

## A ECONOMIA DO MAR EM PORTUGAL

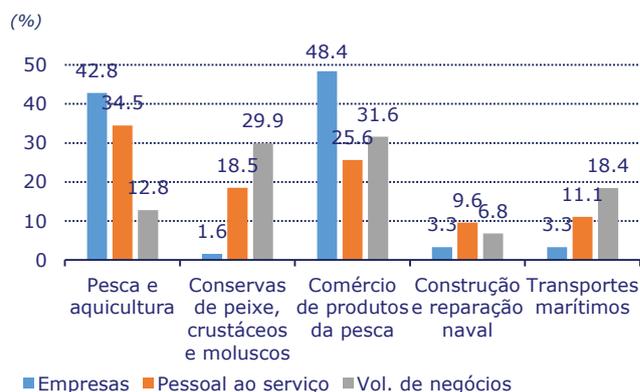
### A ESTRATÉGIA E A REALIDADE NUM RETRATO DOMÉSTICO E COMUNITÁRIO – 2º PARTE

Na primeira parte desta análise mostrámos a importância global da chamada economia do mar ou economia azul em Portugal, nas vertentes económica e social, num país com uma costa e Zona Económica Exclusiva (ZEE) extensas, para além da ligação ancestral dos portugueses ao mar, com actividades e práticas de grande tradição.

Foi alvo de análise a área com maior importância económica, que abarca as actividades da pesca e da aquicultura, das conservas de peixe, crustáceos e moluscos, e do comércio dos produtos da pesca. No total, esta importante parcela representa 74,3% do volume de negócios, 92,8% das empresas e 78,6% da mão-de-obra.

Nesta segunda parte, irão ser sujeitos a análise os transportes marítimos e a construção e reparação naval. Por fim, existem outras actividades que estão ligadas de forma directa e indirecta ao mar e que serão referidas: a importância económica e turística da actividade dos cruzeiros; as marinhas e a sua actividade náutica de recreio; a energia e a investigação científica marítima.

**Peso de cada actividade relacionada com a Economia do Mar, 2012**



Fonte: INE/SCIE

### TRANSPORTES MARÍTIMOS E CONSTRUÇÃO NAVAL

O sector dos portos comerciais tem tido um desenvolvimento económico significativo, acompanhando a dinamização de infra-estruturas e serviços portuários. Neste âmbito, Portugal tem uma posição estratégica, tanto ao nível da fachada atlântica da Península Ibérica, como pelo facto de se encontrar na rota do tráfico marítimo intercontinental. A dinâmica de integração dos portos nacionais nas redes de transporte marítimo internacional trará, por certo, distinção e competitividade à nossa economia do mar.

O porto de Sines é um exemplo dos poucos portos marítimos de águas profundas à escala europeia, preenchendo os requisitos para se tornar uma importante porta de entrada e saída de mercadorias da Europa.

Neste contexto, acredita-se na recuperação da marinha mercante nacional, que foi perdendo dimensão enquanto actividade produtiva ao longo dos anos, pois não acompanhou a concorrência criada pela liberalização do sector.

Por seu turno, a construção naval em Portugal é um sector em declínio, depois de diminuída a sua capacidade nos últimos anos. Contudo, prevalece de forma mais favorável a reparação e manutenção naval. Portugal continua a ser um país com relevo internacional neste sector, possuindo importantes estaleiros de reparação naval no contexto europeu e mundial.

### A situação nacional

**Principais variáveis das empresas desta área, 2012**

	CAE	Empresas nº	Pessoal ao serviço nº	Dimensão média nº de pessoas	Volume de negócios 10³ euros	Volume de negócios per capita 10³ euros
<b>Transportes Marítimos</b>		<b>352</b>	<b>4,066</b>	<b>11.55</b>	<b>663,657</b>	<b>163.22</b>
Transportes por água	50	213	1,451	6.81	338,726	233.44
Actividades auxiliares dos transportes por água	5222	87	2,486	28.57	319,022	128.33
Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	7734	52	129	2.48	5,909	45.81
<b>Construção e reparação naval</b>		<b>356</b>	<b>3,514</b>	<b>9.87</b>	<b>244,655</b>	<b>69.62</b>
Const. de embarcações e estruturas flutuantes (ex. recreio e desporto)	3011	88	1,433	16.28	77,151	53.84
Const. de embarcações de recreio e de desporto	3011	50	437	8.74	29,177	66.77
Reparação e manut. de embarcações	3315	218	1,644	7.54	138,327	84.14

Fonte: Sistema de Contas Integradas das Empresas (SCIE) de 2012.

## OPINIÃO

Do quadro síntese da actividade empresarial do sector confirma-se que, em termos de negócios, os transportes marítimos representam 2/3 do total, ficando a construção e reparação naval com o restante terço, quando existe grande semelhança ao nível do número total de empresas e do número de pessoas ao serviço em ambas as actividades.

No total, o volume de negócios dos transportes marítimos mais a construção e reparação naval têm vindo a representar entre 0.5% e 1.0% do PIB nacional, mas a importância dos portos é muito superior ao negócio da actividade em si, pois grande parte do comércio internacional do país passa por estas importantes infra-estruturas.

## Comércio internacional de mercadorias segundo os modos de transporte (Portugal)

milhares de toneladas

	Total		Rodoviário		Marítimo		Aéreo		Outros	
	Entradas	Saídas	Entradas	Saídas	Entradas	Saídas	Entradas	Saídas	Entradas	Saídas
2005	55,468	24,706	14,522	13,611	<b>38,333</b>	<b>10,621</b>	43	297	2,570	177
2006	54,062	26,974	14,095	14,527	<b>37,796</b>	<b>11,962</b>	120	267	2,051	218
2007	54,704	28,767	15,597	15,835	<b>36,984</b>	<b>12,285</b>	125	387	1,998	260
2008	51,567	27,601	14,440	13,242	<b>34,553</b>	<b>13,143</b>	39	515	2,535	701
2009	49,731	25,343	14,355	11,488	<b>32,950</b>	<b>12,725</b>	44	747	2,382	383
2010	49,905	28,646	14,898	12,176	<b>32,423</b>	<b>15,163</b>	118	821	2,466	486
2011	48,417	29,542	14,745	12,477	<b>31,623</b>	<b>15,761</b>	34	870	2,015	434
2012	49,800	31,895	15,185	12,733	<b>32,652</b>	<b>18,066</b>	29	913	1,934	183
2013	51,410	36,753	15,598	14,319	<b>33,324</b>	<b>21,306</b>	34	975	2,454	153
Var. 13/05	-7.3%	48.8%	7.4%	5.2%	<b>-13.1%</b>	<b>100.6%</b>	-20.9%	228.3%	-4.5%	-13.6%
Var. 13/12	3.2%	15.2%	2.7%	12.5%	<b>2.1%</b>	<b>17.9%</b>	17.2%	6.8%	26.9%	-16.4%
Peso 2013	100.0%	100.0%	30.3%	39.0%	<b>64.8%</b>	<b>58.0%</b>	0.1%	2.7%	4.8%	0.4%

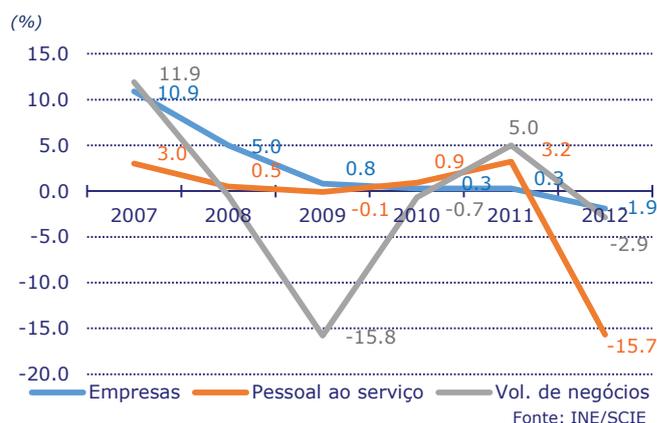
Fonte: INE, Anuário Estatístico 2013

De facto, na comparação com outros meios de transporte, o marítimo é o mais representativo no comércio internacional de mercadorias em Portugal. Nas entradas, o peso é de perto de 65%, nas saídas é de 58%. A este facto não é alheio o comércio que o país estabelece com Angola, Brasil e EUA, para além de outros países dos continentes africano e americano. Segue-se o transporte rodoviário, pesando o comércio intracomunitário, com especial relevância a Espanha, a França e a Alemanha.

Nos últimos anos, e com a crise económico-financeira, os transportes marítimos regrediram em volume de negócios, número de empresas e pessoal ao serviço, mostrando-se difícil a sua recuperação. Em contrapartida, em 2013 e 2014, verificou-se o aumento significativo da actividade dos portos, que acompanhou a recuperação económica das economias avançadas, nomeadamente dos motores europeus, e também da actividade doméstica nacional.

Segundo, os números mais recentes divulgados pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., constata-se que a carga movimentada nos sete principais portos do continente em 2014 verificou um volume total de cerca de 82.7 milhões de toneladas, o valor mais elevado de sempre, tendo crescido 4.2% face a 2013 (valor recorde anterior) e 21.7% comparativamente a 2012. O registo anual mais elevado de sempre ocorreu em praticamente todos os portos, com excepção de Lisboa e Viana do Castelo. Assim, o crescimento do movimento de carga em 2014 resultou dos portos de Setúbal, Aveiro e Leixões, que registaram variações de +15.0%, +13.5% e +5.3%, respectivamente. Os portos de Sines e da Figueira da Foz registaram também variações positivas, embora com uma expressão inferior à média, +2.9% e +1.9%, respectivamente. Inversamente, os portos de Viana do Castelo e de Lisboa viram contrair o movimento de carga em 7.9% e 1.6%, respectivamente.

## Transportes marítimos - variação anual do nº de empresas, pessoal e volume de negócios

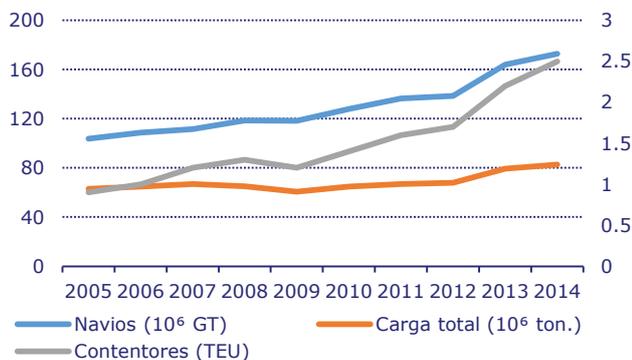


## Actividade portuária - movimento geral anual no Continente

	2012		2013		2014		14/13	14/12	
	Quant.	%	Quant.	%	Quant.	%	%	%	
Navios (GT)	V. do Castelo	849,592	0.6%	753,346	0.5%	814,871	0.5%	8.2%	-4.1%
	Douro/Leixões	28,206,669	20.4%	28,563,298	17.4%	31,826,684	18.4%	11.4%	12.8%
	Aveiro	2,554,908	1.8%	3,575,717	2.2%	4,444,456	2.6%	24.3%	74.0%
	Fig. da Foz	1,447,987	1.0%	1,631,309	1.0%	1,754,334	1.0%	7.5%	21.2%
	Lisboa	44,248,282	31.9%	49,256,709	30.0%	47,025,823	27.2%	-4.5%	6.3%
	Setúbal	13,692,553	9.9%	15,051,136	9.2%	16,657,178	9.6%	10.7%	21.7%
	<b>Sines</b>	<b>47,596,766</b>	<b>34.3%</b>	<b>65,187,907</b>	<b>39.7%</b>	<b>70,233,725</b>	<b>40.7%</b>	<b>7.7%</b>	<b>47.6%</b>
	<b>Total</b>	<b>138,596,757</b>	<b>100.0%</b>	<b>164,019,422</b>	<b>100.0%</b>	<b>172,757,071</b>	<b>100.0%</b>	<b>5.3%</b>	<b>24.6%</b>
Carga movimentada (ton.)	V. do Castelo	502,917	0.7%	496,355	0.6%	457,140	0.6%	-7.9%	-9.1%
	Douro/Leixões	16,607,541	24.4%	17,186,217	21.7%	18,090,196	21.9%	5.3%	8.9%
	Aveiro	3,318,067	4.9%	3,956,114	5.0%	4,491,267	5.4%	13.5%	35.4%
	Fig. da Foz	1,797,398	2.6%	2,120,142	2.7%	2,160,455	2.6%	1.9%	20.2%
	Lisboa	11,080,697	16.3%	12,029,679	15.2%	11,841,421	14.3%	-1.6%	6.9%
	Setúbal	6,058,579	8.9%	7,008,667	8.8%	8,058,046	9.7%	15.0%	33.0%
	<b>Sines</b>	<b>28,563,161</b>	<b>42.0%</b>	<b>36,513,785</b>	<b>46.0%</b>	<b>37,582,941</b>	<b>45.5%</b>	<b>2.9%</b>	<b>31.6%</b>
	<b>Total</b>	<b>67,928,359</b>	<b>100.0%</b>	<b>79,310,959</b>	<b>100.0%</b>	<b>82,681,465</b>	<b>100.0%</b>	<b>4.2%</b>	<b>21.7%</b>
Contentores (TEU)	V. do Castelo	666	0.0%	471	0.0%	180	0.0%	-61.8%	-73.0%
	Douro/Leixões	632,665	36.3%	626,189	28.5%	666,669	26.5%	6.5%	5.4%
	Aveiro	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	-	-
	Fig. da Foz	19,826	1.1%	15,897	0.7%	19,728	0.8%	24.1%	-0.5%
	Lisboa	485,696	27.9%	549,302	25.0%	501,730	19.9%	-8.7%	3.3%
	Setúbal	49,350	2.8%	70,564	3.2%	103,563	4.1%	46.8%	109.9%
	<b>Sines</b>	<b>553,062</b>	<b>31.8%</b>	<b>931,036</b>	<b>42.4%</b>	<b>1,227,694</b>	<b>48.7%</b>	<b>31.9%</b>	<b>122.0%</b>
	<b>Total</b>	<b>1,741,266</b>	<b>100.0%</b>	<b>2,193,459</b>	<b>100.0%</b>	<b>2,519,563</b>	<b>100.0%</b>	<b>14.9%</b>	<b>44.7%</b>

Fonte: Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P.

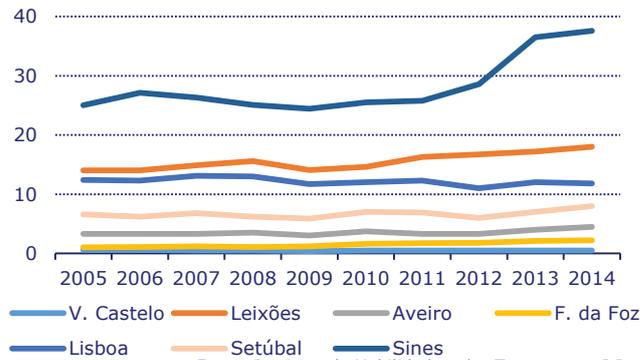
## Evolução da actividade portuária (Continente)

(10<sup>6</sup> GT; 10<sup>6</sup> ton.; 10<sup>6</sup> TEU)

Fonte: Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P.

## Evolução do movimento de mercadorias nos principais Portos

(milhões de toneladas)



Fonte: Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P.

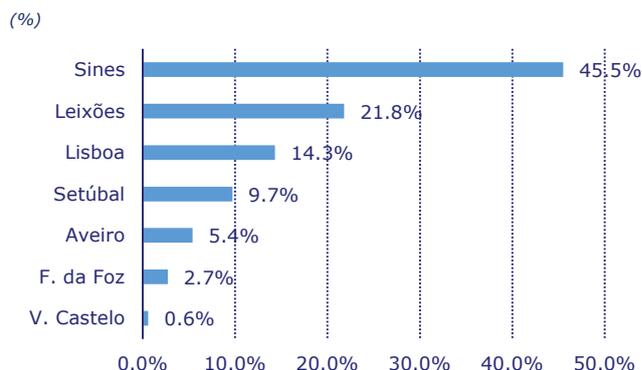
Comparativamente a 2012, verifica-se a consistência do crescimento de Aveiro, Setúbal, Sines e Figueira da Foz, com taxas de crescimento da carga movimentada de 35.4%, 33.0%, 31.6% e 20.2%, respectivamente. De referir que o porto de Sines lidera o *ranking* com uma posição relativa de 45.5%, seguindo-se Leixões com 21.9% e Lisboa com 14.3%.

No que respeita ao movimento de contentores, atingiu-se igualmente um número recorde em 2014, 2.52 milhões de TEU (medida *standard* para calcular o volume de um contentor/Twenty-foot Equivalent Unit/20 pés de comprimento, 8 de largura e 8 de altura), superior em 14.9% ao valor registado em 2013. Perante 2012, o crescimento ainda é mais relevante, 44.7%. A nível dos portos, o valor mais elevado de sempre aconteceu em Setúbal, Sines e Leixões, cujas taxas de variação em relação a 2013 são de +46.8%, +31.9% e de +6.3%, respectivamente. Em comparação a 2012, o volume de TEU mais do que duplicou (Sines com +122.0% e Setúbal com +109.9%).

**OPINIÃO**

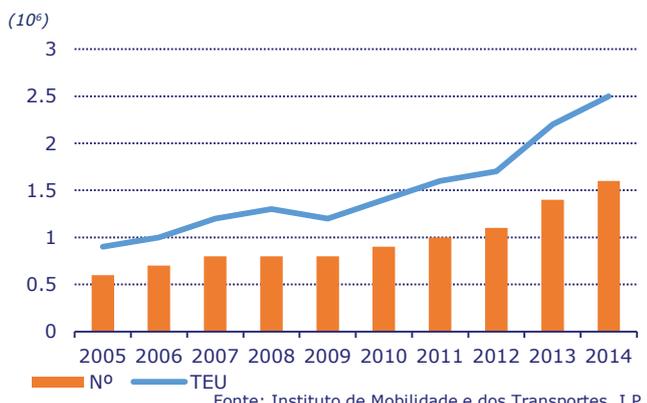
De facto, o porto de Sines tem ganho nos últimos anos grande relevância económica (foram feitos investimentos para o tornar mais competitivo, nomeadamente com a inauguração em 2004 do Terminal XXI), sendo presentemente o principal porto do país. No segmento de contentores, este porto teve uma quota de 48.7% em 2014, seguindo-se Leixões com 26.5% e Lisboa com 19.9% (estes três portos representam em conjunto 95.1% do total). Contudo, o porto de Lisboa tem vindo a perder importância: entre 2013 e 2014 perdeu 8.7% do tráfego de contentores; entre 2014 e 2012 ganhou uns escassos 3.3%.

**Escala relativa dos principais Portos em Portugal Continental, 2014**



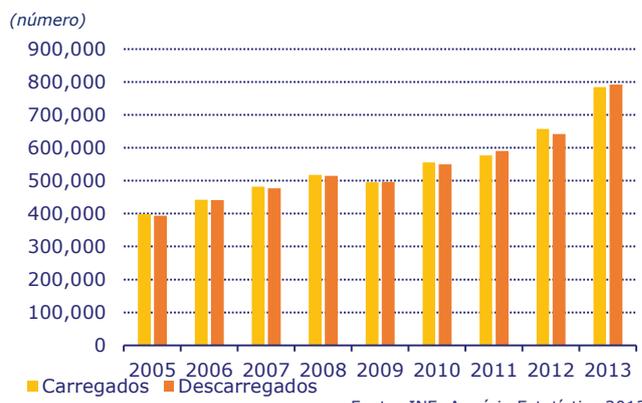
Fonte: Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P.

**Movimento de Contentores (Continente)**



Fonte: Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P.

**Contentores carregados e descarregados nos portos nacionais**

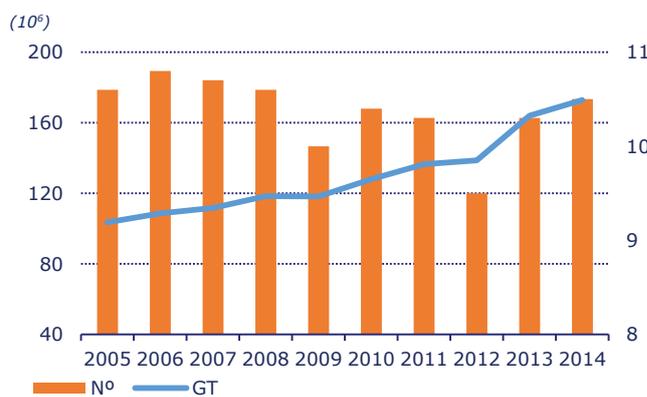


Fonte: INE, Anuário Estatístico 2013

Na contabilização dos navios que aportaram aos principais portos nacionais em 2014, eles representaram um total de cerca de 172.8 milhões de GT (arqueação bruta), valor mais elevado de sempre, ultrapassando em 5.3% o registo de 2013 (desde 2010 que têm vindo a ser conquistados novos valores recorde sucessivos). O valor máximo de sempre é igualmente alcançado nos portos de Aveiro (+24.3% em relação a 2013), Douro/Leixões (+11.4%), Sines (+7.7%) e Figueira da Foz (+7.5%). Comparativamente a 2013 registaram-se também variações positivas nos portos de Setúbal (+10.7%) e Viana do Castelo (+8.2%). Inversamente, o porto de Lisboa verificou uma variação negativa (-4.5%).

Perante 2012, o crescimento ainda foi mais significativo: a totalidade dos navios escalados aumentou 24.6%; todos os portos registaram variações positivas, com excepção de Viana do Castelo (-4.1%); o porto de Aveiro foi o que mais cresceu (74.0%), seguindo-se o porto de Sines (21.7%) e o porto da Figueira da Foz (+21.2%); o porto de Lisboa registou um aumento modesto de 6.3%; o porto de Sines tem uma quota de 40.7%, seguindo-se o porto de Lisboa com 27.2% e o de Leixões com 18.4%; por efeito da evolução tecnológica e do aumento da dimensão dos navios, o número de navios escalados mostram variações menos positivas ao longo dos últimos anos (excepção para os últimos dois, que voltaram a estar ao nível dos melhores registos do passado) comparativamente às taxas de crescimento de GT.

**Movimento de Navios (Continente)**



Fonte: Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P.

Numa análise mais detalhada em relação à carga movimentada em 2014 em termos de fluxos de entrada e saída nos portos, confirma-se que foi embarcada (carregada) carga que correspondeu em volume a cerca de 36.1 milhões de toneladas, representando 43.7% do movimento total e passou a constituir o valor mais elevado de sempre. Aqui está incluída a carga de exportação, que confirma o aumento das vendas ao exterior por parte das empresas nacionais. Em termos de carga desembarcada, 56.3% do total, verificou-se uma importante aproximação aos valores máximos dos últimos dez anos. Assim, a actividade portuária em 2014 resultou do aumento de 5.7% na carga embarcada e de 3.1% na carga desembarcada.

Com excepção de Lisboa e de Viana do Castelo, os restantes portos registaram em 2014 o valor de carga embarcada mais elevado de sempre. De referir ainda que os portos de Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz e de Setúbal continuam a ser mais representativos na carga embarcada do que na desembarcada, mostrando o seu pendor exportador. De facto, os portos que mais cresceram no embarque de carga foram Setúbal (+23.4%), Aveiro (+16.4%), Figueira da Foz (+7.1%), Viana do Castelo (+5.9%) e Sines (4.2%).

O crescimento em volume da carga movimentada em 2014 de 4.2%, face a 2013, resultou das variações positivas de 10.8% na Carga em Geral e de 10.3% nos Granéis Sólidos, que compensam a quebra de 5.8% nos Granéis Líquidos, que reflecte tanto a diminuição de 3.6% na importação de Petróleo Bruto como a redução de 8.6% no movimento de Produtos Petrolíferos. Nos Granéis Sólidos destaca-se o crescimento do Carvão, em 5.3%, dos Produtos Agrícolas, em 3.3%, e dos Outros Granéis Sólidos, em 24.1%.

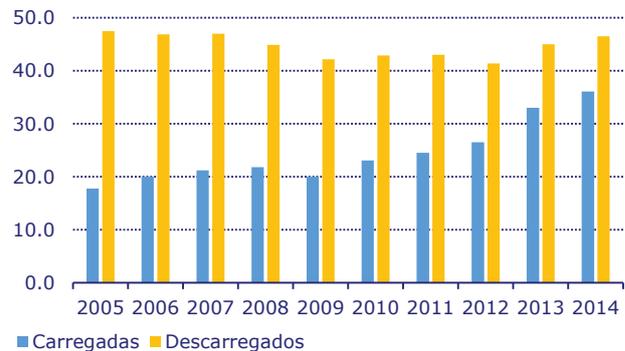
Dado o volume e tipo de carga movimentada, o Porto de Sines é caracterizado como um porto de Granéis Líquidos, que representaram em 2014 cerca de 48% do total (a Carga em Geral teve uma quota de 39%), sendo o porto que serve a refinaria representa, de facto, a principal entrada e desembarque do petróleo bruto e de produtos petrolíferos importados. Por outro lado, nos últimos anos, tem constituído uma importante central de transbordo de contentores.

Por fim, referir que o transporte de passageiros é uma das vocações dos transportes marítimos em declínio (desuso). Embora se mantenha com algum significado o transporte fluvial no Tejo (que corresponde a um dos principais movimentos pendulares de entrada em Lisboa pelas populações do Sul) e o transporte entre ilhas nos Açores (mobilidade das populações). Estes valores não incluem os movimentos de passageiros dentro da actividade dos cruzeiros.

**Quanto à construção e reparação naval, pode-se referir que o sector foi muito sensível à crise económico-financieira que atravessou o país a partir de 2009, com quebras muito significativas tanto ao nível do nº de empresas em actividade, como em relação ao emprego e ao volume de negócios. O ano de 2012 foi o ano em que se iniciou a recuperação, tendo-se gerado um volume de negócios de 245 milhões de euros, que se traduziu num aumento de 11.4% em relação ao ano anterior. Os trabalhadores do sector aumentaram 1.1% para 3.5 mil trabalhadores, mas o número de empresas ainda não alcançou o nível anterior à crise (são pouco mais de 350). De facto, predominam as pequenas empresas, de penetração local, com menos de 10 trabalhadores, que pertencem a uma mão-de-obra relativamente envelhecida (a mais envelhecida dentro das outras actividades do mar analisadas, concentrando-se nos escalões 50-54 anos e 55-59 anos) e com baixa escolaridade.**

### Mercadorias carregadas e descarregadas nos portos nacionais

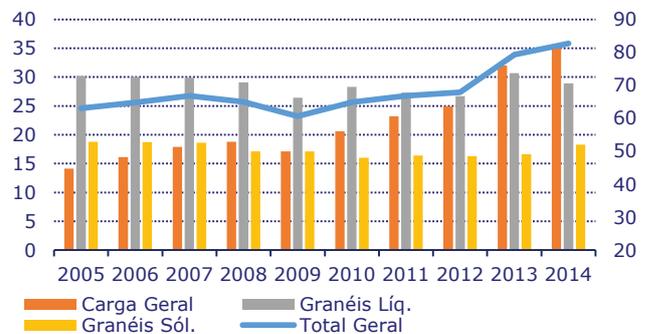
(10<sup>6</sup> toneladas)



Fonte: INE, Anuário Estatístico 2013

### Movimento de Mercadorias (Continente)

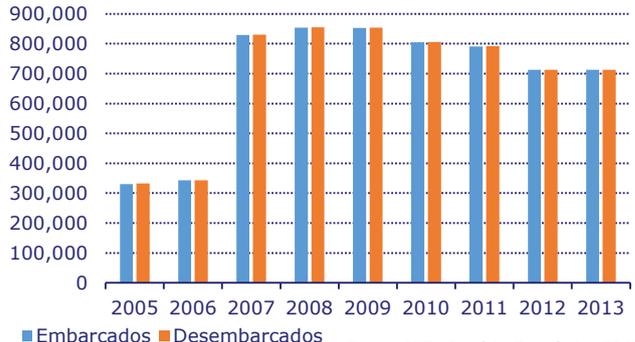
(10<sup>6</sup>; 10<sup>6</sup>)



Fonte: Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P.

### Passageiros embarcados e desembarcados nos portos nacionais (\*)

(número)



Fonte: INE, Anuário Estatístico 2013  
Nota: (\*) Inclui tráfego entre ilhas nos Açores e não inclui passageiros em navios de cruzeiro

## OPINIÃO

**Construção, reparação e manutenção de equipamentos navais, 2013**

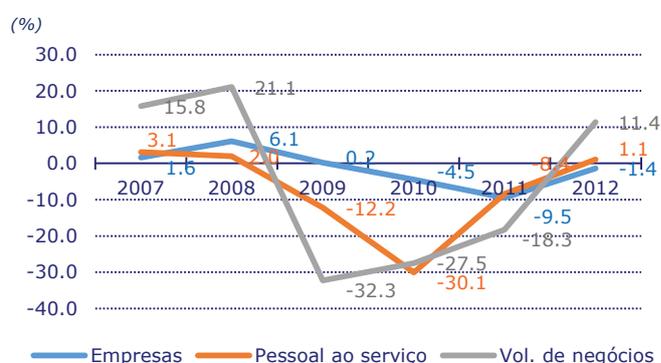
CAE	10 <sup>3</sup> euros	Vendas de Produtos			Prestação de Serviços	
		Total	Mercado nacional	União Europeia		Países terceiros
30110 - Construção de embarcações e estruturas flutuantes, excepto de recreio e desporto		21,841	18,441	1,495	1,905	4,535
30120 - Constr. de embarcações de recreio e de desporto		15,197	223	10,931	4,043	1
33150 - Reparação e manutenção de embarcações		116,539	33,737	20,674	62,128	34,708
<b>Total</b>		<b>153,577</b>	<b>52,401</b>	<b>33,100</b>	<b>68,076</b>	<b>39,244</b>

Fonte: INE, Contas Nacionais.

Dentro do sector da construção e reparação naval, a área de reparação e manutenção de embarcações é a actividade mais importante (principal fonte de receitas), suportada por uma vertente externa crucial. Em 2013, do total de vendas da reparação e manutenção de embarcações, mais de 50% destinou-se a países fora da União Europeia, 30% referiu-se ao mercado nacional e perto de 20% teve como mercado a União Europeia. De facto, em 2013, a reparação e manutenção de embarcações foi responsável por 76% do total de vendas da globalidade do sector (91% no caso dos países terceiros; acima dos 60% tanto no mercado nacional como no comunitário).

No caso da construção naval existem duas tendências: na construção de embarcações de recreio e de desporto, mais de 70% das vendas foram para a União, perto de 30% para países terceiros e muito residual no mercado interno; na construção de embarcações e estruturas flutuantes, excepto de recreio e desporto, a quota mais elevada nas vendas vai para o mercado nacional (84%), enquanto as vendas para países terceiros e para a União têm uma expressão muito baixa (9% e 7%, respectivamente).

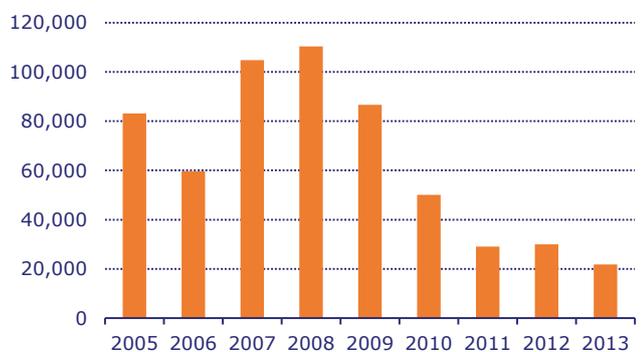
A construção de embarcações e estruturas flutuantes, excepto de recreio e desporto comporta os seguintes tipos de barco: *ferry boats*; porta contentores; barcos de pesca; conversão, reconstrução e acabamento de embarcações e de plataformas e estruturas flutuantes; navios-fábrica.

**Construção e Reparação Naval - variação anual do nº de empresas, pessoal e volume de negócios**

Fonte: INE/SCIE

**Construção de embarcações e estruturas flutuantes, excepto de recreio e desporto**

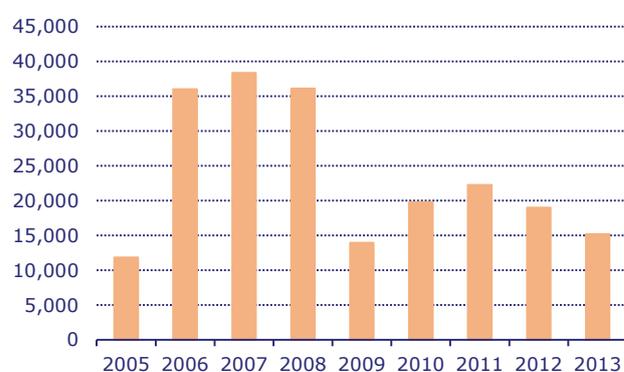
(valor das vendas (milhares de euros))



Fonte: INE

**Construção de embarcações de recreio e de desporto**

(valor das vendas (milhares de euros))



Fonte: INE

Entretanto, como já se referiu, têm surgido uns sinais ténues de que esta indústria estabilizou as suas quedas (depois de ter registado valores mínimos da década), podendo servir de base a uma nova dinâmica que acompanhará um ciclo crescimento económico futuro mais suportado, tanto interna como externamente.

**Em termos do PIB total nacional, o sector da construção e reparação naval tem actualmente um peso de 0.15%, dividido entre 0.10% da reparação e 0.05% da construção.**

**Reparação e manutenção de embarcações**

(valor das vendas (milhares de euros))



Fonte: INE

**A realidade europeia**

**Peso bruto das mercadorias transportadas de e para os portos principais, por país**

milhares de toneladas

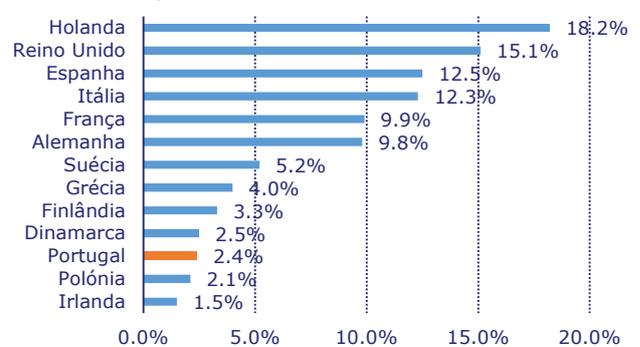
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Peso	Var.13/05	Var.13/12
UE 28	2,909,618	2,998,308	3,085,253	3,115,675	2,739,000	2,884,993	3,006,048	3,001,235	3,013,865	100.0%	3.6%	0.4%
Alemanha	276,896	294,408	306,856	312,776	256,966	267,174	287,535	290,360	294,498	9.8%	6.4%	1.4%
Dinamarca	82,079	87,903	89,377	89,059	75,735	73,648	77,048	73,062	74,500	2.5%	-9.2%	2.0%
Espanha	363,536	377,946	391,092	384,511	334,722	345,689	372,333	392,670	376,148	12.5%	3.5%	-4.2%
França	324,722	334,990	333,768	338,449	301,724	304,432	309,939	291,914	296,920	9.9%	-8.6%	1.7%
Grécia	104,689	108,004	109,057	100,888	93,517	91,222	95,165	114,327	119,758	4.0%	14.4%	4.8%
Holanda	459,613	476,267	506,558	529,359	482,061	537,715	532,662	549,563	548,299	18.2%	19.3%	-0.2%
Irlanda	45,854	47,696	48,374	45,960	39,956	43,154	43,160	44,508	44,750	1.5%	-2.4%	0.5%
Itália	424,345	435,390	443,250	444,138	392,472	403,995	402,058	388,491	371,418	12.3%	-12.5%	-4.4%
Portugal	56,706	59,610	60,555	59,971	56,343	58,197	61,587	61,296	71,431	2.4%	26.0%	16.5%
Polónia	54,306	52,620	52,004	48,404	44,631	58,881	57,081	57,902	63,202	2.1%	16.4%	9.2%
Finlândia	88,777	97,861	102,217	105,492	85,541	98,579	103,813	96,373	98,160	3.3%	10.6%	1.9%
Suécia	151,413	152,912	157,361	161,505	142,522	161,007	158,994	153,230	157,056	5.2%	3.7%	2.5%
Reino Unido	514,101	519,369	516,765	497,640	442,159	454,743	462,975	451,393	456,573	15.1%	-11.2%	1.1%
Noruega	171,558	168,216	169,752	157,148	146,393	158,805	166,072	168,848	172,938	-	0.8%	2.4%

Fonte: Eurostat.

Dentro da lista de países que detêm maior importância nesta área de actividade do transporte marítimo de mercadorias (segundo valores de 2013, os países considerados na presente análise representam 98.6% do total), destaca-se a Holanda e o Reino Unido, com quotas de 18.2% e 15.1%, respectivamente, no que respeita ao peso bruto de mercadorias em trânsito pelos principais portos desses países. Seguem-se a Espanha e a Itália com pesos de 12.5% e 12.3%, respectivamente. Portugal tem uma quota de 2.4%, ao nível de uma Polónia ou de uma Dinamarca, deixando para trás a Irlanda.

**Mercadorias transportadas de e para os portos principais, por país, 2013**

(Peso% na UE 28)



Fonte: Eurostat

E Portugal é mesmo o campeão no crescimento das mercadorias transportadas, confirmando uma certa recuperação económica mas também a afirmação dos portos nacionais como portos de dimensão internacional que servem de plataforma logística para outros países, fruto das políticas seguidas nos últimos anos. Assim, de 2005 a 2013, as mercadorias transportadas de e para os portos nacionais aumentaram 26%, enquanto a Polónia e a Holanda verificaram crescimentos de 16.4% e 19.3%, respectivamente. De 2012 para 2013, Portugal continuou a liderar no crescimento, com uma variação de 16.5%, seguindo-se a Polónia com 9.2% e a Grécia com 4.8% (o movimento nos portos holandeses decresceu 0.2%).

## OPINIÃO

## Transporte de produtos perigosos provenientes da UE 28

*milhares de toneladas*

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Peso	Var.11/05	Var.11/10
UE 28	6488	6750	8047	7967	7428	6308	6248	100.0%	-3.7%	-1.0%
Alemanha	229	263	249	249	164	309	317	5.1%	38.4%	2.6%
Dinamarca	86	79	117	166	176	102	64	1.0%	-25.6%	-37.3%
Espanha	44	41	60	52	54	52	104	1.7%	136.4%	100.0%
França	399	463	863	760	972	1451	1346	21.5%	237.3%	-7.2%
Grécia	3	4	9	25	23	39	44	0.7%	1366.7%	12.8%
Holanda	3221	3212	3121	3031	2743	738	813	13.0%	-74.8%	10.2%
Irlanda	257	138	323	576	191	201	211	3.4%	-17.9%	5.0%
Itália	672	857	1243	1237	1405	1459	1354	21.7%	101.5%	-7.2%
Portugal	108	118	8	6	61	54	63	1.0%	-41.7%	16.7%
Polónia	10	65	66	13	26	20	14	0.2%	40.0%	-30.0%
Finlândia	68	83	74	114	107	120	92	1.5%	35.3%	-23.3%
Suécia	95	164	176	256	184	310	270	4.3%	184.2%	-12.9%
Reino Unido	120	118	149	172	164	222	192	3.1%	60.0%	-13.5%

Fonte: Eurostat.

Dada a dimensão relativa deste sector em termos europeus, também no transporte de produtos perigosos o peso de Portugal é pequeno, 1% em 2011, numa hierarquia de importância liderada pela Itália (21.7%), França (21.5%) e Holanda (13.0%). Estes três países controlam perto de 60% deste tipo de transporte na UE 28.

O transporte marítimo de passageiros é uma realidade com bastante tradição tanto no Mar Mediterrâneo como no Mar Báltico, tendo sido sujeito a uma grande modernização nos últimos anos. Também a ligação entre o Continente Europeu e o Reino Unido teve desde sempre importante expressão no movimento de passageiros externos. Os movimentos transfronteiriços, burocraticamente mais fáceis e sem restrições dentro da União, e o aumento considerável do turismo na Europa tem suportado esta actividade. Contudo, existe uma tendência de gradual declínio devido à forte concorrência do avião, através do surgimento de cada vez mais empresas de aviação de *low-cost*, que tentam conquistar cada vez mais rotas aéreas intra europeias.

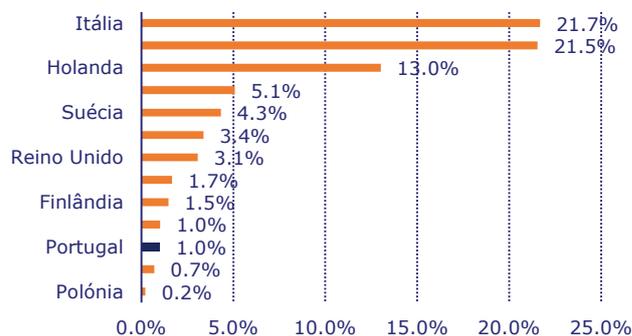
Em Portugal, é uma actividade sem grande expressão devido à situação de periferia do país. Mais adiante será analisada uma das actividades turísticas em grande desenvolvimento, a atracagem de navios de cruzeiro nos portos nacionais.

**A construção e reparação naval na Europa tem grande importância económica e social, sendo um sector dinâmico e competitivo baseado, sobretudo, na construção de um conjunto de navios e estruturas marítimas *standard*, assim como na sua manutenção. Para alguns países europeus é mesmo considerada uma indústria estratégica.**

**A crise trouxe uma significativa contracção do sector (que já estava em declínio desde os anos 60 do século passado), visível na diminuição de encomendas de novos navios, para além da existência nos últimos anos de uma forte concorrência asiática. De facto, presentemente, os**

## Transporte de produtos perigosos provenientes da UE 28, 2011

(Peso % na UE 28)



Fonte: Eurostat

## Transporte de passageiros por via marítima (embarcados ou desembarcados)

*milhares de passageiros*

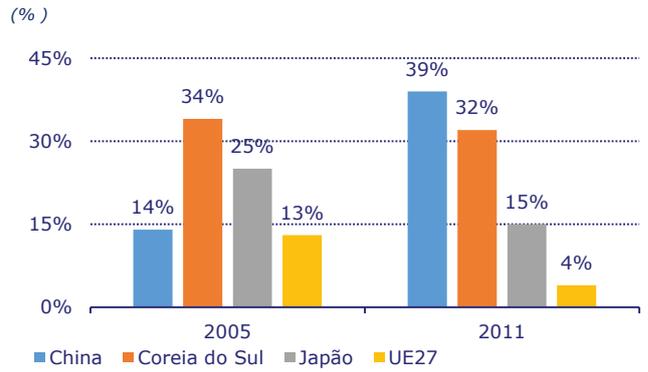
	2001 Total	2011 Total	2012		Var.12/01 Total	Var.12/11 Total
			Total	p/dentro p/fora		
UE 28	-	412,373	397,506	199,264 198,242	-	-3.6%
Alemanha	31,817	29,233	29,481	14,809 14,672	-7.3%	0.8%
Dinamarca	47,862	41,527	40,968	20,740 20,228	-14.4%	-1.3%
Espanha	18,623	21,868	21,629	10,799 10,829	16.1%	-1.1%
França	27,724	25,552	24,815	12,380 12,435	-10.5%	-2.9%
Grécia	50,149	79,183	72,805	36,403 36,402	45.2%	-8.1%
Holanda	2,041	1,770	1,706	863 843	-16.4%	-3.6%
Irlanda	3,895	2,906	2,758	1,383 1,374	-29.2%	-5.1%
Itália	86,882	81,895	76,735	38,419 38,316	-11.7%	-6.3%
Portugal	542	677	565	282 284	4.2%	-16.5%
Polónia	4,416	2,528	2,358	1,176 1,183	-46.6%	-6.7%
Finlândia	16,729	18,074	18,264	9,203 9,060	9.2%	1.1%
Suécia	32,350	30,094	29,471	14,940 14,532	-8.9%	-2.1%
Reino Unido	34,516	28,002	26,516	13,184 13,332	-23.2%	-5.3%
Noruega	-	6,130	6,003	2,944 3,059	-	-2.1%

Fonte: Eurostat.

**principais construtores navais são asiáticos e controlam mas do 80% do mercado: China 39%, Coreia do Sul 32%; Japão 15% (UE27 4%). Antes da crise, já existia na Europa excesso de capacidade de construção e reparação na ordem dos 50%, tendo sido necessário proceder a uma posterior reestruturação e adaptação à nova (mais reduzida) dimensão do mercado.**

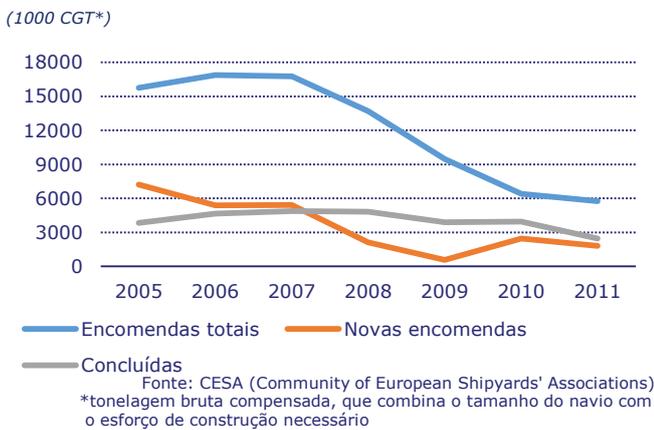
Presentemente, a indústria naval europeia encontra-se a recuperar e é composta por aproximadamente 150 grandes estaleiros (40 dos quais de dimensão internacional), que constroem, convertem e reparam barcos e outras estruturas marítimas. Em termos anuais e globais, estes equipamentos são responsáveis por um volume de negócios na ordem dos 30 mil milhões de euros e empregam directamente mais de 120 mil trabalhadores, sendo que 70% da produção é exportada e perto de 10% do turnover é investido na área da pesquisa e inovação. A totalidade da actividade representa cerca de 1.5% do PIB europeu.

**Carteira de encomendas dos principais construtores (CGT\*)**



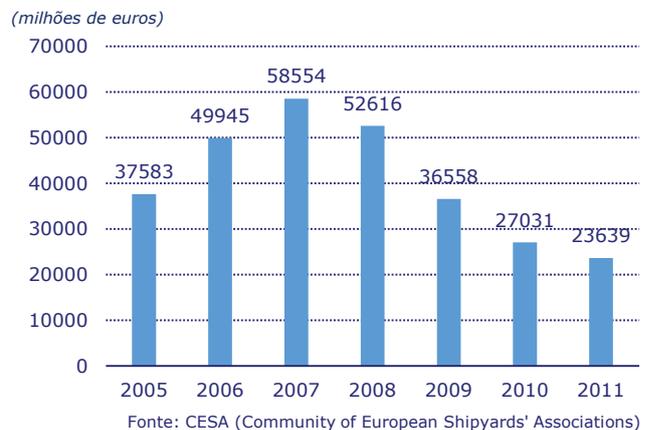
Fonte: CESA (Community of European Shipyards' Associations)  
\*tonelagem bruta compensada, que combina o tamanho do navio com o esforço de construção necessário

**UE27 - evolução das encomendas e das conclusões**



Fonte: CESA (Community of European Shipyards' Associations)  
\*tonelagem bruta compensada, que combina o tamanho do navio com o esforço de construção necessário

**UE27 - evolução das encomendas em valor de novos navios comerciais**

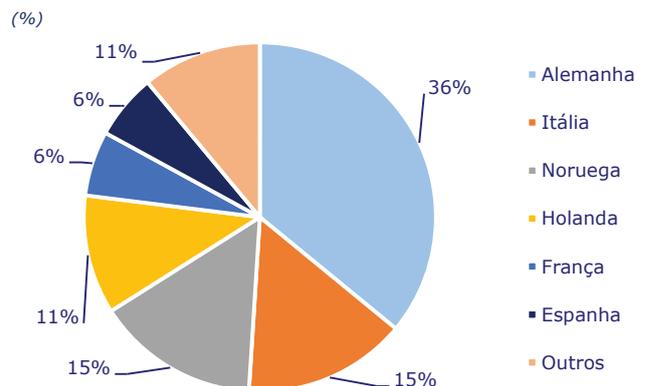


Fonte: CESA (Community of European Shipyards' Associations)

Apesar das dificuldades sentidas, a indústria naval europeia mantém-se líder mundial na construção de navios de grande complexidade tecnológica, sejam eles para a área militar ou para a área de lazer (são produtos de alta qualidade, internacionalmente reconhecidos). Assim, mantém-se um sector bastante atractivo em termos de mercado internacional: segundo dados elaborados pelo Conselho Europeu, 46% da produção é exportada para países terceiros (sobretudo países asiáticos, Coreia do Sul, China e Japão); mas se se contabilizar nas exportações a venda para o mercado europeu, o valor relativo do total exportado sobe para níveis entre 60% a 70%. Parte destas encomendas destinam-se aos países europeus com maior expressão naval, tais como a Alemanha, o Reino Unido, a Holanda, a Itália e a França. Que são igualmente os maiores produtores navais da Europa.

Se a análise incidir sobre a realidade de cada país, reconhece-se que a indústria naval é bastante diversificada tanto em dimensão como em estrutura. A mão-de-obra varia em dezenas a milhares de trabalhadores, assim como o principal foco varia entre a construção ou a reparação naval. O mercado tanto pode ser o do cliente comercial, ou o do cliente Estado (sobretudo por via militar), havendo uma grande variedade de produtos disponíveis que variam em termos de qualidade, dimensão e custo.

**UE27 - repartição por país das encomendas de novos navios comerciais, 2011**



Fonte: CESA (Community of European Shipyards' Associations)

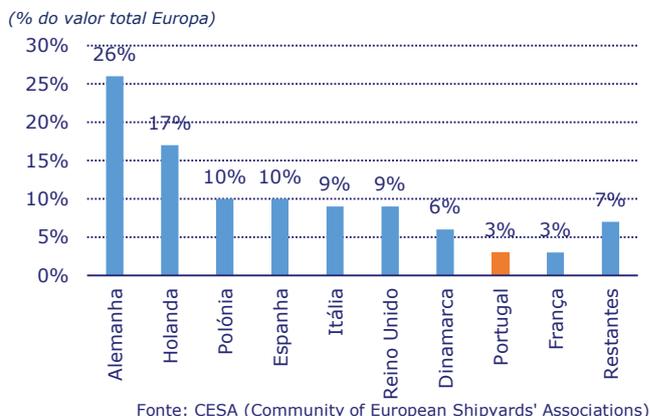
**OPINIÃO**

Considerando que o total da área de reparação, manutenção e reconversão na Europa corresponde a perto de 7 mil milhões de euros (dados de 2011), pode-se chegar à seguinte repartição por país: Alemanha 26%, Holanda 17%, Polónia e Espanha com 10%, seguindo-se a Itália e Reino Unido com 9%, Dinamarca com 6%, Portugal e França com 3%.

**Mão-de obra directa usada em cada um dos países, 2011**



**Manutenção, reparação e reconversão naval - peso relativo em volume de negócios, 2011**



**TURISMO, DESPORTO E LAZER**

A náutica de recreio e o turismo marítimo (cruzeiros) são áreas que estão a progredir de forma significativa nos últimos anos, tendo grande potencial de crescimento no curto/médio prazo. Mas o turismo com mais impacto é o praticado ao longo de toda a costa nacional (1800 km) e tem a ver com o binómio sol e praia. Neste âmbito, tem havido um grande esforço na modernização e criação de apoios de praia, marinas, centros náuticos, etc. As actividades desportivas ligadas ao mar têm acompanhado esta dinâmica, onde o surf é um bom exemplo, assim como o mergulho e a pesca submarina.

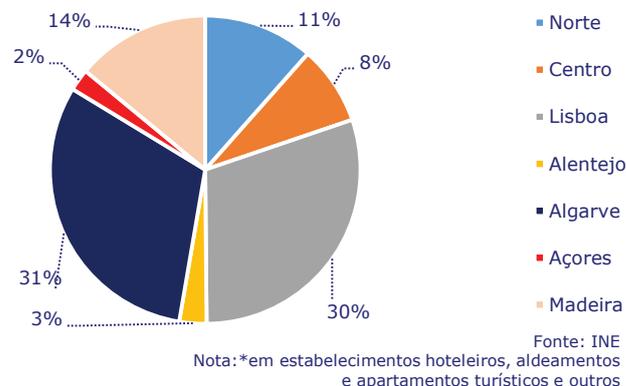
Assim, o alojamento turístico (medido em número de estabelecimentos hoteleiros e similares), actividade âncora do sector turístico em geral, regista maior concentração junto à costa.

Por outro lado, por regiões, o Algarve, a principal região turística do país ligada ao veraneio e às férias ligadas às actividades marítimas, concentrou em 2013 cerca de 31% do total de proveitos obtidos com as dormidas.

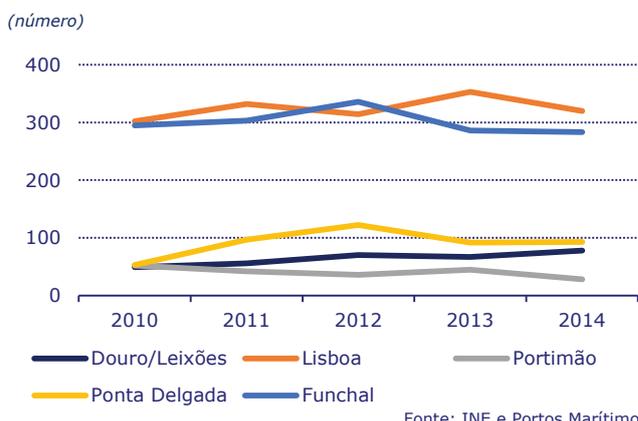
Em 2014, Lisboa recebeu 501 mil passageiros de cruzeiro, com um impacto económico de 92 milhões de euros na cidade, segundo dados do Observatório do Turismo de Lisboa e a Administração do Porto de Lisboa. Cada passageiro de cruzeiro gastou na capital, em média, cerca de 183,49 euros, significando o dobro em relação a 2013 (97 euros). Os Portos de Lisboa (que tem vários locais distintos de acostagem de navios de cruzeiro) e do Funchal representam perto de 80% do tráfico total, com uma partição de 40% versus 35%, respectivamente. Entretanto, registou-se em 2014 uma estagnação em termos de evolução crescente, que se reflectiu igualmente numa diminuição do número de passageiros em trânsito. Mesmo assim, alcançaram em 2014 mais de 1 milhão e 100 mil turistas.

Na realidade, o Porto de Lisboa recebe todo o tipo de navios de cruzeiro, desde o mais pequeno até ao maior do mundo, que trazem anualmente mais de 400 mil passageiros. Com um canal de acesso com 15.5 metros de profundidade mais de 1500

**Total de proveitos das dormidas por região, 2013\*=1955 milhões de euros**



**Movimento de cruzeiros nos principais portos nac. Total 2014 = 802**



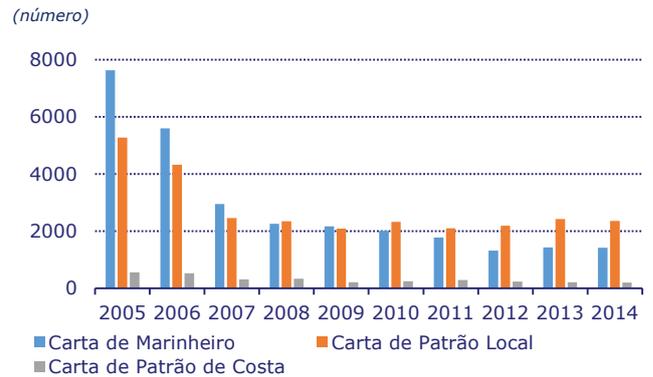
metros de cais acostáveis com fundos entre os 8 e 10 metros, Lisboa tem boas condições técnicas para receber navios de cruzeiro, para além de existirem dois terminais de passageiros dotados de modernos equipamentos de segurança e com uma oferta variada de serviços. Estes aspectos juntam-se ao clima ameno, à diversidade de locais turísticos e ao fácil acesso ao centro da cidade, que se encontra no topo da lista de locais a visitar a nível mundial.

A **náutica de recreio** é outra das grandes actividades ligadas ao mar e à sua economia. Muitos municípios costeiros construíram ao longo dos últimos anos docas e marinas de recreio de forma a satisfazer uma necessidade interna, mas também criar um pólo de atracção de turistas e de negócio, ultrapassando o estigma de actividade elitista (que poderia ser cada vez mais de massas, se esta componente fizesse parte da educação e formação dos jovens). Numa óptica de desenvolvimento local, regional e nacional, a distribuição destes equipamentos ao longo da costa portuguesa e nas ilhas tem permitido captar atenção tanto do utilizador doméstico como estrangeiro, captando importantes receitas.

Em Portugal, foram tradicionalmente os Clubes Náuticos a apoiar as actividades náuticas, conquistando um importante papel social. Contudo, o rácio embarcação de recreio *versus* população é de 1 para 130, que compara com Espanha (1/80), Holanda (1/36), EUA (1/16) e Noruega (1/7). Ou seja, apesar da extensão da nossa costa, da posição geográfica do país e das boas condições gerais para a prática desta actividade, o sector é quase incipiente. Antes da crise notava-se uma evolução crescente do sector, que logo desapareceu com as dificuldades económico-financeiras do país nos últimos anos. Este facto é comprovado pela evolução do número de cartas de navegação emitidas, tendo-se registado uma abrupta diminuição tanto da carta de marinheiro (idade mínima 14 anos e destina-se à navegação diurna até 3 milhas da costa e 6 milhas de um porto de abrigo), como da carta de patrão local (idade mínima 18 anos e destina-se à navegação diurna e nocturna até 5 milhas da costa e 10 milhas de um porto de abrigo) e da carta de patrão de costa (mínimo de 1 ano de carta de patrão local e habilita ao governo de embarcações de recreio sem limite de dimensão e/ou potência, em navegação diurna e nocturna até 25 milhas da costa).

Assim, devem existir actualmente perto de 80 mil embarcações de recreio registadas, concentrando-se no Norte e Centro do país, enquanto os postos de amarração são pouco mais de 13 mil e concentram-se no Algarve e em Lisboa. Quanto às instalações náuticas, repartidas entre marinas, portos de recreio e docas de recreio, são 51, concentrando-se no Algarve, Lisboa e Centro (mais de 12 mil lugares). No Algarve, cerca de 50% dos lugares existentes são ocupados por embarcações estrangeiras. Nos últimos anos têm surgido projectos de grande qualidade, não só de criação de novas marinas, mas também a remodelação e modernização de antigas docas e portos de recreio. As marinas têm associado um clube náutico e têm uma gestão autónoma (que poderá estar associado a investimentos privados) e contemplam um conjunto de equipamentos: capitania e alfândega, estaleiro e oficina, recolha de lixo e resíduos (recolha de óleos usados), combustível, sanitários, balneários, água, electricidade, restaurantes, lojas, etc.. Os portos de recreio têm praticamente as mesmas características e estão ligados a entidades públicas, nomeadamente às autarquias. As docas, por seu turno, não têm a importância das marinas e dos portos e não comportam todos os equipamentos referidos, estando sob alçada da Administração dos Portos.

### Evolução do número de cartas de navegador de recreio emitidas, por categoria



Fonte: Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM)

### Postos de amarração, 2011

	número	porcentagem
Norte	1,218	9%
Centro	1,737	13%
<b>Lisboa</b>	<b>2,797</b>	<b>21%</b>
Alentejo	463	4%
<b>Algarve</b>	<b>3,861</b>	<b>30%</b>
Açores	1,732	13%
Madeira	1,274	10%
Total	13,082	100%

Fonte: Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM)

### Instalações náuticas, 2011

	Marinas	Portos de Recreio	Docas de Recreio	Total
Norte	4	1	1	6
<b>Centro</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>10</b>
<b>Lisboa</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>9</b>
Alentejo	2	1	0	3
<b>Algarve</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>11</b>
Açores	5	0	2	7
Madeira	4	1	0	5
Total	23	15	13	51

Fonte: Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM).

## OPINIÃO

## A realidade europeia

A zona costeira europeia é extensa, rica e muito diversificada. Inúmeras actividades estão ligadas ao mar, para mais que houve sempre tendência durante séculos do Homem se fixar nas áreas marítimas. Neste contexto, a Europa atrai cada vez mais turistas (é a região do mundo que mais turistas recebe), sendo esta indústria muito vigorosa e económica e socialmente muito importante, onde grande percentagem da actividade está ligada ao turismo costeiro. Para mais que 51% da capacidade hoteleira em toda a Europa está concentrada em regiões com frente marítima. Assim, está estimado que o turismo marítimo europeu gera 183 mil milhões de euros de VAB por ano, mais de 1/3 do total da economia do mar, e emprega 3.2 milhões de pessoas.

Dada a sua importância, o sector do turismo costeiro foi identificado pelos organismos europeus como área de grande potencial económico, sustentável e inclusivo, com necessidade de ser promovido e explorado, de acordo com a estratégia de crescimento azul da UE. Até 2020 é esperado um crescimento do sector entre 2-3%. Com este propósito, em 2014 foi lançada a "Estratégia Europeia para o Crescimento e o Emprego do Turismo Costeiro e Marítimo", de forma a desbloquear o potencial promissor do sector. A Comissão Europeia identificou 14 acções que podem ajudar o sector crescer de forma sustentável e fornecer um impulso adicional para as regiões costeiras da Europa. Por exemplo, a Comissão propõe o desenvolvimento de um guia online que apresenta as principais oportunidades de financiamento disponíveis para o sector e propõe o desenvolvimento de parcerias transnacionais e inter-regionais, redes, clusters e estratégias de especialização inteligente em turismo costeiro e marítimo. Neste âmbito, a Comissão está disponível para trabalhar com os estados-membros, autoridades regionais e locais para implementar esses projectos e acções.

## Europa Atlântica - Marinas e nº de amarrações, 2011

	Bélgica	Dinamarca	Reino Unido	França	Holanda	Alemanha	Portugal	Espanha	Suécia	Total Marinas	número
0-100	8	23	5	5	33	26	2	3	7		112
101-500	9	71	25	32	69	14	16	16	15		267
501-1000	2	22	4	27	16	0	3	6	5		85
1001-2000	0	0	2	13	2	0	0	1	2		20
2001-5000	0	0	0	2	0	0	0	0	0		2
> 5001	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
Total Marinas	19	116	36	79	120	40	21	26	29		486
nº de amarrações	4,781	33,282	12,723	51,127	36,151	4,093	6,770	10,344	9,137		168,408

Fonte: Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe.

**De facto, o turismo náutico é popular e 48 milhões de cidadãos europeus praticam desporto na água e, destes, 36 milhões são velejadores. Existe uma frota de cerca de 6 milhões de barcos, de onde 80% têm menos de 8 metros. Na Europa existem 4 500 marinas, que oferecem 1.75 milhões de pontos de amarração. Por outro lado, são cada vez mais e cada vez mais atractivos os festivais marítimos, regatas junto à costa e corridas oceânicas.**

**Noutra vertente, surge o turismo de cruzeiros que, em 2012, representou sozinho 330 mil postos de trabalho e um volume de negócios directo de 15.5 mil milhões de euros, numa tendência crescente.**

Cruzeiros e Portos Marítimos  
Top 10 - Norte da Europa / Total de passageiros

	2013	var. '13/'12	quota	ranking
Southampton	1,646	7.7%	25.5%	1
Copenhaga	800	-4.8%	12.4%	2
<b>Lisboa</b>	<b>558</b>	<b>6.7%</b>	<b>8.7%</b>	<b>3</b>
Hamburgo	552	-	8.6%	4
São Petersburgo	524	19.1%	8.1%	5
Talin	519	17.7%	8.0%	6
Cadiz	491	47.0%	7.6%	7
Estocolmo	486	4.1%	7.5%	8
Bergen	453	1.3%	7.0%	9
Helsínquia	420	14.1%	6.5%	10
Total	6,449	19.7%	100.0%	

Fonte: CLIA Europe.

Cruzeiros e Portos Marítimos  
Top 10 - Norte da Europa / Passageiros em trânsito

	2013	var. '13/'12	quota	ranking
São Petersburgo	524	19.1%	14.0%	1
<b>Lisboa</b>	<b>507</b>	<b>5.8%</b>	<b>13.5%</b>	<b>2</b>
Talin	503	14.1%	13.4%	3
Cadiz	487	45.8%	13.0%	4
Bergen	453	2.0%	12.1%	5
Estocolmo	421	10.2%	11.2%	6
Helsínquia	419	15.1%	11.2%	7
Copenhaga	352	-10.7%	9.4%	8
Southampton	54	116.0%	1.4%	9
Hamburgo	32	-	0.9%	10
Total	3,752	13.6%	100.0%	

Fonte: CLIA Europe.

**Cruzeiros e Portos Marítimos  
Mediterrâneo / Total de passageiros**

	2013	var. '13/'12	milhares quota
Marselha	1,188	33.5%	11.2
Nápoles	1,175	-4.4%	11.1
Dubrovnik	1,137	19.5%	10.7
Santorini	750	-10.6%	7.1
Corfu	745	13.6%	7
Livorno	737	-29.0%	6.9
Côte d'Azur	613	-12.7%	5.8
Bari	605	-2.3%	5.7
Mykonos	520	-20.9%	4.9
Tunis	511	-12.3%	4.8
Messina	501	14.4%	4.7
Valeta	478	-21.9%	4.5
Valência	473	-1.5%	4.5
Palermo	411	16.0%	3.9
Málaga	397	-39.1%	3.7
St. Tropez	386	24.1%	3.6
<b>Total</b>	<b>10,626</b>	<b>-3.5%</b>	<b>100</b>

Fonte: CLIA Europe

Em 2013, Portugal e Lisboa encontravam-se muito bem posicionados em termos de *ranking* do número de passageiros em trânsito ou em número de passageiros com destino ao país e à sua capital. A evolução tem sido crescente, num movimento que abrange a grande maioria dos portos europeus, já que é uma área de negócio em franca expansão.

Nesta análise por portos, Lisboa é colocada na lista dos portos do norte da Europa, mas existe outra região com grande tradição e dinamismo marítimo, o Mediterrâneo. E, conclui-se que Lisboa está ao nível da grande maioria dos portos espalhados pela bacia do mar Mediterrâneo.

**ENERGIA E CIÊNCIA MARÍTIMA**

**As actividades ligadas à prospecção de recursos energéticos convencionais, e em particular dos hidrocarbonetos, têm vindo a aumentar significativamente em Portugal. Está igualmente confirmada cientificamente a existência de um enorme potencial e condições ideais ao desenvolvimento de fontes de energia renováveis (limpas) no espaço marítimo. Concretamente, o aproveitamento do potencial da energia das ondas, bem como do recurso eólico em áreas *offshore*, existindo em ambos os casos projectos-piloto e candidaturas a instrumentos financeiros da União Europeia.**

O aproveitamento da **energia das ondas** em Portugal encontra-se numa fase de testes no mar dos primeiros protótipos pré-comerciais (existem bastantes modelos em desenvolvimento), tal como em todo o mundo, havendo grande interesse por parte das autoridades e das empresas. Dentro do cenário internacional, Portugal encontra-se dentro do grupo de países que lidera o controlo desta energia. Embora algumas das acções tenham regredido com o surgimento da crise no país.

De facto, o governo estabeleceu como meta no Plano Nacional de Acção para as Energias Renováveis (PNAER) de 2013 a instalação de 6 MW de energia das ondas até 2020, face à meta de 250 MW na versão do PNAER de 2010.

**Cruzeiros e Portos Marítimos  
Passageiros por país de destino-Europa**

	2013	var. '13/'12	milhares quota
Itália	6,970	12.1%	22.4
Espanha	5,236	1.2%	16.8
Grécia	4,601	-4.1%	14.8
Noruega	3,023	21.3%	9.7
França	2,410	3.9%	7.7
<b>Portugal</b>	<b>1,138</b>	<b>-8.3%</b>	<b>3.6</b>
Reino Unido	866	19.8%	2.8
Suécia	529	2.5%	1.7
Estónia	509	15.2%	1.6
Dinamarca	483	-8.0%	1.5
Benelux	472	18.6%	1.5
Finlândia	429	15.3%	1.4
Malta	378	-30.3%	1.2
Alemanha	367	7.0%	1.2
Gibraltar	278	-9.7%	0.9
Chipre	214	13.8%	0.7
Irlanda	209	19.4%	0.7
Islândia	204	0.0%	0.7
Polónia	95	-5.9%	0.3
Outros UE*	244	18.4%	0.8
Outros Europa	2,530	28.2%	8.1
<b>Total</b>	<b>31,185</b>	<b>6.6%</b>	<b>100</b>

Fonte: CLIA Europe.

**Centrais de ondas no mundo com testes no mar, 2012**

	nº proj. piloto	potência (MW)	% total MW
Reino Unido	14	5.11	41.1%
<b>Portugal</b>	<b>5</b>	<b>4.97</b>	<b>40.0%</b>
Austália	10	1.20	9.7%
Espanha	4	0.34	2.7%
Dinamarca	6	0.28	2.3%
EUA	8	0.13	1.0%
Suécia	1	0.10	0.8%
Irlanda	2	0.04	0.3%
Nova Zelândia	3	0.02	0.2%
Outros	9	0.24	1.9%
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>12.43</b>	<b>100.0%</b>

Fonte: IDMC, Instituto Superior Técnico.

**OPINIÃO**

No que se refere à **energia eólica**, iniciou-se em Portugal em 1986 com a construção e exploração do primeiro parque do país na ilha de Porto Santo, Madeira. Seguiram-se os parques eólicos do Figueiral na ilha de Santa Maria, Açores (1988) e, em Portugal Continental, o parque eólico de Sines (1992). Se em 2001, a potência instalada era de 114 MW (megawatts), distribuída por 16 parques e com um total de 173 aerogeradores, em 2010 a potência instalada é de 3 535 MW (a Alemanha e a Espanha lideram a potência instalada europeia com 25 104 e 19 149 MW, respectivamente, sendo o total da UE de 74 767 MW), ocupando o sexto lugar no ranking europeu e o nono no mundial. Em 2013, Portugal tinha perto de 2500 aerogeradores que produzem um quinto da electricidade consumida. Os distritos de Viseu, Coimbra e Vila Real são líderes na produção de energia eléctrica a partir do vento. Mas entretanto, iniciaram-se os testes de viabilidade do investimento em parques eólicos no mar, estando já em pleno funcionamento o primeiro parque offshore, o WindFloat, ao largo da Póvoa do Varzim (5 km da costa), um projecto liderado pela EDP.

**No final de 2013, Portugal ocupava a sétima posição na produção eólica na Europa, com 4 730 MW de potência instalada, num ranking liderado pela Alemanha (34 250 MW). Com a Dinamarca, Alemanha, Reino Unido, Irlanda e Espanha, Portugal pertence ao grupo de países em que mais de 10% da energia vem do vento. Esse potencial aumentará com a criação de novos parques, nomeadamente offshore.**

É do conhecimento público que a EDP tem projectado para funcionar dentro de três a quatro anos um novo parque eólico *offshore* mas de escala superior ao já existente, para um aproveitamento mais competitivo em termos energético (actualmente cada torre flutuante tem uma capacidade de 2 MW e deseja-se aumentar para 10 MW, para além do aumento da dimensão das plataformas e o uso de materiais mais baratos). Este renovado interesse prende-se ao facto de uma das vantagens do *offshore* ser a produção de energia eléctrica superior em 30% às torres em terra devido à captação de ventos mais fortes, para além de a costa portuguesa não ter águas muito profundas e ser indicada para a tecnologia de fundações fixas (a tecnologia flutuante é indicada para águas profundas).

Em termos globais, a Europa, dado a sua extensa costa, detém um elevado potencial eólico *offshore*, sendo presentemente o líder mundial. Daqui destacam-se o Reino Unido e a Dinamarca, com praticamente o mesmo número de parques eólicos, 13 (estes 26 parques representam praticamente 50% do total), e que resultam do elevado potencial eólico *offshore* disponível no Mar do Norte e no Mar Báltico. Em 2014, a Dinamarca bateu mesmo um novo recorde mundial em termos de percentagem da energia do vento na oferta total de energia doméstica, 39%. Para além da Europa, existem parques eólicos *offshore* instalados em dois países asiáticos: China e Japão.

Em Portugal, também no PNAER de 2013 verificou-se uma redução da meta de 75 MW (versão de 2010) para 27 MW de energia eólica offshore do país até 2020.

**Em termos de potencial económico, a inovação e o desenvolvimento permanente destas tecnologias poderá trazer um ainda maior valor acrescentado, em termos gerais, assim como mais emprego. O projecto europeu EmployRES avaliou o impacto macroeconómico das renováveis no PIB e no emprego na Europa, tendo em conta os objectivos actuais. Estima um efeito positivo bruto de 410 mil postos de trabalho e um aumento do PIB europeu de 0.24% se se atingir a meta de 20% de renováveis em 2020.**

Embora seja um sector intensivo em capital (envolve inúmeros custos e riscos e necessita de importantes financiamentos, para além dos benefícios financeiros estatais que recebe), vários estudos indicam que no futuro as operações de manutenção dos parques poderá tornar-se num mercado atractivo para as empresas portuguesas.

**Por fim, introduz-se um pequeno apontamento relativamente à investigação científica marítima. Ao nível da União Europeia tem havido um crescente interesse na chamada biotecnologia azul, que pretende explorar e aproveitar a diversidade de organismos marinhos para desenvolver novos produtos, nomeadamente farmacêuticos (novas moléculas), ou enzimas industriais capazes de suportar condições extremas (próprias dos oceanos), ambos de alto valor económico. Para além de poder ajudar a tornar o mar mais sustentável na descoberta e desenvolvimento de novos nutrientes (micro e macro algas) necessários às culturas piscícolas. A longo prazo, espera-se que o sector crie emprego altamente qualificado e oportunidades significativas a jusante.**

**Energia eólica - capacidade instalada**

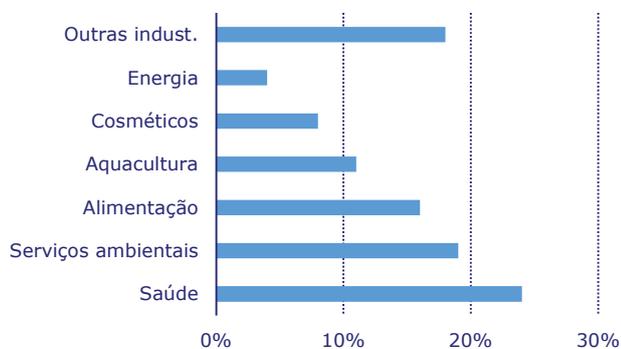
	MW (megawatts)			
	Fim 2013	Fim 2014 (*)	var. '14/'13	quota
Alemanha	34,250	39,165	14.4%	29.2%
Espanha	22,959	22,987	0.1%	17.2%
Reino Unido	10,711	12,440	16.1%	9.3%
França	8,243	9,285	12.6%	6.9%
Itália	8,558	8,663	1.2%	6.5%
Suécia	4,382	5,425	23.8%	4.0%
Portugal	4,730	4,914	3.9%	3.7%
Dinamarca	4,807	4,883	1.6%	3.6%
Polónia	3,390	3,834	13.1%	2.9%
Turquia	2,958	3,763	27.2%	2.8%
Roménia	2,600	2,954	13.6%	2.2%
Holanda	2,671	2,805	5.0%	2.1%
Irlanda	2,049	2,272	10.9%	1.7%
Áustria	1,684	2,095	24.4%	1.6%
Grécia	1,866	1,980	6.1%	1.5%
Resto Europa	5,715	6,543	14.5%	4.9%
Total Europa (UE28)	121,573	134,007	10.2%	100.0%
	117,384	128,790	9.7%	96.1%

Fonte: World Wind Energy Association.  
Nota: (\*) Estimativa.

Embora a UE reconheça que não há um delineamento estatístico claro do sector da biotecnologia azul, o que torna difícil determinar o seu valor económico e o emprego que gera, numa extrapolação de todo o sector bio-económico da UE (considerada conservadora), é indicado que a biotecnologia marinha é responsável por 2% a 5% de todo o sector, implicando um volume de negócios anual entre 300 a 750 milhões de euros. Por outro lado, podem estar associadas a esta actividade entre 12 a 40 mil pessoas. Para o período 2014-2015 foram alocados 83 milhões de euros de investimento público, num sector que tem custos elevados (as pesquisas necessitam grande parte das vezes de navios oceanográficos e de laboratórios, com recurso a satélites, embora parte da investigação seja feita em organismos públicos, universidades e institutos). Em 2013, o relatório da indústria europeia elaborado pela Comissão Europeia reportava a existência de cerca de 1 800 empresas de biotecnologia privadas, embora só perto de 100 sejam as mais representativas do sector em dimensão e importância científica e económica. Nos estudos da UE existe ainda o conceito de entidades intervenientes (ou com interesse) no sector. Neste âmbito, em 2012 existiam 286 entidades (empresas, academias de investigação, infra-estruturas, clusters, etc.) consideradas relevantes, distribuídas por 25 países (incluindo duas regiões).

O nº de patentes ligados à biotecnologia marítima tem vindo a crescer de forma quase exponencial ao longo dos últimos anos, com grande expressão a partir do início do novo século.

#### Biotecnologia azul: importância dos sub-sectores, %



Fonte: Study in support of impact Assessment work on Blue Biotechnology, EU

#### Entidades intervenientes no sector

	nº	quota
França	43	15%
Holanda	35	12%
Alemanha	33	12%
Reino Unido	29	10%
Noruega	20	7%
Irlanda	13	5%
Bélgica	12	4%
Itália	12	4%
Dinamarca	11	4%
Espanha	11	4%
Portugal	10	3%
Suécia	8	3%
Finlândia	7	2%
Polónia	5	2%
Suiça	4	1%
Áustria	3	1%
Turquia	3	1%
Islândia	2	1%
Eslovénia	2	1%
Estónia	1	0%
Grécia	1	0%
Lituânia	1	0%
Luxemburgo	1	0%
Mar Mediterrân.	1	0%
Mar Báltico	2	1%
Europa	9	3%
Global	7	2%
Total	286	100%

Fonte: Study in support of impact Assessment work on Blue Biotech., EU

#### Biotecnologia marítima: nº de patentes, 2012

Energia	93
Cosméticos	713
Drogas	1204
Enzimas	942
Produtos naturais	1756
Biofilmes	10
Biocidas	46
Resíduos	1
Total	5200

Fonte: Study in support of impact Assessment work on Blue Biotech., EU

## OPINIÃO

### CONCLUSÃO

O “crescimento azul” é um dos grandes interesses mundiais, europeus e nacionais dos últimos anos, em que os mares e oceanos são olhados de forma mais sistemática e sistematizada, procurando-se a sua sustentabilidade e harmonia, já que são fonte de sustento humano, meios de comunicação, fornecedores de energia e propiciadores de lazer e recreio. No limite, pode-se mesmo dizer que todas as actividades dependem do mar, nomeadamente a económica.

Na União Europeia, a economia azul representa 5.4 milhões de empregos e um valor acrescentado bruto de 500 mil milhões de euros por ano. Globalmente, 75% do comércio externo europeu é transportado por navios, enquanto a utilização desse transporte representa 37% do comércio intra-comunitário. Por outro lado, a vasta costa europeia protege e estimula inúmeras actividades, de onde se destaca o turismo em todas as suas vertentes. Neste contexto, o programa “Estratégia Europeia 2020” concorre para um maior desenvolvimento das comunidades europeias, contemplando políticas que suportam a economia azul. Em Portugal, o valor económico das actividades ligadas ao mar ronda os 2% do PIB e estão directamente empregadas cerca de 75 mil pessoas. Numa visão mais ampla do sector, entre efeitos directos e indirectos, este deverá representar entre 5% e 6% do PIB nacional e empregar mais de 100 mil pessoas.

E ligada à economia azul surge a energia azul. As energias marítimas têm potencial de eficiência e inovação para se tornarem mais importantes na globalidade das fontes energéticas, permitindo reduzir as emissões de CO<sub>2</sub>. Os projectos para o futuro na União Europeia são ambiciosos mas requerem grande investimento. A energia eólica, em termos de electricidade, deverá representar 5% em 2020 e 15% em 2030. Portugal tem acompanhado a evolução das energias limpas, existindo projectos para fazer aumentar a sua capacidade de produção, nomeadamente através de estruturas *off-shore*.

Cresce igualmente a importância da aquacultura. Na Europa representa cerca de 20% da produção de peixe e emprega directamente cerca de 80 mil pessoas, sendo um sector inovador (ligado à pesquisa científica), de elevados padrões de qualidade e sustentável. Em Portugal assiste-se ao aumento sistemático da produção aquícola. Mas o sector principal ainda é a pesca e as actividades conexas (pesca, aquacultura, conservas e comércio de produtos da pesca), que representa perto de 75% do volume de negócios, mais de 90% das empresas e perto de 80% da mão-de-obra.

O turismo e as actividades marítimas de lazer, nas suas várias vertentes, têm sido de inestimável importância económica, contribuindo para que a Europa seja o campeão na captação de turistas. Está estimado que o turismo marítimo europeu gera 183 mil milhões de euros de VAB por ano, mais de 1/3 do total da economia do mar, e emprega 3.2 milhões de pessoas. Portugal tem vindo nos últimos anos a bater recordes nesta área, no contexto de uma estratégia interna que se tem vindo a consolidar. A sustentabilidade do mar e dos vários ecossistemas depende cada vez mais do seu estudo e investigação surgindo, de acordo com uma crescente necessidade, um sem número de programas científicos que nos torna mais conhecedores do meio marítimo. Por outro lado, a área da biotecnologia tem permitido o surgimento de uma nova indústria altamente especializada com ligações directas à saúde, farmácia, cosmética, alimentação, etc..

Fontes:

INE

Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP

Turismo de Portugal, IP

Banco de Portugal

Administração do Porto de Lisboa

Conselho Europeu

Comissão Europeia

World Wind Energy Association