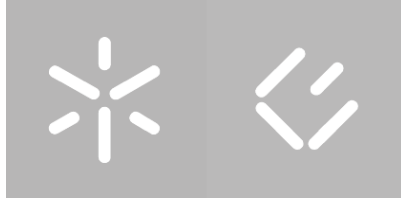




Universidade do Minho
Escola de Economia e Gestão

Alexandra Ribeiro Faria

**O impacto da COVID-19 no desenvolvimento
económico e social das regiões
ultraperiféricas da UE: o caso dos Açores**



Universidade do Minho
Escola de Economia e Gestão

Alexandra Ribeiro Faria

**O impacto da COVID-19 no
desenvolvimento
económico e social das
regiões ultraperiféricas da
UE: o caso dos Açores**

Relatório de Estágio
Relações Internacionais

Trabalho efetuado sob a orientação da
Professora Doutora Sandrina Antunes

outubro de 2024

DIREITOS DE AUTOR E CONDIÇÕES DE UTILIZAÇÃO DO TRABALHO POR TERCEIROS

Este é um trabalho académico que pode ser utilizado por terceiros desde que respeitadas as regras e boas práticas internacionalmente aceites, no que concerne aos direitos de autor e direitos conexos.

Assim, o presente trabalho pode ser utilizado nos termos previstos na licença abaixo indicada.

Caso o utilizador necessite de permissão para poder fazer um uso do trabalho em condições não previstas no licenciamento indicado, deverá contactar o autor, através do RepositóriUM da Universidade do Minho.

Licença concedida aos utilizadores deste trabalho



<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Agradecimentos

Gostaria de expressar a minha gratidão a todos os que contribuíram para a realização do meu relatório de estágio no âmbito do Mestrado em Relações Internacionais.

Em primeiro lugar, agradeço à Professora Sandrina Antunes, minha orientadora académica, pela sua orientação e valiosas contribuições ao longo deste processo. O seu apoio e dedicação foram fundamentais para o desenvolvimento deste trabalho.

Estendo também os meus agradecimentos ao Dr. Carlos Amaral, meu orientador de estágio na Direção Regional dos Assuntos Europeus e Cooperação Externa do Governo dos Açores, pela oportunidade, e confiança depositada em mim.

Agradeço a todos os colaboradores da Direção Regional dos Assuntos Europeus e Cooperação Externa, pela forma como me acolheram e partilharam os seus conhecimentos. Em especial, quero mencionar Ana Nunes, cuja colaboração foi imprescindível para o sucesso deste estágio.

Um agradecimento especial aos entrevistados, pelos seus contributos que foram fundamentais para o desenvolvimento desta investigação.

Por último, não poderia deixar de agradecer profundamente à minha família e aos meus amigos pelo apoio incondicional, paciência e pelo incentivo ao longo desta jornada. A vossa força foi essencial para que pudesse superar os desafios e concluir este percurso.

DECLARAÇÃO DE INTEGRIDADE

Declaro ter atuado com integridade na elaboração do presente trabalho académico e confirmo que não recorri à prática de plágio nem a qualquer forma de utilização indevida ou falsificação de informações ou resultados em nenhuma das etapas conducente à sua elaboração.

Mais declaro que conheço e que respeitei o Código de Conduta Ética da Universidade do Minho.

Resumo

O Arquipélago dos Açores encontra-se localizado no Atlântico Norte e é composto por nove ilhas. Este arquipélago possui uma história marcada pela autonomia política que foi conquistada após a Revolução de 1974. A integração de Portugal na Comunidade Económica Europeia trouxe mais visibilidade para as questões das regiões insulares, mais tarde designadas por Regiões Ultraperiféricas. Estas regiões são caracterizadas pela sua insularidade, pequena dimensão e dependência económica, pelo que enfrentaram desafios específicos, afetados pela pandemia COVID-19.

Este relatório de estágio analisou a condição ultraperiférica dos Açores durante a pandemia, com foco em três setores chaves: saúde, transportes e turismo. Esta pesquisa foi conduzida por um meio de um estudo de caso, tendo recorrido a catorze entrevistas semiestruturadas e outras fontes primárias e secundárias para realizar a análise.

As entrevistas analisadas demonstrarem que a condição ultraperiférica dos Açores agravou alguns dos impactos, porém essa mesma condição geográfica também favoreceu a mitigação da ampliação desses impactos.

Palavras Chaves: Ultraperiferia, COVID-19, Açores, Saúde, Transportes, Turismo

Abstract

The Azores archipelago is located in the North Atlantic and is composed of nine islands. This archipelago has a history marked by political autonomy, which was achieved after the 1974 Revolution. Portugal's integration into the European Economic Community brought greater visibility to the issues faced by island regions, later known as the Outermost Regions. These regions are characterized by their insularity, small size, and economic dependence, which pose them specific challenges, aggravated by the COVID-19 pandemic.

This internship report analyzes the outermost condition of the Azores during the pandemic, focusing on three key sectors: health, transport and tourism. This research draws on a case study, and relies on fourteen semi-structured interviews as well as other primary and secondary data.

The interviews showed that the ultraperipheral condition of the Azores has worsened some of the impacts, but this same geographic condition has also allowed to mitigate the extent of these effects.

Keywords: Outermost Regions, COVID-19, Azores, Health, Transportation, Tourism.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO I: CONTEXTUALIZAÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA	13
1.1. A condição ultraperiférica dos Açores: contextualização histórica.....	13
1.2. A Pandemia Covid-19 e a ultraperiferia: uma limitação acrescida?	16
1.3. O impacto da COVID-19 na ultraperiferia: o caso dos Açores.....	22
1.3.1. O impacto da COVID-19 no setor da Saúde	28
1.3.2. O impacto da COVID-19 no Setor dos Transportes	29
1.3.3. O impacto da COVID-19 no Setor do Turismo.....	32
1.4. Síntese conclusiva	33
CAPÍTULO II: ESTADO DA ARTE E CONTRIBUTO PARA A LITERATURA	35
CAPÍTULO III: METODOLOGIA DE ANÁLISE	39
CAPÍTULO IV: RESOLUÇÃO DO PROBLEMA	41
4.1. Apresentação dos dados	41
4.1.1. Saúde.....	41
4.1.2. Transportes	45
4.1.3. Turismo	48
4.1.4. Um estatuto especial para as regiões ultraperiféricas: uma questão premente a considerar.....	50
4.2. Discussão dos dados	51
4.3. Síntese conclusiva	54
CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES	56
Bibliografia	60
Fontes Primárias	60
Fontes Secundárias	63
ANEXOS	67
Anexo 1: Lista de Entrevistados.....	67
Anexo 2: Guião das Entrevistas	68

Índice de Figuras

Figura1: Número, em percentagem, de desempregados de longa duração da população ativa de 2015 a 2019 nas Regiões Ultraperiféricas (em %)	18
Figura 2: Percentagem da população com ensino superior nas Regiões Ultraperiféricas (pela escala de ISCED, %), em 2019	20
Figura 3: PIB per capita (€) 2015-2019	24
Figura 4: Variação da atividade económica em 2020 2021(%)	25
Figura 5: Indicador de Atividade Económica nos Açores	26
Figura 6: Número cumulativo de casos sobre a população total, em percentagem, fevereiro 2020 a agosto 2021 (em%)	29
Figura 7: Número de passageiros de companhias aéreas desembarcadas nos Açores, 2019-2021	30

Índice de Siglas

CEE- Comunidade Económica Europeia

CPLRE- Conferência dos Poderes Locais e Regionais da Europa

CRPM- Conferência das Regiões Periféricas Marítimas

COVID-19- Doença infecciosa provocada pelo vírus SARS-CoV-2

FEDER- Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional

IAE- Indicador de Atividade Económica

ISCED- Classificação Internacional Normalizada da Educação

OMS- Organização Mundial de Saúde

PIB- Produto Interno Bruto

RUPs- Regiões Ultraperiféricas

RUP- Região Ultraperiférica

SREA- Serviço Regional de Estatísticas dos Açores

UE- União Europeia

VAB- Valor Acrescentado Bruto

EPI- Equipamento de Proteção Individual

INTRODUÇÃO

O Arquipélago dos Açores localiza-se no Oceano Atlântico Norte e é composto por nove ilhas. Este arquipélago encontra-se associado a União Europeia (UE), na qual são criadas políticas e apoios financeiros para desenvolver economicamente e socialmente a região.

Este arquipélago também pertence às Regiões Ultraperiféricas (RUPs), que são constituídas por regiões portuguesas (Açores e Madeira), espanholas (Ilhas Canárias) e francesas (Martinica, Maiote, Guadalupe, Guiana Francesa, Reunião, São Martinho). Estes territórios pertencem a Estados-membros da UE e enfrentam diversas dificuldades, relacionadas com as suas características geográficas, como o distanciamento, a insularidade, a pequena dimensão, o clima e a topografia difícil.

Em dezembro de 2019, surgiu na China uma pandemia designada por COVID-19, que rapidamente se propagou pelo mundo. O encerramento de empresas, o cancelamento dos voos, entre outros problemas originados pela pandemia, levou a que a vida da população fosse afetada, também nas RUPs. Em novembro de 2020, na Conferência dos Presidentes das RUPs da UE, foi debatido o impacto prolongado da pandemia nas RUPs, prevendo-se uma crise social, com despedimentos e encerramentos das atividades económicas, especialmente nas economias mais frágeis, como é o caso das RUPs.

As RUPs, como os Açores, com a sua localização geográfica e as limitações naturais em áreas como a saúde e a economia, tornam urgente a discussão sobre a necessidade de um estatuto especial. Esta questão foi abordada nas entrevistas realizadas, refletindo diferentes opiniões sobre a adequação de tal estatuto e os benefícios que ele poderia trazer para enfrentar as adversidades específicas enfrentadas por estas regiões.

Sendo uma das RUPs afetadas pela pandemia, os Açores sofreram tanto a nível económico, com a redução do Produto Interno Bruto (PIB). Em 2019 o PIB foi de 4.487.270 mil euros, tendo uma redução drástica em 2020, quando atingiu 4.163.067 mil euros, recuperando apenas em 2021 para 4.560.545 mil euros¹. A nível social,

¹ Para mais informações poderá consultar neste link:

https://srea.azores.gov.pt/conteudos/Relatorios/lista_relatorios.aspx?pidc=1117&idsc=3183&lang_id=1 Consultado a 17 de outubro de 2024.

também se registou um aumento da toxicodependência. Em 2020, cerca de 30 utentes foram encaminhados para as comunidades terapêuticas, mas em 2021 esse número subiu para 67 utentes.² Para além disso, também foram impactados os setores da saúde, transportes e turismo. No setor da saúde, as ilhas enfrentaram desafios singulares devido à sua geografia, tendo em conta que apenas três das ilhas têm hospitais, o que implicou uma resposta especialmente urgente para enfrentar a pandemia. No que diz respeito ao setor dos transportes, nos Açores, enfrentou desafios significativos, pois a região depende fortemente de voos para conexões inter-ilhas e com o continente. Para além disso, o transporte marítimo é também crucial para fornecer bens essenciais a todas as ilhas. O setor do turismo, que desempenha um papel crucial na economia regional, foi significativamente afetado pelas restrições de viagens e pela diminuição do fluxo de visitantes.

O propósito deste relatório é analisar as repercussões da ultraperiferia e da pandemia COVID-19 no Arquipélago dos Açores, em três áreas fundamentais: saúde, transportes e turismo. Este trabalho é inovador ao preencher uma lacuna na literatura existente, que aborda os efeitos da COVID-19 de maneira geral (Mazur-Kumirć, 2022; Bourdin *et al.*, 2023) ou analisa os setores isoladamente, como, por exemplo, o setor do turismo (Couto *et al.*; 2020; Castanho *et al.*, 2023). Ao examinar como a condição de ultraperiferia dos Açores intensifica os impactos da COVID-19 em três setores fundamentais, este relatório oferece uma perspetiva única que não foi suficientemente explorada anteriormente, contribuindo assim para uma compreensão mais aprofundada do tema.

Este relatório de estágio abrange o período de 2019 a 2021, com o propósito de examinar os eventos que aconteceram antes da pandemia, o impacto do surgimento da pandemia e o período depois da pandemia.

Este relatório de estágio encontra-se dividido em diversos capítulos. O Capítulo 1 apresenta o problema, oferecendo uma contextualização histórica. Também aborda o impacto da COVID-19 nas RUPs e explora como a condição de ultraperiferia e a pandemia afetaram os Açores, com destaque nos setores-chave como a saúde, os transportes e o turismo. O Capítulo 2, apresenta o estado da arte com a revisão da

² Para mais informações poderá consultar neste link: <https://euroregiao.com/acores-numero-de-toxicodependentes-em-tratamento-duplicou/> Consultado a 17 de outubro de 2024.

literatura. O Capítulo 3 descreve a metodologia utilizada na elaboração do relatório. O Capítulo 4, trata da resolução do problema, analisando as entrevistas realizadas, destacando os impactos e as soluções propostas pelos profissionais. Por fim, são apresentadas as conclusões e as recomendações.

A elaboração deste relatório tem por base o estágio realizado na Direção Regional dos Assuntos Europeus e Cooperação Externa, do Governo Regional dos Açores, entre 1 de outubro de 2022 e 31 de dezembro de 2022. A Direção é um departamento do Governo Regional responsável, particularmente, pela condução de políticas europeias e pelas relações externas dos Açores. O estágio na Direção possibilitou a recolha de informações relevantes sobre o tema e, para além disso, ajudou a estabelecer contacto com diversas pessoas que contribuíram para a realização do mesmo.

CAPÍTULO I: CONTEXTUALIZAÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA

Este capítulo está estruturado em três partes distintas. A primeira apresenta uma contextualização histórica sobre a inclusão do Arquipélago dos Açores na UE e nas RUPs. A segunda aborda o impacto da COVID-19 nas RUPs, considerando a sua condição ultraperiférica. A última parte, refere como a condição de ultraperiferia e a pandemia afetaram os Açores. Esta secção encontra-se subdividida em três subtemas, que examinam o impacto desta situação e das características ultraperiféricas desta região em diferentes setores-chave: saúde, transportes e turismo.

1.1. A condição ultraperiférica dos Açores: contextualização histórica

O Arquipélago dos Açores encontra-se localizado no Atlântico Norte, entre as placas europeia, africana e americana. Este arquipélago é constituído por nove ilhas vulcânicas, que são divididas em três grupos: o grupo oriental que é constituído por São Miguel e Santa Maria, o grupo central formado pela Terceira, São Jorge, Graciosa, Pico e Faial e o grupo ocidental que é composto por Flores e Corvo. Este arquipélago é o ponto mais ocidental da Europa continental, conhecido como a fronteira da Europa (Borges *et al*, 2009).

Só em 1432 é que se deu o povoamento deste arquipélago, por parte dos portugueses, no qual ocorreu uma cedência de facilidades e até mesmo parcelas destas ilhas a terceiros, como por exemplo a franceses, ingleses e norte-americanos. Estes acordos proporcionavam prestígio internacional, equipamentos militares, apoio diplomático e político e, ainda dinheiro em troca. (Fontes, 2022). Isto só acontecia por causa da posição geoestratégica deste arquipélago (Monjardino, 1983). A 25 de Abril de 1974 deu-se a Revolução de 25 de Abril, e com a democratização do Estado português conseguiu-se a autonomia política no ordenamento político português, no qual foram introduzidos os dois arquipélagos portugueses (Amaral, 2017). Esta autonomia política das regiões autónomas dos Açores e da Madeira foi consagrada pela Constituição Portuguesa, em 1976, onde foi adotado o Estatuto Político-Administrativo e a implementação de órgãos para um governo próprio (Fontes, 2022).

No entanto, na agenda europeia, na década de 1970, começaram a emergir as questões insulares, devido a dois fatores: o alargamento das Comunidades Europeias

(nome com que era designada na altura), e a adoção de uma Política Regional Europeia. No entanto, só quando Portugal e a Espanha aderiram à Comunidade Económica Europeia (CEE), em 1986, é que as questões insulares participaram da agenda europeia (*ibidem*, 2022). Desta forma, Portugal incluiu as suas regiões autónomas, os Açores e a Madeira na adesão à CEE, o que levou a uma mudança na história. Consequentemente, a Europa conseguiu expandir as suas fronteiras desde o Ocidente até ao meio do Atlântico Norte (Silva, 2015).

Foram desenvolvidos vários organismos para a cooperação inter-regional, em que os seus membros se reuniram para partilhar as suas realidades e desafios. À vista disso, tentaram adotar declarações e propostas em conjunto para serem apresentadas às instituições nacionais e europeias (Fontes, 2022). Foi criada em 1980, a Comissão das Ilhas, a qual teve como tarefa a criação da 1ª Conferência das Ilhas Europeias, a que se seguiram outras conferências, onde a sua ideologia ajudou ao desenvolvimento dos povos insulares no respeito pelos direitos humanos (*ibidem*, 2022). Deste modo, Portugal e a Espanha trouxeram uma nova dimensão geopolítica ao processo de integração europeia, no qual pela primeira vez a Europa deixasse de ser “Estados para os Estados...” (Valente, 2015a, p.44).

Em 1976, Portugal tinha conseguido ingressar no Conselho da Europa, com isso surgiu um organismo especializado em questões da democracia regional e local, que tinha o nome de Conferência dos Poderes Locais e Regionais da Europa (CPLRE), atualmente designado por Congresso dos Poderes Locais e Regionais. A Região Autónoma dos Açores fez parte da conferência, onde apresentava os problemas das regiões insulares (Amaral, 2019). Surgiu assim a Conferência das Regiões Insulares da Europa, que teve um papel importante, por ser um marco do movimento das ilhas europeias, onde se afirma a identidade dos seus povos, proclama-se os desejos de um desenvolvimento económico, social, político e cultural (Valente, 2022). No seguimento destas declarações elaboraram a Declaração de Tenerife e a Declaração dos Açores, nas quais chamavam a atenção para medidas urgentes que ajudassem num desenvolvimento económico e social (*ibidem*, 2022).

Desta forma, teve origem o conceito de ultraperiferia (sua origem encontra-se sujeita a controvérsia). Este conceito foi utilizado em outubro de 1987, na Assembleia Geral da Conferência das Regiões Periféricas Marítimas (CRPM), que aconteceu na Ilha

da Reunião, e sendo dirigida pelo presidente do Governo dos Açores, João Bosco Mota Amaral, o qual utiliza de uma forma espontânea a expressão “mais que” e depois “ultra” para caracterizar as ilhas afastadas do continente europeu (Valente, 2022).

Em 1988, o Presidente da Madeira, Alberto João Jardim, solicita uma sessão de trabalho com os seus colegas das RUPs, que tinha como objetivo de abordar questões do interesse comum, surgindo assim, o grupo de RUPs da UE (*ibidem*, 2022). No ano de 1992, realizou-se o Tratado de Maastricht, na Declaração n.º 26, são reconhecidos os defeitos estruturais do afastamento, da insularidade ou relevo e clima difícil. Mesmo tratando-se de um ato no anexo deste tratado, tem de ser observado como um acordo unânime entre Estados-membros onde adotam o direito comunitário a estes territórios (*ibidem*, 2022). Foi o primeiro passo para que os países da UE reconhecessem que as regiões tinham características próprias e peculiares que justificavam as políticas que eram específicas para estas (Valente, 2015).

Desta forma, foram criadas as RUPs³, constituídas por regiões portuguesas (Açores e Madeira), espanholas (Ilhas Canárias) e francesas (Martinica, Maiote, Guadalupe, Guiana Francesa, Reunião, São Martinho), que têm tantas semelhanças como diferenças e, por isso, inserem-se num quadro especial dentro da UE. Estas regiões são caracterizadas como RUP's devido às suas dificuldades de crescimento, ao seu afastamento do continente europeu, à sua pequena superfície, ao seu relevo e clima, à sua insularidade e à sua dependência económica (Valente, 2015, pág.45). Destas reuniões informais resultou a assinatura de um Protocolo de Cooperação, em 1995, em Guadalupe, onde se criou a Conferência dos Presidentes das RUPs (Valente, 2022)

³ Para mais informações poderá consultar neste link: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/100/regioes-ultraperifericas-rup>- Consultado no dia 10 de novembro de 2023.

1.2. A Pandemia Covid-19 e a ultraperiferia: uma limitação acrescida?

As RUPs são áreas de grande importância devido à sua biodiversidade única, vastas zonas económicas marítimas, população jovem, localização estratégica, climas favoráveis para pesquisa em ciências espaciais e astrofísica, e também pela presença de infraestruturas espaciais significativas (European Commission, 2022a, pág.1).

No entanto, estas regiões encontram-se limitadas e, para terem um bom desenvolvimento, são necessárias medidas específicas. Estas nove RUPs têm diferenças entre si, mas partilham alguns componentes em comum, como a insularidade, o afastamento, a vulnerabilidade. Além disso, também se notam outros fatores, tais como as alterações climáticas, a pequena superfície, a dependência económica de alguns setores, o Produto Interno Bruto ser inferior às médias (tanto nacionais, quanto europeias) e o aumento do nível do desemprego (*ibidem*, 2022 a). As características específicas destas regiões fazem com que sejam mais vulneráveis aos acontecimentos internacionais nas suas zonas geográficas, como por exemplo às restrições da circulação de pessoas e mercadorias, a surtos epidémicos dos países vizinhos, entre outros (Conferência de Presidentes das Regiões Ultraperiféricas da UE, 2021).

Consequentemente, as RUPs foram afetadas quando surgiu a pandemia Coronavírus 2019 (COVID-19). Em dezembro de 2019, na cidade de Wuhan, na China, foi identificada uma pneumonia com etiologia. Por isso, a Organização Mundial da Saúde, a 11 de março de 2020, declarou a mesma como pandemia (Karia, 2020). Esta doença é transmitida por meio de fluidos corporais, como por exemplo a saliva, as lágrimas ou através do contacto com superfícies contaminadas, tais como o uso de utensílios, objetos partilhados ou até mesmo um simples cumprimento de mão (*ibidem*, 2020).

Para controlar a propagação do vírus era necessário reduzir a forma de contacto e desinfetar os objetos usados pela pessoa infetada. Para além disso, era necessário ter auto higiene, como por exemplo, a lavagem das mãos com regularidade, o uso de máscaras faciais, ter técnicas para tossir (como para o cotovelo) e o distanciamento social, este com um papel importante para a redução da transmissão deste vírus (*ibidem*, 2020). É notório que o mundo viveu numa crise de saúde pública que demonstra a interdependência e revela a necessidade de uma solidariedade entre as sociedades. Na

conferência de Presidentes das Regiões Ultraperiféricas da UE, em novembro de 2020, foi confirmado que a pandemia teria um impacto que iria ser duradouro, onde já se encontrava uma recessão, uma crise social, despedimentos e um encerramento de atividades. Isso fez com que o cenário se tornasse ainda mais difícil para as economias mais frágeis da Europa, como é o caso das RUPs.

Na Conferência de Presidentes das Regiões Ultraperiféricas da UE, realizada a 3 de maio de 2021, foi identificado que esta pandemia prejudicou o desenvolvimento social e económico das regiões, por exemplo, no setor do turismo, no setor de eventos e no setor da cultura, que foram prejudicados e não tinham certezas, relativamente, ao futuro das atividades. A retoma destas atividades, decorrente das condições de ultraperiferia está a ser longa, em virtude da limitação fundamental dos seus mercados.

A localização das regiões fez com que a crise sanitária fosse diferente, com ciclos e tempos de duração diferentes, o que levou a impactos económicos e sociais de forma heterogénea (Conferência de Presidentes das Regiões Ultraperiféricas da UE, 2021b). Contudo, o documento designado de *“Study on the impact of the COVID-19 pandemic on the outermost regions (OR)”* realizado pela European Commission (2021), confirma que estas regiões tiveram impactos em diversos setores durante a pandemia e até o momento da realização do mesmo.

Como já foi referido, as RUPs, antes mesmo da pandemia, já se encontravam com várias dificuldades. Em 2019, era possível observar que estas regiões se encontravam todas com o PIB per capita abaixo da média da UE e dos seus Estados-Membros. É mais evidente a discrepância no caso das RUPs francesas: enquanto, a França tinha o PIB per capita de 33.100 euros, as suas RUPs apresentavam os seguintes valores: Guadalupe com 21.200 euros, Martinica com 21.800 euros, Guiana Francesa com 15.100 euros, a Reunião com 21.000 euros e Maiote com 10.000 euros. No caso da Espanha, o PIB per capita era 28.400 euros, as suas Ilhas Canárias continham um PIB per capita de 22.800 euros. No caso de Portugal, o PIB per capita era 24.700 euros, sendo que no caso da Madeira foi de 23.800 euros e nos Açores de 21.900 euros (*ibidem*, 2021, pág. 17).

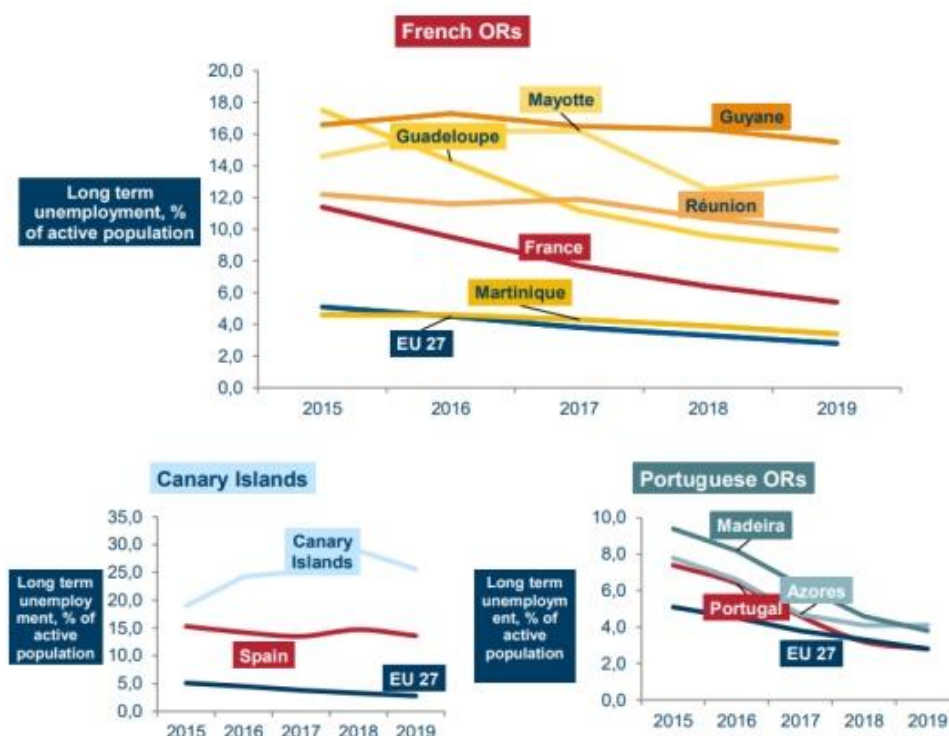
O desemprego nas RUPs, entre 2015 e 2019, também apresentava níveis superiores aos dos seus Estados-Membros. Ao observar a população ativa em desemprego de longa duração nas RUP francesas, é notório que a Guiana Francesa, teve uma subida ligeira dos 16% para os 17%, entre 2015 e 2016, mas em 2019 retornou para

os 16%. Em Maiote, de 2015 a 2017, houve um leve aumento de 14% para 16%, em 2018 deu-se uma redução para 12%, porém, em 2019 aumentou para os 13. Em Guadalupe, em 2015 continha uma percentagem de 18%, que reduziu para 9% em 2019. Na Reunião, em 2015, estava em 12%, tendo uma ligeira redução ao longo dos anos para 9%. O caso de Martinica é diferente, pois esta tem níveis de percentagem inferiores ao seu Estado-membro, sendo que a França em 2015 contava com 12 % e em 2019 encontrava-se nos 5%, enquanto, a Martinica em 2015 estava em 4%, reduzindo para os 3% ao longo dos anos até 2019, sendo possível observar na figura 1 (*ibidem*, 2021).

Relativamente às Ilhas Canárias, houve um aumento ao longo do tempo em comparação com o seu Estado-membro. Em 2015, essas ilhas contavam com uma taxa de desemprego de 20%, tendo um aumento em 2018 até 30%, no entanto, em 2019 deu-se uma redução para os 25%. Já Espanha manteve-se com uma taxa de desemprego nos 15% ao longo de 2015 até 2019, com uma pequena redução, como é visível na figura 1 (*ibidem*, 2021).

No caso de Portugal, os Açores e a Madeira, entre todas as RUPs, apresentam uma redução ao longo do tempo. A Madeira tinha uma taxa de desemprego de 10% em 2015, reduzindo para os 4% em 2019, enquanto, os Açores encontravam-se com 8% em 2015 e em 2019 estavam em 4%. Portugal, por sua vez, tinha uma taxa de desemprego de 7% em 2015, reduzindo para 3% em 2019, chegando a ficar com o mesmo nível dos Açores em 2017, como é demonstrado na **Figura 1** que se segue (*ibidem*, 2021).

Figura 1: Número, em percentagem, de desempregados de longa duração da população ativa de 2015 a 2019 nas Regiões Ultraperiféricas (em %).



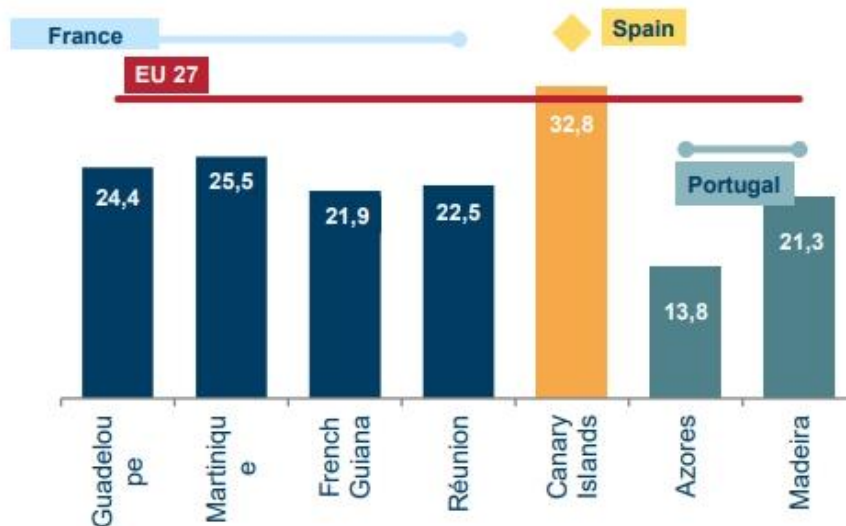
Fonte: European Commission, 2021, pág18.

Além disso, a proporção da população destas regiões com formação superior ainda está abaixo da média nacional. Na **Figura 2**, é visualizada a população com ensino superior, conforme defendido pela Classificação Internacional Normalizada da Educação (ISCED), nos níveis 5 a 8, apresentado em percentagem. Observa-se que, na França, as suas regiões contêm níveis próximos uns dos outros: Guadalupe com 24,4%, Martinica com 25,5%, Guiana Francesa com 21,9% e a Reunião com 22,5%. Em Espanha, as Ilhas Canárias contêm uma percentagem de 32,8% (sendo a única região ultraperiférica que ultrapassa o número da UE). Em Portugal, nos Açores, a percentagem é de 13,8% e na Madeira 21,3% (*ibidem*, 2021).

Relativamente à questão da saúde, a situação da pandemia nas RUPs, varia entre as mesmas, por exemplo, enquanto Guadalupe, Maiote, Martinica e Guiana Francesa tiveram mais casos de COVID-19 do que a média nacional francesa, as Ilhas das Canárias,

Reunião, São Martinho, Açores e Madeira registaram uma média mais baixa do que o seu Estado-Membro (*ibidem*, 2021).

Figura 2: Percentagem da população com ensino superior nas Regiões Ultraperiféricas (pela escala de ISCED, %), em 2019.



Fonte: European Commission, 2021, pág19.

Num panorama geral, na primeira vaga da COVID (de março a abril de 2020), as RUPs consideravam que este momento seria rápido. No entanto, na segunda, terceira e quarta vagas os impactos foram mais fortes, a depender da região. O número de casos de COVID-19 nas RUPs, entre junho de 2020, março, junho e agosto de 2021 é variável, relativamente as RUP francesas em junho de 2020 a Guiana Francesa (1,31%) e Maiorca (0,93%), sendo que Guadalupe (0,04%), Martinica (0,07%) e Reunião (0,06%) e São Martinho (0,11%), já no mês de agosto de 2021 a Guiana Francesa (11,93%) e Maiorca (7,10%), sendo que Guadalupe (11,00%), Martinica (10,30%) e Reunião (5,68%) e São Martinho (8,83%), podendo assim observar uma elevação dos casos. As Ilhas Canárias, em junho de 2020, tinham a percentagem de 0,11%, e em agosto de 2021 subiu para 4,11%. Relativamente às RUP portuguesas, os Açores em junho de 2020 continham 0,06% e em agosto de 2021 subiu para 3,46%, a Madeira, em junho de 2020, continham 0,04% e em agosto subiu para 4,61% (*ibidem*, 2021).

Desta forma, a taxa de vacinação também diferiu entre as RUPs. Por um lado, as RUP francesas tiveram uma taxa de vacinação inferior em comparação com a sua metrópole. Em agosto de 2021, a taxa de vacinação na França estava em 70%. Nas suas regiões, a distribuição estava da seguinte forma: em Guadalupe e Guiana Francesa com 22%, Martinica com 26%, Maiote com 27% e Reunião com 49%. Em Espanha, a taxa de vacinação era de 78%, enquanto, nas ilhas Canárias era de 76%. Em Portugal, é demonstrado que tiveram uma taxa de vacinação de 72%. Nos Açores também já se encontravam vacinados 72% da população e na Madeira 71% (*ibidem*, 2021).

No caso do setor do turismo, devido à sua forte dependência nos transportes aéreos e marítimos (cruzeiros), este setor encontra-se como um dos mais afetados por esta pandemia. O impacto desta situação varia entre as RUPs, dependendo da importância deste setor nas suas economias. Na França, o turismo tem um impacto de 7,3% do PIB, enquanto noutras regiões varia o impacto: em Maiorca o turismo contribui 1% do Valor Acrescentado Bruto (VAB). Durante o período entre março e maio de 2019, os setores da restauração e do alojamento sofreram uma perda de 90% na produtividade económica.

Em Guadalupe, este representa 9,5% do PIB, e no quarto trimestre de 2020, o setor nesta região sofreu uma redução de 49% no faturamento. Na Guiana Francesa, o turismo compreende entre 9% a 12% do PIB. Na restauração e no alojamento, houve uma queda à volta dos 90,7%. Na Martinica, o turismo corresponde a 10% a 12% do PIB, na primeira onda sofreu um declínio de 80%. Na Reunião, contribui com 2% do PIB, foi registado uma redução de 39% no faturamento. Em São Martinho, embora represente 14,9% do emprego total no setor de alojamento e na restauração, estimativas sugerem que a contribuição deste setor para a economia da região pode ser superior aos 90% (*ibidem*, 2021, pág 27).

Em Espanha, o turismo representa 12,3% do PIB em 2018, havendo uma perda de 69% no PIB “do turismo” em 2020. Nas Ilhas Canárias, este representa 35% do PIB, havendo, portanto, uma redução de 70% do número de turistas em 2020. Em Portugal, em 2019, o turismo representou 15,4% do PIB. Nos Açores, este setor representa 17,2% do PIB, sendo possível observar uma queda de 75% na renda em 2020. Na Madeira, este setor tem participação de 26% do PIB, com a queda de 64% na renda dos estabelecimentos do turismo (*ibidem*, 2021).

Tanto nas RUP, como nos respetivos Estados-Membros, a redução da atividade turística foi significativa, mas a maioria das regiões depende mais deste setor do que os seus Estados-Membros. Consequentemente, isso gera um maior impacto negativo na economia das RUP, visto que elas são menos desenvolvidas do que os seus Estados-Membros (*ibidem*, 2021). Devido à localização geográfica das regiões, os setores de transportes aéreos e marítimos são essenciais para suas economias. Por causa da redução do tráfego aéreo, o volume de negócios das companhias aéreas e dos aeroportos sofreu uma diminuição. Em Maiote, por exemplo, o número de passageiros que utilizaram este tipo de transporte em 2019 foi de 96.776, mas deu-se uma redução significativa no segundo trimestre de 2020 para 7.968 passageiros. Na Guiana Francesa, o número de passageiros caiu para cerca de 117.000. Nos Açores, em dezembro de 2020, deu-se uma redução de 61,7% no número de passageiros desembarcados nos aeroportos, comparativamente ao mesmo mês de 2019. Nas Ilhas Canárias, o número de voos foi reduzido para 51,8% (*ibidem*, 2021).

Além disso, o transporte marítimo também sofreu um impacto significativo, embora este setor não tenha encerrado e tenha conseguido prazos de entregas mais longos. Em algumas RUPs, como a Reunião e os Açores, o setor conseguiu recuperar após julho e agosto de 2020 e no quarto trimestre conseguiu atingir um nível elevado comparativamente a 2019. No entanto, na Madeira e nas Ilhas Canárias, o transporte de mercadorias, durante 2020, diminuiu mensalmente entre 1% e 20% (*ibidem*, 2021).

Desde modo, mesmo sem o encerramento do transporte marítimo, os prazos das entregas tiveram que ser alargados. Assim sendo, houve companhias de navegação que ajustaram os prazos para o abastecimento de certos territórios. Contudo, o preço dos transportes marítimos subiu, por causa do aumento do comércio eletrónico, da armazenagem, dos portos congestionados e da falta de contentores (*ibidem*, 2021).

1.3. O impacto da COVID-19 na ultraperiferia: o caso dos Açores

A problemática do presente relatório de estágio é compreender como a ultraperiferia dificultou a gestão da pandemia COVID-19, na Região Autónoma dos Açores, principalmente nos setores do turismo, da saúde e dos transportes.

A Região Autónoma dos Açores é caracterizada por nove ilhas, tendo discrepâncias entre as mesmas, por exemplo a nível populacional, a ilha São Miguel é composta por

137, 220 pessoas, mas o total da população dos Açores é de 242 497 pessoas⁴. Para além desta discrepância, é notório que devido à ultraperiferia o desenvolvimento destas regiões fica afetado. Os Açores têm como principal atividade económica a agricultura (leite, carne bovina, queijo, vinho), o mar e as pescas (devido à Zona Económica Exclusiva dos Açores que têm aproximadamente 954 496 km²), o turismo (sendo um dos setores mais importantes da economia regional), a investigação, inovação e energia.⁵

Em consequência do afastamento geográfico e da sua origem vulcânica este arquipélago apresenta desafios para o desenvolvimento económico e social, pois como já foi referido este dependente economicamente de setores chaves, como por exemplo a agricultura. No entanto, a ultraperiferia prejudica a economia fazendo que com esta região tenha mais custos, ou seja, com o seu afastamento, o clima e a não produção de outros setores, originando a não autossuficiência, fez com que seja necessário a exportação de bens essenciais de Portugal continental. Para além disso, devido ao facto da ultraperiferia ser uma desvantagem, as pessoas para se deslocarem para fora do arquipélago necessitam do transporte aéreo, e até mesmo para se deslocarem entre as ilhas é necessário tanto o transporte aéreo como o transporte marítimo de passageiros e de cargas, fazendo com que haja mais custos a nível de deslocação.

Como resultado do afastamento e do pouco desenvolvimento, nos anos oitenta deu-se uma significativa emigração, com as pessoas a procurarem ter melhores condições de vida. Mas, com o desenvolvimento da ilha de São Miguel e da Ilha da Terceira, este fenómeno terminou. Porém, as ilhas com menor dimensão ressentiram-se com a emigração.⁶

O conceito de desenvolvimento regional também é relevante para este relatório. Embora exista uma dificuldade de definir consensual, ele abrange a análise dos fatores económicos e sociais que afetam uma determinada região. Quando bem aplicados, esses fatores podem influenciar a redução ou o aumento das desigualdades regionais. Desta forma, o desenvolvimento regional envolve processos de transformação social, económica, política e cultural (Oliveira, 2019).

⁴ Para mais informações poderá consultar neste link: <https://srea.azores.gov.pt/ReportServer/Pages/ReportViewer.aspx?%2FDemografia%2FEstimativas+da+Popula%C3%A7%C3%A3o+M%C3%A9dia&rs:Command=Render> Consultado no dia 10 de Fevereiro de 2024.

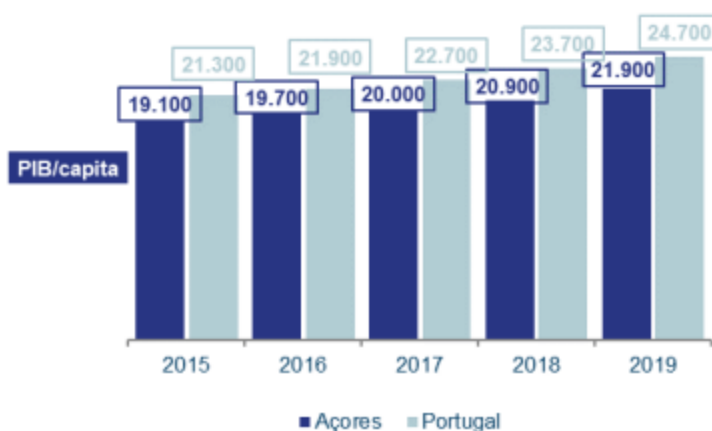
⁵ Para mais informações poderá consultar neste link: <https://cp-rup.com/regioes-ultraperifericas/acores/> Consultado no dia 10 de novembro de 2023.

⁶ Para mais informações poderá consultar neste link: <https://observador.pt/especiais/ultraperiferia-vs-autonomia-de-onde-partiram-os-acores-e-a-que-destino-chegarao/> Consultado a 11 de fevereiro de 2024.

Neste sentido, o conceito de desenvolvimento regional está relacionado ao conceito de ultraperiferia, uma vez que envolve a criação de políticas específicas projetadas para enfrentar desafios únicos e promover o crescimento económico e social. Um exemplo concreto é o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER)⁷, cujo o objetivo é reduzir os desequilíbrios no desenvolvimento das regiões europeias e melhorar o nível de vida nas regiões menos favorecidas, com especial atenção às regiões que enfrentam desvantagens naturais ou demográficas significativas.⁸

Para além das dificuldades destas regiões com a ultraperiferia, o aparecimento da pandemia COVID-19 afetou ainda mais o desenvolvimento económico. Entre os anos de 2015 e 2019, era possível observar um progresso gradual da economia desta região, **(Figura 3)**. No entanto, depois da primeira fase da pandemia, foi notório que a economia regional sofreu um significativo impacto, conforme ilustra a **Figura 4** (European Commission, 2022).

FIGURA 3: PIB per capita (€) 2015-2019

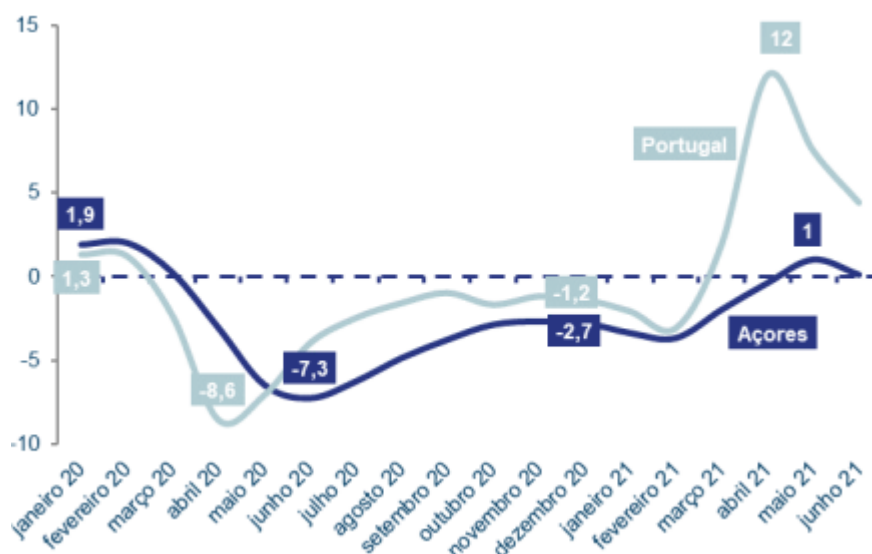


Fonte: European Commission, 2022b, pág.7

⁷ Para mais informações poderá consultar neste link: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/95/el-fondo-europeo-de-desarrollo-regional-feder>. Consultado a 10 de novembro de 2023.

⁸ Para mais informações poderá consultar neste link: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/95/el-fondo-europeo-de-desarrollo-regional-feder>. Consultado a 10 de fevereiro de 2024.

Figura 4: Variação da atividade económica em 2020-2021 (%)



Fonte: European Commission, 2022b, pág.7

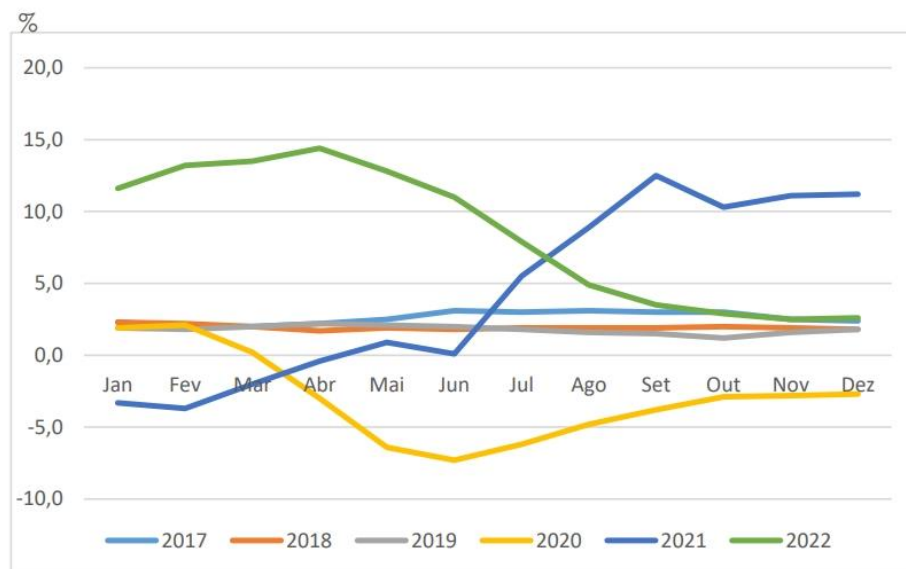
Segundo o Serviço Regional de Estatísticas dos Açores (SREA, 2023)⁹ é notória uma diminuição no Produto Interno Bruto da região ao longo dos anos, o qual é medido em preços correntes e expresso em milhões de euros. Em 2019 (pré-pandemia), o PIB era de 4.487 milhões de euros, no entanto, no ano 2020 caiu para 4.163 milhões de euros. No ano a seguir, em 2021, deu-se um aumento para 4.561 milhões de euros. Numa entrevista, o Presidente do Conselho Económico e Social dos Açores, explicou que o PIB diminuiu, por causa da restrição global da atividade económica, da redução das importações, da redução do consumo global de bens e de serviços e de uma redução na circulação de pessoas.

Também é possível observar uma redução drástica na atividade económica nos Açores demonstrada pelo Indicador de Atividade Económica (IAE), que mede a evolução da atividade económica nos períodos intra-anuais. Entre 2016 e 2019, os valores oscilaram entre 4,0% e 2,0%. No entanto, em 2020, com a pandemia, ocorreu uma queda acentuada: de janeiro a junho os valores diminuíram de 2,0% para -8,0%, subindo gradualmente até -2,0% em dezembro. Já em 2021, foi notório um aumento drástico

⁹ Para mais informações poderá consultar neste link: https://srea.azores.gov.pt/Conteudos/Artigos/detalhe_artigo.aspx?idc=26&ida=10058&lang_id=1 Consultado a 15 de fevereiro de 2024.

superior aos 10,0% conforme podemos observar na Figura 5 (Governo Regional dos Açores, 2022, pág 4).

Figura 5: Indicador de Atividade Económica nos Açores entre 2017 e 2022 (em %)



Fonte: Governo Regional dos Açores, 2022, pág. 4.

Para além disso, esta crise fez com que tivesse um impacto no aumento da despesa pública local e a perda das receitas fiscais. Na receita fiscal, comparativamente a 2019, deu-se uma queda de 3,8% em 2020. De abril até junho de 2020, deu-se um aumento das importações em 33%, presumivelmente, devido à importação de dispositivos médicos e equipamento de proteção individual. Porém, as exportações e importações diminuíram, por causa da pandemia (*ibidem*, 2022).

A nível de empresas açorianas dissolvidas, em virtude da pandemia, não se deu uma redução, fazendo com que em 2019 e 2020 o número de empresas dissolvidas fosse estável. Isto pode ter ocorrido devido a terem medidas de apoios que lhes permitiam manterem a sua existência, mesmo tendo pouca ou nenhuma atividade económica (*ibidem*, 2022).

A nível social, os Açores também foram prejudicados por causa da pandemia. Numa entrevista realizada à Presidente da Comissão Especializada Temporária de Acompanhamento ao PRR Açores, a mesma explicou que é notório que esta pandemia

criasse reflexos no contexto familiar, pois as pessoas encontravam-se confinadas em casa, o que originou problemas que já existiam a nível de dinâmica familiar, mas que se agravaram para a violência doméstica.

Ademais, muitas pessoas ficaram desempregadas, sem rendimentos ou com rendimentos inferiores ao que estavam habituadas, o que também contribuiu para o aumento da toxicodependência (Presidente da Comissão Especializada Temporária de Acompanhamento ao PRR Açores (2024)). Numa notícia no jornal *Euroregião*, o senhor Pedro Fins, diretor regional da Prevenção e Combate às Dependências, referiu que até ao ano 2020 foram encaminhados cerca de 30 utentes para as comunidades terapêuticas, mas em 2021 o número aumentou para 67 utentes.¹⁰

Graças às medidas de apoio pelas autoridades regionais e nacionais, a economia evitou o declínio do emprego, o que contribuiu para amenizar o impacto social da pandemia. No entanto, acentuaram-se outros desafios sociais, como é o caso das competências educacionais da população. Neste contexto, é possível observar que em 2019 13,8% da população entre os 25 e 64 anos tinha a educação superior, mas em 2020 27% dos residentes entre os 18 e 24 anos não tinham concluído o secundário (European Commission, 2022). Porém, observamos que há uma grande quantidade de empregos concentrados em poucos setores, como turismo, pesca e agricultura. Isto significa que, em tempos de crise económica, a instabilidade social pode aumentar devido à vulnerabilidade desses setores (*ibidem*, 2022).

Consequentemente, os setores da saúde, dos transportes e do turismo também foram afetados pela pandemia. Neste contexto, o setor da saúde enfrentou impactos significativos e teve que desenvolver soluções urgentes para lidar com a pandemia global. Nos Açores, onde há poucos hospitais, a necessidade de resposta foi ainda mais urgente e crucial. Para além disso, a diminuição das atividades de transporte marítimo e aéreo, devido à pandemia, afetou significativamente o setor de transportes na região ultraperiférica, pois como esta depende principalmente desses dois meios de transporte para o deslocamento de passageiros e mercadorias, a redução teve um efeito prejudicial, tanto na operação, quanto na economia do setor.

¹⁰ Para mais informações poderá consultar neste link: <https://euroregiao.com/acoes-numero-de-toxicodependentes-em-tratamento-duplicou/> Consultado a 17 de outubro de 2024.

Por fim, o setor do turismo tornou-se um componente vital na economia regional, no entanto as restrições de viagens, medidas de confinamento e o encerramento das fronteiras tiveram um impacto significativo. Contudo, este setor está intrinsecamente ligado aos transportes, pois sem um sistema de transporte eficaz, tanto a saúde (no transporte de equipamentos médicos) quanto o turismo (no transporte de turistas) sofreram consequências adversas.

1.3.1. O impacto da COVID-19 no setor da Saúde

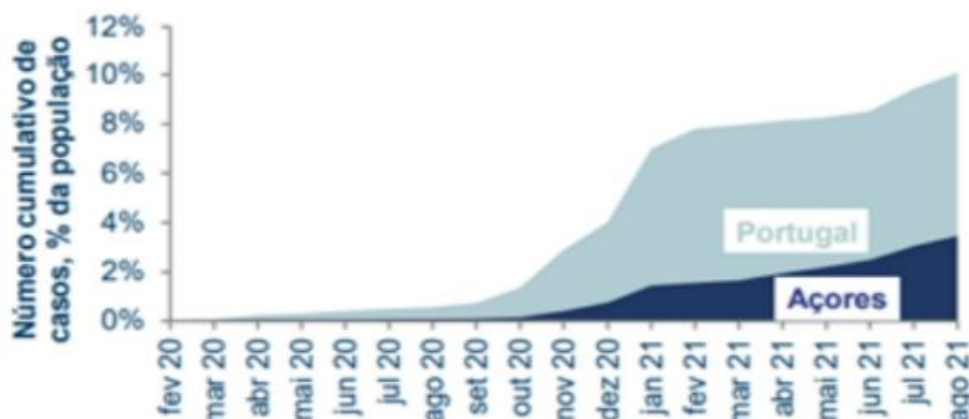
Durante o período em que a pandemia estava em curso os Açores experimentaram três vagas na saúde pública, na qual a terceira vaga foi a mais impactante, em termos de gravidade e extensão dos efeitos. A situação sanitária das nove ilhas do arquipélago foi variando, sendo as mais afetadas São Miguel e a Terceira (European Commission, 2022b).

De acordo com os dados do Instituto Nacional de Estatística de Portugal,¹¹ nos Açores, em 2020 deu-se 21 mortes e em 2021 deu-se 35 mortes pela COVID-19. Com base em dados do dia 31 de agosto de 2021, na região foram registados pela Direção-Regional da Saúde 8.541 casos contabilizando desde março de 2020. É notório que, os Açores tiveram menos casos, não ultrapassando os 4% de casos, do que Portugal continental, que chegaram a 10%, como se pode observar através da **Figura 6** (*ibidem*, 2022).

O Governo Regional dos Açores, como tem um estatuto de autonomia, aplicou as suas próprias medidas sanitárias e de saúde pública. Assim sendo, começaram a ser executadas um pouco depois do dia 11 de março de 2020, quando apareceu o vírus na região. Porém, a região dispõe só de três hospitais: Hospital Divino Espírito Santo E.P.E. (na Ilha de São Miguel), o Hospital de Santo Espírito (na Ilha Terceira) e o Hospital da Horta E.P.E. (na Ilha do Faial). Portanto, é evidente que algumas ilhas não possuem capacidade para tratar dos doentes, especialmente durante a pandemia.

¹¹ Para mais informações poderá consultar neste link: https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=ine_main&xpid=INE Consultado a 15 de fevereiro de 2024.

Figura 6: Número cumulativo de casos sobre a população total, em percentagem, fevereiro 2020 a agosto 2021 (em %)



Fonte: European Commission, 2022b, pág.5

De modo geral, a pandemia trouxe uma série de desafios para a saúde em todo o mundo, e esses desafios foram ainda mais acentuados nas RUPs. No caso do arquipélago dos Açores, a distância geográfica e a dupla insularidade, resultarem em uma dispersão populacional, originando obstáculos para a prestação de cuidados de saúde de maneira mais eficaz. Um obstáculo foi relativamente à deslocação de pacientes, que necessitam de um atendimento mais urgente, seja para cirurgia ou consultas com um especialista (Jornal Açoriano Oriental, 2022)¹².

Em 2019, ocorreram 24.352 transportes de pacientes deslocados, enquanto em 2020 esse número caiu para 17.606. Porém, em 2021, houve um aumento, chegando a 21.813 deslocamentos de pacientes (Direção Regional da Saúde, 2023). Como resultado desta situação, os pacientes tiveram que recorrer aos hospitais locais nas ilhas ou esperar até que as condições permitissem o retorno às consultas no continente (Jornal Açoriano Oriental, 2022).

1.3.2. O impacto da COVID-19 no Setor dos Transportes

Em qualquer economia os transportes têm uma grande importância, principalmente na economia dos Açores, devido a sua ultraperiferia e à dupla

¹² Para mais informações poderá consultar neste link: <https://www.acorianooriental.pt/noticia/1500-doentes-por-ano-apoiados-na-deslocacao-ao-continente-336721> Consultado a 24 de fevereiro de 2024.

insularidade. Este setor contribui para reduzir tanto distâncias como barreiras, sendo um contributo ativo e permanente na coesão económica, territorial e social desta região (Governo Regional dos Açores, 2023).

Assim, este setor melhora as condições de vida da população e aumenta mesmo a competitividade das empresas, devido à capacidade de mobilidade tanto dos cidadãos como dos bens, dinamizando assim as transações económicas (*ibidem*, 2023). Neste arquipélago, os transportes são ainda mais importantes, tanto a nível interno (de ilha para ilha) como a nível exterior (do arquipélago para outros países) (Governo Regional dos Açores, 2014).

Um dos impactos da pandemia neste sector, foi na diminuição do número de voos, o que levou à redução do número de passageiros. Os Açores, devido a sua ultraperiferia, foram particularmente afetados por essa redução. O transporte aéreo foi um dos mais afetados, sendo que em novembro de 2020 o número de passageiros tinha diminuído para 71%, comparativamente com 2019. Em 2020 houve uma redução de 62% de passageiros que aterram nos aeroportos açorianos, comparado com o ano anterior. Os números do ano de 2021 ainda não tinham chegado aos níveis anteriores à pandemia, como é possível observar na **Figura 7** que se segue (European Commission, 2022b).

Figura 7: Número de passageiros de companhias aéreas desembarcados nos Açores, 2019-2021



Fonte: European Commission, 2022b, pág. 13.

O Serviço Regional de Estatística dos Açores divulgou os números de passageiros que viajaram entre as ilhas, para outros territórios e internacionalmente nos anos de 2019, 2020 e 2021. Em 2019, houve um total de 1.716.923 passageiros embarcados e 1.703.821 passageiros desembarcados. Em contraste, em 2020, esses números caíram consideravelmente para 638.025 passageiros embarcados e 638.590 passageiros desembarcados, devido à pandemia de COVID-19 e às restrições de viagem associadas. No entanto, em 2021, houve uma recuperação significativa, com 1.184.895 passageiros embarcados e 1.181.896 passageiros desembarcados.

Outro impacto da pandemia neste setor foi no transporte de mercadorias. Devido à sua ultraperiferia este tipo de transporte é necessário para esta região, para transportar bens essenciais, principalmente para as ilhas de menor dimensão, que não tem capacidade de ficar sem este durante muito tempo. Mesmo com a pandemia é notório que teve um aumento, podendo ser justificado devido ao confinamento das pessoas, pois muitas começaram a fazer as compras de forma online, o que ajudou este setor.

Os dados do Serviço Regional de Estatísticas dos Açores (SREA) (2024), para o período de 2019-2020, mostram quantas mercadorias foram transportadas através de aviões e navios na região. Assim sendo, em 2019, as mercadorias transportadas entre ilhas, por quilograma, foram na ordem de 2.237.734 mercadorias carregadas e 2.191.018 mercadorias descarregadas. Já em 2020, o número aumentou ligeiramente, pois foram embarcadas 2.527.413 mercadorias e desembarcadas 2.467.329 mercadoria.

Para voos territoriais, em 2019, foram embarcadas 2.008.308 mercadorias e desembarcadas 2.480.865 mercadorias. Em 2020, deu-se também um aumento, tendo-se verificado 2.243.216 embarques e 2.113.969 desembarques de mercadorias (SREA, 2024).

Já em voos internacionais, em 2019, foram embarcadas 187.322 mercadorias e desembarcados 36.649 mercadorias. Em 2020, deu-se uma queda significativa, com 174.778 mercadorias embarcadas e apenas 11.522 desembarcados. Portanto, enquanto os voos domésticos e territoriais apresentaram um aumento ou uma estabilidade, os voos internacionais foram os mais afetados, sofrendo uma redução no número de mercadorias (*ibidem*, 2024).

No transporte marítimo, houve um aumento no volume de mercadorias carregadas, de 2019 para 2020, passando de 618.642 toneladas para 661.670 toneladas (*Ibidem*, 2023). Ademais, o volume de mercadorias descarregadas também aumentou nesse período, indo de 1.754.582 toneladas em 2019 para 1.764.333 toneladas em 2020 (SREA, 2023).

1.3.3. O impacto da COVID-19 no Setor do Turismo

O setor do turismo tem aumentado neste arquipélago devido a estas ilhas serem um destino de natureza. O crescimento deste setor fez com que se desse um aumento significativo no número de empresas de turismo, que desempenham um papel cada vez mais importante na promoção e organização de atividades para os visitantes (European Commission, 2022). Com isso, fez com que este setor aumentasse a economia da região. Com base em dados do SREA (2022), o VAB gerado pelo turismo na região foi aumentando, em 2016 a contribuição foi de 8,6%, aumentando em 2017 para 9,4%, em 2018 para 9,7% e em 2019 para 10,6%, já no ano de 2020, devido a pandemia, a estimativa é que diminuiu para 2,9%.

A COVID-19 afetou este sector, a nível de entrada de turistas nesta região, devido à redução do número de viagens em todo o mundo e ao receio generalizado das pessoas em viajar. Nos Açores, de acordo com os dados fornecidos pelo Serviço Regional de Estatísticas dos Açores (2020), em 2019, o número de hóspedes foi de 975.721, porém em 2020 deu-se uma redução para 292.892 hóspedes. Já em 2021, houve uma recuperação, com 627.146 hóspedes, tendo um aumento em 2022 para 1.031.090 hóspedes, ultrapassando os níveis pré-pandemia (SREA, 2020).

Isto fez com que os Açores, por causa da ultraperiferia, ainda fossem mais afetados. Num vídeo realizado pela rádio Antena 1, intitulado “COVID-19 afeta turismo nos Açores” (2020),¹³ é retratado que devido à insularidade e à não realização de viagens aéreas, sem ser para transporte de doentes e mercadorias, levou com que a região se sentisse isolada.

¹³ Para mais informações poderá consultar neste link: https://www.rtp.pt/noticias/pais/covid-19-afeta-turismo-nos-acores_a1266872 Consultado a 25 de fevereiro de 2024.

Outro ponto que esta pandemia afetou no turismo dos açores foi o turismo de cruzeiro. Dados retirados de Portos dos Açores¹⁴ apresentam que, em 2019, houve 142 navios de cruzeiro fazendo escalas, mas esse número caiu drasticamente para 19 em 2020. Houve um aumento em 2021, com 97 navios, embora ainda abaixo dos números pré-pandemia. Somente em 2022 o número de escalas, finalmente, ultrapassou o de 2019, com um total de 200.

Esse tipo de turismo tornou-se crucial para a região devido ao aumento da sua relevância económica. Numa notícia intitulada *“Uma estratégia para o turismo de cruzeiros aplicável em Portugal”* (Transportes e Negócios, 2023)¹⁵, diz-se que os Açores, desde o século XX, vem apostando no turismo de cruzeiros. E de acordo com uma notícia designada de: *“Portos dos Açores diz que região já é “destino por si” no turismo de cruzeiros”* (Açoriano Oriental, 2022)¹⁶, os Açores tornaram-se um destino turístico de cruzeiros por direito próprio e, embora isto promova o desenvolvimento das ilhas, também atrai clientes que contribuem para o poder de compra local.

1.4. Síntese conclusiva

Depois do exposto anteriormente, fica evidente entender uma descrição do Arquipélago dos Açores, enfatizando a sua posição geográfica e o fato de ter alcançado a sua autonomia política, somente após o 25 de Abril de 1974. Os Açores foram integrados na UE, tendo em conta as suas características e as suas necessidades específicas. Como resultado, foram criadas políticas europeias destinadas às RUPs, incluindo os Açores. Estas políticas visam adaptar-se às particularidades geográficas, económicas e sociais das RUP, promovendo o seu desenvolvimento sustentável e a sua integração no mercado único europeu.

Desde então, o arquipélago tem estado ativamente envolvido em fóruns europeus e regionais, como a Conferência das Regiões Periféricas e Marítimas.

Não obstante, houve um marco importante para essas regiões que foi, a criação do Tratado de Maastricht, onde se reconhece as características únicas das RUP.

¹⁴ Para mais informações poderá consultar neste link: <https://portosdosacores.pt/estatistica-cruzeiros/> Consultado a 25 de fevereiro de 2024.

¹⁵ Para mais informações poderá consultar neste link: <https://www.transportesenegocios.pt/uma-estrategia-para-o-turismo-de-cruzeiros-aplicavel-em-portugal/> Consultado a 25 de fevereiro de 2024.

¹⁶ Para mais informações poderá consultar neste link: <https://www.acorianooriental.pt/noticia/portos-dos-acores-diz-que-regiao-ja-e-destino-por-si-no-turismo-de-cruzeiros-339316> Consultado a 25 de fevereiro de 2024.

Com o aparecimento da COVID-19, ficou evidente que várias regiões foram afetadas, resultando em prejuízos nas suas sociedades e na sua economia. Além de afetar a área da saúde, a pandemia também teve consequências significativas nos aspetos económicos e sociais dessas regiões. Embora algumas regiões tenham lidado melhor com a crise do que outras, tornou-se claro que há uma necessidade urgente de uma abordagem solidária para enfrentar esses desafios.

Neste âmbito, o presente relatório de estágio aborda detalhadamente a problemática da pandemia COVID-19 na Região Autónoma dos Açores, considerando os desafios da sua condição ultraperiférica. No setor da saúde, com a condição ultraperiférica houve desafios adicionais devido à distância geográfica, à dupla insularidade e à dimensão populacional. Isto dificultou os cuidados de saúde, levando a uma diminuição nas deslocações de pacientes da região para o continente.

No setor dos transportes, o transporte aéreo desempenha um papel crucial neste arquipélago, por isso durante a pandemia, a diminuição das viagens trouxe desafios significativos para a economia e o progresso desta região. Apesar disso, houve um aumento no transporte de mercadorias, devido ao facto de as pessoas estarem em confinamento, o que originou o aumento das compras online.

Finalmente, no setor do turismo, é visível uma diminuição no número de visitantes nestas regiões, o que afetou a economia local. Houve ainda uma redução no turismo de cruzeiros, o que também afetou negativamente o setor.

CAPÍTULO II: ESTADO DA ARTE E CONTRIBUTO PARA A LITERATURA

Este relatório de estágio analisa as repercussões da ultraperiferia do Arquipélago dos Açores e da pandemia COVID-19 em três áreas fundamentais: saúde, transportes e turismo. O contributo deste trabalho para a literatura é distinto das abordagens realizadas para o estudo da pandemia. Em primeiro lugar, neste trabalho é analisado especificamente como a condição de ultraperiferia do Arquipélago dos Açores acentuou os impactos da pandemia COVID-19. Sendo inovador, enquanto a maioria dos estudos analisados posteriormente focam-se nos efeitos gerais da pandemia, este explora como as RUPs são prejudicadas devido à sua distância e isolamento.

Em segundo lugar, este relatório aborda três setores cruciais (saúde, transportes e turismo), mostrando como cada um deste foi prejudicado pela condição geográfica e pela pandemia. Enquanto, na literatura estes setores são analisados separadamente e de uma perspetiva de pandemia. Esta combinação assim de fatores não foi explorada na literatura existente, o que faz com que este relatório de estágio contenha um contributo único, podendo assim ajudar as RUPs durante próximas crises globais.

Ao examinar o que já foi realizado na literatura existente é notória a falta de literatura abordando as RUPs e a pandemia, assim como sobre os setores da saúde e dos transportes na referida região. No entanto, destaca-se uma extensa literatura relativamente ao impacto da COVID-19 no setor do turismo na região.

As RUPs foram impactadas pela pandemia COVID-19, que agravou o seu quadro socioeconómico. No contributo de Mazur-Kumirć (2022), tornam-se evidentes os impactos desta pandemia nessas regiões da UE, no qual aborda as respostas legislativas expressas pela UE para mitigar os efeitos da mesma e promover a resiliência destas regiões. Este artigo foca-se no estudo realizado pela Comissão Europeia, em 2021, sobre o impacto desta pandemia nessas regiões, deixando assim de lado as decisões que os representantes regionais tomaram para melhorar estas regiões à devido a pandemia.

O contributo do autor Bourdin *et al* (2023) destaca a análise sobre como as RUPs conseguiram ultrapassar esta pandemia, especialmente em relação ao governo local e como lidou com esta situação. Analisando as consequências sociais e económicas desta crise e as políticas locais adotadas em resposta, este estudo conteve uma amostra limitada de entrevistas, 32 entrevistas semiestruturadas com autoridades públicas locais, grupos de cidadãos e atores setoriais. Este estudo contribuiu com reflexões sobre

as políticas públicas, destacando assim a necessidade de implementar futuras políticas mais adaptadas às características dessas regiões.

O setor do turismo também foi impactado pela pandemia, pois os Pequenos Estados Insulares em Desenvolvimento encontram-se particularmente dependentes deste sector. Devido à sua fragilidade económica e circunstâncias, os Açores fazem parte destes. No estudo de Behradfar *et al* (2022) o objetivo foi utilizar a teoria designada de “theory of planned behavior” ou teoria do comportamento planeado (tradução), como a principal abordagem para a investigar as tendências e as dinâmicas do turismo, tanto no decorrer da pandemia, como no pós-pandemia. Para atingir os objetivos, os autores propuseram um modelo denominado “System dynamics” para avaliar a dinâmica turística na assistência a um processo de recuperação nos Açores.

Os resultados do mesmo podem fornecer uma melhor compreensão das atitudes e intenções dos turistas. Este estudo é relevante porque analisou os Açores, considerando as suas características específicas, e avaliou as dinâmicas do turismo durante a pandemia, contribuindo para a realização de estratégias de recuperação mais adequadas neste setor. Embora este estudo seja importante, é demonstrado pelos autores que existe uma falta de dados abrangentes podendo assim comprometer a compreensão das atitudes dos turistas e mesmo da realização das estratégias de recuperação do turismo nos Açores.

Vários estudos já investigaram o impacto da pandemia COVID-19 no setor do turismo nos Açores, sendo analisadas diversas perspetivas. Além disso, foram analisadas as perspetivas dos residentes açorianos, com os autores Couto *et al* (2020) e Castanho *et al* (2021c) que examinarem como as preferências dos residentes em relação às suas férias influenciarem o desenvolvimento regional sustentável.

Os dados obtidos apresentam as intenções dos residentes açorianos nas expectativas turísticas, e como poderiam ser aumentadas as medidas de segurança nas atividades turísticas, tornando-se fundamental para implementação de estratégias regionais para o combate à pandemia. O contributo de Sousa *et al.* (2022) também analisou a perceção dos residentes de uma região insular (Açores) sobre os impactos do desenvolvimento do turismo nesta região. Este difere apresentando indicações para planear o turismo no pós-covid, nas RUPs, em específico nos Açores. Estes estudos

apresentam limitações, como a falta de análise de cada ilha do arquipélago, sendo necessários estudos futuros para fornecerem uma visão mais detalhada.

Nos Açores, a sustentabilidade no turismo é cada vez mais presente. No contributo de Couto *et al* (2021), é realizado um estudo no qual se analisa os conhecimentos dos gestores de empresas turísticas que atuam no arquipélago neste âmbito. Foram realizados inquéritos, para compreender as perceções dos gestores e empresários do turismo açoriano, relativamente às práticas de sustentabilidade implementadas pelas empresas turísticas. Isto permitiu formular recomendações políticas, tanto para as empresas turísticas, como para as autoridades regionais que se encontram responsáveis por este setor nesta região. Este artigo é relevante no contexto da pandemia, no qual a sustentabilidade se tornou um pilar fundamental da competitividade e sobrevivência dos destinos turísticos, como os Açores.

Numa abordagem diferente realizada pelos autores Castanho *et al* (2021a) às empresas turísticas nos Açores, é analisada de uma forma mais específica os empresários individuais de alojamento local, sobretudo na Ilha de São Miguel. Ambos os estudos contêm uma limitação temporal, pois no primeiro estudo é mencionado que estuda o período de tempo de dezembro de 2022, enquanto no segundo reconhece que se estende até 2021, o que faz com que não se consiga captar as mudanças ao longo do tempo.

O turismo está cada vez mais diversificado, contando com vários tipos de turismo, no qual este setor consiga progredir com diferentes modelos de negócios que tentam atrair mais pessoas para a região. Desta forma, o turismo criativo ajudará a contribuir para o desenvolvimento regional sustentável das regiões insulares mais remotas, o qual impulsiona a economia, a cultura e outros aspetos. Sobre isso, o estudo realizado pelos autores Castanho *et al* (2023), tem relevância, pois procurou compreender os projetos-piloto que foram implementados nos Açores, que tinham como objetivo concretizar a sustentabilidade regional. Este estudo reconhece a necessidade de uma amostra diversificada, onde incluía a população e os turistas que poderiam ajudar em diferentes perspetivas.

A escolha de acomodação também foi modificada com a pandemia. No contributo de Castanho *et al* (2021b), revela-se que o selo *Clean and Safe* que foi atribuído pelas Autoridades de Saúde Portuguesa aos alojamentos locais, foi uma mais valia para

aumentar a confiança dos turistas em viajar para a região. Já no estudo de Castanho *et. al* (2020), também é demonstrada a necessidade de os turistas se sentirem seguros. Porém, especifica que é necessário que os decisores regionais implementem uma resposta multidisciplinar e que só através desta é que é possível diminuir o impacto da COVID-19 a longo prazo, devido a juntarem vários campos e soluções. Sendo que estes dois estudos também se encontram limitados no tempo, entre maio e junho de 2020.

CAPÍTULO III: METODOLOGIA DE ANÁLISE

3.1. Método: estudo de caso

O método escolhido para a elaboração deste relatório de estágio foi o Estudo de caso. Segundo Gerring (2004, p.342), esta escolha possibilita um estudo intensivo de um caso isolado destinado a entender uma categoria mais abrangente do fenómeno. Na mesma linha de pensamento, Levy (2008) destaca que um caso refere-se a um evento particular, enquanto um estudo de caso envolve uma análise detalhada de um fenómeno particular, enquanto expressão de uma categoria de fenómenos mais amplos.

Assim, embora possamos identificar diferentes tradições epistémicas na literatura (Stake, 1995; Merriam, 2009 e Yin, 2014), o estudo de caso é descrito como um método flexível de uma investigação qualitativa, mais adequada para uma investigação mais abrangente, integral e mais aprofundada de uma questão complexa. O estudo de caso é motivado pela compreensão de fenómenos complexos, principalmente de forma exploratória e explicativa, no qual este é usado para a compreensão de questões de contexto real (Harrison *et al*, 2017). No caso em apreço, iremos estudar a região ultraperiférica dos Açores, enquanto expressão de um fenómeno mais geral que é a condição de região ultraperiférica.

3.2. Dados e técnicas de recolha utilizados

O recurso a várias fontes de informação é vivamente aconselhado para se obter uma pesquisa informativa e abrangente da questão do estudo de caso (Harrison *et al*, 2017). Desta forma, serão utilizadas fontes primárias, incluindo documentos oficiais do Governo dos Açores, estatísticas e fontes secundárias, como artigos científicos e capítulos de livros. Para complementar esta informação, este estudo recorreu à técnica da entrevista, pelo que foram realizadas quinze entrevistas semiestruturadas (Matthews and Ross, 2010) a indivíduos que assumiram cargos de responsabilidade na área da saúde, do turismo e dos transportes na altura da pandemia. A lista das entrevistas poderá ser consultada no **Anexo 1**.

Este relatório de estágio analisa o período de janeiro de 2019 a dezembro de 2021, com o propósito de examinar os eventos que aconteceram pré-pandemia, o surgimento da mesma e o período depois.

CAPÍTULO IV: RESOLUÇÃO DO PROBLEMA

4.1. Apresentação dos dados

A pandemia COVID-19, associada à condição de ultraperiferia da Região Autónoma dos Açores, desencadeou uma série de desafios e teve impactos significativos em diferentes setores. Este relatório de estágio analisa três áreas importantes para esta região: saúde, transportes e turismo.

O presente capítulo tem como objetivo apresentar e analisar os dados recolhidos em entrevistas, realizadas a diversos profissionais destes setores, analisando os impactos e as soluções apresentadas pelos mesmos nos diferentes sectores.

Neste capítulo, iremos proceder em dois momentos: primeiro, iremos registar os impactos sinalizados pelos entrevistados; segundo, iremos elencar as soluções identificadas pelos mesmos com vista à sua mitigação.

4.1.1. Saúde

Neste setor, foram realizadas quatro entrevistas, a diferentes profissionais de saúde: Presidente da Comissão de Acompanhamento da Luta Contra a Pandemia nos Açores (entrevista 3), Enfermeiras de controlo de infeção (entrevista 4 e 5) e Chefe de Divisão de Planeamento e Qualidade em Saúde (entrevista 6).

- **Impactos:**

A COVID-19 evidenciou as fragilidades do sistema de saúde de uma região ultraperiférica como os Açores, na qual só três das nove ilhas possuem hospitais, tendo as restantes ilhas centros de saúde, o que representa um grande desafio quando é necessário transferir pacientes graves para os hospitais de outras ilhas ou para o continente português. O Chefe de Divisão de Planeamento e Qualidade em Saúde considera que a pandemia (entrevista 6) destacou a sobrecarga dos hospitais e das unidades de saúde, durante a pandemia, revelando a vulnerabilidade do sistema de saúde regional.

A pandemia expôs a dependência de Portugal Continental, em relação ao fornecimento de medicamentos e ao aumento nos custos de transporte, conforme mencionado pelo Chefe de Divisão de Planeamento e Qualidade em Saúde. Contudo, o Presidente da Comissão de Acompanhamento da Luta Contra a Pandemia nos Açores (entrevista 3) considerou que a colaboração entre instituições públicas e privadas, ajudou a superar parte da pressão sobre o sistema de saúde, gerando resultados positivos.

A condição de ultraperiferia desta região, que já pressupõe obstáculos à prestação de cuidados de saúde, tornou-se um desafio ainda maior com a pandemia. O Chefe de Divisão de Planeamento e Qualidade em Saúde demonstra que devido a esta condição a chegada da vacina tornou-se um desafio adicional, para que chegasse a todas as ilhas de uma forma mais segura e eficiente. Porém, esta condição também revelou ser uma vantagem, ao garantir uma gestão natural do vírus, pelo acesso mais fácil aos casos positivos e conseguir-se assim a redução do número de casos (entrevista 6). Este paradoxo demonstra como a geografia dos Açores, embora mais complicada em certos aspetos, serviu como uma barreira natural para controlar a disseminação da doença.

Outro impacto sentido foi a redução do número de pacientes deslocados para o continente. As entrevistas revelaram que este acontecimento se deveu principalmente aos critérios rigorosos de deslocação. A enfermeira de controlo de infeção (entrevista 4) explicou que os doentes só eram deslocados para Portugal continental quando os recursos locais fossem insuficientes, ou seja, quando os hospitais da região não dispunham de recursos ou quando a gravidade da situação do paciente assim o determinasse. No entanto, esta estratégia teve implicações profundas, desde a lentidão dos processos, à vinda tardia dos doentes aos serviços de saúde pública, à sobrecarga dos hospitais de referência no continente e também devido à necessidade de realização de testes e quarentenas. Os doentes acabavam por deslocar-se, no entanto com alguma demora derivado ao processo (entrevista 4 e 5). O Chefe de Divisão de Planeamento e Qualidade em Saúde, ressaltou que era necessário analisar as formas de transporte e o aumento do custo dos mesmos, tal como as horas extras dos profissionais de saúde que acompanhariam o paciente.

Desta forma, os recursos disponíveis foram afetados nos hospitais da região. O Chefe de Divisão de Planeamento e Qualidade em Saúde, considera que os recursos foram disponibilizados para o tratamento do vírus, afetando assim a disponibilidade de recursos para outras doenças. As enfermeiras do controlo de infeção, comunicaram que foi necessário haver uma reestruturação do hospital, para que fossem criadas enfermarias para os utentes com COVID-19. Verificou-se que houve falta de material e uma redução de cirurgias de recuperação de lista de espera. Um ponto importante é a dificuldade do material em chegar à região, vindo de barco, sendo transportado de avião apenas o material mais urgente. No entanto, o Presidente da Comissão de Acompanhamento da Luta Contra a Pandemia nos Açores, diz que este ponto não teve influência em 2021, no caso do HDES - durante o funcionamento da Comissão este conseguiu diminuir o tempo de espera para as consultas e cirurgias, não se verificando o mesmo no Hospital de Santo Espírito e no Hospital da Horta.

Outro impacto, mencionado pelo Presidente da Comissão de Acompanhamento da Luta Contra a Pandemia nos Açores (entrevista 3) refere-se ao fato de os profissionais da saúde concentrarem-se muito na doença, o que fez com que se suspendesse muito do trabalho habitual de acompanhamento dos doentes açorianos.

Por fim, os entrevistados mencionaram outros impactos, que não se encontram diretamente relacionados com a pandemia, mas que foram agravados pela mesma. Doentes com outras patologias, como mencionados pelas enfermeiras de controlo de infeção (entrevistas 4 e 5) que adiaram a sua ida aos cuidados de saúde devido à pandemia, resultando em diagnósticos tardios e tratamentos mais complexos. O isolamento social também teve um impacto na saúde mental da população açoriana, aumentando a sobrecarga nos serviços de saúde mental, como refere o Chefe de Divisão de Planeamento e Qualidade em Saúde. Segundo o mesmo (entrevista 6), houve uma sobrecarga adicional no sistema de saúde, onde já havia escassez de profissionais de saúde que fossem especializados em algumas áreas, fazendo com que ficasse dificultado o atendimento adequado a utentes com doenças complexas.

- **Soluções:**

Perante estes impactos, várias soluções foram implementadas. A telemedicina e as teleconsultas, conforme mencionadas pelo Chefe de Divisão de Planeamento e Qualidade em Saúde (entrevista 6), surgiram como alternativas eficazes para evitar deslocamentos desnecessários aos hospitais das outras ilhas ou do continente.

Além disso, houve um investimento na formação e capacitação de profissionais de saúde locais, bem como na aquisição de novos equipamentos médicos e tecnologia para fortalecer a resposta hospitalar (entrevista 6). Estas iniciativas, embora necessárias, podem ser consideradas medidas paliativas, que não solucionam as limitações estruturais mais profundas, por exemplo a dependência de Portugal Continental para os recursos mais críticos e também uma falta de rede hospitalar mais robusta no arquipélago. A criação de um armazenamento de equipamentos e medicamentos, como foi proposto pelo Chefe de Divisão de Planeamento e Qualidade em Saúde, é uma medida que poderia ajudar em futuras crises, mas esta implicaria um maior investimento em infraestruturas de armazenamento.

O Governo Regional dos Açores criou o Comité de Acompanhamento na Luta Contra a COVID-19, como se refere o Presidente da Comissão de Acompanhamento da Luta Contra a Pandemia nos Açores, que foi uma iniciativa importante para coordenar a resposta à COVID-19, adaptando-se às diferentes realidades geográficas de cada ilha. Revelou assim a necessidade de um plano de contingência, que promova as especificidades das RUPs, direcionado a todas as doenças e não só ao covid-19, como defendido pelo Chefe de Divisão de Planeamento e Qualidade em Saúde.

Outro ponto relevante é a necessidade de uma comunicação social mais eficiente. De acordo, com as enfermeiras do controlo de infeções (entrevistas 4 e 5) a falta de clareza nas informações, associada à falta de informação da população, pode ter dificultado a adesão a certas medidas de contenção. Uma comunicação unidirecional, assertiva em que todas as áreas envolvidas participam teria assim um impacto positivo, tanto no controlo da pandemia, como em crises futuras.

O investimento em transportes entre as ilhas e o continente, segundo o Chefe de Divisão de Planeamento e Qualidade em Saúde, é um ponto crucial. As limitações atuais evidenciam a necessidade de um transporte mais eficaz e menos vulnerável a outras crises. O Presidente da Comissão de Acompanhamento da Luta Contra a Pandemia nos

Açores propõe a criação de um acordo de solidariedade entre os Açores, o Governo da República e a Europa, o que seria uma solução estratégica, capaz de garantir o suporte de equipamentos e medicamentos em futuras crises de saúde pública.

4.1.2. Transportes

Os transportes desempenham um papel essencial em qualquer economia, especialmente numa região ultraperiférica como os Açores, que se encontra dependente dos mesmos. A pandemia COVID-19 acentuou esta vulnerabilidade, afetando diretamente este setor e expondo as suas fragilidades, impulsionando simultaneamente o surgimento de soluções para mitigar estes impactos.

Desta forma, foram realizadas cinco entrevistas a diferentes profissionais do setor para analisar estes impactos: O Diretor Regional da Mobilidade do Governo dos Açores (entrevista 7), o Técnico superior da Direção Regional dos Transportes do Governo dos Açores (entrevista 8), o COO da SATA (entrevista 9), o Diretor de Rede e Receita da SATA (entrevista 10) e a Chefe do Gabinete de S.E a Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (entrevista 11).

- **Impactos:**

A pandemia gerou uma série de impactos significativos nos transportes aéreos e marítimos nesta região, tendo efeitos tanto nos transportes de passageiros como no de mercadorias.

Um dos impactos observado neste setor foi a redução do número de voos aéreos, especialmente no transporte de passageiros. Segundo o COO da SATA (entrevista 9), a situação nos Açores foi agravada pela impossibilidade de realizar voos para fora da região, realizando-se apenas o transporte de bens essenciais.

O transporte de passageiros aéreos, numa primeira fase, foi cancelado, limitando-se a deslocação de doentes, como se refere o Diretor de Rede e Receita da SATA (entrevista 10). Já numa segunda fase foi possível esse transporte, mas com o distanciamento entre os passageiros afetando a rentabilidade das operações aéreas.

Desta forma, a SATA passou a concentrar-se quase exclusivamente no transporte de mercadorias nesse período (entrevista 9).

Apesar destas dificuldades o COO da SATA refere que esta redução dos voos não se deveu à condição ultraperiférica dos Açores. O Técnico superior da Direção Regional dos Transportes do Governo dos Açores (entrevista 8) ressaltou também que o impacto neste setor não se deveu à condição da região, pois mesmo com a redução do número de voos o transporte de bens essenciais, através do transporte marítimo e aéreo, foi realizado. Comparativamente ao resto do mundo, a Chefe do Gabinete de S.E a Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (entrevista 11), indicou que o impacto nos Açores foi mais reduzido, com a redução de apenas 63% no tráfego aéreo, enquanto a nível global a redução foi de 95%. No ano de 2022, já tinham sido ultrapassados os valores pré-pandemia de 2019.

Outro impacto foi no transporte de mercadorias, sendo este essencial para o transporte de bens essenciais para a região, principalmente para as ilhas mais pequenas, que não têm capacidade de ficarem sem este abastecimento durante vários dias. Neste tipo de transporte foi notório um aumento no número de mercadorias transportadas através do transporte marítimo. No entanto, a pandemia criou um desequilíbrio entre a oferta e a procura, resultando num aumento dos preços, como mencionados pela Chefe do Gabinete de S.E a Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (entrevista 11). Neste período, registou-se a escassez de contentores no transporte marítimo internacional, causada pelas restrições impostas por vários países, o que gerou um aumento nos custos e uma entrega irregular. Nesta região, este problema foi agravado devido à tripla condição ultraperiférica: o afastamento geográfico da Europa, o afastamento geográfico de Portugal Continental e o afastamento entre as próprias ilhas- intensificando os custos operacionais, criando desafios para a região devido a sua reduzida dimensão e baixo poder negocial (entrevista 11).

No transporte de mercadorias marítimo, o maior desafio foi para a Portos dos Açores, SA, pois os proprietários dos navios tiveram que seguir as condições impostas e deste modo houve um condicionamento na disponibilidade dos recursos humanos, como se refere a Chefe do Gabinete de S.E a Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (entrevista 11).

- **Soluções:**

Em resposta a estes desafios impostos pela pandemia, foram implementadas várias medidas para minimizar esses impactos.

Uma solução criada foi a realização de um voo circular, pela SATA, que permitiu entregar bens essenciais em todas as ilhas. No entanto, esta medida tinha a desvantagem de não conseguir oferecer grande disponibilidade, sendo o mais urgente a ser transportado de avião e o restante de transporte marítimo, o que causou alguns atrasos, como se refere o Diretor de Rede e Receita da SATA.

Uma das medidas foi a criação da Tarifa Açores, um subsídio destinado aos residentes da região, que permitiu uma maior mobilidade num período em que as restrições já não eram tão severas (entrevista 11). Esta tarifa ajudou a aumentar o número de passageiros, contribuindo para a recuperação gradual deste tipo de transporte.

Para assegurar a continuidade do transporte de mercadorias aéreo, o Diretor de Rede e Receita da SATA destacou que o Governo da República, com a autorização da UE, concedeu compensações financeiras à SATA, tendo em consideração os custos operacionais fixos da empresa, que continuavam elevados apesar da redução drástica das receitas. Deste modo, a empresa cumpria rotas obrigatórias de serviço público, garantindo o abastecimento das ilhas. Além disso, o Governo Regional dos Açores atribuiu uma compensação financeira pelos prejuízos da suspensão das ligações aéreas entre a região e o exterior (entrevista 11).

No setor marítimo, a entidade responsável pelos portos da região, Portos dos Açores, tomou a decisão de isentar as taxas impostas à atividade marítima, o que ajudou a aliviar a pressão sobre as empresas que operavam nesta área, durante a pandemia, recebendo assim uma ajuda financeira, como se refere o Técnico superior da Direção Regional dos Transportes do Governo dos Açores (entrevista 8).

Outra estratégia foi o diálogo entre as autoridades de saúde e a SATA, o que permitiu que sempre que uma nova restrição fosse imposta a empresa fosse informada previamente, para poder ter tempo de implementar uma solução (entrevista 10). Esta colaboração foi essencial para uma adaptação mais rápida às mudanças constantes durante a pandemia.

Uma das lições aprendidas com a pandemia, para o Diretor de Rede e Receita da SATA, foi a importância de uma companhia aérea regional, para garantir a deslocação dos residentes e o transporte de bens essenciais nos momentos de crises. A Chefe do Gabinete de S.E a Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (entrevista 11) reforçou a necessidade de serem modernizadas as frotas e os equipamentos da região, para assegurar a sustentabilidade e a continuidade dos serviços de transportes, de modo a enfrentar os desafios futuros.

4.1.3. Turismo

Para compreender melhor os efeitos neste setor, foram realizadas quatro entrevistas com profissionais da área, nomeadamente a Diretora dos Serviços de Turismo de Lisboa (entrevista 12), Trabalhadora da Portos dos Açores (entrevista 13), Chefe do Gabinete de S.E a Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (entrevista 11) e a Coordenadora da Estrutura de Sustentabilidade do Destino Turístico nos Açores (DMO) (entrevista 14).

- **Impactos:**

Um dos impactos mais significativos neste setor foi a redução drástica do número de turistas na região, durante a pandemia. A Coordenadora na Açores DMO (entrevista 14) afirma que a redução do fluxo turístico foi sentida de forma universal em todos os destinos turísticos, independentemente da localização. No entanto, a Trabalhadora da Porto dos Açores e a Chefe do Gabinete de S.E a Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (entrevista 11), destacam que a condição de ultraperiferia desta região contribuiu para uma redução do número de turistas, devido ao espaço aéreo e marítimo se encontrarem fechados e a não existir fronteiras terrestres para a entrada dos turistas. Por outro lado, a condição ultraperiférica revelou-se uma vantagem, no sentido de controlar os casos pandémicos, permitindo aos Açores que o turismo reabrisse mais cedo do que outros destinos. O arquipélago atrai um turismo de natureza, não massificado e sustentável, o que permitiu ser mais rapidamente procurado pelos turistas.

Outro impacto notório foi no turismo de cruzeiro, que desempenha um papel essencial para a economia da região especialmente em períodos de sazonalidade baixa. A Chefe do Gabinete de S.E a Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (entrevista 11) reforça que este tipo de turismo contribui para a estabilidade económica fora das épocas altas. Com a pandemia houve uma redução drástica nas receitas. A Coordenadora na Açores DMO destacou a importância deste turismo para a economia dos destinos arquipelágicos e aponta para a importância de continuar a investir em infraestruturas nesta área.

- **Soluções:**

Deste modo foram implementadas várias medidas para a diminuição dos impactos, nomeadamente a proteção dos empregos neste setor. A Trabalhadora da Portos dos Açores referiu que foi atribuído apoio financeiro para impedir os despedimentos em massa. Além disso, a Coordenadora na Açores DMO (entrevista 14) salientou que os empresários turísticos da região, tiveram que seguir as orientações da Organização Mundial de Saúde (OMS) e adapta as suas infraestruturas às novas exigências sanitárias. Foram desenvolvidas campanhas de marketing digital; foram desenvolvidos incentivos para aumentar o turismo interno, Viver Açores; foram criadas políticas de cancelamento flexível; implementou-se a existência de proctólogos e criou-se um Manual de Boas Praticas COVID-19, com foco neste setor, tendo-se criado o selo Clean & Safe Açores, de modo a garantir a confiança dos turistas, como se refere a Chefe do Gabinete de S.E a Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas.

Uma das medidas implementadas para atrair os navios de cruzeiro foi a participação dos Açores nas principais feiras de especialidade, como se refere a Trabalhadora da Portos dos Açores. A Chefe do Gabinete de S.E a Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (entrevista 11) demonstra que foi necessário o fortalecimento das parcerias estratégicas com os operadores de cruzeiros para promover os Açores, foi necessário investir nas infraestruturas portuárias e criar planos estratégicos de atração deste tipo de turismo para a região.

O governo regional desempenhou um papel essencial ao dar apoios financeiros às empresas turísticas, ao promover campanhas de marketing, ao criar incentivos fiscais

para mitigar a carga fiscal tributária sobre o turismo e ao criar protocolos sanitários para garantir a segurança, tanto dos turistas como dos residentes, como refere a Chefe do Gabinete de S.E a Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (entrevista 11). O governo também criou um Voucher Destino Seguro Açores, como incentivo financeiro à realização de testes de rastreio da COVID-19 antes de embarcarem para os Açores, para a realização dos testes, o governo estabeleceu protocolos com laboratórios regionais para auxiliar na análise dos resultados, conforme indicado pela Diretora dos Serviços de Turismo.

Esta pandemia demonstrou a resiliência deste setor nos Açores, como mencionou a Diretora dos Serviços de Turismo, demonstrando que, com certas medidas, este setor foi capaz de adaptar-se e superar os obstáculos. A Coordenadora na Açores DMO enfatizou que a região criou várias medidas, que fazem com que se encontre preparada para futuros desafios. A Chefe do Gabinete de S.E a Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (entrevista 11) apontou para a necessidade de melhorar os planos de contingência, fortalecer as campanhas de sensibilização, para informar a população, para que os Açores estejam prontos para enfrentar futuras crises.

4.1.4. Um estatuto especial para as regiões ultraperiféricas: uma questão premente a considerar

A necessidade de um estatuto especial para as RUPs, como os Açores, em contextos pandêmicos, foi uma das questões colocadas aos entrevistados, que gerou diferentes opiniões.

As Enfermeiras de controlo de infeção (entrevista 4 e 5) não consideram que tal estatuto seria benéfico, argumentando que a pandemia aconteceu em todo o mundo. No entanto, os restantes entrevistados consideram que as RUPs deveriam ter um estatuto, como refere o Presidente da Comissão de Acompanhamento da Luta Contra a Pandeia (entrevista 3), enfatizando que as RUP enfrentam limitações naturais, tanto na área da saúde como na economia, o que justificaria este estatuto especial. A Diretora dos Serviços de Turismo (entrevista 12) concorda, acrescentando que as RUP já

beneficiam de um estatuto especial na UE, porém, depois da pandemia, reconhece a necessidade de aumentar o valor dos apoios existentes.

O Chefe de Divisão de Planeamento e Qualidade em Saúde (entrevista 6) destacou que em contexto pandêmico é necessário facilitar o acesso aos recursos e promover uma maior flexibilidade na implementação de medidas públicas. A Chefe do Gabinete de S.E a Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (entrevista 11) reforçou a importância desse estatuto devido ao custo dos transportes na região, que depende dos meios aéreos e marítimos.

Por fim, o COO da SATA (entrevista 9) e o Diretor de Rede e Receita da SATA (entrevista 10) mencionaram que já participaram, oferecendo feedback à UE, a nível regulatório, em virtude da exploração das rotas de obrigações do serviço público.

4.2. Discussão dos dados

A análise dos dados obtidos sobre o impacto da pandemia COVID-19 nos três setores revelou que a condição ultraperiférica dos Açores acentuou desafios já existentes, embora tenha permitido, em certos aspetos, uma mitigação dos impactos devido à sua geografia. Os contributos de Nives Mazur-Kumirc (2022) e Bourdin *et al.* (2023), são particularmente relevantes. O primeiro discute as respostas legislativas da UE para diminuir os efeitos da pandemia e promover a resiliência, enquanto o segundo analisa a atuação do governo local e a maneira como este enfrentou a crise.

No entanto, não foi possível encontrar literatura que abordasse como a condição ultraperiférica foi prejudicada pela pandemia nos setores da saúde e dos transportes. No setor da saúde neste arquipélago, que só contém três hospitais, evidenciou as fragilidades existentes durante a pandemia. A sobrecarga do sistema de saúde da região fez com que ficasse mais evidente a dependência da região de Portugal Continental no fornecimento de medicamentos e equipamentos. Além disso, a ultraperiferia do arquipélago fez com que a chegada das vacinas se tenha tornado um desafio, tanto na logística como na distribuição das mesmas a todas as ilhas. Paradoxalmente, a localização geográfica dos Açores contribuiu para limitar a disseminação da doença,

funcionando como uma barreira natural ao avanço do vírus, fazendo com que houvesse mais controlo sobre os casos positivos.

Um dos impactos mais significativos, neste setor, foi a deslocação dos doentes para o continente. Este impacto deveu-se à criação de critérios rigorosos de deslocação, sendo os doentes transferidos apenas quando os hospitais da região não tinham os recursos ou quando o doente se encontrava numa situação muito grave. Diminuiu a transferência dos doentes para o continente, pois os processos eram mais lentos, também devido a alguns doentes recorrerem aos cuidados de saúde mais tardiamente com medo de contrair o vírus. Outros impactos negativos foram o adiamento de cirurgias e consultas, a falta de profissionais de saúde, a sobrecarga dos serviços de saúde mental, a falta de material, verificando-se assim a dependência da região em relação ao exterior.

As soluções para estes desafios incluem por exemplo: a telemedicina, teleconsultas, a reestruturação dos hospitais para criar enfermarias, a capacitação de profissionais de saúde, a criação de um comité de acompanhamento.

O setor dos transportes, severamente afetado pela pandemia, é essencial para a economia açoriana. Com a redução do número dos voos, com o transporte aéreo de passageiros suspenso temporariamente, a companhia SATA teve que realizar o transporte aéreo de bens essenciais. A condição ultraperiférica não é considerada um impacto neste setor, pois o transporte aéreo e marítimo ainda se encontrava em funcionamento mesmo de maneiras diferentes.

O transporte de mercadorias também sofreu impacto, no entanto, de uma forma diferente, pois em vez de diminuir a quantidade de mercadorias houve um aumento. No entanto, a pandemia gerou desequilíbrios entre a oferta e a procura, levando assim ao aumento dos custos e à escassez de contentores. A tripla condição ultraperiférica dos Açores fez com que esse impacto fosse mais agravado. Este transporte de mercadorias, tanto aéreo como marítimo, foi essencial para o abastecimento de todas as ilhas.

Algumas soluções foram impostas, como um voo circular de transporte de bens entre as ilhas e a criação da Tarifa Açores para os residentes. Foram dadas compensações financeiras, tanto à SATA como à Portos dos Açores.

A situação revelou ainda a modernização das infraestruturas dos transportes e a importância de uma companhia aérea regional, para garantir o abastecimento de bens essenciais em futuras crises.

O setor do turismo, por sua vez, encontra-se mais trabalhado pela literatura. Os autores *Behradfar et al.* (2022) exploram como o impacto da pandemia neste setor foi substancial. Estes exploram como a teoria do comportamento planejado ajudou a entender as tendências e as dinâmicas do turismo durante e após a pandemia. No turismo um dos impactos mais significativo foi a redução drástica do número de turistas, especialmente devido ao cancelamento do transporte aéreo e marítimo. No entanto, a condição ultraperiférica demonstrou uma vantagem devido ao controlo dos casos, tornando possível que este setor reabrisse mais cedo do que outros destinos. O turismo de cruzeiros também foi sofreu o impacto da pandemia. Este é essencial para esta região porque traz estabilidade económica em épocas de baixa procura turística.

Várias medidas foram tomadas para que este setor não sofresse impactos muitos negativos, como por exemplo o Clean & Safe Açores, a campanha Viver Açores, a criação do Manual de Boas Práticas COVID-19, que proporcionou formação a empresários da área. No turismo de cruzeiros foi necessário participar em feiras de especialidade, criar parcerias estratégicas e investir em infraestruturas portuárias. O governo ajudou este setor com apoios financeiros, fez campanhas de marketing, entre outras, para que este setor não fosse muito afetado. O estudo de Castanho *et al.* (2021b), ressalta como o selo “Clean & Safe” aumentou a confiança dos turistas na região.

Além dos mencionados nas entrevistas, a literatura aponta para diversos estudos sobre as perspetivas dos residentes açorianos (Couto *et al.*, 2020; Castanho *et al.*, 2021c) e como estes residentes analisam os impactos do desenvolvimento do turismo na região (Sousa *et al.*, 2022). Também foram explorados os conhecimentos dos gestores de empresas turísticas (Couto *et al.*, 2021) e as empresas de turismo nos Açores (Castanho *et al.*, 2021a). Também foi analisado um estudo com foco na sustentabilidade regional (Castanho *et al.*, 2023). Por fim, outro estudo de Castanho *et al.* (2020) destaca a necessidade dos turistas de se sentirem seguros ao visitar a região.

Por fim, a criação de um estatuto especial em situação de contextos pandémicos para as RUP gerou opiniões diversas, mas a maioria defendeu a necessidade deste estatuto, com o argumento de que as características geográficas e a dependência dos transportes marítimos e aéreos justificam uma abordagem mais flexível, tal como o aumento dos apoios financeiros em situações de futuras crises.

4.3. Síntese conclusiva

Face ao exposto, é notório que os diversos setores sofreram impactos originados pela pandemia COVID-19.

No **setor da saúde**, a condição ultraperiférica inicialmente parecia um fator determinante para a redução significativa da transferência dos pacientes para Portugal Continental. Porém, os entrevistados demonstraram que a principal razão para esta redução foi a aplicação de diversos critérios definidos pelos hospitais, priorizando só os casos mais urgentes. A pandemia teve implicações neste processo, em primeiro lugar dado o aparecimento tardio dos doentes nos cuidados de saúde, em segundo lugar porque era necessário saber se os hospitais fora da região tinham disponibilidade, em terceiro lugar as condições de transporte e, por último, o risco de contágio do doente. Deste modo, foram implementadas as teleconsultas e a telemedicina para superar essas dificuldades.

No **setor dos transportes**, um dos impactos mais evidentes foi no transporte aéreo, com a diminuição dos voos, sem receita a entrar e o custo fixo dos mesmos. Foi necessária uma alteração, passando a haver transporte de mercadorias para abastecer as restantes ilhas, em vez do transporte de passageiros. Nos transportes marítimos, houve um aumento no número de mercadorias, por causa da dependência nas ilhas que não têm outro tipo de transporte para o abastecimento. Neste setor, foi considerado que a condição ultraperiférica agravou a pandemia, pelos elevados custos logísticos e pela distância do continente, embora tenha sido possível observar a resiliência das operações locais.

No **setor do turismo**, para os entrevistados, a condição de ultraperiferia na pandemia trouxe tanto impacto negativo, com a redução dos voos e dos navios de cruzeiro, gerando uma queda no número de turismo, como um impacto positivo, pois devido à condição geográfica houve uma recuperação mais rápida, fazendo com que os turistas quisessem destinos mais naturais e menos massificados. Foram criadas medidas, como o selo “Clean & Safe Açores”, para ajudar na recuperação deste setor.

Desta forma, a análise demonstra que esta condição de ultraperiferia intensificou diversos desafios na pandemia, mas também trouxe vantagens estratégicas para estas regiões. Na opinião dos entrevistados, relativamente a um estatuto específico para as RUP, em cenários de contextos pandêmicos, a maioria defende que deveria criar-se esse estatuto para que se garantisse uma resposta.

CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES

O Arquipélago dos Açores é constituído por nove ilhas e está localizado no Atlântico Norte. Historicamente, este arquipélago foi povoado em 1432, mas foi após a Revolução de 25 de Abril de 1974 que obteve a autonomia política, para poder implementar o seu próprio governo. Com a entrada de Portugal e da Espanha na Comunidade Económica Europeia, em 1986, as questões insulares passaram a ter uma participação na agenda europeia, tendo estes dois países levado as suas regiões autónomas para participar. Com isso, foram criados vários organismos para poder estabelecer uma cooperação inter-regional, como a Comissão das Ilhas. Na Assembleia Geral da Conferência das Regiões Periféricas Marítimas em 1987, o presidente do Governo dos Açores, João Bosco Mota Amaral, utilizou a expressão “ultra” para caracterizar as ilhas afastadas do continente europeu, o que levou a criação do grupo de RUPs da UE em 1988. No Tratado de Maastricht, de 1992, foram reconhecidas as especificidades destas regiões.

As RUPs- que incluem regiões portuguesas, espanholas e francesas - são caracterizadas pela sua dificuldade de crescimento, afastamento do continente europeu, pequena superfície, relevo e clima, insularidade e dependência económica. Para que houvesse uma cooperação, foi criada em 1995 a Conferência dos Presidentes das RUPs. Estas regiões têm grande importância devido à sua biodiversidade única, vastas zonas económicas marítimas, população jovem, localização estratégica, entre outros fatores. No entanto, as suas características geográficas específicas fazem com que sejam mais vulneráveis aos acontecimentos internacionais como a pandemia Coronavírus 2019 (COVID-19). Esta doença é transmitida por meio de fluidos corporais, como por exemplo a saliva, as lágrimas ou através do contacto com superfícies contaminadas.

Este relatório de estágio contribui para a literatura ao analisar, como a condição de ultraperiferia do Arquipélago dos Açores acentuou os impactos da pandemia COVID-19, com foco em três setores cruciais: saúde, transportes e turismo. A combinação destes fatores não foi explorada na literatura existente, o que faz com que este relatório de estágio contenha um contributo único, podendo assim ajudar as RUPs durante próximas crises globais.

Este relatório de estágio abrange o período de janeiro de 2019 a dezembro de 2021, com o propósito de examinar os eventos que aconteceram antes da pandemia, o impacto do surgimento da pandemia e o período depois da pandemia.

Deste modo, foram realizadas quinze entrevistas a profissionais desses setores para compreender os impactos específicos.

No **setor da saúde**, a condição ultraperiférica inicialmente parecia um fator significativo para a redução significativa da transferência dos pacientes para Portugal Continental. Porém, os entrevistados demonstraram que a principal razão para esta redução foi a aplicação de diversos critérios definidos pelos hospitais, priorizando só os casos mais urgentes. A pandemia complicou este processo, primeiro derivado ao aparecimento tardio dos doentes nos cuidados de saúde, segundo era necessário saber se os hospitais fora da região tinham disponibilidade, em terceiro as condições de transporte e por último o risco de contágio do doente. Deste modo, foram implementadas as teleconsultas e telemedicina para colmatar essas dificuldades.

No **setor dos transportes**, um dos impactos mais evidentes foi no transporte aéreo, com a diminuição dos voos, sem receita a entrar e o custo fixo deles. Foi necessária uma alteração, passando a transportar mercadorias para abastecer as restantes ilhas, em vez de transportar passageiros. Nos transportes marítimos, houve um aumento no número de mercadorias por causa da dependência nestas ilhas, que não têm outro tipo de transporte para o abastecimento da região. Neste setor, foi considerado que a condição ultraperiférica foi agravada pela pandemia, elevando os custos logísticos e a distância do continente, embora tenha sido possível observar uma resiliência das operações locais.

No **setor do turismo**, para os entrevistados, a condição de ultraperiferia na pandemia trouxe tanto impacto negativo, com a redução dos voos e dos navios de cruzeiro, gerando uma queda no número de turismo. Com um impacto positivo, devido à condição geográfica, deu-se uma recuperação mais rápida, fazendo com que os turistas quisessem destinos mais naturais e menos massificados. Sendo impostas medidas como o selo “Clean & Safe Açores” para ajudar na recuperação deste setor.

Este relatório de estágio apresentou uma limitação principal, que foi a escassez de literatura existente sobre o tema, pelo que teve de focar-se nos dados disponíveis e nas entrevistas realizadas.

Com a realização deste relatório de estágio foi possível retirar **cinco recomendações** para que esta região consiga melhorar o seu desempenho em futuras crises:

1. **A criação de um estatuto específico para as RUP** em cenários de contextos pandémicos, para garantir uma resposta mais adequada às vulnerabilidades geográficas e logísticas da mesma.
2. **Desenvolvimento de infraestruturas de saúde a longo prazo**, para reduzir a dependência das transferências dos pacientes para o continente, fazendo com que os serviços médicos tornam-se autossuficientes e assim capazes de responder a crises de saúde pública.
3. **Melhorar as infraestruturas do setor dos transportes** para mitigar os custos dos transportes, promovendo maior acessibilidade às regiões mais afetadas.
4. Incentivar um turismo mais focado na sustentabilidade e em destinos naturais e menos massificados.
5. **Uma maior cooperação tanto entre as RUP's como a UE** para partilharem os conhecimentos e assim promoverem soluções em conjunto.

Para futuros estudos, seria interessante ampliar a análise para incluir outras RUPs, possibilitando a identificação de fatores comuns e as especificidades de cada uma delas, o que poderia contribuir para a criação de medidas eficazes em situações semelhantes. Além disso, é necessário estender o período de análise além de 2021, para avaliar os efeitos da pandemia a longo prazo e verificar como as estratégias de recuperação evoluíram. Também é aconselhável incluir entrevistas e inquéritos, permitindo alcançar uma amostra de profissionais e residentes dos Açores, de modo a proporcionar uma análise mais detalhada sobre as perceções e os impactos da pandemia. Por fim, a

realização de estudos mais aprofundados em cada setor poderia enriquecer a análise da condição ultraperiférica em conjunto com a pandemia.

Com estas recomendações, espera-se que tanto que os Açores como as outras RUP estejam melhor preparadas para enfrentar crises semelhantes no futuro.

Bibliografia

Fontes Primárias

Aguiar, A. (2019). Ultraperiferia vs. autonomia: de onde partiram os Açores e a que destino chegarão? Observador. Disponível em: <https://observador.pt/especiais/ultraperiferia-vs-autonomia-de-onde-partiram-os-aco-res-e-a-que-destino-chegarao/> Visualizado em 23 de fevereiro de 2024

Antena 1. (2020). Covid-19 afeta turismo nos Açores. RTP Notícias. Disponível em: https://www.rtp.pt/noticias/pais/covid-19-afeta-turismo-nos-aco-res_a1266872 Visualizado a 24 de março de 2024

Cabral, R. J. (2022). 1500 doentes por ano apoiados na deslocação ao continente. Açoriano Oriental. Disponível em: <https://www.acorianooriental.pt/noticia/1500-doentes-por-ano-apoiados-na-deslocacao-ao-continente-336721> Visualizado a 23 de fevereiro de 2024

Conferência dos Presidentes das Regiões Ultraperiféricas da União Europeia. (2020, 26 e 27 de novembro). Declaração Final. Disponível em: https://cprup.com/biblioteca/page/2/?file_name&file_category=cprup-pt Visualizado a 13 de Fevereiro de 2024.

Conferência dos Presidentes das Regiões Ultraperiféricas da União Europeia. (2021a, 3 de maio). Declaração conjunta dos presidentes. Disponível em: https://cprup.com/biblioteca/page/2/?file_name&file_category=cprup-pt Visualizado a 13 de fevereiro de 2024.

Conferência dos Presidentes das Regiões Ultraperiféricas da União Europeia. (2021b, 9 de junho). Roteiro: Regiões Ultraperiféricas- Atualização da Parceria Estratégica da Comissão com essas regiões. Disponível em: https://cprup.com/biblioteca/page/2/?file_name&file_category=cprup-pt Visualizado a 13 de fevereiro de 2024.

Direção Regional da Saúde. (2023). Indicadores de Saúde 2016-2021. Disponível em: https://portal.azores.gov.pt/documents/37408/1912133/Indicadores_de_Saude_2016_2021.pdf/4197f141-0579-5fcd-22b7-53dcea6f24fe?t=1678722941421 Visualizado a 20 de fevereiro de 2024

European Commission. (2021). COVID-19 in the outermost regions. Disponível em: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/outermost-regions/covid19_or_study_en.pdf Visualizado a 24 de fevereiro de 2024

European Commission. (2022a). Dar prioridade às pessoas, garantir o crescimento sustentável e inclusive, realizar o potencial das regiões ultraperiféricas da EU. Disponível em: https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/publications/communications/2022/putting-people-first-securing-sustainable-and-inclusive-growth-unlocking-the-potential-of-the-eu-s-outermost-regions_pt Visualizado a 24 de fevereiro de 2024

European Commission. (2022b). COVID-19 nos Açores. Disponível em: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/outermost-regions/covid19_or_azores_pt.pdf Visualizado a 24 de fevereiro de 2024

European Commission. (s.d.). Açores. Disponível em: <https://cp-rup.com/regioes-ultraperifericas/acoes/> Visualizado a 7 de fevereiro de 2024

Gouardères, F. (2023). *Regiões ultraperiféricas (RUP) /Fichas temáticas sobre a União Europeia*. Parlamento Europeu. Disponível em: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/100/regioes-ultraperifericas-rup-> Visualizado a 24 de setembro de 2023.

Governo Regional dos Açores. (2014). Plano Integrado Transporte dos Açores. Disponível em: <https://portal.azores.gov.pt/documents/37224/0/Plano+Integrado+Transporte+dos+A%C3%A7ores.pdf/a1907af4-929c-dcb6-e7c8-e3c060786db4?t=1600083554302> Visualizado a 24 de fevereiro de 2024

Governo Regional dos Açores. (2020). Pandemia COVID-19: Impacto na Região Autónoma dos Açores. Disponível em: <https://srea.azores.gov.pt/ReportServer/Pages/ReportViewer.aspx?%2fRelatoriosVarios%2fTranspAereosPassCargaCorreioVoos&rs:Command=Render> Visualizado a 24 de fevereiro de 2024

Governo Regional dos Açores. (2022). Situação Socioeconómica 2022. Disponível em: <https://portal.azores.gov.pt/documents/36649/b5e0bcc7-ac60-7c76-5f18-30968c0a7614> Visualizado a 24 de fevereiro de 2024

Governo Regional dos Açores. (2023). Resolução do Conselho do Governo nº 88/2023 de 7 de junho de 2023. Disponível em: <https://portal.azores.gov.pt/documents/2314839/f8f9875d-f7ff-72ab-f225-61996a33c67b> Visualizado a 25 de fevereiro de 2024

Lusa/AO Online. (2022). Portos dos Açores diz que região já é destino por si no turismo de cruzeiros. Açoriano Oriental. Disponível em: <https://www.acorianooriental.pt/noticia/portos-dos-aco-es-diz-que-regiao-ja-e-destino-por-si-no-turismo-de-cruzeiros-339316> Visualizado a 24 de março de 2024

Machado da Luz, L. (2023). Uma estratégia para o turismo de cruzeiros aplicável em Portugal. Transportes & Negócios. Disponível em:

<https://www.transportesnegocios.pt/uma-estrategia-para-o-turismo-de-cruzeiros-aplicavel-em-portugal/> Visualizado a 24 de março de 2024

Portos dos Açores. (n.d.). Estatística Cruzeiros. Disponível em:
<https://portosdosacores.pt/estatistica-cruzeiros/> Visualizado a 24 de março de 2024

Schwarz, K. (2023). O Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER). Parlamento Europeu. Disponível em:
<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/95/el-fondo-europeo-<<de-desarrollo-regional-feder-> Visualizado em 23 de fevereiro de 2024

Secretaria Regional da Educação e Assuntos Sociais dos Açores. (2020). Estimativas da População Média. Disponível em:
<https://srea.azores.gov.pt/ReportServer/Pages/ReportViewer.aspx?%2FDemografia%2FEstimativas+da+Popula%C3%A7%C3%A3o+M%C3%A9dia&rs:Command=Render>
Visualizado a 24 de fevereiro de 2024

Serviço Regional de Estatísticas dos Açores. (2019). Estatísticas dos Transportes. Disponível em:
https://srea.azores.gov.pt/Conteudos/Relatorios/lista_relatorios.aspx?idc=392&idsc=971&lang_id=1 Visualizado a 25 de fevereiro de 2024

Serviço Regional de Estatísticas dos Açores. (2023). Transporte Marítimo- Mercadoria Carregada, Descarregada por região, Ilha e Ano. Dados utilizados: 2019-2020 Disponível em:
https://srea.azores.gov.pt/Reportserver/Pages/ReportViewer.aspx?%2fRelatoriosVarios%2fTransportesMaritimos_CarregadaDescarregada&rs:Command=Render Visualizado a 25 de fevereiro de 2024

Serviço Regional de Estatísticas dos Açores. (2024). Transportes Aéreos - Passageiros, Carga, Correio e Voos, por Ilha e Mês. Disponível em:
<https://srea.azores.gov.pt/ReportServer/Pages/ReportViewer.aspx?%2fRelatoriosVarios%2fTranspAereosPassCargaCorreioVoos&rs:Command=Render> Dados utilizados: 2019-2021. Visualizado a 25 de fevereiro de 2024

Serviço Regional de Estatísticas dos Açores. (2020). Estatísticas dos Transportes. Disponível em:
https://srea.azores.gov.pt/Conteudos/Relatorios/lista_relatorios.aspx?idc=392&idsc=971&lang_id=1 Visualizado a 25 de fevereiro de 2024

Serviço Regional de Estatísticas dos Açores. (2020). Estatísticas do turismo. Disponível em:
<https://srea.azores.gov.pt/ReportServer/Pages/ReportViewer.aspx?%2fTurismo%2fHospedes+Dormidas+e+Estada+Media+por+Ilha&rs:Command=Render> Visualizado a 24 de fevereiro de 2024

Serviço Regional de Estatísticas dos Açores. (2022). Conta Satélite do Turismo da R. A dos Açores. Principais resultados (2016-2020). Disponível em: <https://srea.azores.gov.pt/upl/%7Bd0d3233c-5f40-4006-9667-40a33dfe8e7c%7D.pdf> Visualizado a 24 de fevereiro de 2024

Serviço Regional de Estatística dos Açores. (2023). Contas Regionais - Produto Interno Bruto 2020-2021. https://srea.azores.gov.pt/Conteudos/Artigos/detalhe_artigo.aspx?idc=26&ida=10058&lang_id=1 Visualizado a 17 de outubro de 2024

Silva, M. J. (2022). Açores: Número de toxicodependentes em tratamento duplicou. *EuroRegião*. <https://euroregiao.com/acoes-numero-de-toxicodependentes-em-tratamento-duplicou/> Visualizado a 17 de outubro de 2024

Fontes Secundárias

Amaral, C. E. P. (2017). Que autonomia política regional para os Açores e a Madeira no século XXI?. In I. Valente, *Europa, Atlântico e o Mundo: mobilidades, crises, dinâmicas culturais* (pp.289-305). Imprensa da Universidade de Coimbra. <https://ucdigitalis.uc.pt/pombalina/item/68904> Visualizado a 14 de setembro de 2023

Amaral, J. B. M. (2019). Os Açores, Portugal e a União Europeia. (2nd. Ed). Letra Lavadas.

Behradfar, A., Castanho, R. A., Couto, G., Sousa, A., & Pimentel, P. (2022). Analyzing COVID-19 Post-Pandemic Recovery Process in Azores Archipelago. *Konuralp Medical Journal*, 14(S1), 206–218. <https://doi.org/10.18521/ktd.1051539> Visualizado a 14 de setembro de 2023

Borges, P. A. V., Amorim, I. R., Cunha, R., Gabriel, R., Martins, A. F., Silva, L., Costa, A. & Vieira, V. (2009). Azores. In R. Gillespie & D. Clagu (EDS.), *Encyclopedia os Islands*, (pp 70-75). University of California Press. https://repositorio.uac.pt/bitstream/10400.3/1971/1/Borges_et_al_azores_2009.pdf Visualizado a 14 de novembro de 2023

Bourdin, S., Cottureau, V., Hermet, F., Jean-Pierre, P., & Medeiros, E. (2023). How have Europe's outermost regions dealt with the economic and social consequences of the COVID-19 crisis? Effects, policies, and recommendations. *Regional Science Policy and Practice*. <https://doi.org/10.1111/rsp3.12690> Visualizado a 14 de setembro de 2023

Castanho, R. A., Couto, G., Pimentel, P., Sousa, Á., Carvalho, C., & Batista, M. da G. (2020). The Impact of SARS-CoV-2 Outbreak on the Accommodation Selection of Azorean Tourists. A Study Based on the Assessment of the Azores Population's Attitudes. *Sustainability*, 12(23), 9990. <https://doi.org/10.3390/su12239990> Visualizado a 20 de novembro de 2023

Castanho, R. A., Couto, G., Sousa, Á., Pimentel, P., & Batista, M. da G. (2021). Assessing the Impacts of the COVID-19 Pandemic over the Azores Region's Touristic Companies. *Sustainability*, 13(17), 1–14. <https://doi.org/10.3390/su13179647> Visualizado a 20 de novembro de 2023

Castanho, R., Couto, G., Pimentel, P., Sousa, A., Carvalho, C., & Batista, M. D. G. (2021). How an Infectious Disease Could Influence the Development of a Region: The Evidence of the SARS-CoV-2 Outbreak over the Tourism Intentions in Azores Archipelago. *Duzce Medical Journal*, 23(1). <https://doi.org/10.18678/dtfd.869791> Visualizado a 20 de novembro de 2023

Castanho, R. A., Couto, G., Pimentel, P., Carvalho, C., Sousa, Á., Batista, M. G., & Garrido-Velarde, J. (2021). Os impactos da crise sanitária de COVID-19 sobre os Territórios Ultraperiféricos: O caso de estudo do Arquipélago dos Açores (Portugal). *Revista Espacios*, 42(06), 104–116. <https://doi.org/10.48082/espacios-a21v42n06p08> Visualizado a 20 de novembro de 2023

Castanho, R. A., Santos, C., & Couto, G. (2023). Creative Tourism in Islands and Regional Sustainable Development: What Can We Learn from the Pilot Projects Implemented in the Azores Territory? *Land*, 12(2), 498. <https://doi.org/10.3390/land12020498> Visualizado a 20 de novembro de 2023

Couto, G., Castanho, R. A., Pimentel, P., Carvalho, C., Sousa, Á., & Santos, C. (2020). The Impacts of COVID-19 Crisis over the Tourism Expectations of the Azores Archipelago Residents. *Sustainability*, 12(18), 7612. <https://doi.org/10.3390/su12187612> Visualizado a 22 de novembro de 2023

Couto, G., Castanho, R. A., Santos, C., Pimentel, P., Sousa, Á., Faria, S., & Batista, M. da G. (2021). Guidelines for Tourism Sustainability in Ultra-Peripheral Territories: A Research Based on the Azores Region's Touristic Companies' Analysis. *Sustainability*, 13(7), 3895. Visualizado a 20 de novembro de 2023

Fontes, P. V. (2022). Os Açores no sistema das relações internacionais: entre autonomia e integração europeia. *Oasis*, 37, pp. 93-114. DOI: <https://doi.org/10.18601/16577558.n37.07> Visualizado a 20 de setembro de 2023

Gerring, J. (2004). What Is a Case Study and What Is It Good for? *The American Political Science Review*, 98(2), 341–354. Visualizado a 26 de abril de 2024

Harrison, H., Birks, M., Franklin, R., & Mills, J. (2017). Case Study Research: Foundations and Methodological Orientations. *Forum: Qualitative Social Research*, 18(1). <https://doi.org/10.17169/fqs-18.1.2655> Visualizado a 26 de abril de 2024

Karia, R., Gupta, I., Khandait, H., Yadav, A., & Yadav, A. (2020). COVID-19 and its Modes of Transmission. *SN Comprehensive Clinical Medicine*, 2(10). <https://doi.org/10.1007/s42399-020-00498-4> Visualizado a 10 de novembro de 2023

Levy, J. S. (2008). Case Studies: Types, Designs, and Logics of Inference. *Conflict Management and Peace Science*, 25(1), 1–18.

<https://doi.org/10.1080/07388940701860318> Visualizado a 26 de abril de 2024

Mazur-Kumrić, N. (2022). Post-Covid-19 Recovery and Resilience Building in the Outermost Regions of the European Union: Towards a New European Strategy. *EU and Comparative Law Issues and Challenges Series (ECLIC)*, 6, 547–575.

<https://doi.org/10.25234/eclic/22443> Visualizado a 10 de novembro de 2023

Matthews B. and Ross L., (2010). Research Methods: A Practical Guide for the Social. *Sciences Pearson Longman*, 218-234. Visualizado a 26 de abril de 2024

Monjardino, Á. (1983). Os Açores e o Atlântico: Uma Perspectiva para a Política Externa Portuguesa. *Instituto Da Defesa Nacional, Ao Curso de Defesa Nacional*.

https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/3470/1/NeD27_AlvaroMonjardino.pdf

Visualizado a 20 de setembro de 2023

Oliveira, N. M. de. (2019). Algumas Considerações sobre o Desenvolvimento Regional. *Seminário Internacional Sobre Desenvolvimento Regional*. ISSN: 2447-4622

<https://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/sidr/article/view/18865> 20 de

Novembro de 2023

Pena, R. F. A. (n.d.). *O que é subdesenvolvimento?* Mundo Educação.

<https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/o-que-subdesenvolvimento.htm>

Visualizado a 7 de fevereiro de 2024

Silva, G. (2015). Regiões Ultraperiféricas (Açores e Madeira): Mais-valia de Portugal na Europa. *Debater Na Europa* . https://impactum-journals.uc.pt/debatereuropa/article/view/12_6/2930

Visualizado a 25 de outubro de 2023

Sousa, Á., Castanho, R. A., Couto, G., & Pimentel, P. (2022). Post-Covid tourism planning: based on the Azores residents' perceptions about the development of regional tourism. *European Planning Studies*, 31(10), 2087–2109.

<https://doi.org/10.1080/09654313.2022.2079375> Visualizado a 20 de fevereiro de

2024

Valente, I. (2015). A propósito dos trinta anos da adesão de Portugal à Comunidade Europeia um percurso histórico a partir da ultraperiferia portuguesa. *Relações Internacionais*, pp. 043-059.

https://ipri.unl.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri48/n48a04.pdf Visualizado a 1

de novembro de 2023

Valente, I. F. (2022). Regiões ultraperiféricas da União Europeia, que estratégia? O caso dos Açores e a evolução das RUPs-problema às RUPs-oportunidade. *Political Observer / Revista Portuguesa de Ciência Política (Portuguese Journal of Political Science)*, 18,

121–135. <https://doi.org/10.59071/2795-4765.RPCP2022.18/pp.121-135> Visualizado a
1 de novembro de 2023

ANEXOS

Anexo 1: Lista de Entrevistados

Entrevista 1: Presidente do Conselho Económico e Social dos Açores (CESA), 10 de janeiro de 2024 no Conselho Económico e Social dos Açores.

Entrevista 2: Presidente da Comissão Especializada Temporária de Acompanhamento ao PRR Açores, 10 de janeiro de 2024 no Conselho Económico e Social dos Açores.

> Sector da Saúde:

Entrevista 3: Presidente da Comissão de Acompanhamento da Luta Contra a Pandemia nos Açores, 11 de junho de 2024, foi realizada online.

Entrevista 4: Enfermeira de controlo de infeção, 18 de junho de 2024 no Hospital Divino Espírito Santo.

Entrevista 5: Enfermeira de controlo de infeção, 18 de junho de 2024 no Hospital Divino Espírito Santo.

Entrevista 6: Chefe de Divisão de Planeamento e Qualidade em Saúde da Direção Regional da Saúde do Governo dos Açores, 25 de junho de 2024, foi realizada online.

> Sector dos Transportes:

Entrevista 7: Diretor Regional da Mobilidade do Governo dos Açores, 8 de janeiro de 2024, Direção Regional da Mobilidade.

Entrevista 8: Técnico superior da Direção Regional dos Transportes do Governo dos Açores, 6 de junho de 2024 na Direção Regional da Mobilidade.

Entrevista 9: COO da SATA, 26 de junho de 2024, foi realizada online.

Entrevista 10: Diretor de Rede e Receita da SATA, 26 de junho de 2024, foi realizada online

Entrevista 11: Chefe do Gabinete de S.E a Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, 9 de julho de 2024, foi realizada online.

> Sector do Turismo:

Entrevista 12: Diretora dos Serviços de Turismo de Lisboa, 4 de junho de 2024, foi realizada online.

Entrevista 13: Trabalhadora do Departamento de qualidade, ambiente, segurança e saúde no trabalho, da Portos dos Açores, 14 de junho de 2024, foi realizada online.

Entrevista 14: Coordenadora na Açores DMO, 17 de julho de 2024, foi realizada online.

Anexo 2: Guião das Entrevistas

Entrevista 1 e 2:

- 1) Como avalia os impactos gerais da pandemia na economia?
- 2) Como avalia os impactos gerais da pandemia no setor social?
- 3) Durante a pandemia, observou-se que setores como o turismo, a saúde e os transportes foram afetados. De que forma estes setores afetaram a região económica e socialmente?
- 4) Existiram iniciativas específicas de colaboração entre esses setores para promover a recuperação económica e social?
- 5) Como aborda a questão da sustentabilidade económica e social na região, considerando os impactos prolongados da pandemia?
- 6) Existem estratégias específicas para promover a resiliência desses setores a longo prazo?
- 7) Como tem sido a colaboração entre os setores público e privado para impulsionar a recuperação económica e social na região?
- 8) Que investimentos foram direcionados para apoiar a recuperação dos setores de turismo, saúde e transportes?
- 9) Considerando a dependência histórica do arquipélago face ao turismo, existem planos para desenvolver alternativas económicas e diversificar a base económica da região?
- 10) Qual é a visão do diretor em relação às perspetivas de recuperação económica e social da região dos Açores, considerando os três setores mencionados?

Entrevista 3:

1. Acha que a pandemia afetou o sector da saúde nos Açores em virtude da sua condição ultraperiférica? Se sim, de que modo?
2. Acha que a pandemia COVID-19 agravou os impactos da ultraperiferia no setor da saúde? Se sim, acha que esse agravamento foi: modesto, grave ou muito grave.
3. Quais foram os principais desafios enfrentados na gestão da pandemia devido à distância geográfica e à dupla insularidade dos Açores?
4. Como a pandemia afetou a mobilidade dos pacientes açorianos que precisavam de tratamento especializado em Portugal continental, levando em conta a situação geográfica distante do arquipélago?
5. De que maneira a pandemia influenciou os recursos disponíveis para o tratamento de pacientes locais nos hospitais das ilhas?
6. Quais foram os principais desafios logísticos enfrentados ao transportar pacientes para o continente para tratamentos especializados durante a pandemia?
7. Aos pacientes açorianos que não tiveram a hipótese de ir para Portugal continental, durante a pandemia e devido à ultraperiferia, quais foram as medidas aplicadas para que os mesmos não ficassem prejudicados?

8. De que modo, o setor da saúde lidou com os impactos da pandemia, tendo em conta a ultraperiferia, ou seja, a situação ultraperiférica do arquipélago foi um desafio?
9. Como o Comité de Acompanhamento contra a Luta do Covid-19 conseguiu ajudar, tendo em consideração a ultraperiferia e a distâncias entre as ilhas?
10. Que soluções o governo apresentou para esse problema?
11. O que acha que poderia ser melhorado neste momento para efeitos de prevenção de situações idênticas?
12. Quais as lições que retira da gestão da pandemia no sector da saúde?
13. Acredita que as regiões ultraperiféricas deveriam ter um estatuto especial na União Europeia que permitisse responder às especificidades da sua condição ultraperiférica em contextos pandémicos?

Entrevista 4 e 5:

1. Acha que a pandemia afetou o setor da saúde nos Açores em virtude da sua condição ultraperiférica? Se sim, de que modo?
2. Acha que a pandemia COVID-19 agravou os impactos da ultraperiferia no setor da saúde? Se sim, acha que esse agravamento foi: modesto, grave ou muito grave?
3. Quais foram os critérios adotados para a mobilidade dos pacientes açorianos que precisavam de tratamento especializado em Portugal continental durante a pandemia, levando em consideração a situação ultraperiféricas do arquipélago?
4. Quais foram as medidas adotadas para garantir que os pacientes açorianos que não pudessem viajar para Portugal continental durante a pandemia, devido à sua condição ultraperiférica, não fossem prejudicados?
5. Como é que a redução do número de transportes de pacientes deslocados afetou o acesso aos cuidados de saúde especializados durante a pandemia?
6. De que maneira a pandemia influenciou os recursos disponíveis para o tratamento de pacientes locais nos hospitais das ilhas?
7. De que modo o setor da saúde lidou com os impactos da pandemia, tendo em conta a ultraperiferia, ou seja, a condição ultraperiférica do arquipélago foi um desafio?
8. Que soluções o governo apresentou para este problema?
9. O que acha que poderia ser melhorado neste momento para efeitos de prevenção de situações idênticas?
10. Quais as lições que retira da gestão da pandemia no setor da saúde?
11. Acredita que as regiões ultraperiféricas deveriam ter um estatuto especial na União Europeia que permitisse responder às especificidades da sua condição ultraperiférica em contexto pandémicos?

Entrevista 6:

1. Acha que a pandemia afetou o sector da saúde nos Açores em virtude da sua condição ultraperiférica? Se sim, de que modo?

2. Acha que a pandemia COVID-19 agravou os impactos da ultraperiferia no setor da saúde? Se sim, acha que esse agravamento foi: modesto, grave ou muito grave.
3. Quais foram os critérios adotados para a mobilidade dos pacientes açorianos que precisavam de tratamento especializado em Portugal continental durante a pandemia, levando em consideração a situação ultraperiférica do arquipélago?
4. Quais foram as medidas adotadas para garantir que os pacientes açorianos que não puderam viajar para Portugal continental durante a pandemia, devido à sua condição de ultraperiferia, não fossem prejudicados?
5. Como é que a redução do número de transportes de pacientes deslocados afetou o acesso aos cuidados de saúde especializados durante a pandemia?
6. Quais foram os principais desafios logísticos enfrentados ao transportar pacientes para o continente para tratamentos especializados durante a pandemia?
7. De que maneira a pandemia influenciou os recursos disponíveis para o tratamento de pacientes locais nos hospitais das ilhas?
8. De que modo, o setor da saúde lidou com os impactos da pandemia, tendo em conta a ultraperiferia, ou seja, a condição ultraperiférica do arquipélago foi um desafio?
9. Que soluções o governo apresentou para esse problema?
10. O que acha que poderia ser melhorado neste momento para efeitos de prevenção de situações idênticas?
11. Quais as lições que retira da gestão da pandemia no sector da saúde?
12. Acredita que as regiões ultraperiféricas deveriam ter um estatuto especial na União Europeia que permitisse responder às especificidades da sua condição ultraperiférica em contextos pandémicos?

Entrevista 7:

- 1) Considera que o setor dos transportes foi um dos setores mais afetados pela pandemia COVID-19?
- 2) Como é que a redução radical do número de viagens impactou diretamente o setor dos transportes na Região Autónoma dos Açores?
- 3) Quais foram os principais desafios enfrentados pelas companhias aéreas durante o período em que muitos países cancelaram as suas ligações aos Açores?
- 4) Como é que as medidas de contenção relacionadas à pandemia, como a elaboração de testes de diagnóstico de SARS-CoV-2 ou o Certificado Digital COVID UE, contribuíram para a diminuição de passageiros, tanto locais quanto estrangeiros, e como isso afetou o setor de transportes?
- 5) Existem estratégias específicas que foram implementadas para lidar com o medo relacionado à pandemia e incentivar o aumento do número de passageiros?
- 6) Como a queda da receita das companhias aéreas e das empresas de transporte marítimo afetou financeiramente o setor de transportes nos Açores?

- 7) Em que medida as empresas de transporte necessitaram de apoio financeiro e de que maneira este foi fornecido?
- 8) Quais são as estratégias em andamento para a recuperação do setor de transportes após a redução significativa do número de viagens?
- 9) Existem iniciativas conjuntas entre as empresas e o governo local para fortalecer o setor de mobilidade nos Açores?
- 10) Como o setor de mobilidade nos Açores está se preparando para enfrentar possíveis desafios futuros relacionados à pandemia ou a outras crises?
- 11) Quais são as lições aprendidas com a experiência recente e como essas lições estão sendo aplicadas para fortalecer a resiliência do setor?

Entrevista 8:

1. Acha que a pandemia afetou o setor dos transportes nos Açores em virtude da sua condição ultraperiférica? Se sim, de que modo?
2. Acha que a pandemia COVID-19 agravou os impactos da ultraperiferia no setor dos transportes? Se sim, acha que esse agravamento foi: modesto, grave ou muito grave.
3. Como foram abordados os desafios financeiros para assegurar a acessibilidade económica dos serviços de transporte para os habitantes das ilhas mais remotas dos Açores, considerando a sua distância geográfica e a necessidade crucial de transporte para o fornecimento de bens essenciais?
4. Quais foram as principais estratégias financeiras adotadas para garantir a sustentabilidade do setor durante a crise da COVID-19, considerando a dependência económica dos transportes nos Açores?
5. Houve algum impacto financeiro significativo ao manter os serviços de transporte de mercadorias abertos durante a pandemia? Se sim, este impacto foi agravado devido à condição ultraperiférica dos Açores e à distância entre as outras ilhas do arquipélago?
6. Quais foram os maiores desafios na gestão do transporte de mercadorias durante a pandemia, considerando a necessidade de garantir o abastecimento das ilhas mais remotas?
7. De que modo, a diminuição do número de voos afetou a ligação dos Açores com o resto do mundo? E quais foram as medidas adotadas para diminuir esse impacto?
8. Que soluções o governo apresentou para esse problema?
9. O que acha que poderia ser melhorado neste momento para efeitos de prevenção de situações idênticas?
10. Quais as lições que retira da gestão da pandemia no sector dos transportes?
11. Acredita que as regiões ultraperiféricas deveriam ter um estatuto especial na União Europeia que permitisse responder às especificidades da sua condição ultraperiférica em contextos pandémicos?

Entrevista 9, 10 e 11:

1. Acha que a pandemia afetou o sector dos transportes nos Açores em virtude da sua condição ultraperiférica? Se sim, de que modo?
2. Acha que a pandemia COVID-19 agravou os impactos da ultraperiferia no setor dos transportes? Se sim, acha que esse agravamento foi: modesto, grave ou muito grave.
3. Considera que a pandemia teve um impacto mais significativo no transporte aéreo para as regiões ultraperiféricas, especificamente para os Açores?
4. De que modo, a diminuição do número de voos afetou a ligação dos Açores com o resto do mundo? E quais foram as medidas adotadas para diminuir esse impacto?
5. Quais foram os maiores desafios na gestão do transporte de mercadorias durante a pandemia, considerando a necessidade de garantir o abastecimento das ilhas mais remotas? E de que forma enfrentaram esses desafios para garantir a continuidade dos serviços?
6. Como é que os dados sobre o volume de mercadorias transportadas por via aérea nos últimos anos refletem os desafios enfrentados durante a pandemia e as tendências de recuperação?
7. Houve algum impacto financeiro significativo ao manter os serviços de transporte de mercadorias abertos durante a pandemia? Se sim, este impacto foi agravado devido à condição ultraperiférica dos Açores e à distância entre as outras ilhas do arquipélago?
8. Quais foram os principais desafios financeiros enfrentados ao garantir a acessibilidade económica dos serviços de transporte para a população das ilhas mais remotas dos Açores, dada a distância geográfica e a dependência dos serviços de transporte para o abastecimento de bens essenciais?
9. Quais foram as principais estratégias financeiras adotadas para garantir a sustentabilidade do setor durante a crise da COVID-19, considerando a dependência económica dos transportes nos Açores?
10. Que soluções o governo apresentou para esse problema?
11. O que acha que poderia ser melhorado neste momento para efeitos de prevenção de situações idênticas?
12. Quais as lições que retira da gestão da pandemia no sector dos transportes?
13. Acredita que as regiões ultraperiféricas deveriam ter um estatuto especial na União Europeia que permitisse responder às especificidades da sua condição ultraperiférica em contextos pandémicos?

Entrevista 12:

1. Acha que a pandemia afetou o sector do turismo nos Açores em virtude da sua condição ultraperiférica? Se sim, de que modo?

2. Acha que a pandemia COVID-19 agravou os impactos da ultraperiferia no setor do turismo? Se sim, acha que esse agravamento foi: modesto, grave ou muito grave.
3. Acha que a condição ultraperiférica do arquipélago contribuiu para a redução do número de turistas?
4. Tendo em conta a pandemia, quais foram as medidas aplicadas pelo setor do turismo, para lidar com a diminuição do número de turistas?
5. Como o turismo de cruzeiros contribui para enfrentar os desafios das regiões ultraperiféricas e qual foi o impacto das restrições de viagem durante a pandemia nessa forma de turismo?
6. Considerando a crescente importância do turismo de cruzeiros nos Açores e o impacto significativo da pandemia, como planearam adaptar as estratégias para atrair mais turistas de cruzeiros, tendo em conta a condição de ultraperiferia dos Açores?
7. Que soluções o governo apresentou para que o setor do turismo não fosse tão afetado pela pandemia, tendo noção da ultraperiferia?
8. O que acha que poderia ser melhorado neste momento para efeitos de prevenção de situações idênticas?
9. Quais as lições que retira da gestão da pandemia no sector turismo?
10. Acredita que as regiões ultraperiféricas deveriam ter um estatuto especial na União Europeia que permitisse responder às especificidades da sua condição ultraperiférica em contextos pandémicos?

Entrevista 13, 14 e 15:

1. Acha que a pandemia afetou o sector do turismo nos Açores em virtude da sua condição ultraperiférica? Se sim, de que modo?
2. Acha que a pandemia COVID-19 agravou os impactos da ultraperiferia no setor do turismo? Se sim, acha que esse agravamento foi: modesto, grave ou muito grave.
3. Acha que a condição ultraperiférica do arquipélago contribuiu para a redução do número de turistas?
4. Tendo em conta a pandemia, quais foram as medidas aplicadas pelo setor do turismo, para lidar com a diminuição do número de turistas?
5. Como o turismo de cruzeiros contribui para enfrentar os desafios das regiões ultraperiféricas e qual foi o impacto das restrições de viagem durante a pandemia nessa forma de turismo?
6. Considerando a crescente importância do turismo de cruzeiros nos Açores e o impacto significativo da pandemia, como planearam adaptar as estratégias para atrair mais turistas de cruzeiros, tendo em conta a condição de ultraperiferia dos Açores?

7. Que soluções o governo apresentou para que o setor do turismo não fosse tão afetado pela pandemia, tendo noção da ultraperiferia?
8. O que acha que poderia ser melhorado neste momento para efeitos de prevenção de situações idênticas?
9. Quais as lições que retira da gestão da pandemia no sector turismo?
10. Acredita que as regiões ultraperiféricas deveriam ter um estatuto especial na União Europeia que permitisse responder às especificidades da sua condição ultraperiférica em contextos pandémicos?