

Relatório de Gestão e  
Contas do Exercício

2017



## Índice

CAPÍTULO I - RELATÓRIO DE GESTÃO .....	9
0. Indicadores.....	10
1. Introdução.....	11
2. Enquadramento estratégico .....	13
3. Áreas de negócio.....	15
3.1. Enquadramento .....	15
3.2. Atividade portuária .....	17
3.2.1. Movimento de navios e embarcações .....	17
3.2.1.1. Introdução .....	17
3.2.1.2. Movimento de navios e embarcações .....	19
3.2.1.3. Arqueação de navios e embarcações.....	21
3.2.1.4. Estadia de navios e embarcações .....	24
3.2.2. Movimento de mercadorias.....	25
3.2.2.1. Volume de mercadorias movimentadas por porto.....	25
3.2.2.2. Mercadorias por modo de acondicionamento .....	26
3.2.2.3. Mercadorias carregadas por modo de acondicionamento.....	27
3.2.2.4. Mercadorias descarregadas por modo de acondicionamento .....	28
3.2.2.5. Mercadorias carregadas e descarregadas.....	28
3.2.2.6. Contentores.....	31
3.2.3. Movimento de passageiros .....	37
3.2.3.1. Passageiros em navios de cruzeiro .....	39
3.2.3.2. Passageiros em operações interilhas .....	43
3.2.4. Extração de inertes.....	44
3.3. Atividade não portuária .....	47
3.3.1. Náutica de recreio .....	47
3.3.1.1. Embarcações não locais .....	47
3.3.1.2. Tripulantes de embarcações não locais .....	50
4. Recursos humanos.....	52
4.1. Enquadramento .....	52
4.2. Estrutura do efetivo .....	53
4.3. Níveis etários do efetivo .....	54



4.4.	Níveis de antiguidade do efetivo .....	56
4.5.	Níveis de escolaridade do efetivo .....	57
4.6.	Sinistralidade.....	58
4.7.	Formação.....	59
5.	Estrutura organizativa e política de gestão .....	60
5.1.	Estrutura organizativa e órgãos sociais.....	60
5.1.1.	Composição dos órgãos sociais.....	60
5.1.2.	Remuneração dos membros dos órgãos sociais .....	60
5.1.3.	Informação relativa aos membros do órgão de gestão e administração .....	62
5.1.3.1.	Competências dos membros do órgão de gestão e administração.....	62
5.1.3.2.	Elementos curriculares dos membros do órgão de gestão e administração .....	62
5.1.3.3.	Outras funções exercidas pelos membros do Conselho de Administração.....	63
5.1.3.4.	Número de reuniões do órgão de gestão e administração e matérias versadas .....	64
5.1.4.	Estrutura organizativa .....	65
5.1.4.1.	Direções-Gerais .....	65
5.1.4.2.	Áreas transversais .....	66
5.2.	Política de gestão .....	72
5.3.	Sistema de Gestão de Saúde e Segurança no Trabalho .....	74
6.	Investimento .....	76
6.1.	Introdução .....	76
6.2.	Investimentos realizados por ilha .....	78
6.2.1.	Ilha de Santa Maria .....	78
6.2.2.	Ilha de São Miguel.....	79
6.2.3.	Ilha Terceira.....	79
6.2.4.	Ilha Graciosa.....	80
6.2.5.	Ilha de São Jorge .....	80
6.2.6.	Ilha do Pico.....	80
6.2.7.	Ilha do Faial .....	81
6.2.8.	Ilha das Flores.....	81
6.2.9.	Ilha do Corvo .....	82
7.	Análise Económica e Financeira.....	83
7.1.	Resultados.....	83
7.1.1.	Resultado operacional .....	84
7.1.1.1.	Rendimentos operacionais.....	84



7.1.1.2. Gastos operacionais .....	85
7.1.1.2.1. Gastos com o pessoal .....	86
7.1.1.2.2. Fornecimentos e serviços externos .....	89
7.1.1.2.3. Gastos de depreciação e amortização .....	90
7.1.1.2.4. Decomposição do resultado operacional .....	91
7.1.2. Resultado financeiro .....	92
7.2. Fundos libertos.....	93
7.3. Situação financeira e patrimonial .....	93
7.4. Fundo de maneo .....	95
7.5. Indicadores económicos e financeiros.....	95
8. Participações financeiras .....	97
8.1. Enquadramento .....	97
8.2. Atlânticoline, S.A. ....	98
8.2.1. Atividade operacional .....	98
8.2.2. Elementos económicos e financeiros.....	100
8.3. Operadores portuários.....	103
9. Perspetivas futuras .....	106
10. Proposta de aplicação de resultados .....	110
CAPÍTULO II – DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS – CONTAS INDIVIDUAIS .....	111
CAPÍTULO III – NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS – CONTAS INDIVIDUAIS .....	116
CAPÍTULO IV – RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL (CONTAS INDIVIDUAIS) .....	148
CAPÍTULO V – CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS (CONTAS INDIVIDUAIS).....	151
CAPÍTULO VI – DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS (CONTAS CONSOLIDADAS) .....	159
CAPÍTULO VII – NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS (CONTAS CONSOLIDADAS).....	164
CAPÍTULO VIII – RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL (CONTAS CONSOLIDADAS) .....	200
CAPÍTULO IX – CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS (CONTAS CONSOLIDADAS) .....	203



## Índice das Tabelas

Tabela 1: Taxas de variação (em percentagem) de alguns indicadores em Portugal e Área Euro.....	15
Tabela 2: Taxas de variação anual (em percentagem) de componentes do PIB.....	16
Tabela 3: Taxas de variação (em percentagem) de indicadores da Região Autónoma dos Açores.....	17
Tabela 4: Navios e embarcações entrados.....	18
Tabela 5: Arqueação de navios e embarcações entrados.....	18
Tabela 6: Estadia de navios e embarcações entrados.....	19
Tabela 7: Tipologia de navios e embarcações entrados.....	20
Tabela 8: Arqueação dos navios e embarcações entrados, por tipo de navio.....	22
Tabela 9: Movimento total de mercadorias.....	25
Tabela 10: Movimento total de mercadorias por modo de acondicionamento.....	26
Tabela 11: Movimento de mercadorias carregadas por modo de acondicionamento.....	27
Tabela 12: Movimento de mercadorias descarregadas por modo de acondicionamento.....	28
Tabela 13: Mercadoria contentorizada carregada e descarregada.....	29
Tabela 14: Granéis líquidos carregados e descarregados.....	30
Tabela 15: Granéis sólidos carregados e descarregados.....	30
Tabela 16: Carga geral carregada e descarregada.....	31
Tabela 17: Movimento de contentores cheios (unidade TEU).....	32
Tabela 18: Movimento de TEUs cheios carregados e descarregados.....	34
Tabela 19: Movimento de contentores cheios de 20' e 40'.....	36
Tabela 20: Movimento de TEUs vazios carregados e descarregados.....	36
Tabela 21: Movimento de contentores vazios de 20' e 40'.....	37
Tabela 22: Movimento total de passageiros.....	37
Tabela 23: Movimento de passageiros por segmento.....	38
Tabela 24: Movimento de passageiros em navios de cruzeiro.....	39
Tabela 25: Movimento de passageiros em trânsito em navios de cruzeiro.....	40
Tabela 26: Número de escalas e de passageiros por tipo de itinerário de cruzeiro.....	42
Tabela 27: Número de escalas e de passageiros por categoria de navios de cruzeiro.....	42
Tabela 28: Número de tripulantes de navios de cruzeiro.....	43
Tabela 29: Movimento de passageiros interilhas.....	43
Tabela 30: Descarga de inertes provenientes do mar.....	45
Tabela 31: Movimento de embarcações de recreio não locais.....	47
Tabela 32: Classes das embarcações de recreio não locais.....	49
Tabela 33: Nacionalidade das embarcações não locais.....	49
Tabela 34: Movimento de tripulantes de embarcações de recreio não locais.....	50
Tabela 35: Efetivo médio em 31 de dezembro.....	53
Tabela 36: Tipo de vínculo do efetivo em 31 de dezembro.....	53
Tabela 37: Recursos humanos por Direção-Geral e áreas de suporte em 2017.....	54
Tabela 38: Distribuição dos Recursos Humanos por regimes de trabalho.....	54
Tabela 39: Escalões etários do efetivo em 31 de dezembro.....	54
Tabela 40: Antiguidade do efetivo em 31 de dezembro.....	56
Tabela 41: Escolaridade do efetivo em 31 de dezembro.....	57

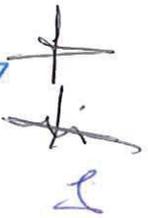


Tabela 42: Indicadores de sinistralidade .....	58
Tabela 43: Acidentes por Direção-Geral.....	59
Tabela 44: Indicadores de formação .....	59
Tabela 45: Investimento realizado por ilha .....	76
Tabela 46: Investimento realizado por Direção-geral .....	78
Tabela 47: Formação do Resultado líquido .....	83
Tabela 48: Rendimentos operacionais .....	84
Tabela 49: Gastos operacionais .....	86
Tabela 50: Gastos com o pessoal.....	87
Tabela 51: Gastos com o pessoal (órgãos sociais e pessoal) .....	87
Tabela 52: Remunerações do pessoal .....	88
Tabela 53: Remunerações normais do pessoal .....	88
Tabela 54: Fornecimentos e serviços externos .....	89
Tabela 55: Gastos de depreciação e amortização .....	90
Tabela 56: Resultado operacional .....	92
Tabela 57: Resultado financeiro .....	92
Tabela 58: Fundos libertos.....	93
Tabela 59: Balanços .....	94
Tabela 60: Fundo de maneiio .....	95
Tabela 61: Indicadores económicos .....	96
Tabela 62: Indicadores financeiros .....	96
Tabela 63: Empresas subsidiárias .....	97
Tabela 64: Empresas e entidades associadas .....	97
Tabela 65: Passageiros transportados por linha.....	99
Tabela 66: Viaturas transportados por linha .....	100
Tabela 67: Demonstração de resultados da Atlânticoline.....	101
Tabela 68: Balanços da Atlânticoline .....	102
Tabela 69: Indicadores económicos e financeiros dos operadores portuários.....	103
Tabela 70: Balanços dos Operadores Portuários.....	104
Tabela 71: Demonstração de resultados dos Operadores Portuários.....	105



## Índice das Figuras

Figura 1: Navios e embarcações entrados em 2017 .....	19
Figura 2: Evolução mensal do número de escalas em 2017 .....	20
Figura 3: Tipologia de navios e embarcações entrados em 2017.....	21
Figura 4: GT por tipo de navios e embarcações entrados em 2017 .....	22
Figura 5: Evolução mensal da arqueação dos navios em 2017 .....	23
Figura 6: GT de navios e embarcações entrados em 2017, por porto .....	23
Figura 7: Estadia de navios e embarcações em 2017 .....	24
Figura 8: Estadia dos navios e embarcações entrados em 2017, por tipo de navio .....	25
Figura 9: Mercadorias movimentadas em 2017, por porto.....	26
Figura 10: Mercadorias movimentadas em 2017, por modo de acondicionamento .....	27
Figura 11: Mercadorias carregadas e descarregadas em 2017, em toneladas .....	29
Figura 12: Movimento de contentores (TEU) cheios em 2017 .....	32
Figura 13: TEUs cheios por meses no último triénio .....	33
Figura 14: TEUs cheios por meses em 2017 .....	33
Figura 15: TEUs cheios por meses em 2017 – restantes portos.....	34
Figura 16: Movimento de TEUs cheios carregados e descarregados em 2017 .....	35
Figura 17: Índice de cobertura das mercadorias descarregadas em TEU .....	35
Figura 18: Movimento total de passageiros em 2017 .....	38
Figura 19: Movimento de passageiros em navios de cruzeiro em 2017 .....	40
Figura 20: Passageiros em navios de cruzeiro por meses no último triénio .....	41
Figura 21: Escalas de cruzeiros por tipologia de operação.....	41
Figura 22: Principais nacionalidades dos passageiros de cruzeiros no último triénio .....	42
Figura 23: Movimento de passageiros interilhas em 2017.....	44
Figura 24: Descarga de inertes provenientes do mar em 2017.....	45
Figura 25: Descarga de inertes no último triénio .....	46
Figura 26: Movimento de embarcações de recreio não locais em 2017.....	48
Figura 27: Movimento de embarcações de recreio não locais no último triénio .....	48
Figura 28: Tripulantes de embarcações de recreio não locais em 2017 .....	50
Figura 29: Escalões etários do efetivo por género em 2017 .....	55
Figura 30: Escalões etários do efetivo entre 2015 e 2017.....	55
Figura 31: Antiguidade do efetivo por género em 2017 .....	56
Figura 32: Antiguidade do efetivo entre 2015 e 2017.....	57
Figura 33: Escolaridade do efetivo por género em 2017.....	58
Figura 34: Mapa de processos para o Sistema de Gestão .....	73
Figura 35: Requisitos do SGQ e SGSST.....	75
Figura 36: Macroestrutura funcional que suporta o SGSST .....	75
Figura 37: Investimento por ilha em 2017.....	77
Figura 38: Investimento por Direções-Gerais em 2017.....	77
Figura 39: Investimento por Direções-Gerais entre 2011 e 2017 .....	78
Figura 40: Componentes de Fornecimentos e serviços externos em 2017.....	89
Figura 41: Componentes de Gastos de depreciação e amortização em 2017 .....	91

Figura 42: Passageiros transportados por linha em 2017 .....	99
Figura 43: Viaturas transportadas por linha em 2017 .....	100


Three handwritten signatures in blue ink are located in the top right corner of the page.

## CAPÍTULO I - RELATÓRIO DE GESTÃO



## 0. Indicadores

Indicadores	Unidade	2017	2016	2015	2014	2013
<b>Movimento portuário</b>						
Escalas de navios	N.º	2 867	2 828	2 701	2 589	2 743
GT de navios	GT/1000	16 774	17 611	17 379	15 389	15 154
Estadia dos navios	N.º	5 310	5 754	5 679	5 305	5 730
Movimento de contentores cheios	N.º	70 648	70 190	64 935	64 336	69 181
Movimento de contentores cheios	TEU	108 488	106 317	97 535	95 969	102 172
Total de mercadorias	'000 Tons.	2 378	2 335	2 138	2 089	2 180
Total de passageiros	000	1 308	1 236	1 167	1 064	1 014
Passageiros em cruzeiros	N.º	135 783	125 906	141 847	95 132	87 437
<b>Náutica de recreio</b>						
Escalas de embarcações	N.º	4 028	3 710	3 689	3 250	3 327
Tripulantes	N.º	16 820	15 458	14 446	11 995	11 503
<b>Pessoal</b>						
Efetivo	N.º	276	274	271	262	269
Volume de formação	N.º horas	2188	2 637	1 993	2 131	4 920
<b>Sinistralidade</b>						
Índice de frequência	-	34,79	35,49	34,79	30,45	39,89
Índice de gravidade	-	0,61	0,20	0,61	1,20	1,75
<b>Finanças</b>						
Volume de negócios	'000 €	19 553	20 083	17 329	17 479	18 267
EBITDA	'000 €	1 864	6 358	5 373	5 716	7 017
Resultados operacionais	'000 €	(5 355)	(986)	(2 090)	(1 573)	(274)
Resultado líquido	'000 €	(7 464)	(3 400)	(4 516)	(4 333)	(2 912)
Fundos libertos (cash-flow)	'000 €	(654)	3 643	2 632	2 790	4 197
Autonomia financeira <sup>(1)</sup>	-	0,65	0,65	0,66	0,68	0,68
Rentabilidade das vendas <sup>(2)</sup>	%	-27,39	-4,91	-12,06	-9,00	-1,50
Rentabilidade dos capitais próprios <sup>(3)</sup>	%	-3,07	-1,60	-2,23	-1,99	-1,31

<sup>(1)</sup> Capital próprio/Ativo total líquido

<sup>(2)</sup> Resultados operacionais/Volume de negócios

<sup>(3)</sup> Resultados líquidos/Capital próprio



## 1. Introdução

Para a Portos dos Açores, o ano de 2017 constituiu um ano de relativa consolidação da atividade, observando-se uma variação positiva de 2,43 por cento ao nível das mercadorias e de 1,38 por cento relativamente a entrada de navios e embarcações.

Estas variações enquadram-se num relativo ajustamento em face da evolução muito expressiva registada em 2016 em alguns indicadores da atividade operacional, com particular destaque para o aumento de 9,2 por cento do volume de mercadorias movimentadas.

O volume de mercadorias regista portanto uma tendência de estabilização em 2017, contudo a um nível ainda muito distante do obtido nos anos anteriores à crise económica e financeira. Em 2017 atingiu-se um total de 2.391 milhares de toneladas, ligeiramente acima dos 2.335 milhares de toneladas de 2016, mas longe das 2,8 milhões de toneladas de 2010, por exemplo. Também o volume de contentores cheios movimentados, principal segmento de atividade da Portos dos Açores, registou uma evolução positiva em 2017, embora muito ligeira, atingindo-se um total de 108.488 TEUs movimentados, mais 2,04 por cento do que no ano anterior.

Ao nível da náutica de recreio, valerá a pena sublinhar o acréscimo de 8,57 por cento ao nível das escalas de embarcações não locais, ultrapassando-se pela primeira vez a fasquia das 4.000 embarcações no conjunto das marinas sob jurisdição da Portos dos Açores.

Este nível de estabilização da atividade portuária refletiu-se de modo direto na evolução do volume de negócios da Portos dos Açores, que atingiu no final de 2017 um total de 19.552.788,48 euros. Tal representa uma variação negativa de 2,64 por cento face ao ano transato. Nesse ano o volume de negócios fora positivamente afectado por alguns fenómenos pontuais que não se repetiram em 2017, de que se destaca o número de serviços especiais com rebocadores, serviços estes associados ao abastecimento de combustível de algumas ilhas, diretamente afectadas pela imobilização do navio tanque “Chem Daisy” no porto da Horta entre meados de 2016 e 2017. Estes eventos proporcionaram um aumento extraordinário do volume de negócios em 2016, da ordem dos 428,5 milhares de euros.

O resultado líquido da Portos dos Açores, a par do sucedido em anos anteriores, apresenta valores negativos. Em 2017, o resultado foi particularmente afectado por um conjunto de fatores, com preponderância para o impacto dos resultados negativos da subsidiária Atlânticoline. A aplicação do método de equivalência patrimonial ditou um valor negativo de 2.183.488 euros na rubrica de ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos, contribuindo de forma muito direta para uma penalização do resultado da Portos dos Açores. Também de destacar a evolução dos gastos com o pessoal, que subiram 4,83 por cento, na sequência da eliminação das restrições impostas pelas várias Leis de Orçamento de Estado desde o ano de 2011, ocorrida em meados de 2016.

Neste quadro, o resultado operacional registou um valor negativo de 5.355.124,84 euros. Quanto ao resultado líquido, atingiu um valor negativo de 7.463.949,12 euros.

Para além disto, houve que considerar a necessidade de reforço das provisões e imparidades, decorrente de factos relevantes, como sejam a existência de diversas notas de cobrança emitidas em nome da Portos dos Açores e alvo de reserva por parte do Revisor Oficial de Contas em anteriores relatórios e contas, para além da existência de dívidas de clientes com uma antiguidade superior a 24 meses e com uma probabilidade reduzida de recuperação.

Relativamente ao investimento, prosseguiram as principais empreitadas, com destaque para as executadas no porto das Velas de São Jorge, e que envolve o aumento da área de acostagem, a criação de maior área de terraplano e a construção de uma gare de passageiros. A principal empreitada (“Empreitada do Prolongamento do Molhe Cais do Porto das Velas”) foi financiada numa parte muito substancial pelo Programa Operacional para a Competitividade e Internacionalização (COMPETE 2020). O valor executado em 2017 foi de quase 5,7 milhões de euros, estando a empreitada executada em 87 por cento em 31 de dezembro de 2017.

Outras empreitadas de maior envergadura iniciadas em anos anteriores são as associadas respetivamente ao porto da Casa, na ilha do Corvo (“Prolongamento do Molhe Cais e Alargamento da Plataforma do Porto da Casa”), com uma taxa de execução de 59,60 por cento e a do cais das Poças, na ilha das Flores (“Requalificação do Porto das Poças de Santa Cruz das Flores”), executada em 56,07 por cento. O valor despendido em 2017 em ambas as empreitadas correspondeu a quase 8,6 milhões de euros.

Em janeiro de 2017 teve início a empreitada relativa ao “Reforço do Manto de Proteção do Molhe Principal do Porto de Ponta Delgada”, com um nível de execução de 65,21 por cento no final do mesmo ano.

## 2. Enquadramento estratégico

Nos termos legais, a Portos dos Açores tem por objeto a administração de um conjunto de infraestruturas portuárias e de náutica de recreio localizadas no arquipélago dos Açores, visando a sua exploração económica, conservação e desenvolvimento e abrangendo o exercício das competências e prerrogativas de autoridade portuária. O sistema de gestão da empresa encontra-se implementado para o seguinte âmbito:

*“Gestão de Infraestruturas e Equipamentos Portuários nas ilhas de Santa Maria, São Miguel, Terceira, Graciosa, Pico, Faial, S. Jorge, Flores e Corvo”*

De acordo com diversas disposições constantes da norma ISO 9001:2015, o Conselho de Administração decidiu proceder à elaboração do documento “Intenção Estratégica”, documento aprovado a 22 de dezembro de 2017.

De acordo com o documento em apreço, e de entre os aspetos mais relevantes constantes do mesmo, há a destacar:

### *Visão*

*Fazer da Portos dos Açores, S.A. uma referência em termos de organização, potenciando a localização dos seus portos e marinas.*

### *Missão*

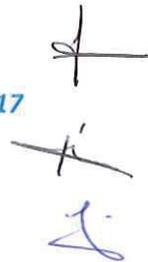
*Garantir a prestação de um serviço público de gestão de infraestruturas e equipamentos portuários ao mais elevado nível, focado na promoção da eficácia e eficiência das operações, acrescentando valor e contribuindo para o desenvolvimento económico, social e ambiental da Região Autónoma dos Açores.*

Para além disto, foram definidos um conjunto de compromissos, no âmbito da política de gestão:

-  Compromisso com os clientes;
-  Compromisso com as pessoas;
-  Compromisso com todos.

Por último, referência aos objetivos estratégicos definidos:

-  Promover condições e locais de trabalho saudáveis e seguros;
-  Otimizar a operação e incrementar a competitividade;

Three handwritten signatures in blue ink are located in the top right corner of the page.

-  Desenvolver ações promocionais a nível portuário e da náutica de recreio;
-  Desenvolver a utilização das áreas dominiais;
-  Promover uma cultura de responsabilidade e a motivação das pessoas.



### 3. Áreas de negócio

#### 3.1. Enquadramento

Em termos mundiais o ano de 2017 fica marcado pela aceleração da atividade económica, iniciada em 2016, tendo-se atingido um crescimento de 3,8 por cento, o mais elevado desde 2011, de acordo com o Fundo Monetário Internacional (FMI), no *World Economic Outlook* de abril de 2018. Esta evolução alicerça-se num conjunto de fatores, em que se destaca, de acordo com o FMI:

- Forte recuperação no comércio global;
- Evolução favorável do investimento ao nível das economias mais avançadas;
- Crescimento contínuo nos países asiáticos emergentes;
- Notável aumento do ritmo de crescimento nos países emergentes europeus;
- Recuperação em vários países exportadores de *commodities*.

Este relatório, publicado em abril e setembro/outubro de cada ano, apresenta a análise e projeções relativas ao desenvolvimento económico a nível global, a nível dos grandes grupos de países e ainda, a respeito de muitos países a nível individual. A respeito de Portugal, o FMI considera que a economia portuguesa está mais fortalecida, alicerçada num conjunto de fatores, de que se salientam os seguintes:

- Ambiente externo benigno;
- Evolução favorável no mercado de trabalho;
- Estabilidade financeira, com quebra das taxas de juro;
- Execução orçamental controlada.

Os dados das diversas entidades nacionais, nomeadamente o Banco de Portugal (BdP) e o Instituto Nacional de Estatística (INE) apresentam também elementos que reforçam este quadro positivo, com um crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) de 2,7 por cento em 2017, bastante acima dos 1,6 por cento registados em 2016, ou seja, com um aumento de 1,1 pontos percentuais (p.p.).

Tabela 1: Taxas de variação (em percentagem) de alguns indicadores em Portugal e Área Euro

		2017	2016	2015
PIB	Portugal	2,7	1,6	1,6
	Área Euro	2,3	1,8	2,0
Taxa de desemprego	Portugal	8,9	11,1	12,4
	Área Euro	9,1	10,0	10,9
Balanças corrente e de capital	Portugal	1,4	1,6	1,2
	Área Euro	3,3	3,6	3,1
Índice de preços no consumidor	Portugal	1,6	0,6	0,5
	Área Euro	1,5	0,2	0,0

Fonte: BdP



De acordo com o INE, o contributo da procura interna para a variação do PIB aumentou para 2,9 p.p. (1,6 p.p. em 2016), devido sobretudo à aceleração do Investimento, que registou uma taxa de variação de 8,4 por cento, contra apenas 0,8 por cento em 2016. O consumo privado também acelerou ligeiramente, de 2,1 por cento em 2016 para 2,2 por cento em 2017. Já no que respeita à procura externa líquida, registo para um contributo negativo de 0,2 p.p., observando-se uma aceleração das Exportações relativamente menos intensa do que as Importações de Bens e Serviços. Verificou-se uma ligeira deterioração dos termos de troca.

De referir ainda a evolução do VAB a preços base, que registou uma taxa de variação de 2,2 por cento, o que representou uma aceleração de 1,0 p.p. face ao observado em 2016.

Relativamente ao emprego, registou uma variação de 3,3 por cento em 2017 (1,6 por cento no ano anterior). A evolução extremamente favorável do emprego reflete-se ao nível da taxa de desemprego cuja evolução excedeu as projeções mais otimistas e que apresenta uma taxa bastante mais satisfatória do que as observadas em anos anteriores e que fora duramente afetada pelo processo de ajustamento da economia portuguesa no âmbito do Programa de Assistência Económica e Financeira de 2011.

Tabela 2: Taxas de variação anual (em percentagem) de componentes do PIB

	2017	2016	2015	2014
Procura interna	2,8	1,6	2,7	2,2
Exportações	7,9	4,4	6,1	4,3
Importações	7,9	4,2	8,5	7,8
PIB	2,7	1,6	1,8	0,9

Fonte: INE

Por fim, referência a alguns dados da Região Autónoma dos Açores, nomeadamente o crescimento do PIB em 2017, que se cifrou em 1,8 por cento, de acordo com o documento “Contas Trimestrais Regionais - Estimativa Rápida”, do Serviço Regional de Estatística”, relativo ao quarto trimestre de 2017 e ano de 2017. Este crescimento representa uma aceleração do crescimento relativamente a 2016, ano em que a subida do PIB em volume fora de 1,6 por cento.

Em termos nominais, o PIB terá atingido em 2017 nos Açores 4.067 milhões de euros, com uma taxa de crescimento nominal, ou seja, sem o efeito da inflação, de 3,6 por cento. Os Açores confirmam assim a tendência de crescimento da sua economia iniciada em 2014, após três anos, ou seja, entre 2011 e 2013, com consecutivas descidas trimestrais do PIB.

O efeito proporcionado pelo setor do turismo após a liberalização ocorrida em 2015 destaca-se de uma forma muito evidente. A evolução do indicador “Dormidas em estabelecimentos hoteleiros” nos últimos três anos, conforme se poderá perceber na tabela a seguir revela a dinâmica do setor na atualidade. Face ao ano de 2014, ano em que este indicador registara uma variação de 0,9 por cento face ao ano imediatamente anterior, o contraste é evidente.

Também noutras áreas foi possível constatar uma melhoria do ritmo da atividade. É o caso da venda de cimento e de automóveis ligeiros, no primeiro caso com uma aceleração bastante pronunciada no ano de 2017 e, no segundo, com uma tendência de estabilização em 2017, após um aumento extraordinário em 2016. O efeito do crescimento da venda de cimento registou uma correlação direta com o número de licenças de construção de edifícios que em 2017 cresceu 6,7 por cento.

Noutros indicadores as variações ocorridas em 2017 foram também positivas, com exceção apenas para o peso do gado bovino abatido, cuja variação foi negativa em 6,5 por cento, após dois anos com aumentos muito significativos.

Tabela 3: Taxas de variação (em percentagem) de indicadores da Região Autónoma dos Açores

Indicadores	2017	2016	2015
<i>Indicadores globais</i>			
Desemprego			
Taxa de desemprego	9,0	11,1	12,8
Inflação			
Taxa média	1,9	1,2	1,0
Taxa homóloga	1,6	1,8	0,7
Energia elétrica			
Consumo total	0,3	2,0	0,5
<i>Indicadores parcelares</i>			
Leite entregue nas fábricas			
Total	1,4	-1,2	5,3
Gado abatido (peso)			
Bovino	-6,5	19,4	10,3
Pesca (quantidade)			
Total	10,7	-29,8	-10,1
Turismo			
Dormidas em estabel. hoteleiros	15,8	21,1	19,6
Licenças de construção			
Total de edifícios licenciados	6,7	-4,9	14,0
Cimento			
Venda	22,2	7,3	-2,6
Automóveis			
Venda de ligeiros de passageiros	7,3	32,3	27,7

Fonte: SREA

A evolução positiva ao nível dos indicadores parcelares registou um reflexo direto ao nível de indicadores globais, com destaque para a taxa de desemprego, cujo comportamento é de decréscimo contínuo ao longo dos últimos três anos. Também ao nível da taxa de inflação, observa-se um nível estacionário, significando isto que não ocorreram em 2017 quaisquer tendências inflacionárias na economia açoriana.

## 3.2. Atividade portuária

### 3.2.1. Movimento de navios e embarcações

#### 3.2.1.1. Introdução

Em 2017 foi atingido um total de 2.867 escalas de navios e embarcações no conjunto dos portos dos Açores. Face a 2016, em que se registou um total de 2.828 escalas de navios e embarcações, constata-se uma variação positiva de 39 escalas, correspondendo a um aumento de 1,38 por cento.

A evolução registada nos diversos portos comerciais do arquipélago foi relativamente diversa, observando-se variações em termos absolutos mais pronunciadas em portos como, por exemplo, Horta, com mais 23 escalas, e Angra do Heroísmo, com mais 10 escalas. Todas as restantes variações não atingem a dezena, tanto em termos de variações positivas como de negativas.

Tabela 4: Navios e embarcações entrados

Portos	Ilhas	2017	2016	Var. %
Ponta Delgada	São Miguel	863	858	0,58%
Praia da Vitória	Terceira	601	604	-0,50%
Horta	Faial	316	293	7,85%
Velas	São Jorge	268	270	-0,74%
São Roque	Pico	239	237	0,84%
Vila do Porto	Santa Maria	238	231	3,03%
Praia	Graciosa	196	199	-1,51%
Lajes	Flores	50	50	0,00%
Calheta	São Jorge	48	53	-9,43%
Angra do Heroísmo	Terceira	36	26	38,46%
Lajes	Pico	1	2	-50,00%
Madalena	Pico	8	2	300%
Corvo	Corvo	3	3	0,00%
<b>Total</b>		<b>2.867</b>	<b>2.828</b>	<b>1,38%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

No que respeita à arqueação dos navios e embarcações, medida em unidades de GT (*Gross Tonnage*), observa-se que, em 2017, ocorreu um decréscimo de 4,76 por cento no conjunto dos portos sob jurisdição da Portos dos Açores.

Tabela 5: Arqueação de navios e embarcações entrados

Unidade: '000 Gross tonnage (GT)				
Portos	Ilhas	2017	2016	Var. %
Ponta Delgada	São Miguel	9.937	9.495	4,65%
Praia da Vitória	Terceira	2.681	2.550	5,15%
Horta	Faial	1.381	1.932	-28,52%
Velas	São Jorge	702	1.104	-36,45%
São Roque	Pico	629	1.044	-39,73%
Praia	Graciosa	488	788	-38,07%
Vila do Porto	Santa Maria	428	405	5,63%
Lajes	Flores	240	212	13,33%
Angra do Heroísmo	Terceira	226	27	736%
Calheta	São Jorge	22	29	-25,44%
Madalena	Pico	19	1	2252%
Corvo	Corvo	14	10	36,75%
Lajes	Pico	8	15	-44,63%
<b>Total</b>		<b>16.774</b>	<b>17.611</b>	<b>-4,76%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Este fenómeno deveu-se sobretudo à utilização, por parte da Atlânticoline, de navios de menor dimensão do que em anos anteriores, conforme detalhado no ponto 3.2.1.3. abaixo.



No que respeita à estadia dos navios e embarcações, observa-se uma variação negativa de 7,72 por cento, particularmente assinalável no porto da Praia da Vitória, devido ao menor número de dias de estadia dos navios de carga geral afetos ao tráfego local, e no porto da Horta, neste caso em resultado da estadia prolongada do navio tanque “Chem Daisy” que incidiu sobretudo no ano de 2016, não obstante o navio em apreço ter saído daquele porto já em meados de 2017.

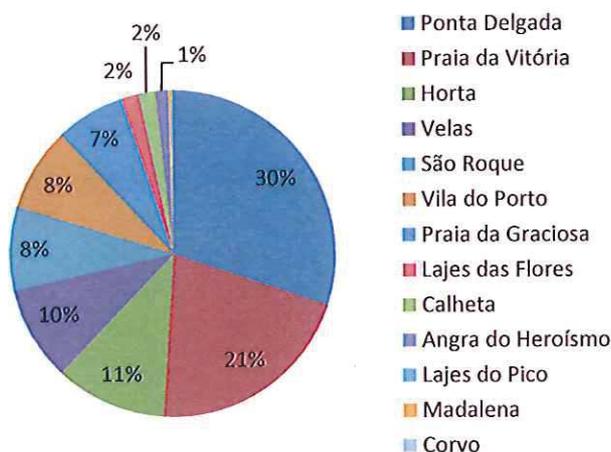
Tabela 6: Estadia de navios e embarcações entrados

		Unidade: dias		
Portos	Ilhas	2017	2016	Var.%
Ponta Delgada	São Miguel	1.934	2.100	-7,90%
Praia da Vitória	Terceira	1.455	1.758	-17,24%
Horta	Faial	591	683	-13,47%
Velas	São Jorge	282	275	2,55%
Vila do Porto	Santa Maria	264	284	-7,04%
São Roque	Pico	256	249	2,81%
Praia	Graciosa	232	200	16,00%
Lajes	Flores	149	103	44,66%
Madalena	Pico	57	2	2750%
Calheta	São Jorge	49	53	-7,55%
Angra do Heroísmo	Terceira	37	26	42,31%
Corvo	Corvo	3	19	-84,21%
Lajes	Pico	1	2	-50,00%
<b>Total</b>		<b>5.310</b>	<b>5.754</b>	<b>-7,72%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

### 3.2.1.2. Movimento de navios e embarcações

Figura 1: Navios e embarcações entrados em 2017

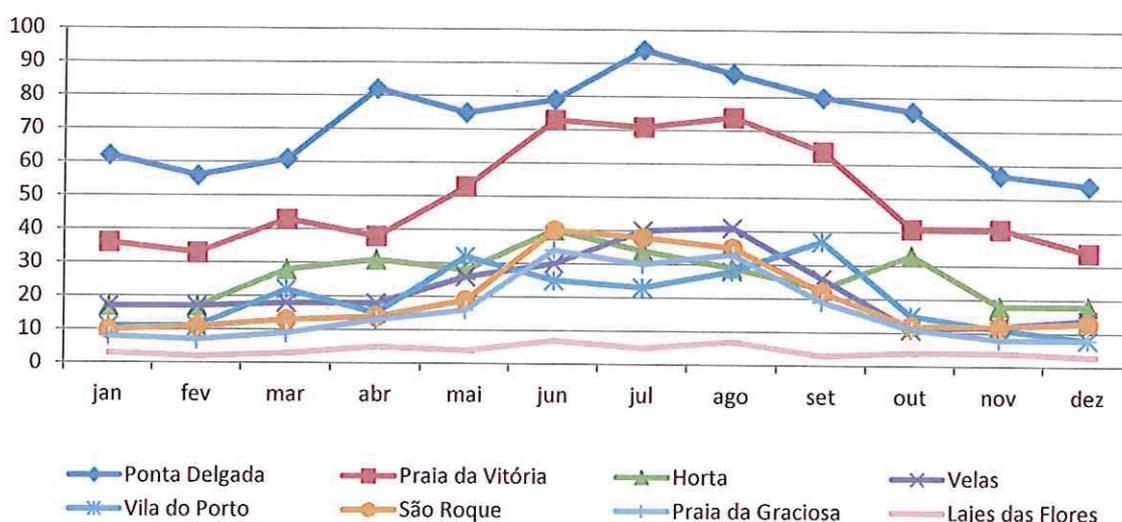


O porto de Ponta Delgada, com 863 navios e embarcações registados, é o porto com o maior número de entradas, correspondente a 30,1 por cento do total de navios e embarcações. Segue-se, em

termos de relevância, o porto da Praia da Vitória, com 601 escalas, ou seja, 20,96 por cento do total de navios e embarcações registado em 2017. Em terceiro lugar, temos o porto da Horta, com um total de 316 escalas em 2017, o equivalente a 11,02 por cento do total de navios e embarcações entrados em 2017. Os restantes portos apresentam volumes que não atingem, em qualquer caso, os 10 por cento do total de movimentos de navios e embarcações, sendo, no entanto, de destacar a posição de alguns portos, como é o caso do porto de Velas, São Roque do Pico e Vila do Porto, à volta, no primeiro caso, dos nove por cento e, nos outros dois, dos oito por cento.

Relativamente à evolução mensal do número de escalas, é perfeitamente notória, na figura abaixo, a preponderância dos portos de Ponta Delgada e Praia da Vitória na totalidade dos meses do ano.

Figura 2: Evolução mensal do número de escalas em 2017



De referir que os portos de dimensão particularmente diminuta, como sejam, Calheta, Angra do Heroísmo ou Madalena não foram incluídos na figura.

Para além disto, na figura anterior é perceptível uma razoável similitude entre um vasto conjunto de portos, nomeadamente os portos de Horta, São Roque do Pico, Velas, Vila do Porto e Praia da Graciosa, com uma média mensal entre 16 (porto da Praia da Graciosa) e 26 (porto da Horta) escalas.

Tabela 7: Tipologia de navios e embarcações entrados

Tipo de navios	2017	2016	Var. %
Carga geral	783	781	0,26%
Porta contentores	688	704	-2,27%
Passageiros	592	584	1,37%
Tanque	305	312	-2,24%
Outros	299	288	3,82%
Cruzeiros	152	121	25,62%
Graneleiros	48	38	26,32%
<b>Total</b>	<b>2.867</b>	<b>2.828</b>	<b>1,38%</b>

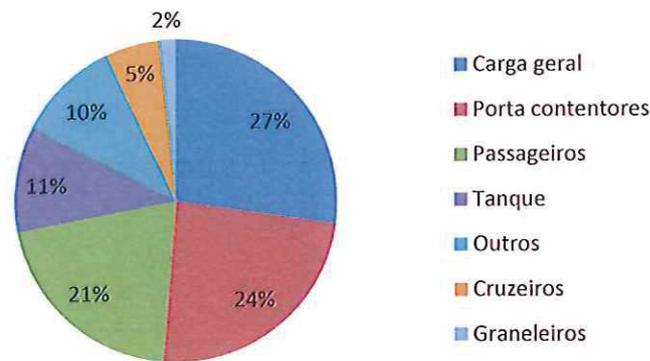
Fonte: Portos dos Açores, S.A.



No que respeita à tipologia dos navios, destaque para os navios e embarcações de carga geral, que constituem o principal tipo de embarcações, decorrente das operações de tráfego local registadas em alguns dos portos, com destaque para o porto da Praia da Vitória, Praia da Graciosa ou Vila do Porto, em termos absolutos. Em portos de menor dimensão como, por exemplo, Calheta e Madalena, estas operações representam praticamente a totalidade das escalas.

Seguem-se, em número, as escalas de navios porta contentores, que se enquadram, quase em exclusivo, no âmbito do regime de cabotagem insular, nos termos estabelecidos no Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro. De acordo com o referido diploma, os operadores de transporte marítimo entre o continente e o arquipélago dos Açores estão obrigados ao cumprimento de determinado número de escalas e determinada regularidade de serviço. Atualmente operam ao abrigo do diploma em causa três operadores de transporte marítimo.

Figura 3: Tipologia de navios e embarcações entrados em 2017



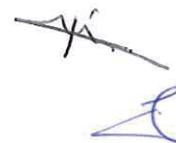
Decorre diretamente do cumprimento deste quadro legislativo o perfil de escalas atualmente praticado pelos diversos operadores de transporte regular, a saber: seis escalas semanais no porto de Ponta Delgada, ou seja, duas escalas semanais por cada operador de transporte; três escalas semanais de navios porta contentores, ou seja, uma escala por cada operador de transporte no porto da Praia da Vitória; os portos da Horta, São Roque do Pico e Velas registam, por regra, uma escala semanal, enquanto os portos de Vila do Porto, Praia da Graciosa e Lajes das Flores têm apenas escalas quinzenais de navios porta-contentores.

### 3.2.1.3. Arqueação de navios e embarcações

Relativamente à dimensão dos navios, medida em unidade GT, a principal tipologia corresponde aos navios de cruzeiros, com 6.253 milhares de GT em 2017, mais 10 por cento do que no ano anterior. Seguem-se os navios porta contentores, com 4.127 milhares de GT, um volume superior em 6,42 por cento ao registado em 2016.



Tabela 8: Arqueação dos navios e embarcações entrados, por tipo de navio

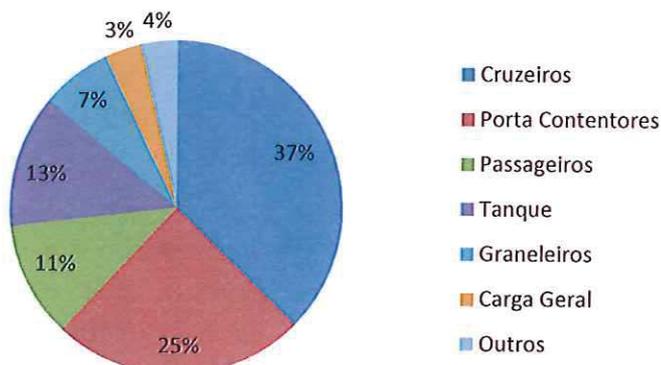


Tipo de navios	Unidade: '000 Gross tonnage (GT)		
	2017	2016	Var. %
Cruzeiros	6.253	5.687	9,94%
Porta contentores	4.127	3.878	6,42%
Tanque	2.163	2.199	-1,68%
Passageiros	1.891	3.722	-49,20%
Graneleiros	1.160	820	41,45%
Outros	597	561	6,27%
Carga geral	584	743	-21,41%
<b>Total</b>	<b>16.774</b>	<b>17.611</b>	<b>-4,76%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Em virtude da utilização de navios de menor arqueação no transporte inter-ilhas de passageiros, observa-se uma diminuição assinalável (menos 49,20 por cento do que em 2016) na tonelagem de arqueação do conjunto de escalas realizadas por estes navios, fazendo com que os navios tanque se posicionassem, em 2017, como o terceiro maior segmento no que respeita à tonelagem de arqueação dos navios.

Figura 4: GT por tipo de navios e embarcações entrados em 2017



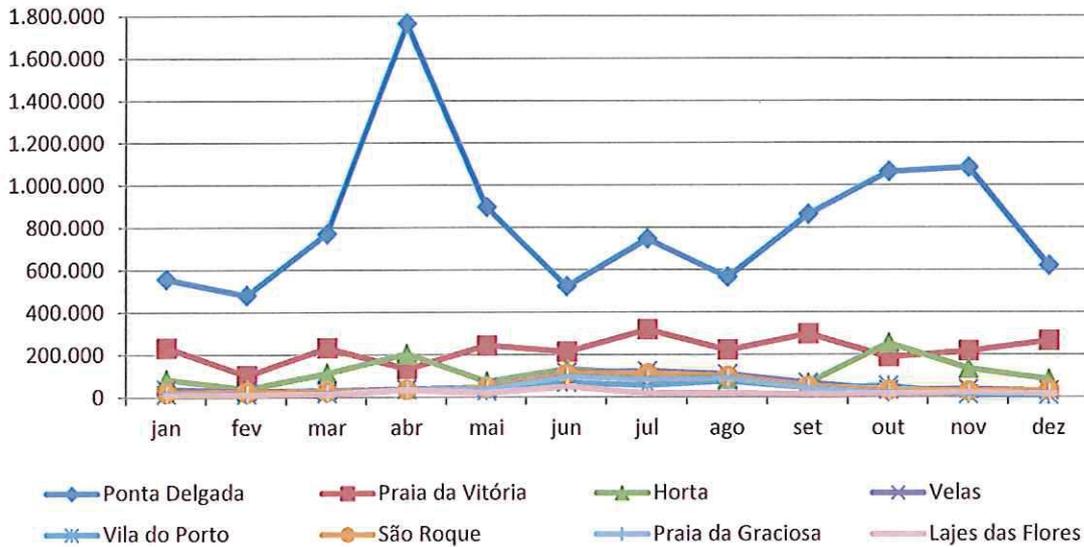
Tal como nos anos anteriores, os portos de Ponta Delgada, Praia da Vitória e ainda, embora em menor grau, Horta, concentram um volume muito substancial da arqueação total dos navios, que se situou, em 2017, nos 83,45 por cento (79,36 por cento em 2016). Para esta preponderância dos maiores portos contribui decisivamente o número de escalas de navios de cruzeiro que representam 37,28 por cento do volume total de arqueação no conjunto dos portos do arquipélago e 83,45 por cento da arqueação dos três principais portos.

O porto de Ponta Delgada, só por si representa 71,87 por cento (77,14 por cento em 2016) da arqueação de tais navios, com um crescimento de 2,44 por cento (de 4.387.012 GT em 2016 para 4.494.107 GT em 2017).

O porto da Praia da Vitória registou um crescimento assinalável em termos de arqueação, duplicando os valores registados em 2016 (de 354.849 GT em 2016 para 746.037 GT em 2017). Em oposição, o porto da Horta viu diminuir o volume de arqueação dos navios de cruzeiros, de 858 milhares de GT em 2016 para 604 mil GT em 2017.

*[Handwritten signatures]*

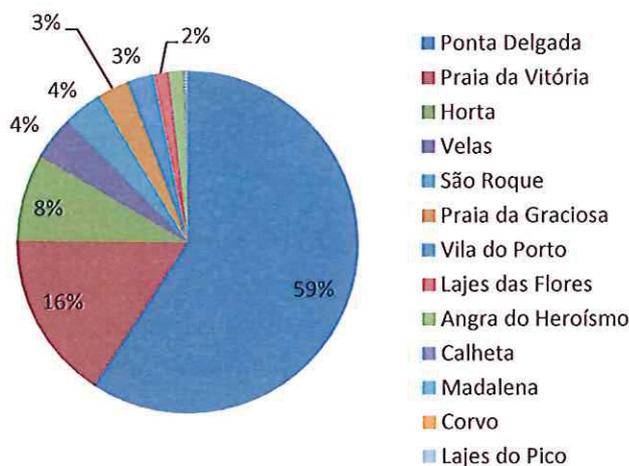
Figura 5: Evolução mensal da arqueação dos navios em 2017

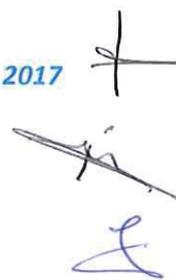


Numa análise mensal da arqueação dos navios, constata-se que o porto de Ponta Delgada apresenta valores de arqueação notoriamente mais elevados, fenómeno decorrente, em grande medida da existência de um número mais elevado de escalas de navios de cruzeiro, com predominância para as escalas durante a primavera (no mês de abril sobretudo) e no outono (nos meses de outubro e novembro). O porto da Praia da Vitória surge também com algum relevo, ultrapassado apenas pontualmente pelo porto da Horta, nos meses de abril e outubro de 2017.

No que respeita a navios porta-contentores, a desagregação por porto apresenta um perfil menos heterogéneo, concentrando o porto de Ponta Delgada 47,56 por cento da arqueação total deste tipo de navios, o porto da Praia da Vitória 21,33 por cento e o porto da Horta 8,92 por cento.

Figura 6: GT de navios e embarcações entrados em 2017, por porto

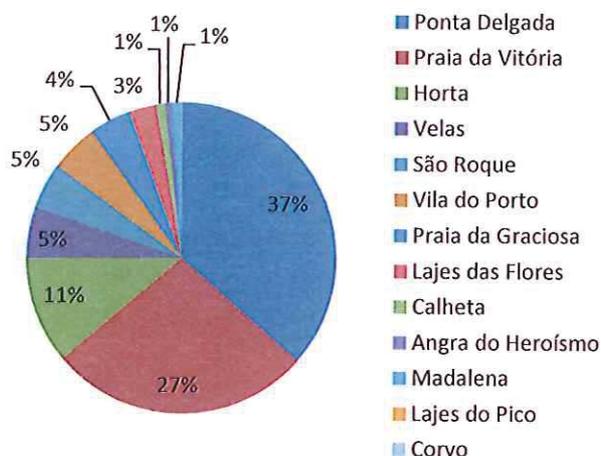




### 3.2.1.4. Estadia de navios e embarcações

A estadia dos navios e embarcações com entrada nos portos dos Açores atingiu, em 2017, um total de 5.310 dias, o que face ao total de 5.754 dias de estadia em 2016, significa um decréscimo de 7,72 por cento. Tendo em conta o aumento de 1,38 por cento ao nível do número de escalas observado, constata-se um decréscimo da estadia média correspondente a 8,97 por cento, de 2,03 dias em 2016 para 1,85 dias em 2017. Para o efeito contribuíram algumas situações pontuais, com particular destaque para as diminuições observadas nos portos da Praia da Vitória e Horta, conforme detalhado no ponto 3.2.1.1. e tabela 6 acima apresentados.

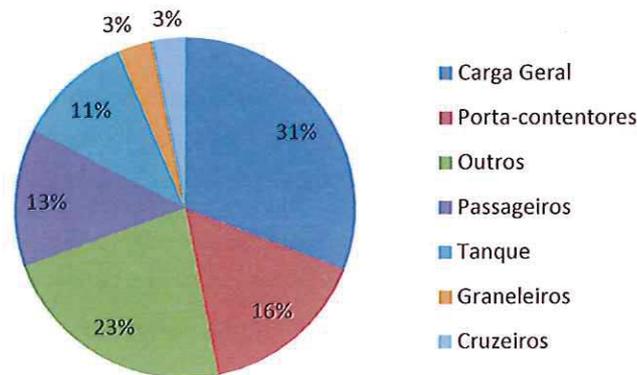
Figura 7: Estadia de navios e embarcações em 2017



O porto de Ponta Delgada é onde se regista o maior número de dias de estadia, correspondendo a 37 por cento do total de dias de estadia, seguido do porto da Praia da Vitória, com 27 por cento. Os restantes portos apresentam níveis de estadia significativamente menores, com uma maior percentagem para o porto da Horta, com 11 por cento do total. Todos os restantes apresentam um peso relativo igual ou inferior a cinco por cento.

No que respeita à categoria dos navios e embarcações, 31 por cento do total de dias de estadia corresponde a navios ou embarcações de carga geral, e em que predominam de forma muito notória as embarcações de tráfego local. Os navios porta-contentores são o segundo tipo de navio mais relevante, com 16 por cento das estadias, enquanto os navios de passageiros representam 13 por cento, associados em grande medida a estadias de navios de passageiros interilhas, operados pela subsidiária Atlânticoline. Estas três categorias de embarcações representam, no conjunto, 62 por cento das estadias. Um conjunto de diversos tipos de navios e embarcações têm um peso muito substancial de 23 por cento do total de dias de estadia, em parte devido a operações associadas a navios pesqueiros, com predominância para o porto da Horta.

Figura 8: Estadia dos navios e embarcações entrados em 2017, por tipo de navio



### 3.2.2. Movimento de mercadorias

#### 3.2.2.1. Volume de mercadorias movimentadas por porto

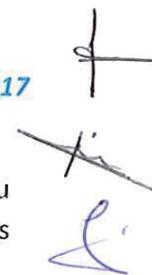
O volume global de mercadorias movimentadas nos portos do arquipélago dos Açores no ano de 2017 atingiu 2.378 milhares de toneladas, um crescimento de 1,85 por cento face aos 2.335 milhares de toneladas registados em 2016. Este crescimento foi bastante menor do que o observado em 2016, que se cifrara em 9,2 por cento. De qualquer modo, trata-se do terceiro exercício consecutivo com taxas de crescimento positivas, após um ciclo entre 2011 e 2014 em que se registaram taxas de evolução negativas no peso total das mercadorias movimentadas.

Tabela 9: Movimento total de mercadorias

		Unidade: tons.		
Portos	Ilhas	2017	2016	Var.%
Ponta Delgada	São Miguel	1.523.512	1.471.699	3,52%
Praia da Vitória	Terceira	481.091	490.082	-1,83%
Horta	Faial	101.110	90.900	11,23%
São Roque	Pico	87.549	99.501	-12,01%
Velas	São Jorge	74.046	71.824	3,09%
Lajes	Flores	38.592	25.983	48,53%
Vila do Porto	Santa Maria	32.948	48.697	-32,34%
Praia	Graciosa	31.923	28.741	11,07%
Calheta	São Jorge	6.633	7.157	-7,32%
Madalena	Pico	418	10	4171%
<b>Total</b>		<b>2.377.823</b>	<b>2.334.595</b>	<b>1,85%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

O porto de Ponta Delgada, com 1.524 milhares de toneladas, apresenta-se como o principal porto em termos de movimentação de mercadorias, seguido do porto da Praia da Vitória, com 481 mil toneladas. O porto da Horta, com 101 milhares de toneladas, ultrapassou o porto de São Roque do Pico, que viu diminuir o número de toneladas movimentadas de cerca de 100 mil toneladas para



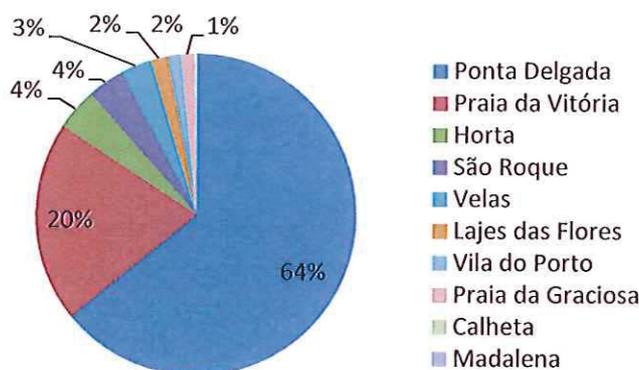
quase 88 mil toneladas, um decréscimo que ultrapassou os 10 por cento. O porto das Velas registou em 2017 um crescimento acima da média total, atingindo 74 mil toneladas movimentadas. Todos os restantes portos apresentam volumes de movimentação bastante inferiores.

Em termos das principais variações a assinalar será de mencionar, desde logo, o aumento extraordinário de quase 49 por cento no porto das Lajes das Flores. Também no porto da Horta regista-se um aumento da ordem dos dois dígitos, ou seja, de 11 por cento, a mesma percentagem que se verificou no porto da Praia da Graciosa.

Com variações negativas de maior amplitude, temos os casos dos portos de Vila do Porto (diminuição de 32 por cento) e de São Roque do Pico (diminuição de 12 por cento).

Na figura abaixo são apresentados os pesos relativos dos vários portos no que respeita ao peso total das mercadorias movimentadas.

Figura 9: Mercadorias movimentadas em 2017, por porto



### 3.2.2.2. Mercadorias por modo de acondicionamento

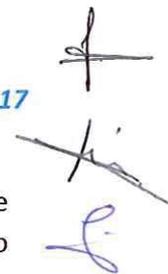
Em termos de desagregação das mercadorias por modo de acondicionamento, observa-se uma variação positiva em todos os modos.

Destaque para os granéis sólidos e a mercadoria contentorizada, em que as variações foram superiores à média do total das mercadorias.

Tabela 10: Movimento total de mercadorias por modo de acondicionamento

Portos	Unidade: tons.		
	2017	2016	Var.%
Carga contentorizada	1.261.369	1.230.590	2,50%
Granéis líquidos	513.915	513.442	0,09%
Granéis sólidos	442.831	431.471	2,63%
Carga geral	159.707	159.092	0,39%
<b>Total</b>	<b>2.377.823</b>	<b>2.334.595</b>	<b>1,85%</b>

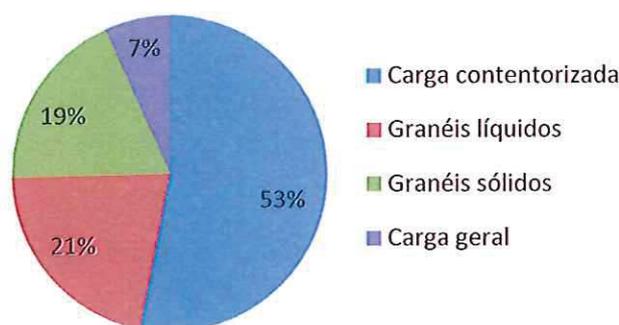
Fonte: Portos dos Açores, S.A.



Para além disto merece destaque o aumento no volume da carga contentorizada, principal modo de acondicionamento das mercadorias, que registou aumentos no peso das mercadorias pelo quarto ano consecutivo, isto é, desde o ano de 2014. De qualquer modo, o volume das mercadorias movimentadas em contentor encontra-se ainda mais de 12 por cento abaixo do peso das mercadorias observado em 2011 neste modo de acondicionamento.

Na figura que se segue é apresentada a importância relativa dos vários modos de acondicionamento das mercadorias e em que se constata a particular preponderância das mercadorias contentorizadas, com 53 por cento do total.

Figura 10: Mercadorias movimentadas em 2017, por modo de acondicionamento



### 3.2.2.3. Mercadorias carregadas por modo de acondicionamento

Numa análise com incidência sobre as mercadorias carregadas, observa-se um decréscimo de 1,19 por cento, devido, em grande medida, à redução ao nível dos granéis líquidos carregados, que quase atingiu os 11 por cento. Em sentido contrário, destaca-se a evolução positiva de 1,28 por cento na carga contentorizada.

Tabela 11: Movimento de mercadorias carregadas por modo de acondicionamento

Portos	Unidade: tons.		
	2017	2016	Var. %
Carga contentorizada	490.293	484.093	1,28%
Granéis líquidos	72.853	81.627	-10,75%
Carga geral	67.689	70.989	-4,65%
Granéis sólidos	0	1.727	-100%
<b>Total</b>	<b>630.834</b>	<b>638.437</b>	<b>-1,19%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Contudo, deverá mencionar-se que esta diminuição ocorre após dois anos sucessivos (em 2015 e 2016) de crescimentos bastante razoáveis, principalmente o observado no ano de 2015, em que a variação foi de quase 11 por cento. Ao nível da carga contentorizada, observa-se uma evolução positiva nos últimos quatro exercícios, com um movimento em 2017 de mais praticamente 80 mil

toneladas do que em 2014, o valor mais baixo dos últimos sete anos ao nível da carga contentorizada.

A carga geral vem registando uma perda de importância ao longo do tempo, o que se evidencia num decréscimo de 4,65 por cento relativamente ao ano transato.

### 3.2.2.4. Mercadorias descarregadas por modo de acondicionamento

Já no que respeita a operações de desembarque de mercadorias, observa-se um crescimento generalizado dos vários segmentos. O contributo da carga contentorizada, com um aumento de 3,29 por cento, foi particularmente importante para o crescimento do total das mercadorias descarregadas de três por cento. Para além disto, registo para o facto de se tratar também do terceiro ano consecutivo de aumento das mercadorias contentorizadas em operações de descarga no conjunto dos portos açorianos, um aumento absoluto de mais 106 mil toneladas entre os anos de 2014 e 2017.

Tal como nas mercadorias carregadas, também nas descarregadas os granéis líquidos registaram uma variação inferior à da totalidade das mercadorias descarregadas.

Já no caso dos granéis sólidos, observam-se flutuações em geral mais pronunciadas. Em 2017 o crescimento, em termos absolutos, foi de pouco mais de 13 mil toneladas face ao ano imediatamente anterior. Contudo, face ao ano de 2015, a variação absoluta correspondeu a praticamente 70,5 milhares de toneladas.

Tabela 12: Movimento de mercadorias descarregadas por modo de acondicionamento

Portos	Unidade: tons.		
	2017	2016	Var.%
Carga contentorizada	771.077	746.496	3,29%
Granéis sólidos	442.831	429.744	3,05%
Granéis líquidos	441.062	431.815	2,14%
Carga geral	92.019	88.103	4,44%
<b>Total</b>	<b>1.746.989</b>	<b>1.696.158</b>	<b>3,00%</b>

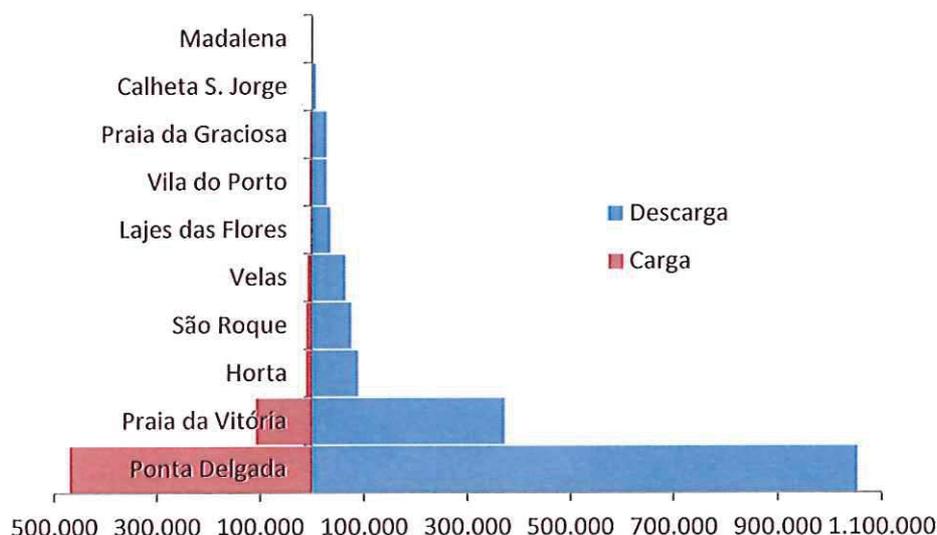
Fonte: Portos dos Açores, S.A.

### 3.2.2.5. Mercadorias carregadas e descarregadas

Na presente secção é efetuada uma análise conjunta da movimentação de mercadorias carregadas e descarregadas.

Na figura abaixo apresenta-se a desagregação por porto e por operação (carga e descarga) do peso total das mercadorias movimentadas em 2017.

Figura 11: Mercadorias carregadas e descarregadas em 2017, em toneladas



Numa análise detalhada por porto no que diz respeito a carga contentorizada, constata-se que o porto de Ponta Delgada, com praticamente 794 milhares de toneladas, mais 2,13 por cento do que em 2016, é o principal porto neste segmento, seguido do porto da Praia da Vitória, com 240 milhares de toneladas, menos 1,10 por cento do que no ano anterior. Os restantes portos apresentam valores significativamente mais reduzidos, sendo de referir os casos dos portos de Horta, Velas e São Roque do Pico, todos na casa das 50 mil toneladas, embora com maior volume de toneladas para o porto da Horta, que suplantou em 2017 o porto de São Roque do Pico como o terceiro porto do arquipélago neste tipo de tráfego.

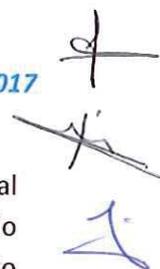
Tabela 13: Mercadoria contentorizada carregada e descarregada

Portos	Ilhas	2017			2016			Var.%		
		Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Ponta Delgada	São Miguel	383.185	410.578	793.763	376.898	400.343	777.241	1,67%	2,56%	2,13%
Praia da Vitória	Terceira	63.077	176.991	240.068	70.053	172.678	242.731	-9,96%	2,50%	-1,10%
Horta	Faial	12.377	44.108	56.485	9.122	41.398	50.520	35,68%	6,55%	11,81%
Velas	São Jorge	8.876	43.856	52.732	7.463	42.705	50.168	18,92%	2,70%	5,11%
São Roque	Pico	11.027	41.169	52.196	11.902	46.458	58.360	-7,35%	-11,38%	-10,56%
Lajes	Flores	3.485	30.042	33.526	2.810	18.411	21.221	24,00%	63,18%	57,99%
Vila do Porto	Santa Maria	4.624	12.354	16.978	3.398	14.628	18.025	36,09%	-15,54%	-5,81%
Praia	Graciosa	3.643	11.978	15.621	2.447	9.876	12.322	48,88%	21,29%	26,77%
<b>Total</b>		<b>490.293</b>	<b>771.077</b>	<b>1.261.369</b>	<b>484.093</b>	<b>746.496</b>	<b>1.230.590</b>	<b>1,28%</b>	<b>3,29%</b>	<b>2,50%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

No que respeita a granéis líquidos, o sistema de distribuição inter-ilhas de combustíveis está centrado no porto de Ponta Delgada, porto a partir do qual os combustíveis são distribuídos pelos portos das diferentes ilhas, com exclusão do porto da Praia da Vitória que recebe os combustíveis líquidos diretamente do exterior. No caso do porto da Horta o abastecimento direto do exterior abrange apenas o gás liquefeito.

Esta estrutura de distribuição reflete-se de modo direto nos volumes movimentados de granéis líquidos. Assim, o porto de Ponta Delgada constitui o porto com maior fluxo deste tipo de mercadorias, tanto ao nível do desembarque como do embarque, neste caso com destino aos portos



das restantes ilhas, com exclusão do porto da Praia da Vitória. Em 2017 registou-se um total relativamente idêntico ao do ano anterior, na ordem dos 514 milhares de toneladas. A única situação de diminuição significativa ocorreu no porto de Vila do Porto, reflexo da política de armazenamento de combustível para aeronaves que se abastecem no aeroporto local.

Tabela 14: Granéis líquidos carregados e descarregados

Portos	Ilhas	2017			2016			Var.%		
		Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Ponta Delgada	São Miguel	72.123	267.861	339.984	78.395	253.509	331.904	-8,00%	5,66%	2,43%
Praia da Vitória	Terceira	648	97.450	98.099	2.908	90.140	93.048	-77,71%	8,11%	5,43%
Horta	Faial	0	31.041	31.041	324	28.862	29.185	-100%	7,55%	6,36%
São Roque	Pico	0	17.688	17.688	0	19.020	19.020	-%	-7,00%	-7,00%
Velas	São Jorge	0	11.367	11.367	0	11.559	11.559	-%	-1,66%	-1,66%
Vila do Porto	Santa Maria	82	5.801	5.883	0	19.315	19.315	-%	-69,97%	-69,54%
Praia	Graciosa	0	5.553	5.553	0	5.336	5.336	-%	4,07%	4,07%
Lajes	Flores	0	4.301	4.301	0	4.075	4.075	-%	5,55%	5,55%
<b>Total</b>		<b>72.853</b>	<b>441.062</b>	<b>513.915</b>	<b>81.627</b>	<b>431.815</b>	<b>513.442</b>	<b>-10,75%</b>	<b>2,14%</b>	<b>0,09%</b>

 Unidade: tons.  
 Fonte: Portos dos Açores, S.A.

O movimento de granéis sólidos abrange apenas alguns dos portos dos Açores, cingindo-se, em 2017, aos portos de Ponta Delgada e Praia da Vitória. Há a considerar sobretudo dois tipos de produtos neste tipo de granel: cereais e cimento ou clínquer e gesso, para além de ferro. No primeiro caso, trata-se de produtos alimentares para rações animais e, no segundo, de produtos para a construção civil. No caso do porto da Praia da Vitória, há lugar à descarga de cimento e, no porto de Ponta Delgada, clínquer e gesso para fabrico de cimento.

Relativamente a cereais, o porto da Praia da Vitória, movimentou cerca de 77 mil toneladas, a que acrescem 13.534 toneladas de cimento, em três operações de descarga no terminal cimenteiro. Já no porto de Ponta Delgada, o volume de descarga de cereais foi de 265.566 toneladas e de 86.911 toneladas de clínquer e outros produtos para o fabrico de cimento.

Tabela 15: Granéis sólidos carregados e descarregados

Portos	Ilhas	2017			2016			Var.%		
		Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Ponta Delgada	São Miguel	0	352.477	352.477	1.727	328.936	330.663	-100%	7,16%	6,60%
Praia da Vitória	Terceira	0	90.354	90.354	0	98.954	98.954	-%	-8,69%	-8,69%
<b>Total</b>		<b>0</b>	<b>442.831</b>	<b>442.831</b>	<b>1.727</b>	<b>429.744</b>	<b>431.471</b>	<b>-100,00%</b>	<b>3,05%</b>	<b>2,63%</b>

 Unidade: tons.  
 Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Por último, referência à carga geral, que inclui os mais diversos tipos de itens, desde viaturas e maquinaria, peças avulsas, ou carga paletizada. Em 2017, o volume total movimentado foi relativamente similar ao do ano anterior, num total de cerca de 160 mil toneladas, com um acréscimo residual de 0,39 por cento face a 2016. Observou-se uma diminuição de 4,65 por cento ao nível da carga e um acréscimo de 4,44 por cento ao nível da descarga.

Tabela 16: Carga geral carregada e descarregada

Unidade: tons.

Portos	Ilhas	2017			2016			Var.%		
		Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Praia da Vitória	Terceira	45.720	6.849	52.569	49.715	5.632	55.348	-8,04%	21,61%	-5,02%
Ponta Delgada	São Miguel	15.894	21.395	37.289	13.640	18.250	31.890	16,52%	17,23%	16,93%
São Roque	Pico	1.416	16.248	17.665	3.308	18.813	22.122	-57,19%	-13,63%	-20,15%
Horta	Faial	459	13.125	13.584	498	10.697	11.195	-7,77%	22,69%	21,34%
Praia	Graciosa	1.218	9.531	10.749	938	10.146	11.083	29,85%	-6,05%	-3,02%
Vila do Porto	Santa Maria	1.156	8.932	10.087	1.071	8.431	9.502	7,90%	5,94%	6,16%
Velas	São Jorge	1.135	8.812	9.947	1.359	8.738	10.097	-16,46%	0,85%	-1,48%
Calheta	São Jorge	445	6.189	6.633	259	6.899	7.157	71,95%	-10,29%	-7,32%
Madalena	Pico	19	399	418	0	10	10	-%	3979%	4171%
Lajes	Flores	227	538	765	201	487	688	13,07%	10,45%	11,21%
<b>Total</b>		<b>67.689</b>	<b>92.019</b>	<b>159.707</b>	<b>70.989</b>	<b>88.103</b>	<b>159.092</b>	<b>-4,65%</b>	<b>4,44%</b>	<b>0,39%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

O porto da Praia da Vitória, com um total de cerca de 53 mil toneladas, sendo a quase totalidade correspondente a movimentos de embarque (cerca de 46 mil toneladas) é o principal porto da Região Autónoma dos Açores no que respeita a este tipo de cargas. Uma parte muito significativa deste volume de carga geral movimentado no porto da Praia da Vitória decorre das operações de tráfego local no Grupo Central do Arquipélago, nomeadamente do operador Transporte Marítimos Graciosenses (TMG). Em 2017 foram contabilizadas 44.723 toneladas carregadas neste regime de tráfego local (45.165 toneladas carregadas em 2016), e apenas 3.376 toneladas embarcadas (2.306 toneladas em 2016).

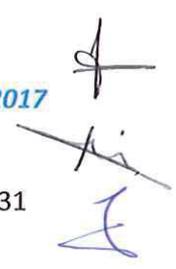
### 3.2.2.6. Contentores

A movimentação de contentores constitui a principal atividade nos portos do arquipélago, correspondendo a 53 por cento do total das mercadorias movimentadas, conforme demonstrado nos pontos anteriores, bem como ainda pelo número de navios porta contentores com escala nos portos dos Açores.

Em 2017 foram movimentadas 108.488 unidades cheias em unidades TEU (Unidades equivalentes de 20 pés), um acréscimo de 2,04 por cento do que 2016, que se cifrara em 106.317 TEU. Trata-se de uma evolução positiva desde 2014, ano em que se registou o valor mais baixo de TEU movimentados, com um aumento sucessivo no número de TEU movimentados no conjunto dos portos açorianos.

O porto com maior volume de contentores é o porto de Ponta Delgada, que atingiu em 2017 um total de 69.799 TEU (68.043 unidades TEU em 2016), um crescimento de 2,58 por cento. O segundo maior porto é o da Praia da Vitória, apesar de ter registado um ligeiro decréscimo de 1,73 por cento.

Surpreendente foi a evolução registada no porto da Horta, que ultrapassou o porto de São Roque do Pico em termos de volume de contentores cheios movimentados (em unidades TEU) em 2017. Este porto da Horta viu aumentar em 316 o número de TEU movimentados, enquanto o porto de São Roque, registou com um decréscimo de 10,02 por cento em 2017, equivalente a 525 TEU. De qualquer forma, a evolução neste último porto poderá ser relativizada tendo em consideração o



crescimento ocorrido em 2016 face a 2015, e que se cifrara em 13,7 por cento, ou seja, mais 631 TEU.

Destaque ainda para a variação assinalável ocorrida no porto das Lajes das Flores, correspondente a mais 616 unidades TEU, ou seja, um aumento de mais de 35 por cento. Por último, referência ao porto da Praia da Graciosa, com uma variação positiva de 11,5 por cento em 2017, atingindo pela primeira vez o volume observado em 2010.

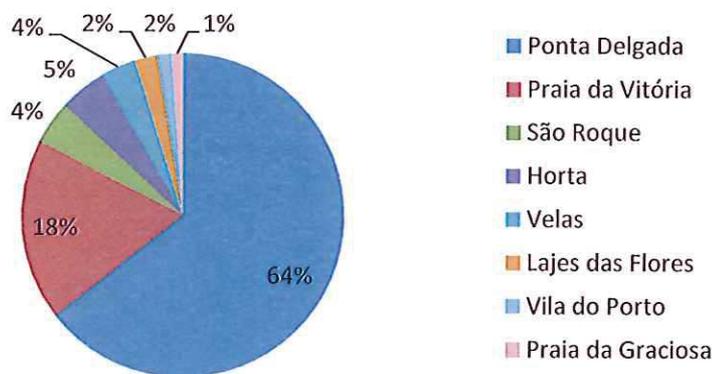
Tabela 17: Movimento de contentores cheios (unidade TEU)

Portos	Ilhas	2017	2016	Var.%
Ponta Delgada	São Miguel	69.799	68.043	2,58%
Praia da Vitória	Terceira	19.767	20.116	-1,73%
Horta	Faial	5.117	4.801	6,58%
São Roque	Pico	4.716	5.241	-10,02%
Velas	São Jorge	3.843	3.648	5,35%
Lajes	Flores	2.353	1.737	35,46%
Vila do Porto	Santa Maria	1.613	1.583	1,90%
Praia	Graciosa	1.280	1.148	11,50%
<b>Total</b>		<b>108.488</b>	<b>106.317</b>	<b>2,04%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Em termos globais, foram movimentados em 2017 mais 2.171 TEU do que em 2016, sendo que o volume de aumento ocorrido no porto de Ponta Delgada e correspondente a 1.756 TEU equivale a 81 por cento deste acréscimo.

Figura 12: Movimento de contentores (TEU) cheios em 2017

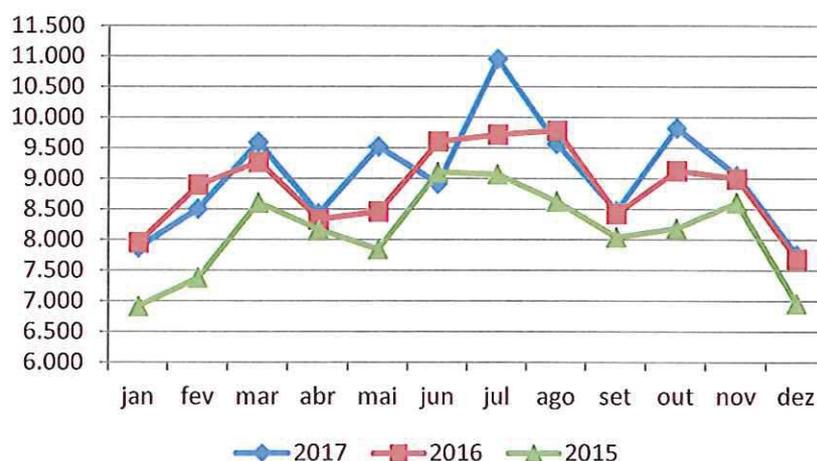


O conjunto dos portos dos Açores, no que respeita à movimentação de contentores poderá ser dividido em três grandes grupos:

-  Um primeiro grupo, composto pelos portos de Ponta Delgada e Praia da Vitória, que se destacam claramente dos restantes pela respetiva dimensão. O porto de Ponta Delgada, pela dimensão populacional da ilha e do sistema de ligações marítimas associadas à cabotagem insular, apresenta-se como o porto de maior dimensão;
-  Um segundo grupo, composto pelos portos da Horta, São Roque do Pico e Velas, com uma dimensão relativamente similar, que varia entre cerca de 3.500 e 5.000 TEU;

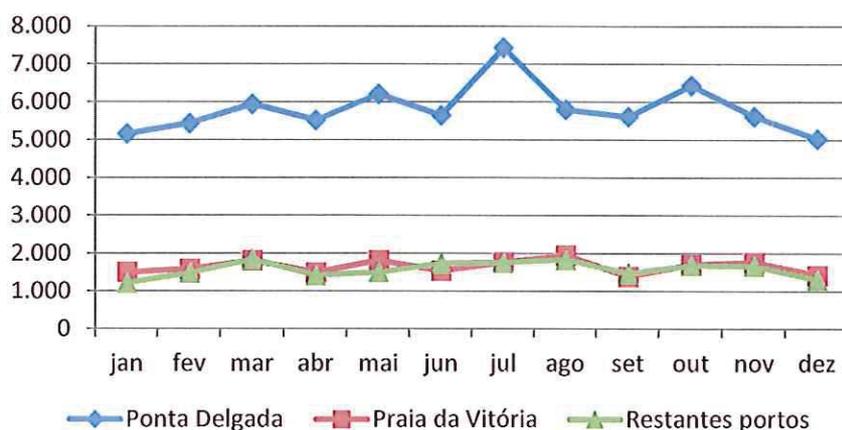
Um terceiro grupo, que inclui os portos de menor dimensão, normalmente associados a escalas quinzenais de navios porta-contentores, e cujo volume de contentores cheios, medidos em unidades TEU, não atinge normalmente as duas mil unidades. Neste quadro, o valor atingido em 2017 pelo porto das Lajes das Flores poder-se-á considerar como verdadeiramente extraordinário.

Figura 13: TEUs cheios por meses no último triénio



Numa análise mensal referente aos últimos três exercícios, é possível constatar, em 2017 e face a 2016, uma melhoria bastante perceptível num número muito significativo de meses, conforme demonstrado pela figura acima. Para além disto, o número de unidades de 2017 é consistentemente superior ao número de unidades TEU movimentadas ao longo de 2015, ocorrendo apenas um caso, no mês de junho, em que foram movimentados mais 190 unidades TEU em 2015 do que em 2017.

Figura 14: TEUs cheios por meses em 2017



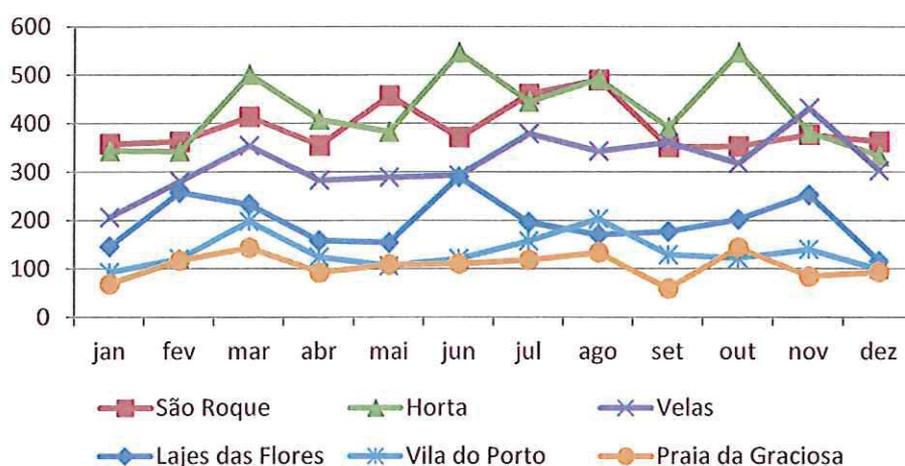
Numa análise mensal por portos, optou-se por uma apresentação em duas figuras distintas dos vários portos, devido à diferença de escala entre os mesmos.

Numa primeira figura, os portos de menor dimensão foram agregados num conjunto designado "Restantes portos". Constata-se que o somatório de tais portos apresenta uma dimensão similar à do

porto da Praia da Vitória. Por seu turno, o porto de Ponta Delgada destaca-se de forma muito notória dos outros, com uma diferença da ordem das 50.000 unidades TEU anuais.

Na figura que se segue, detalham-se os vários portos de menor dimensão, e que haviam sido agregados na figura anterior. O porto da Horta apresenta-se como o mais movimentado em alguns meses, equiparando-se ao porto de São Roque do Pico noutros tantos meses. Em termos médios, o porto da Horta movimentou 426 TEU mensais em 2017, enquanto o porto de São Roque do Pico movimentou, em média, 393 TEU mensais.

Figura 15: TEUs cheios por meses em 2017 – restantes portos



O porto das Velas regista uma importância relativamente menor, atingindo uma média de 320 TEU mensais. Os restantes portos apenas pontualmente aproximam-se do porto das Velas, como é o caso do porto das Lajes das Flores, no mês de junho de 2017.

Tabela 18: Movimento de TEUs cheios carregados e descarregados

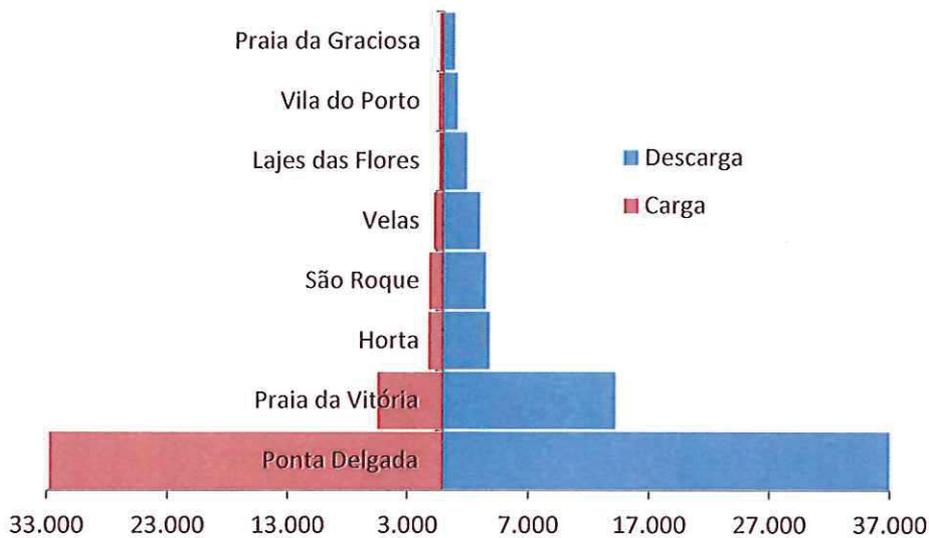
Portos	Ilhas	2017			2016			Var.%		
		Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Ponta Delgada	São Miguel	32.839	36.960	69.799	32.178	35.865	68.043	2,05%	3,05%	2,58%
Praia da Vitória	Terceira	5.564	14.203	19.767	6.040	14.076	20.116	-7,88%	0,90%	-1,73%
Horta	Faial	1.323	3.794	5.117	1.068	3.733	4.801	23,88%	1,63%	6,58%
São Roque	Pico	1.249	3.467	4.716	1.339	3.902	5.241	-6,72%	-11,15%	-10,02%
Velas	São Jorge	890	2.953	3.843	765	2.883	3.648	16,34%	2,43%	5,35%
Lajes	Flores	471	1.882	2.353	363	1.374	1.737	29,75%	36,97%	35,46%
Vila do Porto	Santa Maria	526	1.087	1.613	416	1.167	1.583	26,44%	-6,86%	1,90%
Praia	Graciosa	428	852	1.280	382	766	1.148	12,04%	11,23%	11,50%
<b>Total</b>		<b>43.290</b>	<b>65.198</b>	<b>108.488</b>	<b>42.551</b>	<b>63.766</b>	<b>106.317</b>	<b>1,74%</b>	<b>2,25%</b>	<b>2,04%</b>

Unidade: TEU  
Fonte: Portos dos Açores, S.A.

De referir, no que respeita a contentores carregados, que o predomínio do porto de Ponta Delgada resulta das operações designadas de *transshipment*. Tais operações decorrem da logística associada ao transporte marítimo inter-ilhas, que obriga a que, em determinadas situações, os contentores tenham de ser movimentados neste porto, bem como, embora com um carácter menos frequente, no porto da Praia da Vitória.

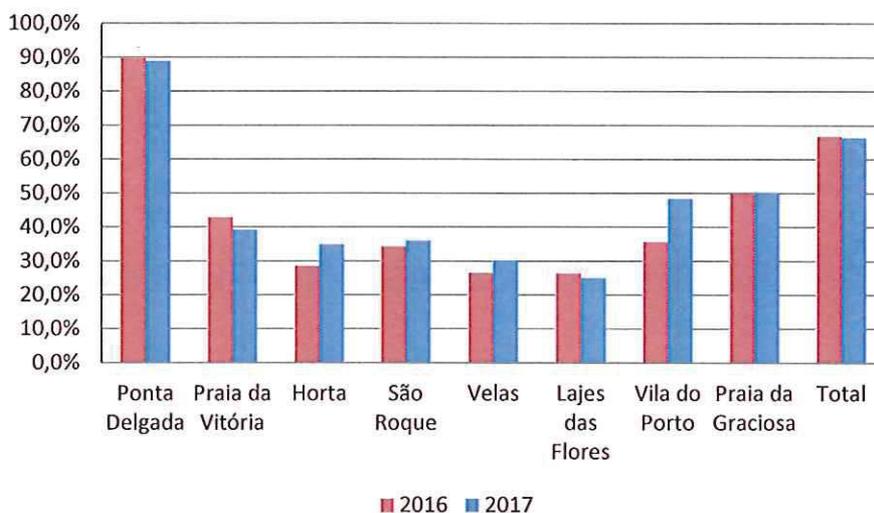
Tais movimentos significam que as mercadorias utilizam sobretudo o porto de Ponta Delgada na movimentação entre o porto de origem e destino final, recorrendo a, pelo menos, dois navios. Por essa via, no porto de *transshipment* ocorrem dois movimentos: um de desembarque, a partir do navio que opera desde o porto de origem da mercadoria; e outro de embarque, para o navio que opera para o porto de destino final da mercadoria.

Figura 16: Movimento de TEUs cheios carregados e descarregados em 2017



É neste âmbito e sob o efeito destas operações de *transshipment* que se constata um maior predomínio do porto de Ponta Delgada no contexto regional e no que respeita a contentores carregados. Segundo dados relativos a 2017 para o porto de Ponta Delgada, foram contabilizadas 5.828 unidades TEU cheias (6.457 unidades TEU em 2016) em operações de *transshipment*. Quanto ao porto da Praia da Vitória, movimentaram-se no mesmo período 152 TEU nesse regime (272 TEU em 2016).

Figura 17: Índice de cobertura das mercadorias descarregadas em TEU



Este tipo de operações reflete-se de forma direta no índice de cobertura das mercadorias (medido através do rácio entre TEU cheios carregados e descarregados) e em que o porto de Ponta Delgada se destaca com um índice de cobertura à volta de 90 por cento.

A divisão pelos tipos de unidades predominantes, ou seja, 20 ou 40 pés, permite ainda outro tipo de análise. Neste caso, continua a assistir-se a uma diminuição do peso relativo dos contentores de 20 pés, processo que vem ocorrendo de forma continuada ao longo do tempo. De qualquer forma, este tipo de fenómeno não é transversal a todos os portos, ocorrendo com maior prevalência no porto de Ponta Delgada, com impacto direto no total do conjunto dos portos atendendo ao peso relativo daquele porto.

Tabela 19: Movimento de contentores cheios de 20' e 40'

Portos	Ilhas	2017			2016			Var.%		
		20'	40'	TEUs	20'	40'	TEUs	20'	40'	TEUs
Ponta Delgada	São Miguel	17.075	26.362	69.799	18.417	24.813	68.043	-7,29%	6,24%	2,58%
Praia da Vitória	Terceira	6.977	6.395	19.767	7.244	6.436	20.116	-3,69%	-0,64%	-1,73%
Horta	Faial	2.065	1.526	5.117	1.885	1.458	4.801	9,55%	4,66%	6,58%
São Roque	Pico	1.824	1.446	4.716	2.079	1.581	5.241	-12,27%	-8,54%	-10,02%
Velas	São Jorge	1.723	1.060	3.843	1.798	925	3.648	-4,17%	14,59%	5,35%
Lajes	Flores	1.679	337	2.353	1.181	278	1.737	42,17%	21,22%	35,46%
Vila do Porto	Santa Maria	811	401	1.613	897	343	1.583	-9,59%	16,91%	1,90%
Praia	Graciosa	654	313	1.280	562	293	1.148	16,37%	6,83%	11,50%
<b>Total</b>		<b>32.808</b>	<b>37.840</b>	<b>108.488</b>	<b>34.063</b>	<b>36.127</b>	<b>106.317</b>	<b>-3,68%</b>	<b>4,74%</b>	<b>2,04%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

No que diz respeito ao movimento de contentores vazios, operação inevitável no âmbito do desequilíbrio existente em todos os portos em favor de processos de descarga, e conforme evidenciado na análise do índice de cobertura na página anterior, os dados constam das duas tabelas seguintes.

Tabela 20: Movimento de TEUs vazios carregados e descarregados

Portos	Ilhas	2017			2016			Var.%		
		Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Ponta Delgada	São Miguel	10.128	6.361	16.489	10.433	6.539	16.972	-2,92%	-2,72%	-2,85%
Praia da Vitória	Terceira	9.610	3.864	13.474	9.100	3.956	13.056	5,60%	-2,33%	3,20%
Horta	Faial	2.885	576	3.461	3.023	419	3.442	-4,57%	37,47%	0,55%
São Roque	Pico	2.685	506	3.191	3.107	510	3.617	-13,58%	-0,78%	-11,78%
Velas	São Jorge	2.457	557	3.014	2.465	431	2.896	-0,32%	29,23%	4,07%
Vila do Porto	Santa Maria	836	416	1.252	932	426	1.358	-10,30%	-2,35%	-7,81%
Lajes	Flores	1.672	207	1.879	1.096	194	1.290	52,55%	6,70%	45,66%
Praia	Graciosa	724	366	1.090	608	311	919	19,08%	17,68%	18,61%
<b>Total</b>		<b>30.997</b>	<b>12.853</b>	<b>43.850</b>	<b>30.764</b>	<b>12.786</b>	<b>43.550</b>	<b>0,76%</b>	<b>0,52%</b>	<b>0,69%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

A divisão dos movimentos de contentores vazios entre carga e descarga permite perceber o processo decorrente do desequilíbrio das trocas na generalidade dos portos dos Açores. De facto, atendendo ao maior volume de mercadorias descarregadas, há uma consequência natural em termos da gestão do stock de contentores dos vários operadores de transporte marítimo.

Tabela 21: Movimento de contentores vazios de 20' e 40'

Portos	Ilhas	2017			2016			Var.%		
		20'	40'	TEUs	20'	40'	TEUs	20'	40'	TEUs
Ponta Delgada	São Miguel	7.173	4.658	11.831	7.522	4.725	16.972	2,79%	-1,03%	0,63%
Praia da Vitória	Terceira	4.712	4.381	9.093	4.928	4.064	13.056	61,63%	34,13%	43,33%
Horta	Faial	1.487	987	2.474	1.412	1.015	3.442	5,53%	13,79%	10,25%
São Roque	Pico	1.319	936	2.255	1.513	1.052	3.617	6,40%	21,06%	14,46%
Velas	São Jorge	1.250	882	2.132	1.380	758	2.896	9,96%	12,97%	11,51%
Vila do Porto	Santa Maria	654	299	953	744	307	1.358	17,72%	21,83%	19,54%
Lajes	Flores	1.199	340	1.539	690	300	1.290	8,15%	35,14%	19,22%
Praia	Graciosa	472	309	781	335	292	919	22,71%	41,75%	34,16%
<b>Total</b>		<b>18.266</b>	<b>12.792</b>	<b>31.058</b>	<b>18.524</b>	<b>12.513</b>	<b>43.550</b>	<b>16,32%</b>	<b>14,63%</b>	<b>15,34%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

### 3.2.3. Movimento de passageiros

O movimento de passageiros nos portos dos Açores envolve dois tipos distintos de operações: o movimento de passageiros em navios de cruzeiros e o movimento de passageiros em operações interilhas, integralmente a cargo da Atlânticoline, após o processo de fusão desta com a Transmaçor, ocorrido em março de 2015.

No capítulo referente às Participações financeiras, no presente relatório, será dado destaque aos principais factos ocorridos naquela empresa durante o exercício de 2017, tendo em consideração o volume da participação da Portos dos Açores no capital da Atlânticoline, correspondente a 83,97 por cento do capital desta.

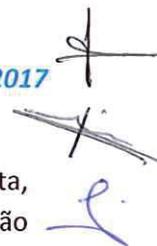
Tabela 22: Movimento total de passageiros

Portos	Ilha	2017	2016	Var.%
Horta	Faial	477.109	465.287	2,54%
Madalena	Pico	442.499	432.553	2,30%
Ponta Delgada	São Miguel	138.915	130.142	6,74%
Velas	São Jorge	95.632	84.034	13,80%
São Roque	Pico	47.860	40.306	18,74%
Praia da Vitória	Terceira	48.666	38.598	26,08%
Vila do Porto	Santa Maria	24.749	18.188	36,07%
Praia	Graciosa	10.659	8.999	18,45%
Angra do Heroísmo	Terceira	7.504	5.023	49,39%
Corvo	Corvo	4.707	4.092	15,03%
Santa Cruz	Flores	4.354	3.922	11,01%
Lajes	Flores	2.866	2.392	19,82%
Calheta	São Jorge	2.311	1.990	16,13%
Lajes	Pico	172	314	-45,22%
<b>Total</b>		<b>1.308.003</b>	<b>1.235.840</b>	<b>5,84%</b>

Fonte: Portos dos Açores/Direção Regional Transportes

As ligações interilhas efetuadas pela Atlânticoline compreendem:

- As ligações no Grupo Central do arquipélago, designadamente entre as ilhas do Faial (porto da Horta), Pico (portos de Madalena e São Roque), São Jorge (portos de Velas e Calheta) e

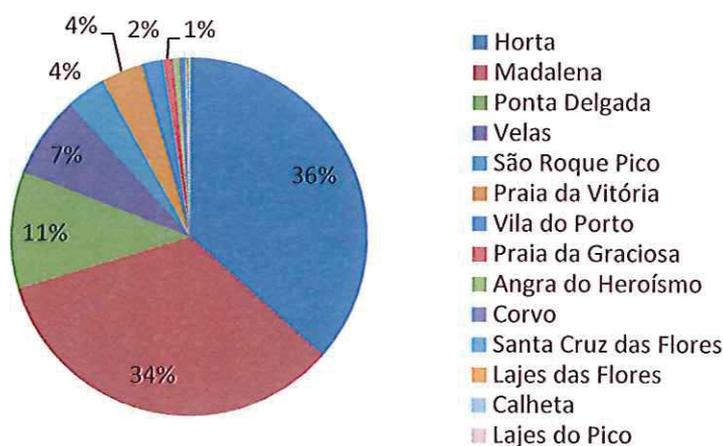


Terceira (porto de Angra do Heroísmo), sendo que as ligações entre os portos da Horta, Madalena, São Roque e Velas são realizadas durante a totalidade do ano. Estas ligações são efetuadas sobretudo pelos navios “Gilberto Mariano” e “Mestre Simão”, com capacidade para transporte de passageiros e viaturas;

- ☞ As ligações no Grupo Ocidental do arquipélago, entre as ilhas de Flores e Corvo, durante a totalidade do ano, através da lancha “Ariel”;
- ☞ As ligações entre os meses de maio e setembro entre todas as ilhas, excluindo apenas o Corvo. No ano de 2017 estas ligações foram asseguradas através dos navios ferry, do tipo *high speed craft*, “Master Jet” e “Mega Jet”.

O principal porto do arquipélago em termos de movimento de passageiros é o porto da Horta que atingiu em 2017 um novo máximo histórico de mais de 477 milhares de passageiros, em grande medida associado à operação de transporte marítimo no grupo central, particularmente nas ligações com o porto da Madalena do Pico, cujo fluxo anual atingiu, em 2017, praticamente os 211 mil passageiros.

Figura 18: Movimento total de passageiros em 2017



O conjunto destes dois portos, ou seja, Horta e Madalena, corresponde a uma percentagem muito significativa do total de passageiros movimentados nos portos dos Açores, tendo atingido em 2017 um peso relativo de 70,3 por cento, ligeiramente menos do que em 2016, ano em que o peso do conjunto destes dois portos cifrara-se em 72,7 por cento.

Relativamente às variações registadas em 2017, as mesmas foram positivas em todos os portos, com exclusão do porto das Lajes do Pico, escalado pontualmente por navios de cruzeiro que ancoram ao largo. De qualquer modo, será de destacar as variações particularmente positivas ocorridas nos portos de Vila do Porto e Angra do Heroísmo.

Tabela 23: Movimento de passageiros por segmento

	2017	2016	Var. %
Operações inter-ilhas	1.172.220	1.109.934	5,61%
Operações em cruzeiros	135.783	125.906	7,84%
<b>Total</b>	<b>1.308.003</b>	<b>1.235.840</b>	<b>5,84%</b>

Fonte: Portos dos Açores/Direção Regional Transportes

Na desagregação do movimento de passageiros por tipologia de operação, constata-se que em ambos os tipos de operação registaram-se variações positivas. No caso específico das operações em navios de cruzeiro, o ano de 2017 foi o segundo melhor ano de sempre, suplantado apenas pelo volume de passageiros em navios de cruzeiro de 2015. Quanto ao tráfego de passageiros inter-ilhas, este é o terceiro ano em que se ultrapassou a fasquia de um milhão de passageiros, numa trajetória de crescimento sucessivo ao longo dos últimos seis anos.

Detalham-se a seguir alguns dos principais aspetos referentes a cada um dos segmentos de transporte acima referidos.

### 3.2.3.1. Passageiros em navios de cruzeiro

A evolução em 2017 das escalas e passageiros de navios de cruzeiro foi relativamente satisfatória, com aumentos em ambos os casos. O número de escalas de navios de cruzeiro registou um aumento de 31 escalas e quase mais 10 mil passageiros. De igual modo, o número de tripulantes dos navios de cruzeiro também aumentou, ultrapassando os 60 mil tripulantes.

Tal como nos anos anteriores, os portos com maior volume de passageiros coincidem com os portos com melhores infraestruturas dedicadas ou maior comprimento de cais. Assim, observa-se que o conjunto dos portos de Ponta Delgada, Praia da Vitória e Horta representa uma percentagem assinalável do volume total de passageiros em navios de cruzeiro. Os portos de menores dimensões revelam-se sobretudo relevantes no âmbito de operações de navios de menor capacidade, associados, em geral, a cruzeiros de expedição. É este tipo de operações que corresponde às operações de cruzeiros nos Açores.

Tabela 24: Movimento de passageiros em navios de cruzeiro

Portos	Ilha	2017	2016	Var.%
Ponta Delgada	São Miguel	98.839	97.044	1,85%
Praia da Vitória	Terceira	17.766	9.427	88,46%
Horta	Faial	13.116	17.489	-25,00%
Vila do Porto	Santa Maria	1.704	0	-%
Lajes	Flores	1.218	402	203%
Angra do Heroísmo	Terceira	1.055	167	532%
Praia	Graciosa	773	402	92,29%
Madalena	Pico	425	0	-%
Corvo	Corvo	353	170	108%
São Roque	Pico	181	88	106%
Velas	São Jorge	181	403	-55,09%
Lajes	Pico	172	314	-45,22%
<b>Total</b>		<b>135.783</b>	<b>125.906</b>	<b>7,84%</b>

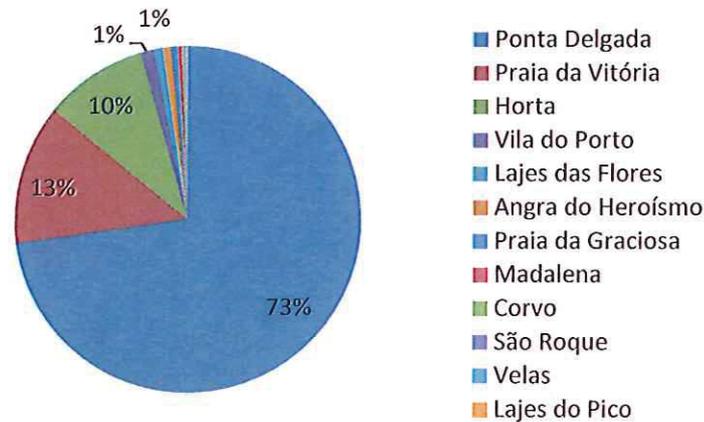
Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Em 2017 observa-se uma variação particularmente positiva no que diz respeito aos portos da ilha Terceira, com aumentos em ambos os portos. No caso do porto da Praia da Vitória, as operações estão naturalmente associadas a navios de maior dimensão, enquanto no caso do porto de Angra do



Heroísmo, as escalas praticadas relacionam-se diretamente com os circuitos de cruzeiros que percorrem várias ilhas dos Açores.

Figura 19: Movimento de passageiros em navios de cruzeiro em 2017



A preponderância de passageiros em trânsito é incontornável nos portos do arquipélago, porquanto apenas em algumas operações os cruzeiros têm início ou final num dos principais portos, particularmente no caso de cruzeiros associados a cruzeiros no interior do arquipélago. De facto, a quase totalidade dos passageiros de cruzeiros correspondem a passageiros em trânsito. Apenas no porto de Ponta Delgada o número de passageiros que inicia (647 passageiros em 2017, contra 560 em 2016) ou finaliza (699 passageiros em 2017 e 485 em 2016) os seus cruzeiros é mais significativo.

Tabela 25: Movimento de passageiros em trânsito em navios de cruzeiro

Portos	Ilha	2017	2016	Var. %
Ponta Delgada	São Miguel	97.943	95.999	2,03%
Praia da Vitória	Terceira	17.679	9.401	88,05%
Horta	Faial	13.025	17.387	-25,09%
Vila do Porto	Santa Maria	1.701	0	-%
Lajes	Flores	1.216	402	202%
Angra do Heroísmo	Terceira	1.029	165	524%
Praia	Graciosa	772	396	94,95%
Madalena	Pico	425	0	-%
Corvo	Corvo	353	170	108%
São Roque	Pico	181	88	106%
Velas	São Jorge	181	402	-54,98%
Lajes	Pico	172	314	-45,22%
<b>Total</b>		<b>134.677</b>	<b>124.724</b>	<b>7,98%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

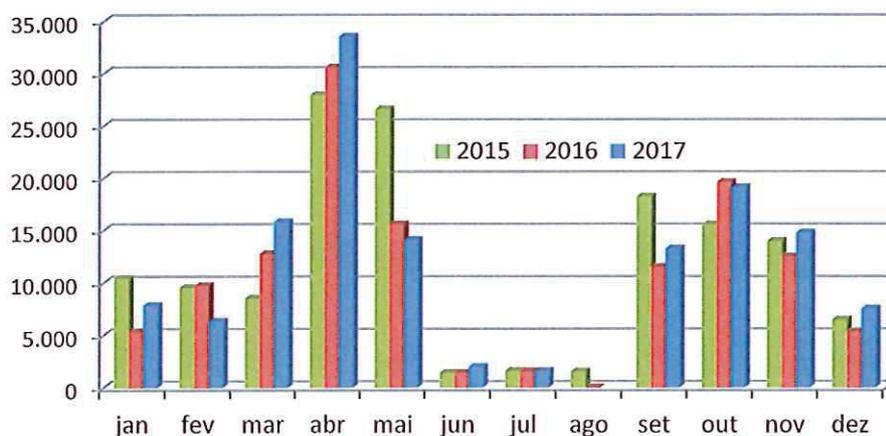
Também em termos de sazonalidade das operações de navios de cruzeiros há a registar um padrão perfeitamente definido, com escalas predominantes em alguns meses do ano, conforme se poderá notar na figura que se segue.

Neste segmento de escalas de navios de cruzeiros será ainda de destacar a ocorrência de diversos tipos de operações:

- Escalas de reposicionamento, transatlânticas ou ainda cruzeiros mundiais (“world cruises”);

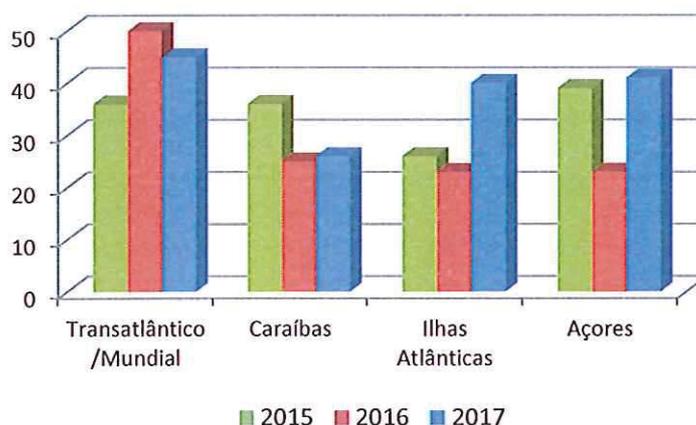
- ⌘ Ligações entre Inglaterra e Caraíbas;
- ⌘ Circuito das ilhas atlânticas;
- ⌘ Circuito "Açores".

Figura 20: Passageiros em navios de cruzeiro por meses no último triênio



No primeiro caso, trata-se de escalas integradas em ligações entre os continentes europeu e americano ou em viagens que envolvem vários continentes ou mesmo todos, no caso de "world cruises". No segundo caso, temos escalas associadas a cruzeiros com início nas ilhas britânicas, com destino às Caraíbas. No que diz respeito aos circuitos das ilhas atlânticas, as escalas nos portos açorianos fazem parte de circuitos com origem e destino em portos ingleses (normalmente Southampton ou Dover) ou nas Canárias (sobretudo Las Palmas) e, habitualmente, com escala também no porto do Funchal. Finalmente, no caso dos circuitos "Açores", temos um conjunto de escalas em diversos portos do arquipélago, associadas a cruzeiros de âmbito temático ou de expedição e em que os Açores são o itinerário praticado.

Figura 21: Escalas de cruzeiros por tipologia de operação



O número de escalas associadas a itinerários transatlânticos continua a ser o mais relevante nos portos açorianos. Consta-se, entretanto, o crescimento assinalável dos itinerários de âmbito regional, como é o caso das operações de cruzeiro associados a portos dos Açores, com uma evolução muito satisfatória em 2017, retomando o fenómeno observado em 2015. Outro itinerário

com preponderância cada vez maior é o associado às ilhas atlânticas, envolvendo os arquipélagos das Canárias, Madeira e Açores. Para este fenómeno contribuiu decisivamente a aposta efetuada pelo operador alemão AIDA Cruises.

Tabela 26: Número de escalas e de passageiros por tipo de itinerário de cruzeiro

Tipo de itinerário	2017		2016		Var.%	
	Escalas	Passageiros	Escalas	Passageiros	Escalas	Passageiros
Transatlântico	44	56.693	49	59.249	-10,20%	-4,31%
Açores	41	8.097	23	3.151	78,26%	157%
Ilhas atlânticas	40	30.243	23	22.268	73,91%	35,81%
Caraíbas	26	38.939	25	39.382	4,00%	-1,12%
Cruzeiro mundial	1	1.811	1	1.856	0,00%	-2,42%
<b>Total</b>	<b>152</b>	<b>135.783</b>	<b>121</b>	<b>125.906</b>	<b>25,62%</b>	<b>7,84%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Quanto às categorias dos navios de cruzeiro, predominaram em 2017 os navios do segmento "Standard", neste ano de 2016 com um peso de 49,34 por cento no que concerne a escalas de navios e de praticamente 72,74 por cento em termos de volume de passageiros transportados.

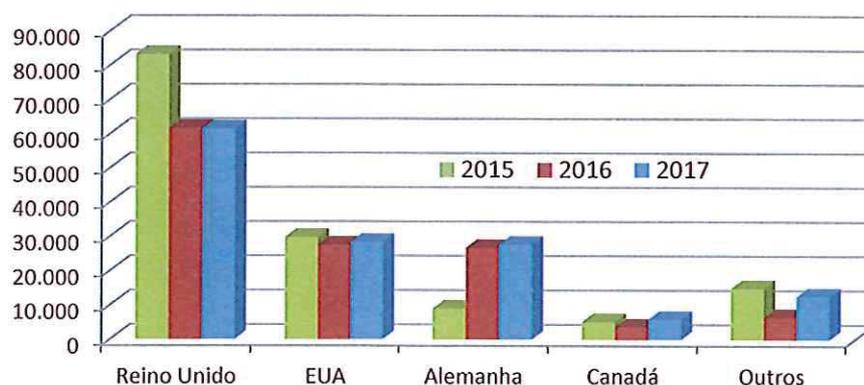
Tabela 27: Número de escalas e de passageiros por categoria de navios de cruzeiro

Tipo de navios	2017		2016		Var.%	
	Escalas	Passageiros	Escalas	Passageiros	Escalas	Passageiros
Standard	75	98.768	75	93.744	0,00%	5,36%
Expedição	49	8.836	0	0	-%	-%
Premium	15	17.230	41	28.234	-63,41%	-38,97%
Luxo	13	10.949	5	3.928	160%	179%
<b>Total</b>	<b>152</b>	<b>135.783</b>	<b>121</b>	<b>125.906</b>	<b>25,62%</b>	<b>7,84%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

A nacionalidade dos passageiros em escalas de navios de cruzeiro mais relevante continua a ser a britânica, que representa 45,22 por cento do total de passageiros movimentado em 2017, seguida dos passageiros naturais dos Estados Unidos e, em terceiro lugar, pelos passageiros provenientes da Alemanha.

Figura 22: Principais nacionalidades dos passageiros de cruzeiros no último triénio



Neste último caso, verifica-se uma estabilização dos valores extraordinários ocorridos em 2016, na sequência do início das operações do armador daquele país AIDA Cruises em 2015. Registou-se,

portanto, uma evolução muito interessante nas operações daquele operador, com 14 escalas em portos açorianos durante o ano de 2017 e um total de 18.200 passageiros movimentados. Predomina, neste âmbito, o circuito das ilhas atlânticas, tendo como base o arquipélago das Canárias, importante região na Europa de cruzeiros em período de inverno.

Tabela 28: Número de tripulantes de navios de cruzeiro

Portos	Ilhas	2017	2016	Var.%
Ponta Delgada	São Miguel	44.429	43.343	2,51%
Praia da Vitória	Terceira	8.478	4.259	99,06%
Horta	Faial	7.159	9.296	-22,99%
Vila do Porto	Santa Maria	952	0	-%
Lajes	Flores	770	276	179%
Angra do Heroísmo	Terceira	466	120	288%
Praia	Graciosa	443	276	60,51%
Corvo	Corvo	225	120	87,50%
Lajes	Pico	119	220	-45,91%
Madalena	Pico	112	0	-%
São Roque	Pico	107	56	91,07%
Velas	São Jorge	107	276	-61,23%
<b>Total</b>		<b>63.367</b>	<b>58.242</b>	<b>8,80%</b>

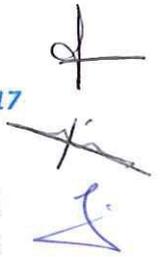
Por último, referência ao volume de tripulantes de navios de cruzeiro, elemento relevante pelo impacto financeiro de tais elementos nos portos de escala dos navios de cruzeiro. No ano de 2017 o volume de tripulantes foi também muito positivo, ultrapassando-se os 60 mil tripulantes, com um crescimento de 8,8 por cento face a 2016.

### 3.2.3.2. Passageiros em operações interilhas

Tabela 29: Movimento de passageiros interilhas

Portos	Ilhas	2017	2016	Var.%
Horta	Faial	463.993	447.798	3,62%
Madalena	Pico	442.074	432.553	2,20%
Velas	São Jorge	95.451	83.631	14,13%
São Roque	Pico	47.679	40.218	18,55%
Ponta Delgada	São Miguel	40.076	33.098	21,08%
Praia da Vitória	Terceira	30.900	29.171	5,93%
Vila do Porto	Santa Maria	23.045	18.188	26,70%
Praia	Graciosa	9.886	8.597	14,99%
Angra do Heroísmo	Terceira	6.449	4.856	32,80%
Corvo	Corvo	4.354	3.922	11,01%
Santa Cruz	Flores	4.354	3.922	11,01%
Calheta	São Jorge	2.311	1.990	16,13%
Lajes	Flores	1.648	1.990	-17,19%
<b>Total</b>		<b>1.172.220</b>	<b>1.109.934</b>	<b>5,61%</b>

Fonte: Direção Regional de Transportes

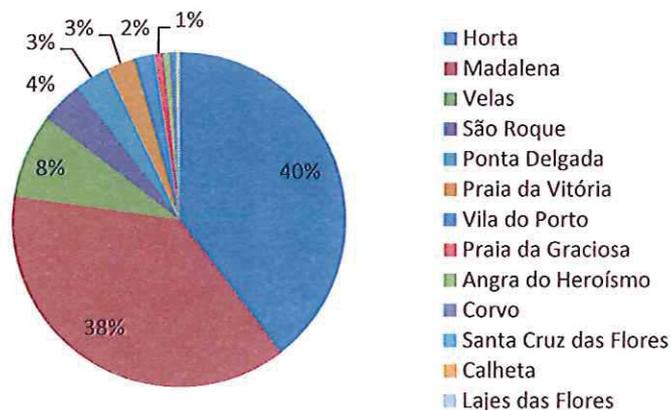


No ano de 2017 o movimento de passageiros em deslocações marítimas interilhas ultrapassou 1,1 milhões de passageiros pelo segundo ano consecutivo, atingindo-se um novo máximo histórico, de 1.172.220 passageiros, mais 5,61 por cento do que em 2016.

O crescimento do número de passageiros inter-ilhas foi transversal a todos os portos, com exceção apenas do porto das Lajes das Flores, em que ocorreu uma quebra de 17,19 por cento, de 1.990 passageiros em 2016 para 1.648 passageiros em 2017. De salientar as variações mais expressivas ocorridas nos portos de Angra do Heroísmo (crescimento de 32,80 por cento), Vila do Porto (+26,70 por cento), Ponta Delgada (+21,08 por cento).

Destaque também para o porto das Velas, com um crescimento de 14,13 por cento e que vê consolidada a sua posição como o terceiro maior porto no tráfego inter-ilhas, constituindo-se também como um vértice relevante nas operações no Grupo Central do arquipélago. A recente entrada em funcionamento de uma nova gare de passageiros com condições adequadas enquadra-se numa política de melhoria de operacionalidade naquele porto para este relevante segmento de atividade.

Figura 23: Movimento de passageiros interilhas em 2017



Os portos da Horta e da Madalena do Pico surgem com naturalidade como os mais importantes portos nesta área de negócio, devido ao expressivo volume do fluxo diário de passageiros entre aqueles dois portos, a cargo das embarcações em operação na denominada “Linha Azul”. Não obstante a importância dos dois portos em apreço, o seu peso conjunto diminuiu face ao total de passageiros movimentados, devido ao ritmo de crescimento observado em diversos portos.

### 3.2.4. Extração de inertes

A descarga de inertes extraídos no leito marinho é uma atividade sujeita a licenciamento prévio e regulamentada pelo disposto no Decreto Legislativo Regional n.º 9/2010/A, de 8 de março. A determinação das zonas onde é autorizada a extração comercial de areia é estabelecida anualmente, mediante resolução do Conselho do Governo Regional dos Açores, na qual são definidas as quantidades máximas passíveis de extração para o ano em apreço.



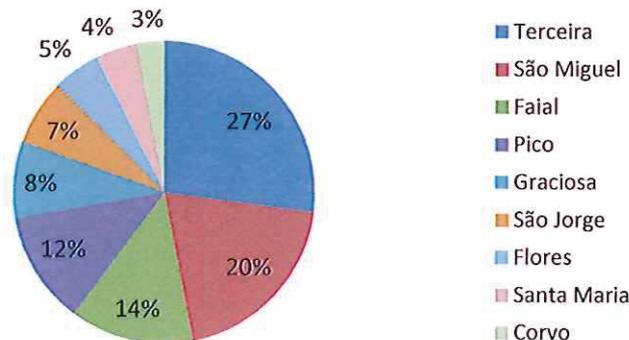
Tabela 30: Descarga de inertes provenientes do mar

Ilhas	Unidade: tons.		
	2017	2016	Var.%
Terceira	22.518	26.688	-15,63%
São Miguel	16.520	7.892	109%
Faial	11.139	3.916	184%
Pico	9.999	7.992	25,11%
Graciosa	6.835	3.876	76,34%
São Jorge	5.795	1.836	216%
Flores	4.304	1.944	121%
Santa Maria	3.634	3.789	-4,09%
Corvo	2.537	1.620	56,60%
<b>Total</b>	<b>83.281</b>	<b>59.553</b>	<b>39,84%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

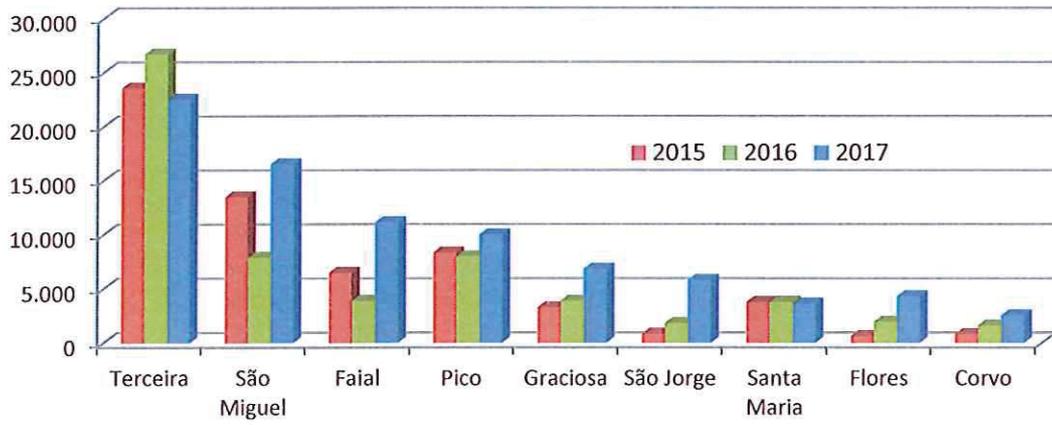
Em 2017 foram extraídas pouco mais de 83 mil toneladas de inertes, o que constitui um acréscimo muito substancial face ao do ano anterior, da ordem dos 40 por cento. Constata-se que, em termos muito gerais, as variações observadas nas várias ilhas encontram ligação direta com o volume de obras públicas realizadas. Tal é o caso específico das empreitadas associadas a concursos públicos que decorreram em 2017 nos portos de Ponta Delgada, Velas, Santa Cruz das Flores e Corvo, com efeito imediato nos volumes de 2017 constantes da tabela acima.

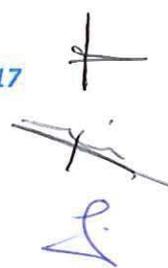
Figura 24: Descarga de inertes provenientes do mar em 2017



Em geral as variações observadas foram positivas, tendo ocorrido apenas diminuição no volume de inertes descarregados nos portos da Praia da Vitória e Vila do Porto, os únicos portos onde se registam descargas de tal produto nas ilhas Terceira e Santa Maria.

Figura 25: Descarga de inertes no último triénio





### 3.3. Atividade não portuária

Esta atividade inclui a gestão de infraestruturas não portuárias sob gestão da Portos dos Açores, nomeadamente náutica de recreio, espaços comerciais (onde se destacam o complexo “Portas do Mar” em Ponta Delgada e o “Porto e Pipas” em Angra do Heroísmo), bem como as piscinas de São Pedro em Ponta Delgada.

No ano de 2017 há a registar como facto relevante os máximos históricos atingidos em algumas das infraestruturas afetas à náutica de recreio, como é o caso dos portos da Horta, Angra do Heroísmo, Velas e Vila do Porto no que respeita ao número de escalas. No que concerne ao número de tripulantes, registou-se um máximo histórico na generalidade dos portos, com exceção do porto de recreio náutico das Lajes das Flores.

Na próxima secção procede-se à apresentação de informação detalhada da atividade de gestão das infraestruturas afetas à náutica de recreio.

#### 3.3.1. Náutica de recreio

##### 3.3.1.1. Embarcações não locais

As infraestruturas afetas à náutica de recreio no arquipélago dos Açores constituem um elemento de apoio essencial à navegação no Atlântico Norte, entre os continentes americano e europeu. No que diz respeito às infraestruturas sob gestão da empresa Portos dos Açores, que correspondem praticamente à totalidade de tais infraestruturas, destaque muito particular para a marina da Horta, que constitui uma referência a nível internacional, com níveis de ocupação durante a época alta amplamente superiores a 100 por cento.

Tabela 31: Movimento de embarcações de recreio não locais

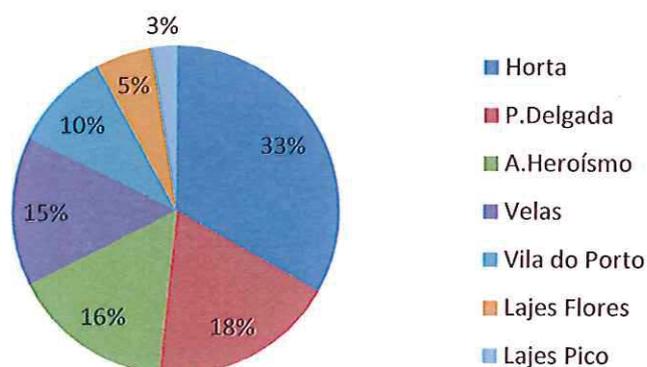
Portos de recreio	Ilhas	2017	2016	Var.%
Horta	Faial	1.334	1.303	2,38%
Ponta Delgada	São Miguel	745	673	10,70%
Angra do Heroísmo	Terceira	640	569	12,48%
Velas	São Jorge	591	523	13,00%
Vila do Porto	Santa Maria	395	328	20,43%
Lajes	Flores	219	204	7,35%
Lajes	Pico	104	110	-5,45%
<b>Total</b>		<b>4.028</b>	<b>3.710</b>	<b>8,57%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

A Portos dos Açores é responsável pela gestão de sete infraestruturas. Ao longo do ano de 2017 atingiu-se um total de 4.028 escalas de embarcações não locais, mais 8,57 por cento do que no ano imediatamente anterior.

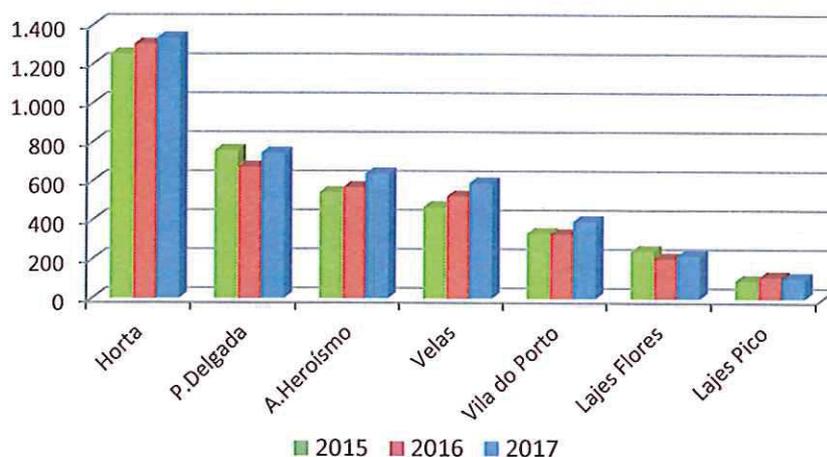
A principal infraestrutura situa-se no porto da Horta, ultrapassando as 1.300 escalas de embarcações não locais, o correspondente a 33,12 por cento do total de embarcações não locais entradas nas infraestruturas de recreio náutico sob jurisdição da Portos dos Açores. Seguem-se, em termos de número de entradas, as infraestruturas localizadas em Ponta Delgada e em Angra do Heroísmo. No conjunto, estas infraestruturas representam 67,5 por cento do total de entradas, o que revela a atractividade que os principais núcleos urbanos apresentam para a náutica de recreio, decorrente da maior disponibilidade de serviços e produtos para suprimento das necessidades dos tripulantes.

Figura 26: Movimento de embarcações de recreio não locais em 2017



Em termos de crescimento do respetivo tráfego, os núcleos de recreio náutico de Vila do Porto, com um crescimento de 20,43 por cento, e das Velas, com um incremento de 13 por cento, apresentam-se como as infraestruturas mais dinâmicas em 2017, com taxas de crescimento superiores às observadas nas principais infraestruturas. Este fenómeno revela-se consistente no tempo, permitindo perceber que a dinâmica criada ao nível da náutica de recreio nos Açores reside, em grande medida, de um número substancial de infraestruturas que permite a realização por parte das embarcações visitantes de um circuito mais prolongado.

Figura 27: Movimento de embarcações de recreio não locais no último triénio



Neste quadro, a infraestrutura com menor atractividade é a das Lajes do Pico, por se situar fora da rota da maioria das embarcações, obrigando a um maior número de milhas navegadas. Em 2017 foram atingidas 104 escalas de embarcações não locais, um registo não muito diferente dos registados nos últimos anos.

Tabela 32: Classes das embarcações de recreio não locais

Portos de recreio	Ilhas	Classes das embarcações					
		I a III		IV a VI		> VI	
		2017	2016	2017	2016	2017	2016
Horta	Faial	7,20%	8,76%	77,51%	73,73%	15,29%	17,51%
Ponta Delgada	São Miguel	9,13%	9,06%	83,49%	79,20%	7,38%	11,74%
Angra do Heroísmo	Terceira	14,06%	11,95%	81,88%	83,48%	4,06%	4,57%
Velas	São Jorge	10,32%	11,85%	86,29%	85,28%	3,38%	2,87%
Vila do Porto	Santa Maria	12,91%	13,72%	83,29%	82,01%	3,80%	4,27%
Lajes das Flores	Flores	14,16%	13,73%	79,91%	82,35%	5,94%	3,92%
Lajes do Pico	Pico	12,50%	23,53%	87,50%	75,63%	0,00%	0,84%

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Outro caso relativamente distinto do das restantes infraestruturas é o das Lajes das Flores, cuja atractividade resulta sobretudo do facto de ser o primeiro porto de abrigo nas viagens com origem nas Caraíbas e com destino à Europa. Contudo, tal atractividade não tem conseguido consolidar-se no tempo, porquanto o valor de 2013, em que se observara um total de 278 escalas não mais foi atingido. Em 2017 registou-se um total de 104 escalas, o que significa uma quebra de 5,45 por cento face ao número de escalas de 2016.

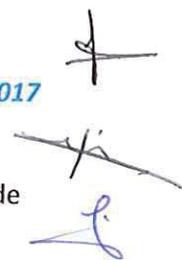
Relativamente ao perfil de embarcações, as embarcações das classes IV a VI são as que predominam na generalidade das infraestruturas de recreio náutico. Apenas no caso da Horta observa-se um maior peso relativo das embarcações de maior dimensão, ou seja, superior à classe VI, que atingiu em 2017 um peso relativo de 15,29 por cento. Em todos os restantes casos, o peso de tais classes nunca atinge os 10 por cento.

Tabela 33: Nacionalidade das embarcações não locais

Nacionalidades	2017	2016	Var. %
França	1.022	966	5,80%
Portugal	789	691	14,18%
Benelux	470	471	-0,21%
Reino Unido	433	468	-7,48%
Alemanha	351	287	22,30%
América Norte	294	184	59,78%
Países nórdicos	163	164	-0,61%
Restantes	506	479	5,64%
<b>Total</b>	<b>4.028</b>	<b>3.710</b>	<b>8,57%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

No que diz respeito à nacionalidade das embarcações, predominam de forma muito nítida, as embarcações de nacionalidade francesa, que representam 25,37 por cento do total de embarcações não locais. Seguem-se as embarcações de nacionalidade portuguesa com quase 20 por cento do



total. No conjunto, as nacionalidades europeias representam mais de 80 por cento do total de embarcações de recreio não locais com escala nos Açores.

### 3.3.1.2. Tripulantes de embarcações não locais

O número de tripulantes de embarcações de recreio não locais cifrou-se, em 2017, em 16.820 tripulantes, o que constitui um máximo histórico, atendendo a que nunca se havia ultrapassado a fasquia dos 16 mil tripulantes. Este número representa um acréscimo significativo, aproximadamente da mesma ordem de grandeza que a observada na variação do número de embarcações não locais.

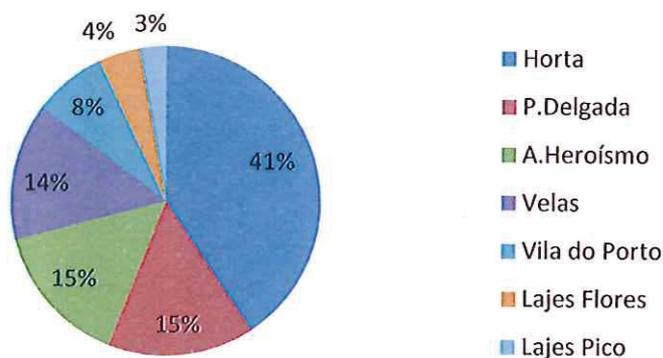
Tabela 34: Movimento de tripulantes de embarcações de recreio não locais

Portos de recreio	Ilhas	2017	2016	Var.%
Horta	Faial	6.823	6.655	2,52%
Ponta Delgada	São Miguel	2.583	2.424	6,56%
Angra do Heroísmo	Terceira	2.523	2.222	13,55%
Velas	São Jorge	2.423	2.076	16,71%
Vila do Porto	Santa Maria	1.283	1.023	25,42%
Lajes	Flores	709	669	5,98%
Lajes	Pico	476	389	22,37%
<b>Total</b>		<b>16.820</b>	<b>15.458</b>	<b>8,81%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

A marina da Horta, com mais de 6.800 tripulantes, o equivalente a 40,56 por cento do total de tripulantes é o porto de recreio mais visitado do arquipélago. Seguem-se, tal como observado no número de escalas, os portos de recreio de Ponta Delgada e Angra do Heroísmo. Estas três infraestruturas representam, no conjunto, 70,92 por cento dos tripulantes das embarcações de recreio não locais.

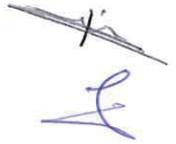
Figura 28: Tripulantes de embarcações de recreio não locais em 2017



Em termos das principais variações, de destacar as registadas em Vila do Porto (crescimento de 25,42 por cento), Lajes do Pico (22,37 por cento), Velas (16,71 por cento) e Angra do Heroísmo (13,55 por cento).

O número médio de tripulantes por embarcação cifrou-se, em 2017, em 4,18 tripulantes por embarcação, uma décima mais do que a média registada em 2016. Trata-se do segundo ano consecutivo em que há registo de uma média superior a quatro tripulantes por embarcação.

## 4. Recursos humanos

### 4.1. Enquadramento

Na sequência do despacho conjunto do Vice-Presidente do Governo Regional e do Secretário Regional do Turismo e Transportes de 23 de agosto de 2016, o período de restrições impostas pelas sucessivas Leis de Orçamento do Estado, que se expressaram ao nível da redução parcial das remunerações totais íliquidas mensais e ao nível proibição das valorizações remuneratórias dos trabalhadores das empresas públicas terminou ainda em 2016. No referido despacho, foi autorizada a prática de atos que consubstanciam valorizações remuneratórias dos trabalhadores, nos termos e nas condições do despacho conjunto da Ministração do Mar e do Secretário de Estado Adjunto do Tesouro e das Finanças, de 31 de maio de 2016. Com efeito, e com reflexos evidentes ao nível da massa salarial, ao longo do ano de 2017 foram retomados os atos referidos acima, como sejam as progressões de carreira (com base na avaliação do desempenho), a atribuição de diuturnidades e a atribuição de outras remunerações (por exemplo, a atribuição de diferencial remuneratório). Deste modo, o ano de 2017 é o primeiro em que se regista o efeito integral desta alteração.

No âmbito das relações laborais, o ano também ficou marcado pela celebração de um acordo em 13 de fevereiro entre o Sindicato Nacional dos Trabalhadores das Administrações Portuárias e a Portos dos Açores, no qual ficaram assentes novos procedimentos e clarificadas algumas matérias relacionadas com a organização e contabilização de tempos de trabalho, principalmente do pessoal embarcado, entre outras.

Outro aspeto a considerar prende-se com o facto do Conselho de Administração da Portos dos Açores ter determinado que as nomeações das comissões de serviço do pessoal em cargo de direção e chefia deveriam verificar-se integralmente na mesma data. Neste sentido, na sua reunião de 21 de agosto de 2017, o Conselho de Administração deliberou, nos termos da alínea c) do nº 1 do artigo 14º do Estatuto de Pessoal das Administrações Portuárias (EPAP), aprovado pelo Decreto-Lei nº 421/99, de 21 de Dezembro, dar por finda todas as nomeações em comissão de serviço, procedendo-se a novas nomeações com efeitos a 1 de outubro de 2017.

Por último, será de mencionar a consolidação em 2017 da plataforma eletrónica denominada 'GEPa', desenvolvida internamente e destinada à gestão das escalas de pessoal operacional da empresa. Esta plataforma foi implementada em finais de 2016, tendo sido testada nos primeiros meses de 2017 até ao seu arranque formal em julho daquele ano.



#### 4.2. Estrutura do efetivo

O exercício de 2017 apresenta algumas alterações no que se refere à estrutura do efetivo, com a entrada de 16 novos trabalhadores (incluindo quatro trabalhadoras) e a saída de 12 trabalhadores (incluindo cinco trabalhadoras). No que respeita às saídas, há a considerar nove saídas por cessação de contrato a termo, sendo quatro trabalhadores e cinco trabalhadoras, para além de uma saída por aposentação (do sexo masculino) e dois trabalhadores do sexo masculino falecidos.

Associado sobretudo a atividades sazonais desenvolvidas pela empresa, nomeadamente na exploração de piscinas de São Pedro, em Ponta Delgada, será também de referir o recurso à contratação a termo por períodos de curta duração e também o recurso ao trabalho temporário. Para o efeito, em 2017 procedeu-se ao recurso de nove trabalhadores (quatro trabalhadoras e cinco trabalhadores), adstritos à náutica de recreio às piscinas de São Pedro.

Quanto às restantes contratações registadas em 2017, foram na sua totalidade para reforço das áreas operacionais, nomeadamente para a área de manutenção, segurança, marítima, entre outras.

Como consequência deste conjunto de processos de entrada e saída de pessoal, observa-se um aumento do efetivo médio de 1,68 por cento em 2017, com 239 trabalhadores e 40 trabalhadoras ao serviço no final do ano.

Tabela 35: Efetivo médio em 31 de dezembro

Efetivo médio	2017	2016	Var.%
Masculino	239	235	1,70%
Feminino	40	39	1,52%
Total	279	274	1,68%

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

A estrutura dos recursos humanos em funções é composta por vários tipos de vínculo, sendo particularmente relevante o volume de pessoal efetivo, com um decréscimo de 1,21 por cento e um peso relativo de 88,41 por cento (90,15 por cento em 2016) face ao efetivo total, num total de 244 trabalhadores (208 trabalhadores e 36 trabalhadoras). Constata-se, portanto, e não obstante as alterações na estrutura do efetivo reportadas acima, uma estabilidade considerável ao nível da estrutura de Recursos humanos da empresa.

O pessoal contratado registou um aumento relativamente mais acentuado, na sequência do número de admissões que houve necessidade de efetuar.

Tabela 36: Tipo de vínculo do efetivo em 31 de dezembro

Vínculo do pessoal	2017			2016			Var.%		
	Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total
Pessoal efetivo	208	36	244	210	37	247	-0,95%	-2,70%	-1,21%
Pessoal requisitado	5	0	5	5	0	5	0,00%	-%	0,00%
Pessoal contratado	24	3	27	20	2	22	20,00%	50,00%	22,73%
<b>Total</b>	<b>237</b>	<b>39</b>	<b>276</b>	<b>235</b>	<b>39</b>	<b>274</b>	<b>0,85%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,73%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Relativamente à divisão dos Recursos humanos por género e áreas de atividade, constata-se uma assinalável preponderância de pessoal do sexo masculino, adstrito a áreas operacionais, que representava, no final de 2017, 71,01 por cento do efetivo.

Tabela 37: Recursos humanos por Direção-Geral e áreas de suporte em 2017

Descrição	DGPSM	DGPTO	DGPTG	Áreas de Suporte	Total
Masculino	85	60	51	41	237
Feminino	3	5	2	29	39
	88	65	53	70	276

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Já nas áreas de suporte, há a registar um maior equilíbrio relativo entre géneros, sendo que 41,43 por cento é do sexo feminino. Ou seja, o efetivo feminino está muito concentrado (74,36 por cento) nas áreas de suporte, apresentando uma percentagem residual nas áreas operacionais.

Tabela 38: Distribuição dos Recursos Humanos por regimes de trabalho

Horário praticado	2017			2016			Var.%		
	Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total
Horário normal fixo	48	24	72	43	24	67	11,63%	0,00%	7,46%
Isenção de horário de trabalho	189	15	204	192	15	207	-1,56%	0,00%	-1,45%
Total	237	39	276	235	39	274	0,85%	0,00%	0,73%

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Relativamente ao regime de trabalho praticado pelo efetivo, existem apenas dois tipos de horários a considerar: o horário normal e a isenção de horário de trabalho. Este último regime é sobretudo aplicável nas áreas operacionais e em cargos de chefia. O peso relativo do efetivo afeto ao regime de isenção de horário é muito assinalável, embora com um ligeiro decréscimo em 2017 face a 2016, de 75,55 por cento para 73,91 por cento do efetivo total.

### 4.3. Níveis etários do efetivo

Tabela 39: Escalões etários do efetivo em 31 de dezembro

Escalões etários	2017			2016			Var.%		
	Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total
Até 24 anos	3	0	3	4	1	5	-25,00%	-100,00%	-40,00%
De 25 a 29 anos	10	5	15	11	5	16	-9,09%	0,00%	-6,25%
De 30 a 34 anos	31	3	34	31	2	33	0,00%	50,00%	3,03%
De 35 a 39 anos	36	3	39	35	4	39	2,86%	-25,00%	0,00%
De 40 a 44 anos	22	5	27	23	6	29	-4,35%	-16,67%	-6,90%
De 45 a 49 anos	31	9	40	28	7	35	10,71%	28,57%	14,29%
De 50 a 54 anos	41	2	43	48	4	52	-14,58%	-50,00%	-17,31%
De 55 a 59 anos	34	7	41	31	6	37	9,68%	16,67%	10,81%
60 ou mais anos	29	5	34	24	4	28	20,83%	25,00%	21,43%
Total	237	39	276	235	39	274	0,85%	0,00%	0,73%

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

A 31 de dezembro de 2017 a distribuição por escalões etários do efetivo é a que consta da tabela abaixo. Constata-se uma relativa preponderância dos recursos humanos nos escalões etários mais

*[Handwritten signatures and initials]*

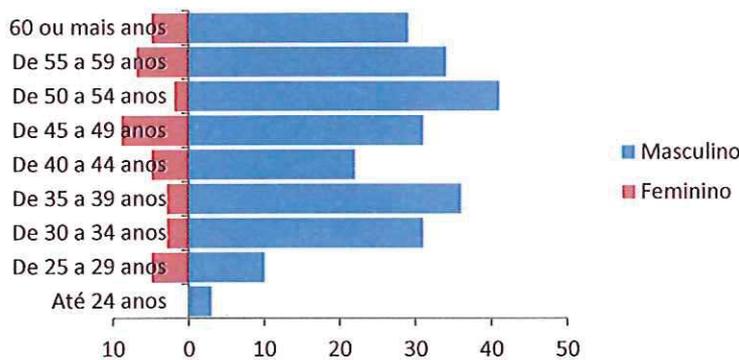
elevados, sendo que os recursos humanos com 45 ou mais anos de idade correspondem a 57,25 por cento do total do efetivo (55,47 por cento em 2016).

Face ao ano anterior observam-se algumas variações, com destaque para o aumento do escalão de maior idade, ou seja, 60 ou mais anos, correspondente a 21,43 por cento, no escalão relativo ao intervalo entre os 45 e os 49 anos de idade, em que a variação foi de 14,29 por cento ou ainda no escalão correspondente ao intervalo entre os 55 e 59 anos, cuja variação atingiu os 10,81 por cento.

Relativamente a diminuição de valores, será de referir, pelo volume de recursos humanos, a quebra registada no escalão compreendido entre os 50 e os 54 anos de idade, correspondente a -17,31 por cento.

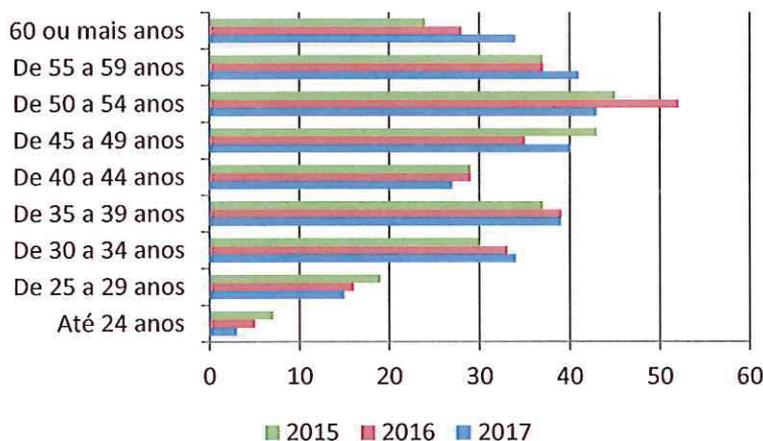
Numa análise por sexo, constata-se uma maior preponderância dos recursos humanos do sexo feminino no escalão entre os 45 e 49 anos de idade, que representa 23,08 por cento do efetivo total do sexo feminino. O maior escalão etário do sexo masculino é o que compreende os trabalhadores entre os 50 e 54 anos de idade e que atinge 17,30 por cento do efetivo masculino.

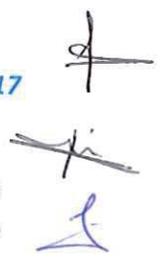
Figura 29: Escalões etários do efetivo por género em 2017



No cômputo dos últimos três exercícios, ou seja entre 2015 e 2017, constata-se um crescimento mais acentuado no tempo dos escalões etários mais elevados, enquanto nos escalões etários de menor idade observa-se uma relativa estacionariedade.

Figura 30: Escalões etários do efetivo entre 2015 e 2017





Da análise da situação poder-se-á constatar que, ao longo dos próximos anos, continuar-se-á a assistir a um número relativamente contínuo de aposentações, seja de forma antecipada como também por limite de idade. O Departamento de recursos humanos está atento ao fenómeno em apreço e às necessidades pontuais de substituição do efetivo, de modo a proceder à substituição das saídas que se registarão ao longo do tempo.

#### 4.4. Níveis de antiguidade do efetivo

Há uma relação direta entre a preponderância dos recursos humanos em escalões etários mais elevados e a antiguidade dos recursos humanos na Portos dos Açores. De facto, quase 50 por cento dos recursos enquadram-se no último dos escalões de antiguidade. Em 2017 o peso relativo de tais trabalhadores era de 47,83 por cento, contra um peso relativo de 48,18 por cento em 2016. Este peso relativo tem vindo a diminuir ao longo do tempo, sendo que em 2011 o mesmo escalão representava 53,07 por cento do conjunto dos recursos humanos da empresa.

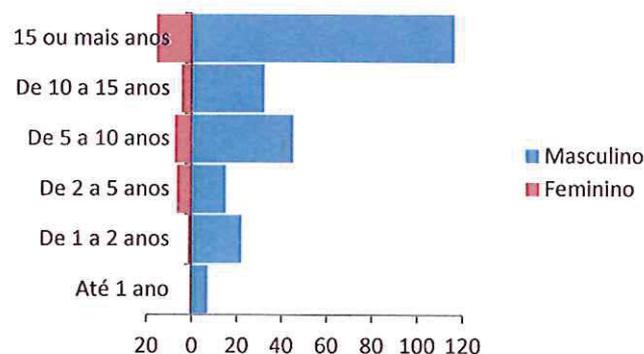
Tabela 40: Antiguidade do efetivo em 31 de dezembro

Antiguidade	2017			2016			Var. %		
	Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total
Até 1 ano	7	1	8	7	1	8	0,00%	0,00%	0,00%
De 1 a 2 anos	22	2	24	16	2	18	37,50%	0,00%	33,33%
De 2 a 5 anos	15	7	22	27	5	32	-44,44%	40,00%	-31,25%
De 5 a 10 anos	45	8	53	41	8	49	9,76%	0,00%	8,16%
De 10 a 15 anos	32	5	37	33	2	35	-3,03%	150,00%	5,71%
15 ou mais anos	116	16	132	111	21	132	4,50%	-23,81%	0,00%
<b>Total</b>	<b>237</b>	<b>39</b>	<b>276</b>	<b>235</b>	<b>39</b>	<b>274</b>	<b>0,85%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,73%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Neste contexto, o rejuvenescimento do quadro de pessoal é um fenómeno importante e perceptível através da leitura da tabela acima, sendo particularmente evidente no que diz respeito aos elementos com antiguidade entre 1 e 2 anos. Trata-se de uma consequência natural do processo de aposentações desencadeado por iniciativa da Administração da empresa Portos dos Açores sob a designação de “Programa de Incentivo à Aposentação Voluntária” e concluído em 2015.

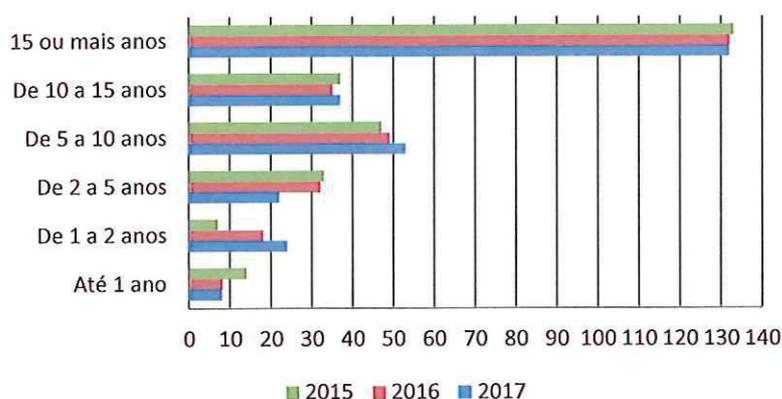
Figura 31: Antiguidade do efetivo por género em 2017



A antiguidade média situou-se, em 2017, nos 18 anos, mais propriamente 17,57 anos, valor ligeiramente acima do registado em 2016. Entre 2016 e 2015 observara-se uma antiguidade média idêntica, resultado do efeito conjunto gerado pelo programa de apoio às aposentações implementado e pela contratação de novos recursos.

Já em 2017, o efeito das aposentações foi bastante menor, levando a um aumento da antiguidade média. Os recursos humanos do sexo feminino registam uma antiguidade relativamente menor do que a média de ambos os sexos, da ordem dos 16 anos, muito por via da menor proporção de recursos humanos do sexo feminino com uma antiguidade igual ou superior a 15 anos face aos recursos humanos do sexo masculino (41,03 por cento no sexo feminino e 48,95 por cento no sexo masculino).

Figura 32: Antiguidade do efetivo entre 2015 e 2017



#### 4.5. Níveis de escolaridade do efetivo

Relativamente à escolaridade do efetivo, constata-se um acréscimo mais acentuado em termos dos recursos humanos com escolaridade ao nível do ensino secundário, prosseguindo-se a tendência de redução do peso relativo dos níveis de escolaridade mais baixos.

Tabela 41: Escolaridade do efetivo em 31 de dezembro

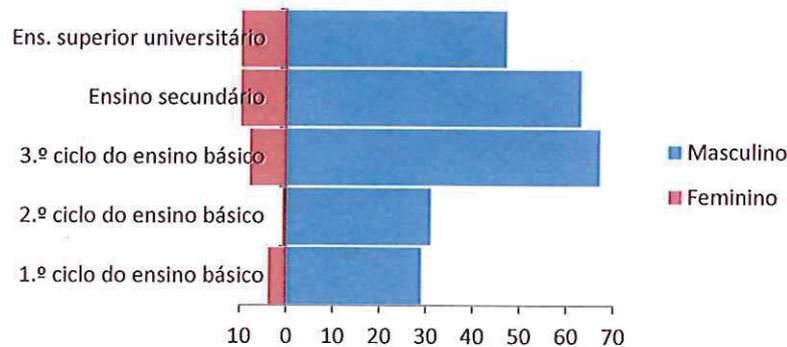
Escolaridade	2017			2016			Var.%		
	Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total
1.º ciclo do ensino básico	29	4	33	30	4	34	-3,33%	0,00%	-2,94%
2.º ciclo do ensino básico	31	1	32	33	1	34	-6,06%	0,00%	-5,88%
3.º ciclo do ensino básico	67	8	75	67	8	75	0,00%	0,00%	0,00%
Ensino secundário	63	15	78	58	14	72	8,62%	7,14%	8,33%
Ens. superior universitário	47	11	58	47	12	59	0,00%	-8,33%	-1,69%
<b>Total</b>	<b>237</b>	<b>39</b>	<b>276</b>	<b>235</b>	<b>39</b>	<b>274</b>	<b>0,85%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,73%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

A crescente prevalência dos recursos com um nível de escolaridade mais elevado do que anteriormente poderá não ser particularmente visível na estrita comparação entre dois anos contíguos. Contudo, tendo por referência o ano de 2010, constata-se que em 2017 existe uma

proporção bastante menor nos níveis de habilitações mais reduzidos, com uma quebra de 15 pontos percentuais do conjunto dos dois níveis mais baixos de escolaridade entre estes dois anos.

Figura 33: Escolaridade do efetivo por género em 2017



#### 4.6. Sinistralidade

No ano de 2017 o número de acidentes ocorrido foi idêntico ao observado em 2016, com 18 acidentes. Deste número de acidentes resultaram nove baixas, um aumento acentuado face ao número observado em 2016. Atendendo ao nível atingido em termos de índice de gravidade, o número de dias de baixa duplicou quando comparado com o ano anterior.

Tabela 42: Indicadores de sinistralidade

Descrição	2017			2016			Var.%		
	Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total
Total de acidentes	18	0	18	18	0	18	0,00%	-%	0,00%
Total de acidentes com baixa	9	0	9	6	0	6	50,00%	-%	50,00%
Total de dias de baixa	281	0	281	141	0	141	99,29%	-%	99,29%
Índice de frequência	34,59	0,00	34,59	35,49	0,00	35,49	-2,54%	-%	-2,54%
Índice de gravidade	0,54	0,00	0,54	0,25	0,00	0,25	1,16	-%	116,00%

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

De acordo com a tabela classificativa emitida pela Organização Mundial de Saúde (OMS), em 2017 o desempenho da empresa foi “Bom” no que respeita ao índice de frequência e de “Bom” no que concerne ao índice de gravidade. Quando comparado com os valores do ano anterior, observa-se que o índice de gravidade situava-se na classificação de “Muito Bom”. Significa isto que o absentismo por acidente de trabalho (número de dias perdidos) aumentou significativamente em 2017.

Os meses ondem ocorreram mais acidentes de trabalho foram os meses de março, abril e novembro com três acidentes em cada. Os dias de semana com maior incidência no número de acidentes de trabalho são a terça-feira, quarta-feira e sábado.

Em termos geográficos, os acidentes ocorreram em maior número na área da Direção-Geral dos Portos de São Miguel e Santa Maria (DGPSM), com 10 registos em 2017, menos três que em 2016. Já na Direção-Geral dos Portos do Triângulo e Grupo Ocidental (DGPTO) registou-se um aumento extremamente anormal em termos de número de acidentes, com quatro acidentes em 2017 e zero

em 2016. Embora com menor número, a Direção-Geral dos Portos da Terceira e Graciosa (DGPTG) registou três acidentes em 2017, uma diminuição de dois face ao observado em 2016, ano em que se haviam registado cinco acidentes.

Tabela 43: Acidentes por Direção-Geral

Direções-Gerais	2017			2016			Var.%		
	Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total
DGPSM	10	0	10	13	0	13	-23,08%	-%	-23,08%
DGPTG	3	0	3	5	0	5	-40,00%	-%	-40,00%
DGPTO	5	0	5	0	0	0	-%	-%	-%

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

A grande maioria dos acidentes, ou seja 14, ocorreu nos Departamentos de Gestão de Infraestruturas e Equipamentos das várias Direções-Gerais, área em que se registam sistematicamente a grande maioria dos acidentes. A média anual nos últimos quatro anos aponta para um valor de 12 acidentes anuais nestes Departamentos.

Segue-se, em termos de frequência, os acidentes envolvendo o Departamento de Operações Portuárias, com uma média anual nos últimos quatro anos de cinco acidentes anuais.

#### 4.7. Formação

No âmbito desta importante área de recursos humanos, foram realizadas diversas ações de formação. De entre vários domínios do saber, as ações cobriram sobretudo a área de Higiene e Segurança no Trabalho, com 23 ações realizadas entre as quais a formação inicial e de reciclagem sobre Primeiros Socorros e Prevenção e combate a Incêndios que decorreu em várias ilhas, e a área de Gestão e Administração com 10 ações ministradas, destacando-se as ações decorrentes de alterações legais como foi o caso da Revisão do Código da Contratação Pública e o Regulamento Geral de Proteção de Dados.

Tabela 44: Indicadores de formação

Descrição	Unidade	2017			2016			Var.%		
		Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total
Formandos	N.º	358	51	409	222	45	267	61,26%	13,33%	53,18%
Volume de formação	N.º horas	1.923	265	2.188	2.369	268	2.637	-18,83%	-0,93%	-17,01%
Formação por colaborador	N.º horas	5,4	5	11	10,6	6	17	-49,15%	-12,46%	-35,94%
Custo horário por formando	Euros	37,46	263	300	92,27	455	547	-59,40%	-42,23%	-45,12%
Custo horário por formação	Euros	6,97	50,61	57,58	8,65	76,57	85,22	-19,42%	-33,90%	-32,43%

\* Custo pedagógico

Fonte: Portos dos Açores, S.A.



## 5. Estrutura organizativa e política de gestão

### 5.1. Estrutura organizativa e órgãos sociais

#### 5.1.1. Composição dos órgãos sociais

##### **Órgãos de Governo**

A gestão da Portos dos Açores é da responsabilidade dos seus órgãos sociais, nomeados em 27 de julho de 2015 para o período 2015-2017, e cuja composição a 31 de dezembro de 2017 era a seguinte:

##### **Assembleia Geral**

-  Presidente: Dr. Frederico Alberto Silva de Oliveira
-  Secretário: Eng.º João Paulo Carreira Mendes
-  Membro da Mesa Suplente: Sr. Humberto Manuel Pereira Goulart

##### **Conselho de Administração**

-  Presidente: Eng.º Fernando Manuel de Saldanha Matos do Nascimento
-  Vogal: Eng.º João Manuel Enes Garcia de Vargas
-  Vogal: Eng.º Pedro Miguel Rodrigues da Silva

##### **Conselho Fiscal**

-  Presidente: Dr. Duarte Félix Tavares Giesta
-  Vogal: Dra. Maria João Cordeiro Rodrigues
-  Vogal: Dra. Vera Silva Amaro

##### **Revisor Oficial de Contas**

-  UHY & Associados, SROC, Lda., representada pelo Dr. Manuel Luís Fernandes Branco (ROC n.º 652)

#### 5.1.2. Remuneração dos membros dos órgãos sociais

O estatuto remuneratório fixado é o seguinte:



#### **⌘ Mesa da Assembleia Geral**

Os membros da mesa da Assembleia Geral exercem as suas funções a título gratuito.

#### **⌘ Conselho de Administração**

**⌘ Presidente:** Eng.º Fernando Manuel de Saldanha Matos do Nascimento, remunerado pelo exercício de funções de diretor-geral dos Portos do Triângulo e do Grupo Ocidental, conforme previsto no n.º 4 do artigo 11.º dos Estatutos, no montante de €3.105,80, correspondente ao nível I da tabela salarial de chefias do Estatuto do Pessoal dos Trabalhadores Portuários (EPAP) criada pela Portaria n.º 1098/99, de 21 de dezembro, no seguimento do Decreto-Lei n.º 421/99, de 21 de Outubro, acrescida da remuneração correspondente à aplicação do regime de isenção de horário de trabalho, no valor de € 1.087,03, correspondente a 35 por cento sobre a referida remuneração base, bem como de senhas de presença nas reuniões do Conselho de Administração no montante de € 800,00, com o limite anual de doze;

**⌘ Vogal:** Eng.º João Manuel Enes Garcia de Vargas, remunerado pelo exercício de funções de diretor-geral dos Portos da Terceira e da Graciosa, conforme previsto no n.º 4 do artigo 11.º dos Estatutos, no montante de € 3.105,80, correspondente ao nível I da tabela salarial de chefias do Estatuto do Pessoal dos Trabalhadores Portuários (EPAP) criada pela Portaria n.º 1098/99, de 21 de dezembro, no seguimento do Decreto-Lei n.º 421/99, de 21 de Outubro, acrescida da remuneração correspondente à aplicação do regime de isenção de horário de trabalho no valor de € 1.087,03, correspondente a 35 por cento sobre a referida remuneração base, bem como de senhas de presença nas reuniões do Conselho de Administração no montante de € 400,00, com o limite anual de doze;

**⌘ Vogal:** Eng.º Pedro Miguel Rodrigues da Silva, remunerado pelo exercício de funções de diretor-geral dos Portos dos Portos de São Miguel e Santa Maria, conforme previsto no n.º 4 do artigo 11.º dos Estatutos, no montante de € 3.105,80, correspondente ao nível I da tabela salarial de chefias do Estatuto do Pessoal dos Trabalhadores Portuários (EPAP) criada pela Portaria n.º 1098/99, de 21 de dezembro, no seguimento do Decreto-Lei n.º 421/99, de 21 de Outubro, acrescida da remuneração correspondente à aplicação do regime de isenção de horário de trabalho no valor de € 1.087,03, correspondente a 35 por cento sobre a referida remuneração base, bem como de senhas de presença nas reuniões do Conselho de Administração no montante de € 400,00, com o limite anual de doze.

#### **⌘ Conselho Fiscal**

O Conselho Fiscal auferiu no ano de 2017 um total de 11.200,00 €.

#### **⌘ Revisor Oficial de Contas**

O Revisor Oficial de Contas usufruiu uma remuneração anual correspondente a 11.450,40 €.



### 5.1.3. Informação relativa aos membros do órgão de gestão e administração

#### 5.1.3.1. Competências dos membros do órgão de gestão e administração

As competências dos membros do Conselho da Portos dos Açores na coordenação direta das áreas de gestão estão distribuídas do seguinte modo:

- ⌘** **Presidente Eng.º Fernando Manuel de Saldanha Matos do Nascimento:** Direção-Geral dos Portos do Triângulo e Grupo Ocidental (DGPTO), com responsabilidade sobre os portos da Horta, de São Roque, da Madalena, das Lajes do Pico, de Velas, da Calheta, das Lajes e Santa Cruz das Flores e da Casa, no Corvo, bem como pelos pelouros de “Recursos humanos” e “Jurídico, Administrativo e Comunicação”;
- ⌘** **Vogal Eng.º João Manuel Enes Garcia de Vargas:** Direção-Geral dos Portos da Terceira e Graciosa (DGPTG), com responsabilidade sobre os portos da Praia da Vitória, Pipas e da Praia da Graciosa, bem como pelos pelouros de “Infraestruturas”, “Auditoria, Interna e Qualidade”, “Gestão Ambiental, Higiene e Segurança no Trabalho” e “Financeiro”;
- ⌘** **Vogal Eng.º Pedro Miguel Rodrigues da Silva:** Direção-Geral dos Portos de São Miguel e Santa Maria (DGPSM), com responsabilidade sobre os portos de Ponta Delgada e Vila do Porto; bem como pelos pelouros “Planeamento Estratégico, Controlo de Gestão e Estudos” e “Sistemas de Informação e Comunicações” e “Manutenção e Logística”.

#### 5.1.3.2. Elementos curriculares dos membros do órgão de gestão e administração

Em termos curriculares, apresentam-se abaixo os principais elementos relativos a cada membro do Conselho de Administração da Portos dos Açores, à data de 31 de dezembro de 2017:

- ⌘** **Presidente: Eng.º Fernando Manuel de Saldanha Matos do Nascimento**
  - ⌘** Licenciado em Engenharia Civil pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto;
  - ⌘** Técnico Superior da Secretaria Regional do Equipamento Social, entre 1983 e 1991;
  - ⌘** Responsável pelo Alvará de Empresa de Construção Civil, entre 1991 e 1997;
  - ⌘** Delegado de Ilha da Secretaria Regional da Habitação e Equipamentos, acumulando funções de Coordenador do Centro de Promoção da Reconstrução, entre 1997 e 2005
  - ⌘** Vice Presidente da Junta Autónoma do Porto da Horta, entre 1998 e 2003;
  - ⌘** Presidente da Assembleia Geral da SPRIH – Sociedade de Promoção da Reconstrução de Infra-estrutura e Habitação, S.A, entre 2003 e 2005;
  - ⌘** Presidente do Conselho de Administração da SPRIH – Sociedade de Promoção da Reconstrução de Infra-estruturas e Habitação, S.A., entre 2005 e 2009;

- ✎ Presidente do Conselho de Administração da Administração dos Portos do Triângulo e Grupo Ocidental, S.A., entre 2009 e 2011;
- ✎ Presidente da Assembleia Geral da Associação Portuguesa de Portos de Recreio, desde 2009;
- ✎ Presidente do Conselho de Administração da PA desde 2011.
  
- ✎ **Vogal: Eng.º João Manuel Enes Garcia de Vargas**
  - ✎ Licenciado em Engenharia Civil, Ramo de Estruturas e Construção, pelo Instituto Superior Técnico;
  - ✎ Conclusão de parte curricular do Master Business Administration (MBA) em Gestão pela Universidade Autónoma de Lisboa;
  - ✎ Avaliação de imóveis para diversas instituições desde 2003;
  - ✎ Coordenação e Direcção de obras na Somague Ediçor Engenharia, S.A. entre 2000 e 2015;
  - ✎ Vice-Presidente do Serviço Regional de Protecção Civil e Bombeiros dos Açores entre 2015 e 2016;
  - ✎ Vogal do Conselho de Administração da PA desde janeiro de 2016;
  - ✎ Presidente do Conselho de Gerência da OPERTERCEIRA – Sociedade de Operações Portuárias da Praia da Vitória, Lda., desde janeiro de 2016;
  - ✎ Vogal da AGESPI – Associação para a Gestão do Parque Industrial da Ilha Terceira, desde janeiro de 2016.
  
- ✎ **Vogal: Eng.º Pedro Miguel Rodrigues da Silva**
  - ✎ Licenciado em Engenharia Electrotécnica e de Computadores – Ramo Energia e Sistemas, pelo Instituto Superior Técnico;
  - ✎ Técnico Superior na Colombogest, SONAE Imobiliária, entre 1999 e 2001;
  - ✎ Coordenação e Gestão de obras na Monofásica, S.A. entre 2001 e 2003;
  - ✎ Diretor do Departamento de Energia na IEI – Instalações Elétricas Industriais, Lda., entre 2003 e 2008;
  - ✎ Diretor de Gestão de Infraestruturas e Equipamentos e infraestruturas dos portos de Ponta Delgada e Vila do Porto;
  - ✎ Diretor de Operações Portuárias dos portos de Ponta Delgada e Vila do Porto;
  - ✎ Vogal do Conselho de Administração da PA desde julho de 2015;
  - ✎ Presidente do Conselho de Gerência da OPERPDL – Sociedade de Operações Portuárias de Ponta Delgada, Lda., desde agosto de 2015;

### 5.1.3.3. Outras funções exercidas pelos membros do Conselho de Administração

- ✎ **Presidente: Eng.º Fernando Manuel de Saldanha Matos do Nascimento:**
  - ✎ Presidente da Assembleia Geral da OPERTRI – Sociedade de Operações Portuárias, Lda.;
  - ✎ Presidente da Assembleia Geral da Associação Portuguesa de Portos de Recreio – Por inerência de cargo.
  
- ✎ **Vogal: Eng.º João Manuel Enes Garcia de Vargas:**
  - ✎ Presidente do Conselho de Gerência da empresa OPERTERCEIRA – Sociedade de Operações Portuárias da Praia da Vitória, Lda.;
  - ✎ Vogal da Direcção da AGESPI – Associação para a Gestão do Parque Industrial da Ilha Terceira.



☒ **Vogal:** Eng.º Pedro Miguel Rodrigues da Silva:

☒ Presidente do Conselho de Gerência da empresa OPERPDL – Sociedade de Operações Portuárias de Ponta Delgada, Lda.

#### 5.1.3.4. Número de reuniões do órgão de gestão e administração e matérias versadas

O Conselho de Administração no decorrer do ano de 2017 reuniu 54 vezes tendo como principais deliberações os pontos seguintes:

- ☒ Ajuste direto para prestação de serviços de execução de estudos geológicos e geotécnicos no porto da Praia da Vitória – Adjudicação;
- ☒ Ajuste direto simplificado para a empreitada de instalação de cabeços de amarração no Terminal de passageiros da Madalena, na ilha do Pico – Remessa do processo para adjudicação;
- ☒ Ajuste direto simplificado para a empreitada de instalação de cabeços de amarração no Terminal de passageiros da Horta, na ilha do Faial – Remessa do processo para adjudicação;
- ☒ Concurso público para a empreitada de instalação de cabeços de amarração no Terminal de passageiros de São Roque, na ilha do Pico;
- ☒ Concurso Público para a adjudicação de prestação de serviços de reparação e docagem do rebocador Pêro de Teive;
- ☒ Ajuste direto para prestação de serviços de apresentação de soluções para mitigar a concentração de arrojamentos de algas no porto da Madalena, na ilha do Pico. Decisão de contratar e abertura do procedimento;
- ☒ Concurso Público da Empreitada de Aumento do Terrapleno do porto das Velas, ilha do São Jorge. Adjudicação;
- ☒ Ajuste direto para prestação de serviços de elaboração de estudo de viabilidade económica e financeira e apoio na candidatura ao POCI do investimento requalificação do porto da Praia da Vitória, ilha Terceira. Adjudicação;
- ☒ Ajuste direto para aquisição da prestação de serviços de reparação, com fornecimento de peças, da Grua MGP-0100 GOTWALD, localizada no porto da Praia da Vitória. Adjudicação;
- ☒ Concurso Público – Empreitada de reparação dos danos causados pelo temporal de 27/28 de fevereiro de 2017 no Molhe Cais do porto da Madalena, ilha do Pico. Adjudicação;
- ☒ Ajuste direto para prestação de serviços de desenvolvimento de sistema de previsão e alerta e gestão de riscos causados pela agitação marítima- HIDRALERTA, nos portos de São Roque e Madalena da ilha do Pico e garantia da funcionalidade e operacionalidade do sistema atualmente implementado no porto da Praia da Vitória na ilha Terceira. Decisão de contratar e abertura do procedimento;
- ☒ Ajuste direto para prestação de serviços de estudo, desenvolvimento e elaboração do processo de concessão do porto da Praia da Vitória;


- ⌘ Comissões de serviço dos trabalhadores da PA. Renovações;
- ⌘ Aquisição de equipamentos previstos nas candidaturas aprovadas no âmbito do COMPETE 2020;
- ⌘ Procedimento para ajuste direto com consulta a 1 empresa para serviços de planeamento, coordenação e fiscalização da empreitada de construção do aumento do terraplano do porto das Velas, ilha de São Jorge;
- ⌘ Concurso público para a prestação de serviços de vigilância e segurança preventiva das instalações da Portos dos Açores. Abertura do procedimento;
- ⌘ Empreitada de construção civil no âmbito da melhoria da operacionalidade e da segurança do porto da Praia da Vitória, ilha Terceira. Abertura do procedimento;
- ⌘ Regulamento Europeu de proteção de dados. Implementação;
- ⌘ Revisão do regulamento de exploração dos portos;
- ⌘ Aprovação do plano de saúde e segurança do porto de Ponta Delgada;
- ⌘ Aprovação do Plano de reordenamento do porto da Praia da Vitória;
- ⌘ Ajuste direto para prestação de serviços de elaboração de estudo de viabilidade económica e financeira e apoio na candidatura ao POCI do investimento requalificação do porto da Horta, ilha do Faial. Abertura do procedimento;
- ⌘ Ajuste direto para aquisição de acessórios e consumíveis necessários para manutenção da rede de bóias ondógrafo. Abertura do procedimento.

#### 5.1.4. Estrutura organizativa

##### 5.1.4.1. Direções-Gerais

A estrutura organizativa da empresa Portos dos Açores é composta por três Direções-Gerais, nos termos do disposto no artigo 11.º dos Estatutos da empresa, aprovados pelo Decreto Legislativo Regional n.º 24/2011/A, de 22 de agosto. Cada uma das três Direções-Gerais possui competências diretas sobre as respetivas infraestruturas portuárias e não portuárias, sendo dotada de autonomia e capacidade funcional necessárias à gestão e à garantia da operacionalidade e flexibilidade mais adequadas às especificidades dos respetivos portos, de acordo com o conteúdo no n.º 4 do artigo 13.º dos Estatutos da empresa.

As estruturas afetas a cada uma das Direções-Gerais e respetivas funções encontram-se divididas nos seguintes Departamentos e Gabinetes:

- ⌘ **Departamento de Gestão de Infraestruturas e Equipamentos**, encarregue do desenvolvimento e implementação de planos de ação corretivos e preventivos, tendentes à concretização dos objetivos; execução das atividades e planos de manutenção dos equipamentos e das operações de manuseamento de carga, de modo a assegurar a integral operacionalidade das áreas; coordenação e execução das operações de manuseamento de carga através dos meios de movimentação horizontal e vertical, de acordo com as solicitações transmitidas via Janela Única Portuária (JUP) e definição de escalas de serviço; garantia da integral operacionalidade de todas as infraestruturas;

apoio à execução de estudos e projetos, sobretudo na área de construção civil, e orientação e preparação de dados técnicos para a execução dos trabalhos; apoio na fiscalização da execução dos programas de trabalho estabelecidos, entre outras atividades;

- ❧ **Departamento de Operações Portuárias**, responsável pelo planeamento, controle e ainda por dirigir toda a operação de exploração portuária; coordenação das diferentes áreas operacionais dentro do departamento; garantia de implementação da política e procedimentos de gestão e exploração, com vista a uma gestão eficiente das operações e respetivos resultados;
- ❧ **Gabinete de Operações Não Portuárias**, encarregue do planeamento, controle e direção de todas as atividades de Náutica de Recreio, Gares Marítimas e Dominial; desenvolvimento e implementação de planos de ação corretivos e preventivos, tendentes à concretização dos objetivos; apoio na elaboração e execução de campanhas de promoção para as marinas e gares marítimas, em articulação com a área de Comunicação.

#### 5.1.4.2. Áreas transversais

Complementa a estrutura das Direções-Gerais apresentada na secção anterior uma estrutura organizativa com carácter transversal, vocacionada para a prossecução de uma abordagem uniforme em termos de procedimentos e uma resposta às necessidades da empresa de carácter mais abrangente. Atualmente esta estrutura contempla os seguintes departamentos, indicando-se também as principais tarefas associadas a cada um:

- ❧ **Auditoria Interna e Qualidade**, cuja principal tarefa contempla a coordenação e implementação de um Sistema Integrado de Gestão da Qualidade;
- ❧ **Ambiente, Higiene e Segurança no Trabalho**, com a tarefa primordial de coordenação da implementação de um Sistema Integrado de Gestão do Ambiente, Higiene e Segurança no Trabalho;
- ❧ **Manutenção e Logística**, com responsabilidade de definir e garantir a implementação de políticas e orientações da Gestão da Manutenção a nível da empresa, visando a uniformização de procedimentos nas três Direções-gerais, bem como planear e coordenar as atividades de gestão de compras e armazéns;
- ❧ **Infraestruturas**, vocacionado para o acompanhamento dos estudos, projetos e obras, em sintonia com a gestão de topo e as áreas de infraestruturas dos diferentes núcleos operacionais, assumindo um papel de coordenação e consultoria interna;
- ❧ **Sistemas de Informação e Comunicações**, encarregue de coordenar e executar as atividades associadas aos sistemas de informação e comunicações, garantindo a sua operacionalidade e desenvolvimento;
- ❧ **Recursos Humanos**, que se divide em dois Gabinetes, a saber: Gestão de recursos humanos, responsável pelo processamento de salários e demais processos administrativos; e Gabinete de desenvolvimento organizacional e relações laborais, que

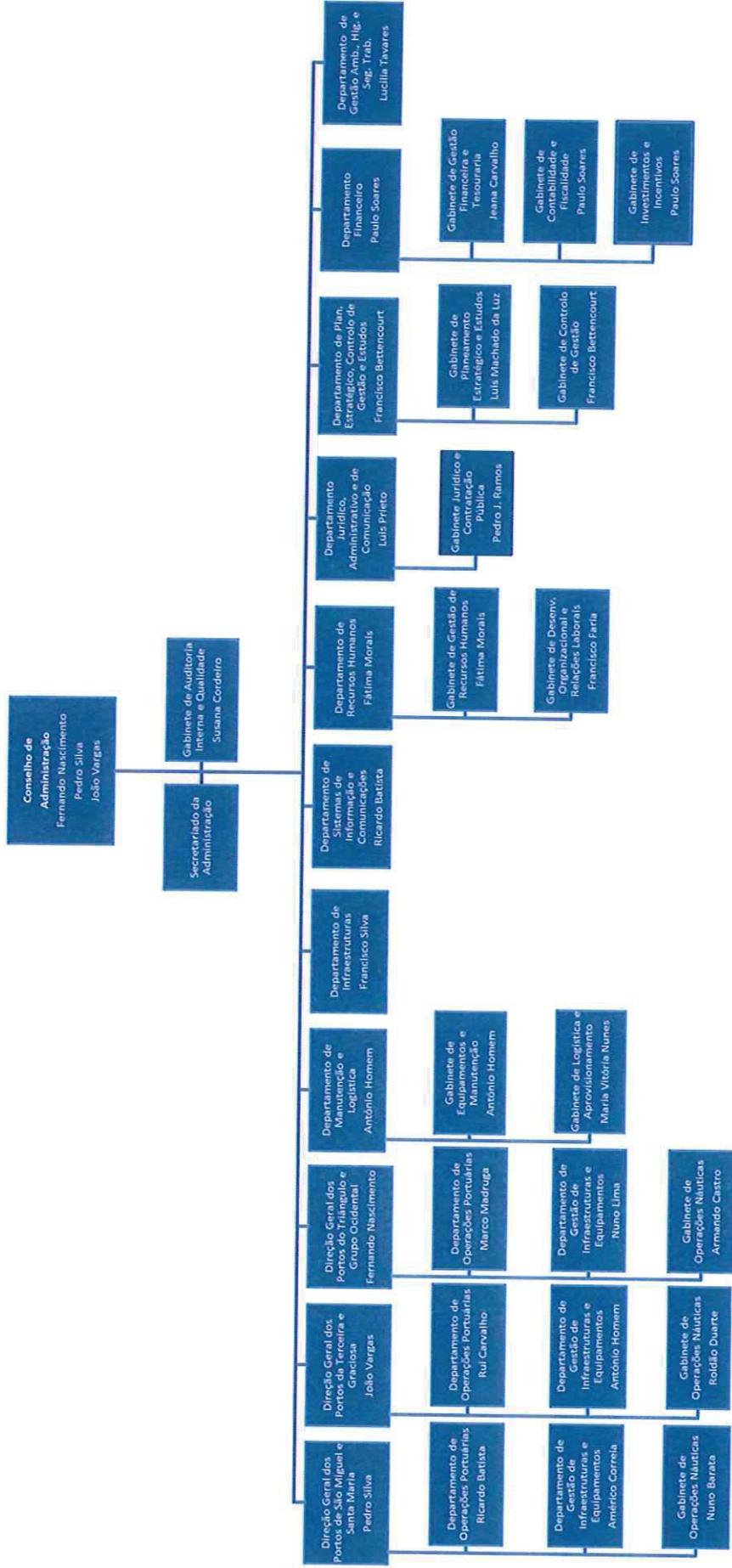


tem a seu cargo a componente estratégica de recursos humanos, nomeadamente recrutamento, avaliação de desempenho e formação;

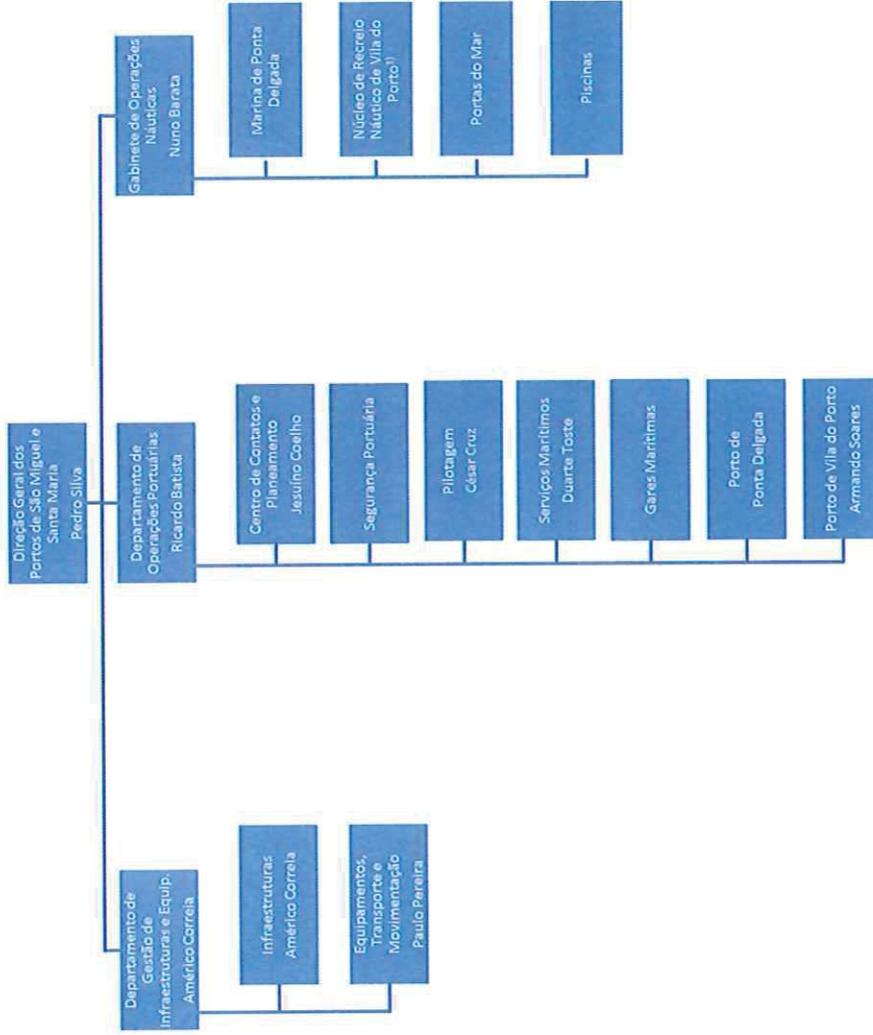
- ✚ **Jurídico, Administrativo e Comunicação**, com o objetivo de garantir o apoio aos processos jurídicos, nomeadamente no que respeita a contratação pública e de trabalho, coordenação e execução de atividades relacionadas com o secretariado-geral e expediente da empresa, bem como coordenação das ações de comunicação interna e externa da empresa;
- ✚ **Planeamento Estratégico, Controlo de Gestão e Estudos**, que se divide em dois Gabinetes, a saber: Controle de Gestão, responsável pela elaboração e acompanhamento do Plano e Orçamento anuais; e Planeamento Estratégico e Estudos, ao qual cabe a elaboração e acompanhamento do Plano Estratégico, elaboração de estatísticas e a realização de estudos;
- ✚ **Financeiro**, responsável pela gestão económica e financeira da empresa, bem como a gestão de processos de candidatura a Fundos Comunitários.

Nas páginas seguintes são apresentados os organigramas em vigor na empresa em 31 de dezembro de 2017.

Organigrama – PORTOS DOS AÇORES, S.A.

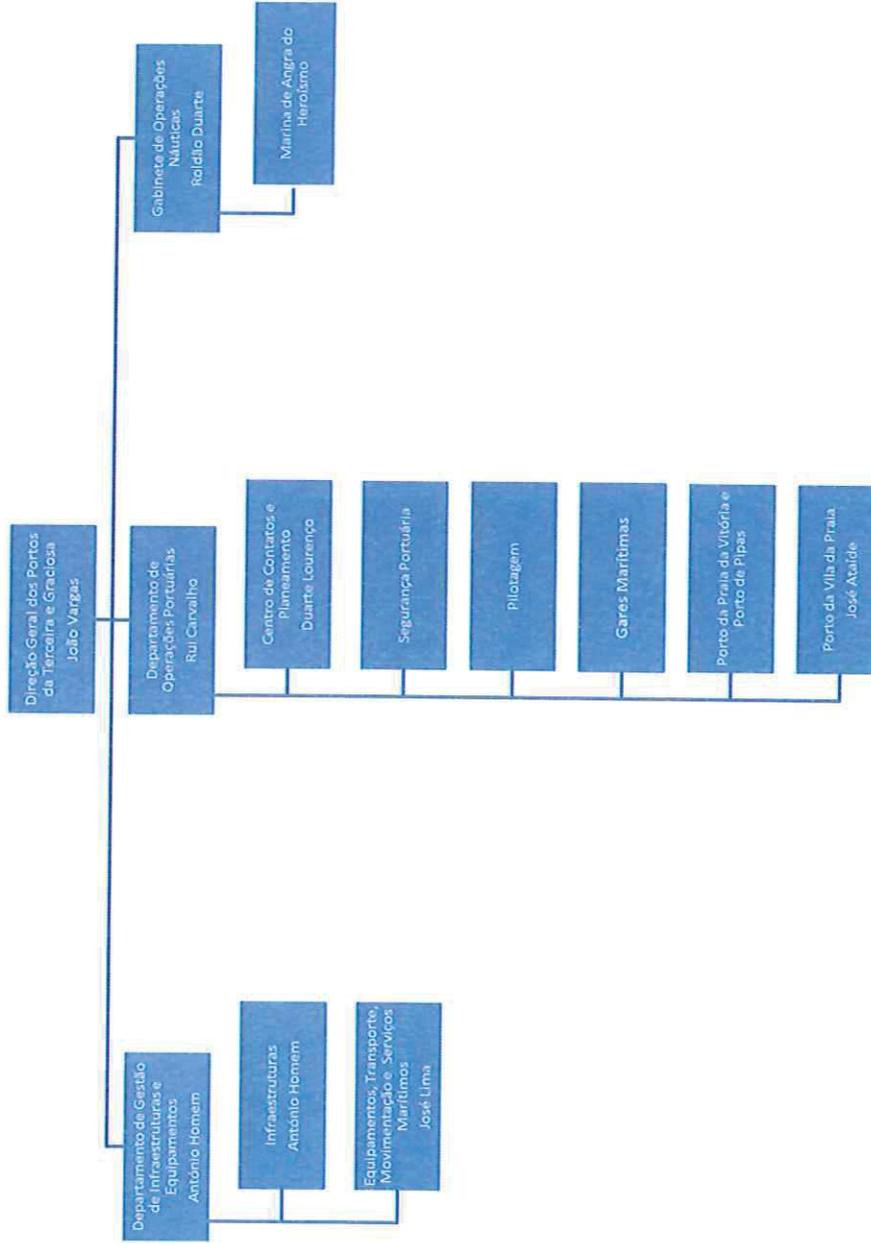
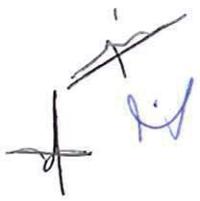


Organigrama – PORTOS DOS AÇORES, S.A. – Direção Geral dos Portos de São Miguel e Santa Maria

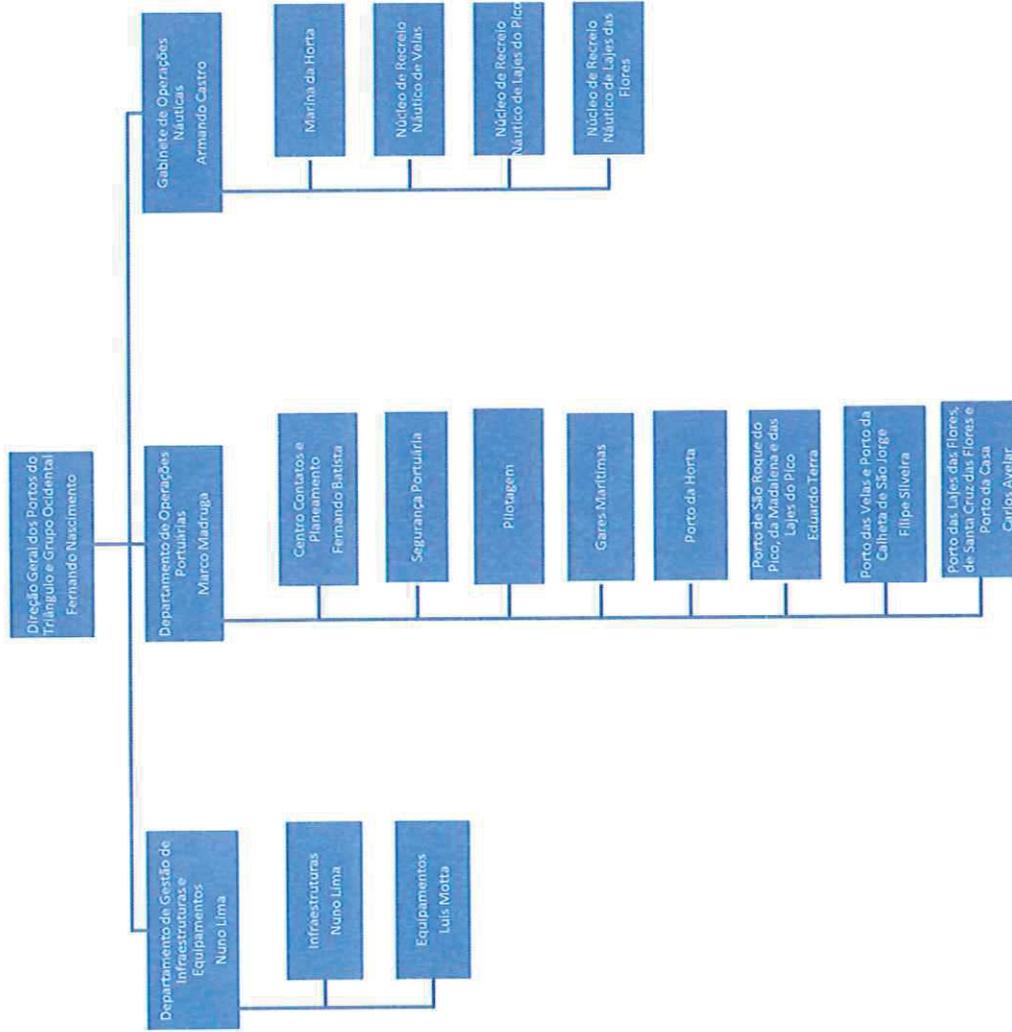


1) Núcleo Recreio Náutico em Vila do Porto reporta hierarquicamente ao diretor geral mantendo uma relação funcional com o Gabinete Operações Náuticas

Organigrama – PORTOS DOS AÇORES, S.A. – Direção Geral dos Portos da Terceira e Graciosa

Organigrama – PORTOS DOS AÇORES, S.A. – Direção-Geral dos Portos do Triângulo e Grupo Ocidental



## 5.2. Política de gestão

A Portos dos Açores concebeu, desenvolveu e implementou um Sistema de Gestão da Qualidade (SGQ) de acordo com os requisitos da norma internacional NP EN ISO 9001, estando certificada desde o ano de 2014 pela versão normativa de 2008. Durante o exercício de 2017 procedeu-se à renovação do respetivo certificado e efectuou-se a transição para a versão normativa de 2015.

No período de transição, a Portos dos Açores procedeu a uma análise do contexto em que opera de modo a identificar:

- Situações externas e internas que possam influenciar a sua atividade e respetivo desempenho;
- Novos requisitos das partes interessadas com impacto nos serviços prestados; e avaliação do âmbito do SGQ.

Consciente das exigências de um meio cada vez mais complexo, cumprir e satisfazer os requisitos, e ter em consideração as necessidades e expectativas futuras é um desafio que a Portos dos Açores liderada pelo Conselho de Administração, Macroestrutura e Pessoas procura atingir. A Portos dos Açores assume o comprometimento, orientação e responsabilização pela eficácia e eficiência da atividade.

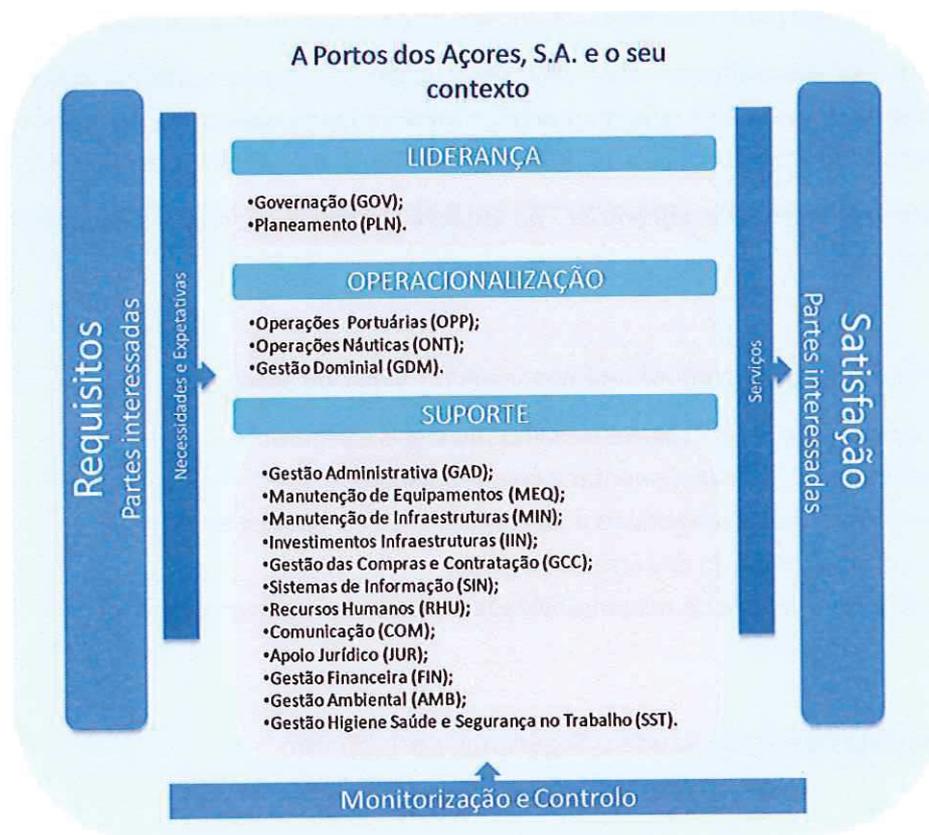
Neste seguimento, a Portos dos Açores está certificada pela norma internacional NP EN ISO 9001:2015, para o seguinte âmbito:

- **Gestão de Infraestruturas e Equipamentos Portuários nas ilhas de Santa Maria, São Miguel, Terceira, Graciosa, Pico, Faial, S. Jorge, Flores e Corvo.**

A Portos dos Açores adotou na sua gestão a abordagem de processos, que incorpora o ciclo PDCA (Plan-Do-Check-Act) e o pensamento baseado em risco. A figura abaixo identifica os processos e subprocessos, bem como, as suas interações de acordo com os requisitos normativos.



Figura 34: Mapa de processos para o Sistema de Gestão



Considerando os aspetos anteriores a Portos dos Açores definiu a seguinte **Política de Gestão**:

*“O desenvolvimento, implementação e melhoria contínua do Sistema de Gestão da Portos dos Açores, SA é responsabilidade de todas as pessoas na organização e, em particular, das Chefias nas respetivas áreas de responsabilidade, sob a orientação e liderança da Administração, que assegura a disponibilização dos recursos necessários e assume os seguintes compromissos:*

**Compromisso com os clientes**

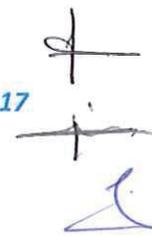
*A satisfação dos clientes com os nossos serviços é a medida exata do nosso desempenho e consequentemente do nosso sucesso.*

**Compromisso com as pessoas**

*Potenciar o capital humano, desenvolvendo continuamente as competências das pessoas.*

*Reforçar constantemente uma cultura de segurança e saúde no trabalho com e para as pessoas.*

**Compromisso com todos**



*Assegurar a definição, implementação e revisão periódica de uma estratégia de sustentabilidade.*

*Orientar a gestão para resultados, suportados no desempenho dos processos.*

*Assegurar o cumprimento dos requisitos legais e regulamentares aplicáveis, nomeadamente os que se referem à administração e responsabilidade dos portos sob a sua jurisdição, bem como às atribuições e competências de Autoridade Portuária.*

*Fomentar no interior, e influenciar, no exterior, comportamentos ambientalmente responsáveis.”*

Os compromissos assumidos traduzem-se nas seguintes linhas de ação:

-  Promover condições e locais de trabalho saudáveis e seguros;
-  Otimizar a operação e incrementar a competitividade;
-  Desenvolver ações promocionais a nível portuário e da náutica de recreio;
-  Desenvolver a utilização das áreas Dominiais;
-  Promover uma cultura de responsabilidade e a motivação das pessoas.

### 5.3. Sistema de Gestão de Saúde e Segurança no Trabalho

Após a implementação do Sistema da Qualidade ocorrida em 2014, a Portos dos Açores deu início em 2015 ao processo de implementação do Sistema de Gestão de Saúde e Segurança no Trabalho (SGSST). A sua implementação, para além do reconhecimento do seu bom funcionamento por parte de uma entidade externa, constitui um instrumento essencial no desenvolvimento e promoção de uma cultura de segurança proactiva, no sentido da melhoria contínua em matéria de Higiene, Saúde e Segurança na atividade portuária.

Em março de 2016, a Portos dos Açores obteve a certificação, segundo o referencial internacional OHSAS 18001:2007, para o SGSST no seguinte âmbito:

 “Gestão de Infraestruturas e Equipamentos Portuários nas ilhas Terceira e Graciosa”.

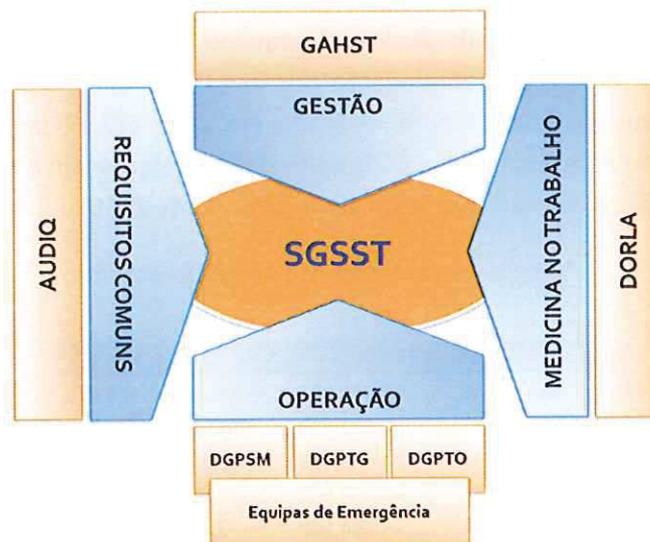
O SGSST tem elementos comuns ao SGQ. Este facto permite-nos considerar requisitos específicos de cada sistema e requisitos e práticas comuns de ambos os sistemas, de acordo com a figura que se apresenta a seguir.

Figura 35: Requisitos do SGQ e SGSST



Compete a todos a observância e cumprimento das práticas e procedimentos definidos no SGSST, contudo é importante salientar que o SGSST está suportado na macroestrutura funcional constante da figura abaixo.

Figura 36: Macroestrutura funcional que suporta o SGSST



O SGSST apresenta duas interligações verticais, sendo gerido pelo Departamento de Gestão Ambiental, Higiene e Segurança no Trabalho (GAHST) e operacionalizado pelos Técnicos de Segurança junto de cada uma das Direções Gerais da Portos dos Açores.

Horizontalmente o SGSST articula com o Gabinete de Auditoria Interna e Qualidade (AUDIOQ) para os requisitos comuns, e com o Gabinete de Desenvolvimento Organizacional e Relações Laborais (DORLA) que gere a prestação de serviços de medicina no trabalho, externa à Portos dos Açores.