



Universidade dos Açores
Faculdade de Economia e Gestão

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
Gestão do Turismo Internacional

**Escolha dos Meios de Transporte a Utilizar pelo Turista
no Destino: O caso da ilha de São Miguel**

Rodrigo Mota Medeiros Neto Cordeiro

Orientador: Prof. Doutor José António Cabral Vieira

Co-orientador: Prof. Doutor António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes

Março 2017

Resumo

A procura pelo destino Açores tem vindo a crescer nas últimas décadas. Agora que é um destino cujo o espaço aéreo está liberalizado e com a chegada das companhias aéreas de baixo custo, a sua procura aumentou consideravelmente nos últimos dois anos. Para que um destino possa ter uma boa acessibilidade interna é necessário que haja uma rede de transportes públicos funcional e, ou, uma oferta de transportes por parte de empresas privadas, com preços competitivos ou com uma grande diferenciação em relação à concorrência. Esta dissertação destina-se a compreender qual a escolha dos meios de transporte utilizados, por parte dos turistas no destino, assim como o seu nível de satisfação, mais especificamente na ilha de São Miguel. Desta escolha e satisfação pretende-se entender o que pode ser melhorado na oferta dos serviços, de forma a conseguir manter uma procura sustentável e economicamente viável para a região.

Palavras-Chave: transportes, escolha, destino, transportes públicos, rent-a-car, turistas.

Abstract

The demand for the Azores as a tourist destination has been increasing during the last decades. Nowadays that it is a destination whose airspace is liberalized and as a consequence of the arrival of low-cost airlines, its demand has increased considerably in the last two years. In order for a destination to have good internal accessibility there must exist a functional public transport network and, or a transport supply from private companies, with competitive prices or with a great product differentiation from their competition. This dissertation aims to understand the choice of transportation modes used by tourists at the destination, in this case São Miguel Island, as well their level of satisfaction with it. From this choice and satisfaction levels, to understand what services can be improved, in order to maintain a sustainable and economically healthy demand for the region.

Keywords: transports, choice, destination, public transports, rent-a-car, tourists.

Agradecimentos

Pretendo manifestar os meus profundos agradecimentos a todas as pessoas e entidades que me apoiaram na realização do presente trabalho.

Ao Professor Dr. José António Cabral Vieira, meu orientador científico, pela sua enorme disponibilidade, apoio, esclarecimentos, conselhos e ensinamentos prestados ao longo da elaboração da dissertação.

Ao Professor Dr. António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes, meu co-orientador de dissertação, que mesmo estando fora do país por um considerável período de tempo, encontrou-se sempre disponível e interessado neste tema.

À Universidade dos Açores, por permitir a realização desta dissertação.

A todos os docentes e funcionários da Faculdade de Economia e Gestão pelo apoio e conselhos.

Aos meus amigos, pelo incentivo e compreensão da minha ausência em momentos de convívio.

Ao meu tio Carlos Mota e restante família.

À minha irmã Isabel Neto Cordeiro, pelos seus conselhos e experiência.

A toda a Comunidade do *Crossfit* PDL, por me inculir diariamente valores como a dedicação, coragem e humildade.

Finalmente, à minha Mãe Manuela Medeiros e aos meus avós, a quem dedico esta dissertação, um enorme obrigado.

Índice Geral

	Página
Capítulo 1 - Introdução	10
1.1. Considerações iniciais	10
1.2. Justificação e objectivos da dissertação	10
1.3. Metodologia de investigação	10
1.4. Organização da dissertação	11
Capítulo 2 - Revisão da Literatura.....	12
2.1. Transportes Terrestres	12
2.1.1. Tipos de Transportes Terrestres	12
2.2. Transportes Terrestres Alternativos/Sustentáveis	13
2.2.1. Bicicleta e Caminhada	14
2.2.2. Autocarro	15
2.2.2.1. Transportes Públicos na Ilha de São Miguel	16
2.3 - Benefícios da Diversidade dos Meios de Transporte	18
2.4. Escolha dos meios de transporte a utilizar no destino	18
2.5. Factores que influenciam a escolha do meio de transporte por parte dos turistas	19
2.6. Dados Estatísticos do Observatório do Turismo dos Açores (OTA)	20
2.6.1. Avaliações e Sugestões sobre os Transportes e Mobilidade nos Açores	21
2.7. Os Casos da Holanda, Dinamarca e Alemanha	22
2.7.1. Uso de bicicleta na Holanda, Alemanha e Dinamarca	22
2.7.2. Políticas Chave e medidas inovadoras usadas na Holanda, Dinamarca e Alemanha para promover a segurança e o normal funcionamento do ciclismo	23
2.7.3. Promoção do uso de bicicleta na Holanda, Dinamarca e Alemanha	25

	Página
2.7.4. Odense: A cidade nacional do ciclismo	26
2.8. Planeamento da rede de transportes	27
Capítulo 3 - Análise Empírica	29
3.1. Uma análise de Preços de Rent-a-Car em São Miguel	29
3.1.1. Resultados da Análise à Viatura 1	29
3.1.2. Resultados da Análise à Viatura 2	31
3.1.3. Análise comparativa de preços entre os Açores e Madeira	33
3.1.4. Análise Açores	33
3.1.5. Análise Madeira	33
3.2. Inquérito aos Turistas	35
3.2.1 Estrutura do Inquérito	35
3.2.2. Realização dos Inquéritos	35
3.3. Caracterização dos Inquiridos: Estatística Descritiva	35
3.3.1. A utilização dos meios de transporte por parte dos inquiridos	39
3.3.2. A combinação de meios de transporte mais utilizada	40
3.3.3. Análise do grau de satisfação por transporte escolhido	41
3.3.4. A utilização dos meios de transporte: Análise de Regressão	42
3.4. Algumas observações e sugestões por parte dos inquiridos	46
Capítulo 4 - Discussão dos Resultados e Conclusões	47
Referências Bibliográficas	49
Anexos	51
Anexo 1 - Inquérito (versão portuguesa)	52
Anexo 2 - Inquérito (versão inglesa)	55

Índice de Figuras

	Página
Figura 1 - Número de Passageiros Transportados em Transportes Terrestres Urbanos e Interurbanos em São Miguel (2006-2015)	17
Figura 2 - Nacionalidade dos Turistas (OTA)	21
Figura 3 - Preços Rent-a-Car Viatura 1 sem seguros	30
Figura 4 - Preços Rent-a-Car Viatura 1 com seguros	31
Figura 5 - Preços Rent-a-Car Viatura 2 sem seguros	32
Figura 6 - Preços Rent-a-Car Viatura 2 com seguros	32
Figura 7 - Comparação entre Açores e Madeira para Época Baixa	34
Figura 8 - Comparação entre Açores e Madeira para Época Alta	34
Figura 9 - Nacionalidade dos inqueridos	36
Figura 10 - Idade dos inqueridos	37
Figura 11 - Habilitações Literárias dos inqueridos	37
Figura 12 - Estado Civil dos inqueridos	38
Figura 13 - Primeira vez dos inqueridos nos Açores?	38
Figura 14 - Inqueridos estão a viajar como?	39
Figura 15 - Escolha dos Meios de Transporte pelos Turistas	40
Figura 16 - Combinação de Meios de Transporte mais utilizada	40
Figura 17 - Grau de Satisfação com o Transporte escolhido	42

Índice de Tabelas

	Página
Tabela 1 - Tipos de Transportes Terrestres	13
Tabela 2 - A utilização do meio de transporte: Modelo Probit	44

1 – Introdução

1.1 - Considerações iniciais

Turismo pode ser visto como um movimento de pessoas entre lugares, com o objectivo de descoberta de novos espaços, procura de novidades, conhecer culturas e pessoas diferentes. Para Mammadov (2012), a experiência de fazer turismo e de viajar de um ponto para outro, começa e acaba com o transporte. Assim sendo, é impossível considerar o turismo sem transportes. Neste sentido, Mammadov (2012), afirma também, que se um país pretende adquirir um desenvolvimento turístico sustentável, terá que ter em atenção o sector dos transportes, reduzindo o monopólio nesse sector e criar competitividade entre as empresas.

O turismo desempenha um papel importante na economia de muitos países e regiões, tendo diversos benefícios económicos e sociais nas comunidades, tais como, criação de emprego, oportunidades de negócio, diversificação económica e efeitos multiplicadores. (Archer, Cooper e Ruhanen, 2005; Gunn e Var, 2002; Lee e Brahmasrene, 2013; Milman e Pizam, 1988). De forma a oferecer experiências positivas, assegurando ao mesmo tempo um desenvolvimento saudável para a comunidade local, muitos destinos adoptaram o turismo sustentável como um conceito importante no desenvolvimento de planos turísticos (Gunn e Var, 2002; Honey, 2008).

1.2 – Justificação e objectivos da dissertação

A escolha deste tema de investigação insere-se no âmbito do Mestrado em Gestão do Turismo Internacional com a especialização em Gestão dos Destinos Turísticos e justifica-se pela necessidade de compreender qual é a escolha de meios de transporte por parte dos turistas no destino, e avaliar o seu grau de satisfação com essa escolha. Com os resultados, pretende-se apresentar sugestões de forma a colmatar possíveis falhas no sistema de transportes na ilha de São Miguel, com vista a melhorar a mobilidade dos visitantes.

1.3 – Metodologia de investigação

Para a presente dissertação começou-se com a recolha de informação relacionada com o tema, através de pesquisa bibliográfica, que posteriormente foi analisada,

seleccionada e organizada, permitindo reunir o conteúdo que se julga adequado para integrar o desenvolvimento do trabalho.

Como complemento a esta pesquisa bibliográfica, efetuou-se uma pesquisa online a diversos *rent-a-car* a operar na ilha de São Miguel e ilha da Madeira, de forma a fazer uma análise de preços comparativa entre as duas regiões.

Para compreender qual a escolha dos meios de transporte a utilizar por parte dos turistas no destino, foram inquiridos 235 turistas na ilha de São Miguel.

Depois de realizados os inquéritos, foi feita uma análise de resultados e apresentadas sugestões.

1.4– Organização da dissertação

A dissertação está organizada em 4 capítulos. No presente capítulo, fez-se a introdução e definição de objectivos, e apresentou-se a metodologia de investigação.

O capítulo 2, trata a revisão da literatura. Faz referência aos diversos tipos de transportes terrestres existentes, dando uma noção das acessibilidades e condições de utilização de cada um. Versa a escolha dos meios de transporte a utilizar no destino e como é influenciada essa escolha. São também apresentados dados, avaliações e sugestões sobre os transportes e mobilidade nos Açores. Refere-se a situações existentes noutros países, nomeadamente, Holanda, Dinamarca e Alemanha. Aqui é relatada a queda do uso de bicicleta nesses países e como surgiu o reaparecimento da mesma. Aborda também a promoção dos transportes alternativos em países como Holanda, Dinamarca e Alemanha, dando o exemplo da cidade de Odense. Relata também a importância que é necessária ser dada ao planeamento das redes de transportes.

O capítulo 3, expõe uma análise efetuada a *websites* de diversas *rent-a-car*, para fazer uma amostra de preços praticados. É também efetuada uma análise comparativa entre os Açores e Madeira. Neste capítulo é relatado o processo de execução de inquéritos aos turistas e revelados os resultados destes mesmos inquéritos.

O capítulo 4, contém a discussão dos resultados e as principais conclusões desta dissertação.

2. Revisão de Literatura

2.1. Transportes Terrestres

2.1.1. Tipos de Transportes Terrestres

Para explorar um destino, o turista pode optar pelo meio de transporte que vai utilizar, ou até mesmo combinar diversos meios de transporte na mesma viagem. Diferentes tipos de transporte proporcionam diferentes tipos de acessibilidade e possuem requisitos diferentes.

O carro, permite aos seus passageiros deslocarem-se a uma velocidade elevada e conseqüentemente com uma maior flexibilidade de itinerários e horários. Para utilizar este meio de transporte é necessário que o condutor tenha uma idade mínima legal e uma licença de condução. O inconveniente deste transporte para além da poluição é o custo elevado associado ao mesmo, nomeadamente, combustível, estacionamento e manutenção.

O autocarro, permite aos passageiros deslocarem-se a uma velocidade moderada, tendo sempre uma inflexibilidade de itinerários e horários, ou seja, o passageiro estará dependente dos mesmos. Para utilizar este meio de transporte os requisitos são mínimos. O inconveniente deste transporte é a dependência de horários e paragens. O custo de utilização é moderado.

A bicicleta, apesar de permitir aos seus passageiros deslocarem-se a uma velocidade mais reduzida, tem ao mesmo tempo associado um maior grau de flexibilidade de itinerários, horários e estacionamento. Os requisitos são físicos (aptidão física para deslocar-se de um ponto para outro). O custo com este meio de transporte é muito baixo. O principal inconveniente deste transporte são as condições meteorológicas adversas e as condições das estradas locais.

A mota, é um meio de transporte que permite aos seus utilizadores deslocarem-se a velocidades elevadas, sendo muito útil na deslocação em grandes cidades com grande afluência de veículos motorizados. Para utilizar este tipo de transporte é necessário que o condutor possua uma idade mínima legal e que tenha uma licença de condução. Este meio de transporte tem um custo moderado. Os inconvenientes do mesmo são as condições meteorológicas adversas e a poluição atmosférica e sonora.

O táxi, permite uma velocidade de deslocação elevada aos seus utilizadores. Para utilizar este meio de transporte os requisitos são mínimos. A sua utilização tem por regra, um custo elevado.

A caminhada é caracterizada por uma deslocação a uma reduzida velocidade, no entanto, com um elevado grau de flexibilidade no que diz respeito a horários e itinerários. Os requisitos para o fazer são apenas físicos, uma vez que é o meio de transporte que possui menos custos associados à sua utilização. O seu grande inconveniente é a distância que o utilizador pretender percorrer. Ou seja, quanto maior for a distância menor é a propensão para caminhar.

Tabela abaixo explica os diferentes tipos de acessibilidade e requisitos. - Litman (2016)

Tipo de Transporte	Velocidade	Custo	Requisitos	Facilidades
Carro	Elevada	Elevado	Licença	Estradas
Autocarro	Média	Médio	Mínimos	Estradas/Itinerários
Bicicleta	Baixa	Baixo	Físicos	Estradas/Ciclovias
Mota	Elevada	Médio	Licença	Estradas
Táxi	Elevada	Elevado	Mínimos	Estradas
Caminhada	Baixa	Baixo	Físicos	Passeios
Boleia	Média/Elevada	Baixo	Mínimos	Estradas

Tabela 1 - Tipos de Transportes Terrestres

2.2. Transportes Terrestres Alternativos/Sustentáveis

Trinh Thi Le (2014), afirma que os modos de transporte alternativos para os turistas no destino consistem em caminhadas, andar de bicicleta e uso de transportes públicos. No entanto, quanto à caminhada esta é apenas viável em pequenas distâncias e a bicicleta estará sempre dependente das infra-estruturas adequadas para tal. O estado de saúde do turista é também um factor importante para definir se este adere ou não a estes modos alternativos de transporte.

Para atrair mais utilizadores, as empresas de transporte público têm de compreender as motivações, comportamentos e níveis de satisfação dos clientes.

Thompson (2004), afirma também que os turistas como utilizadores de transportes públicos, ao contrário dos locais exigem certos serviços personalizados para o turismo ao frequentarem os mesmos. No caso dos Estados Unidos, cerca de cinquenta mil autocarros possuem suportes para bicicletas. Estes suportes podem estar localizados no exterior ou no interior do veículo.

Do ponto de vista de gestão dos destinos turísticos, incentivar o uso dos transportes públicos e menos o uso de carros, reduz o tráfego automóvel, o que leva à redução de energia utilizado, levando por sua vez à diminuição da poluição - Ashworth e Page (2011) e Khadaroo e Seetanaah (2007). Isto irá contribuir assim para um desenvolvimento sustentável do destino. Do ponto de vista do turista, certos factores influenciam a sua escolha no destino a visitar, sendo que as infra-estruturas de transportes públicos correspondem a um desses factores.

Mandeno (2011) e Yang (2010) afirmam que um excelente sistema de transportes públicos facilita a mobilidade turística, contribuindo para proporcionar melhores experiências aos turistas que nos visitam e, conseqüentemente, beneficia a economia local.

2.2.1 - Bicicleta e Caminhada

Pucher e Buehler (2008), são da opinião que, há diversas razões para encorajar o uso de bicicleta. Não provoca poluição sonora ou atmosférica, e não consome recursos não-renováveis como os outros modos de transporte a motor. A única energia que é necessária no uso deste transporte é a energia fornecida pelo utilizador que é ao mesmo tempo um excelente exercício cardiovascular. A nível de estacionamento, normalmente é fácil arranjar lugares para tal.

Becken (2002), afirma que o ciclismo é também um meio de dispersão dos turistas para áreas mais rurais (seguindo um espírito de aventura), contribuindo para a economia dessas áreas mais isoladas.

Para Buehler (2011) as vantagens de andar de bicicleta e caminhar são: económicas (custos ao alcance da maioria da população); ambientais (é um meio de transporte não poluente); lazer (passar tempo no exterior com família e amigos); uso eficiente da energia (serve para desgastar as calorias ingeridas); saúde (é um hábito que para além de ser benéfico fisicamente, é também um benefício social e mental).

Buehler e Pucher (2008) mencionam algumas medidas que podem ser aplicadas para incentivar o ciclismo e a caminhada. As medidas são as seguintes: melhores infra-estruturas para caminhadas e prática de bicicleta; conjugar a prática de caminhada e de bicicleta com os transportes públicos (suportes para bicicletas nos transportes públicos); redução da velocidade máxima nas zonas de residência (velocidade máxima 30km/h ou menos); medidas que obriguem os carros a abrandar (ruas mais estreitas, curvas com contra curvas, lombas, passadeiras elevadas ao nível do passeio); melhorar o planeamento urbano de forma a que seja possível a conjugação dos diversos tipos de transporte; restringir a passagem de veículos a motor em certas zonas; educação de tráfego nas escolas.

2.2.2 - Autocarro

Normalmente todas as cidades possuem um serviço de transporte de autocarros. O serviço de autocarros é relativamente fácil de introduzir pois o necessário são os veículos, garagens, manutenção dos veículos, uma empresa que explore a actividade e pontos de paragem ao longo do percurso.

A grande maioria dos autocarros opera nas estradas públicas, sendo que a sua velocidade de viagem depende do congestionamento das vias públicas. A sua velocidade média é inferior à dos carros por que têm de fazer paragens. Assim sendo, em termos de velocidade não é um meio de transporte competitivo comparativamente aos automóveis. As vantagens do autocarro são por sua vez, custos mais reduzidos e o facto de o utilizador não ter que procurar lugar para estacionar.

Para tornar os autocarros mais eficientes e atractivos para os passageiros, certas medidas podem ser tomadas. Sendo exemplos dessas medidas as seguintes: sinalização preferencial; diversos pontos de paragem; vias exclusivas para autocarros.

Na sinalização preferencial, os autocarros numa faixa de aproximação separada, recebem o sinal verde para avançar antes que os restantes automóveis.

Diversos pontos de paragem durante o itinerário, para entrada e saída de passageiros, de preferência próximos de passadeiras e com uma distância entre pontos de paragem de 250 a 400 metros.

Vias exclusivas para autocarros, medida que faz com que os autocarros se tornem independentes do restante tráfego, deixando o congestionamento de ser um problema para este meio de transporte.

2.2.2.1 - Transportes Públicos na Ilha de São Miguel

A ilha de São Miguel tem à sua disposição três companhias de transporte público, nomeadamente autocarros, que operam diariamente em toda a ilha. As referidas empresas são: Auto Viação Micaelense, Caetano Raposo e Pereiras, Varela e C^a LDA.

A empresa Auto Viação Micaelense opera em apenas um conselho da ilha de São Miguel, sendo ele Ponta Delgada. Os itinerários que esta empresa faz são todos em direção oeste do centro de Ponta Delgada. Se considerarmos o ponto de partida o centro de Ponta Delgada, esta empresa de transportes permite a deslocação dos seus passageiros para os seguintes destinos: Relva; Capelas; Santo António; Fenais da Luz; João Bom; Sete Cidades; Mosteiros.

A empresa Caetano Raposo e Pereiras opera ao longo da costa norte da ilha de São Miguel. Esta empresa abrange os seguintes conselhos: Ponta Delgada; Ribeira Grande; Nordeste e Povoação. Se considerarmos o ponto de partida o centro de Ponta Delgada, esta empresa de transportes permite a deslocação dos seus passageiros para os seguintes destinos: Rabo de Peixe; Ribeira Grande; Maia; Furnas; Salga; Nordeste; Povoação.

A empresa Varela e C^a LDA, opera ao longo da costa sul da ilha de São Miguel. Esta empresa abrange os seguintes conselhos: Ponta Delgada; Lagoa; Vila Franca; Povoação. Se consideramos o ponto de partida o centro de Ponta Delgada, esta empresa de transportes permite a deslocação dos seus passageiros para os seguintes destinos: Fajã de Baixo; Fajã de Cima; Lagoa; Ribeira Chã; Vila Franca do Campo; Furnas; Ribeira Quente; Povoação; Água Retorta.

Para além destas três empresas, existe um serviço de *mini-bus* que opera nos principais pontos do centro da cidade de Ponta Delgada, permitindo maioritariamente aos locais deslocarem-se de forma eficiente. Este serviço de *mini-bus* tem acessos como hospital, hiper-mercados, farmácias, centros de cultura, comércio.

A Figura 1 é baseada nos dados estatísticos recolhidos pelo Serviço Regional de Estatística dos Açores (SREA), sobre o Número de Passageiros Transportados em Transportes Terrestres Urbanos e Interurbanos entre 2006 e 2015.

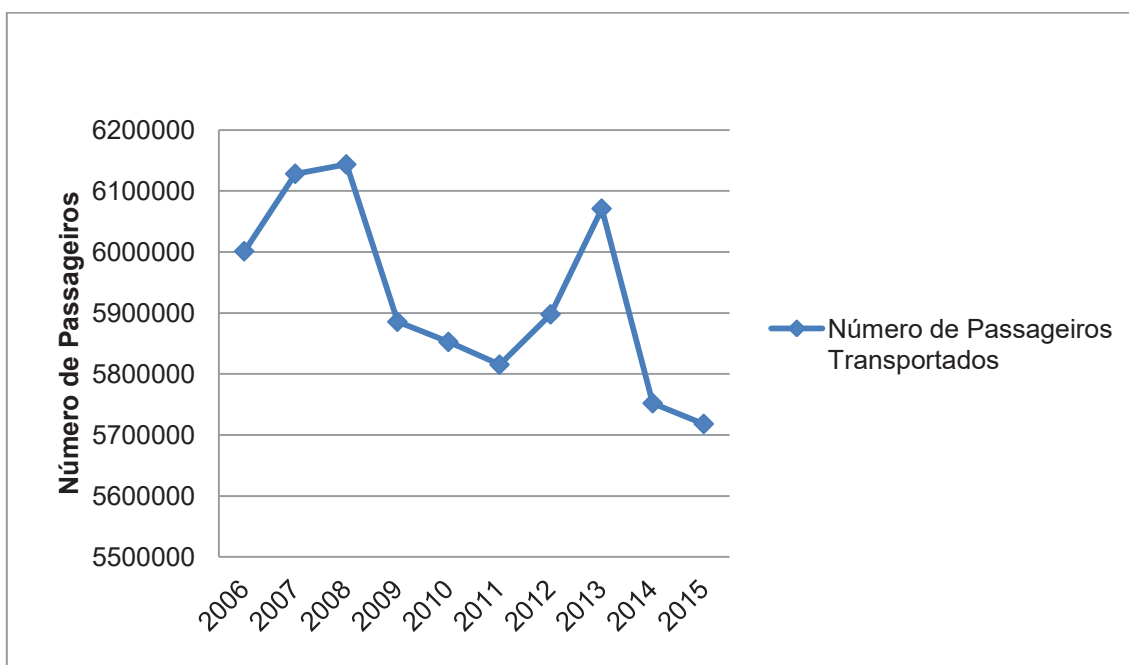


Figura 1 - Número de Passageiros Transportados em Transportes Terrestres Urbanos e Interurbanos em São Miguel (2006-2015)

A conclusão que podemos tirar deste gráfico é que a procura pelo serviço de transportes tem-se mantido inconstante, sendo que o período de menor procura registada foi nos anos 2014 e 2015 e aparentemente com tendência a decrescer. Esta diminuição na adesão do uso dos transportes públicos pode estar associada à incompatibilidade horária.

Se analisarmos os horários dos transportes públicos, podemos observar que a grande maioria dos itinerários deixa de operar a partir das 19h00. Sendo que atualmente as pessoas trabalham cada vez mais por turnos, ou têm cargas horárias que não são compatíveis com esse horário, em tal situação, esta tipologia de transporte será rejeitada. Outro fator poderá ser a rapidez do meio de transporte. Será mais conveniente para o utilizador fazer um trajeto direto para casa do que fazer diversas paragens ao longo do percurso.

Estes são os inconvenientes para a comunidade local, que de certa forma podem aplicar-se também aos turistas, sobretudo a incompatibilidade horária dos percursos de autocarro. Por exemplo, se um turista decidir visitar as Furnas de autocarro durante um dia de semana, a melhor opção será ir no autocarro às 07h15 da manhã (itinerário com diversas paragens) ou no autocarro das 07h40 da manhã (itinerário com menos paragens) com a empresa Varela e C.^a LDA, e regressar no máximo às 17h00 a Ponta Delgada. Outra opção seria utilizar o autocarro que vai para a Povoação às 09h00 da manhã através da mesma empresa de transportes. Sendo que trata-se de uma viagem de pelo menos 1 hora e 30 minutos os passageiros ficam um curto período de tempo no local desejado e incapacitados em termos de horário para realizar mais do que uma actividade, como por exemplo, visitar parque Terra Nostra, piscinas termais, actividades na natureza como trilhos, jantar. Se os turistas decidirem fazer este mesmo itinerário ao fim de semana, ficarão ainda mais limitados no que diz respeito a flexibilidade horária, visto que o número de autocarros a operar é menor e os horários são consequentemente mais restritos.

2.3 - Benefícios da Diversidade dos Meios de Transporte

A diversidade de meios de transporte permite: o acesso a serviços de emergência e de tratamentos de saúde; o acesso a pessoas desfavorecidas económica, física e socialmente; aumentar a acessibilidade do transporte; o consumidor decidir onde aplicar o seu dinheiro; reduzir a necessidade de haver tantos condutores a circularem ao mesmo tempo, contribuindo para a diminuição do congestionamento, poluição e estacionamento; apoiar a actividade física (caminhada e bicicleta); apoiar o desenvolvimento económico; aumentar a esperança média de vida (caminhada e bicicleta);

2.4. Escolha dos meios de transporte a utilizar no destino

A escolha no modo de viajar por parte do turista depende da flexibilidade, conforto, conveniência, relaxamento, e sentido de liberdade sem stresse, (Anablea e Gatersleben, 2005). Assim sendo, no destino, a escolha do modo de transporte a utilizar está dependente das atitudes, personalidade, estilo de vida e hábitos por parte do turista, (Cao e Mokhtarian, 2005 e Schmidt, 2001). Bargeman e V. D. Poel (2006) e Carr (2002), afirmam que no destino as decisões são quase automáticas, revelando

rotinas do país de origem bem como o estilo de vida diário dos turistas. Acredita-se então, que os estilos de vida têm as suas raízes nas preferências pessoais e naquilo que dá prazer, algo que será dificilmente influenciado por argumentos do ambiente.

Assim, e segundo Carr (2002), alterar escolhas de férias, implica o uso de argumentos semelhantes aos utilizados quando é proposto que se altere os comportamentos e estilos de vida: explicações racionais sobre preços; natureza hedónica (ênfase no grau de satisfação que vão ter ao experimentar algo diferente); social (ênfase no estatuto social e prestígio); associado quando necessário e possível a benefícios tangíveis (compensações). Carr (2002), acrescenta ainda, que o comportamento em férias é determinado pela preocupação da segurança pessoal; motivações; cultura; raça; e é influenciado pelos grupos que o rodeiam.

2.5. Factores que influenciam a escolha do meio de transporte por parte dos turistas

Segundo a NGTA - *Niagara to Greater Toronto Area* (2009), os factores que influenciam a escolha do meio de transporte por parte do turista são os seguintes: característica da viagem; características pessoais; sistemas de transporte existentes.

Característica da viagem, significa se a viagem é de lazer, trabalho, formação, compras, entre outros aspectos. Características pessoais, dizem respeito às características demográficas (idade, género, mobilidade) e preferências pessoais (conveniência, desejo de meios de transporte activos, preocupações com impactos ambientais e constrangimento de tempo).

Sistemas de transporte existentes, são definidos pela qualidade das estradas, custo dos transportes, congestionamentos no local, duração da viagem, conforto e conveniência, acessibilidade e condições meteorológicas, conhecimento da existência destes transportes por parte do turista.

Segundo Otto (2010), à parte dos hábitos, rotinas e atitudes, há outros comportamentos relevantes na escolha do meio de transporte a utilizar, nomeadamente: factores situacionais; factores económicos; factores sociais; factores demográficos.

Factores Situacionais são, por exemplo, se não há transportes públicos suficientes, ou se as condições meteorológicas não permitem andar de bicicleta, estes meios de

transportes não estarão disponíveis na visão do turista e, portanto, não contam como uma opção.

Factores Económicos dizem respeito à análise custo-benefício por parte do turista. Qual será o seu grau de satisfação se optar por um meio de transporte e não outro alternativo.

Factores Sociais são, por exemplo, um turista que se desloca a um destino pouco desenvolvido onde não é bem visto ou onde é raro possuir-se um carro, este mesmo turista pode sentir-se influenciado a aderir à cultura desse mesmo destino, abdicando do conforto ao qual está habituado.

Factores Demográficos são considerados o género e idade dos turistas. Por exemplo, se for uma família de 5 pessoas, sendo que 2 são o pai e mãe, outros 2 são crianças e o outro elemento é um bebé, provavelmente bicicleta e transportes públicos não serão a melhor escolha.

Segundo Taplin e Qiu (1997), a escolha do meio de transporte escolhido pelo turista no destino tem influência na sua deslocação no mesmo. Isto é, viagens de carro são mais flexíveis e permitem o turista escolher o seu itinerário e horário. Tideswell e Faulkner (1999) afirmam que permite também que visite um maior número de lugares no destino num período mais reduzido de tempo.

Dickinson e Robbins (2008), são da opinião que viajar em carros particulares dá também um grande contributo para o turismo nas áreas rurais uma vez que a sua distância às cidades é maior, o seu alcance é mais fácil por via automóvel privado.

2.6. Dados Estatísticos do Observatório do Turismo dos Açores (OTA)

Na Figura 2, e com base no Observatório do Turismo dos Açores, mostra-se em níveis percentuais a nacionalidade dos turistas que visitaram os Açores no Inverno de 2014, 2015 e 2016.

No Inverno 2013-2014, 54,90% dos turistas eram de nacionalidade portuguesa e os restantes 45,1% estrangeiros. Dos quais 19,4% eram Alemães e 8,6% suecos.

No Inverno 2014-2015, 53,7% dos turistas eram de nacionalidade portuguesa e os restantes 46,3% estrangeiros. Dos quais, 26,7% eram Alemães; 11,1% EUA; 10,5%

Espanhóis; 5,5% Suecos; 5,1% Reino Unido; 4,4% Franceses; 3,4% Holandeses; 2,6% Dinamarqueses.

No Inverno 2015-2016, já se notou uma diminuição na vinda de turistas de nacionalidade portuguesa, com 47,6%, enquanto que houve aumento do mercado estrangeiro registando uma percentagem de 52,4%. Dos quais, 27% eram Alemães; 12,7% EUA; 9,9% Espanha; 8,6% Suécia; 6,4% Canadá; 3,6% Reino Unido; 2,6% França e Suíça, entre outros.

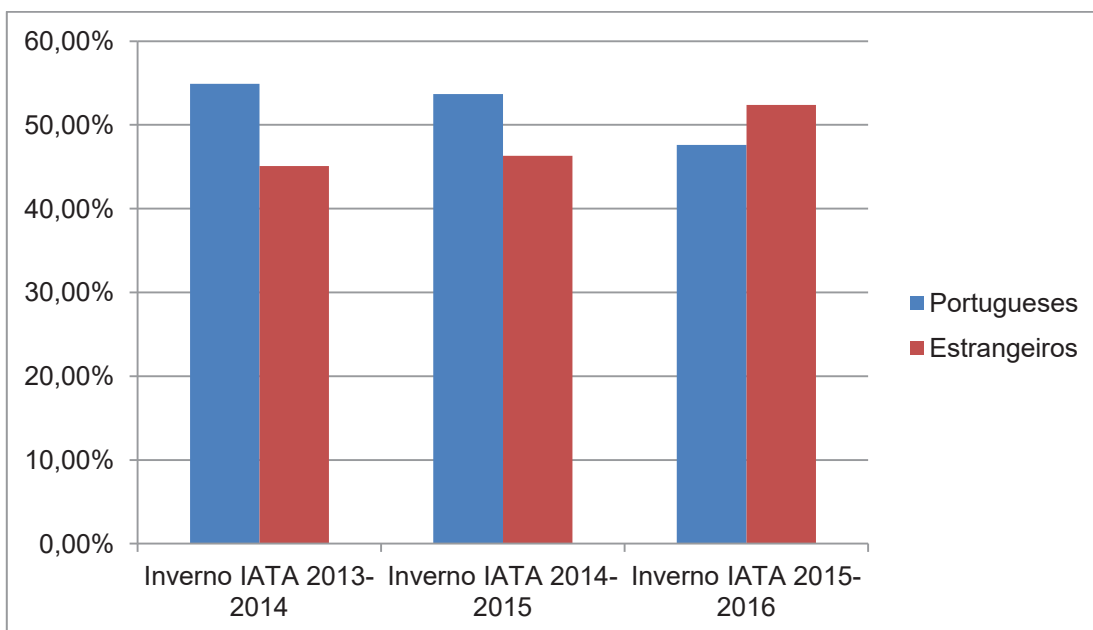


Figura 2 - Nacionalidade dos Turistas (OTA)

2.6.1. Avaliações e Sugestões sobre os Transportes e Mobilidade nos Açores

Segundo os dados recolhidos pelo Observatório do Turismo dos Açores (OTA), ao nível de satisfação numa escala de zero a cinco, o parâmetro "Transporte e Mobilidade" é aquele que em 2014 e 2015, apresenta os valores mais baixos, com 3,8 e 3,6 respectivamente.

Em 2015, dentro do parâmetro "Transporte e Mobilidade" existe outros sub-parâmetros, nomeadamente: Serviço carros de aluguer (4.2); Mobilidade e Acessibilidade nas ilhas visitadas (4.0); Serviços de Táxi (3.8); Transportes Públicos (3.1); Horários dos Transportes Públicos Terrestres (2.4).

Segundo o Observatório do Turismo dos Açores, o turista atribui importância elevada à rede de transportes públicos. Assim, ficam algumas sugestões ao nível do transporte e mobilidade por parte do turista: tornar mais acessíveis as tarifas das viagens inter-ilhas; tornar mais competitivas as tarifas de aluguer de viaturas; aumentar a disponibilidade de viaturas nos rent-a-car; aumentar o número de carreiras e prolongar os horários (ao final do dia e aos fins de semana) dos transportes públicos; melhorar a sinalética das estradas secundárias que dão acesso às principais atracções turísticas, sobretudo aos miradouros.

2.7. Os Casos da Holanda, Dinamarca e Alemanha

Pucher e Buehler (2008) afirmam que:

“O sucesso da adesão à bicicleta não depende da pobreza, ou de regimes ditatoriais, ou falta de opção de transportes motorizados. Na Europa, a população dos países nórdicos e até mesmo da Grã-Bretanha tendem a recorrer ao uso da bicicleta para fins utilitários.”

Pucher e Buehler (2008), fazem referência aos seguintes dados estatísticos:

“Nos EUA pedalar para o trabalho ou para a escola conta com uma percentagem de apenas 11%. Em contraste temos a Alemanha com 28%, o Reino Unido com 30%, Holanda com 32%, Dinamarca com 35%. Viagens às compras nos EUA contam com 5%, enquanto a Alemanha 20%, a Holanda com 22%, Dinamarca com 25%.”

2.7.1. Uso de bicicleta na Holanda, Alemanha e Dinamarca

Com o aparecimento do automóvel, o uso da bicicleta sofreu uma quebra drástica durante os anos 1950-60. Pucher e Buehler (2008) referem que na Holanda, Alemanha e Dinamarca, no anos de 1950 o uso de bicicleta rondava os 50-85%, sendo que no ano 1975, representava apenas 14-35% das viagens efetuadas.

De igual modo, um estudo efectuado pela cidade de Berlim (2003), revelou que o uso de bicicleta, na cidade de Berlim, sofreu uma quebra de 78% desde 1950 até 1975. Hass-Klau (1990), afirma que durante esse período de 25 anos, cidades da Holanda, Dinamarca e Alemanha, focaram-se em acomodar e facilitar o uso de transportes

motorizados, expandindo em grande escala as suas estradas, locais de estacionamento, colocando de parte as necessidades dos pedestrianistas e dos ciclistas.

Nos meados de 1970, as políticas de utilização de terrenos e transportes foram alteradas drasticamente a favor do pedestrianismo, ciclismo e transportes públicos. Esta política de reforma, foi uma reacção ao aumento dos impactos ambientais, consumos energéticos e segurança rodoviária, Hass-Klau (1990). A maioria das cidades destes países melhoraram as infra-estruturas de suporte à prática de ciclismo, impondo restrições ao uso de automóveis e tornando-o um meio de transporte mais dispendioso. De 1975 a 1995 a taxa de utilização de bicicletas nos referidos países anteriores aumentou $\frac{1}{4}$. Na cidade de Berlim, de 1975-2001, o número de viagens de bicicleta quadruplicou, atingindo os 45% do ano 1950, Hass-Klau (1990). Para Pucher e Buehler (2008), significa isto que o regresso da bicicleta em 1975 não foi o suficiente para compensar as percas de 1950-1975. No entanto, continua a ser um grande feito e que demonstra a aplicação de boas políticas e comportamento por parte dos consumidores. É impressionante também pelo facto de o número de carros per capita não ter reduzido pelo contrário foi aumentando significativamente.

Outra análise efectuada por Pucher e Buehler (2008), em relação à Holanda, Dinamarca e Alemanha é a que o uso de bicicleta como transporte abrange várias faixas etárias bem como géneros. Ou seja, a tendência de pedalar por parte das mulheres é semelhante à dos homens.

2.7.2. Políticas Chave e medidas inovadoras usadas na Holanda, Dinamarca e Alemanha para promover a segurança e o normal funcionamento do ciclismo

Pucher e Buehler (2008), fazem referência a sete medidas implementadas para promover a segurança e o funcionamento eficiente do ciclismo. Seguem-se algumas dessas medidas.

Acessos separados de facilidades para ciclistas: percursos e caminhos de bicicleta bem preparados e equipados nas cidades e áreas envolventes; coordenar um sistema de sinalética colorida destinada às bicicletas; criação de atalhos que permitam a passagem às bicicletas os quais se consideram rua sem saída para os carros.

Modificação das Intersecções e Prioridade nos sinais de trânsito para as bicicletas: sinais de trânsito luminosos próprios para as bicicletas; área de espera avançada para os ciclistas (à frente dos carros) que são orientadas por vias especiais para bicicletas; criação de atalhos para ciclistas para que possam evitar o trânsito, melhorando assim a velocidade da bicicleta; percursos de bicicleta num colorido mais intenso principalmente nas zonas de intersecção e travessia; sinalização de trânsito luminosa coordenada com as velocidades médias dos ciclistas para criar uma sequência de sinais verdes "*green wave*"; placas digitais luminosas ao longo das vias de bicicletas, informando a velocidade que o ciclista necessita de ir para chegar a tempo do sinal verde.

Desaceleração do Tráfego: velocidade limite nas zonas de residência (30km/h), infra-estruturas com características que provoquem o abrandamento da circulação dos automóveis; estradas estreitas que permitem prioridade às bicicletas em relação aos automóveis; zona de casa com velocidade limite (5km/h), para os carros serem equiparados às bicicletas e pedestres.

Estacionamento para Bicicletas: grande variedade na oferta de lugares para estacionar as bicicletas nas cidades; melhorar a luminosidade e segurança dos parques de bicicletas, de preferência com seguranças, câmaras de vigilância e prioridade de estacionamento para indivíduos do sexo feminino.

Coordenação com o Transporte Público: parques para bicicletas ao longo das estações de metro, autocarro e comboio; "*Call-a-Bike*" – programa que permite alugar uma bicicleta através do telemóvel, mesmo estando no trânsito. Este serviço é pago ao minuto; aluguer de bicicletas nas estações de comboio e metro; garagens de luxo para estacionamento de bicicletas, onde estariam incluídas: segurança, câmaras de vigilância, musica ambiente, serviços de manutenção de bicicletas e aluguer.

Educação de Tráfego e contexto prático: cursos de andar de bicicleta nas escolas, instruídos pela polícia de trânsito; exames práticos para as crianças; formação aos motoristas para terem precaução com os ciclistas e pedestres.

Leis de Trânsito: proteção legal especial para crianças e idosos que circulam de bicicleta; motoristas assumidos como culpados quando envolvido qualquer acidente com ciclistas; reforçar os direitos dos ciclistas pela polícia e pelos tribunais.

2.7.3. Promoção do uso de bicicleta na Holanda, Dinamarca e Alemanha

Estes países tomaram 4 medidas para promover o uso da bicicleta

Acesso a bicicletas: uso gratuito de bicicletas “*City Bikes*” estacionadas pela cidade, como é feito em Copenhaga; aluguer de bicicletas de forma fácil, conveniente e pouco dispendiosa nas estações de comboios e estacionadas pela cidade, recorrendo ao “*Call-a-Bike*” e “*OV fiets*” como é utilizado na Holanda e Alemanha; empresas de bicicletas emprestam as bicicletas a residentes que tenham a necessidade de efetuar curtas viagens de negócios durante o dia; redução do valor de taxas pela aquisição de bicicletas na Holanda; locais para enchimento dos pneus em zonas convenientes nas cidades; “*Park and Bike*” – desconto nos alugueres de bicicletas para indivíduos que fazem parte do trajeto de carro, estacionam e depois fazem o resto do percurso de bicicleta.

Planeamento de viagens de bicicletas: *websites* de bicicleta com uma vasta informação de trajetos, atividades, programas especiais, benefícios para a saúde, bicicletas e acessórios; planeamento de viagens de bicicleta flexíveis e/ou feitas à medida, conforme as necessidade e preferências de cada pessoa; mapas próprios de bicicletas para a maior parte das cidades, regiões e estados.

Campanhas de sensibilização: foco nos benefícios para a saúde de andar de bicicleta, como por exemplo: (programa “*Get Rid of the Sack*” em Odense (Dinamarca), destinado a homens de meia idade com excesso de peso e que necessitam de perder barriga); programas especiais para crianças como por exemplo: (“*Cycling Duckie*” em Odense (Dinamarca), que distribui gratuitamente doces, balões, acessórios de bicicleta e outros presentes, de forma a motivar as crianças a interessarem-se pela bicicleta); “*Cycling ambassador programs*” – destaca ciclistas experiências para se deslocarem até bairros e zonas de moradia, promover o uso de bicicleta bem como as normas de segurança; festivais anuais de bicicleta e organização de “*car-free days*”, promovendo as vantagens ambientais da bicicleta, apresentação dos mais recentes modelos de bicicletas e acessórios; uma vasta organização de competições para ciclistas de todas as idades e níveis de experiência; visitas guiadas especiais para idosos.

Participação da sociedade na organização do planeamento do ciclismo na região: Realização regular de inquéritos de satisfação sobre as infraestruturas e facilidades, sugestões de melhoria, entre outros; criação de plataformas criadas pelas câmaras

municipais que permitam os *stakeholders* debater assuntos que contribuam o sucesso do uso da bicicleta na região.

2.7.4. Odense: A cidade nacional do ciclismo

Odense é terceira maior cidade da Dinamarca com 175.245 habitantes à data de Janeiro de 2016. Esta cidade possui um total de 510km de ciclovia. Após um estudo verificou-se que 18% dos ciclistas adoptaram a bicicleta como meio de transporte após a construção desta ciclovia e 89% dos ciclistas consideram-se mais seguros com a construção da mesma.

De seguida serão apresentados vários exemplos tomados pela cidade de Odense para melhorar as condições de acesso a bicicletas e promoção do seu uso. A informação que se segue, foi retirada do programa implementação deste programa coordenado pelo Sr. Troels Andersen, embaixador do ciclismo da Dinamarca.

Atalhos antes dos semáforos: Cerca de 40 espalhados pela cidade; 77% dos ciclistas sentem-se mais seguros; Sem registo de acidentes.

Ciclovia paralela aos semáforos: Permite ao ciclista prosseguir sem paragens enquanto está sinal vermelho para os restantes transportes motorizados.

"Green Wave" para ciclistas: Consiste em pequenos pontos de sinalização ao longo da ciclovia que têm na sua base de dados a velocidade média dos ciclistas que por ali passam e indicam se o ciclista aquela velocidade vai chegar a tempo da sinalização verde ou não. A velocidade média anda à volta dos 15km/h.

Ciclismo no centro da cidade: Ciclovias; estradas bem cuidadas e identificadas; permitido as bicicletas circularem nos passeios destinados aos pedestres entre as 21h e as 09h.

Manutenção das ciclovias: Elevados orçamentos destinados à conservação e limpeza das ciclovias; serviço de 24h para limpar as ciclovias, sobretudo quando neva.

Cadeados para estacionar bicicletas nas ruas: cadeados nos pavimentos.

Parques e Estações: 800 lugares gratuitos; câmaras de vigilância; música ambiente; fontes com água potável.

"*Park & Drive*": Capacidade para 48 automóveis; 73% sexo feminino; 53% como deslocação para o trabalho; em média 10km do centro da cidade; económico e eficiente, reduzindo o uso de carros nos centros urbanos.

Campanha "*Cycle to Work*": Envio de email para 2000 empresas; anúncios; oferta de gelados para quem participar; Pins de oferta.

Campanha "*Cycle Duckie*": Destinada aos mais jovens para motivar a sua adesão ao ciclismo; brindes e tatuagens para crianças; adesão de 5000 crianças; "*Cycle Duckie meets you!*".

Campanha "*Get Rid of the Sack!*": Destinada a homens de meia idade que estejam com peso acima da média; anúncios em paragens de autocarro e na televisão; panfletos entregues por uma mascote.

Este programa permitiu que a circulação de bicicletas aumentasse em 20% entre 1999 e 2002 e uma diminuição proporcional em 20% de acidentes de bicicleta. Verificou-se que mais de metade dos novos ciclistas anteriormente circulavam de carro. As poupanças no orçamento para a saúde duplicaram o dinheiro investido neste programa (valor não revelado).

2.8. Planeamento da rede de transportes

Litman (2016), afirma que a acessibilidade refere-se, à capacidade das pessoas para alcançar os bens, serviços, atividades e destinos desejados. Melhorar a acessibilidade e reduzir os custos de acessibilidade pode ajudar a alcançar muitos objectivos económicos, sociais e ambientais. Assim sendo, o planeamento da rede de transportes deve ser baseado na acessibilidade. Afirma ainda que, devem existir acordos entre o ordenamento de território e o planeamento da rede de transportes. Dando o exemplo que, se uma determinada localidade der ênfase à construção de estradas que permitem na sua grande maioria apenas a circulação de veículos a motor, outras formas de acessibilidade tais como bicicleta e caminhada ficarão negligenciadas.

Para Litman (2016), as áreas urbanas têm tendência a ter uma fácil acessibilidade através de caminhada ou de bicicleta. Tendo também em atenção a reduzida velocidade permitida de circulação e os elevados preços de parques de estacionamento para veículos a motor.

Segundo Litman (2016), a decisão de planeamento no sector dos transportes varia consoante o grau de importância que é dado ao mesmo. Por exemplo, se a definição de transporte é avaliada com base nas condições de viagem dos veículos (velocidade de circulação, engarrafamentos, qualidade de serviço das estradas), a única forma de melhorar o sistema de transportes é o de melhorar as estradas. Se a definição de transporte for avaliada com base na mobilidade (movimento de pessoas e bens), então deve ser considerado o melhoramento do serviço de transportes públicos e a partilha de veículos privados. Se, por outro lado, a definição de transporte for avaliada com base na acessibilidade (capacidade das pessoas terem acesso a bens, serviços e actividades), o melhoramento de outras formas de transporte devem ser ponderadas (caminhada ou bicicleta).

Capítulo 3 - Análise Empírica

3.1. Uma análise de Preços de Rent-a-Car em São Miguel

Segundo o *website* oficial da Direção Regional de Turismo dos Açores (www.visitazores.com), no presente ano de 2017, existem 18 empresas de rent-a-car a operar na ilha de São Miguel.

Visto ser um dos principais meios de transporte a utilizar pelos turistas no destino, decidiu-se efetuar uma pesquisa online de preços de aluguer de automóveis para a ilha de São Miguel, a 4 rent-a-car locais e a 2 rent-a-car internacionais. As rent-a-car locais foram: Varela Rent-a-Car, Micauto, AutAtlantis Rent-a-Car e Autoramalhense. As rent-a-car internacionais foram: Europcar e AVIS.

Para maior consistência nos resultados, a pesquisa foi efectuada num só dia e sempre para as determinadas datas, nomeadamente de 07 de Abril a 09 de Abril de 2017 e de 28 de Julho a 30 de Julho de 2017. A escolha destas datas deve-se ao facto de poder fazer uma comparação de preços entre época baixa e época alta respetivamente. Em todos os casos possíveis, foi efectuada uma simulação para 2 tipos diferentes de viatura (Viatura 1 e Viatura 2). Viatura 1 consiste numa viatura mais económica denominada geralmente de Grupo A na terminologia das rent-a-car. Esta viatura tem uma ocupação para 4 passageiros, pouco espaço para malas de viagem, com uma cilindrada geralmente não superior aos 1000cm³ e com uma potência de motor inferior aos 70cv. Viatura 2 é uma viatura *standard* denominada geralmente de Grupo C na terminologia das rent-a-car, esta viatura tem uma ocupação para 5 passageiros, já possui mais espaço para as malas de viagens e para os passageiros, com uma cilindrada geralmente de 1200cm³ e com uma potência de motor a rondar os 80cv.

3.1.1. Resultados da Análise à Viatura 1

De 07 de Abril a 09 de Abril e para a Viatura 1, os preços disponíveis sem seguros ou extras são os seguintes: Autoramalhense com 48,00€; Micauto com 70,00€; Europcar com 77,81€; AutAtlantis com 105,30€. AVIS só apresenta valores com seguros incluídos. Varela rent-a-car não apresenta Viatura 1 disponível para essas datas.

Para as mesmas datas e para a mesma Viatura 1, os preços com seguros são os seguintes: Europcar com 116,51€ (franquia 0,00€); Micauto com 132,00€ (franquia

250,00€); AVIS com 134,41€ (franquia 750,00€); AutAtlantis com 159,30€ (franquia 700,00€). Autoramalhense não apresenta informação sobre seguros e/ou extras. Varela rent-a-car não apresenta Viatura 1 disponível para essas datas.

De 28 de Julho a 30 de Julho de 2017 e para a Viatura 1, os preços disponíveis sem seguros ou extras são os seguintes: Autoramalhense com 69,00€; Micauto com 80,00€; AutAtlantis com 92,00€; Europcar com 134,19€. AVIS só apresenta valores com seguros incluídos. Varela rent-a-car não apresenta Viatura 1 disponível para essas datas.

Para as mesmas datas e para a mesma Viatura 1, os preços com seguros são os seguintes: Micauto com 142,00€ (franquia 250,00€); AutAtlantis com 148,00€ (franquia 700,00€); AVIS com 160,82€ (franquia 750€); Europcar com 172,89€ (franquia 0,00€). Autoramalhense não apresenta informação sobre seguros e/ou extras. Varela rent-a-car não apresenta Viatura 1 disponível para essas datas.

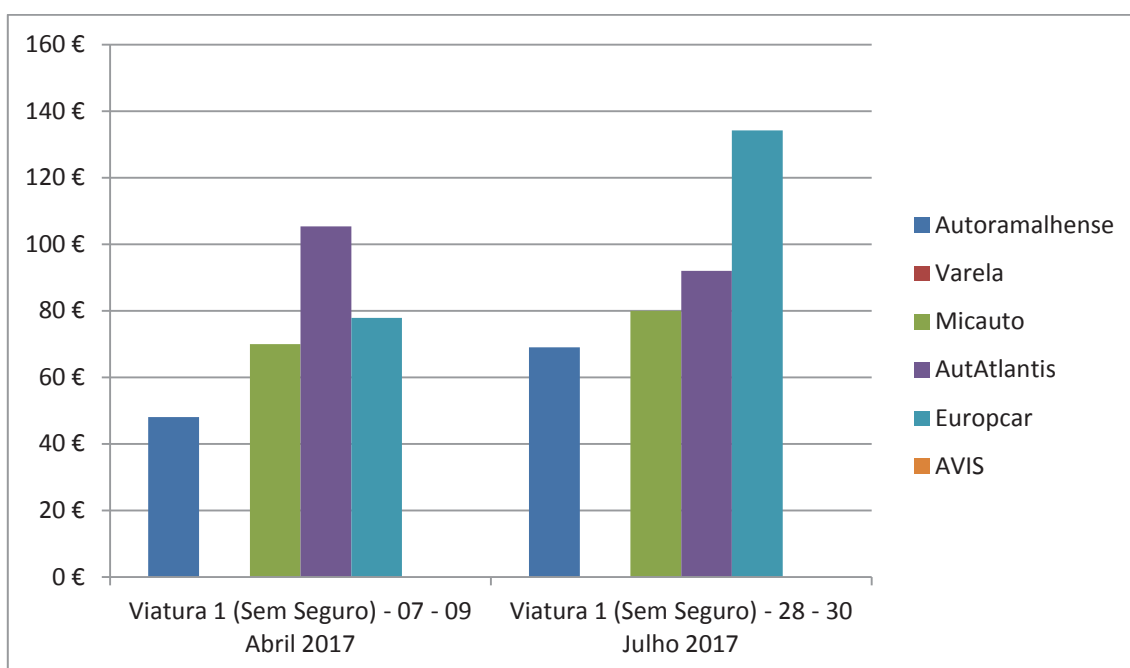


Figura 3 - Preços Rent-a-Car Viatura 1 sem seguros.

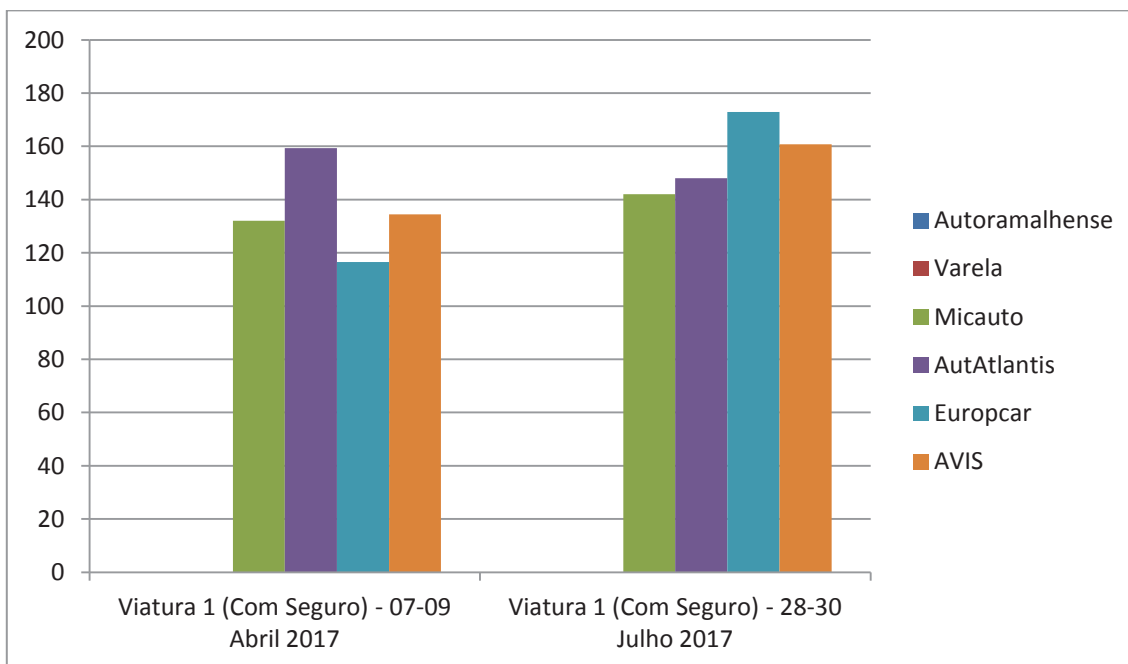


Figura 4 - Preços Rent-a-Car Viatura 1 com seguros.

3.1.2. Resultados da Análise à Viatura 2

De 07 de Abril a 09 de Abril e para a Viatura 2, os preços disponíveis sem seguros ou extras são os seguintes: Autoramalhense com 64,00€; Varela com 72,80€; Europcar com 86,59€; Micauto com 88,00€; AutAtlantis com 93,60€. AVIS só apresenta valores com seguros incluídos.

Para as mesmas datas e para a mesma Viatura 2, os preços com seguros são os seguintes: Europcar com 125,29€ (franquia 0,00€); AutAtlantis com 129,60€ (franquia 700,00€); AVIS com 149,22€ (franquia 1.006,12€); Micauto com 160,00€ (franquia 250,00€); Varela com 170,08€ (franquia 56,50€). Autoramalhense não apresenta informação sobre seguros e/ou extras.

De 28 de Julho a 30 de Julho de 2017 e para a Viatura 2, os preços disponíveis sem seguros ou extras são os seguintes: Autoramalhense com 81,00€; Micauto com 100,00€; Varela com 118,80€; Europcar com 135,20€; AutAtlantis com 138,00€. AVIS só apresenta valores com seguros incluídos.

Para as mesmas datas e para a mesma Viatura 2, os preços com seguros são os seguintes: Micauto com 172,00€ (franquia 250,00€); Europcar com 173,91€ (franquia 0,00€); AutAtlantis com 174,00€ (franquia 700,00€); AVIS com 179,49€ (franquia 750,00€); Varela com 196,08€ (franquia 56,50€).

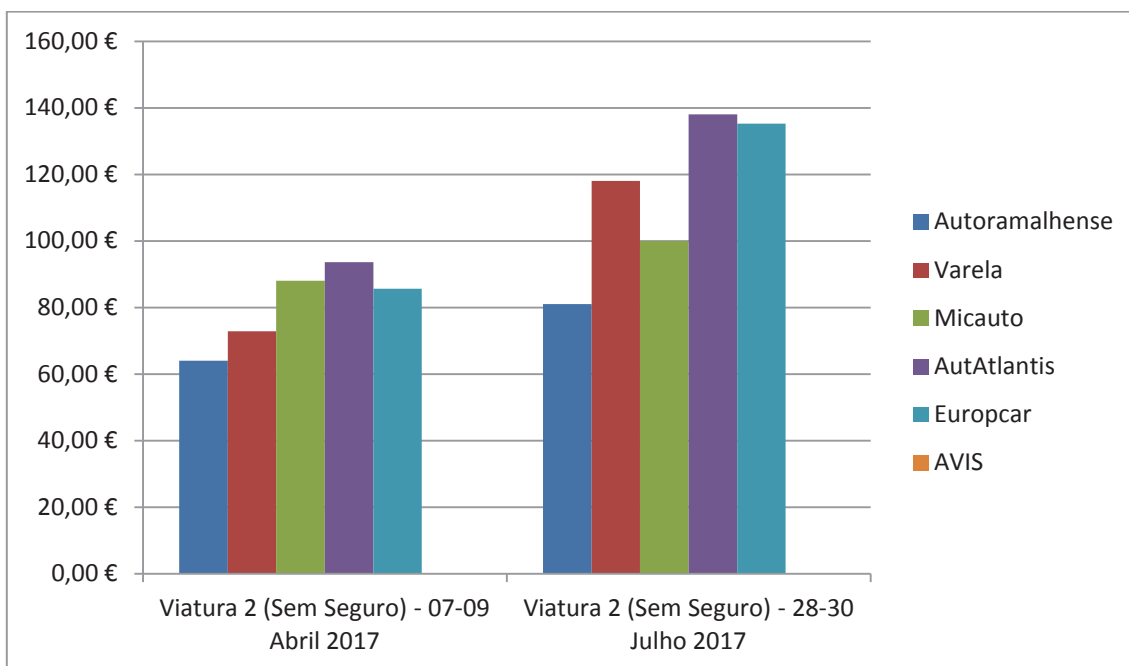


Figura 5 - Preços Rent-a-Car Viatura 2 sem seguros.

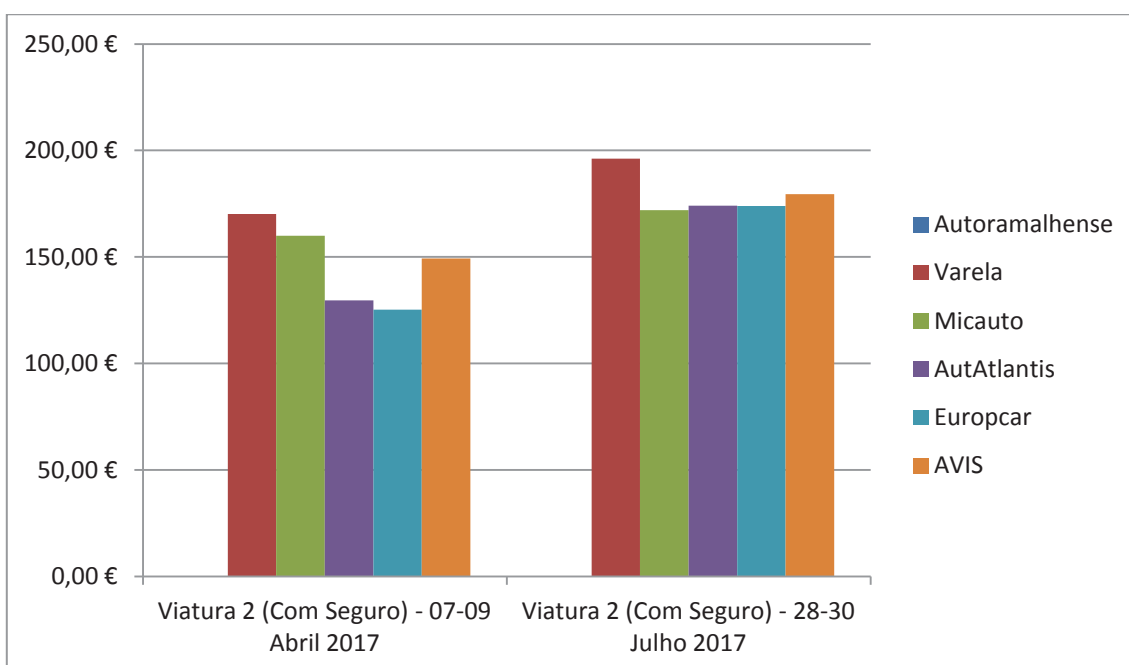


Figura 6 - Preços Rent-a-Car Viatura 2 com seguros.

3.1.3. Análise comparativa de preços entre os Açores e Madeira

Recorrendo aos *websites* de 2 companhias internacionais, nomeadamente Europcar e AVIS, foi efetuada uma pesquisa para 2 tipos de viatura (Viatura 1 e Viatura 2), para 2 datas distintas (07-09 de Abril de 2017 e 28-30 de Julho de 2017). A análise foi efetuada para 2 destinos (Ponta Delgada e Funchal).

3.1.4. Análise Açores

De 07 de Abril a 09 de Abril e para a Viatura 1, os preços disponíveis com seguros são os seguintes: Europcar com 116,51€ (franquia 0,00€); AVIS com 134,41€ (franquia 750,00€).

De 28 de Julho a 30 de Julho e para a Viatura 1, os preços disponíveis com seguros são os seguintes: Europcar com 172,89€ (franquia 0,00€); AVIS com 160,82€ (franquia 750,00€).

De 07 de Abril a 09 de Abril e para a Viatura 2, os preços disponíveis com seguros são os seguintes: Europcar com 125,29€ (franquia 0,00€); AVIS com 149,22€ (franquia 1.006,12€).

De 28 de Julho a 30 de Julho e para a Viatura 2, os preços disponíveis com seguros são os seguintes: Europcar com 173,91€ (franquia 0,00€); AVIS com 179,49€ (franquia 1.006,12€).

3.1.5. Análise Madeira

De 07 de Abril a 09 de Abril e para a Viatura 1, os preços disponíveis com seguros são os seguintes: Europcar com 167,19€ (franquia 0,00€); AVIS com 90,30€ (franquia 1.300,00€).

De 28 de Julho a 30 de Julho e para a Viatura 1, os preços disponíveis com seguros são os seguintes: Europcar com 217,60€ (franquia 0,00€); AVIS com 119,86€ (franquia 1.300,00€).

De 07 de Abril a 09 de Abril e para a Viatura 2, os preços disponíveis com seguros são os seguintes: Europcar com 181,19€ (franquia 0,00€); AVIS com 149,22€ (franquia 1.300,00€).

De 28 de Julho a 30 de Julho e para a Viatura 2, os preços disponíveis com seguros são os seguintes: Europcar com 238,00€ (franquia 0,00€); AVIS com 142,46€ (franquia 1.300,00€).

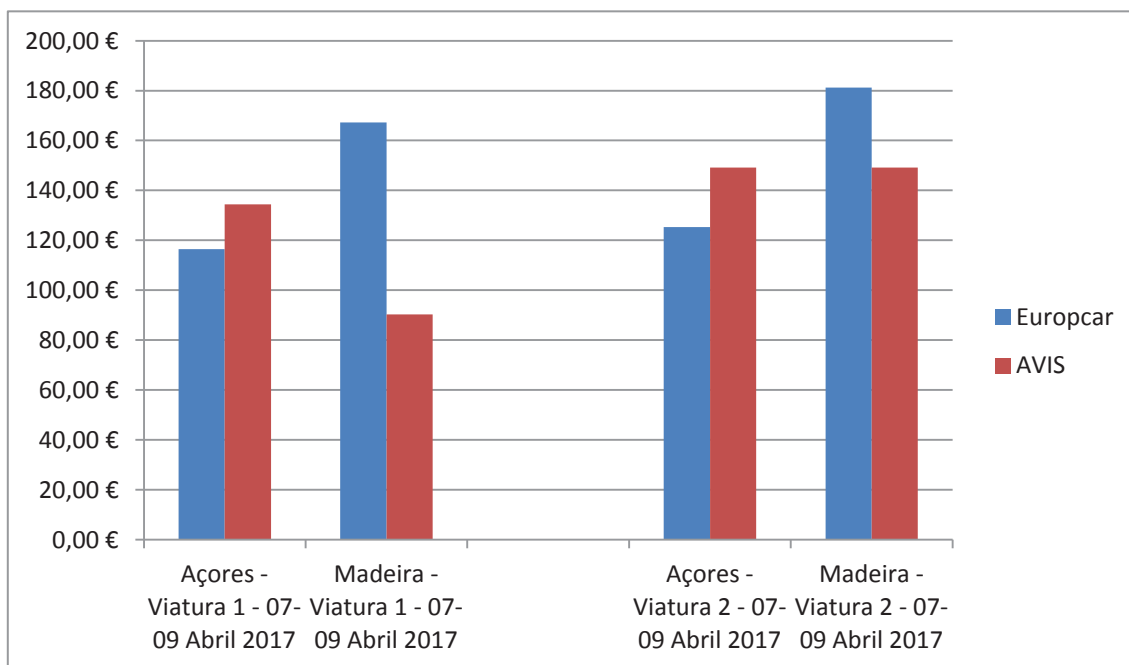


Figura 7 - Comparação entre Açores e Madeira para Época Baixa.

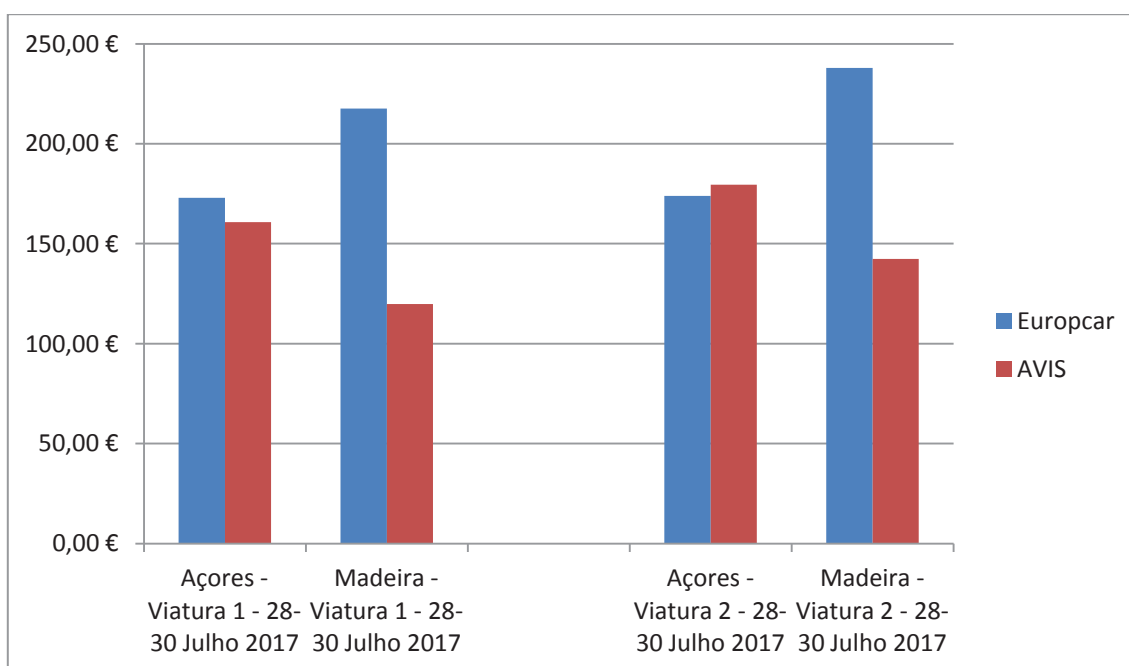


Figura 8 - Comparação entre Açores e Madeira para Época Alta.

3.2. Inquérito aos Turistas

Para conseguir entender qual a escolha dos meios de transporte a utilizar por parte dos turistas na ilha de São Miguel, foi necessário no âmbito deste trabalho, a elaboração de um inquérito. Os dois principais pontos-chave deste inquérito consistem no conhecimento de qual o meio de transporte de eleição e qual o grau de satisfação com esse meio de transporte escolhido.

3.2.1. Estrutura do Inquérito

O inquérito é composto por 10 questões, sendo que 9 são de resposta fechada e 1 de resposta aberta. Este inquérito composto por 2 páginas está dividido da seguinte forma:

Informações pessoais do turista (questão 1-5), nos quais é inquerido pelo género, idade, habilitações literárias, estado civil e nacionalidade.

Informações da viagem (questão 6-7), questionando respetivamente o número de vezes que já visitou os Açores e se está a viajar sozinho ou acompanhado.

Informações sobre o meio de transporte escolhido no destino (questão 8).

Informações sobre o grau de satisfação com o transporte escolhido (questão 9).

Informações sobre sugestões por parte do turista relativamente ao destino (questão 10).

3.2.2. Realização dos Inquéritos

Os inquéritos foram realizados durante o mês de Abril de 2017 na ilha de São Miguel, nomeadamente em diversos pontos turísticos, restaurantes, bares, miradouros, centro da cidade, localidades, entre outros.

3.3. Caracterização dos Inquiridos: Estatística Descritiva

O inquérito surge para entender qual a escolha dos meios de transporte a utilizar por parte do turista no destino. O inquérito foi realizado durante o mês de Fevereiro de

2017 e conta com uma amostra de 235 turistas inquiridos em diversas áreas da ilha de São Miguel.

Do 235 turistas inquiridos, 51,5% são do sexo masculino e os restantes 48,5% do sexo feminino.

Quanto à nacionalidade, 43% dos turistas inquiridos têm nacionalidade portuguesa; 20% alemã; 11,1% canadiana; 7,2% americana; 5,5% holandesa; 3,5% espanhola; 9,8% outras nacionalidades.

A idade dos turistas está compreendida da seguinte forma: 23,8% entre os 21-30 anos de idade; 21,7% entre os 51-60 anos de idade; 20% com mais de 61 anos de idade; 16,6% entre os 31-40 anos de idade; 16,2% entre os 41-50 anos de idade; e 1,7% com menos de 20 anos de idade.

Em relação às habilitações literárias, podemos verificar o seguinte: 59,1% dos turistas inquiridos têm formação ao nível do ensino superior; 35,3% formação ao nível do ensino secundário; e apenas 5,5% com formação ao nível do ensino básico.

Dos turistas que nos visitam, 62,10% são casados; 34,5% são solteiros; 2,6% são divorciados; 0,5% outros (viúvos e união de facto).

Identificou-se também que 79,6% dos inquiridos era a primeira vez que visitavam os Açores.

Quanto à companhia durante a viagem, 52,8% responderam que viajam em casal; 29,8% em família; 9,8% com amigos; e 7,7% viajam sozinhos.

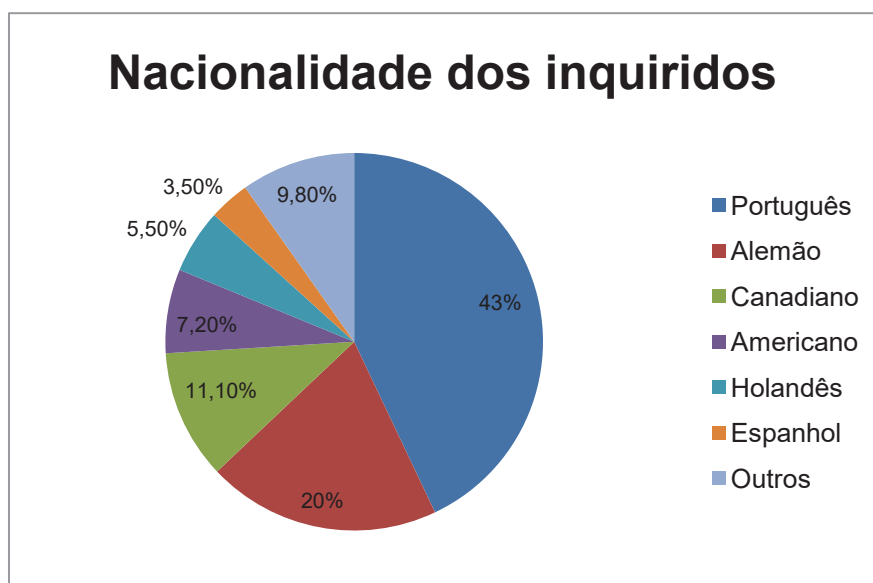


Figura 9 - Nacionalidade dos inquiridos.

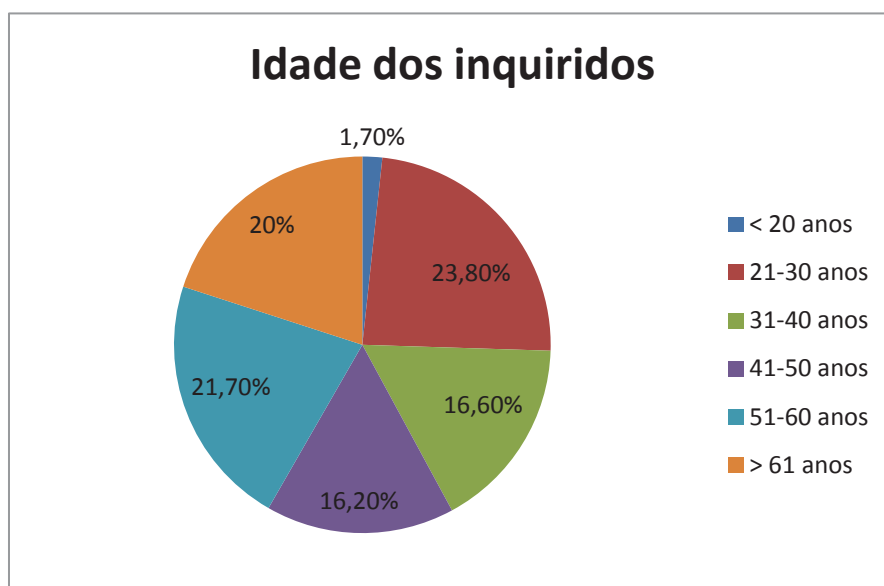


Figura 10 - Idade dos inquiridos.

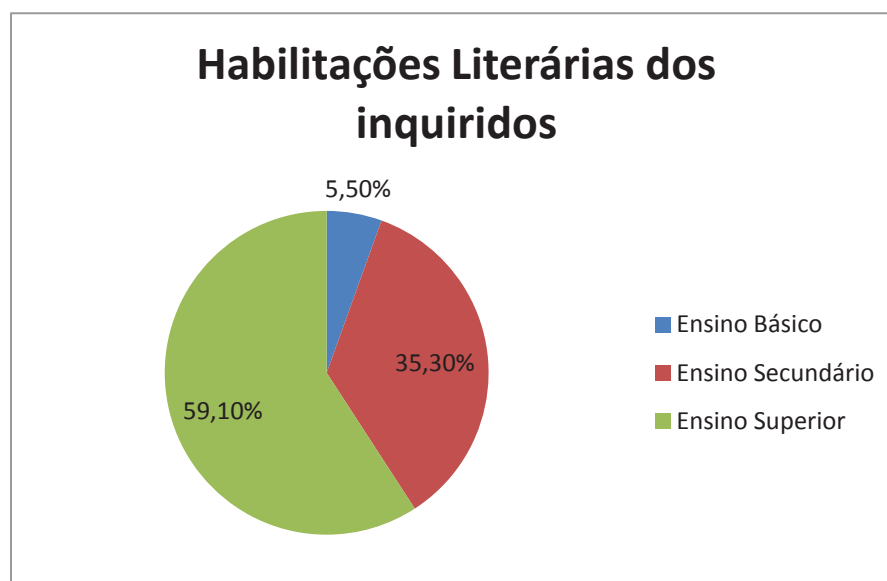


Figura 11 - Habilitações Literárias dos inquiridos.

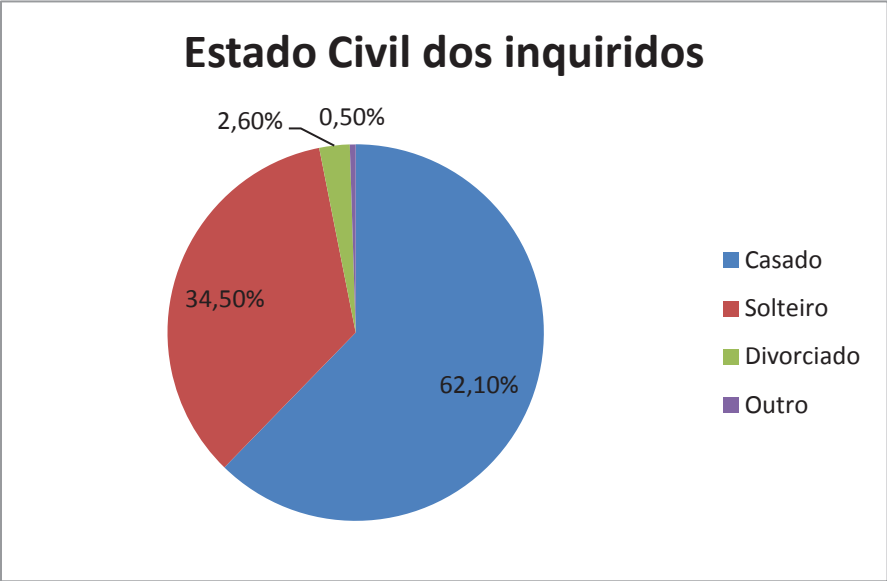


Figura 12 - Estado Civil dos inquiridos

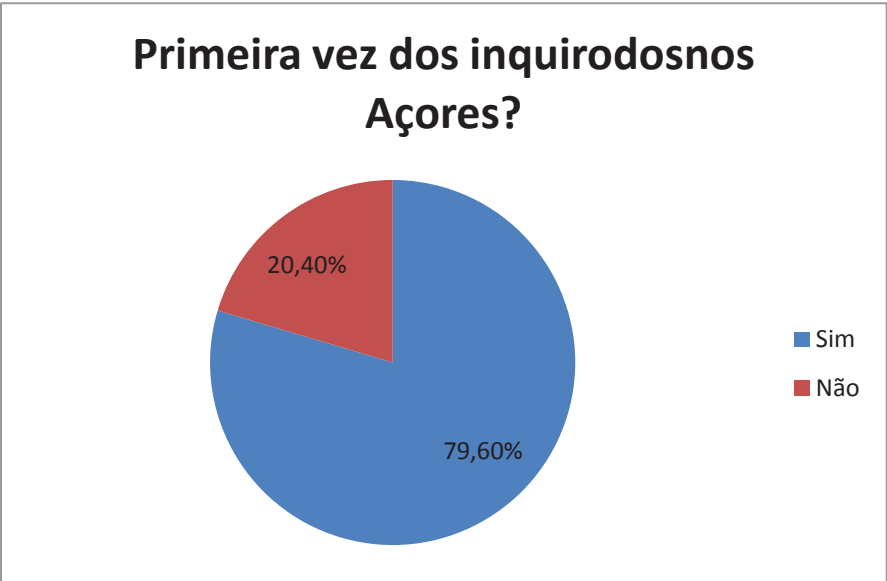


Figura 13 - Primeira vez dos inquiridos nos Açores?

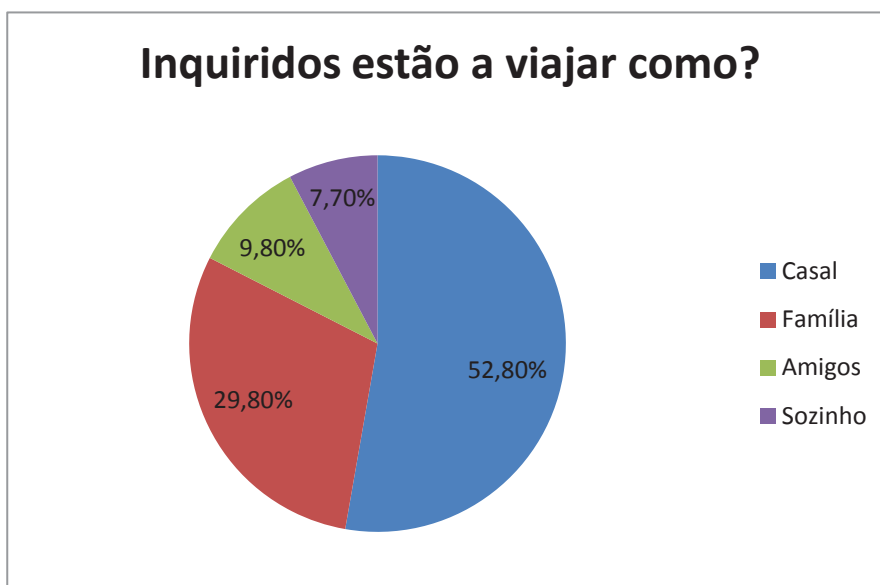


Figura 14 - Inquiridos estão a viajar como?

3.3.1. A utilização dos meios de transporte por parte dos inquiridos

Através da Figura 15, podemos observar que o carro foi o transporte com mais adesão por parte dos turistas com 86,40% dos turistas inqueridos. O segundo meio de transporte mais utilizado foi a caminhada com 72,77% dos inqueridos. 27,23% dos turistas responderam que utilizaram os transportes públicos. A bicicleta e o táxi foram utilizados por 11,49% e 11,06% respetivamente. 5,96% dos turistas inqueridos recorreram a passeios turísticos. Sem meio de transporte próprio, 2,55% dos turistas utilizaram a boleia para se deslocar pela ilha. E apenas 0,85% recorreram ao aluguer de mota.

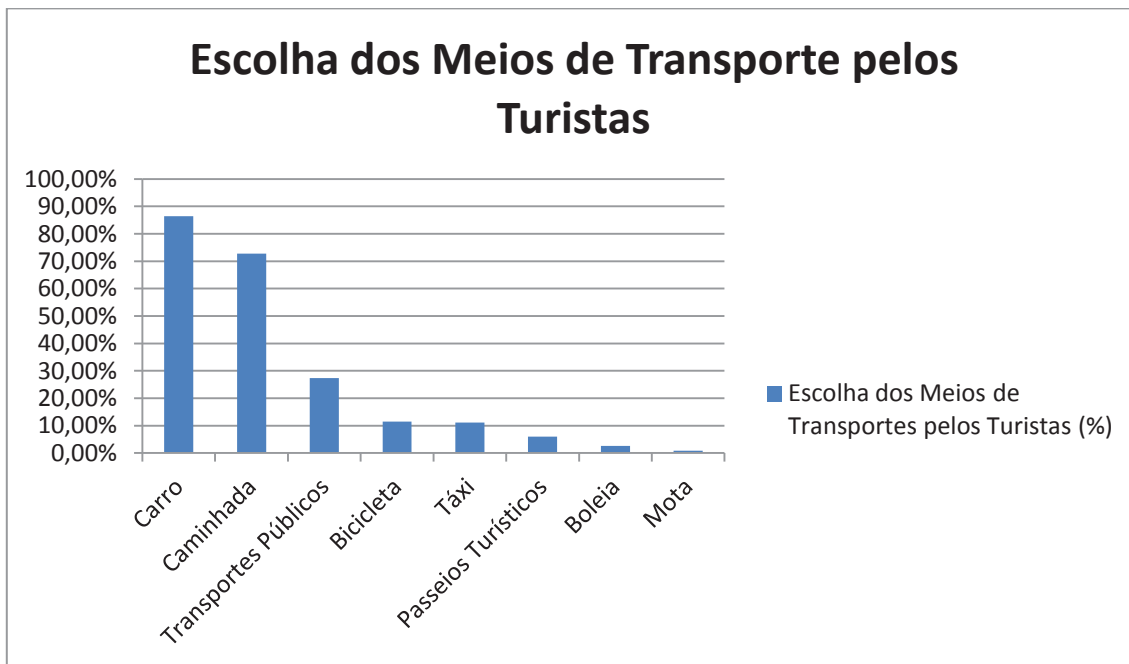


Figura 15 - Escolha dos Meios de Transporte pelos Turistas.

3.3.2. A combinação de meios de transporte mais utilizada

Nos meios de transportes escolhidos, a combinação mais utilizada foi o carro e caminhada com 37,9% de adesão; seguido pelo uso apenas do carro com 21,3%; e seguido pela combinação de carro e transportes públicos e caminhada com 8,9%, (Figura 16).

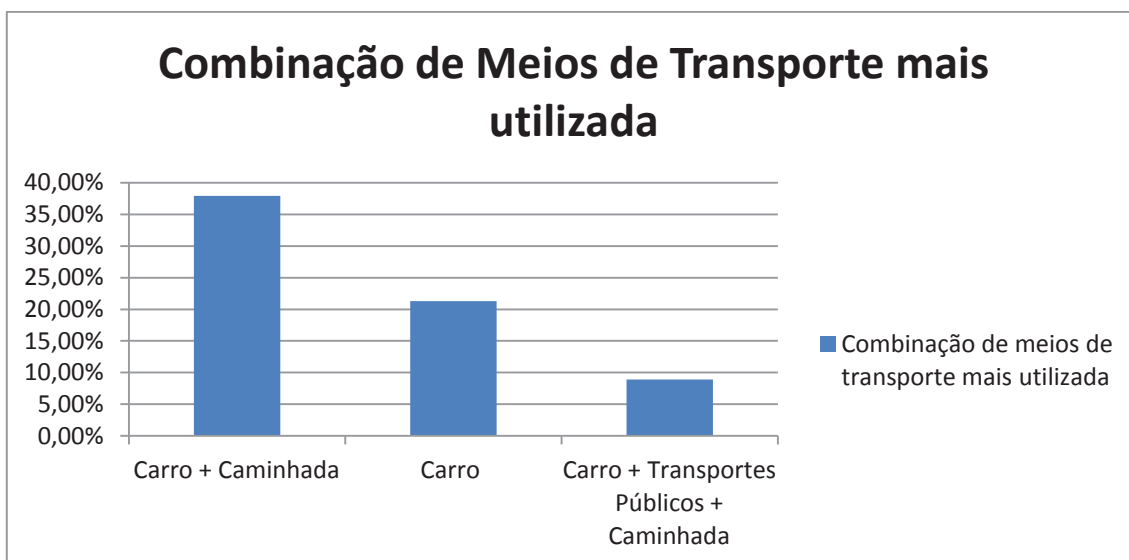


Figura 16 - Combinação de Meios de Transporte mais utilizada.

3.3.3. Análise do grau de satisfação por transporte escolhido

Os turistas que escolheram o carro como meio de transporte, 54,19% ficaram muito satisfeitos; 41,38% ficaram satisfeitos; e apenas 4,43% ficaram pouco satisfeitos.

Os turistas que escolheram os transportes públicos como meio de transporte, apenas 4,6% ficaram muito satisfeitos; 48,44% ficaram satisfeitos; e 46,88% ficaram pouco satisfeitos.

Os turistas que escolheram a bicicleta como meio de transporte, 29,63% ficaram muito satisfeitos; 70,37% ficaram satisfeitos. Nenhum dos turistas ficou pouco satisfeito com esta escolha.

Os turistas que optaram pelo uso da moto que foi apenas 0,85% dos inquiridos, ficaram satisfeitos.

Os turistas que escolheram o táxi como meio de transportes, 38,46% ficaram muito satisfeitos; 53,89% ficaram satisfeitos; e 7,70% ficaram pouco satisfeitos.

Aqueles que escolheram a caminhada como meio de transporte, 73,68% ficaram muito satisfeitos; 26,32% ficaram satisfeitos. Nenhum dos turistas ficou pouco satisfeito com esta escolha.

Os turistas que escolheram a boleia como meio de transporte, 83,33% ficaram muito satisfeitos; 16,67% ficaram satisfeitos. Nenhum dos turistas ficou pouco satisfeito.

Os turistas que escolheram os passeios turísticos, 64,29% ficaram muito satisfeitos; 35,71% ficaram satisfeitos. Nenhum dos turistas ficou pouco satisfeito. Este valores são apresentados abaixo na Figura 17.

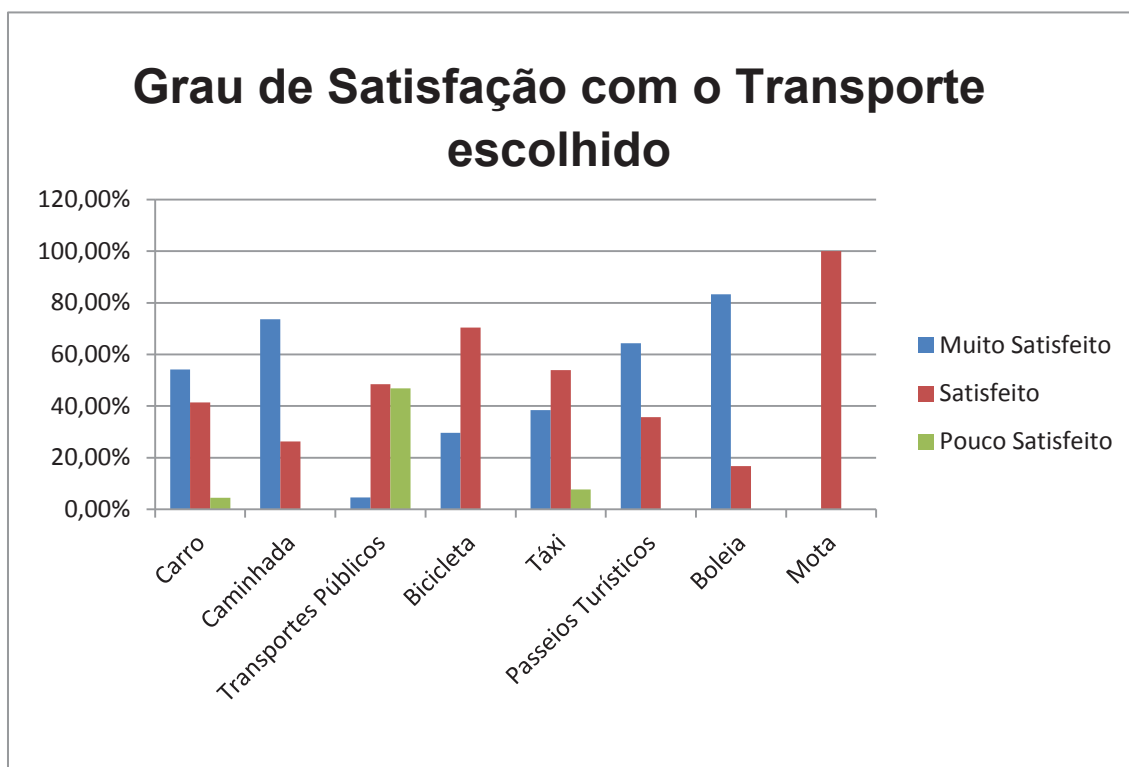


Figura 17 - Grau de Satisfação com o Transporte escolhido.

3.3.4. A utilização dos meios de transporte: Análise de Regressão

Este ponto apresenta uma análise de regressão (Tabela 2) sobre os determinantes da utilização de cada um dos meios de transporte, nomeadamente o carro, transportes públicos, bicicleta, táxi e caminhada. A variável dependente assume o valor 1 se o indivíduo utilizou o meio de transporte e 0 nos restantes casos. O modelo escolhido foi, neste caso, o *Probit*.

Entre as variáveis explicativas, as quais são todas binárias, incluem-se o género, a idade, a escolaridade, o estado civil, a nacionalidade, assim como se o visitante está pela primeira vez nos Açores e com quem viaja.

No que concerne à utilização de carro de aluguer esta escolha é mais provável entre o grupo etário dos 31 aos 50 anos, assim como entre os visitantes de nacionalidade alemã. O género, a escolaridade, se é a primeira viagem aos Açores, assim como, com quem viaja, não têm qualquer valor explicativo no modelo.

Relativamente à utilização de transportes públicos a probabilidade de escolher esta alternativa diminui à medida que a idade aumenta, sendo a mesma mais provável no

grupo etário até aos 30 anos e menos provável para os que situam acima dos 50 anos. Também é uma opção mais provável para os que estão nos Açores pela primeira vez.

A utilização de bicicleta é menos provável no grupo etário acima dos 50 anos e entre os detentores de ensino superior. Além disso, este meio de transporte é menos provável entre os portugueses e mais provável entre os holandeses (embora o coeficiente seja, em ambos os casos, significativo a apenas 10%). As restantes variáveis não têm qualquer valor explicativo.

A probabilidade de recorrer a táxis é menor para os homens do que para as mulheres. É também menor para aqueles que estão pela primeira vez nos Açores e os que viajam como casal. É, por outro lado, mais elevada para os detentores de ensino superior e para alemães e americanos.

Finalmente, a probabilidade de recurso à caminhada diminui com a idade, sendo menor no escalão etário acima dos 50 anos.

	Carro de aluguer		Transportes Públicos		Bicicleta	
	Coef.	E. Padrão	Coef.	E. Padrão	Coef.	E. Padrão
Constante	0.472	0.479	-1.070	0.462	-0.301	0.580
Homem	-0.154	0.228	-0.021	0.193	0.039	0.269
31-50 anos	0.705	0.352 **	-0.544	0.298 *	-0.597	0.383
>50 anos	0.447	0.380	-0.896	0.326 ***	-1.275	0.474 ***
Ensino Superior	-0.180	0.251	0.612	0.214 ***	-0.568	0.285 **
Casado	0.536	0.340	-0.130	0.288	-0.195	0.390
Português	0.375	0.325	-0.038	0.299	-0.651	0.371 *
Alemão	0.707	0.401 *	-0.077	0.325	-0.077	0.415
Americano	0.341	0.493	-0.464	0.457	-0.056	0.527
Canadiano	0.179	0.452	-0.109	0.399	-0.067	0.314
Holandês	0.170	0.503	-0.078	0.445	0.880	0.491 *
Primeira vez nos Açores	-0.064	0.326	0.672	0.320 **	0.201	0.440
Casal	-0.186	0.253	0.308	0.215	0.311	0.292
Log-L	-79.8		-116.6		-56.8	
N	235		235		235	

*** Significativo a 1% ** Significativo a 5% * Significativo a 10%

Tabela 2 - A utilização do meio de transporte: Modelo Probit

	Táxi		Caminhada	
	Coef.	E. Padrão	Coef.	E. Padrão
Constante	-1.265	0.661 *	0.647	0.426
Homem	-0.533	0.256 **	-0.127	0.189
31-50 anos	-0.367	0.404	-0.666	0.312 *
>50 anos	-0.235	0.407	-1.091	0.337 ***
Ensino Superior	0.588	0.289 **	0.180	0.204
Casado	0.459	0.354	0.587	0.266 **
Português	0.616	0.561	-0.249	0.308
Alemão	1.111	0.574 *	0.294	0.360
Americano	0.865	0.632	0.091	0.444
Canadiano	1.146	0.615 *	-0.055	0.402
Holandês	0.683	0.785	0.073	0.519
Primeira vez nos Açores	-0.903	0.305 ***	0.285	0.236
Casal	-0.650	0.290 **	0.211	0.211
Log-L	-68.6		-122.2	
N	235		235	

*** Significativo a 1% ** Significativo a 5% * Significativo a 10%

Tabela 2 - A utilização do meio de transporte: Modelo Probit

3.4. Algumas observações e sugestões por parte dos inquiridos

Aos turistas inquiridos foi dado um espaço de resposta aberta, dedicado a observações e sugestões a melhorar no sector dos transportes terrestres na ilha de São Miguel. Segue-se algumas das observações e sugestões.

Preços oferecidos pelas rent-a-car são muito elevados, sendo importante reduzir os preços e/ou incluir equipamentos extra como o GPS no valor do aluguer. Prolongar o horário de funcionamento dos transportes públicos, melhorando também a informação relativamente aos itinerários e horários dos mesmos. Maior frequência de carreiras. Criação de circuitos de autocarros, que passem pelos principais pontos turísticos da ilha. Aumentar a oferta de carros com caixa automática nas rent-a-car. Melhorar a sinalização das estradas. Aumentar de forma significativa os parques próprios para bicicletas.

Capítulo 4 - Discussão dos Resultados e Conclusões

A nacionalidade predominante dos turistas inquiridos foi a portuguesa, seguida pela alemã, canadiana e americana. Apesar da maior percentagem de indivíduos inquiridos estar na faixa etária entre os 21-30 anos, podemos concluir que a também se verifica uma elevada afluência de visitantes na casa dos 51-60 anos e dos da faixa etária superior a 61 anos de idade. Quanto às habilitações literárias, verifica-se que os turistas que nos visitam a sua grande maioria possui formação ao nível do ensino superior.

A maioria dos que nos visitam são casados e viajam em casal e em família. Na sua grande maioria visitam os Açores pela primeira vez. Quanto à escolha dos meios de transporte, o transporte mais escolhido foi o carro, seguido pela caminhada, seguido pelos transportes públicos.

Podemos concluir que o carro é o meio de transporte preferencial para deslocação na ilha. Este meio de transporte permite uma boa acessibilidade à maior parte das atrações da ilha de São Miguel. Em relação aos preços dos alugueres de viaturas, como analisado anteriormente e comparativamente com a ilha da Madeira, são muito semelhantes quando adquiridos com seguros. Comparando as rent-a-car locais e adquirindo um carro sem seguro, a Autoramalhense apresenta valores muito acessíveis, desde 24€/dia, quando comparadas com outras que apresentam valores nunca inferiores a 35€/dia. É de salientar que as outras rent-a-car apesar de terem preços mais elevados nos seus produtos, possuem também *websites* mais elaborados e com mais informações sobre seguros e condições de aluguer, enquanto que a Autoramalhense possui um website pouco atrativo e com pouca informação dos produtos. A Micauto, Varela rent-a-car e AutAtlantis rent-a-car permitem aos turistas fazerem simulações de preços de aluguer.

Comparativamente com a Madeira, os preços de aluguer de automóveis são mais ou menos semelhantes. Irá depender da rent-a-car escolhida. Se o turista optar pela Europcar na Madeira, irá pagar um valor mais elevado do que nos Açores. Por sua vez, se o turista optar pela AVIS nos Açores, este vai pagar mais do que em comparação com a Madeira. Esta diferença de preços tem a ver com a entrada de mercado da empresa Europcar nos Açores. Como é nova no mercado Açoriano, a empresa Europcar tenta reduzir os seus preços de forma a se destacar para poder ficar com o monopólio. Por enquanto, não se verifica essa situação de monopólio por parte da Europcar, pois os preços são muito semelhantes às restantes rent-a-car

locais. No entanto, se observarmos o Gráfico 31, verificamos que os valores da Viatura 1 e da Viatura 2 com reservas para Julho são muito semelhantes (172,89€ e 173,91€). Ou seja, podemos concluir que a esta rent-a-car aplica preços muito semelhantes em segmentos de carros distintos, quando a reserva for efetuada com muita antecedência. Isto influencia o consumidor a ter uma noção de oportunidade e adquirir um produto por um "bom preço" que inicialmente não necessitava.

No que a Europcar destaca-se também, será na franquia dos seguros (0,00€), *website* intuitivo e de fácil utilização, apoio ao cliente por chat no website.

Quanto AVIS apresenta valores consideravelmente elevados na ilha de São Miguel, a razão poderá ser que esta empresa não possui um serviço direto na ilha. Significa isto que ela funciona através de uma rent-a-car intermediária, nomeadamente, a Ilha Verde.

A melhorar neste meio de transporte na ilha é de salientar, maior oferta de carros com caixa automática, ideal para os turistas da América do Norte. GPS incluído ou com valores mais reduzidos. Redução de preços oferecidos pelas rent-a-car.

Caminhada é o meio de transporte que provocou maior nível de satisfação aos seus utilizadores, sendo de realçar que os acessos para este meio encontram-se em boas condições.

Os transportes públicos, foram o meio de transporte que provocou maior insatisfação, sendo uma das principais razões os horários e itinerários. É de sugerir uma extensão no período de funcionamento deste meio, pois permitiria uma deslocação mais sustentável para os turistas, podendo estes interagir ao mesmo tempo com a comunidade local. Outra sugestão será a de colocar adaptadores para transportar as bicicletas no autocarro. Assim o turista poderia fazer uma parte do percurso de autocarro e a outra restante pela Natureza de bicicleta.

A bicicleta, não apresentou uma grande adesão, mas os turistas que utilizaram este meio de transporte ficaram na sua grande maioria satisfeitos, realçando que era desejável a criação de maior número de parques para bicicletas no centro da cidade, bem como, aumento do número de ciclovias. Para desenvolvimento deste meio de transporte seria importante seguir o exemplo de alguns países do norte da Europa e investir em ações de promoção e educação aos condutores, de forma a que seja um transporte seguro.

Referências Bibliográficas

- Archer, C. e Ruhanen, L. (2005). The positive and negative impacts of tourism. In William F. Theobald (Ed.), *Global Tourism*, pp.79-102.
- Anablea, J. e Gatersleben, B. (2005). All work and no play? The role of instrumental and affective factors in work and leisure journeys by different travel modes. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39, pp 163-181.
- Ashworth, G. e Page, S. J. (2011). Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes. *Tourism Management*, 32(1), pp. 1-15.
- Bargeman, B. e V. D. Poel (2006). The role of routines in the vacation decision-making process of Dutch vacationers. *Tourism Management*, 27, pp. 707-720.
- Becken, S. (2002). Tourism and Transport in New Zealand - Implications for Energy Use. Environment Society and Design Division, Lincoln University.
- Buehler, R. (2011). Determinants of Transport Mode Choice: a Comparison of Germany and the USA. *Journal of Transport Geography*, 19 (2011) 644–657
- Cao, X. e Mokhtarian, P. L. (2005). How do individuals adapt their personal travel? Objective and subjective influences on the consideration of travel-related strategies for San Francisco Bay Area commuters. *Transport Policy*, 12, pp. 291-302.
- Carr, N. (2002). A comparative analysis of the behaviour of domestic and international young tourists. *Tourism Management*, 23, 321-325.
- Dickinson, J. E. & Robbins, D. (2008). Representations of Tourism Transport Problems in a Rural Destination. *Tourism Management*, 29(6), pp. 1110-1121.
- Gunn, C. A., e Var, T. (2002). *Tourism Planning*. London: Routledge.
- Hass-Klau, C. (1990). *The Theory and Practice of Traffic Calming: Can Britain Learn from the German Experience?*. Oxford Transport Studies Unit, Oxford University.
- Honey, M. (2008). *Ecotourism and sustainable development*(2nd ed.). Washington, D.C: Island Press.
- Khadaroo, J. e Seetanah, B. (2007). Transport infrastructure and tourist development. *Annals of tourism research*, 34(4), pp. 1021-1032.
- Lee, J. W., e Brahmasrene, T. (2013). Investigating the influence of tourism on economic growth and carbon emissions: Evidence from panel analysis of the European Union. *Tourism Management*, 38, pp.69-76.
- Litman, Todd. (2016). *Evaluating Accessibility for Transportation Planning: Measuring People's Ability to Reach Desired Goods and Activities*. Victoria Transport Policy Institute.

Mammadov, R. (2012). The Importance of Transportation in Tourism Sector, 7th Silk/Road International Conference "Challenges and Opportunities of Sustainable Economic Development in Eurasian Countries". Batumi, Georgia.

Mandeno, T. G. (2011). Is tourism a driver for public transport investment? (Master thesis). University of Otago, Dunedin, New Zealand.

Milman, A., e Pizman, A. (1988). Social impacts of tourism on central Florida. *Annals of Tourism Research*, 15(2), pp.191-204.

NGTA Corridor Planning and Environmental Assessment Study (2009). *Draft Area Transportation System Problems and Opportunities Report*.

Otto, S, (2010). The Psychology of Transport Choice. Institute for Ecological Economic Research.

Pucher, J. e Buehler, R. (2008). *Making Cycling Irresistible: Lessons from Netherlands, Denmark, and Germany*. Bloustein School of Planning and Public Policy. Rutgers University.

Schmidt, W. P. (2001). Strategies for environmentally sustainable products and services. *Corporate Environmental Strategy*, 8, pp. 118-125.

Taplin, J.H.E. e Qiu, M. (1997). Car trip attraction and route choice in Australia. *Annals of Tourism Research*, 24 (3), pp. 624-637.

Trinh Thi Le, D. (2014). Tourist use of public transport at destinations - the case of Munich, Germany. Technical University of Munich.

Thompson, K. (2004). Tourists' use of public transportation information: what they need and what they get. Association for European Transport. Strasbourg, France.

Tideswell, C e Faulkner, B. (1999). Multidestination travel patterns of international visitors to Queensland. *Journal of Travel Research*, vol. 37, no. 4, pp. 364-374.

Yang, Y. (2010). Analysis of public transport for urban tourism in China. The university of Hong Kong.

Anexos

**ANEXO 1 - Inquérito
(versão portuguesa)**



UNIVERSIDADE DOS AÇORES

FACULDADE DE ECONOMIA E GESTÃO

Este inquérito surge como elemento de investigação para a tese de Mestrado em Gestão do Turismo Internacional com especialização em Gestão dos Destinos Turísticos com o tema "*Escolha dos meios de transporte a utilizar pelo turista no destino - o caso da ilha de São Miguel*".

Toda a informação é confidencial e destina-se unicamente para fins académicos.

1) Género?

Masculino Feminino

2) Idade?

< 20 anos 21-30 anos 31-40 anos 41-50 anos 51-60 anos
 > 61 anos

3) Habilitações Literárias?

Básico Secundário Ensino Superior

4) Estado Civil?

Solteiro Casado Divorciado Outro: _____

5) Nacionalidade?

Português Reino Unido Alemão EUA Canadá
 Espanhol Francês Dinamarquês Sueco Holandês
 Finlandês Italiano Russo Outro: _____

6) É a primeira vez nos Açores?

Sim Não

7) Está a viajar como?

Sozinho Casal Família Amigos

8) Quais os meios de transporte que utilizou ou vai utilizar durante a sua estadia nos Açores?

Carro Transportes Públicos Bicicleta Mota Táxi

Caminhada Outros: _____

9) Dos meios de transporte que escolheu, qual o seu grau de satisfação?

Carro: Pouco Satisfeito Satisfeito Muito Satisfeito

Transportes Públicos: Pouco Satisfeito Satisfeito Muito Satisfeito

Bicicleta: Pouco Satisfeito Satisfeito Muito Satisfeito

Mota: Pouco Satisfeito Satisfeito Muito Satisfeito

Táxi: Pouco Satisfeito Satisfeito Muito Satisfeito

Caminhada: Pouco Satisfeito Satisfeito Muito Satisfeito

Outros: Pouco Satisfeito Satisfeito Muito Satisfeito

10) Sugestões para que possamos melhorar a oferta e serviço dos transportes terrestres nos Açores? (resposta opcional)

Obrigado pela sua colaboração.

**ANEXO 2 - Inquérito
(versão inglesa)**



UNIVERSITY OF THE AZORES

SCHOOL OF ECONOMICS AND MANAGEMENT

This survey is an element of research for the Master's degree thesis in International Tourism Management - specialization in Tourism Destination Management.

The thesis theme is: "*Transportation choice by the tourists in the destination - the case of São Miguel Island*".

All information is confidential and exclusive for academic purposes.

1) Gender?

Male Female

2) Age?

< 20 years old 21-30 years old 31-40 years old 41-50 years old
 51-60 years old > 61 years old

3) Education?

Elementary school High school College

4) Marital status?

Single Married Divorced Other: _____

5) Nationality?

Portuguese British German American Canadian
 Spanish French Danish Swedish Dutch
 Finnish Italian Russian Outro: _____

6) Is this your first time in the Azores?

Yes No

7) How are you traveling?

Alone Couple Family Friends

8) What was your transportation choices during your staying in the Azores?

Car Public Transportation Bicycle Motorbike Taxi
 Walking Other: _____

9) About the transport you have chosen, how satisfied are you with it?

Car:	<input type="checkbox"/> Not Satisfied	<input type="checkbox"/> Satisfied	<input type="checkbox"/> Very Satisfied
Public Transportation:	<input type="checkbox"/> Not Satisfied	<input type="checkbox"/> Satisfied	<input type="checkbox"/> Very Satisfied
Bicycle:	<input type="checkbox"/> Not Satisfied	<input type="checkbox"/> Satisfied	<input type="checkbox"/> Very Satisfied
Motorbike:	<input type="checkbox"/> Not Satisfied	<input type="checkbox"/> Satisfied	<input type="checkbox"/> Very Satisfied
Taxi:	<input type="checkbox"/> Not Satisfied	<input type="checkbox"/> Satisfied	<input type="checkbox"/> Very Satisfied
Walking:	<input type="checkbox"/> Not Satisfied	<input type="checkbox"/> Satisfied	<input type="checkbox"/> Very Satisfied
Other:	<input type="checkbox"/> Not Satisfied	<input type="checkbox"/> Satisfied	<input type="checkbox"/> Very Satisfied

10) Do you have any suggestions to improve the service and supply of land transportation in the Azores? (optional answer)

Thank you for your cooperation.