

DESAFIOS DO MAR 2030

Janeiro 2020

Fórum Oceano
Cluster do Mar Português



FÓRUM
OCEANO

Associação da Economia do Mar

Com o apoio:



pwc

Ficha Técnica

Autor: **Fórum Oceano – Associação da Economia do Mar**

Com o apoio de: **PwC**

1ª edição

Janeiro de 2020

Equipa Fórum Oceano

Rui Azevedo

António José Correia

Carla Domingues

Francisco Beirão

Frederico Ferreira

Liliana Gonçalves

Sofia Maciel

Equipa PwC

Miguel Marques

Pedro Reis

Ricardo Pinho

As opiniões e as conclusões expressas no presente documento resultam da audição dos diferentes grupos de trabalho e não contemplam qualquer opinião da PwC na sua formulação. A Fórum Oceano e a PwC não se responsabilizam por qualquer dano ou prejuízo emergente de decisão tomada com base na informação aqui descrita. Este documento é de natureza geral e meramente informativa, não se destinando a qualquer entidade ou situação particular, e não substitui aconselhamento profissional adequado ao caso concreto.

Índice

ABERTURA.....	5
NOTA METODOLÓGICA	9
ESTATÍSTICAS GERAIS SOBRE ECONOMIA DO MAR.....	13
DESAFIOS TRANSVERSAIS ÀS FILEIRAS.....	17
PESCA, TRANSFORMAÇÃO, CONSERVAÇÃO E COMERCIALIZAÇÃO DO PESCADO	21
AQUACULTURA, BIO RECURSOS E BIOTECNOLOGIA AZUL.....	31
PORTOS, TRANSPORTES E LOGÍSTICA	39
INDÚSTRIAS NAVAIS E ENERGIAS MARINHAS.....	49
NÁUTICA E TURISMO NÁUTICO	59
CONTACTOS	69



ABERTURA

O presente documento integra o resultado do conjunto de trabalhos realizados pelo Cluster do Mar Português com vista à identificação dos principais desafios que se colocam à Economia do Mar no prazo de 2030. A oportunidade e a relevância da iniciativa justificam-se não só pela necessidade de atualização dos trabalhos realizados anteriormente sobre os “Desafios do Mar 2020”, mas também pelo facto de estar em preparação de um novo ciclo de fundos comunitários para o período 2021-27.

O lançamento dos trabalhos de preparação dos “Desafios do Mar 2030” ocorreu no Business2Sea de 2018, nalguns dos workshops então realizados foi possível identificar um conjunto de desafios gerais e transversais às diferentes fileiras da economia do Mar. Este trabalho foi prosseguido, no decurso de 2019, com a preparação e realização de um conjunto de workshops organizados por fileira, que contaram com a participação de associados da Fórum Oceano e de um conjunto de outras organizações – empresas, centros de I&D e da Administração Pública Local – convidadas.

O resultado dos workshops, preparado com a colaboração voluntária da PWC, associada da Fórum Oceano, foi validado pelos respetivos participantes e organizado no corpo do presente documento. Os resultados são apresentados segundo as principais fileiras de atividade económica que organizam a economia do Mar. Os desafios identificados não esgotam o tema dos desafios que se colocam à economia do Mar, mas expressam o resultado de um trabalho sistemático de organização de informação, de escuta de um conjunto relevante de parceiros e constitui um corpo de orientações para a ação do Cluster e dos seus membros.

A Fórum Oceano expressa o reconhecido agradecimento pela colaboração e pelos contributos recebidos da parte dos participantes nos workshops e, em particular, o agradecimento à PWC que, à semelhança do verificado na elaboração dos “Desafios do Mar 2020”, prestou uma inestimável colaboração na recolha e sistematização de informação quantitativa e no alinhamento das conclusões sobre cada uma das fileiras que integram o presente trabalho.



António Nogueira Leite
Presidente da Fórum Oceano



NOTA METODOLÓGICA

A abordagem seguida na realização dos “Desafios do Mar 2030” considerou o seguinte conjunto de passos principais:

- Lançamento do tema no âmbito do Business2Sea 2018 e seu tratamento nos workshops realizados para a identificação do conjunto de desafios transversais que se colocam à economia do Mar;
- Organização e sistematização de um conjunto de informação estratégica por fileira, de natureza quantitativa e qualitativa, que serviu de base à introdução de cada um dos workshops realizados;
- Realização de workshops por fileira, com a participação de atores relevantes, para análise do tema em debate;
- Organização dos resultados desses workshops e sua posterior validação junto dos participantes;
- Preparação do documento “Desafios do Mar 2030” que integra os resultados das ações realizadas ao abrigo dos pontos anteriores.

Os pontos seguintes apresentam, sucintamente, os trabalhos realizados:

- **BUSINESS2SEA 2018** – Desafios transversais e comuns às diferentes fileiras da economia do Mar
- **WORKSHOPS POR FILEIRA** – Realizados em 2019

Workshop	Data	Local
Transformação, Conservação e Comercialização do Pescado	09.09.19	FÓRUM OCEANO – Leça da Palmeira
Aquacultura, bio recursos e biotecnologia azul	16.09.19	FÓRUM OCEANO – Leça da Palmeira
Portos, Transportes Marítimos e Logística	19.09.19	FÓRUM OCEANO – Leça da Palmeira
Indústrias navais e energias marinhas	25.09.19	AIN - Lisboa
Turismo Náutico	26.09.19	FÓRUM OCEANO - Lisboa
Pesca	18.10.19	DOCAPESCA - Aveiro

Os workshops foram organizados pela Fórum Oceano (FO) e contaram com a participação dos principais *stakeholders* da fileira (associados da FO e não associados). Os participantes foram convidados, a partir da apresentação inicial da FO sobre o estado da arte da fileira, a apresentar a respetiva posição sobre os desafios mais relevantes que se colocam à fileira até 2030.

As **questões** debatidas em cada workshop foram as seguintes:

1. O que mudou de assinalável na fileira entre 2014-2019?
2. Quais são os principais potenciais a valorizar?
3. Quais são os principais constrangimentos a ultrapassar?
4. Quais são, no contexto geral dos desafios apresentados, os desafios que se colocam à fileira para 2030?
5. Quais são as principais oportunidades de cooperação transfronteiriça?

Os workshops, coordenados pela Equipa da Fórum Oceano, decorreram de acordo com o **modelo** seguinte:

- Abertura e explicitação dos objetivos e dos resultados esperados do workshop;
- Apresentação de cada um dos intervenientes;
- Apresentação do estado da arte da fileira (FO) e das questões orientadoras da sessão;
- Comentário de cada um dos participantes na resposta às questões colocadas;
- Síntese e conclusão.

No final de cada workshop foi organizada uma nota de síntese, que foi posteriormente validada pelos participantes, com os elementos seguintes:

- Elementos de caracterização do “estado da arte” da fileira;
- Principais potenciais e constrangimentos ao desenvolvimento da fileira;
- Principais desafios 2030;
- Participantes no workshop.

PREPARAÇÃO DO DOCUMENTO “DESAFIOS DO MAR 2030”

O presente documento, finalizado em dezembro de 2019, sistematiza a informação quantitativa e qualitativa recolhida e organiza-a em fichas relativas a cada uma das fileiras da economia do Mar. O diferente desenvolvimento de cada ficha reflete, naturalmente, a disponibilidade de informação e o resultado do trabalho realizado em cada workshop.

A informação estatística apresentada tem as respetivas fontes devidamente assinaladas, discrepâncias em relação a outros valores disponíveis justificam-se pelas diferenças de perímetro da economia do Mar, difícil de delinear, e pelas atividades englobadas em cada fileira.



ESTATÍSTICAS GERAIS SOBRE ECONOMIA DO MAR

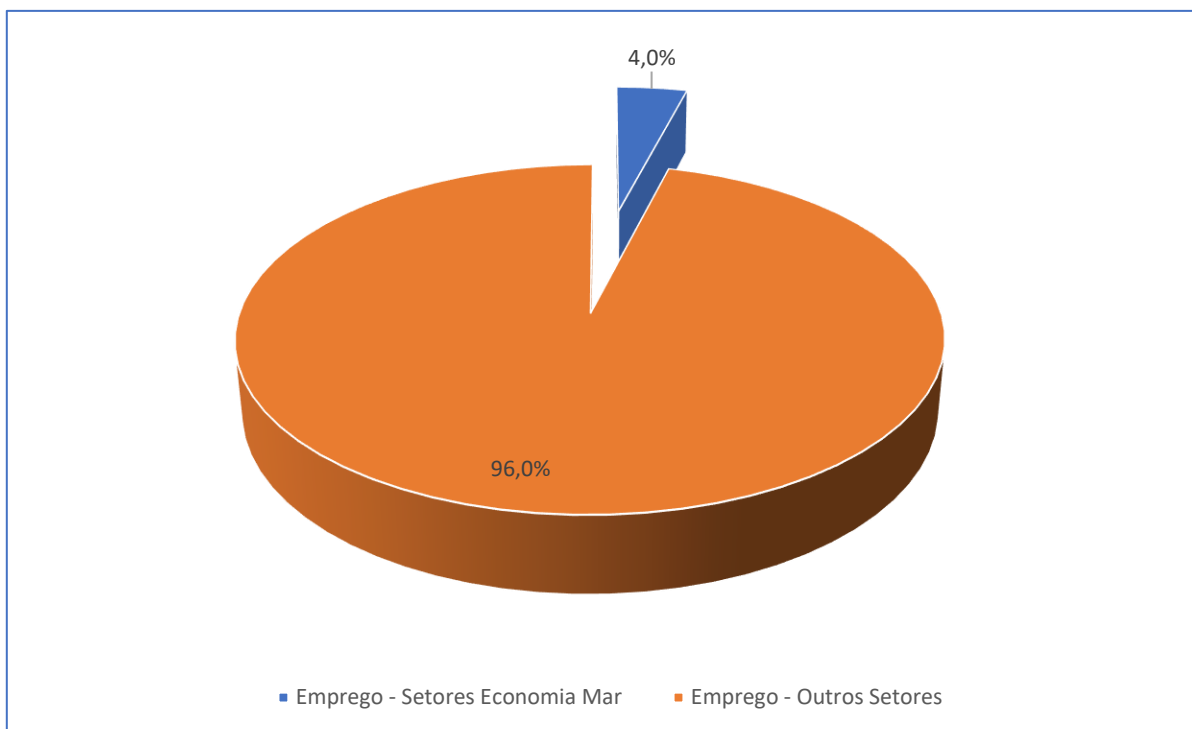


Gráfico 1: Peso do Emprego da economia do Mar face aos restantes setores da economia nacional em 2017

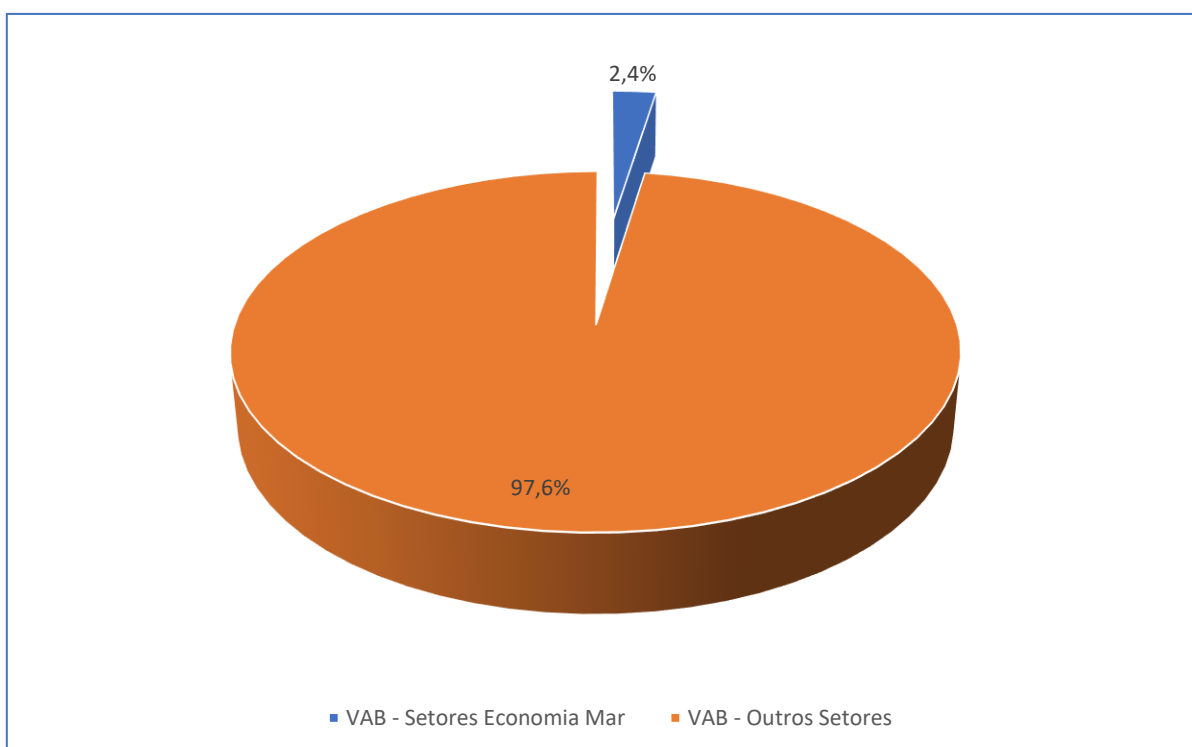


Gráfico 2: Peso do Valor Acrescentado Bruto da economia do Mar face aos restantes setores da economia nacional em 2017

Fonte: European Commission (2019). The EU Blue Economy Report. 2019. Publications Office of the European Union. Luxembourg. - Source: Eurostat, DCF and own calculations

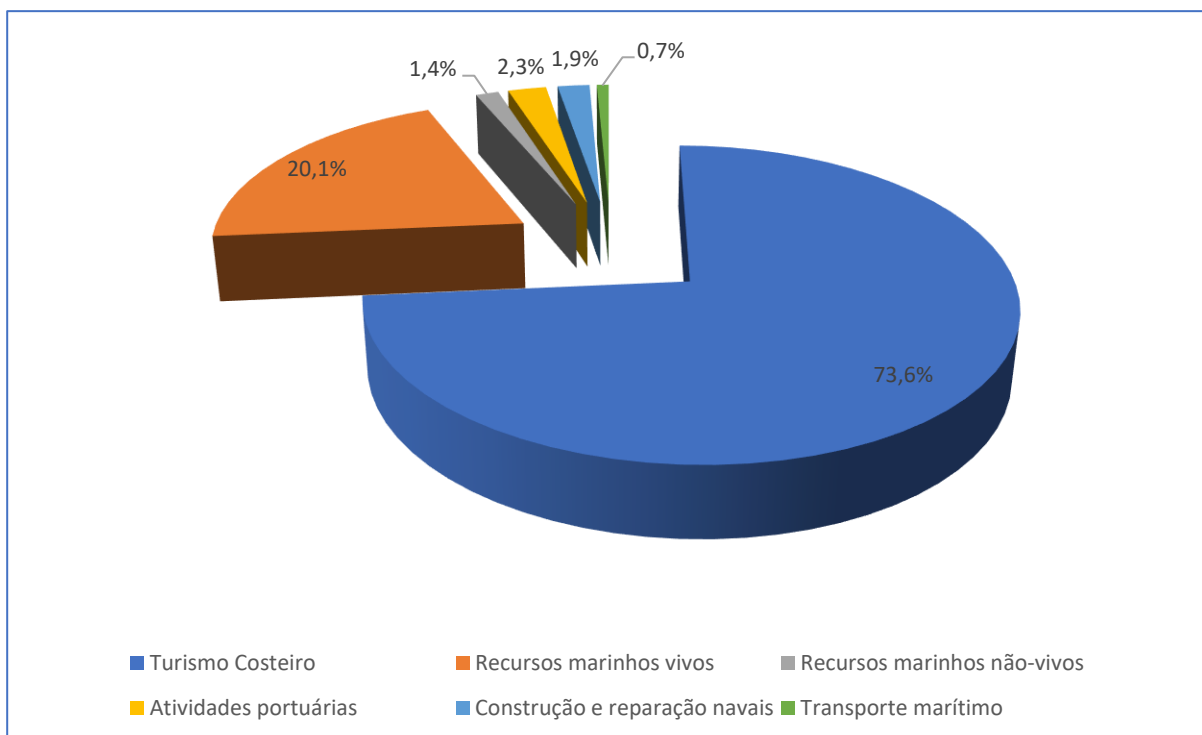


Gráfico 3: Peso do Emprego por setor na economia do Mar em 2017

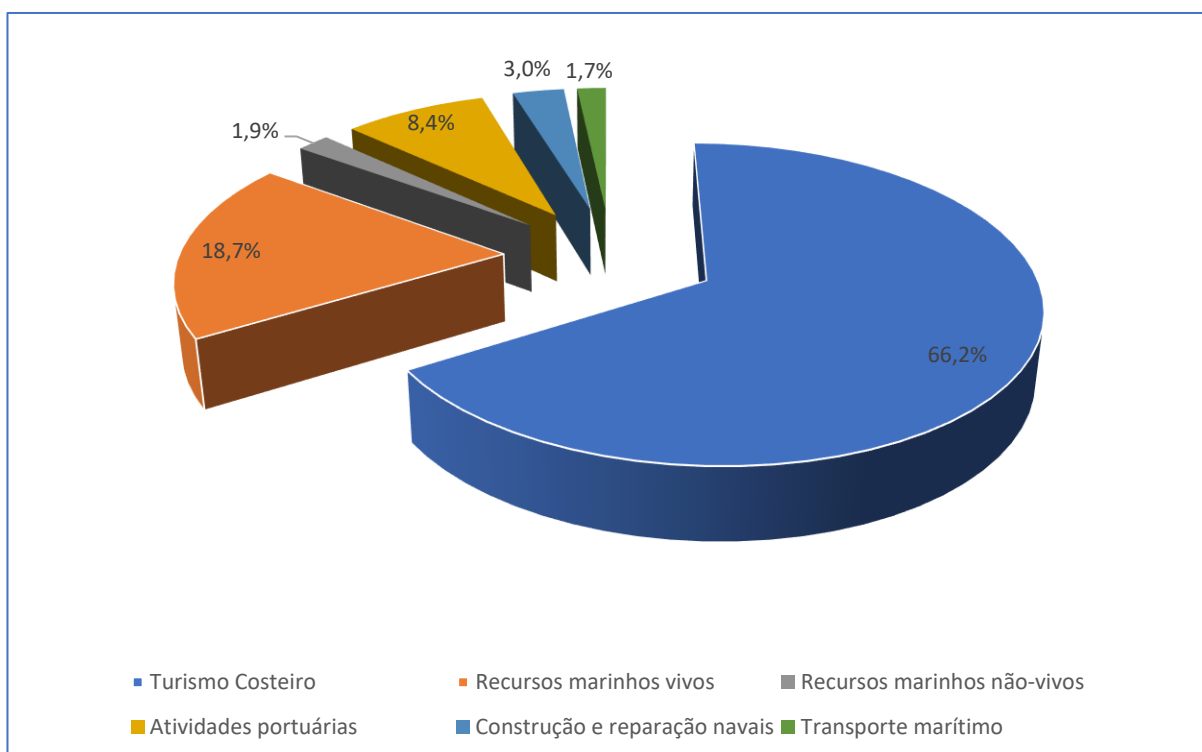


Gráfico 4: Peso do Valor Acrescentado Bruto por setor na economia do Mar em 2017

Fonte: European Commission (2019). The EU Blue Economy Report. 2019. Publications Office of the European Union. Luxembourg. - Source: Eurostat, DCF and own calculations



DESAFIOS TRANSVERSAIS ÀS FILEIRAS


A Fórum Oceano lançou no Business2Sea, em novembro de 2018, um processo de trabalho com os seus associados e com a comunidade marítima em geral para formular os principais desafios que se colocam à economia do Mar em 2030.

O Business2Sea de 2018 permitiu formular um primeiro conjunto de desafios de ordem geral que enquadram outros desafios mais específicos às diferentes fileiras da economia do Mar.

Os **principais desafios** que resultaram dos trabalhos realizados no Business2Sea de 2018 são, em síntese, os seguintes:

- A **prevenção e o combate às alterações climáticas** - o aumento da temperatura da água do mar e as deslocações de biomassa decorrentes, o aumento do nível médio das águas do mar, a acidificação, a perda de biodiversidade, a degradação dos ecossistemas marinhos e os respetivos impactos sobre atividades económicas como a pesca e a erosão das zonas costeiras exigem a adoção de medidas em favor da descarbonização da economia e de adaptação às mudanças climáticas em curso;
- **Combate à poluição marinha**, especialmente aos plásticos, o que exige estratégias com incidência especial “em terra”, cerca de 80% da poluição marinha é de origem telúrica. A recolha e separação de plásticos presentes no Mar e a sua reciclagem e valorização, quando possível, constitui uma ação de combate ao problema. O desenvolvimento de biotecnologias que contribuam para a degradação e transformação ou eliminação do plástico presente em meio marinho constitui um campo de aposta no futuro;
- Evolução para modelos de **economia circular** que permitam, tanto quanto possível, fechar o ciclo económico e contribuir para a diminuição de resíduos e desperdícios das atividades da economia do Mar, através da reciclagem, da “refabricação”, do aumento da vida útil dos produtos, utilizando processos produtivos mais eficientes e com recurso a energias renováveis;
- Necessidade de promover o **ordenamento do espaço marinho** e a adequada compatibilização entre a legislação de âmbito ambiental e de âmbito económico de forma a garantir o alinhamento e a sustentabilidade das atividades económicas e do meio marinho e a compatibilização de usos num contexto de competição acrescida pelo espaço marinho;
- A necessidade de se prosseguir a **observação do meio marinho, a produção e integração de informação e de geração de novo conhecimento sobre o meio marinho e o desenvolvimento da modelação** de forma a identificar e avaliar recursos, a contribuir para a sua valorização sustentável e para a sustentabilidade dos oceanos;

- Melhorar a translação **do conhecimento e dos resultados da IDT** produzidos nas instituições de ensino superior e dos centros de I&D para as empresas da economia do Mar, de forma a criar produtos e a desenvolver novos processos produtivos que contribuam para **aumentar o emprego e o valor acrescentado** das atividades da economia do Mar num contexto crescente de internacionalização.
- Melhorar a **produtividade** nos setores da economia do Mar, nomeadamente através da implementação de processos de digitalização, de melhoria da eficiência e da capacitação de pessoas e organizações;
- Avaliar e explorar o potencial de novas atividades em **offshore**, nomeadamente a aquacultura e as energias renováveis marinhas;
- **Aumentar o investimento empresarial** em atividades da economia do Mar, atraindo iniciativa externa, promovendo o investimento nacional e criando condições de financiamento à economia azul que favoreça o desenvolvimento de empresas de base tecnológica na área do Mar em linha com os objetivos da Especialização Inteligente;
- **Promover a produção de competências profissionais** necessárias para aproveitar as oportunidades de desenvolvimento e os desafios que se colocam à economia do Mar;
- Promover modelos de **governança** que garantam a compatibilização entre diferentes usos e interesses, salvaguardando a sustentabilidade do Oceano.



**PESCA,
TRANSFORMAÇÃO,
CONSERVAÇÃO E
COMERCIALIZAÇÃO DO
PESCADO**

PESCA, TRANSFORMAÇÃO, CONSERVAÇÃO E COMERCIALIZAÇÃO DO PESCADO

Pesca e Transformação

Atividades compreendidas:

- CAE (03111) - Pesca marítima
- CAE (03121) - Pesca em águas interiores
- CAE (10201) - Preparação de produtos da pesca e da aquicultura (inclui os estabelecimentos de embalagem e transformação)
- CAE (10202) - Congelação de produtos da pesca e da aquicultura
- CAE (10204) - Salga, secagem e outras atividades de transformação de produtos da pesca e aquicultura
- CAE (46381) - Comércio por grosso de peixe, crustáceos e moluscos
- CAE (47230) - Comércio a retalho de peixe, crustáceos e moluscos, em estabelecimentos especializados
- CAE (52101) - Armazenagem frigorífica*
- CAE (35302) - Produção de gelo*

Outras atividades*:

- CAE (03112) - Apanha de algas e de outros produtos do mar
- CAE (03122) - Apanha de produtos em águas interiores
- CAE (08931) - Extração de sal marinho
- CAE (46382) - Comércio por grosso de outros produtos alimentares - Classe (1721) - Fabricação de Embalagens de papel e cartão
- CAE (22220) - Fabricação de Embalagens de plástico - Classe (2592) - Fabricação de Embalagens metálicas
- CAE (85591) - Formação Profissional

(*) Nestes CAE as atividades relacionadas com a fileira, embora sejam relevantes, não esgotam o conjunto de atividades compreendidas por esses mesmos CAE.

Súmula Estatística

	2013	2014	2015	2016	2017	Evolução
CAE 03111 - Pesca Marítima						
Nº de Empresas	3.216	3.230	3.222	3.197	3.112	↓
Volume de Negócios (milhares de €)	395.197	381.399	392.607	438.560	443.638	↑
VAB (milhares de €)	144.507	148.718	168.208	183.358	189.937	↑
Pessoal ao Serviço	10.226	10.306	10.250	10.451	10.453	↑
CAE 03121 - Pesca em águas interiores						
Nº de Empresas	622	659	667	647	637	↓
Volume de Negócios (milhares de €)	5.086	5.080	5.919	6.332	6.959	↑
VAB (milhares de €)	1.670	1.760	2.153	2.485	2.835	↑
Pessoal ao Serviço	633	675	680	658	651	↓
CAE 10201 - Preparação de produtos da pesca e da aquacultura (inclui os estabelecimentos de embalagem e transformação)						
Nº de Empresas	48	47	52	54	61	↑
Volume de Negócios (milhares de €)	287.160	312.973	322.290	343.910	406.599	↑
VAB (milhares de €)	39.304	44.215	43.279	46.161	55.154	↑
Pessoal ao Serviço	1.383	1.477	1.595	1.625	1.804	↑

Outros Indicadores

	2013	2014	2015	2016	2017	Evolução
Estrutura						
Frota / Nº de Embarcações	8.232	8.177	8.054	7.980	7.922	↓
Tonelagem de arqueação bruta (GT)	99.917	98.770	94.862	93.609	87.752	↓
Potência Motriz (kw)	366.279	363.422	357.954	355.062	345.665	↓
Pescadores	16.797	16.779	17.190	17.285	17.642	↑
Formação Profissional – Nº Formandos (formação ministrada pelo ForMar)	6.230	4.260	6.296	5.962	3.995	↓
Produção (toneladas)						
Pescado	195.065	184.611	(n.d.)	(n.d.)	(n.d.)	(n.d.)
Estimativa de desembarque	148.876	121.060	141.819	125.235	119.405	↓
Indústria Transformadora (Congelados)*	128.697	156.308	(n.d.)	(n.d.)	(n.d.)	(n.d.)
Indústria Transformadora (Secos e Salgados) *	69.006	(n.d.)	(n.d.)	(n.d.)	(n.d.)	(n.d.)

	2013	2014	2015	2016	2017	Evolução
Balança Comercial dos Produtos de Pesca						
Exportações (ton)	212.363	229.102	237.574	210.552	220.618	↓
Importações (ton)	426.049	435.013	442.244	456.882	478.392	↑
Balança comercial (ton)	-213.686	-205.911	-204.670	-246.330	-257.775	↓
Exportações (milhares de €)	615.341	711.577	845.352	781.157	845.644	↑
Importações (milhares de €)	1.296.531	1.419.500	1.621.906	1.760.019	1.933.003	↑
Deficit comercial (milhares de €)	681.190	707.923	776.554	978.862	1.087.359	↑

Fontes: Direção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos; INE – Instituto Nacional de Estatística; For-Mar; Direção-Geral das Florestas; FAO - Food and Agriculture Organization of the United Nations; DATAPESCAS e Estatísticas da Pesca (INE – Instituto Nacional de Estatística)

(*) Portugal Continental

Conservas de Pescado

Atividades compreendidas:

- CAE (10203) - Conservação de produtos da pesca e da aquacultura em azeite e outros óleos vegetais e outros molhos
- CAE (10204) – Salga, secagem e outras atividades de transformação de produtos da pesca e aquacultura

Súmula Estatística

	2013	2014	2015	2016	2017	Evolução
Quantidades produzidas de produtos da pesca e aquacultura, pela indústria transformadora (preparação de conservas) (ton)	48.340	46.477	44.707	51.651	58.500	↑
Valor das vendas de produtos provenientes da pesca e aquacultura, pela indústria transformadora (salgados e preparação de conservas) (milhares de €)	234.069	220.805	237.029	266.164	294.029	↑
VAB (milhares de €)	169.271	172.615	175.437	182.473	195.306	↑
Balança Comercial dos Produtos de Conservas de pescado (peixe, crustáceos e moluscos)						
Exportações (ton)	52.640	54.245	51.823	45.972	47.746	↓
Importações (ton)	39.282	45.676	45.698	55.733	57.869	↑
Balança comercial (ton)	13.358	8.569	6.125	-9.762	-10.123	↓
Exportações (milhares de €)	218.540	207.379	203.654	200.624	231.982	↑
Importações (milhares de €)	155.957	159.037	143.645	173.407	206.757	↑
Balança comercial (milhares de €)	62.583	48.342	60.009	27.217	25.226	↓

Fontes: DATAPESCAS e Estatísticas da Pesca (INE – Instituto Nacional de Estatística)

Síntese de Conclusões

Principais alterações verificadas entre 2014 e 2019

- **Desenvolvimento de novos produtos** com a introdução de novos ingredientes e sabores, seguindo a tendência para apresentar alimentos mais saudáveis e convenientes (pronto a confeccionar, doses de conveniência, etc.) o que se reflete numa maior diversidade de produtos para o consumidor;
- **Inovação a nível da embalagem** através da aplicação de novos materiais e o desenvolvimento de novas soluções de embalamento que simultaneamente asseguram boas condições ao produto e salvaguardam o ambiente;
- **A modernização e o aumento da eficiência dos sistemas de produção** nas empresas, que têm contribuído para o aumento do valor das exportações do setor;
- **Promoção e valorização, para consumo, de novas espécies**, diversificando a oferta e ultrapassando algumas limitações relacionadas com os stocks disponíveis de algumas espécies tradicionalmente mais procuradas pelo consumidor;
- **Aumento do conhecimento sobre a fileira** e sobre as suas atividades em resultado de dinâmicas de Investigação e Desenvolvimento Tecnológico (IDT) promovidas por organismos do Sistema Científico Tecnológico (SCT) e pelas empresas;
- **Investimento positivo nas infraestruturas de comercialização de pescado** (melhorias nos cais, higiene e segurança alimentar, cadeia de frio);
- Execução do **FEAMP/MAR 2020** permitiu melhorias a nível dos equipamentos portuários e das lotas, da indústria de transformação e da aquacultura;
- **Aumento do preço médio do pescado** entre 2015 e 2018;
- **Maior dificuldade de contratação de colaboradores** para algumas atividades e profissões, refletindo as dinâmicas do mercado de emprego;
- Alteração dos fundamentos da **Política Comum de Pescas (PCP)** que tem priorizado a sustentabilidade ambiental em detrimento da sustentabilidade social e económica;
- **Competitividade do setor das pescas diminuiu**, em parte por não ser possível enquadrar a renovação da frota no âmbito dos apoios do FEAMP.

Principais potenciais a valorizar

- **A excelente qualidade do pescado nacional**, nomeadamente pela reduzida presença de parasitas e contaminantes e as condições favoráveis para posicionar alguns produtos num segmento *gourmet*, criando maior valor acrescentado;
- Conceito de **melhor peixe do mundo** está assumido e deve ser uma campanha contínua;
- **A diversidade de espécies de pescado e de algas** com potencial de valorização relevante mantendo o alinhamento com as preocupações da indústria alimentar mais saudável e sustentável;
- **A existência de subprodutos e de desperdícios** da indústria, com potencial de valorização na produção de novos produtos com aplicação aos setores alimentar, cosmética e saúde, de acordo com modelos de economia circular;
- **Capacidade de I&D e de conhecimento** relevantes que importa articular e consolidar;
- **Aumento do nº de patentes** registadas que é necessário gerir e rentabilizar transformando-as em valor;
- A **articulação** entre a comunidade **científica** e o setor das **pesças**;
- A **articulação** das matérias relacionadas com a pesca com as **Organização de Produtores**.

Constrangimentos a ultrapassar

- A **escassez de matéria-prima** para o funcionamento das atividades de transformação e de conservação de pescado, que se tem agravado quer pela diminuição de *stocks* e pelas restrições às capturas quer pelo aumento de consumo de pescado a nível mundial;
- A **frota pesqueira** está obsoleta, condicionando as capturas, a eficiência, as condições de trabalho e a segurança;
- **Menor representatividade** e capacidade de defesa dos interesses da indústria do pescado dos países do Sul da Europa nas instâncias europeias;
- Rigor associado à **gestão das quotas pesqueiras versus lobby** ambientalista em Bruxelas;
- Portugal está permanentemente a **esgotar as quotas pesqueiras** o que se reflete na dificuldade no emprego e no acesso aos recursos biológicos;
- O aumento dos investimentos em aquacultura está a **prejudicar os recursos naturais** em algumas regiões (exemplo, Ria de Aveiro);
- **Falta de apoios/subsídios** durante os períodos de paragem biológica para o setor da pesca artesanal;

- **Dificuldade de algumas empresas absorverem resultados de I&D**, particularmente em matérias de digitalização, e sua integração nos processos produtivos e de gestão, o que condiciona os níveis de produtividade e de competitividade das empresas;
- **Dificuldades em manter patentes válidas** pelos elevados custos que se colocam à sua manutenção a prazo;
- **Escassez de financiamento** sobretudo para projetos inovadores de risco incerto, promovidos por empresas *startup*;
- **Burocracia** associada aos instrumentos financeiros que mobilizam fundos comunitários e **prazos de reembolso** demasiado extensos;
- **Insuficiência de mão-de-obra** em alguns setores, por exemplo a falta de tripulação no setor da pesca artesanal, e para a realização de algumas atividades e trabalhos fabris.

Desafios que se colocam à fileira para 2030

- Definir uma **estratégia global e integrada** que cubra toda a cadeia de valor da fileira;
- **Posicionar os produtos da fileira em mercados de maior valor acrescentado**, diferenciando-os pelas suas características de genuinidade e de qualidade;
- Apostar na **inovação** de produtos, de processos, de mercados por parte das empresas que integram a cadeia de valor, incluindo os desafios da eficiência energética e da sustentabilidade ambiental;
- Melhorar a rastreabilidade e a **disponibilização de informação ao consumidor** sobre os produtos e suas características respondendo a novas procuras e orientações de mercado em favor da qualidade e da sustentabilidade dos processos produtivos;
- Promover e valorizar o **consumo de espécies** ainda abundantes e pouco consumidas;
- Aumentar a **produção em aquacultura** como forma de ultrapassar limitações de quantidade de pescado para consumo e para a indústria;
- Criar um sistema que favoreça a gestão e comercialização de **patentes**;
- Desenvolver **modelos de economia circular**, focando na eficiência e no aproveitamento de subprodutos e de desperdícios, incluindo as capturas indesejadas, favorecendo, designadamente, a emergência de atividades em fases intermédias da cadeia de valor, entre a recolha e a preparação desses produtos e a sua transformação em bens finais;
- **Aprofundar a digitalização da fileira** nos equipamentos e nos processos produtivos, na recolha e tratamento de dados, nos processos administrativos e de gestão, quer nas empresas do setor, quer em organismos da Administração Pública com intervenção no setor;

- Desenvolver **mecanismos de suavização fiscal na importação de pescado**, possibilitando aquisição de matéria-prima em condições idênticas às praticadas pela concorrência internacional;
- **Valorizar o conhecimento** que se encontra disperso, mapeando o que existe de modo a que a indústria possa usufruir desse conhecimento, nomeadamente no que respeita a aspetos como *stocks* disponíveis e perfis nutricionais;
- Explorar oportunidades de **articulação entre pesca artesanal e turismo**;
- Promover o desenvolvimento de **competências profissionais** na área comercial, análise de mercados, marketing;
- Reforçar a ligação da indústria do pescado com outras indústrias e atividades económicas, nomeadamente a cosmética;
- **Aprofundar oportunidades de cooperação** e de *lobby* com outros estados do Sul da Europa e, designadamente com Espanha, na defesa de interesses comuns da indústria do pescado no contexto das opções de política de pesca a nível europeu;
- **Modernizar a frota** e investir em novas construções;
- **Apoiar os abates** para os armadores que pretendem fechar a atividade;
- Continuar a melhoria das condições de **venda do pescado** e apostar na certificação em Higiene e Segurança alimentar de todas as lotas;
- **Aumentar a eficiência dos sistemas de venda de forma a garantir** a valorização do produto e aumento do rendimento dos pescadores;
- Explorar a criação de **portos de pesca multidisciplinares** (para utilização de atividades de aquacultura, transformação, barcos solares, pequenos estaleiros, etc.);
- Apostar no desenvolvimento de **portos de pesca autossustentáveis**, que incorporem o tratamento e a valorização de resíduos;
- Melhorar a **atratividade do setor** e explorar a **mobilidade entre carreiras**, principalmente nos períodos de paragem biológica (p. ex. afetar recursos à náutica de recreio ou ao transporte marítimo);
- Promover o desenvolvimento de **competências profissionais** e repensar o sistema de formação profissional (p. ex. Diário de Pesca Eletrónico);
- Promover **ações de formação nos PALOP** e ex-colónias espanholas;
- Estudar os **efeitos das alterações climáticas** sobre os recursos pesqueiros e sua localização e qual o impacto na Política Comum da Pesca (PCP).

Participantes nos Desafios do Mar 2030

Instituição	Nome
Fórum Oceano	Rui Azevedo
Fórum Oceano	Carla Domingues
PwC	Pedro Reis
PwC	Ricardo Pinho
ALIF	Estêvão Martins
ALIF	Ângela Pécurto
ANICP	Isabel Tato
ANOPCERCO	Jorge Abrantes
APARA	Acúrcio Santos
Apropesca	Carlos Cruz
Apropesca	Verónica Trocado
Ciimar	Luísa Valente
Ciimar	Joana Moreira Silva
Docapesca	Teresa Coelho
Docapesca	Filipe Pedro
Foodintech	Miguel Fernandes
FOR-MAR	Olga Vide
FOR-MAR	Gisela Ferreira
INEGI	Tiago Morais
Instituto Politécnico de Leiria	Maria Manuel Gil
Instituto Politécnico de Viana do Castelo	Manuela Vaz Velho
Portugal Foods	Deolinda Silva
Sonae	Ana Machado Silva
UCP – Escola Superior de Biotecnologia	Manuela Pintado
Universidade de Aveiro	Teresa Fonseca



**AQUACULTURA, BIO
RECURSOS E
BIOTECNOLOGIA AZUL**

AQUACULTURA, BIO RECURSOS E BIOTECNOLOGIA AZUL

Aquicultura

Atividades compreendidas:

- CAE (03210) - Aquicultura em águas salgadas e salobras (inclui a atividade das depuradoras)
- CAE (03220) - Aquicultura em águas doces
- CAE (10913) - Fabricação de alimentos para aquicultura

Outras atividades*:

- CAE (10201) - Preparação de produtos da pesca e da aquicultura (inclui os estabelecimentos de embalagem e transformação)
- CAE (10202) - Congelação de produtos da pesca e da aquicultura
- CAE (10203) - Conservação de produtos da pesca e da aquicultura em azeite e outros óleos vegetais e outros molhos
- CAE (10204) - Salga, secagem e outras atividades de transformação de produtos da pesca e aquicultura

(*) Neste conjunto de CAE as atividades relacionadas com esta fileira, embora sejam relevantes, não correspondem ao conjunto total de atividades abrangidas por esses mesmos CAE.

Súmula Estatística

	2013	2014	2015	2016	2017	Evolução
Produção Total (ton)	10.067	10.791	9.561	11.259	12.549	↑
Produção Total (milhares de €)	54.832	50.288	54.135	75.197	83.151	↑
Número de estabelecimentos licenciados	1.522	1.521	1.504	1.517	1.532	↑
Número de postos de trabalho	6.726	7.068	7.148	7.452	7.668	↑
Área total de estabelecimentos licenciados (ha)	4.713	4.790	4.928	4.881	5.060	↑
Vendas da aquacultura para o mercado nacional (ton)	5.949	5.881	6.083	8.049	7.913	↑
Vendas da aquacultura para o mercado nacional (milhares de €)	38.114	32.119	40.093	54.609	62.610	↑
Vendas da aquacultura para o mercado internacional (ton)	1.183	2.943	3.888	2.676	2.977	↑
Vendas da aquacultura para o mercado internacional (milhares de €)	5.029	12.658	19.765	18.955	19.075	↑

Fontes: Grupo de trabalho da Fileira da Aquacultura; INE – Instituto Nacional de Estatística

Nota: Inclui todas as espécies de peixes e bivalves, em águas doces, salgadas e salobras

Biotecnologia Azul

Atividades compreendidas:

- CAE (10130) - Fabricação de produtos à base de carne
- CAE (10201) - Preparação de produtos da pesca e da aquacultura (inclui os estabelecimentos de embalagem e transformação)
- CAE (10202) - Congelação de produtos da pesca e da aquacultura
- CAE (10203) - Conservação de produtos da pesca e da aquacultura em azeite e outros óleos vegetais e outros molhos
- CAE (10204) - Salga, secagem e outras atividades de transformação de produtos da pesca e aquacultura
- CAE (10913) - Fabricação de alimentos para aquacultura
- Classe (1721) - Fabricação de Embalagens de papel e cartão
- CAE (22220) - Fabricação de Embalagens de plástico
- CAE (25610) - Tratamento e revestimento de metais Classe (2592) - Fabricação de Embalagens metálicas
- CAE (72110) - Investigação e desenvolvimento em biotecnologia
- CAE (72190) - Outra investigação e desenvolvimento das ciências físicas e naturais
- CAE (74900) - Outras atividades de consultoria, científicas, técnicas e similares, n.e.

(*) Nestes CAE as atividades relacionadas com a fileira, embora sejam relevantes, não esgotam o conjunto de atividades compreendidas por esses mesmos CAE.

Súmula Estatística

	2013	2014	2015	2016	2017	Evolução
CAE (72110) - Investigação e desenvolvimento em biotecnologia						
Número de Empresas	95	92	97	104	132	↑
Volume de Negócios (milhares de €)	9.635	12.283	15.164	18.124	23.353	↑
VAB (milhares de €)	192	1.293	2.575	2.676	5.679	↑
Pessoal ao Serviço	342	427	481	524	647	↑

Fonte: INE- Instituto Nacional de Estatística

Nota: Apenas se incluiu o CAE (72110) por ser o mais representativo da fileira, dentro do conjunto de CAE de atividades relacionadas apresentado

Aquacultura: produção total, vendas nacionais e internacionais (milhares de €)

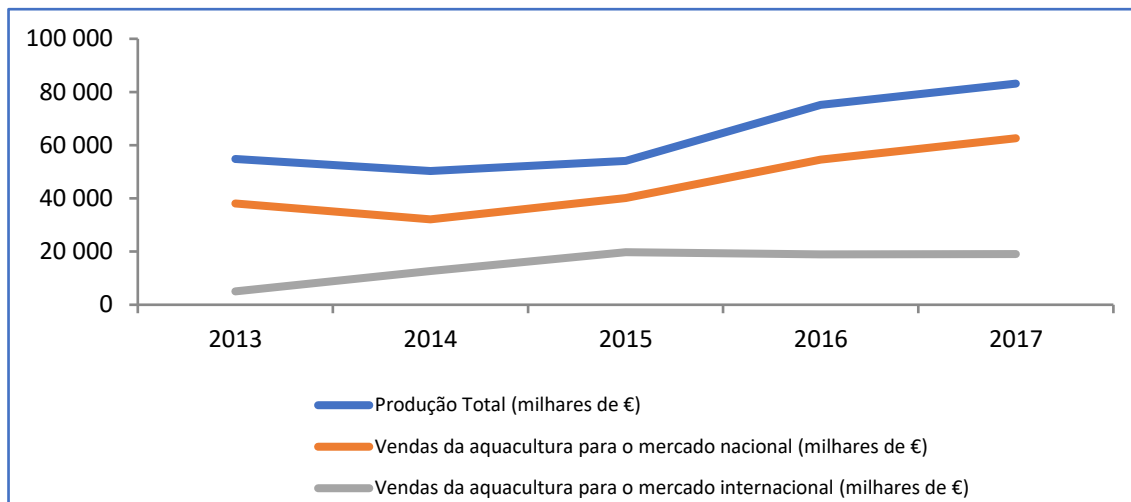


Gráfico 5: Evolução da produção total e das vendas nacionais e internacionais de aquacultura em Portugal 2013-2017, em milhares de Euros.

Fonte: Índices PwC da Economia do Mar

Aquacultura: produção total, vendas nacionais e internacionais (toneladas)

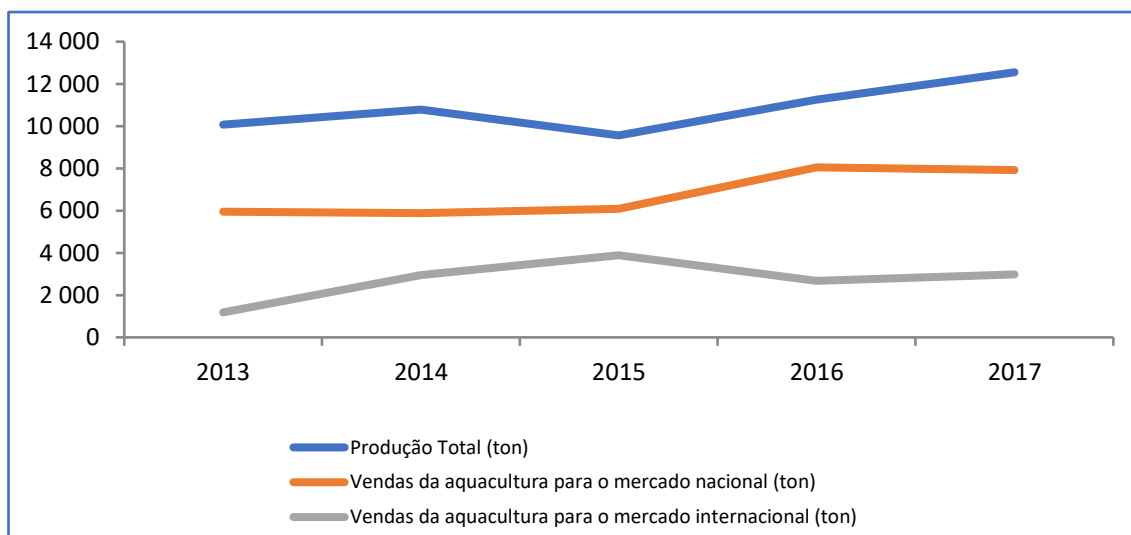


Gráfico 6: Evolução da produção total e das vendas nacionais e internacionais de aquacultura em Portugal 2013-2017, em toneladas.

Fonte: Índices PwC da Economia do Mar

Síntese de Conclusões

Principais alterações verificadas entre 2014 e 2019

- **Ligeiro aumento da produção aquícola** fruto do crescimento da produção de bivalves e de alguns investimentos realizados;
- Tempos de apreciação das **licenças para exploração aquícola** melhoraram significativamente com as regras introduzidas pela legislação publicada em 2017, e melhorias noutras matérias que vinham a ser reivindicadas (por exemplo, a redução do IVA das ostras);
- Maior **conhecimento** e melhor **perceção do valor dos recursos marinhos** e da importância da sua bioprospeção;
- **Crescimento no volume de I&D em biotecnologia azul** e melhoria na interação entre entidades do sistema científico e as empresas (exemplos, o projeto Mobilizador ValorMar e os recém-criados laboratórios colaborativos);
- **Avanços positivos no delinear de normativas** para a produção, transformação e comercialização de **algas** e outras **plantas halófitas**;
- **Algas e outras plantas halófitas** começam a ganhar espaço de mercado em resultado de alterações nos hábitos alimentares.

Principais potenciais a valorizar

- **A diversidade de espécies de pescado** com potencial de valorização relevante mantendo o alinhamento com as preocupações da indústria alimentar mais saudável e sustentável;
- **Algas e plantas halófitas** (*Salicornia* e outras), que Portugal tem condições ótimas de produção, como ingredientes funcionais;
- **Os diferentes sistemas de produção** como a Aquacultura Multi-trófica Integrada (IMTA), que já arrancou a nível comercial, os Sistemas de Recirculação em Aquacultura (RAS) e analisar o potencial de outros sistemas como a aquaponia;
- Fontes **alternativas à farinha de peixe e de ingredientes funcionais**, como a farinha de inseto, e a introdução de macroalgas nas rações;
- A investigação do uso de **subprodutos da indústria de pesca** com potencial de valorização para a criação de insetos, antecipando o cenário futuro que possibilitará o uso destes subprodutos para este fim;
- **A biotecnologia azul** aplicada às áreas da saúde e alimentar identificadas como áreas prioritárias;

- **As tecnologias de apoio**, como a robótica, como meio de exploração e monitorização de áreas de difícil acesso;
- **As oportunidades de financiamento** no âmbito dos fundos comunitários e de capitais de risco;
- **Laboratórios Colaborativos** enquanto mecanismos de transferência de conhecimento para as empresas.

Constrangimentos a ultrapassar

- **Falta de infraestruturas** e de plantas piloto para prototipagem;
- **Dificuldade de acesso ao mar**, assim como a equipamentos e tecnologias;
- **Falta de escala** e de **iniciativa empresarial** que permita obter custos de produção competitivos e que atraia o investimento;
- **Acesso a financiamento**, ultrapassando as barreiras do excesso de burocracia e morosidade dos processos;
- **Resistência do consumidor** aos produtos de aquacultura;
- **Legislação de base de ordenamento do espaço marítimo, em águas de transição e interiores** que continua dispersa por várias entidades e contraditória, tal como continua em falta a definição de novas áreas com potencial aquícola nas águas de transição e interiores;
- Discrepância entre os **prazos dos títulos da atividade** aquícola (TAA) em terra e em *offshore* e entre sistemas de produção, assim como possibilidade de renovação dos mesmos por uma única vez;
- Insuficiência da **fiscalização de focos de poluição** que têm um impacto imediato na produção aquícola.

Desafios que se colocam à fileira para 2030

- **Aumentar escala** que permita níveis superiores de competitividade;
- Dispor de uma entidade independente que apoie os **planos de monitorização** para executar análises que garantam a **segurança alimentar** dos produtos de aquacultura;
- Melhorar a **qualidade da água**;
- Investir na **formação em aquacultura** dos intervenientes na fileira, desde os colaboradores das empresas, às entidades certificadoras e técnicos das tutelas;
- Reforçar o **trabalho em rede**, no sentido de partilhar o conhecimento;

- Trabalhar a **comunicação de marcas dos produtos nacionais de aquacultura**, enquanto produtos de valor acrescentado;
- Desenvolver **soluções tecnológicas** que permitam passar da fase piloto para fases de produção em *offshore*;
- Aprofundar o **conhecimento das dinâmicas costeira e oceânica** (observação e modulação).

Participantes nos Desafios do Mar 2030

Instituição	Nome
Fórum Oceano	Rui Azevedo
Fórum Oceano	Carla Domingues
PwC	Pedro Reis
Allmicroalgae	Joana Laranjeira Silva
Associação Portuguesa de Aquacultores	José Calheiros
Associação Portuguesa de Aquacultores	Rui Moreira
Associação Portuguesa de Aquacultores	Fernando Gonçalves
Ciimar	Susana Moreira
Ciimar	Joana Moreira Silva
Ciimar (Projeto Moses)	Zacharoula Kyriazi
Ciimar (Projeto Moses)	Agnès Marhadour
Entogreen	Daniel Murta
INESC TEC	Ana Paula Lima
Instituto Politécnico de Leiria	Sérgio Leandro
Instituto Politécnico de Viana do Castelo	Joana Santos
Riasearch	Ana Nobre
Soja de Portugal	Elisabete Matos
UCP – Escola Superior de Biotecnologia	Ana Maria Gomes
Universidade de Aveiro	Amadeu Soares
Universidade do Minho – 3B's	Tiago H. Silva



PORTOS, TRANSPORTES E LOGÍSTICA

PORTOS, TRANSPORTES E LOGÍSTICA

Atividades compreendidas

- CAE (50101) - Transportes marítimos não costeiros de passageiros
- CAE (50102) - Transportes costeiros e locais de passageiros
- CAE (50200) - Transportes marítimos de mercadorias
- CAE (52220) - Atividades auxiliares dos transportes por água
- CAE (52240) - Manuseamento de carga e descarga*
- CAE (77340) - Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial

Outras atividades**:

- CAE (52101) - Armazenagem frigorífico
- CAE (52291) - Organização do transporte
- CAE (52292) - Agentes transitários, aduaneiros e similares de apoio ao transporte
- CAE (65120) - Seguros de mercadorias
- CAE (85591) – Formação Profissional

(*) Compreende as atividades de carga e de descarga de mercadorias, bagagem e equipamento (qualquer que seja o meio de transporte utilizado), assim como a atividade de estiva.

Nota: O CAE (50400) - Transporte de mercadorias por vias navegáveis interiores, embora seja nuclear, é uma atividade sem expressão em Portugal.

(**) Nestes CAE as atividades relacionadas com a fileira, embora sejam relevantes, não esgotam o conjunto de atividades compreendidas por esses mesmos CAE.

Súmula Estatística

	2013	2014	2015	2016	2017	Evolução
CAE (50101) - Transportes marítimos não costeiros de passageiros						
Número de Empresas	14	15	15	14	19	↑
CAE (50102) - Transportes costeiros e locais de passageiros						
Número de Empresas	127	132	147	150	172	↑
Volume de Negócios (milhares de €)	10.567	11.430	12.253	13.828	15.086	↑
VAB (milhares de €)	4.585	4.414	5.854	6.823	6.901	↑
Pessoal ao Serviço	377	412	399	422	441	↑
CAE (50200) - Transportes marítimos de mercadorias						
Número de Empresas	51	56	57	57	144	↑
Volume de Negócios (milhares de €)	318.548	432.926	376.387	324.915	345.479	↓
VAB (milhares de €)	38.566	57.465	48.008	53.629	55.741	↓
Pessoal ao Serviço	488	487	450	480	605	↑
CAE (52220) - Atividades auxiliares dos transportes por água						
Número de Empresas	90	88	99	92	125	↑
Volume de Negócios (milhares de €)	324.750	330.695	338.750	350.615	358.035	↑
VAB (milhares de €)	235.645	233.799	236.321	249.047	250.113	↑
Pessoal ao Serviço	2.361	2.420	2.386	2.337	2.337	↓
CAE (52240) - Manuseamento de carga e descarga						
Número de Empresas	133	126	123	114	121	↓
Volume de Negócios (milhares de €)	299.248	300.184	286.591	278.314	307.856	↑
VAB (milhares de €)	104.357	102.642	98.050	98.489	111.728	↑
Pessoal ao Serviço	1.190	1.216	1.238	1.189	1.454	↑

Outros Indicadores

	2013	2014	2015	2016	2017	Evolução
Mercadorias (milhares de ton)	79.311	82.694	89.322	93.878	95.897	↑
Movimento de contentores (milhares de TEU)	2.193	2.520	2.580	2.744	2.975	↑
Movimento de navios (número)	10.262	10.481	10.863	10.814	10.925	↑
Frota de navios de comércio registada em Portugal e controlada por armadores nacionais	(n.d.)	179	242	353	403	↑
Número de embarcações no Registo Convencional de Navios	11	10	11	3	3	↓

Fonte: Grupo de Trabalho da Fileira dos Portos e Transportes Marítimos; IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.; AMT - Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e IPTM - Instituto Portuário de Transportes Marítimos

Nota: Os valores apresentados são acumulados e referentes aos 7 principais portos do Continente (Viana do Castelo, Douro e Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal e Sines)

Outros indicadores

(Mercadorias por Porto/tipo de carga)

Mercadorias (milhares de toneladas)										
Portos Nacionais	Contentorizada		Fraccionada		Ro-ro		Granel		Total	
	2014	2017	2014	2017	2014	2017	2014	2017	2014	2017
Viana do Castelo	1	1	261	273	0	0	196	138	457	411
Douro e Leixões	6.514	6.179	1.020	1.121	405	1.062	10.151	11.149	18.090	19.511
Aveiro	0	0	1.733	1.286	0	0	2.758	3.866	4.491	5.153
Figueira da Foz	166	188	1.140	991	0	0	854	893	2.160	2.072
Lisboa	5.066	5.009	82	178	12	10	6.694	6.989	11.854	12.186
Setúbal	1.035	1.615	3.196	1.687	236	351	3.591	2.941	8.058	6.594
Sines, Faro e Portimão	14.474	20.910	137	112	0	6	22.972	28.941	37.583	49.969
TOTAL	27.256	33.903	7.568	5.648	653	1.428	47.216	54.917	82.694	95.897

Fonte: AMT - Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

Outros indicadores

(Contentores por Porto)

	2013	2014	2015	2016	2017	Evolução
Movimento de contentores (milhares de TEU)						
Viana do Castelo	0	0	0	0	0	↔
Douro e Leixões	626	667	624	658	633	↓
Aveiro	0	0	0	0	0	↔
Figueira da Foz	16	20	21	25	25	↑
Lisboa	549	502	481	391	495	↓
Setúbal	71	104	121	157	152	↑
Sines, Faro e Portimão	931	1.228	1.332	1.513	1.669	↑
TOTAL	2.193	2.520	2.580	2.744	2.975	↑

Fonte: AMT - Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

Outros indicadores

(Número de Navios por Porto)

	2014	2015	2016	2017	Evolução
Movimento de navios (número)					
Viana do Castelo	182	198	210	226	↑
Douro e Leixões	2.622	2.735	2.719	2.687	↑
Aveiro	1.017	1.035	1.020	1.055	↑
Figueira da Foz	534	489	519	499	↓
Lisboa	2.713	2.606	2.299	2.558	↓
Setúbal	1.414	1.458	1.533	1.577	↑
Sines, Faro e Portimão	2.003	2.342	2.514	2.323	↑
TOTAL	10.485	10.863	10.814	10.925	↑

Fonte: AMT - Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

Outros indicadores

(Cruzeiros Marítimos)

	2013	2014	2015	2016	2017	Evolução
Nº escalas de navios de cruzeiros dos principais portos portugueses						
Funchal	286	283	308	294	289	↑
Lisboa	353	315	308	330	330	↑
Portos dos Açores	92	90	137	121	152	↑
Portimão	42	34	47	43	71	↑
Leixões	67	78	85	84	100	↑
TOTAL	840	800	885	872	942	↑
Movimentos de passageiros de navios de cruzeiros dos principais portos portugueses						
Funchal	475.826	475.955	578.492	520.168	539.192	↑
Lisboa	558.040	501.433	512.128	522.501	521.038	↑
Portos dos Açores	87.437	95.765	141.847	125.906	135.783	↑
Portimão	20.141	14.634	14.786	19.520	29.702	↑
Leixões	46.620	64.440	79.065	71.799	95.562	↑
TOTAL	1.188.064	1.152.227	1.326.318	1.259.894	1.321.277	↑
Movimentos de passageiros em <i>turnaroud</i> nos principais portos portugueses						
Funchal	4.261	3.421	3.718	2.743	3.050	↓
Lisboa	50.834	41.436	42.536	47.636	58.911	↑
Portos dos Açores	473	n.d.	1.810	1.182	1.106	↑
Portimão	88	1130	238	44	514	↓
Leixões	1.027	868	1.063	345	1.295	↑
TOTAL	56.683	46.855	49.365	51.950	64.876	↑

Fonte: Administração do Porto de Lisboa; Portos dos Açores, S.A.; APRAM - Portos da Madeira; APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. e APS – Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A.

Síntese de Conclusões

Principais alterações verificadas entre 2014 e 2019

- Evolução na **dimensão tecnológica e digital** dos Portos nacionais. Neste momento a fileira está a alargar o conceito da **Janela Única Portuária (JUP)** a toda a cadeia logística e dois pilotos do que será a **JUL – Janela Única Logística** estão a ser já implementados nos Portos da Madeira e de Sines, e em breve um terceiro arrancará no Porto de Leixões;
- Aumento da **capacidade competitiva dos portos nacionais ao nível das infraestruturas, administração e simplificação de procedimentos;**
- **Aumento da frequência das escalas nos portos está a aparecer como novo driver**, em substituição da maior dimensão dos navios. A acumulação de prejuízos pelo setor do transporte marítimo na última década, derivada de uma estratégia de crescimento baseada no aumento da dimensão dos navios, está na base desta alteração, que implica visitas mais regulares aos portos.

Principais potenciais a valorizar

- **A privilegiada posição geográfica** no cruzamento das rotas de navegação mundiais, entre UE, América, Ásia e África;
- **Os portos de Leixões, Lisboa e Sines fazem parte da rede principal europeia** de Portos no corredor Atlântico, o que permite explorar o seu papel de infraestrutura preponderante nas relações comerciais;
- A **existência de tecnologia** que favorece a integração dos portos com os outros meios de transporte (terrestre, rodoviário, ferroviário e aéreo) incluindo as ligações aos portos secos e plataformas logísticas, numa lógica de total intermodalidade (**JUL – Janela Única Logística**);
- O **sistema portuário existente**, cuja carga movimentada tem vindo a crescer de ano para ano, permite que o País se venha a assumir como um polo logístico de excelência na Europa;
- A existência de espaço de **armazenamento** e de **plataformas logísticas** em zonas próximas dos portos;
- Localização geográfica privilegiada para Portugal se posicionar como **área de serviço** para **abastecimento de GNL**, em particular no porto de Sines;
- A existência de uma **Estratégia** para o **Aumento da Competitividade da Rede de portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026**, e os investimentos aí previstos (p. ex. a **expansão do porto de Sines** pela construção de um **novo terminal de contentores**);

- Posicionamento dos **portos como Plataformas de Aceleração Tecnológica** para as novas indústrias do Mar (p. ex. energias renováveis oceânicas, Aquacultura *offshore*, robótica submarina, etc.).

Constrangimentos a ultrapassar

- A pressão sobre a **cadeia logística continua a exigir tempos mais curtos**, respostas mais rápidas, o transporte marítimo tem uma velocidade mais lenta que outros meios de transporte com os quais compete (p. ex. comboio);
- **A existência de dois registos de navios** que concorrem entre si a **nível nacional**, o **convencional** e o da **Madeira**. A nova legislação do regime convencional pretendia criar um regime mais atrativo para armadores e tripulantes, mas esta parece não estar a ter os resultados pretendidos face ao registo da Madeira;
- **Inexistência de soluções de VTS** nas Regiões Autónomas;
- **A administração pública**, face à exiguidade de meios humanos e a modelos pouco flexíveis de funcionamento, **não está atualmente preparada para acompanhar os desafios, por exemplo, no caso do Porto de Sines** há uma insuficiente representação de autoridades públicas (SEF, DGAV/DRAPAL, DGAV/PIF) e a existência de uma delegação aduaneira é insuficiente devendo ser substituída por uma Alfândega;
- **A burocracia** decorrente do normativo legal (p. ex. Tribunal de Contas, Autoridade de Mobilidade e Transportes, Autoridade da Concorrência, etc.) limita a captação de oportunidades de investimento;
- O progressivo **esvaziamento da autonomia empresarial** das administrações portuárias, autonomia que não se coaduna com estabelecimento de regras de execução orçamental típicas da administração pública central, com o protelamento sistemático da aprovação dos planos de atividade/investimentos e respetivos orçamentos, nem com o condicionamento da gestão corrente da empresa.

Desafios que se colocam à fileira para 2030

- **Fortalecer o triângulo Portugal - Angola – Brasil**, através da exportação da JUL para os portos da APLOP - Associação dos Portos de Língua Portuguesa e assim acrescentar valor no reforço das relações comerciais deste triângulo;
- **Investir na capacitação de recursos humanos**, para além da transformação digital (incluindo a questão da segurança), deve-se também considerar os desafios energéticos;

- Definir **planos estratégicos portuários com orientação digital muito forte** tendo em vista aplicar e implementar o conceito de *SmartPort* a todos os portos nacionais;
- **Prosseguir a transformação digital** dos Portos o que implica alterar processos e atualizações dos modelos organizativos;
- **Equacionar**, neste quadro de transformação digital da fileira, **o desafio da Segurança da Informação e da Cibersegurança** de forma a garantir a integridade, disponibilidade e confidencialidade da informação, dos processos e de negócio subjacentes;
- Perspetivar o futuro da **Navegação autónoma e Robótica portuária**: seu enquadramento legislativo, adaptação necessária das infraestruturas portuárias, alteração no mercado de trabalho (p. ex. emprego e novas competências profissionais) e seus impactos no funcionamento dos portos;
- **Captar investimento privado e fixar unidades logísticas e industriais** nas zonas portuárias;
- **Prosseguir a aplicação do conceito dos Portech Clusters** como um caminho para potenciar a aproximação entre portos, empresas tecnológicas, universidades;
- **Promover o desenvolvimento da economia circular**, por exemplo o aproveitamento de cabos usados incorporando-os em novos produtos;
- **Promover a eficiência energética das infraestruturas portuárias e a produção local aproveitando e integrando fontes de energia renováveis**, como por exemplo instalação e integração de sistema de aproveitamento da energia das ondas nos quebra-mares portuários;
- **Melhorar a qualidade da infraestrutura ferroviária**, que não é competitiva e não potencia o crescimento que pode ser atingido através da intermodalidade. Nova infraestrutura e mais investimentos são necessários;
- **Reforçar a intermodalidade e a interoperabilidade e concluir as ligações ferroviárias à rede espanhola**;
- **Melhorar a sustentabilidade ambiental**, através da diminuição de gases que potenciam o efeito estufa, tratamento e valorização dos resíduos (integração em novos produtos);
- **Implementar a diretiva europeia nº2014/94/UE**, transposta para o DL 60/2017, no sentido de até 2025, os portos portugueses, em particular o de Sines, virem a criar meios de abastecimento de **GNL** e fornecimento de combustível pela via da terra;
- **Reforçar a cooperação com a Galiza no reforço da fachada atlântica com ações de cooperação no campo pré-competitivo**, de forma a não prejudicar os *players*, como por exemplo através do Projeto de cooperação Interreg transfronteiriço (no âmbito) "Co-

Logistics", que envolve as associações empresariais (AIP, Porto de Vigo, Junta autónoma da Galiza, Porto de Leixões);

Participantes nos Desafios do Mar 2030

Instituição	Nome
Fórum Oceano	Rui Azevedo
Fórum Oceano	Frederico Ferreira
PWC	Pedro Reis
APA – Administração dos Portos de Aveiro e Figueira da Foz	Hélder Nogueira
APA – Administração dos Portos de Aveiro e Figueira da Foz	Marta Alves
APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo	Amadeu Rocha
APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo	Marinho Dias
APS - Administração dos Portos de Sines e do Algarve	Isabel Borges Alves
Comunidade Portuária de Leixões	Jaime Vieira dos Santos
Grupo Bensaúde - Bensaúde Marítima	Rui Limas
Grupo ETE	Júlio Fernandes
Lankhorst Euronete Portugal	Pedro Sá
INDRA	Hélder Alves
INEGI	Tiago Morais
INESCTEC	António Gaspar
INOV+	Andreia Monteiro
ISCIA	Eduardo Martins
ISCIA	Miguel Alexandre
ISCIA	Luísa Artur
Pinto Basto	João Bobone



INDÚSTRIAS NAVAIS E ENERGIAS MARINHAS

INDÚSTRIAS NAVAIS E ENERGIAS MARINHAS

Indústrias Navais

Atividades compreendidas:

- CAE (3011) - Construção de embarcações e estruturas flutuantes, exceto de recreio e desporto
- CAE (30111) - Construção de embarcações metálicas e estruturas flutuantes, exceto de recreio e desporto
- CAE (30112) - Construção de embarcações não metálicas, exceto de recreio e desporto
- CAE (30120) - Construção de embarcações de recreio e desporto
- CAE (33150) - Reparação e manutenção de embarcações

Outras atividades*:

- CAE (13941) - Fabricação de cordoaria
- CAE (13942) - Fabricação de redes
- CAE (25610) - Tratamento e revestimento de metais
- CAE (25620) - Atividades de mecânica geral
- CAE (25992) - Fabricação de hélices e âncoras de embarcações
- CAE (27400) - Fabricação de equipamento de iluminações para embarcações
- CAE (28110) - Fabricação de motores para embarcações
- CAE (38313) - Desmantelamento de embarcações e estruturas flutuantes metálicas

(*) Nestes CAE as atividades relacionadas com a fileira, embora sejam relevantes, não esgotam o conjunto de atividades compreendidas por esses mesmos CAE.

Energias Marinhas

Atividades compreendidas:

Prospecção, produção e distribuição/transporte de Energias Renováveis (energia eólica, energias das ondas e macroalgas) e Energias Fósseis.

Possibilidade de alargar à energia das correntes, das marés, térmica, sequestração de carbono e ao armazenamento de energia como segundas prioridades.

Outras atividades*:

- CAE (72190) - Outra investigação e desenvolvimento das ciências físicas e naturais
- CAE (77120) - Atividades de engenharia e técnicas afins
- CAE (06100) - Extração de petróleo bruto
- CAE (06200) - Extração de gás natural
- CAE (35113) - Produção de eletricidade de origem eólica, geotérmica, solar e de outra origem n. e.

(*) Neste conjunto de CAE as atividades relacionadas com esta fileira, embora sejam relevantes, não correspondem ao conjunto total de atividades abrangidas por esses mesmos CAE.

Súmula Estatística**Indústrias Navais**

	2013	2014	2015	2016	2017	Evolução
CAE 3011 - Construção de embarcações e estruturas flutuantes, exceto recreio e desporto						
Nº Empresas	74	77	70	68	74	↓
Volume de Negócios (milhares de €)	30.675	34.429	55.654	90.222	102.145	↑
VAB (milhares de €)	17.340	18.061	20.955	27.086	27.341	↑
Pessoal ao Serviço	657	829	876	881	777	↓
CAE 30120 - Construção de embarcações de recreio e desporto						
Nº de Empresas	57	55	60	56	59	↑
Volume de Negócios (milhares de €)	39.840	30.597	41.519	68.755	67.944	↑
VAB (milhares de €)	9.724	10.444	13.905	21.962	22.030	↑
Pessoal ao Serviço	466	436	493	617	725	↑
CAE 33150 - Reparação e manutenção de embarcações						
Nº de Empresas	194	211	201	215	246	↑
Volume de Negócios (milhares de €)	153.881	159.029	201.635	176.841	164.098	↑
VAB (milhares de €)	50.757	55.032	75.370	56.425	55.277	↑
Pessoal ao Serviço	1.590	1.753	1.894	1.576	1.631	↓
NC2 89 - Embarcações e estruturas flutuantes						
Importações de bens (milhares de €)	59.084	28.989	32.735	23.022	34.407	↑
Exportações de bens (milhares de €)	29.587	43.456	58.617	47.568	46.805	↑

Fonte: INE – Instituto Nacional de Estatística

Outros Indicadores

	2013	2014	2015	2016	2017	Evolução
Volume de negócios da Construção e Reparação naval dos Associados da AIN (milhões de €)	154	152	205	214	210	↑
Construção Naval (milhões de €)	19	10	27	53	63	↑
Reparação Naval (milhões de €)	122	127	160	148	134	↑
Indústria auxiliar do naval (milhões de €)	13	15	18	13	13	↓

Fonte: AIN – Associação das Indústrias Navais

Volume de Negócios das Indústrias Navais (milhares de euros)

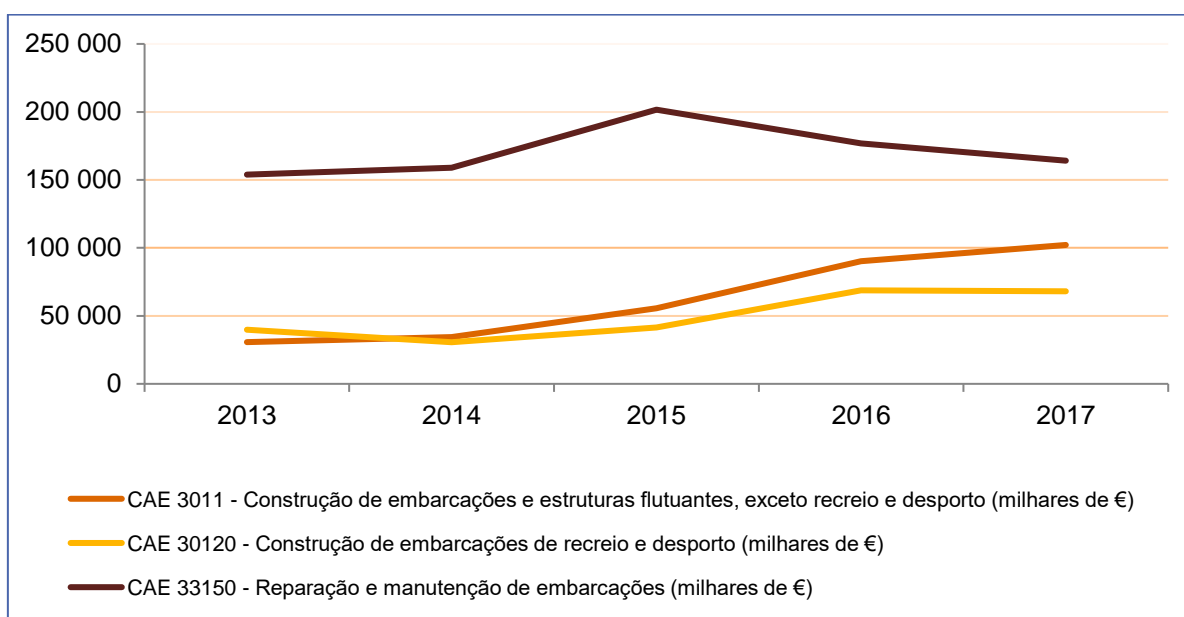


Gráfico 7: Evolução do Volume de Negócios das Indústrias Navais em Portugal 2013-2017, em milhares de euros.

Fonte: INE – Instituto Nacional de Estatística

Síntese de Conclusões

Principais alterações verificadas entre 2014 e 2019

Energias Marinhas

- A diminuição de preço verificado nos painéis fotovoltaicos e consequentemente no preço do MWh, (no leilão solar fotovoltaico de 2019 foram adjudicados 24 parques, 1400MW, a um preço médio oferecido de 20€/MWh face ao preço médio de produção de energia elétrica em Portugal de 50€/MWh) e a forma como **vai afetar o desenvolvimento das energias renováveis marinhas** em Portugal. Esta evolução coloca a questão de saber em que medida o desenvolvimento da tecnologia aplicada à produção de energia a partir do vento, em *offshore*, pode, a prazo, tornar esta forma de produção competitiva no contexto da produção das energias renováveis marinhas. As tendências dos últimos anos mostram que a construção de turbinas cada vez maiores leva a uma diminuição significativa do valor do MWh;
- A instalação de projetos direcionados para a eólica flutuante (Viana do Castelo) e o possível aproveitamento da zona de testes da Aguçadoura para a instalação de outros protótipos noutras tecnologias, nomeadamente da energia das ondas e marés;
- A tendência para o desenvolvimento do *offshore* solar de forma a ultrapassar constrangimentos de espaço, apesar dos maiores custos que envolve relativamente à alternativa de produção em terra.

Indústrias Navais

- A Indústria da construção e reparação naval portuguesa **recuperou**, a partir de 2012, **da queda** ocorrida entre 2008 e 2011 e **cresceu, segundo o indicador VAB (Valor Acrescentado Bruto) acima** da indústria naval europeia. O aparecimento de novos estaleiros (p. ex. West Sea), e a inversão, no sentido positivo, no volume de negócios de outros estaleiros contribuiu para essa recuperação;
- As novas exigências, de redução da emissão de gases com efeito de estufa por imposição do IMO, obrigam os navios a transitar no curto prazo para **novas soluções de propulsão menos poluentes**, primeiramente para sistemas híbridos, e GNL, no futuro para sistemas elétricos ou com recurso ao hidrogénio. (p. ex. Na Noruega os navios já têm de transitar nos portos com “zero” emissões).

Principais potenciais a valorizar

Energias Marinhas

- As **condições naturais** da costa portuguesa e as competências existentes em Portugal favorecem o desenvolvimento das energias renováveis marinhas, com potencial para **atrair projetos** para Portugal de forma a conseguir dispor de produto e de propriedade intelectual. Nesta perspetiva afigura-se importante a criação e desenvolvimento de laboratórios oceânicos para a realização de testes e de ensaios, como por exemplo o *Ocean Lab for Future Technologies* na Aguçadoura e Viana do Castelo, capazes de atrair projetos e pilotos que ajudem a estruturar uma fileira de serviços a partir da mobilização de entidades de IDT e empresas presentes em Portugal e também na Galiza;
- Os **fundos comunitários à disposição** de Portugal e da Galiza podem ser um apoio relevante para apoiar centros de IDT e empresas a avançar com os desenvolvimentos tecnológicos necessários à consolidação das energias marinhas renováveis e à cooperação neste domínio
- Mantém-se o **potencial para continuar a apostar no desenvolvimento do eólico offshore**, no espaço temporal de 5 anos assistiu-se a uma redução no seu preço de 180 €/MWh para 50 €/MWh. A energia solar em terra tem limitações de espaço e os impactos ambientais não são tão observáveis no espaço marítimo;
- Boa relação qualidade / preço da mão-de-obra em Portugal.

Indústrias Navais

- Exigência ambiental abre oportunidade à aplicação do **hidrogénio e de outras formas de propulsão nas embarcações mais limpas**, por exemplo existe um projeto para conversão de navio movido com hidrogénio (pilhas, hidrogénio líquido ou combustão direta);
- A Indústria tem vindo a pedir **embarcações cada vez mais especializadas**, com maior valor acrescentado o que abre oportunidades para a Construção Naval;
- A **construção naval militar** que pode vir a ter um impacto significativo na projeção da construção naval nacional, com a especialização e posterior entrada no mercado de exportação de navios militares, através de iniciativas diplomáticas e económicas, em particular junto dos países da CPLP;
- O **clima propício**, com um nível de humidade baixo, em relação aos outros países da Europa, é uma **vantagem competitiva** para Portugal **na reparação naval**;

- A aposta na construção e montagem de plataformas e equipamentos de energia *offshore* em Portugal.

Constrangimentos a ultrapassar

Energias Marinhas

- **Concorrência/competição** das energias renováveis marinhas com outras fontes de energia com preço mais competitivo, como é o caso da **energia solar** em terra;
- Energia **eólica *offshore*** com **mais mercado e condições de desenvolvimento no Norte da Europa** do que em Portugal (p. ex. Concurso no Reino Unido 5.5GWh em parques eólicos, com preço 45€ por MWh);
- **Necessidade de conhecimento *in situ***, dado pela **experiência em mar**, que só é possível se existirem **zonas** com equipamentos e acessos ao mar **para testar as tecnologias** em desenvolvimento;
- Necessidade de definir um **modelo de negócio que viabilize as infraestruturas de teste** de novas tecnologias de energias renováveis marinhas (p. ex. manutenção do cabo custa milhares de euros);
- O **custo de aquisição de instalações industriais junto ao mar** é significativo.

Indústrias Navais

- **Burocracia para registo de embarcações elétricas** em Portugal - existe muita desinformação;
- **Condições de emprego precárias, falta de incentivos** para atrair jovens - **necessidade de renovar os recursos humanos**;
- Os **incentivos** do COMPETE ao setor **requerem a notificação prévia da União Europeia**, o que se torna numa **limitação face a outros setores da metalomecânica** nacional (que não têm esta exigência);
- A **falta de celeridade** da DGRM entidade nacional responsável pela **certificação das embarcações** tem sido um **obstáculo** ao desenvolvimento da atividade, nomeadamente no que diz respeito às vistorias finais que demoram muito tempo.

Desafios que se colocam às fileiras para 2030

Energias Marinhas

- Posicionar Portugal como **local atrativo para teste, desenvolvimento de tecnologia e demonstração no domínio** das energias renováveis marinhas;
- Apostar na **criação do Laboratório Oceânico: ACT - Aguçadoura Ocean Lab for Future Technologies**, aproveitando eventuais oportunidades de cooperação com a Galiza;
- Promover a criação de uma fileira de serviços de apoio à atividade de testes e ensaios oceânicos a realizar em Portugal, contribuindo para reforçar a atratividade do País nesta matéria;
- **Diminuir o custo MWh** das energias renováveis marinhas de forma a torná-las mais competitivas face a outras renováveis (p. ex. solar);
- Desenvolver **equipamentos que façam a inspeção e manutenção autónoma** dos dispositivos, de modo remoto;
- Promover a **criação de pequenas instalações** que permitam fazer o **teste** de novas tecnologias, materiais, equipamentos, etc;
- Potencializar o aproveitamento das plataformas *offshore* para a **produção de hidrogénio**.

Indústrias Navais

- **Adaptar** embarcações para a utilização de **combustíveis de baixas emissões (GNL, Hidrogénio, elétrico, híbrido, etc.)**. A nível internacional a tendência/estratégia tem sido o **GNL**, estando os portos europeus obrigados a adaptarem-se a esta realidade (Diretiva nº2014/94/EU);
- Desenvolver e construir embarcações **especializadas** para apoio ao setor das energias *offshore*;
- Investir na **qualidade dos recursos humanos - formação profissional e promover condições de atração da indústria**;
- A indústria naval nacional deve **refletir sobre a sua posição competitiva** e descobrir **nichos de mercado**, tomando consciência da nossa dimensão;
- Implementar **políticas e incentivos** direcionados para a indústria naval.

Participantes nos Desafios do Mar 2030

Instituição	Nome
Fórum Oceano	Rui Azevedo
Fórum Oceano	Frederico Ferreira
AIN	Ventura de Sousa
AIN	Inês Prudêncio
PWC	Pedro Reis
AIFE- LIFERAFT	Rodrigo Ferreira
AIFE- LIFERAFT	Agostinho Lucas
Almadesign	Pedro Duarte
Arsenal do Alfeite	José Semedo
Composite Solutions	Ricardo Neta
INEGI	Tiago Morais
INESCTEC	Carlos Pinho
ISQ	Margarida Pinto
Lisnave Internacional	José António Teixeira
MARLO	Carolina Vodraska
MARLO	João Graça
Principle Power Inc	Clara de Moura Santos
QSR	Filipa Manaia
TEKEVER	Tiago Ramalho
TECNOVERITAS	Enrique Ascensão
Vera Navis	Pedro Antunes
WAVEC	António Sarmento



NÁUTICA E TURISMO NÁUTICO

NÁUTICA E TURISMO NÁUTICO

Atividades compreendidas

- CAE (30120) - Construção de embarcações de recreio
- CAE (93292) - Exploração dos portos de recreio (marinas)

Outras atividades*

- CAE (32300) - Fabricação de artigos de desporto
- CAE (33150) - Reparação de embarcações
- CAE (46140) - Agentes do comércio por grosso de máquinas, equipamento industrial, embarcações e aeronaves
- CAE (50101) - Transportes marítimos não costeiros de passageiro
- CAE (50102) - Transportes costeiros e locais de passageiros
- CAE (50300) - Transporte de passageiros por vias navegáveis interiores
- CAE (77210) - Aluguer de bens recreativos e desportivos
- CAE (77340) - Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial
- CAE (85510) - Ensinos desportivos e recreativos
- CAE (85593) - Outras atividades educativas, n.e.
- CAE (93192) - Outras atividades desportivas, n.e.
- CAE (93293) - Organização de atividades de animação turística
- CAE (93294) - Outras atividades de diversão e recreativas, n.e.

(*) Nestes CAE as atividades relacionadas com a fileira, embora sejam relevantes, não esgotam o conjunto de atividades compreendidas por esses mesmos CAE.

Nota: A referência aos CAE (50101, 50102 e 50300) na listagem de outras atividades complementares à fileira da náutica está relacionada com o facto de muito Operadores Marítimo-turísticos estarem associados a esses mesmos CAE.

Súmula Estatística

	2013	2014	2015	2016	2017	Evolução
CAE (30120) - Construção de embarcações de recreio e de desporto						
Número de Empresas	57	55	60	56	59	↑
Volume de Negócios (milhares de €)	39.840	30.597	41.519	68.755	67.944	↑
VAB (milhares de €)	9.724	10.444	13.905	21.962	22.030	↑
Pessoal ao Serviço	466	436	493	617	725	↑
CAE (93292) - Exploração dos portos de recreio (marinas)						
Número de Empresas	11	9	12	14	15	↑
Volume de Negócios (milhares €)	10.902	10.759	11.811	12.230	18.499	↑
VAB (milhares €)	5.769	5.045	4.942	5.752	8.357	↑
Pessoal ao Serviço	95	99	105	106	176	↑

Fonte: INE- Instituto Nacional de Estatística

Outros indicadores

	2013	2014	2015	2016	2017	Evolução
Número de novos registos de embarcações de recreio	580	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.a.
Número de cartas de navegador de recreio emitidas	10.588	10.241	9.693	9.604	11.627	↑
Número de praticantes inscritos na Federação Portuguesa de Vela	1.874	1.841	2.225	2.377	2.091	↑
Número de praticantes inscritos na Federação Portuguesa de Remo	1.632	1.479	1.479	1.634	1.637	↑
Número de praticantes inscritos na Federação Portuguesa de Canoagem	2.302	2.324	2.597	2.588	2.599	↑
Número de praticantes inscritos na Federação Portuguesa de Surf	1.501	1.693	2.144	2.495	2.382	↑
Número de praticantes inscritos na Federação Portuguesa de Pesca Desportiva (Mar e Água doce)	2.893	2.833	2.673	2.503	2.559	↓
Número de praticantes inscritos na Federação Portuguesa de Atividades Subaquáticas	1.093	1.110	1.520	1.529	1.531	↑

Fontes: DGAM – Direção-geral da Autoridade Marítima; DGRM – Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos; Portal do Instituto Português do Desporto e Juventude, I.P. (01-03-2015)

Operadores marítimo-turísticos em Portugal continental				
	Filtrado por 5km da costa		Filtrado por 2km da costa	
Norte	239	23%	202	19%
Centro	163	15%	127	12%
Lisboa	96	9%	67	6%
Alentejo	68	6%	43	4%
Algarve	490	46%	419	40%
Total	1 056	100%	858	81%

Fonte: Turismo de Portugal

N.º de entradas por ano e por nacionalidade dos tripulantes						
N.º de <i>check-in</i> novo de embarcações de visitantes em Portugal (milhares)						
	2014	2015	2016	2017	Total	Evolução
França	2 315	2 544	2 527	3 172	18 792	↑
Portugal	2 218	2 297	2 690	2 838	18 564	↑
Reino Unido	1 719	1 755	1 716	1 817	13 132	↑
Alemanha	1 030	1 115	1 221	1 404	7 906	↑
Países Baixos	579	690	756	795	5 418	↑
Espanha	560	526	558	661	4 579	↑
Outros					19 213	
Total					87 604	
Sem informação					33 235	
Total					120 839	

Fonte: Náutica de Recreio em Portugal - Uma Perspetiva da Procura

N.º <i>Check-in</i> Novos				
N.º de <i>check-in</i> novo de embarcações em Portugal (milhares)				
2014	2015	2016	2017	Evolução
16,0	17,2	17,3	21,3	↑

Fonte: Náutica de Recreio em Portugal - Uma Perspetiva da Procura

Síntese de Conclusões

Principais alterações verificadas entre 2014 e 2019

- A **descentralização de competências** para os municípios;
- A **valorização das atividades náuticas** nos territórios, assumindo como elemento diferenciador de qualidade, e a respetiva adesão ao conceito de Estação Náutica;
- A **valorização dos temas ambientais**, a **utilização dos recursos de forma sustentável** e a aposta no **ecoturismo**;
- A náutica na **valorização das tradições regionais**, da cultura e da gastronomia nacional, em especial dos produtos do mar;
- A **promoção sustentada do pescado** nacional e a náutica, promovendo hábitos de alimentação saudável;
- A realização regular de **competições da náutica de nível mundial**, nos territórios nacionais;
- As **atividades náuticas ao nível do desporto escolar**, nomeadamente, através dos Centros de Formação Desportiva Náutica;
- A presença sustentada de **desportistas de competição e premiados** nas atividades náuticas;
- O **interesse demonstrado da comunidade em geral** no acesso às atividades náuticas;
- O **crescimento das organizações** de atividades Marítimo-Turísticas.

Principais potenciais a valorizar

- A **passagem de competências para os municípios** em conjugação com as características específicas da costa portuguesa para a prática da Náutica de Recreio;
- As **estratégias regionais de combate à sazonalidade**, nomeadamente através das Estações Náuticas, e as boas condições ambientais e climáticas favoráveis para a prática da Náutica de Recreio;
- A Náutica de Recreio como meio de **promoção da inclusão social**;
- A Náutica de Recreio como meio de **promoção de atividades conexas geradoras de valor e de criação de emprego**;
- As características da enorme e diversificada oferta de atividades náuticas ao longo do país, nomeadamente:
 - a. Sazonalidade esbatida pela grande centralidade geográfica e forte consistência aliadas a um clima ameno ao longo de todo o ano;
 - b. Praias fluviais;

- c. Complementar ao paradigma de “cama e prato” e enriquecimento do destino Portugal em termos turísticos, com capacidades de competir nos segmentos *short stay* e *long stay*;
 - d. Diferenciadora e não “copiável” constituindo um elemento contributivo para a revitalização da imagem de Portugal como distintivo face aos parceiros de mercado;
 - e. Acessível, permitindo uma prática desportiva a preços competitivos e sem barreiras à entrada para efeitos de lazer espontâneo.
- As **novas iniciativas** para a economia do turismo que permitem atividades e experiências diferenciadoras, como por exemplo: *rent a boat, charters, boat hotel*;
 - Os **produtos turísticos integrados** (náutica e complementares), em conjugação com a qualidade de vida e do Turismo em Portugal;
 - A Náutica de Recreio como veículo de **exportação e de apoio à internacionalização** da Economia Portuguesa;
 - A Náutica de Recreio como contributo para a **valorização ambiental da orla costeira e das águas interiores**;
 - A **captação de nautas estrangeiros** e a organização de eventos náuticos de dimensão internacional.

Constrangimentos a ultrapassar

- **Informação estatística disponível insuficiente e pouco consistente**;
- **Excesso de burocracia nas certificações e nos licenciamentos** de embarcações de recreio e marítimo-turísticas e de atividades conexas;
- **Legislação, taxas e obrigações de controlo da atividade** desajustados ao contexto internacional e com diferenças significativas entre geografias;
- Desajustamento, por excesso, entre o **registo de operadores** pelo Turismo de Portugal e a insuficiência de espaços para operação;
- **Excesso de intervenientes na gestão da praia**, palco natural para a prática de desportos de deslize;
- **Sobreposição de diversas atividades** no mesmo espaço com claros prejuízos para atividade náutica (p. ex. existência de viveiros *offshore* em campos de regata importantes, junto às marinas e em locais de forte componente marítimo-turística);
- **Falta de postos de acostagem flutuantes e em seco** face a uma procura potencial que se pretende incentivar;

- **Falta de condições de acesso à água, balizagem e abrigo**, que condicionam a navegabilidade;
- **Falta de uma rede nacional de marinas e portos de recreio ao longo da costa**, originando áreas significativas da costa ocidental portuguesa sem marinas e portos de recreio minimamente dotadas com condições básicas de funcionamento (as denominadas “zonas negras”);
- **Falta de promoção das atividades da náutica de recreio no exterior**;
- **Ambiente pouco atrativo para embarcações estrangeiras** (burocracia e excessivas taxas e impostos, sistema complexo);
- **Reduzido número de praticantes** de modalidades desportivas náuticas em Portugal.

Desafios que se colocam às fileiras para 2030

- **Reduzir a burocracia nas certificações e nos licenciamentos** de embarcações de recreio e marítimo-turísticas e de atividades conexas;
- **Apoiar a descentralização das competências** da Náutica de Recreio para os municípios, incluindo as referentes às infraestruturas;
- **Uniformizar procedimentos**, independentemente da geografia nacional, aproveitando-se o enquadramento da descentralização de competências;
- **Desenvolver um Plano de Promoção Turística dos territórios náuticos** (mar e águas interiores), no quadro da Rede das Estações Náuticas de Portugal certificadas, envolvendo o Turismo de Portugal, as ERT’s e as ARPT’s, a partir da oferta de produtos turísticos náuticos integrados;
- **Aumentar a rede dos Centros de Formação Desportiva Náutica do Desporto Escolar**, diversificando as modalidades e abrangendo todo o território (mar e águas interiores);
- **Valorizar e capacitar as pessoas e profissões ligadas às atividades náuticas**;
- **Adotar modelos de formação**, credenciação e reconhecimento de habilitações para a náutica de recreio, de acordo com as melhores práticas internacionais;
- Promover, a nível interno, as **marcas portuguesas de equipamentos náuticos** reconhecidas a nível internacional e apoiar-se nelas para promover Portugal como destino náutico;
- **Desenvolver uma oferta ao setor da “náutica de recreio” e “turismo náutico” para os meses de Inverno**, orientada para os países do Norte da Europa, que permita desenvolver novos mercados e equilibrar a sazonalidade existente;
- **Criar condições ao nível da dinamização da “Náutica de Recreio” e “Turismo Náutico”** que permitam rentabilizar os postos de amarração existentes, e que propiciem a construção de

novas marinas e postos de amarração, permitindo uma melhor distribuição da oferta ao longo da costa portuguesa;

- Pugnar para que 50% da população escolar (Ensino Básico e Secundário) tenha **experiência numa modalidade da Náutica**;
- Contribuir para um desenvolvimento sustentável no âmbito da **Gestão Integrada das Zonas Costeiras (GIZC)**;
- **Criar destinos e produtos turísticos** e investir num **branding** adequado de forma a atrair nautas estrangeiros;
- **Estimular a reconversão de algumas infraestruturas portuárias subaproveitadas**, em especial associadas aos setores da pesca profissional e comércio, nomeadamente os portos de pesca;
- **Criar um corredor náutico protegido junto à costa**, com qualidade, que permita a promoção da sua utilização pelos navegadores que passam ao largo do território marítimo, garantindo de Norte a Sul do País, a rota em segurança ao longo de toda a costa, com criação de infraestruturas e zonas de proteção e acolhimento regulares e a distâncias apelativas;
- **Considerar em todo o planeamento os efeitos das alterações climáticas**, nomeadamente, as que decorrem do aumento do nível médio da água do mar;
- **Consolidar a rede de Estações Náuticas de Portugal certificadas.**

Participantes nos Desafios do Mar 2030

Instituição	Nome
Fórum Oceano	Rui Azevedo
Fórum Oceano	António José Correia
Fórum Oceano	Francisco Beirão
PwC	Pedro Jorge Reis
ANC	Carlos de Menezes Pitta
APECATE	António Marques Vidal
APPR	Isolete Correia
Fórum Blue School	António Castro Moreira
Câmara Municipal da Póvoa do Varzim	Lucinda Delgado
Câmara Municipal da Póvoa do Varzim	Sofia Magalhães
Câmara Municipal de Sesimbra	Jonas Cardoso
Câmara Municipal de Sesimbra	Vanda Pinto
DGE - Direção-Geral de Educação	Delfim Barreira
DGE - Direção-Geral de Educação	Tânia Salazar
Docapesca	Teresa Coelho
Docapesca	Sérgio Faias
Docapesca	Filipe Pedro
DGPM	Carla Frias
ESHTE	Fernando Completo
EN de Aveiro	Celeste Madail
EN de Aveiro	Rogério Carlos
EN de Cascais	Pedro Antão
EN de Matosinhos	Álvaro Amorim
EN de Moura	Álvaro Azedo
EN de Moura	Francisco Semião
EN de Moura	Célia Gomes
EN da Murtosa	Januário Vieira da Cunha
EN da Murtosa	Francisco Augusto Valente Pereira
EN do Oeste	Pedro Dias Ferreira
EN de Portimão	Luís Monteiro
EN de Vagos	Bruno Rocha
EN de Vagos	Joaquim Rosa
Organizador de eventos náuticos	Rodrigo Moreira Rato
SEA OF PORTUGAL	João Reis
Turismo do Centro	Sílvia Ribau
Turismo de Portugal	Isabel Feijão Ferreira

Contactos

Fórum Oceano – Associação da Economia do Mar

Sede

UPTEC Mar, sala C2, Av. da Liberdade S/N

4450-718 Leça da Palmeira - Portugal

+351 220 120 764

geral@forumoceano.pt

Delegação

Rua das Portas de St. Antão, nº 89

1169-022 Lisboa - Portugal

+351 213 224 050



FÓRUM
OCEANO

Associação da Economia do Mar

Cofinanciado por:



UNIÃO EUROPEIA
Fundo Europeu
de Desenvolvimento Regional