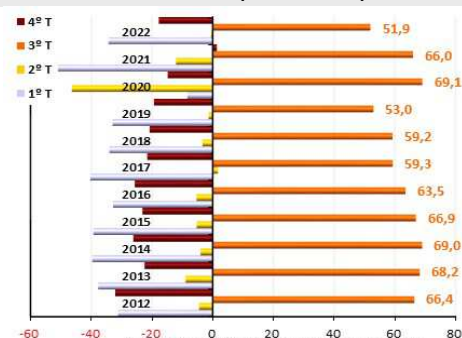


Figura 58. A22 (Via do Infante), concentração (%) do TMD, por trimestre (2012 a 2022)



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

Na **Ponte Internacional do Guadiana**, o forte carácter sazonal do tráfego continua bem vincado, embora com menos expressão do que nos anos de 2020 e 2021. O valor para o 3.º trimestre de 2022, **17.446 veículos/dia**, corresponde a mais 52,0% do valor do TMD anual (*Figuras 59 e 60*), o que é substancialmente menos do que os valores de 2020 e 2021 (88,6 e 74,4%, respetivamente), e mais alinhado com os valores dos anos anteriores à pandemia. Todavia, a sazonalidade persiste, uma vez que os valores dos TMD dos restantes trimestres são manifestamente inferiores e nenhum, em 2022, chega a alcançar o valor do TMD anual.

Figura 59. Ponte Internacional do Guadiana, distribuição trimestral do TMD (2012 a 2022)

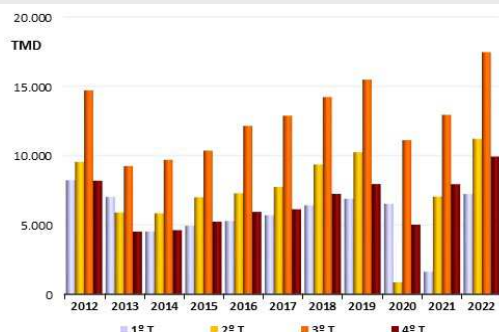


Figura 60. Ponte Internacional do Guadiana, concentração (%) do TMD, por trimestre (2012 a 2022)



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 instalados no eixo da EN/ER125, conta atualmente com 32 postos de contagem (*Quadro 4*). Como no ano anterior, a nota claramente dominante é, com exceção de 3 postos (EN125: Bias do Sul / Bias do Norte; ER125: Patã de Cima / Boliqueime (Poente; e EN122: Castro Marim / V. R. de Santo António), a notória recuperação dos volumes de tráfego relativamente ao ano de 2021. Destaca-se a recuperação mais expressiva (75,1%) do tráfego na EN122 (Mértola / Santa Marta), a via de entrada/saída na região no eixo do Guadiana, que é também, no entanto, o terceiro posto de contagem com o menor TMD em 2022.

Em suma: 26 dos 32 postos apresentam crescimentos superiores a 10%; e somente 3 postos apresentam crescimentos inferiores a 10%. Contudo, apenas 8 dos 27 postos de contagem (com os quais é possível estabelecer comparações)

apresentam em 2022 valores para os TMD anuais já superiores aos de 2019. Em todos os restantes 19 postos os valores são ainda inferiores aos de 2019.

Como vem sendo habitual, na esmagadora maioria dos postos de contagem (28 em 32, tal como no ano de 2021) os maiores volumes de tráfego ocorreram no 3.º trimestre. Os valores médios trimestrais calculados para todos os postos (*Figura 61.a*) evidenciam a dominância do 3.º trimestre (19.768 veículos/dia); o 2.º trimestre em segundo lugar; o 4.º trimestre em 3.º lugar; e, em último lugar, o 1.º trimestre, com apenas 14.428 veículos/dia, um valor que representa somente 73,0% do valor do 4.º trimestre.

Quadro 4. TMD nos eixos secundários (2022, 2021 e 2019), variação interanual e comparação entre os trimestres com mais movimento (2012 e 2022)

Itinerário	Troço	TMD			TMD		TMD trimestre + elevado 2022		Δ % do trimestre + elevado * / TMD anual	
		2022	2021	Δ% 2022/21	2019	Δ% 2022/19	Trim.	TMD	2012	2022
IC1	SB Messines / Tunes	7.210	5.454	32,2	7.095	1,6	3.º	8.122	+32,1%	↘ +12,7%
IC4	Nó da A22 / SJ da Venda	38.422	30.017	28,0	39.627	-3,0	3.º	45.232	+41,0%	↘ +17,7%
EN125	SJ Venda / Faro (Nó W)	48.385	38.590	25,4	49.532	-2,3	3.º	54.687	+15,9%	↘ +13,0%
EN125	Rotunda Faro Este / Rotunda Makro	27.012	23.030	17,3	27.685	-2,4	3.º	29.580	+3,0%	↗ +9,5%
EN125	Nó Faro-EN2 / Rotunda Faro Este	24.201	20.443	18,4	23.756	1,9	3.º	26.536	+17,9%	↘ +9,6%
EN125	Bias do Sul / Bias do Norte	17.519	19.036	-8,0	17.578	-0,3	4.º	20.393		Δ +16,4%
EN125	Lagos (Rotunda A22) / Fim Variante Este	11.036	8.866	24,5	9.903	11,4	3.º	13.692	+7,3%	= +6,9%
EN125	Alcorão / Nó (Vale Crevo)	22.671	19.802	14,5	24.010	-5,6	3.º	27.510	+16,0%	↗ +21,3%
EN125-10	Faro (Nó W) / Rotunda (Montenegro)	40.769	39.322	3,7	45.635	-10,7	3.º	52.392	+21,4%	↗ +28,5%
EN120	Rogil / Aljezur	5.050	3.939	28,2	4.518	11,8	3.º	6.676	+54,5%	↘ +32,2%
EN122	Mértola / Santa Marta	2.457	1.404	75,1	1.526	61,0	4.º	3.649		Δ +48,5%
ER270	SB Alportel (Este) / SC Fonte do Bispo	2.576	2.314	11,4	2.788	-7,6	3.º	2.902	+25,3%	↘ +12,6%
EN125	Espiche / Rotunda (Paria da Luz)	14.264	13.420	6,3	12.564	13,5	3.º	17.924	+28,1%	↘ +25,7%
EN125	Budens / Rotunda (Vale de Boi)	7.868	6.919	13,7	7.562	4,0	3.º	10.374	+40,4%	↘ +31,8%
EN125	Nó S. Lourenço / Variante do Troto	14.416	12.980	11,1	16.358	-11,9	3.º	17.199	+17,6%	= +19,3%
EN125	Rotunda (Makro) / Olhão	26.981	20.874	29,3	27.785	-2,9	3.º	29.724	+10,2%	= +10,2%
ER125	Pêra (Nascente) / Rotunda (Zoomarine)	14.505	12.363	17,3	16.106	-9,9	3.º	16.961	+22,1%	↘ +16,9%
ER125	Lagoa (Nascente) / Rotunda (Internat. School)	16.182	14.039	15,3	17.693	-8,5	3.º	18.644	+15,7%	= +15,2%
ER125	Lagos (Nascente) / Chincicato	20.439	18.271	11,9	21.053	-2,9	3.º	22.454	+13,9%	↘ +9,9%
ER125	Odiáxere (Nascente) / Rotunda (Mesquita)	14.549	12.345	17,9	15.104	-3,7	3.º	16.925	+16,3%	= +16,3%
ER125	Penina / Chão das Donas	20.341	17.069	19,2	20.795	-2,2	3.º	23.277	+14,3%	= +14,4%
ER125	Almancil / Nó de S. Lourenço	18.737	16.544	13,3	20.897	-10,3	2.º	21.100		Δ +12,6%
ER125	Rotunda (V. Judeu) / Rotunda (Quatro Estradas)	17.572	14.873	18,2	17.365	1,2	3.º	20.312	+15,7%	= +15,6%
ER125	Chão das Donas / Alcorão	12.734	12.102	5,2	13.073	-2,6	3.º	14.389	+19,0%	↘ +13,0%
ER125	Nó (Algarve Shopping) / Nó (Acesso A22)	24.864	21.041	18,2	24.943	-0,3	3.º	29.591	+19,0%	= +19,0%
ER125	Patã de Cima / Boliqeime (Poente)	15.596	16.107	-3,2	16.925	-7,9	3.º	18.613	+19,5%	= +19,3%
EN125	Enlace EN125 / Nó Faro-EN2	30.087	25.916	16,1	31.738	-5,2	3.º	33.271	+11,2%	= +10,6%
EN2	Barranco do Velho / São Brás de Alportel	1.323	838	57,8			4.º	1.410	+28,3%	↘ +6,6%
EN2	São Brás de Alportel / Estoi	8.962	7.538	18,9			3.º	9.642		Δ +7,6%
EN2	Nó A22 / Variante EN125	13.023	10.674	21,0			3.º	14.380	+14,6%	↘ +10,4%
EN122	Castro Marim / V. R. de Santo António	2.022	2.318	-12,8			3.º	2.729	+65,4%	↘ +34,9%
IC4	Lagos / Aljezur	4.240	3.334	27,2			3.º	4.814	+35,6%	↘ +13,5%

* 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

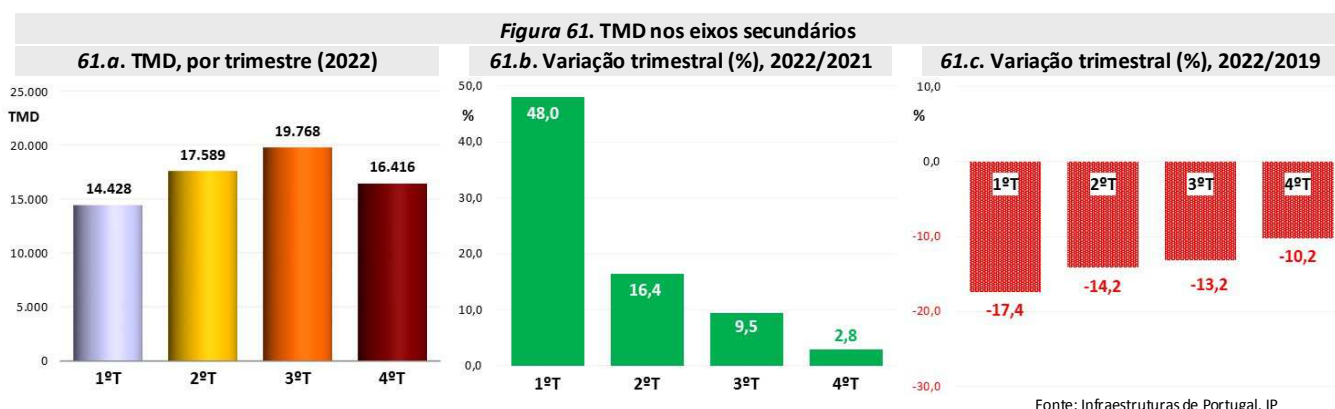
Δ O trimestre com o valor mais elevado para o TMD no ano de comparação não é o mesmo que em 2021, pelo que a comparação não é possível.

Fonte: Infraestruturas de Portugal, IP

Os aumentos ocorridos em 2022 relativamente ao ano de 2021 são também expressivos em todos os trimestres, sobretudo no 1.º trimestre (48,0%), facto que se explica fundamentalmente pelas restrições e condicionantes à circulação que vigoraram no 1.º trimestre de 2021. Os aumentos nos restantes trimestres de 2022 são já bem menos expressivos e gradualmente menores com o decorrer do ano: 16,4% no 2.º trimestre; 9,5% no 3.º trimestre; e apenas 2,8% no 4.º trimestre.

Eventualmente já como sinal dos efeitos do aumento do custo de vida, dos preços dos combustíveis e da inflação ao longo do ano de 2022, o crescimento ocorrido neste último trimestre, embora positivo, é já substancialmente inferior ao dos restantes

três (Figura 61.b). Apesar dos notórios aumentos, em termos médios, relativamente aos valores dos trimestres do ano de 2021, todos os valores dos trimestres de 2022 são ainda inferiores aos valores homólogos do ano de 2019 (Figura 61.c).



A análise da informação no sentido de aferir o comportamento quanto a eventuais reforços ou esbatimentos da sazonalidade do tráfego (Quadro 5), permite verificar, de forma muito sumária que, em 2022, e comparativamente com o ano em que é possível estabelecer a comparação, regista-se, na generalidade, e contrariamente ao que havia sucedido em 2021, um relativo esbatimento da sazonalidade. Dos 28 postos considerados: 14 registam decréscimos da sazonalidade; 10 mantêm sensivelmente os valores; e apenas em 4 houve um aumento do tráfego do 3.º trimestre relativamente ao TMD anual. Nos restantes 4 postos, em razão de em 2022 os TMD trimestrais mais elevados terem ocorrido em trimestres diferentes dos trimestres do ano de referência, não é possível estabelecer tal comparação.

Quadro 5. Percentagem acrescida do TMD do 3.º trimestre (relativamente ao TMD anual), postos de contagem dos eixos secundários (2012 a 2022)

Itinerário	Troço	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022 / 2012
EN122	Mértola / Santa Marta	40,3	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	59,2	79,8	60,4	48,5 ^{4º}	
EN122	Castro Marim / V. R. de Santo António										65,4	34,9	<
EN120	Rogil / Aljezur	54,5	48,4	49,1	48,2	51,9	48,7	40,2	33,7	23,3*	32,2		<
EN125	Budens / Rotunda (Vale de Boi)					40,4	43,2	40,9	55,8	54,3	31,8		<
EN125-10	Faro (Nó W) / Rotunda (Montenegro)				21,4	19,6	19,9	17,3	45,4 ^{1º}	14,7	28,5		>
EN125	Espiche / Rotunda (Paria da Luz)					28,1	28,5	28,0	36,1	28,9	25,7		<
EN125	Alcorão / Nó (Vale Crevo)	16,0	21,8	18,3	18,3	s/d	s/d	15,2	16,3	27,4	24,5	21,3	>
EN125	Nó S. Lourenço / Variante do Troto					17,6	16,1	17,1	27,8	19,4	19,3		=
ER125	Patã de Cima / Boliqueime (Poente)					19,5	16,4	26,4	20,5	19,3			=
ER125	Nó (Algarve Shopping) / Nó (Acesso A22)					19,0	17,3	27,7	29,9	19,0			=
IC4	Nó da A22 / SJ da Venda				41,0	19,1	18,6	17,1	23,9	26,9	17,7		<
ER125	Pêra (Nascente) / Rotunda (Zoomarine)					18,8	22,1	19,0	33,4	30,6	16,9		=
EN125	Bias do Sul / Bias do Norte	36,4	38,8	40,0	37,5	37,9	35,4	37,8	28,6	26,2	28,8	14,4 ^{4º}	
ER125	Odiáxere (Nascente) / Rotunda (Mesquita)					16,3	15,4	29,9	27,4	16,3			=
ER125	Rotunda (V. Judeu) / Rotunda (Quatro Estradas)					15,7	16,2	26,4	22,7	15,6			=
ER125	Lagoa (Nascente) / Rotunda (Internat. School)					12,2	15,7	16,2	30,5	25,6	15,2		>
ER125	Penina / Chão das Donas					14,3	12,6	29,5	28,2	14,4			=
IC4	Lagos / Aljezur								35,6	13,5			<
EN125	SJ Venda / Faro (Nó W)	15,9	17,0	19,2	18,6	19,5	23,5	16,9	13,7	21,9	23,7	13,0	<
ER125	Chão das Donas / Alcorão					19,0	19,4	27,3	17,0	13,0			<
IC1	SB Messines / Tunes	32,1	28,2	34,9	28,9	28,9	26,5	25,6	25,2	23,8	23,7	12,7	<
ER270	SB Alportel (Este) / SC Fonte do Bispo		25,3	14,1	10,9	13,5	9,1 ^{2º}	4,7	8,6	23,2	18,7	12,6	<
ER125	Almancil / Nó de S. Lourenço							10,1	16,2	25,8	21,9	12,6 ^{2º}	
EN125	Enlace EN125 / Nó Faro-EN2							11,2	7,6	21,9	19,3	10,6	=
EN2	Nó A22 / Variante EN125										14,6	10,4	<
EN125	Rotunda (Makro) / Olhão							10,2	5,2	22,4	16,2	10,2	=
ER125	Lagos (Nascente) / Chinicato							13,9	13,2	24,6	19,8	9,9	<
EN125	Nó Faro-EN2 / Rotunda Faro Este					17,9	9,8	9,2	7,5	22,4	17,9	9,6	<
EN125	Rotunda Faro Este / Rotunda Makro					3,0	9,8	7,6	8,4 ^{2º}	12,4	13,1 ^{2º}	9,5	>
EN2	São Brás de Alportel / Estoi										12,2 ^{4º}	7,6	
EN125	Lagos (Rotunda A22) / Fim Variante Este					7,3	6,8	6,2	6,1	10,1	9,8	6,9	=
EN2	Barranco do Velho / São Brás de Alportel										28,3 ^{4º}	6,6 ^{4º}	<

^{1º} O valor mais elevado ocorreu no 1.º trimestre

^{2º} O valor mais elevado ocorreu no 2.º trimestre.

^{4º} O valor mais elevado ocorreu no 4.º trimestre.

Fonte: Infraestruturas de Portugal, IP

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 2022, as **ligações urbanas**⁹ (Figuras 62 e 63) movimentaram **4.096.483 passageiros**, mais 4,2% do que em 2021 (2.840.311 passageiros) mas, todavia, inferior aos valores de 2012 e de 2019 (35,1% e 15,7%, respetivamente). Ou seja, embora as recuperações dos 2 últimos anos sejam expressivas, o valor mais recente está ainda abaixo dos valores dos anos pré-pandemia que, por seu turno, são notoriamente inferiores aos valores dos anos anteriores a 2013. Destaca-se também que, na eventualidade de vir a existir no ano de 2023 um aumento da ordem de grandeza do registado em 2022 relativamente a 2021, poder-se-á em 2023 vir a ultrapassar o valor do ano de 2019, embora não seja o suficiente para alcançar os valores dos anos anteriores a 2013.

Figura 62. Movimento de passageiros nas ligações urbanas (2012 a 2022)

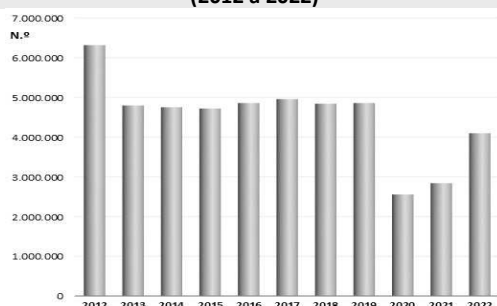
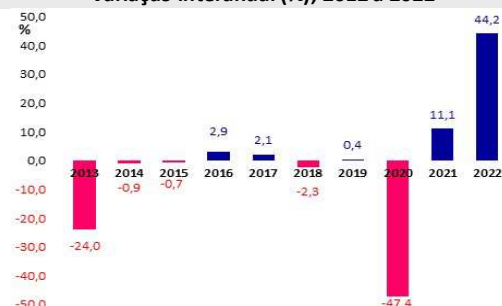


Figura 63. Movimento de passageiros nas ligações urbanas - variação interanual (%), 2012 a 2022



Fonte: EVA Transportes SA

As ligações **interurbanas** movimentaram um total de **3.189.789 passageiros** (Figuras 64 e 65), valor superior em 49,4% ao valor de 2021 (2.134.912 passageiros) mas, no entanto, inferior (em 46,6%) ao valor para 2012 (6.450.623 passageiros) assim como também inferior (em 48,6%) ao valor do ano de 2019. Como se verificou para as ligações urbanas, também nesta escala os valores mais recentes estão ainda bem distantes dos valores alcançados no período pré-pandemia, embora neste caso o valor do ano de 2019, contrariamente ao que sucede nas ligações urbanas, seja superior ao valor do ano de 2012. Ao contrário do que acima foi referido, quanto às ligações urbanas, mesmo na eventualidade de vir a existir no ano de 2023 um aumento da ordem de grandeza do registado em 2022 relativamente a 2021, não serão de todo alcançados quer os valores de 2019 quer os valores anteriores ao ano de 2013.

Figura 64. Movimento de passageiros nas ligações interurbanas (2012 a 2022)

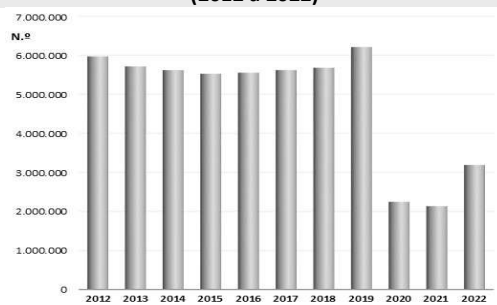


Figura 65. Movimento de passageiros nas ligações interurbanas - variação interanual (%), 2012 a 2022



Fonte: EVA Transportes SA

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.

A informação disponibilizada em 2022 para o movimento de passageiros nas ligações inter-regionais inclui, pela primeira vez, os valores obtidos junto da empresa FLIXBUS. Desta forma, os valores são agora o somatório da informação de dois operadores e, por esta razão, as comparações em termos absolutos e relativos com os valores dos anos transatos deverão merecer alguma reserva.

As ligações **inter-regionais** movimentaram um total de **1.376.426 passageiros** (*Figuras 66 e 67*), valor que, tendo naturalmente a reserva referida no parágrafo anterior, mais do que duplicou (177,0%) o valor do ano de 2021 (496.944 passageiros). Também de forma natural, não é assim surpresa que a mais do que duplicação do movimento de passageiros signifique uma clara ultrapassagem, em 69,6%, do valor relativo ao ano de 2019 e também (em 71,6%) do valor obtido em 2012. Destaca-se, porém, que mesmo com a informação relativa apenas a um operador (como até ao ano de 2021), os valores de 2022 ultrapassavam já os valores dos anos de 2019 e de 2012.

Figura 66. Movimento de passageiros nas ligações interurbanas (2012 a 2022)

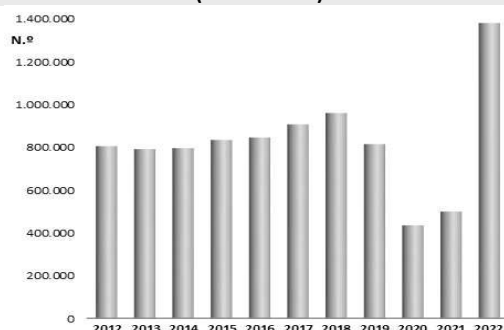
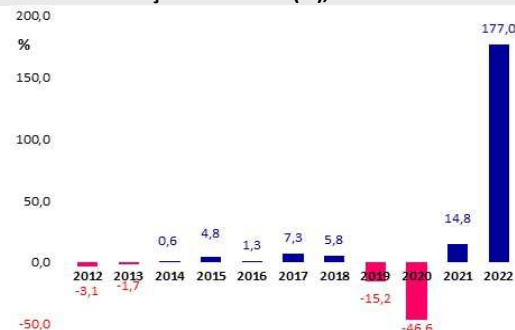


Figura 67. Movimento de passageiros nas ligações interurbanas - variação interanual (%), 2012 a 2022



Fonte: RNE – Rede Nacional de Expressos; Flixbus

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 fluxos nos 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.

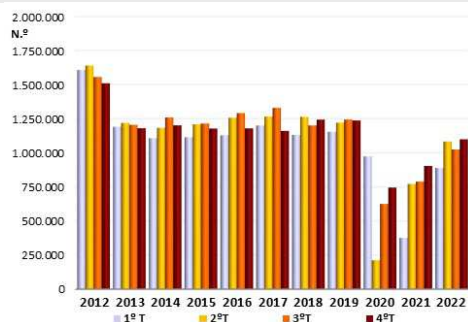
Em 2022 voltou-se ao padrão de distribuição do movimento muito equitativo pelos 4 trimestres, como sucedia nos anos anteriores a 2020 (*Figura 68*). O valor para o 4.º trimestre foi de novo o mais significativo (26,8% do total anual), menos expressivo do que os 31,8% (4.º trimestre de 2021) e 38,1% (1.º trimestre de 2020). Assim, e pela segunda vez na série considerada, o 4.º trimestre voltou a ser o trimestre com o maior volume para o número de passageiros transportados. A diferença entre os valores extremos foi de apenas 5,1 p.p., o que revela uma distribuição pelos 4 trimestres muito equilibrada.

O movimento nas **ligações interurbanas** não é também, tal como o das ligações urbanas, marcado pela sazonalidade. Em 2022, como em todos os anos anteriores, os movimentos de passageiros mais expressivos ocorreram sempre fora do 3.º trimestre (*Figura 69*), e em todos estes anos o movimento do 3.º trimestre foi sempre o mais baixo. Em 2022, houve também, como nas ligações urbanas, o regresso à relativa equitativade dos trimestres que se observava nos anos anteriores a 2020. O 4.º trimestre, como já sucedera em 2021 (e 2019) concentrou o maior volume de passageiros transportados (26,6%), um valor muito pouco contrastado com os dos restantes trimestres, sendo que o trimestre menos

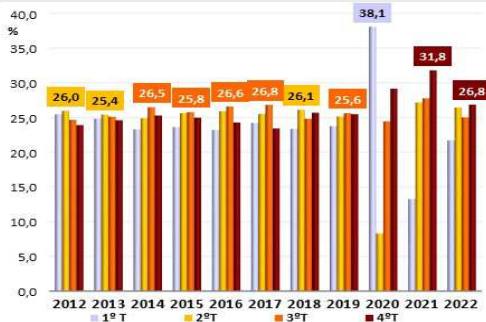
expressivo, 1.º trimestre concentrou 23,2% do total anual. Ou seja, a diferença entre os valores extremos foi de apenas 3,4 p.p., o que revela uma distribuição muito equilibrada.

Figura 68. Ligações urbanas (2012 a 2022)

68.a. Distribuição trimestral do movimento de passageiros



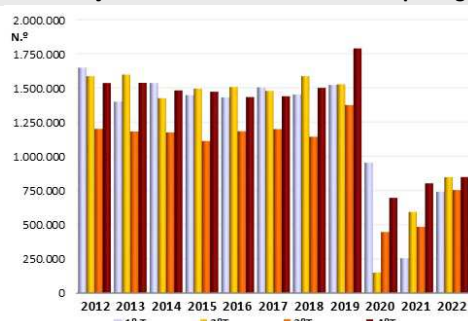
68.b. Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre



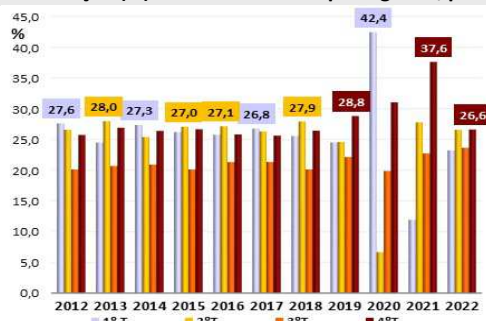
Fonte: EVA Transportes SA

Figura 69. Ligações interurbanas (2012 a 2022)

69.a. Distribuição trimestral do movimento de passageiros



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

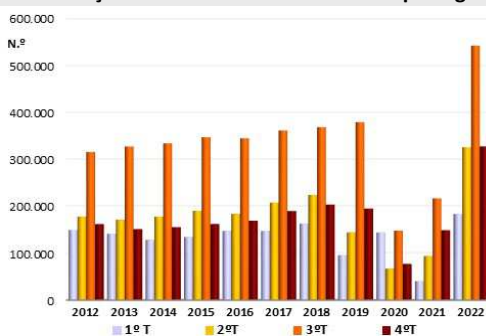


Fonte: EVA Transportes SA

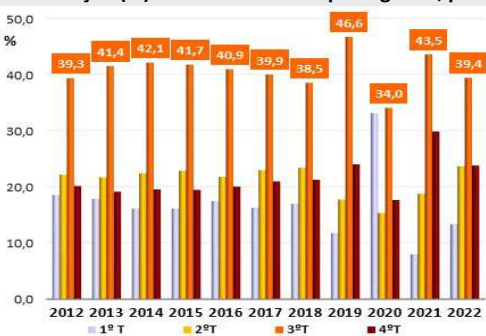
Contrariamente às duas anteriores escalas de operação, e por se tratar de fluxos de e para fora da região, o movimento nas **ligações inter-regionais** tem já um carácter vincadamente sazonal (*Figura 70*). Em 2022, tal como em todos os anos anteriores, e mesmo no ano de 2020, foi mais uma vez o 3.º trimestre a captar o maior volume de passageiros (39,4% do total anual); um valor já bastante mais alinhado com os valores dos anos pré-pandemia. O 4.º trimestre captou 23,7% do total anual, também alinhado com a ordem de grandeza dos anos pré-pandemia; assim como o 2.º trimestre, com 23,6% do total anual. O 1.º trimestre, apenas com 13,3% do total anual, voltou também a ser o trimestre com o movimento menos expressivo. A diferença entre os extremos – 26,1 p.p. – expressa bem o carácter sazonal, em oposição à distribuição nas escalas urbana e inter-urbana (regional).

Figura 70. Ligações inter-regionais (2012 a 2022)

70.a. Distribuição trimestral do movimento de passageiros



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



Fonte: RNE – Rede Nacional de Expressos; Flixbus

4.3.1 Transporte coletivo rodoviário – desagregação das origens/destinos das ligações inter-regionais

O movimento de passageiros nas ligações inter-regionais é assegurado em 23 terminais/estações rodoviárias. É uma cobertura relativamente alargada a todo o território da região que, por razões óbvias, tem maior expressão na faixa litoral sul. A grande maioria dos passageiros transportados nesta escala de operações tem origem/destino em 4 terminais/estações: Faro, que absorve quase ¼ do total dos passageiros transportados (24,7%); Albufeira, com 23,8%; Lagos, com 16,2%; e Quarteira, com uma quota já bem menos representativa, somente 6,6% (*Quadro 6*). Ou seja, apenas estes quatro pontos concentraram, em 2022, 71,3% do total de passageiros transportados, contra os restantes 28,7% nos demais 19 postos.

A distribuição dos terminais/estações rodoviárias pela região pode ser abordada segundo os diversos prismas, havendo a destacar como eventualmente pertinentes as seguintes (*Figura 71*). Por um lado, e como se afigura normal, mais de $\frac{4}{5}$ dos passageiros têm origem/destino nas sedes de concelho da região. Das 16 sedes de concelho estão representadas 11, dado que as restantes 5 – Monchique, São Brás de Alportel, Castro Marim, Alcoutim e Vila do Bispo – não possuem este serviço. O serviço não é, de todo, prestado no território do concelho ou é, como nos casos de Castro Marim e Vila do Bispo, prestado em aglomerados (Altura e Sagres, respetivamente) com maior afluência de turistas.

Quadro 6. Origem/destino dos passageiros das ligações inter-regionais (2022)						
Terminais / estações rodoviárias	2022		Distribuição trimestral (%)			
	Passageiros (n.º)	% do total	1.º T	2.º T	3.º T	4.º T
Faro	339.527	24,7	14,9	24,4	32,9	27,8
Albufeira	327.620	23,8	13,6	24,2	40,2	22,0
Lagos	223.517	16,2	10,9	25,2	42,6	21,3
Quarteira	91.047	6,6	13,9	21,2	40,6	24,3
Armação de Pêra	58.264	4,2	11,7	21,4	46,3	20,6
Tavira	50.459	3,7	12,0	21,4	42,0	24,6
Lagoa	42.281	3,1	15,7	24,1	32,6	27,5
Portimão	41.576	3,0	15,6	19,9	35,8	28,7
Vilamoura	39.071	2,8	10,7	19,4	53,9	15,9
Olhão	33.888	2,5	13,1	21,5	37,6	27,9
Vila Real de Sto. António	25.325	1,8	14,9	24,7	35,7	24,7
Monte Gordo	20.829	1,5	6,4	20,0	59,5	14,2
Loulé	18.821	1,4	18,1	25,9	30,3	25,6
Sagres	11.645	0,8	9,0	22,6	50,5	17,9
Almancil	11.145	0,8	16,1	22,9	35,1	25,9
Odeceixe	10.757	0,8	12,0	33,0	35,2	19,8
Praia da Rocha	7.480	0,5	8,0	23,6	56,7	11,6
Silves	7.015	0,5	15,5	23,2	29,4	31,8
Altura	5.684	0,4	10,2	18,2	59,0	12,6
Alvor	5.164	0,4	7,7	23,7	53,0	15,6
São Bartolomeu de Messines	3.808	0,3	13,1	20,7	31,4	34,8
Aljezur	1.271	0,1	0,0	0,0	100,0	0,0
Odiáxere	232	0,0	17,2	30,2	32,3	20,3
Total	1.376.426	100,0	13,3	23,6	39,4	23,7

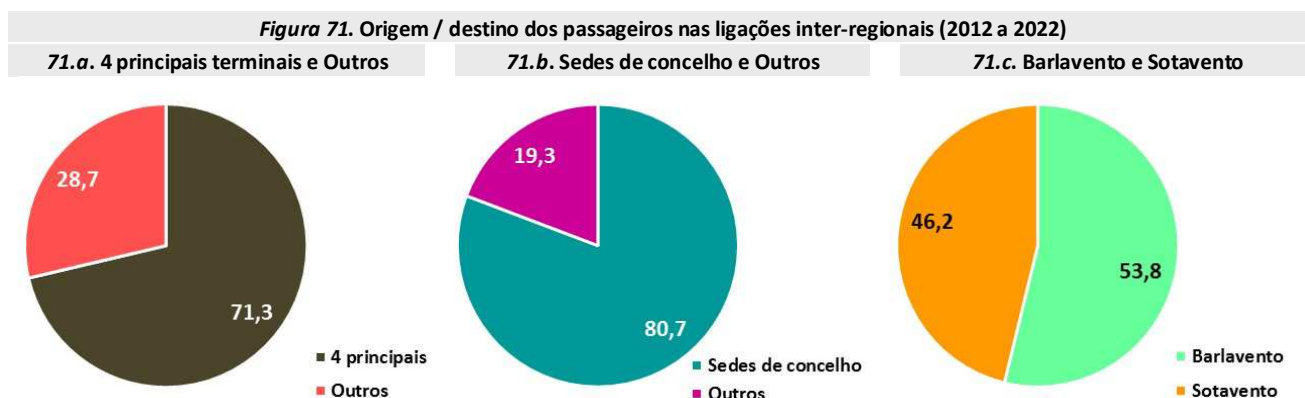
Fonte: RNE – Rede Nacional de Expressos; FlixBus

A cobertura regional em termos da clássica divisão Barlavento/Sotavento (poente/nascente) é bastante equilibrada, uma vez que há apenas uma ligeira vantagem (53,8%) para o Barlavento, onde as atividades turísticas têm mais expressão, cabendo ao Sotavento os restantes 46,2% do movimento de passageiros.

Como anteriormente referido, o transporte de passageiros nas ligações inter-regionais é claramente marcado pela sazonalidade dos fluxos. Em 21 dos 23 terminais/estações rodoviárias é o 3.º trimestre que concentra a maior quota de passageiros – em alguns dos locais superior a 50% do total anual ou mesmo a totalidade (Aljezur) –; enquanto apenas 2 locais – Silves e São Bartolomeu de Messines –, apresentaram as maiores concentrações no 4.º trimestre (31,8 e 34,8%, respetivamente), embora muito ligeiramente superiores às do 3.º trimestre. Quanto ao 1.º trimestre, que na globalidade representa a menor percentagem, tem mesmo em determinados terminais/estações um movimento inexistente ou residual

(casos de Aljezur e Alvor, Monte Gordo e Praia da Rocha, respetivamente), e apresenta os valores ainda assim mais significativos nas principais sedes de concelho e centros urbanos da região.

Figura 71. Origem / destino dos passageiros nas ligações inter-regionais (2012 a 2022)



Fonte: RNE – Rede Nacional de Expressos; Flixbus

5. Tabela-Síntese dos Indicadores monitorizados

Modo Aéreo

Indicadores e variáveis	Valor	Variações				Trimestres			Tendência de reforço do movimento no principal trimestre (2012 / 2022) ¹		
	2022	Último ano 2022/2021	Últimos 10 anos 2022/2012	Últimos 3 anos 2022/2019		Trim. +	Valor	% do ano	2012	2022	Evolução
N.º de voos	55.481	↗ 71,7%	↗ 39,4%	↘ -4,8%		3.º	19.868	35,8%	38,1%	35,8%	↘
Passageiros	8.151.237	↗ 149,6%	↗ 45,0%	↘ -9,1%		3.º	3.104.027	38,1%	41,7%	38,1%	↘
Passageiros c/ aeroportos nacionais	448.294	↗ 98,5%	↗ 34,5%	↗ 0,0%		3.º	144.834	32,3%	34,1%	32,3%	=
Lisboa	257.554	↗ 100,5%	↗ 31,7%	↘ -11,5%		3.º	79.851	31,0%	30,8%	31,0%	=
Porto	187.847	↗ 94,0%	↗ 40,5%	↗ 21,2%		3.º	64.333	34,2%	37,3%	34,2%	↘
Outros	2.893	↗ 416,6%	↘ -26,8%	↗ 42,9%		2.º	810	28,0%		28,0%	Δ
Passageiros c/ aeroportos internacionais	7.702.943	↗ 153,3%	↗ 28,0% ²⁰¹⁵	↘ -10,0%		3.º	2.959.193	38,4%	41,8% ²⁰¹⁵	38,4%	↘
Reino Unido	3.777.304	↗ 239,3	↗ 12,4% ²⁰¹⁵	↘ -13,9% ²⁰¹⁵		3.º	1.496.370	39,6%	41,6% ²⁰¹⁵	39,6%	=
Alemanha	813.595	↗ 85,4	↗ 13,1% ²⁰¹⁵	↘ -20,4% ²⁰¹⁵		3.º	276.542	34,0%	40,2% ²⁰¹⁵	34,0%	↘
França	808.287	↗ 82,4	↗ 271,4% ²⁰¹⁵	↗ 5,3% ²⁰¹⁵		3.º	303.379	37,5%	44,4% ²⁰¹⁵	37,5%	↘
Holanda	606.222	↗ 75,0	↗ 8,9% ²⁰¹⁵	↘ -10,0% ²⁰¹⁵		3.º	192.119	31,7%	38,3% ²⁰¹⁵	31,7%	↘
Irlanda	765.056	↗ 241,7	↗ 9,2% ²⁰¹⁵	↘ -0,0% ²⁰¹⁵		3.º	310.561	40,6%	43,8% ²⁰¹⁵	40,6%	↘
Escandinávia	170.212	↗ 125,6	↗ 97,0% ²⁰¹⁵	↘ -20,9% ²⁰¹⁵		3.º	52.135	30,6%	37,1% ²⁰¹⁵	30,6%	↘
Bélgica	258.478	↗ 27,1	↗ 72,6% ²⁰¹⁵	↗ 32,6% ²⁰¹⁵		3.º	109.352	42,3%	41,4% ²⁰¹⁵	42,3%	=
Outros	503.789	↗ 18,1	↗ 123,7% ²⁰¹⁵	↘ -6,3% ²⁰¹⁵		3.º	218.735	43,4%	51,4% ²⁰¹⁵	43,4%	↘

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 ocorreram em outros trimestres.

Modo Marítimo/Fluvial

Indicadores e variáveis	Valor	Variações				Trimestres			Tendência de reforço do movimento no principal trimestre (2012 / 2022) ¹		
	2022	Último ano 2022/2021	Últimos 10 anos 2022/2012	Últimos 3 anos 2022/2019		Trim. +	Valor	% do ano	2012	2022	Evolução
Passageiros na Ria Formosa	2.396.655	↗ 31,7%	↗ 29,9%	↗ 4,8%		3.º	1.647.080	69,9%	80,0%	69,9%	↘
Faro - Ilha de Faro	156.687	↗ 210,2%	↗ 365,3%	↗ 166,3%		3.º	84.157	53,7%	93,3%	53,7%	↘
Faro - Ilha Deserta	25.613	↗ 28,2%	↘ -29,4%	↘ -21,4%		3.º	18.973	74,1%	89,1%	74,1%	↘
Faro - Farol (Ilha da Culatra)	50.855	↗ 8,7%	↗ 21,8%	↘ -37,5%		3.º	43.495	85,5%	89,0%	85,5%	↘
Faro - Culatra (Ilha da Culatra)	1.560	↗ 117,9%	↘ 29,8% ²⁰¹³	↘ -18,2%		3.º	1.524	97,7%	100,0% ²⁰¹³	97,7%	↘
Olhão - Farol (Ilha da Culatra)	190.966	↗ 29,6%	↗ 61,5%	↗ 28,9%		3.º	118.759	62,2%	67,6%	62,2%	↘
Olhão - Culatra (Ilha da Culatra)	194.857	↗ 30,9%	↗ 157,7%	↗ 23,6%		3.º	95.097	48,8%	56,0%	48,8%	↘
Olhão - Ilha da Amona	426.644	↗ 18,8%	↗ 72,0%	↗ 14,4%		3.º	274.200	64,3%	77,4%	64,3%	↘
Fuseta - Praia	303.151	↗ 16,5%	↘ -31,7%	↘ -22,4%		3.º	266.682	88,0%	88,1%	88,0%	=
Sta. Luzia - Terra Estreita (Ilha de Tavira)	184.039	↗ 2,1%	↗ 19,4%	↘ -13,8%		3.º	159.259	86,5%	93,7%	86,5%	↘
Quatro Águas - Ilha de Tavira	219.591	↗ 15,0%	↘ -54,0%	↘ -22,0%		3.º	161.900	73,7%	70,0%	73,7%	↗
Tavira - Ilha de Tavira	515.292	↗ 71,6%	↗ 137,6%	↗ 16,2%		3.º	344.700	66,9%	88,2%	66,9%	↘
Cabanas - Ilha de Cabanas	127.400	↗ 11,0%	↗ 44,9% ²⁰¹⁴	↗ 22,0%		3.º	105.334	82,7%	87,1% ²⁰¹⁴	82,7%	↘
Passageiros no Guadiana	106.909	↗ 105,8%	↘ -14,8%	↘ -25,6%		3.º	50.799	47,5%	45,2%	47,5%	↗

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.

Modo Rodoviário

Subsistemas	Indicadores e variáveis	Valor	Variações				Trimestres			Tendência de reforço do movimento no principal trimestre (2012/2022) ¹		
		2022	Último ano 2022/2021	Últimos 10 anos 2022/2012	Últimos 3 anos 2022/2019	Trim. +	Valor	% do ano	2012	2022	Evolução	
Eixos Principais (TMD)	A2 - (Almodôvar / Messines)	12.959	↗ 14,7%	↗ 67,9%	↗ 4,7%	3.º	22.355	+72,5%*	+81,3%*	+72,5%*	↘	
	Ponte Internacional do Guadiana	11.476	↗ 54,7%	↗ 12,8%	↗ 13,0%	3.º	17.446	+52,0%*	+44,6%*	+52,0%*	↗	
	A22 (Via do Infante)	15.971	↗ 31,6%	↗ 93,8%	↗ 4,5%	3.º	24.265	+51,9%*	+66,4%*	+51,9%*	↘	
Eixos Secundários (TMD)	IC1: S.B. Messines / Tunes	7.210	↗ 32,2%	↗ 1,9%	↗ 1,6%	3.º	8.122	+12,7%*	+32,1%*	+12,7%*	↘	
	IC4: Nó da A22 / S. João da Venda	38.422	↗ 28,0%	↗ 50,0% ²⁰¹⁶	↘ -3,0%	3.º	45.232	+17,7%*	+41,0%* ²⁰¹⁶	+17,7%*	↘	
	SI Venda / Faro (Nó W)	48.385	↗ 25,4%	↗ 17,3%	↘ -2,3%	3.º	54.687	+13,0%*	+15,9%*	+13,0%*	↘	
	EN125: Rot. Faro Este / Rotunda (Makro)	27.012	↗ 17,3%	↘ -0,2% ²⁰¹⁶	↘ -2,4%	3.º	29.580	+9,5%*	+3,0%* ²⁰¹⁶	+9,5%*	↗	
	EN125: Nó Faro-EN2 / Rotunda Faro Este	24.201	↗ 18,4%	↗ 46,2% ²⁰¹⁶	↗ 1,9%	3.º	26.536	+9,6%*	+17,9%* ²⁰¹⁶	+9,6%*	↘	
	EN125: Bias do Sul / Bias do Norte	17.519	↘ -8,0%	↗ 14,0%	↘ -0,3%	4.º	20.393	+16,4%*		+16,4%*	Δ	
	EN125: Lagos (Rot. A22) / Fim Var. Este	11.036	↗ 24,5%	↗ 45,9% ²⁰¹⁶	↗ 11,4%	3.º	13.692	+6,9%*	+7,3%* ²⁰¹⁶	+6,9%*	=	
	EN125: Alcorão / Nó (Vale Crevo)	22.671	↗ 14,5%	↗ 1,9%	↘ -5,6%	3.º	27.510	+21,3%*	+16,0%*	+21,3%*	↗	
	EN125-10: Faro (Nó W) / Rot. (Montenegro)	40.769	↗ 3,7%	↗ 4,3% ²⁰¹⁶	↘ -10,7%	3.º	52.392	+28,5%*	+21,4%* ²⁰¹⁶	+28,5%*	↗	
	EN120: Rogil / Aljezur	5.050	↗ 28,2%	↗ 48,5% ²⁰¹³	↗ 11,8%	3.º	6.676	+32,2%*	+54,5%* ²⁰¹³	+32,2%*	↘	
	EN122: Mértola / Santa Marta	2.457	↗ 75,1%	↗ 81,2% ²⁰¹³	↗ 61,0%	4.º	3.649	+48,5%*		+48,5%*	Δ	
	ER270: S.B. Alportel (Este) / SCF do Bispo	2.576	↗ 11,4%	↗ 14,8% ²⁰¹³	↘ -7,6%	3.º	2.902	+12,6%*	+25,3%* ²⁰¹³	+12,6%*	↘	
	EN125: Espiche / Rotunda (Praia da Luz)	14.264	↗ 6,3%	↗ 18,8% ²⁰¹⁷	↗ 13,5%	3.º	17.924	+25,7%*	+28,1%* ²⁰¹⁷	+25,7%*	↘	
	EN125: Budens / Rotunda (Vale de Boi)	7.868	↗ 13,7%	↗ 8,8% ²⁰¹⁷	↗ 4,0%	3.º	10.374	+31,8%*	+40,4%* ²⁰¹⁷	+31,8%*	↘	
	EN125: Nó de S. Lourenço / Var. do Troto	14.416	↗ 11,1%	↘ -3,9% ²⁰¹⁷	↘ -11,9%	3.º	17.199	+19,3%*	+17,6%* ²⁰¹⁷	+19,3%*	=	
	EN125: Rotunda (Makro) / Olhão	26.981	↗ 29,3%	↗ 1,7% ²⁰¹⁸	↘ -2,9%	3.º	29.724	+10,2%*	+10,2%* ²⁰¹⁸	+10,2%*	=	
	ER125: Pêra (Nascente) / Rot. (Zoomarine)	14.505	↗ 17,3%	↘ -7,8% ²⁰¹⁸	↘ -9,9%	3.º	16.961	+16,9%*	+22,1%* ²⁰¹⁸	+16,9%*	↘	
	ER125: Lagoa (Nasc.) / Rot. (Intern. School)	16.182	↗ 15,3%	↘ -7,3% ²⁰¹⁸	↘ -8,5%	3.º	18.644	+15,2%*	+15,7%* ²⁰¹⁸	+15,2%*	=	
	ER125: Lagos (Nascente) / Chinicato	20.439	↗ 11,9%	↘ -2,6% ²⁰¹⁸	↘ -2,9%	3.º	22.454	+9,9%*	+13,9%* ²⁰¹⁸	+9,9%*	↘	
	ER125: Odiáxere (Nasc.) / Rot. (Mesquita)	14.549	↗ 17,9%	↘ -3,1% ²⁰¹⁸	↘ -3,7%	3.º	16.925	+16,3%*	+16,3%* ²⁰¹⁸	+16,3%*	=	
	ER125: Penina / Chão das Donas	20.341	↗ 19,2%	↘ -1,3% ²⁰¹⁸	↘ -2,2%	3.º	23.277	+14,4%*	+14,3%* ²⁰¹⁸	+14,4%*	=	
	ER125: Almancil / Nó de S. Lourenço	18.737	↗ 13,3%	↘ -4,2% ²⁰¹⁸	↘ -10,3%	2.º	21.100	+12,6%*		+12,6%*	Δ	
	ER125: Rot. (V. Judeu) / Rot. (4 Estradas)	17.572	↗ 18,2%	↗ 2,4% ²⁰¹⁸	↗ 1,2%	3.º	20.312	+15,6%*	+15,7%* ²⁰¹⁸	+15,6%*	=	
	ER125: Chão das Donas / Alcorão	12.734	↗ 5,2%	↘ -0,4% ²⁰¹⁸	↘ -2,6%	3.º	14.389	+13,0%*	+19,0%* ²⁰¹⁸	+13,0%*	↘	
	ER125: Nó (Alg. Shopping) / Nó (Ac. A22)	24.864	↗ 18,2%	↗ 2,4% ²⁰¹⁸	↘ -0,3%	3.º	29.591	+19,0%*	+19,0%* ²⁰¹⁸	+19,0%*	=	
	ER125: Patã de Cima / Boliqueime (Poente)	15.596	↘ -3,2%	↘ -3,8% ²⁰¹⁸	↘ -7,9%	3.º	18.613	+19,3%*	+19,5%* ²⁰¹⁸	+19,3%*	=	
	EN125: Enlace EN125 / Nó Faro-EN2	30.087	↗ 16,1%	↗ 0,4% ²⁰¹⁸	↘ -5,2%	3.º	33.271	+10,6%*	+11,2%* ²⁰¹⁸	+10,6%*	=	
	ER2: Barranco do Velho / S. Brás de Alportel	1.323	↗ 57,8%				4.º	1.410	+6,6%*	+28,3%* ²⁰²¹	+6,6%*	↘
	EN2: São Brás de Alportel / Estoi	8.962	↗ 18,9%				3.º	9.642	+7,6%*		+7,6%*	Δ
	EN2: Nó A22 / Variante EN125	13.023	↗ 21,0%				3.º	14.380	+10,4%*	+14,6%* ²⁰²¹	+10,4%*	↘
	EN122: Castro Marim / V. R. Santo António	2.022	↘ -12,8%				3.º	2.729	+34,9%*	+65,4%* ²⁰²¹	+34,9%*	↘
	IC4: Lagos / Aljezur	4.240	↗ 27,2%				3.º	4.814	+13,5%*	+35,6%* ²⁰²¹	+13,5%*	↘
Transporte coletivo (passageiros)	Ligações Urbanas	4.096.483	↗ 44,2%	↘ -35,1%	↘ -15,7%	4.º	1.099.770	26,8%		26,8%	Δ	
	Ligações Interurbanas	3.189.789	↗ 49,4%	↘ -46,6%	↘ -48,6%	4.º	848.876	26,6%		26,6%	Δ	
	Ligações Inter-regionais ²	1.376.426				3.º	541.730	39,4%				
	Faro	339.527				3.º	111.593	32,9%				
	Albufeira	327.620				3.º	131.672	40,2%				
	Lagos	223.517				3.º	95.215	42,6%				
	Quarteira	91.047				3.º	36.954	40,6%				
	Outros	394.715				3.º	166.296	42,1%				
	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 Os valores relativos ao ano de 2022 incluem a informação disponibilizada pela FLIXBUS, pelo que as comparações com os anos anteriores deverão ser relativizadas.

^Δ 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.

Modo Ferroviário

Indicadores e variáveis	Valor	Variações						Trimestres			Tendência de reforço do movimento no principal trimestre (2012 / 2022) ¹		
	2022	Último ano 2022/2021	Últimos 10 anos 2022/2012	Últimos 3 anos 2022/2019	Trim. +	Valor	% do ano	2012	2022	Evolução	2012	2022	Evolução
Passageiros no Serviço Regional	2.181.945	↗ 59,1%	↗ 42,8%	↗ 9,8%	3.º	629.969	28,9%	27,2%	28,9%	=			
Passageiros no Serviço de Longo Curso	848.801	↗ 77,2%	↗ 55,3%	↘ -6,2%	3.º	307.022	36,2%	38,3%	36,2%	↘			
<i>Lisboa e Vale do Tejo</i>	712.632	↗ 82,8%	↘ -2,5% ²⁰¹⁷	↘ -6,5%	3.º	260.827	36,6%	35,9% ²⁰¹⁷	36,6%	=			
<i>Norte</i>	63.523	↗ 55,0%	↘ -1,8% ²⁰¹⁷	↘ -6,4%	3.º	25.047	39,4%	39,8% ²⁰¹⁷	39,4%	=			
<i>Centro</i>	35.974	↗ 45,9%	↗ 0,1% ²⁰¹⁷	↗ 0,1%	3.º	11.680	32,5%	33,3% ²⁰¹⁷	32,5%	=			
<i>Alentejo</i>	24.517	↗ 91,2%	↗ 5,0% ²⁰¹⁷	↗ 2,7%	3.º	7.402	30,2%	29,7% ²⁰¹⁷	30,2%	=			

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.