

Relatório Anual

Mobilidade e Transportes 2012

1.1 Modo Aéreo

1.2 Modo Marítimo/fluvial

1.3 Modo Ferroviário

1.4 Modo Rodoviário

1.4.1 Tráfego rodoviário nos principais eixos regionais

1.4.2 Tráfego rodoviário nos eixos rodoviários regionais

1.4.3 Transporte colectivo rodoviário

1.5 Tabela-Síntese dos Indicadores monitorizados

Direcção de Serviços do Desenvolvimento Regional

Divisão de Estudos Regionais

CCDR Algarve

Março de 2013

Nota Introdutória

A presente abordagem à componente sectorial dos Transportes e Mobilidade, integrada no âmbito mais vasto do “Boletim Trimestral de Conjuntura da CCDR Algarve”, procura, de uma forma necessariamente muito sintética, acompanhar a evolução de um restrito conjunto de indicadores respeitantes ao sector na Região do Algarve.

Os indicadores que serão apresentados, e que nos propusemos a acompanhar e a monitorizar, não são naturalmente os indicadores ideais, os mais adequados e os mais significativos para melhor caracterizarmos e entendermos a complexidade dos aspectos relacionados com a mobilidade na Região. Estes indicadores são, acima de tudo e simultaneamente, os indicadores possíveis de obter e os indicadores que, segundo o nosso entendimento, melhor nos permitem uma abordagem à escala de análise que queremos retratar – a Região.

Os constrangimentos com os quais nos deparámos numa primeira fase de identificação dos indicadores e de definição de uma metodologia para recolha, tratamento e divulgação dos mesmos resultaram sobretudo da constatação de vários conjuntos de obstáculos.

Um primeiro, que não consistirá propriamente numa reduzida produção de indicadores por parte dos muitos organismos do sector (os transportes) nem, assim, por uma deficiente cobertura por parte do Sistema Estatístico Nacional (SEN), mas sobretudo pela própria natureza dos indicadores. Se, por um lado, as estatísticas sectoriais pecam por uma generalizada não afectação da informação à escala que queremos tratar – a Região –, verificamos igualmente que as estatísticas de base regional (informação recolhida pelos organismos do sector e tratada e divulgada pelas secções regionais do Instituto Nacional de Estatística, INE) reportam-se, em muitas situações, mais às infraestruturas e equipamentos existentes do que propriamente aos fluxos e à circulação de pessoas e bens nos espaços regionais.

Um segundo grande constrangimento foi detectado nos aspectos que respeitam à data e, sobretudo, à periodicidade da disponibilização da informação. Tanto as estatísticas sectoriais (de âmbito nacional e menos territorializadas) como as estatísticas de base regional, reportam-se a valores anuais. Ou seja, revelam-se de pouca utilidade no acompanhamento a que nos propomos fazer, uma vez que não têm a informação reportada ao trimestre (muito menos ao mês).

Por estes motivos, houve a necessidade de efectuar uma outra abordagem que, não podendo ter como base as estatísticas oficiais publicadas, teve que evoluir num outro sentido que veio criar duas frentes de trabalho:

1. Uma primeira, por via do contacto directo com os operadores, estabelecendo assim relações informais de colaboração, com o objectivo de termos disponibilizada a informação – reportada ao trimestre – respeitante aos fluxos ocorridos ou nas suas infraestruturas ou nas suas frotas. Estão nesta situação a grande maioria dos indicadores recolhidos, que podem assim ser diferenciados à escala regional e/ou ao período temporal que nos interessa, o trimestre.
2. Uma segunda, também por via do contacto directo com os operadores, que nos permitiu obter informação que não é de todo disponibilizada ao público. Estão nesta situação os indicadores concebidos para o acompanhamento dos fluxos regionais e inter-regionais do transporte ferroviário e do transporte público rodoviário de passageiros (sendo que neste último também se obteve a informação relativa aos fluxos de e para Espanha).

Relativamente aos anos anteriores, a principal inovação que há a registar neste processo de acompanhamento do comportamento dos indicadores de mobilidade e transportes no espaço regional prende-se com a inclusão dos Tráfegos Médios Diários observados nos troços do IC 1 (São Bartolomeu de Messines – Tunes), do IC4 (São João da Venda – Faro) e da EN 125 (troços Odiáxere – Estômbar e Tavira Monte - Lagoa). A Estradas de Portugal, S.A. iniciou a disponibilização da informação daqueles 4 TMD's em Janeiro de 2010. Tendo já dois anos consecutivos (2010 e 2011) de recolha regular destes valores, entendeu-se, no início de 2012, após a verificação e constatação da estabilização no fornecimento desta informação, inclui-los no processo de acompanhamento dos fluxos de tráfego da Região. A pertinência desta informação tem sido absolutamente relevante no quadro da análise dos fluxos regionais, na medida em que, por via da introdução de portagens (em Dezembro de 2011) na Via do Infante (A22), a opção individual pela circulação em vias alternativas (secundárias) apresenta valores e variações positivas bastante significativas. Infelizmente, apenas dispomos de informação para 3 troços do IC4/EN125, o que não permite uma generalização das conclusões que se podem extrair sobre o “desvio” de tráfego do grande eixo regional (A22) para as vias secundárias. Por outro lado, a recolha de informação sobre os tráfegos no troço do IC1 (entre

S. B. Messines e Tunes) vem igualmente permitir o acompanhamento e o estabelecimento de análises sobre a evolução dos tráfegos em duas vias paralelas, sendo que uma delas – a A2 – é portajada.

Feita esta breve nota quanto aos indicadores seleccionados para o acompanhamento da evolução e das dinâmicas regionais no domínio dos transportes e da mobilidade, ir-se-á então proceder a uma análise sumária do comportamento dos indicadores para os meios e os modos de transportes discriminados na seguinte tabela.

Meio / Modo	Indicadores	Unidade	Periodicidade	Fonte	
Aéreo	N.º de voos (A.I. Faro)	N.º	Trimestral	ANA – Aeroportos de Portugal, SA	
	Movimento de passageiros (A.I. Faro)	N.º	Trimestral	ANA – Aeroportos de Portugal, SA	
	Movimento de passageiros no espaço nacional	N.º	Trimestral	ANA – Aeroportos de Portugal, SA	
Marítimo/fluvial	Passageiros na Ria Formosa	N.º	Trimestral	IPTM – Faro	
	Passageiros no Guadiana	N.º	Trimestral	IPTM – Faro	
Ferroviário	Passageiros no sistema regional	N.º	Trimestral	CP – Faro	
	Passageiros no Longo Curso	N.º	Trimestral	CP – Lisboa	
Rodoviário	Tráfego rodoviário nos principais eixos regionais	TMD na A2 (lanço SB Messines – Paderne)	TMD	Trimestral	BRISA – Auto-estradas de Portugal, S.A.
		TMD na P. Internacional do Guadiana	TMD	Trimestral	Estradas de Portugal, SA
		TMD na A22	TMD	Trimestral	EUROSCUT, SA
Outros Tráfegos Médios Diários	TMD no IC1: troço SB de Messines - Tunes	TMD	Trimestral	Estradas de Portugal, SA	
	TMD no IC4: troço SJ Venda – Faro Norte	TMD	Trimestral	Estradas de Portugal, SA	
	TMD na EN125: troço Odiáxere (S) - Estômbar (O)	TMD	Trimestral	Estradas de Portugal, SA	
	TMD na EN125: troço Tavira (EN 270) – Monte Lagoa	TMD	Trimestral	Estradas de Portugal, SA	
Transporte colectivo rodoviário	Passageiros nas ligações urbanas	N.º	Trimestral	EVA Transportes S.A	
	Passageiros nas ligações inter-urbanas	N.º	Trimestral	EVA Transportes S.A	
	Passageiros nas ligações inter-regionais	N.º	Trimestral	EVA Transportes S.A	
	Passageiros nas ligações internacionais	N.º	Trimestral	EVA Transportes S.A	

As análises que são feitas ao comportamento dos indicadores são necessariamente muito sumárias e reportam-se:

- À evolução relativamente ao ano anterior (2011);
- À evolução nos 5 últimos anos (2008 a 2012);
- Ao carácter sazonal dos movimentos e dos fluxos;
- À tendência de reforço, ou esbatimento, do carácter sazonal dos movimentos e dos fluxos.

1.1 Modo aéreo

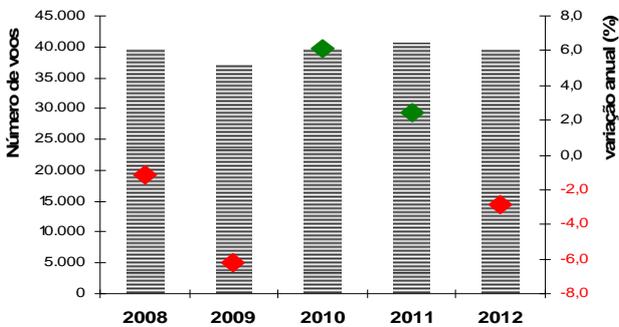
A análise dos fluxos deste modo de transporte tem por base o acompanhamento de três indicadores: o **número de voos**, o **total de passageiros movimentados**, e a fracção correspondente aos **passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais**¹. Muito sinteticamente, e para cada um dos indicadores, observou-se em 2012, relativamente ao ano anterior (2011), que:

- O **número de voos** **diminuiu** de 40.594 para 39.440, o que corresponde a um **decréscimo de 2,8%**;
- O **total de passageiros** aumentou de 5.615.683 para 5.672.639 passageiros, o que correspondeu a um aumento de 1,0%;
- O total de **passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais** aumentou de 310.974 para 334.213, o que corresponde a um aumento de 7,5%.

Para os mesmos indicadores, e procurando estabelecer uma análise num período de tempo mais alargado, de 2008 a 2012, verifica-se que:

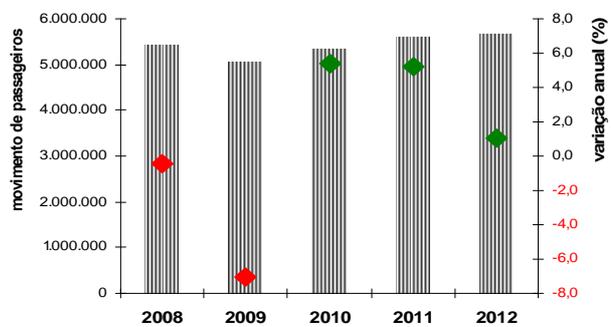
- O **número de voos** **diminuiu 0,9%**;
- O **total de passageiros** movimentados aumentou 4,1%;
- O total de **passageiros movimentados com os restantes aeroportos nacionais** aumentou 71,1%.

Número de voos e variação anual (2008 / 2012)
Aeroporto Internacional de Faro



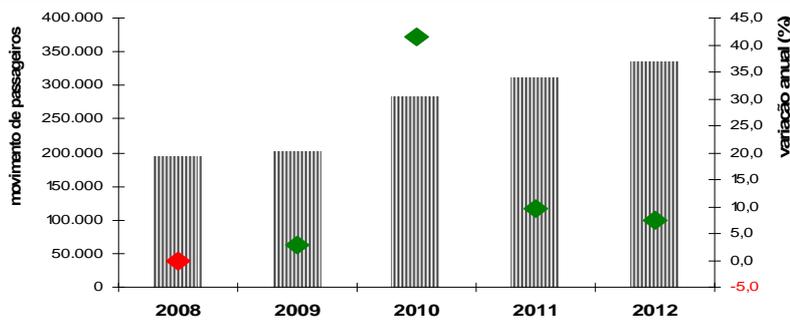
≡ Número de voos ◊ Variação anual (positiva: ◊ negativa: ◆)

Movimento de passageiros e variação anual (2008 / 2012)
Aeroporto Internacional de Faro



≡ Movimento de passageiros ◊ Variação anual (positiva: ◊ negativa: ◆)

Movimento de passageiros com os restantes aeroportos nacionais (2008 / 2012)
Aeroporto Internacional de Faro



≡ Movimento de passageiros ◊ Variação anual (positiva: ◊ negativa: ◆)

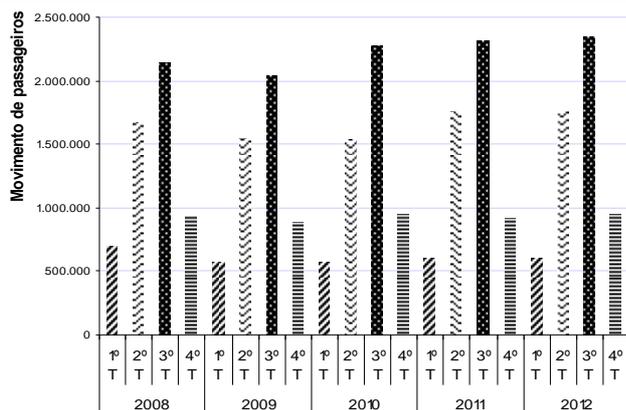
Fonte: ANA – Aeroportos de Portugal, SA (2012)

O tráfego aéreo no A. I. de Faro continua marcado pela forte sazonalidade, sendo notória a concentração do movimento no 3º trimestre. Em 2012, o 3º trimestre concentrou 38% do total anual dos voos, 42% do total de passageiros e 34% dos passageiros movimentados com os aeroportos nacionais. Não sendo particularmente significativo, há a registar, entre 2011 e 2012, um pequeno reforço da concentração do movimento de passageiros no 3º trimestre (41% em 2011 e 42% em 2012). Contudo, se analisado num recuo temporal de 5 anos, verifica-se que este reforço da concentração do movimento de passageiros no 3.º trimestre é já mais significativo: o 3.º trimestre de 2008 concentrou 39% do total anual de passageiros. No mesmo sentido, e reforçando a tendência de concentração do movimento de passageiros no 3º trimestre, verifica-se que o movimento no trimestre com menor expressão – o 1.º trimestre –, apresenta também uma tendência de decréscimo: 11% do total de passageiros em 2012 contra 13% em 2008.

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

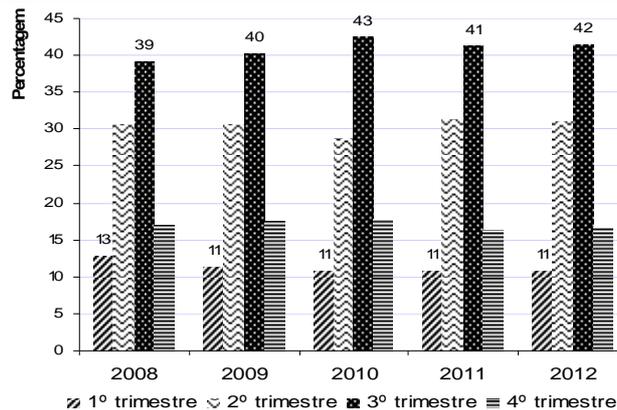
Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2008 / 2012)

Aeroporto Internacional de Faro



Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2008 / 2012)

Aeroporto Internacional de Faro



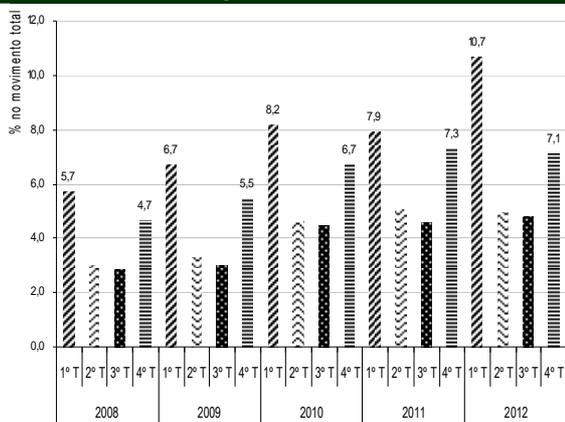
Fonte: ANA – Aeroportos de Portugal, SA (2012)

O movimento de passageiros com origem e destino no espaço nacional, que atingiu em 2012 um novo máximo (334.213 passageiros), apresenta também, naturalmente, um carácter vincadamente sazonal: 34% do total anual de passageiros concentrados no 3º trimestre. Contudo, continua a verificar-se, tal como em anos anteriores, que é precisamente nos trimestres de menor movimento – os 1º e 4º trimestres – que as percentagens de passageiros com origem e destino nos aeroportos nacionais, relativamente aos totais de passageiros movimentados nesses trimestres, são mais representativas.

Outro aspecto relevante do movimento de passageiros com origem e destino no espaço nacional consiste, para além da importância que tem nos meses de menor movimento – 1º e 4º trimestres –, no facto de apresentar crescimentos inter-anuais bastante significativos. Entre 2007 e 2012, a percentagem destes passageiros no movimento do A. I. de Faro passou de 3,6 para 5,9%, o que revela que a opção pelo modo aéreo para as deslocações no território nacional parece ser uma opção consolidada e em crescimento.

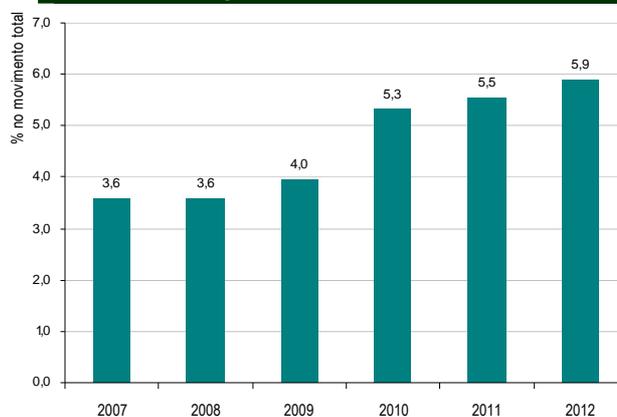
Percentagem dos passageiros com O/D nos aeroportos nacionais, no total do movimento, por trimestre (2008 / 2012)

Aeroporto Internacional de Faro



Percentagem de passageiros com O/D nos aeroportos nacionais no total de passageiros (2008 / 2012)

Aeroporto Internacional de Faro



Fonte: ANA – Aeroportos de Portugal, SA

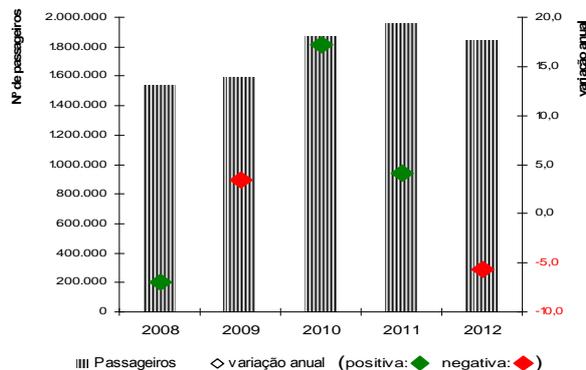
1.2 Modo marítimo/fluvial

Os dois movimentos de passageiros – as carreiras da **Ria Formosa** e a **travessia do Guadiana** (Vila Real de Santo António / Ayamonte) – revelam características, quantitativas e evoluções bastante contrastadas. Em 2012, as carreiras da **Ria Formosa**² transportaram um total de 1.845.636 passageiros, valor que representa um **decréscimo de 5,7%** relativamente ao movimento do ano anterior (2011), e um acréscimo de 19,7% relativamente ao movimento de 2008. No ano de 2012, a carreira que assegura a travessia

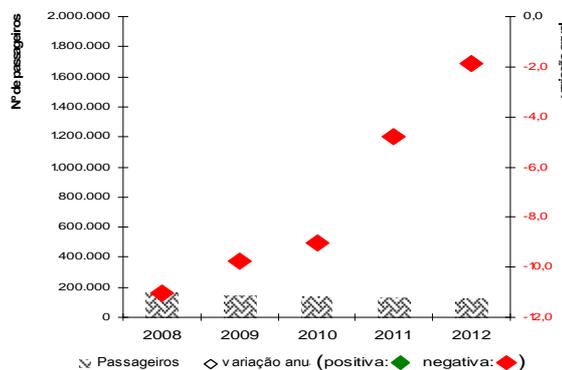
² - O movimento de passageiros na Ria Formosa reporta-se exclusivamente aos passageiros transportados nas carreiras de Faro (para a Praia de Faro, Ilha Deserta e Ilha do Farol), de Olhão (para Ilha da Armona, Ilha da Culatra e Ilha do Farol), da Fuzeta (para a Ilha da Armona), de Santa Luzia (para Terra Estreita), das Quatro Águas (para a Ilha de Tavira), de Tavira (para a Ilha de Tavira). Não inclui os passageiros movimentados nos meios marítimo-turísticos (os "táxis").

do **Guadiana** movimentou um total de 125.435 passageiros, o que representou um **decréscimo de 1,9%** relativamente ao movimento do ano anterior (2011), e um **decréscimo de 23,3%** relativamente ao movimento de 2008.

Movimento de passageiros e variação anual (2008 / 2012) Ria Formosa



Movimento de passageiros e variação anual (2008 / 2012) Ligação V.R. Sto. António - Ayamonte

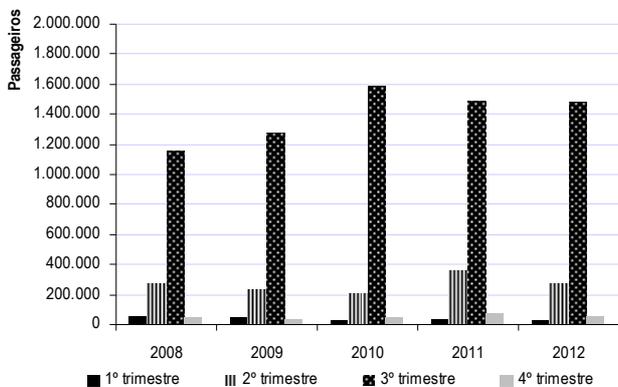


Fonte: IPTM - Faro

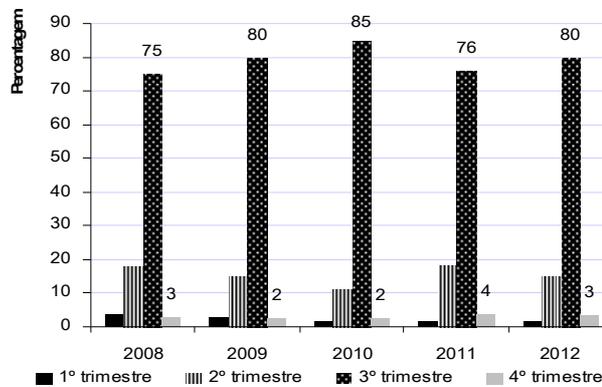
O movimento de passageiros na **Ria Formosa** continua, naturalmente, claramente dominado pela sazonalidade: os passageiros transportados durante o 3º trimestre de 2012 (1.475.671 passageiros) representaram 80% do total anual de passageiros; os passageiros movimentados no 2º trimestre constituíram 15% do total anual de passageiros; e os passageiros transportados no 1º e 4º trimestres representaram apenas 5% do total anual de passageiros.

O movimento de passageiros na ligação fluvial **Vila Real de Santo António / Ayamonte** é também marcado por uma grande concentração do movimento no 3º trimestre, embora muito menos evidente do que a da Ria Formosa. A percentagem do 3º trimestre situou-se nos 45% (valor muito semelhante ao dos anos anteriores).

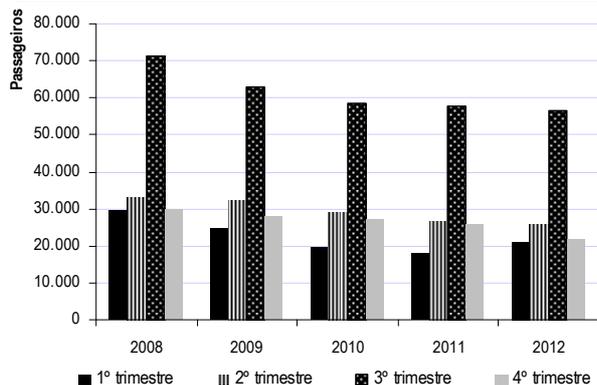
Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2008 / 2012) - Ria Formosa



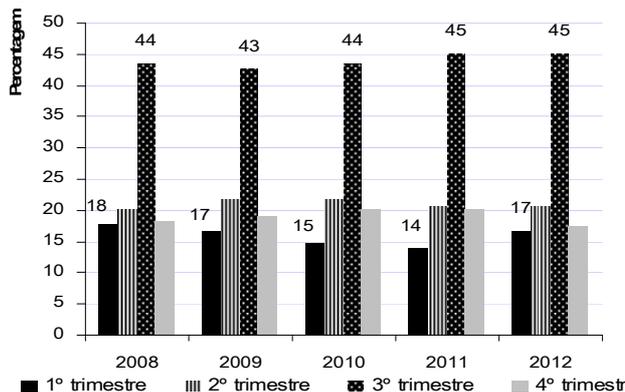
Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2008 / 2012) - Ria Formosa



Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2008 / 2012) V.R. Santo António - Ayamonte



Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2008 / 2012) V.R. Santo António - Ayamonte

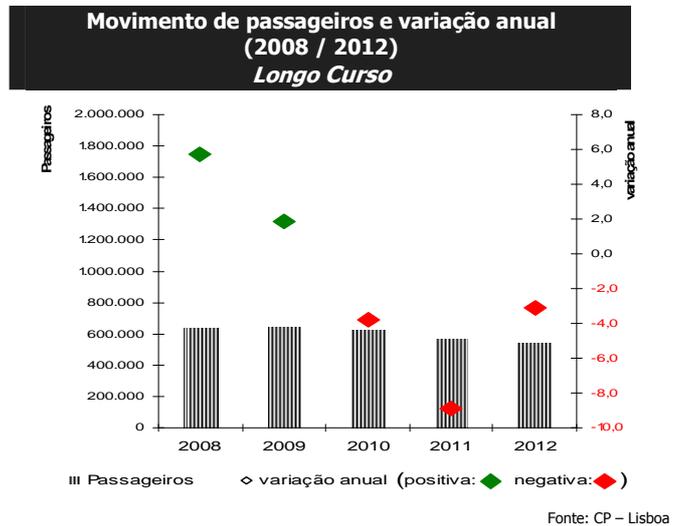
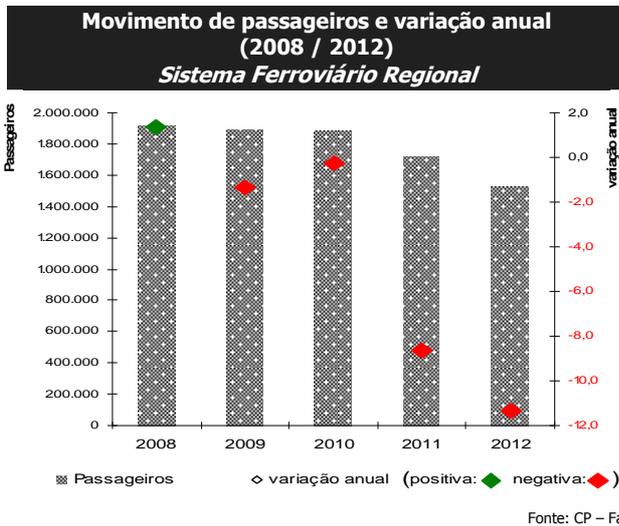


Fonte: IPTM - Faro

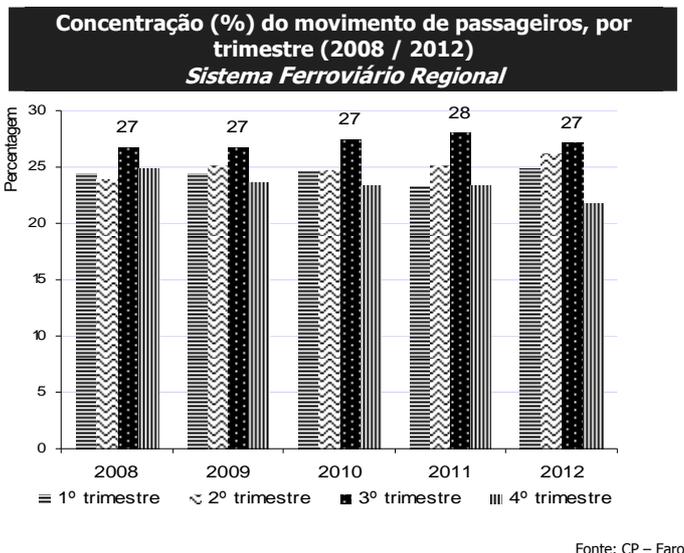
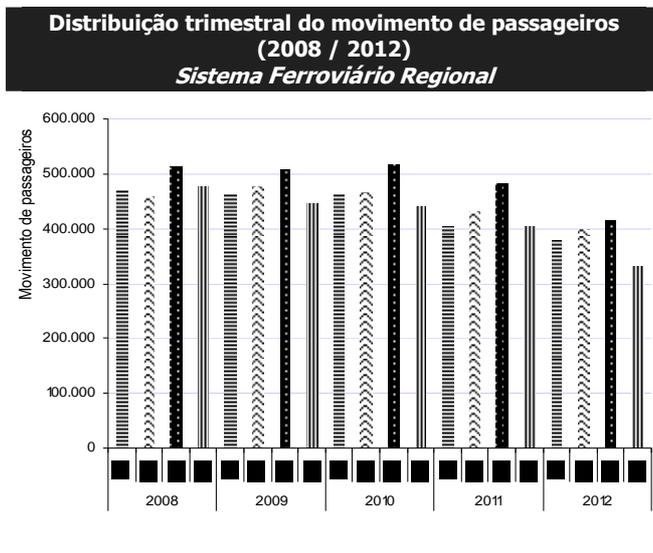
1.3 Modo Ferroviário

Em 2012, o **sistema ferroviário regional** (o eixo ferroviário que serve a Região, compreendido entre Lagos e Vila Real de Santo António) transportou um total de 1.528.464 passageiros. Este valor significa uma **redução de 11,3%** relativamente ao movimento do ano anterior (2011), e uma **redução de 20,3%** relativamente ao movimento de 2008.

O sistema designado por **Longo Curso**³ (o eixo ferroviário que liga Faro e as restantes cidades do território nacional) transportou um total de 546.724 passageiros, valor que representa uma **diminuição de 3,1%** relativamente ao movimento do ano anterior (2011), e uma **redução de 3,6%** relativamente ao movimento de 2008.



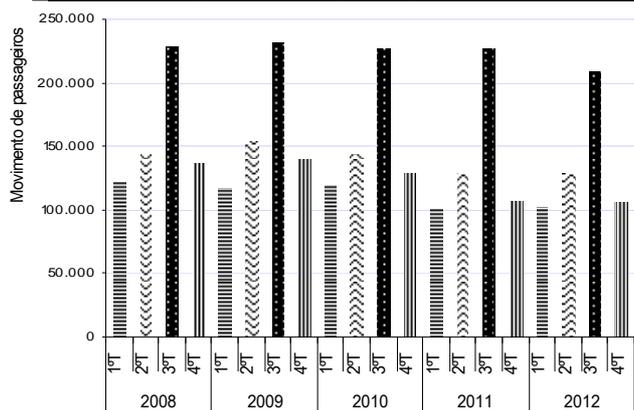
O movimento de passageiros no sistema ferroviário regional é, quando comparado com a maioria dos restantes fluxos de outros modos de transporte, muito pouco afectado pelo fenómeno da sazonalidade. Embora exista uma ligeiríssima concentração do movimento de passageiros no 3º trimestre, esta é muito pouco significativa: apenas 27% do movimento anual de passageiros (em 2012), e tem-se mantido estável nos últimos 5 anos.



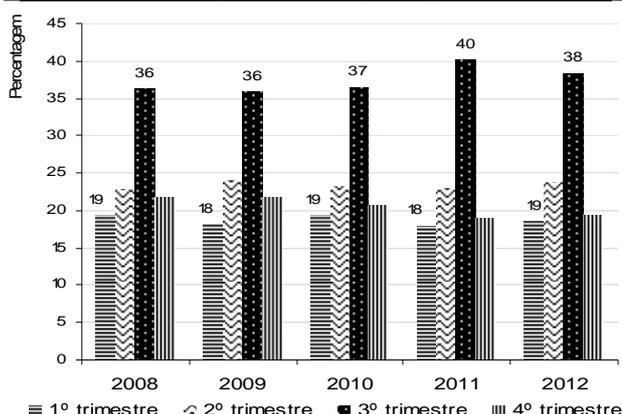
O movimento de passageiros nas ligações do Longo Curso apresenta uma sazonalidade já mais vincada, naturalmente relacionada como o período estival. Em 2012, 38% do total anual de passageiros concentrou-se no 3º trimestre, o que constitui um ligeiro reforço da concentração do movimento neste período do ano quando comparado com a situação de há quatro anos atrás (36% do movimento anual no 3º trimestre). Por outro lado, e embora não tenha registado grandes variações nos últimos anos, verifica-se que o trimestre de menor movimento continua a ser o 1º trimestre.

³ - O Longo Curso compreende os serviços "Intercidades" e "Alfa Pendular" da CP. Todo o movimento que não é prestado nestes dois serviços é muito residual e não tem expressão no total do movimento de passageiros.

Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2008 / 2012) - Longo Curso



Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2008 / 2012) - Longo Curso



Fonte: CP – Lisboa

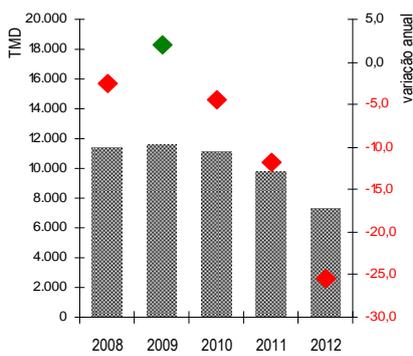
1.4 Modo Rodoviário

O modo rodoviário, em razão da sua complexidade e diversidade, foi analisado em três componentes: o **tráfego médio diário (TMD) nos principais eixos regionais**; o **tráfego médio diário (TMD) nos eixos rodoviários secundários**; e o **transporte colectivo rodoviário**.

1.4.1 TMD nos principais eixos regionais

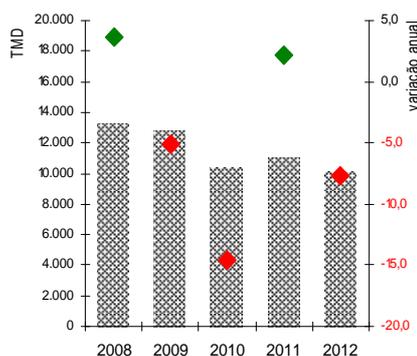
Esta breve e necessariamente sumária abordagem reporta-se à análise da evolução do **Tráfego Médio Diário (TMD)** em duas secções de 2 eixos regionais – no **lanço S. B. de Messines / Paderne (A2)** e na **Ponte Internacional do Guadiana (IP1)** – e do TMD médio para todo o principal eixo regional, a **A22**.

TMD e variação anual (2008 / 2012) A2 (S. B. Messines / Paderne)



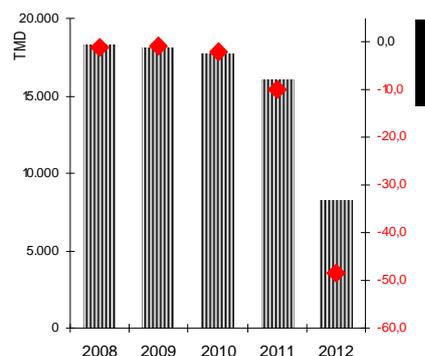
■ TMD ◊ variação anual (positiva: ◆ negativa: ◆)
Fonte: Brisa, SA

TMD e variação anual (2008 / 2012) Ponte Internacional do Guadiana



■ TMD ◊ variação anual (positiva: ◆ negativa: ◆)
Fonte: Estradas de Portugal, SA

TMD e variação anual (2008 / 2012) A22 (Via do Infante)



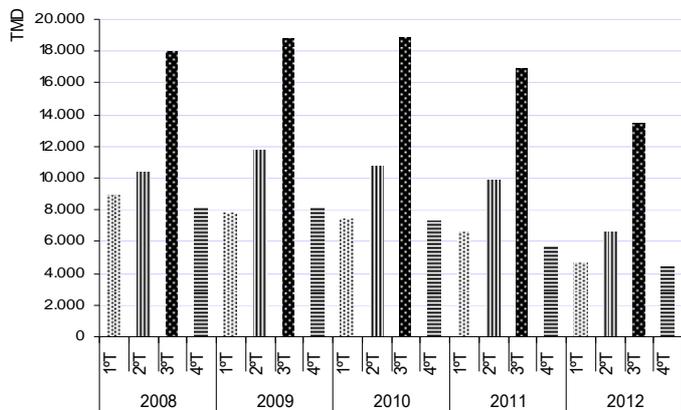
■ TMD ◊ variação anual (positiva: ◆ negativa: ◆)
Fonte: EuroScut, SA

Em 2012, o TMD no **lanço terminal da A2** situou-se nos 7.309 veículos/dia, o que corresponde a um **decréscimo de 25,5%** relativamente ao ano anterior (2011) e a um **decréscimo de 36,0%** relativamente ao valor do ano de 2008. Os fluxos de tráfego neste lanço da A2 continuam claramente marcados pela sazonalidade: em 2012, tal como para todos os anos anteriores considerados, só o valor do TMD do 3º trimestre – 13.447 veículos/dia – é superior ao TMD anual (em mais 84%), valor que inclusive se tem acentuado nos últimos anos (em 2007 era de 60%, em 2009 era de 62% e em 2011 era de 73%). Quanto aos restantes trimestres verifica-se, tal como na generalidade dos anos anteriores, que os respectivos TMD são inferiores ao TMD anual.

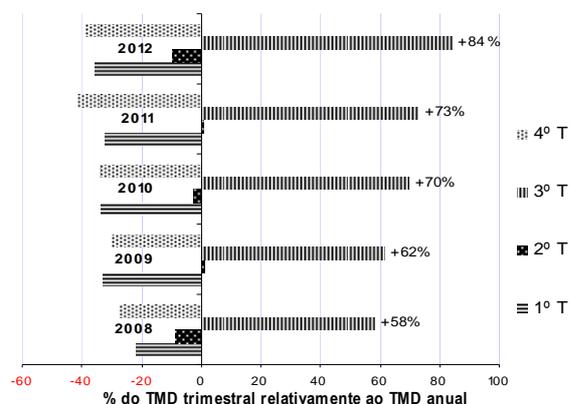
Em 2012, o TMD na **Ponte Internacional do Guadiana** situou-se nos 10.170 veículos/dia, o que corresponde a um **decréscimo de 7,7%** relativamente ao ano anterior (2011) e a um **decréscimo de 23,6%** relativamente ao valor do ano de 2008. Os fluxos de tráfego nesta ligação rodoviária internacional são, também, claramente marcados pela sazonalidade, mas não de forma tão evidente como na

A2. Em 2012, o TMD do 3º trimestre – 14.703 veículos/dia – é superior em 45% ao TMD anual, valor que se acentuou relativamente ao do ano transacto (38%), e também face ao de 2008 (40%).

Distribuição trimestral do TMD (2008 / 2012)
A2 (S. B. Messines / Paderne)

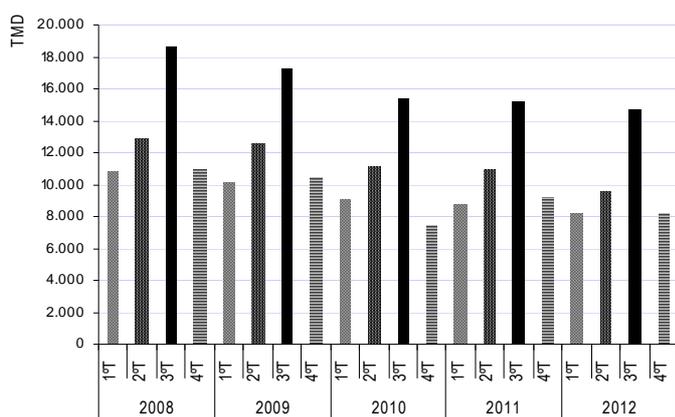


Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual – (2008 / 2012)
A2 (S. B. Messines / Paderne)

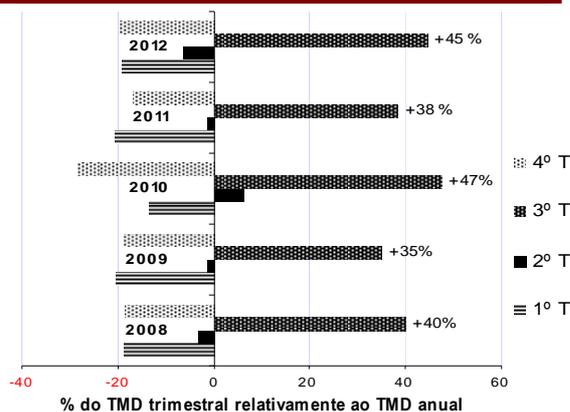


Fonte: Brisa, SA

Distribuição trimestral do TMD (2008 / 2012)
Ponte Internacional do Guadiana

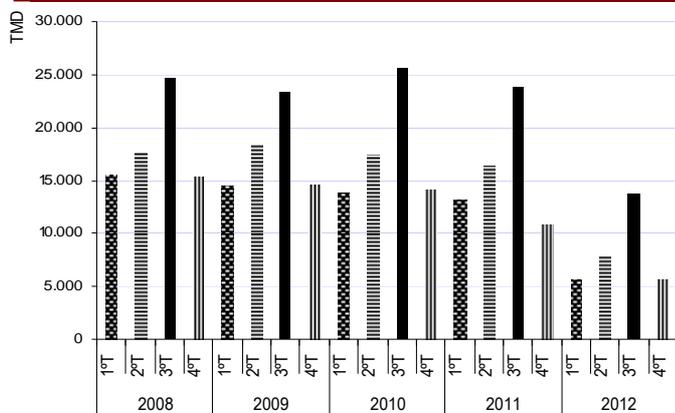


Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual – (2008 / 2012)
Ponte Internacional do Guadiana

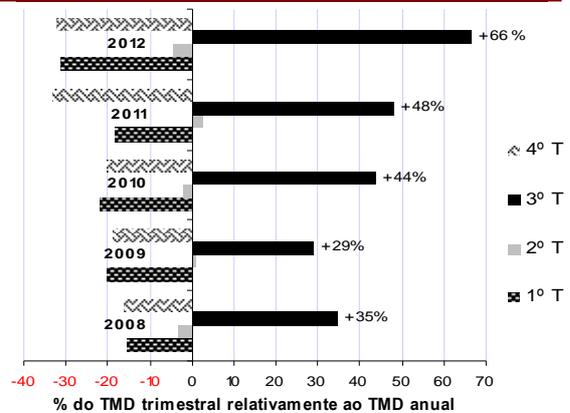


Fonte: Estradas de Portugal, SA

Distribuição trimestral do TMD (2008 / 2012)
A22 (Via do Infante)



Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual – (2008 / 2012)
A22 (Via do Infante)



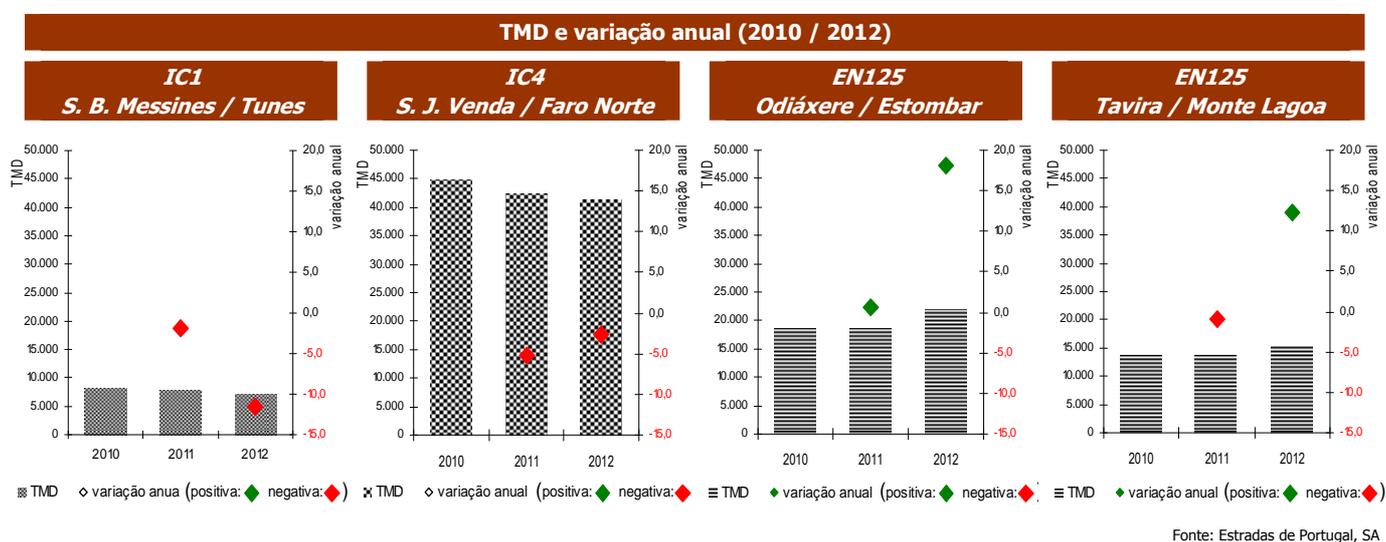
Fonte: EuroScut, SA

Em 2012, o TMD na **A22 (Via do Infante)** situou-se nos 8.241 veículos/dia, o que corresponde a um **decréscimo de 48,6%** relativamente ao ano anterior (2011) e a um **decréscimo de 55,0%** relativamente ao valor do ano de 2008. Embora o tráfego deste eixo rodoviário tenha demonstrado até há poucos anos um carácter intra-regional bem vincado, as alterações ocorridas nos últimos anos (sobretudo em 2011 e 2012) – designadamente, a introdução de portagens – estão a conferir a este eixo, para além de uma

drástica redução da sua utilização, um carácter de sazonalidade que, até há poucos anos, não tinha particular expressão. Com efeito, verifica-se, em 2012, que o TMD do 3º trimestre é superior em 66% ao TMD anual, quando, por exemplo em 2009 era superior em apenas 29%.

1.4.2 TMD nos eixos rodoviários secundários

Desde o mês de Novembro de 2009 que a Estradas de Portugal, SA disponibiliza a informação relativa ao TMD em **quatro secções de eixos rodoviários secundários** regionais: no **IC1 (troço S. Bartolomeu de Messines / Tunes)**; no **IC4 (troço S. João da Venda / Faro Norte)**; na **EN125 (troço Odiáxere / Estombar)**; e na **EN125 (troço Tavira / Monte Lagoa)**. Tendo já a informação de três anos civis completos recolhida (2010, 2011 e 2012), e parecendo estabilizada a disponibilização desta informação na página da entidade acima referida, entendeu-se alargar o acompanhamento e a análise aos TMD verificados naqueles 4 troços. O momento da divulgação e apresentação desta informação é particularmente pertinente, na medida em que o actual contexto de retracção generalizada das actividades económicas e do emprego (e, assim, dos fluxos), acompanhado pela relevância que a cobrança de portagens vem assumindo nas opções individuais e colectivas pelos diferentes modos de transporte e trajectos, melhor permitirá entender não somente as drásticas diminuições dos TMD nos principais eixos rodoviários regionais e inter-regionais mas, também, os efeitos que as portagens estarão a induzir nos volumes de tráfego de eixos secundários.



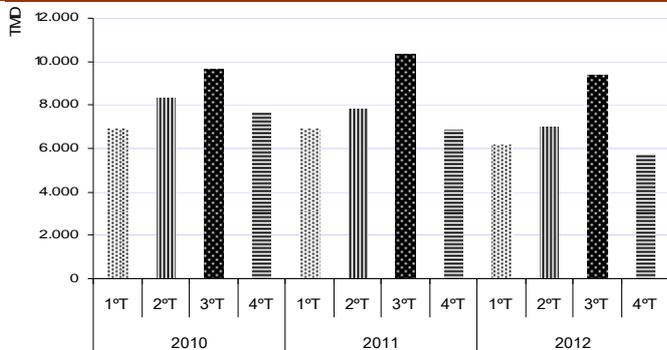
No **IC1 (troço S. Bartolomeu de Messines / Tunes)**, a via alternativa de entrada na Região à A2, o TMD situou-se nos 7.075 veículos/dia, o que corresponde a um **decréscimo de 11,5%** relativamente ao valor do ano anterior (2011), e a um **decréscimo de 13,3%** relativamente ao valor de 2010. Também neste eixo é notória uma clara sazonalidade do tráfego, mais intenso no 3º trimestre (9.340 veículos/dia), e que se tem vindo a acentuar nos últimos 3 anos: mais 19% que o TMD anual em 2010, e mais 32% em 2012. Contudo, o carácter sazonal neste eixo é bem menos vincado do que no eixo viário que corre em paralelo (a A2), onde o TMD do 3º trimestre é superior em 84% ao TMD anual.

No **IC4 (troço S. João da Venda / Faro Norte)**, o TMD situou-se nos 41.408 veículos/dia, o que corresponde a um **decréscimo de 2,6%** relativamente ao valor do ano anterior (2011), e a um **decréscimo de 7,7%** relativamente ao valor de 2010. O aspecto da sazonalidade é, neste eixo, consideravelmente menos vincado do que na generalidade dos outros eixos: o TMD no 3º trimestre (47.800 veículos/dia) é superior ao TMD anual apenas em 15%, o que se prende certamente com o facto de este eixo constituir a principal via de acesso à capital regional, com tráfegos mais ou menos regulares durante todo o ano. O facto de neste eixo, ao contrário do que sucede na maioria dos outros, o TMD do 2º trimestre ser também superior ao TMD anual (3% em 2012), revela a maior constância dos fluxos de acesso à cidade de Faro.

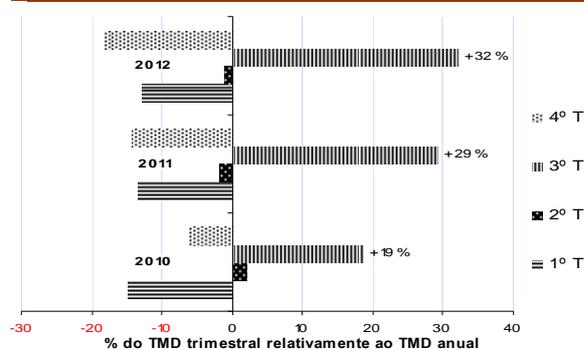
No troço da **EN125 (Odiáxere / Estombar)**, o TMD situou-se nos 22.094 veículos/dia, o que corresponde a um aumento de 18,1% relativamente ao valor do ano anterior (2011), e a um aumento de 18,9% relativamente ao valor de 2010. Ao contrário do que sucedeu em todos os eixos até agora referidos (tanto principais como secundários), neste troço da EN125 ocorreu um significativo aumento do TMD. Este aumento, no contexto actual da diminuição dos fluxos, apenas é explicável pela introdução de portagens na

A22 que, de facto, está a ter como consequência o "desvio" do tráfego para a EN125, pelo menos em alguns dos troços. Naturalmente, também neste eixo se verifica o carácter sazonal do tráfego: em 2012, o TMD do 3º trimestre (25.814 veículos/dia) é superior em 17% ao TMD anual, e verifica-se também um crescente reforço da concentração do movimento no 3º trimestre (em 2010, o TMD do 3º trimestre era superior ao TMD anual em apenas 10%).

Distribuição trimestral do TMD (2010 / 2012)
IC1 (S. B. Messines / Tunes)

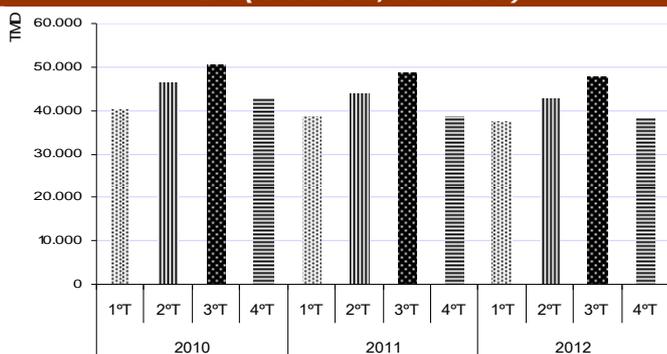


Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual – (2010 / 2012)
IC1 (S. B. Messines / Tunes)

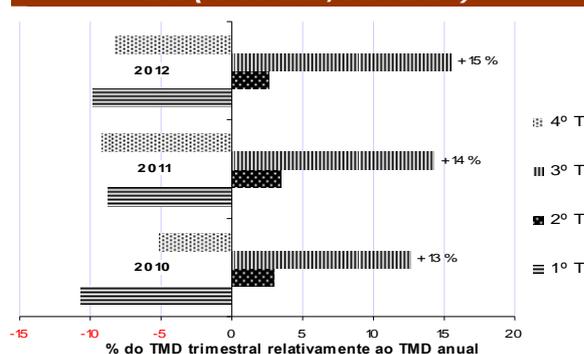


Fonte: Estradas de Portugal, SA

Distribuição trimestral do TMD (2010 / 2012)
IC4 (S. J. Venda / Faro Norte)

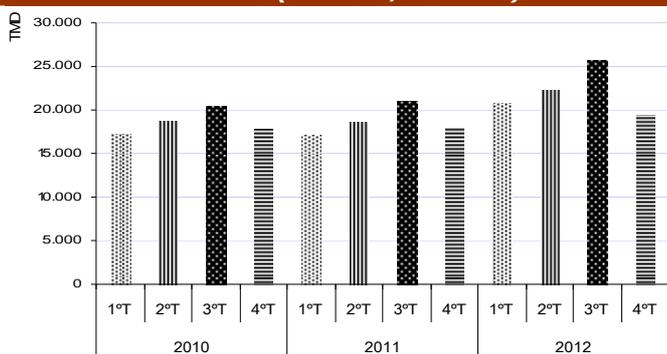


Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual – (2010 / 2012)
IC4 (S. J. Venda / Faro Norte)

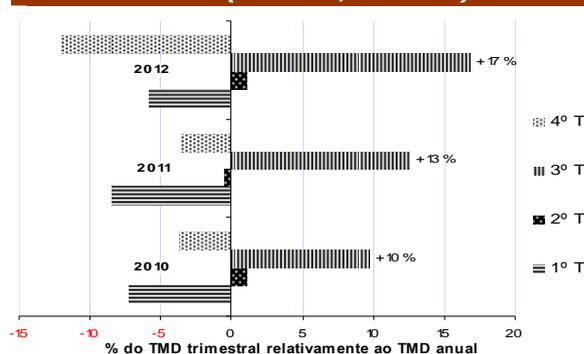


Fonte: Estradas de Portugal, SA

Distribuição trimestral do TMD (2010 / 2012)
EN125 (Odiáxere / Estombar)



Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual – (2010 / 2012)
EN125 (Odiáxere / Estombar)

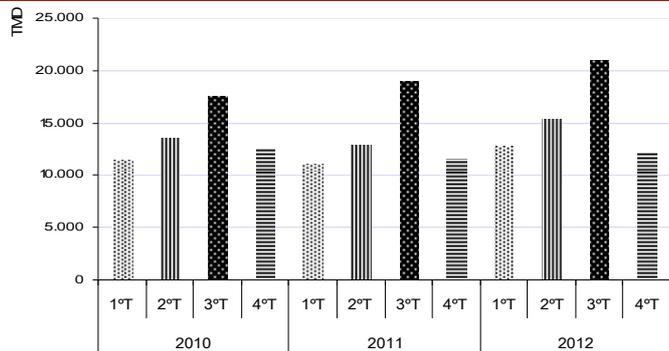


Fonte: Estradas de Portugal, SA

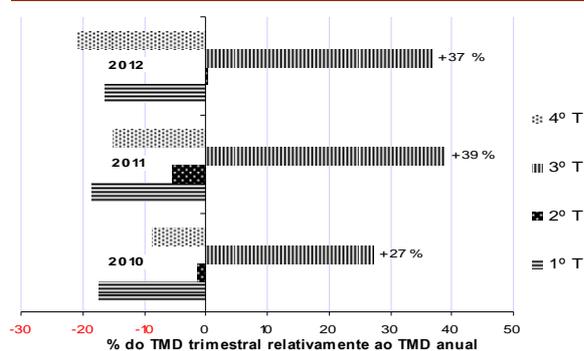
No troço da **EN125 (Tavira / Monte Lagoa)**, o TMD situou-se nos 15.321 veículos/dia, o que corresponde a um aumento de 12,2% relativamente ao valor do ano anterior (2011), e a um aumento de 11,2% relativamente ao valor de 2010. Tal como no troço atrás referido, também neste ocorreu um significativo aumento do TMD, facto que vem reforçar o entendimento segundo o qual a introdução de portagens na A22 está a provocar significativos acréscimos de tráfego em muitos pontos da EN125. Também neste se verifica o carácter sazonal do tráfego: em 2012, o TMD do 3º trimestre (20.949 veículos/dia) é superior em 37% ao TMD anual, embora neste

troço, comparativamente com o ano anterior, não parece ocorrer uma tendência de concentração do tráfego no 3º trimestre (39% no 3º trimestre de 2011).

Distribuição trimestral do TMD (2010 / 2012)
EN125 (Tavira / Monte Lagoa)



Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual – (2010 / 2012)
EN125 (Tavira / Monte Lagoa)



Fonte: Estradas de Portugal, SA

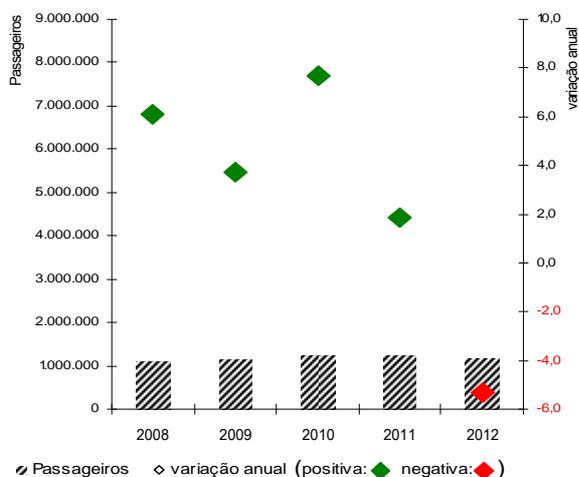
1.4.3 Transporte colectivo rodoviário

O transporte colectivo rodoviário é abordado em quatro escalas de análise, que correspondem a 4 escalas espaciais de operação. À **escala intra-regional**, consideraram-se os movimentos de passageiros: (1) nas ligações urbanas; (2) e nas ligações inter-urbanas. Na escala **extra-regional** consideraram-se: (3) os movimentos de passageiros nas ligações inter-regionais (com o restante território nacional); (4) e nas ligações internacionais (com a Região da Andaluzia).

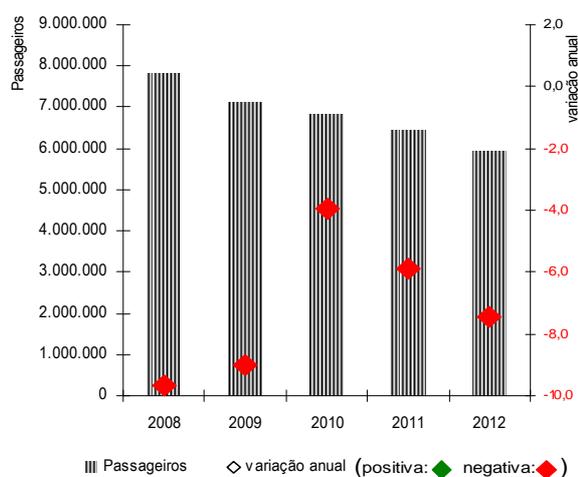
Em 2012, as **ligações urbanas**⁴ movimentaram um total de 1.184.252 passageiros, valor inferior em 5,3% ao valor de 2011 mas superior em 7,7% ao de 2008. A variação inter-anual 2012/2011 é a primeira, pelo menos desde 2007, com um valor negativo, havendo no entanto que esperar pela informação relativa às carreiras urbanas contratualizadas para melhor aferir esta evolução.

As ligações **inter-urbanas** movimentaram um total de 5.970.239 passageiros, valor inferior em 7,4% ao valor do ano anterior (2011) e inferior em 23,9% ao valor de 2008. São, de facto, variações muito negativas mas, tal como para as carreiras urbanas, será necessário esperar pela informação das carreiras contratualizadas para melhor se entender esta evolução.

Movimento de passageiros e variação anual (2008 / 2012)
Ligações Urbanas



Movimento de passageiros e variação anual (2008 / 2012)
Ligações Inter-urbanas

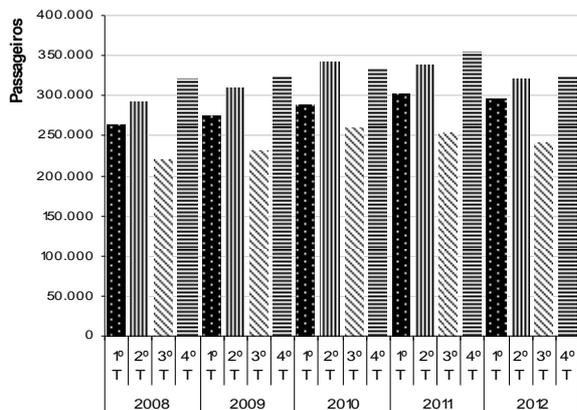


Fonte: EVA Transportes S.A

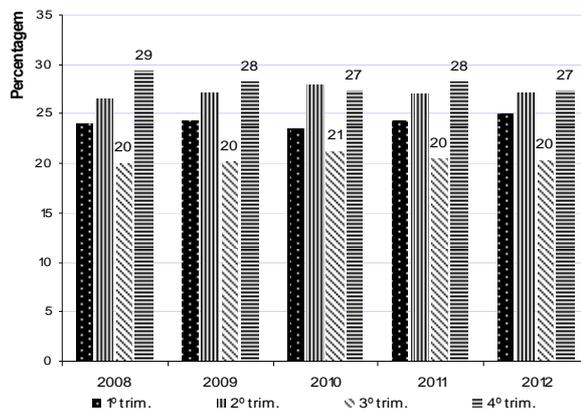
⁴ - O movimento de passageiros nas ligações urbanas não inclui os passageiros transportados no serviço contratualizado entre a operadora (EVA Transportes, SA) e algumas das autarquias da Região. Não foi até hoje possível dispor dos quantitativos deste serviço.

Tal como se tem verificado nos anos anteriores, e contrariamente à esmagadora maioria dos movimentos e dos fluxos abordados, o movimento de passageiros nos transportes colectivos rodoviários urbanos regista o valor mais baixo no 3º trimestre (apenas 20% do total do movimento anual em 2012), cabendo aos 4º e 2º trimestres os valores mais representativos (ambos com 27% do total do movimento anual). Esta particularidade evidencia que o fluxo turístico na região não tem impactos no transporte de passageiros nas carreiras urbanas e, assim, que este modo de transporte é utilizado sobretudo pela população residente que, no terceiro trimestre, em função do período de férias, utiliza menos as carreiras urbanas.

Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2008 / 2012)
Ligações Urbanas

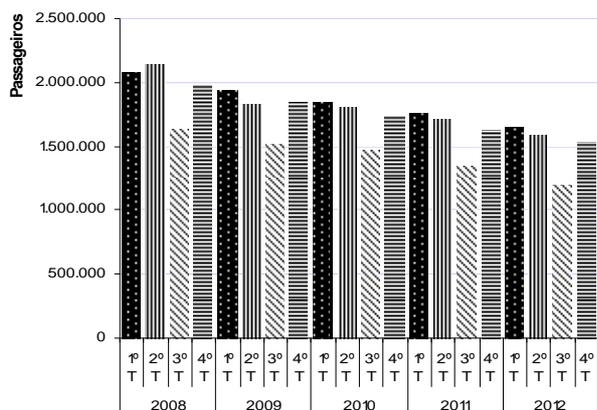


Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2008 / 2012)
Ligações Urbanas

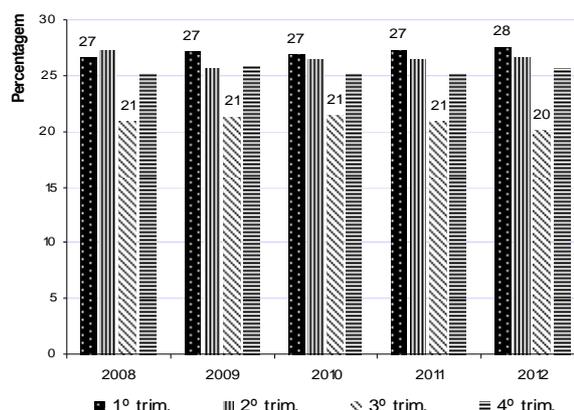


Fonte: EVA Transportes S.A.

Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2008 / 2012)
Ligações Inter-urbanas



Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2008 / 2012)
Ligações Inter-urbanas



Fonte: EVA Transportes S.A.

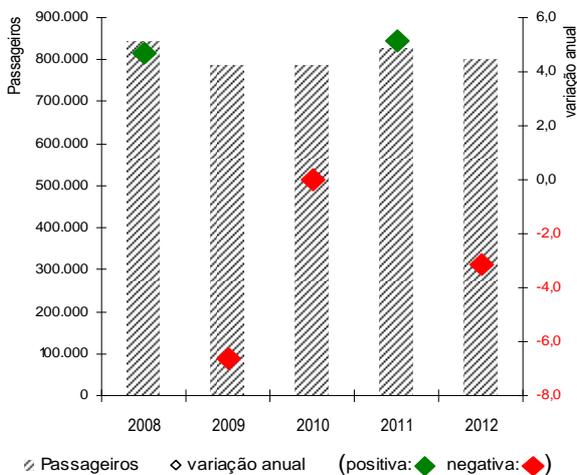
Tal como nas carreiras urbanas, também o movimento das carreiras inter-urbanas apresenta uma sazonalidade muito esbatida e tem o 3º trimestre como o trimestre de menor movimento, apenas 20% do movimento anual. Os trimestres que apresentam maior movimento são os precisamente os dois primeiros, que representam, respectivamente, 28 e 27%. Como para o movimento das carreiras urbanas, também nas inter-urbanas se constata que os principais utilizadores são os residentes, e que o afluxo turístico de Verão não interfere com este movimento.

Em 2012, as **ligações inter-regionais** movimentaram um total de 802.061 passageiros, valor inferior em 3,1% ao registado no ano anterior (2011) e inferior em 4,9% ao registado em 2008. Tratando-se de fluxos inter-regionais, também este movimento continua a apresentar um forte carácter sazonal, sendo a concentração do movimento no 3º trimestre bastante notória: 315.004 passageiros, o que corresponde a 39% do movimento anual, percentagem que se tem mantido praticamente constante nos últimos anos.

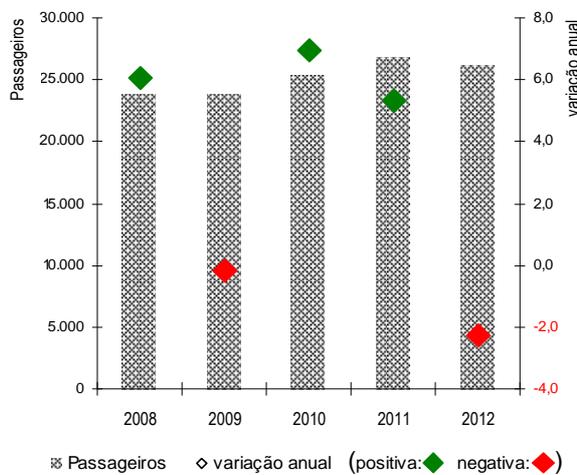
As **ligações internacionais** movimentaram um total de 26.178 passageiros, valor inferior em 2,3% ao registado no ano anterior (2011) mas superior em 9,9% ao valor registado em 2008. Este movimento, que permanece muito pouco significativo quando comparado com os restantes, regista também um acentuado carácter sazonal: no 3º trimestre foram movimentados 12.728

passageiros, valor que corresponde a 49% do movimento anual, percentagem que, também, se tem mantido praticamente constante nos últimos anos.

Movimento de passageiros e variação anual (2008 / 2012)
Ligações Inter-regionais

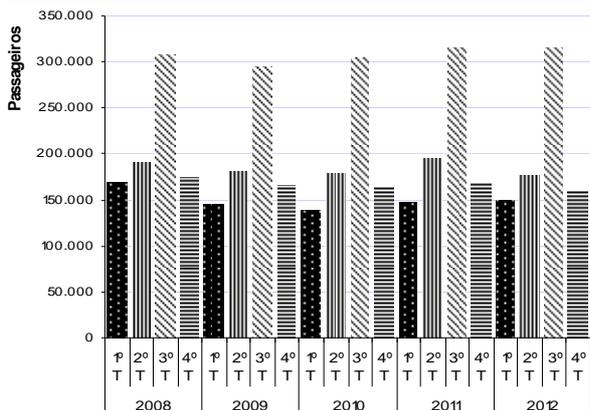


Movimento de passageiros e variação anual (2008 / 2012)
Ligações Internacionais

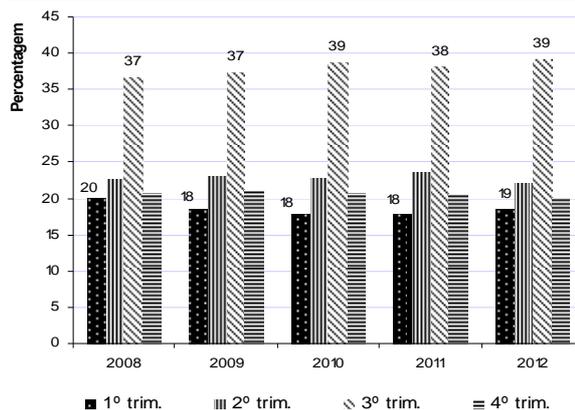


Fonte: EVA Transportes S.A

Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2008 / 2012)
Ligações Inter-regionais

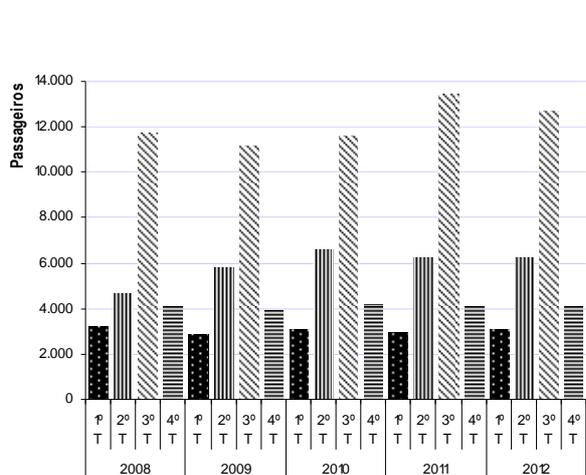


Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2008 / 2012)
Ligações Inter-regionais

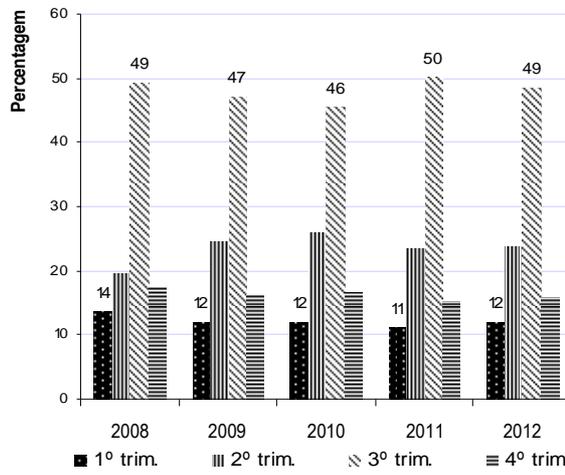


Fonte: EVA Transportes S.A

Distribuição trimestral do movimento de passageiros (2008 / 2012)
Ligações Internacionais



Concentração (%) do movimento de passageiros, por trimestre (2008 / 2012)
Ligações Internacionais



Fonte: EVA Transportes S.A

1.5 Tabela-Síntese dos Indicadores monitorizados

Modo	Indicadores	Valor	Variações Anuais		Análise Trimestral (2012)			Tendência de reforço do movimento no principal trimestre (2012/2008)
		2012	Último ano 2012/2011	Últimos 5 anos 2012/2008	Trim. +	Valor	% do ano	
Aéreo (A.I. Faro)	N.º de voos	39.440	↓ - 2,8%	↓ - 2,0%	3º	14.984	38%	36 → 38% (=)
	Movimento de passageiros	5.672.639	↑ 1,0%	↑ 4,1%	3º	2.355.570	42%	39 ↗ 42% (+)
	Movimento de passageiros no espaço nacional	334.213	↑ 7,5%	↑ 71,1%	3º	113.844	34%	31 ↗ 34% (+)
Marítimo / fluvial	Passageiros na Ria Formosa	1.845.636	↓ - 5,7%	↑ 19,7%	3º	1.475.671	80%	75 ↗ 80% (+)
	Passageiros no Guadiana	125.435	↓ - 4,8%	↓ - 1,9%	3º	56.658	45%	44 → 45% (=)
Ferrovia	Passageiros no sistema regional	1.528.464	↓ - 11,3%	↓ - 20,3%	3º	415.030	27%	27 → 27% (=)
	Passageiros no Longo Curso	546.724	↓ - 3,1%	↓ - 13,6%	3º	209.200	38%	36 → 38% (=)
Rodoviário	TMD na A2 (Messines / Paderne)	7.296	↓ - 25,6%	↓ - 36,0%	3º	13.447	+84% *	58 ↗ 84% (+)
	TMD na Ponte Internacional do Guadiana	10.170	↓ - 7,7%	↓ - 23,6%	3º	14.703	+45% *	40 ↗ 45% (+)
	TMD na A22	8.241	↓ - 48,6%	↓ - 55,0%	3º	13.712	+66% *	35 ↗ 66% (+)
	TMD no IC1	7.075	↓ - 11,5%	↓ - 13,3%	3º	9.340	+32% *	19 ↗ 32% (+) △
	TMD no IC4	41.408	↓ - 2,6%	↓ - 7,7%	3º	47.800	+15% *	13 → 15% (=) △
	TMD na EN125 (Odiáxere – Estômbur)	22.094	↑ 18,1%	↑ 18,9%	3º	25.814	+17% *	10 ↗ 17% (+) △
	TMD na EN125 (Tavira – Monte Lagoa)	15.321	↑ 12,2%	↑ 11,2% ^{3º}	3º	20.949	+37% *	27 ↗ 37% (+) △
	Passageiros nas Ligações Urbanas	1.184.252	↓ - 5,3%	↑ 7,7%	4º	324.083	27%	29 → 27% (=) **
	Passageiros nas Ligações Inter-urbanas	5.970.239	↓ - 7,4%	↓ - 23,9%	1º	1.648.016	28%	27 → 28% (=) **
	Passageiros nas Ligações Inter-regionais	802.061	↓ - 3,1%	↓ - 4,9%	3º	315.004	39%	37 → 39% (=) **
Passageiros nas Ligações Internacionais	26.178	↓ - 2,3%	↑ 9,9%	3º	12.728	49%	49 → 49% (=) **	

* - Percentagem do TMD trimestral relativamente ao TMD anual.

** - 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.

△ - As variações reportam-se ao período 2012/2010.