

***INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR – MARINHA***

2009/2010



TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL

**CLUSTER MARINHO COMO ALAVANCA PARA O
DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DE PORTUGAL**

DOCUMENTO DE TRABALHO

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOUTRINA OFICIAL DA MARINHA PORTUGUESA.

Gonçalo Larcher Baganha Fernandes

Primeiro-Tenente



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**CLUSTER MARINHO COMO ALAVANCA PARA O
DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DE PORTUGAL**

GONÇALO LARCHER BAGANHA FERNANDES

Trabalho de Investigação Individual do CPOS - MARINHA

Lisboa, 2010



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**CLUSTER MARINHO COMO ALAVANCA PARA O
DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DE PORTUGAL**

GONÇALO LARCHER BAGANHA FERNANDES

Trabalho de Investigação Individual do CPOS - MARINHA

Orientador: CAPITÃO-TENENTE AN LAVAREDAS SERRANO

Lisboa, 2010

Agradecimentos

Os meus agradecimentos dirigem-se:

Aos apoios institucionais e pessoais, aos quais é de elementar justiça expressar o meu mais profundo reconhecimento e gratidão. A todos o meu muito bem-haja.

Ao Comandante Serrano, professor do Instituto de Estudos Superiores Militares e orientador deste trabalho, o meu obrigado pela disponibilidade, interesse e acompanhamento sempre manifestados.

Uma palavra especial à minha mulher, Ana, pelo apoio e compreensão demonstrados à ausência sistemática ao convívio familiar e aos meus filhos Constança e Tomás, pela atenção, dedicação e muita brincadeira de que se viram privados.

“MAR, METADE DA MINHA ALMA É FEITA DE MAREZIA”

Sophia de Mello Breyner

Índice

| | |
|--|-----------|
| Introdução..... | 1 |
| 1. Estratégia nacional para o mar | 3 |
| a. Definição da matriz Estratégica | 3 |
| b. Linhas de Orientação..... | 4 |
| c. Síntese conclusiva | 9 |
| 2. Estratégia e Enquadramento Político Europeu | 11 |
| a. Política Marítima Europeia..... | 11 |
| b. Síntese conclusiva | 13 |
| c. Estratégia para a investigação europeia do mar | 14 |
| d. Síntese conclusiva | 15 |
| 3. Extensão da Plataforma Continental | 16 |
| a. Síntese Conclusiva | 18 |
| 4. A Economia do Mar no Mundo e na União Europeia..... | 20 |
| i. A função Transportes e Logística | 20 |
| ii. A função Energia..... | 21 |
| iii. A função Defesa e Segurança..... | 22 |
| iv. A função Pesca e Alimentação | 22 |
| v. A função Passageiros, Lazer e Turismo | 23 |
| vi. A função Construção Naval | 24 |
| a. Síntese Conclusiva | 25 |
| 5. As Actividades Económicas do Mar na Economia Portuguesa..... | 26 |
| a. Síntese conclusiva | 31 |
| Conclusões..... | 32 |
| Recomendações | 33 |
| Apêndice 1 - Os Clusters Marítimos na Europa..... | 1 |
| Anexo A - Extrato do Discurso do Presidente da República..... | 1 |

Índice de figuras

| | |
|---|----|
| Graf. 1 – Distribuição do valor criado por grandes segmentos..... | 25 |
| Tab. 1 – Efeitos totais nas actividades ligadas ao mar na economia portuguesa 2006..... | 28 |
| Graf. 2 – Peso na economia portuguesa das nas actividades ligadas ao mar..... | 29 |
| Tab. 2 – Efeitos, por tipo, nas actividades ligadas ao mar na economia portuguesa..... | 30 |

Resumo

O cluster marinho das actividades económicas relacionadas com o mar está perfeitamente identificado, a nível institucional estão criadas condições para que comecem a ser dados os passos necessários no sentido da proclamação de Portugal como uma referência em política económica do mar.

Portugal tem massa crítica suficiente para pensar e desenvolver uma estratégia nacional que seja verdadeira alavanca ao desenvolvimento económico, a missão da extensão da plataforma continental é disso exemplo paradigmático.

O cluster marinho nacional será um factor de alavancagem ao desenvolvimento económico, existe um grande potencial de crescimento, nomeadamente na Náutica de Recreio e Turismo Náutico, os efeitos indirectos calculados são significativos, tem pelo menos um efeito multiplicador significativo, isto é, de quase três vezes do valor do efeito directo. O trabalho mais complicado inerente à concepção da Estratégia está feito, as bases estão lançadas, resta a faísca iniciadora do processo sem retorno, que levará Portugal novamente para o Mar.

Abstract

The sea cluster of the economic activities related with the sea is perfectly identified, the political level has created conditions so that the necessary steps can be given in direction of the announcement of Portugal as a reference in economic politics sea related.

Portugal has enough critical mass to develop a national strategy that is a lever to the economic development, the mission of the extension of the Portuguese continental platform is a major example.

Portugal's sea cluster will be a factor of leverage to the economic development, it exists a great potential of growth, for instance in the Recreation/Leisure Navigation and Nautical Tourism, the calculated indirect effects are significant, they have a multiplying effect, that is almost three times the direct effect. The most difficult work concerning the conception of the Strategy is done, the bases are launched, and the only thing missing is the igniter spark to the process that will take Portugal back to the Sea.

Palavras-chave

Cluster marinho

Economia

Estratégia

Política do Mar

Fórum Empresarial

Alavanca

Desenvolvimento

Portugal

Oceanos

Mar

Extensão

Plataforma Continental

Lista de Abreviaturas

| | |
|--------|--|
| UE | União Europeia |
| ACL | Associação Comercial de Lisboa |
| CNUDM | Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar |
| EMPEPC | Estrutura de Missão para Extensão da Plataforma Continental |
| CIDPC | Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental |
| GTBDPC | Grupo de Trabalho da Base de Dados da Plataforma Continental |
| CLPC | Comissão de Limites da Plataforma Continental |
| PEPC | Projecto da Extensão da Plataforma Continental |
| I&D | Investigação e Desenvolvimento |
| EMAM | Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar |
| PIB | Produto Interno Bruto |
| VAB | Valor Acrescentado Bruto |
| SIG | Sistema de informação Geográfica |

Introdução

Antes de se abordar a problemática directamente relacionada com o presente trabalho de investigação, importa contextualizar o presente tema.

Tendo a última década sido de divergência económica de Portugal relativamente aos restantes parceiros Europeus, e sabendo que a economia do mar é vulgarmente desprezada pela generalidade da população, salta para a ordem do dia o estabelecimento de políticas de desenvolvimento económico. Cabe-me recentrar a discussão e realçar a importância do presente trabalho que tem por objectivo encontrar resposta para a seguinte questão central:

Existe uma Estratégia Nacional para o Mar que permita alavancar e consolidar o desenvolvimento económico do País? Como se concretiza?

Naturalmente e em virtude da vastidão do tema, foi necessário limitar a área sobre que recai a investigação, tendo esta ficado limitada a uma análise profunda sobre o enquadramento Europeu em termos de política Marítima bem como desenvolvimento de clusters, e a avaliação da Estratégia Nacional para o Mar. A importância do assunto é atribuída pelo reconhecido interesse e actualidade de que o tema se reveste. O seguinte excerto do discurso de sua Ex.^a o Presidente da República por ocasião do 25 de Abril é o exemplo mais paradigmático da sua actualidade.

“Portugal vive uma grave crise que é de todos conhecida. É nestas alturas que temos de ser capazes de abrir caminhos que levem o País a novas oportunidades. Irei referir dois deles: as indústrias criativas e o mar. Sem querer transmitir a ideia de que o mar é a panaceia para todos os nossos problemas, entendo que o mar deve tornar-se uma verdadeira prioridade da política nacional”.

Relativamente à organização do trabalho, importa referir que antes de procurar atalhadamente as respostas, houve necessidade de ultrapassar alguns preconceitos e falsas evidências que facilmente se encontram em declarações e publicações avulsas. A primeira abordagem da fase de construção do presente trabalho passou pelo estudo aprofundado de

relatórios anteriores, nomeadamente produzidos pela Comissão Estratégica dos Oceanos (2004) e pela Associação Comercial de Lisboa (2009), posteriormente houve a necessidade de procurar saber qual o enquadramento europeu sobre esta temática, descendo então por último, para o nível nacional, tentando aqui identificar a estratégia vigente e buscando as soluções para o nosso caso concreto Tendo a questão central como ponto de partida, podemos formular algumas perguntas derivadas relevantes:

Qual o efeito e valor das actividades ligadas ao mar no Mundo, Europa, e na economia Portuguesa?

Existem e como se desenvolveram os clusters dos nossos pares europeus?

Qual a contribuição da extensão da plataforma continental para a estratégia nacional?

Qual a política europeia relativamente às actividades económicas relacionadas com o mar?

1. Estratégia nacional para o mar

A estratégia nacional para o mar encontra-se definida desde 2005, tendo o governo criado na dependência da sua Secretaria de Estado de Defesa Nacional e Assuntos do Mar, a Estrutura de Missão dos Assuntos do Mar (EMAM)¹ a quem coube a tarefa de definir acções estratégicas e medidas a tomar².

a. Definição da matriz Estratégica

A noção geral do que são as implicações da integração e da globalização, constituem a visão do futuro a que terão de se adaptar as propostas políticas e que, quando é traduzida em função dos campos de acção, forma uma matriz estratégica.

Esta matriz estratégica tem também como função, a de permitir avaliar o que são os resultados da estratégia de modernização em cada uma das suas fases, na medida em que permite fazer a comparação entre o que está a ser obtido e o que teria de se obter para atingir os objectivos anunciados para essa estratégia. É, assim, possível desenvolver um programa estratégico trabalhando com módulos ou segmentos separados, de modo a reduzir o risco quando tem de se operar em contextos e mercados caracterizados por um grau elevado de incerteza.

Uma sociedade aberta, não podendo recorrer a proteccionismos e ajudas de Estado, terá de estabelecer uma estrutura de relações competitivas que lhe permita desenvolver uma estratégia de especialização, com empresas e sectores que possam operar no mercado integrado competitivo, organizando as diversas actividades económicas que operam no mercado interno local de modo a poderem complementar essas empresas e esses sectores de especialização. Para poder fazer esta selecção entre actividades económicas de especialização e actividades económicas de mercado interno local, será necessário estabelecer uma estratégia de organização empresarial e de realização de investimentos que tenha escala suficiente para sustentar essa selecção de actividades, com empresas e sectores actuando em contextos de risco competitivo e outras empresas e outros sectores

¹ Resolução do Conselho de Ministros N.º 163/2006, de 12 de Dezembro

² Ministério da Defesa Nacional; “Estratégia Nacional para o Mar”; Lisboa, 2007

actuando em complementaridade e defesa das empresas e sectores operando nos mercados regional ou mundial.

O que se pode esperar obter nesta escolha estratégica de sectores de risco competitivo e de sectores complementares de defesa perante o risco depende do que for a dimensão dos centros de decisão empresarial, das plataformas de empresas que se possam associar de modo a formarem redes de competências interdependentes e do que for o volume dos meios financeiros que possam ser afectados à realização desta estratégia.

Os investimentos de especialização, as redes de empresas interdependentes para operarem nos mercados globais, a organização das actividades económicas para o mercado interno local actuando como redes complementares dos sectores de especialização, não conseguirão estabelecer plataformas empresariais duradouras e com potencial modernizador se os comportamentos sociais não se adaptarem a este novo contexto.

O objectivo último desta matriz estratégica é a consolidação de uma estratégia de competitividade que permita concretizar a estratégia de modernização. O que começou pela estratégia de especialização, pela estruturação de redes de empresas e pela adaptação dos comportamentos sociais ao novo tipo de resolução das relações conflituais, tem realmente por finalidade estabelecer um padrão de equilíbrio para a organização da economia que lhe permita operar nos mercados competitivos e alimentar as actividades das empresas que continuam a operar no mercado interno local.

b. Linhas de Orientação

No caso vertente da estratégia para o cluster da economia do mar, identificamos as seguintes linhas de orientação de fundo:

- 1 - Compreender os mecanismos e os processos;
- 2 - Estabelecer uma concepção orientadora;
- 3 - Estabelecer uma visão;
- 4 - Reconhecer e enfrentar as realidades;
- 5 - Assegurar a vontade de assumir o desígnio nacional da economia do mar;
- 6 – Agir - cruzamento entre a opção estratégica e o Plano de Acção;
- 7 - O desenrolar no tempo concreto: concretização/accompanhamento/controlo

Relativamente a compreender os mecanismos e processo, importa em primeiro lugar, verificar o peso da visão de contexto de descontinuidade na economia portuguesa, sublinhando que é absolutamente irrelevante tentar projectar, para o futuro, as leituras, as atitudes, os objectivos, os modos de actuação do passado, isto face à dureza dos desafios, dos raciocínios e da pequenez da actuação de boa parte dos actores na vida portuguesa.

Em segundo lugar, na economia actual, a pressão da globalização competitiva sobre todas as economias é tal que a lógica matricial da política económica e da acção das empresas foi alterada por completo: apenas é possível manter padrões competitivos afectando os recursos e as energias para sectores, inseridos na economia global.

Em terceiro lugar, a compreensão dos oceanos como factor estratégico global no séc. XXI. Trata-se de um dos mais importantes aspectos de toda a economia do mar, na actualidade: não há, presentemente, qualquer dúvida quanto ao facto de que, do ponto de vista científico, geopolítico, militar e económico, os oceanos constituem, certamente, a “última fronteira” do planeta mas, também e para além, a principal fonte de riqueza e poder, ainda por explorar na sua plenitude.

Sobre o estabelecimento de uma concepção orientadora, pela estruturação da sua própria natureza, como cluster, resulta que o cluster da Economia do Mar implica que apenas a visão holística é eficaz. É este um dos pontos cruciais da concepção estratégica, e é também, com igual peso, um dos pontos cruciais que explica a degradação da situação portuguesa face ao mar nas últimas pouco mais de 3 décadas. No que concerne ao estabelecer uma visão³, é um dos passos mais difíceis e delicados do estabelecimento de qualquer estratégia; está sempre sujeito à dúvida e/ou à crítica do duplo erro: é demasiado prudente, sem chama ou é demasiado ambicioso, sem aderência à realidade.

A visão estratégica a que tudo está subordinado é: tornar Portugal, na viragem do primeiro para o segundo quartel do sec. XXI, num actor marítimo relevante, ao nível global. Para tanto, aquela visão comporta e desdobra-se em sete dimensões principais:

1. O mar como componente identitário da realidade e da existência de Portugal (passado e futuro);

³ Visão concebida numa perspectiva de conjunto de acordo com a fundamentação elencada no Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos na sua parte I, páginas. 17 a 21.

2. O mar como espaço gerador de riqueza, poderio e prestígio;
3. O mar como factor estratégico global no séc. XXI;
4. A economia do mar como propulsor do modelo de desenvolvimento da economia portuguesa;
5. (Re) colocar o mar no centro do pensamento estratégico português, constituindo factor mobilizador e de coesão nacional;
6. A economia do mar como (efectivo) potenciador da capacidade de resposta, por parte de Portugal, à sua questão estratégica fundamental no 1º Quartel do sec. XXI: a capacidade para, sim ou não, articular os 4 componentes decisivos da sua geopolítica, a saber: Portugal; Europa; África; Brasil;
7. A estratégia para o cluster da Economia do Mar, uma tarefa a ser sistematizada e consistentemente conduzida ao longo de todo o primeiro quartel – tendo, certamente e sobretudo, permanentemente presente a visão de longo prazo, para além das já menos de duas décadas ainda por correr daquele período.

Relativamente ao reconhecer e enfrentar as realidades, é uma exigência natural de qualquer estratégia minimamente realista; no caso do cluster da economia do mar, de forma particularmente intensa, porque o ponto de partida de Portugal é, neste momento, particularmente desfavorável – o que importa, por maioria de razão, combater para, literalmente, podermos criar um futuro para o posicionamento estratégico de Portugal nas actividades ligadas ao mar. As questões fundamentais que importa, pois, reconhecer, saber e ter a coragem de enfrentar são as cinco seguintes, a que acrescem, possíveis três mecanismos de compensação:

1. Um facto: Portugal perde, consistentemente, posição na economia do mar desde há mais de 30 anos;
2. Um reconhecimento: sobrepõem-se, naturalmente, os constrangimentos estruturais da economia portuguesa que se representam nas actividades da economia do mar;
3. Um componente decisivo: as insuficiências da estrutura empresarial;
4. Um factor pesado de agravamento: a extrema debilidade da atitude política do Estado face às questões estratégicas do mar;
5. Uma realidade ao nível internacional: os efeitos da conjugação, ao longo de três décadas e de resultados convergentes, entre a competição global e o enfraquecimento progressivo da posição portuguesa na economia do mar;

6. Importa ainda atender a três mecanismos de compensação:

- a) A localização geográfica;
- b) A herança histórico-estrutural;
- c) O sobressalto de consciencialização dos empresários portugueses.

Sobre o assegurar a vontade de assumir o desígnio nacional da economia do mar, é profundamente relevante que se compreenda e se assuma o carácter de “desígnio nacional” para a estratégia do cluster; o que está em jogo em termos políticos, histórico-estruturais, económicos e socioculturais é demasiado importante e pesado para a indiferença ou a rejeição. É este, inevitável e felizmente, um combate que caberá a todos os Portugueses que saibam e queiram enfrentar o futuro e o processo da sua construção.

Consideremos agora, o Agir, esta sexta orientação de fundo é aquela para a qual todas convergem e, em bom rigor, da qual, antes ou depois, cedo ou tarde, explícita ou implicitamente, todas emergem (em resultado das acções ou omissões, ao longo do tempo); a sexta componente é a que rege, directamente, a acção.

Por último falta analisar a concretização/acompanhamento/controlo, esta sétima e última linha de orientação estratégica decorre de todas as anteriores e situa-se, toda ela, no terreno concreto da realidade operacional. Quer isto dizer, necessariamente, que se refere a operações posteriores à decisão de efectivação da estratégia.

Por razões de arrumação das matérias, serão aqui apresentadas em três blocos contidos na designação geral desta última linha de orientação.

1. Concretização

Quanto à concretização, o que importa, especificar é um conjunto de aspectos referentes aos actores. No que respeita aos actores, haverá que atender a 3 categorias fundamentais:

- i) As empresas;
- ii) Os aparelhos de poder político formal;
- iii) A sociedade civil organizada.

As empresas constituem os pólos geradores de valor acrescentado que, só ele pode ser repartido no conjunto da economia, são os actores impulsionadores do desenvolvimento económico e social, a partir da sua capacidade própria de criadoras e reinvestidoras de lucros. Na relação entre empresas e mercados, haverá que atender, com particular cuidado,

às condições relativas, por um lado, às exigências de competitividade no quadro da competição global e, por outro lado, à imposição, por força da realidade, de modelos de competição entre empresas. O Relatório da ACL veio propor a criação de uma associação de empresas que promova os sectores de actividade relacionados com a economia do mar. Quanto aos aparelhos de poder político formal, há um trabalho permanente de esclarecimento da fundamentação, motivação de vontades e mobilização de apoios que deverá ser desenvolvido junto de:

- a) Órgãos de Soberania;
- b) União Europeia;
- c) Administração Pública;
- d) Forças Armadas (em particular a Marinha de Guerra Portuguesa-AMN);
- e) Partidos políticos.

Finalmente, quanto à sociedade civil organizada haverá que desenvolver, sistematizadamente um movimento consistente de criação de contactos, de suscitação de interesse e de demonstração de novas vias de afirmação (com uma vocação central para o interesse de Portugal e dos Portugueses) junto de escolas, universidades e centros/instituições de investigação científica, bem como clubes, movimentos de cidadania, associações ligadas ao mar, sindicatos e organizações patronais.

A acção desenrolada junto destes múltiplos e vários corpos intermédios, ao longo do horizonte temporal da estratégia proposta constituirá um factor pesado de enquadramento – pela simples razão que, se a sociedade civil, no seu conjunto, não compreender e não assumir como sua a estratégia do cluster, não será possível atingir o âmago mais fundo do essencial: o revigoramento da cultura marítima de Portugal e dos Portugueses⁴, a compreensão da riqueza da economia do mar e a revivificação e o aprofundamento, para o futuro, da base histórico-cultural da ligação do Povo Português com o papel do mar na matriz identitária do ser de Portugal.

2. Acompanhamento

O acompanhamento da execução da estratégia será, ao longo de todo o respectivo horizonte temporal, uma verdadeira exigência – e uma exigência essencial.

⁴ Dr. João Sagueiro em conferência sobre Economia e Finanças Públicas proferida no IESM em Abril 2010

Essa responsabilidade caberá, na opinião do Relatório da ACL, ao entretanto criado Fórum Empresarial da Economia do Mar, projecto liderado pelo seu secretário-geral Dr. Fernando Ribeiro e Castro.

Para tanto – e sem entrar em pormenores de execução – o Fórum Empresarial deverá cumprir duas condições elementares:

- por um lado, assegurar-se dos apoios técnicos externos indispensáveis para a eficácia da sua actuação;
- por outro lado, garantir uma cooperação estratégica permanente com as estruturas do poder político formal.

3. Controlo

Neste bloco, referente aos aspectos de controlo, está em causa uma mera função técnica (ainda que relevante) directamente articulada com o bloco anterior de acompanhamento.

Deverá, necessariamente, ser assumida pelo Fórum Empresarial ao qual caberá recrutar os apoios técnicos externos para o bom cumprimento da função.

E deverá, também, a concretização do controlo, servir como o mais imediato ponto de partida para uma outra faceta do acompanhamento, esta já não de feição técnica mas de carácter estratégico: a identificação dos ajustamentos/correcções/adaptações que se imporão, face às realidades da execução. Em bom rigor, esta faceta faz parte integrante da própria concepção (inicial) da estratégia – de outro modo, ficaria desligada do carácter concreto e vivencial da própria realidade.

c. Síntese conclusiva

Um dos aspectos mais chocantes, para além do puro e deliberado desinteresse, das políticas públicas em relação ao mar é o carácter fragmentário e disperso das medidas concretas, sem visão de conjunto, nem articulação, nem razão de ser conceptualizada e explícita – em suma: sem qualquer visão estratégica e na ausência total de percepção do carácter holístico da realidade, contudo, a grande maioria das actividades económicas ligadas ao cluster do Mar em Portugal apresenta níveis de atractividade bons ou muito bons. Já os níveis de

competitividade, com excepção do Turismo Náutico, são medianos ou mesmo abaixo da média, quando comparados com os principais concorrentes⁵.

O componente que oferece altos níveis de atractividade conjugados com altos níveis de competitividade é Náutica de Recreio e Turismo Náutico. De facto, o componente Náutica de Recreio e Turismo Náutico apresenta a melhor posição relativa dentro do cluster da Economia do Mar português, em termos de atractividade e de competitividade. Para além de ser muito atractivo, quer pela sua dimensão quer pelo potencial de crescimento e exportador, é também bastante atractivo pelo facto de não exigir um elevado esforço financeiro (os investimentos podem ser modulares e faseados ao longo do tempo), possuir um período de retorno bastante interessante e por ter um forte contributo para o rendimento nacional e para o emprego. Do lado da competitividade é um dos componentes onde os agentes portugueses melhor se podem posicionar, quando comparados com os principais concorrentes, havendo, no entanto, que melhorar a capacidade de trabalhar em conjunto (articulação entre os diferentes agentes) e a qualidade/capacidade desses mesmos agentes económicos, não apenas em termos de dimensão, mas também na capacidade de visão, liderança, inovação, dinamismo e profissionalismo, investindo na qualificação dos empresários e quadros superiores. Refira-se que este é um dos componentes onde, pela sua própria natureza, existe uma maior fragmentação e atomização da oferta, o que exige um maior esforço na articulação e cooperação entre os agentes económicos, nomeadamente através de parcerias estratégicas, de modo a conferir-lhes a dimensão crítica necessária para competirem num mercado global.

Quanto aos Transportes Marítimos, Portos e Logística, à Construção e Reparação Naval e à Energia, Minerais e Biotecnologia estes componentes apresentam uma atractividade acima da média, mas há que melhorar as condições de competitividade, nomeadamente nos seguintes factores:

- A qualidade/capacidade dos agentes económicos, nomeadamente através da sua articulação e cooperação com outras entidades envolvidas sejam elas públicas e/ou privadas, na medida em que, apesar de estes agentes económicos serem de maior dimensão que os que actuam no componente Náutica de Recreio e Turismo Náutico, são pequenos quando comparados com os nossos principais concorrentes.

⁵ Hypercluster da Economia do Mar - Relatório Final

- A qualidade/condições dos recursos humanos, na medida em que se não se investir na qualificação destes, nomeadamente no que respeita à qualificação técnica e profissional, mesmo o know-how actualmente existente em alguns sectores corre o risco de se perder
- A envolvente geopolítica, especialmente no componente dos Transportes Marítimos, Portos e Logística, na medida em que os principais concorrentes possuem melhores condições de enquadramento, pelo que é extremamente importante a criação de condições políticas (de carácter económico, tais como desburocratizar, legislar em conformidade e formulação de uma estratégia nacional de actuação para o componente) que lhes permita desenvolver as suas actividades num clima de estabilidade político-social apesar das desvantagens económicas⁶.

Os Serviços Marítimos, as Obras Marítimas, a Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado, apesar de actualmente possuírem uma posição relativa menos vantajosa⁷, são, no entanto, considerados fundamentais para a existência e fortalecimento do cluster como um todo e para a afirmação dos componentes mais atractivos e competitivos num mercado global.

Refira-se, ainda, a importância de reforçar e relançar a visibilidade de Portugal, assim como a Comunicação, Imagem e Cultura Marítimas, como um país marítimo, apesar da tradição e do importante papel assumido, no passado, por Portugal nas questões marítimas, se não se investir na comunicação dessa imagem pouco adianta ter uma boa posição geográfica e bons recursos, isto porque se não forem conhecidos não serão factores de atractividade de fluxos (quer financeiros quer humanos) e como tal geradores de riqueza.

2. Estratégia e Enquadramento Político Europeu

a. Política Marítima Europeia

A Comissão Europeia, reconhecendo a importância da questão da política marítima, lançou um vasto processo de consulta e análise sobre a forma como a Europa se relaciona com o

⁶ Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos – Apresentação do Dr. João Carvalho ao CPOS-M em 04 de Maio de 2010.

⁷ Hypercluster da Economia do Mar – Relatório Final

mar, a que os interessados responderam em massa⁸. As reacções mostram claramente o enorme potencial dos mares e a dimensão do desafio que temos pela frente caso pretendamos realizar esse potencial de uma forma sustentável. A consulta providenciou ainda um manancial de ideias sobre a forma como a Europa pode vencer tal desafio. Partindo dessas valiosas contribuições, a Comissão propõe uma política marítima integrada para a União Europeia⁹, baseada no reconhecimento inequívoco de que todas as questões relativas aos oceanos e mares estão interligadas e de que, para podermos colher os resultados desejados, todas as políticas ligadas ao mar devem ser elaboradas de uma forma articulada. Esta abordagem integrada e inter-sectorial foi fortemente apoiada por todos os interessados. A sua aplicação exige o reforço da cooperação e uma coordenação efectiva de todas as políticas relacionadas com os mares aos diferentes níveis de decisão.

Nos seus objectivos estratégicos para 2005-2009, a Comissão salientou: “torna-se especialmente necessário ter uma política marítima abrangente, orientada para o desenvolvimento de uma economia marítima florescente e para a plena exploração do potencial das actividades centradas no mar, de uma forma sustentável para o ambiente”¹⁰. Com base numa comunicação de 2 de Março de 2005, a Comissão decidiu que o Livro Verde sobre a futura política marítima da UE, a adoptar no primeiro semestre de 2006, constituiria um primeiro passo para o estabelecimento de uma política marítima global da UE. O Livro Verde deve ser entendido no contexto da política da UE sobre desenvolvimento sustentável, da qual é um dos instrumentos. Procura, numa esfera marítima mais vasta, fomentar o crescimento e o emprego no âmbito da Estratégia de Lisboa, de uma forma sustentável que garanta a protecção do ambiente marinho. Reconhece, assim, o papel fundamental dos oceanos no reforço da qualidade de vida de um número crescente de cidadãos da UE que vivem, trabalham e passam férias nas regiões costeiras.

⁸ <http://www.consulta-aos-cidadaos-europeus.eu/>

⁹ Em Outubro de 2007 a Comissão adoptou uma comunicação (conhecida como o Livro Azul da Política Marítima Europeia) em que define a sua visão de uma política marítima integrada para a UE, juntamente com um plano de acção pormenorizado que estabelece um ambicioso programa de trabalho para os próximos anos.

¹⁰ Livro Verde da Comissão Europeia – Comunicação 275 (2006)

As descobertas científicas, a rápida evolução tecnológica, a globalização, as alterações climáticas e a poluição marinha estão a alterar rapidamente o relacionamento da Europa com os mares e oceanos, com todas as oportunidades e desafios implícitos nesse processo. Uma política marítima integrada reforçará a capacidade de resposta da Europa face aos desafios da globalização e da competitividade, das alterações climáticas, da degradação do ambiente marinho, da segurança marítima e protecção do transporte marítimo e da segurança e sustentabilidade energéticas. Tal política deve basear-se na excelência nos domínios da investigação, da tecnologia e da inovação marinhas e será ancorada na Agenda de Lisboa para o crescimento e o emprego e na Agenda de Gotemburgo para o desenvolvimento sustentável.

b. Síntese conclusiva

O cluster marítimo emprega mais de 105 milhões de pessoas e representa um volume de vendas anuais superior a 160.000 milhões de Euros¹¹, mais de 90% do comércio externo da União é transportado por via marítima, sendo o transporte marítimo responsável pelo transporte de 41% do total das mercadorias movimentadas dentro da União.

O Livro azul estabelece os alicerces do quadro de governação e os instrumentos transsectoriais necessários para uma política marítima integrada da União Europeia e define as principais acções que a Comissão deve desenvolver durante este mandato. Tais acções serão orientadas pelos princípios da subsidiariedade e da competitividade, pela abordagem baseada nos ecossistemas e pela participação dos interessados.

Uma política marítima integrada da União Europeia deve:

- Alterar o modo de elaboração das políticas e da tomada de decisões - seja a que nível for, a compartimentação na elaboração das políticas e na tomada de decisões deixou de ser adequada. É necessário compreender as interacções e tê-las em consideração, é necessário desenvolver instrumentos comuns, identificar e aproveitar sinergias.
- Elaborar e apresentar um programa de trabalho – a acção desenvolvida no âmbito das diferentes políticas sectoriais deve emanar de um quadro político coerente. Revestem-se de especial importância os seguintes projectos:

¹¹ IPTM – Dr. João Carvalho

- Um espaço marítimo europeu sem barreiras;
- Uma estratégia europeia para a investigação marinha e marítima;
- A elaboração pelos Estados-Membros de políticas marítimas nacionais integradas;
- Uma rede europeia de vigilância marítima;
- Um guia para o ordenamento do espaço marítimo pelos Estados-Membros;
- Uma estratégia para atenuar os efeitos das alterações climáticas nas regiões costeiras;
- A redução das emissões de CO₂ e da poluição causadas por navios;
- A eliminação da pesca pirata e das práticas destrutivas de arrasto pelo fundo no alto mar;
- Uma rede europeia de clusters marítimos;
- Um reexame das exclusões previstas na legislação laboral da União Europeia para os sectores do transporte marítimo e da pesca.

c. Estratégia para a investigação europeia do mar

A UE distingue dois tipos de investigação, sendo a investigação marinha definida como um ramo da ciência que estuda os oceanos e mares, incluindo a flora e fauna, bem como a sua interacção com os ambientes costeiros e atmosfera. Cobre um vasto espectro de conhecimento científico e fenómenos como organismos marinhos, dinâmica dos ecossistemas, correntes oceânicas, placas tectónicas e geologia. A diversidade de temas ilustra bem a complexidade inerente à sua interacção no sentido de corresponder aquilo que é uma das maiores exigências dos dias de hoje, a preservação dos ecossistemas marinhos. Por outro lado, a investigação marítima busca a tecnologia e soluções inovadoras que levem a uma melhor exploração dos recursos dos mares e oceanos como exemplo, a projecção, construção e operação de navios, portos, plataformas petrolíferas e ainda a vastidão de actividades humanas centradas nos oceanos, como o turismo. No contexto do crescimento económico global, as actividades humanas provocam uma pressão ambiental que ameaça a ecologia marinha e a exploração sustentável de ambientes marinhos. É vital reconciliar a promoção de um crescimento económico sustentável das actividades dependentes do mar com a preservação do meio ambiente. A ciência e a tecnologia têm um papel fundamental neste processo. Na sequência dos objectivos propostos no Livro Verde da UE, e concretizados como objectivos inscreve-se no contexto

da Estratégia de Lisboa. Tem como objectivo o desenvolvimento sustentável através da reconciliação das dimensões económica, social e ambiental da exploração dos recursos dos mares e dos oceanos. As descobertas científicas, a rápida evolução tecnológica, a globalização, as alterações climáticas e a poluição marinha estão a alterar rapidamente o relacionamento da Europa com os mares e oceanos, com todas as oportunidades e desafios implícitos nesse processo.

d. Síntese conclusiva

Foi definida uma estratégia de forma a criar uma integração entre ambos os tipos de investigação que se traduz em propostas concretas da Comissão, estas centram-se em três caminhos paralelos;

- Desenvolvimento do *Capacity-building*: este caminho trata do desenvolvimento de novas áreas, tais como a criação de infra-estruturas pan-europeias especializadas em investigação e de iniciativas educacionais que atraiam novos profissionais de natureza interdisciplinar para a investigação;
- Estimular a integração das disciplinas de investigação marinha e marítima: Este aspecto procurará uma integração mais próxima do conhecimento e das equipas de investigação com trabalho em rede e troca de informação, a fim de reforçar a excelência na ciência. Se for concretizada com sucesso, esta integração permitirá estimular mais inovação sobre o conhecimento criando sustentabilidade, novos empregos e fornecimento de melhores produtos e de processos.
- Criar condições para sinergias entre Estados-membros, regiões e sectores industriais. A parte maior do financiamento público para a Investigação na Europa é gasta com os programas nacionais e regionais. É consequentemente crucial que os Estados-membros e as regiões usem os instrumentos da Comunidade Europeia tais como o Programa-Quadro da Investigação e o fundo da Política de Coesão para reforçar os investimentos públicos e privados.

A Comissão está a monitorizar a implementação da estratégia definida e espera-se que um primeiro relatório seja produzido até final de 2011.

3. Extensão da Plataforma Continental

Com a ratificação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM, 1982) em 3 de Novembro de 1997, Portugal pôde lançar-se na aquisição de novos territórios marítimos, através da extensão da plataforma continental para além das 200 milhas. O projecto que irá permitir alargar Portugal está em curso, tendo a missão de o levar a cabo sido atribuída à Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC).

Em 1998, foi criada a Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental (CIDPC), com o objectivo de investigar e apresentar uma proposta de delimitação da plataforma continental de Portugal. A Comissão, sob a presidência do Director-Geral do Instituto Hidrográfico, iniciou os seus trabalhos em 27 de Outubro de 1998, tendo produzido um Relatório Intercalar em Março de 1999. Neste relatório foi expresso o entendimento no sentido da execução do projecto, identificando a opção de utilizar navios de aluguer ou equipar tecnologicamente navios nacionais, e que fosse definida a estrutura supra-ministerial para a execução do projecto, constituindo, para o efeito, uma equipa. Este Relatório obteve parecer favorável do Conselho Consultivo da CIDPC, tendo, em 31 de Agosto de 1999, sido determinada a elaboração de um programa faseado que contemplasse a identificação de áreas de investigação com interesse simultâneo para o projecto e para a comunidade científica nacional e a preparação de um estudo de viabilidade.

Na sequência do Relatório de 1999 e do consequente despacho ministerial do mesmo ano, foi decidido, em finais de 2002, que a melhor forma de prosseguir com os trabalhos seria a realização de um estudo inicial, designado por *Desktop Study*, o qual envolveria duas fases distintas: uma primeira fase dedicada à “compilação de dados” e uma segunda centrada na “análise da situação”.

Para o cumprimento da primeira fase foi criado o Grupo de Trabalho da Base de Dados da Plataforma Continental (GTBDPC), que tinha como missão identificar «até 31 de Março de 2003, os dados relevantes para a extensão da plataforma continental disponíveis, quer a nível nacional, quer a nível internacional, providenciar a respectiva aquisição, construir uma base de dados da plataforma continental capaz de integrar todos os dados identificados, efectuar o controlo de qualidade de dados adquiridos e proceder à respectiva validação, e carregar os dados validados na Base de Dados da Plataforma Continental».

O Segundo Grupo de Trabalho, criado a 22 de Abril de 2003, aquando da cessação dos trabalhos do GTBDPC, tinha como incumbência a «elaboração de um relatório sobre os dados disponíveis, relevantes para o estudo da possibilidade de extensão da plataforma continental portuguesa para além do limite das 200 milhas, o qual deveria pronunciar-se, fundamentadamente, e tendo em conta tanto aspectos técnico-científicos como aspectos jurídico-políticos».

A Comissão Interministerial, após a análise dos relatórios dos dois Grupos de Trabalho, concluiu que a eventual preparação e apresentação de uma proposta de extensão da plataforma continental deveria ser entregue a uma estrutura organizacional autónoma, com capacidade de promoção, coordenação, condução e acompanhamento dos trabalhos necessários, e que essa estrutura fosse dotada dos recursos humanos, materiais e financeiros adequados a um projecto desta natureza. Segundo ainda a CIDPC, as perspectivas de Portugal estender a sua plataforma continental para além das 200 milhas, analisando contextos geográficos distintos (Continente e Madeira e, autonomamente, os Açores), eram bastante encorajadoras. No primeiro cenário, Continente e Madeira, dados os critérios de continuidade morfológica e geológica, as perspectivas mais optimistas apontavam para a ligação entre ambos. No que concerne aos Açores, as perspectivas, tendo em conta a necessidade de serem adquiridos novos dados, não eram tão evidentes, sendo no entanto boas.

Em Novembro de 2004, seguindo as recomendações da CIDPC foi criada, através de Resolução nº 9/2005 do Conselho de Ministros, a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC), cuja missão consistiu na preparação de uma proposta de extensão da plataforma continental de Portugal, para além das 200 milhas náuticas, para apresentação à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), criada no âmbito da CNUDM junto das Nações Unidas, bem como o acompanhamento do processo de avaliação de propostas pela CLPC. Colocada na dependência da Presidência do Conselho de Ministros na sua fase inicial, a EMEPC encontra-se hoje organicamente dependente do Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, por delegação do Ministro da Defesa Nacional. A referida proposta foi entregue em 13 de Abril último, extensão da plataforma continental que, caso seja aceite, irá estender a área sob jurisdição portuguesa até aos 3,6 milhões de quilómetros quadrados. O projecto português entregue em Nova Iorque, que foi acompanhado por projectos do Brasil, Guiné-Bissau e Cabo Verde, propõe a extensão da plataforma continental para o dobro.

Foram atribuídos à EMEPC objectivos que se relacionam directamente com a sua missão, designadamente¹²:

- Conhecer as características geológicas e hidrográficas do fundo submarino ao largo de Portugal Continental e das regiões autónomas dos Açores e Madeira para fundamentar a pretensão portuguesa em alargar os limites da sua plataforma continental para além das 200 milhas náuticas.
- Definir os limites da plataforma continental de Portugal, para submeter à consideração da Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), em conformidade com o previsto na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.
- Criar um dicionário de dados oceanográficos e preparar uma estrutura de base de dados de apoio ao Projecto de Extensão da Plataforma Continental (PEPC) de forma a poder servir, no futuro, um sistema de monitorização e gestão integrada do oceano.
- Promover projectos de Investigação e Desenvolvimento (I&D) orientados para a exploração dos dados e informação obtidos no desenvolvimento do PEPC.
- Reforçar o corpo científico nacional com a realização de programas de doutoramento relacionados com o PEPC, nomeadamente em sistemas de informação geográfica (SIG), em geologia, em geofísica e em direito internacional público.
- Promover a publicação de um atlas de dados e informação do PEPC
- Fomentar a participação de jovens estudantes e investigadores no PEPC, numa óptica do esforço nacional de regresso ao oceano.

a. Síntese Conclusiva

A extensão da plataforma continental dará a Portugal a oportunidade de demonstrar no plano internacional conhecimento e capacidade científico-tecnológica no domínio dos mares, das ciências do mar e dos oceanos, trata-se de um reforço inequívoco da posição de

¹² Dados disponíveis em <http://www.emam.com.pt/>

Portugal, na área do conhecimento e capacidade científico-tecnológica no domínio dos mares, das ciências do mar e dos oceanos.

O PEPC permitirá a Portugal assumir-se, cada vez mais, como uma importante nação marítima europeia, constituindo, ao mesmo tempo, um legado para as gerações futuras, que poderão vir a usufruir e a explorar esta vasta zona marinha. O novo mapa de Portugal que surgirá com a conclusão do processo de extensão da plataforma continental contém uma grande diversidade de sistemas naturais aos quais está normalmente associado um conjunto valioso de recursos naturais, vivos e não vivos, com grande potencial de exploração. Assume particular relevância e actualidade, a discussão do regime jurídico vigente e respectiva necessidade desregulamentação complementar dos recursos genéticos, nomeadamente no âmbito da Convenção da Biodiversidade e das Nações Unidas, quer ao nível de grupos informais, quer de expressa menção na Resolução dos Oceanos aprovada pela Assembleia-Geral.

Também os recursos minerais são importantes. Noutras paragens estão já a ser explorados, estando a decorrer vários concursos para a concessão de licenças de exploração que mostram o interesse crescente nesta área. Tal acção faz impender sobre os Estados e globalmente sobre a comunidade internacional a responsabilidade de actuação jurídica preventiva, promovendo a exploração com garantias de cuidado com o sistema Oceano. O primeiro resultado prático do Projecto de Extensão, no que à aquisição territorial diz respeito, foi o reconhecimento, em 2007, da fonte hidrotermal *Rainbow* como primeira área marinha protegida para além das 200 milhas náuticas sob jurisdição de um país. Portugal continua, ainda hoje, a ser o único país no mundo a quem foi internacionalmente reconhecida soberania, embora limitada ao âmbito da Convenção OSPAR¹³, numa área do oceano para além das 200 milhas.

¹³ A Convenção OSPAR de 1992 é o instrumento que guia a cooperação internacional na protecção do ambiente marinho do Atlântico Nordeste. Combinou e actualizou a Convenção de Oslo de 1972 sobre a imersão de resíduos no mar e a Convenção de Paris de 1974 sobre fontes de poluição marinha de origem telúrica.

4 A Economia do Mar no Mundo e na União Europeia

Segundo a Douglas-Westwood no seu relatório “World Marine Markets 2005”¹⁴, actualmente, podem resumir-se os vectores ou funções estratégicas e económicas dos oceanos nas seis principais que a seguir se apresentam, com o peso relativo que representam na economia do mar mundial e europeia¹⁵.

i. A função Transportes e Logística

Na função Transportes e Logística, inclui-se todo o conjunto de serviços que se organizam em torno do transporte marítimo de mercadorias, da sua articulação com outros modos de transporte e da sua integração em cadeias logísticas globais ou regionais, e inclui a armação (*shipping*), os serviços de classificadoras/correctores (*brokering*), os serviços de certificação de navios, os serviços financeiros e de seguros (fundamentais numa actividade capital intensiva e com múltiplos riscos como é o transporte marítimo), os serviços de movimentação portuária de mercadorias e os serviços logísticos associados, os serviços de dragagem, os serviços de construção civil e obras marítimas, o fabrico de equipamentos de movimentação portuária e os equipamentos de comunicações e apoio à navegação instalados nos portos, e multiplica os seus impactos pelas encomendas que dirige à construção e reparação naval.

Em termos do seu significado no conjunto das actividades da Economia do Mar, refira-se que o segmento de Shipping & Transportes continua a ser considerado o principal segmento em termos de negócios a nível mundial (287 milhares de milhões de Euros em 2005 e 326 estimados para 2010¹⁶); é uma actividade capital intensiva e altamente cíclica, tendo-se vivido nos últimos anos um *boom* associado ao crescimento do comércio marítimo gerado pela emergência da China e de outros países asiáticos com forte orientação exportadora.

O segmento Portos e Logística (25 milhares de milhões de Euros em 2005 e 30 estimados em 2010¹⁷) oferecem boas perspectivas de crescimento a nível mundial. É um sector fortemente concentrado, com os cinquenta maiores portos realizando a maioria dos

¹⁴ Douglas-Westwood; “World Marine Markets”; Canterbury, Reino Unido, Março de 2005

¹⁵ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/studies/employment/methods_report.pdf

¹⁶ Fonte: Hypercluster da Economia do Mar – Relatório Final

¹⁷ Fonte: Hypercluster da Economia do Mar – Relatório Final

negócios. O crescimento do comércio marítimo, e em particular da carga contentorizada, está na base do crescimento esperado, com o congestionamento dos portos a determinar uma expansão de capacidade – novos terminais, expansão de terminais existentes e plataformas logísticas associadas.

ii. A função Energia

Esta função energética cresceu exponencialmente nas últimas décadas e inclui:

- a exploração *offshore* de petróleo e gás natural, envolvendo o fabrico de plataformas e navios especializados, a robótica/automação para exploração submarina; os serviços de apoio e segurança e manutenção das plataformas e os serviços de financiamento e seguros;
- o transporte de petróleo e de gás natural liquefeito com operadores especializados;
- a construção naval de petroleiros e de navios de transporte de gás e de granéis químicos, enquanto segmento específico do sector de construção, arrastando todos os outros subsectores associados;
- os complexos de refinação de petróleo, desliquefação de gás natural e de transformação petroquímico localizados em áreas industriais portuárias;
- mais recentemente, o desenvolvimento – processo que se encontra ainda no início – das energias renováveis com base no mar (energia das ondas¹⁸ e energia eólica *offshore* principalmente). Em termos do seu significado económico destas actividades refira-se que o segmento Petróleo e Gás Offshore tem vindo a beneficiar, por um lado, de um crescimento de longo prazo na procura de petróleo e gás natural (dinamizado no primeiro caso pela emergência de economias de rápido crescimento e com recursos insuficientes em hidrocarbonetos, e pela crescente utilização do gás natural para produção de electricidade e calor nos países desenvolvidos) e, por outro lado, da tendência para uma parte cada vez maior das descobertas de novos jazigos se darem no *offshore* e no *deep offshore* (despesas de 88 milhares de milhões de Euros em 2005 e 99 estimadas para 2010¹⁹). Se considerarmos o valor do petróleo e gás natural extraídos do *offshore*, e não apenas as despesas com a sua produção, então este segmento teria já atingido em 2004 os

¹⁸ <http://www.neo.aualg.pt/Energiadasondas.htm>

¹⁹ Fonte: Hypercluster da Economia do Mar – Relatório Final

700 milhares de milhões de Euros de vendas, transformando-se na maior indústria ligada à economia do mar.

iii. A função Defesa e Segurança

A função tradicional de Defesa e Segurança inclui os navios de superfície e submarinos; os sistemas de teledetecção (radar e sonar) os sistemas de comunicações, comando e controlo para uso naval e o armamento naval. Dele fazem parte ainda as bases navais e os arsenais associados à manutenção de navios, e as plataformas de observação oceânica aéreas e no espaço. Esta função, que continua importante no quadro das actividades económicas ligadas ao mar, passou a incluir também uma cada vez maior componente de apoio à conservação de recursos e ao combate à poluição, fazendo da Sustentabilidade um terceiro vector desta função, a acrescentar à Defesa e Segurança.

iv. A função Pesca e Alimentação

A também tradicional função de Pesca e Alimentação inclui as actividades de captura e armazenamento do pescado, as actividades de transformação do pescado, a construção naval de navios de pesca e seus equipamentos específicos e as actividades de aquicultura. Em termos do seu significado no conjunto do cluster consideram-se distintas as perspectivas no interior deste segmento. No que respeita ao segmento Pesca, Aquicultura e Transformação do Pescado, a Pesca é um segmento que se depara com forte procura, mas em que a tonelagem mundial tem vindo a reduzir-se em consequência de sérios problemas de disponibilidade de recursos e de restrições na actividade de pesca (imposição de quotas para salvaguardar conservação de espécies ameaçadas), sendo a tendência para a continuação do declínio até se atingir um nível de sustentabilidade (51 milhar de milhões de euros de vendas em 2005 e 48 estimados para 2010²⁰).

A Aquicultura tem vindo a beneficiar destas dificuldades e dos seus níveis de custos mais baixos para se expandir, devendo continuar a manter forte potencial de crescimento (25 milhares de milhões de euros em 2005 e 30 estimados para 2010²¹), com algumas regiões do mundo como o Sudeste Asiático a apresentarem custos muito competitivos e países

²⁰ Fonte: Hypercluster da Economia do Mar – Relatório Final

²¹ Fonte: Hypercluster da Economia do Mar – Relatório Final

européus como a Noruega a procurarem compensar os custos muito mais elevados com produtos *Premium* e marcas fortes.

A Transformação do Pescado – que acrescenta normalmente 100% ao valor do produto em bruto – tem perspectivas mais risonhas do que a Pesca, assentes na procura de alimentos de conveniência e na criação de marcas *Premium* (75 milhares de milhões de euros em 2005 e 79 estimados para 2010²²). Esta função serviu como principal alavanca da consolidação do cluster da Galiza²³.

v. A função Passageiros, Lazer e Turismo

Estas actividades de transporte de passageiros, lazer e turismo desenvolveram-se ocupando o espaço deixado pelo desaparecimento do transporte de passageiros a grande distância (com o desenvolvimento do transporte aéreo) e incluem o transporte de passageiros a curta distância (ferries), os serviços de cruzeiros e a construção dos respectivos navios especializados, e a construção de navios de recreio e desporto e as marinas para os acolher. Em termos do seu significado no conjunto de actividades económicas do mar refira-se que o segmento Turismo & Lazer tem vindo a crescer a um ritmo elevado que deverá manter-se nos próximos anos (174 milhares de milhões de euros em 2005 e 205 estimados para 2010²⁴). Inclui actividades muito diversas como a náutica de recreio, os desportos náuticos, os desportos submarinos e o turismo de cruzeiros; têm cada vez maior notoriedade, neste contexto, os eventos internacionais ligados a alguns dos desportos náuticos e este segmento tem dinamizado um subsegmento da construção naval com forte crescimento e elevadíssimo valor acrescentado – que inclui desde o design e construção dos grandes navios de cruzeiros até à construção das embarcações de luxo. Refira-se que a construção de iates e outras embarcações de recreio é um dos segmentos que se estima poder apresentar um crescimento mais acelerado (12 milhares de milhões de Euros em 2005 e 17 estimados para 2010²⁵); por sua vez, o turismo de cruzeiros (12 milhares de milhões de Euros em 2005 e 15 estimados para 2010) é outro subsegmento com forte potencial de

^{22, 24, 25} Fonte: Hypercluster da Economia do Mar – Relatório Final

²³ Apêndice pag. 1-8 caracteriza o Cluster Espanhol, com principal incidência no sub-cluster da Galiza

crescimento no seio do segmento Turismo & Lazer, multiplicando-se os terminais dedicados em todo o mundo²⁶.

vi. A função Construção Naval

Esta função inclui a construção e reparação navais, o equipamento naval (nomeadamente motores e sistemas de propulsão, sistemas de comando do navio, etc.) e a electrónica naval (comunicações, teledetecção e navegação, automação a bordo) e, mais recentemente, a construção de plataformas e equipamento para exploração offshore, incluindo o novo subsegmento dos equipamentos para exploração submarina. É aqui que se concentra um possível desenvolvimento tecnológico da economia do mar.

Em termos do seu significado económico, refira-se que são diferentes as perspectivas para os vários segmentos que estão incluídos, nomeadamente:

- A construção naval civil (33 milhares de milhões de euros em 2005 e 30 estimados para 2010²⁷) deverá ter recentemente atingido um pico de produção, na fase mais alta de um ciclo de equipamento realizado pelos armadores, em especial no que respeita aos porta contentores, mas também aos graneleiros e navios de transporte de petróleo e gás natural que permitem responder ao crescimento do comércio marítimo de economias como a China. Neste sector far-se-á sentir cada vez mais a concorrência dos estaleiros asiáticos, devendo os estaleiros europeus focalizar-se mais em produtos mais sofisticados ou com maior expressão relativa devido à posição dominante de armadores europeus ou de necessidades específicas do mercado europeu (incluindo navios de cruzeiro ou equipamento para exploração offshore de energia);
- A construção naval militar (27 milhares de milhões de euros em 2005 e 34 estimados para 2010²⁸), apresenta perspectivas de crescimento, arrastada pela corrida aos armamentos navais na Ásia (com destaque para os submarinos)²⁹;
- A indústria de equipamentos navais apresenta algum potencial de crescimento (57 milhares de milhões de euros em 2005 e 60 estimados para 2010³⁰) produzindo os

²⁶ Apêndice pag. 1-8

²⁷ Fonte: Hypercluster da Economia do Mar – Relatório Final

²⁸ Fonte: Hypercluster da Economia do Mar – Relatório Final

²⁹ <http://www.nytimes.com/2008/02/25/world/asia/25submarine.html>

equipamentos pesados para a construção naval civil e militar, desde os sistemas de propulsão, aos sistemas de comando e controlo, à maquinaria para operação a bordo dos navios e beneficiando de cada vez maior sofisticação dos navios, nomeadamente na sua componente electrónica;

- Um subsegmento cada vez mais significativo, embora ainda de pequena expressão, é o do equipamento para exploração submarina (1,7 milhar de milhões de Euros em 2005 e 1,9 estimados para 2010)³¹.

a. Síntese Conclusiva

Em termos da União Europeia, apresenta-se no gráfico seguinte o peso relativo das diferentes actividades ligadas à economia do mar, onde ressaltam quatro grandes áreas:

- Transportes marítimos – em que empresas europeias continuam a ocupar posições de liderança mundial no transporte de contentores e de petróleo, gás natural e outros granéis líquidos;
- Turismo - um sector em forte crescimento;
- Petróleo e Gás offshore – nomeadamente no Mar do Norte e no mar da Noruega; e
- Pescas e Alimentação Marinha - um segmento sempre relevante.

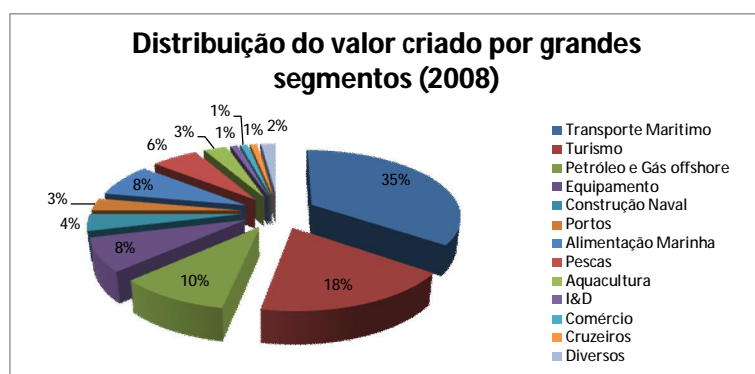


Gráfico 1 – Distribuição (Fonte: http://europa.eu/documentation/order-publications/databases-subject/index_pt.htm)

³¹ Fonte: Hypercluster da Economia do Mar – Relatório Final

É de salientar que o Transporte Marítimo e o Turismo representam metade do valor das actividades marítimas, e, ainda, que a produção de equipamentos para fins marítimos e navais já supera a construção naval como geradora de valor acrescentado na União Europeia.

5. As Actividades Económicas do Mar na Economia Portuguesa

Os Relatórios anteriormente referidos fizeram um levantamento exaustivo sobre o estado das actividades económicas do mar em Portugal. O Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos na sua Parte I, define uma estratégia que consubstancia na Parte II através de um levantamento apurado de capacidades e vectores, terminando com uma análise e consequentes propostas. O extremamente actual Relatório da Associação Comercial de Lisboa, actualiza o levantamento anteriormente efectuado contextualizando-o dentro da definição de actividades económicas relativas ao Mar entretanto formulada pela Comissão Europeia e a nível nacional pela Estrutura de Missão para os assuntos do Mar (EMAM). O grupo de trabalho da ACL, procurou avaliar o peso das actividades económicas ligadas ao mar na economia portuguesa, considerando os efeitos directos e indirectos gerados nos seguintes agregados macroeconómicos:

- Produto Interno Bruto;
- Valor Acrescentado Bruto (VAB), total e por ramo de actividade;
- Emprego, total e por ramo de actividade;
- Remunerações;
- Impostos sobre os produtos.

No entanto, devido à complexidade e fragmentação das actividades, bem como o estágio de desenvolvimento de cada uma delas, não existe informação disponível que permita tirar conclusões minimamente rigorosas sobre a totalidade dessas actividades. Assim, o esforço foi focalizado nas actividades económicas mais significativas para o potencial cluster da Economia do Mar, tendo o exercício recaído sobre a Náutica de Recreio e Turismo Náutico, Construção e Reparação Naval, Pescas, Aquicultura e Indústria de Pescado e Transportes Marítimos, Portos e Logística, procurando, depois, extrapolar algumas conclusões.

Convém também referir que, no caso dos componentes Náutica de Recreio e Turismo Náutico e Transportes Marítimos, Portos e Logística, a informação disponível permitiu

apenas a consideração de uma parte do componente não tendo sido possível obter dados para as restantes actividades deste componente, pelo que o contributo deste está, assim, subavaliado nos valores apresentados.

Como questão metodológica, foram considerados efeitos directos, os resultantes da produção interna das actividades ligadas ao mar, consideradas na análise, que é necessária para satisfazer a procura final líquida de importações exercida pelas próprias actividades ligadas ao mar. Por sua vez, os efeitos indirectos considerados dividem-se em: efeitos indirectos de tipo I (os resultantes do efeito multiplicador sobre as actividades económicas, concretizado através do fornecimento de consumos intermédios às actividades ligadas ao mar consideradas na análise e ao resto da economia) e efeitos indirectos de tipo II (efeitos adicionais resultantes do efeito multiplicador sobre todas as actividades económicas determinado pelo acréscimo de rendimento final das famílias)³².

Tendo por ano de referência 2006, foi seguido o seguinte método de estima:

- Foi utilizado um modelo “input-output” fechado, com os coeficientes técnicos relativos à estrutura da economia em 2005 – ano mais recente para o qual estão disponíveis os quadros de recursos e empregos das Contas Nacionais. Admitiu-se que em 2006, se mantém válida a estrutura tecnológica económica de 2005;
- Determinaram-se, em primeiro lugar, os valores de procura interna líquida de importações para cada uma das actividades económicas ligadas ao mar aqui consideradas;
- Em segundo lugar, calcularam-se os efeitos directos na produção, VAB, emprego, remunerações e impostos sobre os produtos de cada actividade ligada ao mar considerada, que correspondem à produção, VAB, emprego, remunerações e impostos sobre os produtos internos necessários para satisfazer, imediatamente, a procura exercida por essas actividades. Para o efeito, foram utilizados, para cada actividade, os coeficientes VAB/Produção e os coeficientes técnicos do emprego, das remunerações do trabalho e dos impostos sobre os produtos resultantes das Contas Nacionais de 2005;
- Em terceiro lugar, calcularam-se os efeitos totais, que incluem, para além do efeito directo, o efeito multiplicador sobre a actividade económica da procura inicial, assim como da procura adicional gerada pelas remunerações pagas na produção.

³² Hypercluster do Mar – Relatório Final

Assim, considerando como efeitos directos o valor da produção, VAB, emprego, remunerações e impostos sobre os produtos necessários para satisfazer, imediatamente, a procura exercida pelas actividades económicas ligadas ao mar que não é directamente satisfeita por importações; e como efeitos totais a soma dos efeitos directos com o efeito multiplicador sobre a economia portuguesa, concretizado através dos fornecimentos intermédios às actividades ligadas ao mar e ao resto da economia, determinados pela procura inicial exercida pelas actividades ligadas ao mar, bem como pela procura adicional gerada pelas remunerações pagas na produção, os efeitos totais das actividades ligadas ao mar consideradas na economia portuguesa são como segue:

| EFEITOS NOS AGREGADOS ECONÓMICOS | NÁUTICA DE RECREIO E TURISMO NAUTICO | | CONSTRUÇÃO REPARAÇÃO NAVAL | | PESCA, AQUACULTURA IND. DE PESCADO | | TRANSPORTES MARÍTIMOS, PORTOS E LOGISTICA | | TOTAL DAS ACTIVIDADES LIGADAS AO MAR CONSIDERADAS | |
|----------------------------------|--------------------------------------|--------------|----------------------------|--------------|------------------------------------|--------------|---|--------------|---|--------------|
| | EFEITO DIRECTO | EFEITO TOTAL | EFEITO DIRECTO | EFEITO TOTAL | EFEITO DIRECTO | EFEITO TOTAL | EFEITO DIRECTO | EFEITO TOTAL | EFEITO DIRECTO | EFEITO TOTAL |
| PRODUÇÃO (milhões €) | 145 | 332 | 269 | 834 | 1759 | 4792 | 2102 | 5943 | 4275 | 11901 |
| VAB (milhões €) | 78 | 159 | 91 | 333 | 735 | 2049 | 1075 | 2778 | 1979 | 5319 |
| EMPREGO (milhares) | 2,4 | 5,2 | 4,1 | 12,7 | 32,0 | 90,9 | 20,2 | 75,8 | 58,7 | 184,6 |
| REMUNERAÇÕES (milhões €) | 38 | 78 | 83 | 210 | 322 | 961 | 554 | 1406 | 997 | 2655 |
| IMPOSTOS S/ PRODUTOS | 32 | 53 | 12 | 66 | 270 | 596 | 62 | 491 | 376 | 1206 |
| PIB (milhões €) | 110 | 212 | 103 | 400 | 1005 | 2645 | 1137 | 3269 | 2355 | 6526 |

Tabela 1- efeitos totais das actividades ligadas ao mar consideradas na economia portuguesa 2006

As actividades consideradas são as de maior valor acrescentado para o cluster, estimando-se que representam entre 75% e 80% do total do cluster.

Destas, destacam-se a Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado e os Transportes Marítimos, Portos e Logística, que representam um efeito directo no PIB de 2142 milhões de euros, superior a 90% do total, sendo que os Transportes Marítimos, Portos e Logística pesam cerca de 48% do total, enquanto o efeito directo da Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado atinge os 42%.

A Náutica de Recreio e Turismo Náutico apresenta um efeito directo semelhante, ainda que ligeiramente superior, ao da Construção e Reparação Naval, representando 4,7% e 4,3%,

respectivamente, do efeito directo do total das actividades consideradas, num total de 213 milhões de euros.

Considerando uma forma comparativa gráfica, temos o seguinte:

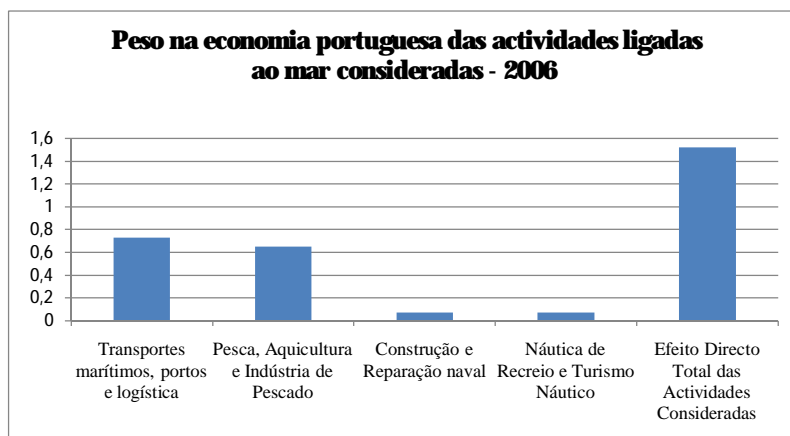


Gráfico 2 - Peso na economia portuguesa das actividades ligadas ao mar – 2006

Em termos relativos, o efeito directo destas actividades no PIB é de 1,52%, sendo uma vez mais o componente Transportes Marítimos, Portos e Logística aquele que apresenta maior efeito directo no PIB (0,73%).

No entanto, em termos de criação de emprego e impostos, é o componente Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado que apresenta maior peso na economia portuguesa, com base na amostra e análise efectuadas. Estimando-se que as actividades consideradas representam cerca de 80% do total do cluster, e assumindo que as restantes actividades não consideradas terão um efeito estimado no PIB de cerca de 0,5%, as actividades económicas ligadas ao mar, não incluindo o turismo e imobiliária turística costeira, terão, assim, um valor de grandeza relativa na casa dos 2% do PIB nacional, considerando, apenas os efeitos directos dessas actividades. Pela análise efectuada nas actividades consideradas no exercício, o efeito multiplicador das actividades de maior valor acrescentado é de 2,77, o que significa que o efeito total das actividades económicas ligadas ao mar, em Portugal aponta um valor relativo entre os 5% e os 6% do PIB nacional.

Para avaliar o efeito das actividades ligadas ao mar consideradas na economia portuguesa por tipo de efeito, considerámos:

- Efeitos directos: PIB e emprego necessários para satisfazer, imediatamente, a procura exercida pelas actividades económicas ligadas ao mar que não é directamente satisfeita por importações;
- Efeitos indirectos de tipo I: PIB e emprego adicionais resultantes do efeito multiplicador sobre as actividades económicas, concretizado através do fornecimento de consumos intermédios às actividades ligadas ao mar consideradas e ao resto da economia;
- Efeitos indirectos de tipo II: PIB e emprego adicionais resultantes do efeito multiplicador sobre todas as actividades económicas, determinado pelo acréscimo de rendimento final das famílias;
- Efeitos totais: soma dos efeitos directo, indirecto do tipo I e indirecto do tipo II. Corresponde ao PIB e emprego internos resultantes de toda a produção necessária para satisfazer a procura final e toda a procura intermédia gerada pelas actividades ligadas ao mar.

| TIPO DE EFEITO | NÁUTICA DE RECREIO E TURISMO NAUTICO | | CONSTRUÇÃO REPARAÇÃO NAVAL | | PESCA, AQUACULTURA IND. DE PESCADO | | TRANSPORTES MARÍTIMOS, PORTOS E LOGISTICA | | TOTAL DAS ACTIVIDADES LIGADAS AO MAR CONSIDERADAS | |
|---------------------------------|--------------------------------------|------------------|----------------------------|------------------|------------------------------------|------------------|---|------------------|---|------------------|
| | PIB Milhões € | Emprego Milhares | PIB Milhões € | Emprego Milhares | PIB Milhões € | Emprego Milhares | PIB Milhões € | Emprego Milhares | PIB Milhões € | Emprego Milhares |
| EFEITO TOTAL | 212 | 5,2 | 400 | 12,7 | 2645 | 90,9 | 3269 | 75,8 | 6526 | 184,6 |
| EFEITO DIRECTO | 110 | 2,4 | 103 | 4,1 | 1005 | 32,0 | 1137 | 20,2 | 2355 | 58,7 |
| EFEITO INDIRECTO TIPO I | 37 | 0,9 | 102 | 2,9 | 843 | 35,5 | 978 | 21,8 | 1960 | 61,1 |
| EFEITO INDIRECTO TIPO II | 65 | 1,9 | 194 | 5,7 | 797 | 23,3 | 1153 | 33,8 | 2209 | 64,7 |

Tabela 2 -Efeito das actividades ligadas ao mar na economia portuguesa, por tipo de efeito -2006

Assim, confirma-se que, o componente Transportes Marítimos, Portos e Logística é aquele que apresenta um efeito total mais elevado em termos de PIB, embora seja a Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado aquele que mais emprego gera.

a. Síntese conclusiva

Como conclusão e embora o valor económico das actividades ligadas ao mar consideradas na economia portuguesa seja ainda incipiente, existe no entanto, um grande potencial de crescimento, nomeadamente na Náutica de Recreio e Turismo Náutico e os efeitos indirectos calculados pela presente análise, são significativos, estimando-se que, em termos médios, cada euro aplicado nestas actividades da economia do mar, tem pelo menos um efeito multiplicador, significativo, isto é, de quase três vezes do valor do efeito directo. São assim, actividades com elevado efeito de alavancagem noutras actividades, por conseguinte, fortes geradores de valor acrescentado.

Conclusões

O grau de atractividade de uma economia, a sua capacidade para ser seleccionada e escolhida para localização de investimentos de capitais que circulam no sistema financeiro mundial, depende, em primeira linha, da sua dotação de recursos e da qualidade das suas interligações sectoriais, mas também depende do que for a qualidade das suas estratégias de adaptação ao novo padrão de modernização da globalização competitiva.

Nestas relações competitivas, a qualidade estratégica é um valor relevante porque é um indicador da capacidade de operação em condições de incerteza e da rapidez de reacção a novos contextos. Sobre as sinergias que podem ser criadas em torno das actividades económicas relacionadas com o mar – chamemos-lhe cluster marinho, existem dois relatórios de referência produzidos na última década. Estes dois relatórios complementam-se e reflectem o que se pode considerar como dois interesses convergentes do mesmo problema, o interesse institucional nacional, e o interesse comercial civil, naturalmente e felizmente concorrem ambos para a consolidação da ideia que Portugal tem que se voltar novamente para o mar. O relatório mais antigo foi elaborado na sequência da criação da Comissão Estratégica para os Oceanos (CEO) em 2004, que ficou incumbida, nos termos da resolução do conselho de ministros que a criou, de apresentar uma visão, missão e Estratégia para os Oceanos. O relatório mais actual, partiu da sociedade civil, tendo como objectivo realizar um estudo de economia política para suportar uma proposta de Estratégia para organização e implementação de um conjunto de actividades que compõem o chamado Hypercluster da Economia do mar. Este trabalho faz parte de um projecto levado a cabo pela Associação Comercial de Lisboa (ACL), conduzido pelo Professor Ernâni Lopes e concluído em Fevereiro de 2009.

Portugal tem massa crítica suficiente para pensar e desenvolver uma estratégia nacional que seja verdadeira alavanca ao desenvolvimento económico, a missão da extensão da plataforma continental é disso exemplo paradigmático, senão vejamos; a projecção internacional – melhor e mais visibilidade, a afirmação estratégica – mais território e maior controlo marítimo, equipamentos científicos – novas tecnologias, maior operacionalidade, desenvolvimento científico – mais investigação e melhor conhecimento e por fim investimento em componentes - I&D inovadores, tudo isto será alcançado com a conclusão do processo.

Como vimos, existe um grande potencial de crescimento, nomeadamente na Náutica de Recreio e Turismo Náutico, os efeitos indirectos calculados pela anterior análise, são significativos, tem pelo menos um efeito multiplicador significativo, isto é, de quase três vezes do valor do efeito directo. O trabalho mais complicado inerente à concepção da Estratégia está feito, as bases estão lançadas, resta a faísca iniciadora do processo sem retorno, que levará Portugal novamente para o Mar.

“Portugal vive uma grave crise que é de todos conhecida. É nestas alturas que temos de ser capazes de abrir caminhos que levem o País a novas oportunidades. Irei referir dois deles: as indústrias criativas e o mar. Sem querer transmitir a ideia de que o mar é a panaceia para todos os nossos problemas, entendo que o mar deve tornar-se uma verdadeira prioridade da política nacional”.

Este excerto do discurso de sua Ex.^a o Presidente da República por ocasião do 36º aniversário do 25 de Abril, traduz tudo o que se pode concluir com este trabalho.

“Às vantagens decorrentes da nossa geografia, da História e da imagem externa do País podemos ainda juntar as estratégias e políticas para o mar desenhadas nos últimos seis anos em Portugal e na própria União Europeia. Não é necessário fazer mais estudos e relatórios. Basta agir em cumprimento daquelas estratégias.” Para quê mais palavras?

Recomendações

O que há a fazer está perfeitamente identificado, a nível institucional estão criadas condições para que comecem a ser dados os passos necessários no sentido da proclamação de Portugal como uma referência em política económica do mar. A Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar, na dependência do Ministério da Defesa, tem delineada a sua Estratégia Nacional para o Mar (2006-2016), existe uma política europeia enformadora daquilo que devem ser os clusters nacionais e o Hipercluster Europeu das actividades económicas relacionadas com o mar. A nível da sociedade civil, esta encontra-se em fase de organização, mas com um fim claro e objectivo, o Fórum Empresarial da Economia do Mar tem sido um enorme catalizador na associação de empresas e particulares, sendo só por si relevante o trabalho que tem desenvolvido nestes dois últimos meses.

Das várias experiências dos clusters marítimos de outros países europeus, as principais conclusões a retirar, como referências relevantes, e que nos servem de recomendações, são as seguintes:

- As causas e as origens comuns; a necessidade de desenvolver as actividades e gerar riqueza;
- A necessidade de uma estrutura transversal, integradora e sinérgica; a constituição duma entidade que integre os principais actores estratégicos;
- As estratégias dos clusters concordantes/cooperantes com as políticas governativas;
- Definição clara dos objectivos, da missão e dos planos de acção;
- Aspectos relevantes: inovação, qualidade, exportação e internacionalização;
- Outros aspectos relevantes: imagem, comunicação, formação elevada;
- Autoavaliação e elevados padrões de exigência;
- A cooperação entre actores e a união do cluster, factor de prestígio e de pressão sobre poder político.

Por último recomenda-se que á semelhança do que fizeram os nossos pares Europeus, e como resultado da soma de várias das recomendações anteriormente elencadas, se “promovam” os Assuntos do Mar a pasta ministerial. A existência de um Ministério do Mar não seria novidade no panorama governativo nacional, este existiu, pela primeira vez, entre 1983 e 1985, tendo mais tarde voltado a existir entre 1991 e 1995. As responsabilidades do Ministério do Mar correspondiam, aproximadamente, às que cabiam ao ramo de fomento marítimo do antigo Ministério da Marinha. Actualmente, essas responsabilidades encontram-se, na sua maioria, repartidas pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, pelo Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas e Ministério da Defesa. Premente como a questão é, esta opção responderia em grande parte ao fulcro da questão central do presente trabalho, recordando - Existe uma Estratégia Nacional para o Mar que permita alavancar e consolidar o desenvolvimento económico do País? Como se concretiza? – A concretização começa por criar “assento” em Concelho de Ministros para os Assuntos do Mar, posteriormente e dotado do peso político necessário, Portugal está pronto para cumprir com o desígnio levantado por sua Ex.^a o Presidente da República – *“Não é necessário fazer mais estudos e relatórios. Basta agir em cumprimento daquelas estratégias”*

BIBLIOGRAFIA

- a. Comissão Estratégica dos Oceanos; “Um Desígnio Nacional para o Século XXI (Parte I e Parte II)” ; Lisboa, 2004.
- b. ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE LISBOA; “O Hypercluster da Economia do Mar – Relatório Final, Lisboa, 2009.
- c. Comissão Europeia; “Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares”- Livro Verde; Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, Luxemburgo, 2006.
- d. Comissão Europeia; “Uma política marítima integrada para a União Europeia” – Livro Azul; Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, Luxemburgo, 2008.
- e. Douglas-Westwood; “World Marine Markets”; Canterbury, Reino Unido, Março de 2005.
- f. Matias, Nuno V. ; “O Mar – Um Oceano de Oportunidades Para Portugal”; Cadernos Navais, nº13-Abril-Junho 2005.
- g. Ministério da Defesa Nacional; “Estratégia Nacional para o Mar”; Lisboa, 2007
- h. Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar; <http://www.emam.com.pt/>
- i. Ministério das Finanças e da Administração Pública; Grandes Opções do Plano 2010-2013, Lisboa, 2010
- j. Europa - Portal da União Europeia; http://europa.eu/documentation/order-publications/databases-subject/index_pt.htm
- k. Dados Estatísticos da Europa - Eurostat; disponível em <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>
- l. Fórum Empresarial da Economia do Mar; disponível em <http://www.fem.pt/index.htm>
- m. World Marine Statistics; disponível em <http://www.pdfgeni.com/book/world-marine-statistics-pdf.html>
- n. European Citizens Consultations; disponível em <http://www.consulta-aos-cidadãos-europeus.eu/>
- o. New York Times; disponível em <http://www.nytimes.com/2008/02/25/world/asia/25submarine.html>

Apêndice 1 - Os Clusters Marítimos na Europa

HOLANDA

Neste país, as associações de armadores convenceram o governo a olhar para os problemas fundamentais da indústria e a desenvolver uma política inovadora para o transporte marítimo. Na mesma linha, a Marinha Real Holandesa e a Universidade de Delft desenvolveram estudos abrangentes e profundos no domínio da economia do mar, que levaram, nomeadamente, à reformulação da tecnologia da construção naval com a finalidade, conseguida, de reduzir custos de produção e de racionalizar, com automatização, a operação de navios. Daqui resultou, em 1993/94, o desenho de mudanças fundamentais na política marítima da Holanda.

O cluster marítimo holandês é constituído por 11 sectores que integram, por sua vez, também outros clusters:

- Transporte marítimo (logística & transporte);
- Portos (indústrias relacionadas);
- Serviços marítimos (indústrias relacionadas);
- Construção naval (indústrias metalúrgicas);
- Equipamento marítimo (maquinaria e metalurgia);
- Embarcações de recreio (recreio e turismo);
- Pesca (produção de peixe e indústrias processadoras);
- Dragagem (construção);
- Offshore (energia);
- Marinha de guerra (defesa) e
- Transporte fluvial.

O que distingue o cluster holandês dos restantes não é o papel do shipping / marinha mercante - como acontece com a Noruega, Dinamarca ou Alemanha - mas sim os Portos e a Logística - onde sobressai o papel de Roterdão como maior porto da Europa – porto de petróleo e produtos químicos ou de carga contentorizada, servindo o mais rico hinterland europeu, ao qual acede por via fluvial, eixos rodoviários e linhas ferroviárias. O porto

articula-se ainda com o aeroporto de Amesterdão, reforçando o papel único que a Holanda desempenha nas cadeias logísticas das empresas multinacionais que operam na Europa.

Os 11 sectores que compõem o Cluster dividem-se em 67 sectores que contêm cerca de 11.850 empresas. No ano de arranque (1997), o valor produzido pelo “cluster” foi de 20,3 mil milhões de euros, com um valor acrescentado de 10,6 mil milhões de euros e nos cinco anos seguintes, aqueles valores cresceram, respectivamente, 22% e 19%, correspondendo as exportações a 63% da produção. Em 2002, o cluster gerava cerca de 135.000 empregos directos e 55.000 empregos indirectos.

NORUEGA

Nos primeiros anos da década de 80, muitos navios abandonaram a bandeira norueguesa e as tripulações foram substituídas por marítimos de salários mais baixos. A recuperação começou em 1987 com a introdução do registo internacional norueguês de navios que permitiu aos armadores empregarem estrangeiros com salários do nível dos países de origem. Por esse motivo, associado à mudança do regime de impostos para empresas e para os marítimos, semelhante à ocorrida na Holanda, e também na Grécia, a frota mercante cresceu de 24 milhões para 55 milhões de toneladas de arqueação bruta (TAB), entre 1986 e 1991. Os principais componentes do cluster norueguês são os seguintes:

- Transporte marítimo (2.500 companhias);
- Construção e reparação naval (456 companhias);
- Aluguer de navios (332 companhias);
- Consultadoria marítima (106 companhias);
- Equipamento e máquinas marítimas (65 companhias);
- Outras indústrias marítimas (306 companhias);
- Outros serviços marítimos (287 companhias).

No total, o cluster é composto por 4.052 empresas a que acrescem outras categorias de actividades também importantes, como seguradoras e financeiras do transporte marítimo, sociedades de classificação de navios, pesca, offshore e autoridades marítimas. No entanto o componente mais forte e importante é o transporte marítimo.

DINAMARCA

Este país teve, em termos de avaliação de *benchmarking*, um percurso idêntico aos da Holanda e da Noruega. Como componentes principais podem apontar-se as seguintes:

- Armadores;
- Estaleiros;
- Fabricantes de componentes;
- Autoridades portuárias;
- Companhias de serviços;
- Instituições de investigação;
- Instituições de formação;
- Autoridades nacionais;
- Organizações de comércio e financiamento;
- Seguros.

O cluster marítimo dinamarquês vale cerca de 7% do valor de produção da economia dinamarquesa e 3% do emprego directo (79.000 postos de trabalho). No seio desta variedade podem identificar-se dois sectores em que a Dinamarca se destaca no contexto europeu:

- Shipping / Marinha Mercante - os armadores dinamarqueses possuem 3% da tonelagem mundial e controlam por via de operações de vários tipos (vd. operações de charter) cerca de 7% dessa tonelagem e transportam dez por cento do comércio mundial; a Dinamarca é o País a que pertence o maior armador mundial de transporte contentorizado, incluindo para transporte de produtos refrigerados – a MAERSK/SEALAND - que controla também operadores de terminais portuários espalhados pelo mundo, estando integrada no grupo AP. Moller
- Construção naval – a Dinamarca conta ainda com um estaleiro – o ODENSE STEEL Shipyard do grupo APMoller – capaz de construir os maiores navios do mundo, quer para transporte de petróleo, quer para contentores, Exploração Offshore de petróleo e gás natural.

FINLÂNDIA

Em 2003, foi conduzido um estudo com inquérito dirigido às 241 empresas finlandesas mais importantes, sobretudo dos sectores do transporte marítimo, indústrias marítimas e actividades portuárias, públicas e privadas, visando conhecer a importância do cluster marítimo finlandês, a maneira de interagir em rede dos seus elementos e a correspondente importância económica e social. O estudo integrou também elementos obtidos por via indirecta de 2.384 companhias, representando uma amostra significativa do cluster marítimo finlandês. Os resultados incluíram uma aproximação à estrutura do cluster que abrangia os seguintes sectores:

- Companhias de transportes marítimos;
- Companhias associadas do transporte marítimo;
- Portos, Operadores portuários e indústrias relacionadas;
- Associações e grupos de interesses;
- Sector público (p. ex. administração e formação, investigação e desenvolvimento);
- Áreas associadas (finanças, seguros, classificação, etc.);
- Estaleiros de construção e reparação;
- Subcontratantes dos estaleiros.

O estudo realizado em 2003, mesmo sem ter chegado a números totais, concluiu que, em 2001, os sectores da construção naval, transporte marítimo, portos e companhias associadas tiveram um volume de negócios de 11,4 biliões de euros, dos quais 20% produzidos pelo transporte marítimo e 13% pela construção naval.

O cluster finlandês tem maior expressão mundial na área da construção e tecnologias navais, em torno de uma carteira especializada de produções – navios de cruzeiro (sendo que os maiores estaleiros que os concebem e fabricam na Finlândia são hoje propriedade do grupo norueguês AKER), navios ferries e cruise ferries; quebra-gelo; motores marítimos de que a WARSTILLA é o maior fabricante europeu, os sistemas de propulsão com a ABB (sueca) e os equipamentos de movimentação de contentores para terminais portuários da KONE são outros pontos fortes do cluster finlandês.

ALEMANHA DO NORTE

O Cluster Marítimo da Alemanha do Norte é o mais importante da Europa pela sua dimensão, densidade e variedade. Como componentes principais são de considerar as seguintes:

- Marinha mercante, sob bandeira alemã, ou outras de conveniência;
- Construção naval civil e construção naval militar;
- Portos;
- Equipamento marítimo, civil e militar;
- Marinha de recreio, incluindo construção de embarcações de recreio.

Quatro características distinguem o cluster alemão:

- A ascensão mundial no shipping, tendo os armadores alemães ganho uma posição de primeiro plano no transporte mundial de carga contentorizada. A Alemanha, através dos seus armadores, (o maior dos quais é a HAPAG- LLOYD) detinha, em 2006, mais de mil navios porta contentores, tornando a frota alemã neste segmento a maior do mundo.
- Uma infra-estrutura portuária de primeiro plano na Europa, em torno dos portos de Hamburgo e Bremen entre o Mar do Norte e o Mar Báltico, onde se concentram as empresas de serviços mais prestigiadas do cluster marítimo alemão e muitas actividades de serviços associadas ao comércio externo do país que é o maior exportador mundial;
- Uma forte indústria de construção naval, envolvendo a construção de navios ou muito complexos e/ou de menores dimensões do que os que dominam hoje o transporte intercontinental de mercadorias – a reparação naval e o fornecimento de componentes chave dos navios – motores, sistemas de propulsão, comando e controlo, electrónica naval -, equipamento eléctrico etc.
- Um forte sector de inovação tecnológica em torno da electrónica naval (vd. sonares e equipamento de detecção submarina para investigação), novas formas de propulsão (vd. os primeiros submarinos com a propulsão a fuel cells) e um sector dinâmico de robótica submarina.

FRANÇA

A questão primordial que se colocou em 2004 foi: «um cluster marítimo para fazer o quê?». A resposta dada consistiu, simplesmente, em: «fazer uma aproximação global do sector, apreciá-lo em todas as suas componentes e medi-lo com os outros sectores nacionais e com os seus homólogos estrangeiros» ...«Constitui um meio eficaz para situar a França no mundo marítimo...Instrumento concebido pelos Anglo-saxónicos, revela-se ser um verdadeiro meio de acção de que a França tem necessidade para apreciar a amplitude e as particularidades do seu poder marítimo». Tem como componentes principais:

- Armadores;
- Portos;
- Construção e reparação naval;
- Indústrias do petróleo e gás do “offshore”;
- Náutica de recreio (inclui construção embarcações de recreio);
- Pesca e produtos do mar;
- Acção do Estado no mar (inclui Marinha de Guerra);
- Organismos de formação e investigação científica no mar;
- Construção de navios de alta tecnologia;
- Afretamentos industriais;
- Petróleo e gás do offshore;
- Indústria e náutica de recreio;
- Marinha de Guerra;
- Investigação oceanográfica;
- Seguros, financeiras, corretagem e classificação de navios.

O cluster das indústrias marítimas, constituído formalmente em Janeiro de 2004, representa cerca de 1,5% da população activa francesa, enquanto a produção pesa entre 2 e 2,5% do Produto Interno Bruto, ou seja, cerca de 35 mil milhões de euros. Contudo, entrando em linha de conta com o turismo do litoral e com os postos de trabalho indirectos da actividade portuária, o IFM estima um peso total do “marítimo” em 5 a 10% do PIB.

A alta tecnologia e a inovação tecnológica constituem características marcantes dos sectores da construção naval, da indústria náutica de recreio, da indústria petrolífera do

offshore, da Marinha de Guerra e da pesquisa oceanográfica. Obtêm lugar de realce, no nível mundial, os navios de cruzeiro construídos pelos Chantiers de l’Atlantic (Alstom Marine) com os propulsores orientáveis «POD» (2º lugar mundial), os navios de guerra da DCN, incluindo os de propulsão e de armas nucleares e as grandes embarcações de recreio dos grupos Bénéteau e Jeanneau.

REINO UNIDO

O Reino Unido, ainda hoje o país de maior poder marítimo da Europa, foi também beneficiado pela constituição do seu cluster, mas com algumas especificidades, incluindo a do próprio nome - Sea Vision UK. Todo o processo foi encarado como uma campanha nacional para despertar o conhecimento do mar no público em geral, mas que teve como alvo especial os jovens. Em 2003, a Sea Vision UK juntou mais de 200 organizações, representando interesses muito diversificados, que incluem 14 componentes principais:

- Marinha mercante;
- Marinha de recreio e construção de embarcações de recreio;
- Equipamento marítimo;
- Marinha de Guerra;
- Portos;
- Tecnologia submarina;
- Agências ambientais;
- Exploração e produção de petróleo e gás;
- Construção, reparação e classificação de navios;
- Escolas superiores de ensino náutico;
- Institutos e sociedades profissionais;
- Sindicatos;
- Pesca comercial;
- Associações e clubes de serviços voluntários.

O valor económico das actividades marítimas do Reino Unido corresponde a 5% do PIB, ou seja, 36,84 mil milhões de Libras, com um valor acrescentado de 11,83 mil milhões de libras. São cifras superiores às da agricultura e do sector espacial juntos. Emprega 254.000 pessoas, das quais 61.500 servem o maior empregador, a Royal Navy.

É notável o esforço feito, permanentemente, no desenvolvimento da ideia da maritimidade do Reino Unido, na imagem e visibilidade do mar e na captação de jovens para as diversas carreiras profissionais do mar, civis e militares.

ESPAÑA

A constituição efectiva da Associação do Cluster Marítimo Espanhol, para a promoção e desenvolvimento do sector marítimo, teve lugar em Outubro de 2007. Dois meses depois, foi elaborado o Plano Estratégico, com os objectivos de “criar riqueza e bem-estar para a sociedade”, “procurar a excelência empresarial para o sector marítimo espanhol”, “aumentar a capacidade concorrencial das empresas marítimas espanholas no mercado global”, “melhorar a eficácia da gestão industrial e comercial das empresas” e “impulsionar o desenvolvimento profissional dos trabalhadores”.

Como componentes principais, foram identificadas as seguintes actividades:

- Transporte marítimo;
- Portos;
- Construção naval;
- Pesca;
- Aquicultura;
- Náutica desportiva e de recreio;
- Investigação científica;
- Organismos de formação.

A facturação anual da construção, reparação naval e indústrias correlacionadas é da ordem dos 4,3 mil milhões de euros, com 44.000 postos de trabalho directos e 38.000 indirectos. Neste conjunto inclui-se a construção naval militar, com uma crescente e notável capacidade de exportação, incluindo fragatas e um porta-aviões. A pesca das quase 14.000 embarcações espanholas, com 39.000 pescadores, contribui com 1% para o PIB. Os produtos de aquicultura atingiram, em 2007, as 350.000 toneladas, com o emprego de 7.500 trabalhadores.

Como referência para Portugal, é importante conhecer aquele que é actualmente o maior Hypercluster localizado na fachada atlântica da Península Ibérica – o da Galiza.

Com efeito a Galiza dispõe de um forte e diversificado cluster de Actividades Marítimas – o maior da Espanha - organizado em torno de três actividades principais,

- Pesca e Aquicultura;
- Shipping e Portos;
- Construção Naval e Equipamentos.

Pesca e Aquicultura

No seu conjunto a Espanha está entre os dez maiores produtores mundiais de produtos da pesca e derivados, sendo o sétimo exportador mundial. O marisco e a aquicultura impulsionados por centros de investigação pesqueira, contribuem para uma importante base económica adicional a este sector. O sector apoia-se quer na construção naval da Galiza (para conceber e construir navios de tecnologia moderna para a pesca) quer em múltiplos fornecedores de máquinas e equipamentos para as indústrias conserveiras e da aquicultura; e num conjunto de Institutos de Investigação e Inovação tecnológica tendo como “retaguardas” as Universidades de Vigo e Santiago de Compostela.

A PESCANOVA destaca-se como grupo de grande dimensão visto que a multinacional pesqueira galega se consolida como segunda maior empresa europeia e sétima mundial.

A Galiza conta com o maior armador espanhol - a EL CANO pertencente ao grupo REMOLCANOSA e com forte presença no transporte de produtos químicos e petrolíferos - e outros armadores de menor dimensão (NAVIGASA).

A Galiza possui 122 portos e instalações portuárias, além dos cinco portos de interesse geral (Vigo, Corunha, Ferrol, Vila Garcia e Marin), distribuídos ao longo dos 1.700 quilómetros de litoral. Naqueles em que se desenvolvem actividades pesqueiras, comerciais e náutico-desportivas, está-se a actuar com o fim de potenciar a sua eficácia e a criação de novas infra-estruturas. O porto de Vigo é o mais importante da Europa em termos de pesca fresca e um dos mais importantes de congelados o que reforça a necessidade de ampliar o porto para manter a sua forte actividade pesqueira. Mas tem ambições no transporte marítimo, desde já no tráfego RO – RO mas também na movimentação de contentores. Para se entender a importância desta expansão com um novo cais e o porto seco refira-se que cinco dos principais armadores mundiais – MAERSK-SEALAND, P&O NEDLLLOYD; EVERGREEN; HANJIN E COSCO vêm manifestando disponibilidade para ampliar a sua utilização do Porto de Vigo se este disponibilizar espaço para as suas operações. De tal maneira esta é uma questão chave para

o futuro papel do porto de Vigo que em finais de 2007 foi conhecido que a MAERSK deixaria de operar em Vigo por falta de espaço para movimentação de contentores.

O Plano de Instalações Náuticas Desportivas da Consellería de Política Territorial, através de Portos de Galicia, criou ainda 6.000 lugares de amarração. E Vigo precisa ainda de agilizar o processo de ampliação e construir um novo cais de transatlânticos para poder receber os mais de 100.000 passageiros que anualmente desembarcam na cidade. Vigo entrou no século XXI aspirando em converter-se numa grande metrópole da fachada atlântica europeia.

O Plano de Portos da Galiza, abarcando o conjunto das instalações portuárias da Comunidade Autónoma, fixou os seguintes programas de actuação:

- Programa de Infra-estrutura geral: para melhorar as condições operativas e de segurança das embarcações, prevê-se a realização de diques de abrigo, dragagens, acessos e melhorias gerais de acondicionamento dos portos;
- Programa de Infra-estrutura pesqueira: acções dirigidas especificamente à actividade pesqueira e marisqueira, a fim de melhorar a sua operacionalidade e condições de trabalho do sector;
- Programa de Infra-estrutura para o tráfego comercial: actuações em infra-estruturas destinadas ao tráfego comercial com a finalidade de melhorar a sua operacionalidade e rendimento para atrair novos tráfegos;
- Programa de Infra-estrutura náutico-recreativa: os portos da Galiza pretendem incentivar o desenvolvimento da náutica recreativa como meio para a potenciação da actividade turística nas imediações dos portos. Para tal, está a desenvolver um Plano de Instalações Náutico Desportivas, que constitui um ambicioso programa que será potenciado com o incremento do número de atraques existentes, mediante a construção de novas instalações e a melhoria das existentes. Os portos da Galiza pretendem ainda desenvolver acções com o objectivo de melhorar as zonas de serviço dos portos desportivos, tanto ao nível dos acessos como da urbanização e ainda na construção locais de serviços complementares;
- Programa de adequação ao núcleo urbano e melhoria das condições ambientais: recolhe informações sobre o desenvolvimento de acções no âmbito da integração dos portos nos núcleos urbanos, melhorando a relação porto-cidade e adequando a fachada marítima das vilas costeiras;

- Programa de instalações de carácter geral e acções de conservação: contempla aquelas acções relativas aos serviços gerais do porto, que não estão incluídas no programa de infra-estrutura geral. Incluem-se ainda acções de conservação e reparação dos bens que integram o domínio público portuário.

A construção naval galega constitui uma indiscutível referência internacional, havendo que distinguir os seguintes aspectos:

- A construção naval militar com longa tradição em Ferrol onde se localiza um dos três estaleiros da ex – IZAR, hoje NAVANTIA, a empresa de capitais públicos que herdou a componente militar da IZAR e que é considerada hoje um dos líderes mundiais em navios militares (incluindo fragatas, destroyers, corvetas, navios de protecção estratégica, porta aviões, navios anfíbios, submarinos, incluindo submarinos com propulsão a *fuel cells* cujo desenho foi já vendido à Índia); os estaleiros de Ferrol (que reduziram a mão de obra de 11 mil para 5, 5 mil trabalhadores desde 2004) dispõe também de capacidades na área da artilharia naval têm actualmente encomendas estrangeiras de três destroyers e de plataformas e sistemas de propulsão de navios anfíbios porta helicópteros por parte da Austrália e de cinco fragatas pela Noruega;
- A construção naval civil, com dezenas de estaleiros, dos quais se destacam em Vigo a HIJO BARRERAS e a VULCANO, esta última tendo saído de quase falência para um período de forte expansão aproveitando a fase alta do ciclo mundial e que adquiriu os estaleiros da IZAR de Gijón nas Astúrias (Astilleros Juliana).

Relativamente à Biotecnologia, existe na Galiza um importante desenvolvimento de indústrias relacionadas com a área da saúde, que têm feito importantes investigações em tratamentos contra doenças como o cancro, derivadas de estudos de espécies marinhas e seu potencial terapêutico. Neste sector existe na Galiza mão-de-obra altamente qualificada e elevado nível tecnológico, o que tem despertado o interesse dos investidores do exterior. Conta com as instalações da ASTRA ZENECA, GENENTECH, GLAXO-SMITH-KLINE e empresa local ZELTIA (fármacos de origem marinha).

Anexo A - Extrato do Discurso do Presidente da República

Extrato do Discurso de Sua Ex^a. O Presidente da República na 36^a Sessão Comemorativa
do 25 De Abril

“Portugal encontra-se na periferia da Europa, mas está no centro do mundo. Somos uma «nesga de terra debruada de mar», como nos chamou Torga, palavras que recordei nesta Sala, quando tomei posse como Presidente da República. Possuímos uma vasta linha de costa, beneficiamos da maior zona económica exclusiva da União Europeia. Poderemos ser uma porta por onde a Europa se abre ao Atlântico, se soubermos aproveitar as potencialidades desse imenso mar que se estende diante dos nossos olhos, mas que teimamos em não ver.

Como pode um país, projectado sobre o Oceano Atlântico, na encruzilhada de três continentes, ver-se a si próprio como periférico?

Para além das especificidades da nossa geografia, temos a História. Num só século, revelámos à Europa dois terços do planeta, percorrendo as costas de todos os continentes. Pusemos em contacto muitos dos povos do mundo e criámos uma língua universal. Por causa disso, Portugal continua a projectar no exterior a imagem de marca de país marítimo.

Que justificação pode existir para que um país que dispõe de tão formidável recurso natural, como é o mar, não o explore em todas as suas vertentes, como o fazem os outros países costeiros da Europa?

Porque retiram esses países tanto valor e criam tanto emprego com a exploração económica do mar, e nós não?

Temos de repensar a nossa relação com o mar. Repensar o modo como exploramos as oportunidades que ele nos oferece. Importa afirmar a ideia de que o mar é um activo económico maior do nosso futuro.

Setenta por cento da riqueza gerada no Mundo transita por mar. Devemos pois apostar mais no sector dos transportes marítimos e dos portos.

Mas também no desenvolvimento de fontes marinhas de energia, de equipamentos para a exploração subaquática de alta tecnologia, de produtos vivos do mar para a biotecnologia ou das indústrias de equipamento, de reparação e de construção navais.

Temos de incentivar a prospecção e exploração da nossa plataforma continental, cujo projecto de levantamento se encontra em apreciação nas Nações Unidas.

Pensando na combinação do mar com o nosso clima temperado, importa desenvolver as actividades marítimo-turísticas, a náutica de recreio, o turismo de cruzeiros. A par disso, temos de fomentar a aquacultura e a manutenção de uma frota de pesca sustentável.

A ausência de um pólo desenvolvido de indústrias marítimas é de facto surpreendente quando Portugal apresenta um conjunto de vantagens comparativas que são extremamente relevantes à escala europeia.

Às vantagens decorrentes da nossa geografia, da História e da imagem externa do País podemos ainda juntar as estratégias e políticas para o mar desenhadas nos últimos seis anos em Portugal e na própria União Europeia. Não é necessário fazer mais estudos e relatórios. Basta agir em cumprimento daquelas estratégias.

É essencial que criemos condições e incentivemos os agentes económicos a investir no conjunto dos sectores que ligam economicamente Portugal ao mar.

Penso, desde logo, na criação de condições de competitividade e estabilidade fiscal para os transportes marítimos e para os portos portugueses, que lhes permitam, pelo menos, igualar as condições dos demais Estados costeiros da União Europeia, bem como dinamizar as auto-estradas do mar, juntamente com os nossos parceiros da União.

Sem querer transmitir a ideia de que o mar é a panaceia para todos os nossos problemas, entendo que o mar deve tornar-se uma verdadeira prioridade da política nacional.

Abraçando um desígnio marítimo seremos mais fortes, porque dependeremos menos dos transportes rodoviários internacionais, cada vez mais condicionados pelas políticas europeias do ambiente.

Seremos mais fortes porque com a exploração da energia a partir do mar poderemos enfrentar melhor os desafios da segurança e sustentabilidade energética, reduzindo a dependência do exterior e promovendo novas tecnologias.

Portugal e os Portugueses precisam de desígnios que lhes dêem mais coesão, mais auto-estima e mais propósito de existir. O mar é certamente um deles.”