



Energia e Transportes

Energia e Transportes

Enquadramento

A energia tem vindo a afirmar-se como um fator de fulcral importância para a qualidade de vida dos cidadãos, para a competitividade das empresas e para o crescimento sustentado das sociedades, sendo que face a sua importância para as atividades humanas resulta numa procura que não para de aumentar. Mas além de um recurso indispensável do desenvolvimento socioeconómico, a energia é também um fator de pressão ambiental.

Os Açores importam grande parte da energia primária de que necessitam. Esta situação traduz a forte importância que tem a energia no contexto do Arquipélago, nomeadamente em termos de dependência do exterior, sobretudo no reflexo das oscilações dos preços do petróleo na economia regional.

Assim, e a par das políticas energéticas nacionais que ambicionam reduzir a dependência energética do exterior, aumentar a eficiência energética e reduzir o custo da energia, os Açores tem vindo a dar primazia às energias endógenas quer para a produção de eletricidade quer para a produção de outras energias finais (como a água quente solar).

A produção de energia elétrica advém essencialmente de fontes fósseis (fuelóleo e gasóleo) e de fontes de energia renovável (FER) - geotérmica, hídrica, eólica. Analisando as fontes de produção de energia elétrica nos Açores torna-se evidente a forte dependência da Região relativamente aos combustíveis fósseis.

Os transportes assumem um papel fundamental no desenvolvimento económico e social de uma região ou de um país. É a capacidade de mobilidade de pessoas e bens que potencia a dinamização das transações económicas, o que se traduz no incremento da competitividade das empresas e na melhoria da qualidade de vida das pessoas.

Numa região arquipelágica como a nossa, a importância dos transportes torna-se redobrada, quer ao nível interno, quer ao nível das ligações com o exterior. Contribuem para reduzir as distâncias e ultrapassar barreiras físicas, bem como com um contributo permanente e ativo para a coesão social, económica e territorial da Região.

O transporte aéreo continua a ser o único modo de transporte que garante com maior celeridade a mobilidade da população residente, e não só, entre as ilhas e destas para outros destinos, o que levou à necessidade de o Governo aprovar, recentemente, um conjunto de medidas e implementar uma reforma profunda do modelo de ligações aéreas entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores (RAA) e entre esta e a Região Autónoma da Madeira (RAM), e concomitantemente aprovar as Obrigações de Serviço Público (OSP) modificadas de serviço público de transporte aéreo regular no interior da RAA, provocando efeitos em vários sectores na economia açoriana.

O novo modelo de ligações aéreas entre o Continente e a RAA e entre esta e a RAM, implementado em 2015, inclui os seguintes aspetos principais.

- Liberalização do acesso ao mercado de serviços aéreos regulares de passageiros entre o Continente e as ilhas de S. Miguel e Terceira;
- Imposição de obrigações modificadas de serviço público (OSP) relativas aos serviços aéreos regulares de passageiros nas rotas Lisboa/Horta/Lisboa, Lisboa/Santa Maria/Lisboa, Lisboa/Pico/Lisboa e Funchal/Ponta Delgada/Funchal;
- Imposição de valores máximos de tarifa;
- Criação de subsídio social de mobilidade;
- Serviço de encaminhamento

Nas ligações interilhas, considerando que muitas das rotas operadas não são comercialmente viáveis, face à fraca dimensão do tráfego aéreo registado em algumas das ilhas, houve necessidade de impor obrigações modificadas de serviço público de forma a conferir, por um lado, maior eficiência, conectividade, racionalidade, assegurando os princípios de continuidade, regularidade, preço, e por outro lado, criar condições para uma melhor interligação com o novo modelo de transportes aéreos entre o continente Português e a RAA e entre esta e a RAM.

Este serviço interilhas foi concessionado à SATA Air Açores, através de concurso público internacional, nos termos do

Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008.

O modelo do transporte marítimo de passageiros circunscreve-se ao transporte interilhas, não havendo armadores a operar entre a Região Autónoma dos Açores e o Continente Português ou com a Região Autónoma da Madeira. O transporte marítimo de passageiros é assegurado por prestação de serviço público contratualizado à Atlanticoline, na sequência de um concurso público internacional, com obrigações de serviço público, em conformidade com o disposto no n.º 3, do artigo 2.º, e no n.º 1, do artigo 4.º, do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, de 7 de dezembro. A Atlanticoline presta assim o serviço público de transporte marítimo regular de passageiros e viaturas entre as ilhas do Faial, Pico e São Jorge e de passageiros entre as ilhas das Flores e Corvo, bem como o serviço de transporte marítimo sazonal de passageiros e viaturas, no período compreendido entre maio e setembro, entre todas as ilhas da Região, com exceção do Corvo.

No que diz respeito ao transporte marítimo de mercadorias interilhas este mercado encontra-se liberalizado, operando numa base comercial e sem subsídios governamentais, exceto nas ligações entre as ilhas das Flores do Corvo.

O transporte marítimo de mercadorias entre o continente e os portos da região foi considerado um serviço público, cujas obrigações estão fixadas no Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, sem subsídios governamentais, fixando no seu artigo 5.º um conjunto de obrigações que se aplicam a qualquer armador que queira operar neste mercado, nomeadamente, a obrigatoriedade de se efetuarem ligações semanais entre os portos do continente e os da região.

Os transportes terrestres, na sociedade atual, são imprescindíveis para a mobilidade dos cidadãos e para a movimentação de mercadorias.

O sistema de transportes coletivos de passageiros na RAA resulta de 8 realidades díspares, existindo mercados diminutos, onde a sobrevivência é o principal desafio e mercados como o da Ilha de S. Miguel, com cerca de 6 milhões de passageiros/ano, ou da ilha Terceira, com 2 milhões de passageiros/ano, impõem a necessidade de diferentes políticas e modelos de gestão para assegurar a integridade de todo o sistema.

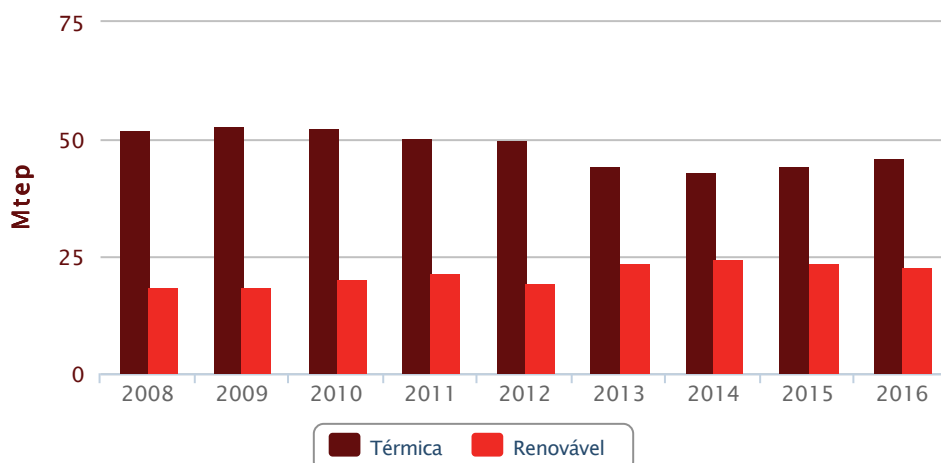
O transporte terrestre de mercadorias é garantido, maioritariamente, por micro e pequenas empresas ajustadas e adaptadas à realidade do mercado onde exercem a sua atividade e limitadas geograficamente à ilha onde se encontram sediadas. O transporte de mercadorias em veículos automóveis (pesados ou ligeiros) constitui a única alternativa interna de transporte de bens, face à realidade arquipelágica e à reduzida dimensão das ilhas Açorianas.

Produção de energia elétrica

A produção de energia elétrica advém essencialmente de fontes fósseis (fuelóleo e gásóleo) e de fontes de energia renovável, nomeadamente geotérmica, hídrica e eólica. Analisando as fontes de produção de energia elétrica nos Açores, torna-se evidente a forte dependência da Região relativamente aos combustíveis fósseis.

Produção de energia elétrica entre 2008 e 2016

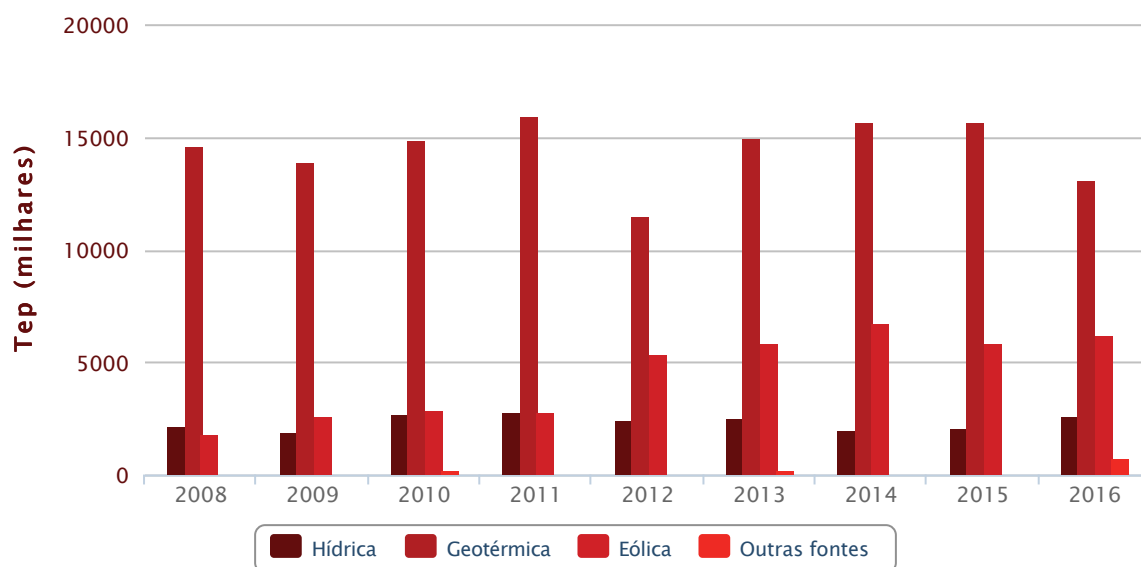
Fonte: EDA (Eletricidade dos Açores)



Apesar do investimento em fontes renováveis alternativas para a produção de energia elétrica na Região Autónoma dos Açores, no período decorrido entre 2008 e 2016, esta continua a ser fortemente dependente da componente térmica. Em 2016 cerca de 67% da energia elétrica produzida foi de origem térmica e 33% de origem renovável.

Produção de energia elétrica renovável entre 2008 e 2016

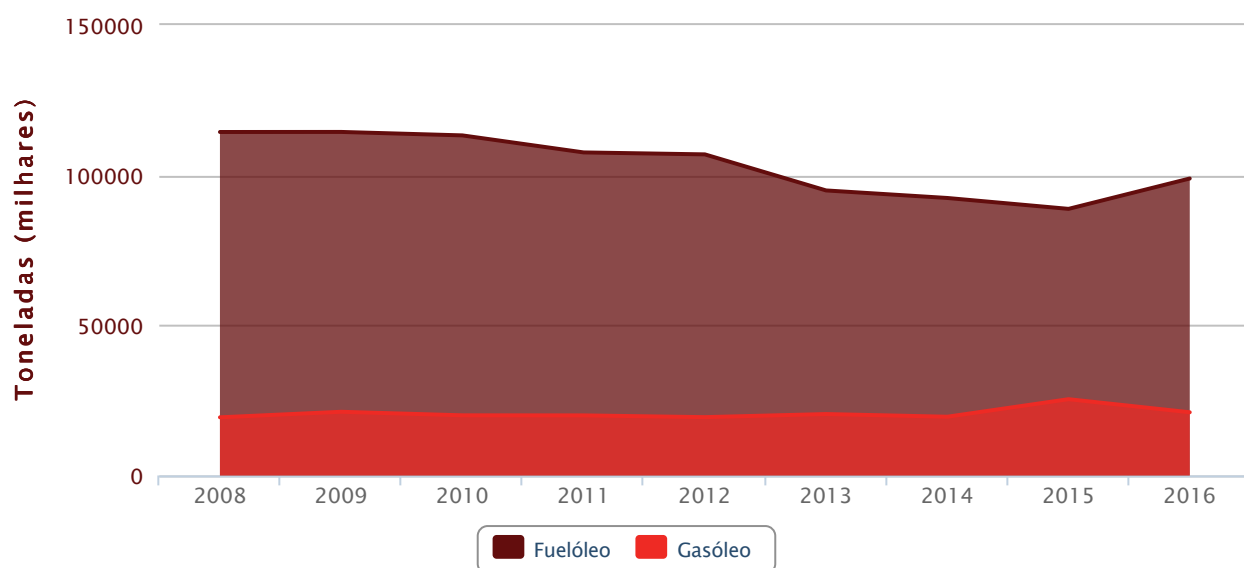
Fonte: EDA (Eletricidade dos Açores)



A produção de energia elétrica renovável no período de 2008 a 2016 apresentou um aumento de 21,8%, no entanto verificou-se um decréscimo de 7,4% nos últimos três anos. É de salientar que a evolução da produção da energia elétrica de origem hídrica, tendo sido verificado um crescimento de 22,7% entre 2014 e 2016, e da produção de outras fontes renováveis, nomeadamente mini e microgeração e produção independente.

Consumo de combustíveis, por tipo de combustível, na RAA, entre 2011 e 2016

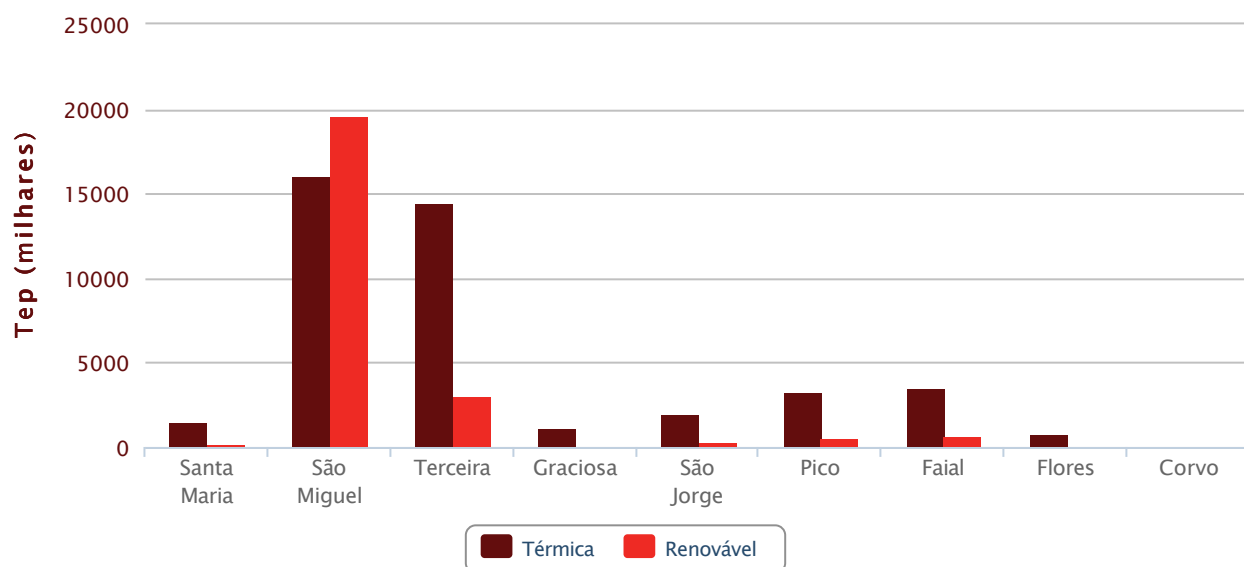
Fonte: DREn (Direção Regional de Energia)



O consumo de fuelóleo nos centros produtores de energia apresenta um decréscimo entre 2008 e 2015, ocorrendo uma inversão em 2016, atingindo nesse ano o consumo de 98.914 toneladas. Em relação ao consumo gasóleo, este mantém-se relativamente constante ao longo dos anos, verificando-se um ligeiro aumento em 2015.

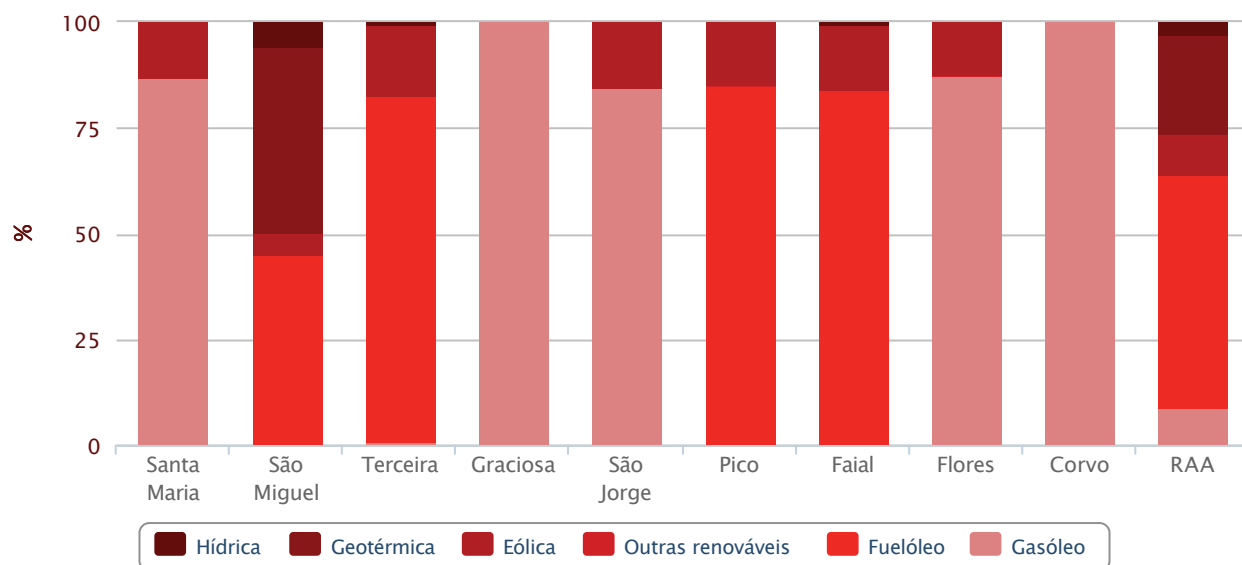
Produção de energia elétrica, por ilha, em 2014

Fonte: EDA (Eletricidade dos Açores)



Distribuição da produção de energia elétrica, por ilha, por tipo de fonte, em 2014

Fonte: EDA (Eletricidade dos Açores)



De janeiro a dezembro de 2014, verificou-se um decréscimo da produção de 0,5% comparativamente a igual período do ano transacto.

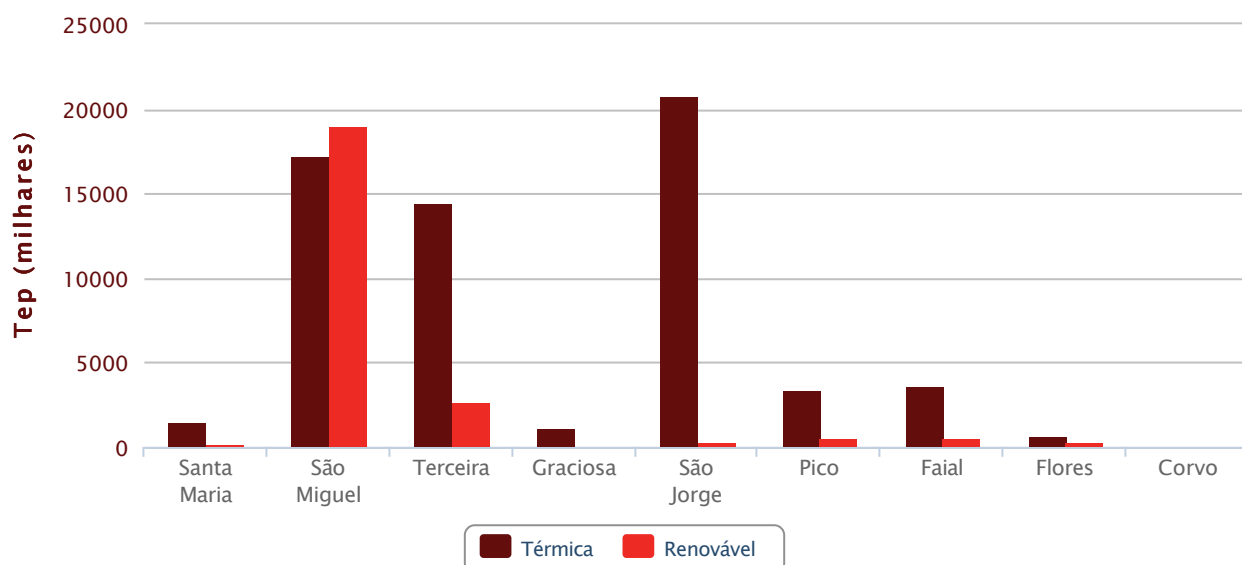
Neste período a produção de energia geotérmica teve um crescimento de 4,9% em comparação com igual período do ano anterior, representando 23,2% da produção total da EDA, e 44% da ilha de São Miguel, a única ilha da região onde esta existe.

No período em análise, verificou-se um decréscimo de 19,1% de produção hídrica e um crescimento de 11% de produção eólica, face ao período homólogo. Estes dois tipos de energia passam a representar, neste período, 13% da produção total.

Em 2014, a produção de energia eléctrica na área de influência da EDA, ascendeu aos 788.869 MWh, sendo 36,2% de origem renovável e 63,7% de origem térmica, da qual, 54,9% foi obtida de produção a fuel e 8,8% de produção a gasóleo (EDA,2014).

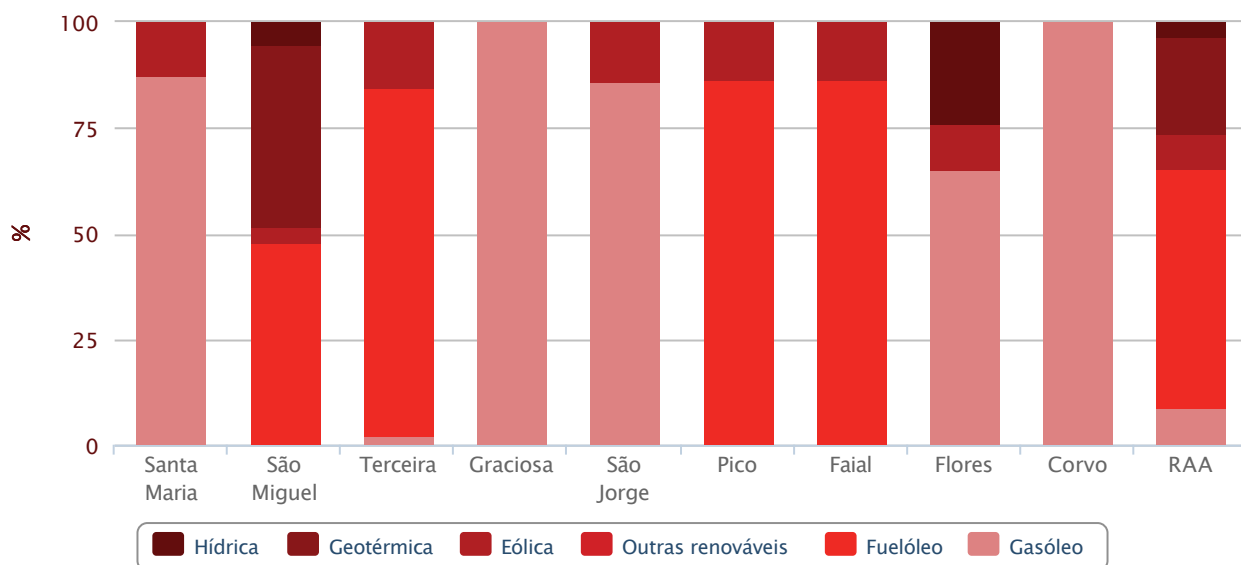
Produção de energia elétrica, por ilha, em 2015

Fonte: EDA (Eletricidade dos Açores)



Distribuição da produção de energia elétrica, por ilha, por tipo de fonte, em 2015

Fonte: EDA (Eletricidade dos Açores)



De janeiro a dezembro de 2015, verificou-se um crescimento da produção de 0,3% comparativamente a igual período do ano transato.

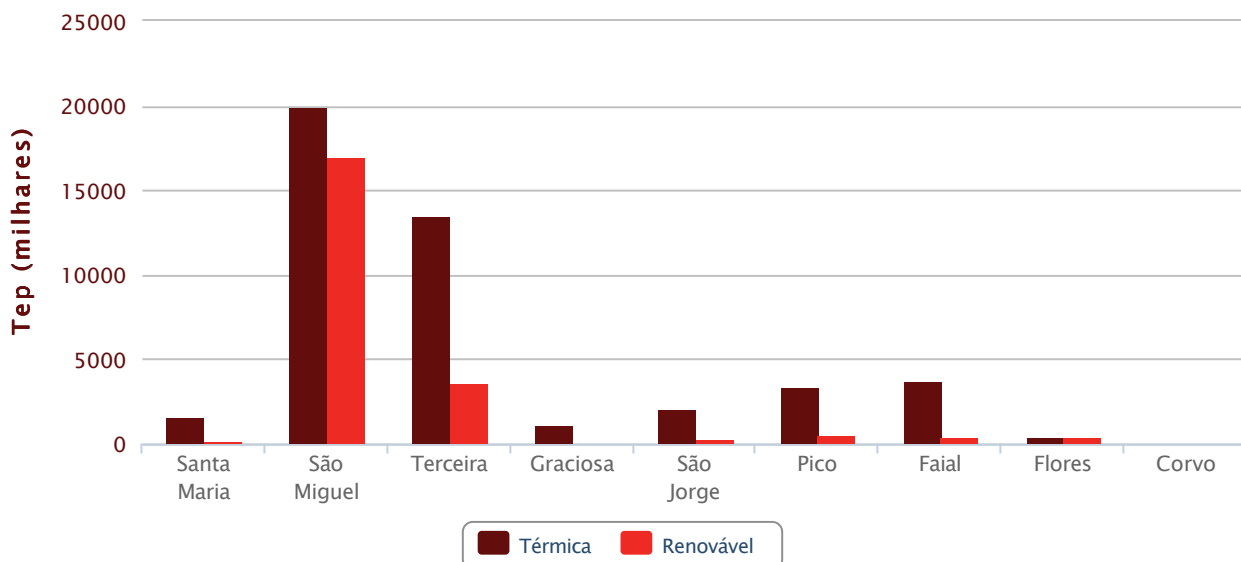
Neste período a produção de energia geotérmica teve um decréscimo de 0,5% em comparação com igual período do ano anterior, representando 23,0% da produção total da EDA, e 43,2% da ilha de São Miguel.

Em 2015 verificou-se um crescimento de 2,1% de produção hídrica e um decréscimo de 13,3% de produção eólica, face ao período homólogo. Estes dois tipos de energia passam a representar, neste período, 11,8% da produção total.

No período em análise, a produção de energia elétrica na área de influência da EDA, ascendeu aos 791.031 MWh, sendo 34,8% de origem renovável e 65,2% de origem térmica, da qual, 56,3% foi obtida de produção a fuel e 8,9% de produção a gasóleo (EDA, 2015).

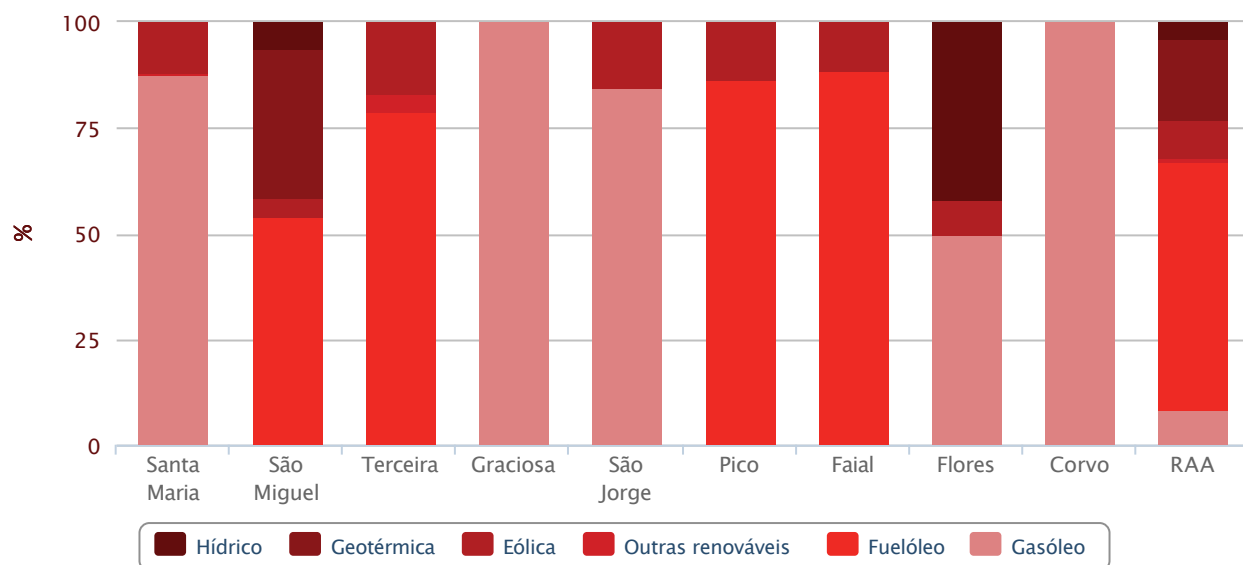
Produção de energia elétrica, por ilha, em 2016

Fonte: EDA (Eletricidade dos Açores)



Distribuição da produção de energia elétrica, por ilha, por tipo de fonte, em 2016

Fonte: EDA (Eletricidade dos Açores)



De janeiro a dezembro de 2016, verificou-se um crescimento da produção de 1,2% comparativamente a igual período do ano transato.

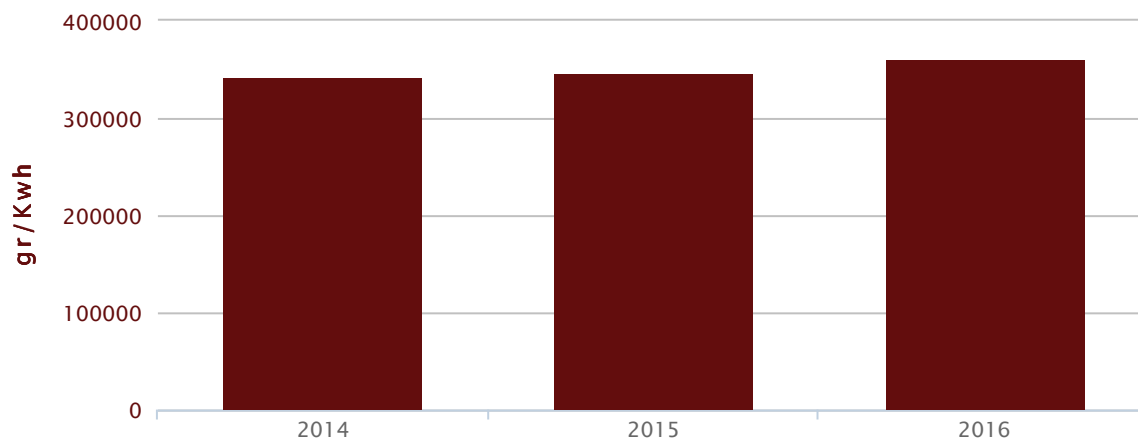
Em 2016, a produção de energia geotérmica teve um decréscimo de 16,3% em comparação com igual período do ano anterior, representando 19,0% da produção total da EDA, e 35,4% da ilha de São Miguel, a única ilha da região onde esta existe.

No período em análise, verificou-se um crescimento de 26,6% de produção hídrica e um crescimento de 5,6% de produção eólica, face ao período homólogo. Estes dois tipos de energia passam a representar, neste período, 12,9% da produção total.

A produção de energia elétrica na área de influência da EDA em 2016 ascendeu aos 800.771 MWh, sendo 33% de origem renovável e 66,9% de origem térmica, da qual 58,7% foi obtida de produção a fuel, utilizado nas ilhas com maior densidade populacional, e 8,3% de produção a gasóleo (EDA, 2016).

Emissões de CO2 associadas à produção de energia elétrica entre 2014 e 2016

Fonte: EDA (Eletricidade dos Açores)



As emissões de CO₂ associadas à produção de energia em 2016 representaram 360.603 grCO₂/kWh. Entre 2014 e 2016 verificou-se um ligeiro aumento das emissões, associado ao aumento de produção de energia elétrica.

Nota:

1. Desde 2015, o fator de emissão da Ilha contempla o Fator de Emissão da geotermia.
2. Desde 2016, o fator de emissão da Ilha contempla o Fator de Emissão da geotermia bem como dos Resíduos da TERAMB (dados fornecidos pela TERAMB).

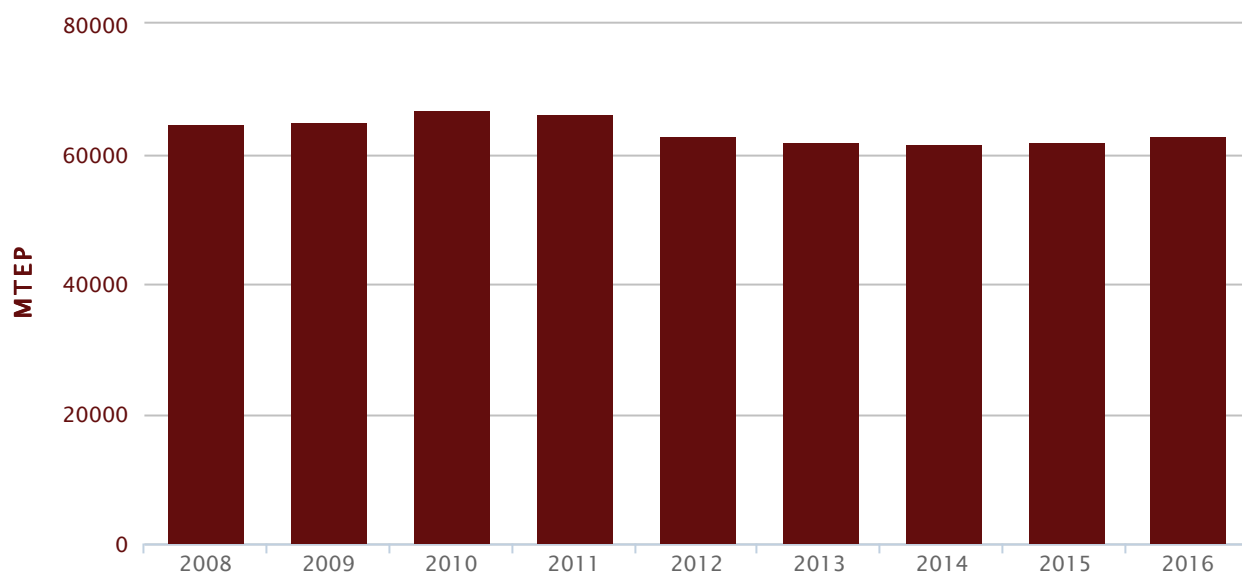
Consumo de energia final

A energia final diz respeito à parcela de energia que se encontra disponível para utilização direta por parte dos consumidores. A sua variação anual difere de sector para sector, sendo esta mais representativa em três sectores em particular, o doméstico, o comércio/serviços e a indústria. A representatividade de cada sector depende em muito das necessidades de consumo, dos hábitos de consumo e não menos importante, da eficiência no consumo.

Analisando os dados do consumo final de energia elétrica por sector, no período compreendido entre 2008 e 2010 ocorreu um crescimento, invertendo para um ligeiro decréscimo entre 2011 e 2013. Entre 2014 e 2016 verificou-se novamente um crescimento do consumo de 2%.

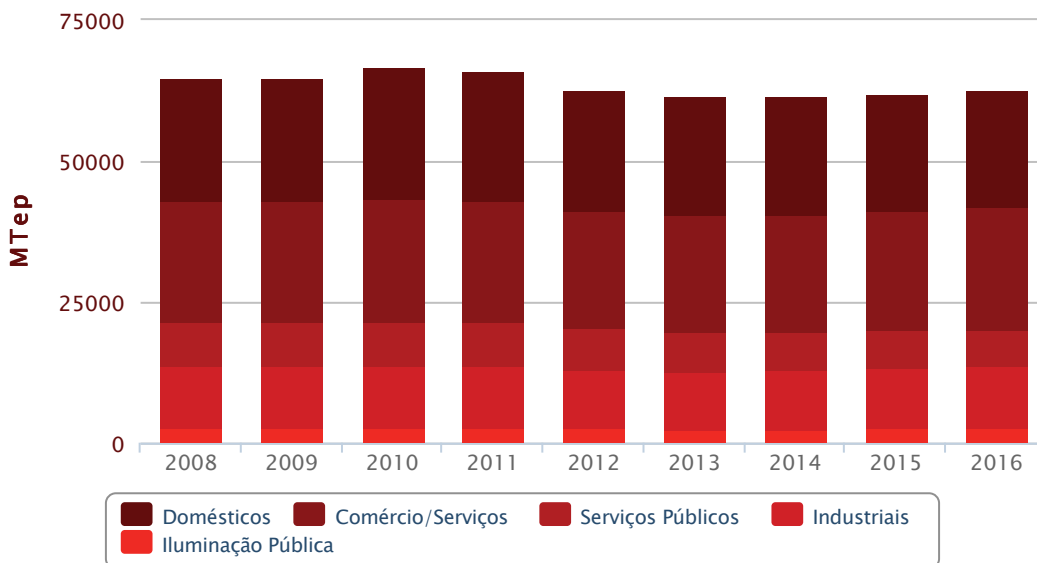
Consumo de energia elétrica entre 2008 e 2016

Fonte: EDA (Eletricidade dos Açores)



Consumo final de energia elétrica, por sector, entre 2008 e 2016

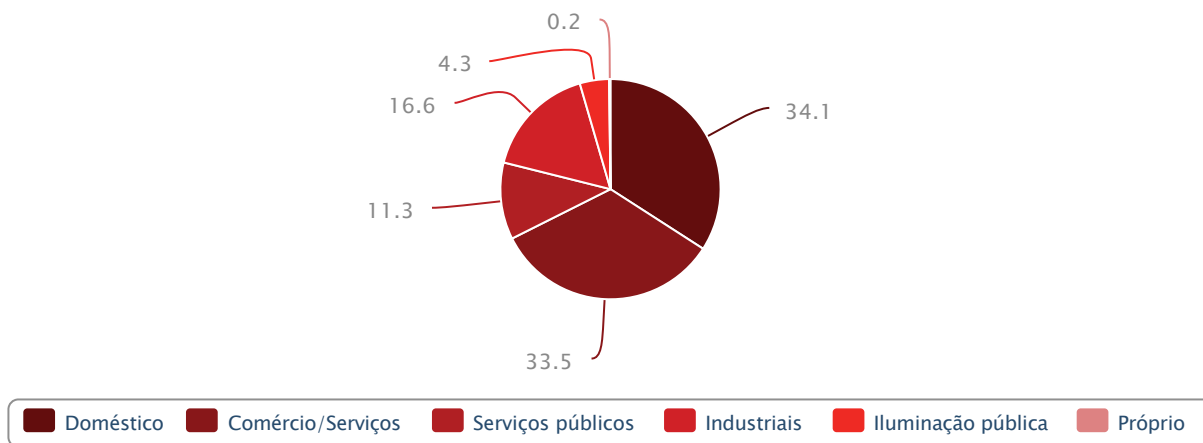
Fonte: EDA (Eletricidade dos Açores)



Ao longo dos anos os sectores com maior consumo de energia eléctrica são o doméstico e comércio e serviços, os quais representam cerca de 67% do consumo total.

Consumo de energia elétrica (%), por sector, em 2014

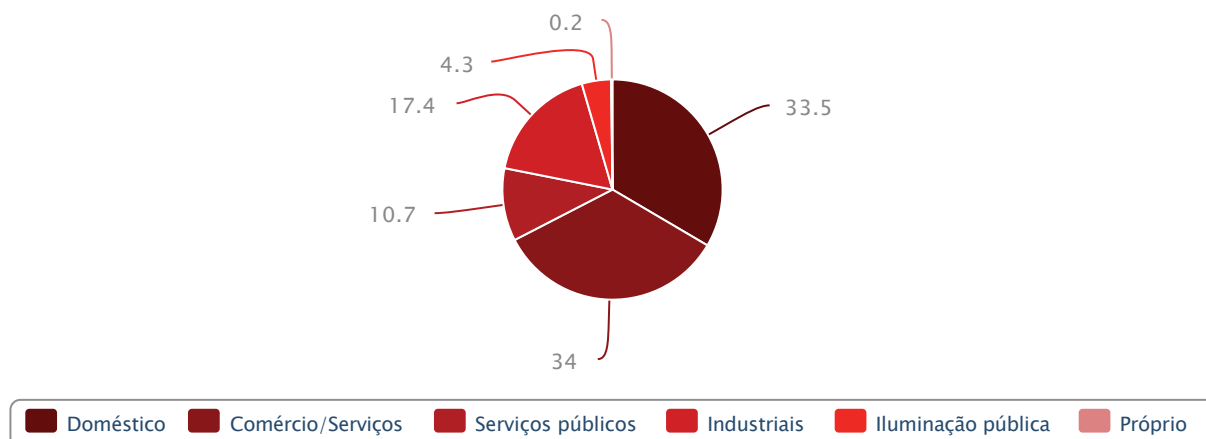
Fonte: EDA (Eletricidade dos Açores)



O consumo de energia eléctrica em 2014 atingiu os 718.347 MWh, traduzindo uma diminuição de 0,2% em comparação com o ano transato. Do consumo total destaca-se o peso de comércio e serviços (incluindo serviços públicos) com 44,8%, os usos domésticos que representam 34,1% e os usos industriais com 16,6% (EDA, 2014).

Consumo de energia elétrica (%), por sector, em 2015

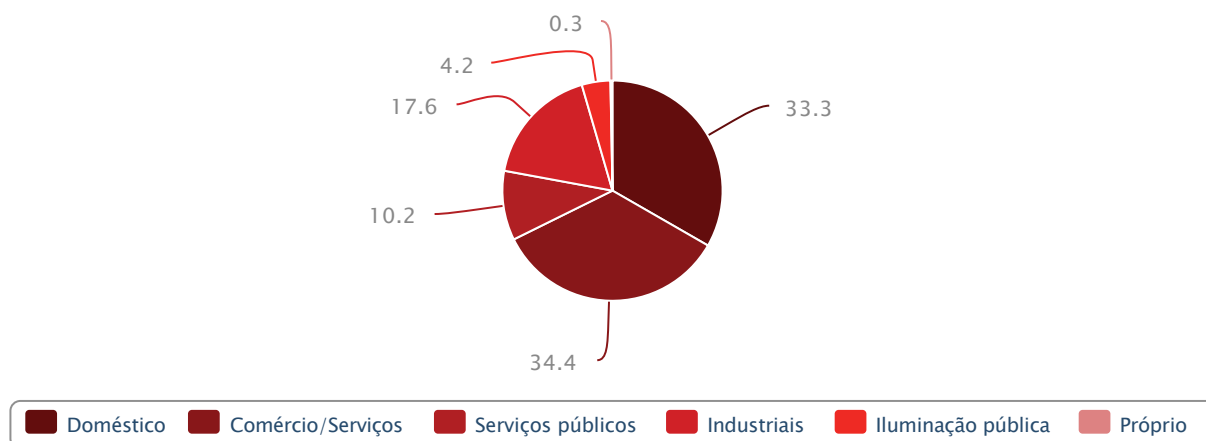
Fonte: EDA (Eletricidade dos Açores)



O consumo de energia elétrica em 2015 atingiu os 721.695 MWh, traduzindo um aumento de 0,5% em comparação com o ano transato. Do consumo total destaca-se o peso de comércio e serviços (incluindo serviços públicos) com 44,7%, os usos domésticos que representam 33,5% e os usos industriais com 17,4% (EDA, 2015).

Consumo de energia elétrica (%), por sector, em 2016

Fonte: EDA (Eletricidade dos Açores)



O consumo de energia elétrica atingiu em 2016 os 732.093 MWh, traduzindo um aumento de 1,4% em comparação com o ano transato. Do consumo total destaca-se o peso de comércio e serviços (incluindo serviços públicos) com 44,6%, os usos domésticos que representam 33,3% e os usos industriais com 17,6% (EDA, 2016).

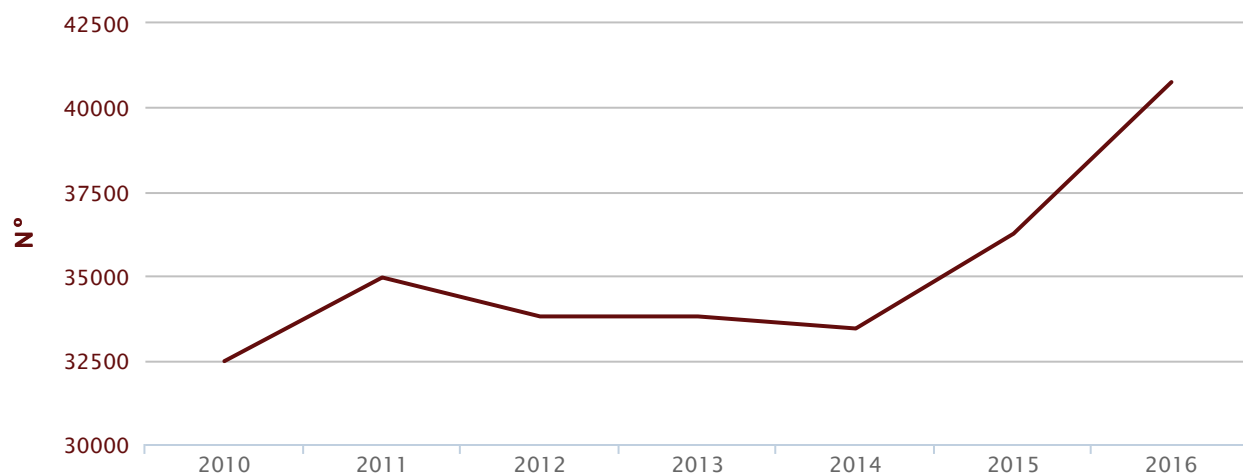
Transporte aéreo

Nos Açores, o avião constitui-se como um meio de transporte de eleição para as ligações entre as ilhas e o Continente Português e entre as próprias ilhas.

O movimento total de aeronaves na Região durante o ano de 2016 foi de 40.757.

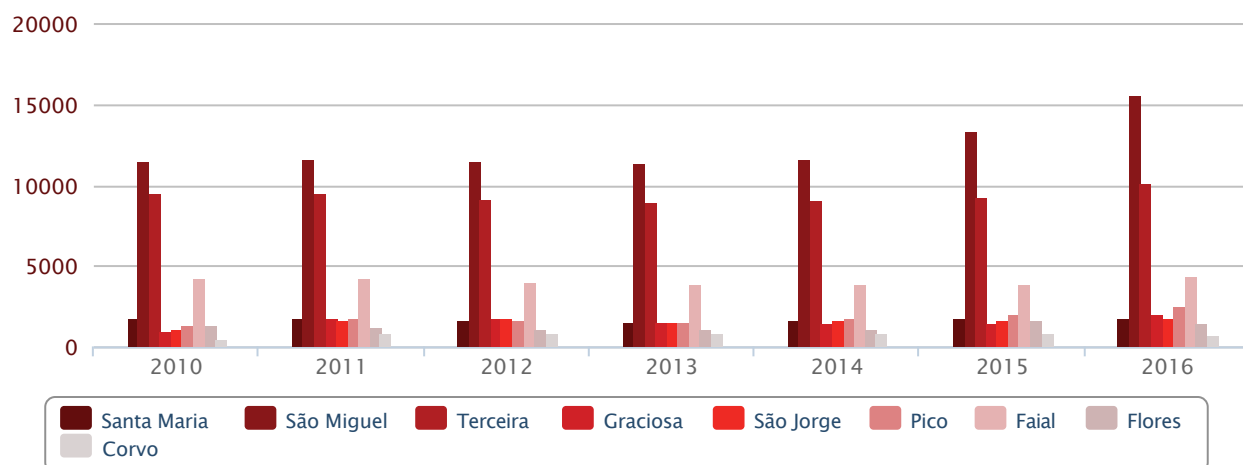
Movimento total de aeronaves entre 2010 e 2016

Fonte: INE (Instituto Nacional de Estatística)



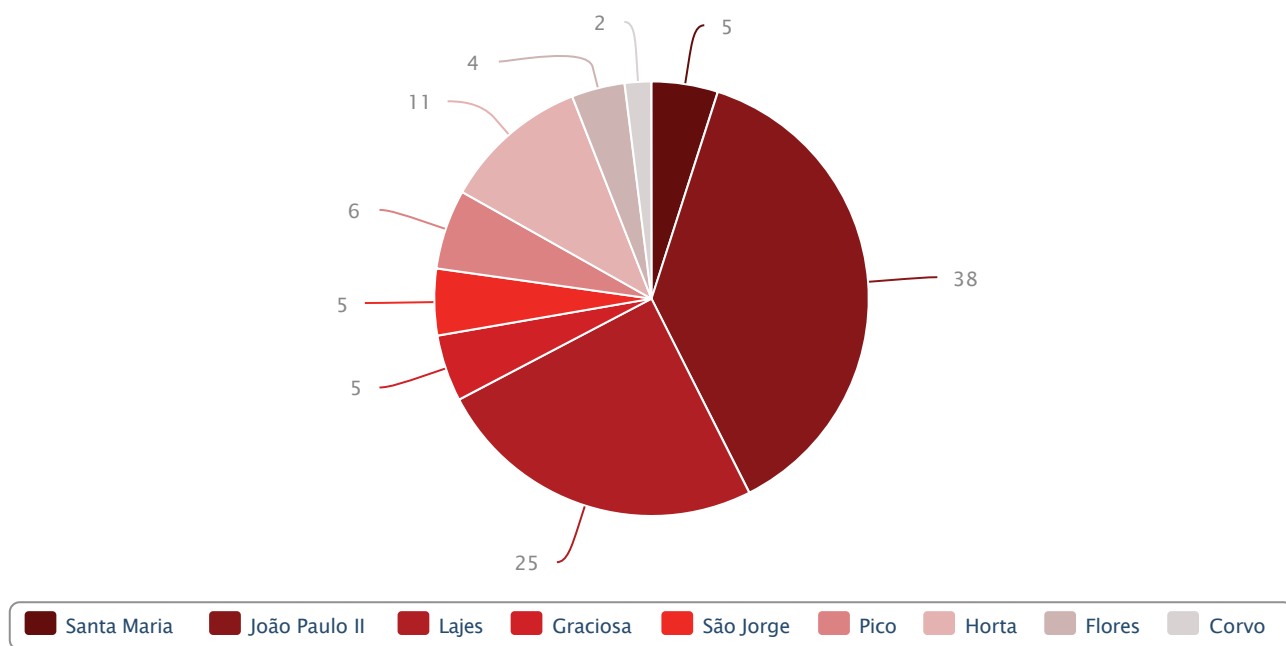
Movimento total de aeronaves por ilha, entre 2010 e 2016

Fontes: INE (Instituto Nacional de Estatística)



Movimento Total de Aeronaves (%), por ilha, em 2016

Fonte: INE (Instituto Nacional de Estatística)

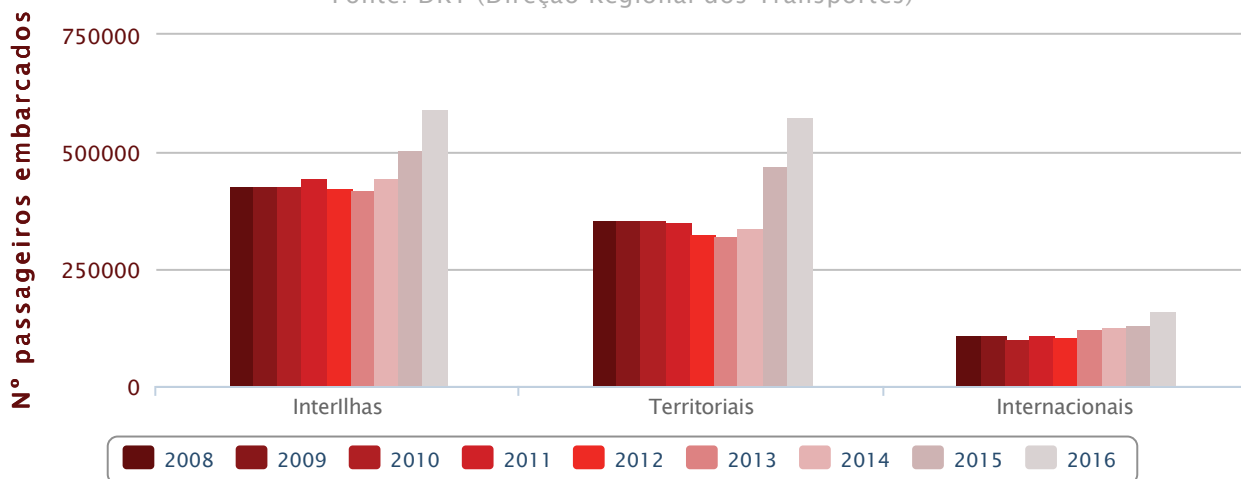


No movimento de aeronaves por ilha, em 2016, verifica-se que as ilhas que registam maior movimento aéreo são as ilhas de S. Miguel, Terceira e Faial com 38%, 25% e 11%, respetivamente, do total regional.

No que diz respeito ao tráfego de passageiros por via aérea, verifica-se que, das três categorias de voo consideradas, os internacionais, os territoriais e interilhas, a que tem maior expressão é a dos voos interilhas, que perfaz mais de metade das deslocações por via aérea, seguindo-se os voos territoriais e por fim os voos internacionais.

Tráfego de passageiros por via aérea entre 2008 e 2016

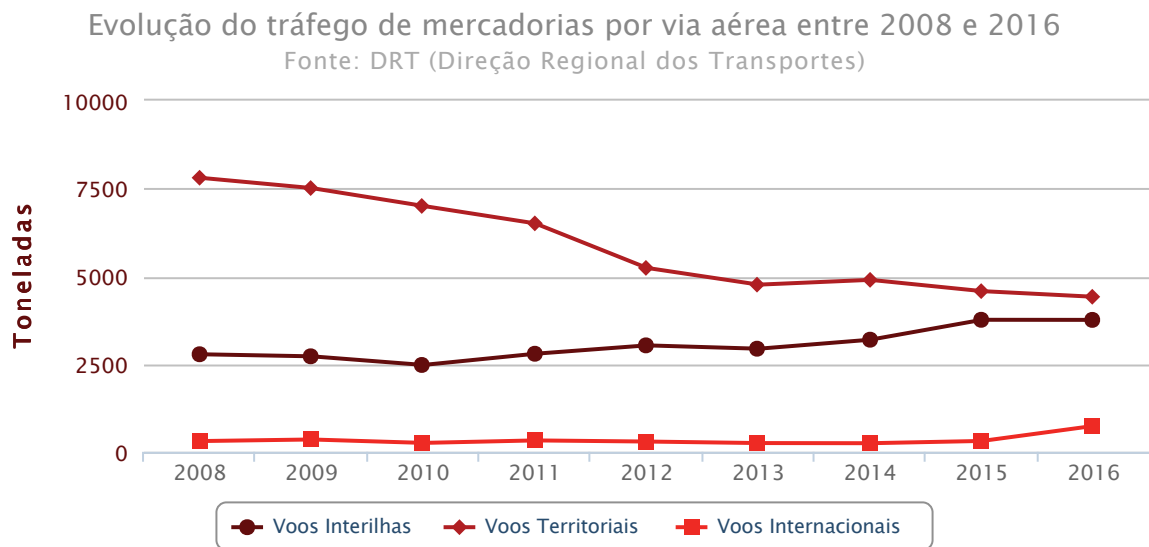
Fonte: DRT (Direção Regional dos Transportes)



Entre 1990 e 2016 o tráfego de passageiros cresceu de forma significativa em todas as suas vertentes, interilhas, territoriais e internacionais (128%, 150% e 397%, respetivamente). No entanto é possível notar pelo gráfico apresentado que entre 2007 e 2014 existiu uma estagnação do crescimento do tráfego de passageiros. O número de passageiros transportados interilhas e

em voos territoriais de e para a RAA está fortemente correlacionado com o PIB Português, ou seja, com a evolução económica do País e consequentemente da Região. A partir de 2015 a liberalização das rotas territoriais e o investimento no turismo da Região provocaram um crescimento acentuado no tráfego de passageiros.

A mesma análise não se pode realizar para o tráfego internacional que está mais fortemente relacionado com as economias dos mercados emissores de passageiros. Estes mercados são tipicamente os mercados de destino da emigração histórica da Região, nomeadamente, EUA, Canadá e Bahamas, bem como os mercados alvo da promoção turística anual, que se tem concentrado na Europa do Norte e Central.



Relativamente ao transporte aéreo de mercadorias, os dados permitem identificar um período recessivo no transporte de mercadorias territoriais de e para a Região, e uma tendência de crescimento no tráfego de mercadorias interilhas. O transporte de mercadorias depende de diversos fatores económicos e infraestruturais e consequentemente está dependente da evolução dos mesmos. Em relação ao transporte de mercadorias internacional nota-se uma estagnação regular ao longo dos anos, seguida de um aumento significativo a partir de 2015.

Transporte marítimo

Os transportes marítimos são de elevada importância nas trocas comerciais entre países.

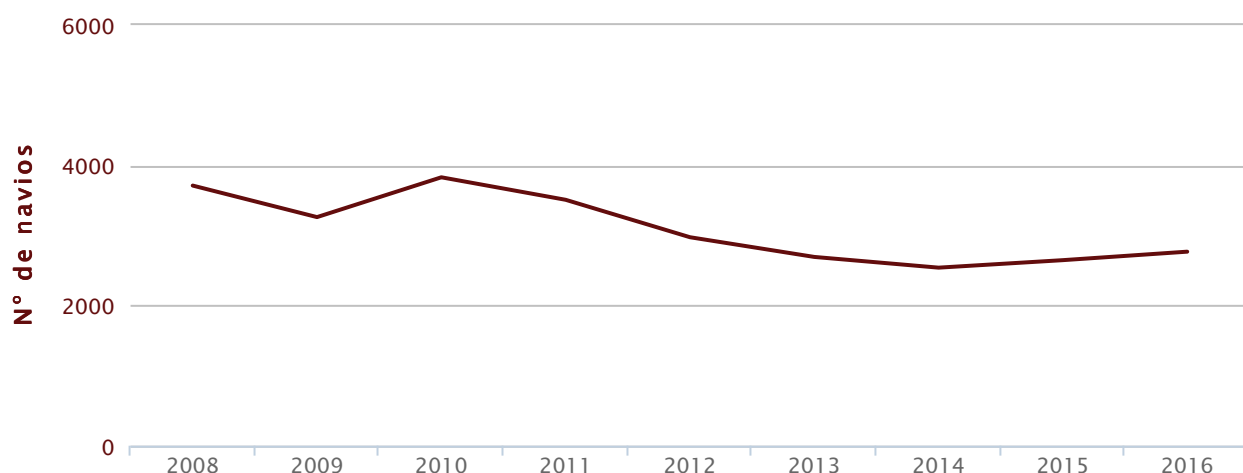
Os transportes marítimos tem sofrido grandes modernizações tecnológicas, que se traduziram no aumento da velocidade, comodidade, dimensão e de capacidade dos navios, o que permitiu diminuir os custos de transporte, fator importante para a elevada seleção deste tipo de transporte.

Nos Açores, o transporte marítimo desempenha um papel importante nas ligações inter-ilhas, quer a nível do transporte de mercadorias, quer ao nível do transporte de passageiros, e nas rotas de transporte de mercadorias com Portugal Continental. O transporte marítimo constituiu para a população açoriana um meio de transporte atrativo por ser sensivelmente económico, cómodo e seguro e por possibilitar o transporte de mercadorias em boas condições de acondicionamento.

Aliada à modernização dos transportes marítimos verificou-se, nos Açores, uma aposta por parte do executivo, na reestruturação de alguns portos estratégicos e a aquisição de novos navios de passageiros, o que contribuiu para o aumento do número de passageiros a utilizar este tipo de transporte e para o aumento do transporte de mercadorias por via marítima.

Movimento total de navios nos portos da RAA entre 2008 e 2016

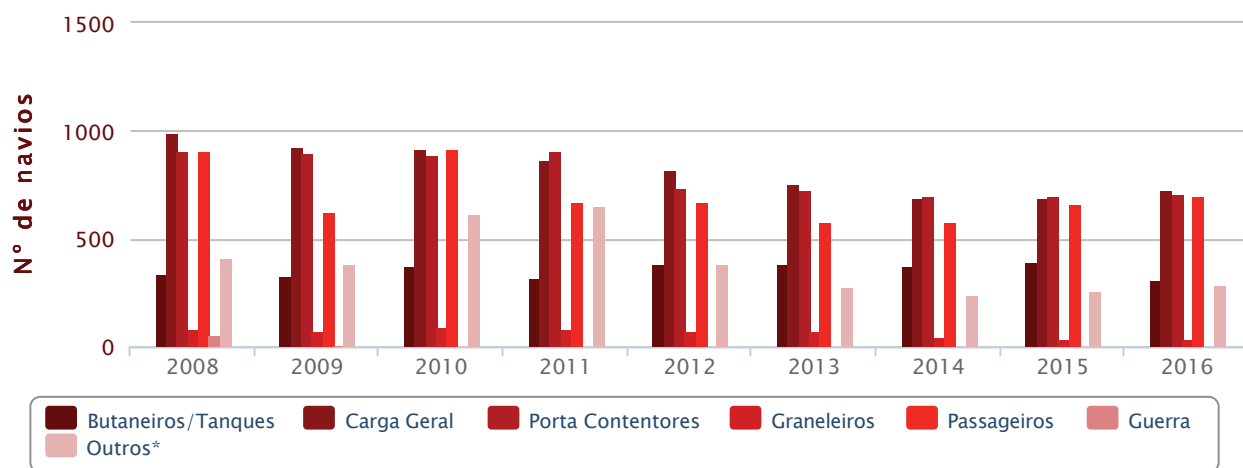
Fonte: DRT (Direção Regional dos Transportes)



A redução a partir de 2008 reflete o abrandamento da economia regional. O agravamento da crise financeira, com início no último trimestre de 2007 acentuou-se a partir de 2008. O abrandamento da economia mundial originou uma redução ao nível do movimento comercial. A acentuada redução a partir de 2012 resulta do agravamento da recessão económica. A recuperação a partir de 2015 estará provavelmente associada ao desenvolvimento do mercado do turismo na Região.

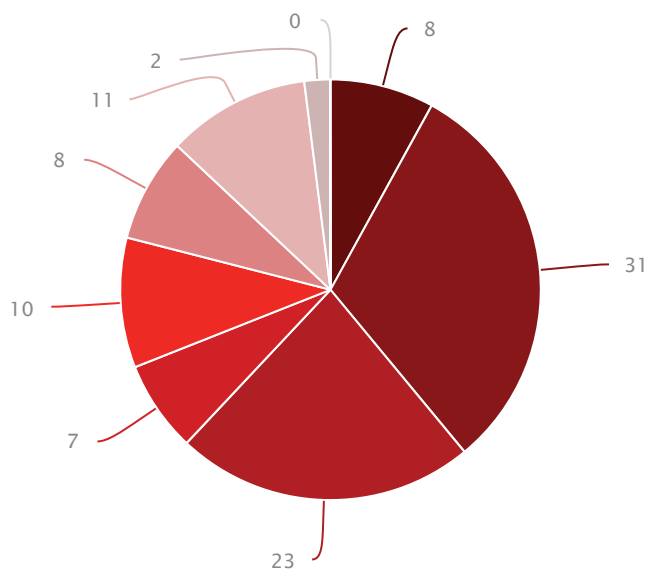
Movimento de navios nos portos regionais, por tipo de navio, entre 2008 e 2016

Fonte: DRT (Direção Regional dos Transportes)



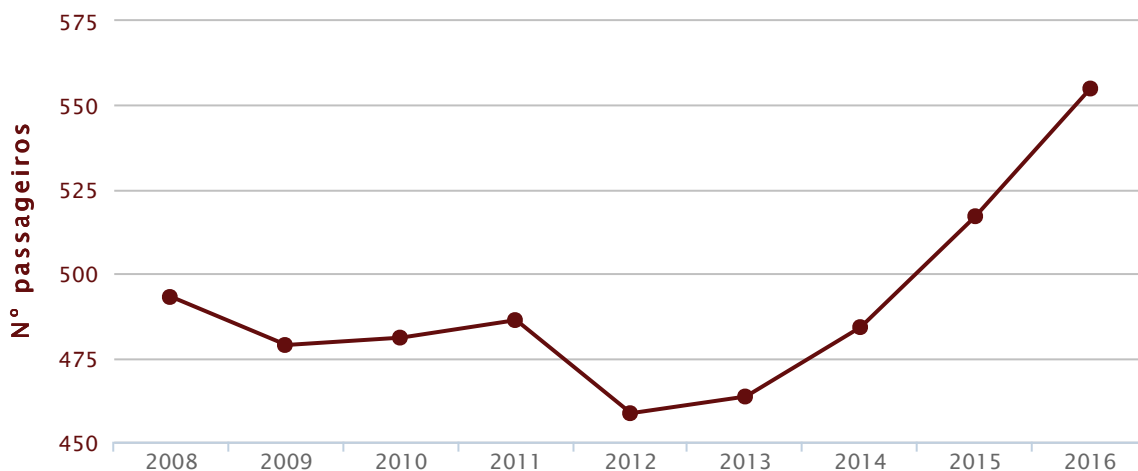
Movimento de navios (%), por ilha, em 2016

Fonte: DRT (Direção Regional dos Transportes)

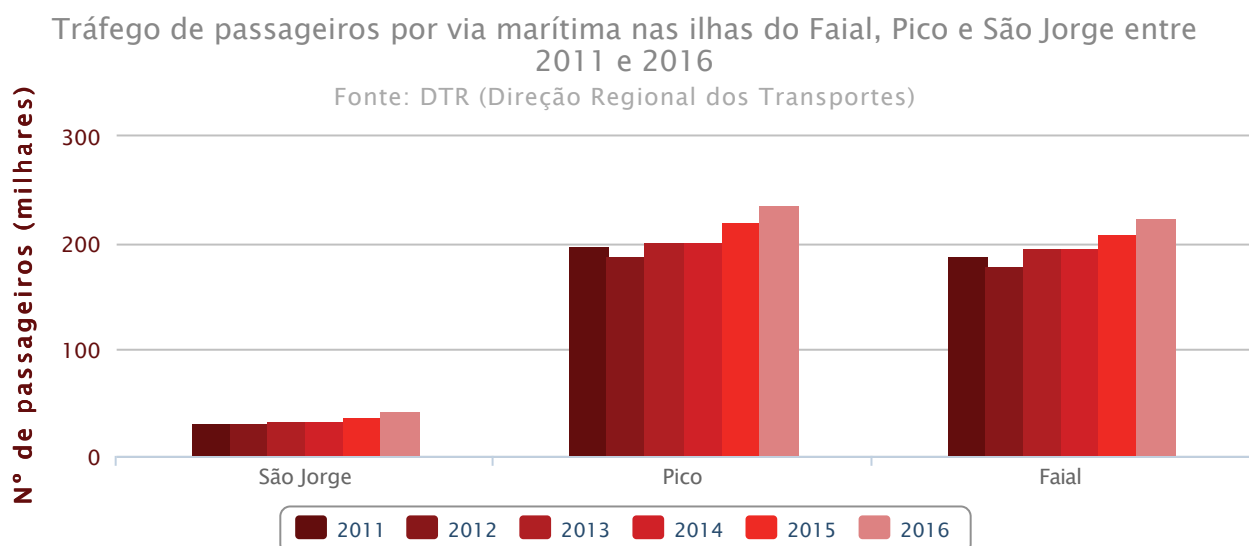
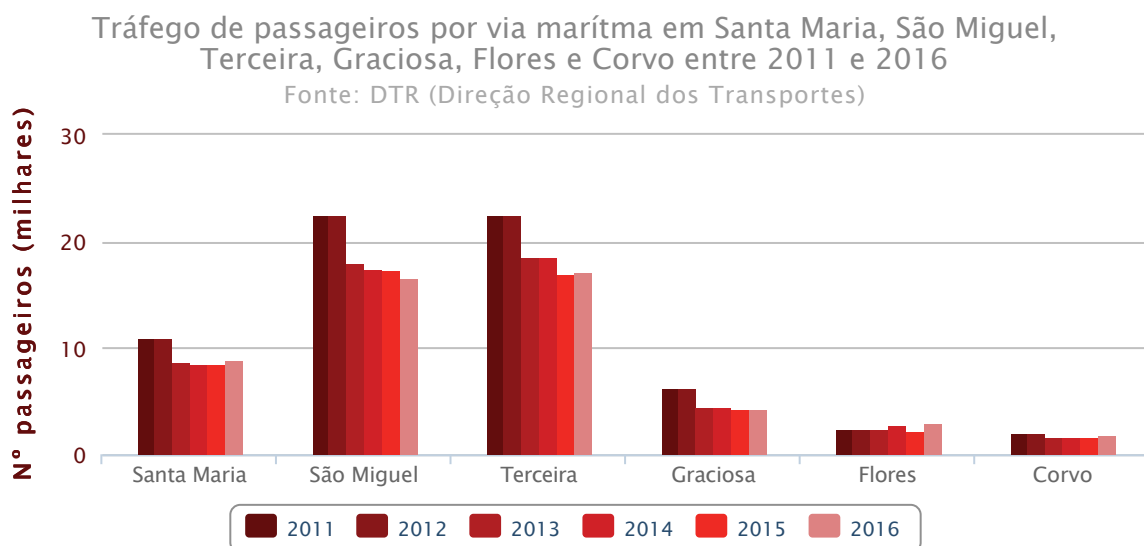


Evolução do tráfego de passageiros por via marítima entre 2008 e 2016

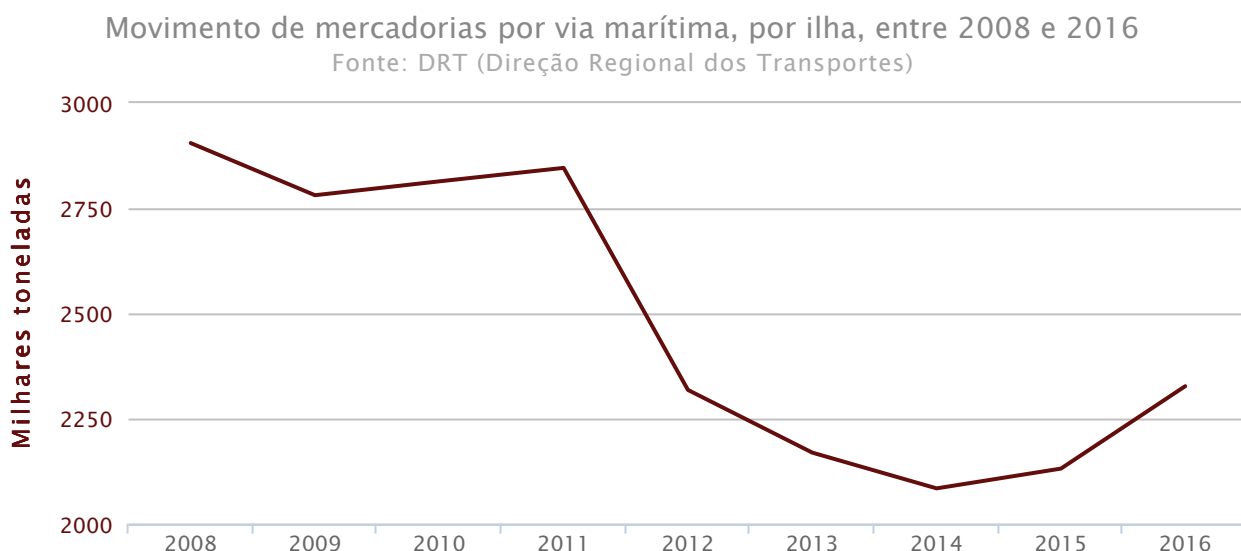
Fonte: DRT (Direção Regional dos Transportes)



O tráfego de passageiros por via marítima nos Açores apresenta uma tendência de crescimento ao longo dos anos, com uma aceleração a partir de 2014 tendo atingido o valor de 554.967 passageiros em 2016. A diminuição do número de passageiros em 2012 ficou a dever-se à receção económica, que conduziu ao aumento do desemprego e à redução do rendimento disponível das famílias.



Analisando ao tráfego de passageiros por via marítima por ilha nos Açores, verifica-se que as ilhas que constituem a origem e o destino de cerca de 80% desse tráfego são o Pico e Faial. Esta realidade é propiciada pela grande proximidade entre as duas ilhas que possibilita a existência de ligações diárias regulares entre elas, existindo residentes dessas ilhas e se deslocam à ilha vizinha para estudar ou trabalhar.



Desde de 2008 assistiu-se a uma tendência de diminuição gradual do volume de mercadorias movimentadas nos portos do arquipélago, parcialmente contrariada em 2010 e em 2011, mas cuja intensidade não permitiu atingir o pico observado em 2007 em termos do volume global de mercadorias. Nos últimos 2 anos assistiu-se a uma recuperação do movimento de mercadorias, mas ainda assim longe dos valores de 2007.

Transporte terrestre

Em 2016 o parque automóvel nacional situava-se nos 7.129.000 veículos, ou seja, em média 64% da população portuguesa possuía veículo. Na Região Autónoma dos Açores, existiam 141.132 veículos segurados em 2016, pelo que em média, 53.7% dos açorianos possuía veículo, mais 4.897 do que em 2015. Representando, em 2016, 2% do total do parque automóvel nacional, o que coloca os Açores em igualdade com outras regiões do país, tais como: Beja (1,5%), Bragança (1,6%), Évora (1,6%), Castelo Branco (2%), Guarda (1,9%), Portalegre (1,1%) e Madeira (2,1%).

Nos Açores, o crescimento acentuado do consumo privado, favorecido pela conjuntura económica, levou a um incremento bastante significativo do número de veículos em circulação. Entre 2008 e 2016, verificou-se um aumento significativo do parque automóvel da região. Enquanto que em 2008, o parque da região era composto por 114.075 veículos, em 2016 esse número ascende a 141.132 veículos.

O crescimento médio do parque automóvel da região, em 2016 foi de 3,6%, acima da média geral do país, que se situou em 2,8%.

Os Açores são uma das regiões do país com o parque automóvel mais recente em termos de idade dos veículos, superando em todos os escalões etários a média do país o que permite concluir que os Açores possuem um dos parques automóveis mais renovados do país.

Analisando a idade do parque automóvel da Região em 2016, verifica-se que cerca de 13,1% dos veículos tem menos de 5 anos, 31,5% tem entre 5 a 10 anos e 55,4% têm mais de 10 anos.

Os veículos ligeiros constituem o tipo de veículo rodoviário predominante, tendo correspondido, em 2016 a 84 % dos veículos existentes na região. O Parque automóvel dos Açores é constituído, em 2016, por cerca de 141.000 veículos, dos quais 118.635 (84%) são veículos ligeiros, 10.673 (7%) são motociclos e ciclomotores, e 9% divididos pelas restantes categorias.

No que concerne à distribuição de veículos por Ilha, verificamos que a ilha de São Miguel, com 72.000 veículos em 2016, detém 51,2% do parque de veículos total da Região, seguida da ilha Terceira com 33.000 veículos. O Faial com 10.211 veículos e o Pico com 9.770 veículos, são as restantes ilhas com maior número de veículos.

Em relação ao número de veículos por habitante, verifica-se que a ilha de São Jorge é a que apresenta maior número de veículos por habitante (0,72 veículos/habitante), seguida das ilhas do Pico e Faial com 0,69 e 0,68 veículos/habitante, respetivamente. A ilha de Santa Maria com (0,67 veículos/habitante), Graciosa com (0,63) e Terceira com (0,60), Flores com (0,58) e as ilhas de São Miguel e do Corvo com 0,52 e 0,32 veículos/habitante, respetivamente.

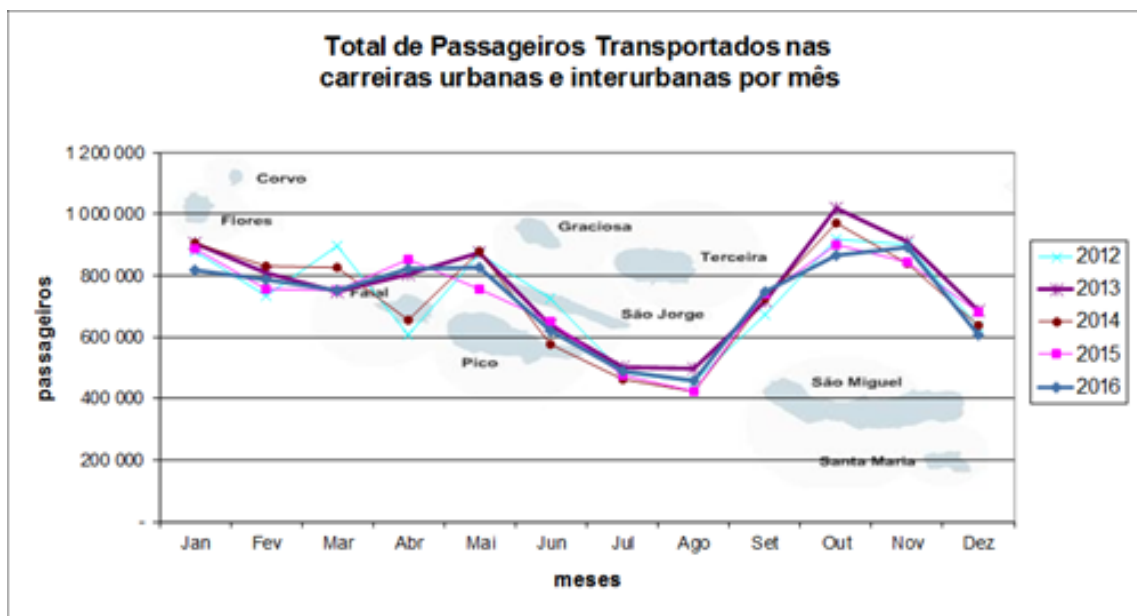
A análise da evolução do número de passageiros transportados no transporte público regular entre 2008 e 2016 não demonstra uma tendência clara de evolução, tendo sido transportados 8.673.782 passageiros em 2016, tendo existido um mínimo de 8.281.019 em 2011 e um máximo de 9.100.582 de passageiros transportados em 2013.

Em 2016 foram transportados na Região Autónoma dos Açores cerca de 8.673 mil passageiros, representando uma diminuição de 0,5%, ou seja, menos cerca de 43 mil passageiros quando comparado com o ano de 2015.

A ilha com maior decréscimo em termos de passageiros transportados foi a ilha Terceira, com menos 31.884, seguido da ilha do Pico, com menos 20.637, e em último a ilha de S. Maria, com menos 3.295.

O maior crescimento em 2016 verificou-se na ilha de S. Jorge com um aumento de 4.070, seguindo-se as ilhas Faial e Flores, com aumentos de 3.988 e 3.685, respetivamente.

A ilha de S. Miguel com 5,7 milhões de passageiros/ano representa cerca 66% dos passageiros transportados na Região, seguindo-se a Terceira com 26% (2,2 milhões de passageiros), sendo que as restantes ilhas representam 8% dos passageiros transportados.



Fonte: DRT (Direção Regional dos Transportes)

Em termos de distribuição do fluxo de passageiros pelos meses do ano, verifica-se que o transporte coletivo de passageiros está fortemente dependente do transporte de crianças e jovens em idade escolar, uma vez que os períodos de férias escolares apresentam decréscimos para cerca de metade do fluxo de passageiros transportados.

O transporte de mercadorias em veículos automóveis (pesados ou ligeiros) constitui a única alternativa interna de transporte

de bens, face à realidade arquipelágica e à reduzida dimensão das ilhas Açorianas.

Os principais constrangimentos deste setor resultam da reduzida dimensão dos mercados e ausência de economias de escala, o que conduz a uma forte dependência não só do transporte marítimo de mercadorias, mas também do setor da construção civil, onde grandes variações de atividade representam riscos elevados para a sustentabilidade das empresas e do sector.